

**Koninklijk Besluit van 30 september 2005
tot aanwijzing van de overtredingen per
graad van de algemene reglementen
genomen ter uitvoering van de wet
betreffende de politie over het wegverkeer
(Belgisch Staatsblad van 9 november 2005)**

door Caelen Erik

Laatste wijziging:

KB 7 april 2007, BS 7 mei 2007

KB 29 januari 2007, BS 09 februari 2007

KB 28 december 2006, BS 10 januari 2007

KB 30 september 2005, BS 21 november 2005

KB 30 september 2005, BS 09 november 2005

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

**Vereniging van de Stad en Gemeenten van het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Mobiliteitscel**

INHOUD

VERSLAG AAN DE KONING.....	3
HOOFDSTUK I. – Inleiding.....	5
HOOFDSTUK II. - Overtredingen van de 2e graad	5
HOOFDSTUK III. - Overtredingen van de 3e graad	9
HOOFDSTUK IV. - Overtredingen van de 4e graad.....	15
HOOFDSTUK V. – Slotbepalingen.....	15

**30 SEPTEMBER 2005. - Koninklijk besluit tot aanwijzing van de
overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter
uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer
(BS 9 november 2005)**

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp van koninklijk besluit dat ik de eer heb aan Uwe Majesteit ter ondertekening voor te leggen, vervangt het koninklijk besluit van 22 december 2003 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen in uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer.

Dit besluit geeft uitvoering aan het nieuw artikel 29 van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, zoals gewijzigd door de wet van 20 juli 2005.

Het onderscheid tussen gewone en zware overtredingen wordt afgeschaft.

De overtredingen worden ingedeeld volgens de criteria zoals bepaald in artikel 29 van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, zoals gewijzigd door de wet van 20 juli 2005.

Alle overtredingen van de reglementen uitgevaardigd op grond van deze gecoördineerde wetten die niet expliciet in dit besluit worden benoemd, zijn overtredingen van de eerste graad.

De bij dit besluit vastgestelde overtredingen van de tweede graad zijn enerzijds de overtredingen die de veiligheid van personen onrechtstreeks in gevaar brengen en anderzijds de overtredingen die bestaan uit het onrechtmatig gebruiken van parkeerfaciliteiten voor personen met een handicap.

De bij dit besluit vastgestelde overtredingen van de derde graad zijn de overtredingen die de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen en de overtredingen die bestaan uit het negeren van een bevel van een bevoegd persoon.

De bij dit besluit vastgestelde overtredingen van de vierde graad zijn de overtredingen die niet alleen de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar brengen maar die bovendien van die aard zijn dat ze bij een ongeval bijna onvermijdbaar leiden tot fysieke schade. Ook de overtredingen die bestaan uit het negeren van een stopbevel van een bevoegd persoon worden in deze categorie ondergebracht.

De strafbepaling en de bedragen van de onmiddellijke inning en minnelijke schikkingen voor snelheidsovertredingen zijn niet meer afhankelijk van de categorisering. Deze overtredingen maken voortaan het voorwerp uit van een sui generis bepaling in de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, zoals gewijzigd door de wet van 20 juli 2005 en een sui generis bepaling in het Koninklijk Besluit van 22 december 2003

betreffende de inning en de consignatie, zoals gewijzigd door het besluit van 30 september 2005.

Snelheidsovertredingen komen in het hier voorliggende besluit dan ook niet meer aan bod.

Dit besluit zal, net zoals elk toekomstig wijzigingsbesluit, binnen het jaar na de inwerkingtreding ter bekrachtiging aan het parlement worden voorgelegd.

Het koninklijk besluit van 22 december 2003 gaf nogal wat interpretatieproblemen. Dat koninklijk besluit bepaalde expliciet dat de exacte bewoordingen van het oorspronkelijk koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer voorrang hadden op de bewoordingen van het koninklijk besluit van 22 december 2003. Aangezien de bedoelingen die afgeleid werden uit de algemene bewoordingen van het koninklijk besluit van 23 december 2003 niet altijd exact overeenkwamen met de bewoordingen van het koninklijk besluit van 1 december 1975 leidde dit tot verwarring.

