

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2011-2012

27 AVRIL 2012

Proposition de résolution instaurant une politique de circulation routière ambitieuse, durable, sûre et axée sur l'objectif de zéro tué sur les routes

(Déposée par Mmes Freya Piryns et Cécile Thibaut)

DÉVELOPPEMENTS

Les ambitions en matière de sécurité routière stagnent

Chaque victime de la route est une victime de trop. Bien que la campagne «*go for zero*» batte actuellement son plein, il est clair que l'objectif «zéro tué» relève avant tout d'une stratégie de communication. Les mesures mises en avant dans cette campagne n'ont pas véritablement pour but de ramener à zéro le nombre de tués sur les routes. En fait, les objectifs existants sont même revus à la baisse et ajournés. Ainsi, en 2007, les états généraux de la sécurité routière fixaient pour objectif de ne pas dépasser cinq cents tués sur les routes en Belgique à l'échéance 2015. Depuis lors, l'objectif a déjà été revu à quatre cent vingt tués d'ici à 2020.

Aujourd'hui, tout comme il y a dix ans, un Belge risque deux fois plus qu'un Néerlandais de perdre la vie dans un accident de la route. Il s'agit là d'une réalité inacceptable, qui exige que l'on se penche à nouveau sur la question.

Le nombre d'accidents sur les routes belges diminue moins rapidement que chez nos voisins

Bien que les statistiques d'accidents en Belgique poursuivent leur tendance à la baisse, il n'y a pas lieu de se complaire dans l'autosatisfaction. En observant les chiffres de plus près, on remarque que cette diminution s'est ralentie au cours des dernières années. Si l'on compare nos résultats à ceux d'autres pays européens, on constate que :

- la Belgique obtient de moins bons résultats que la moyenne européenne;

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2011-2012

27 APRIL 2012

Voorstel van resolutie tot invoering van een ambitieus, duurzaam en veilig verkeersbeleid dat streeft naar nul verkeersdoden

(Ingediend door de dames Freya Piryns en Cécile Thibaut)

TOELICHTING

Ambitie verkeersveiligheid stagneert

Elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Hoewel momenteel de campagne «*go for zero*» loopt, is duidelijk dat deze doelstelling louter een communicatief nut heeft. De maatregelen die in deze campagne naar voor worden geschoven zijn niet gericht op het werkelijk op nul brengen van het aantal verkeersslachtoffers. Meer zelfs, de bestaande doelstellingen worden afgezwakt en vertraagd. Zo werd op de «Staten-generaal voor verkeersslachtoffers» in 2007 aangekondigd dat men zou streven naar vijfhonderd verkeersdoden tegen 2015. Deze doelstelling werd ondertussen al bijgesteld naar vierhonderdtwintig tegen 2020.

Vandaag heeft een Belg, net als tien jaar terug, nog steeds tweemaal zoveel kans om te komen in het verkeer als een Nederlander. Dit is een realiteit die we niet mogen aanvaarden en daarom is het noodzakelijk om hernieuwde aandacht te vragen voor dit thema.

Verkeersongevallen dalen minder snel dan in de buurlanden

Hoewel de ongevallencijfers voor België nog steeds een dalende trend vertonen, is er geen reden voor zelfgenoegzaamheid. Wanneer we de cijfers nauwkeuriger bekijken dan zien we de laatste jaren een vertraging in deze daling. Wanneer we de vergelijking aangaan met andere Europese landen, dan valt op dat :

- België het slechter doet dan het Europese gemiddelde;

— nous ne parvenons pas à rattraper les pays du peloton de tête;

— si l'on fait abstraction des pays d'Europe de l'est et de ceux qui ont récemment rejoint l'Union européenne, la Belgique figure même en queue de peloton;

— certains pays comme l'Espagne, la France et l'Italie, qui affichaient des résultats similaires à ceux de la Belgique au début du siècle, ont à présent nettement distancé notre pays.

