

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

26 janvier 2007

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. Ludo VAN CAMPENHOUT

SOMMAIRE

I. Exposé introductif d'un des auteurs de la proposition de résolution	3
II. Audition du 3 mai 2006	4
III. Discussion	12
IV. Votes	14

Documents précédents :

Doc 51 1882/ (2005/2006) :

- 001 : Proposition de résolution déposée par M. Guido De Padt et Mmes Hilde Vautmans, Annick Saudoyer, Valérie De Bue et Véronique Ghene et M. François Bellot.
002 : Amendements.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

26 januari 2007

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Ludo VAN CAMPENHOUT**

INHOUD

I. Inleidende uiteenzetting van een van de indieners van het voorstel van resolutie	3
II. Hoorzitting van 3 mei 2006	4
III. Bespreking	12
IV. Stemmingen	14

Voorgaande documenten :

Doc 51 1882/ (2005/2006) :

- 001 : Voorstel van resolutie ingediend door de heer Guido De Padt en de dames Hilde Vautmans, Annick Saudoyer, Valérie De Bue en Véronique Ghene en de heer François Bellot.
002 : Amendementen.

**Composition de la commission à la date du dépôt du rapport /
Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag:**
Président/Voorzitter : Francis Van den Eynde

A. — Membres titulaires/Vaste leden :

VLD Guido De Padt, Ludo Van Campenhout, Hilde Vautmans
PS Camille Dieu, Karine Lalieux, Annick Saudoyer
MR François Bellot, Olivier Chastel, Valérie De Bue

sp.a-spirit Dylan Casaer, Philippe De Coene, Yvette Mues
CD&V Roel Deseyn, Jef Van den Bergh
Vlaams Belang Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde
cdH David Lavaux

C.— Membre sans voix délibérative/ Niet-stemgerechtigd lid :

ECOLO Marie Nagy

B. — Membres suppléants/Plaatsvervangers :

Willy Cortois, Georges Lenssen, Bart Tommelein, Luk Van Biesen
Jean-Marc Delizée, Eric Massin, Alain Mathot, André Perpète
Pierrette Cahay-André, Richard Fournaux, Jacqueline Gallant,
Hervé Hasquin
Anne-Marie Baeke, Stijn Bex, Hans Bonte, Magda De Meyer
Dirk Claes, Katrien Schryvers, Servais Verherstraeten
Guy D'haeseleer, Luc Sevenhans, Frieda Van Themsche
Joseph Arens, Melchior Wathelet

cdH	: Centre démocrate Humaniste
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
ECOLO	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
FN	: Front National
MR	: Mouvement Réformateur
N-VA	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
PS	: Parti socialiste
sp.a - spirit	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
Vlaams Belang	: Vlaams Belang
VLD	: 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)

Afkorting en 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

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de résolution au cours de ses réunions des 22 mars 2006, 3 mai 2006 et 17 janvier 2007.

I.— EXPOSÉ INTRODUCTIF D'UN DES AUTEURS DE LA PROPOSITION DE RÉOLUTION

Mme Hilde Vautmans (VLD) souligne qu'une politique de sécurité routière cohérente et efficace requiert une analyse claire des causes des accidents de la route. Chaque accident grave doit faire l'objet d'une analyse approfondie du rôle des différents facteurs (infrastructure, comportement, expérience, ...) qui en sont à l'origine. L'Union européenne prépare d'ailleurs déjà un système qui permettra de soumettre les accidents d'aviation à une analyse systématique.

L'intervenante résume la proposition de résolution:

- Un institut indépendant est chargé de réaliser des études objectives sur les causes des accidents de la route;
- Les analyses de l'institut sont utilisées par les pouvoirs publics dans le cadre de l'élaboration de la politique en matière de sécurité routière;
- Il faut coopérer et développer des stratégies communes au niveau européen.

L'intervenante souligne la responsabilité partagée des autorités fédérales et régionales. Pour surmonter la problématique de la répartition des compétences, il est nécessaire que l'étude soit indépendante; ce n'est que s'il y a suffisamment de garanties à cet égard au sein de l'IBSR que l'analyse des accidents peut avoir lieu au sein de cette instance. Le fait que la proposition correspond sans doute en partie à des projets existants, ne doit pas empêcher que le parlement envoie un signal fort.

M. Guido De Padt (VLD) renvoie au projet BART (Belgian Accident Research Team), qui a été entamé au sein de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), et dans le cadre duquel une expertise est développée en matière d'accidents de la circulation sur la base de projets pilotes à Bruxelles et environs. Les projets pilotes ont-ils déjà donné des résultats?

L'objectif de faire diminuer d'un tiers le nombre de morts sur les routes d'ici 2006, n'a pas été atteint, mais de gros progrès ont été réalisés. Pour atteindre l'objectif fixé pour 2010, des étapes supplémentaires doivent être franchies; il convient en particulier d'analyser de

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 22 maart 2006, 3 mei 2006 en 17 januari 2007.

I.— INLEIDENDE UITEENZETTING VAN EEN VAN DE INDIENERS VAN HET VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Mevrouw Hilde Vautmans (VLD) stelt dat een coherent en doeltreffend verkeersveiligheidsbeleid nood heeft aan een duidelijke analyse van de oorzaken van verkeersongevallen. Na elk ernstig ongeval moet een grondige analyse worden gemaakt van de rol van de verschillende factoren (infrastructure, gedrag, ervaring, ...) in het ontstaan ervan. De Europese Unie werkt overigens reeds aan een systeem om ongevallen in de luchtvaart aan een systematische analyse te onderwerpen.

De spreekster vat het voorstel van resolutie samen:

- Een onafhankelijk instituut wordt belast met het voeren van objectieve onderzoeken naar de oorzaken van verkeersongevallen;
- De analyses van het instituut worden door de overheid gebruikt bij het uittekenen van het verkeersveiligheidsbeleid;
- Er is nood aan samenwerking en ontwikkeling van strategieën op Europees niveau.

De spreekster wijst op de gedeelde verantwoordelijkheid van de federale en gewestelijke overheden. Om de problematiek van de bevoegdheidsverdeling te overstijgen, is er nood aan onafhankelijk onderzoek; enkel indien hiervoor voldoende waarborgen binnen het BIVV bestaan, kan de ongevallenanalyse binnen die instantie gebeuren. Dat het voorstel wellicht gedeeltelijk in overeenstemming is met bestaande plannen, hoeft niet te beletten dat het parlement alsnog een krachtig signaal uitstuurt.

