

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

25 februari 2025

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**houdende de oprichting
van een centrale databank voor het bijhouden
van cijfergegevens over verkeerscontroles
in lokale politiezones**

(ingediend door de heer Wouter Raskin c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

25 février 2025

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**portant création d'une banque de données
centrale en vue de tenir à jour les données
chiffrées relatives aux contrôles routiers
dans les zones de police locale**

(déposée par M. Wouter Raskin et consorts)

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)	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	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Verkeersongevallen brengen onnoemelijk veel menselijk leed met zich mee. Maar daarnaast zijn er nog heel wat andere negatieve gevolgen zoals materiële schade, medische kosten en werkonbekwaamheid. Vias institute berekende¹ dat de totale maatschappelijke kost voor verkeersongevallen in ons land per jaar naar schatting zo'n 11 miljard euro bedraagt. Elke verkeersdode kost de maatschappij 7 miljoen euro en een zwaargewonde 700.000 euro. Terecht hebben de overheden in dit land zich dan ook tot doel gesteld om het aantal verkeersdoden tegen 2050 tot nul te herleiden.

Tegelijk leeft bij velen het aanvoelen dat, voor wat betreft een flink aantal vaak voorkomende vormen van onaangepast rijgedrag die het ongevalsrisico verhogen, de pakkans onvoldoende groot is.

Een verkeersveiligheidsbeleid kan pas degelijk worden gevoerd indien de beleidsmakers over voldoende en accurate cijfergegevens beschikken alsmede de analyses van die cijfers. Meten is weten.

De gegevens over de diverse verkeerscontroles die door de federale politie worden georganiseerd worden accuraat centraal geregistreerd. Bijgevolg kunnen die gegevens gemakkelijk worden geraadpleegd door bijvoorbeeld de bevoegde ministers. De leden van de Kamer van volksvertegenwoordigers krijgen dan ook doorgaans goed gestoffeerde antwoorden op parlementaire vragen omtrent dergelijke cijfergegevens.

Voor wat betreft de verkeerscontroles door de lokale politiezones houden de zones zelf hun eigen cijfergegevens bij. Het Vast Comité van Toezicht op de politiediensten (Comité P) kan deze gegevens bij de lokale zones opvragen, maar doet dit niet systematisch. Er ontbreekt ook een centrale registratie op landelijk niveau van die gegevens. Er is met andere woorden een gebrek aan consistentie en transparantie in de rapportering van de resultaten van verkeerscontroles door de lokale politiezones. Er bestaan overigens grote verschillen tussen de politiezones onderling in de manier waarop

¹ <https://www.vias.be/nl/newsroom/verkeersongevallen-kosten-ons-land-per-jaar-11-miljard-euro/>

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Outre des souffrances humaines incommensurables, les accidents de la route entraînent bien d'autres conséquences négatives telles que des dommages matériels, des frais médicaux et des incapacités de travail. L'institut Vias a estimé¹ le coût social total des accidents de la route dans notre pays à environ 11 milliards d'euros par an. Chaque mort sur la route coûte à la société 7 millions d'euros et toute personne grièvement blessée 700.000 euros. C'est donc à juste titre que les autorités belges se sont fixé l'objectif de réduire à zéro le nombre de tués sur nos routes d'ici à 2050.

Dans le même temps, nombreux sont ceux et celles qui estiment que les probabilités de verbalisation sont insuffisantes pour bien des formes de conduite inadaptée, qui plus est fréquemment observées, qui augmentent le risque d'accident.

Toute politique de sécurité routière ne peut être correctement menée que si les responsables politiques disposent de données chiffrées suffisantes et précises, ainsi que d'analyses de ces données. Mesurer, c'est savoir.

Les données relatives aux différents contrôles routiers effectués par la police fédérale sont enregistrées de manière précise et centralisée. Ces données peuvent donc être facilement consultées, notamment par les ministres compétents. En règle générale, les membres de la Chambre des représentants reçoivent donc des réponses bien étayées aux questions parlementaires qu'ils posent concernant ces données chiffrées.