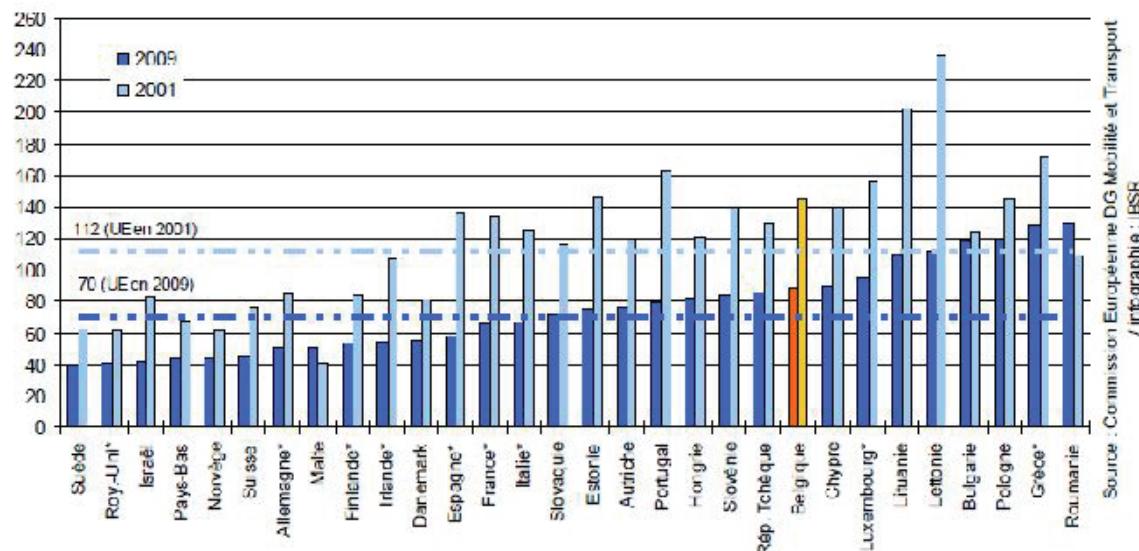
Figure 1 : comparaison européenne des décédés trente jours par million d'habitants (2001 et 2009) (IBSR)

— we er niet in slagen om landen die de koplopers vormen bij te benen;

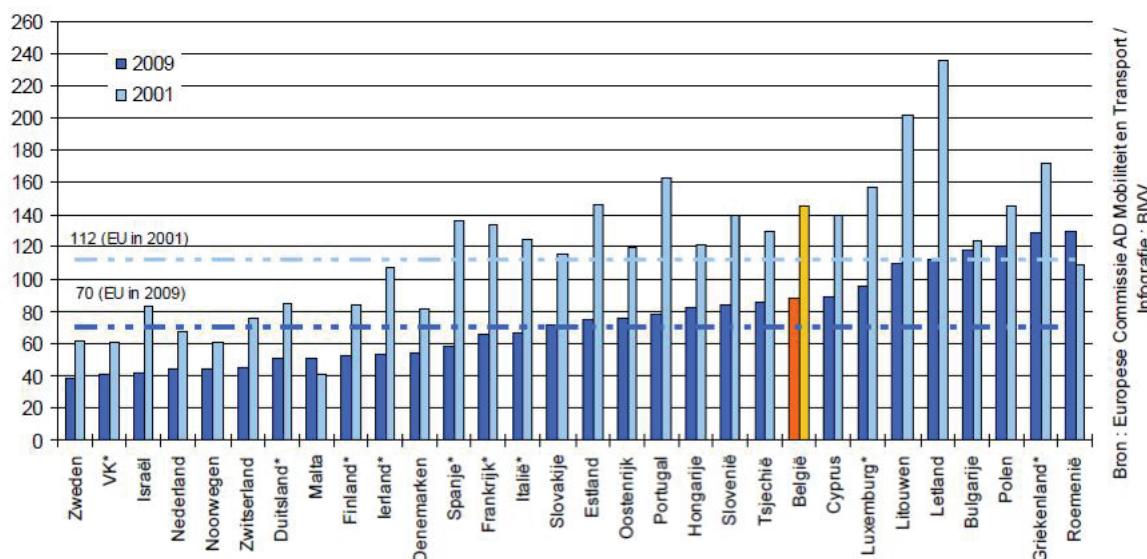
— als we de Oost-Europese en recent toegetreden landen buiten beschouwing laten, we helemaal aan het eind van de staart bengelen;

— landen zoals Spanje, Frankrijk en Italië die bij het begin van deze eeuw vergelijkbare resultaten boekten als België wel een duidelijke sprong hebben genomen.

