

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 april 2015

HOORZITTING

**over het Belgisch Instituut voor
verkeersveiligheid na de zesde
staats hervorming**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Daphné DUMERY**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting door mevrouw Karin Genoe, afgevaardigd bestuurder van het Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid (BIVV)	3
II. Vragen en opmerkingen van de leden	7
III. Antwoorden van mevrouw Genoe	9
Bijlagen	13

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 avril 2015

AUDITION

**sur l'Institut belge de la sécurité routière
après la sixième réforme de l'État**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET
DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MME **Daphné DUMERY**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif de Mme Karin Genoe, administratrice déléguée de l'Institut belge de la sécurité routière (IBSR)	3
II. Questions et observations des membres	7
III. Réponses de Mme Genoe	9
Annexes	13

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery,
Wouter Raskin
PS Laurent Devin, Emir Kir, Karine Lalieux
MR Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret
CD&V Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a David Geerts
Ecolo-Groen Marcel Cheron
cdH Isabelle Poncetlet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp,
Bert Wollants
Julie Fernandez Fernandez, Gwenaëlle Grovonius, Eric Massin, Daniel
Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, David Clarinval, Benoît Piedboeuf, Philippe
Pivin
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Karin Temmerman, Alain Top
Benoit Hellings, Stefaan Van Hecke
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

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

VB Jan Penris

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode +
basisnummer en volgnummer
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV: Beknopt Verslag
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag
en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken
(met de bijlagen)

PLEN: Plenum
COM: Commissievergadering
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi
du n° de base et du n° consécutif
QRVA: Questions et Réponses écrites
CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV: Compte Rendu Analytique
CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le
compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu
analytique traduit des interventions (avec les an-
nexes)
PLEN: Séance plénière
COM: Réunion de commission
MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations
(papier beige)

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd 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
courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft tijdens haar vergadering van 4 maart 2015 een hoorzitting gehouden over de wijzigingen die de zesde staatshervorming heeft teweeggebracht voor het Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid (BIVV).

I. — INLEIDING DOOR MEVROUW KARIN GENOE, AFGEVAARDIGD BESTUURDER VAN HET BELGISCH INSTITUUT VOOR VERKEERSVEILIGHEID (BIVV)

Een vzw van privaatrecht

Mevrouw Genoe staat reeds 3,5 jaar aan het hoofd van het BIVV, dat de juridische vorm heeft van een vzw van privaatrecht met 125 personeelsleden onder bedienendencontract. Het BIVV verricht opdrachten zowel voor verschillende overheden als voor commerciële klanten.

Missie

Het BIVV wenst de referentie te zijn voor al wat verkeersveiligheid aangaat in de Belgische context. Als zodanig wil het een kenniscentrum zijn op het vlak van het individu (het gedrag van weggebruikers), de technologie (zowel qua vervoermiddelen als wat infrastructuur betreft) en de maatschappij (met een bijzondere focus op de handhaving door politie en justitie).

Visie

De visie van het BIVV is mee te werken aan het einddoel "Go for Zero", het tot nul herleiden van het aantal verkeersdoden (dat in 1973 nog opliep tot 2915 en in 2012 daalde tot 767 eenheden in het raam van het Europees plan om het aantal verkeersdoden geteld in 2010 op tien jaar tijd te halveren).

Vier pijlers

Het BIVV telt drie pijlers: het wil een kenniscentrum zijn. Daarnaast zit in de tweede pijler de informatieverstrekking inzake wegcode, regelgeving en het public affairs-aspect. In het derde luik – het BIVV als adviescentrum – zit ingevolge de zesde staatshervorming het luik "informatiecampagnes en sensibilisering" naar private partners vervat. In het verleden vormde dit een vierde pijler met activiteiten voor de overheden.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a organisé, au cours de sa réunion du 4 mars 2015, une audition sur les modifications qu'a entraînées la sixième réforme de l'État pour l'Institut belge de la sécurité routière (IBSR).

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE MME KARIN GENOE, ADMINISTRATRICE DÉLÉGUÉE DE L'INSTITUT BELGE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (IBSR)

Une asbl de droit privé

Depuis 3 ans et demi déjà, Mme Genoe est à la tête de l'IBSR, qui a la forme juridique d'une asbl de droit privé et compte 125 membres du personnel engagés dans les liens d'un contrat de travail. L'IBSR accomplit des missions tant pour diverses autorités que pour des clients commerciaux.

Mission

L'IBSR se veut la référence pour tout ce qui touche à la sécurité routière dans le contexte belge. À ce titre, il souhaiterait devenir un centre de connaissance en ce qui concerne l'individu (le comportement des usagers de la route), les technologies (tant en matière de moyens de transport qu'en matière d'infrastructure) et la société (avec un accent particulier sur le respect des règles imposé par la police et par la justice).

Vision

L'IBSR entend collaborer à l'objectif final "Go for zero", ramener à zéro le nombre de tués sur les routes (qui était encore de 2 915 en 1973 et a été ramené à 767 unités en 2012, dans le cadre du plan européen visant à réduire de moitié le nombre de tués sur les routes en l'espace de dix ans par rapport à 2010).

Quatre piliers

L'IBSR compte trois piliers: il entend être un centre de connaissance. Le deuxième pilier comprend la communication d'informations relatives au code de la route, à la réglementation ainsi que l'aspect affaires publiques. À la suite de la sixième réforme de l'État, le volet "campagnes d'information et sensibilisation" des partenaires privés a été intégré au troisième pilier – l'IBSR en tant que centre d'avis. Par le passé, cet aspect constituait le quatrième pilier à l'intention des autorités.

Eerste pijler – Kenniscentrum

Het kenniscentrum, dat zo'n 22 medewerkers tewerkstelt, telt twaalf onderzoekslijnen (zie schema in bijlage), met zeven types onderzoeksactiviteiten en vijf soorten outputs. De verschillende onderzoeksactiviteiten worden vastgelegd in een jaarlijks plan. Per jaar levert het BIVV zo'n veertigtal onderzoeksrapporten in beide landstalen (met een samenvatting in het Engels) af. Deze onderzoeksrapporten zijn ter beschikking van zijn partners.

Sedert de afgelopen jaren heeft het BIVV zich opgesteld als een partner in het werkveld van de verkeersveiligheid en in die periode werden talloze samenwerkingsverbanden met zowel nationale als internationale onderzoeksinstituten opgezet.

De gegevens die als basis dienen voor de statistieken zijn afkomstig van de processen-verbaal van de politie, maar niet alle ongevallen – bijvoorbeeld ongevallen met fietsers en arbeidsongevallen – zijn het voorwerp van een pv. Er zijn dan ook partnerschappen met ziekenhuizen en verzekeringsmaatschappijen (deze laatste zijn overigens via hun federatie Assuralia vertegenwoordigd in de raad van bestuur van het BIVV).

Het BIVV is lid van IGLAD, een internationaal consortium dat accidentologisch diepteonderzoek verricht naar zware ongevallen.

De onderzoekslijnen speuren naar de oorzaken van ongevallen, de zwaktepunten van het wegverkeersnet maar ook naar de maatschappelijke impact van het gedrag van weggebruikers. Het BIVV is internationaal befaamd voor zijn gedrags- en attitudemetingen, onderzoek inzake de impact van alcoholmisbruik, de gordelplicht en overdreven snelheid op de verkeersveiligheid. Samen met de ingenieurs onder meer van de autoconstructeurs onderzoekt het BIVV hoe de technologie de verkeersveiligheid kan verhogen. Ten slotte wordt samen met diverse instituten nagegaan hoe de infrastructuur verbeterd kan worden en hoe de verkeersregels door zowel de politie als de justitie dienen te worden gehandhaafd met als voornaamste doel recidive tegen te gaan. Recentelijk treedt het BIVV ook op als adviescentrum inzake de "best practices".

