

> Korneel Debaene, attaché, Organiserende overheid van de mobiliteit – Brussel Mobiliteit

AUTOBESTUURDERS RIJDEN TRAGER SINDS STAD 30

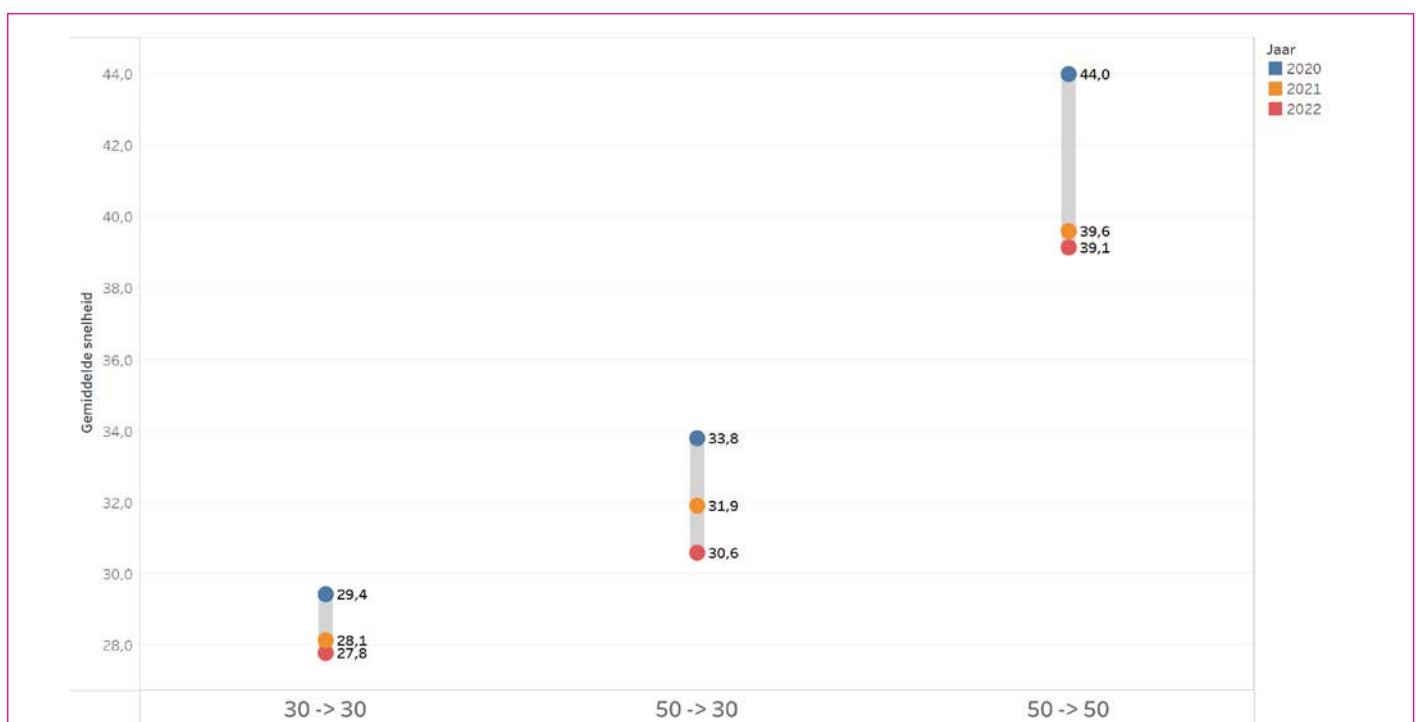
Nieuwe metingen tonen aan: de globale daling in snelheden die vastgesteld werd een jaar na de invoering van Stad 30, wordt ook twee jaar na de invoering verder volgehouden. Op wegen waar de snelheidslimiet van 50 naar 30 werd verlaagd is het verkeer afgelopen jaar zelfs nog verder vertraagd.

