

GEMEENTELIJK ACTIEPLAN VERKEERSVEILIGHEID

Vision Zero: naar nul doden en zwaargewonden



Pour une meilleure qualité de l'air
et plus de sécurité autour de l'école
Voor een betere luchtkwaliteit en
meer veiligheid in de schoolbuurt

St Gilles Gillis

**RUE SCOLAIRE
SCHOOLSTRAAT**



Cette rue est fermée à la circulation automobile lors
de l'arrivée et départ des enfants
Deze straat is autoverkeersvrij tijdens de aankomst
en vertrek van de kinderen



**BRUSSEL MOBILITEIT
BRUXELLES MOBILITÉ**

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

St Gilles Gillis



INHOUD

Inleiding.....	2
Gewestelijke en gemeentelijke doelstellingen.....	3
Stand van zaken van de verkeersveiligheid in Sint-Gillis.....	6
Indicatoren van de verkeersveiligheid	6
Governance en transversaliteit.....	17
Situatie per vervoersmiddel.....	17
Diensten en goederen	25
Parkeren	27
Schoolmobiliteit.....	29
Communicatie en bewustmaking	30
Gemeentelijke logistieke vloot.....	30
Acties	32
GOVERNANCE - SAFE System	33
CONTROLE - SAFE Speed	37
INFRASTRUCTUUR - SAFE Street	39
BEWUSTMAKING - SAFE Behaviour	43
VOERTUIG - SAFE Vehicle	45
Bijlagen.....	46

INLEIDING

Een nieuw verkeersveiligheidsplan voor Sint-Gillis

De gemeente Sint-Gillis wil van 'Vision Zero', een nieuwe geïntegreerde aanpak inzake verkeersveiligheid, een prioriteit maken op haar grondgebied. De 'Vision Zero'-aanpak, die in de jaren 1990 in Zweden werd ontwikkeld, is gebaseerd op een fundamenteel principe: niemand zou mogen sterven of zelfs maar ernstig gewond raken tijdens een verplaatsing. 'Vision Zero' breekt met de conventionele benadering van verkeersveiligheid door rekening te houden met de kwetsbaarheid en de menselijke fouten. Steden over de hele wereld (Montréal, Oslo, New York, Londen, enz.) zetten zich in voor deze positieve transformatie van de stad.

Door dit allereerste Gemeentelijk Actieplan Verkeersveiligheid (GemAPVV) aan te nemen, zet de gemeente Sint-Gillis zich in voor de ontwikkeling van een veiligere buurt, met meer gelijkheid tussen de gebruikers van de openbare ruimte, maar ook voor de invoering van een gezonder systeem door actieve mobiliteitswijzen aan te moedigen (voetgangers, fietsers, enz.).

Uit de verkeersveiligheidsbarometer van 2022 blijkt dat 1 op de 3 verkeersdoden in ons land een voetganger of fietser is. En veel vaker dan automobilisten en fietsers zijn voetgangers oververtegenwoordigd onder dodelijke of ernstig gewonde slachtoffers.

De bevordering van een zachte mobiliteit in Sint-Gillis moet dus hand in hand gaan met de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat iedereen zich in alle veiligheid kan verplaatsen.

In dit document stelt de gemeente Sint-Gillis haar eerste Gemeentelijke Actieplan Verkeersveiligheid (**GemAPVV**) voor, met de volgende hoofdlijnen:

1. meer aandacht voor de veiligheid van kwetsbare weggebruikers (voetgangers en fietsers);
2. de gemeente verkeersluwer maken door de vermindering van de snelheid en de geloofwaardigheid van de STAD 30;
3. communicatie-/bewustmakingscampagnes gericht op het grote publiek.

Het GemAPVV is geen vast actieplan. Door dit plan aan te nemen, verbindt de gemeente zich ertoe om de snelheids- en ongevalgegevens voortdurend te analyseren, te beoordelen en op te volgen, en veiligere inrichtingen te ontwikkelen die moeten worden getest en opnieuw moeten worden geëvalueerd.

De aanneming van het GemAPVV is dus de eerste stap in de integratie van een verkeersveiligheidsbeleid binnen de gemeente.



GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE DOELSTELLINGEN

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de doelstelling van het *Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030* (GewAPVV) dat in 2021 werd aangenomen, nul doden en zwaargewonden tegen 2030. Als beheerders van de lokale wegen zijn de Brusselse gemeenten essentiële partners in het bereiken van deze gewestelijke doelstelling. Daarom voorziet actie 13 van het gewestelijk plan in een financiële steun voor de aanstelling van een gemeentelijke verkeersveiligheidscoördinator, die verantwoordelijk is voor het opstellen en uitvoeren van het eerste Gemeentelijk Actieplan Verkeersveiligheid (GemAPVV) vanuit een 'Vision Zero'-optiek.



De 10 hoofddoelstellingen van het 'GewAPVV 2021-2030':

1. het aantal en de ernst van aanrijdingen met voetgangers verminderen;
2. de stijging van het aantal aanrijdingen met fietsers ombuigen;
3. het aantal en de ernst van aanrijdingen met bestuurders van motorfietsen verminderen;
4. het aantal en de ernst van aanrijdingen met bestuurders van zware voertuigen terugdringen;
5. de rijsnelheid, die een oorzaak en een verzwarende factor is voor de aanrijdingen, verminderen en onder controle houden;
6. het aantal eenzijdige aanrijdingen, dus zonder opponent, verminderen;
7. de veiligheid beheren door het identificeren van de ongevalgevoelige zones (OGZ);
8. de evolutie van de nieuwe voortbewegingstoestellen en de daarmee samenhangende ongevallen opvolgen;
9. stereotypes in verband met sportief rijden en genderstereotypering doorbreken
10. hoffelijkheid in het verkeer promoten.

De basisprincipes van dit gewestelijk plan zijn:

- het niveau van geweld dat een menselijk lichaam aankan is de basisparameter voor het bepalen van een aanvaardbaar risico;
- het systeem moet rekening houden met de fouten van weggebruikers, of die nu verband houden met het gedrag, onvoldoende kennis van de verkeersregels, vaardigheid of opzettelijke handelingen;
- het risico voor de weggebruikers moet eerlijk verdeeld zijn;
- het verkeersveiligheidsniveau van het vervoerssysteem en in de openbare ruimte is een gedeelde verantwoordelijkheid van onder andere overheden, weggebruikers, de ontwerpers van de ruimte, vervoersmaatschappijen en voertuigconstructeurs ...

Naast deze doelstellingen en principes zijn er twee belangrijke richtlijnen in het mobiliteitsbeleid:

> het **STOP**-principe, dat de verschillende vervoerswijzen hiërarchisch indeelt volgens een prioriteitsvolgorde: eerst de voetgangers (**S**tappen), de fietsers (**T**rappen), het openbaar vervoer (**O**penbaar vervoer) en vervolgens de privévoertuigen (**P**ersonenwagens). Dit principe heeft tot doel om aan iedereen bevredigende verplaatsingsomstandigheden te bieden afhankelijk van het gekozen verplaatsingsmiddel ([algemeen voorschrift nr. 5, p. 255 van het Gewestelijk Mobiliteitsplan](#)). Er moet worden opgemerkt dat de hulpdiensten dit principe overtreden. In de genomen maatregelen moet er hiermee dus rekening worden gehouden.

