

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

10 octobre 2012

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à promouvoir l'adaptateur de vitesse
intelligent en vue d'accroître la sécurité
routière à la lumière de la directive STI et des
recommandations de la Commission fédérale
sécurité routière**

(déposée par
Mme Karin Temmerman et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

10 oktober 2012

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**ter bevordering van intelligente
snelheidsassistentie voor een hogere
verkeersveiligheid in het raam van de ITS-
richtlijn en de aanbevelingen van de federale
commissie voor de verkeersveiligheid**

(ingediend door
mevrouw Karin Temmerman c.s.)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
PS	:	Parti Socialiste	
MR	:	Mouvement Réformateur	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
sp.a	:	socialistische partij anders	
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
VB	:	Vlaams Belang	
cdH	:	centre démocrate Humaniste	
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie	

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe 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)	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)
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 (beigekleurig papier)

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

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Contexte

La vitesse inadaptée est une cause importante d'accidents de la route. Selon les estimations, près de 30 % des accidents mortels sont directement imputables à une vitesse excessive ou inadaptée. (*Transportation Research Board*, 1998 et *Bowie & Walz*, 1994). La vitesse influence tant la survenance d'un accident de la route que la gravité des blessures. Ce n'est pas seulement la vitesse absolue des véhicules qui joue un rôle. De plus grands écarts de vitesse entre les véhicules entraînent également une insécurité accrue.

L'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) indique que la maîtrise de la vitesse est une des mesures les plus importantes et effectives pour enregistrer de nouveaux progrès en matière de sécurité routière.

L'évolution des technologies automobiles peut jouer un rôle important dans l'amélioration de la sécurité routière, sans pour autant remettre en cause l'importance des adaptations infrastructurelles. Cependant, il est un fait que la mise en œuvre de nouvelles technologies automobiles demande beaucoup de préparation et de temps. C'est précisément pourquoi nous devons miser sur une politique encourageant les technologies qui améliorent la sécurité.

Les technologies de l'information et de la communication sont déjà beaucoup utilisées dans notre système de circulation, tant à bord du véhicule que le long des routes. Ces technologies sont généralement désignées par l'appellation générique Systèmes de Transport Intelligents (STI). Une partie de ces applications accordent une place centrale à la sécurité routière. La présente résolution se focalise sur une application STI bien précise, l'adaptateur de vitesse intelligent (Intelligence Speed Assistance, ci-après ISA). Nous estimons en effet qu'il s'agit là d'une des applications STI les plus prometteuses, qui pourrait en outre être instaurée à relativement court terme.

2. Historique et actualité politiques

L'ISA est à l'ordre du jour politique depuis longtemps. Ainsi, la note de politique générale fédérale mobilité 2005-2007 prévoyait ce qui suit:

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Context

Onaangepaste snelheid is een belangrijke oorzaak van verkeersongevallen. Geschat wordt dat ongeveer 30 % van de dodelijke ongevallen rechtstreeks te wijten zijn aan een te hoge of onaangepaste snelheid (*Transportation Research Board*, 1998 en *Bowie & Walz*, 1994). Snelheid speelt zowel een rol bij een verkeersongeval als bij de letselernst. Niet alleen de absolute snelheid van voertuigen speelt een rol. Ook grotere snelheidsverschillen tussen voertuigen leiden tot een hogere onveiligheid.

Het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) stelt dat snelheidsbeheersing één van de belangrijkste en meest effectieve maatregelen is om verdere vooruitgang te boeken in de verkeersveiligheid.

Ontwikkelingen in voertuigtechnologie kunnen een belangrijke rol spelen in het verbeteren van de verkeersveiligheid, zonder daarbij afbreuk te willen doen aan het belang van infrastructurele aanpassingen. Evenwel is het zo dat de implementatie van nieuwe voertuigtechnologie een aanzienlijke voorbereidings — en doorlooptijd kennen. Net daarom moeten we nu inzetten op een beleid dat veiligheidsverhogende technologieën stimuleert.

