

Fietzers



en Voorrang ...



-  Op kruispunten
-  Op oversteekplaatsen
-  Op rotondes

Hoe dat is volgens de wegcode

Hoe dat is in werkelijkheid

Hoe dat zo is kunnen mislopen

Fietzers en Voorrang ...

Hoe dat is volgens de wegcode

Hoe dat is in werkelijkheid

Hoe dat zo is kunnen mislopen

Inhoud

	Pagina
Inhoud	1
Voorwoord	2
Wanneer heb je voorrang?	3
Voorrang op kruispunten	13
Kruispunten met voorrangsborden (en zonder werkende verkeerslichten)	14
Kruispunten met speciale voorrangsborden en verkeerslichten	27
Kruispunten zonder voorrangsborden (of met werkende verkeerslichten)	28
Kruispunten met/zonder voorrangsborden B17 met fietspaden	31
Voorrang op oversteekplaatsen	32
Voorrang op rotondes	42
Nog enkele voorrangsregels	47
Nawoord	49

“Nemo censetur ignorare legem.”

“Niemand kan zich beroepen op zijn onwetendheid van de wet.”

“We cannot solve our problems with the same thinking we used when we created them.”

“We kunnen onze problemen niet oplossen met dezelfde denkwijze waarmee we ze gemaakt hebben.”

(Albert Einstein)

Jozef Van Breuseghem

Fietzersbond afdeling Temse

Onze website: www.fietzersbond.be/temse

Onze facebookpagina: www.facebook.com/FietzersbondTemse

Ons internetforum: <http://ft.bbforum.be>

Voorwoord

Mijn vorig werkje is “[*Fietsen, borden en regels*](#)” of “[*De wegcode voor fietsers verklaard in mensentaal*](#)”. Je kunt daarin lezen, hoe het verkeersreglement in elkaar zit voor fietsers, en hoe fietsers zich kunnen gedragen in het verkeer zonder grove fouten te maken.

Maar je mag het verkeersreglement nog zo goed onder de knie hebben, als je fietst tussen het drukke gemotoriseerde verkeer twijfel je toch soms, of dikwijls, of je wel goed bezig bent. Vooral voorrangstoestanden maken ons onzeker. En dat komt zeker niet noodzakelijk omdat we de voorrangsregels niet goed volgen. Hoe komt het dan wel?

Onze wegbeheerders, die meestal vooral met het autoverkeer bezig zijn, hebben fietsers altijd hinderlijk gevonden voor de “vlotte doorstroming” van het autoverkeer. Dikwijls zijn er geen fietsvoorzieningen. Ofwel zijn de aangebrachte fietsvoorzieningen zo slecht of zo gevaarlijk dat geen enkele fietser er graag gebruik van maakt. Denk maar aan de welbekende “moordstrookjes” – het woord van het jaar 2018 – die als volwaardig fietspad moeten doorgaan!

Op heel wat wegen zijn fietsers zelfs niet toegelaten. En meestal is dat nog de beste maatregel voor de veiligheid van fietsers. Maar opeens moedigt de overheid nu het fietsen aan. Als de overheid echt wilt dat we meer fietsen, dan moet er veel meer aandacht besteed worden aan echte en goede fietsvoorzieningen, en dan moet er gezorgd worden voor een verkeersreglement dat fietsers niet langer beschouwt als hinderlijke weggebruikers.

Waar fietsers wel in contact komen met het gemotoriseerd verkeer, zouden de wegbeheerders dan niet meer al het mogelijke mogen doen om dat gemotoriseerd verkeer te bevoordelen ten opzichte van het fietsverkeer, op gebied van voorrang. Nu gebeurt dat geregeld, indien nodig tot op het randje van het wettelijke toe, en zelfs op onwettige wijze!

Dat wil ik aantonen met dit werkje, en het spreekt vanzelf dat ik mij daar vragen over stel en dat ik mij daar zelfs tegen verzet.

Als je dit werkje leest, veronderstel ik dat je mijn vorig werkje, “*Fietsen, Borden en Regels*”, ook bekeken hebt. Ik kom in dit werkje namelijk niet meer terug op de details van de regels van de wegcode die ik daar verklaard heb. Zo is bijvoorbeeld alles wat geldt voor fietsers vanzelfsprekend ook geldig voor alle weggebruikers die met fietsers zijn gelijkgesteld.

Maar aangezien dit werkje enkel en alleen over voorrang gaat, leg ik wel eerst uit hoe de voorrang juist in elkaar zit in ons verkeersreglement. Voorrang **lijkt** heel ingewikkeld te zijn, met veel verschillende regels en speciale toestanden. Maar dat komt omdat het in de praktijk zo ingewikkeld **gemaakt** wordt! In feite is het allemaal niet zo moeilijk, het is in wezen zelfs zeer eenvoudig. Lees maar verder ...

Tussen haakjes maar toch belangrijk: ik gebruik dezelfde terminologie als in “*Fietsen, Borden en Regels*”:

- Met “wegcode” bedoel ik het *verkeersreglement*, officieel het “*Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg*”. Regels uit dit reglement worden *in groene kleur* weergegeven.
- Met “wegbeheerdercode” bedoel ik het *reglement voor de wegbeheerder*, officieel het “*Ministerieel besluit houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens*”. Regels uit dit reglement worden *in blauwe kleur* weergegeven.

Wanneer heb je voorrang?

Wie mijn vorig werkje gelezen heeft, “*Fietsen, Borden en Regels. De wegcode voor fietsers verklaard in mensentaal*”, kent het antwoord op deze vraag: **nooit!**

Volgens de wegcode moet voorrang **verleend** worden. Voorrang kun je dus niet hebben, niet nemen, niet afnemen of niet verliezen. Wat *voorrang verlenen* juist inhoudt, zien we verder (artikel 12.5, pagina 10).

De juiste vraag die moet gesteld worden is dus: “**Wanneer moet je voorrang verlenen?**” En dat staat op verscheidene plaatsen verspreid in de wegcode. Soms zijn zelfs voorwaarden verbonden aan de voorrang. Omdat de wegcode dat niet op een logische en duidelijke wijze uitlegt, zal ik trachten dat wel te doen.

Hoe kun je weten dat je voorrang moet verlenen?

Om te weten of je voorrang moet verlenen of niet, moet je uitkijken naar **bevoegde personen**, naar **verkeerstekens over de voorrang**, en moet je de **verkeersregels over de voorrang** kennen. En dat in die volgorde. Ik verklaar mij nader.

- **Bevoegde personen** zijn meestal verkeersagenten of politieagenten, maar er zijn nog andere personen gemachtigd om het verkeer te regelen op wegen waarvoor ze instaan. Meestal dragen bevoegde personen een uniform, maar niet altijd. Enkele voorbeelden van andere bevoegde personen zijn:
 - ◆ De politie van de spoorwegen binnen hun bevoegdheid.
 - ◆ Het personeel van de Vlaamse Waterweg voor het verkeer op hun wegen, jaagpaden en bruggen.
 - ◆ Het personeel van douane en accijnzen bij de uitoefening hun dienst.
 - ◆ Het personeel van het Bestuur van Waters en Bossen voor het verkeer op de boswegen van de Staat.
 - ◆ De Belgische militaire politie binnen de uitoefening van hun dienst.
 - ◆ Brandweerlieden tijdens een interventie.
 - ◆ ...
- **Verkeerstekens** zijn de *verkeerslichten*, de *verkeersborden* en de *wegmarkeringen*. Zoals we verder zullen zien (pagina 8) hebben verkeerslichten zo goed als niets te maken met voorrang, en zijn er geen wegmarkeringen die iets betekenen op gebied van voorrang. We zullen verder in dit werkje bijgevolg enkel nog spreken over **voorrangsborden**.
- **Verkeersregels** zijn de teksten, de artikels van de wegcode die je kunt lezen. Verkeersregels die betrekking hebben op voorrang noemen we verder in dit werkje **voorrangsregels**.

De volgorde waarin je moet uitkijken wordt bepaald door het artikel 6 van de wegcode:

Artikel 6. Waarde van de bevelen van de bevoegde personen, van de verkeerstekens en van de verkeersregels

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

6.2. De verkeerstekens gaan boven de verkeersregels.

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

Deze bepaling geldt noch voor het oranjegeel knipperlicht, noch voor ...

Er staat nog meer in dit artikel 6, maar dat is voor later (pagina 27). Dit artikel 6 maakt enkele zeer belangrijke zaken duidelijk, die we heel goed moeten onthouden! We zullen namelijk nog dikwijls ondervinden dat die belangrijke zaken **al eens over het hoofd gezien worden!**

- Als een bevoegd persoon het verkeer regelt, moet je gewoon kijken naar de stand van de armen of naar de bewegingen die hij of zij met de armen maakt, en doen wat daarmee bedoeld wordt. Ofwel moet je luisteren naar wat hij of zij zegt, en dat gewoon uitvoeren. Je hoeft je verder niets aan te trekken van verkeerslichten, andere verkeerstekens of verkeersregels. Die mag je allemaal negeren en vergeten als een bevoegd persoon het verkeer regelt.
- Als er geen bevoegd persoon is, wat meestal het geval zal zijn, kijk je naar de voorrangsborden, onthoud(!) je die en doe je wat die voorschrijven (zie hieronder), maar ...
- Als er werkende verkeerslichten zijn, vergeet je op die plaats de voorrangsborden die je ziet of gezien hebt (artikel 6.3, pagina 3), want die tellen niet meer mee! Hierop is wel een uitzondering (pagina 27), evenals de uitzondering van het oranjegeel knipperlicht (artikel 64.1, pagina 28). Maar voorlopig houden we het hierbij, dat bij werkende verkeerslichten de voorrangsborden tellen.
- In alle andere verkeersomstandigheden tellen de voorrangsborden. Zonder bevoegde personen, zonder verkeerslichten en zonder voorrangsborden tellen de voorrangsborden.

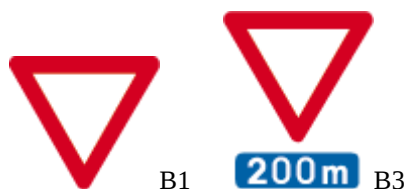
Verder in dit werkje laten we de bevoegde personen buiten beschouwing. Met een bevoegd persoon is immers alles duidelijk en hoeft je slechts te doen wat hij of zij beveelt.

Welke zijn de voorrangsborden?

Aangezien verkeerstekens boven verkeersregels gaan (artikel 6.2, pagina 3), en voorrang niet geregeld wordt met verkeerslichten of wegmarkeringen (pagina 8), wordt de voorrang vooral bepaald door de **voorrangsborden**, bevoegde personen dus buiten beschouwing gelaten. We kunnen dus dit eerste belangrijk besluit trekken:

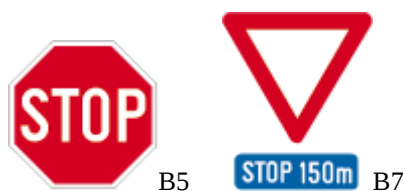
De voorrang wordt vooral bepaald door de voorrangsborden.

Voorrang is niet beperkt tot kruispunten, maar hier volgen de voorrangsborden die betrekking hebben op kruispunten, met hun betekenis:



B1 B3

Het **voorrangsbord B1** betekent “*voorrang verlenen*”. Duidelijker kan het niet zijn. Je bent niet verplicht om te stoppen, als je ziet dat er geen bestuurders in aantocht zijn waaraan je voorrang moet verlenen. Dit voorrangsbord kan vooraf aangekondigd worden met een **voorrangsbord B3**. Dat is soms zelfs verplicht, bijvoorbeeld als het voorrangsbord B1 slecht zichtbaar is van op een afstand.



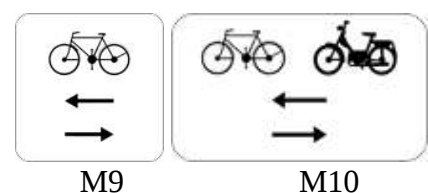
B5 B7

Het **voorrangsbord B5** betekent “*stoppen en voorrang verlenen*”. Ook dat is duidelijk. Dit bord mag enkel geplaatst worden als je het verkeer, waaraan je voorrang moet verlenen, niet kunt zien aankomen zonder gestopt te hebben. Dit voorrangsbord kan of moet eveneens vooraf aangekondigd worden met een **voorrangsbord B7** indien nodig of gewenst.

dig of gewenst.

Bij de voorrangsborden B1 en B5 mag een onderbord M9 of M10 aangebracht worden, wanneer fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen in de twee richtingen mogen rijden op de dwarslopende openbare weg die je gaat oprijden, om daarop de aandacht te vestigen (wegcode, [artikel 67.4.1°](#)).

Het spreekt voor zich, dat het voor de veiligheid van (brom)fietsers ten eerste aan te raden is om het onderbord M9 of M10 aan te brengen, wanneer je een tweerichtingsfietspad moet oversteken



M9

M10

bij het oprijden van die openbare weg. **Eigenlijk zou dit moeten verplicht worden in de wegcode!** Het “toelaten” van het aanbrengen van deze onderborden getuigt nog van de “oude autocultuur” van de wegcode, met minder aandacht voor de veiligheid van fietsers. De wegbeheerdercode verplicht dat gelukkig wel in de [artikels 8.1.1° en 8.3.2°](#).



B9

Het **voorrangsbord B9** betekent “*voorrangsweg*”. Aan dit voorrangsbord begint of vervolgt een **voorrangsweg**. Alle bestuurders op een toegangsweg naar een voorrangsweg moeten voorrang verlenen aan de bestuurders op de voorrangsweg. Dit voorrangsbord wordt geplaatst na elk kruispunt zodat ook bestuurders die een voorrangsweg oprijden weten waar voor hen de voorrangsweg begint. Dit voorrangsbord mag herhaald worden vóór of op het volgende kruispunt als de plaatsgesteldheid dat rechtvaardigt.



B11



B13

Het **voorrangsbord B11** betekent “*einde van voorrangsweg*”. De voorrangsweg die begon bij een voorrangsbord B9 heeft hier zijn einde. Dit voorrangsbord kan aangekondigd worden met een **voorrangsbord B13**.



B15

Het **voorrangsbord B15** betekent “*voorrang*”. Dit voorrangsbord duidt **geen voorrangsweg** aan, want het is enkel geldig voor het volgende kruispunt en het wordt geplaatst kort voor dat kruispunt. Alleen op dat kruispunt moeten alle bestuurders uit de toegangswegen voorrang verlenen. De horizontale streep van het symbool mag gewijzigd worden om de plaatsgesteldheid duidelijker weer te geven.

Uit de betekenis van deze voorrangsborden kunnen we een tweede belangrijk besluit trekken:

Een “voorrangsweg” begint bij een voorrangsbord B9, en eindigt bij een voorrangsbord B11. Op de hele lengte van die voorrangsweg moeten alle bestuurders die de voorrangsweg niet volgen, voorrang verlenen aan de bestuurders die de voorrangsweg wel volgen.

Bij een voorrangsbord B15 geldt de voorrangsregeling enkel op het kruispunt zelf, dus op de plaats waar twee of meer openbare wegen samenlopen (artikel 2.9, pagina 13). De “voorrangsweg” is daar beperkt in lengte tot het kruispunt!

Het is vanzelfsprekend **verplicht** om de bestuurders uit de toegangswegen te verwittigen als ze voorrang moeten verlenen, met een voorrangsbord B1 of B5 (wegbeheerdercode, [artikels 8.1.1°, 8.3.2°, 8.5.2° en 8.8.2°](#)).

Bij elke toegangsweg, waar een voorrangsbord B1 of B5 geplaatst is, horen voorrangsborden B9 of B15 op de weg waaraan je voorrang moet verlenen. Door de voorrangsborden B9 of B15 worden bestuurders op de voorrangsweg er van verzekerd dat bestuurders op de toegangswegen hen voorrang moeten verlenen.

Het is evenwel niet altijd verplicht om die voorrang aan te duiden met voorrangsborden B9 of B15 op de voorrangsweg (wegbeheerdercode, [artikels 8.1.2° en 8.3.3°](#)), bijvoorbeeld:

- Indien het voorrangsbord B1 of B5 op een pad (wegcode, [artikel 2.5](#)) of een aardeweg (wegcode, [artikel 2.6](#)) geplaatst is. Als een pad of een aardeweg uitkomt op de weg waarop je zelf rijdt, mag je er dus altijd van uitgaan dat je voorrang moet krijgen van de bestuurders die er uit komen (pagina 10).
- Indien de plaatsing van een voorrangsbord B9 of B15 de bestuurders zou kunnen misleiden omtrent de voorrangsregeling op het volgende kruispunt.
- Indien het voorrangsbord B1 of B5 alleen betrekking heeft op fietsers of bestuurders van tweewielige bromfietsen (pagina 7). Dit artikel getuigt nog van de “oude autocultuur” bij de

wegbeheerders. Dit artikel komt immers uit hun reglement! Door de B1 of de B5 weten (brom)fietzers dat ze voorrang moeten verlenen. **Maar hoe kunnen (brom)fietzers op een fietspad, of andere bestuurders op een weg, zonder B9 of B15, weten dat ze voorrang moeten krijgen van (brom)fietzers uit een toegangsweg?** In het Waals Gewest zijn er zelfs nog meer gevallen waarbij het voorrangsbord B9 of B15 niet moet geplaatst worden!

- Indien het voorrangsbord B1 of B5 geplaatst is bij het verlaten van een woonerf of een erf. Dat is eveneens eigenaardig, **want hoe kunnen bestuurders op een weg, die niet aangeduid is met een B9 of B15, weten dat die toegangsweg uit een woonerf of uit een erf komt en dat ze bijgevolg voorrang moeten krijgen?**
- In het Waals Gewest is het zelfs in de bebouwde kom niet nodig om een voorrangsbord B9 of B15 te plaatsen, als je **aan andere tekens** kunt zien dat de bestuurders die van rechts komen voorrang moeten verlenen. **Ik vind dat een slechte regeling, aangezien je dan moet kijken naar, en rekening houden met verkeerstekens op een andere weg, die niet voor jou maar voor andere bestuurders bestemd zijn! Dat is tegen dit verkeersprincipe!**

Vooraf de derde uitzondering – dus indien het voorrangsbord B1 of B5 alleen betrekking heeft op fietsers – kan nare en verrassende gevolgen hebben voor fietsers, ook zonder de onderborden M1 of M8. Dat zullen we verder nog ondervinden (pagina 45-46).



Het onderbord hiernaast mag bij de vorige voorrangsborden B1, B3, B5, B7, B9 en B15 aangebracht worden wanneer direct na dat voorrangsbord de voorrangsricting niet rechtuit verloopt. De dikke doorlopende lijn duidt de richting aan van de voorrang.

Dit onderbord **moet** aangebracht worden, als het onduidelijk is hoe de voorrangsricting verder loopt (wegbeheerdercode, [artikel 8.11](#)). In het Waals Gewest is dat **niet verplicht** bij de voorrangsborden B1 en B5.



B17

Het **voorrangsbord B17** betekent “*kruispunt waar de voorrang van rechts geldt*”. Dit is eigenlijk de basis-voorrangsregel, zoals we verder zullen zien (pagina 9). Op een kruispunt waar geen enkel voorrangsbord staat of waar de voorrangsborden die er staan niet geldig zijn, geldt eveneens de voorrang van rechts.

