

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 janvier 2023

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à lutter
contre l'insécurité routière**

(déposée par
Mme Laurence Zanchetta et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 januari 2023

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de strijd
tegen de verkeersonveiligheid**

(ingediend door
mevrouw Laurence Zanchetta en c.s.)

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — LA BELGIQUE ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La Belgique est un mauvais élève en matière de sécurité routière. Si la période de réduction importante de nos activités en 2020 et 2021 durant la pandémie de COVID-19 a permis un certain infléchissement quant au nombre de tués ou d'accidents corporels, l'année 2022 semble être marquée par une reprise importante des tendances antérieures.

Ainsi, pour le 1^{er} semestre 2022, l'on compte 231 personnes tuées, ce qui correspond à 65 personnes tuées en plus par rapport au premier semestre 2021. Le nombre d'accidents corporels a également augmenté entre ces deux périodes de près de 20 %.

Lorsque l'on compare avec la dernière année de référence normale, soit l'année 2019, les chiffres du 1^{er} semestre 2022 sont du même ordre¹:

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Accidents corporels / Letsel-ongevallen	19.387	21.007	19.624	19.325	18.751	18.677	18.097	13.888	15.524	18.567
Total victimes / Totaal aantal slachtoffers	25.321	27.351	25.669	25.089	24.088	23.767	23.081	17.092	18.978	22.714
Tués sur place / Ter plaatse overleden slachtoffers	303	293	264	246	222	180	236	186	166	231
Blessés / Gewonden	25.018	27.058	25.405	24.843	23.866	23.587	22.845	16.906	18.812	22.483

Une comparaison avec les autres pays de l'Union européenne démontre que la Belgique se situe parmi les plus mauvais élèves de la classe et très loin derrière les pays les plus proches.

¹ Baromètre de la sécurité routière VIAS pour le 1^{er} semestre 2021.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. — VERKEERSVEILIGHEID IN BELGIË

België is een slechte leerling inzake verkeersveiligheid. Tijdens de COVID-19-pandemie daalde het aantal verkeersongevallen met doden of gewonden wegens de drastisch verminderde activiteit, maar in 2022 lijken de eerdere trends helemaal terug te zijn.

In het eerste semester van 2022 waren er 231 verkeersdoden, 65 meer dan in het eerste semester van 2021. Ook het aantal letselongevallen is tussen beide periodes gestegen met bijna 20 %.

De cijfers van het eerste semester van 2022 zijn van dezelfde grootteorde als die van het jongste normale referentiejaar¹, 2019:

Uit een vergelijking met de andere landen van de Europese Unie blijkt dat België heel slecht scoort en het veel minder goed doet dan de buurlanden.

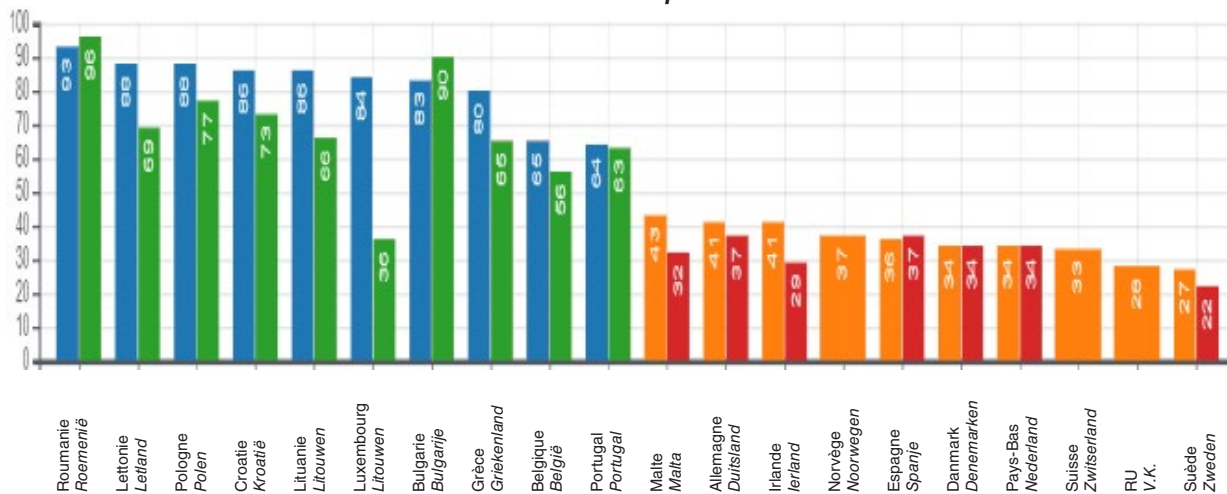
¹ Vias institute, Verkeersveiligheidsbarometer voor het eerste semester van 2021.

Mortalité européenne par État en 2013 et 2019 (en million d'habitants)

Source: Eurostat et Commission européenne

Dodelijke verkeersongevallen in Europa, per land in 2013 en 2019

Bronnen: Eurostat en Europese Commissie



L'on retrouve également ces mauvais résultats en ce qui concerne la conduite sous l'influence de l'alcool, puisque 24 % des conducteurs belges déclarent avoir conduit sous l'influence de l'alcool au moins une fois au cours des 30 derniers jours précédant la déclaration. La moyenne européenne est de 13 % (Vias institute, 2021, chiffres de 2019).

