



GEWONE ZITTING 2018-2019

25 MAART 2019

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot plaatsing van specifieke waarschuwings-
systemen (Bompeln) bij de oversteekplaatsen
voor voetgangers op de eigen beddingen van
het openbaar vervoer**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Infrastructuur

door de heer Pierre KOMPANY (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: de heren Mohamed Azzouzi, Jamal Ikazban, mevr. Véronique Jamouille, de heren Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Willem Draps, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Marc Loewenstein, Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heren Paul Delva, Bruno De Lille.

Plaatsvervangers: de heren Ridouane Chahid, Gaëtan Van Goidsenhoven, mevr. Els Ampe.

Ander lid: mevr. Fatoumata Sidibé.

Zie :

Stuk van het Parlement:

A-496/1 – 2016/2017: Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2018-2019

25 MARS 2019

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

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**demandant l'installation de dispositifs
avertisseurs spécifiques (Bompeln) aux
traversées piétonnes de sites propres de
transports en commun**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de l'Infrastructure

par M. Pierre KOMPANY (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Mohamed Azzouzi, Jamal Ikazban, Mme Véronique Jamouille, MM. Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Willem Draps, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Marc Loewenstein, Pierre Kompany, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Bruno De Lille.

Membres suppléants : MM. Ridouane Chahid, Gaëtan Van Goidsenhoven, Mme Els Ampe.

Autre membre : Mme Fatoumata Sidibé.

Voir :

Document du Parlement :

A-496/1 – 2016/2017 : Proposition de résolution.

I. Inleidende uiteenzetting van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie

(Vergadering van 14 januari 2019)

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel wijst erop dat het voorstel de regering verzoekt om specifieke waarschuwingssystemen bij de oversteekplaatsen voor voetgangers op lijnen van het openbaar vervoer, te weten bussen of trams, te plaatsen. In de gemeente Sint-Pieters-Woluwe hebben zich onlangs twee personenongevallen op de eigen beddingen van het openbaar vervoer voorgedaan. Het eerste ongeval deed zich voor op het kruispunt van de Woluwelaan en de Tervurenlaan op de eigen bedding van de trams en bussen. Op die plaats steken immers veel mensen de eigen bedding over tijdens de spitsuren: in 2012 werd een jongeman die een koptelefoon droeg, omvergereden door een bus die hij niet had zien aankomen. Verstrooidheid was duidelijk de oorzaak van het ongeval. Het tweede ongeval had plaats aan de Orbanlaan, waar een man werd meegesleurd en verpletterd door een tram terwijl hij te voet op de eigen bedding tussen twee kruispunten liep. Dat is niet te wijten aan de signalisatie, maar het ongevalsrisico is zeer groot tussen het kruispunt van de Orbanlaan en de Luchtvaartlaan en het kruispunt tussen de Orbanlaan en de Bosstraat. Het gaat in dit geval om twee opeenvolgende verkeerslichten, die niet de juiste informatie verstrekken.

Men spreekt vaak van de verstrooidheid van voetgangers op gevaarlijke kruispunten. Het wegennet is vrij degelijk heraangelegd, maar de fasering van de verkeerslichten is nog steeds een probleem, vooral bij het tweede ongeval. Dat scenario komt op veel plaatsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor: opeenvolgende verkeerslichten en eigen beddingen op korte oversteekplaatsen. Bij lange oversteekplaatsen zijn de mensen voorzichtig, maar bij korte oversteekplaatsen zijn ze vaak verstrooid.

Daarom vraagt dit voorstel dat de MIVB die probleemplaatsen in kaart brengt. Er bestaan al statistieken over de persoonsongevallen met trams en bussen, maar die statistieken bevatten geen gegevens over de oorzaken van de ongevallen. De MIVB weet echter zeer goed waar zich de plaatsen met het grootste risico op ongevallen bevinden. Volgens de officiële gegevens doen er zich per jaar tussen 40 en 50 ongevallen tussen trams en voetgangers. Een deel van die ongevallen heeft plaats op eigen beddingen van het openbaar vervoer. Voor 2017 zijn er nauwkeurigere cijfers: 89 ongevallen met voetgangers, waarvan 52 ongevallen met een bus en 37 met een tram. Men stelt vast dat het bij de meeste van die ongevallen om voetgangers gaat die afgeleid waren door hun smartphone. Het gaat dus duidelijk om een gebrek aan aandacht, dat niets te maken heeft met de aanleg van het wegennet.

In sommige Europese landen, zoals Duitsland of Nederland, bestaat er een systeem genaamd "Bompeln" (van het Duitse woord Boden-Ampeln, verkeerslichtjes in de grond), dat bestaat uit lichtstroken die ingewerkt zijn in de weg en oplichten wanneer bussen en trams voorbijrijden. De lichtstroken leveren zeer goede resultaten op in die landen.