Waarom dient dit voorrangsbord B17 dan? Het is **verplicht** om dit voorrangsbord op sommige kruispunten met voorrang van rechts te plaatsen, bijvoorbeeld (wegbeheerdercode, [artikel 8.9.2°](#)):

- Wanneer op het vorige kruispunt een voorrangsbord B15 aangebracht was. Dat voorrangsbord was wel enkel geldig op dat vorige kruispunt, maar sommige bestuurders zouden verkeerd kunnen denken dat de voorrangsweg verder loopt. **Dit is eigenlijk een verplichte veiligheidsmaatregel tegen onoplettende bestuurders.**
- Wanneer voorbij het kruispunt een voorrangsbord B9 aangebracht is. Dat voorrangsbord duidt dan het begin aan van een voorrangsweg, maar sommige bestuurders zouden verkeerd kunnen denken dat die B9 het vervolg van een voorrangsweg aanduidt. **Dit is weer een verplichte veiligheidsmaatregel tegen onoplettende bestuurders.**
- Wanneer op de dwarsweg van het kruispunt enkelrichtingsverkeer geldt, maar fietsers en eventueel ook tweewielige bromfietzers klasse A in de beide richtingen mogen rijden. Dit voorrangsbord B17 moet dan verplicht aangevuld worden met een onderbord M9 of M10 (pagina 4). **Dit is een verplichte veiligheidsmaatregel die bestuurders er op moet wijzen dat er van rechts (brom)fietzers kunnen komen waaraan ze voorrang moeten verlenen.**
- Wanneer op de dwarsweg van het kruispunt een tweerichtingsfietspad ligt. Dit voorrangsbord B17 moet dan verplicht aangevuld worden met een onderbord M10. **Ook dit is een verplichte veiligheidsmaatregel, die bestuurders er op moet wijzen dat er van rechts (brom)fietzers kunnen komen, waaraan ze voorrang moeten verlenen.**

Zoals bij de voorrangsborden B1 en B5 (pagina 4) mag bij dit voorrangsbord B17 trouwens altijd

een onderbord M9 of M10 aangebracht worden wanneer fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen in de twee richtingen mogen rijden op de dwarslopende openbare weg die je gaat oprijden.

Er bestaan nog meer voorrangsborden, maar die hebben ofwel geen betrekking op kruispunten (pagina 48), ofwel zijn het “speciale gevallen” (pagina 27). Met de kennis van artikel 6 van de wegcode (pagina 3) kunnen we dit derde belangrijk besluit trekken:

Geen enkele verkeersregel kan iets veranderen aan de betekenis van voorrangsborden. Alleen bevoegde personen en werkende verkeerslichten kunnen dat wel.

Moet je rekening houden met alle voorrangsborden?

De bovenstaande voorrangsborden maken aan bestuurders duidelijk of ze aan kruispunten voorrang moeten verlenen aan andere bestuurders en omgekeerd, of het de andere bestuurders zijn die voorrang moeten verlenen. Maar hoe kun je weten of een voorrangsbord voor jou bestemd is, of voor andere bestuurders?

Voorrangsborden moeten rechts geplaatst worden (wegcode, [artikel 67.1](#)). Voorrangsborden mogen wel links en boven de rijbaan herhaald worden, maar die zijn enkel geldig als ook rechts hetzelfde voorrangsbord staat.

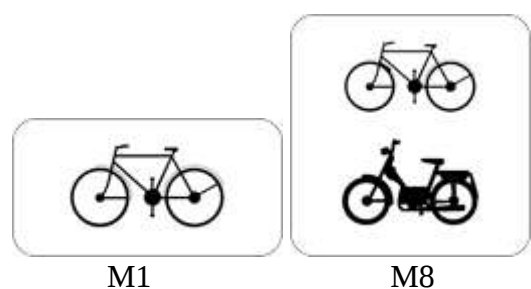
Voorrangsborden die alleen links van jou of alleen boven de rijbaan staan, of die op een andere rijbaan, fietspad, ... staan, zijn niet voor jou bedoeld. Met die voorrangsborden moet of mag je geen rekening houden (zie de 'fout' van het Waals Gewest, pagina 6).

Zoals alle verkeersborden moeten ook voorrangsborden bepaalde minimum afmetingen hebben om geldig te zijn (wegbeheerdercode, [artikels 6.4.1 en 6.4.2](#)). Die afmetingen verschillen van het soort weg waarop ze geplaatst worden, en of die plaatsing binnen of buiten de bebouwde kom gebeurt. Het absolute minimum om algemeen geldig te zijn is een breedte van 40 cm.

Wanneer een verkeersbord enkel betrekking heeft op fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen, mag de breedte zelfs minimum 30 cm zijn (wegbeheerdercode, [artikel 6.4.3](#)). **Een verkeersbord dat smaller is dan 40 cm, maar toch nog minimum 30 cm breed is, is dus automatisch enkel bedoeld voor fietsers en bestuurders van tweewielige bomfietsen.**

Om nog duidelijker te maken dat een **voorrangsbord B1 of B5** alleen betrekking heeft op fietsers, of op fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen, mag daar bovendien nog een onderbord M1 of M8 bij aangebracht worden (wegcode, [artikel 67.4.2°](#)).

Let op! Deze onderborden mogen niet bij andere voorrangsborden aangebracht worden!



Aan wie moet je voorrang verlenen?

Met **voorrangsborden** moet je voorrang verlenen aan andere bestuurders, of moeten andere bestuurders voorrang verlenen aan jou. Met **voorrangsregels** moet je soms voorrang verlenen aan bestuurders, soms aan voetgangers, soms aan alle weggebruikers, dus zowel aan bestuurders als aan voetgangers. Elke voorrangsregel moet duidelijk maken voor wie de voorrang geldt. De basis-voorrangsregel van artikel 12.3.1 (pagina 9) is daar een uitstekend voorbeeld van.

Als aan meerdere categorieën van weggebruikers gelijktijdig een voorrang toegekend wordt door voorrangsregels, dan gaat de meest kwetsbare weggebruiker boven de minder kwetsbare. Een

voetganger gaat dus boven een fietser, een fietser boven een bromfietser, enzovoort. Het artikel 39 (pagina 47) is daar een goed voorbeeld van.

Voorrang komt niet alleen te pas op kruispunten. Als je samen met andere bestuurders onder dezelfde voorrangsvoorwaarden valt, tellen de voorrangsregels **ten opzichte van elkaar**. Bijvoorbeeld als je samen met andere bestuurders een voorrangsweg volgt, dan moet je nog altijd voorrangsregels respecteren ten opzichte van elkaar.

Hoezo, geen wegmarkeringen die voorrang aanduiden?

Die zijn er inderdaad niet. Er bestaan wel de “stopstreep” en de zogenaamde “haaiantanden”, maar wat betekenen die? Dit staat in artikel 76 van de wegcode:



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.

Die wegmarkeringen **duiden enkel de plaats aan** waar je moet stoppen om voorrang te verlenen. Zonder een verkeersbord B1 of B5 vóór deze wegmarkeringen, hebben deze wegmarkeringen geen enkele betekenis op gebied van voorrang.

Wanneer deze wegmarkeringen niet zijn aangebracht, dan moet je stoppen om voorrang te verlenen ter hoogte van het voorrangsbord B1 of B5 zelf. Het is dus helemaal niet nodig om een stopstreep of haaiantanden aan te brengen. Een voorrangsbord B1 of B5 volstaat om de voorrang op een wettige wijze aan te duiden.

Hoezo, geen voorrang bij groen verkeerslicht?

Voorrang heb je nooit, en zeker niet bij groen verkeerslicht. Dit staat in artikel 61 van de wegcode over de betekenis van groen verkeerslicht voor bestuurders:

*61.1. De driekleurige verkeerslichten zijn cirkelvormig en hebben de volgende betekenis :
3° groen licht betekent dat het verkeerslicht mag voorbijgereden worden;*

Geen woord over voorrang!

Wat telt dan wel? Eenmaal het groene licht voorbij gereden, blijven enkel nog de **voorrangsregels** over, want de voorrangsborden die daar eventueel staan, zijn ongeldig gemaakt door de werkende verkeerslichten (artikel 6.3, pagina 3).

Welke zijn de voorrangsregels?

Dat zijn er meerdere, en ze staan niet allemaal mooi samen in de wegcode. Daarom zal ik trachten daar een zekere orde in te scheppen.

Met dit werkje wil ik het vooral hebben over de voorrang van fietsers op oversteekplaatsen, op kruispunten en op rotondes. Daarna komen andere voorrangstoestanden aan bod als die van belang zijn voor fietsers, of als daar iets interessants over te vertellen is.

Toch zijn er enkele belangrijke algemene voorrangsregels waar we niet omheen kunnen. Die staan in het artikel 12 van de wegcode:

Artikel 12. Verplichting voorrang te verlenen

Dat artikel begint met een voorrangsregel die al strijdig lijkt met ons belangrijk besluit van pagina 7. Het artikel 12.1 van de wegcode zegt namelijk:

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

Ook al volg je een voorrangsweg aangeduid door een voorrangsbord B9, of al nader je een kruispunt aangeduid met een voorrangsbord B15, dan nog moet je altijd voorrang verlenen aan spoorvoertuigen! Dit artikel geldt trouwens ook voor voetgangers! Gaan de verkeerstekens B9 of B15 dan niet boven deze verkeersregel van artikel 12.1 (artikel 6.2, pagina 3)?

Het is niet zo zeer deze voorrangsregel die boven die voorrangsborden gaat, maar wel de omvang van spoorvoertuigen die een rol speelt. Het is een beetje het “recht van de sterkste”, dat voorrang verleent aan spoorvoertuigen. Door hun constructie, wegens hun zeer grote massa en doordat ze gedwongen hun sporen moeten volgen, is het bovendien niet mogelijk om spoorvoertuigen aan dezelfde verkeersregels te onderwerpen als de andere voertuigen.

Vandaar deze “uitzondering”, maar verder is alles “normaal”.

Met artikel 12.2 volgt een goede raad, die eigenlijk vanzelfsprekend is, maar waarvan velen kennelijk niet weten dat die in de wegcode staat, en dat het zelfs een **verplichting** is:

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

Daarna volgt de basis-voorrangsregel uit de wegcode, die telt als de voorrang niet door een voorrangsbord geregeld is en als er geen enkele andere voorrangsregel van toepassing is:

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.

Die *voorrang van rechts* is overal geldig en **niet alleen op kruispunten!** Een bestuurder die rechts naast je rijdt op een andere rijstrook of op een ander deel van de openbare weg, kan ook van rechts komen (pagina 11)!

Over rotondes hebben we het nog (pagina 42), maar je moet evenmin voorrang van rechts verlenen aan bestuurders die uit een verboden rijrichting komen. Alleen ... dat kun je niet altijd met zekerheid weten! Op toegangswegen met “beperkt eenrichtingsverkeer” (BEV) is dat zelfs afhankelijk van het soort bestuurder:

- Een automobilist die uit een dergelijke weg komt, komt uit een verboden rijrichting. Aan die automobilist moet je dan geen voorrang van rechts verlenen.
- Een fietser die uit dezelfde weg komt, komt nooit uit een verboden rijrichting. Aan die fietser moet je dan wel voorrang van rechts verlenen.

Het is dus niet altijd zo vanzelfsprekend of je voorrang van rechts moet verlenen of niet!

Het **lijkt er op alsof** deze basis-voorrangsregel uit de wegcode wordt vervolledigd met “uitzonderingen” op de voorrang van rechts:

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.



B1



B5

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

Hoewel **a)** volgt uit het artikel 6.2 van de wegcode (pagina 3: de verkeerstekens B1 of B5 gaan boven de verkeersregel 12.3.1), is het vermelden van deze “uitzondering” zeker niet overbodig,

omdat er twee belangrijke zaken uit volgen:

- De basis-voorrangsregel van rechts en zijn “uitzonderingen” gelden voor bestuurders en niet voor voetgangers, want dat zijn geen bestuurders.
- De voorrang aan een voorrangsbord B1 of B5 telt voor de **volledige openbare weg**, in zijn **totale breedte**. Vergeet niet dat een openbare weg meestal uit verschillende delen bestaat, zoals rijbanen, fietspaden, trottoirs, bermen, Wanneer je aan een kruispunt voorrang moet verlenen als gevolg van een voorrangsbord B1 of B5, dan moet je voorrang verlenen **aan alle bestuurders op de volledige openbare weg**. Het doet er helemaal niet toe op welke plaats die andere bestuurders zich bevinden op de openbare weg!

Dat houdt in, dat je zelfs voorrang moet verlenen aan bestuurders die in overtreding rijden! Bijvoorbeeld aan autobestuurders die links van de rijbaan rijden, aan fietsers die in de verkeerde richting op een enkelrichtingsfietspad rijden,

De bestuurders die in overtreding rijden kunnen natuurlijk een verkeersboete oplopen. Maar dat ontslaat je niet van je voorrangsplicht, opgelegd door een voorrangsbord B1 of B5. De betekenis van deze voorrangsborden is zeer duidelijk (pagina 4).

Maar als een B1 of B5 op een fietspad staat, of enkel voor (brom)fietsers geldt, telt de voorrang dan ook voor de volledige openbare weg?

Uit **b)** volgt dat op een aardeweg of een pad zelfs geen voorrangsbord B1 of B5 hoeft te staan, als die uitkomen op een openbare weg met een rijbaan. Als je uit een aardeweg of een pad komt, moet je dus **altijd** voorrang verlenen aan bestuurders die op een openbare weg met een rijbaan rijden (pagina 5).

In het artikel 12.5 staat wat *voorrang verlenen* eigenlijk betekent, en hoe je dat moet doen:

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.

Zouden veel bestuurders weten dat dit **verbod** in de wegcode staat? Let wel, uit dit artikel volgt dat voorrang kan gelden tegenover alle **weggebruikers**, dus ook voetgangers!

Daarna volgt een voorrangsregel die bepaalt wanneer je **altijd voorrang moet verlenen aan alle andere weggebruikers**. Dus niet alleen aan bestuurders, maar ook aan voetgangers! Dat is namelijk het geval bij het uitvoeren van een manoeuvre.

Een manoeuvre is een rijbeweging, waarbij je de weg niet gewoon op normale wijze volgt, en waarvan niet in de wegcode staat op welke wijze je die rijbeweging moet uitvoeren. Het artikel 12.4 van de wegcode zegt aan wie je voorrang moet verlenen bij het uitvoeren van een manoeuvre en somt er enkele op, maar niet allemaal:

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.

Enkele rijbewegingen worden wel, en sommige zelfs uitvoerig omschreven in de wegcode. Dat zijn bijgevolg **geen manoeuvres**, zoals:

- **Ritsen** ([artikel 12bis](#)). Bij het ritsen verander je wel degelijk van rijstrook of van file, maar dat is geen manoeuvre, tenminste als je ritst zoals het in dit artikel wordt omschreven.
- **Inhalen** ([artikel 16](#)). Ook bij het inhalen verander je van rijstrook, maar dat is evenmin een manoeuvre als je inhaalt zoals het in dit artikel wordt omschreven.
- **Naar links of naar rechts afslaan** (richtingsverandering, [artikel 19](#)). Dat is iets helemaal anders dan “de rijbaan oversteken”, wat wel een manoeuvre is. Bij het oversteken van de rijbaan sta je **voor de rijbaan**, en moet je eerst **naar links** en **naar rechts** kijken of er geen verkeer nadert. Bij een richtingsverandering rij je zelf **op de rijbaan**, en moet je eerst rekening houden met het verkeer dat **achter je komt** en dat je **tegemoet komt**.

Het artikel 12.4 vervolgt trouwens met nog twee rijbewegingen die **geen manoeuvre** zijn, en waarvan de eerste zeer belangrijk is voor fietsers:

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 ritsen bedoeld in artikel 12bis.



Einde fietspad

Aangezien het verlaten van het fietspad op het einde, en het zich op de rijbaan begeven om rechtdoor verder te rijden, geen manoeuvre is, moet een fietser **geen voorrang verlenen** als hij deze rijbeweging uitvoert. Als gevolg daarvan zijn het de **bestuurders op de rijbaan die voorrang moeten verlenen** aan (brom)fietsers die daar van het fietspad op de rijbaan komen! Andersom zou deze rijbeweging immers toch een manoeuvre zijn. Dit is trouwens een typisch geval van voorrang van rechts buiten een kruispunt (pagina 9).

Wegbeheerders die begaan zijn met de veiligheid en met de voorrangrechten van fietsers, zullen bij een dergelijk einde van het fietspad voldoende “rugdekking” voorzien voor fietsers, zodat ze op een veilige wijze van het fietspad op de rijbaan kunnen komen, zonder hinder of gevaar van het gemotoriseerd verkeer op de rijbaan.

Minder fietsvriendelijke wegbeheerders plaatsen op het einde van het fietspad een voorrangsbord B1 of zelfs B5! Op deze wijze wordt deze voorrangsregel teniet gedaan, ten nadele van fietsers en ten voordele van de “vlotte doorstroming” van het gemotoriseerd verkeer. Verkeerstekens gaan immers boven verkeersregels (artikel 6.2, pagina 3). Meestal wordt zelfs schaamteloos de veiligheid van fietsers als reden gegeven voor deze maatregel. Is het dan niet veel veiliger voor fietsers, om hen een “rugdekking” te geven die het gemotoriseerd verkeer doet vertragen en uitwijken, als ze op het einde van het fietspad verder moeten rijden op de rijbaan?



Let wel, deze voorrangsregel is **niet van toepassing** om het fietspad te verlaten en op de rijbaan verder te rijden om andere redenen, bijvoorbeeld om voorbij een hindernis op het fietspad te rijden. Dan moet je wel voorrang verlenen aan het verkeer op de rijbaan alvorens het fietspad te verlaten (artikel 19.4, pagina 16).

Er staat verder nog één voorrangsregel in dit artikel 12, die er pas bijgekomen is in maart 2007:

***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.*

Die is toegevoegd om de veiligheid te verbeteren en de voorrang te verzekeren van fietsers (en gelijkgestelden) en bromfietsers op een fietspad, en van voetgangers (en gelijkgestelden) op een voetpad (of trottoir, of stoep). Maar zoals we verder zullen zien (pagina 21), is dit artikel verkeerd begrepen en verklaard door wegbeheerders. Dat is de veiligheid en de rechtszekerheid vooral van fietsers **in het geheel niet ten goede gekomen, integendeel!**

Dit artikel 12.4bis is bovendien zeer overbodig voor (brom)fietsers, omdat de voorrang van

(brom)fietsers op een fietspad al geregeld wordt door andere artikels van de wegcode. Soms, maar niet altijd, wordt daarbij ook de voorrang van voetgangers op een voetpad geregeld:

- Bestuurders die een parkeerplaats verlaten of oprijden, of uit een aanpalende eigendom komen, voeren een manoeuvre uit (artikel 12.4, pagina 10). Ze moeten bijgevolg voorrang verlenen aan alle andere weggebruikers, ook als ze daarbij een fietspad of een voetpad oversteken.
- Bestuurders die naar links of naar rechts afslaan, en daarbij op een fietspad of op een voetpad komen, moeten voorrang verlenen aan de gebruikers van dat fietspad of van dat voetpad op basis van het artikel 19.4 van de wegcode:

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.

Het fietspad en het voetpad zijn elk een ander deel van de openbare weg dan de rijbaan waarop de motorvoertuigen rijden (artikels [2.7](#) en [2.40](#) van de wegcode). De fietsers op dat fietspad of de voetgangers op het voetpad volgen dezelfde openbare weg als de bestuurder die afslaat.

Let wel! Ook fietsers die naar links of naar rechts afslaan, en daarbij op een rijbaan of op een voetpad komen, moeten volgens hetzelfde artikel 19.4 voorrang verlenen aan de bestuurders op de rijbaan of aan de gebruikers van het voetpad.

- Aan een kruispunt met een fietspad in voorrang staan bestuurders vanuit een toegangsweg voor een voorrangsbord B1 of B5. Ze moeten bijgevolg voorrang verlenen aan alle bestuurders op die openbare weg (artikel 12.3.1.a, pagina 9-10), dus ook aan fietsers op dat fietspad alvorens dat over te steken. Maar het artikel 12.3.1.a verleent geen voorrang aan voetgangers, wanneer het voetpad verhoogd zou doorlopen over het kruispunt. **Enkel voor voetgangers** is het artikel 12.4bis dus wel nuttig.

Toch een kanttekening bij dit laatste geval. Artikel 12.4bis spreekt van “*voorrang verlenen aan de weggebruikers die overeenkomstig dit besluit gebruik maken van het trottoir of fietspad*” (pagina 11). Met “*dit besluit*” wordt bedoeld, het “*Koninklijk Besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg*”. Dat is niets anders dan wat we in dit werkje de **wegcode** noemen. De voorrang wordt dus beperkt tot die weggebruikers die de regels van de wegcode volgen. Terwijl bij de voorrangsborden B1 en B5 geen voorwaarden gesteld worden aan de voorrang. Het artikel 12.4bis houdt dus een beperking in van de voorrang van fietsers, wat eigenlijk geen verbetering is voor hun rechtszekerheid. Maar ... aangezien verkeerstekens boven verkeersregels gaan (artikel 6.2, pagina 3) geldt deze beperking niet als een voorrangsbord B1 of B5 bepaalt dat voorrang moet verleend worden aan bestuurders op het fietspad.

