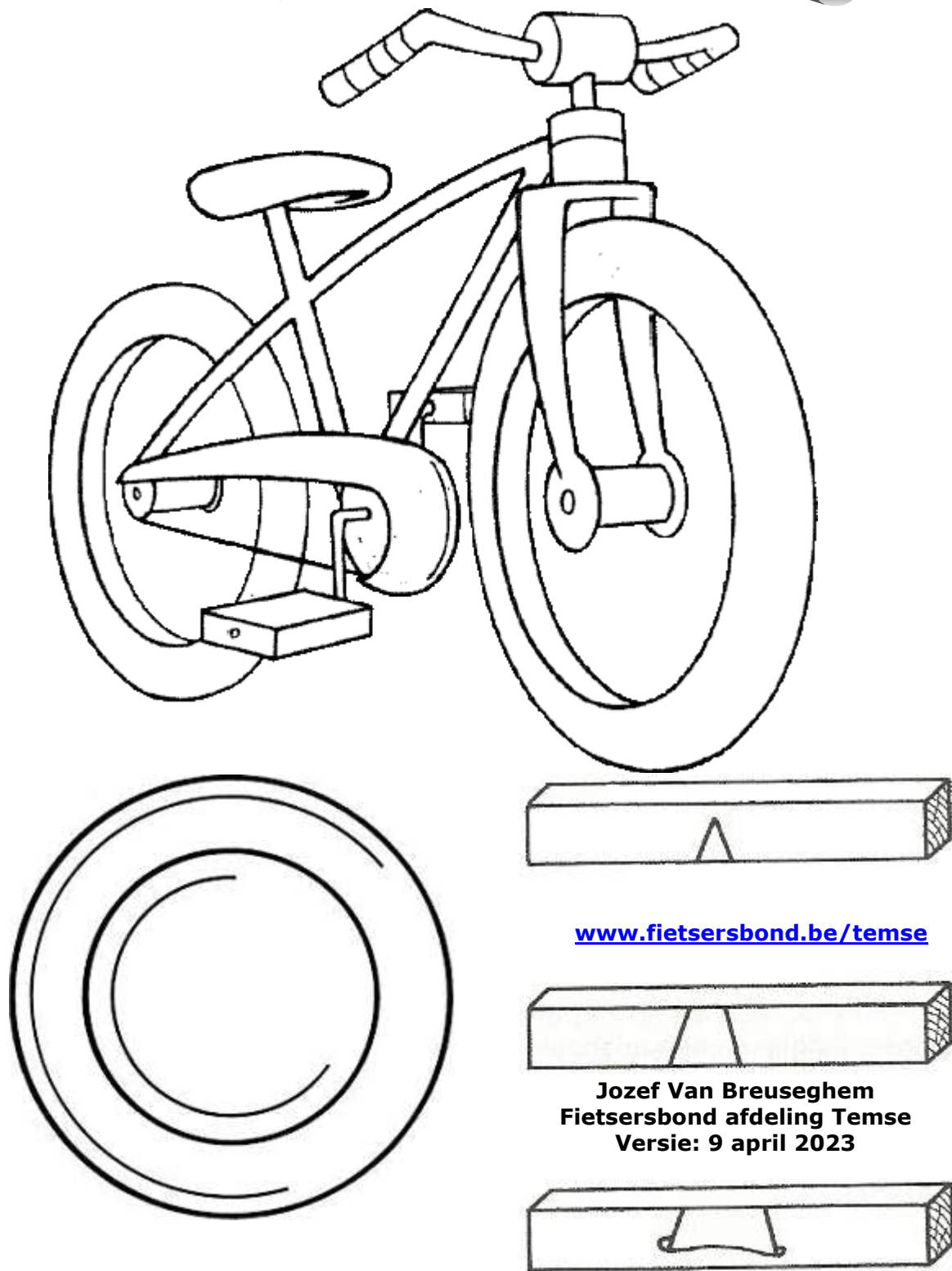


Fietsen, borden en regels.



www.fietsersbond.be/temse

Jozef Van Breuseghem
Fietsersbond afdeling Temse
Versie: 9 april 2023

**De wegcode voor fietsers ...
... verklaard in mensentaal**

Fietsen, borden en regels

of

De wegcode voor fietsers verklaard in mensentaal

Vette koppen.

	Pagina
Vette koppen.	1
Vroeger ...	2
Ik ken dat al lang (geleden).	3
Fietsers afstappen!	7
Mag ik een suggestie doen?	27
De pikorde.	28
Ik mag eerst!	34
Adders onder het gras.	42
Dwarsliggers.	47
Vogelvrij oversteken	51
Lichtpuntjes.	52
't Is van moetens!	54
Ik heb mijn wagen vol geladen.	57
Fietsers baas!	59
Opgestoken wijsvingertjes.	62
Spreek met twee woorden!	65
De sterke, eenzame fietser.	67
Met tram 11.	69
Beweeg je voort.	75
Beweeg je niet meer voort.	77
Losse eindjes.	80
Is de weg voor alle weggebruikers weg?	90
Later ...	91

“Als je iets ingewikkeld niet eenvoudig kunt uitleggen, dan snap je er zelf niet veel van.”

(Albert Einstein)

Fietsersbond afdeling Temse

www.fietsersbond.be/temse

Vroeger ...

Vroeger was de weg het domein van spelende kinderen, wandelaars, boeren met hun vee, karren door paarden getrokken, ... noem maar op. De snelste weggebruikers waren waarschijnlijk ruiters te paard. Een rennend paard hoor je van ver komen, en je hebt voldoende tijd om uit de weg te gaan voor het dichtbij gekomen is. Er zullen niet veel dodelijke ongevallen gebeurd zijn door de snelheid van paarden.

Met de uitvinding van de stoommachine en de ontploffingsmotor kwamen er snellere voermiddelen. Eerst was er de trein, gebonden aan zijn sporen. Hoe snel die ook rijdt, hij moet zijn sporen volgen. Als je daar ver genoeg van weg blijft is er weinig gevaar.

Daarna kwam de “automobiel” die niet alleen groot, zwaar en snel was, maar ook overal kon rijden. Aanvankelijk zag de overheid daarvan het gevaar in. Elke auto moest voorafgegaan worden door een persoon met een rode vlag. Maar al gauw kwamen er meer auto's en konden ze sneller rijden. Het werd te gevaarlijk om er voor te blijven lopen met een rode vlag! Er moest iets anders op gevonden worden, een soort “gedragscode” om met deze gevaarlijke tuigen om te gaan.

Het verkeersreglement is er dus gekomen door het gevaar dat de auto op onze wegen bracht. Fietsers en voetgangers hebben immers nooit behoefte gehad aan een verkeersreglement. Zonder auto's was dat niet nodig!

Aanvankelijk werd dat reglement helemaal in het voordeel van de auto geschreven. Immers, enkel de rijken konden zich een auto veroorloven en zij hadden het voor het zeggen in de regeringen van toen. Andere weggebruikers moesten er voor zorgen dat ze uit de weg waren als er een auto aankwam en werden verdrongen naar de randen van de weg, op “voetpaden”, “fietspaden” en “bermen”. De auto kreeg alle plaats en nam steeds meer plaats in, tot zelfs op de overblijvende voetpaden, fietspaden en berm.

Sommige hedendaagse chauffeurs denken dat ze nu nog altijd heer en meester zijn op de weg, en ergeren zich als (ze denken dat) fietsers of voetgangers een overtreding begaan, terwijl dat dikwijls niet het geval is! Alsof die chauffeurs zelf altijd braaf de verkeersregels naleven. Dikwijls kennen die chauffeurs het verkeersreglement zelfs onvoldoende en beseffen ze niet dat autorijden een gevaarlijke bezigheid is. Daardoor zijn ze een gevaar op de weg.

Door al die auto's spelen kinderen niet meer op straat, zijn voetgangers verbannen naar de resterende randen van de weg, en vallen er dagelijks vele doden en nog meer gewonden, dikwijls met gevolgen voor de rest van hun leven. Gelukkig houdt het huidige verkeersreglement opnieuw meer rekening met de mens, en met het gevaar dat de auto meebrengt.

Het is de bedoeling van dit werkje, om het Belgische verkeersreglement bevattelijk en verstaanbaar uit te leggen voor fietsers. Vooral de artikels die van belang zijn voor fietsers zullen ter sprake komen.

Het volledige “**verkeersreglement**” kun je op het internet vinden:

<https://www.wegcode.be/nl/regelgeving/1976101105~hra8v386pu>

Er is ook nog een “**reglement voor de wegbeheerder**”, dat de wegbeheerders oplegt hoe de verkeersregels moeten uitgevoerd worden bij het inrichten van hun wegen. Het heeft evenveel kracht van wet als het verkeersreglement. Ook dat reglement kun je op het internet vinden:

<https://www.wegcode.be/nl/regelgeving/1976101105~j6siwtihko>

Denk er aan, dat de verkeersreglementeringen van andere landen kunnen verschillen met de Belgische. Er bestaat tegenwoordig zelfs al een verschil tussen de verkeersreglementering in Vlaanderen en in de rest van België!

Ik ken dat al lang (geleden).

Het verkeersreglement is eigenlijk het “*Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg*”. Je zult wel begrijpen dat we voortaan kortweg **wegcode** zullen zeggen. Zo is ook het reglement voor de wegbeheerder eigenlijk het “*Ministerieel besluit houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens*”. Dat verkorten we tot **wegbeheerdercode**.

Teksten uit de wegcode of uit de wegbeheerdercode zullen voor de duidelijkheid schuin geplaatst worden, in een ander lettertype en in een andere kleur: *groen voor de wegcode* en *blauw voor de wegbeheerdercode*. Iets onduidelijk of eigenaardig in de wegcode of in de wegbeheerdercode, of een bedenking, **wordt in het rood aangeduid**.

Denk vooral niet dat alle automobilisten de wegcode goed kennen. Velen denken dat wel van zichzelf en verlangen dat zeker van anderen. Fietsers en voetgangers moeten het daarbij dikwijls ontgelden: zij kennen er niets van en gedragen zich niet naar de wegcode. Die zienswijze verandert heel snel, wanneer die automobilisten hun blikken kooi verlaten en zelf voetganger of fietser worden.

Zelfs wegbeheerders, overheden, wegenontwerpers, ... begaan fouten tegen de wegcode en tegen de wegbeheerdercode!

Er is nog een verschil tussen de wegcode kennen en de wegcode begrijpen. Je zou er wel eens van kunnen verstedd staan, hoe weinig sommige automobilisten er van kennen en begrijpen. Dat niettegenstaande de verplichte rijexamens vooraleer een rijbewijs kan bekomen worden. Als het nu nog niet zo is, dan is het best mogelijk dat je, na het lezen van dit werkje, de wegcode veel beter zult kennen en begrijpen dan de gemiddelde automobilist, tenminste toch het gedeelte dat vooral voor fietsers van belang is.

Hoeveel moet je trouwens van de wegcode kennen? Voor wie is ze geschreven? Waar is ze van toepassing? Dat staat helemaal in het begin van de wegcode:

Artikel 1. Toepassingsgebied

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

De **openbare weg** zijn alle wegen die voor die gebruikers ter beschikking gesteld worden. Er zijn ook **openbare plaatsen** zoals toegankelijke privé terreinen en parkeerplaatsen, al of niet betalend. Daar kun je geen bekeuring krijgen voor een overtreding van de wegcode. Je kunt wel altijd veroordeeld worden tot het vergoeden van veroorzaakte schade en de schuld kan bepaald worden door de regels van de wegcode.

De wegcode benoemt **delen van de openbare weg** zoals: de **rijbaan**, de **middenrijbaan**, de **zijdellingse strook**, de **parkeerstrook**, het **fietspad**, het **trottoir**, de **berm** (gelijkgronds of verhoogd, zelfs een middenberm is mogelijk), de **busstrook** en de **bijzondere overrijdbare bedding**. Nadere verklaringen volgen nog (pagina's 7, 8, 10, 19, 23 en 24).

Valt het je op dat fietsers niet apart vermeld worden? Nochtans geldt de wegcode ook voor hen. Alleen spoorvoertuigen (trams en treinen) lijken te ontsnappen:

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

Verder zullen we zien dat aan spoorvoertuigen in principe altijd voorrang moet verleend worden (pagina 35).

De wegcode is een wet, waarbij elke term zo nauwkeurig mogelijk omschreven is en waarin elke zin een eenduidige betekenis heeft, met als doel het verkeer vlot en veilig te laten verlo-

pen. Of zo zou het toch moeten. Daarom staan in het artikel 2 van de wegcode een aantal bepalingen van woorden en uitdrukkingen die in de wegcode gebruikt worden.

Wat is een **fiets** eigenlijk in de betekenis van de wegcode? Dat vinden we bij de bepaling van een “rijwiel” bij artikel 2.15.1:

2.15.1. "Rijwiel": *elk voertuig met twee of meer wielen, dat wordt voortbewogen door middel van pedalen of van handgrepen door één of meer van de gebruikers en niet met een motor is uitgerust, zoals een fiets, een driewieler of een vierwieler.*

Een **fiets** is dus een rijwiel op **twee wielen**. Enkele rijwielen worden nader bepaald:

Ligfiets, een rijwiel met een bestuurder in bijna liggende positie.

Velomobiel, een ligfiets met een carrosserie.

Let wel, een ligfiets kan twee of drie wielen hebben, een velomobiel is altijd een driewieler.

Verder staat in dit artikel 2.15.1 staat ook nog:

Drie- en vierwielers die een breedte hebben van maximum 1 meter worden gelijkgesteld met fietsen.

Deze gelijkstelling heeft voordelen, maar ook nadelen. Alle regels voor fietsen gelden nu immers ook voor drie- en vierwielers van maximum 1 meter breed, ook op (te) smalle fietspaden en op fietspaden met (te) korte bochten.

Het spreekt vanzelf, dat ook de bestuurders van deze rijwielen gelijkgesteld zijn met fietsers. Dat is zeer belangrijk, want sommige verkeersregels hebben betrekking op de bestuurders van rijwielen, terwijl andere verkeersregels betrekking hebben op de rijwielen zelf.

De bepaling van artikel 2.15.1 gaat nog verder:

De bevestiging van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW, waarvan de aandrijfkracht geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/u bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen, brengt geen wijziging in de classificatie als rijwiel.

Er mag zelfs een **elektrische** hulpmotor op een rijwiel staan met een maximum vermogen van 0,25 kW die helpt ‘trappen’ tot maximum 25 km/u. Ook dan blijft het een “rijwiel”.

In dit artikel 2.15.1 staat nog een belangrijke zin:

Het niet bereden rijwiel wordt niet als voertuig beschouwd.

We komen daarop terug (pagina 5).

Vrachtfietsen, taxifietsen, ... met een krachtiger hulpmotor tot 1kW maar die nog altijd in hulp beperkt is tot maximum 25 km/u, zijn *gemotoriseerde rijwielen* in artikel 2.15.3:

2.15.3. "Gemotoriseerd rijwiel": *elk twee-, drie- of vierwielig voertuig met pedalen, uitgerust met een hulpaandrijving met als hoofddoel trapondersteuning waarvan de aandrijfkracht wordt onderbroken bij een voertuigsnelheid van maximum 25 km per uur, met uitsluiting van de rijwielen bedoeld in artikel 2.15.1, tweede lid.*

De cilinderinhoud van een motor met inwendige verbranding bedraagt ten hoogste 50 cm³ en het netto-maximumvermogen 1 kW.

Voor een elektrische motor bedraagt het nominaal continu maximumvermogen ten hoogste 1 kW.

Het niet bereden gemotoriseerd rijwiel wordt niet als een voertuig beschouwd.

Weer een gelijkaardige belangrijke zin als besluit, waarop we nog terugkomen (pagina 5).

Een “*tweewielige bromfiets klasse A*” wordt in de wegcode **bijna** gelijkgesteld met een fiets:

2.17. "Bromfiets":

1° ofwel een "bromfiets klasse A", dit wil zeggen elk twee- of driewielig voertuig uitgerust met een motor met inwendige verbranding waarvan de cilinderinhoud ten hoogste 50 cm³ bedraagt met een netto-maximumvermogen van ten hoogste 4 kW, of met een elektrische motor met een nominaal continu maximumvermogen van ten hoogste 4kW en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 25 km per uur, met uitsluiting van de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen;

In mensentaal: met een rijwiel moet je altijd nog zelf trappen om hulp te krijgen van de motor om vooruit te komen. Met een bromfiets ga je vooruit zonder zelf te moeten trappen. Brom-

fietsen klasse A, zowel elektrische als met verbrandingsmotor, mogen op vlakke weg niet sneller kunnen rijden dan 25 km/u. Voor bromfietsen klasse B is dat 45 km/u.

Een verschil tussen een fiets en een tweewielige bromfiets klasse A is bijvoorbeeld, dat je met een tweewielige bromfiets klasse A niet overal mag rijden waar je dat met een fiets wel mag, zoals we verder nog zullen zien (pagina 12).

Met een rijwiel, zelfs met een elektrisch, mag je sneller rijden dan 25 km/u. Maar dan moet je zelf zo hard kunnen trappen want de motor mag je niet meer helpen. Helpt de motor toch nog, dan rij je met een “flitsfiets” zoals sommige Nederlanders zeggen. Onze wegcode heeft voor dit type voertuig een moeilijker naam bedacht: de *speed pedelec*. Die is in de wegcode bepaald als een bromfiets, bijkomend aan de klassen A en B, en verwant aan de klasse B:

2.17. "Bromfiets":

...

3° ofwel een "*speed pedelec*", dit wil zeggen elk tweewielig voertuig met pedalen, met uitsluiting van de gemotoriseerde rijwielen, met een hulpaandrijving met als hoofddoel trapondersteuning waarvan de aandrijfkraft wordt onderbroken bij een voertuigsnelheid van maximum 45 km per uur, en met de volgende kenmerken:

- een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ met een nettomaximumvermogen van ten hoogste 4 kW indien het een motor met inwendige verbranding betreft, of
- een nominaal continu maximumvermogen van ten hoogste 4 kW indien het een elektrische motor betreft.

Dit type fiets staat bij de bromfietsen gedefinieerd, maar eigenlijk klopt dat niet. Bromfietsen zijn immers motorvoertuigen en in artikel 2.16 van de wegcode staat:

2.16. "Motorvoertuig": elk voertuig uitgerust met een motor, bestemd om op eigen kracht te rijden.

Een speed pedelec rijdt niet op eigen kracht. Je moet nog altijd trappen om vooruit te komen. Als bestuurder van een “bromfiets” zou je met een elektrische speed pedelec bijgevolg geen “zwakke weggebruiker” kunnen worden. Maar daar is een mouw aan gepast (pagina 91).

Een elektrische fiets of een speed pedelec met een “garageknopje”, waarmee die op **eigen kracht** kan rijden tegen ongeveer 6 km/u maximum, wordt daardoor geen motorvoertuig en heeft geen verzekering nodig voor motorvoertuigen. De familiale verzekering burgerlijke aansprakelijkheid volstaat.

Om met een speed pedelec een fietsvergoeding te kunnen krijgen, is de fiscale wetgeving aangepast. Tevens is de fietsvergoeding nu niet alleen voor fietsen en speed pedelecs mogelijk, maar voor alle rijwielen, ook als ze elektrisch worden aangedreven.

Bij de definitie van bromfietsen, in artikel 2.17 van de wegcode, staat ook deze belangrijke zin:

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

Om hierop nu verder in te gaan: zolang je niet volledig afstapt van een *rijwiel*, van een *gemotoriseerd rijwiel* of van een *tweewielige bromfiets*, is dat nog altijd een voertuig. Wat is een “voertuig” eigenlijk?

2.14. "Voertuig": elk middel van vervoer te land, alsmede alle verrijdbaar landbouw- of bedrijfsmaterieel.

Om met een voertuig te rijden heb je een “bestuurder” nodig:

2.13. "Bestuurder": al wie een voertuig bestuurt of trek-, last- en rijdieren of vee geleidt of bewaakt.

Niet alleen voertuigen, ook sommige dieren hebben dus een bestuurder. Die dieren met hun bestuurder moeten behandeld worden zoals alle andere weggebruikers. Ze moeten zelf ook de wegcode volgen, want die is wel degelijk bedoeld voor elke “weggebruiker”:

2.45. "Weggebruiker" is elke persoon die gebruik maakt van de openbare weg.

De bestuurder van een fiets – een rijwiel op twee wielen of ermee gelijkgesteld – wordt ook nog **fietser (fietster)** genoemd. Bij andere voertuigen spreekt de wegcode van een **bestuurder**.

Als je afgestapt bent en naast je fiets, je rijwiel van maximum 1 meter breed, je gemotoriseerd rijwiel of je bromfiets met twee wielen wandelt of staat, dan ben je een “voetganger”:

2.46. "Voetganger": een persoon die zich te voet verplaatst. De personen die een kruiwagen, een kinderwagen, een rolstoel of enig ander voertuig zonder motor dat geen bredere dan de voor de voetgangers vereiste ruimte nodig heeft, aan de hand leiden en de personen die een fiets, een gemotoriseerd rijwiel of een tweewielige bromfiets aan de hand leiden, worden gelijkgesteld met voetgangers.

Als je een ander rijwiel dan een fiets aan de hand leidt, dat breder is dan de ruimte die een voetganger nodig heeft, dan ben je dus **geen voetganger** maar een **bestuurder**. Ook als je een motorvoertuig verder duwt dat geen tweewielige bromfiets is, ben je een **bestuurder**. **Het is wel eigenaardig dat je altijd voetganger bent als je een gemotoriseerd rijwiel aan de hand leidt, ook als dat drie of vier wielen heeft. Dat kan immers een bredere ruimte innemen dan een voetganger ... Ik denk dat het woord “tweewielig” vergeten is.**

Fietsers, en bestuurders van voertuigen die je als voetganger aan de hand kunt leiden, kunnen zeer snel van status veranderen, van bestuurder naar voetganger en omgekeerd. Daarom zijn fietsers of andere bestuurders niet vermeld in artikel 1 van de wegcode (pagina 3).

Artikel 8 van de wegcode handelt over bestuurders, maar bestuurders van gemotoriseerde rijwielen staan apart vermeld in artikel 7ter van de wegcode:

Artikel 7ter. Bestuurders van een gemotoriseerd rijwiel.

De bestuurders van tweewielige gemotoriseerde rijwielen worden gelijkgesteld met fietsers.

De bestuurders van drie- of vierwielige gemotoriseerde rijwielen worden gelijkgesteld met de bestuurders van drie- of vierwielige rijwielen.

De voorschriften die de andere weggebruikers moeten naleven ten opzichte van respectievelijk fietsers en bestuurders van drie- of vierwielige rijwielen, gelden eveneens ten opzichte van bestuurders van gemotoriseerde rijwielen.

Let op! Gemotoriseerde rijwielen worden **niet** gelijkgesteld met fietsen, maar hun bestuurders worden wel gelijkgesteld met fietsers!

Om een gemotoriseerd rijwiel of een bromfiets – dus ook een speed pedelec – te besturen moet je minstens 16 jaar oud zijn. De minimum leeftijden van bestuurders staan in het artikel 8.2 van de wegcode. In andere wetten staan nog meer vereisten voor bromfietsen – dus ook voor speed pedelecs – zoals een rijbewijs, een verzekering en een nummerplaat.

De verplichte helmdracht is nog een belangrijk verschil tussen rijwielen en bromfietsen of gemotoriseerde rijwielen, zoals bepaald in artikel 36 van de wegcode:

Artikel 36. Valhelm - beschermende kleding

De bestuurders en passagiers van drie- en vierwielers met motor en van bromfietsen, zonder passagiersruimte, moeten een valhelm dragen. De bestuurders en passagiers van speed pedelecs hebben de keuze tussen een bromfietshelm of een fietshelm.

...

De fietshelm, gedragen door bestuurders en passagiers van speed pedelecs, moet bescherming bieden aan de slapen en het achterhoofd.

Verder geeft dit artikel nog enkele uitzonderingen over de helmdracht evenals details en vereiste kenmerken van kledij en helmen.

Fietsers afstappen!

Het bordje met deze gewraakte woorden wekt dikwijls wrevel op bij fietsers. We komen daar nog op terug, helemaal op het einde van dit werkje (pagina 90). Eerst moeten we weten waar en hoe fietsers eigenlijk moeten – of mogen – rijden. Dat staat omschreven in het uitgebreid artikel 9 van de wegcode. We zullen een aantal keer van dat artikel afwijken om nadere verklaringen te geven, uit de bepalingen of uit andere artikels van de wegcode:

Artikel 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.

Fietsers zijn bestuurders en **moeten** dus de “rijbaan” volgen. Wat is een “rijbaan”?

2.1. "Rijbaan": *het deel van de openbare weg dat voor het voertuigenverkeer in het algemeen is ingericht.*

De “rijbaan” is dat gedeelte van de openbare weg **waarop ook de auto’s rijden!** Je **moet** dus met de fiets in principe **op de rijbaan** rijden. **Niet** in de goot of op een betonstrook **naast de rijbaan!** Sommige automobilisten denken dat nochtans, en zelfs heel wat fietsers. Strikt genomen overtreed je de wegcode als je niet op de rijbaan fietst! Tenzij het **toegelaten** wordt – maar **nooit verplicht** is – om op een ander deel van de openbare weg te fietsen (pagina 19). Als er een “fietspad” is, dan zijn er aparte regels (pagina 11). Er zijn eveneens aparte regels als je **in een groep** fietst (pagina 67).

Om een rijbaan duidelijk af te bakenen kunnen wegmarkeringen gebruikt worden die er de rand van aanduiden. Om het een beetje ingewikkeld te maken bestaan er twee soorten randen aan een rijbaan: een **werkelijke** rand en een **denkbeeldige** rand. De wegcode zegt hierover het volgende in het artikel 75:

Artikel 75. Overlangse markeringen die de rand van de rijbaan aanduiden

75.1. Markeringen 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.

2° Een gele onderbroken streep mag op de werkelijke rand van de rijbaan, op een trottoirband of op de boordsteen van een verhoogde berm aangebracht worden.

Langs deze gele streep is het parkeren op de rijbaan verboden.



De **werkelijke rand** van de rijbaan kan aangeduid worden met een witte doorlopende streep of met een gele onderbroken streep. Waar een gele onderbroken streep aangebracht is, mag je op de rijbaan geen voertuigen parkeren.

Dan is er ook nog die **denkbeeldige rand**. Het vervolg van artikel 75 van de wegcode:

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 parkeerstrook mogen aangeduid worden door een witte doorlopende dwarsstreep.



In verband met deze denkbeeldige rand bepaalt de wegcode wat een **parkeerstrook** is, in het artikel 2.73 van de wegcode:

2.73. Parkeerstrook: op een andere openbare weg dan een autosnelweg of autoweg, de strook gelegen langs de rijbaan die is afgebakend door de witte doorlopende streep bedoeld in artikel 75.2 die de denkbeeldige rand van de rijbaan aanduidt.

Achter de “brede” witte doorlopende streep van de **denkbeeldige rand** mag je met een voertuig op gewone wegen **parkeren** of **stilstaan** (pagina 15). Maar hoe ken je het verschil tussen de “witte doorlopende streep” van de werkelijke rand, en de “brede witte doorlopende streep” van de denkbeeldige rand? Het artikel 17 van de wegbeheerdercode zegt het volgende:

17.1. Werkelijke rand.

1° De witte doorlopende of gele onderbroken streep die ter hoogte van de rijbaan wordt aangebracht, is ongeveer 0,15 m breed; op de autosnelwegen is zij ongeveer 0,30 m breed.

...

17.2. Denkbeeldige rand.

De breedte van de witte doorlopende streep is ongeveer :

- *0,30 m op de autosnelwegen;*
- *0,25 m op de andere wegen met rijstroken;*
- *0,20 m op de wegen zonder rijstroken.*

Behalve op autosnelwegen is de streep van de **denkbeeldige** rand dus wat breder dan die van de **werkelijke**, en achter de denkbeeldige rand zijn parkeerplaatsen. **Maar het is wel raar dat de denkbeeldige rand soms achter de werkelijke rand wordt aangebracht.**

Opgelet! Verwar bovenstaande doorlopende strepen niet met die **andere doorlopende streep** die **rijstroken** aanduidt. Die is beschreven in het artikel 72.2 van de wegcode:

Artikel 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.

Je kunt dus geen bekeuring krijgen voor het overschrijden van een doorlopende streep die de werkelijke of de denkbeeldige rand van de rijbaan aanduidt, want de wegcode verbiedt dat niet. Maar je bent wel verplicht om de rijbaan te volgen volgens artikel 9.1.1 van de wegcode (pagina 7).

Naast een **rijbaan** (pagina 7) bestaat er ook nog een **middenrijbaan**, bepaald in het artikel 2.71 van de wegcode:

2.71. Middenrijbaan: deel van de openbare weg afgebakend door de wegmarkeringen bedoeld in artikel 75.3 die aan beide kanten de denkbeeldige rand van de rijbaan aanduiden.

En dit is het artikel 75.3 van de wegcode, dat die wegmarkeringen omschrijft:

75.3. Markeringen die de middenrijbaan aanduiden.

Twee evenwijdige witte onderbroken strepen aan weerszijden van de rijbaan die bestaan uit telkens twee paar korte trekken, bakenen de denkbeeldige randen van de middenrijbaan af.



Bijkomend aan deze middenrijbaan is de **zijdelingse strook** bepaald in het artikel 2.72 van de wegcode:

2.72. Zijdelingse strook: de strook gelegen langs de middenrijbaan. De zijdelingse strook maakt geen deel uit van de rijbaan.

Zijdelingse stroken en een middenrijbaan horen dus bij elkaar. Het ene kan niet zonder het andere.

Als de openbare weg een middenrijbaan heeft, dan is de rijbaan heel wat smaller dan het verharde gedeelte. De twee zijdelingse stroken maken immers geen deel uit van de rijbaan.

Je weet nu dat je met een fiets op de rijbaan moet rijden en hoe ze kan afgebakend worden. Maar waar juist moet je rijden op die rijbaan? En wat moet je met die middenrijbaan en die zijdelingse strook?

Het rijden op de middenrijbaan en op de zijdelingse strook zal besproken worden op pagina 20. Laten we beginnen met de rijbaan, met het artikel 9.3.1 van de wegcode:

9.3.1. *Elke bestuurder die de rijbaan volgt moet zo dicht mogelijk bij de rechterrاند van die rijbaan blijven, behalve op pleinen of om de aanwijzingen van de verkeersborden F13 en F15 op te volgen.*

Normaal gesproken moet je **zo rechts mogelijk op de rijbaan** rijden. Dat wil niet zeggen dat je vlak tegen of in de goot moet fietsen, of dicht langs geparkeerde auto's. Je mag een veiligheidsafstand behouden, bijvoorbeeld tegen opengaande portieren. Dat betekent ook weer niet dat je er twee meter mag tussen laten.


Toch moet je volgens dat artikel 9.3.1 blijkbaar niet altijd helemaal rechts rijden. Daar hoort wat uitleg bij: wat is een “plein” en hoe zit dat met die twee verkeersborden F13 en F15?

2.10. "Plein": *elke open ruimte, waarop een openbare weg uitkomt of meerdere openbare wegen samenkomen, en waar de plaatsgesteldheid het mogelijk maakt dat het verkeer en andere activiteiten er tezamen georganiseerd worden.*

Het plein is een openbare weg onderscheiden van die welke er op uitkomen.

Waar meerdere wegen samenkomen bij een open ruimte heb je een “plein”. Het plein is een aparte openbare weg ten opzichte van de andere wegen. Als je bijvoorbeeld een plein oversteeft, dan rij je niet meer zo dicht mogelijk bij de rechterrاند. Op een plein mag dat, als dat natuurlijk niet verboden wordt door andere verkeersborden of wegmarkeringen.

Het verkeersbord F15 is niet van toepassing op fietsers. Het verkeersbord F13 wel. Het ziet er als volgt uit en het betekent:

	<p>F13. Verkeersbord dat pijlen op de rijbaan aankondigt en de keuze van een rijstrook voorschrijft.</p> <p><i>Dit verkeersbord kan de verschillende richtingen aanduiden. De streep tussen de rijstroken kan eventueel onderbroken zijn. Het bord mag aangevuld worden om de voorsortingsstroken voorbehouden voor het verkeer van fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen aan te duiden.</i></p>
---	---

Bij het volgen van een voorsortingsstrook kun je uiteraard niet altijd zo dicht mogelijk bij de rechterrاند van de rijbaan blijven. Als er geen aparte voorsortingsstroken zijn voor fietsers (pagina 80), dan **moet** je dezelfde voorsortingsstroken volgen als de auto's, behalve als er een “fietspad” is. Op pagina 10 zien we wat een “fietspad” is, en komen we hierop terug.

Er staat nog een uitzondering op het “zo rechts mogelijk op de rijbaan rijden” in dit artikel 9.3.1 van de wegcode:

Behalve indien een gedeelte van de openbare weg voor hem is voorbehouden, moet de bestuurder niet zo dicht mogelijk bij de rechterrاند van de rijbaan rijden op een rotonde.

Wanneer is de openbare weg een “rotonde”?

2.39. "Ronde": *weg waarop het verkeer in één richting geschiedt rond een aangelegd middeiland en gesignaleerd met verkeersborden D5 en waarvan de toegangswegen voorzien zijn*



D5



B1



B5

van verkeersborden B1 of B5.

Een “rotonde” is dus een speciaal soort plein. Een “rotonde” mag je niet oversteken over het aangelegd middeneiland. Voetgangers mogen dat soms wel. Met “verkeer” wordt rijdend verkeer bedoeld, dat altijd moet rond rijden in één richting, aangeduid door het verkeersbord D5.

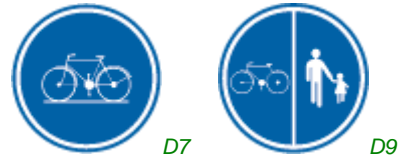
Op een rotonde moet je **niet** helemaal rechts rijden. Het is als fietser zelfs veel veiliger om op een rotonde in het midden van de rijbaan te rijden, tot je rechts moet afslaan.

Er bestaan nochtans rotondes met rondom, langs de buitenrand van de rijbaan, een aanliggend “fietspad” (zie volgende paragraaf). Zoals we zo dadelijk zullen zien, **moet** je dan **verplicht** op dat fietspad rijden. **Dat is even gevaarlijk als aan de rechterraand fietsen op een rotonde zonder fietspad.** Bij elke afslag riskeert een fietser immers de weg afgesneden te worden door een naar rechts afslaande automobilist. Rotondes met een fietspad langs de rand er omheen zijn zeer gevaarlijke rotondes voor fietsers en zouden niet mogen aangelegd worden.

Om het vervolg van het artikel 9 te kunnen begrijpen, moeten we eerst goed weten wat een “fietspad” eigenlijk is en hoe we dat kunnen herkennen:

2.7. "Fietspad": *het deel van de openbare weg dat voor het verkeer van fietsen en tweewielige bromfietsen klasse A is voorbehouden door de verkeersborden D7, D9 of door de wegmarkeringen bedoeld in artikel 74.*

Het fietspad maakt geen deel uit van de rijbaan.



Twee zaken zijn belangrijk:

1. Het fietspad is in principe voorbehouden voor fietsen en tweewielige bromfietsen klasse A. Maar verder (vanaf pagina 12) zullen we zien dat nog meer voertuigen het fietspad mogen of moeten gebruiken.
2. Het fietspad maakt geen deel uit van de rijbaan. Dat is vanzelfsprekend, want fietspad en rijbaan (pagina 7) zijn elk een apart deel van de openbare weg.

Er is ook sprake van een artikel 74 van de wegcode. Daarin staat het volgende:



Artikel 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.

Een fietspad kan dus op **twee**, en **slechts op twee** manieren aangeduid worden:

1. Door een **verkeersbord** (D7 of D9).
2. Door een **wegmarkering** (twee evenwijdige witte onderbroken strepen), die we verder de “**fietspadmarkering**” zullen noemen.

Een andere mogelijkheid is er niet. Alle andere aanduidingen, borden, figuren, lijnen, pijlen, materialen, kleuren of nog andere fantasieën hebben daarbij **geen enkel belang!** Die kunnen wel het fietspad benadrukken of beter zichtbaar maken, maar ze hebben geen enkele wettige betekenis. **Andere aanduidingen dan deze twee wijzen nooit op een fietspad!** De mooie fietswegen op de dijken bijvoorbeeld zijn meestal **geen fietspaden** (pagina 26).

Soms wordt een fietspad “dubbel” aangeduid, zowel met de fietspadmarkering als met het verkeersbord D7 of D9. Dat schept verwarring en rechtsonzekerheid omdat de gebruiksregels anders zijn voor elke aanduiding zoals we hierna zullen zien (pagina 11). Maar een fietspad, aangeduid met een fietspadmarkering, is over de hele lengte duidelijk herkenbaar als fietspad. De verkeersborden D7 en D9 daarentegen staan enkel aan het begin van een fietspad. Daarom gebruiken wegbeheerders soms een fietspadmarkering samen met een D7 of D9, **hoewel dat wettelijk verboden is.**

Wat betekent de vermelding “*dat niet breed genoeg is voor het autoverkeer*” in het artikel 74? Deze wegmarkering lijkt immers goed op de onderbroken streep van artikel 72 van de wegcode, die rijstroken aanduidt (pagina 8). Maar het artikel 14.1.1° van de wegbeheerderscode zegt:

1° De overlangse markeringen die de rijstroken aanduiden, voorzien in artikel 72 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, mogen slechts aangebracht worden indien de rijstroken ten minste 2,75 m breed zijn, behoudens bij het naderen van een kruispunt of in bijzondere gevallen.

Volgt daaruit dat het meestal een fietspad is, als de afstand tussen twee witte onderbroken strepen kleiner is dan 2,75 m?

Waar moet je met de fiets rijden als er een fietspad is? Dat is afhankelijk van de aanduiding van dat fietspad. Het staat beschreven in het artikel 9.1.2.1° van de wegcode:

9.1.2.1° Wanneer de openbare weg een berijdbaar fietspad, aangeduid door wegmarkeringen zoals bepaald in artikel 74, omvat, dan moeten de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A, dit fietspad volgen voor zover het rechts in hun rijrichting ligt. Zij mogen een dergelijk fietspad niet volgen, wanneer dit links in hun rijrichting ligt.