In ons verkeerssysteem wordt nu al veel gebruikgemaakt van informatie — en communicatietechnologieën, zowel in het voertuig als daarbuiten. Doorgaans worden deze technologieën aangeduid met de verzamelnaam Intelligente Transportsystemen (ITS). Een deel van deze toepassingen stellen de verkeersveiligheid centraal. Deze resolutie focust op één bepaalde ITS-toepassing, i.e. de Intelligente Snelheidsassistent (hierna: ISA). Volgens de indieners van deze resolutie is het één van de meest veelbelovende ITS-toepassing die op relatief korte termijn zou kunnen worden ingevoerd. Deze stelling wordt ondersteund door de Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

2. Politieke historiek en actualiteit

ISA staat al lang op de politieke agenda. Zo bepaalde de federale beleidsnota mobiliteit 2005-2007:

“Nouvelles technologies: ISA et limiteurs de vitesse

La maîtrise de la vitesse constitue un instrument crucial pour un trafic structurellement plus sûr. Outre une application optimale des instruments existants, il est nécessaire d'introduire une nouvelle technique de maîtrise de la vitesse: le limiteur de vitesse intelligent qui contraint le chauffeur ou, du moins, l'incite sensiblement à ne pas dépasser les limitations de vitesse locales. Le gouvernement fédéral continuera à plancher, en collaboration avec des experts externes, sur la mise en œuvre de l'ISA.”

La Chambre des représentants a déjà adopté des propositions de résolution dans le passé, concernant notamment l'utilisation de limiteurs intelligents de vitesse par des personnes censées donner l'exemple et la généralisation d'un système d'adaptation intelligente de la vitesse. Diverses auditions ont été organisées en la matière. Sur le plan politique, on a cependant peu progressé, voire pas du tout.

La Commission fédérale pour la sécurité routière (CFSR) a demandé, dans ses “recommandations pour 20 mesures prioritaires à prendre pendant la période 2011 – 2015”, de promouvoir l'ISA (voir la recommandation 9).

L'ISA est aussi depuis longtemps à l'ordre du jour européen. Le *European Transport and Safety Council* (ETSC) milite depuis des années pour l'application et l'instauration de l'ISA.

En outre, la Belgique doit mettre en œuvre les obligations de la directive européenne STI (Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport). Cette directive s'applique aux applications et services STI au sein de l'UE dans le secteur du transport routier et à leurs interfaces avec d'autres modes de transport.

3. ISA?

Pour une explication, nous renvoyons volontiers au *factsheet* ISA, succinct mais complet, rédigé par la SWOV, la *Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid* (Fondation Recherche scientifique Sécurité routière) néerlandaise. Nous en reprenons les principaux éléments en guise d'explication pour la présente résolution.

“Nieuwe technologieën: ISA en snelheidsbegrenzers

Snelheidsbeheersing vormt een cruciaal instrument in het werken aan een structureel veiliger wegverkeer. Naast een optimale toepassing van het bestaande instrumentarium, is het nodig om een nieuwe techniek van voertuigondersteunende snelheidsbeheersing in te voeren: de intelligente snelheidsaanpasser, die in de auto de chauffeur dwingt of ten minste toch voelbaar aanzet om de plaatselijke snelheidslimieten niet te overschrijden. De federale overheid zal in samenwerking met externe deskundigen verder werken aan de implementatie van ISA (Intelligent Speed Adaptation).”

Er werden in de Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers voorheen al voorstellen van resoluties goedgekeurd, onder andere betreffende het gebruik van intelligente snelheidsbegrenzers door personen met een maatschappelijke voorbeeldfunctie en betreffende de veralgemeende invoering van een Intelligent Snelheidsaanpassingssysteem. Diverse hoorzittingen werden in dit verband georganiseerd. Beleidsmatig werd evenwel weinig tot geen vooruitgang geboekt.

De federale commissie voor de verkeersveiligheid (FCVV) vraagt in haar “aanbevelingen voor 20 prioritaire maatregelen te nemen tijdens de periode 2011-2015” om ISA te promoten (zie aanbeveling 9).