Figuur 1 : Europese vergelijking van de doden dertig dagen per miljoen inwoners voor 2001 en 2009 (BIVV)



Source : Commission Européenne DG Mobilité et Transport / Infographie : BIVV



Bron : Europese Commissie AD Mobiliteiten Transport / Infographic : BIVV

* Voorlopige of geschatte cijfers

Tout le monde a droit à un environnement routier sûr

Dans notre société, les véhicules motorisés jouent un rôle essentiel dans la mobilité et le nombre de voitures sur nos routes ne cesse de croître. Toutefois, nous ne pouvons pas accepter que plus de mobilité soit synonyme de plus de victimes. Nous ne pouvons pas non plus tolérer que l'accroissement du trafic motorisé limite la liberté de mouvement des usagers faibles. Il est de notre devoir de garantir à chacun la liberté de se déplacer aisément et en toute sécurité. À cet égard, il est important d'admettre que l'homme n'est pas fait pour se déplacer à grande vitesse et qu'il commet parfois des erreurs. Un système de sécurité routière qui se veut efficace doit partir du constat de la faillibilité humaine pour prévenir les erreurs et, si possible, y parer. Il est également essentiel de tenir compte de cet élément dans la conception des véhicules et des routes.

Les enfants et les jeunes sont surreprésentés dans les statistiques d'accidents

Trop d'enfants perdent la vie dans des accidents de la route. Selon les statistiques de l'IBSR de 2007, 15 % des cyclistes tués sur les routes ont moins de quinze ans. Chez les piétons, près d'un quart des victimes font partie de cette catégorie d'âge. Une étude récente, menée par la *KU Leuven*, a mis en évidence la manière dont la perception que les enfants de six à douze ans ont de la route influence leur sécurité. Les enfants ne sont pas des adultes, et ils requièrent une attention spécifique. Comme ils sont plus petits, ils ont une moins bonne vision de la circulation et ils sont eux-mêmes moins visibles. Ils ne disposent pas non plus des mêmes capacités motrices que les adultes, ni de la même aptitude à intégrer, sélectionner et retenir rapidement des informations. Or, on ne tient pas encore (suffisamment) compte de ce facteur dans le choix des aménagements de voirie, et trop peu d'études sont réalisées à ce sujet.

Les adolescents constituent, eux aussi, un groupe particulièrement vulnérable sur les routes. Les accidents de la circulation sont la première cause de mortalité chez les jeunes âgés de 15 à 24 ans. À cet égard, les garçons constituent un plus grand groupe à risque que les filles.