I. Exposé introductif de Mme Anne-Charlotte d'Ursel, première coauteure de la proposition de résolution

(Réunion du 14 janvier 2019)

Mme Anne-Charlotte d'Ursel explique que cette proposition demande au Gouvernement de placer des avertisseurs spécifiques aux traversées piétonnes situées sur des lignes de transports en commun de surface, à savoir les bus ou les trams. En effet, la commune de Woluwe-Saint-Pierre a été récemment traumatisée par deux accidents de personnes qui sont survenus sur des sites propres. Le premier se situe au carrefour du boulevard de la Woluwe et de l'avenue de Tervueren sur le site propre des trams et des bus. En effet, à cet endroit, aux heures de pointe, beaucoup de gens traversent le site propre : en 2012, un jeune qui avait un casque sur les oreilles s'est fait renverser par un bus qu'il n'avait pas vu arriver. La cause de l'accident était clairement la distraction. Le deuxième accident est survenu avenue Orban, où un homme s'est fait happer et déchiqueter par le tram alors qu'il circulait à pied sur le site propre, entre deux carrefours. La signalisation n'était pas en cause, mais le parcours entre le carrefour formé par l'avenue Orban et l'avenue de l'aviation et celui formé par l'avenue Orban et la rue au Bois est très accidentogène. Il s'agit dans ce cas de deux feux en enfilade, qui ne délivrent pas les bonnes informations.

On parle souvent de cette problématique de la distraction des piétons aux carrefours dangereux. La voirie a été convenablement réaménagée, mais les phases de feux posent toujours problème, surtout dans le second cas évoqué. Ce cas de figure se trouve en de nombreux endroits en Région de Bruxelles-Capitale. Les feux en enfilade et les sites propres situés sur des courtes traversées. Lorsqu'il s'agit de grandes traversées, les gens font attention, mais quand il s'agit de courtes traversées, les gens sont souvent distraits.

C'est pourquoi la présente proposition demande la réalisation d'une cartographie de ces points noirs par la STIB. En réalité, il existe déjà des statistiques sur les accidents de personnes avec des trams et des bus, mais ces statistiques ne renseignent pas les causes des accidents. Or la STIB sait bien où se situent les lieux les plus accidentogènes. Les données officielles font état d'un nombre d'accidents entre trams et piétons de l'ordre de 40 à 50 par an. Une partie de ces accidents a lieu sur des sites propres. En 2017, on a des chiffres plus précis : 89 accidents ont été répertoriés avec des piétons, parmi lesquels 52 concernent un accident avec un bus et 37 avec un tram. On constate que, dans la plupart de ces accidents, les piétons impliqués sont accaparés par leur smartphone. C'est donc clairement un problème de distraction, qui n'a rien à voir avec l'aménagement de la voirie.

On constate que dans certains pays européens, comme l'Allemagne ou les Pays-Bas, il existe un système appelé « Bompeln » (du mot allemand Boden-Ampeln, voyants lumineux de circulation dans le sol), qui consiste en des bandes lumineuses incrustées dans la chaussée, et qui s'allument au passage des bus et des trams. Ces bandes

Natuurlijk ontslaat dat de overheid niet van de verplichting om campagnes te voeren die de aandacht trekken van de gebruikers die in het bijzonder afgeleid worden door hun smartphones: ze worden ook wel "smobies" genoemd, een samentrekking van het woord 'smartphone' en het woord 'zombie'. Dergelijke campagnes volstaan echter niet. Dat type signalisatie is niet alleen bestemd voor de smobies, maar ook voor bejaarden en verstandelijk gehandicapten, zoals de jongere van het eerste voorbeeld.

We hebben onlangs vernomen dat de MIVB bij wijze van proef een dergelijk systeem aan de Vlaamse Poort heeft opgezet. Er bestaat ook een systeem in Sint-Pieters-Woluwe, aan de Parmentierlaan, voor de ingang van de basisschool Jean XXIII. Het systeem werkt goed en men heeft rode en groene LED lampjes in de grond geplaatst, die gekoppeld zijn aan de verkeerslichten. Er is ook een politieagent die de mensen helpt over te steken. De evaluatie is uitgevoerd en werpt haar vruchten af, maar dat is nog steeds niet voldoende. Daarom strekt dit voorstel ertoe iets efficiënters te bevorderen, bijvoorbeeld door meerdere LED-lampjes achter elkaar te plaatsen en te laten knipperen, maar dan alleen op plaatsen met een groot ongevalsrisico wanneer er trams of bussen passeren. Dat kan de veiligheid van de Brusselaars tegen bescheiden kosten vergroten.

II. Algemene bespreking

Mevrouw Céline Delforge is van oordeel dat een resolutie tot invoering van een levensreddend systeem altijd iets positiefs is, waartegen ze zich niet zal verzetten. Toch rijzen er verschillende vragen. Hebben de indieners van het voorstel enerzijds enig idee van het prijskaartje dat aan een dergelijk systeem hangt? Zelfs al kan er geen prijs op een mensenleven worden gezet, toch is het noodzakelijk om rekening te houden met de eventuele extra kosten voor de overheid. Hoe zit het voorts met de duurzaamheid van zo'n in de grond ingewerkt systeem? We weten dat de openbare ruimte bijzonder snel verslechtert. Is dat soort systeem solide?

