

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

1 december 2009

1^{er} décembre 2009

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**betreffende de herziening van artikel 8.3
van het verkeersreglement**

**demandant la révision de l'article 8.3
du Code de la route**

(ingediend door mevrouw Josée Lejeune c.s.)

(déposée par Mme Josée Lejeune et consorts)

cdH	:	centre démocrate Humaniste		
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams		
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen		
FN	:	Front National		
LDD	:	Lijst Dedecker		
MR	:	Mouvement Réformateur		
N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie		
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten		
PS	:	Parti Socialiste		
sp.a	:	socialistische partij anders		
VB	:	Vlaams Belang		

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 52 0000/000:	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 52 0000/000:	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)	CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)	CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN:	Plenum	PLEN:	Séance plénière
COM:	Commissievergadering	COM:	Réunion de commission
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.deKamer.be e-mail : publicaties@deKamer.be	Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.laChambre.be e-mail : publications@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het verkeersbeleid beoogt in de eerste plaats de veiligheid op de weg te verbeteren en het aantal verkeersdoden en –gewonden terug te dringen.

In het kader van het Witboek Vervoer 2001 “Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” en van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2007) heeft ons land zich tot doel gesteld het aantal dodelijke verkeersslachtoffers drastisch te verminderen tot maximum 500 verkeersdoden per jaar tegen 2015.

Hoewel wordt erkend dat een verkeersongeval voortvloeit uit het samengaan van veel factoren, moet er vaak op worden gewezen dat waakzaamheid aan het stuur fundamenteel is voor de veiligheid, alsook dat de bestuurder zich moet concentreren als hij zijn rijgedrag volkomen onder controle wil houden. Het besturen van een voertuig is immers een dynamisch gebeuren dat wordt beïnvloed door voortdurend wijzigende omgevingsfactoren; hoewel die buiten de verantwoordelijkheid van de bestuurder vallen, mag hij de controle erover niet verliezen. Een voertuig besturen, vereist dus maximale concentratie en brengt intense hersenactiviteit teweeg.

Autobestuurders blijken de neiging te hebben hun vermogen om achter het stuur te multitasken, te overschatten. Bovendien dreigen de veiligheidsproblemen door afleiding van de bestuurder nog toe te nemen: steeds meer technologische snuffjes eisen zijn aandacht op. De voorbeelden zijn legio: multifunctionele gsm's, draadloos internet, mp3-spelers, de spelconsoles waarmee bepaalde voertuigen zijn uitgerust enzovoort. De lijst van eventuele afleidingsbronnen is lang, en evolueert zeer snel.

Door al die afleiding reageert de bestuurder veel trager op de verkeersomstandigheden dan wel op allerlei gebeurtenissen. Daardoor is hij niet langer in staat potentieel gevaar in te schatten. Zijn veiligheidsmarge krimpt en hij is meer geneigd grotere risico's te nemen.

Het *Institut national français de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)* heeft aangetoond dat ongeveer een derde van de ongevallen te wijten is aan onoplettendheid van de bestuurder. Precies daarom vereist het besturen van een voertuig permanent de volle aandacht van de bestuurders; zoniet kunnen zij mogelijk opduikend gevaar niet afwenden.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'amélioration de la sécurité sur les routes et la diminution du nombre de blessés et de tués sur celles-ci représentent les grandes priorités en matière de roulage.

Dans le cadre du Livre Blanc Européen sur la politique des transports (2001) et des États Généraux de la Sécurité Routière (2007), notre pays s'est fixé comme objectif de réduire drastiquement le nombre de tués sur nos routes (500 maximum par an d'ici 2015).

Bien qu'il ait été reconnu qu'un accident de la route constitue un événement multifactoriel, il est souvent indispensable de rappeler que la vigilance au volant est un élément fondamental de sécurité et que la concentration du conducteur est indispensable à une conduite parfaitement maîtrisée. En effet, la conduite d'un véhicule est une tâche dynamique influencée par d'incessants changements environnementaux dont le conducteur n'est pas responsable mais qu'il doit impérativement maîtriser. La conduite requiert donc une concentration maximale et génère une activité cérébrale intense.

Il s'avère que les conducteurs ont tendance à surestimer leur capacité à effectuer plusieurs tâches au volant. De plus, les problèmes de sécurité liés à la distraction au volant risquent de s'aggraver avec la prolifération de technologies capables de détourner l'attention du conducteur. Comme exemples nous pouvons mentionner les téléphones portables multifonctions, l'Internet sans fil, les lecteurs MP3, les systèmes de divertissement dont sont dotés certains véhicules, ... La liste de sources éventuelles de distraction est longue et elle évolue très rapidement.

