

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1997 - 1998 (*)

12 JUNI 1998

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de bevordering van de
hoogtechnologische uitrusting van
voertuigen en wegeninfrastructuur in
het belang van de mobiliteit in het
algemeen en de verkeersveiligheid in
het bijzonder**

(Ingediend door de heer Rony Cuyt)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Artikel 10.1.2° van de wegcode (KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, *B.S.*, 9 december 1975) verplicht de bestuurder om, rekening houdend met zijn snelheid, tussen zijn voertuig en zijn voorligger een voldoende veiligheidsafstand te houden. Artikel 10.1.3° voegt hieraan toe dat de bestuurder in alle omstandigheden moet kunnen stoppen vóór een hindernis die kan worden voorzien.

De gewenste veiligheidsafstand hangt af van factoren als de aard en de snelheid van het voertuig, de staat van het wegdek, de weersomstandigheden, de zichtbaarheid, enz. De wegcode vermeldt in dit verband enkel dat bestuurders van voertuigen en slepen met een hoogst toegelaten gewicht van meer dan 7,5 ton of langer dan 7 meter onderling een afstand moeten houden van ten minste 50 meter (artikel 18.2). De overige bestuurders moeten zich voor het bepalen van de veiligheidsafstand behelpen met eenvoudige vuistregels, zoals het delen van de snelheid door twee.

(*) Vierde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1997 - 1998 (*)

12 JUNI 1998

PROPOSITION DE RESOLUTION

**relative à l'installation d'appareils de
haute technologie sur les véhicules et
les voies de circulation en vue
d'améliorer les conditions
de circulation et d'accroître
la sécurité routière**

(Déposée par M. Rony Cuyt)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

En vertu de l'article 10.1.2° du Code de la route (arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, *Moniteur belge* du 9 décembre 1975), le conducteur doit, compte tenu de sa vitesse, maintenir entre son véhicule et celui qui le précède une distance de sécurité suffisante. L'article 10.1.3° ajoute que le conducteur doit en toute circonstance pouvoir s'arrêter devant un obstacle prévisible.

La distance de sécurité à respecter dépend de facteurs tels que la nature et la vitesse du véhicule, l'état de la route, les conditions météorologiques, la visibilité, etc. A cet égard, le Code de la route prévoit uniquement que les conducteurs de véhicules et trains de véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes ou dont la longueur dépasse 7 mètres doivent maintenir entre eux un intervalle de 50 mètres au moins (article 18.2). Quant aux autres conducteurs, ils doivent se contenter de règles simples et approximatives pour définir la distance de sécu-

(*) Quatrième session de la 49^{ème} législature

Bij specifieke weersomstandigheden (mist, regen, enz.) moet, naast een aangepaste snelheid, ook een grotere veiligheidsafstand in acht worden genomen.

In de praktijk is het doen respecteren van de afstandsregels een van de moeilijkste opdrachten in de verkeershandhaving. Het drukke verkeer maakt dat de bestuurders steeds dichters op elkaars bumper gaan rijden. In het kader van de Europese SARTRE II-enquête gaf meer dan een kwart van de Belgische bestuurders toe dat ze geregeld een loopje nemen met de afstandsregels.

Precies het drukke verkeer maakt het respecteren van een voldoende veiligheidsafstand echter steeds belangrijker. Voldoende afstand houden draagt immers niet alleen bij tot de verkeersveiligheid, maar ook tot een gelijkmatige, vlotte doorstroming van het verkeer en tot het vermijden van files als gevolg van bruske rembewegingen die een uitdeinend effect hebben. Daarenboven draagt het kort op de bumper rijden, samen met andere vormen van onaangepast rijgedrag zoals hoge snelheden, knipperen met de lichten of voortdurend veranderen van rijstrook, bij tot een agressief verkeersbeeld.

Naar aanleiding van enkele zeer zware kettingbotsingen die het gevolg waren van een combinatie van mist, onvoldoende afstand houden en onaangepaste snelheid, heeft de overheid maatregelen genomen om de eerbiediging van de veiligheidsafstanden te doen toenemen. Op bepaalde wegvakken werden markeringen aangebracht die aangeven welke afstand bestuurders ten opzichte van elkaar moeten houden. Door middel van camera's, opgesteld op bruggen, kan de naleving van de afstandsregels worden getoetst. Deze maatregelen worden ondersteund door een sensibiliseringscampagne van het Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid onder het motto «Afstand houden».

