



GEWONE ZITTING 2016-2017

26 JUNI 2017

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**
VOORSTEL VAN RESOLUTIE

met het oog op de verplichte installatie van een intelligent antibotsingsysteem op de MIVB-bussen, alsook op de nieuwe in het verkeer gestelde voertuigen

(ingediend door de heren Marc LOEWENSTEIN (F), Ridouane CHAHID (F), mevrouw Carla DEJONGHE (N), de heren Pierre KOMPANY (F), Paul DELVA (N), Jef VAN DAMME (N), mevrouw Céline DELFORGE (F), mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F) en de heer Bruno DE LILLE (N))

Toelichting

In het Brussels Gewest maken botsingen nog altijd te veel slachtoffers.

Naar aanleiding van de Staten-generaal voor de Verkeersveiligheid en de indeling van de slachtoffers naargelang de vervoerswijze, wordt vastgesteld dat de voetgangers, fietsers en bromfietsen 37 % van de overlijdens ter plaatse en 41,16 % van de gewonden vertegenwoordigen in het totale aantal verkeersongevallen in België.

Meer in het bijzonder in Brussel vertegenwoordigen de voetgangers alleen al 40 % van de dodelijke en zwaargewonde slachtoffers en 22 % van de slachtoffers¹.

Een mogelijke oplossing voor dat probleem zou erin bestaan te werken aan de uitrusting van de voertuigen, met inrichtingen voor indirect zicht, waardoor de veiligheid van de zwakke weggebruikers verhoogd wordt.

¹ Schriftelijke vraag nr. 147 van Marc Loewenstein aan staatssecretaris Bianca Debaets, betreffende de cijfers ingevolge de invoering van systemen voor verkeersveiligheid.

SESSION ORDINAIRE 2016-2017

26 JUIN 2017

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**
PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à rendre obligatoire l'installation d'un système anti-collision intelligent sur les bus de la STIB ainsi que sur les nouveaux véhicules mis en circulation

(déposée par MM. Marc LOEWENSTEIN (F), Ridouane CHAHID (F), Mme Carla DEJONGHE (N), MM. Pierre KOMPANY (F), Paul DELVA (N), Jef VAN DAMME (N), Mmes Céline DELFORGE (F), Anne-Charlotte d'URSEL (F) et M. Bruno DE LILLE (N))

Développements

En Région bruxelloise, le nombre de victimes de collisions est toujours trop important.

En se référant aux États généraux de la Sécurité routière et à la répartition des victimes en fonction du mode de déplacement, le constat est que les piétons, vélos et motocyclettes représentent 37 % des décès sur place et 41,16 % des blessés dans le nombre total d'accidents de la route en Belgique.

À Bruxelles plus particulièrement, les piétons représentent à eux seuls 40 % des tués et des blessés graves et 22 % des victimes¹.

Pour répondre à ce constat, une piste serait de travailler sur l'équipement des véhicules avec des dispositifs de vision indirecte et, donc, sur le renforcement de la sécurité des usagers faibles de la route.

¹ Question écrite n° 147 de Marc Loewenstein à la Secrétaire d'État Bianca Debaets concernant les chiffres résultant de la mise en place des dispositifs de sécurité routière.

Verscheidene hulpmiddelen kregen al concreet gestalte, zoals snelheidscontroles, beveiligde fietspaden of systemen voor bijstand bij het besturen, zoals ABS of de vermoeidheiddetector... Hoewel wij thans niet beschikken over cijfers na de invoering van veiligheidsmaatregelen op Belgisch niveau, toont onderzoek in het buitenland aan dat de snelheid een belangrijke rol speelt bij verkeersongevallen. Zoveel te lager de snelheid, zoveel te hoger immers de kans op overleven. Daarnaast dragen de rijwijze en oorzaken van verstrooidheid bij tot die verkeersongevallen.

