

~~pour trouver des solutions aux problèmes actuels.~~

~~-L'incident est clos.~~

INTERPELLATION DE M. JEF VAN DAMME

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "l'adaptateur de vitesse intelligent en vue d'accroître la sécurité routière".

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Comme l'a souligné à diverses reprises l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), la vitesse inadaptée est l'une des principales causes d'accidents de la circulation.*

La maîtrise de la vitesse via des limitations de vitesse est l'une des mesures les plus efficaces en matière de renforcement de la sécurité routière. D'autres mesures, comme l'instauration de zones 30 ou l'installation de caméras, ne semblent pas suffisamment dissuasives.

C'est pourquoi nous entendons stimuler le passage à l'adaptateur de vitesse intelligent (ISA), à l'instar du Parlement flamand, qui a déjà adopté une résolution en ce sens, et de la Chambre qui prépare actuellement une résolution en vue d'instaurer ce système. Cette démarche s'inscrit dans la droite ligne de la directive européenne pour le déploiement de systèmes de transport intelligents.

Partagez-vous l'analyse selon laquelle la vitesse est responsable de nombreux accidents de la route et que le contrôle de celle-ci constitue l'un des objectifs prioritaires de la politique de renforcement de la sécurité routière ?

Que pensez-vous du système ISA ?

Entre-t-il dans vos intentions d'instaurer ce système

~~verkeerd zijn.~~

~~-Het incident is gesloten.~~

INTERPELLATIE VAN DE HEER JEF VAN DAMME

TOT DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "de intelligente snelheidsassistentie voor een hogere verkeersveiligheid".

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme.- Mijn vraag gaat over de intelligente snelheidsassistentie (ISA). Het is lang geleden dat we daarover nog iets hebben gehoord. Onaangepaste snelheid is de belangrijkste oorzaak van verkeersongevallen. Dat heeft het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) al verschillende keren bewezen.

Snelheidsbeheersing is één van de meest effectieve maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen. Dat kan men doen door snelheidsbeperkingen in te voeren. Die kan men afdwingen door het invoeren van zone 30's en vooral ook door fysieke middelen. Men kan natuurlijk ook vaste en onbemande, maar ook bemande verkeerscamera's installeren. We stellen echter vast dat er zelfs dan nog heel veel overtredingen zijn. In de zone 30 zijn dat heel vaak serieuze inbreuken. Omdat het gaat om woonzones, zijn ze bij uitstek een gevaarlijke plek.

Ik ben geen 'automan', maar we mogen niet blind zijn voor de ontwikkelingen in de autotechnologie. Die maken het mogelijk om vanop een afstand de snelheid van een auto te beïnvloeden. Dat heet dan de intelligente snelheidsassistent of intelligent speed adaptation (ISA). Er bestaan daar verschillende soorten van. Er is de optie om die volledig vast te zetten, zodat de gebruiker er niet meer kan in tussenkomen. Daarnaast is er ook een half open optie waarbij de gebruiker kan beslissen om die uit te schakelen.

en Région bruxelloise? Les développements récents que connaissent les systèmes d'information géographique (SIG) faciliteraient l'adoption de celui-ci. La Région bruxelloise ne pourrait-elle s'impliquer davantage dans ce projet, pour faire de Bruxelles une ville plus sûre?

Discussion

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- *La vitesse excessive ou inadaptée est effectivement l'une des principales causes d'accidents, ainsi qu'un facteur d'aggravation de leurs conséquences. C'est la raison pour laquelle le Plan d'actions régional 2011-2020 pour la sécurité routière, que nous avons approuvé le 28 avril 2011, a pour premier objectif stratégique la réduction des vitesses de circulation.*

Plusieurs études démontrent que la vitesse intervient de manière prépondérante dans 20 à 35% des accidents. Il est également avéré qu'une diminution de la vitesse se traduit toujours par une diminution du nombre de victimes et de la gravité des lésions. Si nous parvenons à réduire la vitesse moyenne de 5km/h en Région de Bruxelles-Capitale, nous pourrions espérer une diminution de

Het is een ITS-systeem of Intelligent System dat ook door Europa naar voor wordt gebracht in het kader van de richtlijn voor Intelligente Transportsystemen. Het Vlaams Parlement heeft al een resolutie goedgekeurd, maar ook het federale parlement is blijkbaar bezig met de voorbereiding van een resolutie om ISA in te voeren. We willen dat stapsgewijs stimuleren.

