

BELGISCHE SENAAT

—
BUITENGEWONE ZITTING 1968.
 —

—
 6 SEPTEMBER 1968.
 —

Voorstel van wet tot invoering van de voorrang van links.
 —

TOELICHTING

—

MIJNE HEREN,

De actie van het Internationaal Comité voor de voorrang van links en de overtuigende proefnemingen die plaats hadden in Nederland, in Den Helder op 5 maart 1966 en in Apeldoorn op 8 maart 1967, hebben aangetoond hoe nuttig het zou zijn de voorrang van links in te voeren voor het wegverkeer.

Het beginsel van de voorrang van rechts werd slechts aangenomen omwille van de richting van het verkeer en zonder dat vooraf enige studie was gemaakt of proefneming gedaan om die regel te rechtvaardigen. Men moet thans toegeven dat die voorrangregel niet beantwoordt aan de verkeersnoodwendigheden en dat de voorrang van links veel redelijker zou zijn.

Dit blijkt allereerst uit de vaststelling van de Rijkswacht en de gemeentelijke politiekorpsen bij verschillende enquêtes, namelijk dat de verkeersdeelnemers, wanneer zij een kruispunt naderen, over het algemeen automatisch eerst naar links kijken om te zien of de weg vrij is, omdat van die kant het meeste gevaar kan komen.

De voorrang van links is ook beter omdat hij het verkeer op de ronde pleinen vergemakkelijkt doordat degene die in de draairichting rijdt dan van rechtswege voorrang krijgt op hen die uit de zijwegen komen. Dat is zó waar, dat men thans verplicht is op vele plaatsen de voorrang van links in te voeren door middel van signalisatieborden die aangeven dat de verkeersdeelnemers, die de ronde pleinen willen oprijden, voorrang moeten verlenen hoewel zij van rechts komen.

Anderzijds zou de voorrang van links de veiligheid op de kruispunten vergroten, omdat voor degene die

R. A 7665

SÉNAT DE BELGIQUE

—
SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1968.
 —

—
 6 SEPTEMBRE 1968.
 —

Proposition de loi tendant à instaurer la priorité de gauche.
 —

DEVELOPPEMENTS

—

MESSIEURS,

L'action du Comité international pour la priorité de gauche ainsi que les expériences concluantes pratiquées en Hollande au Helder, le 5 mars 1966, et à Apeldoorn, le 8 mars 1967, ont démontré tout l'intérêt qu'il y aurait à instaurer la priorité de gauche en matière de circulation routière.

Le principe de la priorité de droite n'a été établi que par analogie avec le sens de la circulation et sans qu'aucune étude ou expérience ait été faite au préalable pour justifier l'adoption de cette règle. On reconnaît aujourd'hui qu'elle ne permet pas de répondre aux exigences de la circulation et qu'il serait plus rationnel de lui substituer la priorité de gauche.

C'est ce qui résulte, tout d'abord, d'une constatation faite lors de diverses enquêtes auxquelles la gendarmerie et les polices communales ont procédé, à savoir qu'à l'approche d'un carrefour, les usagers de la route ont généralement pour réflexe de s'assurer que la voie est libre en regardant en premier lieu vers la gauche parce que c'est de ce côté que peut surgir le danger le plus imminent.

La priorité de gauche offre également l'avantage de faciliter la circulation aux ronds-points en donnant, de droit, la priorité à celui qui circule dans le sens giratoire sur ceux qui débouchent des avenues latérales. C'est tellement vrai qu'à présent, on s'est vu contraint d'établir localement, dans de nombreux cas, la priorité de gauche en plaçant des panneaux de signalisation indiquant aux usagers désireux de s'engager dans les ronds-points qu'ils sont débiteurs de priorité bien que venant de droite.

D'autre part, la priorité de gauche permettrait d'abord les carrefours avec plus de sécurité que ce n'est

R. A 7665

op de rechterkant van een rijbaan rijdt, het gezichtsveld op een kruispunt groter is naar links dan naar rechts.

Bovendien zullen de verkeersdeelnemers, ten einde hun gezichtsveld naar links te verruimen — de nieuwe voorrang — meer rechts gaan rijden, zoals zij verplicht zijn te doen door onze reglementering op de politie van het wegverkeer, terwijl zij, in het huidige stelsel van de voorrang van rechts, de verkeersregels moeten overtreden en in het midden van de rijbaan gaan rijden om op de kruispunten voldoende uitzicht naar rechts te hebben en ongevallen te vermijden.

Ten slotte zal de voorrang van links het verkeersdebiët vergroten en de opstoppen aan de kruispunten verminderen. Want, om de doorgang te kunnen vrijlaten voor hem die voorrang van links geniet, zal hij die voorrang moet verlenen, dienen te stoppen alvorens het kruispunt op te rijden. Dat is een logisch gevolg van het feit dat het verkeer rechts rijdt. Aldus zullen de kruispunten altijd vrij zijn omdat er alleen voertuigen in beweging zullen mogen rijden, terwijl onder de voorrang van rechts, hij die voorrang verschuldigd is, tot in het midden van het kruispunt rijdt alvorens te stoppen om het voertuig dat voorrang heeft te laten voorgaan. Het feit dat voertuigen in het midden van het kruispunt mogen stilstaan vertraagt en hindert de verkeerstroom. Bij voorrang van rechts komt het ook voor dat vier wagens die uit verschillende richtingen komen, tegelijk een kruispunt oprijden en dat zij elkaar op het midden ervan blokkeren, omdat zij op dit punt alle tegelijk voorrang hebben op en voorrang moeten verlenen aan twee andere auto's. Zulk een toestand, die de oorzaak is van vele opstoppen in onze steden, zal met de voorrang van links niet meer mogelijk zijn, want de wagens moeten stoppen vóór en niet meer in het midden van het kruispunt.