Derrière ces chiffres, il y a évidemment des réalités humaines que l'on ne peut ignorer. Les vies brisées par les accidents de la route sont autant de tragédies pour les familles, comme nous l'a encore malheureusement rappelé le drame de Strépy-Bracquegnies du 20 mars 2022, qui a provoqué la mort de 6 personnes et les blessures d'une trentaine d'individus.

Si évidemment, le risque zéro n'existe jamais, il appartient aux pouvoirs publics de mettre tout en œuvre pour que ce genre de tragédie ne se produise plus. Une réponse globale impliquant tous les acteurs institutionnels tels que la Justice, la Police ainsi que les autres niveaux de pouvoir, doit dès lors être apportée. Une lutte efficace contre l'insécurité routière passe également par des actions de sensibilisation dès le plus jeune âge.

II. — DES SOLUTIONS ÉGALEMENT FÉDÉRALES

Ces mauvais chiffres en matière de sécurité routière trouvent leurs causes dans différents facteurs. Depuis la sixième réforme de l'État, les Régions sont en partie compétentes pour la sécurité routière. Si l'autorité fédérale ne dispose pas de tous les leviers en cette matière,

Die slechte resultaten komen ook tot uiting in de cijfers over rijden onder invloed van alcohol: 24 % van de Belgische chauffeurs verklaart in de 30 dagen vóór de enquête minstens één keer onder invloed van alcohol achter het stuur te hebben gezeten. Ter vergelijking: het Europese gemiddelde bedraagt 13 % (Vias institute, 2021, cijfers van 2019).

Achter die cijfers gaat uiteraard een onmiskenbare menselijke tol schuil. De gebroken levens als gevolg van verkeersongevallen zijn telkens opnieuw een tragedie voor de betrokken families. Op 20 maart 2022 is dat helaas andermaal gebleken bij het drama in Strépy-Bracquegnies, waarbij zes mensen om het leven kwamen en een dertigtal anderen gewond raakten.

Hoewel het nulrisico niet bestaat, moet de overheid alles in het werk stellen om dergelijke tragedies verder te voorkomen. Er is met andere woorden nood aan een totaalaanpak, waarbij alle instellingen worden betrokken, zowel het gerecht als de politie en de andere beleidsniveaus. Een doeltreffende aanpak van de verkeersonveiligheid betekent ook dat kinderen van kleins af bewust worden gemaakt van het probleem.

II. — OOK FEDERALE OPLOSSINGEN

De slechte verkeersveiligheidscijfers hebben meerdere oorzaken. Sinds de Zesde Staatshervorming zijn de gewesten gedeeltelijk bevoegd voor verkeersveiligheid. Hoewel de federale overheid niet over alle hefboomen ter zake beschikt, blijft ze in grote mate verantwoordelijk,

elle conserve cependant une responsabilité importante, notamment en ce qui concerne l'action de la police et du pouvoir judiciaire.

En outre, le pouvoir fédéral peut améliorer la sécurité routière en agissant sur le caractère dissuasif de la répression ou encore sur la lutte contre la récidive via des sanctions adaptées.

Il semble que, sur ce point particulier, des actions peuvent être menées.

1. Augmenter l'effet dissuasif de la répression

Bien que le nombre de contrôles d'alcoolémie augmente progressivement depuis 2006, la Belgique dispose d'une "pression répressive faible" en ce qui concerne l'alcoolémie au volant par rapport aux autres pays de l'Union européenne. En d'autres termes, le risque de se faire contrôler pour la vérification de l'alcoolémie est faible par rapport aux autres États membres de l'Union européenne². Un même constat peut être fait quant aux contrôles concernant le port de la ceinture de sécurité³.

C'est pourquoi, il semble plus que nécessaire d'augmenter le nombre de contrôles policiers sur nos routes afin d'accroître leur caractère dissuasif. Ceci doit nécessairement passer par une hausse des moyens dédiés à la police à cet effet.

L'accord de gouvernement du 30 septembre 2020 prévoit de prendre des mesures visant notamment à "augmenter les risques de se faire contrôler" et à "augmenter l'engagement de personnel et les interpellations", "afin d'accroître la sécurité routière et de réduire substantiellement le nombre de tués sur nos routes, avec pour objectifs de réduire de moitié le nombre de morts sur les routes d'ici 2030 et de parvenir à la "vision zéro", soit aucun mort sur les routes, d'ici 2050.". (Point 3.4.2. Sécurité routière, p. 67, de l'accord).

Au niveau de la police de la route, la question des moyens humains, matériels et financiers a également été soulevée à plusieurs reprises par le groupe PS en commission. Face à une recrudescence de la criminalité se produisant spécifiquement sur les autoroutes, il

in het bijzonder met betrekking tot het optreden van politie en gerecht.

Daarenboven kan de federale overheid de verkeersveiligheid verbeteren door de beteugeling meer ontradend te maken of door recidive te bestrijden met passende sancties.

