

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

30 octobre 2003

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION**

**relative à l'utilisation de limiteurs  
intelligents de vitesse par des personnes  
censées donner l'exemple**

(déposée par par MM. Daan Schalck  
et Philippe De Coene)

---

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

30 oktober 2003

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**betreffende het gebruik van intelligente  
snelheidsbegrenzers door personen met een  
maatschappelijke voorbeeldfunctie**

(ingediend door de heren Daan Schalck  
en Philippe De Coene)

---

|                      |                                                                                                                              |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>cdH</i>           | : Centre démocrate Humaniste                                                                                                 |
| <i>CD&amp;V</i>      | : Christen-Democratisch en Vlaams                                                                                            |
| <i>ECOLO</i>         | : Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales                                                            |
| <i>FN</i>            | : Front National                                                                                                             |
| <i>MR</i>            | : Mouvement Réformateur                                                                                                      |
| <i>N-VA</i>          | : Nieuw - Vlaamse Alliantie                                                                                                  |
| <i>PS</i>            | : Parti socialiste                                                                                                           |
| <i>sp.a - spirit</i> | : Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht. |
| <i>VLAAMS BLOK</i>   | : Vlaams Blok                                                                                                                |
| <i>VLD</i>           | : Vlaamse Liberalen en Democraten                                                                                            |

|                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>                                                                                                                          | <i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>                                                                                                                     |
| <i>DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>                                                                       | <i>DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>                                                                        |
| <i>QRVA : Questions et Réponses écrites</i>                                                                                                                                          | <i>QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>                                                                                                                             |
| <i>CRIV : Compte Rendu Intégral, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i> | <i>CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i> |
| <i>CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)</i>                                                                                                          | <i>CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>                                                                                                  |
| <i>CRABV : Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>                                                                                                                             | <i>CRABV : Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>                                                                                                                             |
| <i>PLEN : Séance plénière (couverture blanche)</i>                                                                                                                                   | <i>PLEN : Plenum (witte kaft)</i>                                                                                                                                            |
| <i>COM : Réunion de commission (couverture beige)</i>                                                                                                                                | <i>COM : Commissievergadering (beige kaft)</i>                                                                                                                               |

|                                                                                          |                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| <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>                                                              |
| <i>Place de la Nation 2</i>                                                              | <i>Natieplein 2</i>                                                                |
| <i>1008 Bruxelles</i>                                                                    | <i>1008 Brussel</i>                                                                |
| <i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>                                                              | <i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>                                                        |
| <i>Fax : 02/549 82 74</i>                                                                | <i>Fax : 02/549 82 74</i>                                                          |
| <i><a href="http://www.laChambre.be">www.laChambre.be</a></i>                            | <i><a href="http://www.deKamer.be">www.deKamer.be</a></i>                          |
| <i>e-mail : <a href="mailto:publications@laChambre.be">publications@laChambre.be</a></i> | <i>e-mail : <a href="mailto:publicaties@deKamer.be">publicaties@deKamer.be</a></i> |

## DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les excès de vitesse sont, de loin, la principale cause des accidents de la route. En 2000, 47 % des accidents mortels étaient dus à une «perte de contrôle du véhicule»<sup>1</sup>. Il est vraisemblable que, dans la plupart des cas, cette perte de contrôle résultait du non-respect de la vitesse autorisée.

Partant de ce constat, on comprendra que les autorités fassent de la lutte contre les excès de vitesse un de leurs chevaux de bataille dans le cadre de la politique en matière de sécurité routière. A cette fin, elles déploient tout un arsenal de mesures qui exercent une influence sur le comportement au volant: actions de sensibilisation régulières, abaissement de la vitesse autorisée, réaménagement des routes et des carrefours, augmentation du risque de se faire prendre et infliction de peines plus sévères aux chauffards.

Cette approche est toutefois en contradiction flagrante avec la tendance à fabriquer des véhicules toujours plus puissants et plus rapides. Une enquête révèle qu'entre 1983 et 1999, la puissance des 15 voitures les plus vendues en Belgique a grimpé de pas moins de 36 %<sup>2</sup>. La vitesse maximale de ces 15 modèles a augmenté de 14 % au cours de cette même période : de 152 km/h à 174 km/h. Autrement dit : la voiture moyenne atteint aujourd'hui une vitesse maximale qui est près d'une fois et demie supérieure à la vitesse autorisée sur les autoroutes.