Stad 30 kwam in voege op 1 januari 2021, en veroorzaakte meteen een globale verlaging van de snelheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Een eerste evaluatie van de gereden snelheden werd uitgevoerd na een jaar – toen konden we formeel vaststellen dat de snelheden verlaagd waren, en dit op alle wegtypes. Het was enigszins een verrassing dat de vertraging niet alleen van toepassing was op de wegen waar de snelheidslimiet effectief was verlaagd, maar ook op wegen waar de limiet 50 bleef, of reeds 30 was. De “big bang”-stijl invoering van stad 30 met de bijbehorende effectieve communicatiecampagne en in tweede lijn het sanctiebeleid lijkt dus geleid te hebben tot een algemene gedragswijziging en niet enkel op wegen met een veranderde situatie. De grote vraag bleef of we na een jaar reeds over een duurzame verandering konden spreken, of dit mogelijks nog de uitloper van een tijdelijk initieel effect zou zijn en

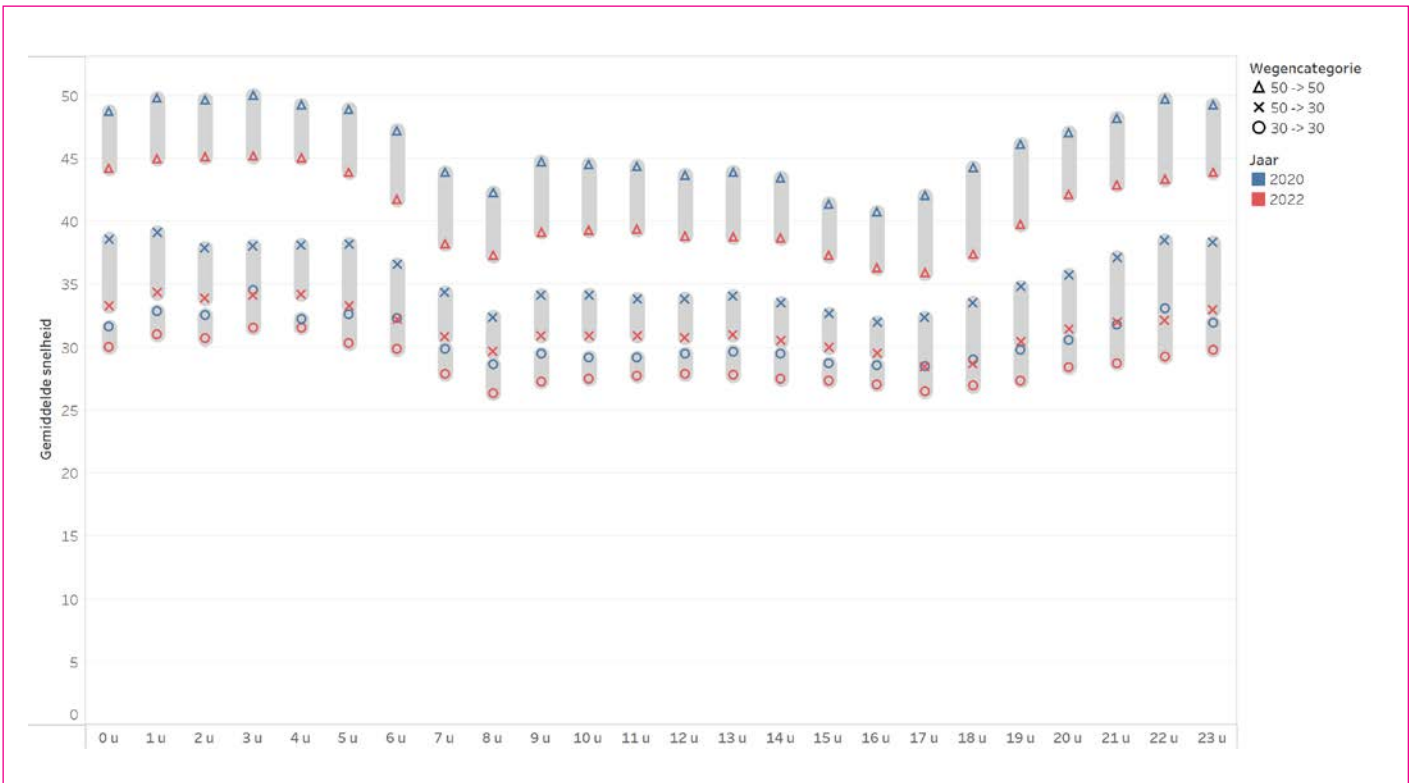
later de snelheden weer zouden verhogen, en dan vooral op de straten waar de limiet 50 is.