Het gemeenschappelijk kenmerk van deze maatregelen is dat ze aansturen op een gedragsverandering van de bestuurders; door sensibilisering, informatie, controle en bestraffing probeert de overheid de naleving van de gedragsregels af te dwingen.

Het is daarentegen onze overtuiging dat een fundamentele oplossing voor het probleem moet worden gezocht in een aanpassing van het voertuig. In het kader van de onderzoeksprogramma's van de Europese Unie werden systemen ontwikkeld die het op basis van radardetectie mogelijk maken om permanent de gewenste veiligheidsafstand ten opzichte van het voor- en achterliggende verkeer te bepalen, afhankelijk van de snelheid van het voertuig. De gege-

rité et, par exemple, diviser la vitesse par deux. Lorsque les conditions météorologiques le requièrent (brouillard, pluie, etc), le conducteur doit non seulement adapter sa vitesse, mais également respecter une plus grande distance de sécurité.

Dans la pratique, les règles en matière de distances figurent parmi les dispositions dont le respect est le plus difficile à imposer par les responsables de la circulation routière. Du fait de la densité du trafic, les conducteurs ne cessent de réduire les distances entre les véhicules. Dans le cadre de l'enquête européenne SARTRE II, plus d'un quart des conducteurs belges ont reconnu qu'ils prennent régulièrement des libertés par rapport aux règles en matière de distances.

Or, le respect d'une distance de sécurité suffisante est précisément d'autant plus important que la circulation est dense. Une distance suffisante contribue en effet non seulement à renforcer la sécurité routière, mais, en outre, elle favorise la fluidité et la régularité du trafic et prévient la formation des files dues aux freinages brusques, qui entraînent une circulation «en accordéon». Qui plus est, au même titre que d'autres formes de comportement inadapté au volant telles que les vitesses excessives, les appels de phares et le changement continu de bande de circulation, le non-respect des distances favorise l'agressivité dans le chef des usagers de la route.

A la suite d'une série de collisions en chaîne d'une extrême gravité, dues à la fois au brouillard et au fait que les véhicules circulaient à des distances insuffisantes et à des vitesses inadaptées, les autorités ont pris des mesures afin de faire respecter davantage les distances de sécurité. Un marquage spécial indiquant aux conducteurs la distance qu'ils doivent maintenir entre leurs véhicules respectifs a été effectué sur certains tronçons de routes. Des caméras placées sur des ponts permettent de contrôler le respect des distances de sécurité. Ces mesures sont appuyées par une campagne de sensibilisation menée par l'Institut belge pour la sécurité routière sous le slogan «Gardez vos distances».

Ces mesures ont pour point commun d'inciter les conducteurs à modifier leur comportement. Les autorités s'efforcent d'imposer le respect des règles de bonne conduite par le biais de la sensibilisation, de l'information, des contrôles et de la répression.

Nous avons toutefois la conviction que la solution fondamentale du problème réside dans une adaptation des véhicules. Les programmes de recherche de l'Union européenne ont permis de mettre au point des systèmes basés sur la détection radar, qui déterminent en permanence, en fonction de la vitesse du véhicule, les distances de sécurité à respecter par rapport au véhicule qui précède et à celui qui suit. Les données de cette détermination automatique de

vens van deze automatische afstandsbe­paling kun­nen aanleiding geven tot een auditief of visueel sig­naal aan de bestuurder wanneer de minimale veiligheidsafstand niet gerespecteerd wordt (automa­tische afstandsdetectie); in een meer stringente toe­passing kunnen ze aanleiding zijn tot het automa­tisch aanpassen van de snelheid van het voertuig tot de minimale veiligheidsafstand gehaald wordt (au­tomatische afstandsbe­grenzing).

Het opleggen van een verplichting om nieuwe of reeds in het verkeer gebrachte voertuigen uit te rus­ten met een afstandsdetector of -begrenzer is een be­slissing die op Europees vlak moet worden genomen. De Europese Unie dient tevens te beslissen over de minimale veiligheidsafstanden, de technische ken­merken van de detectoren en begrenzers, de combi­natie met andere telematicatoepassingen in het voer­tuig, de homologatiecriteria en dergelijke meer. Als doorvoerland bij uitstek dient België ons inziens op Europees vlak een voortrekkersrol te spelen.