ISA staat ook al lang op de Europese agenda. De *European Transport and Safety Council*, ETSC, ijvert reeds jaren voor toepassing en invoering van ISA.

Bovendien moet België de verplichtingen uit de Europese ITS-richtlijn uitvoeren (Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen). Deze richtlijn is van toepassing op ITS-toepassingen- en diensten in de EU in de wegvervoerssector en hun interfaces met andere vervoerswijzen.

3. ISA?

Voor een toelichting verwijzen we graag naar de beknopte, maar volledige *factsheet* ISA zoals opgesteld door SWOV, de Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. We halen de voornaamste elementen aan bij wijze van toelichting bij deze resolutie.

L'ISA est une dénomination générale pour désigner les systèmes avancés d'assistance à la conduite, visant à faire respecter les limitations de vitesse par les conducteurs de véhicules à moteur. Un système ISA détermine en général la position du véhicule, compare la vitesse à la vitesse maximale autorisée à cet endroit et donne ensuite un feed-back au conducteur dans le véhicule sur la limitation de vitesse ou réduit même la vitesse du véhicule compte tenu de cette limitation de vitesse. Il existe divers systèmes ISA qui diffèrent en fonction du niveau d'assistance et du type de feed-back offert au conducteur.

ISA is een algemene benaming voor geavanceerde bestuurdersondersteuningssystemen, gericht op de naleving van snelheidslimieten door bestuurders van motorvoertuigen. Een ISA-systeem bepaalt over het algemeen de positie van een voertuig, vergelijkt de snelheid met de ter plaatse geldende snelheidslimiet en geeft vervolgens in het voertuig feedback aan de bestuurder over de snelheidslimiet of beperkt zelfs de snelheid van het voertuig aan de hand van die snelheidslimiet. Er bestaan uiteenlopende ISA-systemen die verschillen in het assistentieniveau en het type feedback dat de bestuurder wordt geboden.

Assistance — Assistentie	Type de feed-back — Type feedback	Feed-back — Feedback
Information / <i>Informatief</i>	Principalement visuel / <i>Voor-namelijk visueel</i>	La limitation de vitesse et ses modifications sont signalées au conducteur / <i>De snelheidslimiet en wijzigingen in de snelheidslimiet worden weer-gegeven.</i>
Avertissement (système ouvert) / <i>Waarschuwend (open)</i>	Visuel et/ou sonore / <i>Visueel en/ of auditief</i>	Le système avertit le conducteur lorsqu'il dépasse la limitation de vitesse en vigueur à l'endroit où il se trouve. Le conducteur décide lui-même ce qu'il fait de cette information et d'adapter ou non sa vitesse / <i>Het systeem waarschuwt de bestuurder wanneer hij de ter plaatse geldende snelheidslimiet overschrijdt. De bestuurder beslist zelf wat hij met deze informatie doet en of hij zijn snelheid aanpast.</i>
Intervention (système semi-ouvert) / <i>Ingrijpend (half-open)</i>	Pédale haptique (degré de feed-back moyen/faible) / <i>Haptisch pedaal (middelmatige/ lichte feedback)</i>	Le conducteur sent une résistance dans la pédale d'accélérateur lorsqu'il essaie de dépasser la limitation de vitesse. Moyennant une pression suffisante sur la pédale, il est possible de rouler plus vite que la limite prescrite / <i>De bestuurder voelt tegenwerking in het gaspedaal wanneer hij de snelheidslimiet probeert te overschrijden. Als er voldoende kracht wordt uitgeoefend is het mogelijk harder te rijden dan de limiet.</i>
Contrôle automatique avec limiteur de vitesse (système fermé) / <i>Automatische beheersing met snelheidsbegrenzer (gesloten)</i>	Pédale haptique (degré de feed-back élevé) et désactivation de la pédale / <i>Haptisch pedaal (krachtige feedback) en uitgeschakeld pedaal</i>	La vitesse maximale du véhicule est automatiquement limitée à la vitesse maximale en vigueur sur place. Les tentatives du conducteur visant à rouler plus vite sont ignorées par le système / <i>De maximumsnelheid van het voertuig wordt automatisch beperkt tot ten hoogste de ter plaatse geldende snelheidslimiet. Pogingen van de bestuurder om harder te rijden worden genegeerd.</i>