En ce qui concerne les contrôles routiers effectués par les zones de police locale, ce sont les zones elles-mêmes qui tiennent à jour leurs propres données chiffrées. Le Comité permanent de contrôle des services de police (Comité P) peut demander ces données aux zones locales, mais il ne le fait pas systématiquement. Il n'existe pas non plus de registre centralisant ces données au niveau national. En d'autres termes, il y a un manque de cohérence et de transparence dans la transmission des résultats des contrôles routiers effectués par les zones de police locale. Par ailleurs, il existe

¹ <https://www.vias.be/fr/newsroom/les-accidents-de-la-route-coutent-chaque-annee-11-milliards-a-notre-pays/>

dergelijke verkeersdata worden verzameld, gerapporteerd en gedeeld.²

Het ontbreken van gestandaardiseerde en gecentraliseerde gegevens maakt het moeilijk voor de beleidsmakers om de effectiviteit van de verkeershandhaving te evalueren en om gefundeerde beslissingen te nemen met het oog op de toekomstige handhaving en wetgeving. Dit voorstel van resolutie beoogt dan ook de oprichting van een centrale databank waarin alle relevante cijfergegevens over de verkeerscontroles van de lokale politiezones worden verzameld.

Het doel van deze databank is driedelig:

1. **Transparantie en verantwoording:** Door alle gegevens op één centrale plaats te verzamelen en raadpleegbaar te maken, wordt het mogelijk om het beleid rondom verkeersveiligheid te baseren op objectieve en gestandaardiseerde cijfers. Dit verhoogt de transparantie en zorgt ervoor dat de betrokken overheden een helder inzicht krijgen in de manier waarop verkeerscontroles plaatsvinden en wat de resultaten daarvan zijn;

2. **Efficiëntie en effectiviteit van verkeershandhaving:** De databank zal het mogelijk maken om de uitvoering van verkeerscontroles beter te coördineren en te monitoren. Hierdoor kunnen middelen efficiënter worden ingezet en kan de effectiviteit van verkeersveiligheidsmaatregelen beter worden geëvalueerd. De gegevens kunnen bijvoorbeeld helpen bij het bepalen van de locaties en tijdstippen van controles die het meest effectief zijn, en waar er mogelijk meer inzet nodig is om de verkeersveiligheid te verbeteren;

3. **Evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen:** Door de gegevens over verkeerscontroles op nationaal niveau te centraliseren, ontstaat er een mogelijkheid om de effectiviteit van verkeersveiligheidsmaatregelen te evalueren. Dit zal niet alleen helpen bij het formuleren van toekomstige maatregelen, maar ook bij het meten van de vooruitgang op lange termijn. De gegevens kunnen bovendien bijdragen aan het ontwikkelen van gerichte campagnes om verkeersveiligheid te verbeteren, zoals het aanpakken van specifieke overtredingen of risicogroepen.

Kernpunten van dit voorstel:

1. **Oprichting van de centrale databank:** De voorgestelde databank zal een nationaal overzicht bieden van

² Dit werd bijvoorbeeld pijnlijk aan de kaak gesteld in de Pano-reportage van de Vlaamse openbare omroep van 12 november 2024, "Onderweg onder invloed": <https://www.vrt.be/vrtmax/a-z/pano/2024/pano-s2024a9/>

de grandes différences entre les zones de police dans la manière dont ces données routières sont collectées, rapportées et partagées.²

En l'absence de données standardisées et centralisées, il n'est guère facile pour les responsables politiques d'évaluer l'efficacité des contrôles routiers ni de prendre des décisions étayées en vue d'améliorer les contrôles et la législation dans le futur. La présente proposition de résolution vise dès lors à créer une banque de données centrale qui recueillera toutes les données chiffrées pertinentes concernant les contrôles routiers effectués par les zones de police locale.

