



# INITIATIEFADVIES

## Mobiliteit en Stad 30

	<b>Initiatiefadvies</b>
<b>Aanvraag behandeld door</b>	Commissie Ruimtelijke ordening - Mobiliteit
<b>Aanvraag behandeld op</b>	27 mei 2020
<b>Advies uitgebracht door de Plenaire zitting op</b>	18 juni 2020

## Vooraf

Op initiatief van Brussel Mobiliteit werd de maatregel Stad 30 op 27 mei 2020 voorgesteld aan de leden van de Commissie Ruimtelijke Ordening - Mobiliteit van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Zowel in de Algemene beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie (2019-2024), als in het Gewestelijk mobiliteitsplan Good Move dat de Regering op 5 maart 2020 heeft goedgekeurd, is er sprake van een veralgemening van de zone 30 over het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Algemene beleidsverklaring voorziet (op blz. 73) immers dat « *De Regering tegen 1 januari 2021 een veralgemeende zone 30 zal instellen, met uitzondering van de structurerende wegen. De invoering van een zone 30 zal gepaard gaan met het aanbrengen van aangepaste inrichtingen en adequate bewegwijzering op de gewestelijke en gemeentelijke structurerende wegen, waarbij zone 30 de regel zal worden. De Regering zal, in overleg met de verenigingen die op dit gebied actief zijn en de lokale partners (gemeenten en politiezones), een omvangrijke communicatie- en preventiecampagne opstarten om de geloofwaardigheid en het maatschappelijk draagvlak van deze maatregel te versterken.*

*De middelen van de politiezones voor het handhaven en bestraffen zullen worden versterkt. De Regering zal het Gewestelijk centrum voor de verwerking van verkeersovertredingen ontwikkelen, naar het voorbeeld van de twee andere Gewesten. Om haar actie beter te richten, zal de Regering prioriteiten vaststellen voor veiligheidsinrichtingen in de omgeving van de volgende plaatsen : scholen, parken, speeltuinen, voetgangers- of fietsstraten, verkeersluwe zones, enz. ».*

In het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move voorziet actiefiche A1 met betrekking tot de focus Good Neighbourhood om 30 km/u als de voorgeschreven snelheid op het gewestelijke grondgebied in te voeren. De actie bestaat uit verschillende concrete maatregelen, zoals de invoering van één enkele snelheidsregeling bij een besluit dat 30 km/u als standaardsnelheid in het hele Gewest oplegt en voorziet in afwijkingen van 50 km/u, en zelfs van 70km/u voor bepaalde verkeersassen.

Aangezien het hierna genoemde ontwerpbesluit niet officieel bij de Raad aanhangig werd gemaakt, heeft hij een initiatiefadvies willen uitbrengen met enkele algemene beschouwingen die gelden voor het mobiliteitsbeleid in zijn geheel en enkele specifieke beschouwingen aangaande dit Stad 30-project. Mobiliteit en Stad 30 verdienen immers een diepgaand denkproces, waarbij alle publieke en private actoren, met inbegrip van de sociale partners, dienen te worden betrokken.

Naar aanleiding van deze steeds terugkerende bekommernis van de sociale partners om bij de beraadslagingen inzake mobiliteit te worden betrokken, werd bovendien in september 2017 in de Strategie 2025 een bijkomende doelstelling opgenomen die aan dit thema is gewijd. Deze Strategie is in januari 2020 de Strategie 2030 geworden en bevat nog steeds een mobiliteitsdoelstelling. Hoewel de Raad dit toejuicht, betreurt hij het dat niet alle beleidswerven als een gedeelde prioriteit worden behandeld.

## Advies

### 1. Algemene beschouwingen

#### 1.1 Overleg

In haar Algemene beleidsverklaring stelt de Regering (op blz. 72) dat: « *Als economische en institutionele uitdaging mobiliteit de ruggengraat van een ambitieuze economische ontwikkeling vormt. Ze moet het mogelijk maken om de verschillende functies van een Gewest, zowel lokaal als internationaal, te realiseren. Om optimaal doeltreffend te zijn, moet de mobiliteit in Brussel gebaseerd zijn op een vernieuwde benadering van het grootstedelijke kader, waarbij de economische en sociale partners en de openbare vervoersmaatschappijen betrokken worden* ».

**De Raad** sluit zich volledig aan bij deze stelling. Hij wenst dan ook dat het niet bij een eenvoudige intentieverklaring blijft, maar dat deze wordt gevolgd door acties, zodat **de Raad** zijn raadgevende bevoegdheden ten volle kan uitoefenen, met name door bij hem ontwerpen van ordonnanties en besluiten aanhangig te maken die betrekking hebben op mobiliteit en die ontegenzeggelijk sociaal-economische gevolgen hebben voor het Gewest.