De onderzoekstypes behelzen literatuurstudies, veldonderzoek, statistieken, een klimaatmodel en zelfs een simulator om de impact van bijvoorbeeld afleiding te meten.

Premier pilier – centre de connaissance

Le centre de connaissance, qui occupe quelque 22 collaborateurs, compte douze lignes de recherche (voir schéma en annexe), développant sept types d'activités de recherche et cinq sortes d'*output*. Les différentes activités de recherche sont établies dans un plan annuel. L'IBSR édite chaque année une quarantaine de rapports d'étude dans les deux langues nationales (avec un résumé en anglais). Ces rapports d'étude sont à la disposition de ses partenaires.

Depuis plusieurs années, l'IBSR est devenu un partenaire sur le terrain de la sécurité routière et, dans l'intervalle, quantité d'accords de coopération ont été conclus avec des instituts de recherche tant nationaux qu'internationaux.

Les données servant de base aux statistiques proviennent des procès-verbaux de la police, mais tous les accidents – par exemple les accidents impliquant des cyclistes et les accidents du travail – ne font pas l'objet d'un procès-verbal. Des partenariats sont donc également conclus avec des hôpitaux et des compagnies d'assurance (ces dernières sont du reste représentées au conseil d'administration de l'IBSR par leur fédération Assuralia).

L'IBSR est membre d'IGLAD, un consortium international réalisant des études d'accidentologie approfondies sur les accidents graves.

Les lignes d'études recherchent les causes des accidents, les points faibles du réseau routier mais aussi l'impact social du comportement des usagers de la route. L'IBSR est réputé au niveau international pour ses mesures de comportements et d'attitudes, ses études sur l'impact de l'abus d'alcool, de l'obligation du port de la ceinture et des excès de vitesse sur la sécurité routière. En collaboration avec les ingénieurs des constructeurs automobiles, notamment, l'IBSR étudie comment la technologie peut accroître la sécurité routière. Enfin, en collaboration avec divers instituts, il étudie comment améliorer l'infrastructure et comment les règles de circulation doivent être garanties par tant la police que la justice, principalement en vue de lutter contre la récidive. Récemment, l'IBSR s'est également vu confier la tâche d'être un centre d'avis sur les "*best practices*".

Les types d'études comportent des études de la littérature, des enquêtes de terrain, des statistiques, un modèle climatique et même un simulateur afin de mesurer l'impact de la distraction, par exemple.

De stakeholders van het kenniscentrum, dat een federale dotatie ontvangt, zijn beleidsmakers, media, politiediensten, gerechtelijke instanties, privébedrijven, doelgroepen, buitenlandse experts en partners.

Tweede pijler – Innovatie/“Public affairs”/Regelgeving

Inzake innovatie wordt onderzoek verricht naar ISA (“intelligente snelheidsassistentie”), de autonome wagen, enzovoort. Het BIVV antwoordt op vragen van zowel autoriteiten als burgers; zijn website “wegcode.be” communiceert alle wijzigingen en wordt ook druk gebruikt voor de berekening van de verkeersboetes.

Derde pijler – Adviesbureau

Het merendeel van het personeel is tewerkgesteld in de derde pijler.

a. Rijgeschiktheid en -vaardigheid

CARA heeft 15 medewerkers ter beschikking voor psychologische en medische onderzoeken voor medici en verzekeringen. Er is geen link met de databank voor het rijbewijs. In het project Driver Improvement houden 20 medewerkers, gefinancierd door de FOD Justitie, zich bezig met een twintig uur durende opleiding gefocust op de invloed van snelheid, agressief gedrag en rijden onder invloed. Inzake alcoholsloten – sedert 2011 een 20-tal uitspraken – zijn er omkaderingsprogramma’s; het installeren zelf van de alcoholsloten gebeurt door een privébedrijf. De vraag van bedrijven om alcoholsloten te installeren op hun bedrijfsvoertuigen neemt toe. Er worden ook jaarlijks zo’n 5500 psychomedische herstelonderzoeken verricht in heel het land voor bestuurders waarvan het rijbewijs in beslag werd genomen; ofwel wordt men geschikt bevonden, ofwel niet geschikt ofwel geschikt onder voorwaarden.

b. Technische labo’s

Het BIVV staat in voor de homologatie van motorhelmen en binnenkort ook van fietshelmen. De alcotest van de politie wordt in de labo’s van het BIVV geijkt. Het BIVV staat ook in voor de ATP-keuring van zo’n 200 vrachtwagens per jaar, die zich bezighouden met het internationaal koeltransport. Het BIVV homologeert ook de autokeuringssystemen en de tachografen.

Les acteurs du centre d’expertise, qui reçoit une dotation fédérale, sont des décideurs politiques, médias, services de police, instances judiciaires, entreprises privées, groupes-cibles, experts et partenaires étrangers.

Deuxième pilier – Innovation/ “Public Affairs”/Réglementation

En matière d’innovation, des recherches sont effectuées sur l’adaptateur de vitesse intelligent, le véhicule autonome, etc. L’IBSR répond à des questions tant des autorités que des citoyens; son site internet <http://www.code-de-la-route.be/> communique toutes les modifications et est également très consulté pour le calcul des amendes routières.

Troisième pilier – Bureau consultatif

La majorité du personnel est occupée dans le troisième pilier.

a. Aptitude à la conduite et capacités de conduite

Le CARA dispose de 15 collaborateurs pour réaliser des examens psychologiques et médicaux pour les médecins et les assurances. Il n’y a pas de lien avec la banque de données pour le permis de conduire. Dans le cadre du projet *Driver Improvement*, 20 collaborateurs, financés par le SPF Justice, s’occupent d’une formation de 20 heures axée sur l’influence de la vitesse, des comportements agressifs et de la conduite sous influence. Il y a des programmes d’encadrement en ce qui concerne les alcolocks – une vingtaine de jugements depuis 2011. L’installation proprement dite des alcolocks est confiée à une société privée. Il y a de plus en plus d’entreprises privées qui demandent que l’on installe des alcolocks sur leurs voitures de société. Chaque année, on réalise quelque 5 500 examens médicaux et psychologiques de réintégration dans l’ensemble du pays pour des conducteurs ayant subi un retrait du permis de conduire; on est jugé apte, inapte ou encore apte sous conditions.

b. Laboratoires techniques

L’IBSR est chargé de l’homologation des casques de motocycliste et prochainement aussi des casques de cycliste. L’alcotest de la police est également étalonné dans les laboratoires de l’IBSR. L’IBSR est également chargé du contrôle ATP de quelque 200 camions par an, spécialisés dans le transport réfrigéré international. L’IBSR homologue également les systèmes de contrôle technique et les tachygraphes.

c. Advies aan derden

De informatie- en sensibiliseringscampagnes werden geregionaliseerd maar het BIVV verstrekt zijn expertise ook aan privébedrijven. In het raam van “roadsafetynetwork” verricht het BIVV ofwel op de site van bedrijven zelf of naar aanleiding van ongevallen met werknemers audits die oplossingen aanreiken onder de vorm van cursussen en de opvolging van bestuurders. In deze context verzoeken steeds meer bedrijven alcoholsloten te installeren op hun bedrijfsvoertuigen.

ISO 39001

Het BIVV is de eerste Belgische organisatie die de ISO-norm heeft gehaald en andere bedrijven kan bijstaan om deze eveneens te behalen.