Daarom wordt nu bepaald dat het koninklijk besluit tot aanwijzing van de overtredingen per graad een koninklijk besluit is dat op zichzelf staat. Dit betekent dat de exacte bewoordingen van het koninklijk besluit zelf worden gebruikt om de overtreding in te delen in een bepaalde graad. De verwijzingen naar de relevante bepalingen uit het koninklijk besluit van 1 december 1975 zijn enkel een hulpmiddel. In geval van tegenspraak tussen beide koninklijk besluit's, primeert het koninklijk besluit tot aanwijzing van de overtredingen per graad. Ik verwijs hiervoor naar artikel 1 van het koninklijk besluit. Als bijvoorbeeld het koninklijk besluit tot aanwijzing van de overtredingen per graad tekstueel een artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975 overneemt en aanwijst als een overtreding van de derde graad, maar hierbij een zinsnede uit het artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975 weglaat, dan valt de in de weggelaten zinsnede vervatte gedraging niet onder de overtredingen van de derde graad.

De gewesten werden op de volgende wijze betrokken bij het ontwerp van Koninklijk Besluit : op 20 mei 2005 werd het door de federale ministerraad goedgekeurde ontwerp overgemaakt aan de minister-presidenten en ministers van mobiliteit van de drie gewesten en op de agenda geplaatst van de interministeriële conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie van 8 juni 2005, samen met het ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer en het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 2003 betreffende de inning en consignatie. Het ontwerp werd eveneens toegelicht en besproken op de voorbereidende vergadering van de interministeriële conferentie van 6 juni 2005. De interministeriële conferentie is op 8 juni 2005 in vergadering unaniem akkoord gegaan dat met deze conferentie de betrokkenheidsprocedure officieel wordt afgesloten voor wat betreft het ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 16 maart 1968, het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 2003 en het hiervoor liggende ontwerp.

Ik heb de eer te zijn,
Sire,
van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaar.
De Minister Justitie,

Mevr. L. ONKELINX
De Minister van Binnenlandse Zaken
P. DEWAELE
De Minister van Mobiliteit,
R. LANDUYT

30 SEPTEMBER 2005. - Koninklijk besluit tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, inzonderheid op artikel 1 en 29;

Gelet op het koninklijk besluit van 22 december 2003 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 26 april 2004;

Overwegende dat de Gewestregeringen zijn betrokken bij het ontwerpen van dit besluit;
Gelet op de adviezen van de Inspecties van Financiën gegeven op 19 mei, 24 mei en 27 mei 2005;

Gelet op de akkoordbevinding van Onze Minister van Begroting van 25 mei 2005;

Gelet op advies nr. 38.862 van de Raad van State, gegeven op 23 augustus 2005, met toepassing van artikel 84, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Justitie, van Onze Minister van Binnenlandse Zaken en van Onze Minister van Mobiliteit, en op advies van Onze in Raad vergaderde Ministers, Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK I. – Inleiding

Artikel 1. Wanneer de bepalingen van dit besluit afwijken van de artikelen van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg waarnaar verwezen wordt, dan gelden de bepalingen van dit besluit.

HOOFDSTUK II. - Overtredingen van de 2e graad

Artikel 2. De overtredingen op de hierna vermelde bepalingen zijn overtredingen van de tweede graad in de zin van artikel 29, § 1, derde lid van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968:

Artikelen	Bepalingen
	In het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg :
7.3.	1 ^o 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.

