

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

9 juin 2011

PROPOSITION DE LOI**relative au principe de la fermeture éclair
dans la circulation**(déposée par M. Bert Wollants et consorts)
_____**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

9 juni 2011

WETSVOORSTEL**betreffende het ritsen
in het verkeer**(ingediend door de heer Bert Wollants c.s.)
_____**RÉSUMÉ**

Le principe de la fermeture éclair est reconnu comme étant la manière la plus fluide de canaliser la circulation en cas de rétrécissement de la chaussée. L'application de ce principe n'est cependant pas évidente eu égard aux règles actuelles en matière de priorité. Cette proposition de loi vise à mieux régler la pratique de la fermeture éclair afin d'améliorer la sécurité et d'optimiser l'utilisation de la capacité de notre réseau routier.

SAMENVATTING

Ritsen wordt erkend als de vlotste manier om het verkeer te kanaliseren bij een wegversmalling. Nochtans is het ritsen niet evident bij de huidige voorrangsregels. Dit wetsvoorstel heeft als doel om de praktijk van het ritsen beter te regelen, teneinde de veiligheid te verhogen en de capaciteit van ons wegennet maximaal te gebruiken.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
PS	:	Parti Socialiste	
MR	:	Mouvement Réformateur	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
sp.a	:	socialistische partij anders	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales — Groen	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
VB	:	Vlaams Belang	
cdH	:	centre démocrate Humaniste	
LDD	:	Lijst Dedecker	
INDEP-ONAFH	:	Indépendant - Onafhankelijk	

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>		<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	
<i>Commandes:</i>		<i>Bestellingen:</i>	
Place de la Nation 2		Natieplein 2	
1008 Bruxelles		1008 Brussel	
Tél.: 02/ 549 81 60		Tel.: 02/ 549 81 60	
Fax: 02/549 82 74		Fax: 02/549 82 74	
www.lachambre.be		www.dekamer.be	
e-mail: publications@lachambre.be		e-mail: publicaties@dekamer.be	

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Lors de rétrécissements de la chaussée liés à une réduction du nombre de bandes de circulation, l'application du principe de la fermeture éclair permet d'assurer la fluidité du trafic. En théorie, le principe de la fermeture éclair est relativement simple. Les automobilistes qui circulent sur la bande libre qui continue permettent, chacun à leur tour, à un véhicule qui circule sur la bande qui s'interrompt de s'intercaler. Les deux bandes de circulation se rejoignent ainsi, à l'image d'une fermeture éclair. Idéalement, les véhicules s'intercalent à la hauteur même du goulot d'étranglement, c'est-à-dire là où la chaussée se rétrécit. La capacité routière est ainsi exploitée au maximum, ce qui fluidifie le trafic.

La pratique

Dans la pratique, il s'avère cependant qu'en dépit des panneaux de signalisation, l'application du principe de la fermeture éclair n'est pas encore bien entrée dans les mœurs dans notre pays. On considère souvent que les conducteurs qui roulent jusqu'au rétrécissement avant de se rabattre font preuve d'un comportement asocial. Il n'en demeure pas moins que c'est ainsi que l'on utilise la capacité routière de manière optimale. Le principe est dès lors souvent mal appliqué, ce qui réduit fortement la capacité à ces endroits, tout en générant en outre des problèmes de mobilité. Cela aggrave les embouteillages, en particulier en cas de travaux routiers, ceux-ci entraînant déjà une réduction de capacité. Qui plus est, cette situation équivoque est souvent de nature à irriter les conducteurs, ce qui compromet également la sécurité et la fluidité du trafic.

La réglementation actuelle

Pour l'heure, le code de la route prévoit que le conducteur qui change de bande de circulation, et effectue donc une manœuvre, doit céder le passage au conducteur qui continue son chemin sur sa bande de circulation. Il s'ensuit qu'en dépit du principe connu de la fermeture éclair, le conducteur qui s'intercale ne pourra invoquer le code de la route pour justifier sa manœuvre. Au contraire, en cas d'accident, il sera souvent très compliqué de déterminer quel conducteur aura ou non commis une erreur.

Un cadre légal relatif au principe de la fermeture éclair accroîtra la sécurité routière, en particulier en cas de travaux, et augmentera la capacité sur nos routes.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Bij wegversmallingen waarbij het aantal rijstroken wordt verminderd dient er geritst te worden om het verkeer vlot te laten verlopen. Ritsen is in theorie een vrij eenvoudig principe. Automobilisten die op het resterende, vrije rijvak rijden, laten elk om beurt een voertuig invoegen dat op het rijvak rijdt dat wordt afgesloten. Beide rijvakken schuiven zo in elkaar, als een ritssluiting. Het invoegen gebeurt in optimale omstandigheden aan de "flessenhals" zelf, het punt waar de wegversmalling begint. Hierdoor wordt immers de volledige wegcapaciteit benut, waardoor het verkeer vlotter verloopt.