Opgelet! Dit gedeelte gaat enkel en alleen over fietspaden aangeduid met de **fietspadmarkering**:



Om te beginnen moet het fietspad **berijdbaar** zijn. Als er sneeuw of ijs op ligt, of modder, glas, scherpe kiezelsteentjes, als het fietspad diepe putten of hoog uitstekende oneffenheden bevat, ... of als je er enkel op zou kunnen geraken door bijvoorbeeld over een hoge boordsteen of door een haag te rijden, dan is het fietspad **niet berijdbaar!** Dan moet je dat fietspad **niet** volgen en mag je op de rijbaan rijden tot het fietspad wel berijdbaar wordt.

Op een dergelijk fietspad mag je niet rijden als het langs de linkerkant van je rijrichting ligt! Deze fietspaden kunnen bijgevolg nooit tweerichtingsfietspaden zijn! **Hier tegen worden nogal wat overtredingen begaan**, zowel door fietsers, die dergelijke fietspaden in tegenrichting volgen, als door wegbeheerders, die tweerichtingsfietspaden aanduiden met deze wegmarkering. Voor dit laatste bestaat wel een betwistbare uitzondering, waarop we later nog terug komen (pagina 43). Soms zie je zelfs fietspaden die aangeduid worden met **drie** evenwijdige witte onderbroken strepen. Daar komen we nog op terug (pagina 16).

Het artikel 9.1.2.1° van de wegcode gaat nog verder:

Omvat de openbare weg een berijdbaar fietspad, aangeduid door het verkeersbord D7 of D9, dan moeten de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A, dit fietspad volgen, voor zover het in de door hen gevolgde rijrichting is gesignaleerd.



D7



D9

Dit gedeelte gaat enkel en alleen over fietspaden aangeduid door een **verkeersbord D7 of D9**:

Ook een dergelijk fietspad moet **berijdbaar** zijn, maar je **moet er wel** op rijden als het langs de **linkerkant** van je rijrichting ligt, **als** het daar zichtbaar aangeduid is met een verkeersbord D7 of D9. Het is dan meestal een tweerichtingsfietspad. **Alleen fietspaden aangeduid met een verkeersbord D7 of D9 kunnen tweerichtingsfietspaden zijn.**

Op de verplichting om een dergelijk fietspad langs de linkerkant van de rijbaan te volgen bestaat één enkele uitzondering in het artikel 9.1.2.1° van de wegcode:

Evenwel, wanneer een dergelijk fietspad links in hun rijrichting ligt, moeten zij dit niet volgen, indien bijzondere omstandigheden dit rechtvaardigen en op voorwaarde rechts in hun rijrichting te rijden.

Zo een bijzondere omstandigheid zou kunnen zijn, dat je de rijbaan moet oversteken om het tweerichtingsfietspad langs de linkerkant te bereiken, en dat je even verder opnieuw de rijbaan zou moeten oversteken om je weg te vervolgen. In dergelijke gevallen moet je de rijbaan geen twee keer oversteken en mag je dat eindje gewoon rechts op de rijbaan fietsen.

Buiten de verkeersborden D7 en D9 bestaat nog een gelijkaardig verkeersbord, maar met een heel andere betekenis. Vervolg van het artikel 9.1.2.1° van de wegcode:

Is een deel van de openbare weg aangeduid met het verkeersbord D10, dan moeten fietsers dit deel van de openbare weg gebruiken.

Bij de betekenis van dit verkeersbord D10 staat in artikel 69.3 van de wegcode:

D10. Deel van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers en fietsers.

In tegenstelling tot de verkeersborden D7 en D9 duidt het verkeersbord D10 **geen fietspad** aan! Toch **moeten** fietsers wel rijden op het gedeelte van de openbare weg dat met een D10 is aangeduid. Maar fietsers moeten zich anders gedragen tegenover voetgangers dan op een fietspad (pagina's 14 en 69).



Aangezien het geen fietspad is, en voorbehouden aan voetgangers en fietsers (en gelijkgestelden), **mogen bromfietsers (ook klasse A), of andere bestuurders die niet met fietsers zijn gelijkgesteld, geen gebruik maken van het deel van de openbare weg dat door een bord D10 is aangeduid!**

Bij het verkeersbord D9 is het fietspad **gescheiden** van het gedeelte voor voetgangers. Bij het verkeersbord D10 is er **gemengd verkeer** van fietsers en voetgangers.

Normaal gesproken moeten fietsers en gelijkgestelden dus altijd het (juiste) fietspad volgen of het deel van de openbare weg dat met een D10 is aangeduid. Als je evenwel met een ligfiets rijdt, dan heb je soms de keuze om ook op de rijbaan te rijden volgens het vervolg van het artikel 9.1.2.1° van de wegcode:

Daar waar de snelheid beperkt is tot 50 km/u of minder, hebben de bestuurders van ligfietsen en velomobielen, die een breedte hebben van maximum 1 meter, de keuze tussen het fietspad, het deel van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D10 of de rijbaan.

Vooraf met een velomobiel is het niet altijd aangewezen om op een smal fietspad te rijden of op het deel van de openbare weg dat met een D10 is aangeduid. Maar het zal zeker niet altijd een veilige keuze zijn om op de rijbaan te rijden.

Een **fietspad** – aangeduid dus met een D7, een D9 of een fietspadmarkering – is dus **voorbehouden** voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A volgens artikel 2.7 van de wegcode (pagina 10). Bestuurders van tweewielige gemotoriseerde rijwielen zijn gelijkgesteld met fietsers (pagina 6) en drie- of vierwielers van maximum 1 meter breed zijn gelijkgesteld met fietsen (pagina 4). Verder zullen we zien dat nog meer weggebruikers gelijkgesteld worden met fietsers (pagina 13). Die moeten allemaal het fietspad volgen zoals de regels het bepalen.

Rijwielen die breder zijn dan 1 meter, al of niet gemotoriseerd, **mogen nooit** het fietspad volgen. Dat gaat dus vooral over bredere drie- en vierwielers. Die zijn immers niet gelijkgesteld met fietsen, of hun bestuurders niet met fietsers.

Bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B en van speed pedelecs mogen of moeten **onder voorwaarden** eveneens op het fietspad rijden. Dat staat in artikel 9.1.2.2° van de wegcode:

9.1.2.2° Daar waar de snelheid beperkt is tot 50 km per uur of minder, mogen de bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B en speed pedelecs in dezelfde omstandigheden het fietspad aangeduid door het verkeersbord D7 of door wegmarkeringen zoals bepaald in artikel 74 volgen, op voorwaarde dat zij de andere weggebruikers die zich hierop bevinden niet in gevaar brengen. Daarenbo-

ven mogen bestuurders van speed pedelecs in dezelfde omstandigheden het fietspad aangeduid door het verkeersbord D9 volgen.

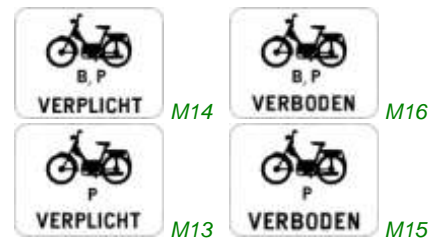
Wanneer een hogere snelheidsbeperking geldt, moeten de bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B en speed pedelecs in dezelfde omstandigheden het fietspad aangeduid door het verkeersbord D7 of door wegmarkeringen zoals bepaald in artikel 74 volgen, wanneer dit aanwezig en bruikbaar is. Daarenboven moeten bestuurders van speed pedelecs in dezelfde omstandigheden het fietspad aangeduid door het verkeersbord D9 volgen.



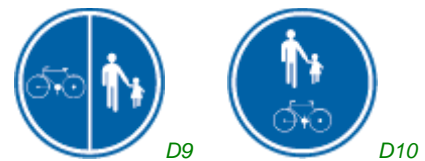
Bij snelheidsbeperkingen tot 50 km/u **mogen** tweewielige bromfietsen klasse B op een fietspad rijden **als** dat aangeduid is met een **D7** of met een **fietspadmarkering**. Speed pedelecs **mogen** dan op **alle fietspaden** rijden. Al deze snellere bestuurders moeten wel voorzichtig zijn voor de andere gebruikers van het fietspad.

Als de toegelaten snelheid hoger ligt dan 50 km/u, dan **moeten** die bestuurders op de aangeduide fietspaden rijden. Dus bromfietsen klasse B enkel op D7 en fietspadmarkering, speed pedelecs op alle fietspaden.

Onderborden bij het verkeersbord D7 of D9 kunnen deze toelating of deze verplichting wijzigen. De letters B en P staan respectievelijk voor bromfietsen klasse B en speed pedelecs. Ze kunnen samen voorkomen of apart, naargelang het verkeersbord en welke voertuigen verplicht of verboden zijn.



Het is dus **nooit toegelaten** dat bromfietsen klasse B op een fietspad rijden dat aangeduid is met het verkeersbord D9. Het is eveneens **nooit toegelaten** dat bromfietsen klasse A of B of speed pedelecs op een deel van de openbare weg rijden dat aangeduid is met het verkeersbord D10.



Er zijn nog meer weggebruikers die het fietspad mogen of zelfs moeten gebruiken. In het artikel 7bis van de wegcode staat immers:

Artikel 7bis. Gebruikers van een voortbewegingstoestel

...

De gebruikers van niet-gemotoriseerde voortbewegingstoestellen waarmee sneller dan stapvoets wordt gereden, worden gelijkgesteld met fietsers.

De gebruikers van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen worden gelijkgesteld met fietsers.

Met een **gemotoriseerd** voortbewegingstoestel moet je **altijd** dezelfde regels volgen als een **fietser**.

Als je met een **niet-gemotoriseerd** voortbewegingstoestel sneller rijdt dan stapvoets, dan moet je dezelfde regels volgen als een **fietser**. Als je stapvoets rijdt of je toestel leidt of draagt, dan moet je dezelfde regels volgen als een **voetganger** (pagina 69).

Alle andere weggebruikers moeten een gebruiker van een **niet-gemotoriseerd** voortbewegingstoestel dus beschouwen als een fietser of als een voetganger, naargelang zijn snelheid ...

Dat is niet vanzelfsprekend!

Artikel 7bis. ...

...

De voorschriften die de andere weggebruikers moeten naleven ten opzichte van respectievelijk voetgangers en fietsers, gelden eveneens ten opzichte van gebruikers van voortbewegingstoestellen.

Wat is een “voortbewegingstoestel” eigenlijk?

2.15.2. Een "Voortbewegingstoestel" is:

1° ofwel een "niet-gemotoriseerd voortbewegingstoestel", dit wil zeggen elk voertuig dat niet beantwoordt aan de definitie van rijwiel, dat door de gebruiker of de gebruikers door middel van spierkracht wordt voortbewogen en niet met een motor is uitgerust.

2° ofwel een "gemotoriseerd voortbewegingstoestel", dit wil zeggen elk motorvoertuig met één of meer wielen en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 25 km per uur, onder meer:

- a) elektrische rolstoelen;*
- b) elektrische rolwagens voor personen met verminderde mobiliteit;*
- c) gemotoriseerde autopeds;*
- d) zelf balancerende een- of tweewielige elektrische toestellen.*

Voor de toepassing van dit besluit worden de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen niet gelijkgesteld met motorvoertuigen.

Het niet bereden voortbewegingstoestel wordt niet als voertuig beschouwd.

Een hele boterham! Denk bijvoorbeeld bij 1° aan een step, rolschaatsen, een skateboard of een eenwieler en bij 2° aan een elektrische step, een segway, een monowheel of een scootmobiel. Voertuigen voor minder mobiele mensen zijn eveneens voortbewegingstoestellen.

Een voortbewegingstoestel met een motor is **geen motorvoertuig** (pagina 5), zolang die motor het niet sneller kan doen rijden dan 25 km/u. Een **uitzondering** hierop is de **elektrische step met zadel!** Dat is een **bromfiets klasse A of B** (pagina's 4 en 5), naargelang hij 25 of 45 km/u kan bereiken.

Net als een rijwiel is een voortbewegingstoestel geen voertuig als het niet bereden wordt. Het blijft dus een voertuig zolang er iemand op of in zit, zelfs als het niet in beweging is.

Meer over het gebruik en de nodige uitrusting van voortbewegingstoestellen vind je in het hoofdstuk “Beweeg je voort” (pagina 75).

Onder bepaalde voorwaarden mogen voetgangers op een fietspad wandelen. Dat staat in detail beschreven in het artikel 42.1 van de wegcode (pagina 69). Ze moeten dan wel doorgang verlenen aan fietsers, bromfietzers, en gelijkgestelden. Dit staat in dat artikel:

42.1. ...

Wanneer voetgangers het fietspad volgen, verlenen zij doorgang aan de andere weggebruikers die zich hierop bevinden.

Wat niet wil zeggen dat voetgangers dan mogen omver gereden worden. In het artikel 43.2 van de wegcode staat immers ook de volgende paragraaf:

43.2. ...

De gebruikers van het fietspad mogen elkaar noch hinderen, noch in gevaar brengen, noch een gevaarlijk gedrag vertonen ten opzichte van de andere weggebruikers.

Ook de voetgangers zijn dan gebruikers van het fietspad en weggebruikers die niet in gevaar mogen worden gebracht. Omgekeerd mogen evenmin voetgangers de andere gebruikers van het fietspad in gevaar brengen.

Maar let op, want in twee gevallen moet je als fietser, zelfs op het fietspad, **voorrang verlenen aan voetgangers:**

- Als ze het fietspad oversteken op een zebrapad volgens artikel 40.4.2 van de wegcode (pagina 49).
- Als ze in- of uitstappen bij een halte van het openbaar vervoer naast het fietspad volgens artikel 40.3.2 van de wegcode (pagina 73).

We weten nu wat een fietspad is, hoe we het herkennen, wanneer we er op moeten of niet mogen rijden en wie dat nog mag of moet doen. Voor alle andere bestuurders is het fietspad **verboden terrein!** Kijken maar even naar het artikel 9.1.1 van de wegcode (pagina 7):

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

En kijken we tevens naar twee stukjes uit de bepaling 2.7 van een fietspad (pagina 10):

2.7. "Fietspad": *het deel van de openbare weg dat voor het verkeer van fietsen en tweewielige bromfietsen klasse A is voorbehouden*

Het fietspad maakt geen deel uit van de rijbaan.

Het fietspad is **voorbehouden** voor fietsers en bromfietzers. Sommige weggebruikers zijn **gelijgesteld** met fietsers. Sommige weggebruikers hebben **toelating** om het fietspad te gebruiken onder **bepaalde voorwaarden**. Verder maakt het fietspad **geen deel uit van de rijbaan**, of van het *“deel van de openbare weg dat voor het voertuigenverkeer in het algemeen is ingericht”*. Het is bijgevolg niet bestemd voor al die andere voertuigen, noch voor last- of rijdieren en vee. Dat wil zeggen dat bijvoorbeeld **auto's nooit op een fietspad mogen rijden!** Heel wat automobilisten trekken zich daar nochtans weinig van aan. Evenmin mogen bijvoorbeeld ruiters een fietspad volgen, of begeleiders met vee, of andere last- of rijdieren.

Niet alleen mogen auto's nooit op een fietspad rijden, ze mogen er zelfs niet op **parkeren** of niet **stilstaan** (voor het verschil, zie pagina 15), ook niet “voor eventjes maar”, een gebruikelijke uitvlucht! Het artikel 24 van de wegcode is daarover zeer duidelijk. Dat artikel spreekt onder meer over “plaatsen waar het andere weggebruikers onnodig **zou kunnen** hinderen”:

Artikel 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:

2° op de fietspaden en op minder dan 5 meter van de plaats waar de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen verplicht zijn het fietspad te verlaten om op de rijbaan te rijden of de rijbaan te verlaten om op het fietspad te rijden;

Je mag zelfs niet stilstaan of parkeren op minder dan 5 meter van het begin of van het einde van een fietspad.

Volgens het artikel 25.1 van de wegcode is **parkeren** eveneens verboden op plaatsen waar fietsers het fietspad moeten verlaten omdat er een hindernis op het fietspad staat. **Het is, eigenaardig genoeg, wel toegelaten om een voertuig daar te laten stilstaan op de rijbaan:**

25.1. Het is verboden een voertuig te parkeren:

4° op de plaatsen waar de voetgangers en de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen op de rijbaan moeten komen om omheen een hindernis te gaan of te rijden;

Wat het verschil is tussen een “*stilstaand voertuig*” en een “*geparkeerd voertuig*”, lezen we bij de bepalingen in het artikel 2 van de wegcode:

2.22. "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.*

2.23. "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.*

Tanken of de batterij van een elektrisch of hybride elektrisch voertuig opladen wordt beschouwd als parkeren.

Voorwerpen laden of lossen kan heel lang duren, of het in- en uitstappen van minder mobiele mensen kan ook wat tijd in beslag nemen. Maar als het langer duurt dan nodig, dan staat je voertuig **geparkeerd**. Ook als je in het voertuig blijft zitten, zelfs met draaiende motor.

Een voertuig kan dus enkel **stilstaan** om te lossen, te laden, of in- en uit te stappen. Een voertuig staat bijvoorbeeld niet stil voor een rood verkeerslicht of een gesloten overweg. Daar is het **niet in beweging!** Een belangrijk onderscheid voor sommige artikels van de wegcode.

Een voertuig kan niet **stilstaan** om elektriciteit te “laden”. Dat is **parkeren**.

Maar ook al is het verboden om een auto op een fietspad te plaatsen, toch is de meest voorkomende hindernis op een fietspad ... een auto.

Aangezien een fietspad geen deel uitmaakt van de rijbaan, zijn alle artikels uit de wegcode die gelden voor de rijbaan niet van toepassing op een fietspad. Dat kan voor verrassingen zorgen! Want wat stond er bijvoorbeeld ook weer in het artikel 9.3.1 van de wegcode (pagina 9)?

9.3.1. Elke bestuurder die de rijbaan volgt moet zo dicht mogelijk bij de rechterrاند van die rijbaan blijven, ...

Moet je dan niet rechts rijden op een fietspad? Dat wordt inderdaad nergens verplicht in de wegcode. In het artikel 43.2 van de wegcode staat wel de paragraaf (pagina 14):

43.2. ...

De gebruikers van het fietspad mogen elkaar noch hinderen, noch in gevaar brengen, noch een gevaarlijk gedrag vertonen ten opzichte van de andere weggebruikers.

Dat is een belangrijke leefregel voor iedereen die een fietspad gebruikt. Zoals we verder zullen zien moet je op een tweerichtingsfietspad wel rechts rijden als er tegenliggers komen om ze niet te hinderen of in gevaar te brengen (pagina 21). Maar in bepaalde omstandigheden is het veel veiliger om links op een fietspad te rijden. En dat is niet verboden.

Fietspaden liggen immers langs de rand van de weg, dikwijls dicht bij huizen en opritten. Als een fietspad rechts van de rijbaan ligt, en je rijdt langs de linkerkant van dat fietspad, dan heb je veel meer zicht op auto's die uit zijstraten of van opritten komen. Je bent dan ook beter en vlugger zichtbaar voor de bestuurders van die auto's. Bovendien moet je minder uitwijken voor mensen die uit hun woning stappen. In deze gevallen is het veiliger om langs de linkerkant van het fietspad te rijden.

Nu eerst even terugkomen op wat op pagina 11 beloofd is.

Soms zie je fietspaden aangeduid met **drie** evenwijdige witte onderbroken strepen. Die zouden dan moeten beschouwd worden als een tweerichtingsfietspad, onderverdeeld in twee rijstroken ... Maar wat is een "rijstrook" eigenlijk?

2.2. "Rijstrook": elk deel van een rijbaan die in haar langsrinding verdeeld is door:

...

Verder moeten we al niet lezen. Een rijstrook is een deel van een **rijbaan**, maar een fietspad maakt geen deel uit van de rijbaan. Rijstroken horen bijgevolg niet thuis op een fietspad. Ze staan niet in de wegcode en hebben **geen enkele wettige betekenis**. Bijgevolg kun je ook geen geldige bekeuring krijgen als je op een fietspad een doorlopende witte streep overschrijdt, want die streep is op een fietspad geen wettige verkeersaanduiding. Dergelijke fietspaden zou je hoogstens kunnen beschouwen als twee – meestal smalle – enkelrichtingsfietspaden die gevaarlijk dicht bij elkaar liggen!

Bovendien mag een fietspad, aangeduid door evenwijdige witte onderbroken strepen, geen tweerichtingsfietspad zijn (artikel 9.1.2.1°, pagina 11). Daar komt nog bij dat er geen verplichting is om rechts te rijden op een fietspad.

Omdat het niet verplicht is om rechts te rijden op een fietspad, hebben "rijstroken" op wettige tweerichtingsfietspaden, aangeduid met een verkeersbord D7 of D9, geen wettige betekenis.

Een middenstreep of andere strepen op fietspaden kunnen wel dienen om te verduidelijken dat het over een tweerichtingsfietspad gaat, of om een gevaarlijke toestand of paaltjes aan te duiden, of om nog een andere reden. Maar een wettige betekenis hebben deze strepen niet.

We gaan verder met het artikel 9 van de wegcode:

9.1.2.3° *Wanneer de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen het fietspad moeten volgen, mogen zij dat verlaten om van richting te veranderen, om in te halen of om omheen een hindernis te rijden.*

Als er bijvoorbeeld werken aan het fietspad uitgevoerd worden, of een auto op het fietspad staat – wat niet mag, maar het gebeurt geregeld – dan mag je het fietspad verlaten. Je mag dat zelfs doen om een andere fietser in te halen. Het fietspad om deze redenen verlaten is wel een manoeuvre waarbij je eerst voorrang moet verlenen aan alle andere weggebruikers. Je doet dat dus enkel wanneer dat mogelijk is zonder jezelf of anderen in gevaar te brengen. Bovendien mag de rand van dat fietspad bijvoorbeeld geen hoge boordsteen zijn, die het onmogelijk maakt om het fietspad af en opnieuw op te rijden.

Je mag het fietspad eveneens verlaten om van richting te veranderen, maar vooraleer over richtingsveranderingen te beginnen, bekijken we eerst wat een “*kruispunt*” is:

2.9. "Kruispunt": *de plaats waar twee of meer openbare wegen samenlopen.*

De vorm van het kruispunt heeft geen belang (X, T, K, Y, ster, ...). Zelfs een L-vorm zou in sommige gevallen als een kruispunt kunnen beschouwd worden. Merk op dat een kruispunt de hele openbare weg omvat, dus de berm en inbegrepen.

Op een kruispunt kun je van de ene openbare weg naar een andere rijden. Volgens artikel 9.3.1 (pagina 9) moet je de rijbanen van die openbare wegen daarbij zo dicht mogelijk bij de rechterrand volgen. Bijgevolg moet je **in principe** altijd de rijbaan waarop je rijdt zo lang mogelijk rechts blijven volgen tot je op de rechterkant van de andere rijbaan terecht bent gekomen. Dat bevordert niet altijd een vlot verkeer. Daarom zijn er verkeersregels opgesteld om deze afslagbewegingen vlot te laten verlopen. Deze regels gelden natuurlijk voor de rijbaan, niet voor een fietspad.

Je mag dus het fietspad verlaten om van richting te veranderen. Dat is bijvoorbeeld interessant als je aan een kruispunt naar links moet afslaan van op een fietspad langs de rechterkant van de weg. Je hoeft dan niet het fietspad te blijven volgen tot voorbij het kruispunt, om daar helemaal rechts van de weg te blijven wachten tot je kunt oversteken. Dat mag natuurlijk wel! Dikwijls is dat zelfs aan te raden omdat het veiliger is. Soms wordt daartoe rechts naast het fietspad een “**inrichting voor links afslaande fietsers**” of een “**opgeblazen fietstopstelvak**” voorzien, om het kruispunt in twee bewegingen te kunnen oversteken. Dat is een uitvinding van wegbeheerders, niet voorzien in de wegcode. Het is dus niet verplicht om die te gebruiken, maar het is meestal wel veiliger dan ineens links af te slaan.



In het artikel 19 – richtingsveranderingen – spreekt de wegcode over “bestuurders”. Alles in dat artikel is dus ook geldig voor fietsers, bestuurders van andere rijwielen, bromfietsers, ... die op de rijbaan rijden, **want de wegcode spreekt blijkbaar alleen over richtingsveranderingen op de rijbaan:**

Artikel 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 vertragungsmogelijkheden van de achterliggers;*

Dat geldt voor beide afslagbewegingen. Meer specifiek nu over afslaan naar links:

19.3. De bestuurder die naar links afslaat moet:

1° zijn voornemen tijdig genoeg kenbaar maken door middel van de linker richtingsaanwijzer wanneer het voertuig daarvan voorzien is of, zoniet en indien mogelijk, door een teken met de arm.

Deze aanduiding moet ophouden zodra de beweging uitgevoerd is;

Let op de woorden “**indien mogelijk**”. Er zijn omstandigheden waarbij je als fietser mag afslaan **zonder een teken met de arm te geven**. We komen daar later nog op terug (pagina 63).

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.

Dat kun je onmogelijk doen als je op het fietspad rechts van de weg blijft rijden. Om deze beweging te kunnen uitvoeren **mag** je dus het fietspad verlaten. Een opmerking nochtans over de rijbaan met eenrichtingsverkeer: meestal mogen fietsers daar in de twee richtingen rijden (pagina 85). Dat is dan een rijbaan met **beperkt eenrichtingsverkeer!** Als je zo dicht mogelijk tegen de linkerrand van de rijbaan rijdt, **dan zou je wel eens een tegenliggende fietser kunnen hinderen of in gevaar brengen, vooral als je met de auto rijdt!** Dit artikel vervolgt dus met:

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 oprijdt, behalve in de gevallen dat het verkeer op die rijbaan geschiedt overeenkomstig de bepalingen van artikel 9.4. en 9.5.

Ook als fietser moet je afslaan met een matige snelheid en de afslagbeweging naar links moet ruim uitgevoerd worden. Je mag de hoek niet “afsnijden”!

Op dezelfde wijze mag je het fietspad verlaten om de voorsortingsstroken te volgen van het verkeersbord F13 (pagina 9) om naar links af te slaan. Dat mogen zelfs voorsortingsstroken voor auto’s zijn, als er geen aparte voorsortingsstroken zijn voor fietsers (pagina 80).

Rechts afslaan is normaal gesproken gemakkelijker, behalve wanneer je op een tweerichtings-fietspad rijdt langs de linkerkant van de weg. Ook dan mag je natuurlijk het fietspad verlaten en de rijbaan oversteken, waarna je gewoon zo dicht mogelijk bij de rechterrandsrand van de rijbaan blijft rijden tot aan het kruispunt, om daar rechts af te slaan. Dit staat beschreven in het artikel 19.2 van de wegcode.

Een voertuig dat rechts afslaat, moet fietsers laten voorgaan die rechts van dat voertuig op de rijbaan rijden, volgens artikel 19.2.2° van de wegcode. Dat voertuig rijdt dan immers niet zo dicht mogelijk bij de rechterrandsrand van de rijbaan:

19.2.2° zo dicht mogelijk bij de rechterrandsrand 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 rechterrandsrand van de rijbaan kan blijven.

In dat geval moet hij zich vooraf ervan vergewissen dat geen achterligger 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.

Het is logisch dat wie afslaat voorrang moet verlenen aan de andere weggebruikers die recht-door gaan of rijden. **Maar toch bevat artikel 19.4 van de wegcode een valkuil voor fietsers:**

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.

Die vermelding “andere delen van dezelfde openbare weg” kan een zeer nadelig gevolg hebben voor fietsers, zoals we verder nog zullen zien (pagina 45). **Zonder de woorden “de andere**

delen van” zou dat probleem niet bestaan (pagina 89). Artikel 19.5 van de wegcode is heel wat gunstiger voor voetgangers:

19.5. De bestuurder die van richting verandert moet voorrang verlenen aan de voetgangers die de rijbaan oversteken die hij gaat oprijden.

Merk op, dat die voetgangers **niet op een zebrapad** hoeven over te steken!

Om het volgende artikel 9.1.2.4° goed te begrijpen is het van belang om te weten wat een “trottoir” is, een “gelijkgrondse berm”, een “verhoogde berm” en een “bebouwde kom”:

2.40. "Trottoir": het gedeelte van de openbare weg, al dan niet verhoogd aangelegd ten opzichte van de rijbaan, in 't bijzonder ingericht voor het verkeer van voetgangers; het trottoir is verhard en de scheiding ervan met de andere gedeelten van de openbare weg is duidelijk herkenbaar voor alle weggebruikers.

Het feit dat het verhoogd trottoir over de rijbaan doorloopt, brengt geen wijziging aan zijn bestemming.

Eigenaardig genoeg spreekt de wegcode niet over een voetpad of een stoep, zoals het over een fietspad spreekt, maar over een “trottoir” op zijn Frans. Zoals een fietspad, behoort een voetpad niet tot de rijbaan. In artikel 2.40 staat dat een voetpad **duidelijk herkenbaar gescheiden** is van de andere gedeelten van de openbare weg. De regels voor de rijbaan gelden uiteraard ook niet voor het trottoir.

2.41. "Gelijkgrondse berm": de ruimte, onderscheiden van het trottoir en het fietspad, begrepen tussen enerzijds de rijbaan en anderzijds een sloot, een talud, de grenzen van eigendommen, die zich op hetzelfde hoogteniveau bevindt als de rijbaan en gevolgd mag worden door de weggebruikers, bepaald onder de voorwaarden van dit besluit.

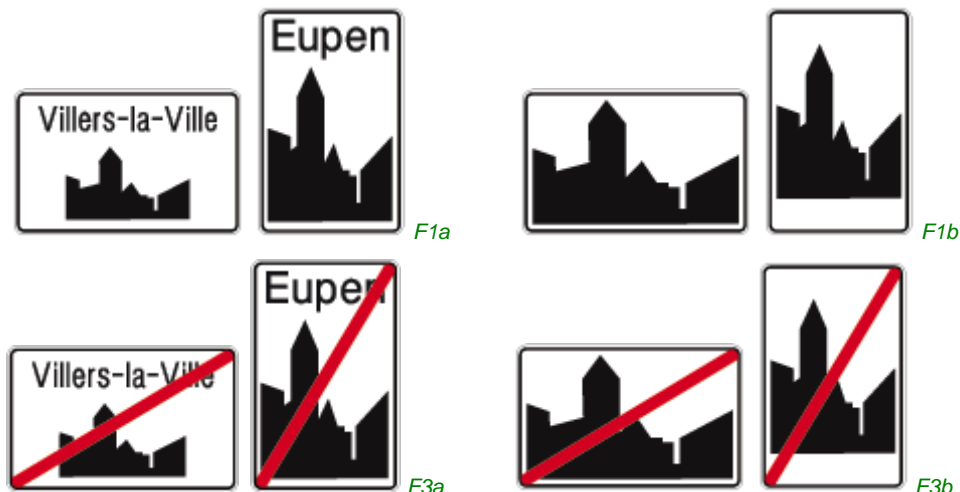
De gelijkgrondse berm is meestal niet met verhard materiaal aangelegd en moeilijk begaanbaar voor de voetgangers.

2.42. "Verhoogde berm": een ruimte die hoger ligt dan het rijbaanniveau, onderscheiden van het trottoir en het fietspad, en die tussen deze rijbaan ligt en een sloot, een talud, of grenzen van eigendommen.

De verhoogde berm is meestal niet met verhard materiaal aangelegd en moeilijk begaanbaar voor voetgangers.

Van uitzicht verschilt een gelijkgrondse en een verhoogde berm alleen maar in **hoogte ten opzichte van de rijbaan**. Merk op dat ze alle twee moeilijk begaanbaar zijn voor voetgangers. **Die zullen dan ook niet altijd bijzonder aangenaam zijn om op te fietsen – wat soms toegelaten is, zoals we verder zullen zien – maar daarover zegt de wegcode niets ...**

2.12. "Bebouwde kom": een gebied met bebouwing en waarvan de invalswegen aangeduid zijn met de verkeersborden F1, F1a of F1b, en de uitvalswegen met de verkeersborden F3, F3a of F3b.



Een bebouwde kom herken je dus **niet** aan de gebouwen alleen. Enkel en alleen met deze verkeersborden kun je zien waar een bebouwde kom **begint** (F1a of F1b) en waar die **eindigt** (F3a of F3b).

Nu zijn we klaar voor het artikel 9.1.2.4° van de wegcode:

9.1.2.4° Zo er geen fietspad is, en op voorwaarde rechts in de rijrichting te rijden en voorrang te verlenen aan de weggebruikers die zich op deze delen van de openbare weg bevinden, mogen fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A de gelijkgrondse berm en parkeerstroken bedoeld in artikel 75.2 volgen en, buiten de bebouwde kommen, mogen de fietsers bovendien de trottoirs en verhoogde berm en volgen.

Als er geen fietspad is **mag** je op een gelijkgrondse berm langs je rechterkant fietsen, het **moet niet**. Als het niet comfortabel om te rijden is, zullen weinig fietsers dat doen. Het is dan beter om gewoon op de rijbaan te rijden.

Met artikel 75.2 (pagina 7) worden parkeerstroken bedoeld die aangeduid worden zoals hiernaast. Op dergelijke parkeerstroken langs je rechterkant mag je ook fietsen als er geen fietspad is. Je mag dus fietsen rechts van de **denkbeeldige rand** van de rijbaan (pagina 7).



Maar vooral het laatste gedeelte van deze paragraaf van artikel 9.1.2.4° is weinig gekend en nochtans zeer interessant. Immers, als er **geen fietspad** is **buiten de bebouwde kom**, mogen **alleen fietsers** (en gelijkgestelden) op het trottoir langs hun rechterkant rijden! Daarbij moet de fietser uiteraard voorzichtig zijn, en voorrang verlenen aan voetgangers.

Het artikel 9.1.2.4° vervolgt nog met een voor fietsers belangrijke bepaling over het gebruik van **zijdelingse stroken** (pagina 8):

Op voorwaarde rechts in de rijrichting te rijden en voorrang te verlenen aan de voetgangers die zich op dit deel van de openbare weg bevinden, mogen bestuurders van rijwielen, bromfietsen klasse A, speed pedelecs, niet ingespannen trekdielen, last- of rijdieren of vee de zijdelingse strook volgen.

Dit is dus **geen verplichting** maar wel een toelating. Dat betekent dat al deze bestuurders even goed op de middenrijbaan mogen rijden en dat niemand – behalve een bevoegd persoon – hen kan verplichten om de zijdelingse strook te gebruiken.

Anderzijds is het voor de niet opgesomde bestuurders (van auto's, bromfietsen klasse B, ...) wel **verboden** om op de zijdelingse strook te rijden – behalve bij het kruisen (pagina 22) of bij het inhalen (pagina 23) – omdat de zijdelingse strook volgens artikel 2.72 van de wegcode geen deel uitmaakt van de rijbaan (pagina 8).

Nog een laatste paragraaf onder artikel 9 van de wegcode laat kinderen toe altijd en overal op het voetpad of op de verhoogde berm te fietsen.

9.1.2.5° De fietsers van minder dan 10 jaar mogen in alle omstandigheden de trottoirs en verhoogde berm en volgen.

Dat is nog lang niet alles. Er staan nog meer artikels in de wegcode die vertellen waar en hoe fietsers wel of niet mogen of moeten rijden.

43.2. De fietsers en bestuurders van speed pedelecs die de rijbaan volgen, mogen met twee naast elkaar rijden, behalve wanneer het kruisen niet mogelijk is. Buiten de bebouwde kom moeten zij bovendien achter elkaar rijden bij het naderen van een achteropkomend voertuig.

We mogen aannemen dat dit ook geldt voor de met fietsers gelijkgestelde bestuurders van voortbewegingstoestellen (pagina's 13 en 14), van tweewielige gemotoriseerde rijwielen (pagina's 4 en 6) en van drie- of vierwielers van maximum 1 meter breed (pagina 4). En zelfs als er een fietspad is in een bebouwde kom, mogen bestuurders van speed pedelecs nog altijd met

twee naast elkaar op de rijbaan rijden, zolang tegenliggers kunnen passeren. Want volgens artikel 9.1.2.2° van de wegcode (pagina 12) zijn ze dan **niet verplicht** het fietspad te volgen.

Bromfietzers of bestuurders van rijwielen breder dan 1 meter mogen nooit naast elkaar rijden op de rijbaan, evenmin als een fietser naast een bromfietser. Ook als je met de fiets een aanhangwagen trekt mag je dat niet (artikel 43.2, pagina 58).

Binnen de bebouwde kom mogen fietsers dus **altijd** met twee naast elkaar rijden op de rijbaan, **als** er geen fietspad is **EN als** de rijbaan breed genoeg is om een **tegemoetkomend** voertuig veilig langs de linkerkant van die twee fietsers te laten passeren. Anders gezegd: in de bebouwde kom moet je achter elkaar gaan rijden voor een achteropkomend voertuig, als je dat ook zou moeten doen wanneer datzelfde voertuig je zou tegemoet komen. Daarbij moet rekening gehouden worden met de volgende paragraaf uit het artikel 40ter van de wegcode, waarin “Hij” een bestuurder is van een auto of van een motorfiets (zie ook pagina 65):

Hij moet een zijdelingse afstand van ten minste één meter laten tussen zijn voertuig en de fietser of bestuurder van een tweewielige bromfiets.

Buiten de bebouwde kom bedraagt de zijdelingse afstand ten minste 1,5 meter.

Fietsers **moeten niet** achter elkaar gaan rijden voor **achteropkomende** voertuigen als die niet kunnen inhalen **omdat er tegenliggers komen**. Ook niet als die tegenliggers twee naast elkaar rijdende fietsers zijn. Ook niet als die achteropkomende voertuigen toeteren of hun motor hoorbaar laten versnellen, twee dingen die trouwens verboden worden door de wegcode:

33.2. Geluidssignalen moeten zo kort mogelijk zijn. Zij zijn enkel 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.