La grande majorité des modèles populaires existent également en «version sportive», beaucoup plus puissante. La même étude révèle qu'en 1999, la vitesse moyenne de ces bolides s'élevait à pas moins de 217 km/h. Contrairement aux modèles plus courants, on constate, pour ces versions gonflées, une certaine stagnation de la puissance et de la vitesse maximale. Il s'agit toutefois d'une stagnation à un niveau déraisonnablement élevé du point de vue de la sécurité routière.

Depuis le début des années 1990, les camions de plus de 12 tonnes et les autocars de plus de 10 tonnes doivent être équipés d'un dispositif de limitation de vitesse. Ce dispositif empêche les conducteurs de dé-

<sup>1</sup> IBSR, «Rapport annuel Sécurité routière 2000».

<sup>2</sup> DE MOL, Johan, «Steeds sneller, steeds zwaarder. Onderzoek naar vermogen, topsnelheid, gewicht en kracht van auto's», *Verkeersspecialist*, janvier 2001, n° 74, 3-8.

## TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Overdreven snelheid is met grote voorsprong de belangrijkste oorzaak van verkeersongevallen. In 2000 werd «controleverlies over het stuur» bij 47% van de verkeersongevallen met doden aangewezen als oorzaak<sup>1</sup>. We kunnen gerust aannemen dat dit controleverlies in de meeste gevallen voortkwam uit het niet-respecteren van de toegelaten snelheid.

Vanuit deze vaststelling is het begrijpelijk dat de overheid het aanpakken van snelheidsovertredingen centraal stelt in het beleid inzake verkeersveiligheid. Daarbij wordt het hele spectrum van maatregelen die het rijgedrag beïnvloeden ingezet : regelmatige sensibiliseringsacties, het verlagen van de toegelaten snelheid, het herinrichten van wegen en kruispunten, het verhogen van de pakkans en het strenger bestraffen van hardrijders.

Deze aanpak staat evenwel haaks op de tendens dat de voertuigen steeds krachtiger en sneller worden. Onderzoek wijst uit dat tussen 1983 en 1999 het vermogen van de 15 meest verkochte wagens in België steeg met niet minder dan 36%<sup>2</sup>. De maximumsnelheid van deze 15 modellen nam in dezelfde periode toe met 14% : van 152 km/u tot 174 km/u. Met andere woorden : de standaard-personenwagen haalt vandaag een maximumsnelheid die bijna de helft hoger ligt als de toegelaten snelheid op autosnelwegen.

Van vrijwel alle populaire modellen bestaat ook een sterk opgedreven «topversie». Hetzelfde onderzoek leert dat de gemiddelde snelheid van deze bolides in 1999 maar liefst 217 km/u bedroeg. In tegenstelling tot de meer populaire modellen is hier wel sprake van een zekere stagnering van het vermogen en de maximumsnelheid ; een stagnering op een vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen onverantwoord hoog niveau dan wel.

Sinds het begin van de jaren '90 moeten vrachtwagens van meer dan 12 ton en autocars van meer dan 10 ton verplicht uitgerust zijn met een maximale-snelheidsbegrenzer. Dergelijk toestel belet de bestuur-

<sup>1</sup> BIVV, «Jaarverslag verkeersveiligheid 2000».

<sup>2</sup> DE MOL, Johan, «Steeds sneller, steeds zwaarder. Onderzoek naar vermogen, topsnelheid, gewicht en kracht van auto's», in: *Verkeersspecialist*, januari 2001, nr. 74, pp. 3-8.

passer la vitesse maximale réglée (90 km/h; 85 km/h pour les transports ADR). À notre connaissance, aucune étude ne s'est encore penchée sur l'effet objectif de cette mesure sur le nombre d'accidents de la route impliquant des poids lourds ou des autocars. Une enquête<sup>3</sup> révèle en tout cas que seulement 45 % des entreprises de transport belges et 30 % des conducteurs sont convaincus de la plus-value offerte par le dispositif de limitation de vitesse en termes de sécurité routière. Les auteurs de l'enquête expliquent ces chiffres par le manque de sensibilisation à cette obligation pourtant importante.

Ils n'en préconisent pas moins d'étendre l'installation obligatoire de dispositifs de limitation de vitesse aux camions et autocars plus légers. À cet égard, la Commission européenne a élaboré un projet de directive, qui étend l'obligation d'installer un dispositif de limitation de vitesse aux camions de plus de 3,5 tonnes et aux autocars de plus de 5 tonnes.

