


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

SESSION ORDINAIRE 2017-2018

26 OCTOBRE 2017

PROPOSITION DE RÉOLUTION
**visant la mise en place de carrefours sans
conflits afin de prévenir les accidents**

(déposée par MM. Bruno DE LILLE (N),
Arnaud PINXTEREN (F), Mmes Annemie MAES (N),
Céline DELFORGE (F) et M. Arnaud VERSTRAETE (N))

Développements

L'utilisation du vélo ne cesse d'augmenter en Région de Bruxelles-Capitale, et c'est une très bonne chose. Ainsi, le nombre de déplacements entre le domicile et le lieu de travail effectués principalement en vélo est passé de moins de 1 % en 2001 (étude Mobel) à près de 6,8 % en 2011 (source : enquête Beldam¹). Quant au nombre total de cyclistes, on constate que les comptages réalisés par l'Observatoire du vélo font état d'une augmentation moyenne d'environ 10 % de cyclistes par an au cours des quinze dernières années. En 2016, on comptait 30 % de cyclistes en plus que l'année précédente.

Une étude de l'institut VIAS (anciennement l'IBSR) révèle qu'en chiffres absolus, les accidents impliquant un cycliste sont plus nombreux en Région bruxelloise. Selon VIAS, on a dénombré 739 accidents impliquant au moins un cycliste en 2016. Encore s'agit-il probablement d'une sous-estimation du nombre d'accidents, car tout cycliste, piéton ou automobiliste ne déclare pas forcément l'accident qui est survenu.

L'institut VIAS et Bruxelles Mobilité ont réalisé une étude conjointe approfondie sur les accidents impliquant un cycliste à Bruxelles². Cette étude révèle que les trois accidents les plus fréquents pour un cycliste sont les suivants : (1) un accident provoqué par l'ouverture d'une portière, (2) un accident dû à la chute du cycliste sans opposant et (3) les accidents à un carrefour. En Belgique,

- 1 http://www.mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/Rapport_final_beldamfr.pdf.
- 2 Les résultats de cette étude, qui n'a pas encore été publiée, ont été présentés lors d'un déjeuner de la sécurité routière organisé au Parlement bruxellois le 10 juillet 2017.

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2017-2018

26 OKTOBER 2017

VOORSTEL VAN RESOLUTIE
**tot het invoeren van conflictvrije
kruispunten om ongevallen te voorkomen**

(ingediend door de heren Bruno DE LILLE (N),
Arnaud PINXTEREN (F), mevrouw Annemie MAES
(N), mevrouw Céline DELFORGE (F) en
de heer Arnaud VERSTRAETE (N))

Toelichting

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest neemt het fietsgebruik onafgebroken toe, wat een zeer goede zaak is. Zo is in het kader van woon-werkverplaatsingen het aantal verplaatsingen die voornamelijk met de fiets worden afgelegd gestegen van minder dan 1 % in 2001 (Mobel-studie) naar bijna 6,8 % in 2011 (Bron : Beldam-enquête¹). Als we het totaal aantal fietsers bekijken dan zien we in de tellingen die het fiets-observatorium uitvoerde dat er de laatste 15 jaar een gemiddelde stijging van zo'n 10 % fietsers per jaar vastgesteld kan worden. In 2016 waren er 30 % meer fietsers dan het jaar voordien.

Uit een studie van VIAS (het vroegere BIVV) blijkt dat er in absolute aantallen meer fietsongevallen zijn in het Brussels gewest. In 2016 waren er volgens VIAS 739 ongevallen met minstens 1 fietser. En vermoedelijk is dit een onderschatting van het aantal ongevallen, want niet elke fietser/voetganger/automobilist geeft het ongeval aan.

VIAS heeft samen met Brussel Mobilité die fietsongevallen in Brussel in detail onderzocht². En wat blijkt, de drie meest voorkomende ongevallen voor een fietser zijn : (1) ongeval door het openen van een autoportier, (2) een eenzijdige ongeval waarbij de fietser ten val komt, en (3) ongevallen op een kruispunt. De Brusselse kruispunten zijn volgens deze studie de meest

- 1 http://www.mobilit.belgium.be/nl/binaries/2012-12-19_BELDAM_verslag_tcm466-217712.pdf.
- 2 De resultaten van deze nog niet gepubliceerde studie werd voorgesteld op de middagen van Verkeersveiligheid, georganiseerd door het Brussels parlement (10 juli 2017).

d'après cette étude, les carrefours bruxellois sont les plus dangereux en raison du mauvais aménagement de l'infrastructure routière. Ainsi, il y a un problème de visibilité aux carrefours (des voitures y sont, par exemple, stationnées jusqu'au croisement) et la signalisation des traversées cyclistes y est mauvaise, et ce, dans les deux sens.