Status na de 6^e staatshervorming

Van de activiteiten van het BIVV zijn CARA, CAV en de informatiecampagnes geregionaliseerd. Het betreft 35 personeelsleden. Personeelsleden zijn niet overgedragen. Voor de activiteiten van CARA en CAV werden sedert juli 2014 beheerscontracten opgesteld die momenteel worden onderhandeld met de gewesten en waarbij het BIVV dus deze activiteiten. Wat het luik “communicatie” betreft, werden 5 personeelsleden aangeworven door het Waals Gewest. De BOB-campagne blijft eigendom van het BIVV, en de Belgische Bierbrouwers met Assuralia als hoofdsponsor. Vanuit deze partijen werd een interessant samenwerkingsvoorstel aan de Gewesten geformuleerd (zie bijlage). Het materiaal voor de programma’s “Contacts” (Franstalig) en “Kijk uit” (Nederlandstalig), uitzendingen die worden verzorgd door de federale politie, wordt momenteel overgedragen.

Financiële situatie

Het budget van 18 miljoen euro (12 miljoen euro is afkomstig van 6 % van de ontvangsten van de autokeuringscentra – GOCA, 6 miljoen euro uit commerciële activiteiten) wordt gereduceerd tot 13 miljoen euro doordat voornoemde 6 % naar de Gewesten vloeien en de federale dotatie slechts 7 miljoen euro meer zou bedragen. Het BIVV moet dus op zoek naar andere bronnen van inkomsten. Vanaf 1 januari 2015 moet 20 % op de federale dotatie worden bespaard. Dit betekent personeelsreductie, ondermeer door brugpensionering..

Uitdagingen

Benevens zelfbedruipend worden en financieel in evenwicht zijn, wil het BIVV de referentie blijven

c. Avis à des tiers

Les campagnes d’information et de sensibilisation ont été régionalisées mais l’IBSR fournit son expertise également à des entreprises privées. Dans le cadre du *roadsafetynetwork*, l’IBSR effectue, soit sur le site d’entreprises mêmes ou à la suite d’accidents impliquant des travailleurs, des audits qui proposent des solutions sous la forme de cours et d’un suivi de conducteurs. Dans ce contexte, de plus en plus d’entreprises demandent l’installation d’alcolocks sur leurs voitures de société.

ISO 39001

L’IBSR est la première organisation belge à obtenir la norme ISO et à pouvoir aider d’autres entreprises à également obtenir celle-ci.

Statut après la sixième réforme de l’État

Parmi les activités de l’IBSR, CARA, CAV et les campagnes d’information ont été régionalisées. Cela concerne 35 personnes. Ces membres du personnel n’ont pas été transférés. Pour les activités de CARA et CAV, des contrats de gestion ont été établis depuis juillet 2014; ils font actuellement l’objet de négociations avec les Régions, l’IBSR poursuivant donc ces activités. En ce qui concerne le volet “communication”, cinq membres du personnel ont été engagés par la Région wallonne. La campagne BOB reste l’apanage de l’IBSR, avec les Brasseurs belges et Assuralia comme sponsors principaux. Ces parties ont soumis une proposition de collaboration intéressante aux Régions (*cf.* annexe). Le matériel destiné aux programmes “Contact” (francophone) et “*Kijk uit*” (néerlandophone), les émissions assurées par la police fédérale, est en cours de transfert.

Situation financière

Le budget de 18 millions d’euros (12 millions d’euros proviennent des recettes des centres de contrôle technique automobile – GOCA, à hauteur de 6 %, et 6 millions d’euros d’activités commerciales) est réduit à 13 millions d’euros, car les 6 % précités vont aux Régions et la dotation fédérale ne s’élèverait plus qu’à 7 millions d’euros. L’IBSR donc doit partir à la recherche de nouvelles sources de revenus. À partir de janvier 2015, il doit réaliser une économie de 20 % sur la dotation fédérale. Cela implique une réduction de personnel, notamment par le biais de prépensions.

Défis

En plus de devenir autosuffisant et de rester en équilibre financier, l’IBSR souhaite demeurer la référence

inzake de verkeersveiligheid. Juridisch zal de vzw zich bezighouden met de kernactiviteiten voor de verschillende overheden. Het BIVV wil voorts een belangrijke advies- en dienstenverstrekker blijven aan het publiek in de brede zin.

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

Mevrouw Karin Temmerman (sp.a) vraagt naar de toekomst van de BOB-campagnes. Blijven deze bestaan of zal dit overleg met de verschillende Gewesten vergen? Kan een BOB-campagne voortaan beperkt blijven tot één Gewest? Het BIVV verzamelt veel expertise als kenniscentrum. Hopelijk leidt de zesde staatshervorming niet tot een versnippering en verlies van expertise. *Mevrouw Temmerman* vraagt naar een stand van zaken het *Belgian Accident Research Team* (BART-)project. Zal het BIVV dergelijke projecten kunnen blijven ontwikkelen na de zesde staatshervorming? Spreker is tevreden dat de huidige regering verdere stappen onderneemt inzake intelligente snelheidsassistentie (ISA). Blijft het BIVV hierin een rol spelen, met name bij de coördinatie van de diverse databanken? Blijft de Federale Commissie Verkeersveiligheid in de toekomst bestaan, en met welke bevoegdheden? Wat is het effect van de staatshervorming op de doelstellingen van de staten-generaal van de verkeersveiligheid? Is opleggen van het alcoholslot door rechtbanken een goede maatregel tegen recidive? Kan de procedure veranderd worden teneinde het aantal veroordelingen tot een alcoholslot te verhogen? Rechtbanken passen deze maatregel immers tot dusver erg weinig toe.

Mevrouw Daphné Dumery (N-VA) benadrukt dat alle bestuursniveaus – federaal en gewestelijk – streven naar een gezamenlijk doel, namelijk een daling van het aantal verkeersslachtoffers. Na de zesde staatshervorming is het wel belangrijk duidelijk te stellen wie waarvoor bevoegd is. Uit de resultaten van de verkeersonveiligheidsenquête 2014 is gebleken dat kwetsbare weggebruikers zich nog steeds onveilig voelen in het verkeer. Wat is de positie van het BIVV van de plannen uit het federale regeerakkoord om motorrijders en bromfietzers als zwakke weggebruikers te beschouwen. Er is daarnaast het voorstel om motorrijders toe te laten op de aparte busstroken. Er zijn ook de vastgestelde regionale inzake fietsgebruik, dat veel lager ligt in Wallonië. Een aparte gewestelijke aanpak heeft dan ook zin. Het BIVV voert momenteel onderzoek naar het fietsgebruik. Gebeurt dit in opdracht van of samenwerking met de Gewesten? De verspreiding van het alcoholslot verloopt

en matière de sécurité routière. Sur le plan juridique, l'asbl se chargera des tâches principales pour les différentes autorités. L'IBSR souhaite également rester un conseiller et un fournisseur de services important pour le public au sens large du terme.

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

Mme Karin Temmerman (sp.a) demande quel sera l'avenir des campagnes BOB. Continueront-elles à exister ou bien une concertation avec les différentes Régions sera-t-elle nécessaire? Une campagne BOB pourra-t-elle dorénavant se limiter à une seule Région? En tant que centre de connaissances, l'IBSR rassemble beaucoup d'expertise. Il est à espérer que la sixième réforme de l'État n'entraînera pas un morcellement et une perte en la matière. *Mme Temmerman* demande où en est le projet BART (*Belgian Accident Research Team*). L'IBSR pourra-t-il continuer à développer ce type de projets après la sixième réforme de l'État? L'intervenante est satisfaite que le gouvernement actuel entreprenne de nouvelles démarches concernant l'adaptateur de vitesse intelligent (ISA). L'IBSR continuera-t-il à jouer un rôle en la matière, à savoir en ce qui concerne la coordination des diverses banques de données? La Commission fédérale pour la Sécurité routière continuera-t-elle à exister, et avec quelles compétences? Quel est l'effet de la réforme de l'État sur les objectifs des États généraux de la sécurité routière? L'imposition de l'éthylotest antidémarrage par les tribunaux est-elle une bonne mesure pour lutter contre la récidive? La procédure peut-elle être modifiée en vue d'augmenter le nombre de condamnations à un éthylotest antidémarrage? En effet, jusqu'à présent, les tribunaux n'appliquent que très peu cette mesure.