> de multimodale wegenspecialisatie (MWS), een door het Gewest ontwikkelde strategie om duidelijke prioriteiten te stellen bij het delen van de wegen. Ze integreert alle verplaatsingswijzen door voor elke ervan een structurerend netwerk vast te stellen (voetganger, fiets, openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer (auto) en vrachtwagen). Er zijn 3 niveaus per netwerk:

- PLUS: voor de grote verplaatsingsassen op grootstedelijke schaal,
- COMFORT: om de netwerken aan te vullen en de bediening van de verschillende polen van de hoofdstad te verzekeren,
- WIJK: om een precieze bediening van de wijken en de stedelijke functies te verzekeren, waarbij zowel de prestaties van elk netwerk als zijn goede integratie in de openbare ruimte mogelijk worden gemaakt.

Het GemAPVV van Sint-Gillis is in overeenstemming met en vormt een aanvulling op de andere lopende mobiliteitsplannen, waaronder het Lokaal Mobiliteitscontract (LMC) 'Voorplein' en zijn concept van *autoluwe wijken*. In dat verband is de gemeente Sint-Gillis, dankzij de begrotingsenveloppe van het LMC, van plan om de verkeersveiligheid in de wijken van Sint-Gillis te verbeteren door woonerven en voetgangerszones aan te leggen, het fiets- en openbaar vervoernetwerk te verbeteren en de omgeving rond scholen en kinderdagverblijven (schoolplein) veiliger te maken.

Naast het promoten van actieve wijzen inzake mobiliteit en openbare ruimten heeft de gemeente Sint-Gillis zich in haar meerderheidsakkoord onder andere verbonden tot het nastreven van de volgende prioriteiten:

- de inrichting van de openbare ruimte om de snelheid van auto's te verminderen en de zones 30 te laten respecteren;
- de aanleg van trottoiruitstulpingen op kruispunten, om veilige voetgangersoversteekplaatsen te garanderen op elk kruispunt en om de openbare verlichting te verbeteren, met bijzondere aandacht voor mensen met een beperkte mobiliteit;
- de invoering van het systeem van schoolstraten en de inrichting van de schoolomgeving om deze veiliger te maken;
- de beperking van het transitverkeer in het kader van het Gewestelijk Mobiliteitsplan (Good Move), via het LMC 'Voorplein';

- ❑ in overleg met Brussel Mobiliteit en Infrabel, het vinden van een oplossing om het voetgangers- en fietsverkeer in de Veeartsentunnel snel te herstellen, aangezien die de veiligheid van alle gebruikers garandeert.

En op het gebied van veiligheid en preventie:

- ❑ crimineel gedrag in het verkeer bestrijden (straatraces, foutparkeren, niet-naleving van 30 km/u-zones, enz.), met name door de oprichting van een fietsbrigade. Deze brigade is sinds begin 2023 operationeel.

Op deze manier zullen de acties van het GemAPVV in combinatie met het LMC bijdragen aan de verbetering van de gebruiksvriendelijkheid van de infrastructuur en de levenskwaliteit van de inwoners van Sint-Gillis.

STAND VAN ZAKEN VAN DE VERKEERSVEILIGHEID IN SINT-GILLIS

We geven hier een kort overzicht van de gegevens die momenteel beschikbaar zijn over de verkeersveiligheid op het grondgebied van de gemeente Sint-Gillis. Een grondiger en meer gedetailleerd onderzoek zal worden uitgevoerd in het kader van dit Plan, onder meer op basis van nieuwe gegevens die door Brussel Mobiliteit zijn bijgewerkt en talrijke veldanalyses.



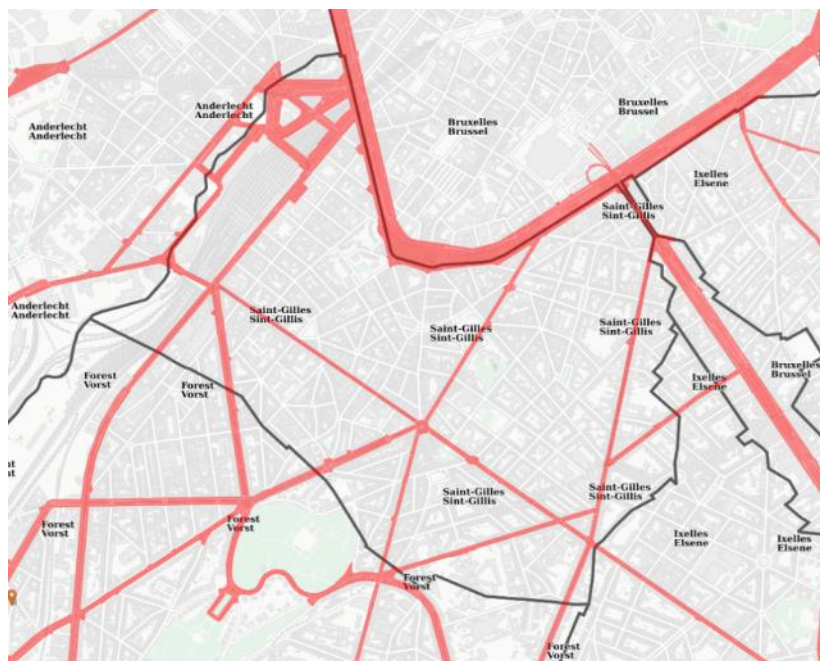
Indicatoren van de verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid in stedelijke gebieden kan worden gemeten aan de hand van verschillende indicatoren, zoals het aantal en de ernst van de ongevallen en de snelheid op de wegen.

Om een overzicht te krijgen van deze indicatoren in Sint-Gillis, is het nuttig om te herinneren aan de gewestelijke of gemeentelijke status van de wegen, de snelheidslimiet en de multimodale wegspecialisatie (MWS), die de prioritaire netwerken per vervoerswijze op de verkeersassen in de gemeente specificeert.