Le Steunpunt Verkeersveiligheid a également consacré à cette problématique un rapport qui énonce la recommandation suivante pour la traversée des usagers faibles : « En outre, les conflits entre usagers faibles et véhicules motorisés restent fréquents aux carrefours équipés de feux de signalisation lorsque le cycle des feux ne les protège pas parfaitement (quand, par exemple, le feu est au vert en même temps pour les usagers faibles et pour les véhicules qui tournent). C'est pourquoi, du point de vue de la sécurité routière, il y a lieu de préconiser que les cycles des feux évitent toujours les conflits avec les usagers faibles. »³.

Outre les carrefours équipés de feux de signalisation, il y a également les carrefours ordinaires, où se produisent des accidents liés à l'angle mort.

Aux Pays-Bas, on a développé des idées telles que les carrefours sans conflits et le feu vert intégral. Actuellement, le code de la route (arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique) n'autorise pas ce type de séquençage des feux. En effet, il dispose en son article 61.3.2 que : « Lorsque les signaux lumineux sont placés à un carrefour, le feu vert ou le feu jaune-orange ne peuvent apparaître que lorsque les feux rouges sont allumés pour la circulation débouchant des voies transversales. ». En d'autres termes, une modification du code de la route est nécessaire afin de permettre ce réglage dans la pratique. Il nous revient que les Régions ont été saisies d'une demande d'avis sur la question.

Par contre, le feu vert intégral n'est pas toujours la meilleure solution. Pour chaque carrefour équipé de feux de signalisation, il convient de vérifier quelle est la solution la plus sûre pour les usagers faibles. Tantôt ce sera le feu vert intégral, tantôt ce sera un séquençage sans conflits (les feux sont au vert pour les cyclistes et les piétons, qui peuvent poursuivre tout droit, tandis que voitures et camions ne peuvent pas tourner à droite) ou une autre solution.

Éliminer les infrastructures routières dangereuses permettra d'éviter les nombreux accidents tragiques.

gevaarlijke van België. De reden hiervoor is de slechte inrichting van de weginfrastructuur. Zo is er een probleem met de zichtbaarheid op de kruispunten (auto's staan bijvoorbeeld tot aan het kruispunt geparkeerd) en is er een slechte signalisatie bij fietsoversteekplaatsen en dat in beide richtingen.

Het Steunpunt Verkeersveiligheid heeft eveneens een rapport gewijd aan deze problematiek. De aanbeveling in verband met overstekende zwakke weggebruikers luidt als volgt : « Daarnaast komen conflicten tussen zwakke weggebruikers en gemotoriseerde voertuigen nog steeds frequent voor bij verkeerslichtengeregelde kruispunten wanneer ze niet volledig beschermd worden door de verkeerslichtenregeling (bv. zwakke weggebruikers hebben dezelfde groen fase als het afslaan verkeer). Daarom is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt aan te bevelen dat conflicten met zwakke weggebruikers altijd worden beschermd door de verkeerslichtenregeling. »³.

Naast de kruispunten die verkeerslichtengeregeld zijn, zijn er ook de gewone kruispunten waar dodehoekongevallen gebeuren.

In Nederland werden volgende ideeën uitgewerkt zoals de conflictvrije kruispunten en « vierkant groen ». « Vierkant groen » is een verkeerslichtenfasering die momenteel niet toegestaan is in het verkeersreglement (KB houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg). Art. 61.3.2 bepaalt immers : « Wanneer de verkeerslichten op een kruispunt geplaatst zijn, mogen het groene of oranjegele licht slechts verschijnen wanneer de rode lichten branden voor het verkeer dat uit de dwarswegen komt. ». Dit betekent dat een wijziging aan het verkeersreglement nodig is om deze regeling in de praktijk mogelijk te maken. Naar verluidt ligt er een adviesvraag hierover voor bij de gewesten.

Anderzijds is het niet zo dat « vierkant groen » in alle omstandigheden de beste veiligste oplossing is. Voor elke verkeerslichtgeregeld kruispunt moet nagegaan worden wat de meest veilige oplossing is voor de zwakke weggebruikers. Soms kan dat « vierkant groen » zijn, soms is dat « trapsgewijs conflictvrij » (fietsers en voetgangers hebben een eigen groenlichtfase om rechtdoor te wandelen/fietsen, terwijl auto's en vrachtwagens niet rechtsaf mogen rijden), of een andere oplossing.

De vele tragische ongevallen kunnen vermeden worden door de onveilige verkeersinfrastructuur aan te pakken.

Bruno DE LILLE (N)
Arnaud PINXTEREN (F)
Annemie MAES (N)
Céline DELFORGE (F)
Arnaud VERSTRAETE (N)

3 Polders, E., Daniels, S., Hermans, E., Brijs, T. & Wets, G. (2015). Ongevallenpatronen op verkeerslichtengeregelde kruispunten, Diepenbeek : Steunpunt verkeersveiligheid 2012-2015.

3 Polders, E., Daniels, S., Hermans, E., Brijs, T. & Wets, G. (2015). Ongevallenpatronen op verkeerslichtengeregelde kruispunten, Diepenbeek : Steunpunt Verkeersveiligheid 2012-2015.