Les systèmes ISA peuvent prendre en compte trois sortes de limitations de vitesse:

1. les limitations de vitesse fixes: le conducteur est informé des limitations de vitesse en vigueur;

2. les limitations de vitesse variables: le conducteur est en outre informé des limitations de vitesse (plus sévères) qui s'appliquent à des endroits particuliers, par exemple en cas de travaux de voirie, près des passages pour piétons, dans les virages serrés, etc. Les limitations de vitesse dépendent alors du lieu;

3. les limitations de vitesse dynamiques: le système ISA dynamique applique des limitations de vitesse tenant compte de la situation réelle de la route et du trafic (conditions météorologiques, densité du trafic), en prenant pour plafond la limitation fixe en vigueur. Les limitations de vitesse dynamiques diffèrent dès lors non seulement selon l'endroit, mais aussi selon l'heure.

4. Adhésion

Les recommandations de la Commission fédérale pour la Sécurité routière visent principalement à susciter l'adhésion des conducteurs. Nous nous référons à cet égard aux résultats de l'étude *"Het draagvlak onder autobestuurders voor intelligente snelheidsassistentie (ISA) in de lage landen: resultaten van een grootschalig onderzoek in Nederland en Vlaanderen"* (Vlassenroot, De Mol, Marchau, 2010). Pour les besoins de cette étude, 6 370 personnes ont été interrogées en Belgique et 1 158 aux Pays-Bas. Ces personnes ont indiqué que leur propre façon de conduire pouvait avoir une grande influence sur le risque d'accidents et sur la sécurité routière, et qu'ils n'étaient pas opposés au principe d'une assistance technologique de leur conduite. Près de 95 % des personnes interrogées se disent en effet favorables à l'ISA: sept conducteurs sur dix marquent une préférence pour les systèmes d'information ou d'avertissement, tandis que trois sur dix préféreraient des systèmes plus radicaux et plus limitatifs. Les systèmes d'information et d'avertissement recueillent une assez grande adhésion et il n'est pas nécessaire de faire des efforts particuliers, par exemple sous la forme d'une aide financière aux pouvoirs publics, pour renforcer leur niveau de mise en œuvre. Nous estimons à cet égard que l'adhésion ne doit pas être suscitée, mais qu'elle existe déjà. Les efforts doivent essentiellement porter sur l'élaboration d'une stratégie visant à mettre en œuvre l'ISA dans le parc automobile.

ISA-systemen kunnen gebruikmaken van drie soorten snelheidslimieten:

1. Vaste snelheidslimieten: de bestuurder wordt geïnformeerd over de geldende snelheidslimieten.

2. Variabele snelheidslimieten: de bestuurder wordt bovendien geïnformeerd over (lagere) snelheidslimieten op speciale locaties, bijvoorbeeld bij wegwerkzaamheden, rond oversteekplaatsen voor voetgangers, in scherpe bochten, etc. De snelheidslimieten hangen af van de locatie.

3. Dynamische snelheidslimieten: het dynamische ISA-systeem past snelheidslimieten toe waarbij rekening wordt gehouden met de feitelijke weg- en verkeerssituatie (weeromstandigheden, verkeersdichtheid) en met de geldende vaste limiet als bovengrens. De dynamische snelheidslimieten verschillen daarom niet alleen per plaats maar ook in de tijd.

