

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2008-2009

12 JANUARI 2009

Wetsvoorstel tot aanvulling van artikel 18 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, wat het ritsen betreft

(Ingediend door de heer Patrik Vankrunkelsven)

TOELICHTING

Dankzij verschillende overheidsmediacampagnes is ritsen in het verkeer de jongste tien jaar niet enkel een begrip geworden, maar wordt het ook vrij algemeen toegepast.

Iedereen weet ondertussen dat als het aantal rijstroken vermindert, er van de bestuurder verwacht wordt dat hij ritst. Dit neemt echter niet weg dat automobilisten toch telkens nog het gevoel hebben dat hen bij het naderen van een wegversmalling onrecht wordt aangedaan doordat anderen nog vlug voorbijsteken, in plaats van hun beurt af te wachten. Dit leidt vaak tot frustraties of situaties waarbij automobilisten klem worden gereden, wat de verkeersopstopping alleen verergert.

In Nederland en Duitsland bestaat een wettelijke regeling voor het ritsen.

De indiener wilt met dit wetsvoorstel ook in ons land het ritsprincipe invoegen in de wegcode.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2008-2009

12 JANVIER 2009

Proposition de loi complétant l'article 18 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, en ce qui concerne le principe dit de fermeture éclair

(Déposée par M. Patrik Vankrunkelsven)

DÉVELOPPEMENTS

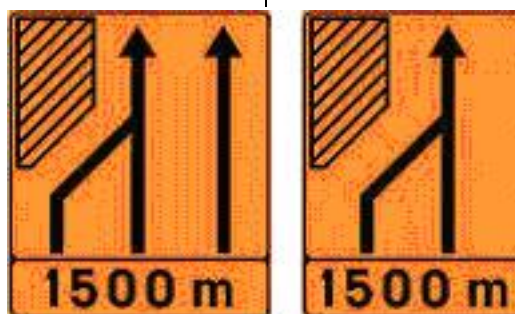
Diverses campagnes médiatiques menées par les pouvoirs publics ont contribué à populariser, au cours des dix dernières années, le système dit de la fermeture éclair, qui est désormais largement répandu sur nos routes.

Chaque automobiliste sait donc qu'en cas de réduction du nombre de bandes de circulation, il est censé appliquer pour sa manœuvre de rabattement le principe de la fermeture éclair. Il n'en demeure pas moins que certains automobilistes se sentent chaque fois victimes d'une injustice lorsqu'à l'approche d'un rétrécissement, ils se font encore doubler *in extremis* par des resquilleurs qui refusent d'attendre leur tour. Pareilles manœuvres inélégantes sont souvent source de frustration ou engendrent des situations dans lesquelles des automobilistes se retrouvent bloqués, ce qui ne fait qu'aggraver le bouchon.

Aux Pays-Bas et en Allemagne, le principe de la fermeture éclair a été consacré par des textes légaux.

Par la présente proposition de loi, l'auteur veut aussi introduire le principe de la fermeture éclair dans le code de la route belge.

Waar het aantal rijstroken plots met één of meer rijstroken vermindert ontstaat er vaak een verkeersopstopping. De rijstrokenvermindering wordt aangekondigd door een oranje verkeersbord, afhankelijk van het type weg, op een afstand tussen de 1500 m en 800 m, en wordt nogmaals herhaald op 250 m vóór de versmalling. De signalisatie op het bord is aangepast aan de feitelijke situatie op de weg.



F79

Dit is het signaal voor alle weggebruikers op alle rijstroken dat de capaciteit van de weg verderop vermindert en dat daarbij de medewerking van die weggebruikers gevraagd wordt om dit vlot te laten gebeuren. Het betekent niet dat er meteen al van rijstrook moet veranderd worden. Bovenstaande borden betekenen dat er moet ingevoegd worden in de rijstrook aan de rechtse kant, over een afstand van anderhalve kilometer.

Het principe van ritsen is vrij eenvoudig: nabij de wegversmalling voegen de voertuigen die rijden op de rijstrook die ophoudt te bestaan in tussen de voertuigen welke op de blijvende rijstrook rijden. Beurtelings schuift een voertuig van elke rijstrook in.