8.3	2° 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.
8.4	3° Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder geen gebruik maken van een draagbare telefoon die hij in de hand houdt.
10.1.1° en 10.1.3°	4° Elke bestuurder moet zijn snelheid regelen zoals vereist wegens de aanwezigheid van andere weggebruikers, in 't bijzonder de meest kwetsbaren, de weersomstandigheden, de plaatsgesteldheid, haar belemmering, de verkeersdichtheid, het zicht, de staat van de weg, de staat en de lading van zijn voertuig; zijn snelheid mag geen oorzaak zijn van ongevallen, noch het verkeer hinderen. De bestuurder moet in alle omstandigheden kunnen stoppen vóór een hindernis die kan worden voorzien.
10.2, al. 2	5° De bestuurder die de snelheid van zijn voertuig aanzienlijk wil verminderen, moet dit voornemen kenbaar maken door middel van de stoplichten wanneer het voertuig ervan voorzien is of, zoniet, en indien mogelijk, door een teken met de arm.
10.3	6° Elke bestuurder moet vertragen wanneer hij trek-, last- en rijdieren of vee op de openbare weg nadert. Hij moet stoppen indien deze dieren tekenen van angst vertonen.
12.1	7° Elke weggebruiker moet voorrang verlenen aan de spoorvoertuigen; daartoe moet hij zich zo snel mogelijk van de sporen verwijderen.
12.2	8° De bestuurder die een kruispunt oprijdt moet dubbel voorzichtig zijn ten einde elk ongeval te voorkomen.
12.3.1	9° 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. De bestuurder moet evenwel voorrang verlenen aan iedere bestuurder die rijdt op de openbare weg of de rijbaan die hij oprijdt: <ul style="list-style-type: none"> - wanneer hij uit een openbare weg of een rijbaan met een verkeersbord B 1 (omgekeerde driehoek) of met een verkeersbord B 5 (stop) komt; - wanneer hij uit een aardeweg of een pad op een openbare weg met een rijbaan komt.
12.4bis	10° De bestuurder die een trottoir of een fietspad oversteeft, moet voorrang verlenen aan de weggebruikers die overeenkomstig dit besluit gerechtigd zijn om het trottoir of fietspad te volgen.
12.4, lid 1	11° De bestuurder die een manoeuvre wil uitvoeren, moet voorrang verlenen aan de andere weggebruikers.
12.5	12° 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.
16.3	13° Het inhalen geschiedt links. Het inhalen geschiedt echter rechts wanneer de in het halen bestuurder te kennen heeft gegeven dat hij voornemens is links af te slaan of zijn voertuig op te stellen aan de linkerkant van de openbare weg en zich naar links begeven heeft om deze beweging uit te voeren.

16.9	<p>14° Het inhalen van spoorvoertuigen die de rijbaan volgen geschiedt rechts, zowel wanneer die voertuigen in beweging zijn of stilstaan om reizigers te laten in- of uitstappen.</p> <p>Het inhalen mag evenwel links geschieden wanneer het rechts niet kan wegens de engte van de doorgang of de aanwezigheid van een stilstaand of geparkeerd voertuig of enige andere vaste hindernis en op voorwaarde dat de tegemoetkomende weggebruikers niet gehinderd of in gevaar gebracht worden.</p> <p>Het inhalen mag eveneens links geschieden op rijbanen met éénrichtingsverkeer, wanneer de behoeften van het verkeer het rechtvaardigen.</p>
18.2	<p>15° Buiten de bebouwde kommen moeten de bestuurders van voertuigen en slepen met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton of langer dan 7 meter, onderling een afstand houden van ten minste 50 meter.</p>
19.2.2°, lid 1 en 2	<p>16° De bestuurder die naar rechts afslaat moet zo dicht mogelijk bij de rechterrاند van de rijbaan blijven.</p> <p>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 rechterrاند van de rijbaan kan blijven.</p>
21.4.4° en 22.2	<p>17° Op autosnelwegen en autowegen is het verboden een voertuig te laten stilstaan of te parkeren, behalve op de parkeerstroken, aangewezen door het verkeersbord E9a.</p>
22 <i>quinquies</i> 1	<p>18° Op de wegen voorbehouden voor voetgangers, fietsers en ruiters is alleen het verkeer toegestaan van de categorieën van weggebruikers waarvan het symbool afgebeeld is op de verkeersborden die bij de toegang geplaatst zijn en van de categorieën van weggebruikers die opgesomd zijn in artikel 22<i>quinquies</i> 1, tweede lid van het besluit.</p>
24, lid 1, 1°, 2°, 4°, 5° en 6°	<p>19° 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - op de trottoirs en, binnen de bebouwde kommen, op de verhoogde bermen, behoudens plaatselijke reglementering; - op de fietspaden en op minder dan 3 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; - op de oversteekplaatsen voor voetgangers, op de oversteekplaatsen voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen en op de rijbaan op minder dan 3 meter vóór deze oversteekplaatsen; - op de rijbaan in de onderbruggingen, in de tunnels en behoudens plaatselijke reglementering onder de bruggen; - op de rijbaan nabij de top van een helling en in een bocht wanneer de zichtbaarheid onvoldoende is.
25.1.4°, 6°, 7°	<p>20° Het is verboden een voertuig te parkeren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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; - op de plaatsen waar de doorgang van spoorvoertuigen zou belemmerd worden;