Ondertussen bestaat Stad 30 twee jaar, en na de recentste metingen kunnen we alvast bevestigen dat de snelheid verder gedaald is. In de wegencategorie 50 -> 30 is er nog een significante verdere vertraging vast te stellen, en in de andere wegencategorieën 50 -> 50 en 30 -> 30 gaat het om een stabilisatie van het resultaat na een jaar. Van een terugval blijkt na twee jaar alvast nog geen sprake!

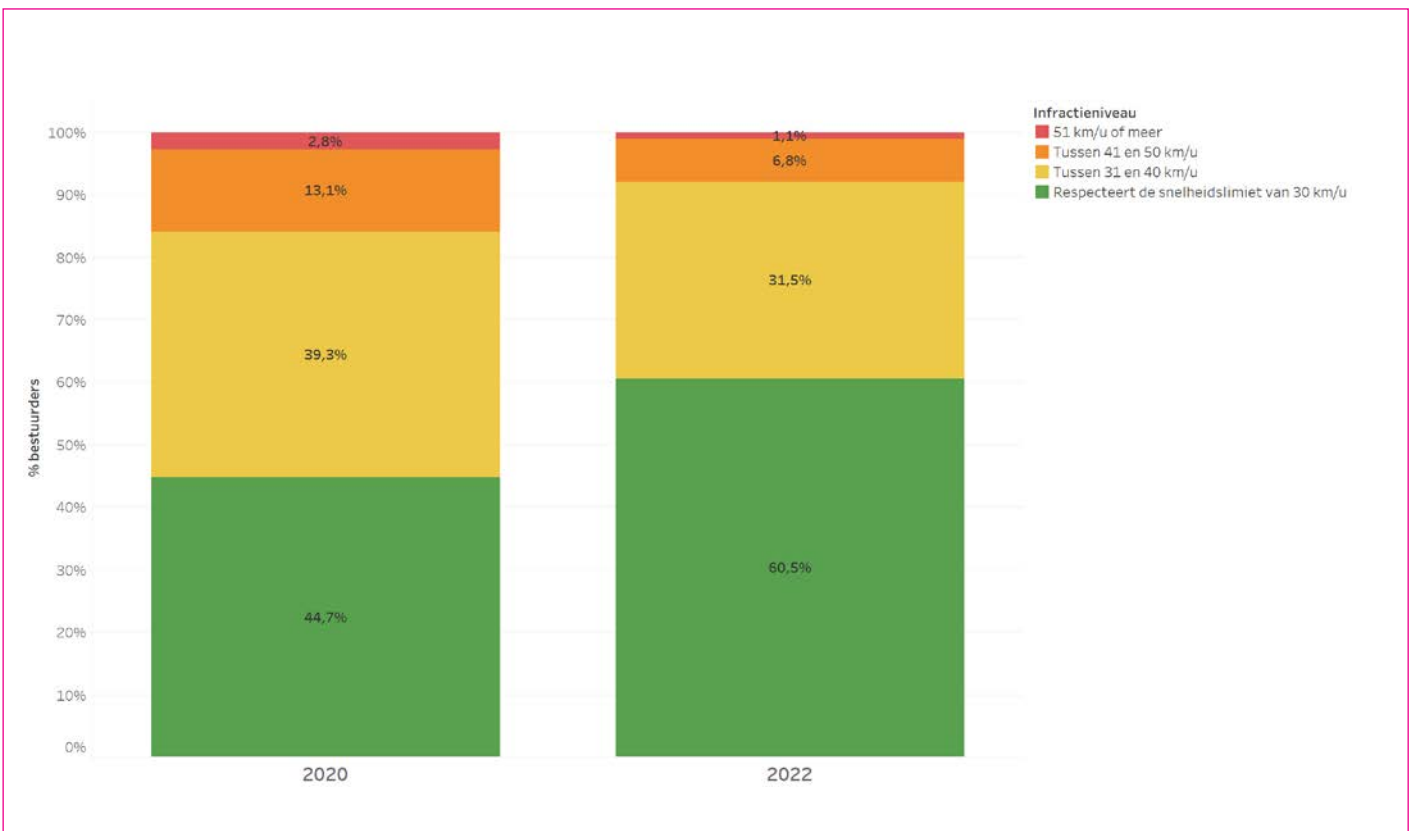
Het is frappant dat een jaar dus nog niet lang genoeg bleek om het langetermijneffect van Stad 30 te meten. Vooral wat betreft de wegen waar de snelheidslimiet van 50 naar 30 verlaagde, waren we na 1 jaar klaarblijkelijk nog niet in een stabiele post-Stad 30 situatie, maar nog in een intermediair stadium. Vandaag blijkt namelijk dat de snelheid verder vertraagde.