De heer Guido De Padt (VLD) verwijst naar het project-BART (Belgian Accident Research Team), dat binnen het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) is opgestart en waarin op grond van proefprojecten in Brussel en omgeving in zake verkeersongevallen expertise wordt opgebouwd. Hebben de proefprojecten al resultaten opgeleverd?

De doelstelling om tegen 2006 het aantal verkeersdoden met een derde te doen dalen, werd niet gehaald, maar er is wel belangrijke vooruitgang geboekt. Om de voor 2010 bepaalde doelstelling te halen, zijn bijkomende stappen nodig, in het bijzonder een grondig

manière plus approfondie les causes et les circonstances des accidents. La création récente du *Vlaams Instituut voor Mobiliteit* n'ôte rien à la nécessité d'un Institut belge d'analyse des accidents de la route. C'est pourquoi la proposition de résolution vise d'abord à soutenir le ministre dans ses projets existants de mettre sur pied un tel centre d'expertise.

Dans sa proposition, l'intervenant se prononce pas sur la forme que doit prendre l'Institut à fonder; le gouvernement peut prendre une décision à cet égard après avoir étudié les différentes possibilités. Afin de garantir l'indépendance d'action de l'Institut, il semble recommandable que l'Institut ne fonctionne pas dans le giron de l'IBSR, qui peut être influencé par le ministre. Il est de toute façon essentiel que l'indépendance et l'autonomie de l'Institut soient établis en toute clarté.

L'intervenant souligne enfin le manque de collaboration de la part des autorités judiciaires dans l'analyse d'accidents. La ministre de la Justice doit veiller à ce que ce qu'il soit remédié à ce problème.

II. — AUDITION DU 3 MAI 2006

A. Exposé de MM. Patric Derweduwen, administrateur délégué de l'IBSR, et Jan Pelckmans, responsable de projet de la BART (Belgian Accident Research Team)

1. Exposé introductif de MM. Patrick Derweduwen (administrateur délégué de l'IBSR) et Jan Pelckmans (responsable de projet de la BART)

M. Patrick Derweduwen souligne que le nombre d'accidents mortels de la route en Belgique a diminué de manière importante (entre 2002 et 2004, le nombre de tués sur les routes est passé de 14 à 11 pour 100 000 habitants), mais que des mesures supplémentaires doivent encore être prises pour atteindre le niveau des Pays-Bas, du Royaume-Uni ou des pays scandinaves en matière d'accidents (6 morts pour 100 000 habitants).

La création d'une instance chargée d'analyser les causes des accidents de la route s'inscrit dans le cadre de la volonté de mener une politique «zéro victime» et avait également été recommandée par la commission fédérale pour la sécurité routière. Afin d'enregistrer rapidement des résultats, l'on a opté, dans le cadre du pro-

gere analyse van de oorzaken en omstandigheden van ongevallen. Dat recent het Vlaams Instituut voor Mobiliteit werd opgericht, doet geen afbreuk aan de noodzaak van een Belgisch Instituut voor Verkeersongevallenanalyse. Het voorstel van resolutie strekt er daarom in eerste instantie toe de minister te steunen in zijn reeds bestaande plannen om dergelijk expertisecentrum tot stand te brengen.

In zijn voorstel maakt de spreker geen keuze voor de gedaante die het op te richten Instituut dient aan te nemen; daarover kan de regering een beslissing nemen na overweging van de verschillende mogelijkheden. Om de onafhankelijkheid van optreden van het Instituut te waarborgen, lijkt het raadzaam dat het Instituut niet functioneert in de schoot van het BIVV, dat door de minister kan worden aangestuurd. Essentieel is in elk geval dat de onafhankelijkheid en de autonomie van het Instituut in alle duidelijkheid worden vastgelegd.

De spreker wijst ten slotte op het gebrek aan medewerking van de gerechtelijke autoriteiten bij de analyse van ongevallen. De minister van Justitie moet ervoor zorgen dat dit euvel wordt verholpen.

II. — HOORZITTING VAN 3 MEI 2006

A. Uiteenzetting van de heren Patric Derweduwen, gedelegeerd bestuurder van het BIVV, en Jan Pelckmans, projectverantwoordelijke van BART (Belgian Accident Research Team)

1. Inleidende uiteenzetting van de heren Patrick Derweduwen (afgevaardigd bestuurder van het BIVV) en Jan Pelckmans (projectverantwoordelijke BART)

De heer Patrick Derweduwen wijst op het feit dat het aantal dodelijke verkeersongevallen in België in belangrijke mate is verminderd (tussen 2002 en 2004 is het aantal dodelijke verkeersslachtoffers van 14 naar 11 per 100 000 inwoners gedaald), maar dat nog bijkomende stappen moeten worden gezet om het ongevalniveau van Nederland, het Verenigd Koninkrijk en de Scandinavische landen te bereiken (6 doden per 100 000 inwoners).

De oprichting van een instantie voor de analyse van de oorzaken van verkeersongevallen kadert in het streven naar een nul-slachtofferbeleid en was ook een aanbeveling van de federale commissie voor de verkeersveiligheid. Om snel resultaten te boeken, wordt in het BART-project (Belgian Accident Researchteam)

jet BART (Belgian Accident Researchteam), pour une approche multidisciplinaire, intégrée et indépendante.

M. Jan Pelckmans énumère les lignes de force du projet BART:

- Pour chaque accident particulier examiné, de nombreux paramètres sont traités (dans certains cas, plus de 1000);
- La méthode d'analyse appliquée est uniforme et étayée scientifiquement;
- L'infrastructure, le véhicule et le comportement de conduite sont analysés de manière intégrée par des experts issus de diverses disciplines, de sorte que la part d'une cause donnée dans la genèse de l'accident peut être déterminée;
- L'analyse a lieu à trois moments: la phase de pré-crash, la phase de crash et la phase de post-crash.

Il existe des différences essentielles entre une enquête judiciaire et une enquête approfondie:

- Dans l'enquête judiciaire, on détermine la responsabilité civile, on évalue et on indemnise les dommages causés;
- Dans une enquête approfondie, on établit les causes précises et les circonstances de l'accident en vue de formuler des recommandations visant à améliorer la sécurité routière.

