

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

22 juin 2005

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à la création d'un Institut
d'analyse des accidents de la route**

(déposée par M. Guido De Padt et
Mmes Hilde Vautmans, Annick Saudoyer,
Valérie De Bue et Véronique Ghenne et
M. François Bellot)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

22 juni 2005

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de oprichting van een Instituut
voor Verkeersongevallenanalyse**

(ingediend door de heer Guido De Padt en de
dames Hilde Vautmans, Annick Saudoyer,
Valérie De Bue en Véronique Ghenne en
de heer François Bellot)

<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 Belang</i>	: Vlaams Belang
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif

QRVA : Questions et Réponses écrites

CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)

CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue)

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: couverture blanche; COM: couverture saumon)

PLEN : Séance plénière

COM : Réunion de commission

MOT : Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer

QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden

CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)

CRABV : Beknopt Verslag (blauwe kaft)

CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)

PLEN : Plenum

COM : Commissievergadering

MOT : Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

DÉVELOPPEMENTS

Dans son plan d'action pour la sécurité routière, la Commission européenne s'est fixé l'objectif ambitieux de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2010. Elle entend, d'ici 2006, atteindre l'objectif intermédiaire d'une réduction de 33 %.

Dans le cadre des états généraux de la sécurité routière, notre pays s'est intégralement rallié aux objectifs précités.

Grâce à la nouvelle loi sur la circulation, qui est entrée en vigueur en mars 2004, le nombre de victimes d'accidents de la circulation a fortement baissé dans notre pays.

Positive, cette évolution contraste singulièrement avec le manque de connaissances constaté en ce qui concerne les causes des accidents de la route et la compréhension des circonstances dans lesquelles ils se produisent dans notre pays. Le groupe de travail du *European Transport Safety Council* (ETSC) conclut cependant en indiquant qu'une « recherche efficace en matière d'accidents et d'incidents permet de contribuer de manière positive et durable à l'amélioration de la sécurité routière ».

Les accidents de la circulation résultent fréquemment d'une conjonction complexe de facteurs, d'une interaction entre personnes, véhicules et infrastructure routière dont chacun des éléments contribue, à des degrés divers, à expliquer la survenance ou la gravité de ces accidents.

Il ressort d'une étude de la FEBIAC que, pour un accident grave sur trois, l'infrastructure routière constitue un facteur déterminant pour la survenance ou la gravité de l'accident. De 90 à 95% des accidents seraient en partie dus à une erreur humaine. On pourrait enfin, en apportant des innovations technologiques aux véhicules, contribuer à améliorer la sécurité routière, à condition toutefois que lesdites innovations ne soient pas développées indépendamment de l'infrastructure routière et du facteur humain. L'étude conclut en indiquant qu'il serait prématuré de présenter les rétroviseurs anti-angle mort et le système d'adaptation intelligente de la vitesse comme des solutions miraculeuses tant que ces innovations ne feront pas partie d'une conception globale de la sécurité routière.

Pour arriver à mener une politique de sécurité routière efficace, il est absolument nécessaire de réaliser des analyses d'accidents approfondies et rationalisées. Il s'indique en particulier à cet égard d'adopter une mé-

TOELICHTING

De Europese Commissie heeft in het Actieplan Verkeersveiligheid de ambitieuze doelstelling vooropgesteld om tegen 2010 het aantal verkeersdoden te halveren. Als tussentijdse doelstelling moet tegen 2006 een vermindering worden gerealiseerd met 33%.

Ons land heeft deze doelstellingen integraal overgenomen in het kader van de staten-generaal voor de verkeersveiligheid.

Sinds in maart 2004 de nieuwe verkeerswet van kracht werd is het aantal verkeersslachtoffers in België fors gedaald.

Deze positieve evolutie staat in schril contrast met het gebrek aan kennis van de oorzaken van verkeersongevallen en inzicht in de omstandigheden waarin ze zich voordoen in ons land. Nochtans concludeert de werkgroep van de *European Traffic Security Council* (ETSC) dat «onderzoek naar daadwerkelijke ongevallen en incidenten op lange termijn een positieve en langdurige bijdrage levert voor de verbetering van de veiligheid op het vlak van transport».