Deelt u mijn analyse dat snelheid de oorzaak is van heel veel verkeersongevallen en dat de aanpak daarvan een prioriteit is om de verkeersveiligheid te verhogen?

Kent u ISA en hebt daarover al een standpunt?

Gaat u in Brussel iets lanceren om ISA in te voeren? Een paar jaar geleden was het een "hot item", maar nu niet meer. Dat komt voor een stuk omdat er op dat moment nog geen digitale kaarten waren. Die maakten het mogelijk om het systeem te implementeren. Er is een constante ijking van de maximumsnelheid in het voertuig nodig aan de effectieve signalisatie op het terrein.

We zijn nu een paar stappen verder. Er bestaan heel veel Geografische Informatiesystemen of GIS-systemen die dat mogelijk maken. Kan het Brussels Gewest een stap verder zetten in het project om te komen tot een nog veiligere stad?

Bespreking

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Overdreven of onaangepaste snelheid is inderdaad een van de voornaamste oorzaken van ongevallen en leidt bovendien tot ongevallen die ernstiger zijn. Het actieplan voor de verkeersveiligheid 2011-2012 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat we op 28 april 2011 hebben goedgekeurd, heeft dan ook als eerste doelstelling om de snelheid van het verkeer te doen dalen.

Er werden al meerdere studies over het thema uitgevoerd, ook in het buitenland. Daaruit blijkt dat snelheid een doorslaggevende rol speelt in 20 tot 35% van de ongevallen. Het is ook bewezen dat een daling van de snelheid tot minder slachtoffers en minder zware verwondingen leidt. Als we erin zouden slagen om de gemiddelde snelheid in het Brussels Gewest met 5 km/u te doen dalen, zou het

25% du nombre de tués et de blessés graves.

Si nous voulons réduire de moitié le nombre de tués et blessés graves à l'horizon 2020, conformément à l'objectif de notre plan d'action de sécurité routière, nous devons réduire la vitesse moyenne. Le milieu urbain est particulièrement sensible à cet égard, du fait de la complexité plus grande de la conduite et de la cohabitation permanente entre usagers.

À titre d'illustration : environ 40% des tués et blessés graves et 22% des victimes en Région de Bruxelles-Capitale sont des piétons. Or, les chances de survie sans séquelles durables à la suite d'une collision avec un véhicule motorisé augmentent considérablement avec la réduction de la vitesse.

Le plan susmentionné prévoit 26 actions à cet effet, notamment en ce qui concerne l'amélioration des infrastructures, le renforcement de la répression, la communication, la sensibilisation et la cartographie.

Je connais le système ISA depuis des années et j'ai même pu le tester à Gand en compagnie de Johan Demol, lorsque celui-ci était commissaire de police.

Il existe plusieurs formes d'assistance intelligente en matière de vitesse, qui vont d'un système informatif ou de conseil à une intervention directe sur la conduite même du véhicule. À l'avenir, tous les systèmes de géolocalisation (GPS) donneront une information ou un signal au conducteur sur la vitesse pratiquée.

Dans le Plan d'action régional pour la sécurité routière, il est prévu de préparer l'introduction des systèmes ISA par la cartographie numérique des limites de vitesse. Celle-ci est déjà effective en Flandre. Il va de soi qu'un tel système sera plus efficacement introduit en collaboration avec les autres Régions et à condition qu'il soit obligatoire pour l'ensemble du parc automobile.

L'idéal serait de généraliser une telle mesure au niveau européen. En attendant, nous sommes prêts à soutenir les autorités fédérales en ce sens et à participer activement à l'introduction à terme du système.

aantal doden en zwaargewonden in het verkeer met 25% afnemen. Het is duidelijk dat de daling van de snelheid van essentieel belang is.