Les nombreuses distractions rendent les conducteurs beaucoup plus lents à réagir aux conditions de circulation ou aux événements. De ce fait, ils ne sont plus aptes à reconnaître les dangers potentiels. Leur marge de sécurité diminue et ils sont davantage enclins à prendre des risques plus importants.

L'Institut national français de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) a prouvé qu'environ un tiers des accidents auraient pour origine un défaut d'attention du conducteur. C'est pourquoi conduire nécessite en permanence 100% de l'attention des usagers de la route pour parer aux dangers éventuels pouvant survenir.

Uit onderzoek blijkt dat een voertuig met een snelheid van 120 km/uur op de snelweg 33,3 meter per seconde aflegt – kettingbotsingen komen er dus niet zomaar. Buiten de bebouwde kom legt datzelfde voertuig 25 meter per seconde af, en in de bebouwde kom, bij een snelheid van 50 km/uur, 14 meter in één seconde. Dat is meer dan nodig is om een onverwachts overstekende voetganger omver te rijden.

Een bestuurder die wordt afgeleid en aldus uit zijn concentratie wordt gebracht, heeft een kleinere veiligheidsmarge, en is meer geneigd risico's te nemen die hij in andere omstandigheden niet zou nemen.

Het *Virginia Tech Transportation Institute (VTTI)* heeft in de regio's Washington D.C. en Noord-Virginia een studie verricht die enig is in haar soort. De bij die studie betrokken analisten hebben over een periode van 13 maanden het rijgedrag van 241 mensen tussen 18 en 73 jaar oud bestudeerd. In totaal werd 42 000 uur rijgegevens bekeken en geanalyseerd. Niet alleen werd aangetoond dat het risico op ongevallen fors stijgt naarmate de bestuurder meer wordt afgeleid, maar ook dat 8 op 10 ongevallen te wijten zijn aan onvoldoende aandacht van de automobilisten.

In België voorziet artikel 8.3 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg terzake in het volgende:

“Elke bestuurder moet in staat zijn te sturen, en de vereiste lichaamsgeschiktheid en de nodige kennis en rijvaardigheid bezitten.

Hij moet steeds in staat zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en voortdurend zijn voertuig of zijn dieren goed in de hand hebben.”

Nadat het gebruik van mobiele telefoons indrukwekkende proporties had aangenomen en gemeengoed was geworden, werd dat koninklijk besluit in 2000 aangevuld met een artikel 8.4., dat luidt als volgt:

“Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder geen gebruik maken van een draagbare telefoon die hij in de hand houdt.”

Er heerst immers almaar grotere ongerustheid over het gewijzigde gedrag van de automobilisten achter het stuur. Op grond van voormeld artikel 8.3. hebben de politierechtbanken geregeld moeite uit te maken of al dan niet een overtreding is begaan, en in sommige

Il s'avère qu'une voiture lancée à 120 km/heure sur l'autoroute parcourt 33,3 mètres en une seconde, de quoi provoquer un accident en chaîne. Hors agglomération, à 90 km/heure, cette même voiture couvrira 25 mètres en une seconde et en agglomération, à 50 km/heure, 14 mètres en une seconde, plus qu'il n'en faut pour renverser un piéton traversant la rue inopinément.

Quand les conducteurs sont déconcentrés par les distractions, ils diminuent leur marge de sécurité et sont davantage portés à prendre des risques qu'ils ne prendraient pas dans d'autres circonstances.

Une étude unique en son genre a été menée par l'Institut des Transports de l'Université Virginia Tech dans la région de Washington et du nord de la Virginie. Les analystes de cette étude ont étudié, durant une période de 13 mois, la manière de conduire de 241 personnes, âgées entre 18 et 73 ans. Au total, plus de 42 000 heures ont été visionnées et analysées et il a été prouvé non seulement que les risques d'accidents augmentent considérablement avec les distractions qui préoccupent le conducteur mais également que 8 accidents sur 10 sont dus à un manque d'attention de la part des automobilistes.

En Belgique, l'article 8.3 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, prévoit à cet égard les règles d'usage suivantes pour les conducteurs:

“Tout conducteur doit être en état de conduire, présenter les qualités physiques requises et posséder les connaissances et l'habileté nécessaires.

Il doit être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent et doit avoir constamment le contrôle du véhicule ou des animaux qu'il conduit.”

En 2000, suite au développement impressionnant et généralisé de l'utilisation du téléphone portable, ledit arrêté royal a été complété par un article 8.4, libellé comme suit:

“Sauf si son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, le conducteur ne peut faire usage d'un téléphone portable en le tenant en main.”

