

Good Neighbourhood

A.1 30 km/u invoeren als de voorgeschreven snelheid op het gewestelijke grondgebied

De ambitie is het lokale karakter van het overgrote deel van de wegen te versterken om het aantal en de ernst van verkeersongevallen voor alle gebruikers drastisch te verminderen, gunstige voorwaarden te creëren voor het ontwikkelen van wandelen en fietsen in een rustige omgeving, milieuhinder te beperken, met name het verkeerslawaaï en de luchtvervuiling, en de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving te verbeteren.

Balans van de uitvoering door het gewest

Uitvoering van de acties



Analyse van de vooruitgang en obstakels

De wegen waar 50 en 70 km/u blijft gelden, werden voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Stad 30 geïdentificeerd. Deze lijst werd gaandeweg aangepast. In januari 2022 werd op 16 nieuwe verkeersaders 30 km/u van toepassing.

In april 2020 keurde de regering het besluit goed dat de 30 km/u-regel invoert in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit besluit trad in werking op 01.01.2021. In 2020-2021 vond een uitgebreide communicatiecampagne plaats om deze grote verandering voor te bereiden en te begeleiden. Deze campagne richtte zich op het brede publiek en de communicatie hierover werd gecoördineerd met de gemeenten. Er werden ook specifieke contacten gelegd met de autoscholen, de taxisector, bouwplaatsverantwoordelijken, de DBDMH, de BVV, de politie, de operators, BECI en andere partners.

Zelfs na de invoering van de 30 km/u-regel werd er nog gecommuniceerd. In 2021 vond ook een campagne over overdreven en onaangepaste snelheid plaats. In 2021 en 2023 werden 1943 personen gesensibiliseerd via een virtual reality-ervaring die de verschillen tussen 30 en 50 km/u simuleert.

Op 1 januari 2021 werd de bewegwijzering aangepast. Ook andere wijzigingen werden doorgevoerd. Na de invoering van een snelheidsbeperking van 30 km/u op nieuwe wegen werd de bewegwijzering aangepast. Er werden 30 km/u-markeringen op de weg gevraagd, met een nauwkeurige geolokalisatie, hetzij om recente veranderingen te begeleiden, hetzij omdat de vastgestelde snelheid nog steeds te hoog is (vraag van VV, de politiezone of de gemeente).

Na de grootschalige communicatiecampagne over de Stad 30 werd het gedeelte sancties opgestart, met in de eerste plaats de uitwerking van het plan voor de ingebruikneming van de snelheidscontrole-instrumenten. Een van de prioriteiten bestond uit de vervollediging van de uitrusting van de politiezones met geschikte controle-instrumenten (lidars, vaste en mobiele radars, verkeersanalyzers, enz.) en de plaatsing ervan (7 lidars/week die elke week van plaats veranderen). Bovendien werd er een onderhoudsplan voor de verkeerscamera's opgesteld. De behandeling van overtredingen werd versneld via de ontwikkeling van het Gewestelijk Verwerkingscentrum voor boetes (GVC). In 2023 werden twaalf extra personen aangeworven. Het aantal behandelde pv's steeg aanzienlijk. In 2022 werd de grens van 400.000 behandelde pv's immers bijna bereikt.

Het gewest blijft samenwerken met het parket om te zorgen dat de pv's worden opgevolgd. De FOD Justitie heeft een project opgestart om de toleranties slechts tot de technische marge te beperken. Dit project ging in juni 2023 van start in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Daarnaast ontwikkelt het gewest samen met de federale staat een strategie voor de begeleiding van overtreders en recidivisten, met name met het rijbewijs met strafpunten.

Ten slotte evalueert Brussel Mobiliteit al sinds 2020 elk jaar in november de snelheden in het gewest via een meetcampagne die op 80 punten plaatsvindt.

Tijdens de implementatie van de Stad 30 werd een evaluatie uitgevoerd van de noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur. Het kwam erop aan om enerzijds de 30 km/u-regel te faciliteren en anderzijds voldoende veiligheid te bieden op wegen waar 50 km/u de norm is. Deze aanpassingen namen de vorm van microprojecten waarvoor geen stedenbouwkundige vergunningen vereist waren. Tijdens de evaluatie van het APVV in januari 2022 waren 15 projecten uitgevoerd, 7 waren lopende en 6 projecten werden bestudeerd. Dit programma van microprojecten wordt voortgezet. Elk jaar worden een aantal te realiseren microprojecten aangeduid, zowel voor de beveiliging van de wegen waar 50 km/u geldt als voor het faciliteren van de 30 km/u-regel. De uitvoering verloopt geleidelijk en zowel via infrastructuuringrepen als via sensibilisering en controles/sancties.

