

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2012-2013

22 OCTOBRE 2012

Proposition de loi modifiant 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 vue de relever la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes

(Déposée par
Mme Anke Van dermeersch et consorts)

DÉVELOPPEMENTS

La vitesse maximale autorisée actuellement sur nos autoroutes est de 120 km à l'heure. Depuis l'instauration de cette vitesse maximale, les véhicules n'ont cependant cessé d'évoluer en termes de performances, de tenue de route et de sécurité. Les voitures modernes ont été à ce point améliorées sur le plan technique que la limitation de la vitesse à 120 km à l'heure sur les autoroutes est aujourd'hui dépassée.

En Italie, en France, au Luxembourg, en Autriche, en Tchéquie, en Hongrie, en Pologne et en Slovénie, la vitesse maximale est supérieure à 120 km à l'heure. En Allemagne, la vitesse est même libre.

Dernièrement, les Pays-Bas ont décidé de porter la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes à 130 km à l'heure à partir du 1^{er} septembre 2012. Cette décision a été prise après qu'une expérience fructueuse a été menée sur huit tronçons-tests entre mars et novembre 2011.

L'augmentation est d'application sur près de 60 % des autoroutes néerlandaises. Aux endroits où l'augmentation de la vitesse maximale est préjudiciable à l'environnement ou à la sécurité routière, une vitesse maximale moins élevée reste d'application. À certains endroits, la vitesse maximale est plus élevée pendant une partie de la journée (par exemple, la nuit).

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2012-2013

22 OKTOBER 2012

Wetsvoorstel tot wijziging 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, om de maximumsnelheid op de autosnelwegen te verhogen

(Ingediend door
mevrouw Anke Van dermeersch c.s.)

TOELICHTING

De huidige maximumsnelheid op onze autosnelwegen bedraagt 120 km per uur. Sinds de invoering van deze maximumsnelheid heeft de ontwikkeling van de voertuigen op vlak van prestaties, wegligging en veiligheid, echter niet stilgestaan. De moderne personenwagens zijn technisch zo sterk verbeterd dat de snelheidsbeperking van 120 km per uur op de auto-wegen achterhaald is.

In Italië, Frankrijk, Luxemburg, Oostenrijk, Tsjechië, Hongarije, Polen en Slovenië is de maximumsnelheid hoger dan 120 km per uur of zelfs vrij, zoals in Duitsland.

In Nederland werd onlangs beslist om vanaf 1 september 2012 de maximumsnelheid op de snelwegen op te trekken tot 130 kilometer per uur. Deze beslissing werd voorafgegaan door een succesvol experiment op acht proeftrajecten vanaf maart tot en met november 2011.

De verhoging geldt op bijna 60 % van de Nederlandse autosnelwegen. Op plekken waar verhoging van de maximumsnelheid ten koste gaat van het milieu of de verkeersveiligheid, blijft een lagere maximumsnelheid gelden. Er zijn ook plekken waar de maximumsnelheid alleen een deel van de dag (bijvoorbeeld 's nachts) omhoog gaat.

Le ministre néerlandais des Transports a justifié l'augmentation comme suit: «Je pars du principe suivant: «plus vite lorsque c'est possible, plus lentement lorsque c'est nécessaire. En bref: «130, sauf»: la vitesse maximale est portée à 130 km à l'heure à tous les endroits où cela est possible. Si la vitesse ne peut être portée à 130 km à l'heure toute la journée, une vitesse maximale dynamique permet l'augmentation une partie de la journée. ... Une vitesse maximale plus élevée correspond mieux à ce que l'automobiliste vit en pratique et permet chaque année des économies de temps de parcours considérables. Toute application d'une vitesse inférieure a une raison: respecter les conditions annexes en matière d'environnement et de sécurité routière.» (1) (traduction).

Chaque automobiliste aura d'ailleurs constaté qu'il est très difficile, lorsque le trafic est fluide, de se tenir à la limitation de 120 km à l'heure sur les autoroutes. Ce n'est pas anormal. Sur les autoroutes, il ne faut pas tenir compte des usagers vulnérables, du trafic transversal ou des véhicules venant en sens inverse, ni des règles de circulation y afférentes.

Une étude du *Transport Research Laboratory* (Angleterre) a montré que, sur les autoroutes, la plupart des automobilistes s'en tiennent à leur propre code de la route, plutôt qu'aux limitations de vitesse prescrites par la loi. Tant qu'un automobiliste a le contrôle de son véhicule, quelle que soit sa vitesse, il ne considère pas que son comportement non réglementaire — et celui des conducteurs qui l'entourent — est dangereux et encore moins immoral ou criminel. Si la vitesse maximale imposée est inférieure à la vitesse qui correspond au sentiment de confort et de sécurité des automobilistes, cette vitesse maximale sera, en l'absence de contrôle visible ou prévu, dépassée pour un grand nombre d'automobilistes. Le même institut constate, en outre, qu'il existe une relation en forme de U entre la vitesse et l'implication dans un accident. Les conducteurs qui roulent beaucoup plus vite ou beaucoup plus lentement que le flux de circulation moyen sont ceux qui sont le plus impliqués dans des accidents.

Des experts de l'Université de Californie l'ont confirmé: la vitesse la plus sûre est celle qui correspond à la vitesse du flux de circulation moyen, même si celle-ci est supérieure à la limite fixée par la loi.

Les seuls «obstacles» courants qu'un conducteur rencontre sur les autoroutes et qui devraient l'inciter à réduire sa vitesse sont les accidents, les files, un revêtement humide et le brouillard.