	<ul style="list-style-type: none"> - wanneer de vrije doorgang op de rijbaan minder dan 3 meter breed zou worden;
25.1., 14°	21° Het is verboden een voertuig te parkeren op de parkeerplaatsen gesignaleerd zoals voorzien in artikel 70.2.1.3° c, behalve voor de voertuigen gebruikt door personen met een handicap die in het bezit zijn van een speciale kaart zoals bedoeld in artikel 27.4.1 of 27.4.3.
30.1.1° a), b) et/en c);	<p>22° De grootlichten moeten echter gedoofd en door de dimlichten vervangen worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bij het naderen van een tegemoetkomende weggebruiker, op de nodige afstand opdat deze laatste zijn weg gemakkelijk en zonder gevaar zou kunnen voortzetten; - bij het naderen van een spoorvoertuig of een boot waarvan de bestuurder of de stuurman door de grootlichten zou kunnen verblind worden; - wanneer het voertuig een ander voertuig op minder dan 50 meter afstand volgt, behalve wanneer het inhaalt.
30.1.2° , tweede zin; 30,3,2°, tweede lid, eerste zin	Wanneer het motorvoertuig of de aanhangwagen voorzien is van achtermistlichten, moeten deze lichten gebruikt worden bij mist of sneeuwval die de zichtbaarheid verminderen tot minder dan ongeveer 100 m alsook bij felle regen.
45.1	<p>23° De lading van een voertuig moet zodanig geschikt zijn dat ze bij normale wegomstandigheden:</p> <p>1° de zichtbaarheid van de bestuurder niet kan hinderen;</p> <p>2° geen gevaar voor de bestuurder, de vervoerde personen en de andere weggebruikers kan vormen;</p> <p>3° geen schade kan veroorzaken aan de openbare weg, zijn aanhorigheden, aan de erin liggende kunstwerken of aan de openbare of privé-eigendommen;</p> <p>4° niet op de openbare weg kan slepen of vallen;</p> <p>5° de stabiliteit van het voertuig niet in het gedrang kan brengen;</p> <p>6° de lichten, de reflectoren en het inschrijvingsnummer niet onzichtbaar kan maken.</p>
45.2	24° De ladingen van graangewassen, vlas, stro, paarden- of veevoeder in bulk of in balen, moeten overdekt worden met een dekzeil of met een net. Deze bepaling geldt echter niet voor vervoer binnen een straal van 25 km van de plaats van lading, voor zover het niet langs een autosnelweg geschiedt.
45.3	25° Bestaat de lading uit lange stukken, dan moeten deze onderling en ook aan het voertuig zo stevig vastgemaakt worden dat zij bij het schommelen niet buiten de grootste zijomtrek van het voertuig komen.
45.4	<p>26° Al wat dient om de lading vast te maken of te beschutten moet in goede staat zijn en correct worden gebruikt.</p> <p>Elk onderdeel dat de lading omsluit, zoals een ketting, een dekzeil, een net, enz. moet de lading nauw omsluiten.</p>
45.6	27° Indien zij- of achterdeuren bij uitzondering moeten openblijven, moeten zij zodanig vastgezet worden dat zij niet uitsteken buiten de grootste zijomtrek van het voertuig.
61.1.2° en 62ter, lid 2, 2°	28° Het 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, 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.
61.1.5°	29° Wanneer één of meer bijkomende lichten in de vorm van één of meer groene pijlen tegelijk met 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.
5 en 67.3 (verkeersbord B1)	30° Het verkeersbord B1 niet in acht nemen.
5 en 67.3 (verkeersbord B5)	31° Het verkeersbord B5 niet in acht nemen.