Dikwijls gebeuren verkeersongevallen door een complexe samenloop van ongevalfactoren door een interactie mens-voertuig-infrastructuur, die elk in meer of mindere mate bijdragen aan het ontstaan van een ongeval of aan de ernst ervan.

Uit een onderzoek van FEBIAC blijkt dat de verkeersinfrastructuur bij 1 op 3 zware ongevallen een bepalende factor is voor het ontstaan of de ernst van het ongeval. 90 tot 95% van de ongevallen zou deels te wijten zijn aan een menselijk fout. Tenslotte kunnen technologische vernieuwingen aan voertuigen een bijdrage leveren tot verbetering van de verkeersveiligheid, op voorwaarde dat ze niet los staan van de infrastructuur en de menselijke factor. Het is voorbarig om dodehoekspiegels of ISA naar voor te schuiven als mirakeloplossingen als ze geen deel uitmaken van een integraal concept van verkeersveiligheid, concludeert het onderzoek.

Om te komen tot een doeltreffend verkeersveiligheidsbeleid zijn diepgaande en gestroomlijnde analyses van ongevallen absoluut noodzakelijk. Een éénvormige methodologie voor registratie en opvolging

thodologie uniforme en ce qui concerne l'enregistrement et le suivi du comportement dans la circulation, des accidents et des dommages ainsi qu'en ce qui concerne l'élaboration de solutions durables. L'enregistrement des accidents doit permettre d'identifier autant de facteurs d'accidents que possible à partir de l'interaction usager de la route-véhicule-infrastructure. À l'heure actuelle, l'enregistrement des accidents est trop axée sur la question de la culpabilité et l'est nettement moins sur un examen des circonstances de l'accident et des mesures qui permettraient d'éviter des accidents similaires à l'avenir.

La présente proposition de résolution préconise la création d'une instance qui réaliserait des analyses scientifiques approfondies et qui serait en mesure d'étayer la politique et de donner les avis nécessaires sur la base de ces analyses. Cet institut devra avoir pour finalité d'éviter de futurs accidents ou incidents. Il lui reviendra d'examiner et de déterminer les causes d'accidents donnés ou de catégories d'accidents et de donner sur la base de cet examen des avis aux pouvoirs publics ou à d'autres parties concernées.

Le ministre est chargé de déterminer concrètement les compétences et le fonctionnement de cet institut.

Il importe, à cet égard, de garantir l'indépendance des analyses, et d'accorder une place centrale aux causes sous-jacentes de l'accident. Pour le moment, les enquêtes menées à la demande des instances judiciaires ou des compagnies d'assurance visent en premier lieu à obtenir une indemnisation des dommages et à établir la responsabilité civile. Il existe néanmoins une demande d'études techniques indépendantes dont les résultats permettraient de déterminer les causes des accidents, et qui pourraient servir de point de départ à une éventuelle amélioration de la législation.

Un exemple de ce type d'instance à l'étranger est la « *Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid* » (SWOV) aux Pays-Bas. La SWOV est un institut scientifique indépendant quant au fond qui contribue à l'amélioration de la sécurité routière grâce aux résultats d'études scientifiques.

La présente résolution exécute également une recommandation des États généraux de la sécurité routière. Dans son rapport, le Comité d'accompagnement a recommandé au Comité de pilotage «la mise sur pied d'un organe indépendant d'investigation des accidents de la

van verkeersgedrag, ongevallen en schades en als dusdanig ook voor de ontwikkeling van duurzame oplossingen, is hierbij ten eerste aangewezen. De ongevallenregistratie moet zoveel mogelijk ongevalfactoren in kaart brengen vanuit de interactie weggebruiker-voertuig-infrastructuur. Momenteel is de ongevallenregistratie te veel gericht op de schuldvraag en veel minder op een onderzoek naar de omstandigheden van het ongeval en welke maatregelen gelijkaardige ongevallen in de toekomst kunnen vermijden.

