

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

28 oktober 2014

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**om de veiligheid van voetgangers
en fietsers in het verkeer te verhogen**

(ingediend door
de heren Jef Van den Bergh en Roel Deseyn)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

28 octobre 2014

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à améliorer la sécurité des piétons
et des cyclistes dans la circulation**

(déposée par
MM. Jef Van den Bergh et Roel Deseyn)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 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: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Voetgangers en fietsers zijn enorm kwetsbaar in het verkeer. De onderstaande tabel geeft de ongevalstatistieken weer voor het jaar 2012 evenals de evolutie sinds 2000.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les piétons et les cyclistes sont des usagers de la route particulièrement vulnérables. Le tableau ci-dessous présente les statistiques d'accidents pour l'année 2012 ainsi que l'évolution depuis 2000.

	aantal - nombre	2000	2012	evolutie - évolution
Voetganger / Piéton	doden 30 dagen / tués 30 jours	135	104	-23 %
	% totaal / % total	9	14	
	zwaargewonden / blessés graves	601	661	10 %
	% totaal / % total	6	13	
	lichtgewonden / blessés légers	2 817	3 864	37 %
	% totaal / % total	5	7	
Fietser / Cycliste	doden 30 dagen / tués 30 jours	134	68	-49 %
	% totaal / % total	9	9	
	zwaargewonden / blessés graves	971	1 004	3 %
	% totaal / % total	10	19	
	lichtgewonden / blessés légers	5 684	7 499	32 %
	% totaal / % total	10	14	
BELGIE / BELGIQUE	doden 30 dagen / tués 30 jours	1 470	767	-48 %
	zwaargewonden / blessés graves	9 846	5 261	-47 %
	lichtgewonden / blessés légers	58 114	52 446	-10 %

Bron: FOD Economie, <http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/>

In 2012 raakten 104 voetgangers en 68 fietsers dodelijk gewond. Hiermee nemen voetgangers en fietsers een aandeel in van respectievelijk 14 en 9 % in het totaal aantal verkeersdoden. De evolutie sinds 2000 volgt de algemeen dalende trend, zij het voor voetgangers minder uitgesproken (zie verder). Bovendien stijgt het aantal voetgangersdoden de laatste jaren opnieuw.

Opmerkelijk is de evolutie van het aantal licht- en zwaargewonden. In tegenstelling tot de belangrijke daling van het totaal aantal licht- en zwaargewonde verkeersdeelnemers neemt het aantal licht- en zwaargewonde voetgangers en fietsers toe. Daardoor nemen voetgangers en fietsers een steeds groter aandeel in in de slachtofferstatistieken.

Onderstaande grafieken geven de evolutie weer van het aandeel voetgangers en fietsers in het totaal aantal slachtoffers van 2000 tot en met 2012. De eerste grafiek toont aan dat het aandeel dodelijk gekwetste en zwaargewonde voetgangers sterk is toegenomen, van

Source: SPF Économie, <http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/>

En 2012, 104 piétons et 68 cyclistes ont été mortellement blessés. Les piétons et les cyclistes représentent ainsi respectivement 14 % et 9 % du nombre total de tués sur les routes. L'évolution depuis 2000 suit la tendance générale à la baisse, fût-ce de manière moins prononcée pour les piétons (voir ci-après). En outre, le nombre de piétons tués est reparti à la hausse ces dernières années.

On notera l'évolution du nombre de blessés graves et de blessés légers. Si leur nombre a considérablement baissé pour l'ensemble des usagers de la route, il augmente, en revanche, parmi les piétons et les cyclistes. Par conséquent, la part de ces derniers dans le nombre de victimes ne cesse d'augmenter.

Les graphiques ci-dessous montrent l'évolution de la part des piétons et des cyclistes dans le nombre total de victimes entre 2000 et 2012. Le premier graphique indique que la proportion de piétons mortellement ou grièvement blessés a fortement augmenté, passant,

respectievelijk 9 % tot 14 % en van 6 % tot 13 %. Het aandeel lichtgewonde voetgangers stijgt van 5 % tot 7 %.

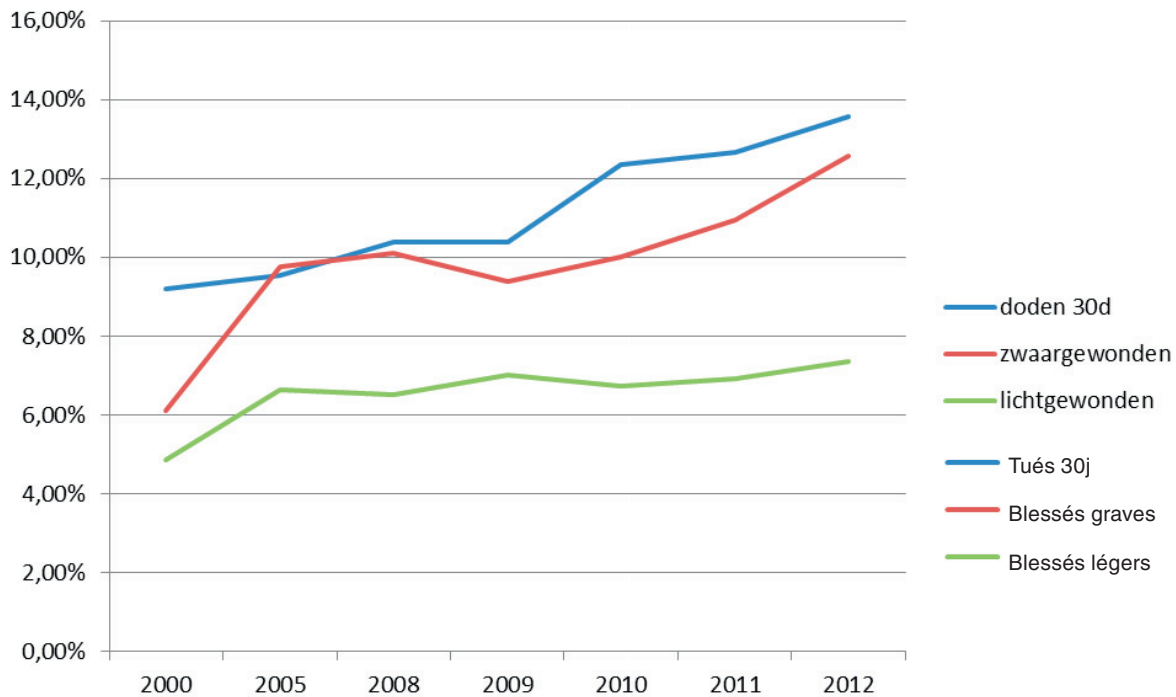
De tweede grafiek toont de evolutie van het aandeel fietsers in de ongevallenstatistieken. Hier is er vooral een belangrijke stijging van het aandeel zwaargewonden: een bijna verdubbeling, van 10 % naar 19 % in 2012. Het aandeel lichtgewonden stijgt eveneens, zij het minder uitgesproken, en komt in 2012 uit op 14 %. Het aandeel dodelijk gekwetste fietsers blijft quasi gelijk en schommelt rond 9 %.

