



Inrichtingen ter ondersteuning van Stad 30

In het kader van Stad 30 heeft OCW voor Brussel Mobiliteit een catalogus opgesteld met inrichtingen die een snelheid van 30 km/u ondersteunen.

Context

Good Move (Brussel Mobiliteit, 2021), het gewestelijk mobiliteitsplan 2020-2030 voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is in 2020 goedgekeurd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. Een veilige stad met rustige buurten en een vlottere verkeersdoorstroming behoren tot de belangrijkste doelstellingen. Stad 30 werd op 16 april 2020 goedgekeurd en is cruciaal om deze doelstellingen te bereiken.



Het bord "Bebouwde kom" geeft aan dat de toegestane snelheid 30 km/u bedraagt, op enkele uitzonderingen na.



Dit bord informeert dat de standaardsnelheid 30 km/u bedraagt tenzij een ander verkeersbord iets anders aangeeft.

Sinds 1 januari 2021 bedraagt de standaard maximumsnelheid op alle wegen in de Brusselse agglomeratie (met uitzondering van de hoofdwegen) 30 km/u.

Na een jaar geleden ingevoerd te zijn, blijft de balans van “Stad 30” positief:

- Daling van de gemiddelde snelheid
- Daling van het aantal en de ernst van ongevallen
- Daling van verkeerslawaaï

Tijdens de voorbereidende fasen werden de wegen geselecteerd die naar 30 km/u zouden worden omgeschakeld, werd de signalisatie geleidelijk aangepast en werd een grote communicatiecampagne gevoerd om het publiek bewust te maken van deze niet te onderschatten gedragswijziging. Om de geloofwaardigheid en de zichtbaarheid van deze limiet van 30 km/u te vergroten, is het soms nuttig fysieke maatregelen te nemen om bestuurders aan te moedigen hun snelheid te verminderen. Grote infrastructuurwijzigingen vergen echter meestal veel tijd en aanzienlijke investeringen. Om de gemeenten te helpen bij het implementeren van inrichtingen om de snelheid van 30 km/u te ondersteunen, heeft Brussel Mobiliteit aan OCW gevraagd een catalogus op te stellen met aanbevelingen voor inrichtingen die snel, zonder al te grote investeringen en zonder bouwvergunning kunnen worden uitgevoerd. Deze catalogus bestaat uit Technische Fiches en zal binnenkort beschikbaar zijn op de website van Brussel Mobiliteit.

Het doel van deze opdracht was om voor wegbeheerders aanbevelingen op te stellen voor snelheidsremmende inrichtingen ter ondersteuning van Stad 30. De inrichtingen moeten aan drie criteria voldoen:

- **Snelle uitvoering**
- **Zonder grote investeringen**
- **Zonder bouwvergunning**



Methodologie

In het kader van deze opdracht werd een begeleidingscomité samengesteld bestaande uit de MIVB, Brussel Mobiliteit en de gemeenten Jette, Elsene en Schaarbeek.

De eerste stap bestond erin een lijst van inrichtingen op te stellen die met de drie in tabel 1 vermelde selectiecriteria overeenstemmen. Een literatuuronderzoek op nationaal en internationaal niveau heeft het mogelijk gemaakt de lijst uit te breiden en door het begeleidingscomité te laten goedkeuren. Deze inrichtingen werden gecategoriseerd volgens het type maatregel: visueel, verhoogde inrichtingen en verdeling van de ruimte. Voor elke inrichting werd ook het toepassingsgebied gespecificeerd: bij het binnenrijden van de zone, op een kruispunt of op een wegvak.

Categorie	Inrichting	Toepassing		
		Binnenrijden van de zone	Wegvak	Kruispunt
Visueel	Wegmarkering 30	X	X	
	Wegversmalling door markering	X	X	X
	Preventieve radar		X	
Verhoogde inrichting	Verkeersdrempel	X	X	
	Rijbaankussen	X	X	
	Verkeersplateau			X
	Voetgangersoversteekplaats		X	X
Verdeling van de ruimte	Doorlopend trottoir		X	X
	Voetpadverbreding			X
	Kleine rotonde			X
	Asverschuiving	X	X	
	Verkeerseiland	X	X	
	Alternerende doorgang	X	X	
	Wegversmalling door obstakel	X	X	
(Selectieve doorgang)	X			