Er is wel één geval te bedenken, waarbij de voorrangsregel van dit artikel 12.4bis de bestuurders op het fietspad gerust kan stellen dat aan hen voorrang moet verleend worden (pagina 25). Hoewel het zelfs dan niet echt nodig is en dit artikel dus overbodig blijft voor fietsers.

Deze voorrangsregel zorgt daarentegen wel voor ingewikkelder voorrangstoestanden op kruispunten zonder voorrangsborden, of op kruispunten met werkende verkeerslichten, als fietspaden naar deze kruispunten toeleiden. Kortom, op kruispunten waar de voorrang van rechts van toepassing is, en waar fietspaden op uitkomen (pagina 31).

Dit waren alle voorrangsregels uit het artikel 12 van de wegcode. Andere voorrangsregels zullen ter sprake komen als we ze nodig hebben, of worden besproken op het einde van dit werkje (pagina 47).

Vorrang op kruispunten

De meeste problemen, conflicten, ongevallen, ... die verband houden met voorrang doen zich voor op kruispunten, niettegenstaande wat staat in het artikel 12.2 (pagina 9). Nochtans is voorrang op kruispunten eenvoudig, zoals alle voorrang eenvoudig is:

- Op kruispunten met voorrangsborden **en** zonder werkende verkeerslichten gelden de **voorrangsborden**.
- Op kruispunten zonder voorrangsborden **of** met werkende verkeerslichten gelden de **voorrangsregels**.

Maar geregeld wordt de voorrang op kruispunten **ingewikkeld gemaakt** door de wegbeheerders. Dat komt omdat wegbeheerders de bestaande voorangsregels graag “aanpassen” door het plaatsen van bijkomende voorrangsborden. Want verkeerstekens gaan immers boven verkeersregels (artikel 6.2, pagina 3). Op die wijze kunnen dus de voorangsregels “omgedraaid” worden door voorrangsborden te plaatsen. Dat “aanpassen” van de voorangsregels dient meestal om de “vlotte auto-verkeersdoorstroming” te bevorderen, natuurlijk ten nadele van de doorstroming van andere weggebruikers, en soms zelfs ten nadele van de veiligheid van fietsers, zoals we verder nog zullen zien.

Wat is een kruispunt?

Dat wordt bepaald in het artikel 2.9 van de wegcode:

2.9. “Kruispunt”: de plaats waar twee of meer openbare wegen samenlopen.

Veel eenvoudiger kan het niet.

Die openbare wegen lopen uiteraard door over het kruispunt. Een deel van de ene openbare weg (rijbaan, fietspad, trottoir, berm, ...) kan daarbij een deel van de andere openbare weg overlappen op het kruispunt.

Op het kruispunt zelf kan een openbare weg wat breder worden, doordat bijvoorbeeld de rijbaan breder geworden is door het aanbrengen van voorsorteerstroken voor het kruispunt, of doordat de fietspaden op het kruispunt wat uitbuigen van de rijbaan. Maar het is duidelijk dat alle delen van de openbare weg op het kruispunt nog altijd bij de openbare weg horen die doorloopt over het kruispunt.

Ter herinnering: Een fietspad, aangeduid met een verkeersbord D7 of D9, loopt hoogstens door **tot het volgende kruispunt**. Dat is verklaard in “*Fietsen, Borden en Regels*”. Als een fietspad moet doorlopen **op het kruispunt**, moet dat fietspad daar aangeduid worden met de “overlangse markering” van artikel 74 van de wegcode:



D7



D9



Art. 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.

Dat geldt ook voor een tweerichtingsfietspad! Want **buiten kruispunten** zijn fietspaden, aangeduid met de fietspadmarkering, **altijd enkelrichting**. Ook al wordt tegen dat laatste soms gezondigd, zowel door fietsers als door wegbeheerders.

Let wel op: een **fietspad** op een kruispunt is **geen oversteekplaats voor fietsers**! Een fietspadmarkering is een **overlangse markering** die een openbare weg **volgt**. Op het kruispunt blijft dat een fietspad dat nog altijd die openbare weg volgt. Een oversteekplaats voor fietsers is een **dwarsmarkering** die een openbare weg niet volgt maar **dwarst** (pagina 32).

Als bestuurder kun je **nooit “de rijbaan oversteken” op een kruispunt**, want dan zou je op elk

kruispunt een manoeuvre uitvoeren volgens artikel 12.4 (pagina 10). Als je op een kruispunt rechtdoor rijdt, volg je altijd een openbare weg. Daarom mag op een kruispunt nooit een fiets-oversteekplaats als dwarsmarkering worden aangebracht (pagina 33).

Kruispunten met voorrangsborden (en zonder werkende verkeerslichten)

Als op een kruispunt met voorrangsborden **werkende** verkeerslichten staan, dan gelden daar de voorrangsregels die besproken worden onder de titel “*kruispunten zonder voorrangsborden (of met werkende verkeerslichten)*” (pagina 28)! Er bestaan ook enkele speciale voorrangsborden en verkeerslichten voor fietsers, die besproken worden onder de titel “*kruispunten met speciale voorrangsborden en verkeerslichten*” (pagina 27).

Vorrangsbord B15

Als vóór het kruispunt een voorrangsbord B15 staat, dan moeten de andere bestuurders daar voorrang verlenen als je de voorrangsrichting volgt waar- van het verloop eventueel aangeduid is met een onderbord.



Als er geen fietspad is, rij je met de fiets op de rijbaan. Je bent dan, samen met de bestuurders van de motorvoertuigen, onderworpen aan dezelfde verkeersregels, met dezelfde rechten en dezelfde plichten. Als iedereen de voorrangsrichting volgt, is er weinig discussie te verwachten. Op een kruispunt ontstaan pas problemen als een bestuurder afslaat van de voorrangsrichting. Dan komen de verkeersregels ter sprake die bestuurders onderling moeten respecteren, omdat ze allemaal dezelfde voorrangsrechten hebben. Die verkeersregels staan in artikel 19 van de wegcode:

Artikel 19. Richtingsverandering

Dat artikel handelt dus over de richtingsveranderingen, waarmee links en rechts afslaan bedoeld wordt. Dat artikel begint met een voorzichtigheidsmaatregel:

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 vertragingmogelijkheden van de achterliggers;*

Let op! Het gaat over “naar rechts of naar links afslaan **om de rijbaan te verlaten**”. Het doet er dus niet toe waarheen je rijdt, het is alleen belangrijk waar je vandaan komt, namelijk van een rijbaan die je gaat verlaten.

Daarna maakt de wegcode onderscheid tussen afslaan naar rechts of naar links. We beschouwen enkel de regels die hier van belang zijn. De regels die we nu overslaan, komen later nog ter sprake (pagina 42).

Dit zijn de verkeersregels voor het afslaan naar rechts:

19.2. *De bestuurder die naar rechts afslaat moet:*

1° *zijn voornemen tijdig genoeg kenbaar maken door middel van de rechter 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;

2° *zo dicht mogelijk bij de rechterrand 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 rechterrand 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.

3° *de beweging met matige snelheid uitvoeren;*

4° *de beweging zo kort mogelijk uitvoeren, behalve in de gevallen dat het verkeer op de ingeslagen rijbaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 9.4. en 9.5. geschiedt.*

Uit 1° volgt, dat fietsers geen teken moeten geven met de arm als daardoor hun eigen veiligheid in het gedrang komt. Houd er dan wel rekening mee, dat de andere bestuurders er niet van op de hoogte zijn dat je naar rechts wilt afslaan, en gedraag je daarnaar!

Uit 2° volgt, dat het niet mogelijk mag zijn dat rechts nog een bestuurder op de rijbaan naast je rijdt, die je zou kunnen aanrijden bij het afslaan naar rechts. Enkel bij het besturen van langere voertuigen mag je eerst, mits de nodige voorzorgen te nemen, uitwijken naar links om het afslaan naar rechts gemakkelijker te kunnen uitvoeren. In dat geval moet je er wel rekening mee houden, dat er aan je rechterkant nog een bestuurder kan rijden die je zou kunnen aanrijden: “*een andere bestuurder die op normale wijze rijdt op de **openbare weg** die je gaat verlaten*”. Die “andere bestuurder” is dikwijls een fietser!

3° is duidelijk en uit 4° volgt dat je zo kort mogelijk naar rechts moet afslaan, behalve in sommige gevallen, waarover meer uitleg staat in die artikels 9.4 en 9.5. We beginnen met het artikel 9.4:

9.4. Binnen de bebouwde kommen mogen de bestuurders de rijstrook volgen die het best aan hun bestemming beantwoordt:

1° op de rijbanen met éénrichtingsverkeer in rijstroken verdeeld;

2° op de rijbanen met tweerichtingsverkeer in vier of meer rijstroken verdeeld, waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting.

Als je **binnen de bebouwde kom** uit meerdere rijstroken kunt kiezen, mag je die rijstrook uitkiezen die het best **aan je bestemming** beantwoordt. Je bent dus **binnen de bebouwde kom niet verplicht** om zo veel mogelijk op de rechtse rijstrook te rijden. En dat geldt eveneens voor fietsers, want dat zijn ook bestuurders!

En wat het artikel 9.5 betreft:

9.5. Wanneer de verkeersdichtheid het rechtvaardigt, mag het verkeer in meerdere files geschieden:

1° op rijbanen met tweerichtingsverkeer in vier of meer rijstroken verdeeld, op voorwaarde dat alleen gereden wordt op de rijstroken bestemd voor het verkeer in de gevolgde rijrichting;

2° op rijbanen met éénrichtingsverkeer;

3° op rijbanen verdeeld in rijstroken waarboven verkeerslichten als bedoeld in artikel 62bis zijn aangebracht.

Met deze gevallen zullen fietsers hoogstwaarschijnlijk nooit geconfronteerd worden. Dat is meer iets voor het drukke autoverkeer. Terloops: het artikel 62bis waarvan sprake, handelt over verkeerslichten die boven rijstroken of boven andere delen van de openbare weg hangen.

Dit zijn de verkeersregels voor het 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;

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.

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.

Uit 1° volgt weer, dat fietsers geen teken moeten geven met de arm als daardoor hun eigen veiligheid in het gedrang komt. Houd er dan wel rekening mee, dat de andere bestuurders er niet van op de hoogte zijn dat je naar links wilt afslaan, en gedraag je daarnaar!

Uit 2° volgt, dat achterliggende bestuurders, vooral fietsers, niet mogen gehinderd worden om hun weg rechtdoor verder te zetten, immers:

a) Bij tweerichtingsverkeer moet uitgeweken worden naar links, zonder tegenliggers te hin-

deren.

- b) Bij eenrichtingsverkeer moet dat uitwijken zelfs tot tegen de linkerrand van de rijbaan. Dit geldt natuurlijk niet bij beperkt eenrichtingsverkeer (BEV), waarbij fietsers wel in twee richtingen mogen rijden. Dan is er tweerichtingsverkeer en geldt de regel van a) hierboven!

In 3° staat een **voorrangsregel!** Je moet voorrang verlenen aan tegenliggers **op de rijbaan die je verlaat**. Het gaat dus **niet** over tegenliggers die bijvoorbeeld op een fietspad rijden! In feite is dit een vorm van voorrang van rechts. Als je afslaat naar links, komen de tegenliggers van rechts. Als een tegenligger gelijktijdig afslaat naar rechts als je afslaat naar links, dan moet je die ook voorrang verlenen, want die tegenligger komt dan nog altijd van rechts.

4° is weer duidelijk, en 5° is gelijkaardig aan 4° bij het naar rechts afslaan, alleen moet je naar links uiteraard zo ruim mogelijk afslaan. Iets wat sommige bestuurders, ook fietsers, al eens uit het oog verliezen.

Dit zijn de verkeersregels voor beide afslagrichtingen:

19.6. Geschiedt het verkeer overeenkomstig de bepalingen van artikel 9.4. en 9.5., dan mag de bestuurder slechts rechts afslaan indien hij zich in de rechterstrook of file bevindt, en links indien hij zich in de linkerstrook of file bevindt.

Dit artikel komt hierop neer: als je in rijstroken naast elkaar rijdt, mag je alleen vanuit de rechtse rijstrook naar rechts afslaan, en alleen vanuit de linkse rijstrook naar links afslaan. Of als je een voorsorteerstrook volgt, dan moet je afslaan in een richting die in de voorsorteerstrook is aangegeven.

Let op: fietsers mogen ook de voorsorteerstroken voor het gemotoriseerd verkeer gebruiken. Dat moet zelfs als fietsers de rijbaan volgen! En er bestaan ook voorsorteerstroken die alleen fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen mogen gebruiken:

77.7. Markeringen die voorsorteringsstroken aanduiden voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.

Bij het naderen van een kruispunt mogen voorsorteringsstroken 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 voorsorteringsstroken zijn voorbehouden voor de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.

Bij voorsorteerstroken hoort een verkeersbord F13:

F13. Verkeersbord dat pijlen op de rijbaan aankondigt en de keuze van een rijstrook voorschrijft.

Dit verkeersbord kan de verschillende richtingen aanduiden. De streep tussen de rijstroken kan eventueel onderbroken zijn. Het bord mag aangevuld worden om de voorsorteringsstroken voorbehouden voor het verkeer van fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen aan te duiden.

Een onderbord kan aanduiden dat dit verkeersbord F13 voorsorteerstroken voor fietsers en bromfietsers aanduidt.



F13

Bij het afslaan naar rechts of naar links zijn nog bijkomende **voorrangsregels** na te leven:

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.

“Andere delen van dezelfde openbare weg” zijn andere delen dan de rijbaan die je volgt en die je gaat verlaten. Dat kan een voetpad zijn dat je moet oversteken om de rijbaan te verlaten. Een fietspad kan het in dit geval niet zijn, want we zijn er van uitgegaan dat er geen fietspad is (pagina 14). Je moet dus ook voorrang verlenen aan alle weggebruikers die zich niet op de rijbaan bevinden, maar die wel dezelfde openbare weg volgen op een ander deel van die weg.

Ten behoeve van voetgangers is er nog een bijkomende **voorrangsregel** na te leven:

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

Dus **zelfs als er geen voetpad of geen zebrapad is**, moet je nog altijd voorrang verlenen aan voetgangers die de rijbaan oversteken waarin je afslaat.

Als er wel een fietspad is, dan moeten fietsers dat gebruiken als het berijdbaar is.

Aangezien voor het kruispunt een voorrangsbord B15 staat, moet dit fietspad **verplicht doorgemarkeerd worden** op het kruispunt met de fietspadmarkering van artikel 74 (pagina 13) als het fietspad verder gaat na het kruispunt. Dat staat in het artikel 16.1° van de wegbeheerdercode:

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

Zelfs de afmetingen van de strepen van die fietspadmarkering op het kruispunt staan erbij:

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.

Dankzij deze fietspadmarkering rijden fietsers op het kruispunt op een ander deel van dezelfde openbare weg, dan het gemotoriseerd verkeer. Fietsers rijden op een fietspad, het gemotoriseerd verkeer rijdt op de rijbaan. Bestuurders op de rijbaan die naar rechts of naar links afslaan, moeten bijgevolg voorrang verlenen aan de weggebruikers die de openbare weg blijven volgen op het fietspad, door de voorrangsregel van artikel 19.4:

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.

Het voorrangsbord B15 bepaalt dus wel degelijk de voorrang van alle bestuurders die de voorrangsrichting volgen op het kruispunt.

Fietspaden in de voorrangsrichting worden tegenwoordig op het kruispunt rood gekleurd tussen de twee evenwijdige witte onderbroken strepen. Sommigen verklaren dat je aan deze rode kleur kunt zien dat je voorrang moet verlenen aan de weggebruikers op dat fietspad. Maar **dat staat niet in de wegcode!** Een rode kleur **zegt wettelijk helemaal niets over voorrang!** Het zijn de **voorrangsborden** die de voorrang bepalen van de gebruikers van dit fietspad!

Om naar rechts of naar links af te slaan van op een fietspad, of om het fietspad om een andere reden te verlaten, bestaat het artikel 9.1.2.3° in de wegcode:

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.

Je mag het fietspad verlaten om van richting te veranderen, dus om naar rechts of naar links af te slaan, maar ook dan geldt weer de voorrangsregel van artikel 19.4 (zie hierboven). Alvorens het fietspad te verlaten moet je dus eerst voorrang verlenen aan de bestuurders op de rijbaan, of aan voetgangers op het voetpad.

Afslaan in de gemakkelijke richtingen

Als je naar rechts wilt afslaan van op een fietspad rechts van de weg, of naar links van op een tweerichtingsfietspad links van de weg, dan moet je volgens artikel 19.4 wel eerst voorrang verlenen aan voetgangers op een doorlopend voetpad, als dat er is, alvorens het fietspad te verlaten. Deze voetgangers volgen immers een ander deel 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.

Als er geen doorlopend voetpad is, moet je nog wel de bijkomende voorrangsregel naleven van artikel 19.5, nadat je het fietspad verlaten hebt:

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

Dus **zelfs zonder zebrapad**, moet je altijd voorrang verlenen aan voetgangers die de rijbaan oversteken waarin je afslaat.

Afslaan in de moeilijke richtingen

Als je naar links wilt afslaan van op een fietspad rechts van de weg, of naar rechts van op een tweerichtingsfietspad links van de weg, dan moet je eerst voorrang verlenen aan de bestuurders op de rijbaan, alvorens het fietspad te verlaten, weer volgens artikel 19.4 (zie hierboven).

Nadat je het fietspad verlaten hebt, rij je op de rijbaan en volg je dezelfde regels dan *als er geen fietpad is* (pagina 14).

Afhankelijk van de verkeersdrukte en de breedte van de rijbaan kan het natuurlijk zeer gevaarlijk zijn, om zo maar het fietspad te verlaten en tussen het gemotoriseerd verkeer te gaan fietsen. Soms is het zelfs onmogelijk om het fietspad te verlaten vóór het kruispunt, omdat het afgescheiden ligt van de rijbaan, of door een hindernis tussen het fietspad en de rijbaan. Meestal gebruik je een andere werkwijze om af te slaan.

Om naar rechts af te slaan van op een tweerichtingsfietspad links van de weg, volg je het fietspad juist tot aan het kruispunt en daar draai je 90° naar rechts. Je staat dan voor een voorrangsbord B1 (omgekeerde driehoek) of B5 (stopbord), mogelijk op een ander fietspad. Na voorrang te verlenen aan alle verkeer in de voorrangsricting kun je de voorrangsweg “oversteken” en ben je naar rechts afgeslagen.

Om naar links af te slaan van op een fietspad rechts van de weg, volg je het fietspad tot over het kruispunt en daar draai je 90° naar links. Je staat dan weer voor een voorrangsbord B1 of B5, mogelijk op een ander fietspad. Na voorrang te verlenen aan alle verkeer in de voorrangsricting kun je de voorrangsweg “oversteken” en ben je naar links afgeslagen.

Als bij deze laatste twee wijzen het afslaan gebeurt op een T-kruispunt, dus zonder toegangsweg aan de kant van het fietspad, zijn gewoon artikels 9.1.2.3° (pagina 17) en 19.4 (hierboven) van toepassing bij het verlaten van het fietspad.

Mogelijk ligt op de dwarsweg een tweerichtingsfietspad. Dan volg je het fietspad op de voorrangsweg tot je dat tweerichtingsfietspad bereikt. Daar draai je dan 90° naar links of naar rechts om af te slaan.

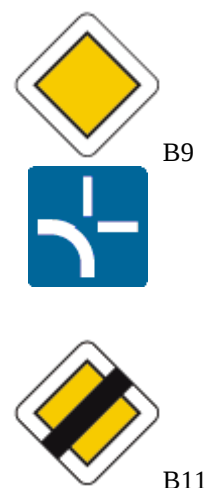
Vergeet niet: De rijbaan “oversteken” doet men niet op een kruispunt (pagina 14).