Voetgangers – evolutie aandeel in totaal aantal slachtoffers

respectivement, de 9 % à 14 % et de 6 % à 13 %. La proportion de piétons légèrement blessés passe de 5 % à 7 %.

Le deuxième graphique montre l'évolution de la part des cyclistes dans les victimes d'accidents. Ici, on observe surtout une hausse importante du nombre de blessés graves, qui double pratiquement, passant de 10 % à 19 % en 2012. Le nombre de blessés légers augmente également, quoique de manière moins marquée, et s'élevait à 14 % en 2012. La proportion de cyclistes tués sur les routes reste pratiquement inchangée et oscille autour de 9 %.

Piétons – évolution de la part des piétons dans le nombre total de victimes

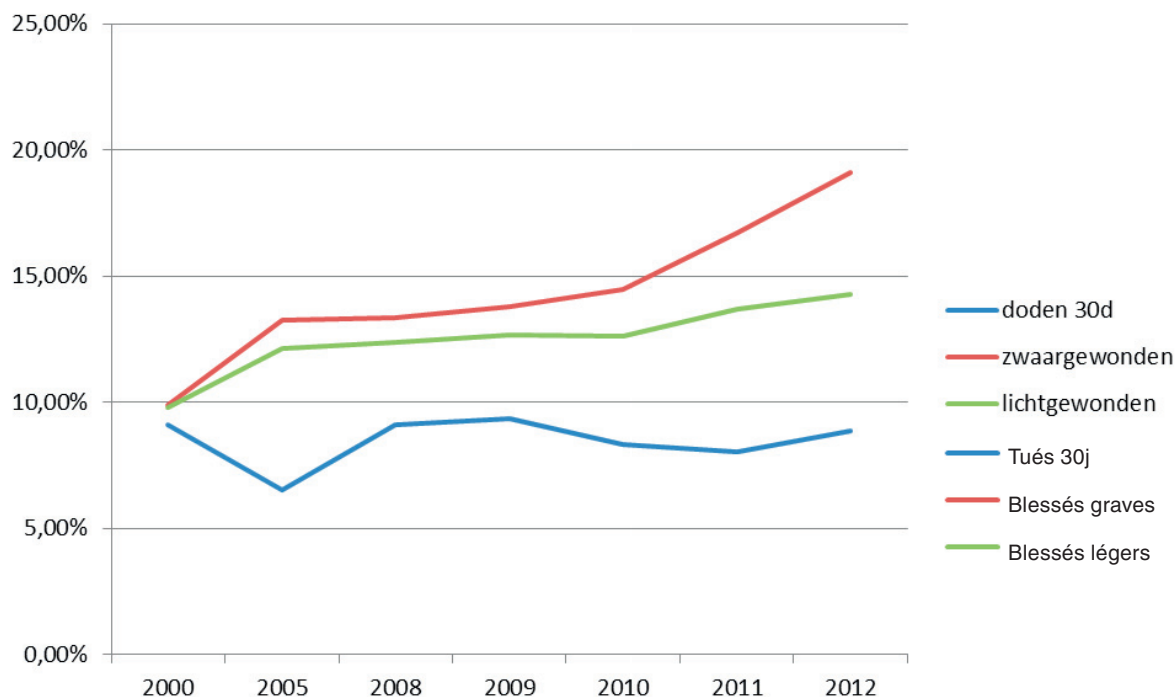


Bron: grafiek op basis van gegevens van de FOD Economie, <http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/>

Source: graphique réalisé sur la base des chiffres du SPF Economie, <http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/>

Fietzers - evolutie aandeel in totaal aantal slachtoffers

Cyclistes - évolution de la part des cyclistes dans le nombre total de victimes



Bron: grafiek op basis van gegevens van de FOD Economie, <http://statbel.fgov.be/nl/statistiek/cijfers/>

Source: graphique basé sur des données du SPF Économie, <http://statbel.fgov.be/fr/statistiques>

Deze cijfers zijn bovendien een onderschatting. Sommige letselslachtoffers worden niet opgenomen in de statistieken omdat de politiediensten niet werden opgeroepen en het ongeval niet werd vastgesteld. Deze onderregistratie betreft vooral ongevallen met lichtgewonden, met fietsers en met voetgangers¹. Volgens een studie van het BIVV telde de politie in 2011 903 zwaargewonde fietsers tegenover 4.906 geteld door de ziekenhuizen. Omgerekend is dat vijf keer meer. Door deze herberekening met de gegevens van de ziekenhuizen domineren niet de autobestuurders, maar de fietsers plots de ongevallenstatistiek. In 2011 waren ze goed voor 38 % van het totale aantal zwaargewonde verkeersslachtoffers, en niet de 16 % zoals gemeld op basis van politiegegevens². Gelijkaardig zou het aantal zwaargewonde voetgangers dat door de politie wordt geregistreerd vermenigvuldigd moeten worden met een factor 2 om te komen tot het werkelijke aantal zwaargewonde voetgangers³.

Ces chiffres sont en outre sous-estimés. Certaines victimes de blessures ne sont pas reprises dans les statistiques parce que les services de police n'ont pas été appelés et n'ont pas pu constater l'accident. Ce sous-enregistrement concerne surtout des accidents faisant des blessés légers, impliquant des cyclistes et des piétons¹. Selon une étude de l'IBSR, la police a dénombré 903 cyclistes gravement blessés en 2011, alors que les hôpitaux en ont enregistré 4 906, soit cinq fois plus. Si l'on comptabilise ces données des hôpitaux, ce ne sont plus les automobilistes mais les cyclistes qui dominent les statistiques relatives aux accidents de la route. En 2011, ils représentaient 38 % du nombre total des blessés graves à la suite d'un accident de la route, et pas les 16 % mentionnés dans les statistiques de la police². De la même façon, le nombre de piétons gravement blessés enregistré par la police devrait être multiplié par deux pour obtenir le nombre véritable de piétons gravement blessés à la suite d'un accident de la route³.

¹ <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Rapporten/nl/VV%20baro%20-%201e%20Trimester%202014%20-%20NL%20-%20Finaal.pdf>, p. 4.

² Verkeer eist meer slachtoffers dan gedacht, *De Standaard*, 10 juni 2014.

³ http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/KCC_2014_Voetgangersrapport.pdf, p. 11.