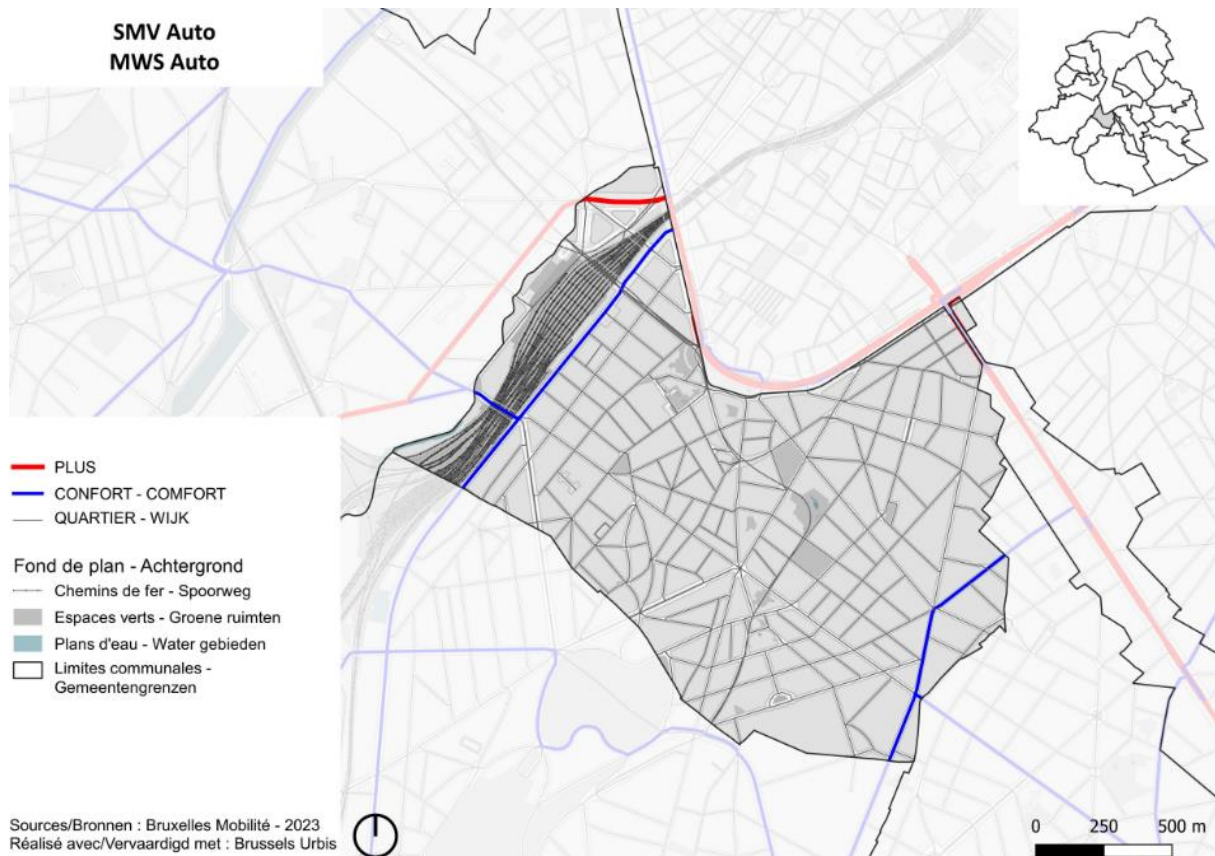
Wegen

Sint-Gillis heeft een aantal gewestwegen, in het bijzonder de verkeersassen rond het



Zuidstation (met name de Fonsnylaan en de Jamarlaan), de wegen die vertrekken vanuit de Bareel van Sint-Gillis (behalve het noordelijke deel van de Waterlooose Steenweg), de Koningslaan en de Ducpétiauxlaan die naar de gemeente Vorst leiden, evenals de twee verbindingen naar de Louizalaan, namelijk de Charleroise Steenweg en de Defacqzstraat.

Figuur 1: Verdeling van de gewestwegen in Sint-Gillis - Mobigis

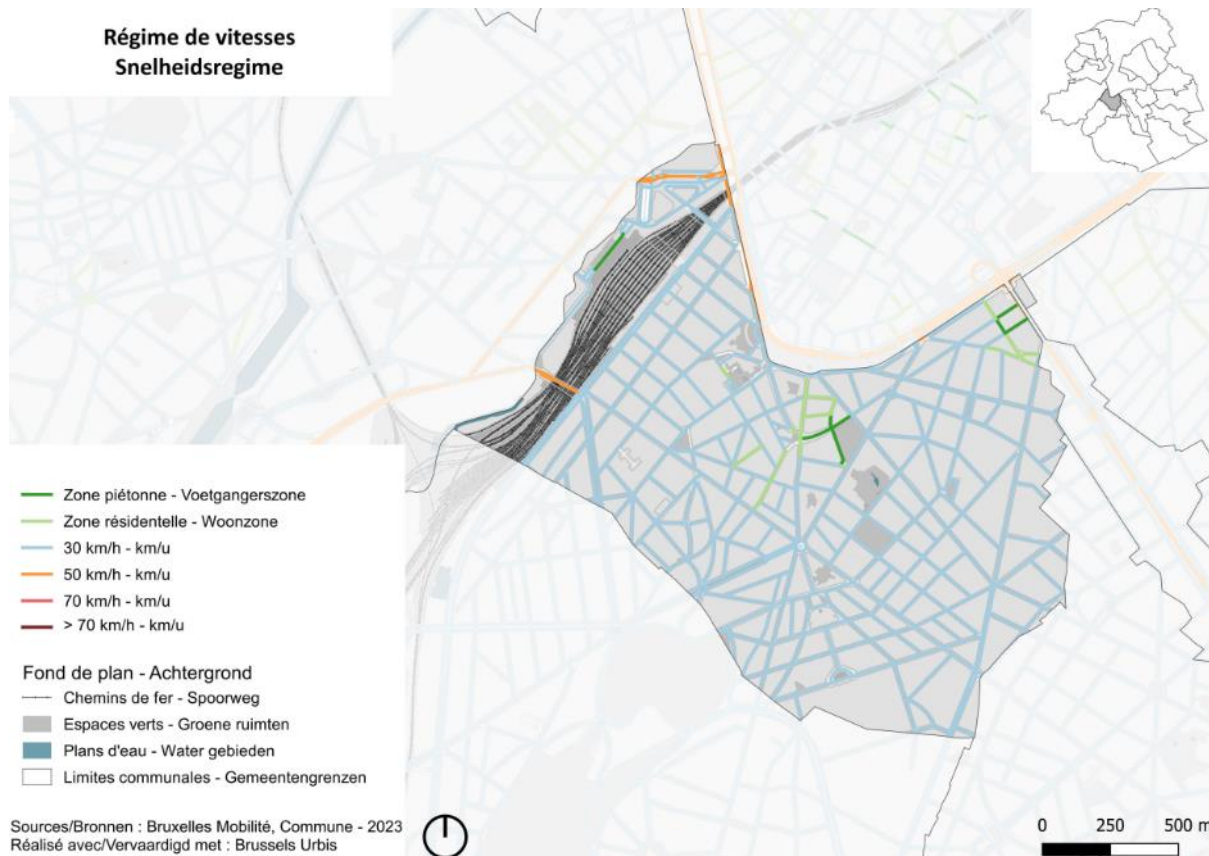


Figuur 2: Netwerk MWS Auto - Uittreksel uit de Mini-Mob uitgevoerd door BRAT - Stratec (2023)

In de door het Gewest bepaalde MWS maakt bijna het hele gemeentelijke grondgebied deel uit van het netwerk Auto-WIJK. Slechts twee verbindingen zijn geïdentificeerd als Auto-CONFORT: Fonsnylaan + Veeartsenstraat en een deel van de Charleroise Steenweg + Defacqzstraat. Het deel van de Jamarlaan op Sint-Gillis maakt deel uit van het netwerk Auto-PLUS. De Auto-PLUS en Auto-COMFORT wegen worden allemaal door het Gewest beheerd. Er moet worden opgemerkt dat het hele noorden van Sint-Gillis een hoofdtoegangsweg is tot het Auto-COMFORT- en Auto-PLUS-netwerk van de Kleine Ring via de op- en afritten van de tunnel. Deze ingangen bevinden zich aan het begin van de Hallepoortlaan en in het midden van de Guldenvlieslaan.

Snelheid

De snelheidslimieten op het gemeentelijke grondgebied zijn vrij uniform, aangezien de snelheid op bijna alle wegen tot 30 km/u is beperkt. De Jamarlaan en de Veeartsenstraat zijn de enige verkeersassen waar 50 km/u mag worden gereden en zijn gewestwegen.