L'orateur précise les différents types de données relatives aux accidents:

- Les données de base proviennent du Service public fédéral Économie (antérieurement l'Institut national de Statistique) et du baromètre de la circulation routière. Elles tendent à l'établissement de tendances, à la fixation de priorités et au suivi d'indicateurs de l'analyse quantitative des accidents de la route;
- Les données intermédiaires se trouvent dans les procès verbaux. Elles visent à déterminer la responsabilité et à analyser les points de concentration d'accidents («points noirs»);
- Les données détaillées découlent de l'analyse approfondie d'un certain nombre d'accidents sélectionnés. Pour le moment, ces données ne sont pas collectées de manière scientifique, mais elles sont toutefois publiées dans des rapports d'experts, où des accidents (ou certains facteurs d'accidents) sont reconstitués dans le cadre d'une enquête judiciaire. La collecte des données détaillées vise à établir les causes et les circonstances de l'accident et à analyser les dommages causés ainsi que les caractéristiques techniques des véhicules impliqués dans un accident.

geopteerd voor een multidisciplinaire, geïntegreerde en onafhankelijke aanpak.

De heer Jan Pelckmans somt de krachtlijnen van het BART-project op:

- Voor elk onderzocht individueel ongeval worden tal van parameters verwerkt (in sommige gevallen meer dan 1000);
- De toegepaste onderzoeksmethode is uniform en wetenschappelijk onderbouwd;
- Infrastructuur, voertuig en verkeersgedrag worden op geïntegreerde wijze geanalyseerd door experts uit diverse disciplines, zodat het aandeel van een bepaalde oorzaak in de totstandkoming van een ongeval kan worden bepaald;
- Het onderzoek gebeurt op drie momenten: in de pre-crashfase, de crashfase en de post-crashfase.

Er bestaan essentiële verschillen tussen een gerechtelijk onderzoek en een diepteonderzoek:

- In het gerechtelijk onderzoek wordt de wettelijke aansprakelijkheid bepaald en de schade begroot en vergoed;
- In het diepteonderzoek worden de precieze oorzaken en omstandigheden vastgesteld met het oog op de formulering van aanbevelingen ter verbetering van de verkeersveiligheid.

De spreker geeft toelichting bij de verschillende types van ongevalgegevens:

- De basisgegevens zijn afkomstig van de Federale Overheidsdienst Economie (vroeger het Nationaal Instituut voor de Statistiek) en de verkeersbarometer. Zij strekken tot de vaststelling van tendensen, de bepaling van prioriteiten en de opvolging van indicatoren van de kwantitatieve analyse van verkeersongevallen;
- De gegevens op tussenliggend niveau bevinden zich in de processen-verbaal. Zij beogen de bepaling van de aansprakelijkheid en de analyse van concentratiepunten van ongevallen («zwarte punten»);
- De gedetailleerde gegevens vloeien voort uit diepteonderzoek van een beperkt aantal geselecteerde ongevallen. Die gegevens worden in België voornamelijk niet op een wetenschappelijke manier verzameld, maar ze verschijnen wel in verslagen van experts, waarin (bepaalde factoren van) ongevallen in het kader van een gerechtelijk onderzoek worden gereconstrueerd. De verzameling van gedetailleerde gegevens beoogt de vaststelling van oorzaken en omstandigheden en de analyse van letsels en technische kenmerken van voertuigen die bij een ongeval betrokken raken.

Les accidentologues sont susceptibles de fournir des informations importantes, mais ils ne bénéficient en Belgique d'aucune formation spécifique, et leurs méthodes sont très variées; il faudrait envisager de conférer un fondement légal à leurs activités.

Les objectifs du projet pilote BART peuvent être résumés comme suit:

- Mise au point de la méthode de recherche et développement de l'expertise, notamment sur la base des expériences étrangères;
- Amélioration de la qualité des constats des services de police, afin que les procès-verbaux puissent être soumis à des analyses scientifiques;
- Dans le cadre du modèle de la responsabilité partagée (personne-véhicule-environnement), identification des causes et des circonstances des accidents;
- Formulation de recommandations afin d'éviter les accidents (sécurité active) et d'en limiter les effets (sécurité passive).

Dans la première phase de son étude de faisabilité, l'IBSR a comparé la situation belge aux pratiques d'analyse approfondie appliquées dans d'autres pays européens. Cette étude a révélé que la Belgique a pris du retard par rapport à la plupart des autres pays européens (seuls les nouveaux États membres sont encore plus en retard que nous), bien que les accidentologues qui assistent les autorités aient déjà acquis une expérience utile.

Dans une deuxième phase, un groupe de travail composé des différents acteurs concernés a élaboré un projet de proposition, qui a ensuite fait l'objet de négociations bilatérales avec les instances compétentes. Différents aspects du projet se sont révélés problématiques:

- Les autorités judiciaires se montrent réticentes face au parallélisme instauré en la matière (l'analyse approfondie se déroulerait en même temps que l'enquête judiciaire et tout à fait indépendamment de celle-ci) et à la prise de contacts directs avec les personnes impliquées dans un accident;
- Il n'est pas facile d'obtenir des informations médicales utiles: les chercheurs dépendent à cet égard entièrement de l'attitude et de l'intérêt des hôpitaux.

Pour résoudre ces problèmes, il a été décidé d'adapter le projet pilote: il ne serait plus mené de façon totalement indépendante, mais serait greffé sur l'instruction

Ongevallendeskundigen kunnen belangrijke informatie aanleveren, maar hebben in België geen specifieke opleiding genoten en hanteren uiteenlopende methoden; het verdient overweging hun activiteiten een wetelijke basis te geven.

De doelstellingen van het proefproject BART kunnen als volgt worden samengevat:

- De onderzoeksmethode wordt op punt gesteld en de expertise wordt ontwikkeld, onder meer op basis van ervaringen uit het buitenland;
- De kwaliteit van de vaststellingen van de politiediensten neemt toe, waardoor wetenschappelijke analyses van de processen-verbaal kunnen worden gemaakt;
- In het kader van het model van gedeelde verantwoordelijkheid (persoon-voertuig-omgeving) worden de oorzaken en omstandigheden van ongevallen geïdentificeerd;
- Aanbevelingen worden geformuleerd om in de toekomst ongevallen te vermijden (actieve veiligheid) en om de gevolgen ervan te beperken (passieve veiligheid).