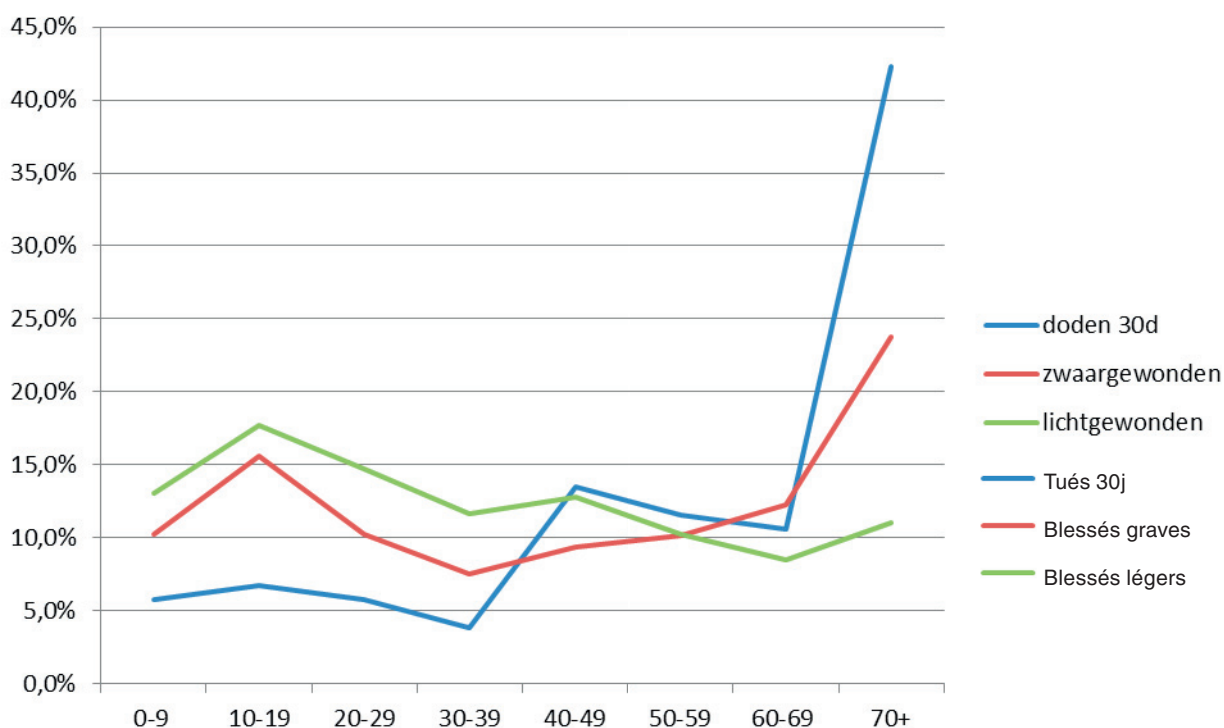
¹ http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/Barometre_%201er_semestre_2014_FR.pdf, p. 4.

² Verkeer eist meer slachtoffers dan gedacht, *De Standaard*, 10 juni 2014.

³ http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/KCC_2014_Voetgangersrapport.pdf, p. 11.

Wanneer we de statistieken bekijken per leeftijdscategorie, blijken vooral jongere en oudere voetgangers en fietsers kwetsbaar. Wat de voetgangers betreft is 42 % van de dodelijke slachtoffers 70+. Ook onder de zwaargewonde voetgangers zien we een piek bij de 70+'ers alsook een belangrijk aandeel van de 10 tot 19 jarigen. Deze laatste leeftijdscategorie neemt tevens het belangrijkste aandeel in bij de lichtgewonden.

Voetgangers 2012 – aandeel van de verschillende leeftijdscategorieën



Bron: grafiek op basis van gegevens van de FOD Economie, <http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/>

Een zelfde patroon zien we bij de fietsers. 47 % van de omgekomen fietsers is 70+. Bij de zwaargewonde fietsers zien we ook dat de 70+'ers de belangrijkste categorie zijn maar hier gaan de cijfers al de hoogte in vanaf 50+. De lichtgewonde fietsers kennen een uitgesproken piek bij de 10 tot 19-jarigen.

Si nous analysons les statistiques par catégorie d'âge, nous constatons que ce sont surtout les piétons et cyclistes les plus jeunes et les plus âgés qui sont vulnérables. En ce qui concerne les piétons, 42 % des tués sont âgés de plus de 70 ans. De même, parmi les piétons gravement blessés, on enregistre un grand nombre de personnes de plus de 70 ans ainsi qu'un nombre important de jeunes âgés de 10 à 19 ans. Cette dernière catégorie d'âge représente également la plus grande part des blessés légers.

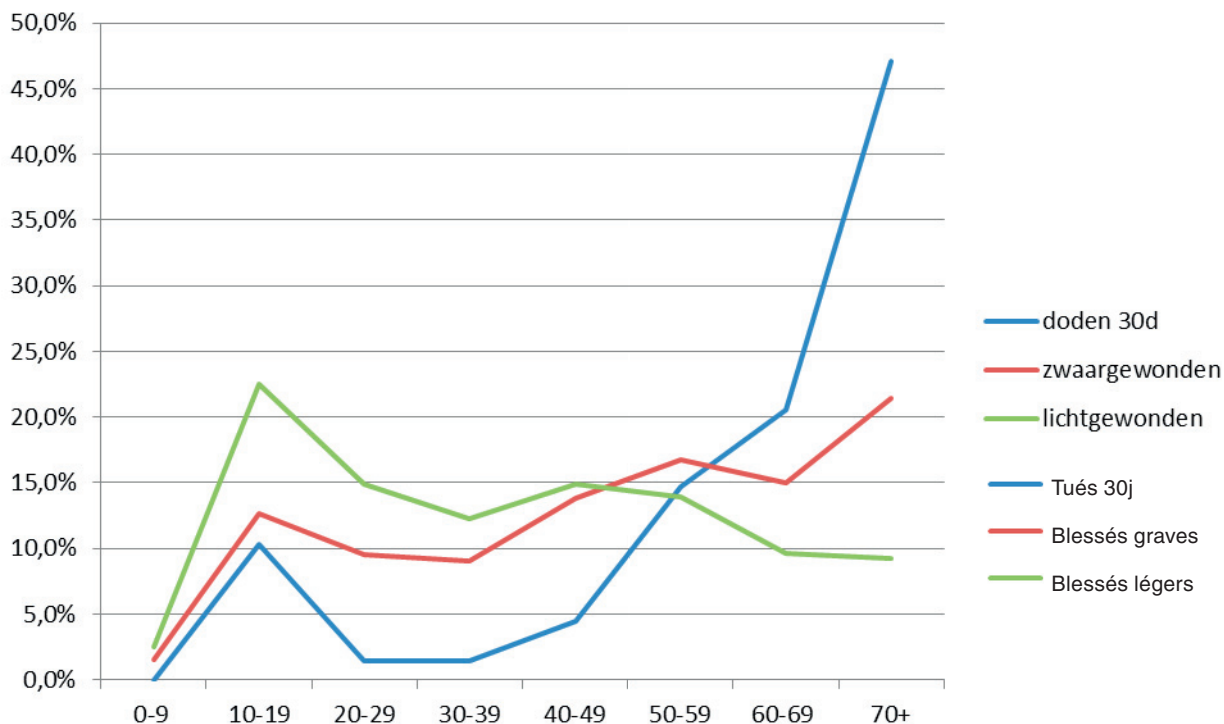
Piétons 2012 – proportion des différentes catégories d'âge

Source: graphique réalisé sur la base des données du SPF Économie, <http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/>

Le tableau est similaire pour les cyclistes. Pas moins de 47 % des cyclistes tués ont plus de 70 ans. En ce qui concerne les blessés graves, les cyclistes âgés de plus de 70 ans constituent également la principale catégorie, mais, ici, les chiffres grimpent déjà à partir de 50 ans. Pour ce qui est des blessés légers, on constate un pic marqué chez les cyclistes âgés de 10 à 19 ans.