Figuur 3: Snelheidslimieten - Uittreksel uit de Minimob uitgevoerd door BRAT - Stratec (2023)

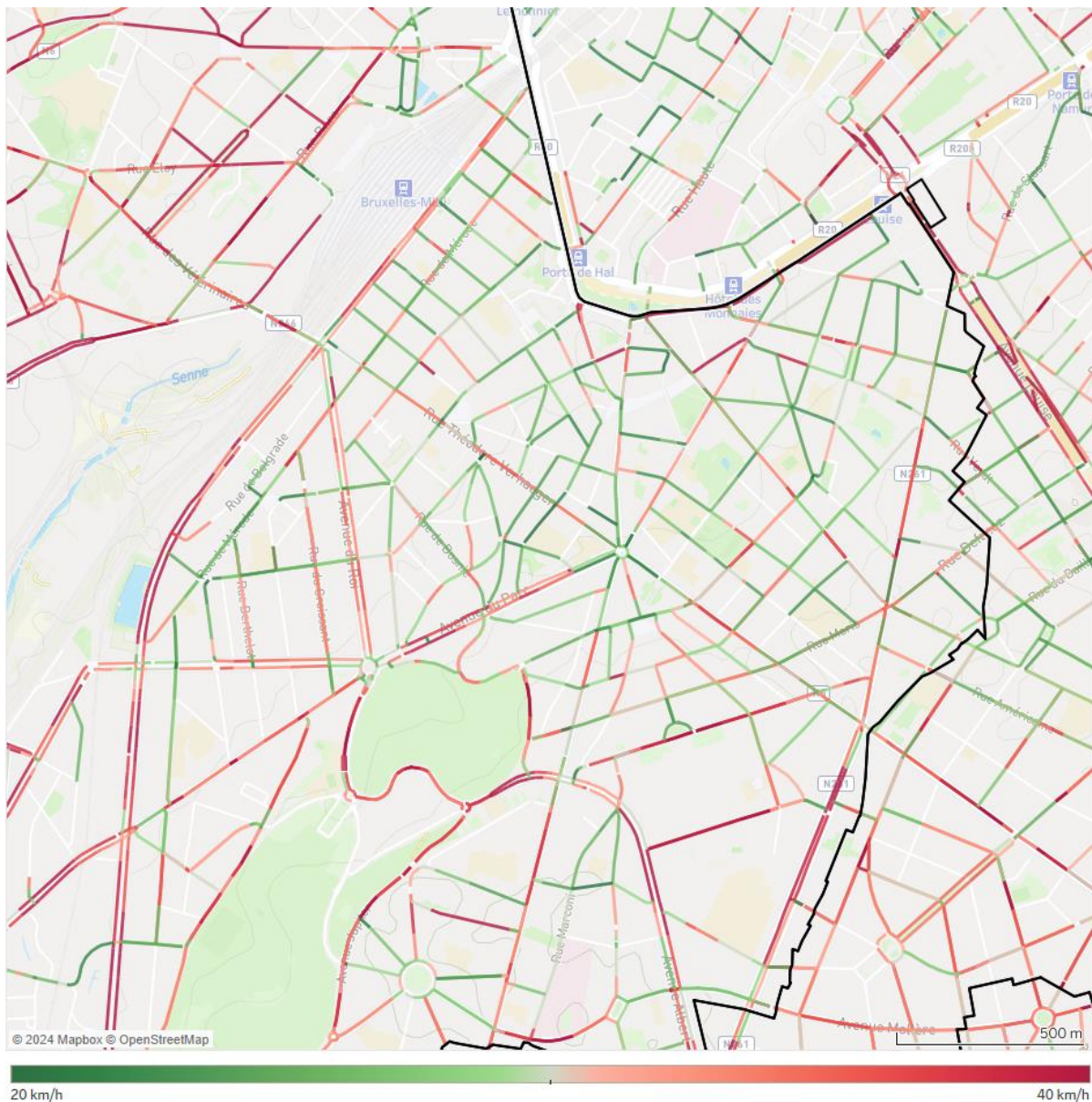
In het kader van de evaluatie van het Good Move-plan verzamelden BRAT en Stratec specifieke indicatoren voor de gemeente Sint-Gillis over verschillende mobiliteitsthema's. De onderstaande tabel toont de gemeten snelheid in Sint-Gillis in vergelijking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. V85 staat voor de snelheid die door 85% van de bestuurders niet wordt overschreden. Het cijfer van 27,2 km/u voor Auto-WIJK-wegen toont aan dat de snelheidslimiet van 30 km/u over het algemeen wordt gerespecteerd in de gemeente, hoewel dit cijfer met de nodige voorzichtigheid moet worden geïnterpreteerd.

Régulation des vitesses

	Saint-Gilles		Région Bruxelles-Capitale	
	Longueur (km)	Part du linéaire (%)	Longueur (km)	Part du linéaire (%)
Linéaire de voiries limitées à 30km/h ou moins	42,8	99	1437,7	86
	Nombre		Nombre	
Infractions (vitesse excessive) identifiées qui sont sanctionnées	/		-	
	Vitesse (km/h)		Vitesse (km/h)	
Vitesse V85 pratiquée sur les voiries Auto PLUS	-		45,4	
Vitesse V85 pratiquée sur les voiries Auto CONFORT	s.o.		35,3	
Vitesse V85 pratiquée sur les voiries Auto QUARTIER	27,2		31,0	

Figuur 4: Uittreksel uit de Mini-Mob uitgevoerd door BRAT - Stratec (2023)

Gegevens die via Floating Car Data¹ in juni 2023 werden verzameld, tonen echter een zekere ongelijkheid in de snelheden per straat in Sint-Gillis. Deze nieuwe boordtabel die door Brussel Mobiliteit ter beschikking van de gemeente wordt gesteld, maakt het mogelijk om de straten of weggedeelten die een probleem vormen op het vlak van snelheid en dus verkeersveiligheid gerichter aan te pakken (straten die op de kaart in donkerrood worden weergegeven, bijvoorbeeld: de Jourdanstraat, het gedeelte van de Vanderschrickstraat tussen de Jean Volderslaan en de Waterlooose Steenweg, het gedeelte van de Bronstraat tussen de Schotlandstraat en de Stenen-Kruisstraat).



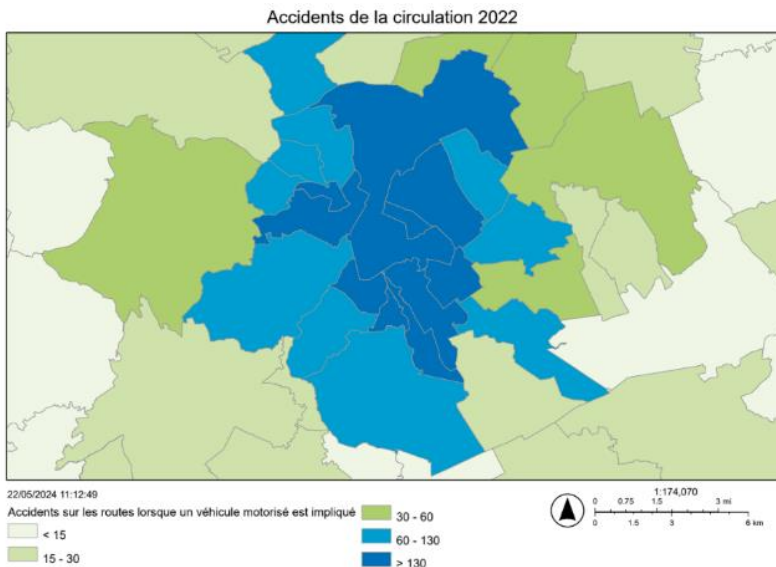
Figuur 5: Kaart V85 buiten de spitsuren in Sint-Gillis in juni 2023 - Dashboard van Brussel Mobiliteit

¹ Er moet worden opgemerkt dat de Floating Car Data minder betrouwbaar kunnen zijn op zeer korte segmenten, segmenten op een kruispunt, of op segmenten zeer dicht bij andere segmenten (bijvoorbeeld bepaalde wegen parallel aan brede verkeersaders). Op sommige plaatsen kan zich een uitzonderlijke situatie hebben voorgedaan, bijvoorbeeld door werkzaamheden. In bepaalde gevallen kan de snelheidslimiet afwijken van de huidige situatie, als deze sinds juni 2023 is gewijzigd. De gegevens zijn gebaseerd op de Floating Car Data van TomTom. De weergave verschijnt pas op het segment na 1.000 detecties per maand.

