

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

30 janvier 2004

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à la généralisation d'un système
d'adaptation intelligente de la vitesse**

(déposée par M. Guido De Padt)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

30 januari 2004

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de veralgemeende invoering van
een Intelligent SnelheidsAanpassingssysteem**

(ingediend door de heer Guido De Padt)

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&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>www.laChambre.be</i>	<i>www.deKamer.be</i>
<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>	<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Diverses mesures ont été prises au cours des dernières années afin de réduire l'insécurité routière. En dépit des efforts consentis, par exemple, l'installation de caméras automatiques, l'aménagement de casse-vitesse, de plateaux et de chicanes dans le but de limiter la vitesse, le nombre de victimes d'accidents de roulage demeure toujours beaucoup trop élevé. Ces mesures « traditionnelles » ont toutefois des répercussions négatives en termes de confort, d'émissions et de coûts de gestion de la voirie. La route fait 42 000 morts et 1,6 million de blessés par an dans l'Union européenne.

La vitesse au volant est l'une des principales causes des accidents de la route et en détermine également la gravité. Le piéton qui se fait renverser par un véhicule circulant à 64 km/h n'a que 10% de chance de survivre à cet accident. Si le véhicule circule à 48 km/h, les chances de survie du piéton passent à 55%. Lorsque la vitesse est de 30 km/h, 95% des piétons survivent à l'accident.

Les nouvelles technologies permettent de proposer des alternatives aux mesures « traditionnelles » de limitation de la vitesse. L'une de ces alternatives est le système d'adaptation intelligente de la vitesse (ISA, *intelligent speed adaptation*).

Les avantages du système d'adaptation intelligente de la vitesse ISA, donc d'une vitesse réduite garantie, sont une baisse sensible du nombre d'accidents de la route graves et mortels (de 21% à plus de 50% de blessés et de morts en moins selon les estimations), une réduction des émissions de substances nocives ; une diminution de la consommation de carburant, une meilleure fluidité de la circulation et, surtout, beaucoup moins de stress dans la circulation.

L'instauration du système ISA peut contribuer à atteindre les normes de Kyoto. Des études ont en effet montré que l'utilisation du dispositif ISA permettait de diminuer la consommation de carburant et les émissions de dioxyde de carbone de 11% et les émissions d'oxyde d'azote de 15%.

Le principe du système ISA consiste à limiter de manière intelligente la vitesse des véhicules par une intervention technique. Un appareil monté sur la voiture reçoit des informations de l'extérieur sur la vitesse maximale souhaitée ou obligatoire et réagit en consé-

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De afgelopen jaren zijn verschillende maatregelen ondernomen om de verkeersonveiligheid terug te dringen. Ondanks inspanningen zoals flitspalen, het aanleggen van drempels, plateaus en asverschuivingen als snelheidsremmende maatregelen, is het aantal slachtoffers van verkeersongevallen nog steeds veel te hoog. Deze 'traditionele' maatregelen hebben echter een nadelig effect op comfort, emissies en kosten van wegbeheer. Het verkeer in de Europese Unie veroorzaakt jaarlijks 42.000 dodelijke slachtoffers en 1,6 miljoen gewonden.

Te snel rijden met de auto is één van de belangrijkste oorzaken van ongevallen en bepaalt ook de ernst van het ongeval. Een voetganger die aangereden wordt aan 64 km/h, heeft maar 10% kans om deze aanrijding te overleven. Gebeurt de aanrijding aan 48 km/h, dan verhoogt zijn overlevingskans al tot 55%. Bij 30 km/h overleven 95% van de aangereden voetgangers het ongeval.

Nieuwe technologie maakt het mogelijk alternatieven te bieden voor de 'traditionele' snelheidsremmende maatregelen. Intelligente SnelheidsAanpassing (ISA) is één van de mogelijke alternatieven.

De voordelen van ISA, dus van een gegarandeerde lagere snelheid, zijn: veel minder dodelijke en ernstige verkeersongevallen (schattingen gaan van 21% tot ruim 50% minder doden en gewonden); minder uitstoot van schadelijke stoffen; lager brandstofgebruik; betere doorstroming van het verkeer en, vooral ook, veel minder stress in het verkeersgebeuren.

In het kader van het halen van de Kyoto-normen kan de invoering van ISA een bijdrage leveren. Uit onderzoek is immers gebleken dat het gebruik van ISA 11% minder brandstofgebruik en uitstoot van koolstofdioxide en 15% minder stikstofoxide-emissie als gevolg heeft.