Het principe lijkt dan wel eenvoudig, in de praktijk is dit vaak anders. Ideaal gaat het ritsen als volgt:

1. Vanaf het oranje aankondigingsbord F79 passen weggebruikers op de verdwijnende rijstrook hun snelheid aan aan de snelheid van de voertuigen op de rijstrook waar zij naartoe moeten. Het vlotst verloopt het als er vanaf dit bord niet meer wordt ingehaald of voorbijgereden en eenieder in elke rijstrook voldoende afstand houdt op zijn voorligger.

2. Vanaf 250 m vóór de wegversmalling, de plaats waar het oranje bord herhaald wordt, laten de weggebruikers op de doorlopende rijstrook de ruimte om eventuele voertuigen op de afgesloten rijstrook te laten invoegen. De voertuigen op de eindigende rijstrook

Lorsque la chaussée se rétrécit brusquement d'une ou de plusieurs bandes de circulation, cela provoque souvent un bouchon. La réduction du nombre de bandes de circulation est annoncée une première fois par un panneau de signalisation orange situé à une distance pouvant varier de 1 500 m à 800 m en amont du rétrécissement, selon le type de route, puis, une seconde fois, à 250 m du rétrécissement. Les indications qui figurent sur le panneau sont adaptées à la situation de fait sur la route en question.

F79

Ce panneau signale à tous les usagers, quelle que soit la bande de circulation sur laquelle ils se trouvent, que la capacité de la route va bientôt être réduite et qu'ils sont invités à faire en sorte que le passage sur la ou les bandes de circulation restantes se déroule de manière aussi fluide que possible. Il ne signifie pas qu'il faut changer de bande immédiatement. Les panneaux représentés ci-dessus signifient que les usagers disposent d'une distance d'un kilomètre et demi pour se rabattre sur la bande de droite.

Le principe de la fermeture éclair est relativement simple: à l'approche du rétrécissement, les véhicules roulant sur la bande de circulation qui va être fermée un peu plus loin, s'intercalent entre les véhicules circulant sur la bande subsistante. Chaque véhicule se trouvant sur cette dernière bande laisse tour à tour un véhicule de l'autre bande se rabattre sur la sienne.

Bien que ce principe paraisse simple, il en va souvent autrement dans la pratique. De manière idéale, le système de la fermeture éclair fonctionne comme suit:

1. À partir du panneau de signalisation orange F79, les usagers circulant sur la bande de circulation qui va être interrompue adaptent leur vitesse à celle des véhicules circulant sur la bande sur laquelle ils doivent se rabattre. L'idéal pour assurer la fluidité du trafic est que l'on ne dépasse plus à partir de ce panneau et que, sur chaque bande de circulation, tous les conducteurs maintiennent une distance suffisante par rapport à celui qui les précède.

2. À partir de 250 mètres avant le rétrécissement, c'est-à-dire à partir de l'emplacement du panneau orange de rappel, les usagers de la bande interrompue respectent une distance suffisante pour permettre aux éventuels véhicules circulant encore sur la bande

dienen echter op hun rijstrook te blijven rijden en nemen post naast de lege ruimte die rechts van hen ontstaat. Toch blijven ze voorlopig nog op hun rijstrook.

3. Vlakbij de wegversmalling voegen de weggebruikers op de eindigende rijstrook in tussen de voertuigen op de rijstrook die verder loopt. Het is belangrijk dat men tot aan de wegversmalling doorrijdt, en niet te vroeg invoegt. Uiteraard moet men niet tot de laatste millimeters wachten bij een snelheid van 100km/h. Ga naar rechts op een veilige afstand.

4. Eenmaal men op het versmalde stuk rijdt mag men niet treuzelen, maar moet er aangesloten worden bij de voorligger. Zo kunnen de achterkomende voertuigen ook veilig en vlot invoegen.

Een file gaat niet sneller vooruit door zo dicht mogelijk bij de voorligger te rijden. Tal van studies hebben al aangetoond dat voldoende afstand houden ten opzichte van de voorligger de doorstroming én veiligheid juist bevordert.

In België is ritsen niet specifiek opgenomen in het verkeersreglement: het moet dus verlopen volgens de andere verkeersregels van de wegcode, welke helaas niet garant staan voor een vlotte doorstroming. De indiener is er daarom van overtuigd dat ritsen beter wel opgenomen kan worden in de wetgeving.