Fietzers 2012 - aandeel van de verschillende leeftijdscategorieën

Cyclistes 2012 – pourcentage des différentes catégories d'âge



Bron: grafiek op basis van gegevens van de FOD Economie, <http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/>

Source: graphique réalisé sur la base des données du SPF Économie, <http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/>

Belangrijk om op te merken is dat zowel bij de voetgangers als de fietsers binnen de categorie 70+ de 75+'ers het overgrote aandeel voor hun rekening nemen. In het totaal van de dodelijke slachtoffers zijn bijvoorbeeld 35 % van de voetgangers en 40 % van de fietsers 75+.

Il importe de souligner que, tant chez les piétons que chez les cyclistes, ce sont, au sein de la catégorie des plus de 70 ans, les personnes âgées de plus de 75 ans qui constituent la grande majorité des victimes. Par exemple, sur l'ensemble des tués, 35 % des piétons et 40 % des cyclistes sont âgés de plus de 75 ans.

De hierboven aangehaalde cijfers zijn onrustwekkend en vragen extra aandacht voor de bescherming van de actieve verkeersdeelnemers, voetgangers en fietsers, met extra focus op de meest kwetsbaren onder hen, jongeren en ouderen. De impact die ongevallen hebben op het leven van verkeersslachtoffers en hun na(ast)bestaanden kan niet onderschat worden: het treft hun gezondheid, hun participatie op de arbeidsmarkt en in de samenleving, ... Daarnaast zijn er de maatschappelijke kosten die verkeersongevallen met zich meebrengen. Bijkomende maatregelen zijn dan ook dringend nodig.

Les chiffres précités sont inquiétants et nécessitent que l'on accorde une plus grande attention à la protection des usagers actifs de la route, les piétons et les cyclistes, en se focalisant particulièrement sur les plus vulnérables d'entre eux, à savoir les jeunes et les personnes âgées. L'impact des accidents de la circulation sur la vie des victimes et de leurs proches ne peut être sous-estimé: ils affectent leur santé, leur participation au marché du travail et à la vie sociale,... Il ne faut pas non plus oublier les coûts sociaux générés par ces accidents. Des mesures supplémentaires s'imposent donc de toute urgence.

In het terugbrengen van het aantal slachtoffers onder voetgangers en fietsers spelen de regionale overheden een grote rol. Een belangrijk element betreft bijvoorbeeld de inrichting van de weginfrastructuur die behoort tot de bevoegdheid van de wegbeheerders, met name

Les autorités régionales jouent un rôle important dans la réduction du nombre de victimes parmi les piétons et les cyclistes. L'aménagement de l'infrastructure routière, par exemple, qui relève de la compétence des gestionnaires de la voirie, et donc des Régions et des

de gewesten en de gemeenten. Het STOP-principe — eerst stappers en trappers en dan pas het openbaar en gemotoriseerd vervoer — moet het uitgangspunt zijn bij de inrichting van de weg. De investeringen in voetgangers- en fietsinfrastructuur moeten verder aangehouden worden met aandacht voor voldoende afgescheiden fiets- en voetpaden, verlichte oversteekplaatsen, de uitbouw van coherente en veilige fietsroute- en voetgangersnetwerken met “ongelijkgrondse” kruisingen, eilanden als rustpunt in het midden van oversteekplaatsen, een betere zichtbaarheid, ... Ook het organiseren van doelgroepgerichte cursussen voor jong en oud, bijvoorbeeld elektrisch fietsen voor senioren, is een bevoegdheid van de gewesten evenals opvoeding en educatie. Door de zesde staatshervorming hebben de gewesten tevens de mogelijkheid om sensibiliseringscampagnes op te zetten en een vernieuwde rijopleiding uit te bouwen waarin ruime aandacht wordt besteed aan de actieve weggebruikers. Zij worden bevoegd om een eigen snelheidsbeleid te ontwikkelen. Om te komen tot een veiligere omgeving voor fietsers, verdient het aanbeveling om de snelheidsbeperkingen op bestaande wegen aan te passen aan de al dan niet aanwezigheid van veilige fietsinfrastructuur.

De ruime gewestbevoegdheid ontslaat het federale niveau geenszins van zijn verantwoordelijkheid. Ook op dit beleidsniveau zijn er heel wat maatregelen mogelijk die het aantal voetgangers- en fietsslachtoffers kunnen terugbrengen.

In 2007 publiceerde het BIVV een themarapport over verkeersongevallen met fietsers⁴. Waar de conclusie toen nog was dat de statistieken gunstig evolueerden, geven de cijfers van de laatste jaren een heel ander beeld.

In de @RISK-studie van 2014 klonk het dat bijna een derde van de ernstig gewonde en dode verkeersslachtoffers samen fietsers zijn (28 %). Dat is de grootste groep; het aandeel onder de slachtoffers is veel groter dan hun aandeel in de afgelegde afstand. Fietsers hebben per kilometer een risico op een ernstige of dodelijke verwonding die meer dan 20 keer zo hoog is als die van een autobestuurder⁵. Naast deze @RISK-studie

communes, constitue un élément essentiel. Le principe “STOP” — priorité aux piétons et aux cyclistes, puis seulement aux transports publics et motorisés — doit être le point de départ de l’aménagement de la voirie. Les investissements dans les infrastructures pédestres et cyclables doivent être poursuivis, et accorder une attention particulière à l’aménagement de pistes cyclables et de trottoirs suffisamment séparés, à l’éclairage des passages pour piétons, à la mise en place de réseaux de pistes cyclables et de trottoirs cohérents et sûrs équipés de croisements en saillie, à l’aménagement d’îlots de repos au milieu des passages pour piétons, à une augmentation de la visibilité, etc. L’organisation de cours spécifiques pour les usagers jeunes ou âgés, concernant par exemple le vélo électrique pour les seniors, est une compétence des Régions, au même titre que la formation et l’éducation. La sixième réforme de l’État a également conféré aux Régions la possibilité d’organiser des campagnes de sensibilisation et de réformer la formation à la conduite pour mettre davantage l’accent sur les usagers actifs de la route. Les Régions sont par ailleurs habilitées à développer leur propre politique en matière de limitation de vitesse. Pour sécuriser rapidement l’environnement des cyclistes, il s’indique d’adapter les limitations de vitesse sur les voiries existantes en fonction de la présence ou non d’infrastructures cyclables sûres.

Les larges compétences dévolues aux Régions ne déchargent nullement le niveau fédéral de ses responsabilités. Ce niveau de pouvoir peut, lui aussi, prendre différentes mesures pouvant réduire le nombre de victimes piétonnes et cyclistes.