Praktijk

In de praktijk blijkt echter dat het ritsen, ondanks aanwijzingsborden, in ons land nog niet goed ingeburgerd is. Tot aan de wegversmalling rijden en vervolgens invoegen, wordt vaak als asociaal rijgedrag gezien. Nochtans is dat de manier om optimaal gebruik te maken van de wegcapaciteit. Daardoor wordt het principe vaak fout toegepast, waardoor de capaciteit op die plaatsen sterk vermindert en bovendien aanleiding geeft tot mobiliteitsproblemen. Zeker bij wegenwerken, waarbij de capaciteit op zich al vermindert, versterkt dit vaak de filevorming. Bovendien leidt deze onduidelijke situatie vaak tot heel wat ergernis bij bestuurders wat eveneens veilig en vlot verkeer hypothekeert.

Huidige regelgeving

De wegcode bepaalt momenteel dat de bestuurder die van rijstrook wisselt, en dus een manoeuvre uitvoert, hierbij voorrang moet verlenen aan de bestuurder die zijn rijstrook blijft volgen. Hierdoor kan ondanks het gekende ritsprincipe de invoegende bestuurder geen beroep doen op de wegcode om vlot in te voegen. In tegendeel, bij ongevallen zal het vaak zeer moeilijk zijn om uit te klaren welke bestuurder er al dan niet in de fout ging.

Een wettelijk kader over het ritsprincipe zal de verkeersveiligheid op de wegen, en specifiek bij wegenwerken, verhogen en de capaciteit op onze wegen opdrijven.

COMMENTAIRE DES ARTICLES**Art. 2**

Cet article prévoit l'obligation de céder le passage à un conducteur qui souhaite s'intercaler à hauteur d'un rétrécissement de la chaussée. Cette priorité vaut pour des rétrécissements de chaussée dus à la présence d'un aménagement ou d'un obstacle.

Art. 3

Cet article qualifie le non-respect de cette règle de priorité d'infraction du 2^e degré.

Art. 4

Le Roi peut à nouveau modifier cette loi eu égard au fait que la présente proposition concerne l'adaptation d'un arrêté royal.

ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING**Art. 2**

Dit artikel voorziet in de verplichting om voorrang te geven aan één bestuurder die ter hoogte van een wegversmalling wenst in te voegen. Deze voorrang geldt voor wegversmallingen ten gevolge van de aanwezigheid van een inrichting of hindernis.

Art. 3

Dit artikel klasseert het niet naleven van deze voorangsregeling als een overtreding van de 2^{de} graad.

Art. 4

De Koning kan deze wet opnieuw wijzigen gelet op het feit dat dit voorstel de aanpassing van een koninklijk besluit betreft.

Bert WOLLANTS (N-VA)
Bert MAERTENS (N-VA)
Steven VANDEPUT (N-VA)
Minneke DE RIDDER (N-VA)
Veerle WOUTERS (N-VA)

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

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

Art. 2

L'article 12 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, est complété par un 6 rédigé comme suit:

"12.6: Lorsque la circulation a lieu conformément à l'article 9.5, est fortement ralentie et qu'un aménagement ou un obstacle entrave la circulation sur une ou plusieurs bandes de circulation, tout conducteur empruntant la bande de circulation ou circulant dans la file libre située à côté doit, à hauteur du rétrécissement, céder le passage au conducteur circulant sur la bande ou dans la file entravée par l'aménagement ou l'obstacle."

Art. 3

L'article 2 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 est complété par un 32° rédigé comme suit:

"32° Ne pas céder le passage à un conducteur circulant sur une bande de circulation où se trouve un aménagement ou un obstacle. (12.6)".

Art. 4

Le Roi peut à nouveau modifier, compléter ou abroger les modifications apportées par la présente loi.

12 mai 2011

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art 2

Artikel 12 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 aangevuld met een punt 6, luidend als volgt:

"12.6: Wanneer het verkeer overeenkomstig artikel 9.5 verloopt, sterk vertraagd is en een inrichting of een hindernis het rijden in één of meer rijstroken of rijen verhindert, moet elke bestuurder die rijdt in de eraanstaande gelegen vrije rijstrook of rij, ter hoogte van de versmaliging voorrang verlenen aan één bestuurder die rijdt in de rijstrook of rij waarop de inrichting of de hindernis zich bevindt."

Art. 3

Artikel 2 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, wordt aangevuld met een punt 32°, luidend als volgt:

"32° Geen voorrang verlenen aan één bestuurder van een rijstrook waarop zich een inrichting of hindernis bevindt. (12.6)".

Art. 4

De koning kan de bij deze wet aangebrachte wijzigingen opnieuw wijzigen, aanvullen of ongedaan maken.

12 mei 2011

Bert WOLLANTS (N-VA)
Bert MAERTENS (N-VA)
Steven VANDEPUT (N-VA)
Minneke DE RIDDER (N-VA)
Veerle WOUTERS (N-VA)