

## Een nieuwe Code van de openbare weg, voor een rustigere mobiliteit

### Persdossier

### **Een Code van de openbare weg met een nieuwe naam en een nieuwe logica: een evenwichtigere verdeling van de weg en beter samenleven van de verschillende weggebruikers.**

Mobiliteit gaat ons allemaal aan. Elke dag wandelen we, fietsen we, nemen we de step of de auto... Tot nu toe werden al die verplaatsingen geregeld door een vijf decennia oud wetboek, dat meer dan honderd keer werd gewijzigd, met bepalingen die soms verouderd zijn. Het was hoog tijd voor een grondige herziening van deze regels om over een samenhangende en voor iedereen leesbare tekst te beschikken.

Mensen verplaatsen zich niet meer op dezelfde manier als 50 jaar geleden. Deze hervorming past zich aan nieuwe gewoonten aan en geeft iedereen een eerlijkere plaats op de openbare weg, met als doel de veiligheid van elke weggebruiker te maximaliseren, met **bijzondere aandacht voor actieve weggebruikers**.

Deze herziening van de Wegcode, dat al bijna 20 jaar in de schuif zat, sluit volledig aan bij de nieuwe mobiliteitsgewoonten. Dit biedt een kader dat de ontwikkeling van een **veiligere en steeds minder vervuilende mobiliteit** mogelijk maakt en aanmoedigt, en dat is cruciaal gezien de klimaatuitdaging.

Georges Gilkinet, Minister van Mobiliteit: *“Sinds het begin van mijn mandaat is het mijn ambitie om van mobiliteit een **vrijheid** te maken. Maar er is geen vrijheid zonder respect tussen weggebruikers en een evenwichtige verdeling van de openbare ruimte. De Code van de openbare weg biedt een antwoord op deze twee cruciale uitdagingen, met regels die zijn **aangepast aan de nieuwe noden** en de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, en zorgt tegelijkertijd voor dat de verschillende vervoersmodi **op rustige manier samengaan**.”*

## Achtergrond en geschiedenis

Dit plan is eerst en vooral een modernisering van de Belgische Wegcode. Het is ook het eindpunt en de bekroning van een proces dat bijna 20 jaar heeft geduurd en in 2005 van start ging met verschillende belanghebbenden (stakeholders, FOF Mobiliteit, FOD Justitie, Centrex, vertegenwoordigers van het College van procureurs-generaal en de Verbond van Politierechters, maar ook de vertegenwoordigers van de Gewesten).

In 2020 is het Regeerakkoord glashelder over de wil om de herziening van de Wegcode tot een goed einde te brengen. In 2021 werden er, op verzoek van de Minister, verdere wijzigingen aangebracht aan het ontwerp van hervorming om rekening te houden met de allerlaatste ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en om de nagestreefde doelstellingen van vereenvoudiging en beter evenwicht tussen de weggebruikers te bereiken.

Dit werk is het resultaat van een echte interfederale samenwerking, aangezien de reglementering van het wegverkeer sinds de Zesde staatshervorming in 2014 gedeeltelijk geregionaliseerd is.

## Vijf pijlers

### 1. Alle weggebruikers hun rechtmatige plaats op de openbare weg geven

In 2023 is het essentieel om de manier waarop we de openbare weg delen, te herdenken. Dit met het oog op een beter evenwicht van de plaats die we geven aan elke weggebruiker. Dit nieuwe evenwicht is ook zeer gunstig voor het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen en andere vervuilende stoffen, omdat dit hierdoor makkelijker wordt om een duurzame mobiliteit te kiezen. Dit nieuwe evenwicht past bij onze doelstelling van progressieve decarbonisatie van het transport door de plaats op de openbare weg te verbeteren voor actieve gebruikers, fietsers of voetgangers.