Mme Daphné Dumery (N-VA) insiste sur le fait que tous les niveaux de pouvoir – fédéral et régional – tendent vers un but commun, à savoir une réduction du nombre de victimes d'accidents de la route. Après la Sixième Réforme de l'État, il importe en effet de définir clairement qui est compétent dans quelle matière. Il ressort des résultats de l'enquête d'insécurité routière 2014 que les usagers vulnérables de la route ne se sentent toujours pas en sécurité dans la circulation. Quelle est la position de l'IBSR à l'égard des projets de l'accord de gouvernement fédéral visant à considérer les conducteurs de cyclomoteurs et de motocyclettes comme des usagers faibles de la route. Il y a en outre la proposition visant à autoriser les conducteurs de motocyclettes à emprunter la bande réservée au bus. Il y a également les différences régionales en termes d'usage du vélo, qui est beaucoup plus faible en Wallonie. Une approche régionale distincte a dès lors un sens. L'IBSR

moeizaam. Licht dit aan de kostprijs? Zou deze kostprijs voor iemand die het alcoholslot opgelegd krijgt als een bijkomende boete kunnen worden beschouwd? Vaak zijn er ongevallen met buitenlandse vrachtwagens, vaak te wijten aan de werkomstandigheden van deze chauffeurs. In dit laatste geval is het opleggen van een alcoholslot een dossier dat de landsgrenzen overstijgt. De zesde staatshervorming mag volgens de spreker ten slotte niet leiden tot het verdwijnen van het herkenbare merk "BOB". Zijn er al overeenkomsten hierover met de Gewesten?

De heer Laurent Devin (PS) stelt vast dat het BIVV zich in een moeilijke overgangsfase bevindt ten gevolge van de zesde staatshervorming. Hoe stelt men zich de werking van het BIVV voor eens de overgangperiode voorbij is? Wat zijn de ambities en de doelstellingen voor het Instituut na de afhandeling van de bevoegdheidsoverdrachten aan de Gewesten? De heer Devin benadrukt dat verkeersveiligheid een van de steeds terugkerende prioriteiten van de bevolking is. Het gezond verstand pleit daarom voor een behoud van de BOB-campagnes, het meest herkenbare product van de campagnes van het BIVV.

De heer Gilles Foret (MR) pleit voor een goede en blijvende samenwerking tussen het BIVV en de nu bevoegd geworden gewestelijke diensten voor de verkeersveiligheid. Spreker sluit zich aan de vorige sprekers met betrekking tot de toekomst van de BOB-campagnes. De begroting van het BIVV is in volle evolutie ten gevolge van de zesde staatshervorming. Hoe zal het BIVV in de toekomst nieuwe inkomstenbronnen kunnen aanboren? De Gewesten worden bevoegd voor de informatieborden langs de snelwegen. Spreker dringt evenwel aan op een geharmoniseerd gebruik van deze borden.

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) sluit zich aan bij de opmerking van de vorige spreker aangaande de informatieborden en de sensibilisatiecampagnes langs de snelwegen. Er zou in dat verband een samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten moeten worden afgesloten. Is het BIVV daarover al geraadpleegd? De regering heeft de federale dotatie eenmalig met 20 % verminderd. Heeft het BIVV in zijn presentatie ook rekening gehouden met de reeds eerder besliste terugkerende vermindering van 2 % op de dotatie?

Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) vraagt of het omkaderingsprogramma met betrekking tot het

effectue actuellement une enquête sur l'usage du vélo. Cette enquête est-elle réalisée à la demande des Régions ou en collaboration avec celles-ci? La diffusion de l'alcolock est laborieuse. Est-ce dû à son coût? Ce coût pourrait-il être perçu comme une amende supplémentaire par la personne qui se voit imposer l'alcolock? Les accidents impliquant des camions étrangers sont fréquents. Ils sont souvent imputables aux conditions de travail de leurs chauffeurs. Dans ce dernier cas, l'obligation de disposer d'un alcolock est un dossier qui dépasse les frontières nationales. L'intervenante estime enfin que la Sixième Réforme de l'État ne peut pas entraîner la disparition de la marque reconnaissable "BOB". Des conventions en la matière ont-elles déjà été conclues avec les Régions?

M. Laurent Devin (PS) constate que l'IBSR se trouve dans une phase de transition difficile à la suite de la Sixième Réforme de l'État. Comment se représente-t-on le fonctionnement de l'IBSR une fois que la période de transition sera passée? Quels sont les ambitions et les objectifs pour l'Institut lorsque les transferts de compétences aux Régions auront été réglés? M. Devin souligne que la sécurité routière est une des priorités récurrentes de la population. Le bon sens plaide dès lors en faveur du maintien des campagnes BOB, le produit le plus reconnaissable des campagnes de l'IBSR.

M. Gilles Foret (MR) plaide en faveur d'une collaboration durable et efficace entre l'IBSR et les services régionaux devenus compétents pour la sécurité routière. Il se rallie aux intervenants précédents en ce qui concerne l'avenir des campagnes BOB. Le budget de l'IBSR est en pleine évolution à la suite de la sixième réforme de l'État. Comment l'IBSR pourra-t-il trouver à l'avenir de nouvelles sources de revenus? La compétence relative aux panneaux d'information placés le long des autoroutes est confiée aux Régions. L'intervenant insiste à cet égard sur l'importance d'une utilisation harmonisée de ces panneaux.

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) souscrit à la remarque de l'intervenant précédent relative aux panneaux d'information et aux campagnes de sensibilisation menées le long des autoroutes. Les Régions devraient conclure un accord de coopération à cet égard. L'IBSR a-t-il déjà été consulté en la matière? Le gouvernement a procédé à une réduction unique de la dotation fédérale à concurrence de 20 %. L'IBSR a-t-il également tenu compte dans sa présentation de la réduction récurrente de 2 % de la dotation déjà décidée précédemment?

Mme Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld) demande si à l'avenir, le programme d'encadrement de l'éthylomètre

alcoholslot in de toekomst ook op andere plaatsen dan in Brussel zou worden aangeboden.

III. — ANTWOORDEN VAN MEVROUW GENOE

Zesde staatshervorming

Drieëneenhalf jaar geleden heerste onzekerheid over het voortbestaan van het BIVV. Er was zelfs sprake van splitsing. Vanuit beheersstandpunt is het belangrijk over een enkel kenniscentrum voor de drie Gewesten, met aandacht voor de eigenheid van eenieder, te beschikken. Er is geen overdracht van personeelsleden gebeurd, omdat deze onder bediendencontract werken en door de gewesten niet kunnen aangeworven worden (met uitzondering van 5 personeelsleden die door de vzw AWSR in Wallonië werden aangeworven). De activiteiten, zowel de publieke als de commerciële, worden voortgezet. Het BIVV blijft eigenaar van de BOB-campagne.