4. Draagvlak

De federale commissie voor de verkeersveiligheid focust in haar aanbeveling vooral op het creëren van draagvlak. We wijzen in dit verband op de resultaten uit de studie *"Het draagvlak onder autobestuurders voor intelligente snelheidsassistentie (ISA) in de lage landen: resultaten van een grootschalig onderzoek in Nederland en Vlaanderen"* (Vlassenroot, De Mol, Marchau, 2010). In deze studie werden 6 370 personen bevestigd in België en 1 158 in Nederland. De respondenten gaven aan dat hun eigen rijgedrag van grote invloed kan zijn op ongevallen en verkeersveiligheid en dat ondersteuning in hun rijgedrag door technologie niet wordt afgewezen. Bijna 95 % van de respondenten is voorstander van ISA: zeven op tien chauffeurs wil een informatief of waarschuwend systeem. Bij drie op tien bestuurders gaat de voorkeur naar meer ingrijpende en limiterende systemen. Informatieve en waarschuwend ISA kent een vrij hoog draagvlak en de inspanningen zoals financiële steun voor overheden om een hogere implementatiegraad te verkrijgen is niet noodzakelijk. In dat opzicht menen de indieners van deze resolutie dat het draagvlak niet moet worden gecreëerd, maar reeds aanwezig is. Er moet vooral gewerkt worden aan een strategie ter implementatie van ISA in het voertuigenpark.

5. Vers la mise en œuvre de l'ISA – cadre européen et national

Aujourd'hui, un système de navigation fonctionne déjà, dans certains cas, comme un système ISA ouvert. La plupart des systèmes de navigation offrent la possibilité d'être informé de la vitesse maximale autorisée à tous les endroits où l'on se rend. Ces systèmes préviennent en outre le conducteur lorsqu'il dépasse la vitesse maximale autorisée telle qu'ils l'ont enregistrée. Un certain nombre de modèles de voiture disposent déjà, à l'heure actuelle, d'un système ISA ouvert et il est probable que les nouvelles voitures seront de plus en plus souvent équipées d'appareils informant les conducteurs de la vitesse autorisée et leur permettant d'adapter leur vitesse.

Nous soulignons à cet égard (voir Goldenbeld, CH., *Politiek draagvlak voor Intelligente Snelheidsaanpassing – ISA*, SWOV-rapport, 2004) que le paradoxe de l'ISA est que la mesure est à la fois très proche et très éloignée. L'ISA est proche et présent parce que de nombreux essais ont déjà été réalisés, parce que des études internationales ont déjà réservé un accueil favorable à cette solution et parce que certaines voitures intègrent déjà la technologie nécessaire à son installation.

Dans le même temps, l'ISA est encore éloigné en termes de temps et de développement: sans exigences (de qualité) européennes fixées par la loi, et sans accord avec l'industrie automobile, il y a peu de chances que le système soit mis en œuvre (sur une base volontaire et/ou obligatoire) de manière généralisée. En réponse à une question orale posée en réunion de la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques le 15 février 2012, le secrétaire d'État à la Mobilité a affirmé à cet égard que l'instauration généralisée devait se concrétiser dans le cadre de la réglementation européenne, étant donné que la problématique du système ISA — surtout dans une version contraignante et adaptée à tous les véhicules — a trait à l'harmonisation technique des véhicules à moteur dans le cadre du marché interne (il s'agit donc d'une compétence européenne).

La Belgique pourrait cependant jouer un rôle pionnier en ce domaine. La directive STI a, en tout état de cause, défini un cadre européen. Bien qu'il n'ait pas été mentionné comme tel, on peut supposer que l'ISA fait partie des actions prioritaires de cette directive, à savoir le domaine prioritaire 3, applications de STI à la sécurité et à la sûreté routières. Cette interprétation est confirmée par la Commission européenne même

5. Naar de implementatie van ISA – Europees en nationaal kader

Een navigatiesysteem functioneert vandaag in sommige gevallen reeds als een open ISA-systeem. De meeste navigatiesystemen bieden immers de mogelijkheid om op elke locatie waar men komt, een melding te krijgen van de maximaal toegelaten snelheid. Bovendien waarschuwen deze systemen wanneer het voertuig sneller rijdt dan de maximaal toegelaten snelheid zoals opgenomen in het systeem. Een aantal automodellen beschikt vandaag al over een open ISA-systeem en we mogen verwachten dat nieuwe wagens meer en meer zullen worden voorzien van apparatuur die de bestuurders informatie geeft over de toegelaten snelheid en hem de mogelijkheid biedt om zijn snelheid aan te passen.