Cette banque de données poursuivra un triple objectif:

1. **Transparence et justification:** En centralisant toutes les données et en les rendant accessibles, il sera dorénavant possible de fonder la politique de sécurité routière sur des chiffres objectifs et standardisés. La banque de données contribuera ainsi à améliorer la transparence et permettra aux autorités concernées de bien comprendre comment se déroulent les contrôles routiers et d'en connaître les résultats;

2. **Efficacité et efficience des contrôles routiers:** La banque de données permettra d'améliorer la coordination et le suivi des contrôles routiers et, en corollaire, d'utiliser les moyens de manière plus rationnelle et de mieux évaluer l'efficacité des mesures prises en matière de sécurité routière. Les données pourront par exemple être utilisées pour déterminer les lieux et les moments où les contrôles sont les plus efficaces, et pour identifier le cas échéant les efforts supplémentaires à déployer pour améliorer la sécurité routière;

3. **Évaluation des mesures prises en matière de sécurité routière:** La centralisation des données relatives aux contrôles routiers au niveau national permettra d'évaluer l'efficacité des mesures prises en matière de sécurité routière. La banque de données permettra ainsi de formuler de futures mesures, mais aussi de mesurer les progrès sur le long terme. Les données pourront de surcroît contribuer au développement de campagnes ciblées pour améliorer la sécurité routière, par exemple en ciblant des infractions ou des groupes à risque spécifiques.

Points-clés de la présente proposition:

1. **Création d'une banque de données centrale:** La banque de données proposée offrira un relevé national

² Cette situation a notamment été amèrement dénoncée par la radio-télévision publique flamande dans son reportage Pano du 12 novembre 2024, "Onderweg onder invloed": <https://www.vrt.be/vrtmax/a-z/pano/2024/pano-s2024a9/>

alle cijfers met betrekking tot de verkeerscontroles die door de lokale politiezones worden uitgevoerd. Dit moet niet alleen het aantal uitgevoerde controles omvatten alsmede de tijdsspanne en de plaats van iedere controleactie, maar ook de resultaten daarvan, zoals het aantal bekeuringen, het percentage positieve alcohol- of drugtests, en andere relevante statistieken. De databank zal moeten worden beheerd door een federale instantie, bijvoorbeeld de federale politie (Centrex);

2. Uniforme richtlijnen voor gegevensverzameling: Een belangrijk aspect van het voorstel is de verplichting voor lokale politiezones om gestandaardiseerde gegevens te verzamelen en in de centrale databank in te voeren. Dit vereist de ontwikkeling van uniforme richtlijnen voor de registratie en rapportering van verkeerscontroles. Het doel is dat er geen willekeurige of inconsistente in de cijfers ontstaat tussen de verschillende zones;

3. Toegankelijkheid en transparantie: De gegevens die in de databank worden opgeslagen, moeten toegankelijk zijn voor alle betrokken overheidsdiensten. Andere politiezones of parketten moeten bijvoorbeeld de resultaten van een bepaalde politiezone kunnen raadplegen. Online kunnen bovendien periodieke rapportages en analyses publiek beschikbaar worden gesteld. Op deze manier kan niet alleen het beleid worden aangepast, maar kan ook het vertrouwen van de burgers in de verkeershandhaving worden vergroot;

4. Evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen: De centrale databank biedt de mogelijkheid om op basis van de verzamelde gegevens het effect van verkeersveiligheidsmaatregelen te monitoren. De beleidsmakers kunnen bijvoorbeeld analyseren of verhoogde controles in bepaalde regio's of op bepaalde tijdstippen bijdragen aan een afname van verkeersincidenten of verkeersovertradingen. Dit biedt de mogelijkheid voor een dynamisch verkeersveiligheidsbeleid dat voortdurend wordt bijgesteld op basis van de meest actuele data;