De heer Mohamed Azzouzi is namens de PS-fractie van oordeel dat een leven een leven is en dat het noodzakelijk is om zoveel mogelijk mensenlevens te kunnen beschermen. Het samenleven van de gebruikers in de openbare ruimte is op veel plaatsen in Brussel problematisch. Daarom zijn bewustmaking en educatie van de jongsten van fundamenteel belang. Dat soort ongelukken gebeuren immers het vaakst in de omgeving van scholen, waar jongeren zich vaak laten gaan na een dag op school. Tramongevallen zijn ongevallen die ernstige letsels veroorzaken, aangezien de tram een zwaar voertuig is dat als prioritair wordt beschouwd. Daarom moet men de aandacht vestigen op het probleem van de verstrooidheid, die de belangrijkste oorzaak van dat soort ongevallen is. Men moet daaraan werken. In dat verband is Brussel Mobiliteit voortdurend op zoek naar middelen en technieken om oplossingen aan te reiken. Het lijkt belangrijk te wachten tot de regering een oplossing voorstelt die tegemoetkomt aan de behoeften in de praktijk. De

lumineuses donnent de très bons résultats dans ces pays. Bien sûr, cela n'exonère pas les pouvoirs publics de réaliser des campagnes pour attirer l'attention des usagers particulièrement distraits par leur smartphone : ces personnes sont aussi dénommées « smobies », contraction du mot « smartphone » et du mot « zombie ». Mais ces campagnes ne suffisent pas. Ce type de signalisation n'est pas destiné uniquement aux smobies, mais concerne aussi les personnes âgées et les personnes mentalement déficientes, comme l'était ce jeune dans le premier exemple donné.

On a appris récemment que la STIB avait mis en place, à titre d'essai, un tel dispositif à la Porte de Flandre. Il existe également un dispositif à Woluwe-Saint-Pierre, à l'avenue Parmentier, devant l'entrée de l'école primaire Jean XXIII. C'est un système qui fonctionne bien et où on a mis des lampes LED rouges et vertes dans le sol, qui sont liées aux feux de signalisation. Il y a également un agent qui aide les gens à traverser. L'évaluation a été faite et porte ses fruits, mais ce n'est toujours pas suffisant. C'est pourquoi le but de cette proposition est de promouvoir quelque chose de plus performant, où on aurait par exemple plusieurs LED en enfilade, de manière à ce qu'ils clignent, et cela uniquement sur des zones accidentogènes, au passage du tram ou du bus. Cela peut contribuer à apporter plus de sécurité pour les gens à Bruxelles, et cela pour un coût modique.

II. Discussion générale

Mme Céline Delforge estime qu'une résolution qui permettrait l'instauration d'un système qui peut sauver des vies est toujours quelque chose de positif à laquelle elle ne s'opposera pas. Néanmoins, plusieurs questions se posent. D'une part, les auteurs de la proposition ont-ils une idée des coûts qui pourraient être engendrés par un tel système ? Même si une vie humaine n'a pas de prix, il faut quand même prendre en considération le surcoût qui pourrait en résulter pour les pouvoirs publics. Par ailleurs, qu'en est-il de la durabilité du placement sol de ce genre de dispositif ? On sait que l'espace public se dégrade particulièrement vite. Ce genre de système est-il solide ?

M. Mohamed Azzouzi estime, au nom du groupe PS, qu'une vie est une vie, et qu'il est indispensable de pouvoir sauvegarder un maximum de vies humaines. La cohabitation des usagers dans l'espace public est problématique à de nombreux endroits à Bruxelles. C'est pourquoi la sensibilisation et l'éducation des plus jeunes est quelque chose de fondamental. C'est en effet à proximité des lieux scolaires que ce genre d'accident se passe le plus souvent, là où les jeunes se laissent souvent aller, après une journée de cours. Les accidents avec le tram sont des accidents qui mènent à des lésions sévères, étant donné que le tram est un véhicule lourd, considéré comme prioritaire. C'est pourquoi il faut insister sur le problème de la distraction, qui est la cause première de ce genre d'accidents. Il faut y travailler. À cet égard, Bruxelles Mobilité est continuellement à la recherche de moyens et de techniques pour apporter des solutions. Il semble important qu'on attende qu'une solution soit présentée par le Gouvernement, solution qui réponde à

bewustmaking van de zwakste weggebruikers in de omgeving van scholen moet worden versterkt, opdat men zich bewust wordt van het probleem.

De heer Marc Loewenstein vindt die ongevallen ook een echt drama, maar hij is van oordeel dat men geval per geval moet ingrijpen en een onderscheid moet maken tussen de verschillende gevallen. Wat het ontbreken van signalisatie op de kruispunten betreft, dient de wegbeheerder de GewSV na te leven. Wat de onoplettendheid van verstrooide voetgangers betreft, dient men in de eerste plaats de burgers op hun verantwoordelijkheid te wijzen. Het lijkt niet opportuun om de verstrooidheid van de burgers te compenseren met dure systemen. De belangrijkste oplossing is opvoeding en bewustmaking. Dat komt echter niet aan bod in de resolutie.

De toelichting verwijst naar het Strategisch Voetgangersplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 2012 en hekelt dat er na vijf jaar niets werd ondernomen om het aantal ongevallen tussen voetgangers en trams te verminderen. Is er sinds de indiening van deze tekst begin 2017 überhaupt iets gedaan? Hoeveel kost zo'n systeem? Hoe staat het met het onderhoud van dergelijke systemen? Hoe staat het bij een technisch defect van dergelijke systemen met de verantwoordelijkheid van de constructeur en de wegbeheerder? Dat systeem lijkt geen wondermiddel.