BOB-campagnes

Het BIVV, de Belgische Bierbrouwers en Assuralia zijn in deze partners. Het budget van de BOB-campagne, dat een uniform concept biedt voor het hele Belgische grondgebied, bedraagt 500 000 euro. Het BIVV wil verder bouwen op zijn kennis en expertise. Het wil een kenniscentrum en dienstenleverancier zijn. Zo ook wat betreft de BOB-campagnes. Het BIVV wil niet in concurrentie gaan met die instanties die voortaan bevoegd zijn voor sensibilisering. Daarnaast is het van belang dat BOB eigendom blijft van het BIVV. De campagne, uitgewerkt door de eigenaars, kan gebruikt worden door alle geïnteresseerde partners, zij het binnen een welbepaald kader. Zo kunnen lokale acties aangepast worden aan de specifieke noden maar blijft de nodige coherentie behouden. Ook zal voor andere instanties zoals gemeentes, provincies, ... een BOB-pakket door de eigenaars uitgewerkt worden.

BART ("Belgian Accident Research Team")

Het wordt steeds stiller rond het onderzoeksproject BART. Nochtans is diepteonderzoek naar ongevallen zeer belangrijk, zoals ook blijkt uit de twintigste aanbeveling geformuleerd tijdens de vorige Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid. Als kenniscentrum heeft het BIVV de afgelopen jaren verdere voorbereidingen getroffen voor het uitvoeren van diepteonderzoek. De afgelopen jaren is het moeilijk gebleken om vooruitgang te boeken inzake het wetgevend kader in België om aan diepteonderzoek te doen. In samenwerking met

antidémarrage sera également proposé ailleurs qu'à Bruxelles.

III. — RÉPONSES DE MME GENOE

Sixième réforme de l'État

Il y a trois ans et demi, la survie de l'IBSR était encore incertaine. On parlait même de scission. Pour pouvoir assurer une bonne gestion, il est important de disposer d'un seul centre d'expertise pour les trois Régions, tout en respectant les particularités de chacune d'elles. Il n'y a pas eu de transfert de membres du personnel, étant donné que ceux-ci ont la qualité d'employés et ne peuvent donc pas être engagés par les Régions (à l'exception de cinq membres du personnel qui ont été engagés par l'asbl AWSR en Wallonie). Les activités publiques et commerciales sont poursuivies. L'IBSR reste propriétaire de la campagne BOB.

Campagnes BOB

L'IBSR, les Brasseurs belges et Assuralia sont partenaires de cette action. Le budget de la campagne BOB, qui propose un concept uniforme sur l'ensemble du territoire belge, est de 500 000 euros. L'IBSR entend poursuivre sur la base de ses connaissances et de son expertise et souhaite devenir un centre de connaissance et un fournisseur de services, notamment en ce qui concerne les campagnes BOB. L'IBSR ne souhaite pas se mettre en concurrence avec les instances qui sont désormais compétentes en matière de sensibilisation. Il importe par ailleurs que BOB reste la propriété de l'IBSR. La campagne, développée par les propriétaires, peut être utilisée par tous les partenaires intéressés, pourvu qu'elle s'inscrive dans un cadre bien défini. Des actions locales peuvent ainsi être adaptées aux besoins spécifiques, tout en maintenant la cohérence requise. Pour d'autres instances telles que les communes, les provinces, etc., un "paquet BOB" sera développé par les propriétaires.

BART ("Belgian Accident Research Team")

On entend de moins en moins parler du projet de recherche BART. Pourtant, une analyse approfondie des accidents reste essentielle, comme le confirme la vingtième recommandation formulée lors des derniers états généraux de la sécurité routière. Au cours des dernières années, l'IBSR a poursuivi, en tant que centre de connaissance, ses travaux préparatoires en vue de réaliser une analyse approfondie. Durant cette période, il a été difficile de progresser en ce qui concerne le cadre législatif en Belgique, pour permettre l'analyse

de beleidscel van de minister van Mobiliteit en de FOD Mobiliteit is er de afgelopen weken zowel werk gemaakt van de pragmatische aanpak van diepteonderzoek als ook van het wetgevend kader hiervoor, op punt gesteld door de FOD Mobiliteit en Vervoer met input van het BIVV. Binnen het BIVV werden medewerkers opgeleid voor het uitvoeren van diepteonderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen. Men kan dan ook spreken van een stroomversnelling. Bij de in de eerste periode geplande proefprojecten zal een begeleidingscommissie worden georganiseerd waarvan de verschillende stakeholders, waaronder ook de politie, de justitie en de gewesten, deel zullen uitmaken.

ISA (intelligente snelheidsassistentie)

Ook op het vlak van de technologie wil het BIVV zijn kennis en expertise blijven aanwenden. Het ISA-gebeuren wordt binnen het BIVV op de voet gevolgd. Het BIVV wil ook de nodige inspanningen leveren om de invoering van dergelijk systeem te faciliteren als ook de impact op de verkeersveiligheid ervan in kaart te brengen.

FCVV (“Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid”)

Het BIVV neemt het voorzitterschap van de FCVV waar. De doelstellingen zijn vervat in een koninklijk besluit. In de loop van de komende weken zal nagedacht worden over de rol van de federale commissie. Het BIVV neemt hierin het initiatief.

Staten-generaal van de verkeersveiligheid

De volgende Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid zal plaatsvinden in het najaar van 2015. De bedoeling is om tijdens deze Staten-Generaal alvast een balans op te maken wat betreft de twintig aanbevelingen – opgesteld naar aanleiding van de Staten-Generaal van 2011 – om het aantal verkeersdoden – toestand van 2010 – te halveren voor 2020. Een stand van zaken zal dan ook uitvoerig worden toegelicht tijdens de Staten-Generaal van 2015. Om deze voor te bereiden zal het BIVV met alle stakeholders rond de tafel gaan zitten.

Alcoholslot

Het BIVV is van oordeel dat het alcoholslot een nuttig instrument kan zijn ingeval van recidive. Nog te vaak ligt het rijden onder invloed aan de basis van een verkeersongeval. Net daarom is het plaatsen van een alcoholslot niet alleen een belangrijke repressieve maatregel voor het betrokken individu maar ook een

aprofondie. Ces dernières semaines, l'IBSR s'est employé, en collaboration avec la cellule stratégique du ministre de la Mobilité et du SPF Mobilité, à préparer tant l'approche pragmatique de l'analyse approfondie que le cadre législatif nécessaire, élaboré par le SPF Mobilité et Transports sur la base de l'apport de l'IBSR. Au sein de l'Institut, des collaborateurs ont été formés pour analyser en profondeur les causes des accidents de la route. La vitesse supérieure a donc été enclenchée. Dans le cadre des projets pilotes prévus durant la première période, une commission d'accompagnement sera organisée, et elle inclura des représentants des différentes parties prenantes, parmi lesquelles la police, la justice et les Régions.

Adaptateur de vitesse intelligent (ISA)

Dans le domaine technologique également, l'IBSR souhaite continuer à valoriser ses connaissances et son expérience. Tout ce qui concerne l'ISA est suivi de près au sein de l'IBSR. L'institut entend également fournir les efforts qui s'imposent pour faciliter l'instauration de ce système, et en mesurer les effets sur la sécurité routière.

“Commission fédérale sécurité routière” (CFSR)

L'IBSR assure la présidence de la CFSR. Ses objectifs sont inscrits dans un arrêté royal. Dans les semaines à venir, une réflexion sera menée sur le rôle de la commission fédérale. L'IBSR prend l'initiative à cet égard.

États Généraux de la Sécurité Routière

Les prochains États Généraux de la Sécurité Routière auront lieu à l'automne 2015. Leur objectif est de dresser d'ores et déjà un bilan des vingt recommandations – rédigées à la suite des États Généraux de 2011, afin de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes d'ici à 2020, par rapport à 2010. Les États Généraux de 2015 feront le point et commenteront largement la situation. En vue de préparer ces États Généraux, l'IBSR participera à des réunions avec toutes les parties prenantes.