In deze resolutie schaaft de Kamer zich daarom achter het principe van de verplichte uitrusting van voertuigen met een elektronische afstandsdetector en -begrenzer en vraagt ze de regering om een derge­lijke verplichting aan te kaarten op de eerstvolgende vergadering van de Europese Transportraad. De ver­plichte plaatsing van de elektronische afstandsbe­grenzer veronderstelt eveneens het opleg­gen van minimale veiligheidsafstanden, die verschil­len volgens het voertuigtype en de snelheid, waarop de toestellen kunnen worden afgesteld.

De introductie van afstandsdetectoren of -begrenzers moet daarbij worden gezien in de context van de evolutie naar de (semi-)automatische bestur­ing van de wagens door het gebruik van telematicatoepassingen in het voertuig en langs de weg. Het gamma van toepassingen is erg breed: au­tomatische snelheids- en afstandsbe­grenzing, detectie van obstakels op de weg, automatische keuze van de kortste en snelste route, elektronisch rekeningrijden, snelle lokalisatie van het voertuig bij pech of onge­val, enz. De (semi-)automatische besturing van de auto opent dan ook nieuwe en erg ruime perspectie­ven om de negatieve effecten van het wegvervoer (on­gevallen, files, milieubeslag, enz.) sterk in te perken.

Dit voorstel van resolutie vraagt de regering dan ook om een pro-actief beleid te voeren. In die zin plei­ten we voor de installatie van een telematica-cel in de schoot van het ministerie van Verkeer en Infra­structuur, bij het bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur. Het takenpakket van deze cel, die op structurele ba­

la distance de sécurité peuvent être traduites en si­gnal auditif ou visuel lorsque la distance de sécurité minimale n'est pas respectée (détection automatique de la distance). Dans des versions plus contraignantes du système, ces données peuvent également entraî­ner l'adaptation automatique de la vitesse du véhi­cule jusqu'à ce que la distance de sécurité minimale soit atteinte (limitation automatique de la distance).

La décision d'imposer l'obligation d'équiper les vé­hicules neufs ou en circulation d'un détecteur ou d'un limiteur de distance est une décision qui doit être prise au niveau européen. L'Union européenne doit égale­ment déterminer les distances de sécurité minima­les, les caractéristiques techniques des détecteurs et des limiteurs, les possibilités de combinaison de ceux-ci avec d'autres systèmes télématiques embarqués, les critères d'homologation, etc. En tant que pays de transit par excellence, la Belgique doit, nous semble-t-il, jouer un rôle de pionnier au niveau européen.

C'est pourquoi, par la présente résolution, la Cham­bre se prononce en faveur du principe de l'installa­tion obligatoire d'un détecteur et limiteur de distance électronique sur les véhicules et demande au gouver­nement de faire inscrire cette installation obligatoire à l'ordre du jour de la prochaine réunion du Conseil européen des Transports. L'obligation d'installer un limiteur de distance électronique suppose également que soient fixées des distances de sécurité minimales différant selon le type de véhicule et la vitesse et en fonction desquelles les appareils pourront être paramétrés.

Par ailleurs, l'introduction de détecteurs ou limi­teurs de distance doit être envisagée dans le contexte de l'évolution vers le pilotage (semi-) automatique des voitures au moyen d'applications télématiques em­barquées et installées le long de la route. La gamme d'applications est très large : limitation automatique de la vitesse et de la distance, détection d'obstacles sur la chaussée, sélection automatique de l'itinéraire le plus court et le plus rapide, péage électronique, localisation rapide du véhicule en cas de panne ou d'accident, etc. Le pilotage (semi-)automatique de l'automobile ouvre par conséquent de nouvelles et larges perspectives pour une réduction considérable des effets négatifs du trafic routier (accidents, files, nuisances environnementales, etc.).

La présente proposition de résolution vise à inci­ter le gouvernement à mener une politique proactive. Dans ce sens, nous plaidons pour la création d'une cellule télématique au ministère des Communications et de l'Infrastructure, au sein de l'administration de la Réglementation de la circulation et de l'Infrastruc­ture. Les tâches de cette cellule, qui doit collaborer

sis moet samenwerken met de gewestelijke departementen mobiliteit en openbare werken, bestaat onder andere uit:

- het bijhouden van de technologische ontwikkeling van de voertuigen op het terrein;
- het bevorderen van een optimale compatibiliteit van de gebruikte systemen;
- het onderzoek naar de beleidsmatige aspecten van telematica-toepassingen in het voertuig (kosten en baten, mogelijke winst op vlak van veiligheid, doorstroming, enz.);
- de voorbereiding van het wetgevend werk; i.e. de aanpassing van de wetgeving op de technische uitrusting van de voertuigen.