We merken in dit verband op (zie Goldenbeld, CH., *Politiek draagvlak voor Intelligente Snelheidsaanpassing – ISA*, SWOV-rapport, 2004) dat het paradoxale van ISA is dat de maatregel tegelijkertijd zeer nabij en zeer veraf is. ISA is nabij en aanwezig omdat er reeds vele proeven werden uitgevoerd, omdat internationale studies de maatregel reeds als oplossing hebben omarmd en omdat de voor ISA benodigde technologie deels al in sommige wagens wordt ingebouwd.

Tegelijkertijd is ISA in tijd en uitwerking nog veraf: zonder Europese wettelijk vastgelegde (kwaliteits)eisen en zonder afspraken met de auto-industrie maakt het systeem weinig kans op brede, algemene (vrijwillige en/of verplichte) invoering. De staatssecretaris bevoegd voor mobiliteit stelde in antwoord op een mondelinge vraag tijdens de vergadering van de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van woensdag 15 februari 2012 in dit verband dat de veralgemeende invoering in het kader van de Europese regelgeving vorm moet krijgen, omdat de problematiek van het ISA-systeem — zeker in een dwingende vorm en toegepast in alle voertuigen — gaat om de technische harmonisatie van motorvoertuigen in het kader van de interne markt (en bijgevolg een Europese bevoegdheid betreft).

Toch zou België hierin een voortrekkersrol kunnen spelen. Met de ITS-richtlijn werd overigens al een Europees kader uitgetekend. Hoewel het niet als zodanig wordt vermeld kan men stellen dat ISA tot de prioritaire acties behoort van deze richtlijn, met name binnen prioritair gebied 3, ITS-toepassingen voor verkeersveiligheid en beveiliging. Deze stelling wordt bevestigd door de Europese Commissie zelf, die in antwoord op een

qui affirme, en réponse à une question parlementaire écrite, ce qui suit: “*the ITS Directive provides the Legal framework for the deployment and use of ITS applications, including ISA systems*” (voir: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2012-002382&language=LV>).

À la lumière, d’une part, de cette directive européenne, et, d’autre part, de la recommandation n° 9 de la Commission fédérale pour la sécurité routière, nous demandons au gouvernement fédéral d’œuvrer activement à la poursuite du développement et de la prise de décision relatifs à l’ISA. Concrètement, dans les six mois de l’adoption de la présente résolution, le gouvernement doit, en concertation avec les instances européennes compétentes et les trois Régions de notre pays, élaborer un plan concret esquissant une stratégie de promotion de l’utilisation de l’ISA. Ce plan devra identifier les obstacles à l’instauration du système et indiquer les manières de les neutraliser, les acteurs concernés et le calendrier de ce processus.

Cela pourrait se faire dans le cadre de la Conférence interministérielle de la mobilité. Celle-ci n’est certes pas dotée d’un pouvoir de décision contraignant, mais elle est l’instrument le plus approprié pour assurer une concertation souple et efficiente entre les autorités concernées, dans le respect de l’autonomie de chacune d’entre elles.

schriftelijke parlementaire vraag stelt: “*the ITS Directive provides the Legal framework for the deployment and use of ITS applications, including ISA systems*” (zie: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2012-002382&language=LV>).

De indieners van deze resolutie vragen dat de federale overheid in het licht van deze Europese richtlijn enerzijds en aanbeveling 9 van de federale commissie voor de verkeersveiligheid anderzijds, actief werkt aan de verdere ontwikkeling en besluitvorming rond ISA. Concreet moet de federale regering binnen zes maand na goedkeuring van deze resolutie, in samenspraak met de bevoegde Europese instanties en de drie gewesten van ons land, een concreet plan uitwerken waarin een strategie wordt geschetst voor de bevordering van gebruik van ISA. In dit plan moeten daarom de belemmeringen worden opgezocht voor een implementatie en moet worden aangegeven hoe deze barrières zullen worden opgelost, door wie en binnen welke termijn.