Maatregelen werden al genomen op het vlak van opvoeding en repressie. Bewustmakingscampagnes worden georganiseerd en Lidars (semimobile superradars) werden ter beschikking gesteld van de Brusselse politiediensten. Die hebben trouwens hun nut bewezen, want in de zones waar zij gebruikt werden, werd een wijziging van de rijgewoonten op lange termijn vastgesteld.

Gelet op die vaststellingen, lijkt het dus duidelijk dat de uitrusting van de voertuigen met een systeem dat de mogelijkheid biedt zijn gedrag aan te passen aan defensief rijden zou bijdragen tot een verhoging van de verkeersveiligheid.

Verschillende bestaande technologieën komen tegemoet aan die doelstelling tot meer veiligheid. Zo bijvoorbeeld bestaat er een hoogtechnologische inrichting voor indirect zicht, waarbij multivisiereceptoren strategisch op het voertuig worden geplaatst. Bij gevaar voor botsing, sturen zij een signaal uit dat de bestuurder van het voertuig waarschuwt. Dat gebeurt via geluid, maar ook visueel, aangezien het voertuig uitgerust wordt met monitors waarmee het gevaar in beeld kan worden gebracht. Dat systeem waarschuwt niet alleen voor een risico op frontale botsing met voetgangers en fietsers, maar kan ook waarschuwen in geval van gevaar op een botsing met auto's, vrachtwagens of motoren. Bovendien waarschuwt het systeem de bestuurder ook als het voertuig onvrijwillig het rijvak verlaat tegen meer dan 55 km/uur, als de veilige afstand niet in acht wordt genomen of als de snelheidsbeperking overschreden wordt.

Die functies kunnen vele voordelen bieden voor de eigenaars van de voertuigen die erover beschikken en voor de andere automobilisten en weggebruikers, maar ook voor de verzekeringen, de gezondheidszorg, enz. (minder herstelkosten na ongevallen, lagere verzekeringspremies, lagere kosten voor de sociale zekerheid voor de zorg en vergoedingen voor de verkeersslachtoffers...).

De installatiekost, die geraamd wordt op ongeveer 1.000 euro, kan hoog lijken, maar bij afweging tegen de mogelijke verlaging van de verzekeringspremies, de totale kostprijs van het nieuwe voertuig, het lagere risico op ongevallen... is het systeem interessant voor iedereen. Bovendien bestaan er geen onderhoudskosten die de bestuurder moet betalen.

Divers dispositifs ont déjà été mis en place comme les contrôles de vitesse, les pistes cyclables sécurisées ou encore les systèmes d'aide à la conduite tels que l'ABS ou encore le détecteur de fatigue... Même si nous ne disposons actuellement pas de chiffres résultant de la mise en place des dispositifs de sécurité au niveau belge, des études menées à l'étranger permettent de démontrer que la vitesse joue un rôle important dans les accidents de la route. En effet, moins la vitesse est élevée, plus les chances de survie sont grandes. Par ailleurs, la manière de conduire et les sujets de distractions participent à ces accidents de la route.

Des mesures ont déjà été prises sur le plan de l'éducation et de la répression. Des campagnes de sensibilisation sont organisées et des Lidars (super radars semi-mobiles) ont été mis à la disposition des services de police bruxellois. Ils ont d'ailleurs fait leurs preuves puisqu'un changement à long terme des habitudes de conduite a été constaté dans les zones où ils ont été utilisés.

Compte tenu de ces constats, il paraît donc évident que l'équipement des véhicules d'un dispositif permettant d'adapter son comportement à une conduite défensive contribuerait à l'amélioration de la sécurité des usagers.