De essentie van ISA is het beperken van de snelheid van voertuigen op een intelligente manier, door een technische ingreep. Een toestel, ingebouwd in de wagen, ontvangt informatie uit de omgeving over de gewenste of verplichte maximumsnelheid en reageert

quence. Dans le cas de la variante semi-ouverte, qui est actuellement appliquée à Gand, le dispositif ISA exerce, en cas de vitesse trop élevée, une pression contraire sur l'accélérateur (un accélérateur « intelligent »). Cette pression est si désagréable pour le conducteur que celui-ci ne peut que lever le pied. Le conducteur garde toutefois la maîtrise du système.

Il existe également une variante ouverte qui, au moyen d'un signal visuel et/ou sonore, avertit le conducteur en cas de vitesse excessive. Lorsque la limite est dépassée, le conducteur en est averti par un écran d'affichage situé à côté du compteur de vitesse ou par un signal sonore (continu) ou par les deux dispositifs simultanément.

Dans le cas de la variante fermée du système ISA, la vitesse est automatiquement réduite lorsque la limite est sur le point d'être dépassée. Dans ce cas, le système ISA agit directement sur l'alimentation; celle-ci est réglée de telle sorte que le conducteur n'est plus en mesure d'accélérer (un limiteur de vitesse variable).

En Suède, les recherches sur la technologie ISA sont très avancées. Les études réalisées en Suède ont fait apparaître quelques résultats positifs : la technique bénéficie d'un large soutien, surtout dans les régions urbaines ; dans le cadre d'une étude précise, 45 % des personnes ayant participé à une longue expérience sur le terrain (dont des chauffeurs professionnels) ont estimé que le système devrait être rendu obligatoire ; les conducteurs finissent par mieux respecter la norme de vitesse, de sorte que le système ne doit plus intervenir.

Des enquêtes ont révélé que plus de 70 % des Belges et une majorité des conducteurs, à savoir plus de 60 %, sont favorables au système ISA. Un élément important à cet égard est que cette majorité croît à mesure que l'expérience s'allonge.

L'utilisation généralisée du système ISA présente encore un autre avantage, à savoir que les pouvoirs publics, et surtout les communes, devront affecter beaucoup moins de moyens et de personnel au contrôle des limitations de vitesse. Le système ISA rend en effet superflus un grand nombre d'aménagements, tels que les rétrécissements de chaussée, les ralentisseurs de trafic, les contrôles de vitesse, les radars automatiques, etc.

hierop. Bij de halfopen variant, die momenteel toegepast wordt in Gent, oefent het ISA-toestel bij een te hoge snelheid een tegendruk uit op het gaspedaal (een 'intelligente' gaspedaal). Dit wordt zodanig belastend voor de bestuurder, dat aanpassing van de snelheid voor de hand ligt. Het blijft echter mogelijk dat de bestuurder het systeem overheerst.

Er bestaat ook een open variant, die met zichtbare en/of hoorbare signalen de bestuurder waarschuwt dat hij te snel rijdt. Wordt de limiet overschreden, dan wordt de bestuurder geïnformeerd en gewaarschuwd via een display naast de snelheidsmeter, via een (ononderbroken) geluidssignaal of via een combinatie van beide.

Een gesloten variant van ISA betekent dat de snelheid automatisch vertraagt als de limiet dreigt overschreden te worden. In dit geval grijpt het systeem rechtstreeks in op de gastoevoer; de gastoevoer wordt zodanig afgesteld dat de bestuurder niet harder kan rijden (een variabele snelheidsbegrenzer).

In Zweden staat men heel ver in het onderzoek naar ISA. Uit de studies die in Zweden gehouden zijn, bleken enkele gunstige resultaten: de aanvaardbaarheid, vooral in stedelijke gebieden, is hoog; in een bepaalde studie vond 45% van de deelnemers aan een langdurig veldexperiment (waaronder professionele chauffeurs) dat het systeem verplicht zou moeten gemaakt worden; bestuurders houden zich op den duur meer aan de snelheidsnorm, zodat het systeem niet meer hoeft op te treden.

Onderzoeken hebben uitgewezen dat meer dan 70% van de Belgen voorstander is van het ISA-systeem, bij de bestuurders is er een meerderheid van meer dan 60% voor te vinden. Belangrijk daarbij is dat die meerderheid groeit naarmate men langer met ISA ervaring opdoet.

Een bijkomend voordeel bij de algemene toepassing van het ISA-systeem is dat het beleid, en vooral de gemeenten, veel minder middelen en personeel zal moeten inzetten om de geldende snelheidslimieten te doen handhaven. ISA maakt immers veel wegversmallingen, verkeersdrempels, snelheidscontroles, flitspalen, enz. overbodig.

La sécurité routière et la technologie ont toujours été des priorités au niveau européen. Les dispositifs d'adaptation de vitesse et le système ISA, en particulier, sont incontournables si l'on veut combattre l'insécurité routière.

