

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

16 octobre 2006

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative au contrôle du respect
de la vitesse dans la circulation**

(déposée par MM. Jef Van den Bergh
et Roel Deseyn)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 oktober 2006

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de snelheidshandhaving
in het verkeer**

(ingediend door de heren Jef Van den Bergh
en Roel Deseyn)

<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 :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>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)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Séance plénière</i>
<i>COM :</i>	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT :</i>	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kft)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kft)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kft; COM: zalmkleurige kft)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Plenum</i>
<i>COM :</i>	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT :</i>	<i>Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Il est clair, non seulement pour les spécialistes de la circulation, mais aussi pour la population, qui a du bon sens, que le contrôle du respect de la vitesse est au cœur de la politique de sécurité routière.

Là où c'est possible sur le plan technique et/ou c'est intéressant sur le plan urbanistique, le respect de cette vitesse doit être imposé autant que possible par l'environnement même. Dans la pratique, cela n'est possible pour l'instant que pour les vitesses inférieures à 30 (à 50) kilomètres à l'heure. On peut certes fortement accroître à long terme et en principe ces possibilités limitées grâce à la version fermée du système d'adaptation intelligente de la vitesse (ISA). Il n'en demeure pas moins qu'il reste beaucoup de travail à faire en matière d'éducation et de répression et ce, au moins au cours de la prochaine décennie (et probablement encore par la suite).

Ce contrôle du respect de la vitesse doit être exercé de manière aussi efficace que possible, c'est-à-dire qu'il doit être automatisé autant que possible et doit avoir un effet réel sur le comportement dans la circulation. Il s'est écoulé beaucoup de temps avant que la loi relative à la police de la circulation routière ait permis l'utilisation de caméras automatiques. Aujourd'hui, celles-ci sont déjà largement utilisées en Flandre, et il ressort quand même des rares études relatives à leurs effets qu'elles ont une incidence favorable sur la vitesse pratiquée.

On ne saisit malgré tout toujours pas toutes les opportunités. La technologie évolue et, à l'heure actuelle, notre pays accuse à nouveau un retard par rapport aux pays voisins. En premier lieu, il y a les caméras numériques, qui évitent beaucoup de travail à la police, et qui accroissent fortement les possibilités en matière de contrôle. Depuis quelques années déjà, il est question d'une «homologation rapide» de ces appareils, mais que signifie le terme «rapide» en réalité? Les services de police sont pourtant demandeurs en ce qui concerne cet appareillage.

Les contrôles de trajet sont d'une efficacité exemplaire. Ceux-ci ne mesurent pas la vitesse à un point déterminé, mais bien la vitesse moyenne du véhicule sur un trajet déterminé. Tous les véhicules apparaissent sur l'écran d'un ordinateur, qui calcule la vitesse moyenne d'un point à l'autre. Si la vitesse moyenne enregistrée sur cette distance excède la vitesse maximale autorisée, le conducteur est flashé. Ce système

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Niet alleen voor verkeersdeskundigen, maar ook voor het gezond verstand van de bevolking is het duidelijk dat snelheidshandhaving behoort tot het hart van het verkeersveiligheidsbeleid.

Waar het technisch mogelijk en/of stedenbouwkundig interessant is, moet deze snelheid zoveel mogelijk worden afgedwongen door de omgeving zelf. In de praktijk is dat op dit ogenblik slechts mogelijk voor snelheden beneden de 30 (à 50) kilometer per uur. Weliswaar kunnen die beperkte mogelijkheden op lange termijn en in principe in sterke mate worden verruimd door de gesloten versie van de intelligente snelheidsadaptatie (ISA). Dit neemt echter niet weg dat er minstens in het eerstvolgende decennium (en vermoedelijk ook nog daarna) een zeer belangrijke taak weggelegd blijft voor de educatie en de handhaving.