In de twee jaar na de indiening van deze tekst zijn er misschien andere soorten systemen ontwikkeld. Men zou zich eerst moeten informeren en nagaan of de administratie geen nieuwe ideeën heeft. Wat doen voorts de MIVB en het Gewest met betrekking tot de verschillende vastgestelde probleemplaatsen?

Mevrouw Carla Dejonghe vindt ook dat elk ongeval er een te veel is. In de jaren tachtig waren het de walkmans die met de vinger werden gewezen als verantwoordelijk voor de verstrooidheid van de voetgangers. Vandaag is het de smartphone. Het is geen slecht idee om de probleemplaatsen waar al die ongevallen zich voordoen, in kaart te brengen. Vergeleken met het Bompeln-systeem is het systeem in Parmentierpark nogal bizar, omdat het overlapt met de bestaande signalisatie. Voorts weet de spreker dat het Bompeln-systeem zeer duur in aankoop en onderhoud is. Andere Europese steden, zoals Straatsburg, hebben kegels geplaatst die de voetgangers ertoe dwingen te slalommen alvorens over te steken. Voorts voert de MIVB campagnes in de metro tegen verstrooidheid van de reizigers: men zou dat soort campagnes ook kunnen voeren tegen verstrooidheid op de weg.

De heer Pierre Kompany vindt het achterliggende idee van deze tekst goed, omdat elk verlies van mensenlevens een ramp is. Hij wijst erop dat bepaalde landen proefprojecten met een dergelijk systeem hebben opgestart. We moeten eerst wachten hoe lang die experimenten zullen duren. Het is bijgevolg niet nodig om te herhalen waarmee anderen al zijn begonnen voordat die hun conclusies hebben getrokken. Als we de oplossing hadden, dan zou die allang bekend zijn en toegepast worden. Men moet eerst zien wat andere steden hebben gedaan voordat men zich halsoverkop in een nieuwe

la nécessité du terrain. La sensibilisation des usagers les plus faibles doit être renforcée, aux alentours des écoles, pour que les gens soient éduqués à ce problème.

M. Marc Loewenstein ne remet pas en cause l'aspect dramatique des accidents qui ont eu lieu, mais il estime qu'il faut intervenir au cas par cas, et distinguer les différents cas de figure. Pour ce qui est du défaut de signalisation dans les carrefours, il appartient au gestionnaire de la voirie de respecter le RRU. Quant au fait de suppléer au manque d'attention des piétons distraits, il faut avant tout faire appel à la responsabilisation des citoyens. Il ne semble pas opportun de pallier la distraction des citoyens par des dispositifs coûteux. La principale solution, c'est l'éducation, la sensibilisation. Or la présente résolution ne traite pas de cet aspect.

Les développements mentionnent le Plan Piéton stratégique de la Région de Bruxelles-Capitale de 2012, pour fustiger le fait qu'après cinq ans rien n'avait été entrepris pour diminuer le nombre d'accidents entre des piétons et des trams. Mais depuis le dépôt de ce texte, début 2017, y a-t-il quelque chose qui a été fait ? Combien ce genre de dispositif coûte-t-il ? Qu'en est-il de l'entretien de tels dispositifs ? Qu'en est-il, en cas de défaut technique de tels systèmes, de la responsabilité du constructeur, et de celle du gestionnaire de la voirie ? Ce système ne semble pas être la panacée.

Depuis deux ans que ce texte a été déposé, peut-être y a-t-il d'autres types de dispositifs qui ont vu le jour. Il faudrait d'abord se renseigner et voir si l'administration n'a pas de nouvelles idées. Par ailleurs, que fait la STIB, et que fait la Région par rapport aux différents points noirs qui ont été répertoriés ?

Mme Carla Dejonghe estime également que chaque accident est un accident de trop. Dans les années '80, c'étaient les walkmen qui étaient pointés du doigt comme sources de distraction des piétons. Aujourd'hui, c'est le smartphone. Ce n'est pas une mauvaise idée de recenser les points noirs où ont lieu tous ces accidents. Par rapport au système Bompeln, le système placé au parc Parmentier est assez étrange, car il fait double emploi avec la signalisation existante. Par ailleurs, l'intervenante sait que ce système Bompeln est très cher à l'achat, et coûteux à l'entretien. D'autres villes européennes, comme Strasbourg, ont installé des plots qui obligent les piétons à slalomer avant de traverser. Par ailleurs, la STIB fait des campagnes dans le métro contre la distraction des usagers : on pourrait mener également ce genre de campagne contre la distraction en voirie.

M. Pierre Kompany estime que l'idée sous-jacente de ce texte est bonne, car toute perte de vie est catastrophique. L'intervenant rappelle que certains pays ont lancé des expériences pilotes de ce genre de système. Il faut voir d'abord combien de temps ces expériences dureront. Il n'est donc pas nécessaire de recommencer ce que d'autres ont commencé avant d'en avoir tiré les enseignements. Si on avait la solution, elle serait connue et appliquée depuis longtemps. Il faut voir d'abord ce que les autres villes ont fait avant de se lancer tête baissée dans une nouvelle

technologie stort.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel wijst erop dat de evaluatie van dit soort systemen reeds is uitgevoerd in de landen waarover zij het heeft. De evaluatie die in Duitsland of Nederland werd uitgevoerd is niet nodig. Dat is niet het probleem. Volgens sommige sprekers zouden de kosten van dit systeem een belemmering zijn: het gaat gewoon om het plaatsen van LED-verlichting in de grond, dat brengt geen buitensporige kosten mee. De kosten zijn een vals probleem. Het doel is niet om de plaatsing van een dergelijk systeem overal te systematiseren, maar om vooraf de problematische kruispunten te identificeren en de plaatsing van dergelijke systemen tot die plaatsen te beperken.