De actie voor de technologische ontwikkeling van een systeem voor intelligente snelheidsaanpassing (ISA) staat nog niet op punt. Vanaf 2024 zal ISA normaal gezien standaard worden ingebouwd in nieuwe voertuigen. Deze actie zal in de toekomst dus geleidelijk kunnen worden uitgevoerd, wat een digitale kartering zal vereisen, alsook een aanpassing van de verkeersborden met het oog op de herkenning en detectie ervan. De snelheidskaart is sterk vereenvoudigd en Brussel Mobiliteit garandeert dat ze up-to-date en toegankelijk blijft.

Vanaf eind 2019 wisselden Brussel Mobiliteit en de MIVB van gedachten over de impact van de maatregel op het gebied van rollend materieel en personeel. Na discussie bleef op sommige wegen een snelheidsbeperking van 50 km/u gelden en werd een financiële compensatie aan de MIVB gestort. De MIVB wordt nog altijd geraadpleegd over nieuwe veranderingen aan de snelheidsbeperkingen die sinds 1 januari 2021 worden ingevoerd. De nieuwe beheersovereenkomst van de MIVB die in 2023 werd ondertekend bepaalt dat de tram 30 km/u rijdt in de straten waar 30 km/u van kracht is.

Kerncijfers

- Aandeel van de 30 km/u-wegen: Bijna 90% (86%)
- Aandeel Auto WIJK-wegen waar de toegelaten snelheid 30 km/u bedraagt: 99%
- Evolutie van de werkelijke snelheden (V85)¹ in november 2023:
 - Wegen met 30 km/u: 36,4 km/u
 - Wegen waar al 30 km/u gold: 34,6 km/u
 - Wegen waar al 50 km/u gold: 37,9 km/u
 - Wegen met 50 km/u: 47,3 km/u
- Lawaai: daling van de geluidsniveaus, van 1,5 tot 4,8 dB(A), afhankelijk van het tijdstip, de plaats, het soort verkeer en het wegdek
- Aantal verkeersslachtoffers in 2023: 4.319 in totaal, waaronder
 - 6 doden, van wie
 - 1 voetganger
 - 1 fietser
 - 1 fietserbromfietser/motorrijder
 - 1 auto
 - 2 andere
 - 153 ernstig gewonden, waaronder
 - 48 voetgangers
 - 31 fietsers
 - 24 stepgebruikers
 - 35 fietsers/bromfietsers/motorrijders
 - 12 auto's
 - 3 andere
 - 4160 lichtgewonden, waaronder
 - 845 voetgangers
 - 980 fietsers
 - 467 stepgebruikers
 - 565 fietsers/bromfietsers/motorrijders
 - 1025 auto's
 - 278 andere

Geïllustreerde verwezenlijkingen



Subsidie voor het veilig maken van een kruispunt en snelheidsbeperkingen
In het kader van de Stad 30



Om meer te weten te komen over de uitvoering van deze actie op lokaal niveau, kan u de volgende pagina's raadplegen over de uitwerking ervan zoals beoordeeld door de **19 gemeenten**.