Het BIVV heeft in een eerste fase in een haalbaarheidsstudie de situatie in België vergeleken met bestaande praktijken inzake diepteonderzoek in andere Europese landen. Uit dat onderzoek is gebleken dat ons land achterstand heeft opgelopen ten opzichte van de meeste Europese landen (enkel de nieuwe EU-lidstaten staan nog minder ver), al werd door de ongevallendeskundigen, die de gerechtelijke autoriteiten bijstaan, wel reeds relevante ervaring opgebouwd.

In een tweede fase heeft een werkgroep met alle betrokken actoren een projectvoorstel uitgewerkt, waarover vervolgens op bilaterale wijze met de bevoegde instanties werd onderhandeld. Verschillende aspecten van het project bleken problemen op te leveren:

- Bij de gerechtelijke autoriteiten bestaat weerstand tegen het parallelle karakter van het diepteonderzoek (het zou gelijktijdig met het gerechtelijk onderzoek en volledig onafhankelijk worden gevoerd) en het leggen van rechtstreekse contacten met personen die bij een ongeval betrokken zijn;
- Het is niet evident om nuttige medische informatie te verkrijgen: de onderzoekers zijn daarin volledig afhankelijk van de houding en de interesse van de ziekenhuizen.

Om die knelpunten op te lossen werd besloten om het proefproject aan te passen: het zou niet meer volledig onafhankelijk verlopen, maar geënt worden op het

judiciaire, qui peut en effet contenir des informations précieuses et être complétée par d'autres informations dans l'étude approfondie. L'étude récemment clôturée concernant les accidents de vélo en milieu urbain présente l'un des résultats de cette nouvelle approche.

Afin de limiter le temps nécessaire pour arriver sur place en cas d'accident, il a initialement été décidé de ne procéder aux études approfondies que dans une région limitée: seules Bruxelles et certaines parties du Brabant wallon et du Brabant flamand, où les contacts avec les autorités sont également les plus intenses, seraient prises en considération. Étant donné qu'il a été décidé ultérieurement, compte tenu de la réticence des autorités judiciaires à autoriser les interventions directes, de ne pas encore aller sur place immédiatement après un accident, le rayon d'action a pu être étendu: pour ce qui concerne les accidents mortels intervenus sur autoroutes et impliquant des camions, des autocars et autobus, les études approfondies peuvent être réalisées sur l'ensemble du territoire belge. Il était également indiqué d'apporter cette adaptation en raison de la promesse faite par la police fédérale de communiquer des informations.

L'équipe BART a rédigé un projet de scénario pour le déroulement de l'enregistrement et de l'analyse d'un accident.

Dans le scénario en question, l'enregistrement d'un accident comprendrait cinq phases:

- 1) l'équipe d'analyse est informée de la survenance d'accidents par les centres de communication provinciaux;
- 2) l'équipe recueille des informations complémentaires afin de vérifier si l'accident entre en considération pour une étude approfondie;
- 3) si l'accident est retenu, l'équipe demande l'autorisation du parquet pour entamer son étude dès que le dossier est disponible;
- 4) les données de base relatives à l'accident sont reprises dans un registre d'attente;
- 5) l'étude est entamée dès que le parquet a donné son consentement; s'il est accédé trop tard à la demande ou si le parquet refuse son consentement, l'accident est classé sans suite.

Dans le scénario de l'équipe du BART, l'analyse de l'accident se déroule en sept phases:

- Le dossier judiciaire est analysé;
- Le déroulement de l'accident est reconstitué;

gerechtelijk onderzoek, dat immers waardevolle informatie kan bevatten en in het diepteonderzoek met andere informatie kan worden aangevuld. Het recent afgeronde onderzoek naar fietsongevallen in een stedelijke omgeving vormt een van de resultaten van die nieuwe aanpak.

Om de tijd die nodig is om ter plaatse bij een ongeval te geraken te beperken, werd aanvankelijk besloten om de diepteonderzoeken in een beperkt gebied te laten plaatsvinden: enkel Brussel en gedeelten van Vlaams- en Waals-Brabant, waar de contacten met de autoriteiten ook het meest intens zijn, zouden in aanmerking komen. Omdat naderhand, in het licht van de weerstand bij de gerechtelijke autoriteiten tegen directe interventies, de optie werd genomen om vooralsnog niet onmiddellijk na een ongeval ter plekke te gaan, kon de actie-radius worden uitgebreid: voor dodelijke ongevallen op snelwegen waarbij vrachtwagens, autocars en bussen betrokken zijn, worden diepteonderzoeken mogelijk op het hele Belgische grondgebied. Ook door de toezegging van de federale politie om informatie te verstrekken was die aanpassing raadzaam.

Het BART-team heeft een ontwerpscenario geschreven voor het verloop van de registratie en de analyse van een ongeval.

In het beoogde scenario zou de registratie van een ongeval vijf fasen omvatten:

- 1) Het onderzoeksteam wordt van ongevallen op de hoogte gebracht via provinciale communicatiecentra;
- 2) Het team verzamelt bijkomende informatie om na te gaan of het ongeval voor een diepteonderzoek in aanmerking komt;
- 3) Als het ongeval geselecteerd wordt, vraagt het team aan het parket toestemming om zijn onderzoek aan te vatten zodra het dossier beschikbaar is;
- 4) De basisgegevens met betrekking tot het ongeval worden opgenomen in een wachtregister;
- 5) Het onderzoek wordt geopend zodra het parket toestemming heeft gegeven; als het verzoek te laat wordt ingewilligd of als het parket weigert toestemming te verlenen, wordt het ongeval zonder gevolg geklasseerd.

De analyse van het ongeval verloopt in het scenario van het BART-team in zeven fasen:

- Het gerechtelijk dossier wordt geanalyseerd;
- Het verloop van het ongeval wordt gereconstrueerd;

– Les facteurs qui ont conduit à l'accident (personne, véhicule, environnement), sont inventoriés. Une demande d'accomplissement de devoirs d'enquête complémentaires peut éventuellement être introduite auprès du parquet;

– Si c'est important pour l'analyse, l'équipe se rend sur place pour examiner l'infrastructure et effectuer des analyses du paysage routier;

– L'équipe demande éventuellement au parquet de recueillir des informations complémentaires et/ou d'interroger les personnes concernées oralement ou par écrit;

– La reconstitution définitive et les différents facteurs d'explication sont regroupés dans une synthèse;

– Des accidents semblables sont étudiés;

– Des conclusions et des recommandations sont formulées.