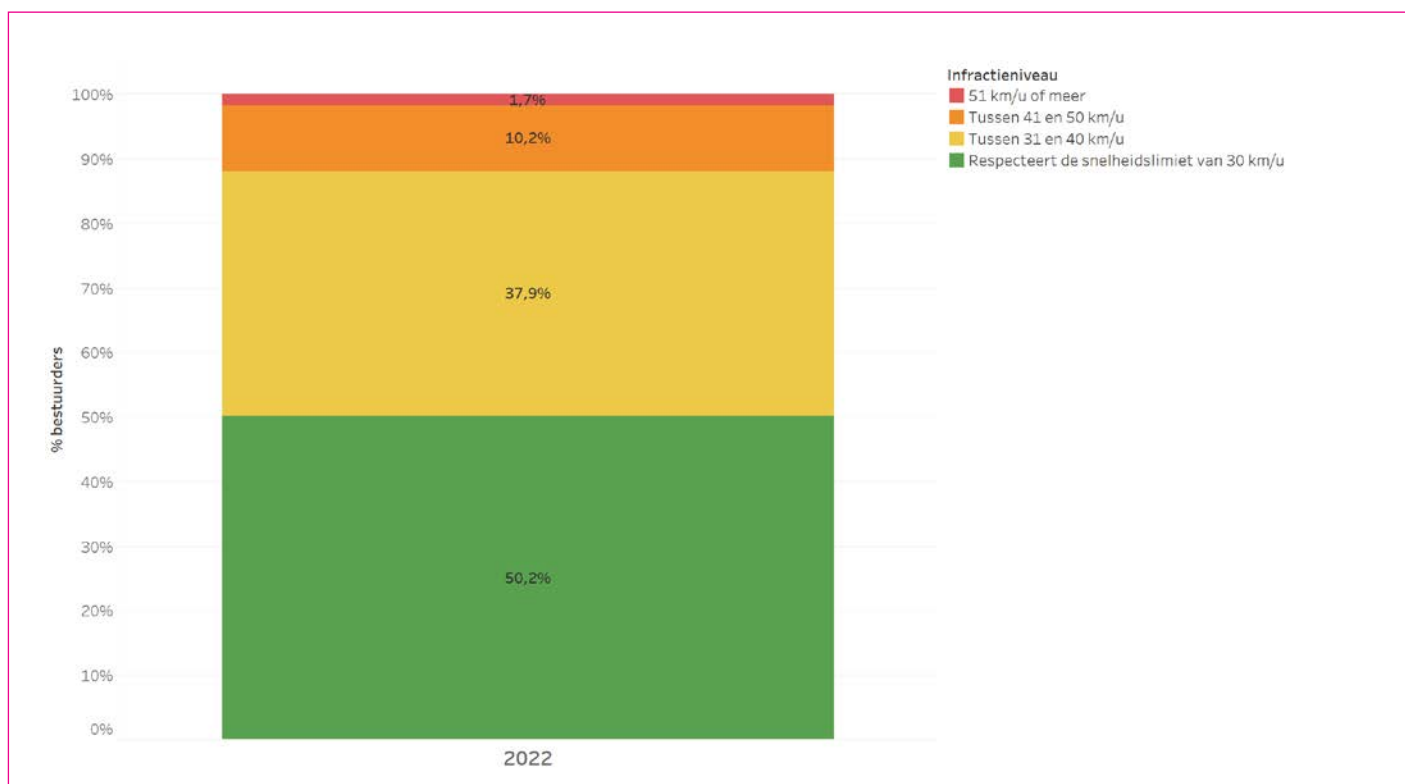
> Grafiek 1: verschil gemiddelde snelheden tussen november 2020, 2021 en 2022