Ongevallen

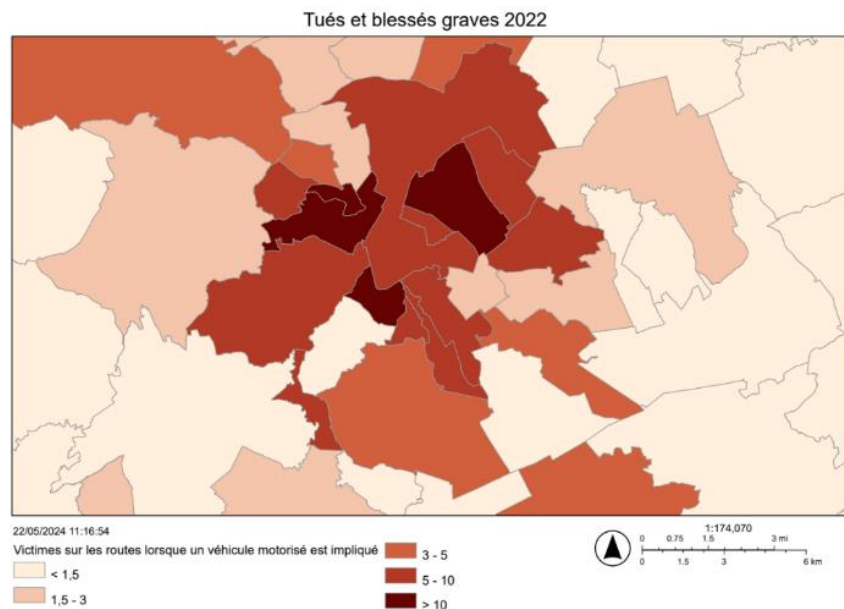
Verkeersongevallen zijn concrete indicatoren voor de verkeersveiligheid. Nieuwe cijfers van Statbel², vrijgegeven in mei 2024, tonen het aantal ongevallen in de verschillende gemeenten van het land.

Sint-Gillis is een van de gemeenten met de grootste kans op ongevallen, met 151 geregistreerde verkeersongevallen in 2022. Aangezien de gemeente over ongeveer 61 km wegen beschikt, komt het aantal ongevallen per 100 km overeen met 247,5. Ter vergelijking, in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft alleen de gemeente Elsene een hogere ongevallenscore per 100 km weg.



Figuur 6: Aantal verkeersongevallen per 100 km weg (247,5 voor Sint-Gillis) - Statbel 2022

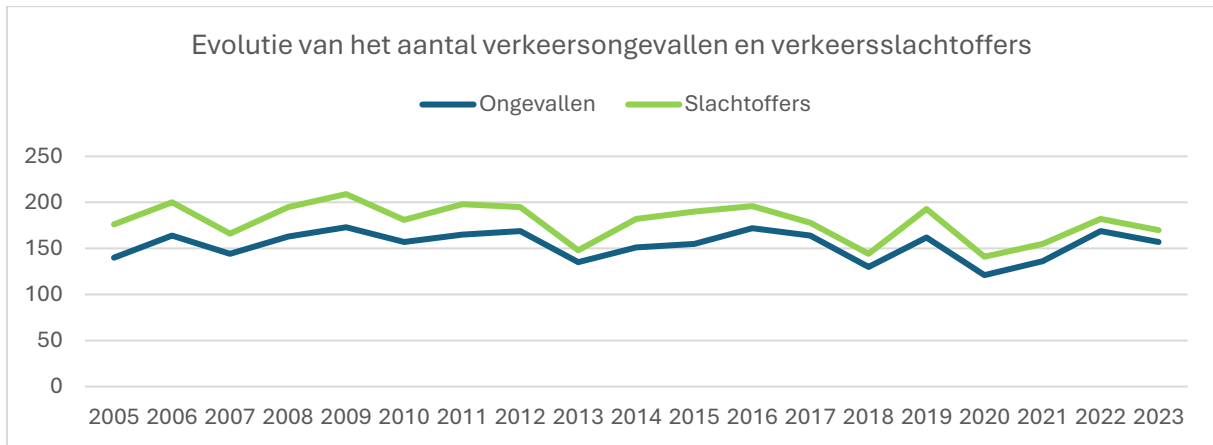
Van deze 151 ongevallen in 2022 hadden er 7 ernstige of fatale gevolgen voor de slachtoffers. Met een score van 11,5 doden of zwaargewonden per 100 km is Sint-Gillis de 4^e gemeente met de meeste dodelijke verkeersongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, na Schaarbeek (3), Koekelberg (2) en Sint-Jans-Molenbeek (1).



Figuur 7: Aantal doden en zwaargewonden per 100 km weg (11,5 voor Sint-Gillis) - Statbel 2022

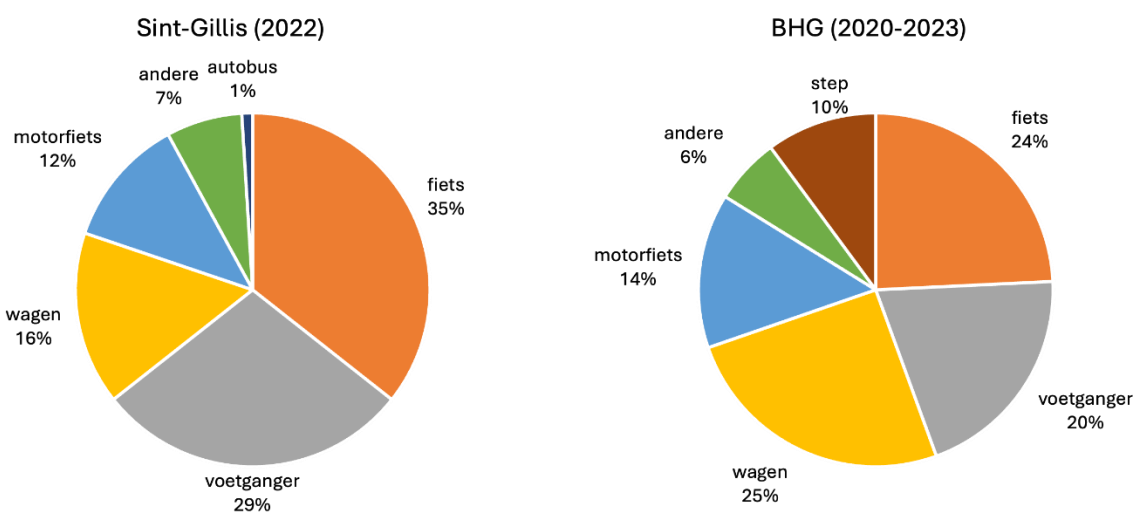
² Tussen 2017 en 2021 werd bijna 85% van de verkeersongevallen gegeolokaliseerd dankzij de diensten van de federale politie. In 2022 werd de geocoderingsmethode verbeterd van 85% naar 95% van de geïdentificeerde gegevens. Bron: Statbel

De onderstaande grafiek toont de evolutie van het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers in de gemeente Sint-Gillis. Hoewel deze evolutie een zaagtandprofiel vertoont, vallen de laagste sinds 2020 geregistreerde ongevallencijfers te verklaren door de gezondheidscrisis. De jaren 2021 en 2022 werden daarentegen gekenmerkt door een toename van het aantal ongevallen. De verhouding tussen het aantal slachtoffers en het aantal ongevallen daalt echter sinds 2021, wat samenvalt met de invoering van de 30 km/u-limiet in de stad. De cijfers voor 2023 bevestigen deze hypothese, evenals een daling van het aantal ongevallen.