En fait, une inquiétude grandissante existe au regard des modifications des comportements des conducteurs au volant. Sur la base dudit article 8.3, les tribunaux de police éprouvent régulièrement bien des difficultés à juger si une infraction a été commise, et les sanctions

situaties worden de straffen (die op overtredingen 2^{de} graad staan) moeilijk toepasbaar.

Voorlichting en bewustmaking van de weggebruikers zijn van primordiaal belang, en de praktische toepassing van artikel 8.3. van het koninklijk besluit van 1 december 1975 doet moeilijkheden rijzen. Daarom achten de indieners het noodzakelijk artikel 8.3. van dat koninklijk besluit beter te formuleren en de voor de Verkeersveiligheid bevoegde minister op te dragen een lijst op te stellen van gedragingen die strafbaar kunnen zijn in de zin van artikel 8.3. van dat koninklijk besluit.

(correspondant à des infractions du second degré) deviennent difficilement applicables dans certaines situations.

L'information et la sensibilisation des usagers de la route sont primordiales et l'application dans la pratique de l'article 8.3 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 pose problème. C'est pourquoi, les auteurs estiment nécessaire d'améliorer la formulation de l'article 8.3 dudit arrêté royal et de charger le ministre ayant la Sécurité routière dans ses attributions d'élaborer une liste des comportements susceptibles d'être répréhensibles au sens de l'article 8.3 dudit arrêté royal.

Josée LEJEUNE (MR)
François BELLOT (MR)
Valérie DE BUE (MR)
Carine LECOMTE (MR)
Xavier BAESELEN (MR)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op het Witboek over het Europese vervoersbeleid (2001) en de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2007) en op de vastbeslotenheid van de regering om in dat verband het aantal verkeersdoden in ons land drastisch te verminderen (tot hoogstens 500 per jaar tegen 2015);

B. overwegende dat bij een verkeersongeval altijd verscheidene factoren in het spel zijn en waakzaamheid aan het stuur een essentieel veiligheidsaspect is;

C. overwegende dat ongeveer een derde van de verkeersongevallen te wijten zou zijn aan onoplettendheid van de bestuurder;

D. erop gelet dat een bestuurder de neiging heeft zichzelf te overschatten wanneer hij aan het stuur tegelijkertijd verschillende taken moet uitvoeren;

E. rekening houdend met het toenemend aantal technologische snuffjes die de aandacht van de bestuurder dreigen af te leiden;

F. gelet op het veranderend rijgedrag;

G. gelet op de moeilijkheden van de rechtbanken om bepaalde moeilijk te classificeren overtredingen te beoordelen;

VRAAGT DE REGERING:

1. ingevolge de praktische moeilijkheden die bij de toepassing van artikel 8.3 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg rijzen, die normerende bepaling beter en duidelijker te formuleren, zodat een meer eenvormige, op de technologische evolutie afgestemde toepassing ervan wordt gewaarborgd;

2. de minister die voor Verkeersveiligheid bevoegd is, ermee te belasten een lijst op te stellen van de gedragingen die in het licht van artikel 8.3 van voornoemd koninklijk besluit strafbaar kunnen zijn.

19 november 2009

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu la ferme volonté du gouvernement de réduire drastiquement le nombre de tués sur nos routes (500 maximum par an d'ici 2015) dans le cadre du Livre Blanc Européen sur la politique des transports (2001) et des États Généraux de la Sécurité Routière (2007);

B. considérant qu'un accident de la route constitue un élément multifactoriel et que la vigilance au volant représente un élément fondamental de sécurité;

C. considérant qu'environ un tiers des accidents auraient pour origine un défaut d'attention du conducteur;

D. vu la surestimation du conducteur lorsqu'il s'agit d'effectuer plusieurs tâches au volant;

E. vu la prolifération de technologies capables de détourner l'attention du conducteur;

F. vu les modifications des comportements au volant;

G. considérant les difficultés rencontrées par les tribunaux pour juger certaines infractions difficilement répertoriables;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

1. compte tenu des difficultés d'application dans la pratique de l'article 8.3 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, de clarifier et d'améliorer d'abord la formulation de cette disposition normative afin d'en garantir une application plus uniforme et en phase avec l'évolution technologique;

2. de charger le ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions d'élaborer ensuite une liste des comportements susceptibles d'être répréhensibles au sens de l'article 8.3 dudit arrêté royal.

19 novembre 2009

Josée LEJEUNE (MR)
François BELLOT (MR)
Valérie DE BUE (MR)
Carine LECOMTE (MR)
Xavier BAESELEN (MR)