Met betrekking tot dat specifieke aspect kan wellicht actie worden ondernomen.

1. Ontradend effect vergroten

Hoewel het aantal alcoholcontroles sinds 2006 geleidelijk toeneemt, is met betrekking tot alcohol achter het stuur de pakkans in België laag, vergeleken met de andere landen van de Europese Unie. De kans dat een bestuurder een alcoholtest moet afleggen is er met andere woorden kleiner dan in de andere EU-lidstaten.² *Idem* voor het dragen van de autogordel.³

Om die reden zijn absoluut meer politiecontroles op onze wegen nodig. Alleen zo kan het ontradend effect ervan worden vergroot. De politie dient daartoe wel meer middelen te krijgen.

Het regeerakkoord van 30 september 2020 stelt: "Om de verkeersveiligheid te verhogen en te komen tot een forse vermindering van het aantal verkeersdoden op onze wegen, met als doelstellingen het halveren van het aantal verkeersdoden tegen 2030 en de "vision zero" van nul verkeersdoden tegen 2050, zal de regering verschillende maatregelen nemen, waaronder: Pakkans verhogen (...) [en] Opdrijven personele inzet en staandehoudingen" (Punt 3.4.2. Verkeersveiligheid, blz. 67 van het regeerakkoord).

Wat de Wegpolitie betreft, heeft de PS-fractie het tekort aan personele, materiële en financiële middelen ook herhaaldelijk aan de orde gesteld in de commissie. Gezien de toename van de strafbare feiten die zich specifiek op autosnelwegen voordoen, komt het erop

² VIAS institute, Situation de la sécurité routière en Belgique – Informations de base pour les États Généraux de la Sécurité Routière 2021; VIAS institute, Systèmes de sanctions progressives, y compris les systèmes de points.

Partie 1. Analyse comparative du traitement des délinquants récidivistes par l'analyse des indicateurs de performance, une enquête auprès des experts et une étude documentaire, 6.7 Examen de la répression, p. 88, avril 2022.

³ Résultats de la mesure de comportement Vias 2018 sur le port de la ceinture de sécurité, VIAS institute, novembre 2018.

² VIAS institute, Status van de verkeersveiligheid in België – Achtergrondinformatie bij de Staten-Generaal Verkeersveiligheid 2021; VIAS institute, Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen.

Deel 1. Benchmark van de aanpak van veelplegers via analyse performantie-indicatoren, expertenbevraging en literatuurstudie, 6.7. Bespreking handhaving van overtredingen, blz. 90-91, april 2022.

³ Draagt iedereen zijn veiligheidsgordel? Resultaten van de Vias-gedragsmeting veiligheidsgordel 2018, november 2018.

convient dès lors de renforcer les forces fédérales, de les coordonner entre les différentes provinces et d'assurer l'adaptation de celles-ci aux évolutions technologiques (Voir point II.4.).

Le parquet de la sécurité routière a été créé et vient d'être mis en place par la loi du 23 décembre 2021 introduisant le parquet de la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière d'organisation judiciaire et de justice.

Ce parquet doit permettre au procureur du Roi de poursuivre les contrevenants et de réduire le nombre de victimes tuées sur les routes.

Ainsi, des moyens et investissements nécessaires doivent évidemment permettre aux parquets d'agir efficacement et de remplir ses objectifs.

Cette loi du 23 décembre 2021 prévoit également une évaluation menée par le Collège des procureurs généraux, portant notamment sur le fonctionnement du parquet de la sécurité routière. Une telle évaluation est nécessaire afin d'améliorer la sécurité sur nos routes.

En outre, si le parquet de la sécurité routière permet de travailler plus efficacement, il faut que les cadres des tribunaux de police soient également remplis afin que les affaires puissent être traitées rapidement.

Par ailleurs, cette limitation de la capacité judiciaire implique que les pouvoirs locaux, souvent les plus à même d'identifier les zones dangereuses, éprouvent parfois des difficultés à installer des radars fixes sur leur territoire. En effet, le nombre d'installations de radars est limité pour tenir compte des capacités de traitement des services de la Justice afin d'assurer les poursuites et l'effectivité de la sanction.

2. Lutter contre la récidive par des sanctions adaptées

Force est de constater que pour un certain nombre de contrevenants, l'effet dissuasif n'est pas suffisant. En 1995, près de 45 % des personnes condamnées pour une infraction au Code de la route par les tribunaux étaient à nouveau condamnées pour une autre infraction de roulage dans les dix ans, dont 30 % dans l'année suivant leur première condamnation⁴.

⁴ https://www.vias.be/publications/Kortdurende%20educatieve%20maatregelen/KF-20-EXANT-EDUC-FINAL-FR_Mesureseducativescourtes.pdf.

aan de federale ordediensten te versterken, te voorzien in een coördinatie van die diensten over de provincies heen en die diensten beter toe te rusten om op technologische ontwikkelingen een afdoend antwoord te bieden (zie punt II.4.).

Inmiddels bestaat er een parket voor de verkeersveiligheid, ingesteld bij de wet van 23 december 2021 tot invoering van het parket voor de verkeersveiligheid en houdende diverse bepalingen inzake rechterlijke organisatie en justitie.