Mobiliteit is een cruciale uitdaging voor de ontwikkeling van het Gewest, waarover in samenhang met het economisch, sociaal, stedenbouwkundig en milieubeleid, ... moet worden nagedacht. Een transversale benadering is absoluut noodzakelijk en onontbeerlijk.

In dat opzicht vindt **de Raad** het van fundamenteel belang om het juiste evenwicht te vinden tussen de 4 belangrijkste pijlers die in het GPDO zijn ontwikkeld, met name :

- het grondgebied inzetten om het kader van de territoriale ontwikkeling vast te leggen en nieuwe wijken te creëren ;
- het grondgebied inzetten voor de ontwikkeling van een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving ;
- het grondgebied inzetten voor de ontwikkeling van de stedelijke economie ;
- het grondgebied inzetten om multimodale ontwikkeling te bevorderen.

De verwezenlijking van één van deze pijlers mag niet ten koste van de andere gaan.

Om dit juiste evenwicht te vinden en om de verschillende dimensies die een Stadsgewest als Brussel opbouwen zo goed mogelijk af te bakenen, is het voor **de Raad** dan ook belangrijk dat alle, zowel publieke als private, actoren op het terrein in een zo vroeg mogelijk stadium bij de besprekingen worden betrokken.

In het specifieke kader van de Stad 30 is **de Raad** van mening dat naast de publieke actoren ook de economische en sociale wereld, de taxisector, autofabrikanten, beheerders van navigatiesystemen en -applicaties, enz. bij de voorafgaandelijke besprekingen moeten worden betrokken.

Dit voorafgaandelijk overleg is een essentiële voorwaarde voor een zo groot mogelijk draagvlak en een doeltreffende uitvoering bij de concretisering van elke beleidsmaatregel. In dit verband benadrukt **de Raad** het belang van de opdracht die hem als orgaan voor economisch en sociaal overleg in Brussel is toevertrouwd en van de rol die hij daarbij speelt.

In het besef dat hij zich in het kader van het openbaar onderzoek al inzake het ontwerp van Good Move-plan heeft kunnen uitdrukken, herhaalt **de Raad** dat dit Plan bovenal *een strategisch en richtinggevend instrument voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid is, dat rekening houdt met de richtingen die in het GPDO worden aangegeven en dat het GBP respecteert. Het vormt een factor voor de economische, sociale en milieuontwikkeling op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*<sup>1</sup>. Het Plan moet daarom door middel van wet- en/of regelgevende teksten worden geoperationaliseerd. **De Raad** vraagt om over de ontwerpen van ordonnantie en de ontwerpbesluiten te worden geraadpleegd.

Bovendien is **de Raad** zich er terdege van bewust dat de huidige COVID-19-crisis (gezondheid, economie, maatschappij, ...) een snelle reactie vereist op de uit te voeren maatregelen op het vlak van mobiliteit. **De Raad** wil benadrukken dat hij, ook onder deze omstandigheden, een partner van de Brusselse Regering wil zijn om samen na te denken over de te nemen maatregelen. Daarom moet worden voorkomen dat bepaalde projecten buiten het Gewestelijk Mobiliteitsplan om en zonder voorafgaandelijk sociaal overleg tot stand komen en nu worden bestendigd (bijv. : enkele delen van de 40 km fietspaden op strategische verkeersassen, sluiting van de Leopold II-tunnel, invoering van een woonzone over de hele oppervlakte van de Vijfhoek).

## 1.2 Analyse van de effecten/gevolgen

Naast het overleg is ook de analyse van de effecten/gevolgen een kernelement voor het welslagen en de ondersteuning van een mobiliteitsproject. **De Raad** is immers van mening dat het voor een succesvolle uitvoering van een beleid en om op een goede basis te kunnen beginnen, essentieel is om alle huidige en toekomstige sociaaleconomische vraagstukken te bestuderen. Daarom dringt **de Raad** aan op de noodzaak over een sociaaleconomische studie te beschikken, alvorens een nieuwe regelgeving te ontwikkelen waarbij belangrijke zaken op het spel staan.

Specifiek voor de Stad 30 zou een dergelijke analyse moeten aantonen of de gewenste doelstellingen en verwachte resultaten kunnen worden behaald, of de snelheidsvermindering een reële impact op de verkeersdoorstroming heeft en of deze snelheidsvermindering een verschuiving van het verkeer naar andere assen teweegbrengt. In deze effectenanalyse zouden ook de gevolgen voor bestaande technologieën in voertuigen zoals snelheidsbegrenzers, verkeersbordenherkenning, ... moeten kunnen worden opgenomen.