### 2. Actieve mobiliteit bevorderen

In lijn met onze klimaatdoelstellingen is het meer dan noodzakelijk om een kader te creëren waarbinnen actieve en duurzame mobiliteit zich in alle veiligheid kan ontwikkelen. Overschakelen van een code die gericht is op autogebruik naar een code die erover waakt om iedereen een plek te geven, is de beste manier om te bevorderen dat mensen wandelen en de fiets nemen... in alle veiligheid!

### 3. Verkeersveiligheid versterken

De strijd tegen dodelijke verkeersslachtoffers is een absolute prioriteit. Het aantal zwaargewonden en doden halveren tegen 2030 om de "Visie 0" te bereiken tegen 2050: dat is de interfederale ambitie van het All For Zero-plan. Met essentiële verkeersveiligheidsmaatregelen, zal de nieuwe Code van de openbare weg nog een extra-instrument zijn om dit doel te bereiken.

Kabinet van Georges Gilkinet

FINTO, Kruidtuinlaan 50/50 - 1000 Brussel

mail: [info@gilkinet.fed.be](mailto:info@gilkinet.fed.be) | Tel. +32 (0)2 238 28 00



Met een lange reeks maatregelen zal dit ieders veiligheid verbeteren, vooral voor de meest kwetsbaren.

#### 4. Zorgen voor duidelijkheid, coherentie en leesbaarheid

De huidige Wegcode dateert uit 1975. In de afgelopen vijf decennia (48 jaar) is er dan ook een groot aantal wijzigingen doorgevoerd. Er zijn doorheen de jaren meer dan honderd wijzigingen aangebracht aan de Wegcode, waarvan sommige (die nu nog steeds van kracht zijn) totaal verouderd zijn! Deze opeenvolgende aanpassingen hebben de Code vaak onleesbaar en soms zelfs ronduit onverteerbaar gemaakt. Maar hoe kunnen we ervoor zorgen dat de verkeersregels veilig en met respect voor anderen worden toegepast als ze onbegrijpelijk zijn?

#### 5. Een moderne Code in lijn met zijn tijd

Wij verplaatsen ons niet meer op dezelfde manier als 50 jaar geleden. Innovatieve initiatieven zijn er in overvloed; technologie om de mobiliteit te faciliteren en te decarboniseren, ontwikkelt zich razendsnel en er zijn steeds meer vervoersmodi. De mentaliteit verandert. De tijd dat de auto de norm was, ligt ver achter ons, de multimodaliteit kwam in de plaats. Daar moesten we in de wetgeving op inspelen en perspectief geven.

### Een nieuwe code

De Wegcode heeft zijn tijd gehad. Hij wordt vervangen door een **Code van de openbare weg**. De naamsverandering weerspiegelt een paradigmaverschuiving: de automobilist staat niet langer centraal in een "Wegcode". Auto's zijn niet langer de standaardnorm. Ze hebben niet langer het monopolie op de weg. We hebben nu een Code die het **eerlijk delen** van de openbare weg voor iedereen regelt.

Ondanks het feit dat de aanpak radicaal is veranderd, is dit geen totale revolutie op het gebied van regels, hoewel de tekst een aantal belangrijke maatregelen introduceert. Dit betekent dat alle weggebruikers zich er snel en gemakkelijk vertrouwd mee kunnen maken, zodat de toepassing ervan zo snel en efficiënt mogelijk gaat, zowel voor de burgers als voor onze politiediensten. Dit is belangrijk, aangezien deze regelgeving een van de weinige is die **alle Belgische burgers dagelijks aanbelangt**.

De Code van de openbare weg heeft daarom de vorm van een koninklijk besluit, aangevuld met drie gewestelijke besluiten.