De invoering van de voorrang van links brengt geen kosten met zich mede en biedt zelfs het voordeel dat het aantal signalisatieborden kan worden verminderd.

Op juridisch vlak zou de vraag kunnen rijzen of het Parlement bevoegd is de voorrang van links in te voeren, aangezien de verkeersreglementering thans bij koninklijk besluit wordt vastgesteld. Deze besluiten konden evenwel slechts worden uitgevaardigd doordat de wetgever daartoe verordenende bevoegdheid heeft verleend bij de wet van 1 augustus 1899. Het Parlement blijft hier dus meester over en kan hierbij dus richtlijnen geven, zodat het bevoegd is om te beslissen over de invoering van de voorrang van links.

H. LAHAYE.

**

actuellement le cas car, lorsqu'on circule à droite d'une chaussée, le champ visuel est, à une intersection de routes, plus étendu vers la gauche que vers la droite.

De plus, pour disposer d'un champ visuel plus large vers la gauche devenue prioritaire les usagers tiendront davantage leur droite, comme l'y oblige notre réglementation sur la police du roulage, alors que, dans le système de la priorité de droite, ils doivent, pour avoir un champ visuel suffisant vers la droite dans les carrefours et prévenir un accident, se mettre en contravention et rouler au centre de la chaussée.

Enfin, la priorité de gauche permettra d'accélérer le débit de la circulation et de réduire les embouteillages aux intersections de routes. En effet, pour pouvoir céder le passage au créancier de priorité venant de gauche, le débiteur de priorité devra s'arrêter avant de s'engager dans le carrefour. C'est là une conséquence logique de ce que la circulation se fait à droite. Ainsi les carrefours resteront toujours dégagés, seuls des véhicules en mouvement pouvant s'y trouver, tandis que dans le système de la priorité de droite, le débiteur de priorité pénètre jusqu'au milieu du carrefour avant de s'arrêter pour laisser passer le véhicule prioritaire. Le fait que des véhicules à l'arrêt peuvent stationner au centre du carrefour ralentit et entrave le flot de la circulation. Il arrive aussi, dans le régime de la priorité de droite, que quatre voitures s'engagent simultanément dans un carrefour, venant chacune d'une direction différente et qu'elles se bloquent mutuellement en son milieu parce qu'elles sont toutes à la fois créancières et débitrices de priorité, en cet endroit, vis-à-vis de deux autres autos. Pareille situation, qui est à l'origine de la plupart des embouteillages dans nos villes, ne sera plus possible après que la priorité de gauche aura été instaurée, car les voitures auront dû effectuer leur point d'arrêt à l'entrée et non plus au centre du carrefour.

L'instauration de la priorité de gauche n'entraînera pas de frais et aura même l'avantage de permettre une réduction du nombre de panneaux de signalisation.

Sur le plan juridique, le problème pourrait se poser de savoir si le Parlement est compétent pour établir la priorité de gauche alors que la réglementation en matière de roulage est actuellement fixée par arrêté royal. Ces arrêtés n'ont cependant pu être promulgués qu'en vertu d'une délégation de pouvoir réglementaire donnée par le législateur dans la loi du 1^{er} août 1899. Le Parlement reste maître de cette délégation et il peut par conséquent l'assortir de directives, en sorte qu'il est compétent pour décider de l'instauration de la priorité de gauche.

**

VOORSTEL VAN WET**EERSTE ARTIKEL.**

Elke bestuurder moet op de kruispunten van wegen de doorgang vrijlaten voor hem die van links komt, behalve indien een verkeersbord aangeeft dat hij voorrang geniet.

ART. 2.

De Koning is ermede belast het reglement op de politie van het wegverkeer dienovereenkomstig te wijzigen en het aan te passen aan de regel vervat in artikel 1.

ART. 3.

Deze wet treedt in werking tegelijkertijd als de koninklijke besluiten, die ter uitvoering van artikel 2 worden genomen.

H. LAHAYE.
P. DESCAMPS.
R. VREVEN.
A. STRIVAY.
R. DELIEGE.
J. GILLET.

PROPOSITION DE LOI**ARTICLE PREMIER.**

Tout conducteur est tenu, aux intersections de routes, de céder le passage à celui qui vient de gauche, sauf si un panneau de signalisation lui indique qu'il est créancier de priorité.

ART. 2.

Le Roi est chargé de modifier en conséquence le règlement sur la police de la circulation routière et de l'adapter à la règle contenue dans l'article premier.

ART. 3.

La présente loi n'entrera en vigueur qu'au moment même de la promulgation des arrêtés royaux à prendre en exécution de l'article 2.