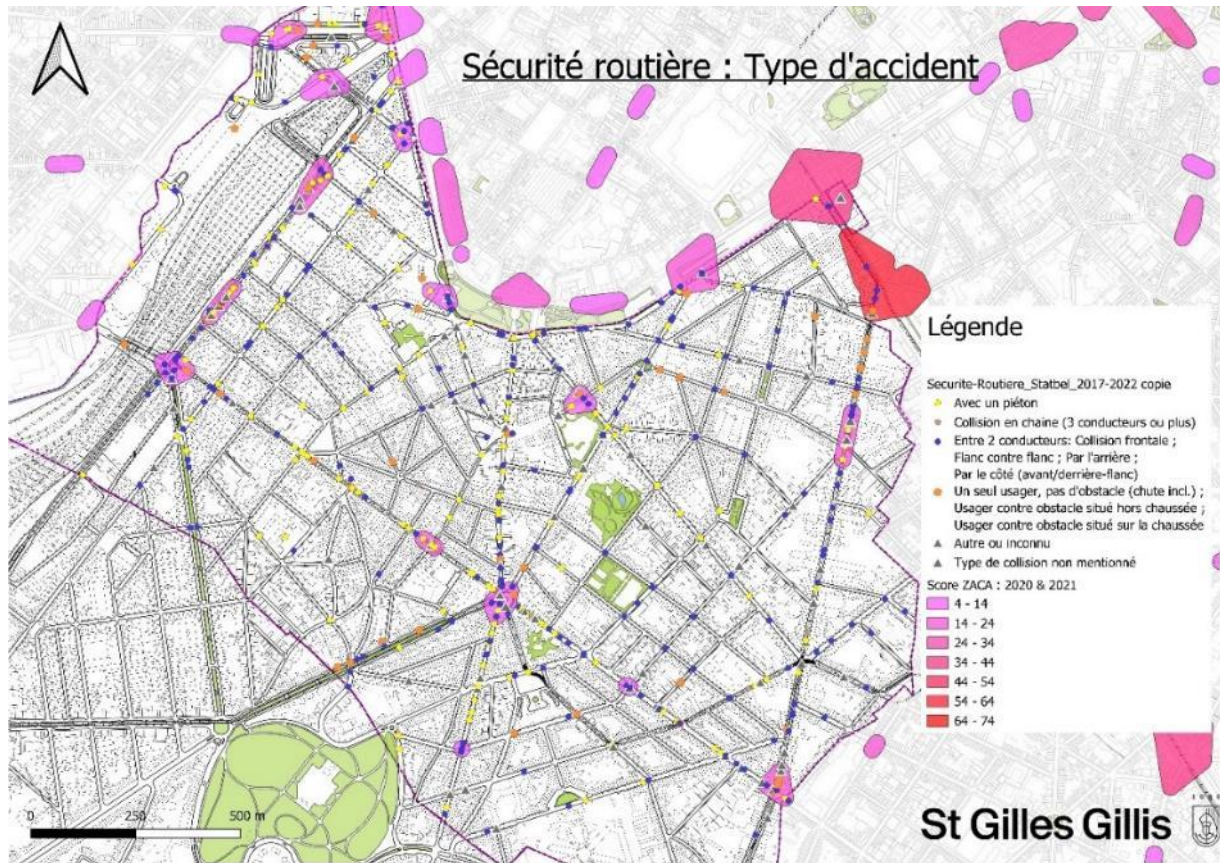
Figuur 8: Aantal ongevallen en verkeersslachtoffers in Sint-Gillis - Statbel en Politie

De fietsers en de voetgangers vertegenwoordigen het grootste deel van de verkeersslachtoffers in Sint-Gillis: 64% in totaal. Uit dit cijfer blijkt dat de kwetsbare gebruikers meer risico lopen in Sint-Gillis dan het gemiddelde van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (44%). In een meer gedetailleerde analyse van de verkeersveiligheid in de gemeente wordt gekeken naar het hoge ongevallencijfer voor actieve vervoerswijzen en wordt geprobeerd om de oorzaken en concrete verbeterpunten vast te stellen.



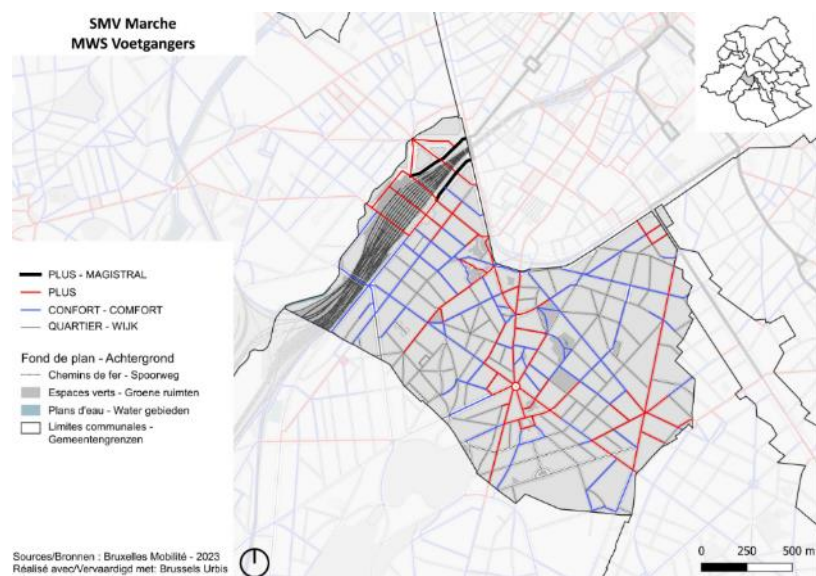
Figuur 9: Percentage slachtoffers per vervoerswijze - Statbel en Observatorium Good Move

Een kaart met de Statbel-gegevens geeft een duidelijker beeld van de verkeersongevallen in de gemeente. Het is duidelijk dat er op de kruispunten veel ongevallen plaatsvinden en dat er veel ongevallen met voetgangers gebeuren op de grote verkeersassen (Waterloose Steenweg, Théodore Verhaegenstraat, Alsebergsesteenweg, Fonsnylaan).