Dat parket moet de procureur des Konings in staat stellen overtreders te vervolgen en het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen.

Er moet echter in de nodige middelen en investeringen worden voorzien opdat de parketten doeltreffend kunnen optreden en hun doelstellingen kunnen verwezenlijken.

Voormelde wet van 23 december 2021 voorziet er ook in dat het College van procureurs-generaal meer bepaald de werking van het parket voor de verkeersveiligheid evalueert. Een dergelijke evaluatie is nodig om de veiligheid op de Belgische wegen te verbeteren.

Hoewel met het parket voor de verkeersveiligheid een en ander efficiënter zal verlopen, moet ook de personeelsformatie van de politierechtbanken volledig ingevuld worden om zaken snel te kunnen behandelen.

De beperkte gerechtelijke capaciteit zorgt er immers voor dat de lokale besturen, die vaak als geen ander de gevaarlijke zones weten liggen, soms moeilijk aan vaste flitscamera's voor hun gemeente geraken. Het aantal geïnstalleerde snelheidscamera's wordt in de praktijk namelijk beperkt naargelang van de mate waarin het gerecht in staat is overtredingen daadwerkelijk te vervolgen en te bestraffen.

2. Récidive tegengaan via passende sancties

Voor bepaalde overtreders baat geen enkel afschrik-effect. In 1995 werd bijna 45 % van de in rechte veroordeelde verkeersovertreders binnen de tien jaar opnieuw voor een verkeersovertreding veroordeeld; in 30 % van de gevallen zelfs binnen het jaar na de eerste veroordeling.⁴

⁴ <https://www.vias.be/publications/Kortdurende%20educatieve%20maatregelen/KF-20-EXANT-EDUC-FINAL-NL-Kortdurendeeducatievemaatregelen.pdf>.

Des chiffres plus récents de Vias institute issus d'une étude menée de 2014 à 2019 révèlent qu'un accident sur trois implique des récidivistes⁵.

Trop souvent, les auteurs de telles infractions sont donc des récidivistes déjà condamnés qui continuent d'adopter une attitude extrêmement dangereuse sur les routes.

Si la lutte contre la récidive et la vitesse implique qu'une politique de tolérance zéro vis-à-vis des chauffards mettant en péril la vie des autres soit appliquée, il convient également de mettre en place des sanctions appropriées pour éviter la récidive.

Au cours de ces dernières années, les effets dissuasifs des sanctions conventionnelles (amende, emprisonnement ou retrait de permis) ayant montré leurs limites, une plus grande attention a été accordée aux sanctions alternatives en ce qu'elles placent au premier plan les notions de responsabilité et de réhabilitation. Le but de la sanction n'est donc plus uniquement de sanctionner ou de dissuader, mais de faire prendre conscience des risques et de responsabiliser l'auteur au regard de ses actes.

En Belgique, ces mesures alternatives ont lieu dans le cadre de la médiation pénale ou de la probation: la personne condamnée se voit imposer des conditions qui remplacent une peine principale. Ainsi, il existe des programmes d'apprentissage mis en œuvre par le biais de cours de sensibilisation à l'amélioration de la conduite destinés aux contrevenants routiers (Département *Driver Improvement* de l'institut Vias). La loi du 9 mars 2014 modifiant la loi relative à la police de la circulation routière prévoit également la possibilité pour un contrevenant de choisir entre le paiement d'une perception immédiate ou le suivi d'un module de formation. Ces sanctions permettent ainsi aux contrevenants routiers de réapprendre les bonnes actions afin de leur faire prendre conscience des conséquences de leurs méfaits.

Récemment, une autre étude de l'institut Vias a examiné l'effet des formations imposées aux contrevenants routiers condamnés pour cause d'alcool au volant dans le cadre des peines alternatives. Il est démontré que 63 % des contrevenants qui reçoivent une peine classique ont récidivé, alors que parmi ceux ayant suivi une formation, ils n'étaient que 37 % à récidiver. Il est démontré que les conducteurs qui ont suivi une formation affichent 41 % de

Uit meer recente cijfers van een tussen 2014 en 2019 uitgevoerd onderzoek van Vias institute blijkt dat bij een op de drie ongevallen een recidivist betrokken is.⁵

Al te vaak zijn de betrokkenen dus veroordeelde recidivisten die zich in het verkeer roekeloos blijven gedragen.

De strijd tegen recidive en overdreven snelheid impliceert inderdaad een nultolerantiebeleid ten aanzien van wegpiraten die het leven van anderen in gevaar brengen, maar daarnaast moet ook worden voorzien in passende sancties om recidive te voorkomen.

Aangezien conventionele sancties (geldboete, gevangenisstraf of intrekking van het rijbewijs) een beperkt afschrik-effect bleken te hebben, is de jongste jaren meer aandacht besteed aan alternatieve sancties, die meer inzetten op verantwoordelijkheid en rehabilitatie. De sanctie moet dus niet langer louter straffen of afschrikken, maar de dader van de risico's bewust maken en verantwoordelijkheidsbesef bijbrengen.