HOOFDSTUK III. - Overtredingen van de 3e graad

Artikel 3. De overtredingen op de hierna vermelde bepalingen zijn overtredingen van de derde graad in de zin van artikel 29 § 1, tweede lid, van dezelfde wet:

Artikelen	Bepalingen
	In het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg:
4.1.	1° De weggebruikers moeten onmiddellijk gevolg geven aan de bevelen van de bevoegde personen.
4.4, lid 1	2° Elke bestuurder van een stilstaand of geparkeerd voertuig moet dit verplaatsen zodra hij daartoe door een bevoegd persoon aangemaand wordt.
9.2	3° Wanneer de openbare weg twee of drie rijbanen omvat die duidelijk van elkaar gescheiden zijn, inzonderheid door een effen grond, een niet voor voertuigen toegankelijke ruimte, een verschil in niveau, mogen de bestuurders de ten opzichte van hun rijrichting links gelegen rijbaan niet volgen, behoudens plaatselijke reglementering.
15.1	4° Het kruisen geschiedt rechts.
15.2	5° De bestuurder moet bij het kruisen een voldoende zijdelingse afstand laten en, zo nodig, naar rechts uitwijken. De bestuurder, waarvan het doorrijden belemmerd wordt door een hindernis of door de aanwezigheid van andere weggebruikers, moet vertragen en, zo nodig, stoppen om de tegemoetkomende weggebruikers doorgang te verlenen.
15.3 en 16.5	6° Wanneer het kruisen of het inhalen wegens de breedte van de rijbaan niet gemakkelijk kan uitgevoerd worden, mag de bestuurder de gelijkgrondse berm volgen, op voorwaarde dat hij de weggebruikers die zich daar bevinden, niet in gevaar brengt.

15.4	7° Het kruisen van spoorvoertuigen die de rijbaan volgen, mag links geschieden, wanneer het rechts niet kan wegens de engte van de doorgang of de aanwezigheid van een stilstaand of geparkeerd voertuig of enige andere vaste hindernis en op voorwaarde dat de tegemoetkomende weggebruikers niet gehinderd of in gevaar gebracht worden.
16.7	8° Elke bestuurder die op het punt staat links ingehaald te worden, moet zo ver mogelijk naar rechts uitwijken en mag zijn snelheid niet opvoeren.
17.1	9° Links inhalen is verboden wanneer de bestuurder de tegemoetkomende weggebruikers niet van ver genoeg kan opmerken om het inhalen zonder gevaar voor ongevallen uit te voeren.
17.2.1°, 4° en 5°	10° Het links inhalen van een gespan, van een tweewielig motorvoertuig of van een voertuig met meer dan twee wielen is verboden: <ul style="list-style-type: none"> - op een overweg gesignaleerd door het verkeersbord A45 of A 47, behalve indien het een overweg is met slagbomen of indien het verkeer er door Verkeerslichten wordt geregeld; - wanneer de in te halen bestuurder zelf een ander voertuig dan een fiets, een tweewielige bromfiets of een tweewielige motorfiets inhaalt, behalve wanneer de rijbaan drie of meer rijstroken heeft die bestemd zijn voor het verkeer in de gevolgde rijrichting; - 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.
19.2.2°, lid 3	11° Wanneer de bestuurder overeenkomstig artikel 19.2.2°, tweede zin van het besluit zich bij het afslaan naar links mag begeven, 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.
19.3.3°	12° De bestuurder die naar links afslaat moet voorrang verlenen aan de tegenliggers op de rijbaan die hij gaat verlaten.
19.4	13° De bestuurder die van richting verandert moet voorrang verlenen aan de bestuurders en aan de voetgangers die de andere delen van dezelfde openbare weg volgen.
19.5	14° De bestuurder die van richting verandert moet voorrang verlenen aan de voetgangers die de rijbaan oversteken die hij gaat oprijden.
22bis, lid 1, 2°, eerste en tweede zin	15° Binnen de woonerven en de erven 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.
22quinquies 2, lid 1	16° De gebruikers van de wegen voorbehouden voor voetgangers, fietsers en ruiters mogen elkaar niet in gevaar brengen en niet hinderen. Zij moeten dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van kinderen en ze mogen het verkeer nietodeloos belemmeren.
22sexies 2, lid 2	17° De bestuurders die in de voetgangerszones 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.
22septies2	18° 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.
30.1.	19° Het niet gebruiken van de dim- of grootlichten vooraan en de rode lichten achteraan voor motorvoertuigen 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.
30.3.2°, eerste lid	Het niet gebruiken van de twee witte lichten vooraan en de rode lichten achteraan voor aanhangwagens die met deze lichten moeten uitgerust zijn, 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.
30.4	20° 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 moeten, buiten de lichten voorgeschreven in artikel 30.1. of 30.3. van het besluit, bij voertuigen die meer dan 2,50 meter breed zijn de omtreklichten worden gebruikt. Deze lichten worden vooraan, achteraan, aan weerszijden en, in voorkomend geval, aan de uiterste zijdelingse uitstekken van het voertuig geplaatst.
38	21° 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.
39bis2	22° De bestuurders moeten dubbel voorzichtig zijn bij het naderen van een voertuig, gesignaleerd zoals bepaald in artikel 39bis 1 van het besluit. Zij moeten bovendien hun snelheid aanzienlijk matigen en zo nodig stoppen wanneer de bestuurder van het aldus gesignaleerde voertuig al de richtingaanwijzers doet werken en hiermee beduidt dat de kinderen gaan in- of uitstappen.
40.1	23° De bestuurder mag de voetgangers niet in gevaar brengen die: <ul style="list-style-type: none"> - 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 het besluit voorziene voorwaarden.
40.3.1	24° De bestuurder moet zijn snelheid matigen wanneer hij rijdt langs een autocar, een autobus, een trolleybus, een minibus of een spoorvoertuig die stilstaan om reizigers te laten in- of uitstappen.
40.3.2	25° 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.
40.4.1	26° Op plaatsen waar het verkeer geregeld wordt door een bevoegd