## 2. Algemene beschouwingen - Stad 30

**De Raad** is voorstander van een algemene beperking tot 30 km/u in het Gewest en in het bijzonder in woonwijken, dichtbij scholen en overal waar dat nodig is voor het comfort en de veiligheid van iedereen, behoudens de opmerkingen die hij in dit advies formuleert. **De Raad** roept op tot een uniforme aanpak van de mobiliteit in het Gewest, met duidelijke, gebruikersvriendelijke regels, een aan deze regelgeving aangepaste weginfrastructuur en controles om de toepassing ervan na te gaan.

Hij is zich er namelijk terdege van bewust dat het verminderen van de snelheid het aantal en de ernst van de verkeersongevallen voor alle gebruikers vermindert en dat vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid iedereen hierbij wint.

---

<sup>1</sup> Artikel 3 van de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit.

## 2.1 Onderscheid Zone 30 - Stad 30

Het vooropgestelde doel is om vanaf 1 januari 2021 30 km/u als de voorgeschreven snelheid op het gewestelijke grondgebied in te voeren. Er wordt voorzien in afwijkingen van 50 km/u, en zelfs van 70km/u op bepaalde verkeersassen. Er zullen als dusdanig niet meer zones 30 zijn.

Inzicht in deze doelstelling zal een bepalende factor zijn om de Stad 30 tot een realiteit te maken.

**De Raad** benadrukt dat het belangrijk is om een lijst op te maken van de zones die mogelijk het gevaarlijkst zijn en waar er verwarring over de te hanteren snelheid kan ontstaan. In dit verband kunnen de gegevens die door de navigatiesystemen en -applicaties worden ingezameld, worden gebruikt om bepaalde situaties te objectiveren. Zodra de lijst zal zijn opgemaakt, moet de meest geschikte strategie worden bepaald om dit gevaar te verhelpen.

## 2.2 Samenhang en transversaliteit van de maatregelen

**De Raad** dringt aan op een noodzakelijke samenhang tussen de verschillende plannen/beleidslijnen die betrekking hebben op mobiliteitsvraagstukken. Deze plannen/beleidslijnen kunnen van gemeentelijk, gewestelijk of zelfs interregionaal en federaal belang zijn. Het is belangrijk dat ze een samenhangend geheel van maatregelen vormen, die op elkaar aansluiten en een gemeenschappelijk doel nastreven. De maatregelen die in een plan/beleidslijn worden beoogd, mogen niet in strijd zijn met de maatregelen die elders zijn genomen. In onze institutionele context dringt **de Raad** er dan ook op aan dat de verschillende actoren op het gebied van mobiliteit elkaar zouden raadplegen, te beginnen met de verschillende Brusselse actoren.

Zo is **de Raad** van mening dat de implementatie van de Stad 30 gebaseerd moet zijn op de lessen die uit de implementatie van bepaalde mazen kunnen worden getrokken (met name met betrekking tot visie, draagvlak, implementatie, impact op aanpalende straten, ...).

Voorts vraagt **de Raad** zich af of er werd nagedacht over de gevolgen van de Stad 30 voor de bedrijfsvervoerplannen, waaraan ondernemingen met meer dan 100 werknemers zijn onderworpen.

## 2.3 Inrichting van de infrastructuur

Een snelheidsbeperking is niet iets dat kan worden uitgevaardigd, maar is iets dat kan worden gepland en ingericht. Zonder voorafgaandelijk overleg, zonder adequate bewegwijzering, zonder de noodzakelijke inrichtingen van de openbare weg en zonder de uitvoering van begeleidende maatregelen zullen snelheidsbeperkingen geen effect hebben.

**De Raad** heeft vragen bij het tijdschema tussen de inwerkingtreding van de maatregel op 1 januari 2021 en de realisatie van de adequate inrichtingen van bepaalde infrastructuur om de snelheid van 30 km/u geloofwaardig te maken. Sommige van deze werken zullen immers tegen 1 januari 2021 niet voltooid zijn, terwijl één van de eerste doelstellingen van de Stad 30 erin bestaat om de verkeersveiligheid te verbeteren en het aantal en de ernst van de verkeersongevallen voor alle gebruikers te verminderen.

**De Raad** dringt erop aan dat *op zijn minst* de assen die vanwege hun configuratie niet geneigd zijn om « op een natuurlijke wijze » een snelheidsvermindering en de naleving van 30 km/u te bevorderen, tegen 1 januari 2021 zouden zijn ingericht om de nieuwe geldende snelheid geloofwaardig te maken.