Différentes technologies existent et répondent à cet objectif de davantage de sécurité. Parmi celles-ci, il existe par exemple un dispositif de vision indirecte de haute technologie qui consiste en l'installation stratégique de capteurs multivisions sur le véhicule. En cas de danger de collision, ceux-ci émettent un signal avertissant le conducteur du véhicule. Cette alerte se produit de manière sonore, mais également visuelle puisque le véhicule est équipé de moniteurs permettant au conducteur de visualiser le danger. En plus d'avertir d'un risque de collision frontale avec les piétons et cyclistes, ce système permet également de donner l'alerte en cas de danger de collision avec les voitures, les camions ou encore les motos. Par ailleurs, en cas de sortie de voie involontaire à plus de 55 km/h, de non-respect de la distance de sécurité ou encore de dépassement de la limitation, le système alerte également le conducteur.

Ces fonctionnalités entraînent de nombreux avantages pour les titulaires des véhicules en disposant, pour les autres automobilistes et usagers de la route, mais aussi pour les assurances, les soins de santé, etc. (diminution des coûts de réparation liés à des accidents, diminution des primes d'assurance, réduction du coût pour la sécurité sociale dans la prise en charge des soins et indemnités pour les victimes de la route...).

Le coût d'installation, évalué à environ 1.000 euros, peut paraître important mais, si l'on met en balance la réduction potentielle des primes d'assurance, l'intégration dans le coût global du véhicule neuf, la diminution des risques d'accidents..., il s'agit d'une opération intéressante pour tout le monde. Par ailleurs, il n'existe pas de frais de maintenance que le conducteur devrait supporter.

Naast die eerste voordelen, kan het systeem, door de bestuurder aan te sporen tot defensief rijgedrag, eveneens een positieve invloed hebben op het leefmilieu door het verlagen van de CO₂-uitstoot.

Voor de MIVB-bussen, zou het uitrusten ervan met dergelijk systeem kunnen leiden tot het verlagen van het aantal verkeersongevallen met zwakke weggebruikers. Het zijn redelijk imposante voertuigen, wat de zichtbaarheid voor de bestuurder beperkt, en hun draaistraal is daardoor ook veel groter dan voor gewone voertuigen, zoals auto's.

Naast de al aangehaalde voordelen, zou het systeem de mogelijkheid bieden tot registratie van de incidenten op het traject van de bus en tot een analyse van de plaatsen waar veel ongevallen gebeuren, zoals gevaarlijke kruispunten of dode hoeken waar tweewielers bijvoorbeeld niet zichtbaar zijn. Het zou bijgevolg ook de mogelijkheid bieden om aanpassingen voor de veiligheid op de openbare weg te plannen.

De MIVB beschikte op 1 augustus 2014 over 706 bussen. Sedert oktober 2015, zijn 571 daarvan uitgerust met een actieve boordindicator. Dat blijft echter onvoldoende. De boordindicator waarschuwt de bestuurder immers als hij te vlug start, te brusk een bocht neemt of remt, of zijn motor te lang laat draaien². De boordindicator waarschuwt echter niet bij gevaar voor een botsing met een zwakke weggebruiker. Het lijkt dus nuttig om de MIVB-bussen uit te rusten met die nieuwe hulpmiddelen.

De inrichting voor indirect zicht heeft niet alleen zijn nut bewezen in sommige Franse en Belgische firma's die gespecialiseerd zijn in verkeersveiligheid, maar ook bekendheid verworven op internationaal niveau. Tal van verdelers overal ter wereld hebben al gekozen voor het systeem. Dat is met name het geval in Zuid-Amerika voor 7 verdelers, in het Midden-Oosten voor 5 verdelers en in Azië voor 24 verdelers. Dat is ook het geval in Noord-Amerika, Australië, Afrika en Midden-Amerika, maar in mindere mate in Europa, waar thans 38 verdelers geopteerd hebben voor het hulpmiddel.

Wat de geldende wetgeving betreft, geeft artikel 43, §§ 4 tot 7, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen toelating voor de installatie van een dergelijk systeem. Dit geldt voor verscheidene categorieën voertuigen, mits naleving van de voorschriften van hoofdstuk II en III van bijlage 16. Hoofdstuk II vermeldt de voorschriften opdat het systeem gehomologeerd wordt wat betreft de afregeling ervan, alsook de scantijd van het gezichtsveld, de toegelaten kromtestraal voor de installatie op een vlak oppervlak of de functionele voorschriften bij zonnig weer en contrast. Hoofdstuk III vermeldt de voorschriften voor de installatie van hulpmiddelen voor indirect zicht met betrekking tot de

En plus de ces premiers avantages, le système, en poussant le conducteur à une conduite défensive, peut jouer positivement sur l'environnement par la diminution du taux d'émission de CO₂.