	<p>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.</p> <p>Bovendien, zo er op die plaatsen een oversteekplaats voor voetgangers is, moet de bestuurder in ieder geval stoppen vóór de oversteekplaats voor voetgangers wanneer het verkeer in zijn rijrichting gesloten is.</p>
40.4.2	<p>27° Op plaatsen waar het verkeer niet geregeld wordt door een bevoegd persoon of door verkeerslichten, mag de bestuurder een oversteekplaats voor voetgangers slechts met matige snelheid naderen. Hij moet voorrang verlenen aan de voetgangers die er zich op bevinden of op het punt staan zich erop te begeven.</p>
40bis1	<p>28° Het is de weggebruikers verboden te breken door een groep kinderen, scholieren, personen met een handicap of bejaarden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ofwel in rijen, vergezeld van een leider; - ofwel die de rijbaan oversteekt onder de controle van een jeugdverkeersbrigade, van een leider of van een gemachtigd opzichter.
40bis2	<p>29° De weggebruikers moeten de aanwijzingen opvolgen die ter beveiliging van het oversteken van kinderen, scholieren, personen met een handicap of bejaarden door daartoe gemachtigde opzichters worden gegeven.</p>
40ter, lid 1 tot 4	<p>30° 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.</p> <p>Hij moet dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van fietsende kinderen en bejaarden.</p> <p>Hij moet een zijdelingse afstand van ten minst één meter laten tussen zijn voertuig en de fietser of bestuurder van een tweewielige bromfiets.</p> <p>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.</p>
41.1	<p>31° Het is de weggebruikers verboden te breken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - door een afdeling van een militaire kolonne bestaande uit een op mars zijnde troep of een voertuigenkonvooi waarvan de gang geregeld wordt door bevoegde personen of door daartoe gemachtigde militairen; - door een stoet, een groep voetgangers, een samenkomst naar aanleiding van een cultureel, sportief of toeristisch evenement of een processie; - door een groep deelnemers aan een wielervedstrijd of aan een niet gemotoriseerde sportwedstrijd of -competitie.
41.2	<p>32° Bij het naderen van een groep renners die aan een wielervedstrijd deelnemen, moet elke bestuurder onmiddellijk uitwijken en stoppen.</p>
41.3.1	<p>33° De weggebruikers moeten de aanwijzingen opvolgen die gegeven worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ter vergemakkelijking van de beweging der legerkolonnes, door