Tabel 1 – Lijst van aan het begeleidingscomité voorgestelde inrichtingen

	Fiche 1	
Rijbaankussen	-Snelheidsbeperkende voorziening. Toepassing: op wegvakken	
<p>1. Definitie Gedetailleerde uitleg over de inrichting met een illustratie.</p> <p>2. Afmetingen Afmetingen, omvang van de inrichtingen, ruimtebeslag op de weg.</p> <p>3. Uitvoering De noodzakelijke elementen om de inrichting te implementeren. De verschillende uitvoeringsniveaus (markering / straatmeubilair / harde materialen)</p> <p>4. Opmerkingen/Aandachtspunten Zaken die bijzondere aandacht verdienen of die te vermijden zijn.</p> <p>5. Kosten Indicatieve prijzen voor de inrichting (vork of schaalverdeling)</p> <p>6. Afbeeldingen Foto's van de inrichting in de praktijk en schema indien nodig</p> <p>7. Contactpersonen</p> <p>8. Lijst van referenties</p>		

Voor de tweede fase werd een standaardfiche ontwikkeld. De keuze om met technische fiches te werken is ingegeven door de behoefte van wegbeheerders om over nauwkeurige, gestructureerde en gemakkelijk te gebruiken informatie te beschikken. Deze fiches moeten hen ook in staat stellen sneller bestelbonnen of bestekken op te stellen.

Een standaardfiche ontwikkeld voor alle inrichtingen, verderop in het artikel in detail gepresenteerd, bron: OCW

Er zijn ook bezoeken georganiseerd aan drie gemeenten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die al goede ervaringen hebben met de invoering van maatregelen om de snelheid te beperken tot 30 km/u in Zones 30, namelijk Jette, Schaarbeek en Elsene. Dankzij deze bezoeken konden we zowel goede als slechte voorbeelden op het terrein observeren. De slechte voorbeelden worden ook in de technische fiches vermeld, om te voorkomen dat dezelfde fouten worden gemaakt.



Figuur 1 – Waarnemingen tijdens de bezoeken: links: een bestuurder die de wegversmalling door markering niet respecteert; in het midden: rijbaankussens met fietsenrekken om parkeren te verbieden; rechts: een wegversmalling door een obstakel op een fietssuggestiestrook (bron: OCW)

Een ander voordeel van deze bezoeken was de uitwisseling van informatie met de gemeenten over de kosten van de inrichtingen, de uitvoeringstermijnen en bepaalde technische specificaties.

De catalogus met 12 fiches ...

Alle gesprekken en de informatie die tijdens het literatuuronderzoek werd verkregen, hebben het mogelijk gemaakt twaalf nauwkeurige en gedetailleerde technische fiches op te stellen. Elke technische fiche werd door OCW gepresenteerd en vervolgens door het begeleidingscomité gevalideerd.

Tabel 2 bevat de volledige lijst van inrichtingen waarvoor een technische fiche beschikbaar is.

In elke fiche worden ook de kwesties belicht die invloed kunnen hebben op de keuze van de meest geschikte inrichting naargelang van de plaatselijke context.

N°	Inrichtingen
1	Rijbaankussen
2	Asverschuiving
3	Preventieve radar
4	Wegmarkering 30
5	Wegversmalling
6	Verkeerseiland
7	Alternerende doorgang
8	Verkeersdrempel
9	Verkeersplateau
10	Voetgangersoversteekplaats
11	Voetpadverbreding
12	Kleine rotonde

Tabel 2 – Lijst van in de technische fiches uitgewerkte inrichtingen

Voorstelling van een technische fiche

De elementen die in de fiches aan bod komen:

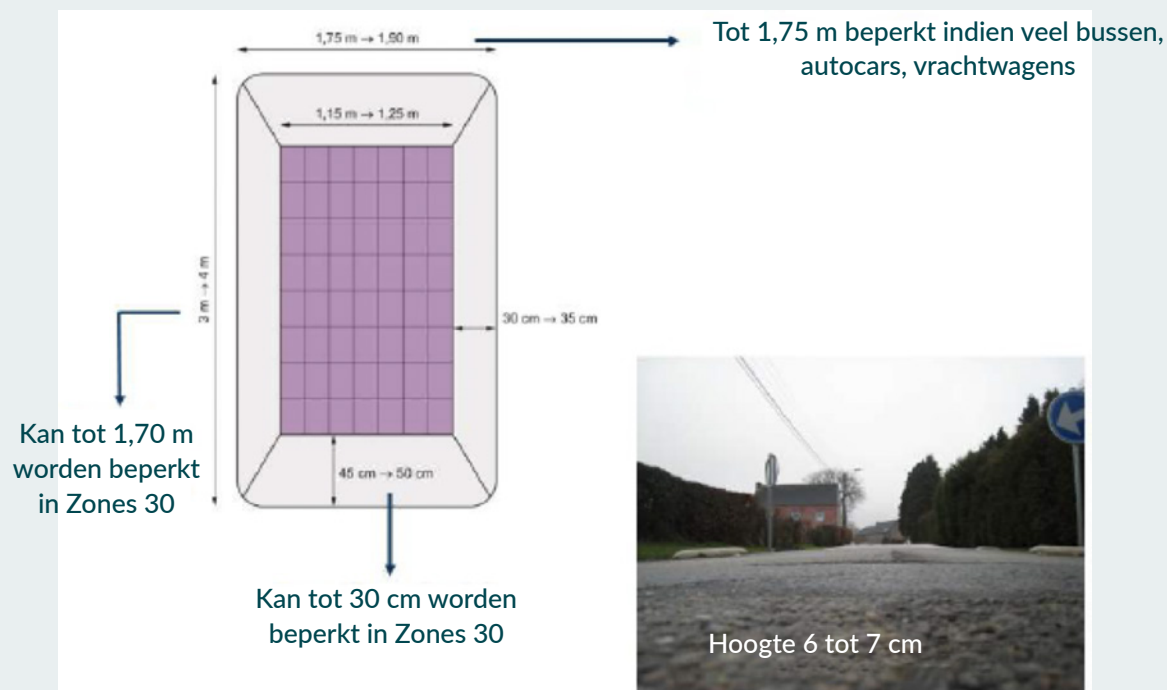
1. Definitie

Een gedetailleerde uitleg over de inrichting met een illustratie.

2. Afmetingen

De afmetingen van de inrichtingen zijn in sommige gevallen bij koninklijk besluit of ministeriële omzendbrief vastgesteld. Informatie zoals de grootte of het grondbeslag van de inrichtingen wordt in deze rubriek vermeld.

Voorbeeld - Fiche nr. 1 Rijbaankussen:



(Geometrische kenmerken van de kussens volgens de Ministeriële Omzendbrief van 03 mei 2002)

3. Uitvoering

De elementen die nodig zijn om de inrichting te implementeren. De verschillende criteria die in acht moeten worden genomen en de verschillende uitvoeringsniveaus (markering / straatmeubilair / materialen). De uitvoeringstermijnen.

Voorbeeld - Fiche nr. 1 Rijbaankussen:

[MO van 3 mei 2002]:

- Niet in bochten en openbare wegen met een helling van 6 % of meer
- Afstand van 75 m tussen 2 kussens
- Ten minste 15 m van een kruispunt
- Niet op een voetgangersoversteekplaats
- Overlangse aslijn evenwijdig met aslijn van de rijbaan
- Witte afgeschuinde kant
- ...

Type voorziening	Plaatsingstijd
Enkel rijbaankussen, geprefabriceerde elementen	1 tot 2 dagen
Naast elkaar aangelegde rijbaankussens, geprefabriceerde elementen	2 tot 3 dagen
Enkel, met op de rijbaan bevestigde elementen	½ tot 1 dag

(Geschatte plaatsingstijd voor de rijbaankussens)

4. Opmerkingen/Aandachtspunten

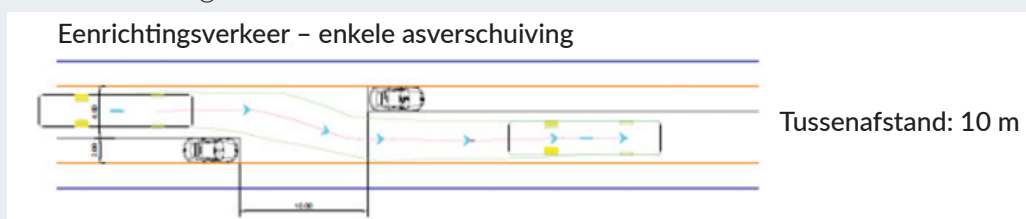
Zaken die speciale aandacht verdienen of juist vermeden moeten worden. Voor elke inrichting werd de invloed van de verkeersdichtheid en aard van het verkeer, de aanwezigheid van een fietsnetwerk en de aanwezigheid van een openbaar vervoersnetwerk geanalyseerd.