En ce qui concerne les bus de la STIB, leur adaptation avec ce type de système pourrait permettre une diminution des accidents de la route avec les usagers faibles. Ce sont des véhicules assez imposants, ce qui limite la visibilité pour le conducteur et rend également le rayon de braquage plus large que les véhicules habituels comme les voitures.

En plus des avantages déjà cités, le système permet d'enregistrer les incidents sur le parcours du bus et d'analyser les points noirs, comme des carrefours dangereux où l'angle mort ne permet pas de voir des deux roues par exemple, et de prévoir par conséquent des aménagements de sécurité en voirie.

La STIB disposait de 706 bus au 1^{er} aout 2014. Actuellement, 571 d'entre eux ont été équipés d'un indicateur de bord activé depuis le mois d'octobre 2015. Cependant, ce système reste insuffisant. En effet, l'indicateur de bord avertit le chauffeur s'il démarre trop vite, s'il prend ses virages ou freine trop brusquement ou encore s'il laisse son moteur tourner trop longtemps. Mais il n'avertit pas en cas de danger de collision avec un usager faible. Il semble donc utile d'équiper les bus de la STIB de ces nouveaux dispositifs.

En plus d'avoir fait ses preuves auprès de certaines entreprises belges et françaises spécialisées dans la prévention routière, le dispositif de vision indirecte se fait également connaître au niveau international. En effet, de nombreux distributeurs ont déjà opté pour ce système à travers le monde. C'est notamment le cas en Amérique du Sud pour 7 distributeurs, au Moyen-Orient pour 5 d'entre eux ou encore en Asie pour 24 distributeurs. Il émerge également en Amérique du Nord, en Australie, en Afrique et en Amérique centrale, mais son importance y est moindre qu'en Europe, qui compte actuellement 38 distributeurs qui ont choisi de distribuer ce système.

Au niveau de la législation en vigueur, l'article 43, §§ 4 à 7, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité autorise l'installation de ce type de système. Il est applicable à plusieurs catégories de véhicules à condition qu'il respecte les prescriptions des chapitres II et III de l'annexe 16. Le chapitre II reprend les prescriptions pour que le dispositif soit homologué quant au réglage du dispositif, le temps de balayage du champ de vision, le rayon de courbure autorisé pour l'installation sur une surface plane ou encore les prescriptions fonctionnelles en cas d'ensevelissement et de contraste. Quant au chapitre III, il cite les prescriptions d'installation des dispositifs de vision indirecte en matière

2 Schriftelijke vraag nr. 415 van de heer Marc Loewenstein d.d. 18 maart 2016, BVA nr. 18, 15 mei 2016.

2 Question écrite n° 415 de Marc Loewenstein du 18 mars 2016, B.Q.R. n° 18, 15 mai 2016.

prestaties of de belemmering van het direct gezichtsveld van de bestuurder.

In Europese richtlijn 2003/97/EG worden de inrichtingen voor indirect zicht als volgt omschreven in punt 1.1. van bijlage 1 : « Onder « inrichting voor indirect zicht » wordt verstaan een inrichting om het aan het voertuig grenzende gebied waar te nemen dat niet rechtstreeks kan worden waargenomen. Dit kan een gewone spiegel zijn, een camera-monitor, of een andere inrichting die de bestuurder informatie over het indirecte gezichtsveld geeft. ».