Voorrangsbord B9

Het voorrangsbord B9 wordt **voorbij** een kruispunt geplaatst, om aan te duiden dat op die plaats de voorrangsweg begint. Het allereerste voorrangsbord B9 op een voorrangsweg duidt het werkelijke begin aan van die voorrangsweg. Alle volgende voorrangsborden B9, na elk kruispunt, duiden het begin aan van de voorrangsweg voor de bestuurders die op dat kruispunt de voorrangsweg oprijden.

Het voorrangsbord B9 wordt soms herhaald vóór een kruispunt, bijvoorbeeld als de voorrangsweg op dat kruispunt niet rechtuit verder loopt. Een onderbord duidt dan het verloop aan van de voorrangsweg.

Aangezien het voorrangsbord B9 normaal gesproken niet vóór kruispunten staat, is het van belang om **te onthouden** dat je op een voorrangsweg rijdt als



je een voorrangsbord B9 voorbij bent gereden, tot je die voorrangsweg zelf verlaat of tot je een voorrangsbord B11 ontmoet. Daar is het einde van de voorrangsweg.

Verder zijn de verkeersregels en dus ook de voorrangsregels op elk kruispunt en voor elke omstandigheid dezelfde als bij het voorrangsbord B15 (pagina 14).

Op alle kruispunten van een voorrangsweg, aangeduid met het voorrangsbord B9, moeten de fietspaden die de voorrang volgen eveneens **verplicht doorgemarkeerd worden** met de fietspadmarkering van artikel 74 (pagina 13) als het fietspad verder loopt na het kruispunt. Dat staat eveneens in het artikel 16.1° van de wegbeheerdercode (pagina 17).

Het voorrangsbord B9 bepaalt dus wel degelijk de voorrang van alle bestuurders, **op de volledige lengte van de voorrangsweg**, tot aan het voorrangsbord B11.

Vorrangsbord B1

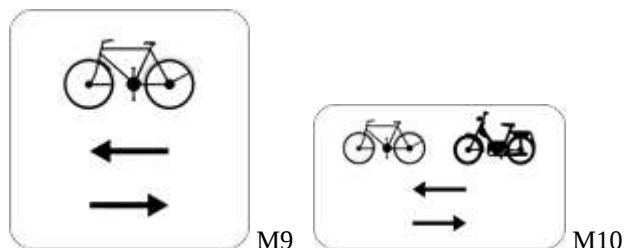
Aan een voorrangsbord B1 sta je op het punt een kruispunt op te rijden, waar je voorrang moet verlenen aan alle bestuurders (pagina 4), gelijk uit welke richting die komen of op welk deel van de openbare weg ze rijden (pagina 10). Als de voorrangsrichting niet rechtuit verloopt, mag een onderbord het verloop van de voorrangsrichting aanduiden met een dikke doorlopende lijn.



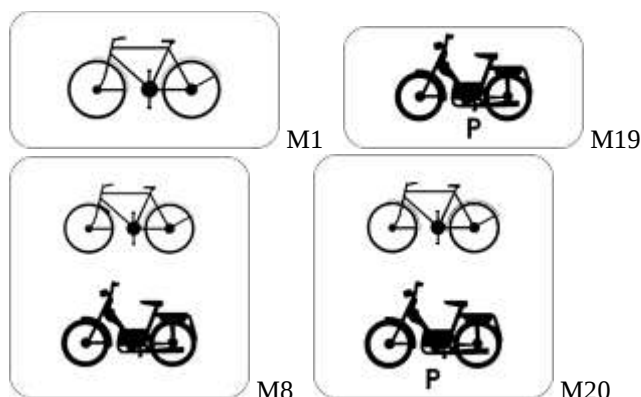
Voorbij het voorrangsbord B1 kunnen één of meer rijen witte driehoeken op het wegdek aangebracht zijn, de zogenaamde “haaiantanden” (pagina 8). Die duiden de plaats(en) aan waar je niet voorbij mag zonder voorrang te verlenen. In de praktijk zijn die haaiantanden soms zodanig aangebracht, dat je daar geen zicht hebt op het aankomend verkeer, wat natuurlijk een fout is van de wegbeheerder!

Het voorrangsbord B1 kan vergezeld zijn van onderborden voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.

Een onderbord M9 of M10 betekent dat je zowel naar links als naar rechts moet uitkijken naar (brom)fietsers die in de voorrangsrichting in de twee rijrichtingen mogen rijden. Gezien de betekenis van dit voorrangsbord, zouden deze onderborden eigenlijk overbodig moeten zijn.



Een onderbord M1, M8, M19 of M20 betekent dat het voorrangsbord enkel bedoeld is voor wie op het bord afgebeeld staat, dus voor fietsers, bromfietsers of speed pedelecs. Vergeet niet, dat een verkeersbord, dus ook een voorrangsbord, enkel bedoeld is voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen als het slechts tussen de 30 en de 40 cm breed is (pagina 7).



Als er meerdere toegangswegen langs dezelfde kant van de voorrangsrichting zijn, zoals bijvoorbeeld op het onderbord bij het voorrangsbord B1 hierboven, dan geldt op deze toegangswegen onderling de voorrang van rechts.

Als je een voorrangsweg wilt oprijden, voer je meestal een richtingsverandering uit, waarbij je naar rechts of naar links afslaat. Maar als je rechtdoor de voorrangsweg kunt oprijden, zoals dat het geval is op het onderbord bij het voorrangsbord B1 op pagina 19, dan gelden dezelfde regels als bij het afslaan naar rechts (hieronder). Als je daarentegen rechtdoor de voorrangsweg kunt

oprijden, zoals dat het geval is op het onderbord bij het voorrangsbord B5 op pagina 26, dan gelden dezelfde regels als bij het afslaan naar links (pagina 25).

Als er geen verkeer (meer) dichtbij is, waaraan je voorrang moet verlenen, mag je het voorrangsbord B1 of de haaiantanden voorbij rijden.

Het kruispunt dwarsen of “oversteken”

Let wel! Fietzers zijn bestuurders. In de terminologie van de wegcode **steken** ze de **rijbaan niet over** op een kruispunt. Dat is verklaard op pagina 13-14. Ze **volgen een openbare weg**, ofwel op de rijbaan, ofwel op het fietspad. Daarom kan voor fietsers in de wegcode geen artikel staan, zoals het artikel 19.5 voor voetgangers:

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

Als je op de rijbaan fietst, steek je rechtuit het kruispunt over, eventueel samen met andere bestuurders, zonder elkaar te hinderen. Maar als je op een fietspad een kruispunt oversteekt, kun je voor eigenaardige toestanden komen te staan! Daarover straks meer (pagina 21).

Afslaan naar rechts om de voorrangsweg op te rijden

Deze verkeersregels zijn ook van toepassing als de voorrangsweg een bocht maakt, van links komt en je hem rechtdoor oprijdt.



- **Op de toegangsweg ligt geen fietspad**

Alle bestuurders op de toegangsweg rijden dan op de rijbaan. Bij het afslaan naar rechts gelden dan de verkeersregels van artikel 19.2 (pagina 14) met dezelfde verklaringen, en gelden eveneens de verkeersregels voor beide afslagrichtingen (pagina 16).

- **Op de toegangsweg ligt wel een fietspad**

Het is nu verschillend als je op dat fietspad moet rijden of als je op de rijbaan kunt rijden.

Op het fietspad naar rechts afslaan vraagt geen bijkomende regels. Op de voorrangsweg zal in veel gevallen ook een fietspad liggen. Als daar toch geen fietspad ligt, moet je op de rijbaan van de voorrangsweg verder rijden.

Mogelijk ligt op de voorrangsweg een tweerichtingsfietspad en moet je eerst de toegangsweg volgen dwars over de voorrangsweg. Je moet dus “oversteken”. Lees dan hieronder verder.

Met een motorvoertuig op de rijbaan naar rechts afslaan, met een fietspad op de toegangsweg, vergt wat meer uitleg.

Fietzers op dat fietspad moeten namelijk de toegangsweg rechtdoor kunnen volgen dwars over de voorrangsweg bij het “oversteken” ervan. Het lijkt dus normaal, dat het fietspad van de toegangsweg doorloopt over de voorrangsweg. De meest normale wijze om dat aan te duiden is met de fietspadmarkering van artikel 74 van de wegcode (pagina 13):

Art. 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.



Wie naar rechts afslaat, moet dan niet alleen voorrang verlenen aan voetgangers die de rijbaan oversteken volgens artikel 19.5 van de wegcode, ...

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

... maar ook aan fietsers die de openbare weg van de toegangsweg blijven volgen, volgens artikel 19.4 van de wegcode:

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.

Dat is allemaal eenvoudig en vanzelfsprekend, **maar** ... wegbeheerders zien dat anders!

Om te beginnen staat in artikel 16.1° van de wegbeheerdercode nog meer dan wat op pagina 17 staat. Dit is het volledige artikel:

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

De fietspadmarkering **mag** dus aangebracht worden dwars over een voorrangsweg, maar het **moet niet**! Vóór maart 2007 was daar geen enkel probleem mee. Dan werd die fietspadmarkering aangebracht over voorrangswegen. Maar in maart 2007 kwam dat artikel 12.4bis in de wegcode (pagina 11):

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.

En met dit artikel 12.4bis hebben de wegbeheerders het plots moeilijk gekregen, als dat fietspad een voorrangsweg dwarst. Zij redeneren namelijk als volgt:

Art. 12.4. bis van KB:

« 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. ».

Verkeersbord B9 of B15 – dat voorrang aan automobilisten verleent – en de dwarse fietspadmarkeringen – die automobilisten verplichten om voorrang te verlenen aan fietsers die het fietspad volgen – zijn hier duidelijk tegenstrijdige verkeersaanduidingen. Daarom verdient het aanbeveling geen fietspadmarkeringen aan te brengen op het deel van een kruispunt waar bord B9 of B15 voorrang aan automobilisten verleent (zie hiernavolgende tekening).

Hier zij overigens opgemerkt dat volgens artikel 16.1°, tweede lid van het huidige KB overlangse fietspadmarkeringen op een kruispunt niet verplicht zijn in geval van niet gescheiden fietspaden op een openbare weg met verkeersbord B1, B5 of B17.

Deze redenering staat **letterlijk** in het “Geïllustreerd reglement voor de wegbeheerder”, in de laatste versie van 30/01/2017 op pagina 188. Je kunt dit reglement (voorlopig nog?) downloaden op:

https://brrc.be/sites/default/files/2020-02/geillustr.%20regl.%20wegbeheerder_2017.pdf

Het is een pdf van 14,3 MB.

Let wel! Verwar dit “Geïllustreerd reglement voor de wegbeheerder” niet met het “reglement voor de wegbeheerder”. Het eerste is een soort handboek, samengesteld door de wegbeheerders zelf, het tweede noemen we in dit werkje de “wegbeheerdercode” en dat is een ministerieel besluit **met kracht van wet** (pagina 2).

Wat valt er over deze redenering te vertellen?

Vooreerst staat er nog de oorspronkelijke tekst van het artikel 12.4bis. Ondertussen is die

lichtjes aangepast, omdat je volgens deze oorspronkelijke tekst ook voorrang moet verlenen aan bromfietzers klasse B en speed pedelecs wanneer die reglementair **naast** het fietspad rijden. Soms hebben die immers de keuze om het fietspad te volgen of niet. Maar dat is slechts een detail. Veel belangrijker is **de fundamentele fout in de redenering!**

Verkeersbord B9 of B15, en de dwarse fietspadmarkering zijn **helemaal geen tegenstrijdige verkeersaanduidingen!** Zie onze belangrijke besluiten op de pagina's 4 en 7. De fietspadmarkering van artikel 74 is wel een verkeersteken, maar het is **geen voorrangsteken** en zeker geen voorrangsbord. En het artikel 12.4bis is een verkeersregel, die **ondergeschikt** is aan de verkeersborden B9 of B15 volgens artikel 6.2 (pagina 3):

6.2. De verkeerstekens gaan boven de verkeersregels.

Een dwarse fietspadmarkering op zich, is bijgevolg geen verkeersteken dat verplicht om voorrang te verlenen. Dat is trouwens bevestigd door het arrest Nr. P.15.0444.N van het Hof van Cassatie op 8 november 2016, negen jaar na deze foute redenering, als gevolg van een ongeval met een fietser op een dergelijk fietspad op de Boomsesteenweg te Aartselaar ter hoogte van het kruispunt met de Bist/Langlaarsesteenweg, en waar de aanrijdende automobilist **op de voorrangsweg** aanvankelijk in het ongelijk werd gesteld, door dezelfde foute redenering te gebruiken. Maar de automobilist was uiteraard in zijn recht!

De laatste paragraaf van de foute redenering is wel juist. Het is niet verplicht een fietspadmarkering aan te brengen op een voorrangsweg (B1 of B5) of op een kruispunt met voorrang van rechts (B17). **Maar het mag wel!** En er is een reden waarom de wegbeheerdercode dat toelaat (zie verder, pagina 23).

Maar zo denken de wegbeheerders niet over de wegbeheerdercode ("reglement voor de wegbeheerder"), ook al zouden ze die moeten volgen. In hun eigen "Geïllustreerd reglement voor de wegbeheerder" schrijven ze: "... verdient het aanbeveling geen fietspadmarkeringen aan te brengen op het deel van een kruispunt waar bord B9 of B15 voorrang aan automobilisten verleent." (zie pagina 21).

Als gevolg daarvan werden sinds maart 2007 **alle** fietspadmarkeringen op kruispunten dwars over een voorrangsweg **systematisch verwijderd**. Fietspadmarkeringen dwars over een voorrangsweg, die vroeger steeds aangebracht werden zoals op de bovenste foto, verdwenen uit het straatbeeld, zoals op de onderste foto.

Dat heeft ernstige gevolgen voor de veiligheid van fietsers. De plaats waar fietsers de voorrangsweg "oversteken" is nu immers in het geheel door niets meer aangeduid. Automobilisten die naar rechts afslaan naar de voorrangsweg verwachten geen fietsers meer. En als ze fietsers wel verwachten, is het niet duidelijk op welke plaats ze moeten stoppen om hen voorrang te verlenen. Maar voorrang verlenen ... moet dat nog wel?

Want er is nog meer aan de hand! Het artikel 19.4 van de wegcode is namelijk **niet meer van toepassing**:

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.



Fietzers, die rechtdoor rijden op dezelfde openbare weg als de autobestuurders die naar rechts afslaan, rijden nu **niet meer op een ander deel** van dezelfde openbare weg. Die fietsers rijden nu immers **eveneens op de rijbaan** terwijl ze de voorrangsweg “oversteken”!

Moeten autobestuurders die naar rechts afslaan naar de voorrangsweg dan geen voorrang meer verlenen aan fietsers die rechtdoor blijven rijden en de voorrangsweg “oversteken”?

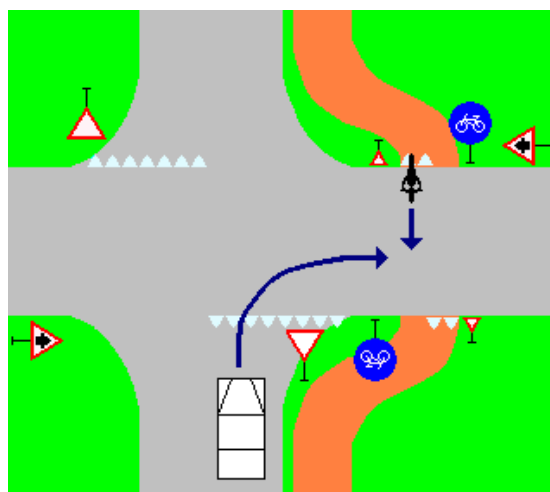
Toch wel! Die fietsers komen namelijk van rechts ten opzichte van de afslaan- de autobestuurder. Als geen enkele andere voorrangsregel van toepassing is, geldt de voorrang van rechts.

Maar ... een fietspad dat een voorrangsweg “oversteekt”, wordt al eens uitgebogen van de rijbaan. De openbare weg is dan wat breder op het kruispunt (zie pagina 13 en de figuur hieronder). Als gevolg daarvan kan de autobestuurder zich al op de voorrangsweg bevinden als hij de plaats bereikt waar fietsers van het fietspad op de rijbaan komen. Is het dan toch niet de fietser die voorrang moet verlenen?

Neen! Zowel autobestuurder als fietser zijn het voorrangsbord B1 (of B5) voorbij gereden als de voorrangsweg vrij was. De autobestuurder die rechts afslaat heeft dan nog geen enkel voorrangsbord B9 voorbij gereden – en zeker geen B15 want dat wordt vóór het kruispunt geplaatst – waardoor hij de aanduiding gekregen heeft op een voorrangsweg te rijden. De voorrang van rechts blijft dus van toepassing.

Maar het is nog niet alles! Hoe zit het met de voorrang wanneer dat fietspad een tweerichtingsfietspad is en een fietser uit de tegenovergestelde richting komt, zoals op deze figuur?

Met een fietspadmarkering zou dat simpel zijn. Dan zou artikel 19.4 van de wegcode gelden en zou de automobilist aan de fietser voorrang moeten verlenen. Maar zonder fietspadmarkering rijdt de fietser **op de rijbaan**. Op de openbare weg die de fietser volgt rijdt hij dan zelfs **links van de rijbaan op het kruispunt!** Dat is een overtreding van artikel 9.3.1 van de wegcode:



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

Er zijn uitzonderingen op deze regel (pagina 42), maar die komen hier niet te pas.

Bovendien ... Ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer dat naar rechts afslaat, komt die fietser dan van links! Wie moet dan voorrang verlenen?

De fietser wordt niet alleen gedwongen de wegcode te overtreden, hij moet ook nog voorrang verlenen aan de automobilist die afslaat en de voorrangsweg oprijdt, omdat die van rechts komt ten opzichte van de fietser! Is dat niet de omgekeerde wereld?

Zou dit de reden niet zijn dat voor deze gevallen – dus bij tweerichtingsfietspaden – de wegbeheerdercode voorziet dat de fietspadmarkering mag aangebracht worden dwars over een voorrangsweg (artikel 16.1°, tweede paragraaf, pagina 21)?

Of hoe wegbeheerders een eenvoudige voorrangsregeling hopeloos ingewikkeld en gevaarlijk gemaakt hebben voor fietsers.

En hiermee houdt het nog niet op! In 2017, tien jaar na hun “vergissing” en een half jaar na het arrest van het Hof van Cassatie (misschien daardoor?), kwamen wegbeheerders tot het inzicht dat het verwijderen van fietspadmarkeringen ernstige gevaren schept voor fietsers en onduidelijkheden voor automobilisten. Ze hebben dan een nieuwe wegmarkering uitgevon-

den die ze de “fietsgeleiding op kruispunten” of “fietslogo-verbindingsmarkering” noemen. Alles daarover staat in het dienstorder MOW/AWV/2017/6 van 19 juli 2017 van het Agentschap Wegen en Verkeer. Je kunt dit downloaden op:

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

Daarin staat op pagina 5 onder het hoofdstuk “Klassieke kruispunten – Toeleidende fietspaden” deze tekst:

Fietspaden dwars op de voorrangsweg, zowel op lichtengeregelde als nietlichtengeregelde kruispunten, worden over het kruispunt nooit met een fietspadmarkering afgebakend. Om de geleiding voor de fietsers te verbeteren én het attentieniveau van een afdraaiend voertuig ten opzichte van de fietsers te verhogen, wordt op bepaalde types kruispunten aan het begin van de oversteek op de rijbaan een wit fietslogo met afmetingen van 0,765x0,45m aangebracht. Bij tweerichtingsfietspaden wordt dit fietslogo in beide rijrichtingen aangebracht.

Naast het fietslogo, wordt steeds aan de binnenkant van het kruispunt over de hele breedte van de rijbaan een onderbroken markering geplaatst, bestaande uit paren van witte gemarkeerde blokken van 150 x 150 mm, tussenafstand 150 mm. De afstand tussen de paren van blokken bedraagt 300 mm. Bij de aanwezigheid van een zebrapad wordt op deze manier een gang gevormd tussen het zebrapad en de verbindingsmarkering.

