

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2007 — 92

[C - 2006/14275]

**28 DECEMBRE 2006**  
**Arrêté royal relatif à la motocyclette**  
**RAPPORT AU ROI**

Sire,

Le projet d'arrêté royal que j'ai l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté permet à nouveau aux conducteurs, titulaires depuis au moins deux ans d'un permis de conduire B, de conduire des motocyclettes de 125 cc et 11 kw maximum.

Ensuite, le projet contient différentes dispositions développant aussi bien les possibilités de stationnement que la sécurité sur la route des motocyclistes.

L'article 20, § 2 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, déterminait jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2002 que :

« § 2. Le permis de conduire validé pour la catégorie B, délivré depuis deux ans au moins autorise la conduite des véhicules de la catégorie A d'une cylindrée maximale de 125 cm<sup>3</sup> et d'une puissance maximale de 11 kW ».

L'arrêté royal du 5 septembre 2002 a abrogé ce paragraphe à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2002 et un nouvel article 90<sup>quater</sup> a été introduit, comme suit :

« Le permis de conduire validé pour la catégorie B et délivré avant le 1<sup>er</sup> septembre 2001 autorise la conduite des véhicules de la catégorie A d'une cylindrée maximale de 125 cm<sup>3</sup> et d'une puissance maximale de 11 kW. »

Le présent arrêté réintroduit l'article 20, § 2 et abroge l'article 90<sup>quater</sup>. Je renvoie ici à l'article 7 du projet.

L'article 1<sup>er</sup>, premier alinéa modifie l'article 9.1.2.2° de l'arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique afin de donner le choix aux cyclomotoristes de classe B entre l'utilisation de la piste cyclable et l'utilisation de la chaussée dans les zones où la vitesse est limitée à 50 km par heure ou moins. Ils peuvent utiliser la piste cyclable à condition de ne pas mettre en danger les autres usagers de la route qui s'y trouvent.

En outre, dans les zones où la limitation de vitesse est supérieure à 50 km par heure, les cyclomotoristes de classe B sont dorénavant obligés d'utiliser la piste cyclable lorsqu'elle est présente et praticable (ce n'est par exemple pas le cas quand la piste cyclable est trop étroite ou est en mauvais état). Dans ces zones, la différence de vitesse entre le conducteur d'un cyclomoteur de classe B et les autres usagers de la route est en effet trop importante et il est indiqué, dans l'intérêt de la sécurité du cyclomotoriste de classe B, de l'obliger à utiliser la piste cyclable.

Il est plus logique de coupler la place du cyclomoteur de classe B sur la voie publique au régime de vitesse : le régime de vitesse et la catégorie routière sont liés et constituent une référence claire pour l'usager de la route quant au comportement que l'on attend de lui sur les routes. Afin d'éviter des conséquences néfastes dans les zones où une limitation de vitesse de 50 km par heure ou moins est en vigueur, il est justifié de laisser le choix au conducteur entre la chaussée et la piste cyclable dans ces zones.

Outre leur compétence visant à régler la vitesse et à déterminer ainsi indirectement la place du cyclomoteur de classe B sur la voie publique, les gestionnaires de la route conservent la possibilité de s'écarter des règles précitées par le biais des panneaux additionnels M6 (« B obligatoire ») et M7 (« B interdit »). Cette possibilité est uniquement d'application pour les pistes cyclables marquées du panneau de signalisation D7.

L'article 1<sup>er</sup>, deuxième alinéa modifie l'article 9.3.2 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, afin de permettre aux motocyclistes de circuler sur toute la largeur de la bande de circulation qu'il occupe, lorsque la chaussée est divisée en bandes de circulation.

Il faut savoir qu'avant l'entrée en vigueur de l'arrêté royal du 26 avril 2004, les motocyclistes devaient, tout comme les voitures, se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée quel que soit le type de chaussée.

Depuis la modification apportée par l'arrêté royal susmentionné, l'article 9.3.2 prévoit que « le motocycliste circulant sur une chaussée qui n'est pas divisée en bandes de circulation peut se tenir sur toute la largeur de celle-ci lorsqu'elle n'est ouverte qu'à son sens de circulation et sur la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation ».