Krachtens artikel 2 van die richtlijn, mogen de lidstaten overigens typegoedkeuring of een nationale typegoedkeuring voor een voertuig of een inrichting voor indirect zicht niet weigeren, noch de verkoop, de registratie of het voor de eerste maal in het verkeer brengen van voertuigen of inrichtingen voor indirect zicht verbieden.

Gelet op wat voorafgaat, beoogt dit voorstel van resolutie die voorziening met multivisiereceptoren haar intrede te laten doen, zowel op toerisme- als op bedrijfswagens (met minimum vier wielen) als op de MIVB-bussen.

Op lange termijn, is het de bedoeling de installatie van een systeem met multivisiereceptoren verplicht te maken op alle nieuwe voertuigen en op alle MIVB-bussen en die mogelijkheid te laten voor de voertuigen die al in het verkeer zijn op de datum waarop de norm van kracht wordt. De indieners van deze resolutie stellen echter voor op verscheidene niveaus te werken :

- op Brussels niveau, door aan de regering en aan de MIVB te vragen om de uitrusting van de bussen met dergelijk systeem (op technisch, veiligheids- en financieel vlak) te evalueren en te plannen ;
- op federaal en Europees niveau, door de federale regering te vragen, in overleg met de betrokken Europese instanties, de verplichte plaatsing van een dergelijk systeem in de nieuwe voertuigen te onderzoeken.

de performances ou d'obstruction du champ de vision directe du conducteur.

La directive européenne 2003/97/CE désigne les dispositifs de vision indirecte, au point 1.1. de l'annexe 1, de la manière suivante : « les dispositifs permettant d'observer la plage adjacente au véhicule qui ne peut pas être observée par vision directe. Il peut s'agir de rétroviseurs/antévisseurs conventionnels, de caméras-moniteurs ou d'autres dispositifs capables de fournir au conducteur des informations sur le champ de vision indirecte. ».

Par ailleurs, l'article 2 de cette directive interdit aux États membres de refuser la réception ou l'homologation nationale d'un véhicule ou d'un dispositif de vision indirecte et d'interdire la vente, l'immatriculation ou la mise en circulation de véhicules ou de dispositifs de vision indirecte.

Compte tenu de ce qui précède, la présente proposition de résolution vise à développer ce dispositif de capteurs multivisions tant sur les véhicules de tourisme et de société (de minimum 4 roues) que sur les bus de la STIB.

Si, à terme, l'objectif est de rendre obligatoire l'installation d'un système de capture multivisions sur tous les véhicules neufs ainsi que sur tous les bus de la STIB et d'en laisser la faculté pour les véhicules déjà en circulation au jour de l'entrée en vigueur de la norme, les auteurs de la présente résolution proposent de travailler à plusieurs niveaux :

- au niveau bruxellois, en demandant au gouvernement et à la STIB d'évaluer (au niveau technique, sécuritaire et financier) et de planifier l'équipement des bus d'un tel système ;
- au niveau fédéral et européen, en demandant au gouvernement fédéral d'étudier, en concertation avec les instances européennes concernées, l'implémentation d'un tel système sur les véhicules neufs.

Marc LOEWENSTEIN (F)
 Ridouane CHAHID (F)
 Carla DEJONGHE (N)
 Pierre KOMPANY (F)
 Paul DELVA (N)
 Jef VAN DAMME (N)
 Céline DELFORGE (F)
 Anne-Charlotte d'URSEL (F)
 Bruno DE LILLE (N)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE**met het oog op de verplichte installatie van een intelligent antibotsingsysteem op de MIVB-bussen, alsook op de nieuwe in het verkeer gestelde voertuigen**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de noodzaak om de voorzieningen inzake verkeersveiligheid te versterken ;

Gelet op het Iris 2-plan en de tweede as ervan, betreffende de bevordering van actieve vervoerwijzen (voetgangers, gezelligheid van de openbare ruimte, fietsers), alsook de waarborgen ervan inzake levenskwaliteit, leefmilieu, veiligheid, gezondheid en rust voor alle Brusselaars ;