Je leest het goed: “... worden over het kruispunt **nooit** met een fietspadmarkering afgebakend.” Dit dienstorder **stelt zichzelf boven de wet** van de wegbeheerdercode! De **toelating** van de wegbeheerdercode om een fietspadmarkering aan te brengen wordt meteen omgezet in een **verbod** om dat te doen!

Daarbij wordt een nieuwe wegmarkering bedacht, die niet in de wegcode staat, en die bijgevolg **wettelijk helemaal niets betekent**. De “fietsgeleiding op kruispunten” ziet er uit zoals op de foto hiernaast. Het resultaat voor fietsers is wettelijk juist hetzelfde alsof er helemaal geen markering aangebracht is. En ... mag een wegbeheerder zomaar zelf wegmarkeringen bedenken en aanbrengen op de openbare weg? In artikel 1.1 van de wegbeheerdercode staat toch:

1.1. Alleen de verkeerstekens bepaald in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer mogen gebruikt worden om de weggebruikers de aanwijzingen te geven waarop zij betrekking hebben.

Het “algemeen reglement op de politie van het wegverkeer” is de wegcode, en de “fietsgeleiding op kruispunten” staat daar niet in. En het Agentschap Wegen en Verkeer komt daar helemaal mee weg ...

Maar er is hoop voor fietsers. Mogelijk zullen rechters deze “verbinding” tussen twee fietspaden beschouwen als een fietspad, zoals verklaard in “Fietsen, Borden en Regels”. Doch dat is niet in overeenstemming met de wegbeheerdercode! Het zou een oplossing kunnen bieden aan de hierboven gestelde problemen, maar dat is dus lang niet zeker!



Afslaan naar links om de voorrangsweg op te rijden

Deze verkeersregels zijn ook van toepassing als je de voorrangsweg rechtdoor moet oprijden en de voorrangsweg van rechts komt.



- **Op de toegangsweg ligt geen fietspad**

Alle bestuurders op de toegangsweg rijden dan op de rijbaan. Bij het afslaan naar links gelden de verkeersregels van artikel 19.3 (pagina 15) met dezelfde verklaringen, en gelden eveneens de verkeersregels voor de beide afslagrichtingen (pagina 16).

Als je per fiets samen met het gemotoriseerd verkeer naar links afslaat, doe dat dan in de

meest rechtse rijstrook om naar links af te slaan. Wanneer op de voorrangsweg een fietspad ligt, moet je dat immers gebruiken, en zo raak je op de veiligste wijze op dat fietspad.

Mogelijk ligt op de voorrangsweg een tweerichtingsfietspad dat je bereikt vóór het gemotoriseerd verkeer naar links afslaat. Als je dan op dat tweerichtingsfietspad naar links afslaat en de voorrangsweg volgt, moet het motorverkeer op de toegangsweg je voorrang verlenen.

Bij druk verkeer, of op een rijbaan met verschillende rijstroken, kan het voor fietsers moeilijk of gevaarlijk zijn om samen met het gemotoriseerd verkeer naar links af te slaan. In dat geval zal het gemakkelijker en veiliger zijn om de voorrangsweg rechtdoor “over te steken” tot aan de overkant, daar per fiets 90° naar links te draaien en dan de voorrangsweg te volgen. Dikwijls zal je daar een fietspad kunnen gebruiken dat de voorrangsweg volgt.

Let wel! Je bent dan ook nog geen voorrangsbord B9 voorbij gereden, en zeker geen B15 want dat wordt vóór het kruispunt geplaatst. Je weet dus wettelijk nog niet dat je op een voorrangsweg bent, en je mag er bijgevolg niet van uitgaan dat andere bestuurders voorrang moeten verlenen als je verder rechtdoor rijdt nadat je 90° gedraaid bent, behalve ... als er een fietspad aangebracht is. Dat fietspad volgt immers de voorrangsweg en moet bijgevolg verplicht doorgemarkeerd worden op het kruispunt (artikel 16.1° van de wegbeheerdercode, pagina 17). Als aan het begin van deze doormarkering geen voorrangsbord B1, B5 of B17 staat, dat de voorrang van het fietspad wijzigt en waardoor je voorrang zou moeten verlenen aan andere bestuurders, zijn het de andere bestuurders die aan jou op het fietspad voorrang moeten verlenen.

Het fameus artikel 12.4bis (pagina 11) kan bij deze verkeerssituatie van pas komen (pagina 12). Maar ook zonder dat artikel is het duidelijk dat voorrang moet verleend worden aan de bestuurders op het fietspad dat de voorrangsweg volgt.

Let wel, je kunt misschien het voorrangsbord B1 (of B5) op de toegangsweg zien staan. Bestuurders op die toegangsweg moeten dus voorrang verlenen. Maar dat voorrangsbord is niet bestemd voor de fietser op het fietspad van de voorrangsweg. Je mag nooit rekening houden met verkeersborden die niet voor jou bestemd zijn. In het verkeer moet elkeen zich gedragen naar de verkeerstekens en de verkeersregels **die op hem van toepassing zijn**.

- **Op de toegangsweg ligt wel een fietspad**

Om van op een **enkelrichtingsfietspad** op de toegangsweg naar links af te slaan, heb je twee mogelijkheden:

- Je verlaat het fietspad en begeeft je tussen het gemotoriseerd verkeer.
- Je blijft op het fietspad.

Het eerste geval is wel degelijk toegelaten. Je mag het fietspad verlaten om van richting te veranderen volgens artikel 9.1.2.3° 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.

Vooraleer het fietspad te verlaten moet je wel voorrang verlenen aan het verkeer op de rijbaan, om reden van artikel 19.4 van de wegcode:

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.

Het fietspad verlaten is immers een richtingsverandering naar een ander deel van de openbare weg, namelijk van het fietspad naar de rijbaan.

Op de rijbaan kom je dan in dezelfde verkeersstand alsof er geen fietspad op de toegangsweg is (pagina 24), waarbij dezelfde verkeersregels gelden.

Het tweede geval is in ieder geval aan te raden bij druk verkeer, of als de rijbaan verschillende rijstroken omvat. Het is soms zelfs niet mogelijk om het fietspad te verlaten als dat afge-

scheiden ligt van de rijbaan. Je blijft dan op het fietspad en je dwarst de voorrangsweg op dat fietspad tot aan de overkant, om daar per fiets 90° naar links te draaien en dan de voorrangsweg te volgen. Je bent dan weer in dezelfde verkeersstoestand als op pagina 24, met geen fietspad langs de toegangsweg en bij druk verkeer.

Hierboven staat: “je dwarst de voorrangsweg op dat fietspad tot aan de overkant”. Maar op pagina 22 hebben we gezien dat sinds maart 2007 geen fietspaden meer gemarkeerd worden over voorrangswegen. Je zult de voorrangsweg dus noodgedwongen moeten dwarsen op de rijbaan (pagina 23), eventueel naast zo een “*fietsgeleiding op kruispunten*” (pagina 24). Maar het gemotoriseerd verkeer, dat eventueel naar rechts afslaat, moet dan toch nog voorrang verlenen aan fietsers die rechtdoor blijven rijden en de voorrangsweg dwarsen (pagina 23).

Maar om van op een **tweerichtingsfietspad** op de toegangsweg naar links af te slaan is de toestand anders, wanneer dat tweerichtingsfietspad langs de linkerkant van de openbare weg ligt. Wanneer dat fietspad doorgemarkeerd is over de voorrangsweg, moet het gemotoriseerd verkeer dat naar links afslaat voorrang verlenen aan fietsers op dat fietspad, nog altijd om reden van artikel 19.4 van de wegcode. Maar sinds maart 2007 worden geen fietspaden meer doorgemarkeerd over voorrangswegen. Bij het dwarsen van de voorrangsweg rij je dan **op de rijbaan**. Op de openbare weg die je volgt rij je dan zelfs **links van de rijbaan op het kruispunt**. Een gelijkaardige verkeersstoestand dus als op pagina 23. Het gemotoriseerd verkeer dat samen met jou naar links afslaat, komt dan van rechts! Daar moet je dus als fietser voorrang aan verlenen!

Dat is inderdaad de omgekeerde wereld. Maar tot nu toe heeft nog niemand mij kunnen vertellen op basis van welke voorrangsregel het gemotoriseerd verkeer in dit geval voorrang zou moeten verlenen aan fietsers die de voorrangsweg dwarsen.

Het is anderzijds eenvoudig, wanneer op de voorrangsweg zelf een tweerichtingsfietspad ligt langs de kant waar je de voorrangsweg oprijdt. Je fietst dan op het fietspad van de toegangsweg tot je het tweerichtingsfietspad van de voorrangsweg bereikt. Na voorrang verleend te hebben sla je af naar links, naar de voorrangsweg.

Let op! Pas nadat je een voorrangsbord B9 of B15 aan je rechterkant bent voorbij gereden rij je wettelijk op een voorrangsweg, en bij B15 geldt je voorrang enkel op het volgende kruispunt.

Voorrangsbord B5

Aan een voorrangsbord B5 sta je op het punt een kruispunt op te rijden, waar je eerst moet stoppen en dan voorrang verlenen aan alle bestuurders (pagina 4), gelijk uit welke richting die komen of op welk deel van de openbare weg ze rijden (pagina 10). Als de voorrangsrichting niet rechtuit verloopt, mag een onderbord het verloop van de voorrangsrichting aanduiden met een dikke doorlopende lijn.



Voorbij het voorrangsbord B5 kan een dikke witte streep dwars op het wegdek aangebracht zijn, de zogenaamde “stopstreep” (pagina 8). Die duidt de plaats aan waar je moet stoppen om voorrang te verlenen. In de praktijk is die stopstreep soms zodanig aangebracht, dat je geen zicht hebt op het aankomend verkeer, wat natuurlijk een fout is van de wegbeheerder!

Verder gelden bij dit voorrangsbord B5 dezelfde verkeersregels bij dezelfde verkeersstostanden als bij het voorrangsbord B1 (pagina 19), met dat verschil dat je bij het bord B5 altijd eerst moet stoppen alvorens voorrang te verlenen. Met dit voorrangsbord B5 worden dezelfde onderborden gebruikt (pagina 19) en zijn dezelfde regels geldig voor het “oversteken” van de voorrangsweg (pagina 20), of het afslaan naar rechts (pagina 20) of naar links (pagina 24), en hebben wegbeheerders dezelfde “ingrepen” (pagina 21) toegepast, met dezelfde gevolgen.

Vorrangsbord B17

Als vóór het kruispunt een vorrangsbord B17 staat, dan geldt op het kruispunt de voorrang van rechts voor elke bestuurder ten opzichte van elke andere bestuurder op het kruispunt. Het doet er niet toe op welk deel van de openbare weg die andere bestuurder zich bevindt.



Zelfs wanneer bijvoorbeeld een fietspad, aangeduid met de fietspadmarkering van artikel 74 (pagina 13), doorloopt op dit kruispunt, geldt de voorrang van rechts voor elke bestuurder ten opzichte van een andere (pagina 31). De voorrangsregel van artikel 12.4bis (pagina 11) is niet van toepassing, omdat het verkeerstek B17 boven de verkeersregel 12.4bis gaat (artikel 6.2, pagina 3).

Voor de duidelijkheid wordt de wegmarkering van dat fietspad bij dergelijke kruispunten meestal onderbroken op het kruispunt zelf, maar dat is zeker niet nodig of niet verplicht. Volgens artikel 16.1°, tweede alinea van de wegbeheerdercode (pagina 21) mag de fietspadmarkering immers aangebracht worden op een dergelijk kruispunt.



Het is niet altijd nodig om dit vorrangsbord B17 op elke tak van het kruispunt te plaatsen. Enkel op de toegangswegen waar mogelijk verwarring kan ontstaan over de voorrang van rechts, moet dit vorrangsbord B17 geplaatst worden.

Als je op een dergelijk kruispunt van richting verandert moet je nog altijd rekening houden met artikel 19.2 (pagina 14) bij het afslaan naar rechts, met artikel 19.3 (pagina 15) bij het afslaan naar links, en met artikel 19.5 (pagina 17) voor beide afslagrichtingen.

Kruispunten met speciale vorrangsborden en verkeerslichten

Hiermee bedoelen we speciale vorrangsborden en verkeerslichten **voor fietsers**.

Zoals op pagina 3 vermeld, staat het artikel 6 van de wegcode daar niet volledig. Vervolledigd ziet het artikel 6.3 er als volgt uit:

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

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



B22



B23

Deze twee vorrangsborden **gelden dus wel bij werkende verkeerslichten!** En dat is maar goed ook, want ze betekenen juist dat fietsers het rode of het oranjegele licht mogen voorbij rijden, **onder twee voorwaarden:**

- Ze mogen alleen verder rijden in de richting van de pijl.
- Ze moeten voorrang verlenen aan alle andere weggebruikers die zich verplaatsen op de openbare weg. Daarom hebben deze borden de vorm van een vorrangsbord B1.

Deze verkeersborden zijn enkel en alleen geldig voor fietsers en voor andere weggebruikers die met fietsers gelijkgesteld zijn. Ze mogen alleen geplaatst worden als fietsers zonder gevaar het rode of het oranjegele licht kunnen voorbij rijden.

Met een aangepast verkeerslicht mogen ook bromfietzers een rood of een oranjegeel licht voorbijrijden, volgens artikel 61.1.9°, onder dezelfde twee voorwaarden:

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.

Een oranjegeel knipperend verkeerslicht betekent altijd dat het voorzichtig mag voorbijgereden worden, en de voorrangsborden blijven daar geldig, volgens artikel 64.1:

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

Tenslotte bestaat ook het zogenaamde “vierkant groen”. Het verkeerslicht met fietssilhouet is dan omringd met vier pijltjes in vierkantvorm.

Dit verkeerslicht is altijd geldig voor fietsers, maar voor bestuurders van tweewielige bromfietsers enkel **indien ze op het fietspad mogen rijden**.

Deze voorwaarde, en de oorzaak ervan, wordt verklaard in “Fietsen, borden en regels”. Dit is de tekst van artikel 61.1.7°, waaruit blijkt dat “vierkant groen” ook driekleurige verkeerslichten voor fietsers zijn:

7° Wanneer het groene, oranjegele of rode fietssilhouet omringd is door pijltjes 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.

Aangezien voorrangsborden ongeldig zijn bij werkende verkeerslichten (artikel 6.3, pagina 3), geldt onderling de voorrang van rechts voor alle bestuurders met “vierkant groen”.

Alle bestuurders met “vierkant groen” moeten bijkomende aandacht hebben voor voetgangers, die eveneens en gelijktijdig “vierkant groen” kunnen hebben. Deze voetgangers moeten ze immers altijd laten voorgaan (artikel 40.4.1, pagina 47)!



Kruispunten zonder voorrangsborden (of met werkende verkeerslichten)

Hierboven hadden we het over kruispunten met **speciale werkende** verkeerslichten. Op andere kruispunten met **werkende** verkeerslichten gelden dezelfde voorrangsregels als op kruispunten zonder voorrangsborden. De voorrangsborden die er eventueel staan worden immers ongeldig gemaakt door de werkende verkeerslichten, als dat geen oranjegele knipperlichten zijn (artikel 6.3, pagina 27).

Het enige verschil is natuurlijk, dat de weggebruikers op de dwarswegen het kruispunt niet mogen oprijden of opgaan als bij werkende verkeerslichten het verkeerslicht voor jou op groen staat. Als de verkeerslichten werken moet je dus geen rekening houden met de weggebruikers van op de dwarswegen, tenminste ... als die gestopt zijn voor het rode licht.

Verlies daarbij niet uit het oog, dat het verkeerslicht ook voor andere weggebruikers op dezelfde openbare weg op groen staat of kan staan, als je naar rechts of naar links afslaat.

Als geen enkele andere voorrangsregel van toepassing is op een dergelijk kruispunt, dan geldt de basisregel van artikel 12.3.1 van de wegcode (pagina 9): de voorrang van rechts. De aan- of afwezigheid van fiets- en/of voetpaden bepaalt bijgevolg de voorrang op deze kruispunten.

Als je op zo een kruispunt naar links of naar rechts afslaat, moet je trouwens **altijd** rekening houden met artikel 19.5 van de wegcode (pagina 17):

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

Je moet bij een richtingsverandering altijd voorrang verlenen aan overstekende voetgangers, zelfs als er geen zebrapad ligt!

Kruispunten zonder fiets- of voetpaden

Let op! Dit zijn kruispunten die **op het kruispunt zelf** geen fiets- of voetpad hebben. Het is best mogelijk dat er fiets- en/of voetpaden zijn op één of meer openbare wegen die samenlopen op het kruispunt (artikel 2.9, pagina 13). Maar op het kruispunt zelf is geen fietspad dat aangeduid is met de wegmarkering van artikel 74 (pagina 13) of geen verhoogd voetpad.

- **Op de toegangsweg ligt geen fietspad**

Alle bestuurders op de toegangsweg, dus ook fietsers, rijden dan op de rijbaan. Aangezien op het kruispunt geen fiets- of voetpad ligt, moet bij het afslaan naar rechts of naar links rekening gehouden worden met slechts enkele regels van artikel 19 van de wegcode (pagina 14), namelijk met artikel 19.1 (algemeen, pagina 14), artikel 19.2 (rechts afslaan, pagina 14) en artikel 19.3 (links afslaan, pagina 15).

Voor alle andere rijbewegingen, ook rechtdoor rijden, geldt voor alle bestuurders onderling, dus ook voor fietsers, de voorrang van rechts.

- **Op de toegangsweg ligt wel een fietspad**

Als je zelf op dat fietspad rijdt, dat dus plots stopt aan het kruispunt, moet je op het kruispunt voorrang verlenen aan alle bestuurders die van rechts komen. Dat komt vooral zeer eigenaardig over als je op een tweerichtingsfietspad rijdt dat aan de linkerkant van de openbare weg ligt. Op het kruispunt, waar dat fietspad onderbroken is, zul je dan zelfs voorrang moeten verlenen aan bestuurders die afslaan naar de tak van het kruispunt die je gaat dwarsen. Ook die bestuurders komen immers van rechts!

En let op, want deze verkeerstoeestand **komt vaak voor** op kruispunten met verkeerslichten, als een tweerichtingsfietspad een voorrangsweg dwarst. Plaats verkeerslichten bij op het kruispunt van de figuur op pagina 23 en je hebt deze toestand!

Het is verre van normaal dat rechtdoor rijdende fietsers voorrang moeten verlenen aan afslaan bestuursders van motorvoertuigen, maar dat is een gevolg van de fundamentele fout die in 2007 gemaakt is door de wegbeheerders (pagina 21).

Vergeet trouwens niet, dat deze “rechtdoor rijdende fietser”, die van een tweerichtingsfietspad komt dat aan de linkerkant van de openbare weg ligt, op het kruispunt aan de linkerkant van de rijbaan rijdt. Dat is een overtreding van artikel 9.3.1 van de wegcode (pagina 23)!

Ik vind het evenmin normaal dat “rechtdoor rijdende fietsers” in dit geval noodgedwongen een verkeersovertreding moeten begaan, en voorrang moeten verlenen aan afslaan bestuursders van motorvoertuigen. Maar als gevolg van de foute interpretatie van de wegbeheerders, en met de huidige reglementen van de wegcode, is het zo! Wie vindt dat het zo niet is, en dat ik ongelijk heb, moet mij het artikel in de wegcode maar eens aanwijzen waarin het anders staat. **Tot nu toe heeft dat nog niemand gedaan.**

En voor je mij ongelijk geeft ... vergeet niet het arrest Nr. P.15.0444.N van het Hof van Cassatie op 8 november 2016 (pagina 22).

Kruispunten met fiets- of voetpaden

Let op! Dat zijn kruispunten met een fiets- of voetpad werkelijk **op het kruispunt zelf**. Het fiets- of voetpad dat op de openbare weg ligt moet dus **op het kruispunt doorgetrokken** zijn. Bij het fietspad is dat altijd met de wegmarkering van artikel 74 (pagina 13), eventueel maar niet noodzakelijk verhoogd, bij het voetpad is dat altijd verhoogd.

Op dergelijke kruispunten geldt de voorrangsregel van artikel 12.4bis van de wegcode (pagina 11) boven de basis-voorrrangsregel van de voorrang van rechts.