Si cette modification permet au motocycliste un large choix de placement sur la chaussée, ce choix est malheureusement limité aux chaussées qui ne sont pas divisées en bandes de circulation. Il ne

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2007 — 92

[C - 2006/14275]

**28 DECEMBER 2006**  
**Koninklijk besluit betreffende de motorfiets**  
**VERSLAG AAN DE KONING**

Sire,

Het ontwerp van koninklijk besluit dat ik de eer heb aan Uwe Majesteit ter ondertekening voor te leggen, laat bestuurders die minstens twee jaar houder zijn van een rijbewijs B opnieuw toe om motorfietsen te besturen van hoogstens 125 cc en 11 kw.

Voorts bevat het ontwerp verschillende bepalingen die zowel de parkeermogelijkheden als de veiligheid op de weg van motorrijders bevorderen.

Artikel 20, § 2 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, bepaalde tot 1 september 2002 :

« § 2. Het rijbewijs, geldig verklaard voor de categorie B, afgegeven sinds ten minste twee jaar, laat het besturen van voertuigen van de categorie A met een maximale cilinderinhoud van 125 cm<sup>3</sup> en met een maximaal vermogen van 11 kW toe. »

Bij koninklijk besluit van 5 september 2002 werd deze paragraaf met ingang van 1 september 2002 opgeheven en werd een nieuw artikel 90<sup>quater</sup> ingevoegd, dat luidt als volgt :

« Het rijbewijs, geldig verklaard voor de categorie B en afgegeven vóór 1 september 2001, laat het besturen van voertuigen van de categorie A met een maximale cilinderinhoud van 125 cm<sup>3</sup> en met een maximaal vermogen van 11 kW toe. »

Dit besluit voert het artikel 20, § 2 terug in en heft artikel 90<sup>quater</sup> op. Ik verwijs hiervoor naar artikel 7 van het ontwerp.

Artikel 1, eerste lid wijzigt artikel 9.1.2.2° van het koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg, om bestuurders van bromfietsen klasse B in zones waar de snelheid beperkt is tot 50 km per uur of minder de keuze te geven tussen het gebruik van het fietspad of het gebruik van de rijbaan. Zij mogen het fietspad gebruiken op voorwaarde dat zij de andere weggebruikers die zich hierop bevinden niet in gevaar brengen.

Voorts moeten bromfietsers klasse B, in zones waar de snelheidslimiet hoger ligt dan 50 km per uur, voortaan verplicht gebruik maken van het fietspad, wanneer dit aanwezig en bruikbaar is (dit laatste is bijvoorbeeld niet het geval wanneer het fietspad te smal is of zich in een slechte staat bevindt). In deze zones wordt het snelheidsverschil tussen de bestuurder van de bromfiets klasse B en de andere gebruikers van de rijbaan immers te groot en is het, in het belang van de veiligheid van de bromfiets B, aangewezen deze laatste te verplichten het fietspad te gebruiken.

Het is logischer de plaats van de bromfiets klasse B op de openbare weg te koppelen aan het snelheidsregime : snelheidsregime en wegcategorie hangen samen en vormen een duidelijke referentie voor de weggebruiker met betrekking tot het gedrag dat van hem verwacht wordt in het verkeer. Om nefaste gevolgen in zones waar een snelheidsbeperking van 50 km per uur of lager geldt te vermijden, is het verantwoord in deze zones de keuze tussen rijbaan en fietspad over te laten aan de bestuurder.

De wegbeheerders behouden, naast hun bevoegdheid om de snelheid te regelen en zo onrechtstreeks de plaats van de bromfiets klasse B op de openbare weg te bepalen, de mogelijkheid om van de voormelde regels af te wijken via de onderborden M6 (« B verplicht ») en M7 (« B verboden »). Deze mogelijkheid geldt uitsluitend voor de met het verkeersbord D7 gemarkeerde fietspaden.

Artikel 1, tweede lid wijzigt artikel 9.3.2 van het koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg, om bestuurders van motorfietsen toe te staan over de hele breedte van hun rijstrook te rijden wanneer de rijbaan verdeeld is in verschillende rijstroken.

Het is namelijk zo dat vóór de inwerkingtreding van het koninklijk besluit van 26 april 2004 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975, de motorfietsers net als de auto's zo dicht mogelijk bij de rechterraand van de rijbaan moesten rijden, ongeacht de aard van de rijbaan.

Sinds de wijziging die is aangebracht door het voormelde koninklijk besluit, « mag de bestuurder van een motorfiets op een rijbaan die niet verdeeld is in rijstroken zich over de ganse breedte begeven voor zover deze slechts opengesteld is in zijn rijrichting en op de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen » (artikel 9.3.2).