Deze resolutie pleit voor de oprichting van een instantie die grondige, wetenschappelijke analyses maakt van verkeersongevallen en die in staat is om op basis van deze analyses het beleid te ondersteunen en de nodige adviezen te geven. Het uiteindelijk doel van het instituut moet zijn het voorkomen van toekomstige ongevallen of incidenten. Het is de taak van het instituut om te onderzoeken en vast te stellen wat de oorzaken zijn van individuele of categorieën van ongevallen, en op basis daarvan adviezen te verstrekken aan de overheid of individuele *stakeholders*.

De minister wordt belast met de concrete invulling van de bevoegdheden en werking van dergelijk instituut.

Belangrijk hierbij is dat de onafhankelijkheid van het onderzoek moet worden gewaarborgd en dat de achterliggende oorzaken van het ongeval centraal staan. Momenteel zijn onderzoeken die worden ingesteld in opdracht van justitiële instanties of verzekeringsmaatschappijen in eerste instantie gericht op het vergoeden van de schade en op het vaststellen van de wettelijke aansprakelijkheid. Er is echter vraag naar onafhankelijk technisch onderzoek waarvan de resultaten iets zeggen over de oorzaken van ongevallen en dat aanknopingspunten biedt voor een eventuele verbetering van de wetgeving.

Als buitenlands voorbeeld kan worden verwezen naar de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) in Nederland. De SWOV is een inhoudelijk onafhankelijk, wetenschappelijk instituut dat een bijdrage levert aan de bevordering van de verkeersveiligheid met kennis uit wetenschappelijk onderzoek

Deze resolutie geeft tevens uitvoering aan een aanbeveling van de staten-generaal voor de verkeersveiligheid. In het verslag geeft het begeleidingscomité aan de stuurgroep de aanbeveling «een onafhankelijk orgaan in te stellen voor het onderzoek naar

route – éventuellement à organiser dans le cadre d'une institution existante – qui aurait pour mission d'analyser certains accidents afin d'identifier comment l'accident s'est passé, pourquoi l'accident s'est-il passé, et quelles sont les mesures à mettre en œuvre pour éviter qu'un accident similaire ne se reproduise, ou pour limiter les conséquences d'un tel accident.»

Dans le Programme d'action européen pour la sécurité routière, la Commission européenne envisage également de développer des enquêtes indépendantes sur les accidents de la route, à l'instar de la réglementation européenne existante dans le domaine de l'aviation civile. Ces enquêtes doivent être réalisées à l'échelle nationale, sur la base d'une méthodologie européenne. Les résultats devraient ensuite être soumis à l'évaluation d'un groupe d'experts indépendants ressortissant à la Commission et chargé d'améliorer la législation en vigueur et d'adapter la méthodologie d'investigation des évolutions technologiques.

verkeersongevallen – dit orgaan kan eventueel worden opgericht binnen een bestaande instelling – dat de opdracht zou krijgen bepaalde ongevallen te analyseren om te bepalen hoe het ongeval plaatsvond, waarom het plaatsvond en welke maatregelen moeten genomen worden om te vermijden dat een gelijkaardig ongeval in de toekomst kan worden vermeden, of om te bepalen hoe de gevolgen van een dergelijk ongeval kunnen worden ingeperkt».

Ook de Europese Commissie heeft in het Europees Actieprogramma voor Verkeersveiligheid plannen om onafhankelijke onderzoeken te ontwikkelen naar ongevallen op de weg, naar het voorbeeld van de bestaande Europese regelgeving voor de burgerluchtvaart. Deze onderzoeken moeten worden uitgevoerd op nationaal niveau, op basis van een Europese methodiek. De resultaten zouden vervolgens ter beoordeling moeten worden aangeboden aan een groep onafhankelijke deskundigen die ressorteert onder de Commissie en die zal worden belast met de verbetering van de geldende wetgeving en met de aanpassing van de onderzoeksmethodiek van technologische ontwikkelingen.