En 2007, l’IBSR a publié un rapport thématique sur les accidents de la route impliquant des cyclistes⁴. Alors qu’à l’époque, la conclusion était encore que les statistiques évoluaient favorablement, les chiffres de ces dernières années révèlent une tendance bien différente.

Selon l’étude @RISK de 2014, près d’un tiers des blessés graves et des tués lors d’accidents de la route sont des cyclistes (28 %). Ils représentent le plus grand groupe; leur part en termes de victimes est nettement supérieure à leur part en termes de distance parcourue. Les cyclistes sont exposés à un risque par kilomètre plus de 20 fois supérieur à celui d’un automobiliste⁵. Outre cette étude @RISK, l’IBSR devrait publier un nouveau

⁴ Themarapport fietsers 2000-2007: Verkeersongevallen met fietsers, <http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/themarapport-fietsers-2000-2007.pdf>.

⁵ Martensen, H. (2014) @RISK: Analyse van het risico op ernstige en dodelijke verwondingen in het verkeer in functie van leeftijd en verplaatsingswijze. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

⁴ Rapport thématique Cyclistes 2000-2007: Accidents de la route impliquant des cyclistes, <http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/rapp-thematique-cyclistes-2000-2007.pdf>.

⁵ Martensen, H. (2014) @RISK: Analyse du risque de blessures graves ou mortelles dans la circulation, en fonction de l’âge et du mode de déplacement. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.

zou het BIVV in 2014 een nieuw rapport over fietsers publiceren⁶. Het is aan te bevelen dat nieuwe studies zich niet puur baseren op literatuurstudie maar dat ze uitgaan van de concrete situatie in ons land, met concrete beleidsmaatregelen evenals een roadmap met ambitieuze streefcijfers. Een vergelijking met andere landen die goed scoren op het vlak van fietsveiligheid en de daar genomen maatregelen is tevens aan te raden. De laatste studie over de verkeersveiligheid van voetgangers is recent en dateert van mei 2014⁷. Aan de hand van literatuurstudie worden mogelijke oorzaken geduid en maatregelen voorgesteld. Naast deze algemene studie is er meer specifiek onderzoek nodig dat uitgaat van de specifieke situatie in onze gewesten en in ons land. Welke specifieke regels van de wegcode of welke specifieke verkeerssituaties maken het net in ons land zo onveilig? Het verdient daarom aanbeveling om ook voetgangers mee te nemen in de hierboven aangehaalde studie en roadmap.

Op het federale niveau is het beschermen van voetgangers en fietsers nauw verweven met een streng controle- en bestraffingsbeleid ten aanzien van verkeersovertreders. Op dit vlak moeten de doelstellingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid met name een jaarlijkse controle van 1 op 3 voertuigen op rijden onder invloed, 1 op 3 voertuigen op gordeldracht en 40 miljoen voertuigen op snelheid worden gehaald. De controles moeten kwalitatief zijn en gericht op risicomomenten en -plaatsen. Voor fietsers denken we hierbij aan extra aandacht voor hoofdfietsroutes met gemengd verkeer. Een goede handhaving is niet enkel gebaseerd op voldoende controles maar ook op een gepaste bestraffing. Dit laatste willen we bereiken door de invoering van het rijbewijs met punten. Bijna 25 jaar na het inschrijven van dit principe in de verkeerswetgeving staat niets de implementatie van het rijbewijs met punten nog in de weg.

Een ander vlak waarop maatregelen kunnen worden genomen, wint meer en meer aan belang. Voertuigtechnologie kan voor een groot deel de menselijke fouten opvangen. We pleiten in dit verband voor een uitrol van het systeem van intelligente snelheidsadaptatie in de lijn van de resolutie die in april 2013 werd aangenomen door de plenaire vergadering van de

rapport relatif aux cyclistes en 2014⁶. Il serait judicieux que les nouvelles études ne se basent pas exclusivement sur une analyse de la littérature mais qu'elles prennent en compte la situation concrète dans notre pays, en proposant des mesures politiques concrètes ainsi qu'une feuille de route avec des objectifs chiffrés ambitieux. Il s'indiquerait également de procéder à une comparaison avec d'autres pays qui obtiennent de bons résultats en matière de sécurité des cyclistes et avec les mesures qui y sont prises. La dernière étude relative à la sécurité routière des piétons est récente et date de mai 2014⁷. Une analyse de la littérature permet d'identifier des causes possibles et de proposer des mesures. Outre cette étude générale, il s'impose de procéder à une analyse plus spécifique en partant de la situation particulière qui existe dans nos régions et dans notre pays. Quelles sont les règles spécifiques du code de la route ou les conditions spécifiques de circulation qui rendent le réseau routier si dangereux dans notre pays? Il se recommande dès lors d'intégrer aussi les piétons dans l'étude et la feuille de route précitées.

Au niveau fédéral, la protection des piétons et des cyclistes est étroitement tributaire d'une politique de contrôle et de répression des infractions routières rigoureuse. À cet égard, les objectifs des États généraux de la sécurité routière, à savoir le contrôle chaque année d'un véhicule sur trois en matière de conduite sous influence, d'un véhicule sur trois en matière de port de la ceinture de sécurité et de 40 millions de véhicules en matière de vitesse, doivent être atteints. Les contrôles doivent être de qualité et cibler les moments à risque et les endroits à risque. Pour les cyclistes, nous envisageons d'accorder une attention supplémentaire aux routes cyclables principales, où la circulation est mixte. Le respect du Code de la route nécessite non seulement un nombre suffisant de contrôles mais également une répression adéquate. Nous entendons atteindre ce dernier objectif par le biais de l'instauration du permis à points. Près de 20 ans après l'inscription de ce principe dans la législation routière, rien ne s'oppose plus à la mise en œuvre du permis à points.

Un autre domaine dans lequel il est possible de prendre des mesures gagne sans cesse en importance. La technologie qui équipe les véhicules peut, dans une large mesure, palier les erreurs humaines. À cet égard, nous plaçons pour un déploiement du système d'adaptation intelligente de la vitesse conformément à la résolution adoptée, en avril 2013, par l'assemblée plénière

⁶ CRIV 53 COM 836, p. 34.

⁷ http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/KCC_2014_Voetgangersrapport.pdf.

⁶ CRIV 53 COM 836, p. 34.

⁷ http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/KCC_2014_Voetgangersrapport.pdf.

Kamer⁸. Daarnaast wordt het alcoholslot, dat met de wet van 12 juli 2009 in de verkeerswet werd ingeschreven, op het terrein onvoldoende opgelegd. Er moet worden bekeken op welke manier de toepassing hiervan significant kan worden uitgebreid. Daarnaast zou ons land, net zoals onze Noorderburen, een voortrekkersrol op zich kunnen nemen in de ontwikkeling van intelligente voertuigen waarbij applicaties voetgangers en fietsers detecteren. In Nederland wordt momenteel wetgevend werk voorbereid om testtrajecten voor dergelijke slimme voertuigen mogelijk te maken. Ook ons land zou mee op deze kar moeten springen.