Éthylotest anti-démarrage

L'IBSR estime que l'éthylotest anti-démarrage peut être un instrument utile en cas de récidive. La conduite sous influence est encore trop souvent à l'origine d'un accident de la route. C'est précisément pour cette raison que le placement d'un éthylotest constitue une mesure importante pour l'intéressé, sur le plan répressif,

belangrijke preventieve maatregel. De complexe procedure, alsook de moeizame gegevensuitwisseling met de FOD Justitie en de hoge kostprijs van de installatie, vormt een belangrijk obstakel. In Nederland is het alcoholslot beter ingeburgerd. De procedure is er ook eenvoudiger, maar wordt niettemin eerlang herbekeken. De decentralisatie van de activiteiten met betrekking tot het omkaderingsprogramma zou mogelijk moeten zijn. Deze mogelijkheid zal intern worden bestudeerd. Ook voor vrachtwagenbestuurders moet een alcoholslot mogelijk zijn als aanvullende maatregel op de verlaagde alcohollimiet – van 0,5 promille naar 0,2 promille – voor professionele bestuurders. Op dit vlak zijn er reeds contacten met de betreffende sector. Een aantal bedrijven denkt erover voor al hun chauffeurs een alcoholslot te installeren.

Ontwerp-beheerscontracten

Wat betreft de twee beheerscontracten inzake CARA en het homologatielabo voor de autoinspectiecentra, is nog geen zicht op de duurtijd van deze contracten. Het BIVV is voorstander van een periode die lang genoeg is om haar eigen activiteiten te kunnen diversifiëren en op termijn niet afhankelijk te zijn of blijven van één enkele klant.

Verkeersborden autosnelweg

Met betrekking tot sensibiliseringsacties langs de autosnelwegen door de verschillende Gewesten werd het BIVV tot op heden niet geraadpleegd. Deze campagnes worden dan ook georganiseerd door de Gewesten, waarvoor zij zich baseren op de agenda zoals opgesteld door TISPOL. Het BIVV is zeker bereid tot samenwerking op dit vlak en heeft met BOB een gebruiksklaar concept voor sensibiliseringscampagnes rond het rijden onder invloed van alcohol.

Fietsgebruik

Het fietsgebruik verschilt inderdaad naargelang van de regio. Eveneens zijn er ongetwijfeld regionale verschillen wat betreft het succes van de elektrische fiets. Middelen van de federale dotatie werden gebruikt voor het uitvoeren van het onderzoek naar het gebruik van de elektrische fiets. Deze studie werd uitgevoerd in samenwerking met het SWOV en betreft dan ook een vertaling van het Nederlandse onderzoek naar de Belgische situatie.

mais aussi sur le plan préventif. La complexité de la procédure, ainsi que les difficultés rencontrées lors de l'échange des données avec le SPF Justice et le coût élevé de l'installation constituent des obstacles de taille. Aux Pays-Bas, ce dispositif est davantage entré dans les mœurs. La procédure y est également plus simple, mais sera néanmoins réexaminée sous peu. La décentralisation des activités relatives au programme d'encadrement devrait être possible. Cette possibilité sera examinée en interne. L'éthylotest doit également être possible pour les chauffeurs de poids lourds, comme mesure complémentaire à l'abaissement du taux d'alcoolémie – de 0,5 à 0,2 pour mille – pour les conducteurs professionnels. Des contacts ont déjà été pris en la matière avec le secteur concerné. Un certain nombre d'entreprises envisagent d'installer un éthylotest pour tous leurs chauffeurs.

Projets de contrats de gestion

La durée des deux contrats de gestion concernant, d'une part, le département CARA et, d'autre part, le laboratoire d'homologation des stations d'inspection automobile n'est pas encore connue. L'IBSR est en faveur d'une période suffisamment longue pour pouvoir diversifier ses propres activités et ne pas être ou rester dépendant, à terme, d'un seul client.

Panneaux d'affichage le long des autoroutes

En ce qui concerne les actions de sensibilisation régionales menées le long des autoroutes, l'IBSR n'a pas encore été consulté à ce jour. Quoi qu'il en soit, ces campagnes sont organisées par les Régions, lesquelles se basent, pour ce faire, sur le calendrier établi par le TISPOL. L'IBSR est tout à fait disposé à collaborer dans ce domaine et dispose, avec BOB, d'un concept prêt à l'emploi pour les campagnes de sensibilisation sur le thème de la conduite sous l'influence de l'alcool.

Utilisation du vélo

L'utilisation du vélo diffère effectivement d'une région à l'autre. De même, il ne fait aucun doute que le vélo électrique rencontre un succès différent selon les régions. Des moyens issus de la dotation fédérale ont été utilisés pour réaliser une enquête sur l'utilisation du vélo électrique. Cette étude a été réalisée en collaboration avec la SWOV et a donc consisté à adapter l'étude néerlandaise au contexte belge.

Dotatie

Een vermindering van 20 % is moeilijk verteerbaar. Het budget zal verder worden geoptimaliseerd door de uitbouw van de commerciële activiteiten van het BIVV. Op die manier zal getracht worden eveneens het hoofd te kunnen bieden aan de toekomstige jaarlijkse vermindering met 2 % van de federale dotatie.

De rapporteur,

De voorzitter,

Daphné DUMERY

Karine LALIEUX

Dotation

Une réduction de 20 % est difficilement acceptable. L'IBSR s'emploiera à optimiser son budget en développant ses activités commerciales. Il tentera, de la même manière, de faire face à la future réduction annuelle de 2 % de la dotation fédérale.