5. Verantwoordelijkheid en tijdslijn: Het voorstel roept de federale overheid op om een tijdslijn op te stellen voor de oprichting van de databank. Dit moet gepaard gaan met een duidelijke toewijzing van verantwoordelijkheden aan een specifieke dienst voor het beheer van

de toutes les statistiques relatives aux contrôles routiers effectués par les zones de police locale. Ce relevé indiquera non seulement le nombre de contrôles effectués, ainsi que le moment et le lieu de chaque opération de contrôle, mais aussi leurs résultats, comme le nombre de contraventions, le pourcentage de tests positifs de dépistage de la consommation d'alcool ou de drogues, et toute autre statistique pertinente. La banque de données devra être gérée par une instance fédérale, par exemple la police fédérale (Centrex);

2. Des lignes directrices uniformes en matière de collecte des données: Un aspect important de la proposition est l'obligation imposée aux zones de police locale de collecter des données standardisées et de les enregistrer dans la banque de données centrale. Pour ce faire, des lignes directrices uniformes doivent être développées pour l'enregistrement et la transmission des résultats des contrôles routiers, le but étant d'éviter que des résultats aléatoires ou incohérents n'apparaissent entre les différentes zones;

3. Accessibilité et transparence: Les données sauvegardées dans la base de données doivent être accessibles à tous les services publics concernés. D'autres zones de police ou d'autres parquets doivent par exemple pouvoir consulter les résultats d'une zone de police donnée. En outre, les rapports et analyses périodiques doivent être accessibles au grand public. Il sera ainsi possible d'adapter la politique, mais aussi d'accroître la confiance que les citoyens placent dans le contrôle des règles de circulation routière;

4. Évaluation des mesures prises en matière de sécurité routière: Grâce à la banque de données centrale, il sera possible de surveiller, sur la base des données collectées, l'effet des mesures prises en matière de sécurité routière. Les décideurs politiques pourront ainsi analyser si une intensification des contrôles dans certaines régions ou à certaines périodes contribue à réduire les incidents ou les infractions sur la route. Il en résultera une politique dynamique en matière de sécurité routière, qui sera ajustée en permanence en fonction des données les plus récentes;

5. Responsabilité et calendrier: La proposition appelle l'autorité fédérale à rédiger un calendrier en vue de la création d'une banque de données. Celui-ci doit s'accompagner d'une attribution claire des responsabilités à un service spécifique qui sera chargé de la gestion

de databank en de gegevensverwerking, bijvoorbeeld binnen Centrex.

Wouter Raskin (N-VA)
Dorien Cuylaerts (N-VA)
Lieve Truymen (N-VA)
Maaïke De Vreese (N-VA)
Jeroen Bergers (N-VA)
Michael Freilich (N-VA)
Wim Van der Donckt (N-VA)
Christoph D'Haese (N-VA)

de la banque de données ainsi que du traitement des données, par exemple au sein de Centrex.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de aanzienlijke verschillen en lacunes die blijken te bestaan in de uitvoering en de rapportering van verkeerscontroles door de lokale politiezones;

B. gelet op de noodzaak om de transparantie, de efficiëntie en de effectiviteit van de verkeershandhaving in België te verbeteren;

C. overwegende dat het bijhouden van betrouwbare en gestandaardiseerde gegevens over de uitvoering van verkeerscontroles essentieel is om het beleid te baseren op objectieve cijfers;

D. overwegende dat een centrale databank op nationaal niveau kan bijdragen aan het verbeteren van de verkeershandhaving, het efficiënt inzetten van middelen en het verbeteren van de verkeersveiligheid;

E. overwegende dat het ontbreken van een centrale databank leidt tot versnipperde gegevens, wat het moeilijk maakt om trends te volgen en gerichte beleidsmaatregelen te nemen;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING OM:

1. een nationale centrale databank voor verkeerscontroles op te richten waarin alle relevante cijfergegevens over de verkeerscontroles van de lokale politiezones worden verzameld, inclusief maar niet beperkt tot: de geografische locatie en het tijdstip van de controles, het aantal uitgevoerde verkeerscontroles, de soorten controles (alcohol, snelheid, veiligheidsgordels, enzovoort), de resultaten van de controles (aantal boetes, aantal overtredingen, positieve blaastesten, enzovoort);