R. CUYT

sur une base structurelle avec les départements régionaux ayant la mobilité et les travaux publics dans leurs attributions, consistent notamment à :

- suivre l'évolution technologique des véhicules sur le terrain;
- promouvoir une compatibilité optimale entre les systèmes utilisés;
- étudier, sous l'angle de la politique à suivre, les implications des applications télématiques embarquées à bord des véhicules (coûts et profits, bénéfice possible sur le plan de la sécurité, fluidité du trafic, etc.);
- préparer le travail législatif, c'est-à-dire l'adaptation de la législation en fonction de l'équipement technique des véhicules.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER,

A. Overwegende dat voldoende afstand houden belangrijk is voor de verkeersveiligheid, de vlotte doorstroming van het verkeer en het wederzijds respect van de verkeersdeelnemers;

B. Overwegende dat problemen rijzen bij het bepalen van de veiligheidsafstanden in de praktijk en de controle op de eerbiediging hiervan;

C. Overwegende dat automatische afstandsdetectoren en -begrenzers een sluitende oplossing bieden voor dit probleem en dat dergelijke toestellen voldoende ontwikkeld zijn om op een bedrijfszekere en betaalbare manier te worden gebruikt in de voertuigen;

D. Overwegende dat een verplichting om voertuigen uit te rusten met een automatische afstandsdetector of -begrenzer bij voorkeur op Europees niveau wordt ingevoerd;

E. Overwegende dat het gebruik van elektronische afstandsbegeerders een specificatie en een verfijning van de wettelijk verplichte veiligheidsafstanden noodzakelijk maakt;

Vraagt de regering:

1. In het kader van de Europese Transportraad de verplichte uitrusting van voertuigen met automatische afstandsdetectoren en -begrenzers, een zwarte doos, een intelligente snelheidsbegrenzer, een filedetectiesysteem, enz. te agenderen en de Europese Commissie te gelasten met de regelgeving terzake, met inbegrip van het opstellen van minimale veiligheidsafstanden;

2. In de schoot van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur een «cel Telematica» te installeren en te belasten met het beleidsvoorbereidend werk, in samenspraak met de gewesten, inzake de toepassing van telematicatechnieken in het verkeer;

PROPOSITION DE RESOLUTION

LA CHAMBRE,

A. Considérant que le maintien d'une distance suffisante entre les véhicules est important pour la sécurité routière, la fluidité du trafic et le respect mutuel entre usagers de la route;

B. Considérant que la détermination, ainsi que le contrôle du respect des distances de sécurité, posent des problèmes pratiques;

C. Considérant que les détecteurs et limiteurs automatiques de distance permettent de résoudre ces problèmes de manière adéquate et que ce type d'appareils est suffisamment au point pour pouvoir être utilisé dans les véhicules d'une manière sûre et à un prix raisonnable;

D. Considérant qu'il est préférable d'instaurer l'obligation d'équiper les véhicules d'un détecteur ou d'un limiteur de distance au niveau européen;

E. Considérant que l'utilisation de limiteurs de vitesse électroniques implique une définition précise des distances de sécurité légales;

Demande au gouvernement:

1. De faire inscrire à l'ordre du jour du Conseil européen des transports l'installation obligatoire de détecteurs et de limiteurs automatiques de distance, d'une boîte noire, d'un limiteur de vitesse intelligent, d'un détecteur de file, etc. dans les véhicules et de charger la Commission européenne d'élaborer la réglementation en la matière, en ce compris la détermination des distances de sécurité minimales;

2. D'instituer au sein du ministère des Transports une cellule «Télématica» chargée d'élaborer, en concertation avec les régions, une politique d'application des techniques télématiques dans le domaine de la circulation routière;

3. Uiterlijk vier maanden na de goedkeuring van deze resolutie een beleidsnota op te stellen over haar telematicabeleid en aan het secretariaat van de commissie Infrastructuur te bezorgen.

12 mei 1998

R. CUYT
J. ANSOMS
P. CAHAY - ANDRE
M. MOOCK
A. SCHELLENS
J. VAN APEREN
J. VANDENHAUTE
H. VAN DIENDEREN
K. VAN HOOREBEKE

3. De rédiger et de transmettre au secrétariat de la commission de l'Infrastructure une note de politique relative à sa politique en matière de télématique au plus tard quatre mois après l'adoption de la présente résolution.

12 mai 1998