Guido DE PADT (VLD)
Hilde VAUTMANS (VLD)
Annick SAUDOYER (PS)
Valérie DE BUE (MR)
Véronique GHENNE (PS)
François BELLOT (MR)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

compte tenu:

A. de l'objectif du gouvernement de diminuer le nombre de décès dus à la route de moitié d'ici 2010 et d'un tiers d'ici la fin de l'année 2006;

B. de la nécessité d'élaborer une politique de la circulation intégrée, axée sur trois domaines d'action - véhicule, infrastructure et usager de la route - et fondée sur le principe de la responsabilité partagée;

C. de la complexité des accidents de la circulation, qui sont souvent le résultat d'un concours de circonstances impliquant une succession de facteurs ayant un impact plus ou moins important sur la survenance ou l'étendue d'un accident;

D. de l'importance de l'analyse et de la recherche des causes des accidents de la circulation, ainsi que de l'intérêt de fixer des objectifs concrets permettant d'éviter la répétition de ces accidents et de mieux adapter la politique de la sécurité routière aux besoins réels;

E. des recommandations faites par les états généraux de la sécurité routière et la Commission européenne d'accorder davantage d'attention aux causes des accidents de la circulation;

F. de l'importance que revêt la recherche scientifique sur les causes des accidents de la circulation pour assurer la crédibilité de la politique de la circulation aux yeux du citoyen;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT

1. de créer un institut indépendant de support stratégique chargé de l'analyse des accidents de la route et composé de scientifiques indépendants qui étudieraient objectivement les causes des accidents et élaboreraient des normes et des objectifs, en vue de prévenir de futurs accidents;

2. de tenir dûment compte, dans la mise en œuvre de la politique de mobilité, des résultats des analyses des accidents et des recommandations de l'institut;

3. d'encourager, au niveau européen, la coopération entre les États membres en matière d'analyse des

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

rekening houdend met:

A. de doelstelling van de regering om het aantal verkeersdoden te halveren tegen 2010 en te vermindern met één derde tegen eind 2006;

B. de behoefte aan een geïntegreerd verkeersbeleid dat gericht is op de drie actiedomeinen voertuig, infrastructuur en weggebruiker, met een gedeelde verantwoordelijkheid als uitgangspunt;

C. de complexiteit van verkeersongevallen, die dikwijls een samenloop zijn van omstandigheden waarbij een keten van factoren kan worden aangetroffen die in meer of mindere mate bijdragen aan het ontstaan van een ongeval of aan de omvang ervan;

D. het belang van analyse en onderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen, alsook het vastleggen van concrete doelstellingen, om herhaling ervan te kunnen voorkomen en om het verkeersveiligheidsbeleid beter te kunnen afstemmen op de reële noden;

E. de aanbevelingen van de staten-generaal voor de verkeersveiligheid en de Europese Commissie om meer aandacht te besteden aan de oorzaken van verkeersongevallen;

F. het belang van wetenschappelijk onderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen ter ondersteuning van de geloofwaardigheid van het verkeersbeleid bij de burger;

VRAAGT AAN DE REGERING OM:

1. een onafhankelijk, beleidsondersteunend instituut op te richten voor ongevalanalyse, samengesteld uit onafhankelijke onderzoekers die worden belast met objectief onderzoek naar de oorzaken van ongevallen en met het uitwerken van normen en doelstellingen, met als doel toekomstige ongevallen te vermijden;

2. bij de uitvoering van het verkeersbeleid terdege rekening te houden met de resultaten van de ongevalanalyses en de aanbevelingen van het instituut;

3. op Europees vlak samenwerking aan te moedigen tussen de lidstaten voor het onderzoek naar onge-

accidents et de promouvoir le développement d'une stratégie commune en ce qui concerne l'analyse des accidents de la route.

1^{er} juin 2005.

vallen en een gemeenschappelijke strategie te ontwikkelen voor onderzoek naar verkeersongevallen.

1 juni 2005

Guido DE PADT (VLD)
Hilde VAUTMANS (VLD)
Annick SAUDOYER (PS)
Valérie DE BUE (MR)
Véronique GHENNE (PS)
François BELLOT (MR)