Wat het bijbrengen van verantwoordelijkheidszin aan de weggebruikers betreft, dat is reeds het geval: er hebben reeds MIVB-campagnes plaatsgevonden. Hoe zou de resolutie de situatie verbeteren? Elke dag wordt vastgesteld dat mensen oversteken zonder te kijken. Bompeln is een waarschuwingssysteem dat oplicht wanneer de bus of tram komt aangereden. Het is aan Brussel Mobiliteit of de MIVB om te beslissen welk systeem het meest geschikt is voor elke situatie. Aan het Parmentierpark is dit systeem verbonden met het verkeerslicht, dat is geen probleem.

Wat de snelheid betreft, is er geen probleem met het herhalen van snelheidsbeperkingen in gevoelige zones. Waarom dergelijke systemen dan niet installeren? De hier voorgestelde tekst dateert van 21 maart 2017. Sindsdien hebben de MIVB en Brussel Mobiliteit bij wijze van experiment een Bompeln-systeem geplaatst aan de Vlaamsepoort. Het lijkt erop dat de evaluatie positief is. Men moet dus doorgaan naar de volgende fase en vooruitgang boeken.

Mevrouw Céline Delforge merkt op dat als men iedereen verwijst naar zijn individuele verantwoordelijkheid, waarom dan zoveel tijd besteden aan het bespreken van ongevallen? De meerderheid gebruikte precies hetzelfde argument om de zones 30 niet te veralgemenen, met als reden dat er eerst voorzieningen moesten worden geïnstalleerd. Elders, in andere steden, is er geen enkele aarzeling geweest om lichtsignalisatie toe te voegen aan gevaarlijke kruispunten met trams. Waarom dan dit verzet, als het niet een smerig spelletje meerderheid tegen oppositie is? Wanneer het gaat over ieders individuele verantwoordelijkheid, zegt de volksvertegenwoordigster dat zij geschokt is, omdat men soms geconfronteerd wordt met personen met een vertandelijke handicap, die er gewoon aan herinnerd moeten worden om voorzichtig te zijn: waarom die oplossing weigeren?

Mevrouw Carla Dejonghe wijst erop dat de feedback die zij van het experiment aan de Vlaamsepoort heeft gekregen aantoont dat dit soort systeem weinig invloed heeft op het gedrag van mensen, terwijl het toch erg duur is. De spreekster stelt voor om te kijken wat het best mogelijke systeem is, maar dat systeem niet noodzakelijkerwijs te promoten.

De heer Willem Draps is van mening dat men geen genoegen mag nemen met de huidige situatie. Het probleem

technologie.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel signaleert que l'évaluation de ce genre de dispositif a déjà été faite dans les pays dont elle parle. On n'a pas besoin de l'évaluation faite en Allemagne ou aux Pays-Bas. Ce n'est pas là le problème. D'après certains intervenants, le coût de ce dispositif serait un frein : il s'agit simplement de placer des lumières LED dans le sol, cela ne représente pas un coût exagéré. Le coût est un faux problème. L'objectif n'est pas de systématiser l'installation d'un tel dispositif partout, mais d'identifier au préalable les carrefours problématiques, et de limiter le placement de tels dispositifs à ces endroits-là.

En ce qui concerne la responsabilisation des usagers, c'est déjà le cas : des campagnes menées par la STIB ont déjà eu lieu. En quoi la résolution améliorerait-elle la situation ? On constate que tous les jours, des gens traversent sans regarder. Le Bompeln est un système d'alerte qui s'éclaire au moment où le bus ou le tram arrive. C'est à Bruxelles Mobilité ou à la STIB de décider quel est le système le plus adapté à chaque situation. Au parc Parmentier, ce système est connecté avec le feu de signalisation, il n'y a aucun problème.

Pour ce qui est de la vitesse, il n'y a aucun problème à répéter les limites de vitesse dans les zones sensibles. Pourquoi dès lors ne pas installer de tels systèmes ? Le texte ici présenté date du 21 mars 2017. Or la STIB et Bruxelles Mobilité ont depuis lors mis en place un système de Bompeln à la Porte de Flandre, à titre expérimental. Or à ce qu'il semble, l'évaluation est positive. Il faudrait donc passer à la phase ultérieure et aller de l'avant.

Mme Céline Delforge fait remarquer que si l'on renvoie chacun à sa responsabilité individuelle, pourquoi alors passer tant de temps à discuter sur les accidents ? Les membres de la majorité ont utilisé exactement le même argument pour ne pas généraliser les zones 30, au motif qu'il fallait préalablement installer des dispositifs. Ailleurs, dans d'autres villes, on n'a pas hésité à ajouter des signalisations lumineuses aux carrefours dangereux avec les trams. Alors, pourquoi cette résistance, si ce n'est que pour un sordide jeu de majorité contre opposition ? Lorsque l'on évoque la responsabilisation individuelle de chacun, la députée se dit choquée, parce que parfois on se retrouve face à des personnes mentalement déficientes, à qui il faudrait simplement rappeler d'être prudentes : pourquoi refuser cette solution ?