2. daarbij uniforme richtlijnen op te stellen op basis waarvan de lokale politiezones de nodige gegevens kunnen verzamelen en invoeren in de centrale databank, waarbij erover wordt gewaakt dat deze richtlijnen niet leiden tot bijkomende kosten of een verhoging van de werklast voor de lokale politiezones;

3. ervoor te zorgen dat de betrokken overheidsdiensten toegang krijgen tot deze centrale databank, en dat online periodieke rapportages en analyses van deze cijfergegevens publiek beschikbaar worden gesteld;

4. de cijfergegevens uit deze centrale databank en hun analyse tevens actief te zullen gebruiken voor de

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu les différences et les lacunes majeures constatées en matière de réalisation des contrôles routiers et de transmission de leurs résultats par les zones de police locale;

B. vu la nécessité d'améliorer la transparence, l'efficacité et l'efficience des contrôles routiers en Belgique;

C. considérant que l'enregistrement de données fiables et standardisées sur la réalisation des contrôles routiers est essentiel pour fonder la politique de sécurité routière sur des chiffres objectifs;

D. considérant qu'une banque de données centrale nationale peut contribuer à améliorer les contrôles routiers, l'utilisation efficiente des moyens et la sécurité routière;

E. considérant que l'absence de banque de données centrale entraîne une dispersion des données, avec pour conséquence qu'il est plus difficile de suivre les tendances et de mettre en œuvre des politiques ciblées;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de créer une banque de données centrale nationale pour les contrôles routiers, regroupant toutes les données chiffrées pertinentes sur les contrôles routiers des zones de police locale, notamment: les lieux et moments des contrôles, le nombre de contrôles, le type de contrôles (alcool, vitesse, ceinture de sécurité, etc.) et leurs résultats (nombre d'amendes infligées, nombre d'infractions, nombre de tests d'haleine positifs, etc.);

2. d'élaborer à cet égard des lignes directrices uniformes à partir desquelles les zones de police locale pourront récolter les données nécessaires et les enregistrer dans la banque de données centrale, en veillant à ce que ces lignes directrices n'impliquent pas de coût ou de charge de travail supplémentaires pour ces zones de police;

3. de veiller à ce que les services publics concernés puissent accéder à cette banque de données centrale, et à ce que les rapports et analyses périodiques sur ces données chiffrées soient accessibles en ligne;

4. d'utiliser par ailleurs activement les données chiffrées contenues dans cette banque de données centrale,

evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen op nationaal niveau, met als doel de verkeersveiligheid te verbeteren en effectievere maatregelen te kunnen nemen op basis van objectieve gegevens;

5. een duidelijke tijdslijn op te stellen voor de oprichting en operationele werking van deze centrale databank, en een specifieke instantie aan te wijzen die verantwoordelijk is voor het beheer en de supervisie van deze databank;

6. de voortgang van dit initiatief periodiek te rapporteren aan de Kamer van volksvertegenwoordigers.

12 december 2024

Wouter Raskin (N-VA)
Dorien Cuylaerts (N-VA)
Lieve Truymen (N-VA)
Maaïke De Vreese (N-VA)
Jeroen Bergers (N-VA)
Michael Freilich (N-VA)
Wim Van der Donckt (N-VA)
Christoph D'Haese (N-VA)

ainsi que leur analyse, pour évaluer les mesures de sécurité routière au niveau national, en vue d'améliorer la sécurité routière et de pouvoir prendre des mesures plus efficaces sur la base de données objectives;

5. d'établir une feuille de route claire concernant la création et l'opérationnalisation de cette banque de données centrale, et de désigner une instance spécifique chargée de sa gestion et de sa supervision;

6. de faire périodiquement rapport à la Chambre des représentants sur les avancées de cette initiative.

12 décembre 2024