Le scénario évoqué ci-dessus n'a pas encore fait l'objet d'un accord définitif avec les parquets; peut-être des accords définitifs pourront-ils être conclus dans le courant du mois de mai. Par la suite, les démarches suivantes pourront être entreprises:

– Les autres acteurs concernés (en premier lieu, les gestionnaires de voiries et les services de police) seront informés des activités de l'équipe du BART et leur collaboration sera demandée, surtout dans le domaine de l'information;

– Les membres de l'équipe du BART seront recrutés pour juin;

– Les collaborateurs seront formés pour septembre et le projet pourra encore subir quelques adaptations, si nécessaire;

– Le projet pilote démarrera en octobre.

B. Questions et observations des membres

M. Guido De Padt (VLD) estime que le projet pilote répond à la proposition de résolution. L'intervenant se demande toutefois si l'Institut belge de la sécurité routière dispose de suffisamment de personnel et de moyens pour effectuer ce type d'analyses. La Région flamande a également attiré l'attention sur l'importance de l'analyse des accidents de la route. N'y a-t-il pas risque de chevauchement? Comment faut-il considérer le projet pilote par rapport à l'initiative de la Région flamande? On procède surtout à des analyses scientifiques au niveau scientifique. Quel est l'apport spécifique du projet pilote à cet égard? L'intervenant s'inquiète des difficultés rencontrées à donner un contenu à la composante judiciaire et médicale. Ne peut-on adapter les paramètres du Fonds de la sécurité routière de ma-

– De facteurs die tot het ongeval hebben geleid (persoon, voertuig en omgeving), worden opgelijst. Eventueel kan bij het parket een verzoek worden ingediend tot het stellen van bijkomende onderzoeksdaden;

– Als het belangrijk is voor het onderzoek, voert het team een bezoek ter plaatse uit om de infrastructuur te onderzoeken en wegbeeldanalyses uit te voeren;

– Het team vraagt eventueel aan het parket om bijkomende inlichtingen in te winnen en/of de betrokken personen mondeling of schriftelijk te ondervragen;

– De definitieve reconstructie en de verschillende verklaringsfactoren worden in een synthese samengebracht;

– Soortgelijke ongevallen worden bestudeerd;

– Besluiten en aanbevelingen worden geformuleerd.

Over bovenstaand scenario werd nog geen definitieve overeenstemming bereikt met de parketten; wellicht kunnen in de loop van de maand mei definitieve afspraken worden gemaakt. Daarna kunnen de volgende stappen worden gezet:

– De andere betrokken actoren (in de eerste plaats wegbeheerders en politiediensten) worden van de activiteiten van het BART-team op de hoogte gebracht en om medewerking verzocht, vooral op het vlak van de verstrekking van informatie;

– Tegen juni worden de leden van het BART-team aangeworven;

– Tegen september worden de medewerkers gevormd en kan het project indien nodig nog enkele aanpassingen ondergaan;

– In oktober wordt het proefproject opgestart.

B. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Guido De Padt (VLD) is van oordeel dat het proefproject tegemoetkomt aan het voorstel van resolutie. Toch vraagt de spreker zich af of het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid voldoende mensen en middelen in huis heeft om dit soort analyses te doen. Het Vlaams Gewest heeft eveneens de aandacht gevestigd op het belang van ongevallenanalyse. Dreigt er geen overlapping? Hoe verhoudt het proefproject zich tot het initiatief van het Vlaams Gewest? Op wetenschappelijk niveau wordt vooral aan statistische analyse gedaan. Wat is de specifieke inbreng van het proefproject dienaangaande? De spreker maakt zich zorgen over het feit dat de gerechtelijke en medische component met moeite ingevuld raakt. Kunnen de parameters van het Verkeersveiligheidsfonds niet worden aange-

nière à libérer des moyens en faveur de l'analyse des accidents de la route? Comment le suivi au sein des zones de police s'opérera-t-il, par exemple si l'on arrive à la conclusion qu'il faut réaménager une route? Peut-on financer des missions complémentaires en recourant au Fonds de la sécurité routière? Le niveau fédéral est-il le niveau approprié pour procéder à l'analyse des accidents quand on sait qu'il existe en ce domaine de grandes disparités entre la Flandre et la Wallonie? L'indépendance scientifique des chercheurs est-elle suffisamment garantie?

Mme Inga Verhaert (sp.a-spirit) demande à quel moment se déroule la visite des lieux. En effet, cette visite perd tout son sens si elle a lieu longtemps après l'accident.

M. Jan Mortelmans (Vlaams Belang) se rallie aux questions posées par le premier intervenant. Il estime néanmoins qu'il n'est absolument pas opportun de réaliser de telles analyses au niveau de la Belgique. Il plaide dès lors en faveur de la création d'un Institut flamand d'analyse des accidents de la route. Il se demande d'ailleurs si les moyens humains et financiers nécessaires sont disponibles en la matière. L'intervenant demande enfin comment surmonter les réticences des différents services à fournir les informations utiles.

M. David Lavaux (cdH) constate que le projet est de plus en plus réduit. De combien de personnes doit-on disposer pour mener ce projet à bien? Combien d'analyses réalisera-t-on chaque année?

Mme Valérie De Bue (MR) demande si les projets pilotes mis en place à l'étranger ont été examinés. L'intervenante se demande également s'il est opportun de ne faire porter l'analyse approfondie que sur les accidents survenus en milieu urbain.

M. Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) souligne qu'il existe une différence fondamentale entre l'établissement de la responsabilité et l'identification des causes d'un accident. Ainsi, les excès de vitesse, par exemple, ne sont pas toujours pris en considération lors de l'établissement de la responsabilité, car ils ne peuvent pas être mesurés. L'intervenant se dit préoccupé par les problèmes constatés au niveau du transfert de l'information. La protection de la vie privée peut être garantie lorsque les informations mises à disposition sont traitées de façon à préserver l'anonymat des intéressés. Il est également essentiel que la décision rendue par le tribunal dans le cadre d'un accident déterminé soit confrontée à l'analyse de l'accident.

past zodat er middelen vrij komen voor de verkeersongevallenanalyse? Hoe zal de opvolging in de politiezones plaatshebben, bijvoorbeeld wanneer men tot de conclusie komt dat een weg opnieuw moet worden ingericht? Kunnen aanvullende opdrachten gefinancierd worden met middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds? Is het federaal niveau wel het geschikte niveau om aan ongevallenanalyse te doen als men weet dat er wat dit betreft grote verschillen zijn tussen Vlaanderen en Wallonië? Is de wetenschappelijke onafhankelijkheid van de onderzoekers wel voldoende gegarandeerd?