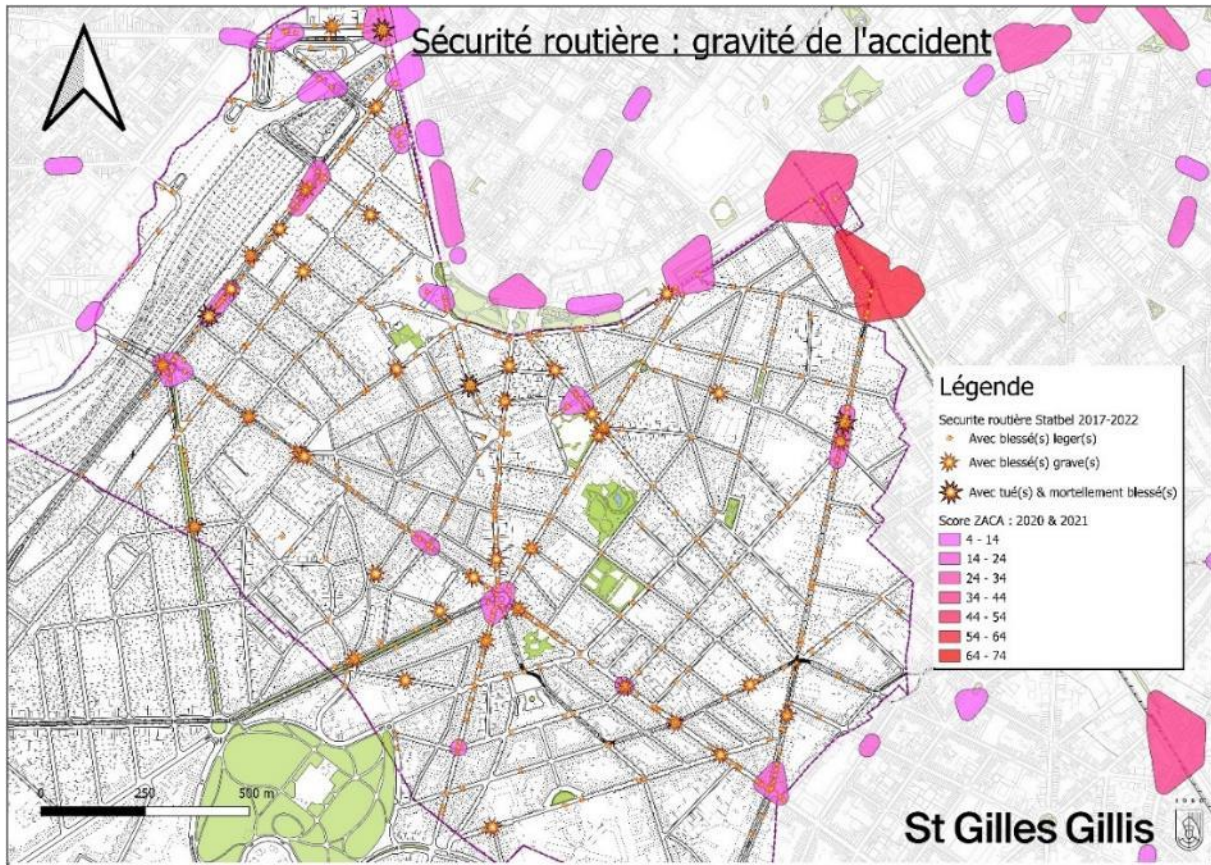
Figuur 10: Kaart met de ongevalstypes - gegevens Stabel 2017-2022 (Fonsnylaan)

Nochtans zijn deze assen geheel of gedeeltelijk opgenomen in het MWS-netwerk Voetgangers-PLUS en moeten ze daarom uiterlijk in 2030 toegankelijk, comfort en veiligheid bieden aan de voetgangers die er gebruik van maken.



Figuur 11: MWS-netwerk Voetgangers - Uittreksel uit de Mini-Mob uitgevoerd door BRAT - Stratec (2023)

Op basis van de ernst van de ongevallen die op de onderstaande kaart wordt weergegeven, kunnen de kruispunten en oversteekplaatsen worden geïdentificeerd die de fouten van weggebruikers minder 'vergeven'. Deze gegevens zullen meer in detail worden geanalyseerd wanneer de verkeersveiligheid van de gemeente wordt beoordeeld.

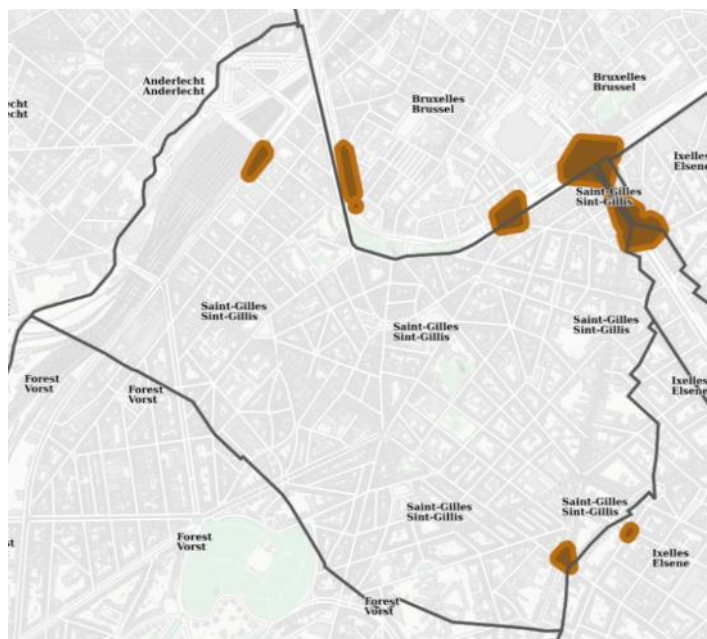


Figuur 12: Kaart met de ernstgraad van de ongevallen - gegevens Statbel 2017-2022 (Fonsnylaan)

OGZ

De ongevalgevoelige zones (OGZ)³ zijn gebieden die volgens een statistische methode een abnormaal hoge concentratie van ongevallen met lichamelijke letsels vertonen. In de bijwerking van de OGZ 2020-2021 werden 5 grote OGZ geïdentificeerd op het grondgebied Sint-Gillis, waarvan er 3 grenzen aan Brussel-Stad. Deze 5 OGZ bevinden zich echter allemaal op gewestwegen:

1. Fonsnylaan - tussen de Hollandstraat en de Engelandstraat (1060)
2. kruispunt 'Ma Campagne' - kruising Brugmannlaan, Waterloose Steenweg en Charleroise Steenweg (1060)
3. Waterloolaan, Munthof (1000 x 1060)
4. Stefaniaplein (1000 x 1060)
5. Louizaplein (1000 x 1060)



Figuur 13: Belangrijkste OGZ in Sint-Gillis - Mobigis

Er zijn echter OGZ met een mindere 'sterkte', die op de onderstaande ongevalskaarten in roze tinten worden weergegeven.