> Grafiek 2: gemiddelde snelheid per uur per wegcategorie : verschil tussen November 2020, 2021 en 2022



> Grafiek 3: percentage bestuurders dat zich wel of niet aan de snelheidslimiet houdt in wegcategorie 30 -> 30



> Grafiek 4: percentage bestuurders dat zich wel of niet aan de snelheidslimiet houdt in wegcategorie 50 -> 30

Overigens valt ook op te merken dat de snelheid voor Stad 30 in deze categorie toen al veel lager lag dan in de categorie 50 -> 50. Het is niet omdat de snelheidslimiet in deze categorie 50 was, dat ook effectief zo snel gereden werd. In die zin heeft het project Stad 30 dus voor een deel de wegcode aan de realiteit aangepast, en voor een deel de realiteit zelf veranderd door de snelheden nog te doen zakken.

De invoering van Stad 30 gebeurde tijdens de Covid-19 periode. In die zin is vergelijken voor en na niet evident. Was er bijvoorbeeld niet veel minder file in 2020, waardoor er veel sneller gereden kon worden, waarna in 2021 en 2022 weer gradueel meer verkeer terugkwam, en dus artificieel lage snelheden wegens meer file? Dat er meer verkeer is, zeker in 2022, is zeker correct, maar dit verklaart echter de gemeten snelheidsverlagingen niet. Enkel een globale gedragswijziging kan de consistente verlaging van de snelheden verklaren die we elk uur van de dag én nacht opmerken.

Deze grafiek toont dat de gemiddelde snelheid 's nachts duidelijk gedaald is,

en dit zelfs duidelijker dan overdag. De snelheidsvermindering heeft dus niet met files te maken.

Tegelijk toont de grafiek wel dat er nog veel te snel gereden wordt in de categorieën 30 -> 30 en 50 -> 30, buiten de spitsuren. De snelheid mag dan gedaald zijn, een meerderheid van de autobestuurders rijdt nog steeds sneller dan snelheidslimiet 30 km/h. Voornamelijk kleine overschrijdingen van minder dan 10 km/h boven de limiet zijn nog erg gebruikelijk. De naleving is in de laatste twee jaar echter veel verbeterd, met in wegcategorie 30 -> 30 momenteel nog slechts 1,1% van de voertuigen sneller dan 50 km/h tegenover 2,8% voor Stad 30.

Wat betreft de wegcategorie 50 -> 30 hinkt de naleving achterop, al moet hier gezegd worden dat ze wel reeds beter is dan de naleving in 2020 van de wegen die toen reeds limiet 30 hadden. Dit terwijl het profiel van deze wegen over het algemeen misschien wel tot een iets hogere snelheid uitnodigt dan de wegen die reeds limiet 30 hadden voor Stad 30.

Ook al is er zeker nog verbetering mogelijk, is deze evaluatie na twee jaar ontegensprekelijk positief. Of we inmiddels ook de positieve impact op de ongevallen merken? Tot op zekere hoogte wel, maar toch met belangrijke kanttekeningen. Hier zullen we in een volgend artikel op in gaan.

Deze snelheidsanalyses werden uitgevoerd op gegevens verzameld door Brussel Mobiliteit op 80 locaties die willekeurig gekozen werden doorheen het gewest, gelijk verdeeld over de wegcategorieën en op minstens 30 meter van kruispunten, voetgangersoversteekplaatsen, bochten, wegversmallingen of andere obstructies. Op elk van deze locaties werd in november 2020, 2021 en 2022 gedurende 1 week de snelheid van elk voorbijrijdend voertuig gemeten. Hiervoor werd een klein radartoestel gebruikt dat niet op een (snelheids-)camera lijkt, dat elke jaar op exact dezelfde positie bevestigd werd. Op die manier komen de gemeten snelheden overeen met de reële gereden snelheden, zonder remmend effect van bijvoorbeeld zichtbare flitspalen.