Daarnaast moet er voor **de Raad** ook een bijzondere aandacht uitgaan naar de zones die een specifiek gevaar inhouden, zoals de omgeving van scholen, gezien de F4-verkeersborden die de in- en uitgang van een zone 30 aangeven, zullen worden verwijderd.

Wat de inrichting en meer bepaald de wegmarkeringen betreft, vestigt **de Raad** de aandacht op het feit dat al dan niet gemotoriseerde tweewielers in aanmerking moeten worden genomen (bijv. : markering + nat oppervlak = valgevaar).

Om de veralgemening van de 30 km/u duidelijker te maken en om een aangepast rijgedrag te verzekeren, dringt **de Raad** er ten slotte op aan dat er een geïntegreerde gewestelijke aanpak en geen aanpak gemeente per gemeente zou worden opgezet : het is belangrijk dat er in de 19 gemeenten gelijkaardige voorzieningen en inrichtingen zijn. In die zin moeten er gewestelijke overheidsopdrachten worden gesloten voor de voorzieningen die moeten worden geïnstalleerd om de snelheid te verminderen (gewestelijke aankoopcentrale).

## 2.4 Verkeersveiligheid

In dit verband vraagt **de Raad** zich af hoe het staat met de studies die in 2020 moeten worden opgestart en die in het strategisch luik van het Good Move-plan (blz. 144) met betrekking tot de verkeersveiligheid zijn voorzien. Hierin worden de volgende indicatoren vermeld :

- gehanteerde snelheden, uitgesplitst naar soort weg en tijdsperiodes ;
- aandeel van de voertuigen die de snelheidslimiet overschrijden, uitgesplitst naar de toegestane snelheid en de ernst van de overtreiding.

Wat ten slotte de verkeersveiligheid betreft, beschikt het Gewest over een actieplan 2011-2020. **De Raad** vraagt zich af of er een evaluatie van dit plan bestaat en of er een nieuw plan is voorzien om dit op te volgen, met meer bepaald bijgewerkte statistieken.

## 2.5 Communicatie - sensibilisatie - educatie

Gelet op de mentaliteits- en gedragsveranderingen die dit Stad 30-project nastreeft, dringt **de Raad** erop aan dat er aanzienlijke inspanningen op het gebied van sensibilisatie en educatie zouden worden geleverd.

Deze communicatie en sensibilisatie aangaande de veralgemening van 30 km/u zijn onontbeerlijk en moeten zowel naar de Brusselaars, als naar de pendelaars en toeristen, ... toe gebeuren, omdat het om een nieuwe gedraging gaat die door alle gemotoriseerde bestuurders moet worden aangenomen.

De communicatie omvat ook campagnes in de verschillende media over de voordelen die iedereen bij een Stad 30 heeft op het gebied van veiligheid, leefmilieu, levenskwaliteit, ...

Wat de communicatie betreft, vestigt **de Raad** de aandacht op de noodzaak om de navigatiesystemen of -applicaties in real time aan de nieuwe reglementaire snelheden aan te passen. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat de gebruikers op de hoogte worden gehouden van het feit dat deze moeten worden geüpdatet als dit niet automatisch gebeurt.

## 2.6 Controles en overtredingen

Om ervoor te zorgen dat de snelheidsbeperking wordt nageleefd, dringt **de Raad** erop aan dat de controle op het terrein zou worden versterkt en dat er op termijn sancties zouden worden opgelegd.

Bij nieuwe inrichtingen of de toepassing van nieuwe regelgevingen moet er eerst in een eerste « preventiefase » worden voorzien, alvorens tot de « sanctiefase » over te gaan.

**De Raad** vraagt zich af hoe de boetes zullen worden behandeld, die in het kader van een snelheidsovertreding in een Stad 30 zullen worden opgelegd. In ieder geval roept **de Raad** op tot een herziening van de ernst en de progressiviteit van de sancties. Meer specifiek vraagt hij een geleidelijke tenuitvoerlegging van de sancties die na de eerste fase van preventie zouden gelden, en zeker ingeval adequate inrichtingen zouden ontbreken.

Als een bestuurder met 50 km/u rijdt (en dus de beperkingen naleeft die al tientallen jaren van kracht zijn) in plaats van de nu geldende 30 km/u, kan het rijbewijs van deze persoon immers onmiddellijk worden ingetrokken. **De Raad** is derhalve van mening dat, in éénzelfde straat, en des te meer wanneer niet alle snelheidsbegrenzers onmiddellijk werden geïnstalleerd, het rijbewijs niet onmiddellijk bij de eerste vastgestelde overtreding zou mogen worden ingetrokken, als de bestuurder met 50 km/u rijdt ; wat het geval kan zijn als de wetgeving niet wordt gewijzigd.

\*  
\*            \*