Il est nettement plus difficile d'installer un dispositif efficace de limitation de la vitesse sur les voitures particulières. Contrairement aux poids lourds et aux autobus, la voiture d'un conducteur moyen effectue la plus grande partie de ses trajets en dehors du réseau autoroutier. Un «simple» limiteur de vitesse, qui se borne à limiter la vitesse maximale à la vitesse autorisée de 120 km/h, n'a dès lors qu'un impact réduit. Il faudrait plutôt songer au «limiteur intelligent de vitesse» (ISA ou *intelligent speed adaptation*). Ce système informe continuellement le conducteur de la vitesse maximale autorisée. En tant que simple dispositif d'«avertissement», l'ISA traduit cette information sous la forme d'un signal lorsque la vitesse effective du véhicule est supérieure à la vitesse autorisée. Dans le cas d'un dispositif «limiteur», la vitesse du véhicule est effectivement limitée à la vitesse maximale autorisée (la pédale dite intelligente).

Certains modèles de voiture sont d'ores et déjà équipés de dispositifs de limitation de vitesse (*cruisecontrol*). Il s'agit de dispositifs qui, par le biais d'un système de positionnement par satellite (G.P.S., *Global Positioning System*), informent aussi continuellement le conducteur de la vitesse maximale autorisée. Dans la pratique, de tels systèmes ne sont toutefois utilisés que sur une base volontaire. Par ailleurs, certains constructeurs équipent déjà certains de leurs modèles d'un limiteur de vitesse réglable par le conducteur (aussi appelé régulateur de vitesse).

<sup>3</sup> DE MOL, Johan en VAN HOOREBEECK, Bart, «De maximale snelheidsbegrenzer in vrachtwagens en autocars», *Verkeersspecialist*, juin 2000, n° 69, 3-8.

ders om de ingestelde maximumsnelheid (90 km/u ; voor ADR-transporten 85 km/u) te overschrijden. Naar het objectieve effect van deze maatregel op het aantal verkeersongevallen met zware vrachtwagens en autobussen werd, voor zover wij weten, nog geen onderzoek gevoerd. Alleszins blijkt uit een draagvlakonderzoek<sup>3</sup> dat slechts 45% van de Belgische vervoersbedrijven en 30% van de bestuurders overtuigd zijn van de meerwaarde van de snelheidsbegrenzer voor de verkeersveiligheid. De onderzoekers verwijzen als verklaring naar de beperkte sensibilisering rond deze – nochtans ingrijpende – verplichting.

Niettemin suggereren de onderzoekers om de verplichte installatie van snelheidsbegrenzers door te trekken tot de lichtere vrachtwagens en autobussen. In die zin werd door de Europese Commissie een ontwerp-richtlijn uitgewerkt die de maximale snelheidsbegrenzer uitbreidt tot vrachtwagens van meer dan 3,5 ton en autocars van meer dan 5 ton.

Een efficiënte toepassing van snelheidsbegrenzers in personenwagens is een stuk complexer. In tegenstelling tot vrachtwagens en autobussen rijdt de doorsnee-persoonswagen immers de meeste kilometers buiten het autosnelwegennet. Een «eenvoudige» snelheidsbegrenzer die enkel de maximumsnelheid beperkt tot de toegelaten 120 km/u heeft dan ook slechts een beperkt effect. Veeleer moet men denken aan de zgn. «intelligente snelheidsbegrenzer» (ISA of *intelligent speed adaptation*). In dit systeem krijgt de bestuurder voortdurend informatie over de maximum toegelaten snelheid. Bij «signalerende ISA» vertaalt deze informatie zich in een signaal wanneer de effectieve snelheid van het voertuig hoger ligt dan de toegelaten snelheid. Bij «limiterende ISA» wordt de snelheid van het voertuig effectief beperkt tot de maximum toegelaten snelheid (de zgn. slimme pedaal).

Vandaag reeds behoren systemen van snelheidsbegrenzing tot de uitrusting van diverse automodellen (de zgn. «*cruise-control*»). Het gaat om systemen waarbij d.m.v. een *Global Positioning System* (GPS) ook informatie over de toegelaten maximumsnelheid continu doorstroomt naar de wagen. Het gebruik van dergelijke systemen in de praktijk gebeurt echter op louter vrijwillige basis. Daarnaast zijn sommige modellen van sommige autoconstructeurs reeds standaard uitgerust met een vrijwillige instelbare snelheidsbegrenzer (soms snelheidsregelaar genoemd).