Mme Carla Dejonghe signale que les échos qu'elle a eu de l'expérience à la Porte de Flandre tendent à démontrer plutôt que ce genre de dispositif n'a que peu d'influence sur le comportement des gens, alors qu'un tel dispositif est quand même très cher. L'intervenante propose de regarder quel est le meilleur système possible, mais pas nécessairement de promouvoir ce système-là.

M. Willem Draps estime qu'il ne faut pas se contenter de la situation actuelle. Le problème est quand même

is toch zorgwekkend. Dit soort ongevallen komt regelmatig voor en traumatiseert het rijdend personeel. Dat heeft een negatieve invloed op de reissnelheid van de voertuigen. Voetgangersoversteekplaatsen moeten worden beveiligd: dat kan door hindernissen enz., maar waarom dit soort systeem weigeren? Het is een kwestie van gezond verstand. Hoe kan men gekant zijn tegen het verhogen van de veiligheid langs tramsporen?

De heer Marc Loewenstein is van mening dat het discours niet gekarikaturiseerd mag worden: moet er een systeem worden ingevoerd om de afleiding van mensen te compenseren? Persoonlijk vindt de spreker van niet. Men moet aandringen op preventie. Is het systeem dat momenteel aan de Vlaamsepoort is geïnstalleerd doeltreffend of niet? Moeten we daarover niet de wegbeheerder horen?

Mevrouw Véronique Jamoulle is van mening dat de veiligheid moet worden verbeterd en men geen genoeg mag nemen met wat er bestaat. De informatie die een filter vormt voor de testfase, is dat dit systeem niet sluitend is. Men moet niet zomaar iets aannemen. Er zijn systemen voor slechtzienenden, efficiëntere geluidssignalen enz.

De heer Paul Delva sluit zich aan bij de argumenten van de meerderheid: er is duidelijk behoefte aan meer veiligheid, maar hij is er niet van overtuigd om zich uit te spreken over één soort oplossing. Men moet erkennen dat het probleem bestaat, maar de best mogelijke oplossing ervoor vinden. De spreker vindt dat deze tekst meer problemen en vragen opwerpt dan hij er oplost.

De heer Willem Draps merkt op dat er elk jaar aan de Belgische kust veel ongelukken gebeuren met de kusttram. Daarom heeft De Lijn al jaren geleden veiligheidssystemen geïnstalleerd: soms lichtgevend, soms met geluid, soms in de vorm van een hindernis. Waarom zou men zich verzetten tegen deze resolutie, die de aandacht van de uitvoerende macht vestigt op de problemen van de eigen beddingen?

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel voegt daaraan toe dat in deze tekst wordt voorgesteld om eerst de eigen beddingen te identificeren die een probleem vormen; vervolgens bestaat er een reeks verschillende systemen die kunnen worden geïnstalleerd, niet alleen de Bompeln. Deze tekst is voor verbetering vatbaar. Daarom stelt de spreker een hoorzitting met Brussel Mobiliteit voor om meer te weten te komen over dit soort systemen.

De heer Marc Loewenstein stelt voor dat de commissie Brussel Mobiliteit schriftelijk verzoekt om een evaluatierapport over het systeem dat momenteel aan de Vlaamsepoort is geïnstalleerd. (*Instemming*)

(Vergadering van 25 maart 2019)

De voorzitter herinnert aan de bespreking die heeft plaatsgevonden tijdens de vergadering van 14 januari 2019. Naar aanleiding daarvan heeft de voorzitter een brief gestuurd naar Brussel Mobiliteit en naar het kabinet van minister Pascal Smet, met het verzoek om een evaluatierapport over het "Bompeln"-systeem dat bij wijze

interpellant. Ce genre d'accident arrive régulièrement, et traumatise le personnel de conduite. Cela a un impact négatif sur la vitesse commerciale des véhicules. Il faut sécuriser les traversées piétonnes : cela peut se faire par des chicanes, etc. mais pourquoi refuser ce genre de dispositif ? C'est une question de bon sens. Comment peut-on être opposé au renforcement de la sécurité le long des voies de tram ?

M. Marc Loewenstein estime qu'il ne faut pas caricaturer le propos : faut-il mettre en place un système pour pallier la distraction des gens ? Personnellement, l'intervenant ne le pense pas. Il faut insister sur la prévention. Quant au système qui est en ce moment installé à la Porte de Flandre, est-il efficace ou non ? Ne faudrait-il pas entendre le gestionnaire de voirie à ce sujet ?

Mme Véronique Jamoulle juge qu'il faut améliorer la sécurité et ne pas se contenter de ce qui existe. Les informations qui filtrent sur la phase de test, c'est que ce dispositif n'est pas concluant. Il ne faut pas adopter n'importe quoi. Il y a des dispositifs pour déficients visuels, des avertisseurs sonores plus performants, etc.

M. Paul Delva se rallie aux arguments de la majorité : il faut davantage de sécurité, c'est évident, mais se prononcer sur un seul type de solution, le député n'en est pas convaincu. Force est de reconnaître que le problème existe, mais il faut trouver la meilleure solution possible pour y remédier. L'orateur estime que ce texte pose plus de problèmes et de questions qu'il n'en résout.