De federale tekst werd eind mei 2023 voorgelegd aan de gewestelijke ministers bevoegd voor verkeersveiligheid. Daarna volgde de formele goedkeuring door elk van de drie gewestregeringen in december 2023. De gewestelijke besluiten werden in november 2023 door elke regering worden gevalideerd. Eind dit jaar zullen ze allemaal aan de Raad van State worden

---

<sup>1</sup> De Code van de Openbare Weg schrapt bijvoorbeeld bepalingen over driewielers en verwijzingen naar trolleybussen.

voorgelegd. De nieuwe Code van de openbare weg zou dus in het voorjaar van 2024 in het Belgisch Staatsblad moeten verschijnen, om in het najaar van 2025 van kracht te worden.

## Nieuwe regelgeving

Moderniteit, leesbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en evenwichtig verdeling: allemaal doelstellingen die de invoering van nieuwe maatregelen noodzakelijk maakten.

Dit zijn de belangrijkste wijzigingen aan de Code van de openbare weg die een impact zullen hebben op weggebruikers.

## Voetgangers

- Het parkeren van tweewielers (fietsen, bromfietsen, motorfietsen) op de trottoirs moet altijd **1,5 m** vrije doorgang laten voor de voetgangers(art. 20);
- Of het nu op of naast de rijbaan is, de afstand tussen een bewegend voertuig en een voetganger moet minstens 1 meter zijn, en 1,5 meter buiten de bebouwde kom. Dit geldt voor alle voertuigen (art. 34);
- Een kruispunt **diagonaal oversteken** mag waar er een verkeersbord “vierkant groen voor voetgangers” is (art. 33);
- Groepen voetgangers die ‘s avonds of ‘s nachts reizen kunnen nu kiezen tussen het gebruik van verlichting (één aan de voorkant en één aan de achterkant van de groep) of het dragen van een **retro-reflecterende vestje** voor elk lid van de groep (art. 44).



## Fietsen

- Een nieuw verkeersbord op een fietspad maakt het gebruik ervan optioneel. Het blijft nog wel verplicht met het bord D7 (art. 9 + art. 69);
- Fietsen op trottoirs is nu toegestaan tot **11 jaar**, voorheen was dat 9 jaar (art. 9);
- De grootte van **groepen fietsers** is veranderd: een groep fietsers wordt nu geacht 10 of meer leden te hebben (tegenover 15 voorheen) en maximaal 100 leden (tegenover 150 voorheen). Er gelden dan specifieke bepalingen: de mogelijkheid om op de rijbaan te rijden, om met z'n tweeën naast elkaar te rijden, het hebben van signaalgevers en het hebben van een begeleidend voertuig (art. 38);
- Een kruispunt **diagonaal oversteken** mag daar waar er een verkeersbord “vierkant groen voor voetgangers” is (art. 35);
- Fietsers (en tweewielers) mogen nu traag rijdende voertuigenrijen voorbijsteken (art. 17);



- De lijst met **vereisten voor de uitrusting** voor fietsers is sterk vereenvoudigd<sup>2</sup> en gestandaardiseerd (art. 81);
- Wanneer bord B22 aanwezig is, kunnen fietsers en speedpedelecs nu **door rood of oranje licht rijden om linksaf te slaan** (naast de mogelijkheid om rechtsaf te slaan of rechtdoor te gaan, mits ze andere weggebruikers voorrang geven) (art. 65);
- Wanneer er niet genoeg ruimte is om een fietspad aan te leggen, maar wanneer het verkeer op de rijbaan gevaarlijk kan zijn, kan de wegbeheerder fietsen op trottoirs toestaan. Op deze **gedeelde trottoirs** behouden voetgangers absolute voorrang (art. 11).