Iedereen heeft recht op een veilige verkeersomgeving

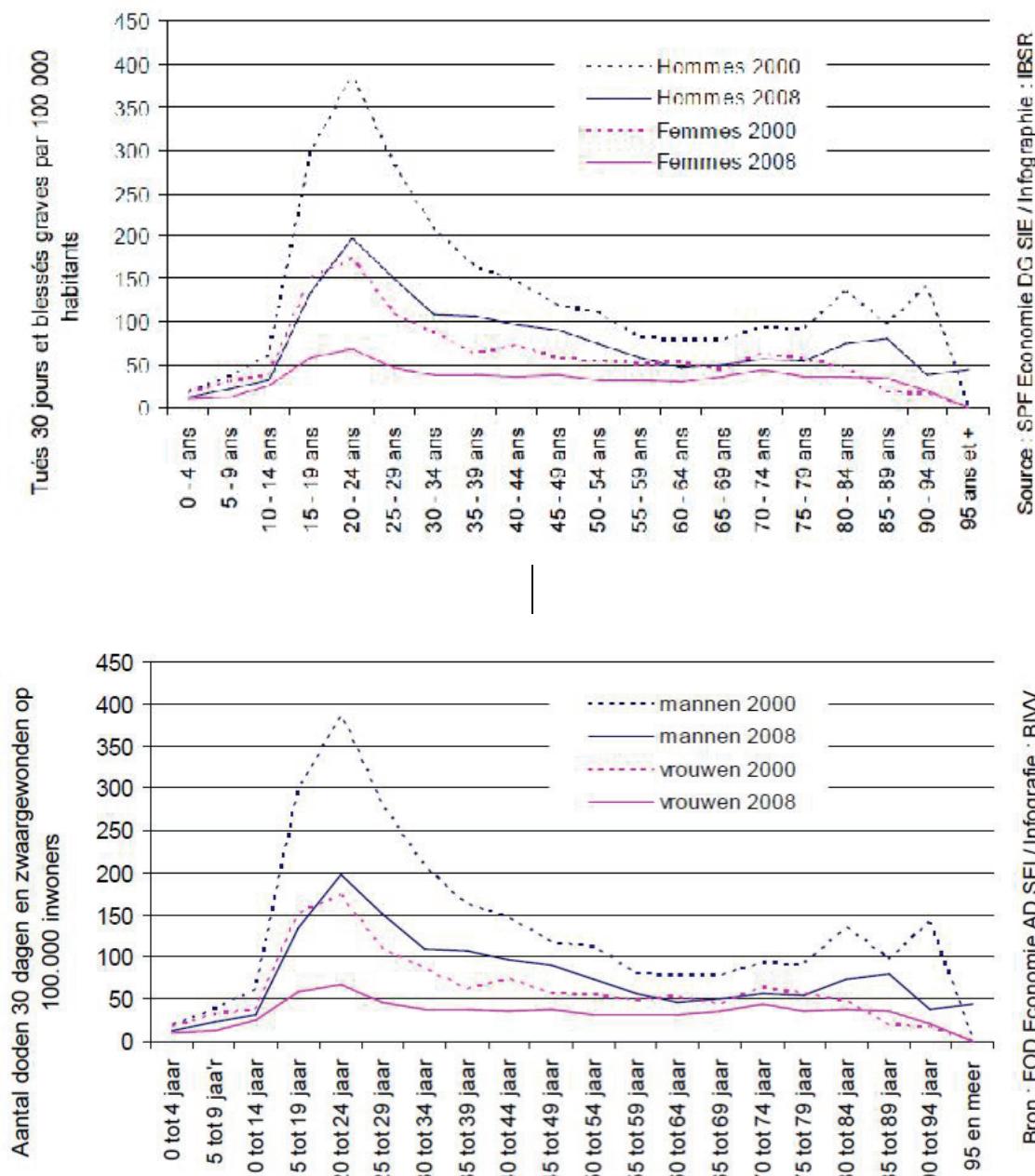
Mobiliteit in onze samenleving wordt voor een belangrijk deel ingevuld door gemotoriseerde voertuigen en tot op vandaag blijft het aantal wagens op onze wegen toenemen. Toch mogen we niet aanvaarden dat meer mobiliteit gelijk staat aan meer slachtoffers. Evenmin kan het de bedoeling zijn dat meer gemotoriseerd verkeer de bewegingsvrijheid van zachte weggebruikers beperkt. Het is onze plicht iedereen de vrijheid te geven zich op een vlotte en veilige manier te kunnen verplaatsen. Daarbij is het belangrijk te erkennen dat mensen niet gemaakt zijn om zich tegen hoge snelheid te verplaatsen en nu eenmaal fouten maken. Een effectief verkeersveiligheidssysteem moet van deze menselijke feilbaarheid uitgaan en mogelijke fouten voorkomen en indien mogelijk opvangen. In dat opzicht is het essentieel deze verantwoordelijkheid mee op te nemen bij het ontwerpen van voertuigen en wegen.