Om het ritsen en een vlotte doorstroming te verzekeren is het noodzakelijk om vanaf het herhalingsbord F49, dat aangeeft dat er een rijstrookvermindering volgt binnen 250 m, tot aan de effectieve versmalling, 3 m ruimte te laten tussen de voertuigen.

Als bestuurders de verdwijnende rijstro(o)k(en) tot op het einde benutten, heeft 3 m afstand houden zelfs geen invloed op de lengte van de file. Bumper aan bumper kleven op de overblijvende rijstro(o)k(en) terwijl de verdwijnende rijstroken leeg blijven, heeft wel een nefaste invloed op de verkeerssituatie.

Patrik VANKRUNKELSVEN.

*
* *

interrompue de s'intercaler. Les véhicules circulant sur la bande qui va être interrompue doivent toutefois s'y maintenir et se placer en regard de l'espace libre qui s'est formé à leur droite, mais en restant provisoirement sur leur bande de circulation.

3. À proximité du rétrécissement, les usagers qui se trouvent sur la bande interrompue doivent s'intercaler entre les véhicules circulant sur la bande subsistante. Il est important de rester sur sa bande jusqu'au rétrécissement et de ne pas s'intercaler trop tôt. Il ne s'agit bien sûr pas non plus d'attendre jusqu'au dernier millimètre en faisant du 100 km/h. La manœuvre de rabattement vers la droite doit s'effectuer à une distance sûre.

4. Une fois que l'on se trouve sur le tronçon rétréci, ce n'est pas le moment de lambiner, mais il faut suivre le véhicule qui précède. Cela permettra aux véhicules qui suivent de s'intercaler eux aussi en toute sécurité et de manière fluide.

Les files n'avancent pas plus vite si on colle le plus près possible aux véhicules qui précèdent. Nombre d'études ont démontré que le respect d'une distance suffisante par rapport aux véhicules qui précèdent a, au contraire, un effet positif sur la fluidité du trafic et sur la sécurité.

Le système de la fermeture éclair n'étant pas prévu spécifiquement dans le code de la route belge, la manœuvre d'intercalage dans la file doit s'opérer en conformité avec les autres règles du code de la route, qui ne garantissent malheureusement pas la fluidité du trafic. C'est pourquoi l'auteur a la conviction que le système de la fermeture éclair devrait être régi légalement.

En vue de permettre le système de la fermeture éclair et de garantir une meilleure fluidité du trafic, il est nécessaire de prévoir, à partir du panneau de rappel F49 annonçant une réduction du nombre de bandes de circulation à 250 mètres, et jusqu'au rétrécissement proprement dit, que les véhicules doivent respecter un espace réglementaire de trois mètres entre eux.

Si les automobilistes restent jusqu'à la fin sur la bande de circulation ou les bandes de circulation interrompues, cette distance de trois mètres entre les véhicules n'aura même aucune incidence sur la longueur de la file. Avancer pare-choc contre pare-choc sur la ou les bandes de circulation subsistantes alors que les autres bandes restent vides a par contre une incidence néfaste sur la circulation routière.

*
* *

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 18 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, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 september 1991, wordt aangevuld met een punt 18.5, luidende :

« 18.5 Bij een vermindering van rijstroken moeten de bestuurders van voertuigen en slepen, voorbij het bord F79 dat de vermindering 250 meter vooraf signaleert tot de eigenlijke versmalling, onderling een afstand houden van ten minste 3 meter teneinde een vlotte invoeging van de voertuigen van de wegvallende rijstro(o)k(en) mogelijk te maken. »

14 april 2008.

Patrik VANKRUNKELSVEN.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

L'article 18 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, modifié par l'arrêté royal du 18 septembre 1991, est complété par un point 18.5, rédigé comme suit :

« 18.5 En cas de réduction du nombre de bandes de circulation, les conducteurs de véhicules et trains de véhicules doivent, entre le signal F79 qui annonce le rétrécissement dans 250 mètres et l'endroit du rétrécissement proprement dit, maintenir entre eux un intervalle de 3 mètres au moins afin de permettre aux véhicules circulant sur la (les) bande(s) de circulation interrompue(s) de s'intercaler aisément. »

14 avril 2008.