8.6. Het is iedere bestuurder verboden de motor in vrijloopstand herhaaldelijk te versnellen.

Buiten de bebouwde kom mogen fietsers ook met twee naast elkaar rijden op de rijbaan als er geen fietspad is, maar daar moeten ze wel **altijd** achter elkaar gaan rijden als er een voertuig achterop komt dat hen veilig kan inhalen met een tussenruimte van minstens 1,5 meter.

En op een fietspad? Al wie op een fietspad mag rijden mag dat doen met zoveel naast elkaar als ze willen of kunnen, zolang ze zichzelf of anderen maar niet hinderen of in gevaar brengen volgens artikel 43.2 van de wegcode (pagina 14). Het fietspad maakt immers geen deel uit van de rijbaan, en de regels voor de rijbaan gelden dus niet voor fietspaden.

Hoe “passeer” je tegemoetkomende voertuigen? In artikel 15 van de wegcode staat dit beschreven als “kruisen”. Je “kruist” tegemoetkomende bestuurders:

Artikel 15. Kruisen

15.1. Het kruisen geschiedt rechts.

Tegemoetkomende voertuigen moeten dus langs je linkerkant passeren. Alleen spoorvoertuigen mogen ook langs je rechterkant passeren.

Let op: dit artikel 15 wordt in de wegcode niet beperkt tot de rijbaan, zoals het rechts rijden in artikel 9.3.1 (pagina 9). Op tweerichtingsfietspaden moet het kruisen bijgevolg rechts gebeuren, ook al is het niet verplicht om op een fietspad rechts te rijden. Vanzelfsprekend mag je op het fietspad de bestuurders die op de rijbaan rijden zowel links als rechts kruisen en omgekeerd mag je op de rijbaan de bestuurders die op het fietspad rijden zowel links als rechts kruisen. Fietspad en rijbaan zijn immers aparte delen van de openbare weg.

Bij het kruisen, zowel op het fietspad als op de rijbaan, moeten dus de regels van artikel 15.2 van de wegcode gerespecteerd worden:

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.

Wie een fietser kruist moet een voldoende zijdelingse afstand laten van de fietser. Hoe groot die afstand is staat in artikel 40ter van de wegcode (pagina 65).

Bij het kruisen op een smalle rijbaan komt daar nog het artikel 15.3 van de wegcode bij:

15.3. *Wanneer het kruisen wegens de breedte van de rijbaan niet gemakkelijk kan uitgevoerd worden, mag de bestuurder de gelijkgrondse berm of de zijdelingse strook volgen, op voorwaarde dat hij de weggebruikers die zich daar bevinden, niet in gevaar brengt.*

Als de openbare weg bestaat uit een middenrijbaan en zijdelingse stroken, dan mogen de meeste gemotoriseerde voertuigen geen gebruik maken van deze zijdelingse stroken volgens artikel 9.1.2.4° van de wegcode (pagina 20). Maar bij het kruisen mag dat dus wel als er onvoldoende plaats is en als daarbij niemand in gevaar gebracht wordt. We mogen aannemen dat dit ook mag als er onvoldoende zijdelingse afstand kan gehouden worden van fietsers. Onder dezelfde voorwaarden mag eveneens de gelijkgrondse berm (pagina 19) gebruikt worden om te kruisen.

Hoe “passeer” je bestuurders die in dezelfde richting rijden? Artikel 16 van de wegcode noemt dit “*inhalen*”, dus **niet** “*voorbijsteken*”. De wegcode zegt erbij dat je **bestuurders die niet in beweging zijn nooit kunt inhalen!**

Artikel 16. Inhalen

16.1. *Het inhalen geldt slechts ten aanzien van bestuurders die in beweging zijn.*

Bestuurders die niet in beweging zijn kun je wel **voorbij rijden**, maar dat is iets helemaal anders dan inhalen.

Hoe moet je inhalen? De wegcode zegt het volgende in het artikel 16.1:

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.

Inhalen moet altijd langs de linkerkant van de in te halen bestuurder gebeuren. Alleen wanneer een bestuurder duidelijk niet meer uiterst rechts rijdt, terwijl hij verwittigt – of verwittigd heeft – dat hij naar links wil afslaan, dan mag je die langs rechts inhalen.

Als je deze regels respecteert, mag je ook per fiets trager rijdende auto’s inhalen op de rijbaan, ook al kunnen sommige automobilisten moeilijk verkroppen dat ze voorbijgestoken worden door een fietser.

Ook op fietspaden moet inhalen altijd links gebeuren, want dit artikel spreekt over de “openbare weg” en niet over de “rijbaan”. Als je zelf op een fietspad rijdt mag je natuurlijk wel altijd andere bestuurders inhalen die langs je linker- of rechterkant op de rijbaan rijden,. Omgekeerd, als je zelf op de rijbaan rijdt mag je altijd andere bestuurders inhalen die langs je linker- of rechterkant op het fietspad rijden. Het fietspad behoort immers niet tot de rijbaan.

Wanneer voertuigen **niet in beweging zijn**, als ze bijvoorbeeld wachten voor het rode verkeerslicht, dan mag je die per fiets altijd **voorbij rijden**. Dat is **geen inhalen!** En dat mag zowel langs de linkerkant, als langs de rechterkant van die voertuigen gebeuren.

Wanneer de auto’s die je voorbij rijdt beginnen te rijden, mag je natuurlijk langs rechts niet meer inhalen, behalve als je op een fietspad rijdt, zoals daarjuist verklaard. Als je op de rijbaan langs de linkerkant voorbij de auto’s aan het fietsen was, dan mogen zij niet versnellen om je langs rechts in te halen:

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.*

Als die auto’s je willen inhalen, dan moeten ze je eerst tussen laten, zodat je opnieuw rechts van de rijbaan kunt rijden. Pas dan mogen ze op een normale, toegelaten wijze langs links inhalen.

Bij het inhalen moet je voldoende ruimte laten tussen de bestuurder die je inhaalt, ook op een smalle rijbaan volgens het artikel 16.5 van de wegcode:

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 of de zijdelingse strook volgen, op voorwaarde dat hij de weggebruikers die zich daar bevinden, niet in gevaar brengt.*

Wie een fietser inhaalt moet zich “zo ver als nodig” van de fietser verwijderen. Hoe ver dat is staat in artikel 40ter van de wegcode (pagina 65).

Als de openbare weg bestaat uit een middenrijbaan en zijdelingse stroken, dan mogen de meeste gemotoriseerde voertuigen geen gebruik maken van deze zijdelingse stroken volgens artikel 9.1.2.4° van de wegcode (pagina 20). Maar bij het inhalen mag dat dus wel als er onvoldoende plaats is en als daarbij niemand in gevaar gebracht wordt. We mogen aannemen dat dit ook mag als er onvoldoende zijdelingse afstand kan gehouden worden van fietsers. Onder dezelfde voorwaarden mag eveneens de gelijkgrondse berm (pagina 19) gebruikt worden om in te halen.

Volgens het artikel 72 van de wegcode mogen fietsers **soms** ook rijden op rijstroken die eigenlijk voorbehouden zijn voor voertuigen voor gemeenschappelijk vervoer. Er bestaan zo twee rijstroken: de **busstrook** van het artikel 72.5 (deze pagina) en de **bijzondere overrijdbare bedding** van het artikel 72.6 (pagina 24) van de wegcode.

Deze twee rijstroken kunnen aangeduid worden met een wegmarkering die **dambordmarkering** wordt genoemd en bepaald wordt in artikel 77.8 van de wegcode:

77.8. *Een dambordmarkering die bestaat uit witte vierkanten, mag op de grond worden aangebracht.*

Zij bakent af:

- de bijzonder overrijdbare bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer,
- de plaats die deze beddingen met elkaar verbindt of het begin of einde aankondigt van die bedding,
- een overweg.

Stilstaan en parkeren op deze markering is verboden.

De **busstrook** wordt omschreven in artikel 72.5 van de wegcode:

72.5. Busstrook

1° Markering en signalisatie:

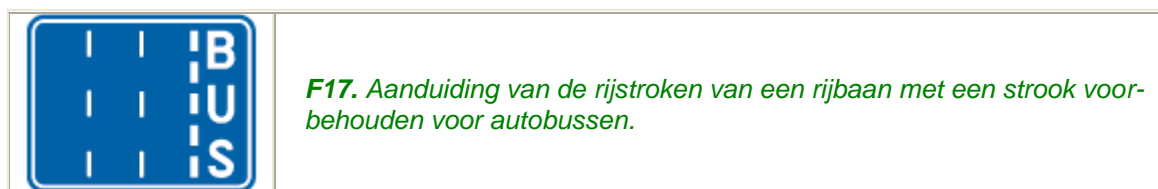
Het verkeersbord F17 en één of twee brede witte onderbroken strepen of dambordmarkeringen bestaande uit witte vierkanten bakenen de busstrook af.

De busstrook maakt geen deel uit van de rijbaan.

Witte lichtspijkers mogen de markeringen vervangen ingeval van variabele signalisatie.



Het verkeersbord F17 ziet er zo uit:



Het artikel 72.5 vervolgt:

2° Toegelaten voertuigen:

Naast de voertuigen van de geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, mogen er ook rijden, indien de volgende symbolen, woorden of borden zijn aangebracht op het verkeersbord F17 of op een onderbord:

- a) voertuigen die gebruikt worden voor schoolvervoer;

- b) taxi's;
- c) fietsen;
- d) bromfietsen. De klassen mogen onder het symbool worden aangebracht;
- e) motorfietsen;
- f) voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend;
- g) voertuigen die gebruikt worden voor woon-werkverkeer;
- h) voertuigen met ten minste 2, 3 of 4 inzittenden, naargelang van de vermelding;
- i) voertuigen die gebruikt worden ter bevordering van duurzame vormen van mobiliteit;
- j) voertuigen die gebruikt worden voor het gemeenschappelijk vervoer van personen met een handicap.

De borden bedoeld onder a), g), i) en j) moeten goed zichtbaar op het linkergedeelte vooraan en achteraan op het voertuig aangebracht zijn; ze moeten verwijderd of afgedekt worden wanneer het voertuig niet gebruikt wordt voor deze doeleinden. De borden hebben een zijde van ten minste 40 cm; de achtergrond ervan moet retro-reflecterend zijn.

Dit zijn respectievelijk de gebruikte symbolen:



Merk op dat **niet meer vermeld wordt** dat deze symbolen eveneens op de busstrook mogen worden herhaald.

Het artikel 72.5 vervolgt nog:

3° Andere voertuigen.

De andere voertuigen mogen:

- a) op de busstrook rijden om omheen een hindernis op de rijbaan te rijden;
- b) op de busstrook rijden om van richting te veranderen in de onmiddellijke nabijheid van een kruispunt;
- c) de busstrook dwarsen op een kruispunt;
- d) de busstrook dwarsen om een eigendom of een parkeerplaats gelegen langsheen de busstrook in te nemen of te verlaten.

De **bijzondere overrijdbare bedding** wordt omschreven in artikel 72.6 van de wegcode:

72.6. Bijzondere overrijdbare bedding

1° Markering en signalisatie:

Het verkeersbord F18 en één of twee brede witte doorlopende strepen of dambordmarkeringen bestaande uit witte vierkanten bakenen de bijzondere overrijdbare bedding af.

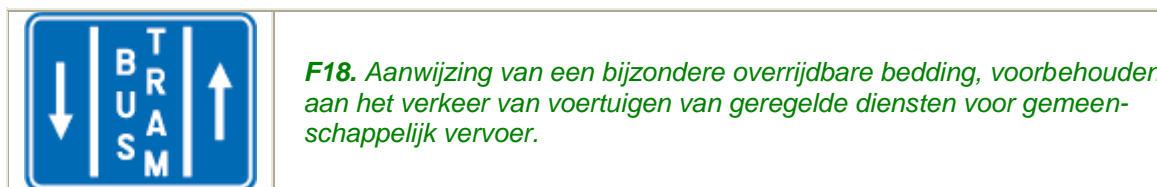
De bijzondere overrijdbare bedding maakt geen deel uit van de rijbaan.

Witte lichtspijkers mogen de markeringen vervangen ingeval van variabele signalisatie.

De bestuurders die er rijden moeten, in voorkomend geval, de verkeerslichten bedoeld in artikel 62ter opvolgen. Ze moeten bovendien in de toegelaten richtingen voortrijden.



Het verkeersbord F18 ziet er zo uit:



F18. Aanwijzing van een bijzondere overrijdbare bedding, voorbehouden aan het verkeer van voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer.

De verkeerslichten van artikel 62ter vind je op pagina 33 en het artikel 72.6 vervolgt:

2° Toegelaten voertuigen:

Naast de voertuigen van de geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, mogen er ook rijden, indien de volgende symbolen, woorden of borden zijn aangebracht op het verkeersbord F18 of op een onderbord:

- a) voertuigen die gebruikt worden voor schoolvervoer;
- b) taxi's;

- c) fietsen;
- d) bromfietsen. De klassen mogen onder het symbool worden aangebracht;
- e) motorfietsen;
- f) voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend;
- g) voertuigen die gebruikt worden voor woon-werkverkeer;
- h) voertuigen met ten minste 2, 3 of 4 inzittenden, naargelang van de vermelding;
- i) voertuigen die gebruikt worden ter bevordering van duurzame vormen van mobiliteit;
- j) voertuigen die gebruikt worden voor het gemeenschappelijk vervoer van personen met een handicap.

De borden bedoeld onder a), g), i) en j) moeten goed zichtbaar op het linkergedeelte vooraan en achteraan op het voertuig aangebracht zijn; ze moeten verwijderd of afgedekt worden wanneer het voertuig niet gebruikt wordt voor deze doeleinden. De borden hebben een zijde van ten minste 40 cm; de achtergrond ervan moet retro-reflecterend zijn.

Dit zijn respectievelijk de gebruikte symbolen:



Merk op dat **niet meer vermeld wordt** dat deze symbolen eveneens op de bijzondere overrijdbare bedding mogen worden herhaald.

Het artikel 72.6 vervolgt nog:

3° Andere voertuigen.

De andere voertuigen mogen:

- a) op de bijzondere overrijdbare bedding rijden om omheen een hindernis op de rijbaan te rijden;
- b) de bijzondere overrijdbare bedding dwarsen op kruispunten;
- c) de bijzondere overrijdbare bedding dwarsen om een eigendom of een parkeerplaats gelegen langsheen de bedding in te nemen of te verlaten.

Let op! Op een bijzondere overrijdbare bedding **mag je niet rijden om van richting te veranderen** zoals op een busstrook!

Op een busstrook of een bijzondere overrijdbare bedding mag je enkel fietsen of met de bromfiets rijden **als** het gepaste symbool aangebracht is op het verkeersbord F17 of F18 of op een onderbord. Dat geldt natuurlijk ook voor de met fietsers gelijkgestelde bestuurders.

Aangezien deze rijstroken geen deel uitmaken van de rijbaan, zijn alle artikels uit de wegcode die gelden voor de rijbaan er niet op van toepassing, zoals dat ook bij fietspaden het geval is (pagina 16). Je moet bijvoorbeeld niet zo rechts mogelijk rijden (artikel 9.3.1, pagina 9), maar toch mag je er niet naast elkaar rijden. Dat staat in het artikel 43.2 van de wegcode:

43.2. ...

Wanneer fietsers de rijstrook die voorbehouden is aan voertuigen van geregelde openbare diensten en aan voertuigen bestemd voor het ophalen van leerlingen of de bijzondere overrijdbare bedding mogen volgen, moeten zij achter elkaar rijden.

Wanneer bromfietsers de bijzondere overrijdbare bedding mogen volgen, moeten zij achter elkaar rijden.

Blijkbaar is de wetgever **vergeten om deze regels van artikel 43.2 aan te passen** aan de gewijzigde artikels 72.5 en 72.6. Immers, wanneer nu bromfietsen toegelaten worden op een busstrook, worden de bestuurders van bromfietsen en speed pedelecs **wettelijk niet verplicht om achter elkaar te rijden**. De busstrook wordt in dit artikel ook nog omschreven als “*de rijstrook die voorbehouden is aan voertuigen van geregelde openbare diensten en aan voertuigen bestemd voor het ophalen van leerlingen*”.

Omdat toch heel wat verschillende voertuigen kunnen toegelaten worden op een busstrook of op een bijzondere overrijdbare bedding, is het aan te raden om er als fietser of bromfietser heel voorzichtig en defensief op te rijden als het toegelaten is!

Op een bijzondere overrijdbare bedding kunnen aan kruispunten bijzondere verkeerslichten gebruikt worden voor het openbaar vervoer (pagina 33). Als je daarop fietst moet je deze verkeerslichten volgen en bijgevolg is het nuttig hun betekenis te kennen.

Een bedenking in verband met het “afslaan naar links” (pagina 18) en het “kruisen” (pagina 21). Als twee voertuigen (dus ook fietsers) elkaar tegemoet komen en beiden willen op een kruispunt links afslaan, dan moeten beide voertuigen – volgens de wegcode – eerst elkaar kruisen, en pas daarna links afslaan. Alleen op die wijze volg je de verkeersregels van de wegcode uit de artikels 19.3.5° (pagina 18) en 15.1 (pagina 21):

19.3. De bestuurder die naar links afslaat moet :

5° op de kruispunten de beweging zo ruim mogelijk uitvoeren zodat hij de ingeslagen rijbaan rechts oprijdt, behalve in de gevallen dat het verkeer op die rijbaan geschiedt overeenkomstig de bepalingen van artikel 9.4. en 9.5.

15.1. Het kruisen geschiedt rechts.

Wegmarkeringen kunnen aanduiden dat het anders moet, dus dat je naar links moet afslaan vóór je de tegenligger rechts hebt gekruist. Je kruist hem dan links tijdens het afslaan. Men noemt dat “Indonesisch kruisen”. Wegmarkeringen zijn immers verkeerstekens, en die gaan boven verkeersregels volgens artikel 6.2 van de wegcode (pagina 29).

6.2. De verkeerstekens gaan boven de verkeersregels.

Het is niet altijd gemakkelijk om eerst te kruisen en pas daarna naar links af te slaan. Onze kruispunten bieden daartoe niet altijd voldoende plaats, zeker niet voor lange voertuigen. Het gaat dikwijls veel vlotter en eenvoudiger om naar links af te slaan vooraleer de tegenligger eerst rechts te kruisen. Dat wordt meestal oogluikend toegestaan zonder dat de nodige wegmarkeringen aangebracht zijn, hoewel het in feite een **overtreding** is van de wegcode. Let wel, in sommige landen is Indonesisch kruisen verplicht!

Om terug te komen op de mooie fietswegen (pagina 10), zoals de jaagpaden langs waterwegen, is het goed om weten dat De Vlaamse Waterweg nv daarvan de wegbeheerder is. Het “**Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk**” gaat daar boven de wegcode! Tegenwoordig vind je dat reglement op deze website op het internet, maar de vindplaats wijzigt dikwijls:

https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=1935101530&table_name=wet

Artikel 93 van dat reglement gaat over het gebruik van het jaagpad. Het stelt onder meer dat alleen voertuigen, die door de minister van openbare werken worden toegelaten, gebruik mogen maken van de jaagpaden en de dijken. De snelheid is beperkt tot 30 km/u, en zelfs tot 10 km/u in bebouwde kommen, aan sluizen, kruispunten en onoverzichtelijke bochten!

Mag ik een suggestie doen?

We weten nu wat een fietspad is, hoe het aangeduid wordt en wanneer, hoe en waarmee je er op moet of mag rijden. Maar wat is een “*fietsuggestiestrook*” dan?

“*Fietsuggestiestrook*” staat niet in de wegcode. Eigenlijk **bestaat die niet**. Hij heeft **geen enkele wettelijke waarde**. Verwar een *fietsuggestiestrook* dus **niet** met een **zijdelingse strook, die wel in de wegcode staat** (pagina 8). *Fietsuggestiestrook* is een uitvinding van wegbeheerders, die een fietsuggestiestrook omschrijven als:

Strook op de rijbaan, visueel aangeduid door afwijkende kleur en/of materiaal. Het is een vorm van menging waarbij de hele rijbaan inclusief suggestiestroken, door alle weggebruikers mag gebruikt worden. Ze worden meestal gebruikt op plaatsen waar geen ruimte is voor een echt fietspad, of bij de overgang van fietspad naar gemengd verkeer. Een fietsuggestiestrook maakt deel uit van de rijbaan.

Vooraf die laatste zin is weer belangrijk: **een fietsuggestiestrook maakt deel uit van de rijbaan**. In tegenstelling tot een fietspad, dat **geen** deel uitmaakt van de rijbaan (pagina 10).

Dat betekent dat een fietsuggestiestrook op dat gedeelte van de openbare weg moet liggen dat “voor het voertuigenverkeer in het algemeen is ingericht”, op de rijbaan waar ook de andere weggebruikers, de auto’s rijden.

Het gaat bijgevolg niet op, om betonstroken en dergelijke naast de rand van de rijbaan – op de berm dus, waarop de auto’s niet rijden – te “bevorderen” tot fietsuggestiestrook. Die maken immers geen deel uit van de rijbaan. Niemand mag van fietsers verwachten dat ze op dergelijke “suggestiestroken” zouden fietsen. Volgens het artikel 9.1.1 van de wegcode (pagina 7) is de normale plaats van fietsers immers **op de rijbaan** als er geen fietspad is:

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

Soms **mag** je op andere delen van de openbare weg fietsen zoals we gezien hebben, maar dat is **nooit verplicht**. Er kan evenmin van fietsers verlangd worden dat ze enkel en alleen op de suggestiestrook zouden fietsen. Zeker niet in een bebouwde kom waar ze altijd met twee naast elkaar mogen rijden als tegenliggers kunnen passeren volgens artikel 43.2 van de wegcode (pagina 20). De fietsuggestiestroken worden meestal wel zo smal gemaakt, dat ze de indruk – de “suggestie” – geven dat fietsers achter elkaar moeten blijven. **Dat moeten ze dus niet!** Heel wat automobilisten lijken dat niet te weten, evenmin als heel wat fietsers die zich laten wegdrücken naar de rand van de rijbaan of zelfs tot naast de rijbaan.

Er zijn slechts twee gevallen te bedenken waar een fietsuggestiestrook nuttig kan zijn:

1. In een eenrichtingsstraat, waar fietsers in de twee richtingen mogen rijden (pagina 85), kan met een brede fietsuggestiestrook – minstens 1,70 m – in de tegenrichting de **aandacht van de automobilisten** er op gevestigd worden, dat ze fietsers in de tegenrichting moeten verwachten. Een fietspad zou in dit geval nog beter zijn, maar die mogelijkheid is er dikwijls niet in een eenrichtingsstraat.
2. Als op het einde van een fietspad de fietsers op de rijbaan moeten verder rijden (pagina 40), kan de **aandacht van de automobilisten** daar met een brede fietsuggestiestrook – minstens 1,70 m – op gevestigd worden.

In alle andere gevallen hebben fietsuggestiestroken weinig of geen nut – zeker niet voor fietsers – en zijn ze te vermijden. Er kan zelfs verwarring ontstaan: een herstelde of een nieuw aangelegde strook langs de rechterkant van de rijbaan kan al vlug aanzien worden als een fietsuggestiestrook, terwijl dat niet de bedoeling is!

De pikorde.

De wegcode kent verkeersborden, verkeersregels, verkeerslichten, wegmarkeringen en bevoegde personen. Die geven soms verwarrende en zelfs tegenstrijdige signalen. Wat moet je daarmee doen als weggebruiker? Het artikel 6 van de wegcode geeft daarop het antwoord:

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

De bevelen van een bevoegd persoon gaan duidelijk boven alles. Verkeersregels, verkeersborden, wegmarkeringen en verkeerslichten **tellen niet meer mee** als een bevoegd persoon het verkeer regelt of een bevel geeft. In het artikel 4.1 van de wegcode wordt zelfs gesteld dat een bevel van een bevoegd persoon dadelijk moet opgevolgd worden:

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

Een “bevoegd persoon” is meestal iemand van de politie, maar er zijn nog heel wat meer mogelijke bevoegde personen. Het artikel 3 van de wegcode geeft daarvan een volledige lijst. Bijvoorbeeld aangestelden van burgerfirma’s die parkeerbonnetjes uitschrijven staan niet in die lijst. Dat zijn dus geen bevoegde personen volgens de wegcode, die bevelen aan de weggebruikers mogen geven.

Het artikel 4.3 van de wegcode zegt nog meer:

*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.*

Een bevoegd persoon moet als dusdanig steeds goed herkenbaar zijn als hij bevelen geeft aan een weggebruiker in beweging.

De meest gebruikte en gekende bevelen worden opgesomd in artikel 4.2 van de wegcode:

4.2. Als bevelen worden inzonderheid beschouwd:

- 1° de arm rechtop gestoken, wat stoppen betekent voor alle weggebruikers, behalve voor die welke zich op een kruispunt bevinden en dit dan ook moeten vrijmaken;*
- 2° de arm of de armen horizontaal uitgestrekt, wat stoppen betekent voor de weggebruikers die naderen uit richtingen welke deze aangewezen door de arm of armen, dwarsen;*
- 3° het overdwars zwaaien met een rood licht, wat stoppen betekent voor de bestuurders naar wie het licht gekeerd is;*

Maar er zijn nog andere mogelijke bevelen volgens artikel 4.4 van de wegcode:

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

En dit gaat nog verder over weigering of afwezig zijn en dergelijke, maar de macht van bevoegde personen is daarmee duidelijk. Zoals we verder zullen zien is dit minder duidelijk bij verkeersregels, verkeersborden, wegmarkeringen en verkeerslichten. Het artikel 5 van de wegcode geeft ons in dat verband alvast één belangrijke richtlijn:

Artikel 5. Bindende kracht van de verkeerstekens

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

Het is mogelijk, dat verkeersborden, verkeerslichten of wegmarkeringen niet reglementair zijn aangebracht zoals het hoort volgens de wegcode of volgens de wegbeheerdercode. Ze kunnen onvoldoende zichtbaar zijn, bijvoorbeeld verborgen achter plantengroei. Let op met onvoldoende zichtbare verkeersborden of wegmarkeringen bij sneeuwval. Dat is een geval van

heerkracht. Aan de vorm of de plaatsing van een verkeersbord, zeker van een voorrangsbord (pagina's 34 en 35), kun je dikwijls al de nodige besluiten trekken.

Verkeersborden, verkeerslichten en wegmarkeringen zijn niet altijd reglementair van vorm of van afmetingen. Soms worden ze zelfs zodanig geplaatst, dat ze duidelijk **niet voor jou bedoeld zijn, maar voor andere weggebruikers**. In al deze gevallen hoef je er geen rekening mee te houden! Maar daarvoor is het vanzelfsprekend nodig dat je weet hoe, waar en wanneer ze mogen of moeten aangebracht worden en welke vorm en afmetingen ze moeten hebben! Alle details daarvan staan in de wegcode en in de wegbeheerdercode. Wat daarvan nuttig is voor fietsers, komt verder nog wel ter sprake.

Wat zegt de wegcode in artikel 6.2 verder over de rangorde van verkeersborden, verkeerslichten, wegmarkeringen en verkeersregels?

6.2. De verkeerstekens gaan boven de verkeersregels.

Verkeerslichten, verkeersborden en wegmarkeringen zijn verkeerstekens volgens artikel 5 van de wegcode (pagina 28). Dus al de regeltjes tekst in de wegcode tellen niet meer, als door een verkeerslicht, een verkeersbord of door een wegmarkering iets anders voorgeschreven wordt. Zoals we verder zullen zien, kan dit tot onduidelijke toestanden leiden.

Wat zegt het artikel 6.3 van de wegcode tenslotte over de verkeerslichten?

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

Straks bekijken we de verkeersborden over de voorrang (pagina's 34 en 35). In alle geval blijkt uit dit artikel, dat je met **voorrangsborden** geen rekening moet houden als de verkeerslichten werken. Op dit artikel 6.3 is nochtans een zeer belangrijke uitzondering voor fietsers:

Deze bepaling geldt noch voor het oranjegeel knipperlicht, noch voor de lichten boven de rijstroken, noch voor de voorrangsborden B22 en B23.



Bij een oranje knipperlicht of bij verkeerslichten boven de rijstroken tellen de voorrangsborden dus wel, maar het gaat hier vooral over die B22 en B23! Met deze twee voorrangsborden moet je blijkbaar **wel** rekening houden als de normale verkeerslichten werken. Wat je dan wel moet doen bij verkeerslichten als deze voorrangsborden er bij staan, komt hierna ter sprake.

Meestal staan deze voorrangsborden B22 en B23 er niet en dan telt gewoon het artikel 61 van de wegcode:

Artikel 61. Driekleurige verkeerslichten

61.1. De driekleurige verkeerslichten zijn cirkelvormig en hebben de volgende betekenis :



- 1° rood licht betekent dat het verboden is de stopstreep of, zo er geen stopstreep is, het verkeerslicht zelf, voorbij te rijden;*
- 2° vast oranjegeel licht betekent dat het verboden is de stopstreep of, zo er geen stopstreep is, het verkeerslicht zelf voorbij te rijden, tenzij de bestuurder bij het aangaan van dat licht het teken 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 stopstreep 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;*

Groen licht betekent dus **niet** dat andere bestuurders voorrang moeten verlenen! In het heel kort: bij rood moet je altijd stoppen, bij oranje moet je stoppen als dat nog veilig kan, bij groen mag je verder rijden als dat veilig kan. Maar nu komt het:

61.5. *61.5. De betekenis van de driekleurige verkeerslichten kan ten behoeve van de fietsers en bestuurders van speed pedelecs worden gewijzigd door middel van een verkeersbord van model B22 en B23 als bedoeld in artikel 67.3.*

Dat is nu al de tweede keer dat je leest over de uitzondering voor de verkeersborden B22 en B23. Wat zegt dat artikel 67.3 over die wijziging door de verkeersborden B22 en B23?

67.3. *De verkeersborden betreffende de voorrang worden hierna afgebeeld:*

	B22. <i>Krachtens verkeersbord B22 mogen fietsers en bestuurders van speed pedelecs de in artikel 61 en 62ter bedoelde verkeerslichten voorbijrijden om rechts af te slaan, wanneer het verkeerslicht op rood of oranjegeel staat, op voorwaarde dat zij hierbij voorrang verlenen aan de andere weggebruikers die zich verplaatsen op de openbare weg of op de rijbaan.</i>
	B23. <i>Krachtens verkeersbord B23 mogen fietsers en bestuurders van speed pedelecs de in artikel 61 en 62ter bedoelde verkeerslichten voorbijrijden om rechtdoor te rijden, wanneer het verkeerslicht op rood of oranjegeel staat, op voorwaarde dat zij hierbij voorrang verlenen aan de andere weggebruikers die zich verplaatsen op de openbare weg of op de rijbaan vanaf het rode of oranjegele licht.</i>

De verkeerslichten van artikel 61 vind je op pagina 29, die van artikel 62ter op pagina 33.

Bij deze voorrangsborden mogen fietsers en gelijkgestelde bestuurders en bestuurders van speed pedelecs voorbij het rode of oranje licht rijden, en verder rijden in de richting van de pijl. Deze verkeersborden gelden niet voor bromfietzers klasse A en klasse B, maar ook die krijgen de mogelijkheid om het rode of oranjegele verkeerslicht voorbij te rijden. Daartoe moet er bij de driekleurige verkeerslichten een oranjegeel knipperlicht staan met een fietssilhouet en een pijl, zoals in artikel 61.1.9° beschreven wordt:

9° *Wanneer een bijkomend oranjegeel knipperend licht met een fietssilhouet en met een oranjegele knipperende pijl tegelijk met een rood licht of een oranjegeel licht brandt, betekent dit dat fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen alleen in de richting die door de pijl wordt aangeduid mogen verder rijden, op voorwaarde dat voorrang verleend wordt aan de bestuurders die op regelmatige wijze uit andere richtingen komen en aan voetgangers.*

Dit oranjegeel knipperend verkeerslicht geldt trouwens ook voor fietsers en gelijkgestelde bestuurders.

Bij deze regeling moet **nog altijd voorrang verleend worden** aan de andere weggebruikers **die het groene verkeerslicht aan hun kant** hebben. Daarom is het bijkomend knipperlicht oranjegeel (artikel 64.1, pagina 33) en hebben de verkeersborden B22 en B23 de vorm van een omgekeerde driehoek zoals het voorrangsbord B1 dat straks besproken wordt (pagina 34).

Het spreekt vanzelf, dat de verkeersborden B22 en B23 enkel mogen geplaatst worden op plaatsen, waar dat verder rijden zonder gevaar kan gebeuren. Zeker in het geval van het bord B23 is dat belangrijk. Daarom benadrukt de wegcode dat nog eens in artikel 67.4.3°:

67.4.3° *Het voorrangsbord B23 mag alleen worden gebruikt op voorwaarde dat de fietsers geen verkeersstroom moeten dwarsen.*

We mogen aannemen dat dit ook geldt voor speed pedelecs en vooral voor het oranjegeel knipperend verkeerslicht met een fietssilhouet en een pijl rechtdoor, **maar daarover spreekt de wegcode niet.**

Deze regeling is vooral van nut op plaatsen waar bijvoorbeeld veel verkeerslichten zijn, en waar fietsers zonder gevaar naar rechts kunnen afslaan op een fietspad, of rechtdoor kunnen rijden op een fietspad zonder een straat te moeten oversteken. Het zou fietsers enkel onnodig vertragen in het verkeer en het fietsen ontmoedigen door hen dikwijls en opeenvolgend nutte-

loos en lang te laten wachten voor een groot aantal rode lichten. De overheid wil immers het fietsen juist aanmoedigen en aantonen dat fietsen in druk verkeer sneller vorderen dan auto's!

Hoe moet je trouwens als **fietsers** rekening houden met verkeerslichten? Het hangt er van af, of er een fietspad is of niet.

Als er geen fietspad is, fiets je op de rijbaan en geldt het artikel 61.4.1 van de wegcode:

61.4.1. *De driekleurige cirkelvormige 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, worden herhaald.

Op de kruispunten mogen zij aan de andere kant van het kruispunt links of boven de rijbaan worden herhaald.

Enkel de verkeerslichten rechts van de rijbaan zijn geldig. Verkeerslichten op andere plaatsen dienen enkel als herhaling of voor de duidelijkheid, of ze zijn zelfs niet voor jou bedoeld **maar voor andere weggebruikers**. Je hoeft daar geen rekening mee te houden.

Toch is hier een uitzondering op. Het artikel 61.1 van de wegcode bepaalt ook **pijlvormige** verkeerslichten ...

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;

... en artikel 61.4.2 de plaatsen waar die pijlvormige verkeerslichten mogen staan:

61.4.2. *De driekleurige pijlvormige verkeerslichten worden boven de rijstroken of rechts geplaatst.*

Zij mogen links worden herhaald alsmede links aan de andere kant van het kruispunt.

De pijlvormige verkeerslichten zijn ook geldig **als ze alleen boven de rijstrook** hangen, maar bij deze verkeerslichten **blijven de voorrangsborden geldig**. Dit in tegenstelling tot bij cirkelvormige verkeerslichten volgens artikel 6.3 van de wegcode (pagina 29). Dit kan nooit gebeuren op een fietspad, want daar bestaan geen wettelijke rijstroken. Maar het kan wel op voorsortingsstroken, die ook door fietsers mogen of moeten gebruikt worden.

Als er wel een fietspad is, bepaalt artikel 61.1 van de wegcode de verkeerslichten speciaal voor fietsers en gelijkgestelde bestuurders. Let op het onderscheid tussen 6° en 8°:

6° wanneer de lichten de verlichte silhouet van een fiets voorstellen, gelden deze lichten slechts voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.

8° wanneer de lichten de verlichte silhouet van een fiets en een voetganger voorstellen, gelden deze lichten enkel voor fietsers en voetgangers.

Driekleurige verkeerslichten met een verlicht silhouet van een fiets **en** een voetganger gelden dus **niet voor bromfietsen** en bijgevolg **evenmin voor speed pedelecs!**

Maar voetgangers **rijden** niet en zijn geen **bestuurders**. Hoe moeten **voetgangers** dan de betekenis van deze **driekleurige** verkeerslichten (pagina 29) opvatten, in vergelijking met hun "normale" **tweekleurige** verkeerslichten (pagina 70)? Dat staat beschreven in artikel 42.4.3 van de wegcode (pagina 72).

Artikel 61.1.7° bepaalt het "vierkant groen", waarbij de verkeerslichten gelijktijdig voor alle richtingen groen, oranjegeel of rood worden:

7° Wanneer het groene, oranjegele of rode fietssilhouet omringd is door pijl-tjes betekent dit dat gelijktijdig groen, oranjegeel of rood geldt voor de dwarsrichting. Deze lichten gelden uitsluitend voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen indien ze op het fietspad mogen rijden.



Dit verkeerslicht is altijd geldig voor fietsers en gelijkgestelden, maar het is enkel geldig voor bestuurders van tweewielige bromfietsers **indien ze op het fietspad mogen rijden** (pagina's 11 en 12). De oorzaak van deze voorwaarde ligt bij het artikel 3.4 van de wegbeheerdercode (zie hieronder). Dat artikel bepaalt immers, dat deze driekleurige verkeerslichten voor fietsers enkel mogen geplaatst worden als er overal op het kruispunt fietspaden zijn die aangeduid worden met het verkeersbord D7 of D9!

Terwijl het groen licht is voor fietsers uit alle richtingen, blijven de verkeerslichten **op de rijbaan** op rood staan. Dat betekent dat er geen conflicten kunnen ontstaan met het autoverkeer, wat veel veiliger is voor fietsers. Er moet daarentegen wel rekening gehouden worden met fietsers uit andere richtingen, die eveneens “vierkant groen” aan hun kant hebben. Onderling geldt de voorrang van rechts voor alle bestuurders met “vierkant groen”, aangezien voorrangsborden ongeldig zijn bij werkende verkeerslichten (artikel 6.3, pagina 29).