In België wordt aan die alternatieve maatregelen uitvoering gegeven in het raam van de strafrechtelijke bemiddeling of de probatie: de veroordeelde krijgt voorwaarden opgelegd ter vervanging van een hoofdstraf. Zo worden er ter verbetering van het rijgedrag van verkeersovertreders sensibiliseringscursussen over verkeersveiligheid aangeboden (de afdeling *Driver Improvement* van Vias institute). Ingevolge de wet van 9 maart 2014 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer kan een overtreder kiezen of hij de geldboete onmiddellijk betaalt dan wel een opleidingsmodule zal volgen. Dankzij dergelijke sancties kunnen verkeersovertreders zich opnieuw het juiste rijgedrag eigen maken en zich zodoende bewust worden van de gevolgen van hun wangedrag op de weg.

In een andere recente studie van Vias institute werd onderzocht welk effect een opleiding als alternatieve straf heeft op verkeersovertreders die werden veroordeeld voor rijden onder invloed. Daaruit blijkt dat van de overtredders die een conventionele straf hadden gekregen 63 % recidiveert, tegenover slechts 37 % als ze een opleiding hadden gevolgd. Na afloop van de waarnemingsperiode blijken de bestuurders na een

⁵ <https://www.vias.be/fr/newsroom/1-accident-sur-3-dans-notre-pays-implique-un-recidiviste/#:~:text=Les%20personnes%20qui%20r%C3%A9cidivent%20ont,aupr%C3%A8s%20de%2015%20000%20personnes>.

⁵ <https://www.vias.be/nl/newsroom/bij-1-op-de-3-verkeersongevallen-in-ons-land-is-een-recidivist-betrokken/>.

récidive en moins par rapport aux conducteurs condamnés à une peine classique au terme de la période de suivi⁶.

Il s'agit dès lors d'un outil qu'il convient d'exploiter en encourageant les juges à y recourir beaucoup plus souvent.

Il a également été démontré qu'il était nécessaire de réfléchir à étendre notre panel de peines alternatives en appliquant des peines dites "éducatives" de courte durée pour réduire le taux de récidive.

Dans notre pays, à l'heure actuelle, ce sont des interventions éducatives de longue durée qui sont appliquées aux délinquants de la route. Or, l'étude de l'institut Vias intitulée "Mesures éducatives courtes pour les contrevenants routiers" du 1^{er} mai 2021, démontre que les interventions de courte durée produisent des résultats plus efficaces que les interventions plus longues en matière de récidive⁷.

Il convient donc de développer le panel des sanctions alternatives au sein des Cours et Tribunaux concernés et de mettre en place des sanctions qui rejoignent l'esprit des sanctions dites "éducatives" également de courte durée, afin d'agir directement sur le comportement des auteurs d'infractions et de prévenir la récidive de manière plus efficace.

3. Augmenter le caractère dissuasif du système des sanctions pécuniaires

Par ailleurs, l'on constate également que l'efficacité du caractère dissuasif du système de sanctions pécuniaires pour une infraction au Code de la route est largement fonction des revenus de la personne sanctionnée.

Prenons l'exemple d'une personne roulant à 75 km/h sur une route située en agglomération (vitesse limitée à 50 km/h). L'amende infligée pour excès de vitesse sera de 218,00 euros. Pour une personne qui touche 1500,00 euros net par mois, l'amende représente 14 % de son revenu. La personne qui gagne 6000 euros net par mois ne verra son revenu amputé que de 3 %. Il est évident que pour cette dernière personne, le système actuel la dissuade moins de respecter les limitations de vitesse et, donc, de ne pas prendre de risques sur la route.

⁶ https://www.vias.be/publications/Wat%20werkt%20voor%20bestuurders%20onder%20invloed%20van%20alcohol/Quelles_sont_les_mesures_efficaces_pour_les_conducteurs_sous_l_influence_de_l_alcool.pdf.

⁷ https://www.vias.be/publications/Kortdurende%20educatieve%20maatregelen/KF-20-EXANT-EDUC-FINAL-FR_Mesureseducativescourtes.pdf.

opleiding 41 % minder recidive te vertonen in vergelijking met de conventioneel gestrafte bestuurders.⁶

Op dergelijke alternatieve maatregelen moet dus meer worden ingezet, met name door rechters ertoe aan te moedigen er veel vaker gebruik van te maken.

Ook zou er volgens onderzoek over moeten worden nagedacht de mogelijke alternatieve straffen uit te breiden met meer bepaald kortdurende "educatieve straffen" in de strijd tegen recidive.

In België krijgen verkeersovertreders thans langdurige educatieve trajecten opgelegd. Uit de Vias-studie "Kortdurende educatieve maatregelen voor verkeersovertreders" (1 mei 2021) blijkt dat op het gebied van recidive de kortdurende interventies doeltreffendere resultaten opleveren dan de langere interventies.⁷

Derhalve is het raadzaam het scala aan alternatieve sancties bij de betrokken hoven en rechtbanken uit te breiden en sancties in te voeren die naar de geest ervan aansluiten bij de – eveneens kortlopende – "educatieve" sancties, teneinde het rijgedrag van overtreders meteen aan te pakken en recidive doeltreffender te voorkomen.