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.

Bovendien zijn de voorrangsregels verschillend, naargelang een fiets- of voetpad ligt op de

openbare weg die je “oversteekt”, of de openbare weg die je volgt. Mogelijk ligt op beide openbare wegen een fiets- of voetpad, dan moet je beide voorrangsregels volgen.

- Fiets- of voetpaden op de openbare weg die je “oversteekt”

Alle bestuurders, dus ook fietsers, moeten voorrang verlenen aan de weggebruikers op het fietspad en op het voetpad dat ze gaan oversteken, volgens het artikel 12.4bis.

Voor alle andere bestuurders op de rijbaan geldt de voorrang van rechts tegenover elkaar.

- Fiets- of voetpaden op de openbare weg die je volgt

Als je op een dergelijk kruispunt naar rechts of naar links afslaat, moet je buiten artikel 19.1 (algemeen, pagina 14), artikel 19.2 (rechts afslaan, pagina 14) en artikel 19.3 (links afslaan, pagina 15), ook nog rekening houden met artikel 19.4 van de wegcode (pagina 16).

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.

Bestuurders op de rijbaan moeten dus voorrang verlenen aan de weggebruikers op het fietspad en op het voetpad dat ze gaan oversteken.

Als je zelf fietst op dat fietspad, of wandelt op dat voetpad, moeten **alle bestuurders** aan jou voorrang verlenen, volgens het artikel 12.4bis.

In het bijna hypothetische geval dat er dan ook een fietspad ligt op de openbare weg die je “oversteekt”, dan geldt wel de voorrang van rechts tussen fietsers op de fietspaden onderling. Het artikel 12.4bis is dan immers evenwaardig voor fietsers op beide fietspaden.

Als je van op dat fietspad naar links of naar rechts wilt afslaan, moet je volgens het artikel 19.4 van de wegcode voorrang verlenen aan de voetgangers op het voetpad dat je gaat oversteken, of aan de bestuurders op de rijbaan die je gaat oversteken.

Voor alle andere mogelijkheden geldt voor bestuurders op de rijbaan de voorrang van rechts tegenover de andere bestuurders op de rijbaan.

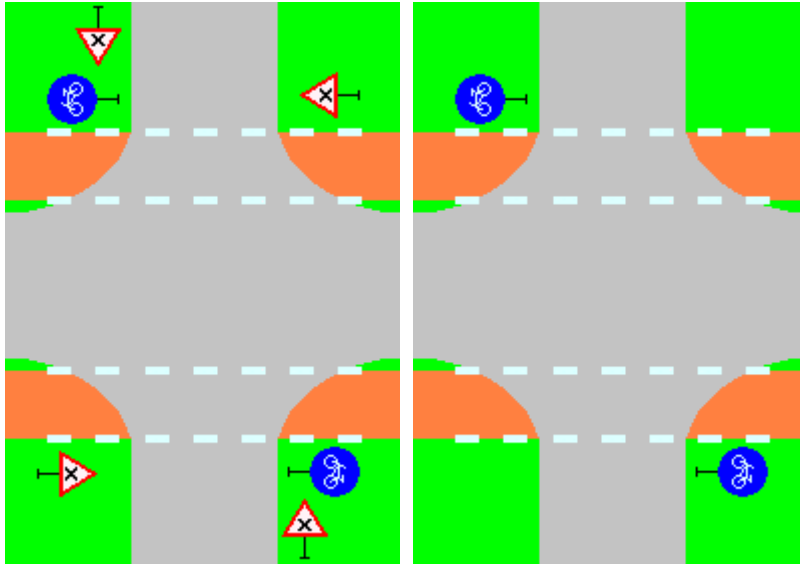
Om op een kruispunt met verkeerslichten naar links af te slaan van op een fietspad rechts van de openbare weg voorziet de wegbeheerder soms een “**inrichting voor links afslaande fietsers**” of een “**opgeblazen fietsopstelvak**”. Het afslaan naar links wordt dan gesplitst in twee afzonderlijke rijbewegingen. Dat maakt het naar links afslaan gemakkelijker en veiliger, maar ook deze wegmarkering staat niet in de wegcode. Men zou zelfs kunnen opmerken dat één onderbroken streep van het fietspad wegbuigt van het fietspad. Dat is niet overeenkomstig artikel 74 van de wegcode (pagina 13), dat zegt dat er **twee evenwijdige** witte onderbroken strepen moeten zijn.

Het spreekt vanzelf, dat er geen enkele verplichting is om van deze inrichting gebruik te maken. Maar het kan veilig en nuttig zijn om het toch te doen.



Kruispunten met/zonder voorrangsborden B17 met fietspaden

Uit al wat voorafgaat, kun je merken dat er een eigenaardig verschil bestaat tussen een kruispunt met fietspaden, afhankelijk of dat kruispunt voorzien is van voorrangsborden B17 (pagina 27) zoals op de linkse tekening, ofwel geen voorrangsborden heeft zoals op de rechtse tekening. Op beide kruispunten geldt de voorrang van rechts, en toch is er een belangrijk verschil in verband met fietsers.



Op het linkse kruispunt is de voorrang van rechts aangeduid met voorrangsborden B17. Volgens artikel 6.2 van de wegcode (pagina 3) gaan verkeerstekens boven verkeersregels. Alle bestuurders, **ook fietsers op het fietspad**, moeten bijgevolg voorrang verlenen aan alle andere bestuurders die van rechts komen.

Je moet **geen** voorrang van rechts verlenen aan een fietser die in de verkeerde richting op het enkelrichtingsfietspad zou

rijden! Volgens artikel 12.3.1 (pagina 9) geldt de voorrang van rechts immers niet voor bestuurders die van rechts uit een verboden rijrichting komen.

Op het rechtse kruispunt geldt de voorrang van rechts omdat er geen voorrangsborden op het kruispunt staan. Die voorrang van rechts geldt bij gebrek aan andere voorrangsborden, maar er is een andere voorrangsbord, namelijk artikel 12.4bis (pagina 11). Bijgevolg moeten alle andere bestuurders toch voorrang verlenen aan fietsers die op het fietspad rijden, zelfs al komen die van links, en moeten fietsers op het fietspad geen voorrang verlenen, noch van rechts, noch van links, aan andere bestuurders op de rijbaan.

Niet alleen volgens artikel 12.3.1 (pagina 9), maar ook volgens artikel 12.4bis, moet een bestuurder in dit geval geen voorrang verlenen aan een fietser die van rechts komt, als die in de verkeerde richting op het enkelrichtingsfietspad rijdt! Die fietser maakt dan immers geen gebruik van het fietspad **overeenkomstig de wegcode**, zoals dat staat in het artikel 12.4bis!

En wat als een fietser afslaat naar rechts, en dan zijn weg vervolgt op het fietspad? Moet dan een andere fietser, die het fietspad volgt, voorrang van rechts verlenen aan deze afslaan fietser die op het fietspad komt, omdat hij het fietspad **niet oversteeft**, zoals het staat in artikel 12.4bis? Het artikel 12.4bis doelt echter op de voorrang van fietsers op het fietspad (pagina 11). Daarom moet, wie het fietspad oprijdt, voorrang verlenen aan wie het fietspad volgt.

Deze zeer vreemde voorrangsbordregeling is ontstaan door de invoer van artikel 12.4bis in de wegcode in maart 2007. Zonder dat artikel 12.4bis zou de voorrang van rechts op beide tekeningen geldig zijn voor elke bestuurder.

Opdat de voorrang van rechts toch voor iedere bestuurder gelijk zou zijn, hebben de wegbeheerders beslist om geen fietspadmarkering meer aan te brengen op kruispunten met voorrang van rechts.

Niettemin bestaan er toch nog altijd kruispunten met voorrang van rechts, met fietspadmarkering aangebracht op het kruispunt (zie de foto op pagina 27)!

Vorrang op oversteekplaatsen

Wat is een oversteekplaats?

Met “oversteekplaatsen” bedoel ik de “oversteekplaatsen voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen”. Die zijn als volgt bepaald bij de **dwarsmarkeringen** in het artikel 76 van de wegcode:



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.

We noemen deze oversteekplaatsen kortweg *fietsoversteekplaatsen*, en dit artikel 76.4 bepaalt hoe die er moeten uitzien. De woorden “moeten volgen” en “om de rijbaan over te steken” uit dit artikel 76.4 zijn wel zeer belangrijk. Dat is om even te onthouden tot pagina 36.

Wanneer en hoe wordt een fietsoversteekplaats aangebracht?

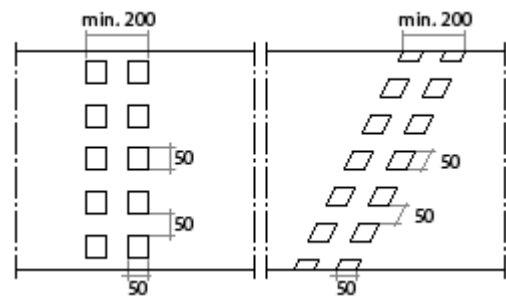
De vorm en de plaatsing van een fietsoversteekplaats worden nader bepaald in een zestal paragrafen in het artikel 18.4 van de wegbeheerdercode:



18.4. Markeringen van oversteekplaatsen voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.

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

Hiernaast staat die “plaat 6 van bijlage 4 tot dit besluit”. Uit die afbeelding volgt dat een schuine fietsoversteekplaats moet gevormd worden door parallellogrammen en niet door vierkanten. Evenals een zebepad, moet een fietsoversteekplaats altijd in de “rijrichting” liggen van het gemotoriseerd verkeer. Wegbeheerders zondigen nochtans dikwijls hiertegen, en gebruiken vierkanten voor schuine fietsoversteekplaatsen (zie de linkse foto hieronder).



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

Dit artikel spreekt over “het fietspad” in verband met fietsoversteekplaatsen. Dat betekent dat een fietsoversteekplaats altijd verbonden moet zijn met een fietspad. Ook hiertegen zondigen wegbeheerders, door fietsoversteekplaatsen aan te brengen op plaatsen waar geen enkel fietspad te bespeuren is (zie de rechtse foto hierboven).

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.

De grootte van de vierkanten of de parallellogrammen wordt meestal wel gerespecteerd door de wegbeheerders. Maar samen met de vorige regels betekent dit dat er minstens 80 cm ruimte moet zijn tussen de vierkanten of de parallellogrammen bij een fietsoversteekplaats aan een enkelrichtingsfietspad, en anders zelfs 1 meter of meer. En die ruimte krijgen fietsers niet altijd.

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 het werkwoord “moeten”. Wanneer (brom)fietsers de rijbaan **moeten** oversteken, dan **moet** een fietsoversteekplaats aangebracht worden.

Het oversteken van de rijbaan moet wel plaats vinden buiten een kruispunt of buiten een rotonde.

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

Aangezien (brom)fietsers zo goed als altijd dezelfde voorrangsregels moeten naleven als de andere bestuurders op kruispunten en rotondes, is het aanbrengen van een fietsoversteekplaats eveneens vrijwel altijd verboden op een kruispunt of op een rotonde. Je zult niet lang moeten zoeken om hiertegen overtredingen te vinden van de wegbeheerders (zie de foto hiernaast).

Eventueel **mag** een voorrangsbord B1 of B5 voor een fietsoversteekplaats geplaatst worden.



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



Er staat een fout in dit artikel. Het is **niet de openbare weg** die wordt overgestoken, maar **wel de rijbaan**. De openbare weg omvat de volledige breedte van de weg met inbegrip van de rijbaan, de fietspaden, de voetpaden en de bermen. Fietsers op het fietspad zijn immers ook “verkeer op de openbare weg”. Deze fout staat niet in de versie van het Waals Gewest!

Je zou wel de openbare weg oversteken als het fietspad waarop je rijdt geen deel uitmaakt van de openbare weg die je gaat oversteken. Dat is bijvoorbeeld het geval bij een aparte fietsweg die dwars over een andere openbare weg verder loopt. Maar in dat geval mag “de ondergeschiktheid” niet verduidelijkt worden, maar **moet dat verplicht gebeuren** met de voorrangsborden B1 of B5.

En vind je het niet denigrerend om te spreken van “*De ondergeschiktheid aan het verkeer op de openbare weg die wordt overgestoken...*”? Zou die alinea dus niet beter beginnen met “*Dat voorrang moet verleend worden aan het verkeer op de rijbaan die wordt overgestoken...*”? Alweer een restant van de “oude autocultuur” van de wegcode.

Dat je bij het oprijden van een fietsoversteekplaats voorrang moet verlenen aan het verkeer op de rijbaan, staat buiten kijf. Je bevindt je immers buiten de rijbaan als je op een fietspad rijdt, want een fietspad maakt geen deel uit van de rijbaan. Vanop dat fietspad ga je dus de rijbaan oversteken, en dat is een manoeuvre waarbij je altijd voorrang moet verlenen aan alle andere weggebruikers (artikel 12.4, pagina 10).

Het al of niet aanbrengen van een voorrangsbord B1 of B5 zal afhangen van de verkeersdruk, en vooral van de wijze waarop de fietsoversteekplaats wordt opgereden:

- Als een fietspad of een fietsweg met een hoek van 90°, of ongeveer 90° een rijbaan dwarst met een fietsoversteekplaats, dan moet je naar het verkeer van links en van rechts kijken alvorens de rijbaan over te steken. Hier kan een voorrangsbord B1 of B5 nuttig of **zelfs verplicht** zijn op het fietspad, vóór de fietsoversteekplaats.
- Een fietsoversteekplaats vanop een fietspad dat de rijbaan volgt, ligt meestal schuin over de rijbaan. Hier moet je eerder rekening houden met het verkeer achter jou en voor jou. Het is dan minder gebruikelijk om de voorrangsborden B1 of B5 aan te brengen. Maar het oversteken van de rijbaan is dan nog altijd een manoeuvre waarbij je voorrang moet verlenen aan het verkeer op de rijbaan.
- Als de fietsoversteekplaats niet vertrekt van op een fietspad, maar wel van op de rijbaan (pagina 37), dan is dat geen “rijbaan oversteken”, maar wel een richtingsverandering die je moet uitvoeren. Dan zijn de verkeersregels van het artikel 19 (pagina 14) van de wegcode van toepassing. Het gebruik van deze voorrangsborden is dan helemaal niet gepast.

Hoe wegbeheerders soms omspringen met het “verduidelijken van de voorrang” kun je zien op de twee onderstaande foto’s. Het voorrangsbord B1 is daar telkens geplaatst bij een fietsoversteekplaats die niet vertrekt van op een fietspad, en het voorrangsbord B1 staat zelfs ...naar het voetpad gericht! Voor welke bestuurders? Misschien voor de kinderen jonger dan 10 jaar die met de fiets altijd op het voetpad mogen rijden? Let ook op de schuine fietsoversteekplaats met vierkanten op de rechtse foto.



Het wordt helemaal ingewikkeld gemaakt, als een fietsoversteekplaats aangebracht wordt tussen twee fietspaden, op een kruispunt zonder voorrangsborden, dus met voorrang van rechts (pagina 28). Vooreerst mag op een kruispunt geen fietsoversteekplaats aangebracht worden (pagina 33). Op een fietsoversteekplaats tussen twee fietspaden steken fietsers de rijbaan over, voeren ze een manoeuvre uit (artikel 12.4, pagina 10) en moeten ze voorrang verlenen aan het verkeer op de rijbaan alvorens de fietsoversteekplaats op te rijden. Maar aan welk verkeer op de rijbaan moet je voorrang verlenen? Ook aan het verkeer dat van richting verandert? En geldt voor het verkeer op de rijbaan niet het artikel 40ter van de wegcode (pagina 36)? Wat rest er dan nog van de voorrang van rechts op dit kruispunt?



Tot zo ver de regels voor de plaatsing van fietsoversteekplaatsen. We zien al direct dat de wegbeheerders deze wegmarkering zeer dikwijls verkeerd aanbrengen, met verkeerde bedoelingen. Sommige wegbeheerders weten helemaal niet hoe fietsoversteekplaatsen te gebruiken!

Welke verkeersborden horen bij een fietsoversteekplaats?

Fietsoversteekplaatsen worden aangeduid met verkeersborden op de rijbaan. Die verkeersborden zijn dus niet bedoeld voor (brom)fietzers, maar voor de gemotoriseerde bestuurders op de rijbaan. Er bestaan twee verkeersborden om een fietsoversteekplaats aan te duiden, een gevaarsbord en een aanwijzingsbord.

Gevaarsborden worden gewoonlijk rechts geplaatst, ongeveer 150 m voor de gevaarlijke plaats. Artikel 7.8 van de wegbeheerdercode spreekt over het gevaarsbord A25:

7.8. Verkeersbord A25. Oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen of plaats waar die bestuurders van een fietspad op de rijbaan komen.



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.*

Beide **verplichtingen** gelden natuurlijk buiten de kruispunten, aangezien fietsoversteekplaatsen normaal niet mogen aangebracht worden op kruispunten (pagina 33).

Dit gevaarsbord A25 moet dus **verplicht** geplaatst worden voor een fietsoversteekplaats als (brom)fietzers het fietspad **moeten** verlaten om de rijbaan op te rijden.

Dit gevaarsbord A25 moet eveneens **verplicht** geplaatst worden voor elke fietsoversteekplaats buiten de bebouwde kom.

Aanwijzingsborden worden gewoonlijk op de meest geschikte plaats aangebracht, maar in het artikel 12.13bis van de wegbeheerdercode, dat spreekt over het aanwijzingsbord F50, wordt bepaald waar het moet staan:

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.

Het aanwijzingsbord F50 **moet** dus vlakbij **elke** fietsoversteekplaats staan, **behalve** als er ook driekleurige verkeerslichten aan de fietsoversteekplaats staan.

Wanneer en hoe gebruik je een fietsoversteekplaats?

Niet alleen de wegbeheerders, ook fietsers hebben verplichtingen na te leven bij een fietsoversteekplaats. Dat staat 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.

(Brom)fietzers zijn dus **alleen verplicht** een fietsoversteekplaats te gebruiken, **als ze zich op een fietspad bevinden**:

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

Deze zin is eigenlijk overbodig, want (brom)fietsers die zich van op het fietspad naar een fiets-oversteekplaats begeven moeten voorrang verlenen wegens het artikel 12.4 (pagina 10), omdat ze de rijbaan zullen oversteken en dus een manoeuvre zullen uitvoeren.

Wat moeten andere bestuurders doen aan een fietsoversteekplaats?

Wat dikwijls vergeten wordt: ook het gemotoriseerd verkeer op de rijbaan heeft verplichtingen na te leven aan een fietsoversteekplaats. Dat staat in het artikel 40ter van de wegcode:

Artikel 40ter. Gedrag tegenover de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen

De bestuurder van een auto of van een motorfiets ...

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.

Bestuurders van motorvoertuigen moeten een fietsoversteekplaats met matige snelheid naderen. Desnoods moeten ze zelfs **stoppen** voor fietsers die aan het oversteken zijn!

Hierover kan geredetwist worden, want moet die fietser geen voorrang verlenen aan het verkeer op de rijbaan alvorens over te steken (artikel 12.4, pagina 10)?

De wegcode is op dit gebied inderdaad wat dubbelzinnig, maar je zou het zo kunnen bekijken: Als de fietser aangereden wordt op de eerste helft van een fietsoversteekplaats, dan ligt de fout bij de fietser omdat die geen voorrang verleend heeft. Als de fietser aangereden wordt op de laatste helft van een fietsoversteekplaats, dan ligt de fout bij de andere bestuurder omdat die de fietsoversteekplaats niet met matige snelheid genaderd is.

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.

Dat spreekt voor zich, maar toch staan dikwijls auto's stil op een fietsoversteekplaats.

Hoe wordt een fietsoversteekplaats praktisch aangebracht?

We hebben al enkele foto's getoond hoe het niet mag, maar hoe het toch gebeurt!

Er zijn nochtans juiste wijzen en gelegenheden om een fietsoversteekplaats aan te brengen. Wegbeheerders zijn zelfs **verplicht** een fietsoversteekplaats aan te brengen, als fietsers van op een fietspad de **rijbaan moeten oversteken** om verder te kunnen rijden (artikel 76.4, pagina 32). Fietsers zijn dan ook verplicht om die fietsoversteekplaats te gebruiken (artikel 43.3, pagina 35).