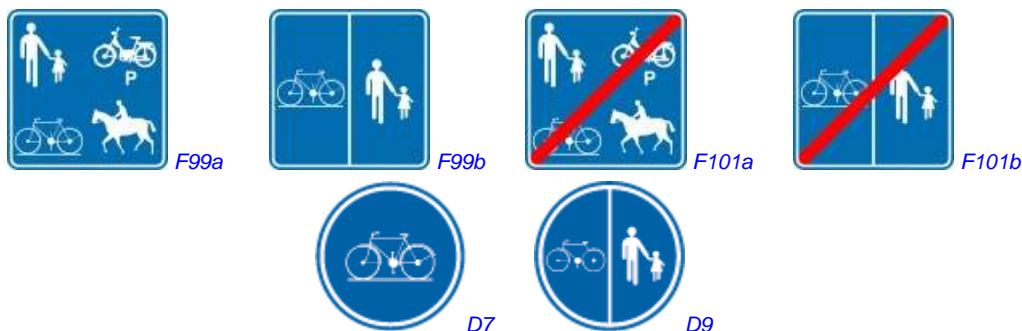
Bovendien kan het gelijktijdig “vierkant groen” zijn voor voetgangers (pagina 70). Er moet dan ook nog rekening gehouden worden met overstekende voetgangers in alle richtingen. Deze overstekende voetgangers moet je altijd laten voorgaan volgens artikel 40.4.1 (pagina 50).

Maar ... De verkeerslichten voor fietsers mogen zo maar niet overal geplaatst worden. Daarover staat meer in het artikel 3.4 van de wegbeheerdercode:

Artikel 3. Driekleurige verkeerslichten

3.4 Lichten bestemd voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen

Deze lichten mogen slechts geplaatst worden waar een fietspad met het verkeersbord D7 of D9 is, of waar een weg voorbehouden is voor voetgangers, fietsers en ruiters door de verkeerstekens F99 tot F101b.



(Over de wegen die bedoeld worden met de bovenste rij verkeersborden hebben we het verder nog, op pagina 60.) Dus volgens deze regel mogen verkeerslichten voor fietsers niet geplaatst worden bij een fietspad dat aangeduid is met de fietspadmarkering. **Zou dit een vergetelheid in de wegbeheerdercode kunnen zijn, of is dat weloverwogen?** Op wegen met dergelijke fietspaden neemt men aan dat de cirkelvormige verkeerslichten enkel voor het fietspad gelden, als ze er rechts van staan. Dus niet als ze er links van staan. **Maar daarover zegt de wegcode niets!**

Artikel 61.4.3 uit de wegcode is interessant voor fietsers:

61.4.3. Verkeerslichten mogen op dezelfde paal op ooghoogte van de bestuurder worden herhaald.

Dat zou veel meer moeten gedaan worden bij fietsverkeerslichten, zodat fietsers geen stijve nek zouden krijgen van altijd maar te moeten omhoog kijken naar hun verkeerslichten!

Om het ingewikkeld te maken bestaan er tweekleurige verkeerslichten voor fietsers, die in feite uitgebreide voetgangerslichten zijn. Ze staan in artikel 63.2 van de wegcode.

63.2. Gecombineerde voetgangers-fietserslichten

Wanneer de lichten het verlichte silhouet van een fiets en een voetganger voorstellen, gelden deze lichten uitsluitend voor fietsers, voor bestuurders van tweewielige bromfietsen indien ze op het fietspad mogen rijden en voor voetgangers. Deze lichten hebben dezelfde betekenis als die bedoeld in artikel 63.1.2.

Dat artikel 63.1.2 vind je op pagina 70. Rood en groen licht hebben hier immers een andere betekenis dan bij driekleurige verkeerslichten (pagina 29). Deze tweekleurige verkeerslichten **moeten evenmin noodzakelijk rechts geplaatst worden** om geldig te zijn! Die regel geldt enkel voor driekleurige verkeerslichten.



Deze lichten stellen **soms** niet het verlichte silhouet voor van een **fiets** en een voetganger, zoals in dit artikel 63.2 staat, maar wel van een stilstaande (rood) of bewegende (groen) **fietser** en voetganger. De fietser lijkt dan sterk op een tweede voetganger met kromme benen. Bij dergelijke rare verkeerslichten valt het niet op dat ze ook voor fietsers bedoeld zijn! Meestal wordt gelukkig wel het silhouet van een fiets en een voetganger gebruikt, maar het fietsverkeer wordt nodeloos ingewikkeld gemaakt met deze bijkomende fietsverkeerslichten, die bovendien ook geldig zijn als ze **links van de fietser staan**.

Er bestaan ook verkeersknipperlichten. Let altijd op bij een **oranjegeel knipperlicht!** Artikel 64.1 van de wegcode is zeer duidelijk.

Artikel 64. Verkeersknipperlichten

64.1. Een oranjegeel knipperlicht betekent dat het verkeerslicht met dubbele voorzichtigheid mag voorbij gereden worden; het wijzigt de voorrangsregeling niet.

Dat geldt ook voor het oranjegeel knipperlicht voor fietsers van artikel 61.1.9° (pagina 30).

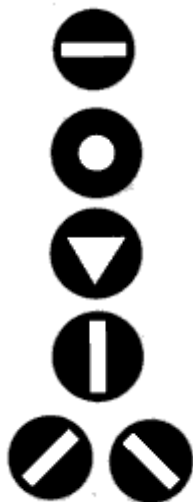
Andere verkeersknipperlichten komen nog aan bod (pagina 83).

Tot slot nog een woordje over het artikel 62ter van de wegcode. Als fietsers mogen rijden op een “bijzondere overrijdbare bedding” (pagina 24), moeten zij immers deze bijzondere verkeerslichten kennen en opvolgen als ze er voorkomen:

Artikel 62ter. Bijzondere verkeerslichten voor het regelen van het verkeer van voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer.

De verkeerslichten in de vorm van balken, cirkels en driehoeken, in het wit op een zwarte achtergrond, dienen om het verkeer te regelen van voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer.

Zij hebben de volgende betekenis :



1° een horizontale balk heeft dezelfde betekenis als het rood licht bepaald in artikel 61.1.1°;

2° een cirkel heeft dezelfde betekenis als het vast oranjegeel licht bepaald in artikel 61.1.2°;

3° een omgekeerde driehoek heeft dezelfde betekenis als het groene licht bepaald in artikel 61.1.3°;

4° een verticale balk geeft de toelating om alleen rechtdoor te rijden;

5° een 45° schuin naar links of naar rechts gerichte balk geeft toelating om alleen in de richtingen die door de balk worden aangeduid, voort te rijden.

6° een knipperende cirkel heeft dezelfde betekenis als een oranjegeel knipperlicht.

De betekenis van deze bijzondere verkeerslichten kan ten behoeve van de fietsers en de bestuurders van speed pedelecs worden gewijzigd door middel van een verkeersbord van model B22 en B23 als bedoeld in artikel 67.3.

De betekenis van deze bijzondere verkeerslichten kan ten behoeve van de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen worden gewijzigd door middel van een bijkomend oranje-geel knipperend licht met een fietssilhouet en met een oranje-gele knipperende pijl, bedoeld in artikel 61.1.9°.

De artikels 61.1.1°, 61.1.2° en 61.1.3° vind je op pagina 29. Met een verkeersbord B22 of B23 van artikel 67.3 (pagina 30) mogen fietsers en bestuurders van speed pedelecs de **horizontale balk** en de **cirkel** voorbij rijden op voorwaarde dat zij hierbij voorrang verlenen aan de andere weggebruikers die zich verplaatsen op de openbare weg. Met het bijkomend oranjegeel knipperend licht van artikel 61.1.9° (pagina 30) geldt dat ook voor alle tweewielige bromfietsen.

Ik mag eerst!

Wanneer heb je voorrang in het verkeer? Het antwoord op deze vraag is heel eenvoudig: je hebt **nooit** voorrang in het verkeer! Voorrang is een eigenschap van een verkeerstoestand. Niemand kan voorrang in bezit nemen. Je kunt dus geen voorrang hebben, af- of weggeven, nemen, afnemen of verliezen. Voorrang moet **verleend** worden.

Daarmee zijn enkele veel gebruikte en verkeerde uitdrukkingen terecht gewezen.

De wegcode spreekt over **voorrang verlenen** en de **verplichting** om dat te doen. Bekijken we eerst in artikel 67 van de wegcode de verkeersborden daarover.

67.1. De verkeersborden betreffende de voorrang worden rechts geplaatst. Zij mogen boven de rijbaan of links herhaald worden.

Een voorrangsbord dat langs je linkerkant staat of boven je hangt is enkel geldig als hetzelfde voorrangsbord ook langs je rechterkant staat. Als er alleen links van je of boven je een voorrangsbord is, dan hoeft je daar geen rekening mee te houden. Dat voorrangsbord is dan bedoeld voor andere weggebruikers.

Als een voorrangsbord rechts van een fietspad staat, dan geldt dat uiteraard ook voor fietsers. Op deze wijze moet ook aan fietsers voorrang verleend worden op kruispunten als ze op een voorrangsweg rijden, of moeten fietsers voorrang verlenen aan de andere bestuurders die op een voorrangsweg rijden.

De volgende voorrangsborden zullen wel algemeen gekend zijn. Toch kunnen er addertjes onder het gras zitten, die verder toegelicht worden.

67.3. De verkeersborden betreffende de voorrang worden hierna afgebeeld:

	<i>B1. Voorrang verlenen.</i>
	<i>B3. Verkeersbord dat het verkeersbord B1 aankondigt op de bij benadering aangeduide afstand.</i>
	<i>B5. Stoppen en voorrang verlenen.</i>
	<i>B7. Verkeersbord dat het verkeersbord B5 aankondigt op de bij benadering aangeduide afstand.</i>

	B9. Voorrangsweg.
	B11. Einde van voorrangsweg.
	B13. Verkeersbord dat het verkeersbord B11 aankondigt op de bij benadering aangeduide afstand.
	B15. Voorrang. De horizontale streep van het symbool mag worden gewijzigd om duidelijker plaatsgesteldheid weer te geven.
	B17. Kruispunt waar de voorrang van rechts geldt.

De voorrang wordt besproken in de regels van artikel 12 van de wegcode.

12.1. Elke weggebruiker moet voorrang verlenen aan de spoorvoertuigen; daartoe moet hij zich zo snel mogelijk van de sporen verwijderen.

Het begint al goed. Zie artikel 1 op pagina 3: juist aan die voertuigen die ontsnappen aan de wegcode moet iedereen altijd voorrang verlenen, zelfs voetgangers. De wegcode spreekt immers van **elke weggebruiker**. Een beetje begrijpelijk als je weet hoe zwaar die tuigen zijn!

12.2. De bestuurder die een kruispunt oprijdt moet dubbel voorzichtig zijn ten einde alle ongevallen te voorkomen.

Dè gulden regel, ongeacht of je voorrang moet verlenen of niet. Deze regel, en de volgende regels, gelden ook voor fietsers, want ook een fietser is een bestuurder.

12.3.1. Elke bestuurder moet voorrang verlenen aan de bestuurder die van rechts komt, behalve indien hij op een rotonde rijdt of indien de bestuurder die van rechts komt uit een verboden rijrichting komt.

Dit is de algemene regel, de regel van “voorrang aan rechts” of “voorrang van rechts”. Die regel telt aan elk kruispunt met een voorrangsbord B17 maar ook **aan elk kruispunt zonder voorrangsborden** of **zonder geldige voorrangsborden!** Deze algemene regel is zelfs niet beperkt tot kruispunten, maar geldt **overall** waar een andere bestuurder volgens de regels van de wegcode van rechts kan komen. Als geen voorrangsbord en geen enkele andere voorrangregel van toepassing is, dan telt deze regel.

De voorrangregels gelden voor **elke bestuurder**. Dat betekent dat ook aan fietsers, ruiters, begeleiders van vee, ... voorrang moet verleend worden als de wegcode dat oplegt.

Volgens de bepaling van een rotonde (pagina 9) moeten de toegangswegen naar een rotonde voorzien zijn van de verkeersborden B1 of B5. De bestuurders op de toegangswegen moeten bijgevolg voorrang verlenen aan de bestuurders op de rotonde. De bestuurders op de rotonde moeten **geen voorrang van rechts** verlenen aan de bestuurders uit de toegangswegen.

Het is wel moeilijk of zelfs onmogelijk om te weten of een bestuurder uit een verboden rijrichting komt of niet. Soms is een rijrichting immers verboden voor automobilisten maar niet voor fietsers. Als een automobilist uit een dergelijke straat in de verboden richting van rechts komt, dan moet hem geen voorrang verleend worden. Als een fietser dat doet, dan moet hem wel voorrang verleend worden! Daarom is het artikel 12.2 van de wegcode (pagina 35) altijd van toepassing.

Met deze algemene regel wordt door sommigen zeer weinig rekening gehouden, als je merkt met welke snelheid kruispunten met voorrang van rechts soms genomen worden. Er zijn nog heel wat bestuurders die denken dat anderen hen voorrang moeten verlenen omdat zij rechtdoor rijden. Nochtans staat op het einde van dit artikel 12 zeer duidelijk:

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.

Maar we waren gekomen aan artikel 12.3.1 van de wegcode. Hier is het vervolg:

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 B1 (omgekeerde driehoek) of met een verkeersbord B5 (stop) komt.*

Dit betekent dat je bij een voorrangsbord B1 of B5 voorrang moet verlenen aan de **hele breedte van de openbare weg** die je gaat oprijden **tot en met de bermen**. Bijgevolg moet ook voorrang verleend worden bijvoorbeeld aan bestuurders die helemaal aan de linkerkant van de voorrangsweg rijden! Bij het bord B5 moet je zelfs altijd eerst stoppen.

Let op! Voorrangswegen lopen niet altijd rechtdoor:



67.2. Een onderbord van volgend model mag de verkeersborden B1, B3, B5, B7 en B15 aanvullen om het tracé van de weg aan te duiden waarop de bestuurders aan het volgend kruispunt voorrang hebben.

Wanneer het verkeersbord B9 voor of op het kruispunt geplaatst is, mag het eveneens met dit onderbord aangevuld worden.

Dit is de enige plaats in de wegcode, waar de bewoording “voorrang hebben” gebruikt wordt!

Er zou eigenlijk beter staan: “... om het tracé van de weg aan te duiden waaraan de bestuurders aan het volgend kruispunt voorrang moeten verlenen.”

Een onderbord kan dus het verloop van de voorrangsweg verduidelijken. Onderborden mogen verkeersborden aanvullen volgens artikel 65.2 van de wegcode:

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.

De onderborden betreffende de fietsen en tweewielige bromfietsen hebben evenwel zwarte opschriften en symbolen op witte achtergronden en zijn van één van de volgende modellen:

Daarna volgen de afbeeldingen van die onderborden voor fietsers en tweewielige bromfietsen.

Een onderbord telt dus enkel voor het bord erboven. In sommige gevallen is het verplicht om een onderbord aan te brengen, zoals beschreven wordt in het artikel 8 van de wegbeheerdercode:

Artikel 8. Verkeersborden betreffende de voorrang

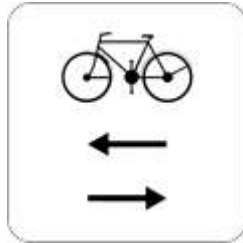
8.1. Verkeersbord B1. Voorrang verlenen.

1° Dit verkeersbord wordt geplaatst in de onmiddellijke nabijheid van de plaats waar de bestuurders voorrang moeten verlenen.

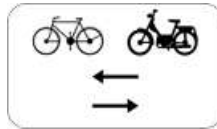
Het moet naargelang van het geval aangevuld worden met een onderbord van het model M9 of M10 bedoeld in artikel 65.2. van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer:



B1



M9



M10

- a) wanneer er bij het oprijden van een kruispunt een fietspad dat in twee richtingen bereden wordt gemarkeerd is;
- b) wanneer op een openbare weg met éénrichtingsverkeer het verkeer van fietsers en eventueel van bestuurders van tweewielige bromfietsen in beide richtingen toegelaten is.

Een onderbord moet bestuurders waarschuwen als ze aan een voorrangsweg in beide richtingen moeten uitkijken naar fietsers. Of ze het dan ook doen is weer iets anders!

Ook wanneer een verkeersbord enkel geldt voor fietsers, maar als er verwarring mogelijk is, is het aanbrengen van een onderbord verplicht:

Het moet aangevuld worden met een onderbord van het model M8 bedoeld in artikel 65.2. van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wanneer het verkeersbord alleen geldt voor de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen en de plaatsing wegens de bijzondere plaatsgesteldheid misleidend kan zijn voor de andere gebruikers.



M8

Als er voorrangsborden B1 op ondergeschikte wegen staan, dan moeten er ook voorrangsborden B9 of B15 op de voorrangsweg geplaatst worden:

2° Dit verkeersbord wordt slechts geplaatst indien terzelfdertijd het verkeersbord B9 of B15 wordt geplaatst op de openbare weg of op de rijbaan die gevolgd wordt door de bestuurders aan wie voorrang moet verleend worden.

Er staan in dit artikel 8.1.2° nog meer plaatsingsvoorwaarden, maar voor fietsers is enkel deze nog van belang:

De verkeersborden B9 of B15 moeten evenwel niet geplaatst worden:

...

- c) Indien het verkeersbord B1 alleen betrekking heeft op fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.

Wanneer bijvoorbeeld een onderbord M8 is aangebracht bij het voorrangsbord B1, moet op de voorrangsweg geen voorrangsbord B9 of B15 staan. **En wanneer een verkeersbord B1 op een kruispunt van fietspaden staat, moet dan op het voorrangfietspad ook geen B9 of B15 staan?**

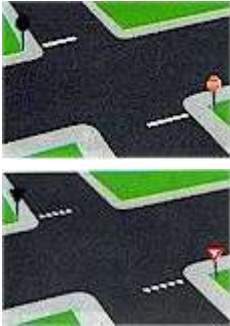
8.3 Verkeersbord B5. Stoppen en voorrang verlenen.

Voor dit voorrangsbord gelden dezelfde regels als bij het voorrangsbord B1 in het artikel 8.1. hiervoor. Het is bijgevolg onnodig die nogmaals te herhalen.



B5

Bij de voorrangsborden B1 en B5, evenals bij verkeerslichten, kunnen wegmarkeringen aangebracht worden. Die staan beschreven in de artikels 76.1 en 76.2 van de wegcode:



Artikel 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 B5 of een verkeerslicht.

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 B1.

Deze dwarsmarkeringen duiden enkel de plaats aan waar je voorrang moet verlenen of waar je moet stoppen. Als er geen “haaiantanden” staan, zoals de witte driehoeken genoemd worden, of geen stopstreep, dan moet je voorrang verlenen of stoppen ter hoogte van de verkeersborden B1 of B5 of van het verkeerslicht zelf. Als de haaiantanden of de stopstreep niet voorafgegaan worden door een verkeersbord B1 of B5 of door een verkeerslicht, hebben die **geen enkele waarde en moet je er geen rekening mee houden.**

Wanneer een verkeersbord B1 (omgekeerde driehoek) en een verkeerslicht bij elkaar staan, dan worden geen haaiantanden maar een stopstreep gebruikt, omdat werkende verkeerslichten het voorrangsbord B1 ongeldig maken, volgens artikel 6.3 van de wegcode (pagina 29).

De voorrangsborden B9, B11 en B15 worden geplaatst langs een voorrangsweg.



Het belangrijke verschil tussen het bord B9 en B15 is, dat vanaf het bord B9 een voorrangsweg begint, waar op alle kruispunten voorrang aan jou moet verleend worden, tot er een bord B11 staat of tot je zelf de voorrangsweg verlaat. Bij het bord B15 telt de voorrang enkel en alleen aan het volgende kruispunt. Het bord B15 duidt dus **geen voorrangsweg** aan, maar enkel het kruispunt waar andere bestuurders voorrang moeten verlenen.

Het verkeersbord B17, dat eigenlijk de algemene regel – voorrang van rechts – aanduidt, moet in sommige gevallen verplicht geplaatst worden volgens artikel 8.9 van de wegbeheerdercode:

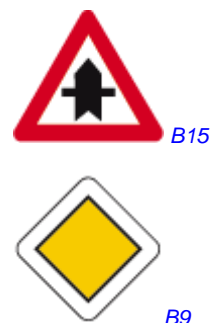
8.9. Verkeersbord B17. Kruispunt waar de voorrang van rechts geldt.



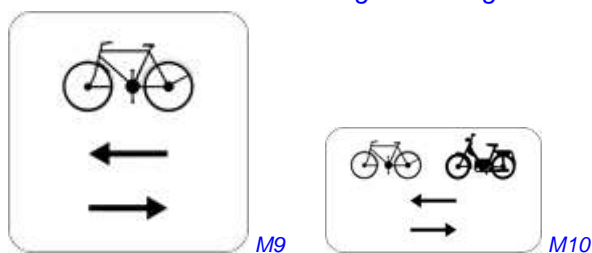
1° Dit verkeersbord wordt geplaatst in de onmiddellijke nabijheid van het kruispunt.

2° Dit verkeersbord moet geplaatst worden:

- a) wanneer op de weg die uitkomt op een kruispunt waar de voorrang van rechts geldt, vóór het voorgaand kruispunt een verkeersbord B15 is aangebracht;
- b) wanneer op de weg die voorbij het kruispunt verder loopt een verkeersbord B9 is geplaatst, dat het begin van een voorrangsweg aankondigt.
- c) wanneer op de openbare weg die men gaat oprijden éénrichtingsverkeer van toepassing is en het verkeer van fietsers en eventueel van bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A in beide richtingen toegelaten is.



Het verkeersbord moet aangevuld worden met een onderbord van het model M9 of M10 bedoeld in artikel 65.2. van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.



d) wanneer bij het oprijden van een kruispunt fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen een fietspad volgen dat in de twee rijrichtingen moet bereden worden.

Het moet aangevuld worden met een onderbord van het model M10 bedoeld in artikel 65.2. van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

In mensentaal: dit voorrangsbord B17 moet voor een kruispunt met voorrang van rechts geplaatst worden:

- Wanneer de weg op het vorige kruispunt een voorrangsweg was, aangeduid met het voorrangsbord B15.
- Wanneer achter het kruispunt een voorrangsweg begint aangeduid met het voorrangsbord B9.
- Wanneer je op het kruispunt een eenrichtingsstraat oprijdt, waarin fietsers in beide richtingen mogen rijden. Een onderbord M9 of M10 is dan verplicht.
- Wanneer je op het kruispunt over een tweerichtingsfietspad moet rijden. Een onderbord M10 is dan verplicht.

De voorrangsborden worden in veel gevallen aangevuld met onderborden om de veiligheid van fietsers te verhogen. Het is alleen spijtig dat sommige automobilisten deze onderborden niet (willen) zien. Fietsers ondervinden dat dagelijks.

Bovenstaande voorrangsborden regelen de voorrang op kruispunten. Er bestaan nog twee verkeersborden die de voorrang regelen bij smalle doorgangen:

	<p>B19. Smalle doorgang. Gebod doorgang te verlenen aan de bestuurders die uit de tegenovergestelde richting komen.</p>
	<p>B21. Smalle doorgang. Vorrang ten opzichte van de bestuurders die uit de tegenovergestelde richting komen.</p>

We vinden deze borden terug op wegversmallingen of waar een hindernis op de rijbaan staat, dikwijls door werken. Heel wat aannemers plaatsen gewoontegetrouw en stevast deze verkeersborden ondersteboven en aan de verkeerde kant van de smalle doorgang. Dat maakt deze verkeersborden meteen ongeldig, want dan voldoen ze niet meer aan artikel 5 van de wegcode (pagina 28). Deze twee verkeersborden **moeten altijd samen gebruikt worden**, bij voorkeur op de volgende wijze:

- B19 aan die kant van de smalle doorgang waar je om de hindernis heen moet rijden.
- B21 aan die kant van de smalle doorgang waar je rechtdoor kunt rijden.

Maar soms gebeurt het toch andersom, wat de duidelijkheid voor de weggebruikers niet ten goede komt!

Het spreekt vanzelf, dat ook deze verkeersborden aan je rechterkant moeten staan. Ook hier-tegen wordt vaak gezondigd.

Let wel! Behalve met de borden B22 en B23, moet met al deze voorrangsborden **geen rekening** gehouden worden als er **werkende verkeerslichten** staan (artikel 6.3, pagina 29).

Tot daar de voorrangsborden. Nu is nog lang niet alles gezegd over voorrang. We waren pas halfweg met het artikel 12 van de wegcode als we aan de voorrangsborden begonnen zijn.

Op pagina 36 waren we beland aan het artikel 12.3.1.a) van de wegcode. We hebben wat zij-sprongen gemaakt voor enkele nadere verklaringen. Na de a) komt vanzelfsprekend een b):

b) wanneer hij uit een aardeweg of een pad op een openbare weg met een rijbaan komt.

Een “pad” en een “aardeweg” worden in de wegcode als volgt bepaald:

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.

Als je met de fiets, of met een ander voertuig, uit een klein zandwegje komt of iets dergelijks, dan moet je **altijd voorrang verlenen** aan de andere weggebruikers. Daar hoeven geen verkeersborden te staan, en daar telt de voorrang van rechts niet.

Let wel op: een “fietspad” (pagina 10) is geen “pad”! De bepaling is totaal verschillend.

Verder handelt het artikel 12 van de wegcode over voorrang bij “manoeuvres”. Enkel de volgende “rijbewegingen” zijn geen manoeuvres: **links** en **rechts afslaan** (artikel 19, pagina 17), **kruisen** (artikel 15, pagina 21), **inhalen** (artikel 16, pagina 22) en **ritsen** (enkel voor automobilisten), want in de wegcode is beschreven hoe die moeten worden uitgevoerd. Ook rijbewegingen die opgelegd worden door een **verkeersteken**, of die duidelijk omschreven zijn met de regels van de wegcode, zijn geen manoeuvres.

12.4. *De bestuurder die een manoeuvre wil uitvoeren, moet voorrang verlenen aan de andere weggebruikers.*

Worden inzonderheid als manoeuvres beschouwd: van rijstrook of van file veranderen, de rijbaan oversteken, een parkeerplaats verlaten of oprijden, uit een aanpalende eigendom komen, keren of achteruitrijden.

Wordt niet als manoeuvre beschouwd: zich op het einde van een fietspad op de rijbaan begeven om rechtdoor te rijden of van rijstrook of van file veranderen bij het ritzen bedoeld in artikel 12bis.



Wanneer je op het einde van een fietspad op de rijbaan verder recht-

door moet rijden, dan voer je dus **geen manoeuvre** uit als je het fietspad verlaat om op de rijbaan te komen. Dat betekent dat fietsers dan geen voorrang moeten verlenen aan automobilisten, maar dat automobilisten voorrang moeten verlenen aan fietsers. Dit kan beschouwd worden als een voorrang van rechts buiten een kruispunt. Toch blijft voorzichtigheid geboden in dit geval, want niet alle automobilisten weten dat. Daarom wordt de weg dikwijls zodanig ingericht, dat fietsers een zekere “rugdekking” hebben, door middel van paaltjes of met een

wegversmalling, als ze op het einde van een fietspad rechtdoor op de rijbaan moeten verder rijden.

Let er bij dergelijke situaties op, of je buiten de bebouwde kom bent. Als er dan een voetpad is, dan **mag** je daarop verder fietsen volgens het artikel 9.1.2.4° van de wegcode (pagina 20).

Je mag het fietspad ook verlaten om van richting te veranderen, om in te halen of om omheen een hindernis te rijden, volgens artikel 9.1.2.3° van de wegcode (pagina 17). Dat is allemaal toegelaten. Maar als je het fietspad om één van deze redenen verlaat, dus niet op het einde van het fietspad om rechtdoor op de rijbaan verder te rijden, dan moet je altijd eerst voorrang verlenen aan alle andere weggebruikers op andere delen van de openbare weg, dus ook aan de bestuurders op de rijbaan. Van richting veranderen is geen manoeuvre, maar dat je voorrang moet verlenen staat duidelijk in artikel 19.4 van de wegcode (pagina 18):

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.

Je zou kunnen stellen dat dit artikel 19.4 in conflict is met artikel 12.4, omdat fietsers toch dikwijls van richting veranderen als ze het fietspad op het einde verlaten. Maar dan geldt het principe van de voorrang voor de meest kwetsbare weggebruiker (pagina 46).

Tenslotte is op 1 maart 2007 deze paragraaf toegevoegd bij het artikel 12 van de wegcode:

12.4bis. De bestuurder die een trottoir of een fietspad oversteeft, moet voorrang verlenen aan de weggebruikers die overeenkomstig dit besluit gebruik maken van het trottoir of fietspad.

We hebben al gezien dat fietsers en gelijkgestelden, en dikwijls ook bestuurders van tweewielige bromfietsen en speed pedelecs op een fietspad mogen rijden. Natuurlijk moeten andere bestuurders soms wel eens een fietspad oversteken, bijvoorbeeld om links of rechts af te slaan, om van een oprit of een parkeerplaats te komen of om er op te rijden, ... Ook dan moet volgens dit artikel 12.4bis voorrang verleend worden aan de weggebruikers op dat fietspad, als ze er gebruik van maken zoals de wegcode dat voorschrijft. Maar als je van richting verandert moet je die voorrang altijd verlenen (pagina's 18 en 19) en de andere rijbewegingen zijn manoeuvres (pagina 40). **Er moet bijgevolg ook zonder dit artikel 12.4bis voorrang verleend worden bij het oversteken van een trottoir of een fietspad ...**

Moet je ook voorrang verlenen aan fietsers die in de verboden richting op het fietspad rijden? In het artikel 12.4bis staat immers dat **overeenkomstig dit besluit** gebruik moet gemaakt worden van het fietspad ... Als vóór dat fietspad een verkeersbord B1 of B5 staat, is er geen twijfel mogelijk en moet je de fietser voorrang verlenen, ook al overtreedt hij de wegcode. Zeer onlogisch is dat niet, want voorrang geldt voor de volledige breedte van de voorrangsweg. Dus ook aan bestuurders die aan de linkerkant van de voorrangsweg rijden moet voorrang verleend worden (pagina 36). Bovendien gaan verkeerstekens boven verkeersregels volgens artikel 6.2 van de wegcode (pagina 29). Dus de voorrang van voorrangsborden gaat boven de voorrang van het artikel 12.4bis. Bij een bord B1 of B5 moet gewoon voorrang verleend worden zonder meer. Vanzelfsprekend kan die fietser, die in de verboden richting fietst, wel een bekeuring krijgen.

De toestand is anders wanneer je een parkeerplaats of een oprit verlaat waar geen voorrangsborden staan. Je moet dan nog altijd voorrang verlenen omdat je een manoeuvre uitvoert, maar niet volgens het artikel 12.4bis als de fietser in een verboden richting rijdt. **Schept deze verkeersregel 12.4bis nu geen mogelijke tegenstrijdigheid met verkeersregel 12.4 (pagina 40)?** Als je bij een manoeuvre een fietspad oversteekt, en een fietser rijdt in een verboden rijrichting op dat fietspad, moet je die fietser dan voorrang verlenen?

Er zitten nog meer adders onder dit gras en **je kunt de vraag stellen of dit artikel 12.4bis wel nodig is in de wegcode.** Het volgende hoofdstuk zal daarover handelen.

Adders onder het gras.

We kennen nu de twee manieren waarop een fietspad kan aangeduid worden (pagina 10).

Wanneer een fietspad aangeduid is met de fietspadmarkering, dan is het klaar en duidelijk waar dat fietspad begint en waar dat eindigt. Wanneer een fietspad aangeduid is door een verkeersbord (D7 of D9), dan begint dat fietspad ongeveer op de plaats waar dat verkeersbord staat, maar waar eindigt het? **De wegcode voorziet namelijk geen verkeersbord om het einde van zo een fietspad aan te duiden.**

Daar komt het artikel 16 van de wegbeheerdercode ons ter hulp:

Artikel 16. Overlangse markeringen die een fietspad aanduiden

1° Overlangse markeringen die een fietspad aanduiden moeten aangebracht worden op de kruispunten wanneer het fietspad deel uitmaakt van een openbare weg gesignaleerd door de verkeersborden B9 of B15 en een fietspad na het kruispunt verder loopt.



B9



B15

Zij mogen onder dezelfde voorwaarden worden aangebracht wanneer het fietspad deel uitmaakt van een openbare weg gesignaleerd door de verkeersborden B1, B5 of B17.



B1



B5



B17

2° De onderbroken streep bestaat uit trekken van ongeveer 0,15 m breedte en van ongeveer 1,25 m lengte, met tussenafstanden van ongeveer 1,25 m.

Wat wil dat allemaal zeggen in mensentaal? (Let ook even op de **verplichte** afmetingen van de fietspadmarkering.)

Uit dit artikel kun je besluiten dat een fietspad **op een kruispunt** pas deel uitmaakt van de openbare weg, als het op dat kruispunt is aangeduid met de fietspadmarkering. Als die fietspadmarkering niet aanwezig is op het kruispunt, dan is er op dat kruispunt **geen fietspad** meer. Een fietspad, aangeduid door een verkeersbord (D7 of D9), eindigt dus altijd aan het volgende kruispunt. Een fietspad kan natuurlijk ook vroeger eindigen, zoals op pagina 40.

Als een fietspad, dat aangeduid is door een verkeersbord, na een kruispunt verder moet lopen, dan moet dat opnieuw aangeduid worden. Daarom staat bij artikel 10 in de wegbeheerdercode het volgende:

10.4. Verkeersbord D7. Verplicht fietspad.

Dit verkeersbord moet na elk kruispunt herhaald worden. Indien de plaatsgesteldheid het rechtvaardigt mag het evenwijdig met het fietspad geplaatst worden.

Dezelfde verplichting staat **niet** bij het verkeersbord D9! Maar een arrest van het Hof van Cassatie van 17 april 1967 (R.W., 1967-67, 1073) bepaalt dat ook het verkeersbord D9 moet herhaald worden na elk kruispunt.

Het is logisch dat deze verkeersborden na elk kruispunt herhaald worden. Hoe zou je anders kunnen weten dat daar een fietspad is, als je uit de zijstraat komt?



D7



D9

In dit artikel 16 van de wegbeheerdercode staat nog veel meer!

Vooreerst staat zowel hier, als in het artikel 74 van de wegcode (pagina 10), dat een fietspadmarkering – de twee evenwijdige witte onderbroken strepen – een **overlangse** wegmarkering is. Dat betekent dat ze moet aangebracht worden in dezelfde richting als de rijbaan, en dat ze er **niet dwars overheen** mag lopen.

Nochtans kan een fietspad wel een rijbaan dwarsen buiten een kruispunt met een fietspadmarkering, wanneer dat fietspad beschouwd wordt als de voorrangsweg. De voorrang moet dan duidelijk aangeduid worden met voorrangsborden. De fietspadmarkering alleen volstaat niet, dat wordt verder nog duidelijk.

Ook op **kruispunten** maakt dit artikel 16 van de wegbeheerderscode daarop een uitzondering en maakt een onderscheid tussen twee gevallen:

1. Als een fietspad, dat deel uitmaakt van een openbare weg met een verkeersbord B9 of B15 – dus **anderen moeten voorrang verlenen aan fietsers** – op een kruispunt de rijbaan van een andere openbare weg dwars, dan **moet** dat fietspad op dat kruispunt aangeduid worden met een fietspadmarkering.
2. Als een fietspad, dat deel uitmaakt van een openbare weg met een verkeersbord B1, B5 of B17 – dus **fietsers moeten voorrang verlenen aan anderen** – op een kruispunt de rijbaan van een andere openbare weg dwars, dan **mag** dat fietspad op dat kruispunt aangeduid worden met een fietspadmarkering.

Let op! Een fietser die op een kruispunt de rijbaan “oversteekt” voert **geen manoeuvre** uit, omdat een fietser als bestuurder **een openbare weg volgt**, ofwel op de rijbaan ofwel op een fietspadmarkering als overlangse markering van die rijbaan.

In het eerste geval, als het fietspad de voorrangsricting volgt, is de zaak duidelijk. Het fietspad **moet** dan met de fietspadmarkering aangeduid worden op dat kruispunt, ook als dat fietspad eerder al aangeduid is met een verkeersbord D7 of D9. Het fietspad loopt dan **zichtbaar** verder over het kruispunt. Aan de voorrang kan niet getwijfeld worden: het fietspad volgt de voorrangsricting, en aan elk kruispunt **moet** dat op de ondergeschikte wegen aangeduid worden met een verkeersbord B1 of B5.

Toch is er een tegenspraak in de reglementering als een **tweerichtingsfietspad** de voorrangsricting volgt. Enerzijds moet dat fietspad op het kruispunt aangeduid worden door een fietspadmarkering, zoals daarjuist gezegd in artikel 16.1° van de wegbeheerderscode (pagina 42). Anderzijds mag een fietspad, aangeduid met een fietspadmarkering, niet gevolgd worden als het links in de rijrichting ligt volgens artikel 9.1.2.1° van de wegcode (pagina 11). **Wie fietst op een tweerichtingsfietspad dat de voorrangsricting volgt en dat links van de rijbaan ligt, begaat eigenlijk op elk kruispunt een verkeersovertreding.** Een rariteit in onze wegcode, die verkeerskundigen graag minder tegenstrijdig zouden willen zien.

In het tweede geval wringt er nog meer! Als het fietspad **niet** de voorrangsricting volgt, dan **mag** dat fietspad met een fietspadmarkering aangeduid worden op dat kruispunt, maar het **moet niet**. Hier zijn weer twee mogelijkheden: de over te steken rijbaan volgt een voorrangsricting of de over te steken rijbaan volgt **geen** voorrangsricting.

Bij de eerste mogelijkheid, dus als het fietspad **een voorrangsricting dwars**, was het vóór 1 maart 2007 geen probleem om ook daar de fietspadmarkering aan te brengen. Rechts naast het fietspad, en voor de fietspadmarkering op het kruispunt, **moet** immers aangeduid worden met een verkeersbord B1 of B5, dat fietsers voorrang moeten verlenen aan de bestuurders die in de voorrangsricting de fietspadmarkering dwars “oversteken”.

