

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1041
van **STIJN BEX**
datum: 23 maart 2022

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 (R0) aangepast van 120 naar 100 km/u. Op plaatsen waar voordien de snelheidsbeperking al 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 CO₂-uitstoot verlagen werden voorgesteld als de belangrijkste argumenten om de maximumsnelheid op de R0 aan te passen.

Uit het antwoord van de minister op mijn schriftelijke vraag nr. 1601 van 7 september 2021 bleek dat de gemiddelde snelheid van het 85ste percentiel op de buitenring daalde van 114 km/u naar 102 km/u en op de binnenring van 116 km/u naar 105 km/u. Cijfers m.b.t. het aantal verkeersdoden 30 dagen, aantal zwaargewonden en aantal lichtgewonden waren op dat moment nog niet voorhanden. En aangezien de maatregelen n.a.v. de COVID-19-pandemie een ingrijpendere impact hadden op de verkeerssituatie, bleek het vooralsnog moeilijk om de impact van de invoering van de snelheidsbeperking op de filedruk en reistijden te bepalen.

Anderhalf jaar na de invoering van de nieuwe maximumsnelheid, en nu ingrijpende COVID-19-maatregelen momenteel achter de rug zijn, is er een beter zicht op de effecten van de maatregel.

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) zich tot de periode voor de aanpassing van de maximumsnelheid? Kan de minister een maandelijks overzicht geven van het aantal verkeersongevallen, aantal verkeersdoden 30 dagen, aantal zwaargewonden en aantal lichtgewonden sinds 2018 tot vandaag?
3. Vertaalde de aanpassing van de maximumsnelheid zich op dit moment nog steeds in een lagere gemiddelde snelheid?
4. Heeft de aanpassing van de maximumsnelheid een impact op de gemiddelde filedruk (gemiddeld aantal verliesuren per dag)?

5. Heeft de aanpassing van de maximumsnelheid een impact op de gemiddelde reistijd? Hoe evolueerde de gemiddelde reistijd sinds de invoering van de nieuwe maximumsnelheid?
6. Had de aanpassing van de maximumsnelheid een impact op het aantal gereden vervoerkilometers op de R0 en de parallelwegen?
7. Had de aanpassing van de maximumsnelheid een impact op de geluidsoverlast? Worden er studies gepland om dit effectief na te gaan?
8. Had de aanpassing van de maximumsnelheid een impact op de totale CO₂-uitstoot, op het gemiddeld brandstofverbruik en op de luchtkwaliteit in de omgeving van de R0 (gemiddelde concentraties NOx en fijnstof)? Worden er studies gepland om dit effectief na te gaan?
9. Is de minister van plan de aanpassing van de maximumsnelheid breder uit te rollen naar andere snelwegen? Waarom wel of niet?

ANTWOORD

op vraag nr. 1041 van 23 maart 2022

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. Ook in de afgelopen 6 maanden golden immers ingrijpende maatregelen en tot op heden is de verkeersdruk, in het bijzonder wat de R0 betreft, nog niet terug op het niveau van 2019. Cijfers m.b.t. het aantal verkeersdoden 30 dagen, aantal zwaargewonden en aantal lichtgewonden zijn nog niet voorhanden.
3. Uit een evaluatie die het Verkeerscentrum in het voorjaar van 2021 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. Een tweede nameting over de maanden september - december 2021 leert dat de v85 snelheid op de buitenring gestegen is naar 106 km/u en op de binnenring naar 107 km/u. Ondanks deze stijgingen ligt de v85 snelheid nog steeds lager dan voor de invoering van de maatregel.
4. 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 afzonderlijk te bepalen.
5. Ook voor de reistijden zijn de maatregelen n.a.v. de Covid-19 pandemie veel meer bepalend dan de geldende maximumsnelheid. Bovendien zijn er sinds mei vorig jaar ingrijpende wegenwerken ter hoogte van Zaventem die op hun beurt ook meer bepalend zijn voor de reistijd. De snelheidsbeperking heeft vooral een impact op de reistijd onder free flow omstandigheden, waarbij het verschil tussen rijden aan 120 km/u en rijden aan 100km/u, afhankelijk van de lengte van het gevolgde traject, één tot enkele minuten bedraagt.
6. Ook voor het totale aantal gereden voertuigkilometer zijn de de maatregelen n.a.v. de Covid-19 pandemie veel meer bepalend dan de geldende snelheidsbeperking. Los daarvan zal het individuele effect van een snelheidsbeperking op het totale aantal gereden voertuigkilometer steeds moeilijk te bepalen zijn. Aspecten als (grotere) wegenwerken en economische conjunctuur wegen hierin veel zwaarder door.
7. De aanpassing van de maximumsnelheid heeft tot een geluidsverlaging van 0,8 dB(A) 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. Er zijn dan ook geen verdere studies om de specifieke impact van de verlaagde snelheidslimiet gepland.

8. Er wordt geschat dat deze snelheidsverlaging op jaarbasis (uitgaande van vlootsamenstelling en gereden kilometers 2018) leidt tot een daling van de NOx-uitstoot van het wegverkeer op de Brusselse Ring van ongeveer 10%, en een daling van de CO2-uitstoot van ongeveer 3%. Aangezien de verkeerssituatie vandaag nog steeds niet volledig vergelijkbaar is met deze van voor de pandemie, en inmiddels het Vlaamse voertuigenpark grondig aan het veranderen is (transitie naar benzine en elektrische aandrijving) worden er geen verdere specifieke studies gepland.
9. Elke verkeerssituatie ontstaat uit een samenspel van verschillende factoren en dient bijgevolg ook benaderd vanuit deze eigenheid. Er zijn momenteel geen plannen voor een brede uitrol van de aanpassing van de maximumsnelheid op de Vlaamse autosnelwegen.