Mevrouw Inga Verhaert (sp.a-spirit) wenst te vernemen wanneer het plaatsbezoek plaatsvindt. Indien dit laatste immers plaatsvindt lange tijd na het ongeval heeft het volgens de spreker nog weinig zin.

De heer Jan Mortelmans (Vlaams Belang) sluit zich aan bij de vragen die werden gesteld door de eerste spreker, maar is van oordeel dat het Belgisch niveau absoluut ongeschikt is om dergelijke analyses tot een goed einde te brengen. Hij pleit dan ook voor de oprichting van een Vlaams Instituut voor Verkeersongevallenanalyse. Hij plaatst trouwens vraagtekens bij de beschikbare mensen en middelen. Ten slotte wenst de spreker te vernemen hoe de terughoudendheid van de verschillende diensten om relevante gegevens te verstrekken, kan worden overbrugd.

De heer David Lavaux (cdH) constateert dat het project voortdurend wordt verengd. Hoeveel personen zijn er nodig om dit project tot een goed einde te brengen? Hoeveel analyses zullen jaarlijks worden afgehandeld?

Mevrouw Valérie De Bue (MR) vraagt zich af of de proefprojecten in het buitenland zijn onderzocht. De spreker plaatst ook vraagtekens bij het feit dat alleen de ongevallen in een stedelijke omgeving in aanmerking komen voor een grondig onderzoek.

De heer Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) onderstreept het fundamentele verschil tussen het vastleggen van de verantwoordelijkheid en het identificeren van de oorzaken van een ongeval. Overdreven snelheid bijvoorbeeld wordt bij het vastleggen van de verantwoordelijkheid nog al eens buiten beschouwing gelaten omdat ze niet kan worden gemeten. De spreker maakt zich zorgen over de stroeve doorstroming van de informatie. Men kan rekening houden met de privacy en niettemin de informatie ter beschikking stellen door ze te anonimiseren. Het is ook van belang dat de wijze waarop het gerecht zich over een bepaald ongeval heeft uitgesproken wordt getoetst aan de analyse die van het ongeval werd gemaakt.

C. Réponses des orateurs

1. Données judiciaires

La justice n'est pas tellement réticente mais plutôt inquiète à propos d'éventuelles interférences avec l'enquête judiciaire. C'est la raison pour laquelle des informations ne peuvent être recueillies librement sur le lieu de l'accident ou par des contacts directs avec les personnes concernées.

2. Données médicales

Le projet pilote n'impose pas de traiter tous les problèmes simultanément. Dans une première phase, l'analyse des procès-verbaux est déterminante; ensuite, c'est l'analyse des données médicales, qui seront évidemment prises en compte ultérieurement.

3. Importance statistique

Les accidents analysés seront suffisamment nombreux pour pouvoir tirer des conclusions valables, mais une analyse sérieuse passe par une analyse statistique. Tous les accidents ne sont pas non plus retenus pour une analyse aussi poussée. En Finlande, le monde des assurances procède déjà à des analyses d'accidents depuis 40 ans. En France et aux Pays-Bas, ce type d'analyse est également courant. Aux Pays-Bas, ces analyses sont d'ailleurs effectuées par l'institut de recherche de physique appliquée (*Toegepast natuurwetenschappelijk onderzoeksinstituut (TNO)*) et non par le SWOV (*une institution analogue à l'IBSR*), qui procède à des recherches scientifiques en vue de promouvoir la sécurité routière. L'objectif est d'améliorer la procédure et le traitement des données, également par la police, afin de pouvoir formuler ultérieurement des recommandations.

4. Niveau fédéral ou régional

Pour des raisons de masse critique (déjà à l'échelle européenne, la Belgique est un petit pays) et d'efficacité, il est préférable que les analyses soient effectuées au niveau où opère l'IBSR. C'est la meilleure façon de garantir l'aspect scientifique et opérationnel.

5. Proposition de décret du Parlement flamand

En mars, une proposition de décret a été discutée au Parlement flamand. L'objectif est de disposer au plus vite des données existantes afin que les gestionnaires de la voirie puissent réagir de manière appropriée. Cependant, tout tourne davantage autour de l'identifica-

C. Antwoorden van de genodigde sprekers

1. Gerechtelijke gegevens

De justitie is niet zozeer terughoudend dan wel bezorgd om mogelijke interferenties met het gerechtelijk onderzoek. Daarom kan niet aan vrije informatievergaring worden gedaan op de plaats van het ongeval of door rechtstreeks contact met betrokkenen.

2. Medische gegevens

Het proefproject vereist niet dat alle problemen samen worden behandeld. In een eerste fase is de analyse van de processen-verbaal doorslaggevend dan die van de medische gegevens, die later uiteraard ook in rekening zullen worden gebracht.

3. Statistische relevantie

Er zullen genoeg ongevallen onder de loep worden om er geldige conclusies uit te kunnen trekken, maar een gedegen onderzoek gebeurt na een statische analyse. Ook komen voor een dergelijk doorgedreven onderzoek niet alle ongevallen in aanmerking. In Finland houdt de verzekeringswereld al veertig jaar bezig met ongevallenanalyses. Ook in Frankrijk en in Nederland zin dit soort analyses gemeengoed. In Nederland worden ze overigens verricht door het Toegepast natuurwetenschappelijk onderzoeksinstituut (TNO) en niet door het SWOV (de Nederlandse evenknie van het BIVV), dat wetenschappelijk onderzoek verricht ter bevordering van de verkeersveiligheid. Het gaat erom de procedure en de gegevensverwerking, ook door de politie, te verbeteren om in een later stadium aanbevelingen te kunnen doen.

4. Federaal of regionaal niveau

Om redenen van kritische massa (België is in Europees opzicht al een klein land) en van efficiëntie, gebeuren de analyses best op hetzelfde niveau als dat waarop het BIVV zich bevindt. Het wetenschappelijk en operationeel aspect worden derwijze het best gegarandeerd.