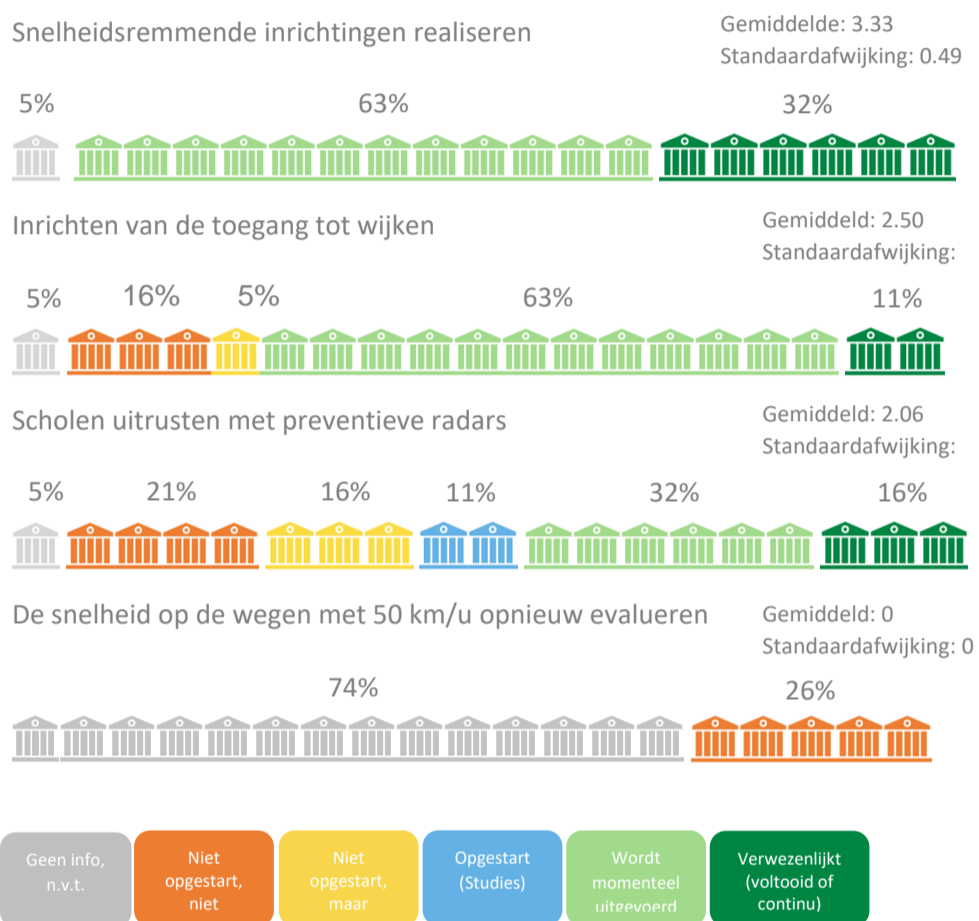
¹ De V85 is de snelheid waar 85% van de weggebruikers onder blijft

GOOD NEIGHBOURHOOD

A.1 30 km/u invoeren als de voorgeschreven snelheid op het gewestelijke grondgebied

De ambitie is het lokale karakter van het overgrote deel van de wegen te versterken om het aantal en de ernst van verkeersongevallen voor alle gebruikers drastisch te verminderen, gunstige voorwaarden te creëren voor het ontwikkelen van wandelen en fietsen in een rustige omgeving, milieuhinder te beperken, met name het verkeerslawaai en de luchtvervuiling, en de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving te verbeteren.

Balans betreffende de uitvoering van de acties door de gemeenten



Analyse van de vooruitgang en obstakels bij de uitvoering

Sinds januari 2021 is 30 km/u de algemene regel. De Stad 30 is van toepassing op alle Brusselse wegen behoudens uitzonderingen. In deze context zijn de gemeentelijke acties in de eerste plaats bedoeld om de naleving van deze regelgeving te verzekeren.

De meeste Brusselse gemeenten voeren deze actie uit via de aanleg van snelheidsremmende, voorzieningen. Deze actie wordt uitgevoerd door alle gemeenten, enkele volgens een strategisch actieplan (uitvoering van een LMC, een GemMP, of een plan om wegen aan te passen zodat de snelheidslimiet van 30 km/u strikt wordt nageleefd), maar de meeste geval per geval, hetzij in het kader van specifieke projecten (herinrichting van wegen, projecten opgestart door de MIVB, door Brussel Mobiliteit, via een SVC of DWC, ...), hetzij op basis van specifieke verzoeken (klachten voor overdreven snelheid, vragen van burgers). Sommige gemeenten maken gebruik van subsidie-oproepen, maar niet allemaal. Naast het ontbreken van een strategische visie hebben de belangrijkste belemmeringen voor de uitvoering van deze actie te maken met hinder veroorzaakt door bepaalde verkeersremmers (lawaai, vibraties) of de ondoeltreffendheid van die laatste (Berlijns kussen versus SUV).