Kinderen en jongeren zijn oververtegenwoordigd in de ongevallenstatistieken

Verkeersongevallen blijven te veel kinderlevens eisen. Volgens cijfers uit 2007 van het BIVV is 15 % van de verkeersslachtoffers bij fietsers jonger dan vijftien jaar. Bij de voetgangers vormt deze groep bijna een kwart van de slachtoffers. Recent onderzoek aan KU Leuven meet hoe de verkeersperceptie van kinderen tussen zes en twaalf jaar hun veiligheid in het verkeer beïnvloedt. Kinderen zijn geen volwassenen en verdienen specifieke aandacht. Door hun kleinere gestalte hebben ze minder overzicht over het verkeer en zijn ze tegelijk minder zichtbaar. Ook hun motorische vaardigheden en de capaciteit om voldoende snel informatie waar te nemen, te selecteren en te onthouden zijn niet gelijk aan die van volwassenen. Toch wordt daar tot op vandaag geen tot weinig rekening mee gehouden bij de keuze voor de weginrichting, noch wordt daar voldoende onderzoek naar gevoerd.

Ook adolescenten vormen een bijzonder kwetsbare groep in het verkeer. Tussen de vijftien en vierentwintig jaar is het verkeer de grootste doodsoorzaak. Jongens zijn een grotere risicogroep dan meisjes.

Figure 2 : évolution des décédés et blessés graves par catégorie d'âge et par sexe (2000 et 2008) (IBSR)



Le risque subjectif de se faire prendre diminue

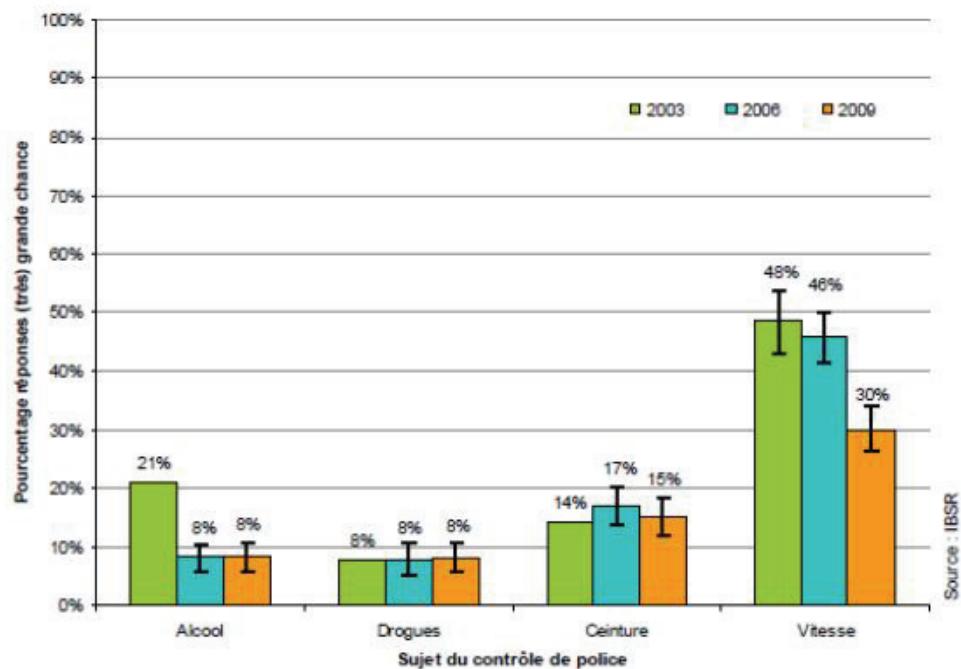
Des statistiques de l'Observatoire pour la sécurité routière montrent que les automobilistes pensent qu'ils ont très peu de risques de se faire contrôler par la police. Ces chiffres ont toujours été très bas pour la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues, ainsi que pour le contrôle du port de la ceinture de sécurité. Par contre, en 2003, 48 % des conducteurs estimaient encore que le risque de contrôle du respect des limitations de vitesse était élevé ou très élevé. Or, ce pourcentage n'est plus que de 30 % aujourd'hui. Cette évolution est tout sauf souhaitable.