Les conducteurs sont déjà avertis des accidents et des files par des panneaux électroniques et les

De Nederlandse minister van Verkeer verantwoordde de verhoging als volgt: «Mijn uitgangspunt is «harder waar het kan, langzamer waar het moet». Kortweg «130, tenzij»: overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Kan 130 km/h niet de hele dag, dan via een dynamische maximumsnelheid voor een gedeelte daarvan. ... De hogere maximumsnelheid sluit beter aan bij de beleving van de automobilist en leidt jaarlijks tot aanzienlijke reistijdbaten. Als er een lagere snelheid geldt, dan is dat altijd met een reden: het blijven binnen de randvoorwaarden voor milieu of verkeersveiligheid.» (1)

Iedere automobilist kan trouwens vaststellen dat het bij vrij verkeer, zeer veel moeite kost om zich op de autosnelwegen aan de beperking van 120 km per uur te houden. Dat is niet abnormaal. Op de autosnelwegen moet men geen rekening houden met zwakke weggebruikers, dwarsverkeer of tegenliggers en met de bijhorende verkeersregels.

Een studie van het Engelse *Transport Research Laboratory* heeft aangetoond dat de meeste automobilisten op de autosnelwegen een eigen verkeerscode hanteren, veeleer dan de wettelijk voorgeschreven snelheidsbeperkingen. Zolang een automobilist, ongeacht zijn snelheid, de wagen onder controle heeft, beschouwt hij zijn niet-reglementair rijgedrag — en dat van zijn omringende bestuurders — niet als onveilig, laat staan als immoreel of crimineel. Ligt de opgelegde snelheidsbeperking lager dan de snelheid die overeenkomt met het comfort- en zekerheidsgevoel van de automobilisten, dan zal, bij afwezigheid van zichtbare of verwachte controle, die snelheidsbeperking massaal overschreden worden. Bovendien stelde hetzelfde instituut vast dat er een U-vormige relatie bestaat tussen de snelheid en de ongevalbetrokkenheid. Bestuurders die veel sneller of veel trager rijden dan de gemiddelde verkeersstroom zijn het meest in ongevallen betrokken.

Experten van de Californische Universiteit hebben dit bevestigd: de veiligste snelheid is deze die overeenstemt met de snelheid van de gemiddelde verkeersstroom, ook al ligt die hoger dan de wettelijk toegelaten limiet.

De enige courante «hindernissen» die op de autosnelwegen voorkomen en waarbij de bestuurder zijn snelheid zou moeten verlagen, zijn ongevallen, files, een nat wegdek en mist.

Bestuurders worden via elektronische borden en autoradio reeds gewaarschuwd voor ongelukken en

(1) Kamerbrief landelijke uitrol snelheidsverhoging, Kamerstuk | 28-11-2011 | IenM.

(1) Kamerbrief landelijke uitrol snelheidsverhoging, Kamerstuk | 28-11-2011 | IenM.

émissions de radioguidage. Il serait souhaitable d'inviter aussi plus fréquemment, par ces mêmes canaux et par d'autres moyens, les conducteurs, à réduire leur vitesse en cas de pluie et de brouillard, ou d'imposer, dans ces circonstances, une réduction de la vitesse maximale autorisée. Dès lors qu'il faut prendre en compte des paramètres variables comme la formation d'ornières, l'écoulement des eaux et la réflexion de la luminosité sur le revêtement mouillé, on ne peut instaurer une réduction généralisée de la vitesse maximale autorisée en cas de mauvaises conditions atmosphériques. Il faut procéder à une évaluation section par section.

Nous proposons de porter à 130 km à l'heure la limitation de vitesse sur les autoroutes et sur les voies publiques divisées en quatre bandes de circulation ou plus dont deux au moins sont affectées à chaque sens de circulation, pour autant que les sens de circulation soient séparés autrement qu'avec des marques routières, pour les véhicules ne relevant pas d'une des exceptions prévues à l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975.

*
* *

files. Het zou wenselijk zijn via dezelfde en andere kanalen de bestuurders ook couranter te waarschuwen de snelheid bij regen en mist te minderen, of bij deze omstandigheden lagere maximumsnelheden af te dwingen. Omdat variabele parameters zoals spoorvorming, afwatering en lichtreflectie van het nat wegdek, in rekening dienen te worden gebracht, kan een verlaagde maximumsnelheid bij ongunstige weersomstandigheden niet veralgemeend worden ingevoerd. Dit moet sectie per sectie worden geëvalueerd.

Wij stellen voor de maximum snelheid op de autosnelwegen en op de openbare wegen verdeeld in vier of meer rijstroken waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting — en voor zover de rijrichtingen anders dan door wegmarkeringen gescheiden zijn — voor voertuigen waarvoor geen uitzondering is gestipuleerd in het koninklijk besluit van 1 december 1975 op te trekken tot 130 km per uur.

Anke VAN DERMEERSCH.
Yves BUYSSE.
Filip DEWINTER.
Bert LAEREMANS.

*
* *

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

Dans l'article 11, 2, 1^o, alinéa 1^{er}, 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, les mots «à 120 km à l'heure» sont remplacés par les mots «à 130 km à l'heure».

12 juillet 2012.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 11, 2, 1^o, eerste lid, 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, worden de woorden «tot 120 km per uur» vervangen door de woorden «tot 130 km per uur».

12 juli 2012.

Anke VAN DERMEERSCH.
Yves BUYSSE.
Filip DEWINTER.
Bert LAEREMANS.