M. Willem Draps fait remarquer que chaque année, à la côte belge, de nombreux accidents ont lieu avec le tram de la côte. C'est pourquoi la société De Lijn a mis en place depuis des années des systèmes de sécurité : parfois lumineux, parfois sonores, parfois sous forme d'une chicane. Pour quelle raison s'opposerait-on à cette résolution, qui attire l'attention de l'exécutif sur les problèmes posés par les sites propres ?

Mme Anne-Charlotte d'Ursel ajoute que ce texte propose d'identifier d'abord les sites propres qui posent problème ; ensuite, il existe une série de dispositifs différents qui peuvent être installés, il n'y a pas que les Bompeln. Ce texte est perfectible. C'est la raison pour laquelle l'intervenante propose une audition de Bruxelles Mobilité pour en savoir davantage sur ce type de dispositif.

M. Marc Loewenstein propose que la commission écrive à Bruxelles Mobilité pour demander un rapport d'évaluation du dispositif installé actuellement à la Porte de Flandre. (*assentiment*)

(Réunion du 25 mars 2019)

Le Président rappelle la discussion qui a eu lieu lors de la réunion de 14 janvier 2019. Suite à cela, la Présidente a envoyé un courrier à Bruxelles Mobilité et au cabinet du Ministre Pascal Smet, afin de demander un rapport d'évaluation du dispositif de type « Bompeln » installé à titre expérimental à la Porte de Flandre, ainsi que les éventuelles

van experiment aan de Vlaamsepoort werd geïnstalleerd, alsook de conclusies van Brussel Mobiliteit over de mogelijkheid om dat experiment uit te breiden. De minister heeft als volgt geantwoord:

“Na feedback van BM, is ons advies:

- We testen momenteel LED-verlichting in de bodem aan Vlaamsepoort. De eerste resultaten uitgevoerd door CRR geven aan dat er weinig verschil is in gedrag. Ze zijn erg onderhoudsgevoelig, en dus duur. Ze moeten tot nog toe volgens Brussel Mobiliteit om de 3 maanden vervangen worden.
- Er zijn zeer weinig fabrikanten van dit soort oplossingen. De kwaliteit is ook niet ideaal en er zijn vaak defecten, misschien door trillingen van tramsporen, vocht,...
- We testen daarnaast ook andere oversteekverbeteringen, zoals dynamische aftellers (ronde bolletjes) en gecombineerde fietsvoetgangerslichten (nav nieuwe wegcode).
- We installeren vanaf nu ook, bij nieuwe installaties, nieuwe type rateltickers die beter hoorbaar zijn. Dit zal efficiënter zijn.
- Er worden ook implementaties gedaan voor slechtzienden, die veel duurzamer zijn.
- Het oplijsten van plaatsen waar mensen mogelijk verstrooid zijn is absurd – wat is de wetenschappelijke basis?”

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel is verbijsterd over het antwoord dat ze van het kabinet heeft ontvangen. Het blijkt dat dit systeem aan de Vlaamsepoort veel onderhoud vergt en duur is. Maar is er niet gekozen voor een systeem van middelmatige kwaliteit? Waarom is men niet naar Nederland en Duitsland gegaan om te zien wat daar bestond? Dat is niet opgenomen in het antwoord. In Duitsland is namelijk te zien dat dergelijke systemen zeer goed werken.

Tot slot is de volksvertegenwoordigster geschokt door het laatste deel van het antwoord: waarom is het absurd om de plaatsen op te sommen waar gebruikers afgeleid kunnen zijn? De spreekster vindt dit antwoord onaanvaardbaar, terwijl zij aan het begin van de bespreking heeft herinnerd aan de dodelijke ongevallen die zich op het grondgebied van haar gemeente hebben voorgedaan.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel herinnert eraan dat er een applicatie bestond met de naam "Ping if you care", waarmee fietsers op een knop konden drukken wanneer ze een moeilijke situatie tegenkwamen op hun traject. Dat experiment heeft zeer interessante resultaten opgeleverd. De bedoeling van dit voorstel is dat er op die plaatsen geen ongelukken meer gebeuren. Die worden door de MIVB echter niet eens als gevaarlijk vermeld. Het is aan de MIVB om een kaart voor te leggen met de potentieel gevaarlijke plaatsen op haar netwerk.

conclusions formulées par Bruxelles mobilité sur l'opportunité d'étendre cette expérience. Le Ministre a adressé une réponse, rédigée comme suit :

« Après feedback de Bruxelles Mobilité, notre avis est le suivant :

- Nous testons actuellement des éclairages LED au sol, Porte de Flandre. Les premiers résultats obtenus indiquent qu'il y a peu de différence de comportement. Ils nécessitent un entretien important et sont donc onéreux. D'après Bruxelles Mobilité, il faut, jusqu'ici, les remplacer tous les trois mois.
- Peu de fabricants produisent ce type de solutions. La qualité n'est pas non plus idéale et les pannes sont fréquentes, peut-être aussi à cause des vibrations dues au tram, de l'humidité,...
- Nous testons en outre également d'autres améliorations des traversées, telles que des décompteurs dynamiques (boules rouges) et des feux combinés cyclistes-piétons (dans le cadre du nouveau code de la route).
- Lors de nouvelles installations, nous installons à partir de maintenant également un nouveau type de dispositif sonore plus audible, qui sera plus efficace.
- Des solutions plus durables sont également mises en œuvre pour les personnes malvoyantes.
- Il est absurde de lister les endroits où les usagers sont susceptibles d'être distraits – quelle est la base scientifique ? »