	<p>daartoe gemachtigde militairen;</p> <ul style="list-style-type: none"> - om de veiligheid te verzekeren: <p>van culturele, sportieve en toeristische evenementen van wielervedstrijden en van niet gemotoriseerde sportwedstrijden of -competities, door daartoe gemachtigde signaalgevers;</p> <p>van de groepen fietsers en groepen motorfietsers door wegkapiteins;</p> <p>van de groepen voetgangers en groepen ruiters, door groepsleiders;</p> <p>van het personeel van de werken op de openbare weg door de werfopzichters.</p>
48bis1	34° Voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren in de zin van het Europees Verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (A.D.R.) en zijn bijlagen, ondertekend te Genève op 30 september 1957 en goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1960, en die krachtens dat Verdrag of krachtens verordeningsbepalingen van intern recht voorzien moeten zijn van een oranje bord, moeten, behalve in geval van noodzaak, de autosnelwegen volgen.
48bis2	35° De toegang tot de openbare wegen of delen van openbare wegen, voorzien van de verkeersborden C24a, b, of c is verboden aan de bestuurders van voertuigen die de gevaarlijke goederen vervoeren welke, door de voor vervoer van gevaarlijke goederen bevoegde Ministers zijn bepaald.
61.1.1° en 62ter, lid 2, 1°	36° Het rood licht negeren. Rood licht betekent dat het verboden is de stopstreep of, zo er geen stopstreep is, het verkeerslicht zelf, voorbij te rijden.
61.1.5° en 62ter, lid 2, 4° en 5°	37° Wanneer één of meer bijkomende lichten in de vorm van één of meer groene pijlen tegelijk met een rood 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.
63.2.1	38° Tweekleurige verkeerslichten die boven rijstroken van de rijbaan geplaatst zijn, hebben de volgende betekenis: <ul style="list-style-type: none"> - het rode licht dat de vorm heeft van een kruis, betekent verboden richting op de strook voor de bestuurders naar wie het gericht is;
5 en 68.3 (verkeersbord C1)	39° Het verkeersbord C1 niet in acht nemen.
5 en 68.3 (verkeersbord C24a)	40° Het verkeersbord C24a niet in acht nemen.
5 en 68.3 (verkeersbord C24b)	41° Het verkeersbord C24b niet in acht nemen.
5 en 68.3 (verkeersbord C24c)	42° Het verkeersbord C24c niet in acht nemen.
5 en 68.3 (verkeersbord C35)	43° Het verkeersbord C35 niet in acht nemen.
5 en 68.3	44° Het verkeersbord C39 niet in acht nemen.