Figuur 2 : evolutie van doden en zwaargewonden per leeftijd en geslacht voor 2000 en 2008 (BIVV)

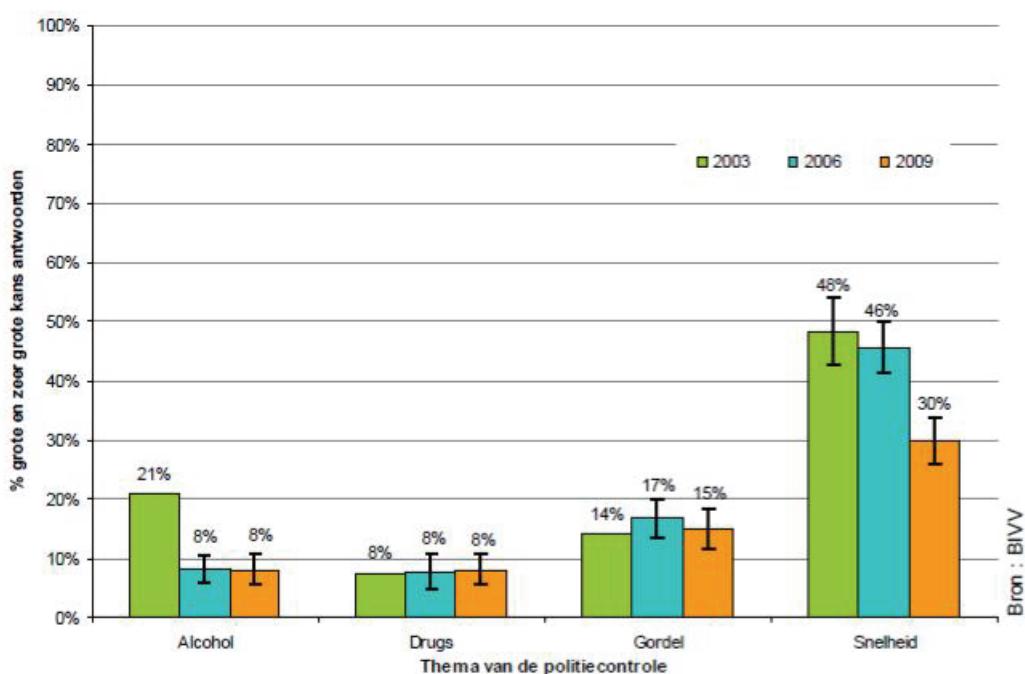
Subjectieve pakkans daalt

Uit cijfers van het Observatorium voor de verkeersveiligheid blijkt dat autobestuurders de kans op politiecontrole zeer laag inschatten. Voor controles op alcohol, drugs en gordeldracht is dit altijd al laag geweest. Maar daar waar in 2003 nog 48 % van de bestuurders de kans op een snelheidscontrole groot tot zeer groot achtten, is dit nu teruggezakt tot 30 %. Deze evolutie is tegengesteld aan de wenselijke.

Figure 3 : évolution du risque subjectif de se faire prendre : 2003, 2006 et 2009 (IBSR — Chiffres-clés de la sécurité routière 2010)



Figuur 3 : evolutie subjectieve pakkans : 2003, 2006 en 2009 (BIVV-Kerncijfers verkeersveiligheid 2010)



Permis de conduire sans points

Plus de vingt ans après l'inscription du principe dans la loi, on attend toujours les arrêtés d'exécution devant permettre l'instauration du permis à points. À ce jour, dix-neuf des vingt-sept États membres de l'Union européenne ont instauré le permis de conduire

Rijbewijs zonder punten

Meer dan twintig jaar na de inschrijving in de wet, is het nog steeds wachten op de uitvoeringsbesluiten die de invoering van het rijbewijs met punten moeten mogelijk maken. Vandaag hebben al negentien van de zeventienentwintig EU-landen het rijbewijs met punten

à points. Ces exemples prouvent que ce système est réalisable et qu'il permet d'obtenir des résultats positifs incontestables.

Ce n'est pas une fatalité

En Suède, la politique de sécurité routière repose, depuis 1997, sur le principe de la « vision zéro ». Cette philosophie donne des résultats spectaculaires, et plusieurs pays à travers le monde s'en sont dès lors inspirés. Le principe de base est qu'aucun décès sur les routes ne saurait être justifié. La faillibilité de l'homme occupe une place centrale : nous commettons des erreurs parce que nous sommes humains. Les routes sont conçues pour nous permettre de nous déplacer, mais elles doivent aussi être aménagées de manière à nous protéger.