Madame Anne-Charlotte d'Ursel se dit consternée par la réponse qu'elle a reçue du cabinet. Il apparaît que ce dispositif installé à la Porte de Flandre nécessite un entretien important et coûte cher. Mais n'a-t-on pas choisi un système de qualité médiocre ? Pourquoi n'a-t-on pas été voir aux Pays-Bas et en Allemagne ce qui existait là-bas ? Cela n'a pas été repris dans la réponse. Or, en Allemagne, on peut constater que de tels systèmes fonctionnent très bien.

Enfin, la députée se dit choquée par la dernière partie de la réponse : pourquoi est-il absurde de lister les endroits où les usagers sont susceptibles d'être distraits ? L'intervenante juge cette réponse inadmissible, alors qu'elle a rappelé au début de la discussion les accidents funestes qui ont eu lieu sur le territoire de sa commune.

Madame Anne-Charlotte d'Ursel rappelle qu'il existait une application appelée 'Ping if you care', qui permettait aux cyclistes d'appuyer sur un bouton quand ils vivaient une situation difficile sur leur route. Cette expérience a donné des résultats très intéressants. Ce qui est visé par la présente proposition, c'est qu'il n'y ait plus d'accidents à ces endroits-là. Or, ceux-ci ne sont même pas répertoriés par la STIB comme dangereux. Il appartient à la STIB de présenter une cartographie des endroits potentiellement dangereux sur leur réseau.

Door dit verslag, dat geen verslag is, heeft Brussel Mobiliteit er geenszins van overtuigd dat het Bompeln-systeem geen goed idee was. De test aan de Vlaamsepoort is dus blijkbaar totaal gebrekkig en kan dus geen bewijs vormen voor de inefficiëntie van een dergelijk systeem. Daarom vraagt de spreekster de steun van de commissieleden om deze tekst aan te nemen waarin wordt opgeroepen tot de invoering van een dergelijk systeem.

Mevrouw Céline Delforge begrijpt niet wat het probleem zou zijn om deze resolutie aan te nemen, die de ongevallen zou kunnen beperken en mensenlevens zou kunnen redden. Het aannemen van deze resolutie zal geen miljoenen kosten.

De heer Marc Loewenstein herinnert eraan dat er al een studie bestaat waarin bepaalde gevaarlijke punten worden gedefinieerd: in 2017 had Brussel Mobiliteit ongeveer 448 ongevalgevoelige zones geïdentificeerd, waaronder 30 zones met een hoog aantal ongevallen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel vraagt hoeveel eigen beddingen voor trams en bussen in die lijst zijn opgenomen: blijkbaar geen enkele. Dat maakt de goedkeuring van dit voorstel zeer relevant.

III. Bespreking van de consideransen en van de streepjes van het verzoekend gedeelte

Consideransen

De consideransen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemming

De consideransen worden verworpen met 9 stemmen tegen 4.

Verzoekend gedeelte

Het verzoekend gedeelte lokt geen enkele commentaar uit.

Stemming

Het verzoekend gedeelte wordt verworpen met 9 stemmen tegen 4.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 9 stemmen tegen 4.

A travers ce rapport qui n'en est pas un, Bruxelles Mobilité n'a en aucune manière convaincu que le système de Bompeln n'était pas une bonne idée. Le test mené à la Porte de Flandre est donc apparemment totalement défaillant, et ne peut donc pas constituer une preuve de l'inefficacité d'un tel système. C'est la raison pour laquelle l'oratrice demande le soutien des membres de la commission pour adopter ce texte demandant la mise en place d'un tel dispositif.

Madame Céline Delforge ne comprend pas ce qui poserait problème d'adopter cette résolution, qui permettrait de limiter les accidents et de sauver des vies humaines. Adopter cette résolution ne coûtera pas des millions.

M. Marc Loewenstein rappelle qu'il existe déjà une étude qui définit certains points noirs : en 2017, Bruxelles Mobilité a répertorié quelque 448 zones accidentogènes, parmi lesquelles 30 zones à forte concentration d'accidents.

Madame Anne-Charlotte d'Ursel demande combien de sites propres de tram et de bus sont repris dans ce répertoire : apparemment, il n'y a aucun. Ce qui rend l'adoption de cette proposition tout à fait pertinente.

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Considérants

Les considérants ne suscitent aucun commentaire.

Vote

Les considérants sont rejetés par 9 voix contre 4

Dispositif

Le dispositif ne suscite aucun commentaire.

Vote

Le dispositif est rejeté par 9 voix contre 4.

IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution

La proposition de résolution dans son ensemble est rejetée par 9 voix contre 4.

- Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

- Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.

De Rapporteur,

De voorzitter,

Le Rapporteur,

La Présidente,

Pierre KOMPANY

Anne-Charlotte d'URSEL

Pierre KOMPANY

Anne-Charlotte d'URSEL