Dat is bijvoorbeeld het geval als een tweerichtingsfietspad langs de linkerkant van de openbare weg zich splitst in twee enkelrichtingsfietspaden, elk langs een kant van de weg, zoals op deze foto ... Hoewel die fietsoversteekplaats op een kruispunt ligt, en dat gele paaltje zeer ongelukkig geplaatst is.

Of als een tweerichtingsfietspad langs de linkerkant van de openbare weg plots ophoudt, en fietsers op de rijbaan moeten verder rijden.

Of als een tweerichtingsfietspad de rijbaan oversteekt.

Of als een fietsweg een andere openbare weg dwarst. (Behalve als die fietsweg een voorrangsweg is! Dan moeten de fietspadmarkering en voorrangsborden gebruikt worden.)



Dit zijn “echte” fietsoversteekplaatsen die fietsers verplicht moeten gebruiken en waarbij ze voorrang moeten verlenen aan het verkeer op de rijbaan alvorens over te steken.

Soms wordt een fietsoversteekplaats aangebracht om fietsers van op de rijbaan te leiden naar het begin van een tweerichtingsfietspad aan de linkerkant van de openbare weg. Dergelijke fietsoversteekplaatsen kunnen wel nuttig zijn, maar ze **voldoen niet aan de definitie van een fietsoversteekplaats** van artikel 76.4 van de wegcode (pagina 32) om twee redenen:

- Fietsers moeten deze fietsoversteekplaats niet gebruiken, omdat ze niet op een fietspad rijden (artikel 43.3, pagina 35).
- Deze fietsoversteekplaats dient niet “om de rijbaan over te steken” maar om de rijbaan te verlaten. Je bevindt je immers **op de rijbaan**. Om een rijbaan over te steken moet je beginnen **buiten de rijbaan**, en kun je pas vertrekken als er geen aankomend verkeer meer is op de rijbaan. Aan deze fietsoversteekplaats ben je zelf het verkeer op de rijbaan. Dat is dus niet de rijbaan oversteken, maar een **richtingsverandering** om de rijbaan naar links te verlaten naar het fietspad. Die richtingsverandering moet je uitvoeren volgens het artikel 19 van de wegcode (pagina 14), meer bepaald volgens artikel 19.3 voor het naar links afslaan (pagina 15).



Dit afslaan naar links doe je natuurlijk best zo dicht mogelijk in de nabijheid van die fietsoversteekplaats.

Aangezien fietsers, die zich op een fietspad bevinden, een aanwezige fietsoversteekplaats moeten gebruiken (artikel 43.3, pagina 35), kunnen dergelijke fietsoversteekplaatsen **in de verkeerde richting** gebruikt worden waardoor fietsers langs de linkerkant van de rijbaan als spookrijders verder rijden!

Fietsoversteekplaatsen verdwijnen!

Er is een evolutie aan de gang, die zeer ongunstig is voor fietsers.

In het vorige hoofdstuk “Vorrang op kruispunten” hebben we gezien dat de bestuurder die een voorrangsweg verlaat, en daarbij over een fietspad moet rijden dat die voorrangsweg volgt, voorrang moet verlenen aan de gebruikers van dat fietspad (artikel 19.4, pagina 16). Dat fietspad moet trouwens doorgetrokken worden met de fietspadmarkering over het kruispunt.

Hoe zit dat als een weg voorzien is van een zogenaamde “bypass”, een afslagstrook die het gemotoriseerd verkeer, meestal vóór een kruispunt met verkeerslichten, naar rechts afleidt?

Wie afslaat naar de bypass voert een richtingsverandering uit, en gebruikt de richtingaanwijzer volgens artikel 19.2 van de wegcode (pagina 14). Wie op een voorrangsweg reed, heeft die op de bypass verlaten.

Beschouw een bypass als “rechtsaf door rood” voor automobilisten. Fietsers moeten voorrang verlenen aan **alle andere weggebruikers** bij “rechtsaf door rood” (pagina 28). Automobilisten moeten dat logisch gezien eveneens doen. Ligt naast de rijbaan een fietspad dat de bypass oversteeft, dan moeten bestuurders op de bypass voorrang verlenen aan de gebruikers van dat fietspad, volgens artikel 19.4 van de wegcode (pagina 16).

Zo zou dat reglementair moeten, maar ... wegbeheerders zien dat anders met hun dienstorder van 19 juli 2017 (pagina 24), waarmee ze hun eigen “reglement” maken!

Een kruispunt krijgt in dat dienstorder een heel andere definitie dan in de wegcode (artikel 2.9,

pagina 13), namelijk:

Bij het bepalen van de begrenzing van een kruispunt gelden volgende vuistregels:

- Bij eenvoudige kruispunten zonder voorsorteringsstroken en zonder verbreding, gelegen tussen aanengesloten bebouwing (vooral in stedelijk gebied), wordt het kruispunt afgebakend door de denkbeeldige lijn die het verlengde van de gevellijn vormt.
- Op andere soorten kruispunten, waarbij er geen verbreding van de rijbaan of geen voorsorteringsstrook aanwezig is, behoort alles binnen de 10 meter tot het kruispunt.
 - ♦ In nadering wordt deze 10 meter gemeten vóór de stopstreep of de streep gevormd door witte driehoeken.
 - ♦ Bij afwezigheid van markering, wordt de 10 meter gemeten vanaf het (denkbeeldige) snijpunt van de rand van beide rijbanen.
- Indien de rijbaan in nadering van het kruispunt evenwel verbreedt, dan begint het kruispunt waar deze verbreding begint.
- Is er geen verbreding van de rijbaan, maar zijn/is er wel voorsorteringsstro(o)k(en), dan ligt de buitengrens van het kruispunt achter deze voorsorteringsstro(o)k(en). Dit is ook het geval bij aanwezigheid van voorsorteringsstroken in combinatie met een verbreding van de rijbaan.

Het kruispunt van de wegbeheerders strekt zijn tentakels ver uit **buiten het kruispunt van de wegcode**, en dat heeft verstrekkende gevolgen!

Vroeger, voor 2007 en voor de misvatting over het artikel 12.4bis (pagina 21), was het eenvoudig, rechtlijnig en normaal. Een fietspad langs een voorrangsweg bleef zijn voorrang behouden bij het dwarsen van een bypass.

Het fietspad op de foto hiernaast volgt een voorrangsweg naast een afslagstrook met een bypass.

Waar een fietspad de bypass dwarste, (tweede foto) werd dat met de fietspadmarkering en een voorrangsbord B1 aangeduid en moesten bestuurders op de bypass voorrang verlenen aan de gebruikers van dat fietspad. Enkele meters verder, op het einde van de bypass, moeten ze trouwens toch ook voorrang verlenen aan de weg die zal opgereden worden.

Dat waren de “normale” toestanden, zoals het in de wegcode voorzien is.

Met deze normale toestand kregen de wegbeheerders het zeer moeilijk. De “vlotte autodoorstroming” werd in het gedrang gebracht omdat bestuurders op de bypass voorrang moesten verlenen aan “overstekende” fietsers. Vanaf 2009 werden er “oplossingen” gezocht en ... gevonden!

Een bypass omzeilt het kruispunt en ligt er dus buiten. Bovendien is het fietspad uitgebogen ver weg van de rijbaan die het volgt. De plaats waar het fietspad de bypass dwarst ligt dus ... **buiten het kruispunt**. Bijgevolg **moet** daar **geen** fietspadmarkering meer aangebracht worden en **mag** er **wel** een fietsoversteekplaats komen. En dan moeten automobilisten meteen geen voorrang meer verlenen aan fietsers! Is dat geen goed idee?



En zo gebeurde het dat in 2009 alle fietspadmarkeringen vervangen werden door fietsoversteekplaatsen.

De sporen zijn daarvan lang zichtbaar gebleven. Ook dit tweerichtingsfietspad (derde foto op vorige pagina) ligt langs de bypass van een voorrangsweg. De voorrang van het fietspad wordt nog benadrukt door het voorrangsbord B9, klein genoeg om enkel op fietsers betrekking te hebben (pagina 7).

Maar dwars over de bypass ligt een fietsoversteekplaats (foto hiernaast). De sporen van de haaiantanden op de rijbaan, van de vroegere fietspadmarkering, zijn nog zichtbaar op de bypass vóór deze fietsoversteekplaats. Zelfs het voorrangsbord B1 staat er nog, waardoor bestuurders op de bypass toch nog voorrang moeten verlenen aan fietsers op de fietsoversteekplaats!

Daardoor werd het in 2009 even een nooit geziene warboel, waarbij alle bestuurders aan elkaar voorrang moesten verlenen. Ik vermoed dat dit de “vlotte autodoorstroming” niet ten goede is gekomen.

Einde 2009 werd dit voorrangsbord B1 voor de fietsoversteekplaats weg genomen (tweede foto). De bestuurders op de bypass moesten vanaf dan geen voorrang meer verlenen aan overstekende fietsers. Maar enkele meters verder, op het einde van de bypass, moeten dezelfde bestuurders toch nog altijd voorrang verlenen aan het verkeer op de weg die ze gaan oprijden. Waar zit nu de winst? En heeft dit de veiligheid voor fietsers verbeterd?

Met dat dienstorder in 2017 (pagina 38) is het zo mogelijk nog erger geworden, toen al de kruispunten plots veel groter werden! Daardoor lagen die fietsoversteekplaatsen opnieuw **binnen de kruispunten** en dat mag niet volgens het artikel 18.4 van de wegbeheerdercode (pagina 33). Ja, als het in hun kraam past, kennen de wegbeheerders de wettige reglementen! Die fietsoversteekplaatsen moesten dus hoognodig verdwijnen. En een “normale” fietspadmarkering kon natuurlijk niet in de plaats komen. Dat zou dan weer in strijd zijn met hun “*Geïllustreerd reglement voor de wegbeheerder*” (pagina 21) en vooral ... dat zou gezichtsverlies betekenen!

Maar gelukkig hebben de wegbeheerders nu hun “*fietsgeleiding op kruispunten*”, die ze volgens henzelf zowat overal kunnen aanbrengen. Dit staat in hun dienstorder, waar ze die wegmarkering een “voorziening” noemen:

Deze voorziening wordt aangebracht op kruispunten dwars over de voorrang met de volgende kenmerken:

- Op alle lichtengeregelde kruispunten met toeleidende (zowel vrijliggende als aanliggende) fietspaden naar een oversteek op alle takken;
- Op alle niet-lichtengeregelde kruispunten met toeleidende tweerichtingsfietspaden naar een oversteek, (zowel vrijliggende als aanliggende);
- Op niet-lichtengeregelde kruispunten met toeleidende enkelrichtingsfietspaden naar een oversteek.



Met “kruispunten” bedoelen ze natuurlijk de kruispunten “met lange tentakels” volgens hun definitie (pagina 38).

De grote vierkante blokken van de fietsoversteekplaatsen werden bijgevolg vanaf juli 2017 overal verwijderd en vervangen door de markering van de “*fietsgeleiding op kruispunten*”.

Ook dat heeft natuurlijk wettelijke gevolgen!

De gedragsregels van artikel 40ter (pagina 36) van bestuurders op de rijbaan tegenover fietsoversteekplaatsen **zijn niet meer van toepassing**. De aanduiding van de fietsoversteekplaatsen met verkeersborden (pagina 35) **valt eveneens weg**. Dat staat trouwens ook in datzelfde dienstorder:



A51

De oversteek buiten de kruispunten door middel van de fietslogo verbindingsmarkering mag aangekondigd worden met een bord A51 met onderbord “fietsers”. Het gebruik van de borden F50 en A25 mogen hiervoor niet gebruikt worden gezien deze wettelijk enkel gereserveerd zijn voor een oversteekplaats voor fietsers door middel van blokkenmarkering.

Hier spreekt men van een “*fietslogo verbindingsmarkering*” om de “*fietsgeleiding op kruispunten*” aan te duiden. Het bord A51 dat wel mag gebruikt worden is gewoon het gevaarsbordje met een uitroepteken.

Het valt dus te betwijfelen, of het verkeersbord F50 aan deze “*fietsgeleiding op kruispunten*” of aan deze “*fietslogo verbindingsmarkering*” mag blijven staan, zoals op de foto hiernaast, want dat is in strijd met dat dienstorder.

Niettegenstaande dit alles, en niettegenstaande dat dienstorder, bestaan er nog altijd kruispunten waar bestuurders op een bypass nog wel voorrang moeten verlenen aan fietsers, en waar dus de fietspadmarkering is doorgetrokken op de bypass. Ik vind dat nog altijd de meest logische oplossing, in overeenstemming met de wegcode en veiliger voor fietsers.



Sommige wegbeheerders doen het nog altijd zoals het hoort!

Heel wat automobilisten hebben veel meer inzicht in de voorrangsregels dan de wegbeheerders, want op een bypass verlenen ze dikwijls voorrang aan fietsers, waar wegbeheerders een “*fietslogo verbindingsmarkering*” hebben aangebracht. Waarschijnlijk rijden die automobilisten zelf ook al eens met de fiets.

Maar het ergste moet nog komen!

Er zijn plaatsen, waar het wettelijk verplicht is een fietsoversteekplaats aan te brengen volgens het artikel 18.4 van de wegbeheerdercode (pagina 33)

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

Maar zelfs op dergelijke plaatsen wordt geen fietsoversteekplaats, maar wel deze “fietsgeleiding op kruispunten” of “fietslogo verbindingsmarkering” aangebracht. Deze fietstunnel onder een gewestweg verbindt twee fietspaden waarbij fietsers twee rijbanen moeten oversteken. Er is geen kruispunt in de buurt. Hoewel fietsers hier niet echt verplicht zijn om over te steken, hoort er veiligheidshalve een reglementaire fietsoversteekplaats te zijn. Maar toch is de nietszeggende “fietslogo verbindingsmarkering” aangebracht.

Dat heeft ernstige gevolgen voor de veiligheid van fietsers die hier de rijbanen oversteken! Bij een reglementaire fietsoversteekplaats buiten de bebouwde kom en zonder verkeerslichten (wat hier het geval is) horen de verkeersborden A25 en F50 te staan (pagina 35). Tevens geldt dan het artikel 40ter van de wegcode (pagina 36), dat bestuurders van gemotoriseerd verkeer op de rijbanen tot voorzichtigheid aanmaant. Maar **dat is allemaal niet van toepassing** op deze onwettige wegmarkering! Het is zelfs verboden om daar verkeersborden A25 of F50 bij te plaatsen. Automobilisten moeten zich daar helemaal niets aantrekken van deze oversteekplaats. Er staat zelfs evenmin een gevaarsbord A51 met onderbord “fietsers” (pagina 40).



Met de bedoeling dat automobilisten geen gebruik zouden maken van de fietstunnel staat er enkel een verkeersbord C31a, dat bestuurders verbiedt om aan het volgende kruispunt naar links af te slaan, terwijl de fietstunnel zelfs geen kruispunt is! Van snelheid matigen of voorzichtigheid is helemaal geen sprake.

Op deze wijze verdwijnen de wettige fietsoversteekplaatsen uit het straatbeeld. Ze worden vervangen door nietszeggende, onwettige wegmarkeringen. Wegbeheerders komen daar allemaal mee weg.



Tot slot nog één bijzondere handelswijze van wegbeheerders. Om op een kruispunt geen voorrang te moeten verlenen aan fietsers die een fietspad volgen langs een voorrangsweg (pagina 17) wordt dat fietspad zo ver “uitgebogen” en verwijderd van de voorrangsweg, dat het “buiten het kruispunt” komt te liggen. Daar wordt dan een fietsoversteekplaats of ... deze “fietslogo verbindingsmarkering” – dit “stippellijntje”, deze “huppelmarkering”, deze “suggestiefietsoversteekplaats” – aangebracht, waarmee fietsers hun weg langs de voorrangsweg kunnen vervolgen, na voorrang te verlenen aan de zijstraat via een omweg.

Laten wij ons echt wijs maken dat deze “stippellijntjes” veiliger zijn voor fietsers?

Voorrang op rotondes

Wat is een rotonde?

In artikel 2.39 van de wegcode is een rotonde bepaald als volgt:

2.39. “Rotonde”: *weg waarop het verkeer in één richting geschiedt rond een aangelegd middeneiland en gesignaleerd met verkeersborden D5 en waarvan de toegangswegen voorzien zijn van verkeersborden B1 of B5.*



D5



B1



B5

Wat zijn de verkeersregels op een rotonde?

Die staan verspreid in verschillende artikels. Zo zegt het artikel 9.3.1 van de wegcode dat elke bestuurder die de rijbaan volgt zo dicht mogelijk bij de rechterrاند van die rijbaan moet blijven (pagina 23), maar daarop is een uitzondering voor rotondes:

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.

Het artikel 19.2 van de wegcode, met de verkeersregels voor het afslaan naar rechts, staat niet volledig op pagina 14. De volgende twee paragrafen in verband met rotondes staan nog bij artikel 19.2.1°:

Het oprijden van een rotonde wordt beschouwd als een richtingsverandering waarbij de richtingaanwijzers niet moeten gebruikt worden.

Het verlaten van een rotonde is een richtingsverandering waarbij de richtingaanwijzers wel gebruikt moeten worden.

Het artikel 12.3.1 van de wegcode (pagina 9), over de voorrang van rechts, bevat ook een uitzondering voor rotondes:

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.*

Wie op een rotonde rijdt moet dus geen voorrang van rechts verlenen aan wie die rotonde wil oprijden, maar mag de rotonde verder volgen **alsof het een voorrangsweg is**.

De voorrang van een rotonde mag nochtans niet aangeduid worden met voorrangsborden volgens artikels 8.1.2° en 8.3.3° van de wegbeheerdercode:



B9



B15

De verkeersborden B9 of B15 mogen niet geplaatst worden wanneer het verkeersbord B1 geplaatst is aan de toegangswegen tot een rotonde gesignaleerd door de verkeersborden D5.

De verkeersborden B9 of B15 mogen niet geplaatst worden wanneer het verkeersbord B5 geplaatst is aan de toegangswegen tot een rotonde gesignaleerd door de verkeersborden D5.

Op pagina 33, bij artikel 18.4 van de wegbeheerdercode, zagen we reeds dat fietsoversteekplaatzen normaal gesproken niet mogen aangebracht worden op rotondes:

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

Zijn alle rotondes gelijk?

Vanuit het standpunt van fietsers zijn er drie soorten rotondes:

- Rotondes zonder fietspad.
- Rotondes met een aanliggend fietspad.
- Rotondes met een vrijliggend fietspad.

Het oprijden van een rotonde is voor al deze rotondes hetzelfde. De voorrang wordt immers bepaald door een voorrangsbord B1 of B5, en de richtingaanwijzers moeten niet gebruikt worden (artikels 2.39 en 19.2.1°, pagina 42). Het rijden op de rotonde zelf, en het verlaten van de rotonde kan verschillend zijn.

Rotondes zonder fietspad

Een rotonde met een fietssuggestiestrook is ook een rotonde zonder fietspad.

Op een rotonde zonder fietspad fiets je op de rijbaan. Je bent dan, samen met de bestuurders van de motorvoertuigen, onderworpen aan dezelfde verkeersregels, met dezelfde rechten en dezelfde plichten.

Je bent dus niet verplicht om helemaal rechts van de rotonde te fietsen (artikel 9.3.1, pagina 42), en dat doe je ook best niet! Als je in het midden van de rijbaan fietst op een rotonde, blijven bestuurders van motorvoertuigen achter je, en zien ze duidelijk wanneer je de rotonde wilt verlaten. Als je op het randje fietst, geef je de indruk dat je de rotonde aan de volgende afslag zult verlaten. Als je de rotonde dan toch verder volgt, zou je wel eens onaangenaam kunnen verrast worden door een bestuurder van een motorvoertuig die de rotonde wel verlaat. Daarom wordt een suggestiestrook best **in het midden van de rijbaan** op een rotonde aangebracht, en niet op de buitenrand zoals op de foto.