La stratégie néerlandaise « *Door met duurzaam veilig* » (sécurité durable) fonctionne, elle aussi, à merveille. En outre, une évaluation réalisée dix ans après sa mise en œuvre a montré que cette politique avait rapporté deux fois plus qu'elle n'avait coûté.

*
* *

ingevoerd. Deze voorbeelden tonen aan dat de invoering haalbaar is en dat het duidelijk aantoonbare positieve resultaten met zich meebrengt.

Het kan ook anders

« *The Vision Zero* » vormt sinds 1997 de basis van het Zweedse verkeersveiligheidsbeleid. De resultaten zijn verbluffend en de principes worden daarom in verschillende landen wereldwijd gekopieerd. Het beleid vertrekt van het uitgangspunt dat « geen enkel dodelijk verkeersslachtoffer te verantwoorden valt ». Centraal staat de feilbaarheid van de mens : net omdat we mens zijn maken we fouten. Wegen zijn ontworpen om ons te verplaatsen, maar ze moeten ook zo uitgerust zijn dat ze ons beschermen.

Ook de Nederlandse strategie « *Door met duurzaam veilig* » levert voortreffelijke resultaten af. Bovendien toonde een evaluatie na tien jaar consequent beleid dat deze keuze tweemaal zoveel heeft opgebracht als dat ze gekost heeft.

Freya PIRYNS.
Cécile THIBAUT.

*
* *

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Le Sénat,

A. constatant que la diminution du nombre de tués, d'accidents entraînant des lésions corporelles et de blessés sur les routes belges est en perte de vitesse et que le retard de la Belgique sur les autres pays européens s'accentue;

B. constatant que les ambitions politiques à cet égard sont également revues à la baisse;

C. constatant que la politique fédérale en matière de sécurité routière repose en grande partie sur des campagnes d'information;

D. constatant qu'il est nécessaire de mettre en place une politique de sécurité routière structurelle et ambitieuse;

E. constatant que les arrêtés d'exécution devant instaurer le permis de conduire à points n'ont toujours pas été pris;

F. constatant que le risque subjectif d'être pris en flagrant délit d'excès de vitesse ou de conduite sous influence est très faible (mesure d'attitudes de l'IBSR);

G. constatant que chaque décès sur nos routes est un décès de trop,

Demande au gouvernement, en concertation avec les Régions et Communautés,

1. d'établir un nouveau niveau d'ambition en matière de politique de circulation routière;

2. de tendre effectivement, à terme, vers un objectif de zéro mort sur les routes;

3. de mettre en place, à cet effet, une politique de sécurité routière structurelle, à l'exemple de ce qui se fait en Suède et aux Pays-Bas, et ce

a. en jouant sur tous les facteurs qui peuvent être à l'origine d'accidents, à savoir :

i. l'éducation et la sensibilisation des usagers de la route;

ii. la sécurité des véhicules (tant pour le conducteur et les passager que pour les usagers faibles à l'extérieur du véhicule);

iii. les infrastructures routières (basées sur le principe de la faillibilité humaine et attentives aux enfants et aux jeunes);

iv. le respect du code de la route, notamment par le recours au permis de conduire à points;

v. l'importance et la vitesse du transport motorisé dans nos déplacements,

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Senaat,

A. stelt vast dat de daling van het aantal verkeersslachtoffers, letselongevallen en gewonden op Belgische wegen vertraagt en dat we verder achterstand oplopen in vergelijking met andere Europese landen;

B. stelt vast dat ook de beleidsambitie in die richting wordt bijgesteld;

C. stelt vast dat het federale verkeersveiligheidsbeleid in grote mate steunt op informatiecampagnes;

D. stelt vast dat er nood is aan een structureel en ambitieus verkeersveiligheidsbeleid;

E. stelt vast dat de uitvoeringsbesluiten die het rijbewijs met punten moeten invoeren nog steeds op zich laten wachten;

F. stelt vast dat de subjectieve pakkans bij te snel of onder invloed rijden erg laag is (attitudeonderzoek BIVV);

G. stelt vast dat elke dode die op onze wegen valt er één te veel is,

En vraagt de regering om, in overleg met de gewesten en gemeenschappen :

1. een nieuw ambitieniveau op het vlak van verkeersbeleid te installeren;