Hoewel deze wijziging de motorfiets een ruime keuze biedt inzake positie op de rijbaan, is die keuze helaas beperkt tot rijbanen die niet verdeeld zijn in rijstroken. Die bepaling geldt niet voor, bijvoorbeeld,

s'applique pas, par exemple, aux chaussées divisées en deux bandes de circulation par un marquage au sol, ni aux chaussées présentant deux bandes ou plus de circulation dans le même sens. En effet, sur ces derniers types de chaussées, le motocycliste doit continuer de se tenir du côté droit de la chaussée.

Or, cette position est une véritable source d'insécurité pour les motocyclistes. En effet, s'ils se tiennent à droite de la chaussée, dans le flot de circulation, ils ne sont pas visibles pour les autres conducteurs. S'ils sont dépassés, c'est sur leur propre bande de circulation. S'ils doivent, de manière urgente, réaliser un évitement, ils n'ont la possibilité de le faire que par la gauche, ce qui n'est pas toujours possible. Enfin, ils peuvent à tout moment entrer en collision avec une portière de voiture s'ouvrant sans prévenir.

L'article 2 interdit qu'un véhicule à moteur à deux roues, c'est-à-dire un cyclomoteur ou une motocyclette, puisse être dépassés par la gauche dans les cas énumérés au point 17.2 de l'article 17 de l'arrêté royal, à savoir :

- sur un passage à niveau (17.2.1);
- dans un carrefour où la priorité de droite est applicable (17.2.2);
- à l'approche du sommet d'une côte et dans les virages lorsque la visibilité est insuffisante (17.2.3);
- lorsque le conducteur à dépasser, dépasse lui-même un véhicule autre qu'une bicyclette, un cyclomoteur à deux roues ou une motocyclette à deux roues (17.2.4);
- lorsque le conducteur à dépasser s'arrête devant un passage pour piétons ou un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues (17.2.5).

L'article 8 adapte l'arrêté royal désignant les infractions par degré à la modification de l'article 17 susmentionné du code de la route.

Les articles 3, 4, 5 et 6 étendent les possibilités de stationnement pour les motocyclistes.

Par exemple, l'obligation de stationner en file telle que déterminée à l'article 23 du code de la route pose un problème aux motards. Les motards voient souvent une place de stationnement potentielle entre deux voitures mais ne peuvent y stationner car ils ne savent pas y placer leur moto dans une position complètement parallèle au bord de la chaussée. Désormais, les motards peuvent aussi stationner perpendiculairement ou de biais.

L'article 5 du projet permet dorénavant aux motocyclistes ou groupes de motocyclistes de stationner communément sur une place payante de stationnement pour voitures.

L'article 6 étend le stationnement réservé indiqué par le panneau E9b aux motocyclistes et introduit un nouveau panneau E9i qui permet aux gestionnaires de voirie d'aménager des places de stationnement réservées aux motocyclistes.

J'ai l'honneur d'être,

Sire,  
De Votre Majesté,  
Le très respectueux et très fidèle serviteur.  
Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

28 DECEMBRE 2006

**Arrêté royal relatif à la motocyclette**

ALBERT II, Roi des Belges,  
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, notamment l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, l'article 21, alinéa 2, modifié par les lois du 9 juillet 1976 et du 18 juillet 1990, l'article 26, modifié par la loi du 9 juillet 1976 et l'article 29, modifié par les lois des 20 juillet 2005 et 1<sup>er</sup> avril 2006;

Vu l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, notamment l'article 9, modifié par l'arrêté royal du 14 mai 2002, l'article 17, modifié par l'arrêté royal du 4 avril 2003, l'article 23, modifié par les arrêtés royaux du 20 juillet 1990 et 15 mai 2002, et l'article 70, modifié par les arrêtés royaux du 23 juin 1978, 1<sup>er</sup> juin 1984, 20 juillet 1990, 18 septembre 1991, 9 octobre 1998 et 4 avril 2003;

Vu l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, notamment l'article 20, modifié par les arrêtés royaux du 5 septembre 2002 et du 1<sup>er</sup> septembre 2006, l'article 24, l'article 69, remplacé par l'arrêté royal du 8 mars 2006 et l'article 90<sup>quater</sup>, inséré par l'arrêté royal du 5 septembre 2002;

rijbanen die door wegmarkeringen in twee rijstroken zijn verdeeld, noch voor rijbanen met twee of meer rijstroken in eenzelfde richting. Op deze twee soorten rijbanen moet de motorrijder zo dicht mogelijk bij de rechterraand van de rijbaan blijven.