<sup>3</sup> DE MOL, Johan, en VAN HOOREBEECK, Bart, «De maximale snelheidsbegrenzer in vrachtwagens en autocars», in: *Verkeersspecialist*, juni 2000, nr. 69, pp. 3-8.

Certains pays ont déjà analysé les impressions et le comportement au volant d'automobilistes qui ont utilisé systématiquement le dispositif ISA à titre d'essai pendant une période déterminée. En Suède, quelque 5 000 véhicules ont été équipés de différents types de systèmes ISA dans quatre villes. À Tilburg (Pays-Bas), des essayeurs ont pu circuler dans des véhicules équipés de dispositifs ISA pendant un an. À Aalborg (Danemark), vingt-quatre essayeurs ont conduit chacun une voiture équipée d'un dispositif ISA pendant six semaines. En Australie, des flottes d'entreprises sont équipées de systèmes ISA. En Belgique, un projet pilote ISA démarra au printemps 2002 à Gand en collaboration avec l'Institut belge pour la sécurité routière, des entreprises privées (Volvo-Gand), *De Lijn*, des entreprises de messagerie et l'université.

Il ressort avant tout de ces expériences que la technique de l'adaptation intelligente de la vitesse se perfectionne peu à peu. De plus, la plupart des conducteurs qui ont expérimenté cette technique ont ressenti ses effets positifs tant en matière de sécurité routière qu'en ce qui concerne le comportement des conducteurs. En Belgique, la technique de l'adaptation intelligente de la vitesse semble également bénéficier, d'ores et déjà, d'un très large soutien de principe. Selon une enquête réalisée par le *Centrum voor Duurzame Ontwikkeling* (Centre pour le développement durable) de l'Université de Gand en collaboration avec l'IBSR, 70,5% des 2 507 Belges interrogés sont favorables à l'utilisation de la technique ISA<sup>4</sup>. Même l'utilisation d'ISA en tant que dispositif limiteur de la vitesse a la faveur de 58,7% des personnes interrogées.

Si la technologie ISA est utilisée par des personnes qui, de par leur position sociale, sont censées donner l'exemple, le nombre de ses partisans ne pourra qu'augmenter. Or, les politiques et les personnes qui exercent des responsabilités importantes au sein de l'appareil de l'État comptent parmi ceux et celles de qui doit aussi venir l'exemple. Dès lors qu'elles multiplient leurs appels à la population pour que les conducteurs observent les limitations de vitesse, sous peine d'amendes élevées, ces personnes se doivent de donner l'exemple en respectant, en toutes circonstances, les limites de vitesse autorisée.

La présente résolution entend placer les pouvoirs publics devant leurs responsabilités en ce qui concerne l'exemple qu'il leur incombe de donner dans le domaine de la conduite responsable. Elle invite le parlement et le gouvernement à prévoir l'installation du système ISA dans les cahiers des charges relatifs à l'achat ou au

In een aantal landen werd reeds onderzoek gevoerd naar de ervaringen en het rijgedrag van automobilisten die bij wijze van proef gedurende een bepaalde periode consequent ISA gebruikten. In Zweden werden in vier steden een vijfduizendtal auto's uitgerust met verschillende soorten van ISA-systemen. In Tilburg (Nederland) mochten testrijders gedurende een jaar rondrijden met 20 ISA-wagens. In Aalborg (Denemarken) reden 24 testrijders elk gedurende 6 weken rond met ISA. In Australië worden bedrijfsvloten uitgerust met ISA. In eigen land startte in het voorjaar 2002 in Gent een ISA-proefproject in samenwerking met het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, privé-bedrijven (Volvo-Gent), De Lijn, koerierbedrijven en de universiteit.

Deze experimenten maken eerst en vooral duidelijk dat de ISA-techniek stilaan op punt staat. Daarnaast ervaart een meerderheid van de ISA-rijders de positieve effecten op de verkeersveiligheid en op de attitude achter het stuur. Ook in België blijkt er principieel reeds een vrij ruim draagvlak te bestaan voor ISA. Signalerende ISA kan volgens een onderzoek van het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling (UG) en het BIVV onderschreven worden door 70,5% van de 2.507 ondervraagde Belgen<sup>4</sup>. En zelfs het gebruik van limiterende ISA blijkt te kunnen rekenen op de steun van 58,7% van de ondervraagden.