Uit een studie van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) blijkt dat het concept “Alle fietsers tegelijk groen” het oversteken voor voetgangers en fietsers een stuk veiliger kan maken op gevaarlijke kruispunten. Het concept is zo uitgewerkt dat fietsers en het gemotoriseerd verkeer dankzij afzonderlijke groenfases elkaar op kruispunten niet langer tegenkomen. Bij groen rijden fietsers vanuit alle richtingen door. Fietsers die linksaf moeten, steken diagonaal over. Ongevallen tussen rechtdoorgaande voetgangers of fietsers en rechts afslaande voertuigen worden zo vermeden. Ook op kruispunten met veel linksafslaande fietsers en/of veel voetgangers waarvoor de diagonale oversteekbeweging belangrijk is, kan de regeling voordeel opleveren. Bij de inrichting moet de wachttijd voor fietsers wel beperkt worden gehouden.

“Alle fietsers tegelijk groen” kan dus een belangrijke impact hebben op het aantal dodehoekongevallen en op het aantal fiets- en voetgangersongevallen in het algemeen.

Het is daarom belangrijk om te starten met proefprojecten. Op basis van deze ervaringen zal men kunnen nagaan voor welke kruispunten dit concept geschikt is en met welke aanbevelingen rekening moet worden gehouden. De federale overheid moet dan samen met de gewesten bekijken of een aanpassing van de wetgeving wenselijk is.

Een ander belangrijk punt betreft de ongevalsregistratie. Dit houdt verband met zowel de correctheid van de ongevallencijfers als met de analyse van de factoren die een rol hebben gespeeld in de ongevallen. In de eerste plaats dienen de door de politie aangereikte cijfers systematisch te worden aangevuld met de cijfers afkomstig van ziekenhuizen en verzekeringsmaatschappijen zodat

⁸ Voorstel van resolutie ter bevordering van intelligente snelheids-assistentie voor een hogere verkeersveiligheid in het raam van de ITS-richtlijn en de aanbevelingen van de federale commissie voor de verkeersveiligheid, DOC nr 53 2440.

de la Chambre⁸. En outre, l'alcolock, qui a été inscrit dans la loi relative à la police de la circulation routière par la loi du 12 juillet 2009, n'a pas été suffisamment imposé en pratique. Il faut examiner comment étendre significativement l'application de ce dispositif. En outre, notre pays pourrait, à l'instar de nos voisins du Nord, jouer un rôle de pionnier dans le développement de véhicules intelligents équipés d'applications détectant les piétons et les cyclistes. Aux Pays-Bas, on en train de légiférer pour organiser des trajets pilotes pour ces véhicules intelligents. Notre pays devrait, lui aussi, s'engager dans cette voie.

Une étude réalisée par l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) révèle que le concept de “Feu vert simultané pour tous les cyclistes” permet de sécuriser quelque peu la traversée de certains carrefours dangereux pour les piétons et les cyclistes. Le concept a été élaboré de telle manière que les cyclistes et les véhicules motorisés ne se croisent plus aux carrefours grâce à des feux verts distincts. Lorsque le feu passe au vert, les cyclistes arrivent de tous côtés. Les cyclistes qui doivent tourner à gauche, traversent en diagonale. Ce système permet d'éviter les accidents entre des piétons ou des cyclistes qui vont tout droit et des véhicules qui tournent à droite. Ce système peut également être bénéfique aux carrefours où de nombreux cyclistes tournent à gauche et/ou de nombreux piétons doivent traverser en diagonale. Dans l'organisation, il convient toutefois de limiter le temps d'attente des cyclistes.

Le concept de “Feu vert simultané pour tous les cyclistes” peut donc avoir un impact significatif sur le nombre d'accidents dus à l'angle mort et sur le nombre d'accidents impliquant des cyclistes et des piétons, en général.

C'est pourquoi il importe de commencer par des projets pilotes. Ces expériences permettront de déterminer les carrefours auxquels ce concept peut être appliqué et les recommandations dont il convient de tenir compte. L'autorité fédérale devra ensuite décider, en concertation avec les régions, si une adaptation de la législation est souhaitable.

L'enregistrement des accidents constitue un autre point important, tant en ce qui concerne l'exactitude des chiffres que l'analyse des facteurs ayant joué un rôle dans les accidents. En premier lieu, les chiffres communiqués par la police doivent être systématiquement complétés par les chiffres émanant des hôpitaux et des compagnies d'assurances, afin d'obtenir une image

⁸ 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, DOC n° 53 2440.

er een meer realistisch beeld ontstaat van de omvang van het probleem. Hierbij moet er over worden gewaakt dat de kwaliteit van de ongevallenstatistieken gevrijwaard blijft. Naast een betere ongevallenregistratie, is er meer diepgaand ongevallenonderzoek nodig om de factoren in kaart te brengen die aan de basis liggen van voetgangers- en fietsongevallen. We moeten ons de vraag stellen *waarom* een ongeval heeft plaats gehad en deze informatie systematisch verwerken. Eerder dan ons te beperken tot het louter registreren van de aantallen moet er worden gezocht naar de oorzaken van de ongevallen. Daarom verdient het aanbeveling om, in navolging van en op basis van de ervaring opgedaan met het BART⁹ en het BLAC¹⁰-project, systematisch diepteonderzoek te voeren naar ongevallen. Enkel op die manier kan men onderbouwde beleidsmaatregelen voorstellen.

Een andere set maatregelen moet zijn toegespitst op de bevordering van het fietsgebruik. Onze ingebakken autoreflex zou plaats moeten ruimen voor een fietsreflex. In landen waar er meer wordt gefietst, daalt het ongevalsrisico immers.

plus réaliste de l'ampleur du problème. À cet égard, il faut veiller à préserver la qualité des statistiques en la matière. En plus d'améliorer leur enregistrement, il faut aussi que les accidents fassent l'objet d'une analyse plus approfondie en vue de recenser les facteurs qui sont à l'origine des accidents impliquant des piétons et des cyclistes. Nous devons nous demander *pourquoi* un accident a eu lieu et traiter systématiquement cette information. Plutôt que de nous cantonner à l'enregistrement de leur nombre, nous devons rechercher les causes des accidents. C'est pourquoi il s'indique de procéder systématiquement à une analyse approfondie des accidents, en se fondant sur l'expérience acquise dans le cadre des projets BART⁹ et BLAC¹⁰. Ce n'est que de cette manière que l'on pourra proposer des mesures politiques étayées.