Als we het aantal doden en zwaargewonden tegen 2020 met 50% willen doen afnemen, wat uiteindelijk het doel is van het actieplan voor de verkeersveiligheid, moet de gemiddelde snelheid dus dalen. De stedelijke omgeving leent zich niet tot snel rijden omdat het verkeer er complex is en kwetsbare weggebruikers (vooral voetgangers) en motorvoertuigen voortdurend rekening met elkaar moeten houden. Het is dan ook erg belangrijk voor het Brussels Gewest dat de reële snelheid van het verkeer daalt.

Ik geef een voorbeeld. Ongeveer 40% van de doden en zwaargewonden en 22% van de verkeersslachtoffers in het Brussels Gewest zijn voetgangers. De overlevingskansen en de kans om een ongeluk zonder blijvende gevolgen te overleven, stijgen voor een voetganger na een aanrijding met een gemotoriseerd voertuig aanzienlijk als de snelheid daalt. Een voetganger die door een voertuig met een snelheid van 70 km/u wordt aangereden, overleeft het bijna nooit. Zijn overlevingskansen stijgen tot 55% als de aanrijding met 50 km/u gebeurt en tot 95% als de aanrijding met 30 km/u gebeurt. Dat zijn sprekende cijfers.

In het actieplan verkeersveiligheid staan 26 maatregelen om de snelheid te doen dalen. Die betreffen onder meer het verbeteren van de infrastructuur, het versterken van de handhaving, communicatie en bewustmaking en cartografie.

Ik ken het ISA-systeem al jaren, van toen ik nog schepen was in Brussel-Stad en ik het met de toenmalige politiecommissaris Johan Demol mocht testen in Gent. In die stad was een heel gebied in kaart gebracht om het systeem te kunnen gebruiken.

Er bestaan verschillende manieren om het systeem in te voeren, van systemen die informatie of advies geven (bijvoorbeeld een geluidssignaal als je te snel rijdt) tot systemen die direct ingrijpen op het besturen van het voertuig, waardoor je niet meer kan versnellen, ook al geef je meer gas.

Er zijn vandaag al GPS-systemen die ingebouwd worden in wagens, die informatie of een signaal geven aan de bestuurder over het al dan niet

Nous nous attellerons aux préparatifs nécessaires, tout en poursuivant nos efforts en matière de sensibilisation, d'infrastructures et de répression.

Nous allons d'ailleurs lancer au printemps 2013 une grande campagne sur le respect des limites de vitesse, avec les partenaires des États généraux de la sécurité routière, c'est-à-dire l'IBSR, le Parquet, les services de police, les communes, etc.

Cette action s'accompagnera d'une action de répression coordonnée par la police et le Parquet, ainsi que d'une augmentation du nombre de contrôles. Cette campagne formera le coup d'envoi d'un effort structurel renforcé à ce niveau dans notre Région.

respecteren van de toegelaten snelheid op de weg waar de auto zich bevindt. In de toekomst zal deze functie wellicht in alle GPS-systemen opgenomen worden en zullen de voertuigen dus allemaal een stuk intelligenter worden.

In het kader van het actieplan verkeersveiligheid wil het gewest de invoering van de ISA-systemen voorbereiden door middel van de digitale cartografie van de snelheidslimieten. Voor Vlaanderen bestaat die al, maar voor Brussel nog niet. Het heeft geen zin om een dergelijk systeem alleen in Brussel in te voeren. Als je zo'n systeem verplicht maakt, moet je ook kunnen afdwingen dat elke auto ermee uitgerust is. Brussel alleen is momenteel niet in staat om dat te doen voor de honderdduizenden voertuigen die elke dag in Brussel rondrijden.

Als er stappen gezet worden op federaal of Europees niveau, zal Brussel daar natuurlijk wel aan meewerken. Daarom willen we ook klaar zijn om bij een algemene invoering meteen mee te zijn. Idealiter zou Europa zich hiermee dienen mee bezig te houden, maar dat kan lang aanslepen en dus zou het heel positief zijn als ook de federale overheid deze stap al zou zetten.