Die positie is echter een bron van onveiligheid voor motorrijders. Als zij rechts op de rijbaan rijden, zijn zij in de verkeersstroom immers niet zichtbaar voor de andere bestuurders. Als zij worden ingehaald, is dat op dezelfde rijstrook. Plots uitwijken kan slechts naar links, wat niet altijd mogelijk is. Ten slotte kunnen zij op ieder moment botsen tegen een autodeur die onverwacht opengaat.

Artikel 2 verbiedt dat een tweewielig motorvoertuig, met andere woorden een motorfiets of een bromfiets, links ingehaald wordt in de gevallen vermeld onder het punt 17.2 van artikel 17 van het koninklijk besluit, namelijk :

- op een overweg (17.2.1);
- op de kruispunten waar de voorrang van rechts geldt (17.2.2);
- bij het naderen van de top van een helling en in bochten, wanneer de zichtbaarheid onvoldoende is (17.2.3);
- wanneer de in te halen bestuurder zelf een ander voertuig dan een fiets, een tweewielige bromfiets of een tweewielige motorfiets inhaalt (17.2.4);
- wanneer de in te halen bestuurder stopt voor een oversteekplaats voor voetgangers of een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen (17.2.5).

Artikel 8 past het koninklijk besluit tot aanwijzing van de overtredingen per graad aan aan de wijziging van het hierboven vermelde artikel 17 van het verkeersreglement.

Artikelen 3, 4, 5 en 6 verruimen de parkeermogelijkheden voor motorfietsen.

Het verplicht in file parkeren bijvoorbeeld, zoals bepaald in artikel 23 van de wegcode is een probleem voor motorrijders. Motorrijders zien vaak een mogelijke parkeerplaats tussen twee personenwagens, maar mogen er niet parkeren omdat ze hun motorfiets er niet volledig parallel met de rand van de rijbaan kunnen plaatsen. Voortaan wordt het motorrijders toegelaten ook haaks of in « visgraatmotief » te parkeren.

Artikel 5 van het ontwerp maakt het de motorfietsers of groepen van motorfietsers voortaan mogelijk om gezamenlijk op één betalende parkeerplaats voor auto's te gaan parkeren.

Artikel 6 verruimt het voorbehouden parkeren aangeduid met het bord E9b tot motorfietsen en voert een nieuw bord E9i in dat de wegbeheerders toelaat parkeerplaatsen in te richten die voorbehouden zijn voor motorfietsen.

Ik heb de eer te zijn,

Sire,  
Van Uwe Majesteit,  
de zeer eerbiedige en zeer getrouwe dienaar.  
De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT

28 DECEMBER 2006

**Koninklijk besluit betreffende de motorfiets**

ALBERT II, Koning der Belgen,  
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet betreffende de politie van het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, inzonderheid op artikel 1, eerste lid, op artikel 21, tweede lid, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976 en 18 juli 1990, op artikel 26, gewijzigd bij de wet van 9 juli 1976 en op artikel 29, gewijzigd bij de wetten van 20 juli 2005 en 1 april 2006;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, inzonderheid op artikel 9, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 14 mei 2002, artikel 17, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 4 april 2003, artikel 23, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 20 juli 1990 en 15 mei 2002, en artikel 70, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 23 juni 1978, 1 juni 1984, 20 juli 1990, 18 september 1991, 9 oktober 1998 en 4 april 2003;

Gelet op het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, inzonderheid op artikel 20, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 5 september 2002 en 1 september 2006, op artikel 24, op artikel 69 vervangen bij het koninklijk besluit van 8 maart 2006 en op artikel 90<sup>quater</sup>, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 5 september 2002;

Vu l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, notamment l'article 3;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 25 juillet 2006;

Vu l'association des gouvernements régionaux à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis n° 41.156/2/V du Conseil d'Etat, donné le 4 septembre 2006, en application de l'article 84, § 1, alinéa 1<sup>er</sup>, 1° des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** § 1<sup>er</sup>. L'article 9.1.2.2° de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique est remplacé comme suit :

« 9.1.2.2° La où la vitesse est limitée à 50 km par heure ou moins, les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de classe B peuvent emprunter, dans les mêmes circonstances, la piste cyclable indiquée par le signal D7 ou par les marques routières telles que visées à l'article 74, à condition de ne pas mettre en danger les autres usagers qui s'y trouvent.