La rapporteuse,

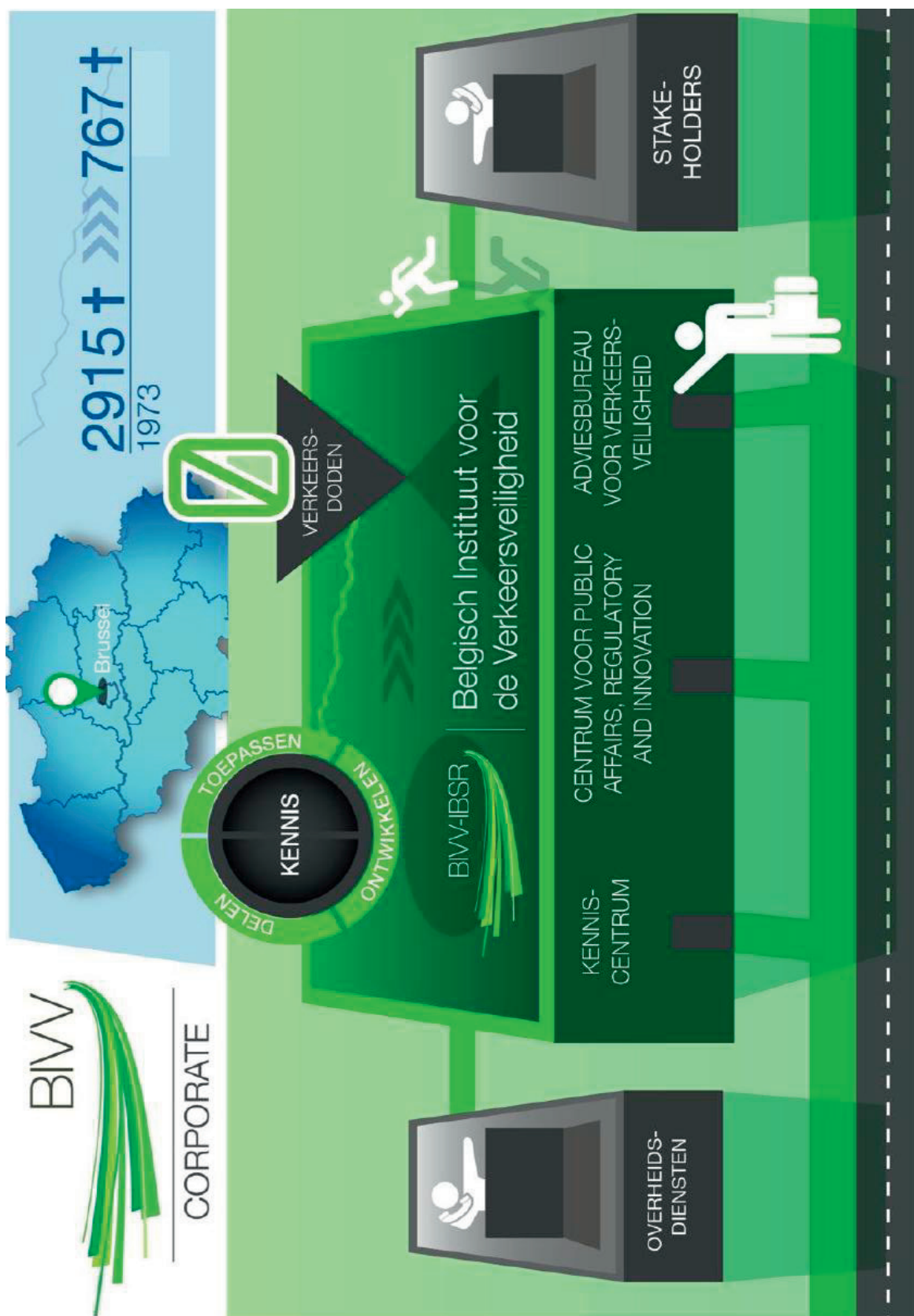
La présidente,

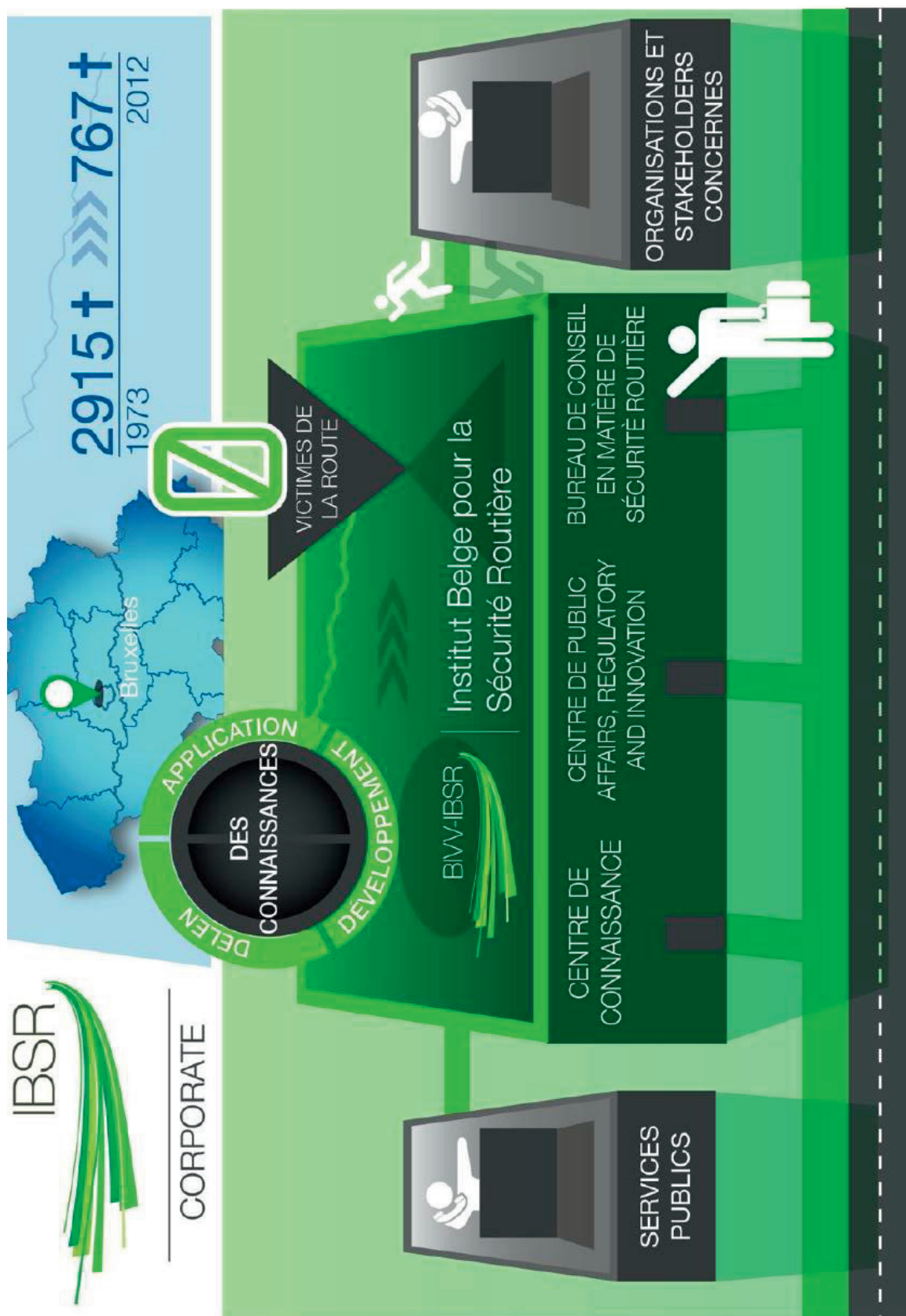
Daphné DUMERY

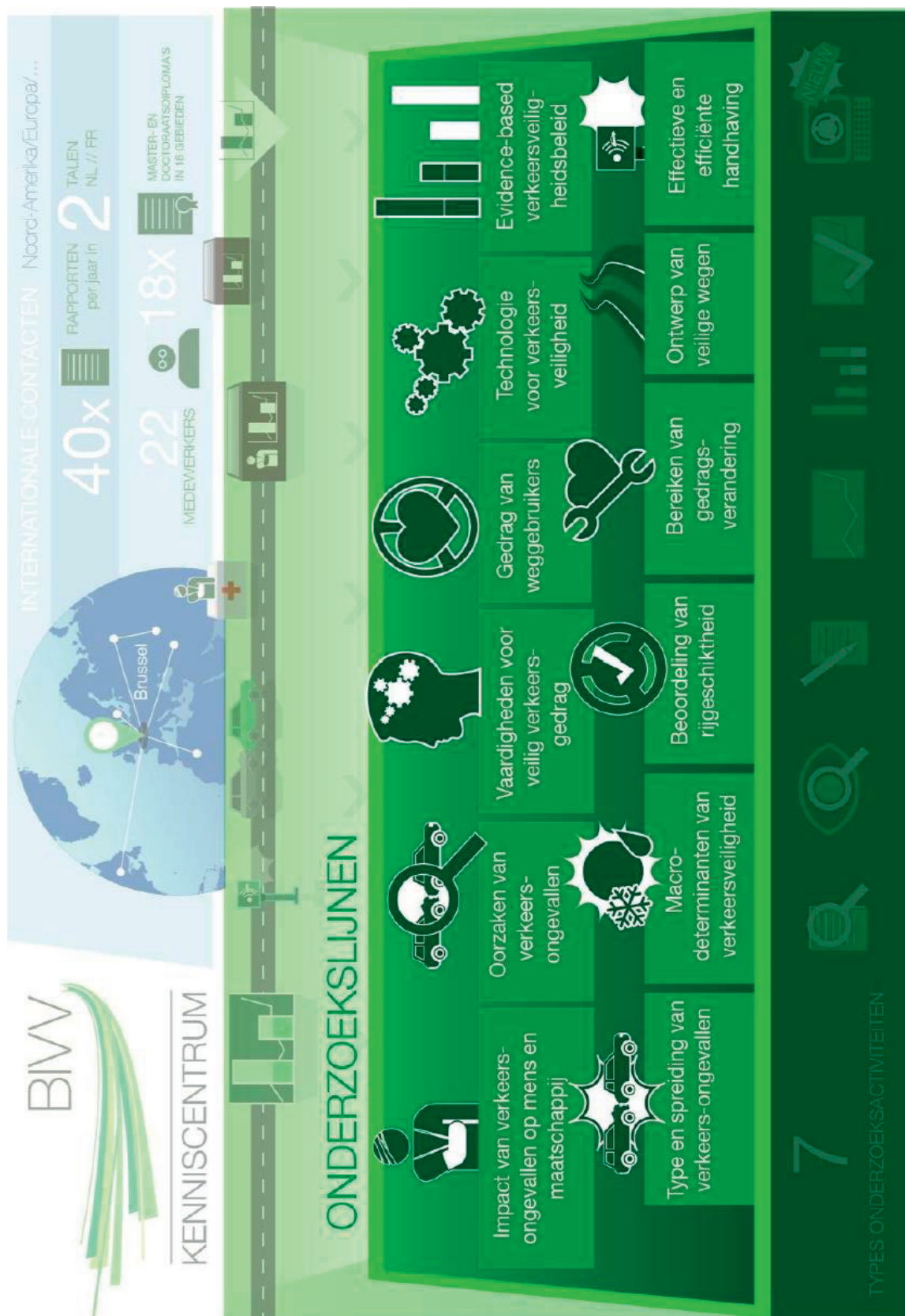
Karine LALIEUX

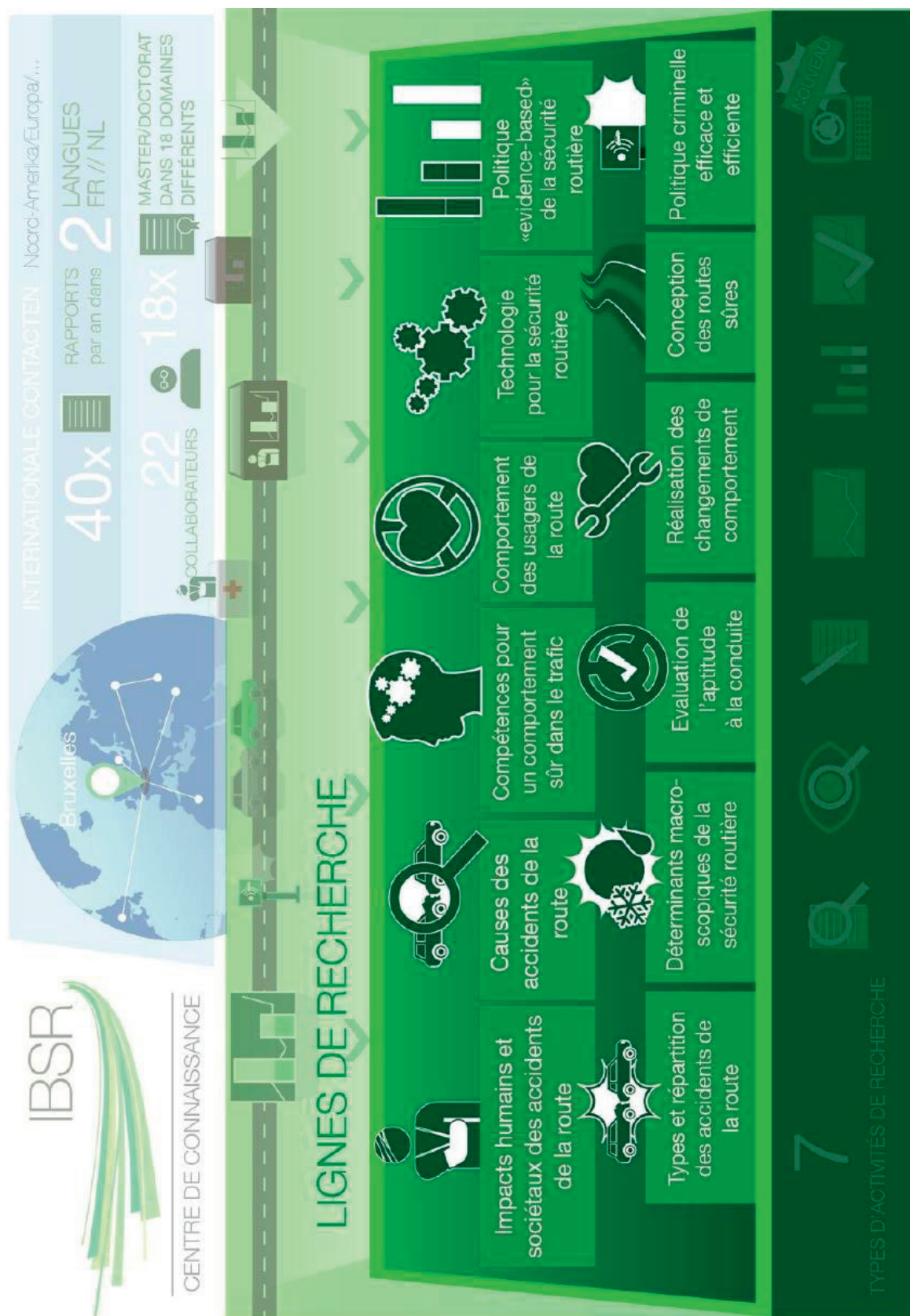
BIJLAGEN

ANNEXES









Verkeersveiligheid
Sécurité routière

Campagne BOB
ALCOHOL//ALCOOL



Voorstel

- Vanwege eigenaars BOB en belangrijkste sponsor :
Assuralia – Unie van Belgische Brouwers – BIVV
- Uniform concept voor Belgisch grondgebied met
mogelijkheid tot leggen van eigen klemtonen, voeren
van eigen acties
- Voordelig aanbod voor alle partners owv inbreng
sponsoring
- BIVV treedt niet op voorgrond – doel :
verkeersveiligheid verbeteren & aanbod vanwege een
leverancier van diensten (BIVV) aan alle partners

Proposition

- De la part des propriétaires de BOB et principaux sponsors :
Assuralia – Union des Brasseurs Belges – IBSR
- Concept uniforme pour tout le territoire belge avec possibilité de mettre des accents personnels, de mener ses propres actions
- Offre avantageuse pour tous les partenaires en raison de l'apport d'un sponsoring
- L'IBSR reste à l'arrière-plan – objectif : améliorer la sécurité & offre de la part d'un gestionnaire de services (IBSR) à l'ensemble des partenaires

Voordeel regionale partners

- Gebruik van BOB-merk (templates en services)
- Beheerder campagne : regio / Assuralia / UBB
- Voordelig voorstel
- Krachten bundelen in de strijd tegen rijden onder invloed
- Krachtig signaal in geregionaliseerde context
- Iedere partner beheert zijn communicatie

Avantage partenaires régionaux

- Utilisation de la marque BOB
- Gestionnaire campagne : Région / Assuralia / UBB
- Proposition avantageuse
- Union des forces dans la lutte contre la conduite sous influence
- Signal fort dans un contexte de régionalisation
- Chaque partenaire gère la communication