Gelet op de cijfers van de Staten-generaal voor Verkeersveiligheid die voortvloeien uit de indeling van het aantal slachtoffers naargelang de vervoerswijze ;

Gelet op artikel 43 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen ;

Gelet op hoofdstuk II en III van bijlage 16 van het besluit van 15 maart 1968 ;

Gelet op punt 1.1. van bijlage 1 en artikel 2 van richtlijn 2003/97/EG van het Europees Parlement en de Raad van 10 november 2003 ;

Overwegende dat de veiligheid van de zwakke weggebruikers, net als die van de bestuurders van een voertuig, een prioriteit is ;

Overwegende dat verschillende technologieën bestaan die de beoogde verhoging van de veiligheid mogelijk maken ;

Overwegende dat een hoogtechnologische inrichting voor indirect zicht, te weten de strategische installatie van multivisiereceptoren op het voertuig die waarschuwen bij gevaar op een botsing, bij het verlaten van het rijvak, bij het niet in acht nemen van de veilige afstand of bij het overschrijden van de snelheidsbeperking, zijn nut al heeft bewezen in andere landen ;

Gelet overigens op de positieve weerslag van een dergelijk systeem op het leefmilieu ;

PROPOSITION DE RÉOLUTION**visant à rendre obligatoire l'installation d'un système anti-collision intelligent sur les bus de la STIB ainsi que sur les nouveaux véhicules mis en circulation**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la nécessité de renforcer les dispositifs en matière de sécurité routière ;

Vu le plan Iris 2 et son axe II concernant la promotion des modes actifs (piétons, convivialité de l'espace public, vélo) ainsi que ses garanties en termes de qualité de vie, d'environnement, de sécurité, de santé et de quiétude de tous les Bruxellois ;

Vu les chiffres des États généraux de la Sécurité routière résultant de la répartition du nombre de victimes en fonction du mode de déplacement ;

Vu l'article 43 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité ;

Vu les chapitres II et III de l'annexe 16 de l'arrêté du 15 mars 1968 ;

Vu le point 1.1. de l'annexe 1 et l'article 2 de la directive 2003/97/CE du Parlement européen et du Conseil du 10 novembre 2003 ;

Considérant que la sécurité des usagers faibles, comme celles des conducteurs de véhicule, est une priorité ;

Considérant que différentes technologies existent et répondent à cet objectif de davantage de sécurité ;

Considérant qu'un dispositif de vision indirecte de haute technologie consistant en l'installation stratégique de capteurs multivisions sur le véhicule alertant de danger de collision, de sortie de route, de non-respect de la distance de sécurité ou encore de dépassement de la limitation de vitesse a déjà fait ses preuves dans d'autres pays ;

Compte tenu par ailleurs de l'impact positif d'un tel système sur l'environnement ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- een technische, veiligheids- en financiële evaluatie te maken van de installatie van een systeem met multivisiereceptoren op de MIVB-bussen ;
- in het kader van die evaluatie, de uitrusting van alle MIVB-bussen met een dergelijk systeem te plannen.

Verzoekt de federale regering :

- in overleg met de betrokken Europese instanties, de verplichte installatie van een dergelijk systeem met multivisiereceptoren op nieuwe voertuigen te onderzoeken.

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de réaliser une évaluation technique, sécuritaire et financière de l'installation d'un système de capteurs multivisions sur les bus de la STIB ;
- de planifier, au regard de cette évaluation, l'équipement de tous les bus de la STIB d'un tel système ;

Demande au Gouvernement fédéral :

- d'étudier, en concertation avec les instances européennes concernées, l'installation obligatoire de ce système de capteurs multivisions sur les véhicules neufs.

Marc LOEWENSTEIN (F)
Ridouane CHAHID (F)
Carla DEJONGHE (N)
Pierre KOMPANY (F)
Paul DELVA (N)
Jef VAN DAMME (N)
Céline DELFORGE (F)
Anne-Charlotte d'URSEL (F)
Bruno DE LILLE (N)