Voorbeeld - Fiche nr. 7 Beurtelingse doorgang

Verkeersdichtheid: beurtelings verkeer heeft een “relatieve” doeltreffendheid tijdens de spitsuren op wegen met een verkeersintensiteit tussen 1 000 en 2 500 PVE/dag/2 richtingen. Dit type inrichting is het meest effectief op wegen met meer dan 2 500 voertuigen. De beurtelingse doorgang wordt hinderlijk wanneer het debiet hoger is dan 1 000 PVE/uur/2 richtingen (Loyarts, 2016).

Voorbeeld - Fiche nr. 2 Asverschuiving

Aanwezigheid van een openbaarvervoersnet: de afstand tussen de hindernissen moet 10 m bedragen in het geval van een enkele asverschuiving en éénrichtingsverkeer, overeenkomstig de aanbevelingen van de MIVB.



(Afstand die in acht moet worden genomen na de door de MIVB uitgevoerde draaitest, bron: MIVB)

Voorbeeld - Fiche nr. 1 Rijbaankussen

Aanwezigheid van een fietsnetwerk: het is raadzaam het parkeren tot 6 m naast een rijbaankussen te verbieden om de fietser in staat te stellen een vlot traject te volgen.



(bron: OCW)

5. Kosten

Indicatieve prijzen voor de inrichting (een vork of een schaalverdeling)

6. Afbeeldingen

Foto's van geplaatste inrichtingen die als goed voorbeeld kunnen dienen of informatie verschaffen over te vermijden fouten.

7. Contactpersonen

Opdrachtgever:

Brussel Mobiliteit, Directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid - Cel Verkeersveiligheid.
Infra_sr@sprb.brussels

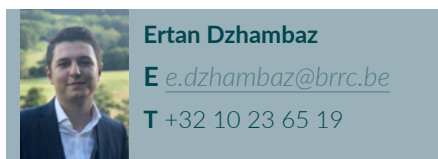
Uitvoerder:

Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, afdeling Mobiliteit, Veiligheid en Wegbeheer.
Ertan Dzhambaz (e.dzhambaz@brrc.be) Hinko van Geelen (h.vangeelen@brrc.be)

8. Lijst van referenties

Conclusie

De weginfrastructuur moet de snelheidsbeperking ondersteunen om deze geloofwaardig te maken. Soms moeten er verschillende maatregelen worden genomen om het gedrag van bestuurders te beïnvloeden en hen ertoe aan te zetten hun snelheid aan te passen aan Stad 30. De 12 fiches die OCW voor Brussel Mobiliteit heeft opgesteld, bevatten 12 verschillende inrichtingen die snel, zonder al te veel investeringen en zonder bouwvergunning kunnen worden uitgevoerd. Dat zal de wegbeheerder in staat stellen het meest geschikte ontwerp te kiezen voor de plaatselijke context en de doelstellingen.



Literatuur

Brussel Mobiliteit. (s.d.). *Stad 30: De essentie*. [Stad30.brussels](https://stad30.brussels/essentie). <https://stad30.brussels/essentie>

Brussel Mobiliteit. (2021). *Good move: Gewestelijk mobiliteitsplan 2020-2030: Strategisch en operationeel plan*. https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-04/goodmove_NL_20210420.pdf

Loyaerts, Y. (Ed.). (2016). Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie? Quels outils? [Thematisch dossier]. *La CeMathèque*, (42). <http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre%20de%20doc/CeMath%c3%a8que/cematheque42.pdf>

Minister van Mobiliteit en Vervoer. (2002, mei 3). *Ministeriële omzendbrief betreffende de verhoogde inrichtingen, bestemd om de snelheid te beperken tot 30 km/u in de rijbaankussens* (B.S. 31.05.2002). <https://wegcode.be/wetteksten/secties/omzendbrieven/mo-03050230km/1164-omzendbrief>