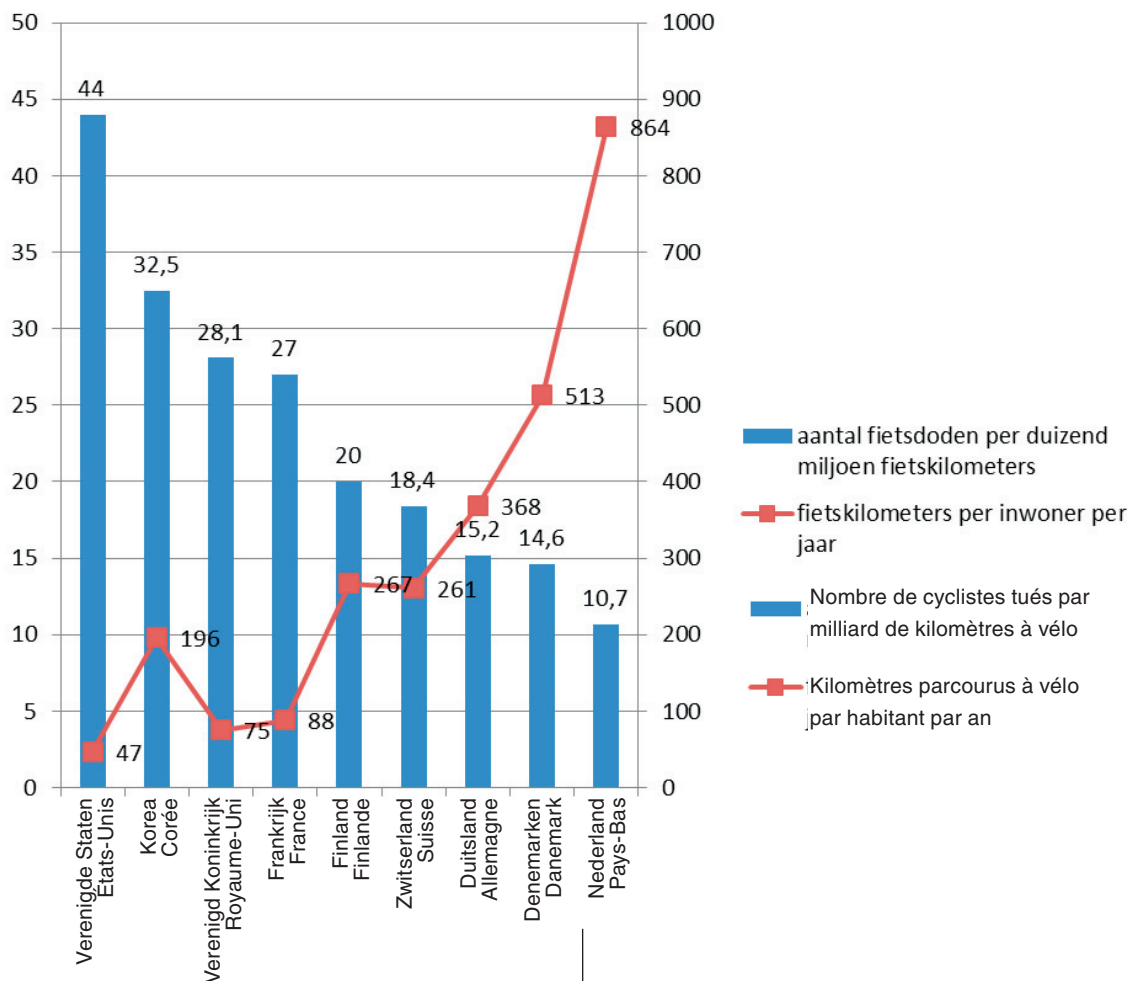
Une autre série de mesures doit promouvoir l'utilisation du vélo. Notre réflexe conditionné de prendre la voiture devrait être transformé en une nouvelle habitude, celle de circuler à vélo. En effet, dans les pays où le vélo est davantage utilisé, le risque d'accidents diminue.

⁹ *Belgian Accident Research Team*, pilootproject van het Observatorium voor de Verkeersveiligheid (BIVV) in samenwerking met de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken gestart in 2009 waarbij een analyse werd gemaakt van 125 gerechtelijke dossiers betreffende ongevallen in Oost- en West-Vlaanderen waarbij minstens één vrachtwagen betrokken was voor de periode 2000-2006. Er werd een geschikte onderzoeksmethode ontwikkeld alsook werden ongevalprofielen gedefinieerd die typische vrachtwagenongevallen voorstellen.

¹⁰ *Blind Spot Accident Causation*, project "Multidisciplinair diepteonderzoek naar ongevallen met vrachtwagens en zwakke weggebruikers in Oost- en West-Vlaanderen" als vervolg op het BART-project. In deze studie lag de focus op ongevallen tussen vrachtwagens en zwakke weggebruikers met speciale aandacht voor dodehoekongevallen. Eveneens werd een analyse verricht van de gerechtelijke dossiers betreffende vrachtwagenongevallen die plaatsvonden in Oost- en West-Vlaanderen.

⁹ *Belgian Accident Research Team*, projet pilote de l'Observatoire pour la sécurité routière (IBSR) entamé en 2009 en collaboration avec le ministre flamand de la Mobilité et des Travaux publics, dans le cadre duquel ont été analysés 125 dossiers judiciaires relatifs à des accidents impliquant au moins un poids lourd en Flandre orientale et occidentale pendant la période 2000-2006. Une méthode de recherche adaptée a été mise au point et des profils d'accidents représentant des accidents de poids lourds typiques ont été établis.

¹⁰ *Blind Spot Accident Causation*, "Analyse multidisciplinaire approfondie sur les accidents impliquant des poids lourds et des usagers de la route vulnérables en Flandre orientale et Flandre occidentale", qui a fait suite au projet BART. Cette étude s'est focalisée sur les accidents opposant des poids lourds et des usagers vulnérables, en accordant une attention particulière à la problématique de l'angle mort. Ce projet consistait, lui aussi, en une analyse de dossiers judiciaires relatifs aux accidents impliquant des poids lourds en Flandre orientale et occidentale.



Bron: OCW

Om het fietsgebruik te stimuleren kunnen fiscale maatregelen helpen. In de eerste plaats pleiten we voor de invoering van het mobiliteitsbudget. Hiermee krijgt de werknemer de beschikking over een budget dat hij kan gebruiken voor verschillende mogelijkheden van vervoer. De werknemer beslist zelf over de invulling van dat budget, al naargelang van zijn persoonlijke behoeften, mogelijkheden, wensen... op vlak van de mobiliteit. Hij maakt zijn eigen keuzes. Het mobiliteitsbudget moet een sociaal en fiscaal statuut krijgen dat concurrentieel is met dat van de bedrijfswagen om de burger ertoe te overhalen zijn wagen meer aan de kant te laten staan en te kiezen voor andere vervoermiddelen zoals te voet of met de fiets.

Een ander voorbeeld is het vrijstellen van fietsvergoedingen voor zakenvervoer in de inkomstenbelasting. Fietsvergoedingen voor het woon-werkverkeer worden vandaag vrijgesteld van belastingen voor de werknemer. Dit geldt niet voor zakelijke verplaatsingen.