Die snelheidshandhaving moet zo efficiënt mogelijk verlopen, dit wil zeggen zoveel mogelijk geautomatiseerd en met een reëel effect op het verkeersgedrag. Het heeft bijzonder lang geduurd vooraleer de verkeerswet het licht op groen zette voor de onbemande camera's. Deze zijn nu, alvast in Vlaanderen, goed geïmplementeerd en uit de schaarse onderzoeken naar de effecten blijkt toch een gunstig resultaat inzake gepraktiseerde snelheid.

Toch worden er nog steeds kansen gemist. De technologie staat niet stil, en op dit ogenblik loopt ons land weeral achter op de ons omringende landen. Op de eerste plaats zijn er de digitale camera's, die de politie een hele hoop werk besparen, en die de mogelijkheden tot controle fors uitbreiden. Reeds enkele jaren is er sprake van een «snelle homologatie» van deze apparaten, maar wat is «snel» in realiteit? Nochtans zijn de politiediensten vragende partij voor deze apparatuur.

Een schoolvoorbeeld van efficiëntie zijn de trajectcontroles. Deze meten niet de snelheid op een welbepaald punt, maar wel de gemiddelde snelheid van het voertuig op een bepaald traject. Een computer krijgt alle voertuigen in beeld en meet de gemiddelde snelheid van het ene punt tot het andere. Indien de gemiddelde snelheid binnen deze afstand boven het toegelaten maximum ligt, wordt de bestuurder geflitst. Dat systeem

met un terme à la pratique courante selon laquelle les automobilistes ralentissent quelques instants à l'approche d'une caméra ponctuelle avant de poursuivre leur route en commettant un nouvel excès de vitesse. À l'heure actuelle, ce ne sont en effet pas tant les détecteurs de radar que les systèmes GPS qui avertissent les conducteurs de la présence toute proche d'une caméra automatique, ce qui réduit également l'effet préventif des contrôles effectués à l'aide de caméras automatiques.

Le système des contrôles de trajet est actuellement mis en œuvre dans certains pays limitrophes, tels les Pays-Bas. En outre, il ressort des premiers résultats que sur les distances contrôlées, ce système a permis de ramener les excès de vitesse à un pourcentage négligeable. Le système de contrôle est également plus équitable pour les conducteurs. Il est clair en effet qu'il est impossible d'être attentif en permanence à la vitesse pratiquée. Sur une distance quelque peu plus longue, le conducteur aura bien plus de facilités à se contrôler.

Une raison pratique justifie également la mise en œuvre de ces contrôles de trajet. Au-dessus des autoroutes, les gestionnaires de la voirie installent de plus en plus de portiques affichant des vitesses maximales variables (ainsi que d'autres informations). Techniquement parlant, il est extrêmement simple d'imposer le respect de ces vitesses variables (de même que l'interdiction éventuelle d'utiliser certaines bandes de circulation) à l'aide de systèmes de contrôle de trajet. Tout ceci profitera non seulement à la sécurité, mais aussi à la fluidité du trafic aux heures de pointe et à la réduction des émissions de substances polluantes.

Les tergiversations observées dans notre pays en ce qui concerne l'homologation et le poinçonnage de ces appareils de technologie de pointe sont incompréhensibles. Les auteurs de la présente proposition de résolution insistent afin que le gouvernement change son fusil d'épaule et charge le service de métrologie du SPF Économie, en lui en donnant tous les moyens, de se tenir à jour en ce qui concerne l'homologation de l'appareillage technologique le plus avancé en matière de respect des règles de la circulation routière.

Nous tenons d'ailleurs à faire encore observer qu'en matière de contrôles ponctuels, les contrôles par radar fonctionnant en présence d'un agent qualifié ont été longtemps autorisés sans le moindre problème, alors que les contrôles par radar automatique demeuraient interdits. Aujourd'hui, nous connaissons une situation similaire pour les contrôles de trajet. En effet, si les contrôles de trajet effectués en présence d'un agent ne posent

maakt een einde aan de praktijk waarbij men in de buurt van een punctuele camera eventjes op de rem te gaat staan om daarna weer aan veel te hoge snelheid zijn weg te vervolgen. Vandaag de dag zijn het immers niet zozeer de radarverklidders, dan wel de GPS-systemen die de bestuurders verwittigen voor een onbemande camera in de buurt, waardoor het preventieve effect van de punctuele onbemande cameracontroles ook vermindert.