5. Voorstel decreet Vlaams Parlement

In maart is in het Vlaams Parlement een voorstel van decreet besproken. Bedoeling is zo snel mogelijk over de bestaande gegevens te beschikken zodat de wegbeheerders gepast kunnen reageren. Alles draait echter veeleer om de identificering van de zwarte punten

tion des points noirs qu'autour de l'identification des causes des accidents, établies après une analyse approfondie.

6. Fonds de la sécurité routière

L'IBSR ne souhaite pas se prononcer sur le rassemblement et la répartition des moyens du Fonds de la sécurité routière.

7. Indépendance

L'indépendance des chercheurs de l'IBSR est la même que celle dont bénéficie l'IBSR lui-même.

8. Environnement urbain

L'objectif n'est pas d'être représentatif de l'ensemble du territoire. On a délimité des zones au sein desquelles les analyses peuvent avoir lieu dans des conditions optimales, notamment de proximité.

9. Méthodologie européenne

L'Europe a lancé le projet 'Safetynet'. L'objectif est de créer un Observatoire européen de la sécurité routière. L'analyse d'accidents en est une composante. Toutefois, ce point doit être réglé de préférence au niveau des États membres. Le projet vise à appliquer une méthodologie uniforme permettant d'établir des comparaisons.

10. Hommes et moyens

Initialement, on devait prévoir trois personnes: une personne qui s'occuperait de l'aspect psychologique, une autre qui traiterait de l'aspect technique et une troisième qui aurait examiné la problématique du point de vue de l'infrastructure. Finalement, seul le psychologue sera affecté à temps plein au projet. Une collaboration avec d'autres membres du personnel de l'IBSR est indiquée. Pour le reste, on n'a encore fait aucune prévision financière. Lorsque le projet atteindra sa vitesse de croisière, il emploiera de 3 à 5 personnes, en majeure partie des contractuels. En France, les constructeurs automobiles financent des équipes sur une base privée.

dan om die van de oorzaken van ongevallen, vastgesteld na een grondig onderzoek..

6. Verkeersveiligheidsfonds

Over de vergaring en de verdeling van de middelen van het Verkeersveiligheidsfonds wenst het BIVV geen uitspraken te doen.

7. Onafhankelijkheid

De onafhankelijkheid van de onderzoekers van het BIVV is dezelfde als die welke het BIVV zelf geniet.

8. Stedelijke omgeving

Het is niet de bedoeling representatief te zijn voor heel het grondgebied. Er zijn zones afgebakend binnen welke de analyses in optimale omstandigheden, onder meer van nabijheid, kunnen plaatshebben.

9. Europese methodiek

Europa heeft het project 'Safetynet' gelanceerd. Be-doeling is de oprichting van een Europees Observatorium van de Verkeersveiligheid. Ongevallenanalyse is hier een onderdeel van. Het dient echter bij voorkeur op het niveau van de lidstaten geregeld te worden. Het project beoogt een uniforme methodiek toe te passen om vergelijkingen mogelijk te maken.

10. Mensen en middelen

Oorspronkelijk diende te worden voorzien in drie personen : één die zich met het psychologisch aspect zou bezighouden, een ander die zich over de technische kant zou buigen en een derde die de problematiek zou hebben bekeken vanuit het oogpunt van de infrastructuur. Uiteindelijk zal alleen de psycholoog voltijds in het project worden ingeschakeld. Samenwerking met andere personeelsleden van het BIVV is evenwel een must. Voor het overige is nog geen financiële prognose gemaakt. Wanneer het project op kruissnelheid komt, zal het 3 à 5 personen, waarvan het grootste deel contractuelen, tewerkstellen. In Frankrijk financieren de autoconstructeurs teams op privébasis.

III. — DISCUSSION

M. Jef Van den Bergh (CD&V) marque son accord sur la portée de la proposition, mais s'interroge sur la plus-value qu'apporterait son adoption: l'Institut belge de la Sécurité routière (IBSR) s'occupe en effet déjà de l'analyse systématique des accidents de la route.

L'intervenant n'est pas convaincu de la plus-value qu'apporterait une institution fédérale: étant donné que les régions sont compétentes pour les principales infrastructures routières, il serait préférable d'opter pour des instituts au niveau régional..

L'intervenant présente l'amendement n° 2 (DOC 51 1882/002) qui remplace l'amendement n° 1 (DOC 51 1882/002), retiré, et qui tend à ajouter un considérant et une recommandation en ce qui concerne la responsabilité des différents acteurs responsables de l'application des règles de la circulation routière. Une bonne analyse nécessite en effet la collaboration de toutes les instances concernées (les services judiciaires, la police, le monde médical et les entreprises d'assurance). Contrairement à l'amendement n° 1 initial, l'amendement suppléant ne se prononce pas sur la question de savoir au sein de quelle instance il vaudrait mieux que les analyses d'accidents soient réalisées.

S'il souscrit aux objectifs de la proposition, *M. Jan Mortelmans (Vlaams Belang)* estime cependant qu'il serait préférable de traiter la problématique à l'examen au niveau régional.

M. François Bellot (MR) fait observer que l'objectif visant à réduire sensiblement le nombre de victimes de la route a déjà été formulé au niveau européen il y a trois ans. Les États doivent prendre leurs responsabilités en la matière.

M. Dylan Casaer (sp.a-spirit) souligne que la mission future de l'Institut doit aller au-delà de l'établissement de statistiques: ses activités doivent déboucher sur des recommandations concrètes en matière de politique à suivre. Il n'est pas opposé à un développement plus poussé de l'expertise en matière d'accidents au sein de l'IBSR.

L'institut flamand de la mobilité s'occupera-t-il également d'analyse d'accidents?

M. Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) souscrit à la nécessité de créer un Institut d'analyse des accidents de la route. Les accidents de la route font l'objet d'une documentation nombreuse, en particulier auprès

III. — BESPREKING

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) gaat akkoord met de strekking van het voorstel, maar plaatst vraagtekens bij de meerwaarde van de aanneming ervan: het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) werkt immers reeds aan de systematische analyse van verkeersongevallen.

De spreker is niet overtuigd van de meerwaarde van een federale instelling: omdat de gewesten voor de belangrijkste wegeninfrastructuur bevoegd zijn, kan beter worden geopteerd voor instituten op gewestelijk niveau.