Lorsqu'une vitesse supérieure est en vigueur, les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de classe B doivent emprunter, dans les mêmes circonstances, la piste cyclable indiquée par le signal D7 ou par les marques routières telles que visées à l'article 74, lorsqu'elle est présente et praticable.

Toutefois :

— si la piste cyclable est signalée conformément à l'article 69.4.2°, ils doivent l'emprunter;

— si la piste cyclable est signalée conformément à l'article 69.4.3°, ils ne peuvent pas l'emprunter. »

§ 2. L'article 9.3.2, alinéa 1<sup>er</sup>, du même arrêté royal est complété par la phrase suivante :

« Le motocycliste circulant sur une chaussée divisée en bandes de circulation peut se tenir sur toute la largeur de la bande de circulation qu'il occupe. »

**Art. 2.** Dans la phrase liminaire de l'article 17.2, du même arrêté royal, les mots « , d'un véhicule à moteur à deux roues » sont insérés entre les mots « d'un véhicule attelé » et les mots « ou d'un véhicule à plus de deux roues ».

**Art. 3.** L'article 23.2. du même arrêté est complété par la disposition suivante :

« Les motocyclettes sans side-car ou remorque peuvent toutefois stationner perpendiculairement sur le côté de la chaussée pour autant qu'elles ne dépassent pas le marquage de stationnement indiqué. »

**Art. 4.** A l'article 23 du même arrêté, un point 23.4. est ajouté comme suit :

« 23.4. Les motocyclettes peuvent être rangées hors de la chaussée et des zones de stationnement visées à l'article 75.2 de telle manière qu'elles ne gênent pas ou ne rendent pas dangereuse la circulation des autres usagers. »

**Art. 5.** L'article 27.3.1.1° du même arrêté est complété par un alinéa, comme suit :

« Lorsque plus d'une motocyclette est stationnée dans un emplacement de stationnement délimité destiné à une voiture, il ne doit être payé qu'une fois pour cet emplacement de stationnement ».

**Art. 6.** A l'article 70.2.1.3° du même arrêté, le texte du signal E9b est modifié comme suit :

« Stationnement réservé aux motocyclettes, voitures, voitures mixtes et minibus. »

Gelet op het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, inzonderheid op artikel 3;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 25 juli 2006;

Gelet op de omstandigheid dat de gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op het advies nr. 41.156/2/V van de Raad van State, gegeven op 4 september 2006, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** § 1. Artikel 9.1.2.2° van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wordt vervangen als volgt :

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

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

Evenwel :

— indien het fietspad gesignaleerd is zoals voorzien in artikel 69.4.2°, moeten zij het fietspad volgen;

— indien het fietspad gesignaleerd is zoals voorzien in artikel 69.4.3°, mogen zij het fietspad niet volgen. »

§ 2. Artikel 9.3.2, eerste lid, van hetzelfde koninklijk besluit wordt aangevuld met de volgende zin :

« De bestuurder van een motorfiets mag zich op een rijbaan die verdeeld is in rijstroken over de ganse breedte van de rijstrook waarop hij rijdt, begeven. »

**Art. 2.** In de inleidende zin van artikel 17.2, van hetzelfde besluit, worden de woorden « , van een tweewielig motorvoertuig » ingevoegd tussen de woorden « van een gespan » en de woorden « of van een voertuig met meer dan twee wielen ».

**Art. 3.** Artikel 23.2. van hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende bepaling :

« Motorfietsen zonder zijspan of aanhangwagen mogen evenwel haaks op de rand van de rijbaan parkeren voor zover zij daarbij de aangeduide parkeermarkering niet overschrijden. »

**Art. 4.** In artikel 23 van hetzelfde besluit wordt een punt 23.4. toegevoegd dat luidt als volgt :

« 23.4. Motorfietsen mogen buiten de rijbaan en de parkeerzones bedoeld in artikel 75.2 opgesteld worden zonder het verkeer van de andere weggebruikers te hinderen of onveilig te maken. »

**Art. 5.** Artikel 27.3.1.1° van hetzelfde besluit wordt aangevuld met een lid, dat luidt als volgt :

« Wanneer meer dan één motorfiets binnen een afgebakend parkeervak bedoeld voor één auto wordt geparkeerd, dan moet voor dat parkeervak slechts één maal betaald worden. »