Maar sinds 1 maart 2007, sinds het artikel 12.4bis in de wegcode staat (pagina 41), redeneren sommige wegbeheerders als volgt: “Een B9 of B15 verleent voorrang aan bestuurders, maar ze steken een fietspad over waar ze aan fietsers voorrang moeten verlenen wegens artikel

12.4bis. Deze tegenstrijdigheid kan alleen verholpen worden door **geen fietspadmarkering aan te brengen dwars over een rijbaan met voorrang.**”

Het artikel 12.4bis is echter een **verkeersregel**, terwijl de verkeersborden B9 en B15 en de fietspadmarkering **verkeerstekens** zijn. Artikel 6.2 van de wegcode zegt (pagina 29):

6.2. De verkeerstekens gaan boven de verkeersregels.

Artikel 67.3 van de wegcode (pagina's 34 en 35) geeft aan de verkeerstekens B9 en B15 **voorrang als betekenis**. De fietspadmarkering van artikel 74 van de wegcode (pagina 10) is eveneens een verkeersteken maar krijgt zijn voorrang pas **door verkeersregel 12.4bis**. De fietspadmarkering dwars over de rijbaan met voorrang heeft **geen gelijkwaardige voorrangsbetekenis** als de verkeerstekens B9 of B15. Dat is trouwens bevestigd door het arrest Nr. P.15.0444.N van het Hof van Cassatie op 8 november 2016. Er is **geen tegenstrijdigheid**.

Die redenering is dus fout, maar daardoor werden vanaf 1 maart 2007 toch alle dwarse fietspadmarkeringen over voorrangswegen verwijderd, en worden nu geen fietspadmarkeringen meer aangebracht als een fietspad een voorrangsweg dwarst op een kruispunt.

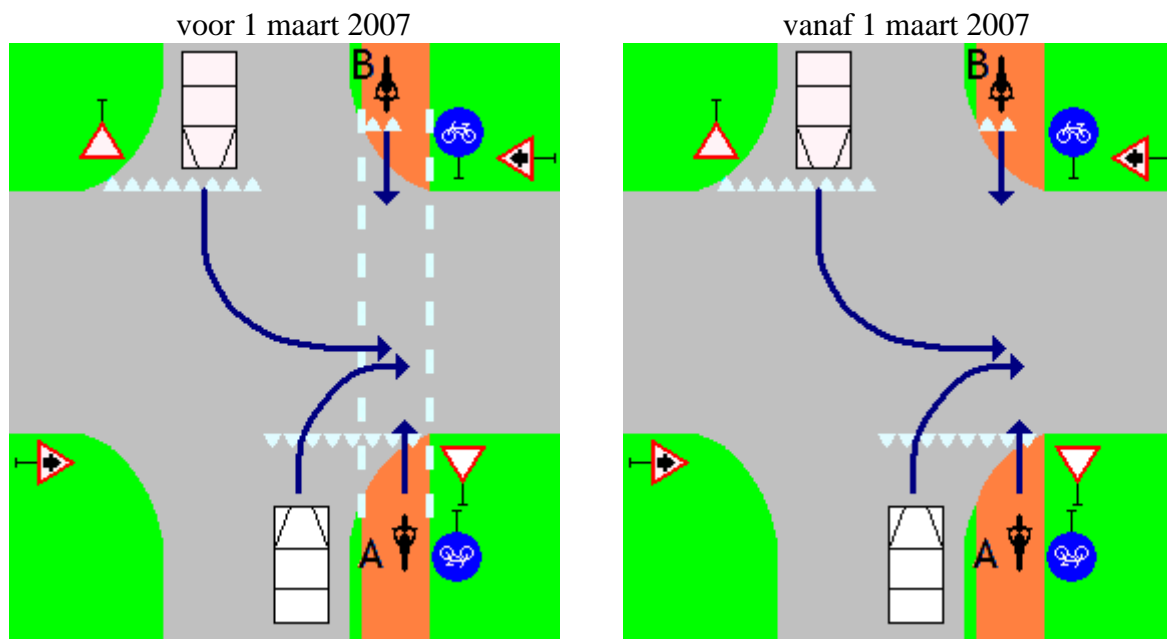
Dat had ernstige gevolgen voor de veiligheid en voor de rechtszekerheid van fietsers!

Zonder aanduiding van de oversteekplaats voor fietsers is het niet alleen voor fietsers onduidelijk, ook automobilisten konden niet meer zien dat daar fietsers kunnen rijden, en verwachten geen fietsers. Waar afslaan automobilisten normaal voorrang moeten verlenen aan rechtdoor rijdende fietsers, was er nu geen aanduiding meer van de plaats waar ze moeten stoppen om aan die fietsers voorrang te verlenen. **Dat was een onveilige toestand!**

Bovendien, in het geval van een tweerichtingsfietspad, moeten fietsers die op een fietspad rijden langs de linkerkant van de rijbaan, het kruispunt oprijden aan de linkerkant van de rijbaan. Ze moeten dat doen zonder enige wegmarkering en volgen dus gewoon de rijbaan langs de linkerrand! **Dat is een gedwongen verkeersovertreding tegen het artikel 9.3.1 van de wegcode (pagina 9). Dat is niet alleen een onveilige, maar zelfs een rechtsonzekere toestand:**

9.3.1. Elke bestuurder die de rijbaan volgt moet zo dicht mogelijk bij de rechterrاند van die rijbaan blijven, ...

Het nadeel voor de rechten van fietsers tegenover afslaan bestuurders wordt verduidelijkt aan de hand van de twee onderstaande verkeersstoestanden.



Links is het tweerichtingsfietspad gemarkeerd dwars over de voorrangrichting. Andere bestuurders die afslaan moeten voorrang verlenen aan **alle fietsers op het fietspad** volgens arti-

kel 19.4 van de wegcode (pagina 18), omdat die fietsers een ander deel – namelijk het fietspad – volgen van dezelfde openbare weg:

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.

Rechts is dat fietspad niet gemarkeerd over de voorrangsweg. Fietsers volgen daar op het kruispunt **geen ander deel** meer van dezelfde openbare weg als de afslaande bestuurders, want ze volgen nu dezelfde rijbaan van dezelfde openbare weg als de afslaande bestuurders! Het artikel 19.4 van de wegcode is dus niet meer van toepassing, en er is verder geen enkele regel in de wegcode die dit geval van voorrang tussen afslaande en rechtdoorrijdende bestuurders regelt. **Op het kruispunt** geldt dan de algemene regel van artikel 12.3.1 van de wegcode (pagina 35): de **voorrang van rechts**. Dat is geen probleem voor fietser A: die fietser komt van rechts ten opzichte van afslaande bestuurders. **Maar fietser B ziet afslaande bestuurders van rechts komen, en moet hen bijgevolg voorrang verlenen ...**

Echt logisch is dat niet! Voor een bestuurder die naar rechts afslaat zou je deze zinsnede nog kunnen invoeren uit artikel 19.2.2° van de wegcode (pagina 18):

... bovendien mag hij de andere bestuurders die op normale wijze rijden op de openbare weg die hij gaat verlaten, niet in gevaar brengen.

Maar fietser B rijdt **niet** “op normale wijze op de openbare weg”: hij rijdt immers langs de linkerkant van de rijbaan!

Volgens artikel 19.5 van de wegcode (pagina 19) moeten afslaande bestuurders wel altijd voorrang verlenen aan alle **voetgangers** die de rijbaan oversteken die ze gaan oprijden.

19.5. De bestuurder die van richting verandert moet voorrang verlenen aan de voetgangers die de rijbaan oversteken die hij gaat oprijden.

Maar datzelfde geldt niet voor fietsers! Die steken immers geen rijbaan over, maar **volgen een openbare weg** op een kruispunt. Fietser B zou dus beter afstappen en als voetganger oversteken met zijn fiets aan de hand. Dan moet de afslaande bestuurder voorrang verlenen.

En als er verkeerslichten op het kruispunt staan? **Dat verandert er niets aan!** Want groen licht betekent enkel dat het verkeerslicht mag voorbijgereden worden volgens artikel 61.1.3° van de wegcode (pagina 29):

3° groen licht betekent dat het verkeerslicht mag voorbijgereden worden;

Het betekent helemaal niet dat voorrang moet verleend worden aan wie voorbij het groen licht rijdt. Vergeet ook niet dat alle voorrangsborden op het kruispunt ongeldig zijn als de verkeerslichten werken, volgens artikel 6.3 van de wegcode (pagina 29):

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

Bij gebrek aan andere voorrangsregels geldt dus op het kruispunt zelf, voorbij het groen licht ... de voorrang van rechts!

Door het artikel 12.4bis zijn veel weggebruikers van mening dat aan fietsers op een fietspadmarkering altijd voorrang moet verleend worden. Dat blijkt trouwens uit de algemeen aanvaarde(!) foute redenering van pagina's 43-44. Vooral veel fietsers denken dat. Daarom is het wel **aanvaardbaar om geen fietspadmarkering aan te brengen dwars over een voorrangrichting**. Om hierbij de rechtsonzekerheid van fietsers te voorkomen, wordt een andere markering aangebracht dwars over de voorrangrichting, **die evenwel geen enkele wettige betekenis heeft** (pagina 51).

Maar volgens verkeerskundige Erik Caelen zullen rechters in dit geval deze "verbinding" tussen twee fietspaden over het kruispunt ook beschouwen als een fietspad. Als ook de rechters van het Hof van Cassatie dat doen – **want dat klopt niet met artikel 16.1° van de wegbeheerderscode (pagina 42)** – dan is dat een oplossing voor de gedwongen verkeersovertreding (pagi-

na 44) en voor de voorrangregeling met afslaande bestuurders. Maar een echte, wettige regeling voor dit probleem zou toch nog veel beter zijn.

*Bij de tweede mogelijkheid, wanneer het fietspad geen voorrangsweg dwarst, gaat het over een kruispunt van gelijkwaardige wegen, dus met voorrang van rechts. Als op dat kruispunt geen voorrangsborden staan, dan moet aan fietsers op het fietspad toch voorrang verleend worden volgens het artikel 12.4bis van de wegcode (pagina 41). Door het bestaan van voorrangregel 12.4bis is de voorrang van rechts van verkeersregel 12.3.1 (pagina 35) niet van toepassing. **Het wordt juridisch wel moeilijk, als daar een fietser het fietspad in een verboden rijrichting gebruikt.***

In dat geval zijn voorrangsborden B17 nodig om voorrang van rechts te verkrijgen op dat kruispunt, want verkeerstekens gaan boven verkeersregels. **Dat is evenwel af te raden**, juist omdat de fietspadmarkering aan veel weggebruikers het (fout) signaal van “voorrang” geeft. Het fietspad, de fietspadmarkering, wordt dus best **onderbroken** als het een kruispunt dwarst met voorrang van rechts. De voorrang van rechts geldt dan voor iedereen. Dit wordt uitvoeriger verklaard in mijn volgend werkje “*Fietsers en Voorrang*”, zie onderaan deze pagina.

Tenslotte is er nog een twistpunt tussen dit artikel 12.4bis en het artikel 39 van de wegcode:

Artikel 39. Gedrag tegenover autobussen en trolleybussen die hun halteplaatsen verlaten

Binnen de bebouwde kommen moet elke bestuurder die dezelfde richting volgt als een autobus of een trolleybus, die autobus- of trolleybusbestuurder gelegenheid laten zijn halteplaats te verlaten wanneer hij met de richtingsaanwijzers zijn voornemen kenbaar heeft 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 autobus- en de trolleybusbestuurders geen voorrang verlenen aan de andere bestuurders die dezelfde richting volgen.

Het is **geen manoeuvre** als een autobus in de bebouwde kom met knipperende richtingsaanwijzers van zijn halte vertrekt. **Elke achteropkomende bestuurder** moet er voorrang aan verlenen.

En wat als die autobus daarbij over een fietspad moet rijden? Volgens deze regel moeten de fietsers voorrang verlenen aan de autobus, en volgens artikel 12.4bis moet de autobus voorrang verlenen aan de fietsers. **Dat is een conflict tussen twee verkeersregels.** En hoe moet dit geval opgelost worden **bij een tweerichtingsfietspad, als een fietser niet dezelfde richting volgt als de autobus?**

Volgens verkeerskundige Erik Caelen moet de autobus voorrang verlenen aan fietsers die het fietspad volgen. Dat is volgens het principe van voorrang voor de meest kwetsbare weggebruiker.

Als een autobus in de bebouwde kom met haar richtingsaanwijzers te kennen geeft dat ze gaat vertrekken van een halte, is het veiligheidshalve toch best om deze autobus eerst te laten vertrekken, **ook al rij je op een fietspad!** Voorrang maakt je niet onkwetsbaar!

Artikel 12.4bis had de bedoeling om de veiligheid van fietsers te verbeteren, **maar dat is niet gelukt, integendeel!** Het veroorzaakt meningsverschillen en zou volgens sommigen beter niet in de wegcode staan. Maar als je de voorrangregels heel nauwkeurig uitvlooit, dan kom je toch soms een verkeerstoestand tegen, waarbij dit artikel 12.4bis misschien van nut kan zijn.

Als je daarover echt meer wilt weten, zul je mijn volgend werkje moeten downloaden en doornemen: “*Fietsers en Voorrang ... Hoe dat is volgens de wegcode, hoe dat is in werkelijkheid, hoe dat zo is kunnen mislopen*”. Je vindt dat op het internet:

<https://www.keepandshare.com/doc/8245002/fietsers-en-voorrang-pdf-1-3-meg?da=y>

Dwarsliggers.

Een **fietspadmarkering** moet aangebracht worden als een **overlangse markering**. Op pagina 42 zagen we dat in een aantal gevallen, zoals op kruispunten, een fietspadmarkering toch dwars over een rijbaan moet of mag aangebracht worden. Maar een echte dwarsmarkering is dat niet, omdat een fietspadmarkering een openbare weg volgt.

Een **oversteekplaats voor fietsers** is een echte dwarsmarkering. Het artikel 76.4 van de wegcode zegt hoe ze er moet uitzien als ze door fietsers of gelijkgestelde bestuurders en bromfietzers moet gebruikt worden:



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 parallellogrammen.

Er is dus een duidelijk onderscheid tussen een fietspadmarkering (witte strepen) en een fietsoversteekplaats (witte vierkanten of parallellogrammen).

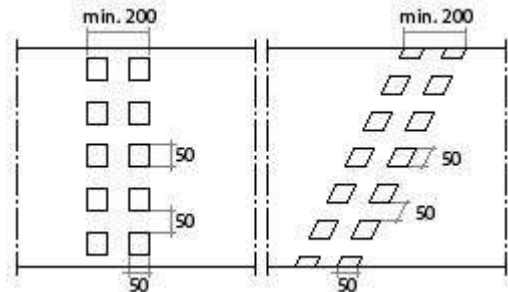
De wegcode en de wegbeheerdercode zeggen niets over de breedte van fietspaden. De minimum breedte van een oversteekplaats voor fietsers daarentegen wordt opgelegd door het artikel 18.4 van de wegbeheerdercode:

De afstand tussen de twee onderbroken strepen is ten minste 1,00 m overeenkomstig plaat 6 van bijlage 4 tot dit besluit.

Deze tussenruimte kan evenwel teruggebracht worden tot ten minste 0,80 m indien het fietspad met éénrichtingsverkeer is.

Deze onderbroken strepen worden gevormd door vierkanten of parallellogrammen met als zijde ongeveer 0,50 m en met een tussenafstand van ongeveer 0,50 m.

Die “plaat 6 van bijlage 4 tot dit besluit” ziet er uit zoals hiernaast:



Hieruit volgen enkele belangrijke zaken:

- De **minimum** breedte van 1,00 m (of 0,80 m) wordt gemeten **tussen** de vierkanten of de parallellogrammen. De totale verplichte minimum breedte is dus **2,00 m** (of **1,80 m**).
- Schuine fietsoversteekplaatsen moeten met parallellogrammen afgebakend worden. Enkel fietsoversteekplaatsen 90° dwars op de rijbaan mogen afgebakend worden met vierkanten.
- De minimum breedte van een fietsoversteekplaats hangt er van af of **het fietspad** enkel- of dubbelrichting is. Dit betekent dat een fietsoversteekplaats **altijd moet verbonden zijn met een fietspad!**

Dit artikel 18.4 gaat nog verder:

De dwarsmarkering moet aangebracht worden wanneer fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen de rijbaan moeten oversteken buiten het kruispunt of de rotonde.

Hier staat twee keer **moeten**. Fietsers **moeten** alleen de rijbaan oversteken als dat nodig is om hun **normale reisweg** te vervolgen. Een fietsoversteekplaats buiten een kruispunt of een rotonde is dus alleen verplicht in de twee volgende gevallen:

- Fietsers moeten op het einde van een fietspad in hun rijrichting, de rijbaan oversteken om een verplicht fietspad te volgen aan de overkant van de rijbaan.
- Fietsers moeten op het einde van een fietspad in hun rijrichting, de rijbaan oversteken om op de rijbaan verder te rijden.

Wegbeheerders schilderen dikwijls fietsoversteekplaatsen op plaatsen waar je helemaal **niet moet** oversteken om je weg te vervolgen. **Dergelijke fietsoversteekplaatsen zijn overbodig, verwarrend en misleidend. Sommige fietsoversteekplaatsen zijn zelfs verboden!** In verband met kruispunten en rotondes vervolledigt dit artikel 18.4 immers nog:

Zij mag niet aangebracht worden op het kruispunt of de rotonde wanneer de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen dezelfde voorrangregels moeten naleven als de andere bestuurders.

Op een kruispunt of een rotonde **mag geen** fietsoversteekplaats aangebracht worden, tenzij voor fietsers andere voorrangregels gelden. Dat is logisch, want zoals we hiervoor gezien hebben, kunnen op kruispunten (pagina 42) en rond rotondes (pagina 10) enkel **fietspaden** aangebracht worden. **Nochtans worden soms fietsoversteekplaatsen aangebracht op kruispunten zonder speciale voorrangregeling voor fietsers.** Soms ziet men op kruispunten zelfs een fietsoversteekplaats, aangebracht als overlangse wegmarkering langs een voorrangsweg! Terwijl dat verboden is, omdat het wettelijk een fietspadmarkering moet zijn (pagina 42).

Het gaat zelfs nog verder. De wettelijk verplichte fietsoversteekplaats (pagina 47) wordt soms vervangen door een onwettige wegmarkering (pagina 51)! Het wordt de weggebruikers, in het bijzonder de fietsers, zeer moeilijk gemaakt, **als zelfs de wegbeheerders de wet overtreden!**

Wanneer **moet** een fietser of een gelijkgestelde bestuurder een fietsoversteekplaats gebruiken en hoe moet dat gebeuren? Dat staat beschreven in het artikel 43.3 van de wegcode:

43.3. Wanneer er een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen is, moeten de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen die zich op het fietspad bevinden deze gebruiken.

Zij mogen zich slechts voorzichtig op de oversteekplaats begeven met inachtneming van de naderende voertuigen.

Een fietser is alleen verplicht een fietsoversteekplaats te gebruiken als hij **zich op een fietspad bevindt**, en die fietsoversteekplaats nodig heeft om zijn normale reisweg te vervolgen.

Let op alvorens je **van op een fietspad** op de fietsoversteekplaats te begeven! Dat mag je volgens dit artikel slechts doen **met inachtneming van de naderende voertuigen**. Je moet zelfs voorrang verlenen aan alle bestuurders op de rijbaan, want de rijbaan oversteken is een manoeuvre volgens artikel 12.4 van de wegcode (pagina 40). Het artikel 18.4 van de wegbeheerdercode vult dit nog aan:

De ondergeschiktheid aan het verkeer op de openbare weg die wordt overgestoken mag verduidelijkt worden door de verkeersborden B1 of B5.



Hier staat een fout in de wegbeheerdercode! Het gaat immers niet over “het verkeer op de openbare weg die wordt overgestoken”, want fietsers op het fietspad zijn ook verkeer op de openbare weg. Het gaat over **het verkeer op de rijbaan die wordt overgestoken!** Deze fout staat niet in de wegbeheerdercode van het Waals Gewest!

Deze voorrangsborden mogen dus geplaatst worden voor een fietsoversteekplaats, maar zoals uit het voorgaande blijkt zijn ze eigenlijk overbodig. Ze kunnen fietsers wel bij de les houden en er hun aandacht op vestigen dat ze voorrang moeten verlenen.

Hoe moeten die “**naderende voertuigen**” zich gedragen aan een oversteekplaats voor fietsers? Dat staat in artikel 40ter van de wegcode?

Artikel 40ter ...

Hij mag een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen slechts met matige snelheid naderen teneinde de weggebruikers die er zich op bevinden, niet in gevaar te brengen en ze niet te hinderen wanneer zij het oversteken van de rijbaan met normale snelheid beëindigen. Zo nodig moet hij stoppen om ze te laten doorrijden.

Met ‘hij’ wordt een bestuurder bedoeld van een auto of een motorfiets. Auto’s en motorfietsen op de rijbaan moeten **vertragen** en zelfs **stoppen** voor fietsers die reglementair **aan het oversteken zijn** op een fietsoversteekplaats.

De wegcode houdt er zelfs rekening mee, dat voertuigen stoppen voor een fietsoversteekplaats in het artikel 17.2.5°:

17.2. Het links inhalen van een gespan, van een tweewielig motorvoertuig of van een voertuig met meer dan twee wielen is verboden:

5° wanneer de in te halen bestuurder stopt voor een oversteekplaats voor voetgangers of een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen of deze oversteekplaatsen nadert op plaatsen waar het verkeer niet geregeld wordt door een bevoegd persoon of door verkeerslichten.

Bestuurders van motorvoertuigen moeten dus **geen voorrang** verlenen aan fietsers **die te kennen geven dat ze willen oversteken** op een fietsoversteekplaats. Maar ze **moeten wel indien nodig stoppen** voor fietsers die op een fietsoversteekplaats **aan het oversteken zijn!** Dit kan verwarring scheppen. Betekent dit dat een fietser een fout begaan heeft, als hij aangereden wordt op het begin van een fietsoversteekplaats (de fietser heeft geen rekening gehouden met het naderend voertuig), maar niet als hij aangereden wordt op het einde van een fietsoversteekplaats (het motorvoertuig heeft zijn snelheid niet gematigd en is niet gestopt voor de overstekende fietser)?

Heel wat automobilisten stoppen voor een fietsoversteekplaats als fietsers willen oversteken. Ze **moeten** dat **niet** doen. Wees die automobilisten dankbaar en groet hen even terwijl je oversteekt: het zijn waarschijnlijk fietsers die toevallig met de auto rijden.

Als je **op de rijbaan** fietst en je komt aan een fietsoversteekplaats, dan legt de wegcode **geen verplichting** op om die te gebruiken. In veel gevallen kun je trouwens reglementair gewoon verder fietsen op de rijbaan zonder die fietsoversteekplaats te gebruiken. Je kunt zelfs de vraag stellen hoe een fietser, die op de rijbaan verder rijdt, zich moet gedragen tegenover een andere fietser, die zo een fietsoversteekplaats gebruikt of wilt gebruiken? **Deze situatie is zelfs niet voorzien in de wegcode.** Dergelijke nutteloze fietsoversteekplaatsen scheppen alweer rechtsonzekerheid!

Als je rechts op de rijbaan fietst en je moet verder fietsen op een fietspad aan de overkant van die rijbaan, dan moet je een **richtingsverandering** (naar links) uitvoeren om de rijbaan te verlaten. Dat is **geen manoeuvre**, maar wel een rijbeweging die omschreven wordt door artikel 19 van de wegcode (pagina 17)! Daarbij moet je rekening houden met het verkeer dat je tegemoet komt, en dat achter je komt. Dat is iets totaal anders dan “de rijbaan oversteken”, waarbij je rekening moet houden met het verkeer dat van links en van rechts komt. Maar als daar een fietsoversteekplaats is, biedt die de fietser wel een zekere wettelijke bescherming met het artikel 40ter (pagina 48). Je kunt dus het beste op, of zo dicht mogelijk bij die fietsoversteekplaats, de rijbaan verlaten naar het fietspad.

En hoe zit dat met oversteekplaatsen voor voetgangers, “zebrapaden” genoemd? Ook dat zijn dwarsmarkeringen volgens het artikel 76.3 van de wegcode:



76.3. De oversteekplaatsen voor voetgangers worden afgebakend door witte banden, evenwijdig met de as van de rijbaan.

Voetgangers hebben aan een zebrapad **meer voorrangrechten** dan fietsers aan een fietsoversteekplaats. Dat staat in het artikel 40.4.2 van de wegcode:

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 nade-

ren. Hij moet voorrang verlenen aan de voetgangers die er zich op bevinden of op het punt staan zich erop te begeven.

Ook als fietser moet je stoppen voor voetgangers op een zebrapad. Je moet zelfs stoppen voor voetgangers die te kennen geven dat ze willen oversteken op een zebrapad!

40.5. De bestuurder mag een oversteekplaats voor voetgangers niet oprijden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat hij waarschijnlijk op die oversteekplaats zou moeten stoppen.

Je mag pas over een zebrapad heen rijden, als je er zeker van bent dat je voertuig er volledig overheen kan en geen voetgangers zal hinderen. De wegcode gaat zelfs nog verder:

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.

Zelfs als er geen zebrapaden zijn, maar als er verkeerslichten staan of een bevoegd persoon die het verkeer regelt, dan nog moet je de voetgangers rustig laten oversteken. Als er wel zebrapaden zijn, en je moet stoppen voor een verkeerslicht of door het bevel van een bevoegd persoon, dan moet je dat doen vóór dat zebrapad:

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.

Als je links of rechts afslaat, moet je altijd voorrang verlenen aan overstekende voetgangers, **zelfs als er geen zebrapad is:**

19.5. De bestuurder die van richting verandert moet voorrang verlenen aan de voetgangers die de rijbaan oversteken die hij gaat oprijden.

Maar als voetganger moet je toch opletten voor een tram, **zelfs op een zebrapad**. De wegcode telt immers niet voor spoorvoertuigen:

42.4.6. Behalve indien het hun toegestaan is door verkeerslichten, mogen de voetgangers zich niet op een oversteekplaats voor voetgangers begeven waarover een tramspoor of een eigen trambedding loopt, wanneer een tram nadert.

Door het belangrijk verschil in voorrangrechten tussen een zebrapad en een fietsoversteekplaats, is het **niet aangewezen** om een zebrapad en een fietsoversteekplaats **vlak naast elkaar** aan te brengen, omdat dat een zeer onduidelijke toestand schept voor alle weggebruikers. **Nochtans is dat op heel wat plaatsen het geval!**

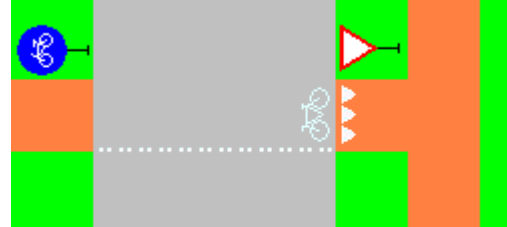
Mag je op een zebrapad al fietsend de rijbaan oversteken? Geen enkel artikel uit de wegcode verbiedt dat. Dat is dus toegelaten, als je daarbij geen voetgangers hindert of in gevaar brengt. Maar als je fietsend op een zebrapad de rijbaan oversteekt, dan ben je geen voetganger en voer je **een manoeuvre** uit volgens artikel 12.4 van de wegcode (pagina 40)! De andere voertuigen moeten je bijgevolg geen voorrang verlenen, en hoeven niet te stoppen als je te kennen geeft dat je wilt oversteken. Als je echter van de fiets afstapt en met de fiets aan de hand oversteekt, dan ben je wel een voetganger met alle voorrangrechten vandien op het zebrapad.

Even goed mag een voetganger de rijbaan oversteken op een fietsoversteekplaats. Maar dan heeft hij uiteraard niet de voorrangrechten die hij heeft op een zebrapad.

Vogelvrij oversteken.

In 2017 hebben de wegbeheerders een nieuwe wegmarkering uitgevonden, de “*fietsgeleiding op kruispunten*”. Evenals de fietssuggestiestrook (pagina 27) staat ze niet in de wegcode, en **heeft ze geen enkele wettelijke waarde**.

Deze wegmarkering bestaat uit één lijntje met elke 30 cm twee witte vierkantjes van 15 cm met 15 cm tussenruimte. Aan de kant waar je kunt oversteken staat een fietslogo op de rijbaan. Als je in beide richtingen kunt oversteken, staat aan beide kanten het fietslogo op de rijbaan.



Volgens de uitvinders weten heel wat fietsers niet dat ze voorrang moeten verlenen aan het verkeer op de rijbaan alvorens zich op een fietsoversteekplaats te begeven (pagina 48). Door de wettelijke oversteekplaatsen voor fietsers (pagina 47) te vervangen door deze wegmarkering, wordt dat duidelijk gemaakt, denken ze.

De benaming “*fietsgeleiding op kruispunten*” is dan wel zeer eigenaardig gekozen, want een **wettige oversteekplaats voor fietsers** (pagina 47) mag volgens artikel 18.4 van de wegbeheerdercode niet aangebracht worden op een kruispunt (pagina 48). Daar komt nog bij, als een wettige oversteekplaats voor fietsers vervangen wordt door deze wegmarkering, dan is het artikel 40ter van de wegcode (pagina’s 48 en 65) niet meer geldig. Naderende voertuigen op de rijbaan hoeven geen rekening te houden met deze oversteekplaats. Artikel 24.4° van de wegcode (pagina 66) is evenmin geldig. Voertuigen mogen op deze oversteekplaats stilstaan en parkeren. Er kan zelfs geen verkeersbord A25 (pagina 83) of F50 (pagina 88) geplaatst worden, want dat mag alleen bij een wettige oversteekplaats voor fietsers. **De oversteekplaats wordt dus minder zichtbaar en onveiliger voor fietsers!**

Volgens artikel 18.4 van de wegbeheerdercode is een wettige fietsoversteekplaats soms **verplicht** (pagina 47). **Maar zelfs in het nieuwe [Vademecum Fietsvoorzieningen](#) (van juli 2022) wordt de wettige fietsoversteekplaats dan onwettig vervangen door deze nieuwigheid!**

Maar de uitvinders gaan nog verder! Deze wegmarkering wordt ook gebruikt om de **fietspadmarkering** (pagina 10) te vervangen waar die een voorrangsweg dwarst **op een kruispunt** (pagina’s 42 tot 45). En dat is helemaal iets anders!

Als op een kruispunt de fietspadmarkering dwars over een voorrangsweg vervangen wordt door deze wegmarkering, krijgen we wettelijk dezelfde toestand als op pagina 44: fietsers rijden dan even goed **op de rijbaan** zoals op de rechtse figuur, want deze wegmarkering heeft geen enkele wettige betekenis. Maar door deze wegmarkering wordt wel een “verbinding” gemaakt over de rijbaan tussen twee fietspaden. Zoals op pagina 45 verklaard, **kan** dit de rechtsonzekerheid van fietsers verhelpen. Maar het blijft een onzekere maatregel, die een wettige oplossing vraagt. Deze wegmarkering is uitgevonden om de voorrang te verduidelijken en aan die bedoeling wordt niet voldaan. **Deze wegmarkering maakt niet duidelijk dat afslaan bestuurders voorrang moeten verlenen aan overstekende fietsers op het kruispunt.**

Alles over deze nieuwe wegmarkering vind je in het dienstorder MOW/AWV/2017/06 van het Agentschap Wegen en Verkeer, op het internet:

<https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/MOW-AWV-2017-06.pdf>

Deze wegmarkering is er gekomen op vraag van de wegbeheerders, als gevolg van hun foute redenering met artikel 12.4bis (pagina’s 43-44), waardoor geen fietspadmarkering meer wordt aangebracht dwars over voorrangswegen. En dat in samenwerking met Fietsberaad Vlaanderen en ... de Fietsersbond ... Maar ik kan er mij persoonlijk helemaal niet in vinden!

Lichtpuntjes.

Sommige fietsers brengen zichzelf in gevaar door bij duisternis zonder licht te rijden. Het is bovendien een overtreding van de wegcode, die in artikel 30.3.1° bepaalt hoe en wanneer rijwielen moeten verlicht worden. (Reflectoren komen in het volgende hoofdstuk aan de beurt.)

Artikel 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: ...

30.3. Andere voertuigen, weggebruikers en dieren hierna vermeld:

1° bereden rijwielen:

- *vooraan, een wit of geel licht;*
- *achteraan, een rood licht.*

Dit artikel spreekt van **bereden** rijwielen, niet van rijdende. Als je op een stilstaand rijwiel blijft zitten, is dat nog steeds “bereden” (pagina 5). Maar toch moet dat niet verlicht worden volgens het artikel 31.1.2 van de wegcode, dat een uitzondering voorziet voor rijwielen:

Artikel 31. Gebruik van de lichten bij het stilstaan en 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 gesignaleerd worden: ...

31.1.2. Voertuigen, weggebruikers en dieren, vermeld in artikel 30.3., met uitzondering van de rijwielen: ...

Het artikel 30.3.1° geldt voor **rijwielen**. De wegcode herhaalt dit meer bepaald voor **fietsers**:

82.1.1.

1° Fietsers moeten 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, vooraan en achteraan een niet verblindend vast licht of knipperlicht voeren.

Vooraan moet het licht wit of geel zijn, achteraan rood.

Het rode achterlicht moet 's nachts, bij helder weer, zichtbaar zijn van op een afstand van 100 meter minimum.

Let op! Dit artikel spreekt over **fietsers**, niet over **fietsen** die verlichting moeten voeren. Dat betekent dat de lichten niet noodzakelijk op de fiets zelf moeten bevestigd worden, maar dat het ook mag op kledij, bagage, rugzak, arm, hoofd, fietshelm, ... Aangezien de lichten niet op de fiets zelf moeten vastgemaakt worden, kunnen en moeten ze ook niet noodzakelijk helemaal vooraan of helemaal achteraan staan.

Aangezien de gebruikers van voortbewegingstoestellen meestal gelijkgesteld worden met fietsers (pagina 13), gelden voor deze weggebruikers dezelfde verlichtingsvoorschriften als voor **fietsers**, dus dit artikel 82.1.1.1°.

De lichten hoeven niet constant te branden, het mogen knipperlichten zijn. Alles heeft natuurlijk voor- en nadelen. Een knipperlicht valt misschien wat meer op, maar een helder constant licht irriteert minder en is beter te volgen. Verder zal een wit of geel knipperlicht vooraan weinig licht uitstralen op de rijbaan, zodat je in het donker niet zult kunnen zien waar je rijdt.

Eigenaardig genoeg wordt niet bepaald op welke afstand het wit of geel licht vooraan zichtbaar moet zijn. Het mag alleen niet verblindend zijn, iets waartegen tegenwoordig wel eens gezondigd wordt door allerlei “koplampen” te gebruiken die eigenlijk niet voor fietsen bedoeld zijn, of door het licht vooraan te veel omhoog te richten.

Opgelet! Omdat een speed pedelec in de wegcode gecatalogeerd is bij de bromfietsen (pagina 5), moet de verlichting van een speed pedelec eigenlijk voldoen aan het “technisch reglement

van de bromfietsen en motorfietsen” (pagina 57). De voorwaarden waaraan die verlichting moet voldoen zijn veel strenger. Ze moet altijd op het voertuig gemonteerd staan en ze moet bovendien permanent werken volgens artikel 30bis van de wegcode:

Buiten de omstandigheden bedoeld in artikel 30, moeten het dimlicht en het rode achterlicht van de tweewielige bromfietsen en van de motorfietsen bestendig gebruikt worden. Het grootlicht mag dan niet gebruikt worden.

De wegcode bepaalt de verlichting ook specifiek voor **rijwielen** met drie of vier wielen:

82.1.2.

1° Berijders van een drie- of vierwieler moeten 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, vooraan en achteraan een niet-verblindend vast licht of knipperlicht voeren. Vooraan moet het licht wit of geel zijn, achteraan rood.

Dit is dus eigenlijk hetzelfde als voor fietsers. Dit artikel spreekt over de **berijders**. **Eigenaardig genoeg wordt hier helemaal niet gesproken over de afstand waarop de verlichting moet zichtbaar zijn, noch vooraan noch achteraan.**

Mag je je rijwiel langs alle kanten verlichten als een kerstboom? Niet volgens artikel 29 van de wegcode:

Artikel 29. Gebruik van de lichten: algemene regel

Het is verboden andere lichten te gebruiken dan die welke in dit reglement of in de technische reglementen van de auto's of van de bromfietsen en motorfietsen voorgeschreven of voorzien zijn.

Maar toch mag je wel nog andere bijkomende verlichting gebruiken **aan de zijkanten** van je rijwiel volgens artikel 82.1.5 van de wegcode:

82.1.5. Rijwielen mogen bijkomend voorzien zijn van gele of oranje laterale signalisatiemiddelen.

Naast de witte of gele voorlichten en de rode achterlichten van artikel 30.3.1° (pagina 52) van “dit reglement” – waarmee de wegcode bedoeld wordt – mag je dus nog andere “signalisatiemiddelen” voorzien op **de zijkanten** van je rijwiel. Die bijkomende signalisatiemiddelen moeten wel geel of oranje van kleur zijn. Zowel verlichting als reflectoren kunnen beschouwd worden als signalisatiemiddelen. Dat opent de mogelijkheid om bijvoorbeeld richtingsaanwijzers te plaatsen op fietsen.

De verlichting moet onderhouden worden en ze moet altijd kunnen werken. De politie mag dat bijvoorbeeld altijd controleren, zelfs overdag of als er geen mist is.

82.1.4.

1° De lichten en reflectoren moeten altijd duidelijk zichtbaar zijn en goed uitkomen, goed onderhouden zijn en goed werken.

Het licht moet vooraan wit of geel zijn, achteraan rood. Sommigen doen dat soms andersom, met verlichtingen op batterijen. Ook met een kapot “glas” kan een achterlicht een wit licht uitstralen, hoewel dat tegenwoordig steeds minder voorvalt met de rode LED-achterlichten.

2° In geen geval mogen er vooraan rode lichten of rode reflectoren en achteraan witte of gele lichten of witte reflectoren gevoerd worden.

Zorg ervoor dat je fiets altijd goed verlicht is het donker. Reserverlichtjes op batterijen kunnen je verder helpen bij een defect.

Het is niet verplicht, maar uiteraard veel veiliger om ook een niet bewegende fiets te verlichten. Met een batterijverlichting is dat geen probleem, maar ook voor dynamoverlichting bestaan fietslichten zonder batterijen, die nog lang blijven branden nadat je gestopt bent.