3. Het afschrikkende effect van het geldboetesysteem vergroten

Het afschrikkende effect van het geldboetesysteem voor verkeersovertredingen blijkt grotendeels af te hangen van het inkomen van de overtreder.

Stel, iemand rijdt 75 km/u in de bebouwde kom (waar de snelheid beperkt is tot 50 km/u). De geldboete voor het overschrijden van de snelheidsgrens bedraagt 218 euro. Iemand die 1500 euro netto per maand verdient, zal 14 % van zijn inkomen aan die geldboete zien opgaan. Wie echter 6000 euro netto per maand verdient, verliest slechts 3 % van zijn inkomen. Het ligt voor de hand dat het huidige systeem laatstgenoemde minder zal afschrikken om zich aan de maximumsnelheid te houden en dus in het verkeer geen risico's te nemen.

⁶ https://www.vias.be/publications/Wat%20werkt%20voor%20bestuurders%20onder%20invloed%20van%20alcohol/Wat_werkt_voor_bestuurders_onder_invloed_van_alcohol.pdf.

⁷ <https://www.vias.be/publications/Kortdurende%20educatieve%20maatregelen/KF-20-EXANT-EDUC-FINAL-NL-Kortdurendeeducatievemaatregelen.pdf>.

À cet égard, le groupe PS a également déposé une proposition de loi visant à instaurer un coefficient multiplicateur en fonction des revenus pour les infractions au Code de la route.

4. Lutter contre les infractions publiées sur les réseaux sociaux

En outre, il n'est pas acceptable qu'une personne publie des vidéos mettant en scène des infractions sur les réseaux sociaux en toute impunité. Le conducteur qui a provoqué le drame qui a eu lieu à Strépy-Bracquegnies le 20 mars 2022 s'était filmé en train d'accélérer notamment, peu avant les faits, et a posté sa vidéo sur les réseaux sociaux.

Il s'agit d'un exemple parmi tant d'autres, mais nombreux sont les chauffards qui n'ont aucune gêne à publier leurs infractions sans même avoir peur d'une sanction à suivre.

Actuellement, le fait de publier une infraction sur les réseaux sociaux n'est pas en tant que tel punissable. Seule l'infraction au Code de la route peut faire l'objet de poursuites pénales.

Afin de pouvoir incriminer une infraction pour excès de vitesse, il est dès lors nécessaire d'identifier le conducteur, de connaître le lieu et la date de l'infraction et de faire constater l'infraction au moyen d'un compteur kilométrique étalonné. Il convient évidemment de pouvoir imputer de manière univoque l'infraction et de respecter le principe des droits de la défense.

Toutefois, l'article 66, alinéa 5, du Code pénal, incrimine l'infraction de provocation collective. Il est donc possible, par ce biais, de considérer que la publication sur les réseaux sociaux de vidéos faisant l'apologie d'une conduite dangereuse soit constitutive d'une infraction au Code de la route.

Ainsi, dans le respect des droits de la défense, le groupe PS souhaite que le gouvernement étudie la possibilité de rendre répréhensibles, de manière effective, les infractions publiées sur les réseaux sociaux, notamment en améliorant l'efficacité des contrôles opérés sur les réseaux sociaux afin que les auteurs de publications faisant l'apologie d'une conduite dangereuse puissent répondre de leurs actes devant la justice.

Il conviendrait également de mettre en place les dispositifs permettant d'inviter les plateformes à promouvoir la

In dat verband heeft de PS-fractie ook een wetsvoorstel ingediend om voor verkeersovertredingen een vermenigvuldigingcoëfficiënt naargelang van het inkomen in te voeren.

4. Verspreiding van verkeersovertredingsfilmpjes via sociale media tegengaan

Het is onaanvaardbaar dat iemand ongestraft filmpjes van verkeersovertredingen op sociale media kan posten. De bestuurder die op 20 maart 2022 het drama in Strépy-Bracquegnies heeft veroorzaakt, had kort voor de feiten gefilmd hoe hij met zijn wagen aan het optrekken was en had die video op sociale media gepost.

Het is slechts een van de vele voorbeelden. Feit is dat veel wegpiraten hun waaghalzerij op sociale media delen, schaamteloos en zonder de minste vrees voor een sanctie.

Het publiceren van dergelijke filmpjes op sociale media als dusdanig is niet strafbaar. Alleen de verkeersovertreding zelf kan strafrechtelijk worden vervolgd.

Iemand kan voor een snelheidsovertreding alleen in beschuldiging worden gesteld als de bestuurder geïdentificeerd is, de plaats en datum van de overtreding bekend zijn en de overtreding vastgesteld is door middel van een geijkte flitscamera. Uiteraard moet de overtreding ondubbelzinnig ten laste kunnen worden gelegd en moet het beginsel van de rechten van verdediging worden geëerbiedigd.