Ons omringende landen zoals Nederland zijn het systeem van de trajectcontroles op dit moment volop aan het implementeren. Meer nog: de eerste resultaten wijzen erop dat dit systeem de snelheidsovertredingen over de gecontroleerde afstanden herleidt tot enkele luttele procenten. Het controlesysteem is ook eerlijker voor de bestuurders. Het is immers duidelijk dat het onmogelijk is om permanent oog en aandacht te hebben voor de gepraktiseerde snelheid. De zelfcontrole bij de bestuurder is over ietwat langere afstanden een stuk eenvoudiger.

Er is ook een praktische reden om zulke trajectcontroles mogelijk te maken. De wegbeheerders installeren boven de autosnelwegen en autowegen steeds meer portieken waarmee variabele maximumsnelheden (en andere informatie) worden aangegeven. Het is, technisch gezien, een koud kunstje om deze variabele snelheden (en eventueel ook verbod om bepaalde rijvakken te gebruiken) te handhaven met systemen van trajectcontrole. Dit alles is niet alleen goed voor de veiligheid, maar ook voor de doorstroming in de spits en voor de beperking van de uitstoot van verontreinigende stoffen.

Het is onbegrijpelijk dat er in ons land zo wordt getreuzeld met de homologatie en ijkingsprocedure van deze technologisch geavanceerde apparaten. Dit voorstel van resolutie dringt erop aan dat de regering het geweer van schouder verandert en de metrologische dienst van het FOD Economie de opdracht en alle nodige middelen geeft om *up-to-date* te blijven inzake homologatie van de meest geavanceerde technologische apparatuur voor verkeershandhaving.

Overigens geven de indieners van dit voorstel van resolutie nog het volgende ter overweging: voor de punctuele cameracontroles was de toestand lange tijd zodanig dat bemande controles zonder enig probleem konden, maar onbemande niet. Thans zijn we in dezelfde situatie verzeild: bemande trajectcontroles vormen heden ten dage in de verkeershandhaving geen enkel probleem – ze worden zelfs uitvoerig getoond in televisie-

actuellement aucun problème dans le cadre de la surveillance routière (ils sont même présentés en détail dans des programmes télévisés), il en va manifestement autrement des contrôles de trajet automatiques. Il y a, il est vrai, une différence entre les deux cas: alors que dans les années 1990, lors du débat sur les radars automatiques, une modification de la loi était nécessaire, il suffirait aujourd'hui de suivre une procédure d'homologation pour mettre en place les contrôles de trajet automatiques. La question est à présent de savoir si le monde politique a l'intention de se lancer dans une discussion interminable sur l'homologation des contrôles de trajet automatiques, comme ce fut le cas dans les années 1990 pour la modification législative autorisant les contrôles (ponctuels) par radar automatique. Pour notre part, nous souhaitons éviter une longue et fastidieuse discussion et déposons dès lors la présente résolution afin de demander au gouvernement de se hâter.

Nous nous rendons bien compte que les gestionnaires de la voirie et/ou les services de police ne sont pas eux-mêmes pressés d'initier une procédure d'homologation.

La loi économique qui veut que la disponibilité d'un produit crée le besoin de ce produit vaut également dans ce domaine. C'est l'organe d'homologation qui, sur l'insistance des ministres des Affaires économiques, d'une part, et de la Mobilité et des Transports, d'autre part, doit prendre le taureau par les cornes et affecter à la surveillance routière les techniques de contrôle les plus modernes et aussi les plus efficaces, en commençant par les contrôles de trajet. Du moins si le gouvernement considère qu'un contrôle optimal de la vitesse est une composante suffisamment importante de la politique de sécurité routière.