Het gebruik van ISA door personen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie kan het draagvlak voor ISA verder versterken. Politici en mensen die een belangrijke verantwoordelijkheid dragen in het overheidsapparaat hebben zo'n voorbeeldfunctie. Wanneer ze de bevolking bij herhaling oproepen om de snelheidsbeperkingen te limiteren, op risico van hoge boetes, past het dat zij zelf het goede voorbeeld geven door de toegelaten snelheid in alle omstandigheden te respecteren.

Deze resolutie wil de overheid voor haar voorbeeldfunctie op het vlak van verantwoord rijgedrag plaatsen. Ze roept het Parlement en de regering op de uitrusting met ISA op te nemen in het bestek bij de aankoop van dienstwagens en in de praktijk ook consequent gebruik te maken van ISA. Dit naar het voorbeeld van de re-

<sup>4</sup> 30,5% et 40% des personnes interrogées sont respectivement «d'accord» et «tout à fait d'accord» pour que soit utilisée la technique de signalement ISA en tant que dispositif d'avertissement.

<sup>4</sup> Met het gebruik van signalerende ISA is 30,5% van de steekproef het « eens » en 40,0% het « helemaal eens ».

leasing de véhicules de service et à veiller par conséquent à ce qu'il soit fait usage de ce système dans la pratique, et ce, à l'instar de l'obligation récemment imposée aux entrepreneurs qui effectuent des travaux pour le compte des pouvoirs publics d'équiper leurs camions de rétroviseurs Dobli.

Nous osons espérer que les pouvoirs publics auront à cœur d'assumer leur rôle d'exemple en la matière. Nous sommes en effet convaincu que l'usage de la technologie ISA sera incontournable à terme si l'on veut combattre l'insécurité routière, et en particulier l'excès de vitesse, en attaquant le mal à la racine.

cente verplichting voor aannemers die werken uitvoeren in opdracht van de overheid om hun vrachtwagens uit te rusten met DOBLI-spiegels.

We rekenen erop dat de overheid haar maatschappelijke voorbeeldfunctie op dit vlak ter harte wil nemen. We zijn er immers van overtuigd dat het gebruik van ISA op termijn onvermijdelijk is wanneer we de verkeersonveiligheid in het algemeen en de overdreven snelheid in het bijzonder met de wortel willen aanpakken.

Daan SCHALCK (sp.a-spirit)  
Philippe DE COENE (sp.a-spirit)

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION**

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant que le nombre des victimes d'accidents de la circulation a augmenté dans des proportions inadmissibles en Belgique;

B. considérant que la vitesse excessive est la principale cause des accidents de la route;

C. considérant qu'il est possible, au moyen d'un limiteur intelligent de vitesse (ISA – *Intelligent Speed Adaptater*), d'adapter continuellement la vitesse maximale des véhicules aux limitations de vitesse en vigueur;

D. vu les résultats positifs obtenus en Belgique et à l'étranger, lors de l'utilisation du système ISA dans le cadre de projets pilotes, et ce, au niveau tant de la faisabilité technique que de l'incidence sur le comportement et l'expérience des conducteurs;

E. considérant que les politiques et le personnel des institutions publiques se doivent de donner l'exemple au sein de la collectivité;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT :

1. de veiller, lors de l'achat ou du leasing de véhicules de service pour les cabinets ministériels et de voitures pour les ministères, à ce que ceux-ci soient équipés du système ISA;

2. d'obliger les chauffeurs de ces véhicules de service à utiliser le système ISA.

8 octobre 2003

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op het onaanvaardbaar hoog aantal verkeersslachtoffers in België ;

B. gelet op het feit dat overdreven snelheid de belangrijkste oorzaak is van verkeersongevallen ;

C. gelet op de mogelijkheden om door middel van intelligente snelheidsbegrenzing (ISA) de maximumsnelheid van voertuigen voortdurend aan te passen aan de vigerende snelheidsbeperking ;

D. gelet op de gunstige ervaringen met ISA in binnen- en buitenlandse proefprojecten, zowel naar de technische haalbaarheid als naar het effect op het rijgedrag en de rijervaring van de bestuurders ;

E. gelet op de maatschappelijke voorbeeldfunctie die politici en functionarissen in overheidsdienst te vervullen hebben,

VRAAGT DE REGERING:

1. bij de aankoop van dienstwagens voor de ministeriële kabinetten en voor personenwagens voor de federale ministeries erop toe te zien dat deze uitgerust zijn met ISA ;

2. het gebruik van ISA op te leggen aan de bestuurders van deze dienstwagens.

8 oktober 2003

Daan SCHALCK (sp.a-spirit)  
Philippe DE COENE (sp.a-spirit)