Draag kledij van lichte kleur, een reflecterend hesje of ander reflecterend materiaal, om nog beter op te vallen bij duisternis. Geef aan automobilisten nooit de gelegenheid om te kunnen zeggen: “Ik had je niet gezien.” Als ze dat toch zeggen, zorg er dan voor dat je altijd kunt antwoorden: “Dat komt doordat je **niet gekeken** hebt!”

't Is van moetens!

Je kunt allerlei fantasietjes op je fiets monteren, maar een aantal dingen moeten er verplicht op staan. De verplichtingen van een geluidstoestel, remmen en reflectoren op sommige voortbewegingstoestellen vind je op pagina's 75 en 76.

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.

Hier bestaat geen enkele uitzondering op. Ook op koersfietsen moet een bel staan als je er mee gaat fietsen in het gewone verkeer!

Een speed pedelec is een bromfiets (pagina 5), maar ook voor bromfietsen met twee wielen volstaat een bel.

82.3. Remmen

82.3.1. De fietsen moeten voorzien zijn van twee voldoende doelmatige remmen, de ene op het voorwiel werkend en de andere op het achterwiel.

De fietsen die uitgerust zijn met wielen met een diameter van ten hoogste 500 mm mogen evenwel voorzien zijn van slechts één enkele doelmatige rem.

Fietsen moeten dus twee goede remmen hebben, op elk wiel één. Alleen bij fietsen waarbij de doormeter van de twee wielen (meervoud) 0,5 meter of minder is, volstaat één rem.

Aangezien een speed pedelec een bromfiets is (pagina 5), moeten eigenlijk ook de remmen ervan voldoen aan het “*technisch reglement van de bromfietsen en motorfietsen*” (pagina 57).

Bij drie- en vierwielers wordt het aantal remmen niet bepaald, als ze maar doelmatig zijn:

82.3.2. De drie- en vierwielers moeten voorzien zijn van een voldoende doelmatige reminrichting.

Maar ... zijn die niet gelijkgesteld met fietsen als ze niet breder zijn dan 1 meter (pagina 4)?

82.1. Lichten en reflectoren

Van verlichting weten we al dat ze niet verplicht is op een rijwiel, tenminste als je niet rijdt bij duisternis of bij mist. Het is anders gesteld met reflectoren. Die zijn wel degelijk altijd verplicht, en het is nog niet eender wat. Bovendien spreekt de wegcode hier van **fietsen**, **driewielers**, **vierwielers**, **rijwielen**, ... en **niet** van **fietsers**, **berijders**, ... De reflectoren moeten dus op de voertuigen zelf bevestigd worden.

Buiten de verplichte reflectoren vooraan, achteraan en op de zijkanten die hierna beschreven worden, mogen **rijwielen** op de zijkanten nog wat extra hebben volgens artikel 82.1.5 van de wegcode:

82.1.5. Rijwielen mogen bijkomend voorzien zijn van gele of oranje laterale signalisatiemiddelen.

Die zijdelingse “signalisatiemiddelen” moeten wel geel of oranje van kleur zijn. Zowel verlichting als reflectoren kunnen beschouwd worden als signalisatiemiddelen.

Reflectoren en zijdelingse signalisatie voor voortbewegingstoestellen worden besproken in het hoofdstuk “Beweeg je voort” (pagina 75).

Voor een speed pedelec, als bromfiets (pagina 5), geldt eigenlijk het “*technisch reglement van de bromfietsen en motorfietsen*” (pagina 57).

Voor **fietsen** gelden deze regels:

82.1.1.

2° De fietsen moeten altijd vooraan een witte reflector en achteraan een rode reflector voeren.

Het lichtgevend gedeelte van de rode reflector moet afzonderlijk zijn van dit van het rode licht.

De witte reflector mag tegelijkertijd het “glas” van het licht vooraan zijn. Bij de rode reflector achteraan mag dat niet.

3° De pedalen van fietsen moeten altijd voorzien zijn van gele of oranje reflectoren.

Let op: nergens staat dat er twee reflectoren per pedaal moeten zijn, zoals dikwijls beweerd wordt. Vergelijk dat maar met wat nu volgt voor de reflectie in de wielen. Daar staat “*op elk wiel tenminste twee reflectoren*”. Hierboven **staat niet** “*op elke pedaal twee reflectoren*”.

4° De fietsen moeten altijd een zijdelingse signalisatie voeren bestaande uit :

- ofwel een witte retro-reflecterende strook in de vorm van een doorlopende cirkel langs elke kant van de band van het voor- en achterwiel.*
- ofwel, op elk wiel ten minste twee gele of oranje reflectoren met dubbel front, vast bevestigd aan de spaken en symmetrisch aangebracht.*
- ofwel de combinatie van de twee voornoemde types.*

Drie- en vierwielers krijgen een verschillende en niet eenvoudige regeling. Op gebied van reflectoren zijn drie- en vierwielers, die niet breder zijn dan 1 meter, dus **niet gelijkgesteld** met fietsen (pagina 4). Velomobielen krijgen nog aparte regels voorgeschoteld.

82.1.2.

2° De driewielers met één voorwiel moeten altijd vooraan een witte reflector en achteraan twee rode reflectoren voeren.

3° De driewielers met twee voorwielen moeten altijd vooraan twee witte reflectoren en achteraan één rode reflector voeren.

4° De vierwielers moeten altijd vooraan twee witte reflectoren en achteraan twee rode reflectoren voeren.

Drie- en vierwielers moeten blijkbaar **niet** voorzien zijn van een retro-reflecterende strook in de banden, noch van reflectoren in de wielen, want dat wordt niet vermeld in de wegcode.

5° De pedalen van de drie- en vierwielers moeten altijd voorzien zijn van gele of oranje reflectoren.

Maar voor de velomobielen, driewielers met de wielen en de pedalen verborgen in het koetswerk, is er nog een 6° aan toegevoegd:

6° De velomobielen moeten altijd voorzien zijn van een gele of oranje reflecterende strook op de zijkanten.

Als telkens meer dan één reflector verplicht is, zoals bij drie- of vierwielers, dan komt er nog wat meet- en paswerk bij:

82.1.4.

4° Wanneer het rijwiel vooraan twee witte reflectoren of achteraan twee rode reflectoren moet voeren, moeten de twee reflectoren dezelfde kleur, dezelfde vorm en dezelfde afmetingen hebben.

Ze moeten symmetrisch ten opzichte van de lengteas van het rijwiel en in hetzelfde vlak, loodrecht op deze as aangebracht zijn.

De buitenrand van het lichtgevend 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 rijwiel bevinden.

Voor **alle lichten en reflectoren** geldt:

82.1.4.

1° De lichten en reflectoren moeten altijd duidelijk zichtbaar zijn en goed uitkomen, goed onderhouden zijn en goed werken.

2° In geen geval mogen er vooraan rode lichten of rode reflectoren en achteraan witte of gele lichten of witte reflectoren gevoerd worden.

En voor reflectoren komt daar nog bij:

3° De reflectoren mogen geen driehoekige vorm hebben. Zij moeten vast zijn aangebracht in een vlak, loodrecht op de lengteas van het rijwiel.

De verplichte reflectoren moeten loodrecht staan op de lengteas van het rijwiel. Daarop moet bijvoorbeeld gelet worden bij de reflectoren op de pedalen van ligfietsen. Bij andere fietsen staan de pedalen horizontaal tijdens het trappen, bij een ligfiets staan die vertikaal. De reflec-

toren op de pedalen van een ligfiets moeten bijgevolg anders gericht zijn dan bij andere fietsen.

Om volledig te zijn: bij bepaalde fietsen nochtans, en als je niet fietst in het donker of bij mist, zijn reflectoren niet verplicht.

82.1.1. ...

5° Behalve wanneer ermee gereden wordt 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, zijn de reflectoren vooraan en achteraan, de reflectoren op de pedalen en de zijdelingse signalisatie niet verplicht voor:

a) de fietsen die uitgerust zijn met wielen met een diameter van ten hoogste 500 mm banden niet inbegrepen.

b) de fietsen die uitgerust zijn met een koersstuur alsook met banden met een doorsnede van ten hoogste 25 mm, en die, daarenboven, geen bagagedrager achteraan hebben.

c) de alle-terreinen-fietsen, uitgerust met banden met een minimumsectie van 38 mm voor de wielen met een diameter van 650 mm en van 32 mm voor de wielen met een diameter van 700 mm, met minimum 2 versnellingsraderen bediend vanaf het stuur en die daarenboven geen spatborden en geen bagagedrager achteraan hebben.

De fietsen, bedoeld onder b) en c) moeten evenwel vooraan een witte reflector en achteraan een rode reflector voeren wanneer ze met ten minste één spatbord uitgerust zijn.

Blijkbaar volstaat het om op je fiets een koersstuur te monteren, er smalle bandjes op te leggen, en de spatborden en de bagagedrager te verwijderen, om geen enkele reflector meer te moeten aanbrengen. Je moet wel een eigenaardige hersenkronkel bezitten, om daarna het verband te begrijpen dat de wegcode legt tussen één spatbord monteren en dan wel reflectoren voor- en achteraan verplichten.

Aanhangwagens voor rijwielen (pagina 57) moeten eveneens voorzien zijn van reflectoren:

82.1.3. De door rijwielen getrokken aanhangwagens moeten altijd achteraan twee rode reflectoren voeren.

Let op! Fietskarren worden soms verkocht met slechts één rode reflector achteraan! Er bestaan trouwens fietskarren met slechts één wiel, en ook aanhangfietsjes hebben slechts één wiel. **Moeten die dan ook achteraan twee rode reflectoren voeren?**

Eigenaardig genoeg wordt voor aanhangwagens niet bepaald, welke vorm en afmetingen hun reflectoren moeten hebben, en hoe ze moeten geplaatst en bevestigd worden, zoals bij de rijwielen met meer dan twee wielen, in het artikel 82.1.4.3° van de wegcode (pagina 55). **Een vergetelheid in de wegcode?**

Tenslotte moeten aanhangwagens soms een bijkomend achterlicht hebben. Het artikel 82.1.3 vervolgt:

Zij moeten bovendien een rood licht voeren zodra hun omvang het voor het rijwiel gevoerd rood licht onzichtbaar maakt.

Zoals we reeds zagen bij de verlichting van fietsen, mag je meerdere voor- en achterlichten hebben, maar één is voldoende. De lichten moeten ook niet helemaal vooraan of achteraan staan. Als het achterlicht van de fietser zichtbaar is boven de fietskar, dan volstaat dat. Hogere fietskarren kunnen het achterlicht van de fietser verbergen. Dan moet er een achterlicht op de fietskar zelf geplaatst worden, en dan mag een eventueel achterlicht van de fiets uitgeschakeld worden. Bij sommige fietskarren kan daarom aan hun koppeling een schakelsysteem bevestigd worden. De elektriciteit die normaal naar het achterlicht van de fiets gaat, wordt daarbij afgekoppeld en naar het achterlicht van de fietskar gestuurd. Je kunt natuurlijk eenvoudig, en goedkoper, gewoon een rood batterijlichtje achteraan de fietskar bevestigen. Zorg dan wel voor goede batterijen en vergeet het niet op te zetten als het niet automatisch werkt!

Ik heb mijn wagen vol geladen.

Steeds meer worden fietskarren en bakfietsen gebruikt om te winkelen en om kinderen te vervoeren. Ook met aanhangfietsjes kunnen kinderen meerijden achter een fiets. Een fietskar of een aanhangfiets is een “aanhangwagen”, in de wegcode gedefinieerd als volgt:

2.24. "Aanhangwagen": *elk voertuig dat bestemd is om door een ander te worden voortbewogen.*

Het gewicht, of wetenschappelijker uitgedrukt de massa van een aanhangwagen, is **voor een fiets** aan een beperking onderworpen: maximum 80 kg.

82.5. *De massa van een door een fiets getrokken aanhangwagen mag niet meer bedragen dan 80 kg, lading en passagiers inbegrepen.*

Voor die totale massa moet je ook de massa van de fietskar meetellen! Het gaat dus over fietskar + passagiers + lading! Je mag een zwaardere fietskar trekken dan 80 kg, maar dan moet ze voorzien zijn van een speciaal remsysteem:

Een aanhangwagen met een massa van meer dan 80 kg mag evenwel gebruikt worden wanneer hij beschikt over een remsysteem dat automatisch in werking treedt wanneer de fietser remt.

Over de toegelaten massa, te trekken door drie- of vierwielaars die breder zijn dan 1 meter, wordt niet gesproken. Het is evenmin duidelijk of een aanhangwagen van meer dan 80 kg een remsysteem moet hebben als die getrokken wordt door een dergelijke drie- of vierwielaar.

Welke lading mag je vervoeren met een fiets of een fietskar? Dat wordt grotendeels bepaald door de maximum toegelaten afmetingen van fiets of rijwiel en aanhangwagen. Daarover spreekt de wegcode in twee artikels, eerst in artikel 46:

46.1. *De breedte van een beladen voertuig, gemeten met al de uitstekende delen inbegrepen, mag de volgende maxima niet te boven gaan:*

4° fiets, tweewielige bromfiets of hun aanhangwagen: 1,00 m;

46.2.2. *De lading van fietsen, bromfietsen, motorfietsen, drie- en vierwielaars met of zonder motor en hun aanhangwagens mag van achteren niet meer dan 0,50 meter uitsteken buiten het voertuig of de aanhangwagen.*

De lengte van aanhangwagens, getrokken door rijwielen zonder motor, mag, lading inbegrepen, niet meer bedragen dan 2,50 meter.

Dan nog eens in artikel 82, eerst voor fietsen, met een uitzondering voor sommige pilootprojecten tot een breedte van 1,20 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 1,00 meter.*

Echter, de aanhangwagens gebruikt in het kader van pilootprojecten voor het goederenvervoer mogen, onder de door de bevoegde overheden bepaalde voorwaarden, een breedte hebben van maximum 1,20 meter.

Bij drie- of vierwielaars is de maximum breedte van de aanhangwagen afhankelijk van de breedte van de trekker:

82.4.3. *De breedte, met inbegrip van al de uitstekende delen, van een aanhangwagen getrokken door een drie- of vierwielaar mag niet meer bedragen dan de breedte van het trekkend voertuig.*

Merk op dat bovenstaande artikels niet spreken over de lengte of het gewicht van een aanhangwagen achter een bromfiets, dus ook achter een speed pedelec (pagina 5). Die moeten in overeenstemming zijn met het “*technisch reglement van de bromfietsen en motorfietsen*”. Dat geldt trouwens ook voor de vorige hoofdstukken over verlichting, remmen en reflectoren. Als dat je interesseert, dan kun je dat reglement op het internet vinden:

<https://www.wegcode.be/nl/regelgeving/1974101007~kgzr2j7nub>

De hoogte van een lading is eveneens begrensd, en wel tot 2,50 m voor alle rijwielen. Het zal

wel al moeilijk genoeg zijn om dan op een fiets je evenwicht te bewaren.

46.3 (Vlaams Gewest). *De hoogte van een beladen voertuig mag niet meer dan 4 meter bedragen.*

...

Die van een rijwiel zonder motor mag, lading inbegrepen, niet meer dan 2,50 meter bedragen.

Mag een bromfiets of een gemotoriseerd rijwiel dan tot 4 m hoog geladen worden?

Het is verboden om meer dan één aanhangwagen te trekken met rijwielen.

44.4. ...

Een rijwiel of een gemotoriseerd rijwiel mag slechts één aanhangwagen trekken.

Fietsers mogen bijna altijd met twee naast elkaar rijden (artikel 43.2, pagina 20), maar met een fietskar of een aanhangfiets is dat altijd verboden, ook op fietspaden:

43.2 ...

Fietsers moeten achter elkaar rijden wanneer een aanhangwagen aan een fiets gekoppeld is.

Met gelijk welke fiets, dus ook met een bakfiets, mag je zoveel passagiers vervoeren als er zitplaatsen voorzien zijn. In een aanhangwagen mag je maximum twee passagiers vervoeren in beveiligde zitplaatsen, en alleen als die getrokken wordt door een rijwiel op spierkracht, of met een hulpmotor die trapondersteuning geeft tot maximum 25 km/u.

44.4. *Een fiets, een gemotoriseerd rijwiel, een bromfiets, een motorfiets, een drie- of vierwieler met of zonder motor mogen niet meer personen vervoeren dan het getal waarvoor de zitplaats of zitplaatsen ingericht zijn.*

Alleen in aan rijwielen of gemotoriseerde rijwielen gekoppelde aanhangwagens mogen passagiers worden vervoerd.

Een aanhangwagen mag slechts twee passagiers vervoeren en moet uitgerust zijn met beveiligde zitplaatsen met een afdoende bescherming van handen, voeten en rug.

Passagiers mag je dus niet vervoeren in aanhangwagens die bestemd zijn voor het vervoer van goederen, **maar hoe moet die bescherming en beveiliging bij een aanhangfiets?**

Er zijn bijkomende beperkingen om **kinderen** als passagier te vervoeren met een bromfiets, of met een fiets, ander rijwiel of gemotoriseerd rijwiel eventueel met aanhangwagen. Die staan ingewikkeld opgesomd in [artikel 35](#) van de wegcode, maar komen hierop neer:

- Met een bromfiets (nooit in een aanhangwagen, artikel 44.4 hiervoor):
Jonger dan 3 jaar mogen kinderen niet vervoerd worden.
Vanaf 3 jaar tot minder dan 8 jaar mogen kinderen vervoerd worden in een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem.
- Met een fiets, een ander rijwiel of een gemotoriseerd rijwiel met maximum 8 zitplaatsen (bestuurder niet meegerekend):
Er mogen maximum 2 kinderen jonger dan 3 jaar vervoerd worden in een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem, en een derde kind van minstens 3 jaar maar kleiner dan 1,35 meter met een veiligheidsgordel.
Voor **kortstondig incidenteel** vervoer mogen meer kinderen jonger dan 3 jaar vervoerd worden in een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem en kinderen van minstens 3 jaar maar kleiner dan 1,35 meter met een veiligheidsgordel. Ouders mogen eigen hun kinderen van minstens 3 jaar maar kleiner dan 1,35 meter dan zelfs vervoeren zonder veiligheidsgordel.

Vanaf een leeftijd van 8 jaar (bij bromfiets) of een lengte van 1,35 meter (bij fiets of ander rijwiel) zijn er blijkbaar geen beperkingen meer op het vervoer van kinderen.

Volgens de FOD Mobiliteit moeten kinderen de voeten op voetsteunen plaatsen om te vervoeren op een fiets, zie:

https://mobilit.belgium.be/nl/wegverkeer/wetgeving_en_reglementering/faq_elektrische_fietsen

Maar in de wegcode is daarvan eigenaardig genoeg geen sprake (pagina 63).

Fietsers baas!

Enkele uitzonderingen niet te na gesproken, zijn fietsers heer en meester op fietspaden en hebben ze heel wat voorrechten op andere delen van de openbare weg. Maar er zijn nog voordelen aan fietsers toegekend, bijvoorbeeld in een “fietszone”. Wat is dat voor iets?

2.61. "Fietszone": één of meer openbare wegen waar specifieke gedragsregels gelden voor wat betreft de fietsers. Het begin is aangeduid met het verkeersbord F111 en het einde met het verkeersbord F113.

Een fietszone wordt dus aangeduid met de volgende verkeersborden:

	<p>F111. Begin van de fietszone. <i>De vermelding "Fietszone" op het verkeersbord is facultatief.</i></p>
	<p>F113. Einde van een fietszone. <i>De vermelding "Fietszone" op het verkeersbord is facultatief.</i></p>

De specifieke gedragsregels die er gelden staan in het artikel 22novies van de wegcode:

Artikel 22novies. Verkeer in fietszones

In fietszones mogen de fietsers de ganse breedte van de rijbaan gebruiken voor zover deze slechts opengesteld is in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen. Motorvoertuigen hebben toegang tot fietszones. Zij mogen de fietsers evenwel niet inhalen. De snelheid mag in een fietszone nooit hoger liggen dan 30 kilometer per uur.

Worden voor de toepassing van dit artikel met fietsers gelijkgesteld: de bestuurders van rijwielen of speed pedelecs.

Een fietszone is dus vooral bedoeld voor speed pedelecs en alle rijwielen en gelijkgestelden. Binnen hun toegewezen rijbaanbreedte moeten die niet helemaal rechts rijden in een fietszone en mogen ze iedereen inhalen en met meer dan twee naast elkaar rijden als dat mogelijk is. Motorvoertuigen zijn toegelaten op voorwaarde dat ze altijd achter de “trappers” blijven. Niemand mag er sneller rijden dan 30 km/u.



De oude fietszone-borden mogen blijven **tot 1 januari 2030**, de oude borden F111 en F113 met fietsstraat mogen blijven **tot 1 januari 2035** om respectievelijk het begin en het einde van een fietszone aan te duiden.

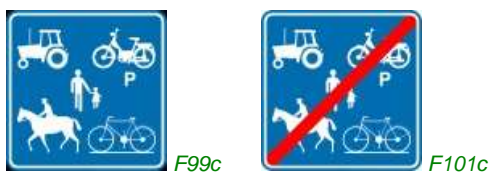
Fietsers hebben nog voordelen op de wegen voor gemengd gebruik van *landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters* en *bestuurders van speed pedelecs*:

Artikel 22octies. Verkeer op wegen voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs

22octies.1. *Buiten de categorieën van weggebruikers waarvan het symbool is weergegeven op de verkeersborden die bij de toegang geplaatst zijn, mogen deze wegen slechts gevolgd worden door volgende categorieën van weggebruikers:*

- a) *voertuigen van en naar de aanliggende percelen;*
- b) *niet-gemotoriseerde drie- en vierwielers;*
- c) *gespannen op voorwaarde dat het symbool van een landbouwvoertuig is afgebeeld op de verkeersborden;*
- d) *voertuigen voor onderhoud, afvalophaling, toezicht, hulpverlening en prioritaire voertuigen.*

Het begin van de wegen voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs, wordt aangeduid met het verkeersbord F99c en het einde met het verkeersbord F101c.



22octies.2. *Voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs mogen de ganse breedte van de genoemde wegen gebruiken. Zij mogen het verkeer niet nodeloos belemmeren.*

De verkeersborden F99c en F101c mogen aangepast worden met de symbolen van meer of minder weggebruikers die toegelaten zijn op deze weg of op dat deel van de openbare weg.

Fietsers mogen op deze wegen ook de ganse breedte gebruiken. Het zijn geen rijbanen volgens artikel 2.1 (pagina 7) want deze wegen zijn **voorbehouden** voor bepaalde categorieën van weggebruikers. De regels voor rijbanen tellen niet meer. Je mag er links of rechts fietsen en met meer dan twee naast elkaar, zolang je het verkeer niet nodeloos belemmert, maar ook:

De gebruikers van deze wegen mogen elkaar niet in gevaar brengen en niet hinderen. Het gemotoriseerd verkeer, en in het bijzonder de landbouwvoertuigen, moeten dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van voetgangers, fietsers, bestuurders van niet gemotoriseerde drie- en vierwielers, ruiters en gespannen.

Fietsers delen hier de weg met andere weggebruikers met gelijke rechten, maar vooral gemotoriseerde voertuigen en speed pedelecs moeten zich houden aan een snelheidsbeperking:

22octies.3. *De snelheid is beperkt tot 30 km per uur.*

Verder is er nog wat de wegcode noemt, een “weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs”. Die is bepaald als volgt:

2.34. "Weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs": *een openbare weg of een deel van de openbare weg waarvan het begin aangeduid is met het verkeersbord F99a of F99b en het einde met het verkeersbord F101a of F101b.*



De verkeersborden F99a, F101a, F99b en F101b mogen aangepast worden met de symbolen van meer of minder weggebruikers die toegelaten zijn op deze weg of op dat deel van de openbare weg.

Buiten de afgebeelde weggebruikers zijn op deze wegen nog enkele andere voertuigen toegelaten:

Artikel 22quinquies. Verkeer op wegen voorbehouden voor voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs

22quinquies.1. *Op deze wegen is alleen het verkeer toegestaan van de categorieën van weggebruikers waarvan het symbool afgebeeld is op de verkeersborden die bij de toegang geplaatst zijn.*

Deze wegen mogen evenwel ook gevolgd worden door:

- *de prioritaire voertuigen als bedoeld in artikel 37, wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt;*
- *op basis van een vergunning afgegeven door de beheerder van deze wegen of zijn gemachtigde, onder de door hem vastgestelde voorwaarden:*
 - *de voertuigen voor toezicht, controle en onderhoud van deze wegen;*
 - *de voertuigen van de aanwonenden en van hun leveranciers;*
 - *de voertuigen voor het wegruimen van vuilnis.*

Let op! Andere rijwielen dan fietsen en gelijkgestelde voertuigen, zoals bijvoorbeeld niet-gemotoriseerde drie- en vierwielers breder dan 1 meter, zijn op deze wegen **niet toegelaten**, tenzij die van aanwonenden of leveranciers zijn, of voor toezicht, controle, onderhoud, ... **Een vergetelheid van de wetgever?**

De gedragsregels zijn op deze wegen ongeveer dezelfde als op de wegen voor gemengd gebruik van landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en speed pedelecs, behalve dat op deze wegen het spelen is toegestaan:

22quinquies.2. *De gebruikers van deze wegen mogen elkaar niet in gevaar brengen en niet hinderen. Zij moeten dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van kinderen en ze mogen het verkeer niet nodeloos belemmeren.*

Het spelen is toegestaan.

22quinquies.3. *Wanneer verkeersborden F99b en F101b aangebracht zijn, moeten de gebruikers het deel van de weg volgen dat hun aangewezen is. Zij mogen evenwel het andere deel van de weg volgen op voorwaarde dat ze de doorgang vrij laten voor de gebruikers die er zich op regelmatige wijze op bevinden.*

Deze wegen zijn evenmin rijbanen. Ook hier mogen fietsers de ganse breedte van de weg gebruiken. Bij de verkeersborden F99b en F101b mag je evenwel niet op het voetgangersgedeelte rijden als daar mensen op wandelen. Op deze wegen is zelfs spelen uitdrukkelijk toegestaan. Dat was niet het geval op de wegen voor gemengd gebruik van landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en speed pedelecs. Ook hier geldt een snelheidsbeperking:

22quinquies.4. *De snelheid is beperkt tot 30 km per uur.*

Deze snelheidsbeperking, en ook deze van vorig artikel 22octies.3 van de wegcode (pagina 60), wordt nogal aangevochten door wielertoeristen en andere snelle fietsers, maar de wet geldt voor iedereen.

Opgestoken wijsvingertjes.

Fietsers krijgen dikwijls heel wat voordelen toegemeten, maar niet alles mag. Sommige zaken zijn verplicht, andere zijn dan weer verboden. Vier dingen die bijvoorbeeld niet mogen:

43.1. Het is de fietsers en bromfietsers verboden te rijden:

- 1° zonder het stuur vast te houden;
- 2° zonder de voeten op de pedalen of op de voetsteunen te hebben;
- 3° door zich te laten voorttrekken;
- 4° terwijl zij een dier aan het leizeel houden.



Is dat alles dan niet verboden aan bestuurders van rijwielen met drie of vier wielen die breder zijn dan 1 meter?

Het is nog lang niet alles. Je mag niet fietsen op een autosnelweg:

21.1. De toegang tot de autosnelwegen is verboden:

- aan de voetgangers, aan de bestuurders van rijwielen, van bromfietsen en van dieren;



Het begin en het einde van een autosnelweg wordt aangeduid met de verkeersborden F5 en F7:

	<p>F5. Begin 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 gesignaleerde reisweg over een autosnelweg gaat.</p>
	<p>F7. Einde van een autosnelweg. Dit verkeersbord wordt rechts geplaatst en mag links herhaald worden.</p>

Je mag evenmin fietsen op een autoweg:

22.1. Alleen de motorvoertuigen en hun aanhangwagens, met uitzondering van de bromfietsen, de landbouwvoertuigen en de slepen van kermisvoertuigen, alsook de vierwielaars zonder passagiersruimte, worden tot het verkeer op autowegen toegelaten.

Het begin en het einde van een autoweg wordt aangeduid met de verkeersborden F9 en F11:

	<p>F9. Autoweg. De bijzondere verkeersregelen op de autowegen gelden vanaf de plaats waar het verkeersbord is aangebracht. 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 gesignaleerde reisweg over een autoweg gaat.</p>
	<p>F11. Einde van een autoweg. Dit verkeersbord wordt rechts geplaatst en mag links herhaald worden.</p>

Uiteraard is het verboden om te fietsen op spoorwegen, behalve als die spoorweg verzonken ligt in de rijbaan. Dan mag dat wel.

20.1. Elk verkeer op buiten de rijbaan aangelegde sporen is verboden.

De meeste fietsers zullen dat evenwel als zeer onaangenaam ervaren, omdat ze het gevaar lopen om met een wiel in een spoor geklemd te raken. Maar ook dan blijft artikel 12.1 (pagina 35) geldig als een spoorvoertuig aankomt:

12.1. Elke weggebruiker moet voorrang verlenen aan de spoorvoertuigen, daartoe moet hij zich zo snel mogelijk van de sporen verwijderen.

Al rijdend telefoneren, berichtjes lezen of intikken, het internet raadplegen, ... Dat mag allemaal niet, behalve als je toestel in een houder zit die ervoor dient, en deze houder vastge maakt is aan je rijwiel. Zou het dan veilig zijn?

8.4. Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder geen mobiel elektronisch apparaat met een scherm gebruiken, vasthouden noch manipuleren, tenzij het in een daartoe bestemde houder aan het voertuig bevestigd is.

Let er op wat een **stilstaand** of **geparkeerd voertuig** is volgens de wegcode (pagina 15)! Voor een rood verkeerslicht of voor een gesloten overweg sta je niet stil!

Op of in tandems, billenkarren, bakfietsen, ... mogen even veel personen zitten als er zitplaatsen zijn. Het aantal zitplaatsen moet altijd voorzien zijn op het aantal vervoerde personen.

44.4. Een fiets, een gemotoriseerd rijwiel, een bromfiets, een motorfiets, een drie- of vierwieler met of zonder motor mogen niet meer personen vervoeren dan het getal waarvoor de zitplaats of zitplaatsen ingericht zijn.

Je mag niet schuin op de fiets of op de bromfiets zitten, laten zitten of doen zitten (**maar bestuurders en passagiers van drie- of vierwielers, breder dan 1 meter en zonder motor, mogen dat blijkbaar wel?**):

44.5. Het is de bestuurders van fietsen, bromfietsen, motorfietsen, driewielers met motor en vierwielers met motor 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.

Voor een bromfiets is de wegcode nog iets strenger, **want eigenaardig genoeg spreekt de wegcode niet over voetsteunen voor de passagiers van rijwielen:**

De passagiers van bromfietsen, motorfietsen, driewielers met motor en vierwielers met motor moeten de voeten op de voetsteunen hebben.

De breedte van rijwielen is beperkt:

82.4.1. De maximum breedte van een fiets is vastgesteld op 0,75 meter en deze van een drie- of vierwieler op 2,50 meter.

Een lading mag een fiets verbreden tot 1 m (pagina 57), maar mag nooit voor de fiets uitsteken:

46.2.1. In geen geval mag de lading van voren buiten het vooreinde van het voertuig, of indien het een bespannen voertuig is, buiten de kop van het gespan uitsteken;

Er zijn nog meer verplichtingen voor fietsers, zoals het aankondigen van een manoeuvre:

Artikel 13. Aankondiging van een manoeuvre

Alvorens een manoeuvre 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 en indien mogelijk, door een teken met de arm. Deze aanduiding moet ophouden zodra de zijdelingse verplaatsing of de wijziging van richting uitgevoerd is.

Als je fiets geen richtingsaanwijzers heeft, wat meestal het geval zal zijn, moet je dus een teken met de arm geven als je links of rechts wil afslaan. Maar er staat duidelijk bij “**indien mogelijk**”. Fietsen is immers een evenwichtsoefening, en het artikel 8.3 van de wegcode legt nog een andere **verplichting** op:

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.

Door een slecht of glad wegdek, door transpiren, of door nog een andere oorzaak is het best mogelijk dat je niet meer stabiel bent met slechts één hand aan het stuur. Of als je moet remmen, doe je dat best met de twee remmen tegelijk. Daar heb je je **twee handen** voor nodig. Er bestaan zeker nog andere situaties waarbij het niet veilig fietsen is met slechts één hand aan het stuur. In al deze gevallen en als je je eigen veiligheid in het gedrang zou brengen, moet je **geen teken geven met de arm** vooraleer een zijdelingse verplaatsing uit te voeren. Het spreekt vanzelf dat je dan extra voorzichtig moet zijn en dat je rekening moet houden met al de andere weggebruikers, want die worden niet gewaarschuwd van wat je gaat doen. Denk aan je eigen veiligheid en aan de veiligheid van anderen!

Spreek met twee woorden!

Als alle weggebruikers wat meer respect zouden hebben voor elkaar en voor de wegcode, en wat beleefder zouden zijn tegen elkaar, dan zou het wegverkeer veel aangenamer worden en er zouden heel wat minder ongevallen gebeuren. Het artikel 7.1 zegt trouwens:

7.1. Elke weggebruiker moet de bepalingen in dit reglement naleven.

Onverminderd de naleving van de bepalingen in dit reglement mag de bestuurder kwetsbaardere verkeersdeelnemers niet in gevaar brengen, met name wanneer het gaat om fietsers en voetgangers, inzonderheid wanneer het kinderen, bejaarden of personen met een handicap betreft.

Dat betekent dat je fietsers, voetgangers, kinderen, ... niet in gevaar mag brengen, ook niet als ze de wegcode overtreden. Dat wordt bevestigd in het vervolg van dit artikel:

Hieruit volgt dat, onverminderd de artikelen 40.2 en 40ter, tweede lid, elke bestuurder dubbel voorzichtig moet zijn bij aanwezigheid van dergelijke kwetsbaardere weggebruikers, of wanneer hun aanwezigheid op de openbare weg kan voorzien worden, in het bijzonder op een openbare weg zoals gedefinieerd in artikel 2.38.

Artikel 40.2 vind je op pagina 73. Artikel 40ter volgt hierna en artikel 2.38 is de definitie van een straat:

2.38. "Straat": een openbare weg in een bebouwde kom die geheel of gedeeltelijk omgeven is met bebouwing en met toegangen tot activiteiten langs de weg en die gekenmerkt is door het gedeeld gebruik van de ruimte door verschillende soorten weggebruikers. De wegen die gelegen zijn in een zone 30, ofwel in een woonerf of erf, zijn straten.

Het artikel 40ter van de wegcode spreekt nogmaals over het gedrag tegenover fietsers:

Artikel 40ter. Gedrag tegenover de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen

De bestuurder van een auto of van een motorfiets mag een fietser of bestuurder van een tweewielige bromfiets die zich op de openbare weg bevindt onder de in dit reglement voorziene voorwaarden niet in gevaar brengen.

Hij moet dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van fietsende kinderen en bejaarden.

Sommige automobilisten verwachten dat zelfs kleine kinderen zich in het verkeer zouden gedragen als volwassenen en dat ze de wegcode volledig zouden kennen, begrijpen en toepassen!

Artikel 40ter gaat nog verder over de afstand die bestuurders van motorvoertuigen moeten houden van fietsers. Er wordt veel te weinig aandacht besteed aan de veilige rijruimte die fietsers nodig hebben wegens hun “vetergang” bij het rijden.

Hij moet een zijdelingse afstand van ten minste één meter laten tussen zijn voertuig en de fietser of bestuurder van een tweewielige bromfiets.

Buiten de bebouwde kom bedraagt de zijdelingse afstand ten minste 1,5 meter.

Sommigen beweren dat die afstand enkel geldt bij het inhalen, en niet bij het kruisen. **Maar dat onderscheid staat niet in de wegcode!** Integendeel, in de wegcode staat zowel bij het kruisen (artikel 15.2, pagina 21) als bij het inhalen (artikel 16.5, pagina 23) vermeld dat je voldoende ruimte moet laten tussen de bestuurder die je kruist of inhaalt.

Er staat jammer genoeg niet bij wat er moet gebeuren **wanneer die minimum afstand niet kan nageleefd worden** omdat de weg te smal is bijvoorbeeld. Bij voetgangers is dat wel het geval (artikelen 40.6 en 40.7, pagina 74).

Wanneer die minimum afstand niet kan nageleefd worden, mogen we dan aannemen dat inhalen **verboden** is en dat kruisen enkel toegelaten is bij **stapvoetse snelheid** van beide bestuurders? Zo zou het in de wegcode moeten staan, **maar het kan nog beter.**

Het onderscheid tussen binnen of buiten de bebouwde kom kan vervangen worden door **onderscheid tussen snelheidsregimes**. Zo zou je minstens een meter zijdelingse afstand moeten bewaren tot een fietser bij een snelheid tot 30 km/u, en zou die zijdelingse afstand moeten

vergroten tot minstens 1,5 meter tot een snelheid van 50 km/u. Sneller dan 50 km/u zou je een fietser **niet mogen passeren**, dus noch inhalen noch tegemoet rijden. Als bovendien de minimumafstand van 1 meter niet kan nageleefd worden, dan moet je stoppen als je de fietser tegemoet rijdt, of achter de fietser blijven als je in dezelfde richting rijdt. Of je mag de fietser dan enkel inhalen met het kleinste snelheidsverschil, en pas nadat de fietser een teken gegeven heeft dat hij daarvoor toestemming heeft gegeven. **Dat zou pas logisch zijn.**

Dit artikel 40ter kwam op pagina 48 al ter sprake. Bij het naderen van een fietsoversteekplaats moeten motorvoertuigen hun snelheid matigen en desnoods stoppen, maar motorvoertuigen mogen niet stoppen **op** een fietsoversteekplaats:

Hij mag een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen niet oprijden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat hij waarschijnlijk op die oversteekplaats zou moeten stoppen.