programma's – maar onbemande trajectcontroles kunnen blijkbaar niet. Weliswaar is er één verschil: bij de vorige discussie in de jaren negentig over de onbemande camera's was een wetswijziging noodzakelijk, nu moet er voor de onbemande trajectcontroles alleen maar een homologatieprocedure worden doorlopen. Vraag is nu of de politieke wereld weer is vertrokken voor een jarenlange discussie over de homologatie van onbemande trajectcontroles, zoals er in de jaren negentig oeverloos werd gediscussieerd over de wetswijziging voor de onbemande (punctuele) controles? De indieners willen een tijdrovende en energieverspillende discussie daarover voorkomen en daarom dienen wij ook voorliggende resolutie in om de regering aan te manen tot enige spoed.

De auteurs zijn er zich van bewust dat de wegbeheerders en/of de politiediensten zelf niet de eersten zijn om een procedure van homologatie op gang te brengen.

Ook op dit vlak geldt de wet die ook geldt voor de economie: de beschikbaarheid van een product schept de behoefte aan het product. Het is de homologerende instantie, op aandringen van de ministers van Economische Zaken enerzijds en van Mobiliteit en Vervoer anderzijds, om op eigen initiatief de hand aan de ploeg te slaan en de technologisch meest geavanceerde en ook meest efficiënte controletoeestellen in te zetten voor de verkeershandhaving, beginnend met de trajectcontroles. Tenminste als de regering een optimale snelheidshandhaving belangrijk genoeg acht in het verkeersveiligheidsbeleid.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Roel DESEYN (CD&V)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

La Chambre des représentants,

A. vu l'objectif européen, belge et régional de réduire de moitié le nombre de victimes de la route d'ici 2010;

B. considérant que, pour atteindre cet objectif, il importe, parallèlement à d'autres mesures, de contrôler efficacement la vitesse;

C. vu la disponibilité d'appareils de haute technologie permettant de contrôler la vitesse, à savoir, en particulier, les dispositifs de contrôle de trajet et les caméras numériques;

D. vu l'impact positif de ces appareils sur la sécurité routière ainsi que sur la fluidité du trafic et l'environnement, et ce, essentiellement sur le réseau routier primaire;

E. vu la lenteur de la réaction des autorités fédérales en ce qui concerne la procédure d'homologation d'appareils qui ne font qu'optimiser les contrôles routiers;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT

1. de développer une politique volontariste en matière d'homologation, afin que les dispositifs de contrôle routier les plus avancés sur le plan technologique puissent toujours, à court terme, être utilisés par les gestionnaires de la voirie et les services de police;

2. d'entamer rapidement la procédure d'homologation des appareils destinés aux contrôles de trajet, et de la clôturer dans un délai raisonnable.

4 octobre 2006

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de Europese, Belgische en gewestelijke doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers te halveren tegen 2010;

B. gelet op het belang van een goede snelheidshandhaving als belangrijk instrument (naast andere maatregelen) om deze doelstelling te realiseren;

C. gelet op de technische beschikbaarheid van technologisch geavanceerde apparaten voor de controle van de gepraktiseerde snelheid, in het bijzonder van de trajectcontrole en de digitale camera's;

D. gelet op de positieve betekenis van deze apparatuur voor de verkeersveiligheid en ook voor de doorstroming van het verkeer en het leefmilieu, vooral op het primaire wegennet;

E. gelet op de trage reactie van de federale overheid inzake de homologatieprocedure van toestellen die de verkeershandhaving alleen maar optimaliseren;

VRAAGT DE REGERING

1. een voluntaristisch beleid uit te werken inzake homologatie, waardoor steeds op korte termijn de technologisch meest geavanceerde apparatuur voor de verkeerscontroles juridisch beschikbaar en inzetbaar wordt voor de wegbeheerders en de politiediensten;

2. op korte termijn te beginnen met de homologatie van apparaten voor trajectcontrole, en deze procedure te beëindigen binnen de redelijke termijn.

4 oktober 2006

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Roel DESEYN (CD&V)