Kort samengevat, ben ik dus bereid om actief mee te werken aan de invoering van ISA op termijn en zullen we de nodige voorbereidingen treffen om dit mogelijk te maken, maar tegelijkertijd blijven we ook inzetten op bewustmaking, betere infrastructuur en strengere handhaving in verband met de snelheidslimieten.

In dat verband laat ik u weten dat we in het voorjaar van 2013 een grootschalige campagne lanceren rond het respect voor snelheidslimieten, samen met de partners van de van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, namelijk het BIVV, het parket, de politiediensten, gemeenten en zo meer.

Deze actie zal het belang voor de snelheid nog eens onder de aandacht brengen van alle bestuurders en zal gepaard gaan met een gecoördineerde handhavingsactie van politie en parket, samen met een verhoging van het aantal controles gedurende de campagne. De bedoeling is dat de campagne de aftrap vormt van een verhoogde structurele inspanning op dit vlak in ons gewest. Ik verwijs naar de positieve resultaten die daarvan het gevolg

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Quand la cartographie des limites de vitesse sera-t-elle disponible ?*

Ne peut-on envisager, au-delà de mesures concernant la consommation d'alcool au volant, l'installation obligatoire d'un adaptateur automatique de la vitesse pour les conducteurs qui commettent régulièrement des excès de vitesse ?

Il devrait être possible d'instaurer un système de ce genre au niveau de notre flotte de véhicules publics, ce qui lui conférerait de surcroît un rôle d'exemple.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État (en néerlandais).- *S'agissant de la cartographie, je ne peux pas vous communiquer de date précise, mais le marché devrait être attribué cette année encore.*

Votre suggestion d'installer un adaptateur automatique de la vitesse pour les automobilistes récidivistes est intéressante. Un problème subsiste néanmoins au niveau du contrôle. Nous tentons de mettre en place une collaboration constructive avec la police, mais nous ne pouvons rien lui imposer.

Nous allons étudier votre suggestion pour les véhicules des services publics.

- *L'incident est clos.*

kunnen zijn.

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme.- Ik dank u voor uw antwoord. Wanneer zal de cartografie klaar zijn? Hebt u daar al een zicht op?

Als we een alcoholslot installeren voor recidivisten die geregeld dronken achter het stuur kruipen, is het nog maar de vraag waarom we op termijn geen snelheidsslot zouden installeren voor mensen die geregeld snelheidsovertredingen begaan. Dat moet ook mogelijk zijn, al valt dat natuurlijk niet onder uw bevoegdheid.

Vanuit de Brusselse overheden zouden we in ons eigen wagenpark wel dergelijke systemen kunnen installeren. Er gaat haast geen dag voorbij of ik zie een auto van een of andere gemeente of van Brussel en zelfs bussen, snelheidsovertredingen begaan. Onze diensten vervullen een voorbeeldfunctie. Theoretisch zouden we voor onze eigen openbare dienstwagens als eerste dergelijke systemen kunnen laten installeren. Daar kunnen we wel aan werken.

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris.- Ik kan u niet precies zeggen wanneer de cartografie er zal zijn. De administratie bereidt die momenteel voor en we gaan na of we de precieze opdracht nog dit jaar zullen kunnen toewijzen.

Ik begrijp uw verwijzing naar het alcoholslot, maar de zwakte van dat systeem is de controle achteraf. Ik zie niet in hoe we dat met de diensten van het gewest voor elkaar zouden kunnen krijgen. Wij proberen voor de controles constructief samen te werken met de politie, maar wij kunnen hen geen opdrachten geven.

Uw suggestie in verband met de eigen wagens zal ik bekijken. U weet dat het wagenpark van een deel van de administratie vernieuwd wordt omdat er een aantal leasecontracten aflopen en dat we het wagenpark ook willen inperken. Ik kan echter op dit moment de implicaties van uw suggestie niet inschatten en kan daar dus ook geen uitspraken over doen.

- *Het incident is gesloten.*