Source: CRR

Certaines mesures fiscales peuvent s'avérer utiles pour stimuler l'utilisation du vélo. Nous préconisons tout d'abord l'instauration du budget mobilité, par lequel le travailleur dispose d'un budget qu'il peut consacrer à différents modes de transport. Le travailleur décide lui-même de l'affectation de ce budget, en fonction de ses propres besoins, possibilités, souhaits, etc. en matière de mobilité. C'est lui qui choisit. Le budget mobilité doit bénéficier d'un statut social et fiscal qui puisse rivaliser avec celui de la voiture de société pour pouvoir convaincre le citoyen de renoncer plus souvent à sa voiture et privilégier d'autres moyens de transport, comme la marche à pied ou le vélo.

Un autre exemple est l'exonération de l'indemnité "vélo" pour les déplacements professionnels dans l'impôt sur les revenus. L'indemnité "vélo" pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail est aujourd'hui exonérée d'impôts pour le travailleur. Il n'en va pas de même pour les déplacements professionnels.

Het uitbreiden van deze vrijstelling zou ervoor zorgen dat de werknemer netto meer overhoudt en wordt aangemoedigd om ook voor zakenverplaatsingen de fiets te gebruiken. Ook andere fiscale gunstmaatregelen die het fietsen kunnen bevorderen zoals vrijstelling van de RSZ-bijdrage op het voordeel in natura dat is gekoppeld aan een bedrijfsfiets moeten durven bekeken worden.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Roel DESEYN (CD&V)

L'élargissement de cette exonération permettrait au travailleur d'accroître ses revenus nets et l'encouragerait à utiliser son vélo pour les déplacements professionnels. Il faut par ailleurs oser examiner d'autres avantages fiscaux susceptibles de promouvoir l'usage du vélo, comme l'exonération des cotisations ONSS sur l'avantage en nature lié à un vélo d'entreprise.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de ambitie “Go for zero”, nul verkeersslachtoffers, met als tussentijdse doelstelling een daling met 50 % van het aantal dodelijke en zwaargewonde slachtoffers tegen 2020 ten opzichte van 2010;

B. gelet op het sterk stijgende aandeel voetgangers in het totaal aantal verkeersdoden en zwaargewonden;

C. gelet op het sterk stijgend aandeel fietsers in het totaal aantal zwaar- en lichtgewonde verkeersslachtoffers;

D. bijkomend gelet op de onderschatting van deze statistieken door een onderregistratie van ongevallengegevens;

E. gelet op de bijzondere kwetsbaarheid van jongere en oudere voetgangers en fietsers;

F. overwegende dat het ongevalrisico voor fietsers afneemt naarmate het aantal fietskilometers toeneemt;

DRINGT ER BIJ DE FEDERALE REGERING OP AAN OM:

1. een studie te voeren naar de oorzaken van voetgangers- en fietsongevallen in ons land waaraan concrete beleidsmaatregelen worden gekoppeld om het aantal voetgangers- en fietsongevallen terug te dringen;

2. hierbij de *best practices* uit andere landen als voorbeeld te nemen en aan de maatregelen een roadmap met concrete streefcijfers te verbinden;

3. de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid met betrekking tot het aantal controles te behalen;

4. het rijbewijs met punten in te voeren als sluitstuk van een adequaat handhavingsbeleid;

5. speciale aandacht te schenken aan de ontwikkeling en implementatie van intelligente voertuigtechnologieën waaronder intelligente snelheidsadaptatie, het alcoholslot en intelligente voertuigen om het aantal ongevallen terug te dringen;

PROPOSITION DE RÉOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu l'ambition “Go for zero”, zéro victime de la route, avec pour objectif intermédiaire une baisse de 50 % du nombre de tués et de blessés graves en 2020 par rapport à 2010;

B. vu la part en forte croissance des piétons dans le nombre total de tués et de blessés graves à la suite d'un accident de la route;

C. vu la part en forte croissance des cyclistes dans le nombre total de blessés graves et légers à la suite d'un accident de la route;

D. vu, par ailleurs, la sous-estimation de ces statistiques en raison d'un sous-enregistrement des données en matière d'accidents;

E. vu la vulnérabilité particulière des piétons et cyclistes les plus jeunes et les plus âgés;

F. considérant que le risque d'accident encouru par les cyclistes diminue à mesure que le nombre de kilomètres effectués à vélo augmente;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de mener une étude sur les causes des accidents impliquant des piétons et des cyclistes dans notre pays et d'y lier des mesures politiques concrètes en vue de réduire le nombre d'accidents impliquant des piétons et des cyclistes;

2. de prendre exemple sur les bonnes pratiques mises en œuvre par d'autres pays et assortir les mesures prises d'une “feuille de route” comprenant des objectifs chiffrés concrets;

3. de réaliser les objectifs des États généraux de la sécurité routière en ce qui concerne le nombre de contrôles;

4. d'instaurer le permis à points en tant que clef de voûte d'une politique coercitive adéquate;

5. d'être spécialement attentif au développement et à la mise en œuvre des technologies intelligentes pour véhicules — notamment les systèmes d'adaptation intelligente de la vitesse, les alcolocks et les véhicules intelligents — afin de réduire le nombre d'accidents;

6. in samenspraak met de gewesten, een proefproject “Alle Fietzers Tegelijk Groen” op te zetten en afhankelijk van de uitkomst de wegcode aan te passen;

7. te werken aan meer realistische slachtofferstatistieken waarbij niet enkel politionele gegevens maar ook gegevens van ziekenhuizen en verzekeringsmaatschappijen in rekening worden gebracht;

8. in navolging van het BART en het BLAC-project voor vrachtwagens de nodige stappen te ondernemen om te komen tot een beter ongevalsonderzoek voor voetgangers en fietsers zodat de oorzaken van voetgangers- en fietsongevallen in kaart kunnen worden gebracht en een adequaat beleid kan worden gevoerd;

9. alle mogelijke maatregelen te nemen om het fietsgebruik te stimuleren waaronder fiscale maatregelen zoals onder andere het invoeren van het mobiliteitsbudget en het fiscaal vrijstellen van zakelijke fietskilometers.

14 oktober 2014

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Roel DESEYN (CD&V)

6. de mettre en œuvre, en concertation avec les régions, un projet pilote “Feu vert simultané pour tous les cyclistes” et d’adapter le code de la route en fonction des résultats;

7. de s’efforcer d’établir des statistiques plus réalistes sur le nombre de victimes, qui tiendraient compte non seulement des données de la police, mais également de celles des hôpitaux et des compagnies d’assurances;

8. de faire le nécessaire, dans le sillage des projets BART et BLAC relatifs aux poids lourds, pour affiner l’analyse des accidents impliquant des piétons et des cyclistes, de sorte que l’on puisse identifier les causes de ces accidents et mener une politique adéquate en la matière;

9. de prendre toutes les mesures possibles afin de stimuler l’utilisation du vélo, notamment des mesures fiscales comme l’instauration du budget mobilité et l’exonération fiscale des kilomètres parcourus à vélo dans le cadre de déplacements professionnels.

14 octobre 2014