**Art. 6.** In artikel 70.2.1.3° van hetzelfde besluit wordt de tekst bij het bord E9b vervangen als volgt :

« Parkeren uitsluitend voor motorfietsen, personenauto's, auto's voor dubbelgebruik en minibussen. »

A l'article 70.2.1.3° du même arrêté, un E9i est inséré après l'E9h comme suit :

In artikel 70.2.1.3° van hetzelfde besluit wordt na E9h een E9i ingevoegd als volgt :

### E9i



Stationnement réservé aux motocyclettes »

**Art. 7.** A l'article 20 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, le paragraphe 2 est modifié comme suit :

« § 2. Le permis de conduire validé pour la catégorie B, délivré depuis deux ans au moins autorise la conduite des véhicules de la catégorie A d'une cylindrée maximale de 125 cm<sup>3</sup> et d'une puissance maximale de 11 kW. ».

Dans le même article, un § 3 est inséré comme suit :

« § 3. Le permis de conduire validé pour la catégorie C autorise la conduite de véhicules de la catégorie G; la masse maximale autorisée de la remorque ne peut excéder 750 kg.

Le permis de conduire validé pour la sous-catégorie C1 autorise la conduite de véhicules de la catégorie G, d'une masse maximale autorisée n'excédant pas 7 500 kg; la masse maximale autorisée de la remorque ne peut excéder 750 kg.

Le permis de conduire validé pour la sous-catégorie C1+E autorise la conduite de véhicules de la catégorie G, d'une masse maximale autorisée n'excédant pas 12 000 kg. »

**Art. 8.** L'article 24, alinéa 2, du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« A l'exception des cas visés à l'article 69, § 2, alinéa 2 et § 3, alinéa 2, le permis de conduire perd sa validité lorsqu'un autre permis de conduire est délivré à son titulaire. »

**Art. 9.** L'article 90<sup>quater</sup> du même arrêté est abrogé.

**Art. 10.** Dans la phrase liminaire de l'article 3, 10° de l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, les mots « , d'un véhicule à moteur à deux roues » sont insérés entre les mots « d'un véhicule attelé » et les mots « ou d'un véhicule à plus de deux roues ».

**Art. 11.** Le présent arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2007.

**Art. 12.** Notre ministre qui a la sécurité routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Châteauneuf-de-Grasse, le 28 décembre 2006.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,  
R. LANDUYT

Parkeren uitsluitend voor motorfietsen »

**Art. 7.** In artikel 20 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs wordt paragraaf 2 vervangen als volgt :

« § 2. Het rijbewijs, geldig verklaard voor de categorie B, afgegeven sinds ten minste twee jaar, laat het besturen van voertuigen van de categorie A met een maximale cilinderinhoud van 125 cm<sup>3</sup> en met een maximaal vermogen van 11 kW toe. »

In hetzelfde artikel wordt een § 3 ingevoegd die luidt als volgt :

« § 3. Het rijbewijs geldig verklaard voor de categorie C laat het besturen van voertuigen van de categorie G toe; de maximale toegelaten massa van de aanhangwagen bedraagt ten hoogste 750 kg.

Het rijbewijs geldig verklaard voor de subcategorie C1 laat het besturen van voertuigen van de categorie G, met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 7 500 kg toe; de maximale toegelaten massa van de aanhangwagen bedraagt ten hoogste 750 kg.

Het rijbewijs geldig verklaard voor de subcategorie C1+E laat het besturen van voertuigen van de categorie G, met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 12 000 kg, toe. »

**Art. 8.** Artikel 24, tweede lid van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

« Behalve in de gevallen bedoeld in artikel 69, § 2, tweede lid en § 3, tweede lid, verliest het rijbewijs zijn geldigheid wanneer aan de houder een nieuw rijbewijs wordt afgegeven. »

**Art. 9.** Artikel 90<sup>quater</sup> van hetzelfde besluit wordt opgeheven.

**Art. 10.** In de inleidende zin van artikel 3, 10° van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, worden de woorden « , van een tweewielig motorvoertuig » ingevoegd tussen de woorden « van een gespan » en de woorden « of van een voertuig met meer dan twee wielen ».

**Art. 11.** Dit besluit treedt in werking op 1 maart 2007.

**Art. 12.** Onze minister tot wiens bevoegdheid de verkeersveiligheid behoort, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Châteauneuf-de-Grasse, 28 december 2006.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,  
R. LANDUYT