2. waarbij het de doelstelling is om, op termijn, effectief te streven naar nul verkeersdoden;

3. hiertoe een structureel verkeersveiligheidsbeleid te ontwikkelen naar voorbeeld van Zweden en Nederland,

a. waarbij wordt ingezet op alle factoren die aan de basis van ongevallen kunnen liggen, namelijk :

i. de educatie en sensibilisatie van de weggebruiker;

ii. de veiligheid van de voertuigen (zowel voor de bestuurder, de passagiers als de zwakke weggebruikers buiten het voertuig);

iii. de wegeninfrastructuur (vergevingsgezind en kinderen en jongeren worden het ijkpunt);

iv. de handhaving van de verkeersregels, waarbij het rijbewijs met punten een instrument is;

v. het aandeel en de snelheid van het gemotoriseerd vervoer in onze verplaatsingen

- | | |
|--|--|
| <p>b. en accordant une attention prioritaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> i. à la diminution du nombre de tués sur les routes; ii. à la réduction drastique du nombre d'accidents impliquant des usagers faibles; iii. à la lutte contre la surreprésentation des enfants et des jeunes dans les statistiques d'accidents; <p>c. en développant cette politique dans un cadre centré sur l'enfant/l'être humain, et basé sur la vulnérabilité physique des personnes, sur ce qu'elles peuvent faire (l'homme commet des erreurs) et sur ce qu'elles veulent (l'homme ne respecte pas toujours les règles);</p> <p>d. en se basant sur les principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> i. la fonctionnalité de la voirie : les routes ont une fonction précise et sont conçues et aménagées pour remplir cette fonction (elles peuvent avoir une fonction de circulation, de desserte locale, d'accès ou de séjour); ii. l'homogénéité des masses et/ou la vitesse et la direction; iii. la prévisibilité du comportement attendu de chacun dans le trafic et la reconnaissance du type d'aménagement; iv. la «route qui pardonne» (le principe de l'indulgence mutuelle entre l'environnement routier et les usagers de la route); v. le maintien de la vigilance des usagers; <p>e. et ce, dans le cadre plus large d'une diminution du trafic motorisé, conformément à la demande formulée dans le Livre blanc de la Commission européenne, et d'un transfert modal vers des moyens de transport plus écologiques et plus sûrs (tels que le vélo, les transports en commun, le train et la navigation intérieure).</p> | <p>b. en met prioritaire aandacht voor :</p> <ul style="list-style-type: none"> i. het verminderen van het aantal verkeersdoden; ii. het drastisch terugschroeven van ongevallen waarbij zwakke weggebruikers betrokken zijn; iii. het wegwerken van de oververtegenwoordiging van kinderen en jongeren in de ongevallenstatistieken; <p>c. waarbij dit beleid wordt uitgezet binnen een context die het kind/de mens als maat neemt, die uitgaat van de fysieke kwetsbaarheid van mensen, van wat ze kunnen (mensen maken fouten) en wat ze willen (mensen houden zich niet altijd aan regels);</p> <p>d. en gebaseerd is op de volgende principes :</p> <ul style="list-style-type: none"> i. de functionaliteit van wegen : wegen hebben een duidelijke functie en worden daar ook naar ontworpen en ingericht. Wegen kunnen verkeer afwikkelen, gebiedsontsluitend werken, toegang geven of een verblijfsfunctie hebben; ii. de homogeniteit van massa's en/of de snelheid en de richting; iii. de herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en de voorspelbaarheid van het wegverloop en het gedrag van weggebruikers; iv. de vergevingsgezindheid van de omgeving en van de weggebruikers onderling; <p>v. de statusonderkennung door de verkeersdeelnemer;</p> <p>e. en dit binnen het ruimer kader van een vermindering van het gemotoriseerd verkeer, zoals gevraagd in het Witboek van de Europese Commissie en van een modale verschuiving naar milieuvriendelijker en veiligere vervoerswijzen (zoals de fiets, het openbaar vervoer, het spoor en de binnenvaart).</p> |
|--|--|

9 février 2012.

9 februari 2012.

Freya PIRYNS.
Cécile THIBAUT.