Il semble qu'une directive européenne rendra le système ISA obligatoire dans tous les États membres. Il est dès lors absolument indispensable que la Belgique s'y prépare également sérieusement et prenne des initiatives en la matière.

On peut supposer que des études scientifiques justifieront la généralisation du système ISA ; or, nous ne sommes pas partisans de la variante fermée (compte tenu des problèmes qui peuvent se poser en cas de dépassement, etc.) la vitesse étant alors vraiment bloquée.

Dans l'accord gouvernemental, il est question d'une réduction du nombre de victimes de la circulation d'au moins 33 % d'ici 2006 et de 50 % d'ici 2010. La vitesse est toujours la cause principale des accidents de la route. Comme le montrent plusieurs études, la technologie ISA est au point et peut être utilisée. Nous espérons dès lors que le gouvernement y verra l'occasion de combattre l'excès de vitesse à la base, à savoir au niveau du véhicule.

Verkeersveiligheid en technologie hebben steeds hoog op de Europese agenda gestaan, snelheidsaanpassing en ISA in het bijzonder zijn daar niet uit weg te denken.

Het ziet er naar uit dat een Europese richtlijn ISA overal zal verplichten. Dit is de reden waarom het absoluut noodzakelijk is dat ook België zich ernstig voorbereidt en initiatieven neemt.

Aangenomen wordt dat wetenschappelijk onderzoek de veralgemeende invoering van ISA zal moeten ondersteunen, terwijl wij (omwille van mogelijke veiligheidsaspecten bij het inhalen, enz.) *hic et nunc* geen voorstander zijn van de gesloten variant waarbij de snelheid echt wordt geblokkeerd.

Het regeerakkoord spreekt van het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers met minstens 33% tegen 2006 en 50% tegen 2010. De grootste oorzaak van verkeersongevallen is nog steeds de snelheid. De technologie van het ISA-systeem staat op punt en kan gebruikt worden; wat blijkt uit verschillende onderzoeken. Wij rekenen er dan ook op dat de regering er een grote kans in ziet om de snelheid in het verkeer aan de basis aan te pakken en dat is namelijk bij de auto zelf.

Guido DE PADT (VLD)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. Vu le nombre toujours élevé de victimes d'accidents de la circulation ;

B. Considérant que la conduite à une vitesse excessive demeure la principale cause d'accidents de la circulation ;

C. Considérant que l'installation d'un système d'adaptation intelligente de la vitesse (système ISA) permet d'adapter en permanence la vitesse maximale d'un véhicule aux limitations de vitesse en vigueur ;

D. Vu les résultats positifs obtenus dans les études, réalisées tant en Belgique qu'à l'étranger, sur les systèmes ISA ;

E. Vu l'impact négatif des mesures « traditionnelles » destinées à diminuer la vitesse sur le confort, les émissions et les coûts de gestion des voiries ;

F. Considérant que la grande majorité des Belges est favorable au système ISA ;

G. Considérant que les autorités devront engager beaucoup moins de moyens et de personnel pour assurer le respect des limitations de vitesse en vigueur ;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT :

de s'efforcer de généraliser et, à terme, de rendre obligatoire le système ISA (variante ouverte et semi-ouverte) et de se baser, à cet effet, sur les études scientifiques qui ont déjà été réalisées ou qui s'imposent.

16 janvier 2004

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op het nog steeds hoge aantal slachtoffers van verkeersongevallen;

B. gelet op het feit dat te snel rijden nog steeds de belangrijkste oorzaak is van verkeersongevallen;

C. gelet op het feit dat door het installeren van een Intelligent SnelheidsAanpassings-systeem (ISA-systeem) de maximumsnelheid van een voertuig voortdurend kan aangepast worden aan de geldende snelheidslimieten;

D. gelet op de gunstige resultaten die zowel in binnen- als buitenlandse studies over ISA-systemen behaald worden;

E. gelet op het nadelig effect op comfort, emissies en kosten van wegbeheer van de 'traditionele' snelheidsremmende maatregelen;

F. gelet op het feit dat de overgrote meerderheid van de Belgen voorstander is van het ISA-systeem;

G. gelet op het feit dat het beleid veel minder middelen en personeel zal moeten inzetten voor de handhaving van de geldende snelheidslimieten;

VRAAGT DE REGERING:

de veralgemeende invoering van een ISA-systeem (open en half-open variant) na te streven en op termijn dwingend te maken, en zich daarvoor op de reeds uitgevoerde of zich opdringende wetenschappelijke onderzoeken te baseren.

16 januari 2004

Guido DE PADT (VLD)