## Speedpedelecs

- Nieuwe toegang tot voetgangerszones, stapvoets en met respect voor voetgangers en andere weggebruikers (art. 29);
- Nieuwe toegang tot speelstraten (art. 30);
- Net als andere bromfietsen moeten speedpedelecs specifieke regels volgen wanneer ze in groep rijden (art. 38);

*Ter herinnering, speedpedelecs moeten dezelfde regels volgen als fietsers, met twee uitzonderingen (art. 9):*

- *ze mogen niet rijden op het D11 (deel van de openbare weg dat gebruikt moet worden door voetgangers en fietsers)*
- *In zones met een snelheidsbeperking van 50 km/u zijn het fietspad en het D9 (deel van de openbare weg dat verplicht is voor voetgangers, fietsers en bromfietsers van klasse A) niet verplicht voor hen.*



## Bromfietsen B

- Verplichting om **de rijbaan** te gebruiken en niet het fietspad als de maximumsnelheid 50 km/u of minder is (art. 9)
- Bromfietsen B mogen bij éénrichtingsverkeer nu alleen de rechterhelft van de rijbaan gebruiken (art. 9)

<sup>2</sup> Lichten, reflectoren, remmen en fietsbel

## Motorfietsen



- Verkeersbord C35 (**inhaalverbod**) geldt nu ook voor motorfietsen (art. 66);
- Motorfietsen mogen nu gebruik maken van de **reddingstrook**, dat wil zeggen de ruimte dat die auto's (verplicht) vormen tussen twee rijstroken in geval van file (art. 13);
- Parkeren op de weg moet in **het verlengde van de rijbaan** gebeuren; het mag niet meer loodrecht (art. 20);
- De wegbeheerder kan ervoor kiezen om het parkeren van motorfietsen op **trottoirs** in een zone te verbieden.

## Auto

- Einde **alternerend parkeren** (halfmaandelijks) (art. 29);
- De bestuurder **en** passagier (meerderjarig) kunnen nu worden beboet als de passagier geen **gordel** draagt (art. 42);
- Bij defect voertuig of in geval van ongeval is het inschakelen van alle **richtingaanwijzers** verplicht (indien mogelijk). Anders moet de gevarendriehoek op een afstand van 100 m worden geïnstalleerd op autosnelwegen en andere snelwegen (art. 52);
- Verplicht gebruik van lichten, inclusief **stand- en dimlichten**, bij slecht zicht: net als mistlichten, wanneer zicht onmogelijk is op een afstand van minder dan 100 meter (art. 44).

## Rustig samengaan van vervoersmodi

- Het **verbod op stilstaan** komt bovenop het parkeerverbod (art. 21):
  - waar de doorgang van trams zou worden belemmerd;
  - op parkeerplaatsen voor personen met een handicap;
  - op busbanen;
  - op fietspaden D9, D11, D13 en D15;
  - op rotonden.
- Verkeersborden die het verkeer op **busbanen** regelen zijn van toepassing op alle (door de wegbeheerder toegestane) voertuigen die deze rijstrook gebruiken (art. 60);
- Als alleen voertuigen van openbaar vervoer zijn toegestaan op de busbaan (en andere, zoals fietsen of taxi's, als een onderbord dat bepaalt), mag een ander voertuig de busbaan gebruiken om van richting te veranderen, maar alleen vanaf het punt waar **de lijn wordt onderbroken** (art. 73 tot 77).

## Verkeersveiligheid voor iedereen





- De Code van de openbare weg verduidelijkt en benadrukt de **voorzichtigheidsregels** die altijd voor alle weggebruikers gelden, in het bijzonder voor kwetsbare weggebruikers (art. 7);
- Het **verbod op tripling** (dubbel inhalen) geldt ook als het eerste dubbel ingehaald voertuig een motorfiets, een fiets of bromfiets is (art. 18);
- De **veiligheidsafstand** die moet worden aangehouden tot het voorliggende voertuig komt overeen met de afstand die dat voertuig heeft afgelegd gedurende een periode van ten minste twee seconden in zones waar de snelheid hoger is dan 50 km/u (art. 10);
- **Retro-reflecterende** vestjes zijn nu ook verplicht op snelwegen en in tunnels (naast snelwegen) (art. 52).





