SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1601
van **STIJN BEX**
datum: 7 september 2021

---

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Snelheidsaanpassing Brusselse Ring (R0) - Evaluatie

Op 1 september 2020 werd de maximumsnelheid op de ring rond Brussel aangepast van 120 naar 100 km/u. Op plaatsen waar voordien de snelheidsbeperking reeds 90 of 70 km/u bedroeg, bleef deze behouden. De snelheidsaanpassing naar 100 km/u werd ook doorgevoerd op de parallelwegen naast de R0 ter hoogte van de Woluwelaan (R22) in Zaventem/Diegem (Machelen), het verkeersknooppunt van de ring en de A12, het verkeersknooppunt van de ring en de E40 in de richting van Gent/Oostende en afrit nr. 13 van de ring in Dilbeek.

Het verkeer veiliger maken, de luchtkwaliteit verbeteren en zowel de geluidsoverlast als de CO_2-uitstoot verlagen, werden vooropgesteld als de belangrijkste argumenten om de maximumsnelheid op de R0 aan te passen.

Een jaar na de aanpassing van de maximumsnelheid lijkt een evaluatie op zijn plaats.

1. Hoe evalueert de minister de aanpassing van de maximumsnelheid op de R0 en de parallelwegen?
2. Hoe verhouden de verkeersveiligheidscijfers (aantal verkeersongevallen, aantal verkeersdoden 30 dagen, aantal zwaargewonden, aantal lichtgewonden) voor de periode van 1 september 2020 tot 30 augustus 2021 zich tot dezelfde periode in de 5 voorgaande jaren op respectievelijk de R0 en de bovenvermelde parallelwegen?
3. Vertaalde de aanpassing van de maximumsnelheid zich ook effectief in een lagere gemiddelde snelheid?
4. Hoe evolueerde het aantal vastgestelde snelheidsovertredingen op de R0 en de parallelwegen? (aantal en zwaarte)
5. Had de aanpassing van de maximumsnelheid een impact op de filedruk (gemiddeld aantal verliesuren per dag) en op de gemiddelde reistijd? Welke? Kan de minister een inschatting maken indien effectieve metingen zouden ontbreken?
6. Had de aanpassing van de maximumsnelheid een impact op de geluidsoverlast? Welke? Kan de minister een inschatting maken indien effectieve metingen zouden ontbreken?
7. Had de aanpassing van de maximumsnelheid een impact op de CO_2-uitstoot? Welke? Kan de minister een inschatting maken indien effectieve metingen zouden ontbreken?
8. Had de aanpassing van de maximumsnelheid een impact op de de luchtkwaliteit (gemiddelde concentraties NO_x en fijn stof), CO_2-uitstoot, respectievelijk in de directe

Vlaams Parlement

omgeving van de R0 en in de hele Vlaamse Rand? Welke? Kan de minister een inschatting maken indien effectieve metingen zouden ontbreken?

LYDIA PEETERS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD
op vraag nr. 1601 van 7 september 2021
van **STIJN BEX**

1-2. De aanpassing van de maximumsnelheid op de R0 en haar parallelwegen doet de werkelijk gereden snelheden daadwerkelijk dalen. Gezien de veel grotere impact van de Covid-19-maatregelen kan geen uitspraak gedaan worden over het individuele effect van de aanpassing van de maximumsnelheid. Cijfers m.b.t. het aantal verkeersdoden 30 dagen, aantal zwaargewonden en aantal lichtgewonden zijn nog niet voorhanden. Het gemiddeld aantal ongevallen op basis van de geregistreerde ongevalsmeldingen door het Verkeerscentrum is gedaald t.o.v. het gemiddeld aantal voor de 5 voorgaande jaren voor wat betreft de buitenring. Elders is er eerder sprake van een status-quo.

3. Uit een evaluatie die het Verkeerscentrum dit voorjaar maakte, blijkt inderdaad dat de gereden snelheid op de R0 na de invoering van de beperking tot 100km/u gedaald is. De v85 snelheid (de gemiddelde snelheid van het 85ste percentiel) daalde op de buitenring van 114 km/u naar 102 km/u en op de binnenring ging deze van 116 km/u naar 105 km/u. De v85 snelheid is de snelheid die door 85% van de weggebruikers wordt gereden

4. Het vaststellen van verkeersovertredingen is een politionele bevoegdheid. Cijfergegevens over het aantal verkeersovertredingen en de evolutie daarin kunnen opgevraagd worden bij de politie.

5. Aangezien de maatregelen n.a.v. de COVID-19 pandemie een veel ingrijpendere impact hadden op de verkeerssituatie op de Vlaamse snelwegen, en in het bijzonder in de regio Brussel, is het niet mogelijk om de impact van de invoering van de snelheidsbeperking op de filedruk, noch reistijd afzonderlijk te bepalen.

6. De aanpassing van de maximumsnelheid heeft een geluidsverlaging van 0,8 dB(A) tot geleid. Gezien een verschil van ± 1 dB het kleinste waarneembare verschil is voor het menselijk oor, kan men de geluidsvermindering tussen een snelheidsregime van 120/90 km/u en 100/90 km/u amper horen. Samengevat heeft dit een beperkte impact tot gevolg gehad. De 0,8 dB(A) is bepaald aan de hand van modelleringen. Op basis van metingen is het zeer moeilijk om dit te bepalen omdat de andere invloedsfactoren een even grote of grotere impact hebben op het geluidsniveau.

7-8. Er wordt geschat dat deze snelheidsverlaging op jaarbasis (uitgaande van vlootsamenstelling en gereden kilometers 2018) leidt tot een daling van de NO_x-uitstoot van het wegverkeer op de Brusselse Ring van ongeveer 10%, en een daling van de CO_2-uitstoot van ongeveer 3 %.