Sommige gemeenten werken ook aan de poorteffecten bij de toegang tot wijken. Deze actie is interessant op plaatsen waar men een weg verlaat waar de Stad 30 niet van toepassing is. Sommige strategische plannen zijn overigens niet aangepast aan de nieuwe multimodale wegenspecialisatie (MWS) maar zijn van toepassing op de oude

hiërarchie van de wegen (IRIS 2-plan) en weinig gemeenten baseren zich vandaag voor de in te richten mazen en toegangen tot wijken op de MWS.

De uitrusting van scholen met preventieve radars en een standaard conformiteitskit vertoont een ietwat variabel verloop: sommige gemeenten zijn nog niet begonnen met de uitvoering van deze actie, terwijl andere ze op een meer structurele manier ten uitvoer brengen. In zijn geheel is de plaatsing van verkeersborden A23 en/of bewegwijzering en/of weergaveborden meer algemeen verbreid, terwijl de plaatsing van preventieve radars duidelijk minder goed wordt opgevolgd (grotere voorkeur voor inrichtingen en bewegwijzering dan voor radars, want de vraag naar het nut van radars op wegen met 30 km/u dringt zich op).

Ten slotte wordt de actie voor de herevaluatie van wegen met een snelheidsbeperking van 50 km/u in geringe mate uitgevoerd omdat ze niet zo relevant is voor de meeste gemeenten, aangezien wegen waar 50 km/u geldt grotendeels gewestwegen zijn.

Kerncijfers

- In 2021 geldt op zowat 90% (86%) van de wegen in het Gewest een snelheidsbeperking van 30 km/u of lager (ten opzichte van 50% in 2020)
- Er werden bijna 100 preventieve radars in de Brusselse straten geplaatst om de gebezigde snelheden te controleren

Goede praktijken

- In het kader van het verkeersluw maken van de Koninklijke Sint-Mariawijk werden de toegangen tot de wijk vanuit de Haachtsesteenweg (een Auto COMFORT-weg) heringericht als doorlopende trottoirs om de toegang tot de rustige wijk aan te duiden en veilig te maken.



Gemarkeerde toegang tot de wijk vanuit de Haachtsesteenweg naar de Grondwetstraat (BRAT 2023 en Google Streetview, 2023)

- In 2021 is de gemeente Sint-Joost-ten-Node gestart met de heraanleg van het Guy Cudellplein. Een van de doelstellingen was het beperken van de snelheid. De herinrichting bezorgde het plein een nieuwe visuele identiteit, de plaats van de voetganger werd geherdefinieerd en het plein werd gezelliger. Het verhoogde niveau en het gekleurde plaveisel zorgen voor een andere verkeerssituatie op dit voormalige kruispunt, waarbij de actieve vervoerswijzen weer centraal komen te staan en automobilisten worden gestimuleerd om trager te rijden en de snelheidsbeperking van 30 km/u na te leven¹. Deze herinrichting kreeg in 2021 de *Brussels Architecture Prize*.

¹ <https://sjtn.brussels/nl/nieuws/inhuldiging-van-het-guy-cudellplein>
Studie van de opvolging van het Gewestelijk Mobiliteitsplan "Good Move"



Guy Cudellplein in Sint-Joost-ten-Node
(<https://sjtn.brussels/nl/nieuws/guy-cudell-plein-volledig-gerenoveerd>)



Guy Cudellplein in Sint-Joost-ten-Node
(<https://brusselsarchitectureprize.be/fr/project/guy-cudell-square/>)

- In het kader van het project Stad 30 heeft de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe een plan opgesteld om de toegang tot residentiële wijken te markeren met behulp van, onder andere, inrichtingen van het type doorlopend trottoir. Deze geven de overgang van een hoofdweg naar een wijkweg aan. Het voorbeeld hieronder illustreert dit. Deze inrichting werd gerealiseerd op basis van de vroegere hiërarchie van de wegen (IRIS 2-plan), voorafgaand aan het Good Moveplan: het zorgde dus voor een afscheiding tussen een interwijkenweg en een wijkweg, terwijl deze twee wegen vandaag worden beschouwd als WIJK-wegen in de multimodale wegenspecialisatie.



Doorlopend trottoir tussen de Kerselarenlaan en de Maartlaan in Sint-Lambrechts-Woluwe (Google Streetview, 2017)