Verder gelden bij het verlaten van een dergelijke rotonde de verkeersregels voor het afslaan naar rechts (artikels 19.1 en 19.2, pagina 14). Ook het artikel 19.5 (pagina 17) is geldig:

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

Zelfs bij een rotonde zonder zebrapaden moet je, na het verlaten van de rotonde, nog altijd voorrang verlenen aan voetgangers die daar de rijbaan oversteken.



Rotondes met een aanliggend fietspad

Aan de buitenkant van deze rotondes ligt een fietspad, gemarkeerd met de fietspadmarkering, vlak naast de rijbaan van de rotonde.

Dit zijn de gevaarlijkste rotondes voor fietsers, omdat fietsers verplicht zijn het fietspad te volgen dat altijd op het randje van de rotonde ligt. Hierboven, bij de rotondes zonder fietspad, is uitgelegd wat er kan gebeuren als je op het randje van een rotonde fietst (foto hiernaast).

Op dergelijke rotondes kunnen bestuurders van motorvoertuigen fietsers moeiteloos inhalen, en dat bij de volgende afslag “vergeten” zijn, met



alle mogelijke gevolgen vandien.

Nochtans moeten bestuurders die de rotonde verlaten, dus van richting veranderen, nog altijd voorrang verlenen aan bestuurders die de rotonde blijven volgen op het fietspad, dus op een ander deel van dezelfde openbare weg, volgens artikel 19.4 (pagina 16).

Bij het verlaten van deze rotondes gelden natuurlijk eveneens de verkeersregels voor het afslaan naar rechts (artikels 19.1 en 19.2, pagina 14) en het artikel 19.5 (pagina 17) zoals bij de rotondes zonder fietspad.

Rotondes met een vrijliggend fietspad

Normaal gesproken zou er enkel een onderscheid mogen zijn tussen rotondes met een fietspad en rotondes zonder fietspad. Maar wegbeheerders hebben nog een bijkomend onderscheid gemaakt tussen rotondes met aanliggend en met vrijliggend fietspad.

Als een fietspad deel uitmaakt van een voorrangsweg, dan moet dat fietspad op kruispunten worden doorgemarkeerd met de fietspadmarkering, en geldt voor dat fietspad dezelfde voorrangswegregeling als voor de voorrangsweg. Aan de gebruikers van dat fietspad moet dan voorrang verleend worden. Dat hebben we gezien bij de voorrang op kruispunten (pagina 17).

Een rotonde is een voorrangsweg zonder voorrangsbord B9 of B15. Fietspaden op een rotonde maken deel uit van die voorrangsweg. Een fietspad op een voorrangsweg, **aangeduid met een voorrangsbord B9 of B15**, moet **op een kruispunt** doorgemarkeerd worden volgens het artikel 16.1° van de wegbeheerdercode (pagina 17). Op een rotonde **moet dat dus niet** (geen kruispunt, geen voorrangsbord B9 of B15). Toch gebeurt dat bij rotondes met een aanliggend fietspad (pagina 43), en moet je aan fietsers die de rotonde volgen voorrang verlenen

Het is dus logisch om ook bij een vrijliggend fietspad het fietspad te markeren met de fietspadmarkering over de zijtakken van de rotonde, en voorrang te verlenen aan wie het fietspad van de rotonde volgt. Sommige rotondes zijn op deze wijze uitgevoerd, maar ze zijn zeldzaam.

Wegbeheerders vinden de voorrang van fietspaden rond rotondes namelijk zeer hinderlijk voor de “vlotte doorstroming” van het autoverkeer. Om enigzins te verantwoorden waarom ze vrijliggende fietspaden niet doortrekken, hebben ze het lumineus idee gevonden om te stellen dat een vrijliggend fietspad ... **buiten de rotonde ligt!**

Dat is natuurlijk je reinste onzin! Ook op een vrijliggend fietspad geschiedt het verkeer in één richting rond een aangelegd middeneiland, en kan dat gesignaleerd worden door gepaste verkeersborden zoals vermeld in de definitie van een rotonde van artikel 2.39 van de wegcode (pagina 42). Zowel de rijbaan als het fietspad van de rotonde zijn elk een deel van dezelfde openbare weg. Als het fietspad “buiten de rotonde” ligt, van welke openbare weg is het dan een deel?

Maar toch komen wegbeheerders daarmee weg!

In de plaats van fietspadmarkeringen zouden dan wel fietsoversteekplaatsen kunnen aangebracht worden volgens artikel 18.4 van de wegbeheerdercode (pagina 33). Maar dan zouden bestuurders van motorvoertuigen nog altijd voorzichtig moeten zijn aan de fietsoversteekplaats en desnoods zelfs moeten stoppen volgens het artikel 40ter van de wegcode (pagina 36). Dat helpt de “vlotte doorstroming” van het autoverkeer niet. En, volgens de wegbeheerders, zouden fietsers wel eens kunnen denken dat hen voorrang moet verleend worden aan een fietsoversteekplaats!

Als gevolg daarvan werd begonnen met helemaal geen wegmarkering aan te brengen op de zijtakken van rotondes met vrijliggende fietspaden. Op de fietspaden kwam voor elke aftakking een voorrangsbord B1 en haaiantanden. Fietsers moeten dus voorrang verlenen aan elke zijtak van de rotonde. Van vlotte doorstroming van fietsers gesproken!

Het verkeer op de rijbaan had dus geen enkele wegmarkering of aanduiding die er op wees dat fietsers de takken van de rotonde kunnen dwarsen. Van fietsveiligheid gesproken!

Let terloops op de rare **schuine** doorsteek van het fietspad op de middenberm. Ook dat is een idee van wegbeheerders om het “veiliger” te maken voor fietsers. Dat heeft als bedoeling om fietsers in de richting van het aankomend verkeer te sturen, waardoor ze dat beter zouden zien aankomen. De geest van deze wegbeheerders is echter te bekrompen om te kunnen bedenken dat door deze capriolen fietsers hun aandacht vooral nodig hebben om die zigzagbeweging uit te voeren! Aandacht die niet aan het verkeer kan besteed worden! Bekijk op de foto de smalle doorgang die overschiet als je rechtdoor fietst. Doe dat maar eens met een bakfiets, een tandem of met een fietskar, en je zult snel ondervinden hoe deze schuine doorsteek de veiligheid van fietsers in het gedrang brengt. Gelukkig is het fietspad vooraan op de foto ook niet schuin in de richting van de rotonde geplaatst om het verkeer beter te zien aankomen ...



Het is duidelijk dat wegbeheerders nooit zelf met een fiets rijden.

En hoe zit het nu met de voorrang van de bestuurders van motorvoertuigen?

Bij het oprijden van de rotonde

Dan hoeven bestuurders van motorvoertuigen helemaal geen rekening te houden met fietsers. Het voorrangsbord B1 of B5, eventueel met haaiantanden of stopstreep, wordt dicht tegen de rotonde geplaatst, voorbij de plaats waar fietsers over de zijtak rijden. Die plaats ligt nu immers zogenoemd “buiten de rotonde”.

Let wel! De zebrapaden voor de voetgangers liggen nog iets verder “buiten de rotonde”. Maar aan voetgangers moet je voorrang verlenen. Je komt dus eerst aan een plaats waar je voorrang moet verlenen aan voetgangers, enkele meters verder moet je geen voorrang verlenen aan fietsers, en weer enkele meters verder moet je opnieuw voorrang verlenen aan bestuurders die de rotonde volgen.

Bij het verlaten van de rotonde

Dan ligt de zaak anders. Artikel 19.2.1° van de wegcode (pagina 42) is duidelijk:

Het verlaten van een rotonde is een richtingsverandering waarbij de richtingaanwijzers wel gebruikt moeten worden.

En het artikel 19.4 van de wegcode (pagina 16) is ook duidelijk:

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.

Door de nonsens van de wegbeheerders, dat het fietspad “buiten de rotonde” ligt (pagina 44), zou het fietspad geen ander deel meer zijn van dezelfde openbare weg als de rotonde. Volgens de wegbeheerders is bijgevolg dit artikel 19.4 niet meer van toepassing en moet aan fietsers, die de rotonde volgen, geen voorrang meer verleend worden. En enkele meters verder moet dan weer wel voorrang verleend worden aan voetgangers!

Maar ... Bij het verlaten van de rotonde staat geen enkel voorrangsbord B9 of B15 op de zijtak. Er is dan geen enkele voorrangsregel meer van toepassing, en geldt de voorrang van rechts! Bijgevolg moeten bestuurders van motorvoertuigen **voorrang verlenen aan fietsers** die van rechts komen van het fietspad “buiten de rotonde”, volgens artikel 12.3.1 van de wegcode (pagina 9)!

Maar ... op dat fietspad staat toch een voorrangsbord B1 en haaiantanden? Inderdaad, maar dat zijn verkeerstekens **voor de gebruikers van het fietspad**. Die verkeerstekens zijn niet bedoeld voor wie op de rijbaan rijdt. Geen enkele weggebruiker moet of mag rekening houden met verkeerstekens die niet voor hem bedoeld zijn!

Bijgevolg, op rotondes met vrijliggende fietspaden moeten bestuurders op de rijbaan bij het verlaten van de rotonde, en bestuurders op het afgescheiden fietspad, **voorrang verlenen aan elkaar**. Of hoe wegbeheerders er een potje van maken!

Daarmee is nog niet alles gezegd. Er is immers ook nog het dienstorder van 19 juli 2017 (pagina 24), dat ook voor rotondes zijn zegje doet:

Fietspaden op de rotonde volgen het voorrangregime van het verkeer op de rotonde indien ze zonder uitbuiging de kromming van de rotonde mee volgen. Ze worden dan ook met fietspadmarkering doorgemarkeerd over de onderscheiden takken. Aanliggende fietspaden worden volledig rood gekleurd op de rotonde; vrijliggende fietspaden worden enkel rood gekleurd ter hoogte van de oversteken.

Van zodra het fietspad bij het oversteken van de aansluitende takken uitbuigt, wordt de fietspadmarkering niet meer doorgemarkeerd. De uitbuiging kondigt aan dat de fietser zijn voorrang gaat verliezen op het kruispunt. Blijft de uitbuiging binnen de grens van 10 meter gemeten vanaf de stopstreep of de streep gevormd door de witte driehoeken, dan wordt de fietspadmarkering over de onderscheiden takken onderbroken, en wordt hier een fietslogo-verbindingsmarkeringen aangebracht dwars over de rijbaan.

Na lezing van de eerste alinea zou je nog kunnen denken dat vrijliggende fietspaden ook met een fietspadmarkering aangeduid kunnen worden, maar na de tweede alinea weet je wel beter. De minste kromming van het vrijliggend fietspad rond de rotonde wordt als een “uitbuiging” aanzien, een reden om geen fietspadmarkering aan te brengen.

Terloops, heb je ook gelezen dat “de fietser zijn voorrang gaat verliezen op het kruispunt”? Om te beginnen gaat het hier niet over kruispunten, en voorrang kun je niet verliezen (pagina 3).

Als gevolg van dit dienstorder wordt sinds 2017 wel een wegmarkering aangebracht op plaatsen waar fietsers vanaf een vrijliggend fietspad over een zijtak van een rotonde rijden. Maar dat is de “fietslogo verbindingsmarkering” (pagina 39) of de “fietsgeleiding op kruispunten” op ... rotondes. Wettelijk gezien maakt dit evenwel geen enkel verschil uit met geen enkele wegmarkering. Deze “fietslogo verbindingsmarkering” staat immers niet in de wegcode en betekent dus wettelijk helemaal niets.

En om het hopeloos ingewikkeld en helemaal onoverzichtelijk te maken: er bestaan rotondes met een vrijliggend fietspad waarbij je op sommige zijtakken voorrang moet verlenen aan fietsers en op andere zijtakken niet. Let op de verwijderde haaiantanden, waaruit blijkt dat vroeger het fietspad op deze zijtak niet doorgemarkeerd was. Op de andere zijtakken is het fietspad niet doorgemarkeerd rond deze rotonde.

En dat alles om het veiliger te maken voor fietsers?

Maar net als bij een bypass (pagina 40) hebben heel wat automobilisten veel meer doorzicht in de voorrangregels dan de wegbeheerders, want bij het oprijden of het verlaten van een rotonde verlenen ze dikwijls voorrang aan fietsers die de rotonde volgen. Zeer waarschijnlijk omdat die automobilisten ook al eens fietsen ...

Weet je trouwens, dat bestuurders die de rotonde verlaten **altijd** voorrang moeten verlenen aan voetgangers, zelfs als er **geen zebrapad** is? Dat volgens de artikels 19.2.1° (pagina 42) en 19.5 (pagina 17) van de wegcode. Als je van je fiets stapt, ben je een voetganger ... Wat doe je dus?



Nog enkele voorrangsregels

Er resten nog enkele voorrangsregels die ook voor fietsers van belang zijn, en die nog niet ter sprake gekomen zijn.

De voorrang van prioritaire voertuigen

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.

Dit geldt voor elke weggebruiker. Let op, het naderen van het prioritair voertuig moet aangekondigd worden met het speciaal geluidstoestel. Het telt dus niet, als het geluidstoestel pas opgezet wordt als het “prioritair” voertuig vlakbij is.

De voorrang van het openbaar vervoer aan een halte

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.

Dit geldt voor elke bestuurder, dus ook voor fietsers. Het is wat moeilijker als de autobus over een fietspad moet rijden om zijn halte te bereiken of te verlaten. Zoals verklaard in “*Fietsen, Borden en Regels*”, hoofdstuk “Adders onder het gras”, moet de autobus dan voorrang verlenen aan fietsers bij het verlaten van de halte. Maar als fietser ben je best op je hoede!

De voorrang van voetgangers

Bij het uitstappen uit openbaar vervoer:

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.

Ook op een fietspad moet je stoppen voor passagiers die op een halte uit het openbaar vervoer stappen.

Als voetgangers begonnen zijn met het oversteken van de rijbaan aan een verkeerslicht, of op plaatsen waar dat geregeld wordt door een bevoegd persoon, moet je hen altijd de gelegenheid geven om de overkant van de rijbaan te bereiken:

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 je moet stoppen door het bevel van een bevoegd persoon of door een rood verkeerslicht, en er is op die plaats een zebrapad, dan moet je **altijd** stoppen 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.

Aan een zebrapad moet je altijd voorrang verlenen aan voetgangers, vanaf het moment dat ze te kennen geven dat ze de rijbaan willen oversteken, **ook als dat een voorrangsweg is:**

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

Als een zebrapad een fietspad dwars, moet je als fietser bijgevolg voorrang verlenen aan de voetgangers op het zebrapad.

En zoals we vroeger reeds zagen, moet je altijd voorrang verlenen aan voetgangers die de rijbaan oversteken als je naar links of rechts afslaat, zelfs als daar 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.*

De voorrang van groepen

De wegcode bepaalt dat geen enkele weggebruiker mag breken door groepen van kinderen, scholieren, personen met een handicap en bejaarden (artikel 40bis), of van militaire kolonnes, stoeten, groepen voetgangers, processies, culturele, sportieve en toeristische evenementen, wielervedstrijden, niet-gemotoriseerde sportwedstrijden of -competities, groepen fietsers, groepen motorfietsers en groepen ruiters op de openbare weg (artikel 41).

Aan al deze groepen moet je voorrang verlenen, en je moet de bevelen en aanwijzingen volgen van de begeleidende bevoegde personen. Dat geldt ook bij uitzonderlijke voertuigen of werken op de openbare weg. Het verkeer kan daarbij stil gelegd worden.



C3

40bis.3. *Om het verkeer stil te leggen, moeten de gemachtigde opzichters gebruik maken van een schijf waarop het verkeersbord C3 afgebeeld is en waarvan de karakteristieken bepaald worden door de Minister van Verkeerswezen.*

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.*

De voorrang in smalle doorgangen



B19



B21

Sommige doorgangen zijn te smal om twee motorvoertuigen elkaar te laten kruisen. Daar kan het voorrangsbord B19 bepalen dat je voorrang moet verlenen aan de tegengestelde rijrichting (pagina 7). Bestuurders uit die tegengestelde rijrichting moeten van hun voorrang verwittigd worden met een voorrangsbord B21.

Deze voorrangsborden gelden ook voor fietsers.

Deze voorrangsborden zijn niet meer geldig als het verkeer aan de smalle doorgang geregeld wordt door verkeerslichten (artikel 6.3, pagina 3).

De voorrang van fietsers op een fietspad

Als besluit mogen we stellen dat je als fietser op een fietspad geen voorrang moet verlenen aan andere weggebruikers, (artikel 12.4bis, pagina 11) behalve in drie gevallen:

- Als een voorrangsbord B1, B5, B17, B22 of B23 je voorrang opheft (artikel 6.2, pagina 3).
- Als passagiers in- of uitstappen op een halte van het openbaar vervoer naast het fietspad (artikel 40.3.2, pagina 47).
- Als een zebrapad het fietspad dwars (artikel 40.4.2, hierboven).

Nawoord

Misschien ben je wel ontmoedigd, nu je weet hoe eenvoudige voorrangsregels dikwijls hopeloos ingewikkeld gemaakt worden, omdat ze niet toegepast worden zoals ze in de wegcode staan. Dat komt grotendeels omdat de regels van de wegcode geregeld aangepast, gewijzigd, aangevuld, ... worden, of dat er nieuwe regels gemaakt worden door ... mensen die niet echt op de hoogte zijn van alle verkeersregels, hun betekenis en hun draagkracht.

Wordt dat ooit beter? Waarschijnlijk niet. De evolutie wijst toch niet in een betere richting. Het lijkt eerder steeds meer de slechte weg op te gaan.

Een goed voorbeeld hiervan is de mis-interpretatie van het artikel 12.4bis van de wegcode (pagina 21), en de kwalijke en gevaarlijke gevolgen voor fietsers die daardoor ontstaan zijn. Ook al zijn de wegbeheerders overduidelijk verkeerd, ze geven hun fout niet toe en volharden in het verkeerd zijn, zelfs met een arrest van het Hof van Cassatie dat hun fout aantoonde. Met een dienstorder maken ze hun eigen regels en markeringen, strijdig met de wetgeving. Is dat hoogmoed? Of schrik voor gezichtsverlies? Het toppunt is wel dat zelfs het Vademecum Fietsvoorzieningen deze domme redenering over het artikel 12.4bis klakkeloos overneemt!

Denk je nu nog dat het zal verbeteren?

Dan nog een klein voorvalletje, typisch voor de “informatie” die wegbeheerders geven aan de weggebruikers. Een fietsstraat wijzigt **niets** aan de bestaande voorrangstoestand ter plaatse. Fietsers mogen in een fietsstraat de volledige breedte van de rijbaan gebruiken die in hun richting is opengesteld, en motorvoertuigen mogen fietsers niet inhalen. De maximum snelheid in een fietsstraat is 30 km/u. Dat zijn de regels van de wegcode. Geen woord over wijziging van voorrang. Maar wat lees je op de officiële aankondiging van een fietsstraat? Jazeker: “Absolute voorrang voor de fietser”! Zeg nu eens tegen de wegbeheerder dat dit verkeerd en niet waar is ...



Zo leren ze de regels van de wegcode aan de weggebruikers ...

We kunnen ons alleen lijdzaam blijven verzetten tegen misbruiken en foute verklaringen van de verkeersregels, en wegbeheerders wijzen op hun fouten. Het is wel jammer dat we steeds moeten wachten op een ernstig ongeval, veroorzaakt door hun weginrichting of hun signalisatie, om wegbeheerders er op te wijzen dat op die plaats iets niet pluis is met de toepassing van de regels van de wegcode of met de inrichting van de weg.

En dan komt er soms verandering ... maar niet noodzakelijk verbetering.

In het najaar van 2019, dus ongeveer gelijktijdig met de eerste verschijning van dit werkje, zou een document over de “*Voorrang voor fietsers bij kruispunten, ronde punten en fietsoversteken*” gepubliceerd worden door een samenwerking van MOW (Departement Mobiliteit en Openbare Werken), AWP (Agentschap Wegen en Verkeer), steden en gemeenten, VIAS (Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid), politie, VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde) en ... de Fietsersbond. Ik kijk er naar uit om de tekst van dat document te vergelijken met wat ik hier allemaal geschreven heb.

Het is nu al 2022, en dat document is nog altijd niet verschenen ...