Een en ander neemt niet weg dat collectieve uitlokking strafbaar is op grond van artikel 66, vijfde lid, van het Strafwetboek, ingevolge waarvan het posten op sociale media van filmpjes waarin roekeloos rijgedrag wordt verheerlijkt alsnog als een inbreuk op de wegcode kan worden beschouwd.

Aldus wil de PS-fractie, met oog voor de rechten van verdediging, dat de regering bekijkt hoe op sociale media geposte overtredingen effectief beteugeld kunnen worden. Dat kan meer bepaald door sociale media beter te monitoren, zodat wie filmpjes publiceert waarin gevaarlijk rijgedrag wordt verheerlijkt zich voor de rechtbank moet komen verantwoorden.

Tevens moet het nodige in gereedheid worden gebracht om de internetplatformen ertoe op te roepen de

sécurité routière en retirant des vidéos qui font l'apologie d'une conduite dangereuse sur la route.

Laurence ZANCHETTA (PS)
Leslie LEONI (PS)
Jean-Marc DELIZÉE (PS)
Chanelle BONAVENTURE (PS)
Khalil AQUASTI (PS)
Eric THIÉBAUT (PS)

verkeersveiligheid te helpen bevorderen door filmpjes die dergelijk roekeloos rijgedrag ophemelen van hun platform te verwijderen.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant les chiffres relatifs à la sécurité routière qui révèlent que la Belgique est un mauvais élève en la matière avec 231 personnes tuées et un total de 22.714 victimes sur les routes en 2022;

B. considérant que le nombre d'accidents corporels sur les routes a même augmenté de presque 20 % de 2021 à 2022;

C. considérant qu'en comparaison avec les autres pays de l'Union européenne, la Belgique se range parmi les plus mauvais élèves avec un taux élevé de mortalité sur les routes;

D. considérant que l'accord de gouvernement du 30 septembre 2020 a fixé des priorités claires afin d'accroître la sécurité routière et de réduire le nombre de tués sur les routes afin de parvenir à la "vision zéro", soit aucun mort sur les routes d'ici 2050;

E. considérant que la sécurité routière est une matière dont la compétence est éclatée entre l'entité fédérale et les entités fédérées, mais que le pouvoir fédéral détient un rôle important à jouer en la matière;

F. considérant qu'une réponse globale doit être apportée par tous les acteurs institutionnels concernés tels que les Départements de la justice et de la police;

G. considérant que le renforcement des contrôles policiers est une nécessité, notamment au vu des chiffres en matière de sécurité routière enregistrés en Belgique, comparés aux autres pays européens;

H. considérant que les communes sont limitées en ce qui concerne l'installation de nouveaux radars permanents, pour tenir compte des capacités de traitement des services de la justice;

I. considérant qu'il convient d'accroître l'effet dissuasif de la répression, d'une part, en augmentant le nombre de contrôles sur les routes, d'autre part, en renforçant les moyens humains, matériels et financiers au bénéfice de la Police de la route et du parquet de la circulation routière et, troisièmement, en renforçant le cadre des juges au sein des tribunaux de police;

J. considérant que les chiffres mis en évidence par Vias institute révèlent une récurrence très élevée des contrevenants au Code de la route;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. overwegende dat uit de verkeersveiligheidscijfers blijkt dat België met 231 verkeersdoden en een totaal van 22.714 verkeersslachtoffers in 2022 slecht scoort;

B. overwegende dat het aantal letselongevallen tussen 2021 en 2022 met bijna 20 % is gestegen;

C. overwegende dat België, met zijn hoog sterftecijfer door verkeersongevallen, in vergelijking met de andere EU-lidstaten tot de slechtste leerlingen van de klas behoort;

D. overwegende dat in het regeerakkoord van 30 september 2020 duidelijke prioriteiten werden vastgelegd om de verkeersveiligheid te vergroten en het aantal verkeersdoden tegen 2050 te doen dalen tot nul, conform de "vision zero";

E. overwegende dat voor verkeersveiligheid de bevoegdheden versnipperd zijn over het federale niveau en de gewesten, maar dat ter zake een belangrijke rol is weggelegd voor de federale overheid;

F. overwegende dat alle betrokken institutionele actoren, zoals het gerecht en de politie, een alomvattend antwoord moeten bieden;

G. overwegende dat het aantal politiecontroles moet worden opgevoerd, meer bepaald gezien België's povere verkeersveiligheidscijfers in vergelijking met die van de andere Europese landen;

H. overwegende dat de gemeenten voor de plaatsing van vaste flitscamera's in hun mogelijkheden beperkt zijn omdat rekening moet worden gehouden met de verwerkingscapaciteit bij het gerecht;

I. overwegende dat de beteugeling van verkeersovertradingen een sterker ontradend effect moet krijgen, ten eerste door meer verkeerscontroles te doen, ten tweede door de verkeerspolitie en het parket meer personele, materiële en financiële middelen te geven en ten derde door de personeelsformatie van de rechters bij de politierechtbanken te versterken;

J. overwegende dat uit de cijfers van Vias institute blijkt dat er onder de overtredders van de wegcode veel recidivisten zijn;

K. considérant qu'il convient par conséquent de lutter efficacement contre la récidive et, dès lors, de réfléchir d'urgence à des peines produisant de meilleurs effets visant à sanctionner la récidive et qui permettent en définitive de changer le comportement des auteurs de récidive sur la route;