De spreker geeft toelichting bij zijn amendement nr. 2 (DOC 51 1882/002), dat het ingetrokken amendement nr. 1 (DOC 51 1882/002) vervangt: het beoogt een considerans en een aanbeveling toe te voegen met betrekking tot de verantwoordelijkheid van de verschillende actoren die voor de verkeershandhaving verantwoordelijk zijn. Een goede analyse vergt immers de medewerking van alle betrokken instanties (de gerechtelijke diensten, de politie, de medische wereld en de verzekeringsondernemingen). Anders dan in het aanvankelijk amendement nr. 1, spreekt het vervangend amendement zich niet uit over de vraag binnen welke instantie de ongevalanalyses het best gebeuren.

De heer Jan Mortelmans (Vlaams Belang) onderschrijft de doelstellingen van het voorstel, maar is van oordeel dat de voorliggende problematiek beter op gewestelijk niveau wordt behandeld.

De heer François Bellot (MR) wijst op het feit dat de doelstelling van een aanzienlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers reeds drie jaar geleden op EU-niveau werd geformuleerd. De Staten moeten ter zake dan ook hun verantwoordelijkheid opnemen.

De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit) benadrukt dat de toekomstige opdracht van het Instituut ruimer moet zijn dan de opstelling van statistieken: er moeten concrete aanbevelingen voor het beleid uit zijn activiteiten voortvloeien. Hij is niet gekant tegen de verdere uitbouw van expertise met betrekking tot ongevallen binnen het BIPT.

Zal het Vlaams Instituut voor Mobiliteit zich ook met ongevalanalyse inlaten?

De heer Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) onderschrijft de noodzaak van de oprichting van een Instituut voor Verkeersongevallenanalyse. Over verkeersongevallen is veel documentatie beschikbaar, in

des compagnies d'assurances, mais ces informations ne sont pas analysées de façon systématique et donnent lieu à des conclusions divergentes.

L'intervenant énumère quelques conclusions fréquemment formulées par des assureurs:

- Les jeunes, les seniors et les travailleurs du secteur de l'horeca occasionnent davantage d'accidents que la moyenne;
- 80% des accidents sont occasionnés par 20% des conducteurs;
- Neuf conducteurs sur 10 impliqués dans un accident mineur sans responsabilité, sont impliqués ultérieurement dans un accident plus important avec responsabilité.

La problématique est suffisamment importante pour que l'on consacre une analyse approfondie à la manière dont les assureurs gèrent leur portefeuille.

M. Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité, indique que l'IBSR a déjà accompli des pas importants dans la direction d'une analyse systématique des accidents de la route, même si la mise en œuvre de ses projets a dans un premier temps été ralentie par la demande du Parlement flamand d'une approche politique commune des autorités fédérales et régionales (de manière à éviter des initiatives concurrentes). Dès lors que l'analyse des accidents de la route se situe dans une zone frontière entre les compétences fédérales et régionales, une harmonisation entre ces autorités est en tout état de cause nécessaire.

Il est conseillé, dans ce dossier, d'attendre une décision de l'Union européenne, qui n'a pas encore pris position en la matière.

L'intervenant estime que l'indépendance de l'analyse des accidents de la route n'est pas mise en péril si cette mission est réalisée dans le cadre de l'IBSR: les experts pourront réaliser leur étude en toute indépendance, comme cela se passe dans d'autres institutions.

het bijzonder bij verzekeringsmaatschappijen, maar die informatie wordt niet systematisch geanalyseerd en geeft aanleiding tot uiteenlopende conclusies.

De spreker somt enkele vaak voorkomende conclusies van verzekeraars op:

- Jongeren, senioren en werknemers in de horecasector veroorzaken vaker dan gemiddeld ongevallen;
- 80% van de ongevallen wordt veroorzaakt door 20% van de bestuurders;
- Van de bestuurders die bij een klein ongeval zonder aansprakelijkheid betrokken zijn, raken 9 op de 10 later betrokken bij een groter ongeval met aansprakelijkheid.

De problematiek is belangrijk genoeg om een meer diepgaand onderzoek te wijden aan de manier waarop verzekeraars hun portefeuille beheren.

De minister van Mobiliteit, de heer Renaat Landuyt stelt dat het BIVV reeds belangrijke stappen heeft gezet in de richting van een systematische verkeersongevallenanalyse, al had de uitwerking van zijn plannen aanvankelijk wel vertraging opgelopen door de vraag van het Vlaams Parlement naar een gemeenschappelijke beleidsaanpak van de federale en gewestelijke overheden (opdat op die manier concurrerende initiatieven zouden kunnen worden vermeden). Aangezien de analyse van verkeersongevallen zich in een grensgebied tussen federale en gewestelijke bevoegdheden bevindt, is afstemming tussen de overheden in elk geval noodzakelijk.

Het is niet raadzaam in dit dossier te wachten op een beslissing binnen de Europese Unie, die ter zake vooralsnog geen standpunt heeft ingenomen.

De spreker is van oordeel dat de onafhankelijkheid van de verkeersongevallenanalyse niet in het gedrang wordt gebracht indien deze opdracht binnen het BIVV gebeurt: de experts zullen hun onderzoek in alle onafhankelijkheid kunnen uitvoeren, zoals ook in andere instellingen gebeurt.

IV.— VOTES

Le point 1 de l'amendement n° 2, qui tend à insérer un considérant, est adopté par 8 voix contre 4.

Le point 2 de l'amendement n° 2, qui tend à insérer une recommandation, est adopté par 7 voix contre 4.

La proposition de résolution ainsi modifiée est adoptée par 8 voix et 4 abstentions.

Le rapporteur,

Ludo
VAN CAMPENHOUT

Le président

Francis
VAN DEN EYNDE

IV.— STEMMINGEN

Punt 1 van amendement nr. 2, dat tot de toevoeging strekt van een considerans, wordt aangenomen met 8 tegen 4 stemmen.

Punt 2 van amendement nr. 2, dat tot de toevoeging van een aanbeveling strekt, wordt aangenomen met 7 tegen 4 stemmen.

Het aldus gewijzigde voorstel van resolutie wordt aangenomen met 8 stemmen en 4 onthoudingen.

De rapporteur,

Ludo
VAN CAMPENHOUT

De voorzitter,

Francis
VAN DEN EYNDE