Ook bij het stilstaan en parkeren (pagina 15) moet aan fietsers gedacht worden:

Artikel 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 :

- 2° op de fietspaden en op minder dan 5 meter van de plaats waar de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen verplicht zijn het fietspad te verlaten om op de rijbaan te rijden of de rijbaan te verlaten om op het fietspad te rijden;*
- 4° op de oversteekplaatsen voor voetgangers, op de oversteekplaatsen voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen en op de rijbaan op minder dan 5 meter voor deze oversteekplaatsen;*

Evenals bij het in- en uitstappen, of bij het lossen en laden:

Artikel 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 in het bijzonder voetgangers en bestuurders van tweewielers.

Het is veiliger om niet te dicht langsheen een rij geparkeerde auto's te fietsen, maar er zeker ongeveer een meter van verwijderd te blijven. Je kunt dan beter reageren tegen plots opengaande portieren!

De sterke, eenzame fietser.

Als je met 15 tot 150 fietsers op tocht trekt, gelden aparte regels. Als je met meer dan 150 bent, dan moet je splitsen in kleinere groepen. Als dat niet mogelijk is, dan vraag je best politiebegeleiding. Let op: minder dan 15 fietsers vormen **geen groep** volgens de wegcode en moeten de gewone verkeersregels volgen!

Artikel 43bis. Fietsers in groep

43bis1. Dit artikel is slechts van toepassing op groepen van 15 tot 150 fietsers. De groepen van meer dan 50 deelnemers moeten worden vergezeld door ten minste twee wegkapiteins. De groepen van 15 tot 50 deelnemers mogen worden vergezeld door ten minste twee wegkapiteins.

Het volgende geldt voor groepen van 15 tot 50 fietsers:

Tot 50 deelnemers zijn wegkapiteins niet verplicht, maar het mag wel. Als er wegkapiteins zijn moeten het er minstens twee zijn. Die wegkapiteins moeten dan dezelfde voorschriften volgen zoals bij groepen van 51 tot 150 deelnemers (zie verder):

43bis2.3. Indien deze groep vergezeld wordt door wegkapiteins, zijn de bepalingen van artikel 43bis3.3.1° en 2° van toepassing.

Ook het volgende geldt tot maximum 50 fietsers:

43bis2.1. De wielertoeristen die in een groep van ten minste 15 tot ten hoogste 50 deelnemers rijden, zijn niet verplicht de fietspaden te volgen en zij mogen bestendig met twee naast elkaar op de rijbaan rijden op voorwaarde dat zij gegroepeerd blijven.

Als je met maximum 50 fietsers **bij elkaar blijft**, dan mag je **altijd met twee naast elkaar fietsen op de rijbaan**, zelfs als er fietspaden liggen, nochtans:

43bis4. De fietsers die met twee naast elkaar rijden mogen slechts van de rechter rijstrook van de rijbaan gebruik maken; indien de rijbaan niet in rijstroken verdeeld is mogen zij niet meer dan een breedte gelijk aan die van een rijstrook en in geen geval meer dan de helft van de rijbaan in beslag nemen.

Als je niet met twee naast elkaar kunt rijden op de helft van de breedte van de rijbaan, dan moet je achter elkaar rijden.

43bis2.2. Zij mogen voorafgegaan en gevolgd worden, op een afstand van ongeveer 30 meter, door een begeleidende auto; indien er slechts één begeleidende auto is, moet deze de groep volgen.

Begeleidende auto's zijn niet verplicht, maar het mag wel. Als er begeleidende auto's zijn, dan moeten die aan bepaalde regels voldoen (zie verder). Bij maximum 50 fietsers mag je eventueel slechts één begeleidende auto hebben. Die moet dan **achter** de groep rijden.

Het volgende geldt voor groepen van 51 tot 150 fietsers:

43bis.3.1. De fietsers die in een groep van ten minste 51 tot ten hoogste 150 deelnemers rijden, zijn niet verplicht de fietspaden te volgen en zij mogen bestendig met twee naast elkaar op de rijbaan rijden op voorwaarde dat zij gegroepeerd blijven.

Hetzelfde dus als bij de kleinere groep van 15 tot 50 fietsers. Ook voor hen geldt:

43bis4. De fietsers die met twee naast elkaar rijden mogen slechts van de rechter rijstrook van de rijbaan gebruik maken; indien de rijbaan niet in rijstroken verdeeld is mogen zij niet meer dan een breedte gelijk aan die van een rijstrook en in geen geval meer dan de helft van de rijbaan in beslag nemen.

Twee begeleidende auto's zijn verplicht, één voor en één achter de groep:

43bis.3.2. Zij moeten voorafgegaan en gevolgd worden, op een afstand van ongeveer 30 meter, door een begeleidende auto.

Die auto's moeten aan bepaalde regels voldoen (zie verder).

Minstens twee wegkapiteins zijn verplicht bij deze grotere groep, volgens het artikel 43bis1 van de wegcode (pagina 67). Hun taak, minimum leeftijd en kentekens worden omschreven:

43bis3.3.

1° De wegkapiteins waken over het goed verloop van de tocht. Deze wegkapiteins moeten ten minste 21 jaar oud zijn en zij moeten om de linkerarm een band dragen met, horizontaal, de nationale kleuren en, in zwarte letters op de gele strook, het woord "wegkapitein".

2° Op de kruispunten waar het verkeer niet geregeld wordt door verkeerslichten, mag ten minste één van de wegkapiteins het verkeer in de dwarswegen stilleggen op de wijze bepaald in artikel 41.3.2., terwijl de groep met inbegrip van de twee begeleidende voertuigen oversteekt.

Hoe moet dat wegverkeer dan stilgelegd worden?



41.3.2. Om het verkeer stil te leggen, moeten die militairen, signaalgevers, wegkapiteins, groepsleiders, werfopzichters, begeleiders en verkeerscoördinatoren gebruik maken van een schijf waarop het verkeersbord C3 afgebeeld is en waarvan de karakteristieken bepaald worden door de Minister van Verkeerswezen.

Dat is het zogenaamde “stokje met een spiegelei”.

De begeleidende auto's moeten voldoen aan de volgende regels:

43bis5. Op het dak van de begeleidende auto's moet een blauw bord aangebracht zijn met de afbeelding van het verkeersbord A51 en eronder het symbool in 't wit van een fiets.

Dit bord moet op een zodanige wijze aangebracht zijn op het voertuig dat de groep voorafgaat, dat het voor de tegenliggers goed zichtbaar is en, op het achteropkomend voertuig, dat het goed zichtbaar is voor het achteropkomend verkeer.



Uiteraard wordt van de andere weggebruikers verwacht dat ze zich ook aan de regels houden:

41.3.1. De weggebruikers moeten de aanwijzingen opvolgen die gegeven worden:

2° om de veiligheid te verzekeren:

b) van de groepen fietsers en groepen motorfietsers, door wegkapiteins;

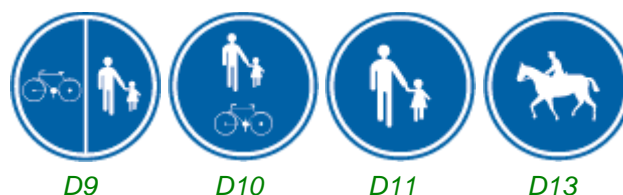
Met tram 11.

Als je geregeld fietst, ben je eveneens geregeld voetganger. Immers, zo gauw je van de fiets afstapt ben je geen fietser meer maar een voetganger en is je fiets geen voertuig meer maar een gewoon voorwerp. Het is bijgevolg nuttig om te weten hoe je als voetganger je moet gedragen in het verkeer en waar je moet gaan, en hoe je als fietser met je voertuig of “voorwerp” je moet gedragen tegenover voetgangers. Want vergeet nooit, dat je als rijdende fietser *bestuurder* bent van een *voertuig*!

Het artikel 42.1 van de wegcode bepaalt in volgorde waar voetgangers eerst moeten gaan:

42.1. De voetgangers gebruiken in volgorde van aanwezigheid de volgende toegankelijke en begaanbare delen van de openbare weg:

- 1° het trottoir of het deel van de openbare weg gesignaleerd door het verkeersbord D9, D10 of D11;
- 2° het deel van de openbare weg gesignaleerd door het verkeersbord D13;
- 3° de verhoogde berm;
- 4° de gelijkgrondse berm;
- 5° de parkeerstrook;
- 6° de zijdelingse strook;
- 7° het fietspad;
- 8° de rijbaan.



Wanneer de voetgangers de rijbaan volgen, houden ze zich zo dicht mogelijk bij de rand van de rijbaan.

Ze gaan links ten opzichte van de door hen gevolgde richting wanneer ze de rijbaan of de zijdelingse stroken volgen, of rechts wanneer veiligheidsredenen het rechtvaardigen.

Wanneer voetgangers het fietspad volgen, verlenen zij doorgang aan de andere weggebruikers die zich hierop bevinden.

Voetgangers zijn dus **verplicht** het trottoir (voetpad) te volgen als er een is, of het voor hen aangeduide deel van de openbare weg met een verkeersbord. Al de andere delen van de openbare weg komen slechts in volgorde in aanmerking als er geen voetpad of geen aangeduid deel is.

Bij het verkeersbord D9 moet een duidelijke scheiding zijn tussen het gedeelte voor voetgangers en voor fietsers (pagina 86). **In de werkelijkheid is dat niet altijd het geval! Wat is dan het gedeelte voor voetgangers en wat is dan het fietspad?**

Bij het verkeersbord D10 hebben voetgangers en fietsers gelijke rechten en moeten ze elkaar respecteren. Verkeersbord D11 duidt een **verplichte weg** aan voor voetgangers.

Verkeersbord D13 duidt een verplichte weg aan voor ruiters, maar mag blijkbaar ook door voetgangers gebruikt worden.

Op de rijbaan moet je links gaan zoodat je het verkeer ziet aankomen, behalve als dat niet veilig is. Let wel op:

- Dat links gaan geldt enkel **op de rijbaan**. Sommigen denken verkeerdelijk dat voetgangers dat overal en altijd moeten doen.
- Je moet de rijbaan vrijhouden voor het aankomend verkeer. Reken er niet op dat je opgemerkt wordt omdat je links gaat.

Met je rijwiel aan de hand ben je een voetganger en volg je dezelfde regels als voetgangers. Volgens artikel 42.2.1 van de wegcode volg je enkel de rijbaan als je anderen hindert:

42.2.1. De personen die een rijwiel, een gemotoriseerd rijwiel, een voortbewegingstoestel of een tweewielige bromfiets aan de hand leiden of die voorwerpen vervoeren die veel plaats innemen, moeten de rijbaan volgen zo zij in aanzienlijke mate de andere voetgangers hinderen.

De verkeerslichten voor voetgangers hebben een heel andere betekenis dan de driekleurige verkeerslichten voor de andere weggebruikers (pagina 29). Normaal gesproken maken voetgangers immers geen gebruik van de rijbaan:

63.1. Voetgangerslichten.

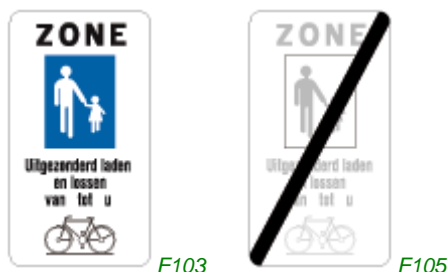
1. Voetgangerslichten zijn tweekleurig.
2. De lichten van deze tekens hebben de volgende betekenis :
 - 1° rood licht betekent dat het verboden is zich op de rijbaan te begeven.
 - 2° groen licht betekent dat het toegelaten is zich op de rijbaan te begeven. Als aanwijzing kan het einde van deze toelating 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.
5. Als het voetgangerssilhouet omringd is door pijltjes, betekent dit dat gelijktijdig groen of rood geldt voor de dwarsrichting. Deze lichten gelden enkel voor voetgangers.

Dit laatste is het “vierkant groen”, dat gelijktijdig kan gelden voor fietsers (pagina 31). Bestuurders met “vierkant groen” moeten overstekende voetgangers laten voorgaan, volgens artikel 40.4.1 (pagina 50).

Er bestaan ook **gecombineerde voetgangers-fietserslichten**, die zowel voor fietsers als voor voetgangers gelden. Die lichten kunnen tweekleurig zijn (artikel 63.2, pagina 32) of driekleurig (artikel 61.1.8°, pagina 31). De **andere betekenis** van die driekleurige lichten (pagina 29) **voor voetgangers** staat beschreven in artikel 42.4.3 van de wegcode (pagina 72).

Buiten het trottoir (pagina 19) zijn er nog plaatsen die speciaal voor voetgangers bedoeld zijn, zoals een “voetgangerszone”, een “woonerf” of een “erf”, een “speelstraat” en een “schoolstraat”.

Een “voetgangerszone” wordt als volgt bepaald in de wegcode:



2.35. "Voetgangerszone": een of meer openbare wegen waarvan de toegang aangeduid is met het verkeersbord F103 en de uitgang met het verkeersbord F105.

Fietsers zijn daar soms toegelaten, maar niet altijd. **Alleen als het fietssymbool op de verkeersborden staat**, hebben fietsers en gelijkgestelde bestuurders toegang tot een voetgangerszone, **anders niet!**

Artikel 22sexies. Verkeer in de voetgangerszones

22sexies1. Tot voetgangerszones hebben alleen voetgangers toegang.

Evenwel:

- 2° tot die zones hebben toegang, indien verkeersborden het voorschrijven en volgens de beperkingen die daarop vermeld staan:
 - c) de fietsers.

Nog andere bestuurders hebben toegang, maar in een voetgangerszone moet altijd voorrang verleend worden aan voetgangers. Alle bestuurders die daar worden toegelaten, ook fietsers, moeten zich aanpassen aan de voetgangers.

22sexies2. In die zones mogen de voetgangers de volledige breedte van de openbare weg volgen.

De bestuurders die er mogen in rijden, moeten stapvoets rijden; ze moeten de doorgang vrij laten voor de voetgangers en zo nodig stoppen. Ze mogen de voetgangers niet in gevaar brengen en niet hinderen.

In die zones moeten de fietsers van hun fiets afstappen wanneer de dichtheid van het voetgangersverkeer hun doorgang bemoeilijkt.

Een “woonerf” of een “erf” worden als volgt bepaald:

2.32. "Woonerf" en "erf": één of meer speciaal ingerichte openbare wegen waarvan de toegangen zijn aangeduid met verkeersborden F12a, en de uitgangen met verkeersborden F12b.

In het "woonerf" overweegt de woonfunctie.

Het "erf" is een zone waarvan de kenmerken overeenstemmen met die van het woonerf, maar waar de activiteiten verruimd kunnen zijn tot ambacht, handel, toerisme, onderwijs en recreatie.



F12a



F12b

Alle verkeer is er toegelaten, maar onder strikte beperkingen, zoals beschreven in het artikel 22bis van de wegcode. Voor fietsers is het volgende belangrijk:

Artikel 22bis. Verkeer in woonerven en in de erven

Binnen de woonerven en de erven:

- 1° mogen de voetgangers de ganse breedte van de openbare weg gebruiken: spelen zijn er eveneens toegelaten;
- 2° mogen de bestuurders de voetgangers niet in gevaar brengen en ze niet hinderen; zo nodig moeten zij stoppen. Zij moeten bovendien dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van kinderen. De voetgangers mogen het verkeer niet nodeloos belemmeren;
- 3° is de snelheid beperkt tot 20 km per uur;

Die maximum snelheid geldt uiteraard ook voor fietsers.

Een "speelstraat" is in de wegcode als volgt omschreven:



speelstraat

2.36. "Speelstraat": een openbare weg waar tijdelijk en tijdens bepaalde uren aan de toegangen een hek geplaatst is met het verkeersbord C3 voorzien van een onderbord met daarop de vermelding "speelstraat".

Daar moeten alle bestuurders – dus ook fietsers – zich aanpassen aan de spelende voetgangers, meestal kinderen:

22septies2. De bestuurders die in de speelstraten rijden, moeten dit stapvoets doen; ze moeten de doorgang vrij laten voor de voetgangers die spelen, hen voorrang verlenen en er zo nodig voor stoppen. Fietsers moeten zonnodig afstappen. De bestuurders mogen de voetgangers die spelen niet in gevaar brengen en niet hinderen. Ze moeten bovendien dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van kinderen.

Een "schoolstraat" is als volgt omschreven:



schoolstraat

2.68. "Schoolstraat": een openbare weg in de nabijheid van een onderwijsinstelling waar tijdelijk en tijdens bepaalde uren aan de toegangen motorvoertuigen geweerd worden door een verkeersbord C3 voorzien van een onderbord met daarop de vermelding "schoolstraat", tenzij het onderbord in een uitzondering voorziet voor bepaalde motorvoertuigen.

Het artikel 22undecies bepaalt verder:

In de schoolstraten is de openbare weg voorbehouden voor voetgangers, rijwielen en speedpedelecs.

Alleen prioritaire voertuigen als bedoeld in artikel 37, wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt, alsook voertuigen in het bezit van een vergunning afgegeven door de wegbeheerder, hebben toegang tot de schoolstraat.

Bestuurders die in de schoolstraat rijden, doen dit stapvoets; ze laten de doorgang vrij voor de voetgangers en fietsers, verlenen hen voorrang en stoppen er zo nodig voor. De bestuurders brengen de voetgangers en fietsers niet in gevaar en hinderen hen niet.

Prioritaire voertuigen en voertuigen met een vergunning mogen dus traag en voorzichtig in een schoolstraat rijden en moeten voorrang verlenen aan voetgangers en fietsers. Aangezien fietsers ook bestuurders zijn, mogen ze evenmin elkaar hinderen of in gevaar brengen.

Verder zijn er nog verschillende verkeersborden en verkeersregels van toepassing op voetgangers. Bij een verkeersbord D11 zijn voetgangers verplicht de weg te volgen die door dit gebodsbord is aangeduid:



Bij het verkeersbord C19 daarentegen, mogen voetgangers niet meer verder!



Voetgangers mogen de rijbaan zo maar niet oversteken hoe en waar ze dat willen:

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 20 meter afstand een oversteekplaats voor voetgangers is, moeten de voetgangers deze oversteekplaats volgen.

De voetgangers mogen het verkeer niet nodeloos belemmeren op een trottoir dat de rijbaan oversteekt, zoals gedefinieerd in artikel 2.40.

Oversteekplaatsen voor voetgangers kwamen reeds ter sprake op pagina 49, en artikel 2.40 van de wegcode is de bepaling van een trottoir (pagina 19). Verder moeten voetgangers rekening houden met bevoegde personen en verkeerslichten, hetzij speciale tweekleurige voetgangerslichten (met het rode symbool van een stilstaande, en het groene symbool van een wandelende voetganger) hetzij de andere verkeerslichten als er geen voetgangerslichten zijn:

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.*

Op de pagina 50 zagen we dat aan overstekende voetgangers op een zebrapad altijd voorrang moet verleend worden. Op andere plaatsen hebben voetgangers minder rechten:

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.*

Een tip voor voetgangers: **kijk** toch altijd eerst in de **twee** richtingen alvorens over te steken. Het wordt zo aan kinderen geleerd. Soms kijken voetgangers in een eenrichtingsstraat alleen in de richting van waaruit de auto's kunnen komen, of vertrouwen op hun gehoor om de straat over te steken. In het eerste geval hebben ze de fietsers uit de andere richting niet gezien, in het tweede geval hebben ze een aankomende fietser meestal niet gehoord. De gevolgen laten zich raden. Het zijn waarschijnlijk dezelfde mensen die vinden dat elektrisch aangedreven voertuigen meer lawaai moeten maken. Alsof er nu al niet genoeg overtoellig lawaai is!

En nogmaals (pagina 50): opgelet voor de tram, zelfs op een zebrapad!

42.4.6. *Behalve indien het hun toegestaan is door verkeerslichten, mogen de voetgangers zich niet op een oversteekplaats voor voetgangers begeven waarover een tramspoor of een eigen trambedding loopt, wanneer een tram nadert.*

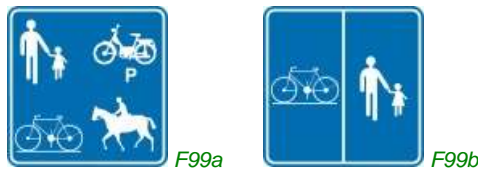
In de wegcode staan ook nog aparte regelingen voor groepen wandelaars, stoeten en processies. Daar gaan we niet verder op in, maar wel op de regels hoe bestuurders zich moeten gedragen tegenover voetgangers. Die regels gelden immers eveneens voor fietsers. Sommige van die regels hebben we al behandeld (pagina's 14, 49 en 50), maar er zijn er nog:

40.1. De bestuurder mag de voetgangers niet in gevaar brengen die:

- zich bevinden op een trottoir, een deel van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers door het verkeersbord D9 of D10, een berm of een vluchtheuvel;



- zich bevinden op een openbare weg gesignaleerd door de verkeersborden F99a of F99b of ingericht als speelstraat;



- zich bevinden in een zone afgebakend door de verkeersborden F12a en F12b of F103 en F105;



- op de rijbaan gaan onder de in dit reglement voorziene voorwaarden.

Dat zijn meestal wegen waarop je ook als fietser mag rijden, zoals we gezien hebben. Je moet daar dus opletten en je mag de voetgangers niet in gevaar brengen.

Aan sommige voetgangers moet zelfs speciaal aandacht besteed worden:

40.2. De bestuurder moet dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van kinderen, bejaarden of personen met een handicap, inzonderheid blinden met een witte of een gele stok en de personen met een handicap die een voertuig besturen dat zichzelf voortbeweegt of dat uitgerust is met een elektrische motor waarmee niet sneller dan stapvoets kan gereden worden. Hij moet vertragen en zo nodig stoppen.

Eveneens opletten als mensen uitstappen op haltes van het openbaar vervoer, **zelfs als je op het fietspad rijdt**. Je moet stoppen en wachten tot iedereen is uitgestapt:

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, het deel van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers door het verkeersbord D9, of de berm te bereiken. Daartoe moet hij stoppen om het in- en uitstappen mogelijk te maken en hij mag slechts opnieuw vertrekken met matige snelheid.



Maar als er geen plaats voorbehouden is voor voetgangers, en die uitgestapte voetgangers dus op het fietspad blijven wandelen, dan moeten ze weer doorgang verlenen aan de andere gebruikers van het fietspad volgens het artikel 42.1 van de wegcode (pagina 14).

Je moet voetgangers altijd de tijd geven om de rijbaan over te steken, als ze het oversteken begonnen zijn bij een verkeerslicht of door het bevel van een bevoegd persoon, ook als er geen zebrapad is:

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.*

Als er wel een zebrapad is, en je moet stoppen voor een verkeerslicht of door het bevel van een bevoegd persoon, dan moet je dat doen vóór dat zebrapad:

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.

Let ook op als bussen met schoolvervoer stoppen en al hun richtingsaanwijzers doen werken:

39bis1. *De voertuigen voor schoolvervoer worden gesignaleerd door het volgende bord. Dit bord heeft een zijde van ten minste 0,40 m; de achtergrond ervan moet van retro-reflecterende producten voorzien zijn. Dit bord moet goed zichtbaar op het linkergedeelte vooraan en achteraan op het voertuig aangebracht zijn; het moet verwijderd of afgedekt worden wanneer het voertuig niet gebruikt wordt voor schoolvervoer.*



39bis2. *De bestuurders moeten dubbel voorzichtig zijn bij het naderen van een voertuig, gesignaleerd zoals bepaald in 1 hierboven. Zij moeten bovendien hun snelheid aanzienlijk matigen en zo nodig stoppen wanneer de bestuurder van het aldus gesignaleerde voertuig al de richtingsaanwijzers doet werken en hiermee beduidt dat de kinderen gaan in- of uitstappen.*

Opletten bij hindernissen waar voetgangers omheen moeten gaan en op de rijbaan wandelen:

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 nageleefd worden en loopt een voetganger ter hoogte van de hindernis, dan mag de bestuurder die hindernis niet sneller dan stapvoets voorbijrijden.*

Zoals bij fietsers moet er steeds voldoende ruimte blijven tussen een rijdend voertuig en een voetganger. Maar anders dan bij fietsers (pagina 65) wordt bij voetgangers bepaald wat je moet doen als dat niet mogelijk is: dan moet je stapvoets rijden of stoppen:

40.7. *De bestuurder moet een zijdelingse afstand van ten minste één meter laten tussen zijn voertuig en de voetganger wanneer laatstgenoemde zich op de rijbaan bevindt onder de in dit reglement voorziene voorwaarden.*

Buiten de bebouwde kom bedraagt de zijdelingse afstand ten minste 1,5 meter.

Indien deze minimumafstand niet nageleefd kan worden, mag de bestuurder slechts stapvoets rijden en zo nodig moet hij stoppen.

Als je links of rechts een rijbaan inslaat als bestuurder, dan moet je altijd voorrang verlenen aan overstekende voetgangers op die rijbaan volgens artikel 19.5 van de wegcode (pagina 19), **ook als er geen zebrapad is!** En dat geldt ook als je een rotonde verlaat, want ook dan voer je een richtingsverandering uit. Dat is zelfs geldig als je een rotonde oprijdt, als voetgangers de rotonde door het middeneiland mogen of kunnen oversteken, want volgens artikel 19.2.1° van de wegcode is ook dat een richtingsverandering:

19.2. *De bestuurder die naar rechts afslaat moet :*

1° ...

Het oprijden van een rotonde wordt beschouwd als een richtingsverandering waarbij de richtingsaanwijzers niet moeten gebruikt worden.

Het verlaten van een rotonde is een richtingsverandering waarbij de richtingsaanwijzers wel gebruikt moeten worden.

Beweeg je voort

Op pagina 13 staat dat je met een voortbewegingstoestel meestal dezelfde regels moet volgen als een fietser. Maar als je met een **niet-gemotoriseerd** voortbewegingstoestel niet sneller rijdt dan stapvoets, dan moet je dezelfde regels volgen als een voetganger.

Artikel 7bis. *Gebruikers van een voortbewegingstoestel*

De gebruikers van niet-gemotoriseerde voortbewegingstoestellen waarmee niet sneller dan stapvoets wordt gereden, worden gelijkgesteld met voetgangers.

Evenwel, personen met verminderde mobiliteit moeten met hun persoonlijk **gemotoriseerd** voortbewegingstoestel ook altijd dezelfde regels volgen als een voetganger **als** ze niet sneller dan stapvoets rijden.

Artikel 7bis. ...

...

Echter, de personen met een verminderde mobiliteit die gemotoriseerde voortbewegingstoestellen gebruiken die uitsluitend voor hen zijn bestemd en waarmee niet sneller dan stapvoets wordt gereden, worden gelijkgesteld met voetgangers.

Om een **gemotoriseerd** voortbewegingstoestel te besturen moet je minstens 16 jaar oud zijn, maar hierop bestaan wel enkele uitzonderingen.

8.2. *Onverminderd de bij het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs voorgescreven leeftijden voor de afgifte van de rijbewijzen is de vereiste minimumleeftijd vastgesteld op:*

...

7° 16 jaar voor de bestuurders van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, behalve:

- a)** in woonerven en erven;
- b)** op voorbehouden wegen bedoeld in artikelen 22quinquies en 22octies;
- c)** in voetgangerszones, overeenkomstig artikel 22sexies, 1., tweede lid, 2°;
- d)** in speelstraten;
- e)** voor de personen met een verminderde mobiliteit die gemotoriseerde voortbewegingstoestellen gebruiken die uitsluitend voor hen zijn bestemd.

Wat een woonerf of een erf is vind je op pagina 71. De wegen van artikel 22quinquies staan op pagina 61, en de wegen van artikel 22octies op pagina 60. Je vindt de voetgangerszones op pagina 70 en de speelstraten op pagina 71.

Je mag niemand meenemen op een voortbewegingstoestel, behalve als het daar speciaal voor ingericht is.

44.2. *Het is verboden personen te vervoeren op voortbewegingstoestellen, behalve op voortbewegingstoestellen gebouwd voor het vervoer van personen en op voorwaarde dat er niet meer passagiers worden vervoerd dan het getal waarvoor de zitplaats of zitplaatsen ingericht zijn.*

Betekent dit dat je zelfs geen kind mag meenemen op een gewone, niet-gemotoriseerde step, of dat een kind geen ander kind mag vervoeren op een dergelijke speelgoed step?

Gemotoriseerde voortbewegingstoestellen met een stuur moeten voorzien zijn van een witte reflectoren vooraan, een rode achteraan en van een geluidstoestel. Alle gemotoriseerde voortbewegingstoestellen moeten bovendien een zijdelingse reflectie hebben en doelmatige remmen.

82bis.1. Reflectoren

1° *Gemotoriseerde voortbewegingstoestellen met een stuur voeren altijd vooraan een witte reflector en achteraan een rode reflector.*

2° *Gemotoriseerde voortbewegingstoestellen voeren altijd een zijdelingse signalisatie bestaande uit:*

- ofwel een witte reflecterende strook langs elke kant van de voetsteunen;
- ofwel een witte reflecterende strook in de vorm van een doorlopende cirkel aan elke kant van de band van het voor- en achterwiel;

- ofwel de combinatie van de twee voornoemde types.

82bis.2. Geluidstoestel

De gemotoriseerde voortbewegingstoestellen met een stuur zijn uitgerust met een geluidstoestel dat kan worden gehoord op een afstand van 20 meter.

82bis.3. Remmen

Gemotoriseerde voortbewegingstoestellen moeten uitgerust zijn met voldoende doelmatige remmen.

De breedte van alle voortbewegingstoestellen is beperkt tot 1 meter, wat breder is dan de maximum breedte van fietsen (pagina 63).

82bis.4 Afmetingen

De maximale breedte van een voortbewegingstoestel is 1 meter.

De **verlichting** van voortbewegingstoestellen volgt dezelfde reglementering als de verlichting van rijwielen (pagina 52).

Hou er wel rekening mee, dat bijvoorbeeld bij een step het achterlicht zeer laag bij de grond staat. Daardoor kan het minder opvallen of minder goed zichtbaar zijn tussen andere voertuigen. Het is aan te bevelen om in dat geval een (bijkomend) achterlicht te dragen op je rug, op een rugzak, achteraan op je helm, ... Denk aan je eigen veiligheid.

Beweeg je niet meer voort.

Als je een bestemming bereikt hebt, wil je je fiets ergens achterlaten. Met een fietsenstalling is dat geen probleem. Maar wat als er geen fietsenstalling is, of als je met een ander vervoermiddel rijdt?

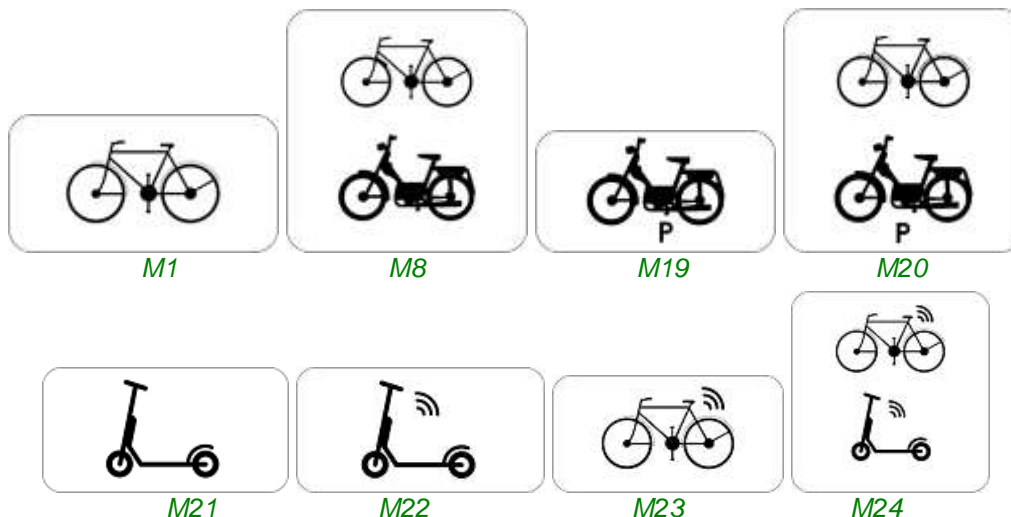
Want aangezien rijwielen, tweewielige bromfietsen en voortbewegingstoestellen geen voertuigen zijn als ze niet bereden worden (pagina's 4, 5 en 14), is een dergelijk niet bereden vervoermiddel geen "geparkeerd voertuig" volgens artikel 2.23 van de wegcode (pagina 15).

De wegcode voorziet nochtans wel in het gebruik van verkeerstekens voor het "parkeren" van rijwielen, tweewielige bromfietsen en voortbewegingstoestellen. De wegcode spreekt dan evenwel niet altijd van "parkeren" maar wel van "opstellen".

De volgende parkeerborden kunnen voor rijwielen, tweewielige bromfietsen en voortbewegingstoestellen gebruikt worden:

	<p>E1. Parkeerverbod</p>
	<p>E9a. Parkeren toegelaten.</p>
	<p>E9j. (Voorbeeld) <i>Parkeren voorbehouden voor fietsen van 7u30 tot 18u00 en voor motorfietsen, personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen van 18u00 tot 7u30.</i> <i>Een opschrift of een symbool voorzien in artikel 70.2.1, 3° en 72.6, duidt de categorie van voertuigen of de specifieke parkeerregeling aan. Een opschrift duidt de tijdsperiode van het voorbehouden parkeren of van de specifieke parkeerregeling aan.</i> <i>Het opschrift of het symbool mag ook op een onderbord worden afgebeeld.</i></p>

De volgende onderborden van artikel 65.2 van de wegcode kunnen gebruikt worden:



De onderborden M1, M8, M19 en M20 duiden op fietsen en/of bromfietsen, waaronder de speed pedelecs die met de letter P zijn aangeduid. De andere onderborden hebben de volgende betekenis:

M21: Voortbewegingstoestellen.

M22: Deelvoortbewegingstoestellen.

M23: Deelfietsen.

M24: Deelfietsen en deelvoortbewegingstoestellen.

Let op: met het symbool van een step worden **alle** voortbewegingstoestellen bedoeld!

Al deze symbolen mogen eventueel gecombineerd worden op een enkel onderbord.

Fietsen, bromfietsen en voortbewegingstoestellen mogen nooit achtergelaten worden op parkeerplaatsen voor motorvoertuigen, behalve als dat aangeduid is met markeringen op de grond met de onderborden van artikel 65.2 (pagina 77) of als er fietsenrekken voorzien zijn. Hopelijk zijn die rekken dan geen “wielplooiers” maar wel degelijke beugels waaraan je je fiets diefstalveilig kunt bevestigen.



77.5. In een parkeerstrook mogen witte markeringen de plaatsen afbakenen waar de voertuigen moeten staan.

Een parkeerplaats uitgerust met rekken of aangegeven door een markering op de grond van het symbool of van de symbolen weergegeven op de onderborden M1, M8 en M19 tot M24 bedoeld in artikel 65.2, is, naargelang het geval, voorbehouden voor voortbewegingstoestellen, fietsen of tweewielige bromfietsen, gedeeld of niet.

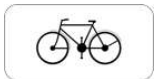
Er kunnen dus parkeerplaatsen voorbehouden worden, bijvoorbeeld voor gedeelde fietsen of voortbewegingstoestellen.

Fietsen, bromfietsen en voortbewegingstoestellen mogen evenmin achtergelaten worden op parkeerstroken of op de rijbaan, behalve als dat is aangeduid met een verkeersbord.

23.3. Fietsen, voortbewegingstoestellen en tweewielige bromfietsen moeten buiten de rijbaan en de parkeerstrook bedoeld in artikel 75.2 opgesteld worden zonder het verkeer van de andere weggebruikers te hinderen of onveilig te maken, behalve op plaatsen gesignaleerd zoals voorzien in de artikelen 70.2.1.3°.f en 77.5, tweede lid.



E9a



M1

Die parkeerstroken uit artikel 75.2 zijn al ter sprake gekomen op pagina 7 en 19. Je mag daar wel op fietsen, maar je mag daar je fiets niet achterlaten.

Niettegenstaande een niet bereden fiets, bromfiets of voortbewegingstoestel geen voertuig is, voorziet de wegcode daarvoor toch “parkeerplaatsen” in het artikel 70.2.1.3°.f, door een van de onderborden van artikel 65.2 (pagina 77) aan te brengen bij het verkeersbord E9a:

f) een onderbord van het model M1, M8 en M19 tot M24, bedoeld in artikel 65.2, geeft, naargelang het geval, de plaatsen aan waar fietsen, voortbewegingstoestellen en tweewielige bromfietsen, gedeeld of niet, mogen geplaatst worden.

De uitzondering van artikel 77.5 is hierboven besproken.

Aangezien fietsen, bromfietsen en voortbewegingstoestellen meestal op andere plaatsen “geparkeerd” worden dan motorvoertuigen, is het artikel 70.2.2.1° van de wegcode aangevuld met deze bepaling:

70.2.2 Geldigheid van de verkeersborden E1, E3, E5, E7 en E9a tot E9j.

1° De verkeersborden E1, E3, E5, E7 en E9a tot E9j gelden langs de kant van de openbare weg waar zij geplaatst zijn en vanaf het verkeersbord tot het volgende kruispunt.

De verkeersborden E1 en E3 gelden op de rijbaan en op de berm. Wanneer deze verkeersborden worden aangevuld met een onderbord van het model M1, M8 en M19 tot M24, bedoeld in artikel 65.2, gelden ze op het trottoir, behalve op de parkeerplaatsen bedoeld in de artikelen 70.2.1.3°.f en 77.5, tweede lid.

Het verkeersbord E9a kan dus bijvoorbeeld gebruikt worden om fietsenstallingen op het trottoir aan te duiden.

Het artikel 23.3 van de wegcode is nog aangevuld met deze bepaling:

23.3. ...

De voortbewegingstoestellen die bestemd zijn voor personen met een verminderde mobiliteit mogen altijd buiten de rijbaan en die parkeerstroken opgesteld worden.

Personen met een verminderde mobiliteit mogen hun voortbewegingstoestel dus altijd plaatsen op het trottoir of op parkeerplaatsen die voorbehouden zijn voor andere (deel)fietsen, bromfietsen of (deel)voortbewegingsmiddelen. Ze mogen het evenwel nooit plaatsen op de rijbaan of op de parkeerstroken van artikel 75.2 (pagina 7).