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant la mise en place de carrefours sans conflits afin de prévenir les accidents

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu le nombre croissant de cyclistes et de piétons en Région bruxelloise et donc aussi le nombre croissant d'accidents impliquant des usagers faibles ;

Vu les 480 carrefours équipés de feux de signalisation en Région bruxelloise où le risque d'un accident lié à l'angle mort est particulièrement élevé ;

Vu l'ambition de la Région bruxelloise de réduire drastiquement le nombre de tués (dans les 30 jours suivant l'accident) et de blessés graves sur la route à maximum 12 tués (dans les 30 jours suivant l'accident) et 68 blessés graves en 2020 ;

Considérant que l'augmentation du nombre d'usagers faibles met à mal cette ambition ;

Considérant que la voie publique est un lieu où de nombreux usagers entrent en contact, mais où les piétons et les (moto)cyclistes sont les principales victimes en cas d'accident ;

Considérant que des exemples à l'étranger, en particulier aux Pays-Bas, où ont été mis en place des carrefours sans conflits, ont eu une incidence favorable sur les chiffres des accidents impliquant des usagers faibles ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Objectif général :

- de convertir l'action 6.8 du plan d'actions Sécurité routière 2011-2020 (« Les feux de signalisation limitent autant que possible les conflits potentiels entre mouvements de circulation, y compris pour les piétons ») en une politique basée sur des carrefours (équipés de feux de signalisation) sans conflits ;
- de prévoir une signalisation suffisante et claire afin de prévenir les accidents liés à l'angle mort ;

Actions spécifiques :

- d'introduire des bandes de sélection pour les cyclistes aux carrefours équipés de feux de signalisation ;
- d'adapter, aux carrefours équipés de feux de signalisation, les cycles des feux de façon à ce que piétons et cyclistes n'entrent plus en conflit avec le trafic automobile ;
- d'adapter les carrefours sans feux sur le plan de la sécurité routière, afin d'éviter les accidents liés à l'angle mort ;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot het invoeren van conflictvrije kruispunten om ongevallen te voorkomen

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op het groeiend aantal fietsers en voetgangers in het Brussels Gewest en dus ook een groter aantal ongelukken bij de zwakke weggebruikers ;

Gelet op de 480 lichtgerегelde kruispunten in het Brussels Gewest waar de kans op dodehoekongeval bijzonder groot is ;

Gelet op de ambitie van het Brussels Gewest om het aantal doden (binnen de 30 dagen na het ongeval) en zwaargewonden in het verkeer fors te verminderen tot maximum 12 doden (binnen de 30 dagen na het ongeval) en 68 zwaargewonden in 2020 ;

Overwegende dat deze ambitie onder druk komt te staan door het toenemend aantal zwakke weggebruikers ;

Overwegende dat de weg een plaats is waar vele gebruikers met elkaar in contact komen, maar waar de voetgangers en (brom)fietsers de grootste slachtoffers zijn bij een ongeval ;

Overwegende dat voorbeelden uit het buitenland en Nederland in het bijzonder waar kruispunten conflictvrij gemaakt werden, een positief gevolg hadden voor de ongevalcijfers bij zwakke weggebruikers ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om :

Algemene doelstelling :

- de actie 6.8 in het Actieplan Verkeersveiligheid 2011-2020 (« De verkeerslichten beperken zoveel mogelijk de mogelijke conflicten tussen de verschillende verkeersbewegingen, met inbegrip van de voetgangers ») omzetten in een beleid dat uitgaat van conflictvrije (verkeerslichtgerегelde) kruispunten ;
- voldoende en duidelijke signalisatie te voorzien om dodehoekongevallen te vermijden ;

Specifieke acties :

- aan de verkeerslichtgerегelde kruispunten fiets-sorteerstroken in te voeren ;
- bij verkeerslichtgerегelde kruispunten de verkeerslichtenregeling zo aanpassen dat fietsers en voetgangers niet in conflict komen met het autoverkeer ;
- de kruispunten zonder lichten verkeersveilig aanpassen en dit om dodehoekongevallen te vermijden ;

- d'encourager les communes à prendre les mêmes mesures pour les carrefours qui ne relèvent pas de la Région ;
- d'insister auprès du gouvernement fédéral pour qu'il adapte le code de la route afin d'y inscrire le feu vert intégral et, donc, de rendre un avis positif sur cette modification du code de la route.

- de gemeenten ertoe aan te zetten om dezelfde stappen te zetten voor die kruispunten die niet tot het Gewest behoren ;
- bij de federale overheid aan te dringen om het verkeersreglement aan te passen zodat « Vierkant Groen » wordt ingeschreven in het verkeersreglement en dus een positief advies te geven over deze wijziging van de wegcode.

Bruno DE LILLE (N)
Arnaud PINXTEREN (F)
Annemie MAES (N)
Céline DELFORGE (F)
Arnaud VERSTRAETE (N)