Dit zou kunnen in de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit. Deze conferentie heeft geen dwingende beslissingsmacht, maar het is het meest aangepaste instrument voor een soepel en efficiënt overleg tussen de betrokken overheden, met eerbiediging van de autonomie van elk van hen.

Karin TEMMERMAN (sp.a)
David GEERTS (sp.a)
Sabien LAHAYE-BATTHEU (Open Vld)
Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Anthony DUFRANE (PS)
Christophe BASTIN (cdH)
Valérie DE BUE (MR)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu le nombre toujours élevé de victimes d'accidents de la circulation en Belgique;

B. considérant que l'excès de vitesse est et reste une des causes principales dans les accidents graves de la circulation faisant des morts et des blessés;

C. vu les différents engagements politiques déjà formulés par les divers niveaux de pouvoir en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité routière;

D. vu les recommandations de la Commission fédérale pour la sécurité routière;

E. vu les études internationales qui prouvent que l'ISA a une incidence positive sur la sécurité routière et bénéficie déjà d'une assise au sein de la population;

F. vu la directive STI (Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport);

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. d'œuvrer activement à la poursuite du développement et de la prise de décision relatifs à l'ISA;

2. d'élaborer à cet effet, dans les six mois de l'adoption de la présente résolution par le Parlement, un plan concret définissant, en concertation avec les instances européennes compétentes et les Régions (par exemple au sein de la Conférence interministérielle de la mobilité), une stratégie de promotion et de déploiement de l'ISA et de soumettre celui-ci au Parlement;

3. d'inventorier dans ce plan les obstacles à la mise en œuvre du système et d'indiquer comment, par qui et dans quels délais il y sera remédié;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op het nog steeds hoge aantal verkeersslachtoffers in België;

B. gelet op de vaststelling dat overdreven snelheid één van de hoofdoorzaken is en blijft van zware verkeersongevallen met doden en gewonden;

C. overwegende de verschillende beleidsengagementen die reeds werden geformuleerd op verschillende beleidsniveaus over de verbetering van de verkeersveiligheid;

D. gelet op de aanbevelingen van de federale commissie voor de verkeersveiligheid;

E. overwegende de internationale studies die aantonen dat ISA een positief effect heeft op de verkeersveiligheid en dat er reeds een draagvlak voor bestaat bij de bevolking;

F. gelet op de ITS-richtlijn (Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen);

VRAAGT DE FEDERALE REGERING:

1. actief te werken aan de verdere ontwikkeling en besluitvorming rond ISA;

2. hiervoor binnen de zes maand na de goedkeuring van deze resolutie door het parlement een concreet plan uit te werken en dit voor te leggen aan het Parlement, waarin, in samenspraak met de bevoegde Europese instanties en de Gewesten (bijvoorbeeld in de schoot van de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit), een strategie wordt bepaald voor de bevordering van gebruik van ISA;

3. in dit plan de belemmeringen voor een implementatie op te lijsten en aan te geven hoe, door wie en binnen welke termijnen deze barrières zullen worden opgelost;

4. d'équiper, à terme, le parc automobile de l'autorité fédérale de l'ISA;

5. de plaider au niveau européen en faveur de l'imposition de l'ISA en tant que technologie automobile par le biais de la législation européenne relative aux exigences automobiles, de manière à parvenir à une instauration générale.

11 septembre 2012

4. op termijn de voertuigenvloot van de federale overheid uit te rusten met ISA;

5. er op Europees niveau voor te pleiten ISA als voertuigtechnologie op te leggen via de Europese wetgeving inzake voertuigeisen om alzo te komen tot een algemene invoering.

11 september 2012

Karin TEMMERMAN (sp.a)
David GEERTS (sp.a)
Sabien LAHAYE-BATTHEU (Open Vld)
Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Anthony DUFRANE (PS)
Christophe BASTIN (cdH)
Valérie DE BUE (MR)