Buiten de M-onderborden is het eveneens met een ander onderbord mogelijk om parkeerplaatsen voor te behouden aan laadpunten voor elektrische fietsen en speed pedelecs.

h) een onderbord waarop het hiernavolgend symbool is afgebeeld, duidt aan dat het parkeren voorbehouden is voor elektrische voertuigen. De categorie van voertuigen mag worden afgebeeld op dit onderbord. Meerdere categorieën van voertuigen mogen op dit onderbord worden vermeld.

Er kan dus even goed het symbool van een fiets op afgebeeld worden.

Op alle andere plaatsen mag je fiets geen hindernis of gevaar betekenen voor het verkeer of voor andere weggebruikers. Je mag een fiets dus niet op de rijbaan parkeren, maar hoe zit dat met brede drie- of vierwielers? Een niet bereden rijwiel is immers geen voertuig volgens artikel 2.15.1 van de wegcode (pagina 4). Het is dan een voorwerp geworden. Het artikel 7.3 van de wegcode zegt daarover:

7.3. Het is verboden het verkeer te hinderen of onveilig te maken door voorwerpen, zwerfvuil of stoffen op de openbare weg te werpen, te plaatsen, achter te laten of te laten vallen, hetzij door er rook of stoom te verspreiden, hetzij door er enige belemmering aan te brengen.

Zolang een drie- of vierwielers het verkeer niet hindert of onveilig maakt, mag je die dus wel op de rijbaan parkeren. Vanzelfsprekend zul je de plaatselijke parkeerregels moeten respecteren, en moet je er rekening mee houden dat “verkeer” niet alleen autoverkeer is, maar ook voetgangersverkeer, fietsverkeer, spoorverkeer, ...

Het verkeersbord **E9j** (pagina 77) kan gebruikt worden op plaatsen die overdag druk door fietsers bezocht worden, om een **beurtrol** tussen fietsen en andere voertuigen in te stellen voor het **parkeren op dezelfde plaatsen** tussen bepaalde uren. Overdag (op het voorbeeld van 7u30 tot 18u00) worden die parkeerplaatsen meestal voorbehouden voor fietsen. 's Avonds, 's nachts en in de vroege ochtend (op het voorbeeld van 18u00 tot 7u30) voor andere voertuigen. Enkele symbolen van voertuigen die kunnen gebruikt worden van de artikels 70.2.1.3° (dat alle E9-parkeerborden bepaalt) en 72.6 staan afgebeeld bij artikel 72.6 op pagina 24.

Volledigheidshalve, bij de verkeersborden met zonale geldigheid van artikel 65.5 van de wegcode, is dit verkeersbord als voorbeeld toegevoegd.

65.5. Signalisatie met zonale geldigheid

1. Aan de verbodsborden en de borden betreffende het parkeren kan de zonale geldigheid worden gegeven.

Hun betekenis blijft ongewijzigd.

...

9. De betekenis van een signalisatie met zonale geldigheid kan worden aangevuld, nader bepaald of beperkt door een zwart opschrift of symbool.



Het parkeren van bijvoorbeeld deelvoortbewegingstoestellen kan op deze wijze zonaal verboden worden.

Losse eindjes.

Er zijn nog wat overschotjes in de wegcode die nog niet ter sprake gekomen zijn, maar daarom zijn ze niet minder belangrijk voor fietsers. Neem bijvoorbeeld de wegmarkeringen, speciaal voor fietsers.

Bij verkeerslichten zie je soms een **fietsopstelvak**, niet te verwarren met een **opgeblazen fietsopstelvak** (pagina 17).

77.6. Markeringen die een opstelvak aanduiden voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.



De zone, aansluitend op een fietspad, afgebakend door twee stopstrepen en waarin het symbool van een fiets in het wit is gereproduceerd duidt de plaats aan waar de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen zich enkel tijdens de rode fase van de verkeerslichten mogen opstellen.

De andere bestuurders moeten tijdens de rode fase van de verkeerslichten stoppen voor de eerste stopstreep.

Met een fietsopstelvak kunnen fietsers en bestuurders van gelijkgestelde voertuigen voor de auto's gaan staan bij rood licht en als eerste vertrekken bij groen licht. Op het toeleidend fietspad kunnen de fietsers zowel wachtende als rijdende auto's langs rechts voorbij rijden. **Dat is bij rijdende auto's geen "inhalen"**, want een fietspad maakt geen deel uit van de rijbaan. Auto's moeten uit dat opstelvak en dat fietspad weg blijven als ze wachten voor het rode licht. Dikwijls is dat niet het geval. Als fietser kun je dan de stilstaande auto's ook links voorbij rijden en je dwars voor de auto zetten in het resterende deel van het fietsopstelvak ...

De wegbeheerdercode zegt in artikel 19.5 ook nog wat over het fietsopstelvak:

De lengte van het opstelvak moet minimum 4,00 m bedragen.

Naast de rijstrook voor het autoverkeer wordt een toeleidend fietspad gemarkeerd van ongeveer 1,00 m breed, behalve wanneer de rijstrookbreedte daardoor minder dan 2,50 m zou bedragen.

Het toeleidend fietspad moet minimum 15 m lang zijn.

De minimum lengte van het opstelvak en van het toeleidend fietspad zijn **verplichtingen!** **Toch schilderen sommige wegbeheerders kortere fietsopstelvakken met korter of zelfs zonder toeleidend fietspad.** Het spreekt vanzelf dat dergelijke **zogenaamde** "fietsvoorzieningen" niet voldoen aan artikel 5 van de wegcode (pagina 28). Bovendien hebben ze weinig zin, aangezien die toch praktisch niet kunnen gebruikt worden door fietsers.

Men kan zich ook afvragen of een toeleidend fietspad van "ongeveer 1.00 m breed" geschikt is voor drie- en vierwielers van 1 meter breed, die toch gelijkgesteld zijn met fietsen.

Een andere wegmarkering die voor fietsers bedoeld is zijn voorsortingsstroken voor fietsers. Je ziet ze niet veel maar ze bestaan wel (pagina 9 en 18):

77.7. Markeringen die voorsortingsstroken aanduiden voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.

Bij het naderen van een kruispunt mogen voorsortingsstroken voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen door middel van witte doorlopende strepen afgebakend worden. In deze stroken moet in het wit het symbool van de fiets en de pijl die de te volgen richting aanduidt, worden gereproduceerd. Deze voorsortingsstroken zijn voorbehouden voor de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.



Ook hierover heeft de wegbeheerdercode wat te zeggen in artikel 19.6:

- De voorsorteringsstrook moet minstens 1,00 m breed zijn.
- De afmetingen van de pijlen en hun tussenafstand worden aangepast aan de plaatsgesteldheid.

Deze voorsorteringsstroken mogen vanzelfsprekend ook gebruikt worden door de met fietsers gelijkgestelde bestuurders.

Over de voorsorteringspijlen voor het gemotoriseerd verkeer zegt de wegcode nog:



77.1. Witte voorsorteringspijlen 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 één van de richtingen volgen die aangewezen zijn op de rijstrook waarin zij zich bevinden.

Anders dan bij de voorsorteringspijlen voor fietsers, legt de wegbeheerdercode in artikel 19.1 wel afmetingen en tussenafstanden op aan deze voorsorteringspijlen.

Als er geen fietspad of geen voorsorteringsstrook voor fietsers is, dan **moeten** fietsers de juiste rijstrook met deze voorsorteringspijlen volgen. Als er wel een fietspad is dan **mogen** ze dat ook, maar ze mogen eveneens het fietspad volgen tot over het kruispunt (pagina 17).

Een “verkeersgeleider” of “verdrivingsvlak” is geen wegmarkering speciaal voor fietsers, maar ook zij **mogen er niet op rijden, stilstaan of parkeren**:

77.4. Verkeersgeleiders en verdrivingsvlakken mogen op de grond worden aangebracht door witte evenwijdige schuine strepen.

De bestuurders mogen niet rijden, stilstaan of parkeren op deze markeringen.



Soms is een rijbaan voorzien van een “verhoogde inrichting”, omschreven in artikel 2.74 van de wegcode als volgt:

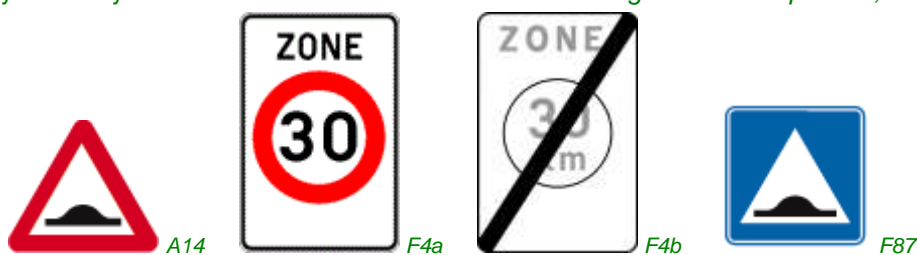
2.74. “Verhoogde inrichting”: een verhoogde aanleg die dwars op de openbare weg is aangebracht en die bestemd is om de snelheid te matigen.

Artikel 22ter omschrijft de aanduiding en het verkeer op deze verhoogde inrichtingen:

Artikel 22ter. Verkeer op rijbanen voorzien van verhoogde inrichtingen

22ter.1. Op de openbare wegen voorzien van verhoogde inrichtingen, die aangekondigd zijn door de verkeersborden A14 en F87 of die, op de kruispunten, alleen aangekondigd zijn door de verkeersborden A14, of die gelegen zijn binnen een zone afgebakend door de verkeersborden F4a en F4b:

1° moeten de bestuurders deze inrichtingen dubbel voorzichtig en met matige snelheid naderen, zodat zij erover rijden met een snelheid die niet meer bedraagt dan 30 km per uur;



22ter.2. De in 22ter.1. bedoelde verhoogde inrichtingen moeten voldoen aan de vereisten inzake aanleg en aan de technische voorschriften die door Ons worden bepaald.

De bouw en vorm van deze verhoogde inrichtingen is streng gereguleerd. Er bestaan nog andere verhogingen om de snelheid te drukken, zoals “verkeerskussens”. Maar daarover bestaat geen reglement.

Een aantal voertuigen mogen niet ingehaald worden op een verhoogde inrichting:

Artikel 17. Inhaalverbod

...
17.2. *Het links inhalen van een gespan, van een tweewielig motorvoertuig of van een voertuig met meer dan twee wielen is verboden:*

...
7° *op de verhoogde inrichtingen.*

Fietsers mogen dus wel ingehaald worden op een verhoogde inrichting.

Op een verhoogde inrichting mag meestal niet geparkeerd worden.

Artikel 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:

...
11° *op de verhoogde inrichtingen, behoudens plaatselijke reglementering.*

Bij “Prioritaire voertuigen” geldt voor alle weggebruikers dezelfde algemene gedragsregel, dus ook voor fietsers:

Artikel 38. Gedrag tegenover prioritaire voertuigen die het speciaal geluidstoestel gebruiken

Zodra het speciaal geluidstoestel het naderen van een prioritair voertuig aankondigt, moet elke weggebruiker onmiddellijk de doorgang vrijmaken en voorrang verlenen; zo nodig moet hij stoppen.

Je moet het voertuig dus wel horen naderen met het speciaal geluidstoestel! Hoe herken je een “prioritair voertuig” eigenlijk?

37.1. *Prioritaire voertuigen zijn uitgerust met één 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.*

Tenslotte zijn er nog allerhande verkeersborden, die alle weggebruikers aanbelangen, dus ook fietsers en gelijkgestelde bestuurders. Een verkeersbord is minstens 40 cm breed. Als het kleiner is geldt het zelfs **alleen voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen**. Een verkeersbord mag evenwel nooit minder dan 30 cm breed worden volgens artikel 6.4.3 van de wegbeheerdercode:

6.4.3. *Voor de verkeersborden die een maatregel ter kennis brengen die alleen moet nageleefd worden door de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen, mogen deze afmetingen teruggebracht worden tot minimum 0,30 m.*

Het is niet de bedoeling om alle verkeersborden te bespreken. We beperken het hier tot algemeenheden, en gaan er dieper op in als het nodig is voor fietsers.

De verkeersborden over de voorrang hebben we al gezien in het hoofdstuk “Ik mag eerst!” (pagina 34). De overige verkeersborden kunnen per categorie geklasseerd worden. Elke categorie is vrijwel altijd herkenbaar aan de vorm van het bord.

Gevaarsborden zijn driehoekig met de punt omhoog gericht, wit met rode rand en meestal zwarte symbolen die de aard van het gevaar weergeven.

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.*

Een gevaarsbord dat alleen langs de linkerkant staat, is niet voor jou bedoeld, maar voor andere weggebruikers. Gevaarsborden mogen boven de rijbaan hangen.

Door de symbolen is het gevaar meestal duidelijk herkenbaar. Een voorbeeld:



In sommige gevallen is de plaatsing van dit verkeersbord A25 verplicht volgens artikel 7.8 van de wegbeheercode:

Moeten gesignaleerd worden:

- de plaatsen buiten de kruispunten, waar de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen verplicht zijn het fietspad te verlaten om de rijbaan op te rijden;
- de oversteekplaatsen voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen gelegen buiten de bebouwde kom en die niet bestemd zijn voor het oversteken van een kruispunt.

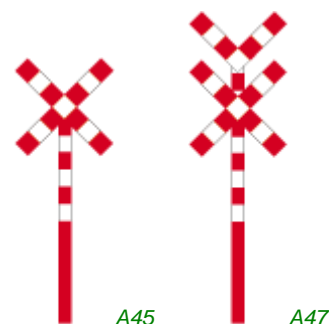
Eén gevaarsbord is minder duidelijk waarover het gaat. Daarom wordt daarbij altijd een onderbord aangebracht:



De gevaarsborden A45 en A47 hebben een afwijkende vorm. Bij overwegen duidt het bord A45 op een enkel spoor, en A47 op meerdere sporen. Dikwijls zijn één wit en twee rode knipperlichten aan deze borden bevestigd. De wegcode zegt hierover in het artikel 64:

64.2. Twee beurtelings knipperende rode lichten die aan overwegen 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.



En ook nog in artikel 20:

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 geluidsein werkt.

20.4. De bestuurder mag een overweg niet oprijden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat hij waarschijnlijk op die overweg zou moeten stoppen.

Je moet extra opletten als het een overweg is zonder knipperlichten, of als ze niet werken:

20.2. De weggebruiker die een overweg nadert moet dubbel voorzichtig zijn teneinde 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.

Als er meer dan één spoor is, bij het gevaarsbord A47 dus, denk er dan aan dat er nog een trein uit de andere richting kan volgen als er pas een trein gepasseerd is!

Er bestaan gevaarsborden voor zowat elke weggebruiker: voetgangers, kinderen, fietsers, trams, treinen, zelfs vee, groot wild, vliegtuigen, Er worden zelfs onbestaande gevaarsborden bijgemaakt voor overstekende eendjes, padden, ... **maar ik heb nog nooit een bord gezien voor het meest voorkomende en grootste gevaar op onze wegen, namelijk:**



A666. Doortocht van levensgevaarlijke, niet in snelheid beperkte voertuigen.

Wie zal dat als eerste ergens opvallend durven plaatsen?

Verbodsborden zijn rond, wit met rode rand en meestal zwarte symbolen die de aard van het verbod weergeven.

68.1. De verbodsborden worden rechts geplaatst; wanneer de plaatsgesteldheid het evenwel niet toelaat mogen zij boven de rijbaan geplaatst worden. Zij mogen herhaald worden op de plaatsen waar het verkeer het rechtvaardigt.

Een verbodsbord dat alleen langs de linkerkant staat, is niet voor jou bedoeld, maar voor andere weggebruikers. Een verbodsbord geldt dus voor de volledige openbare weg links ervan. Als het evenwel midden boven de rijbaan geplaatst is, telt het voor de volledige breedte.

De symbolen geven meestal duidelijk weer wat verboden is. Er mag meer dan één symbool op een verbodsbord geplaatst worden, bijvoorbeeld een fiets en een bromfiets, maar nooit meer dan drie. Enkele voorbeelden van verbodsborden:



C11. Verboden toegang voor bestuurders van rijwielen.

Let op, er staat “**bestuurders**” (pagina 5) en er staat “**rijwielen**” (pagina 4), niet fietsers of fietsen! Bij dit verbodsbord mag je verder als je afstapt en het rijwiel aan de hand leidt. Je bent dan geen bestuurder meer maar een voetganger (pagina 6). Gebruikers van niet-gemotoriseerde voortbewegingstoestellen mogen wel verder rijden als ze dat niet sneller dan stapvoets doen volgens artikel 7bis van de wegcode (pagina 75). Alle andere gebruikers van voortbewegingstoestellen mogen alleen verder als ze te voet gaan en hun toestel leiden of dragen (pagina 13).



C19. Verboden toegang voor voetgangers.

Hier mogen zelfs geen voetgangers voorbij, ook niet met een rijwiel aan de hand of een voortbewegingstoestel in de hand.

Sommige verbodsborden verdienen speciale aandacht, omdat ze soms slecht begrepen worden en zelfs door wegbeheerders niet altijd gebruikt worden zoals het moet:



C3. Verboden toegang, in beide richtingen, voor ieder bestuurder.

Als dit bord aan één toegang van de straat of de doorgang staat, dan moet hetzelfde bord aan de andere kant staan. De toegang is immers **in beide richtingen** verboden voor bestuurders.

Voetgangers mogen verder, ook met een rijwiel aan de hand. Volgens artikel 9.2 van de wegbeheerdercode kan het verbod beperkt worden:


Een onderbord mag ook een meer beperkende vermelding dragen, zoals "uitgezonderd landbouwersgebruik", enz



Met het onderbord “*uitgezonderd plaatselijk verkeer*” of “*plaatselijke bediening*” **mogen fietsers en gelijkgestelde bestuurders altijd voorbij een verbodsbord C3 rijden!**

2.47. “Plaatselijk verkeer” of “plaatselijke bediening”: de voertuigen van de bewoners en hun bezoekers, de voertuigen voor levering inbegrepen, de voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, de voertuigen voor onderhoud en toezicht, wanneer de aard van hun opdracht dit rechtvaardigt, de prioritaire voertuigen bedoeld in artikel 37 en fietsers en ruiters.”

De volgende twee verkeersborden horen meestal bij elkaar, het eerste (een bijna helemaal rood verbodsbord) langs de verboden richting, het tweede (een aanwijzingsbord, pagina 87) langs de toegelaten richting:

	<i>C1. Verboden richting voor ieder bestuurder.</i>
	<i>F19. Openbare weg met eenrichtingsverkeer.</i>

De wegbeheerdercode zegt hierover in het artikel 9.1:

1° Met ieder verkeersbord C1 dat bij het begin van een wegvak met verboden richting geplaatst is, moet op het andere uiteinde een verkeersbord F19 overeenkomen, rechts in de rijrichting geplaatst.

Het verkeersbord F19 mag evenwel niet geplaatst worden indien het verbod opgelegd door het verkeersbord C1, niet het geheel van de openbare weg betreft.

Dit zijn de typische verkeersborden voor straten met eenrichtingsverkeer. In dergelijke straten mogen fietsers (en gelijkgestelden) meestal in de twee richtingen rijden. Men noemt dat straten met **beperkt eenrichtingsverkeer (BEV)**. Daarom vervolgt de wegbeheerdercode:

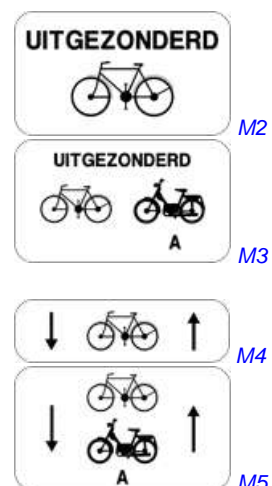
3° De volgende opschriften kunnen de betekenis van het verkeersbord C1 beperken :

a) ten gunste van fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A, door aanvulling met een onderbord van het model M2 of M3, bedoeld in artikel 65.2. van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

Dit onderbord M2 of M3 moet aangebracht worden op de openbare wegen waar de maximale toegestane snelheid lager is dan of gelijk is aan 50 km per uur en de beschikbare rijbaanbreedte ten minste 3 meter is, behalve indien veiligheidsredenen er zich tegen verzetten.

Op de openbare wegen waar de maximale toegestane snelheid hoger is dan 50 km per uur en de beschikbare rijbaanbreedte minder dan 3,5 meter is en op deze waar de maximale toegestane snelheid gelijk is aan of lager dan 50 km per uur en de beschikbare rijbaanbreedte minder dan 3 meter is, mag het onderbord M2 of M3 worden aangebracht, behalve indien veiligheidsredenen er zich tegen verzetten.

In deze gevallen wordt het verkeersbord F19 aangevuld met een onderbord van het model M4 of M5, bedoeld in artikel 65.2. van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;



De onderborden M2 of M3 horen dus bij het verkeersbord C1, de onderborden M4 of M5 horen bij het verkeersbord F19.

Door de gelijkstelling met fietsers hebben deze onderborden ook betrekking op rijwielen met drie of vier wielen die maximum 1 meter breed zijn, **maar de wegbeheerdercode lijkt (nog altijd) niet aangepast aan de onderborden voor speed pedelecs.**

Bij een maximum toegelaten snelheid van 50 km/u – zoals in een bebouwde kom – en als de rijbaan minstens 3 meter breed is, is de wegbeheerder **verplicht** om fietsers in de twee richtingen toe te laten! Daar kan alleen van afgeweken worden als er ernstige veiligheidsproblemen kunnen aangetoond worden.

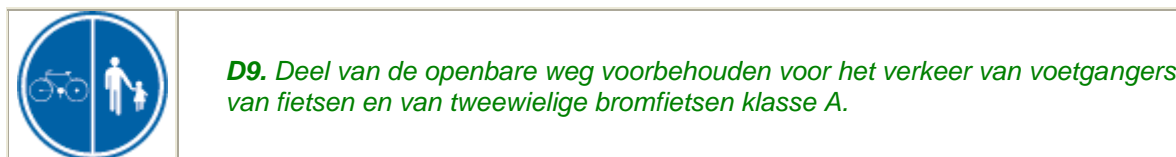
De wegbeheerder **mag** fietsers in tegenrichting toelaten bij smallere rijbanen, en ook bij hogere snelheden zolang de rijbaan smaller is dan 3,5 meter. Maar dat is **geen verplichting**.

Gebodsborden zijn rond, volledig blauw met witte symbolen, die de aard van de verplichting weergeven. De symbolen geven meestal duidelijk weer wat **moet** gedaan worden.

Wat betekenen eigenlijk de gebodsborden D7, D9 en D10 die we al dikwijls besproken hebben?



Wat met dit “verplicht fietspad” bedoeld wordt, staat in het artikel 9.1.2.1° en volgende van de wegcode (pagina 11).



Volgens het artikel 9.1.2.1° van de wegcode (pagina 11) is dit “deel van de openbare weg” eveneens een fietspad. Let wel: bromfietsers klasse B of speed pedelecs horen niet bij de voorbehouden voertuigen, hoewel volgens het artikel 9.1.2.2° (pagina 12) speed pedelecs altijd toegelaten zijn.

De wegbeheerdercode zegt over dit verkeersbord in artikel 10.5:

De scheiding tussen het voetgangersgedeelte, enerzijds, en het gedeelte van de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A, anderzijds, wordt gerealiseerd door, hetzij een witte doorlopende streep, hetzij een andere wegbedekking, hetzij om het even welke fysieke scheiding of door een combinatie van één of meer van deze middelen.

Soms is die scheiding er helemaal niet. **Is het dan een fietspad over de hele breedte volgens artikel 9.1.2.1° van de wegcode (pagina 11), waar voetgangers doorgang moeten verlenen aan de andere gebruikers volgens het artikel 42.1 van de wegcode (pagina 14)?**



Let wel! Alleen voorbehouden voor voetgangers en fietsers (en gelijkgestelde bestuurders), niet voor andere bestuurders! En in het artikel 2.7 van de wegcode (pagina 10) – de bepaling van het fietspad – komt dit verkeersbord niet voor. Het duidt dus **geen fietspad** aan!

Het artikel 10 van de wegbeheerdercode verbiedt om de betekenis van een verbodsbord te beperken. Maar er is een uitzondering voor fietsers.

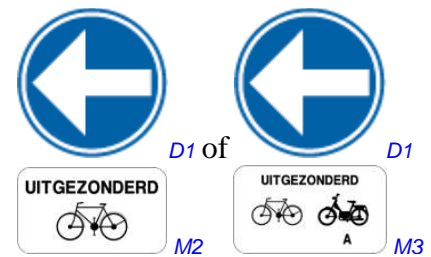
Geen enkel bijkomend opschrift mag de betekenis van de gebodsborden beperken.

...

Indien de plaatsgesteldheid het toelaat, mag eveneens van deze regel worden afgeweken ten gunste van de fietsers en eventueel de bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A.

Deze afwijking is slechts toegelaten voor het verkeersbord D1.

In dit geval wordt dit verkeersbord aangevuld met een onderbord van het model M2 of M3 bedoeld in artikel 65.2. van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.



Als bijvoorbeeld een zijstraat uitmondt in een straat met beperkt eenrichtingsverkeer, dan moet daar het gebodsbord D1 met onderbord M2 of M3 staan, om aan te tonen dat fietsers in de twee richtingen mogen rijden:

Het artikel 10.2.3° van de wegbeheerdercode legt beperkingen op aan het gebruik van het gebodsbord D3, ten voordele van het verbodsbord C31, in de nabijheid van straten met beperkt eenrichtingsverkeer:

3° Wanneer alleen ten gunste van de fietsers en eventueel de bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A wordt afgeweken van de verplichting één van de door de pijlen aangeduide richtingen te volgen, moet het verkeersbord C31 gebruikt worden in plaats van het verkeersbord D3.



Gebodsborden kunnen overal hangen of staan. Ze moeten zelfs niet op de openbare weg geplaatst worden, of op het kruispunt waarop ze van toepassing zijn.

69.1. De gebodsborden worden aangebracht op de plaats waar zij het best zichtbaar zijn.

De verkeersborden over het **stilstaan en parkeren** zijn meer voor automobilisten bedoeld, behalve bij de parkeerplaatsen voor fietsen en voortbewegingstoestellen (pagina 77).

Aanwijzingsborden tenslotte zijn rechthoekig of pijlvormig, want ook wegwijzers zijn aanwijzingsborden. De benaming “aanwijzingsborden” is wat misleidend, omdat deze borden naast het geven van aanwijzingen wel degelijk ook dingen kunnen verplichten of verbieden. Zie bijvoorbeeld de aanwijzingsborden op pagina 62.

Aanwijzingsborden kunnen overal hangen of staan:

71.1. De aanwijzingsborden worden aangebracht op de plaatsen die, gelet op de aard van de verstrekte aanduiding, geschikt zijn.

Maar voor sommige aanwijzingsborden legt de wegbeheerdercode wel voorschriften op, waartegen de wegbeheerders geregeld zondigen. Aanwijzingsborden worden bijvoorbeeld niet geplaatst als dat wel verplicht is, of er worden “oneigenlijke” aanwijzingsborden geplaatst, zoals we in het volgende hoofdstuk zullen illustreren.


Aanwijzingsborden kunnen vele kleuren hebben. Dikwijls zijn ze blauw met witte symbolen of wit met zwarte symbolen. Ook de symbolen kunnen nog andere kleuren hebben, maar meestal is hun betekenis vanzelfsprekend. Aanwijzingsborden voor omleidingen zijn altijd oranje met zwarte symbolen. Groene wegwijzers naar autosnelwegen zijn niet voor fietsers bedoeld. Wegwijzers voor fietsers zijn trouwens niet pijlvormig maar rechthoekig met een geschilderde pijl:

	<p>F34b.1 en F34b.2. Wegwijzer: aanbevolen reisweg voor bepaalde categorieën van weggebruikers. Het verkeersbord wordt aangevuld met het (de) symbool(olen) van de verkeersborden C11, C15 en C19. De afstand in km en fracties van km kan op de wegwijzer aangeduid zijn. Op het verkeersbord F34b.2, zijn de vermelding van de bestemming en de pijl facultatief.</p>
	<p>F34c.1 en F34c.2. Wegwijzer: aanbevolen reisweg naar een toeristische bestemming voor bepaalde categorieën van weggebruikers. Het verkeersbord wordt aangevuld met het (de) symbool(olen) van de verkeersborden C11, C15 en C19. De afstand in km en gedeelten van km kan op de wegwijzer aangeduid zijn. Op het verkeersbord F34c2, zijn de vermelding van de bestemming en de pijl facultatief.</p>

Ook de volgende aanwijzingsborden hebben een verband met fietsers:

	<p>F14. Opstelvak voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.</p>
---	--

De regels voor het gebruik en de plaatsing van een fietsopstelvak staan in het artikel 77.6 van de wegcode en in het artikel 19.5 van de wegbeheerdercode (pagina 80).

	<p>F45b. Doodlopende weg, uitgezonderd voor voetgangers en fietsers.</p>
---	---

Als een weg doodloopt voor automobilisten, wil dat nog niet zeggen dat er geen fietsers of voetgangers meer door kunnen. Mogelijk is de doorgang ook mogelijk voor rijwielen met drie of vier wielen, maar dat zal niet altijd het geval zijn.

	<p>F50. Oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.</p>
---	--

Voor dit aanwijzingsbord bestaat een verplichting om het te plaatsen, zoals vermeld in het artikel 12.13bis van de wegbeheerdercode:

12.13bis. Verkeersbord F50. Oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.

Dit verkeersbord moet geplaatst worden ter hoogte van een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.

Het wordt evenwel niet geplaatst aan de oversteekplaatsen voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen die beschermd worden door driekleurige verkeerslichten.

Er is zelfs een aanwijzingsbord dat afslaande weggebruikers verwittigt voor rechtdoor rijdende fietsers, hoewel het eigenlijk vanzelfsprekend zou moeten zijn dat afslaande weggebruikers

ook zonder deze “aanwijzing” voorrang verlenen aan de andere weggebruikers die rechtdoor rijden of gaan.



*F50bis. Verkeersbord dat de bestuurders die van richting veranderen wijst op fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen die dezelfde openbare weg volgen.
De reproductie van het verkeersbord A25 kan vervangen worden door de reproductie van het verkeersbord A21 om op een oversteekplaats voor voetgangers te wijzen.*

Dit aanwijzingsbord herinnert immers aan de verplichtingen van artikels 19.4 (pagina 18) en 19.5 (pagina 19). *Het is wel opvallend dat de wegcode hier spreekt van “die dezelfde openbare weg volgen” en niet van “die de andere delen van dezelfde openbare weg volgen” zoals in artikel 19.4.*


Is de weg voor alle weggebruikers weg?

De wegcode is bedoeld voor **alle** weggebruikers, maar de wegbeheerders kunnen zich soms moeilijk inleven in de verkeersbeleving van fietsers en voetgangers. Nochtans zijn dat ook gebruikers van de weg die zij beheren. Heel wat mensen die zich met het verkeer bezig houden, denken vooral of alleen aan het **auto**verkeer. Denk maar aan alle maatregelen die genomen worden voor de “vlotte (auto)verkeersdoorstroming”, alsof fietsers en voetgangers ook niet graag tijdig op hun bestemming toekomen.

Een ander gekend voorbeeld is het systematisch gebruik van het rechthoekig blauw aanwijzingsbord met de witte letters “fietsers afstappen”, bij werkzaamheden op fietspaden. Dat is een aanwijzingsbord volgens het artikel 71.2 van de wegcode:

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.

Waarom niet “fietsers stapvoets”? En zijn werkzaamheden “bijzondere gevallen”? Vaak zijn deze “aanwijzingen” zelfs geplaatst op oranje borden met zwarte letters ... Dat zijn omleidingsborden! Dikwijls is de hinder zo groot dat je niets anders kunt doen dan afstappen. Maar zelden denken wegbeheerders of aannemers er aan om een veilige doorgang of omleiding voor fietsers te voorzien, zelfs als dat op een eenvoudige wijze mogelijk is. Ze vergeten daarbij dat afgestapte fietsers voetgangers zijn en als dusdanig eveneens moeten behandeld worden met de nodige reglementaire voorzieningen!

Stel je maar eens even voor, dat bij werken aan de rijbaan geen doorgang of geen omleiding zou voorzien worden, maar dat er wel telkens een opvallend bordje zou staan met de tekst “**AUTOMOBILISTEN UITSTAPPEN**”, en dan liefst op een oranje omleidingsbordje met zwarte letters ... 

Dat het verkeer ook bestaat uit voetgangers, fietsers, bromfietsers, motorrijders, spoorvoertuigen, zelfs uit vaartuigen en vliegtuigen, wordt nogal eens gemakkelijk vergeten. Eigenlijk zou het iedereen moeten verwonderen, dat zoveel aandacht geschonken wordt aan de meest onrendabele wijze om je te verplaatsen. Een auto verbruikt immers de meeste energie niet om zijn inzittenden te verplaatsen, maar wel om zichzelf te verplaatsen! Auto's beslaan bovendien zeer veel onnodige plaats, zowel thuis als onderweg als op hun bestemming. Thuis hebben ze een garage met oprit of een parkeerplaats nodig, als de auto al niet geparkeerd wordt vóór de garage ... op het voetpad! Of in de “voortuin”! Onderweg wordt heel wat ruimte in beslag genomen om dikwijls slechts één persoon te verplaatsen. Want er moet ook rekening gehouden worden met de noodzakelijke ruime afstand tussen voor- en achterliggers om redenen van ... “veiligheid”. Ook dat is beslag leggen op openbare ruimte. Op de bestemming moet weer een parkeerplaats gevonden worden. Niemand vindt het normaal dat persoonlijke zaken zomaar op de openbare weg geplaatst worden, behalve ... als het auto's zijn. Het wordt zelfs met moeite aanvaard dat daarvoor op sommige plaatsen een vergoeding gevraagd wordt onder de vorm van “parkeergeld”.

Als we dat vergelijken met de ruimte en de energie die een fiets nodig heeft om één of zelfs soms meerdere personen te verplaatsen, vooral naar school, de bakker of de beenhouwer ...

De straat was ooit de ontmoetingsplaats waar iedereen veel ruimte had om rustig te vertoeven. Nu staan daar lange rijen auto's als een ijzeren gordijn, die het uitzicht belemmeren en de mobiliteit verminderen. Ofwel rijden ze voorbij, dikwijls met stank en overbodig lawaai, terwijl fietsers en voetgangers verbannen worden naar de randjes van de weg als daar nog plaats over is.

Later ...

De wetgever heeft de term “zwakke weggebruiker” bedacht o.a. voor fietsers. Zal onze overheid er in slagen het fietsen te promoten en aantrekkelijker te maken door ... fietsers als zwakkelingen te bestempelen? Zijn autobestuurders dan “sterke” weggebruikers? Wie is sterk of zwak? Wie zich verplaatst door zijn eigen spierkracht, of wie moet geduwd worden in een mechanische, blikken, overdekte rolstoel? Vanzelfsprekend ben je als fietser veel kwetsbaarder in het verkeer dan als automobilist. Maar zou men niet beter, en realistischer, spreken van “zachte” weggebruikers (en “harde”), of van actieve en passieve weggebruikers?

Er doen trouwens nogal wat indianenverhalen de ronde over zwakke weggebruikers, vooral verspreid door mensen die niet weten wat dat eigenlijk betekent. Een zwakke weggebruiker is namelijk *elke weggebruiker die een automatische vergoeding krijgt van de verzekering van een motorvoertuig, als gevolg van een ongeval op de openbare weg, waarbij een motorvoertuig betrokken is dat hij niet zelf bestuurt*. Hierbij worden **elektrische** voortbewegingstoestellen, die op eigen kracht niet sneller kunnen rijden dan 25 km/u, en speed pedelecs **niet beschouwd als motorvoertuig!** Passagiers van een auto of een tram kunnen dus **ook** zwakke weggebruikers zijn. Fietsers die tegen elkaar of tegen een voetganger botsen, zijn daarentegen **geen** zwakke weggebruikers, evenmin als ze botsen tegen een elektrisch voortbewegingstoestel of een elektrische speed pedelec. Ook bestuurders van bromfietsen, zelfs klasse A, zijn **geen** zwakke weggebruikers. Het woord “zwak” is ongelukkig gekozen.

Als je nu de reglementen en tekens voor fietsers in het verkeer goed begrijpt en opvolgt, is mijn doel bereikt. Geregeld wijzigt de wegcode. Dat zal ik zo lang mogelijk trachten op te volgen. Vanzelfsprekend zal ik dit werkje aanpassen als dat nodig is.

Al je opmerkingen, vragen en commentaren zijn welkom op het internetforum van de Fietzersbond afdeling Temse, bij het onderwerp “De Wegcode voor Fietsers” onder de rubriek “Wetgeving”. Je kunt er rechtstreeks naartoe met deze link:

http://ft.bbforum.be/de_wegcode_voor_fietsers_-t562.html

Je moet wel registreren en inloggen (of enkel inloggen als je al geregistreerd bent) alvorens je iets in ons internetforum kunt schrijven. Maar ik zal je schrijfsels zeker lezen. Ik zal er zelfs rekening mee houden in de mate van het mogelijke en ... van het wettelijke.

Nog meer heldere lectuur over de wegcode vind je op www.verkeersopleiding.be. Ook daar zul je een boek “**Het Verkeersreglement voor Fietsers**” vinden, geschreven door verkeerskundige Erik Caelen. Alleen al het “Woord vooraf” in dit boek spreekt boekdelen. Het bevat veel meer illustraties dan dit werkje. Het is niet gratis maar wie lid is van de Fietzersbond kan 15% korting krijgen, via het “contact” op die website.

Meer gratis pdf over “**Fietzers en de Wegcode**” vind je met deze link:

<https://www.politie.be/5417/sites/5417/files/attachments/Fietsers%20en%20de%20wegcode.pdf>

En als je (niet alleen kinderen) echt goed en assertief wilt leren fietsen:

<https://docplayer.nl/storage/26/7528231/1681035646/zYB0S3SzM5bwJu6b8gjUhQ/7528231.pdf>

Uw dienaar: Jozef Van Breuseghem

Onze website: www.fietzersbond.be/temse

Onze facebookpagina: www.facebook.com/FietzersbondTemse

Ons internetforum: <http://ft.bbforum.be>