L. considérant que pour un certain nombre de contrevenants, l'effet dissuasif d'une amende pénale est insuffisant, puisque ce type de peine ne modifie nullement leurs comportements dangereux au volant;

M. considérant que la lutte contre l'insécurité routière passe également par un contrôle efficace des réseaux sociaux;

N. considérant qu'il convient dès lors de coordonner rapidement les efforts, en collaboration avec les entités fédérées, pour lutter contre les excès de vitesse, l'alcool au volant, la récidive et l'apologie de la vitesse et de sensibiliser de manière maximale les citoyens aux comportements méconnaissant le Code de la route;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de renforcer les contrôles routiers afin d'accroître l'effet dissuasif de la répression en augmentant les moyens humains, financiers et matériels attribués à la police intégrée avec une attention particulière pour la Police de la route;

2. de favoriser l'installation de radars fixes par les pouvoirs locaux en mettant fin aux quotas imposés par la restriction résultant de la capacité judiciaire et, en coopération avec les ministres des entités fédérées compétents en la matière, de limiter les obstacles à leur installation effective;

3. d'étudier les possibilités existantes, notamment sur le fondement des recommandations proposées par les études élaborées par "Vias institute", pour développer davantage de mesures alternatives et éducatives à l'attention des contrevenants, par exemple via les formations de sensibilisation "*Project Driver Improvement*";

4. d'encourager, auprès des tribunaux de police, le recours aux peines alternatives réduisant efficacement la récidive;

5. d'octroyer les moyens nécessaires au parquet national pour la sécurité routière afin qu'il puisse remplir ses missions légales et de lui donner des priorités claires afin de prévenir les infractions au Code de la route et, en particulier, les excès de vitesse;

K. overwegende dat recidive dan ook doeltreffend moet worden aangepakt en dat dringend moet worden nagedacht over efficiëntere sancties voor recidive, die recidivisten uiteindelijk tot inkeer zullen brengen wat hun rijgedrag betreft;

L. overwegende dat een strafrechtelijke geldboete bepaalde overtreeders te weinig afschrikt omdat een dergelijke straf hun gevaarlijk rijgedrag geenszins verandert;

M. overwegende dat voor de strijd tegen de verkeersonveiligheid ook een doeltreffende monitoring van de sociale media nodig is;

N. overwegende dat het derhalve raadzaam is in samenwerking met de deelstaten spoedig te voorzien in een coördinatie van de inspanningen om snelheids-overtredingen, rijden onder invloed, recidive en de verheerlijking van overdreven snelheid te bestrijden, alsook de burgers zoveel mogelijk bewust te maken van rijgedrag dat tegen de wegcode indruist;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. het aantal verkeerscontroles op te drijven om de pakkans te vergroten en de geïntegreerde politie daartoe meer personele, financiële en materiële middelen te geven, met prioritaire aandacht voor de Wegpolitie;

2. de plaatsing van vaste flitscamera's door lokale besturen te bevorderen door een einde te maken aan de installatiequota als gevolg van de beperkte gerechtelijke capaciteit, en in samenwerking met de bevoegde deelstaatsministers de hinderpalen voor de daadwerkelijke plaatsing van die camera's te beperken;

3. op basis van de aanbevelingen uit de studies van Vias institute na te gaan hoe meer alternatieve en educatieve maatregelen voor overtreeders kunnen worden ontwikkeld, bijvoorbeeld via de bewustmakingsopleidingen van het *Driver Improvement*-project;

4. de politierechtbanken ertoe aan te moedigen vaker te kiezen voor alternatieve straffen, die daadwerkelijk tot minder recidive leiden;

5. het nationaal parket voor de verkeersveiligheid de nodige middelen toe te kennen opdat het zijn wettelijke opdrachten kan uitvoeren en dat parket duidelijke prioriteiten op te leggen om verkeers- en met name snelheidsovertredingen te voorkomen;

6. de renforcer le cadre des magistrats au sein des tribunaux de police;

7. d'accroître, en concertation avec les entités fédérées, les contrôles sur les réseaux sociaux en vue de sanctionner les infractions publiées par leurs auteurs;

8. de convoquer la Conférence interministérielle de la Mobilité afin de mener une politique efficace en matière de prévention visant à sensibiliser, dès le plus jeune âge, les citoyens à la sécurité routière.

17 novembre 2022

Laurence ZANCHETTA (PS)
Leslie LEONI (PS)
Jean-Marc DELIZÉE (PS)
Chanelle BONAVENTURE (PS)
Khalil AOUASTI (PS)
Eric THIÉBAUT (PS)

6. de personeelsformatie van de magistraten in de politierechtbanken te versterken;

7. in overleg met de deelstaten sociale media beter te monitoren om de overtredingen die daders filmen en posten te kunnen bestraffen;

8. de Interministeriële Conferentie Mobiliteit bijeen te roepen om te komen tot een doeltreffend preventiebeleid dat burgers al van jongs af bewust doet worden van verkeersveiligheid.

17 november 2022