## Diversiteit en inclusie

- **Genderneutrale** verkeersborden;
- Parkeerverbod en verbod op stilstaan (fietsen en steps) op **blindegeleidingstegels** (art. 22);
- Parkeerverbod en **verbod op stilstaan** op plaatsen die gereserveerd zijn voor gehandicapten (art. 21);
- PBM: **afschaffing van de minimumleeftijd** voor het gebruik van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen (inclusief elektrische steps). Ze mogen stapvoets rijden op trottoirs en daar parkeren.
- 


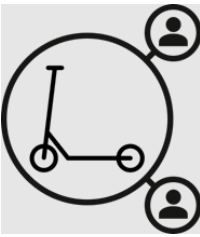
## Aangepaste verkeersborden

Nieuwe regels betekenen nieuwe verkeersborden. De Code van de openbare weg bevat **nieuwe gevaarsborden** (art. 64):

			
A8 zachte berm	A16 ijzel of sneeuw	A18 mist	A24 mogelijke aanwezigheid van ruiters

			
A32 files	A34 ongeval	A52 spoorvorming	A53 verzinkbare paaltjes

Er zijn ook **nieuwe symbolen** geïntroduceerd:



	
bakfiets	Gedeelde voertuigen

Er is ook een nieuwe categorie borden geïntroduceerd : de “**verkeersborden met bijzondere voorschriften**” Deze categorie is gemakkelijker te lezen voor gebruikers en omvat borden die zones aangeven waar specifieke regels gelden (voor snelheid, inhalen, parkeren, enz). Voor meer duidelijkheid kan de maximaal toegestane snelheid (die van gewest tot gewest kan verschillen) worden aangegeven.







Dit zijn bijvoorbeeld Schoolomgevingen, voetgangerszones, ontmoetingszones en fietspaden. (art. 70.

Tot slot zijn een aantal borden gemoderniseerd om ze beter leesbaar te maken:

Vóór	Na
	



Alle nieuwe symbolen en verkeersborden zijn te vinden in bijgevoegd document.

## Eerdere wetsaanpassingen

Ter herinnering: sinds het begin van de legislatuur zijn er een aantal wijzigingen aangebracht in de Wegcode om de openbare ruimte evenwichtiger te verdelen:

- Nieuwe regels voor steps : minimumleeftijd 16 jaar<sup>3</sup>, verbod om passagiers mee te nemen en verbod om op de trottoirs te rijden (behalve voor personen met beperkte mobiliteit);
- Introductie van een **middenrijbaan** (één centrale rijstrook voor gemotoriseerd verkeer, geflankeerd door twee zijstroken voor “zachte” vervoerswijzen);
- Verduidelijking van de parkeerregels voor elektrische voertuigen;

<sup>3</sup> Behalve op de dijk, de Ravel en speelstraten

- Nieuwe regels voor **speedpedelecs** (toegestaan op de D9<sup>4</sup>-fietspaden en mogen de verkeersborden B22 en B23<sup>5</sup> gebruiken) en voor ligfietsen (waar de maximumsnelheid 50 km/u is, mogen ligfietsen naar keuze de rijbaan, het fietspad of de D106 gebruiken);
- Nieuwe mogelijkheid voor **alternerend parkeren tussen types voor verschillende types voertuigen** met het verkeersbord E9j ;
- **Tweekleurige lichten** voor voetgangers en fietsers ;
- **Fietsstraat** tot het volgende kruispunt.



### Perscontacten:

Litte Frooninckx Woordvoerder 0499/59.17.74 [litte.frooninckx@gilkinet.fed.be](mailto:litte.frooninckx@gilkinet.fed.be)

---

<sup>4</sup> Deel van de openbare weg dat is voorbehouden aan voetgangers, fietsen en tweewielige bromfietsen van klasse A.

<sup>5</sup> Bord dat aangeeft dat het is toegestaan om door verkeerslichten te rijden wanneer deze oranje of rood zijn om rechtsaf te slaan (B22) of rechtdoor te gaan (B23)