(verkeersbord C39)	
72.2	<p>45° Een doorlopende streep betekent dat het iedere bestuurder verboden is deze te overschrijden.</p> <p>Bovendien is het verboden links van een doorlopende streep te rijden wanneer deze de twee rijrichtingen scheidt.</p>
73.1 en 73.2	<p>46° Het overschrijden van de oranje doorlopende streep of de doorlopende streep gevormd door oranje spijkers op korte en regelmatige afstanden van elkaar geplaatst.</p>
45bis.4	<p>47° Het ladingzekeringsysteem moet de krachten kunnen weerstaan die worden uitgeoefend wanneer het voertuig van groep C de volgende versnellingen ondergaat:</p> <p>1° vertraging van 0,8 g in voorwaartse richting;</p> <p>2° vertraging van 0,5 g in achterwaartse richting;</p> <p>3° versnelling van 0,5 g in zijdelingse richting, aan beide zijden.</p> <p>Wanneer een samenstellend onderdeel van een ladingzekeringsysteem onderworpen wordt aan een kracht zoals beschreven in het eerste lid, mag de erop uitgeoefende drukkracht de maximale nominale last van dit onderdeel niet overschrijden.</p> <p>De samenstellende onderdelen van een ladingzekeringsysteem van een voertuig van groep C:</p> <p>1° moeten correct functioneren;</p> <p>2° moeten geschikt zijn voor het gebruik dat ervan wordt gemaakt;</p> <p>3° mogen geen knopen, beschadigde of verzwakte elementen vertonen die hun werking met het oog op het zekeren van de lading kunnen aantasten;</p> <p>4° mogen geen scheuren, sneden of uitrafelingen vertonen;</p> <p>5° moeten conform de hiervoor geldende Europese en/of internationale productnormen zijn.</p> <p>Het ladingzekeringsysteem dat wordt gebruikt om een lading in of op een voertuig van groep C te omsluiten, vast te zetten of tegen te houden, moet geschikt zijn voor de afmetingen, de vorm, de stevigheid en de kenmerken van de lading.</p> <p>Het ladingzekeringsysteem kan opgebouwd zijn uit enkelvoudige of gecombineerde toepassing van ladingzekeringsystemen.</p>
45bis.5	<p>48° De stouwvoorziening of de geïntegreerde vergrendelvoorziening die wordt gebruikt om een lading aan een voertuig van groep C vast te maken, moet zelf zodanig worden gezekerd dat ze niet kan ontgrendeld raken of loskomen.</p> <p>De stouwvoorziening of de geïntegreerde vergrendelvoorziening die wordt gebruikt om een lading in of op een voertuig van groep C vast te zetten, moet:</p> <p>1° ontworpen en vervaardigd zijn voor de doeleinden waarvoor ze wordt gebruikt; en</p> <p>2° gebruikt en onderhouden worden in overeenstemming met de specificaties van de fabrikant en de geldende Europese en/of internationale normen.</p>

HOOFDSTUK IV. - Overtredingen van de 4e graad

Artikel 4. De overtredingen op de hierna vermelde bepalingen zijn overtredingen van de vierde graad in de zin van artikel 29 § 1, eerste lid, van dezelfde wet:

Artikelen	Bepalingen
	In het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg:
4.2.2° en 3°	1° De volgende bevelen negeren van een bevoegd persoon : <ul style="list-style-type: none">- 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;- het overdwars zwaaien met een rood licht, wat stoppen betekent voor de bestuurders naar wie het licht gekeerd is.
10.4	2° Het is verboden een bestuurder aan te sporen of uit te dagen overdreven snel te rijden.
17.2.3°	3° Het links inhalen van een gespan of van een voertuig met meer dan twee wielen is verboden bij het naderen van de top van een helling en in bochten, wanneer de zichtbaarheid onvoldoende is, behalve indien kan ingehaald worden zonder de doorlopende witte streep te overschrijden die het voor de tegenliggers bestemde deel van de rijbaan afluïjnt.
20.3	4° Het is verboden zich op een overweg te begeven: <ul style="list-style-type: none">- wanneer de slagbomen in beweging of gesloten zijn;- wanneer de rode knipperlichten branden;- wanneer het geluidsein werkt.
21.4.1°, 2° en 3° en 22.2	5° Op autosnelwegen en autowegen is het verboden: <ul style="list-style-type: none">- de dwarsverbindingen te gebruiken;- te keren;- achteruit te rijden of te rijden in de tegenovergestelde rijrichting.
24, lid 1, 3°	6° Het is verboden een voertuig te laten stilstaan of te laten parkeren op de overwegen.
21.6. 4°, 22.2. en 50	7° Behoudens speciale toelating van de wettelijke gemachtigde overheid zijn verboden op de openbare weg, alle snelheids- en sportwedstrijden, inzonderheid snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden.

HOOFDSTUK V. – Slotbepalingen

Artikel 5. In bijlage 4 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs wordt de verwijzing naar het koninklijk besluit van 22 december 2003 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen in uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer vervangen door de verwijzing naar het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen in uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer.

De woorden « zware overtredingen » worden vervangen door « overtredingen ».

Artikel 6. Het koninklijk besluit van 22 december 2003 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen in uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 26 april 2004 wordt opgeheven.

Artikel 7. Dit besluit treedt in werking op 31 maart 2006.

Artikel 8. Onze Minister van Justitie, Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Onze Minister van Mobiliteit zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 30 september 2005.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Justitie,

Mevr. L. ONKELINX

De Minister van Binnenlandse Zaken,

P. DEWAEL

De Minister van Mobiliteit,

R. LANDUYT