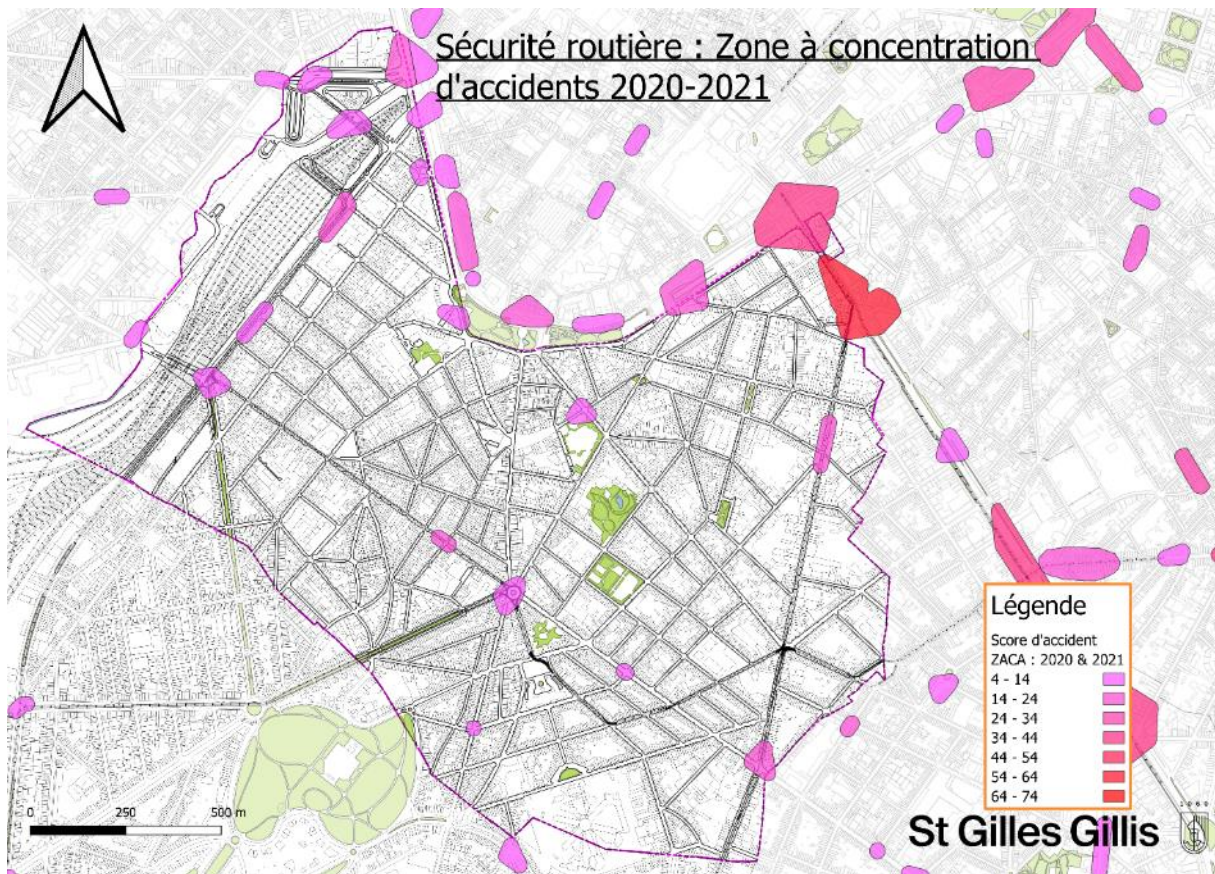
Op gewestwegen:

1. Kruispunt Koningslaan x Fonsnylaan en Veeartsenstraat
2. Bareel van Sint-Gillis
3. Charleroise Steenweg x Bronstraat en Veydtstraat
4. Kruispunt Théodore Verhaegenstraat x Fortstraat
5. Kruispunt Alsebergsesteenweg x Savoiestraat
6. Waterloose Steenweg x Savoiestraat

Op gemeentewegen:

1. Kruispunt Overwinningsstraat x Jourdanstraat

³ OGZ = ZACA in Frans voor 'Zone À Concentration d'Accidents'



Figuur 14: Kaart met de OGZ in Sint-Gillis 2020-2021 (Fonsnylaan)



Kruispunt Veeartsen X Fonsny x Koning



Bareel van Sint-Gillis



Overwinning X Jourdan



Charleroi X St-Bernard X Bron X Veydt

Naast de OGZ die statistisch zijn geïdentificeerd, zijn er ook kruispunten waar regelmatig bijna-ongevallen gebeuren en waar weggebruikers zich bijzonder onveilig voelen.

Enkele voorbeelden:

- het kruispunt Adolphe Demeur (gem.) x Waterlooose Steenweg (gew.);
- het kruispunt Koningslaan (gew.) x de Mérodestraat (gem.);
- de kruisingen tussen de Alsebergsesteenweg (gew.) en de secundaire gemeentewegen;
- het kruispunt Théodore Verhaegen (gew.) x Bethlehemplein (gem.) voor de school 'Les 4 Saisons';
- de kruisingen van Munthof (gew.) met de Retoricastraat (gem.) voor de school 'Peter Pan' en het plateau Munthof voor de nieuwe school.

Deze kruispunten zijn uniek omdat ze op kruispunten liggen tussen gemeentewegen (gem.) en gewestwegen (gew.), wat het proces om ze veiliger te maken of herin te richten kan bemoeilijken.

Op gemeentewegen zijn er ook onveilige kruispunten en stukken waar de snelheden vaak te hoog zijn:

- Bosniëstraat;
- Overwinningsstraat;
- Kruispunt Jean Volders x Vanderschrick;
- Kruisingen van de Vorstsesteenweg met de omliggende wegen;
- Kruising Berckmans x Loixplein.

Deze zones, en andere die zouden kunnen voortvloeien uit de bijwerking van de ongevallengegevens, zullen prioriteit krijgen in de lijst van kruispunten en oversteekplaatsen die veiliger moeten worden gemaakt.



Plateau Munthof



Kruispunt Adolphe Demeur X Waterlooose Steenweg

Governance en transversaliteit

Momenteel worden de voornaamste actiepunten om de verkeersveiligheid te verbeteren uitgevoerd door de diensten Openbare Ruimte en Mobiliteit voor wat betreft de delen 'Safe Street' / 'Safe Speed': beheer van de wegen, inrichtingen voor voetgangers en fietsers, schoolomgevingen, schoolstraten, preventieve flitspalen, beveiliging van oversteekplaatsen en kruispunten. Het preventieve deel 'Safe Behaviour' wordt gedragen door de dienst Duurzame Ontwikkeling die bevoegd is voor het mechanisme *Velothek* (uitleendienst voor fietsen met het oog op de opleiding van kinderen en volwassenen) en andere evenementen van verkeerspreventie voor fietsers (Be Bright, Week van de Mobiliteit ...).

De dienst Preventie staat in voor de veiligheid van de zeven, binnenkort acht, 'schoolstraten' in Sint-Gillis en bepaalde voetgangersoversteekplaatsen bij de in- en uitgangen van de scholen dankzij de tussenkomst van gemeenschapswachten.

De dienst GAS staat in voor de controle op ongepast gedrag en van gevaarlijke situaties in de openbare ruimte (hinderlijk geparkeerde voertuigen, terrassen die voetpaden blokkeren, gedeelde voertuigen die buiten de dropzone staan geparkeerd, enz.).

De dienst Communicatie publiceert bewustmakingscampagnes over verkeersveiligheid, mobiliteit, enz. op de netwerken en de website van de gemeente Sint-Gillis.

Er wordt ook meerdere keren per jaar een mobiliteitscommissie georganiseerd met de politie, de diensten Mobiliteit en Openbare ruimte van de gemeente om te praten over inrichtingsprojecten, de beveiliging van werven, boetes voor hinderlijk parkeren, enz. Er is ook een uitgebreide mobiliteitscommissie voor de 'actieve vervoerswijzen', voetgangers-, fietsers- en verkeersveiligheidsverenigingen die actief zijn op het grondgebied Sint-Gillis, die meerdere keren per jaar samenkomt met de politie en de diensten Mobiliteit en Openbare Ruimte.

Situatie per vervoersmiddel

In haar meerderheidsakkoord voor de legislatuur 2018-2024 (dat online kan worden geraadpleegd op stgilles.brussels) heeft de gemeente Sint-Gillis zich ertoe verbonden om de zogenaamde actieve vervoerswijzen te promoten: verplaatsingen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer.

Voetgangers / PBM

Bij de aanleg van nieuwe inrichtingen houdt de gemeente Sint-Gillis rekening met de aanbevelingen van het **Toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte** <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/toegankelijkheidsplannen-voor-de-weg-en-de-openbare-ruimte-pave> dat in 2018 werd opgesteld. Aansluitend op dit plan zet de gemeente haar inspanningen voort om voetpaden te herstellen en toegankelijk te maken. Bij elke renovatie van een weg wordt speciale aandacht besteed aan voetgangers en hun behoeften. Deze aandacht vertaalt zich op het vlak van de verlichting (bijwerking van het

'Lichtplan' in 2023), de wegbedekking, de oversteekplaatsen, de aanleg van 'dropzones' voor het parkeren van deelfietsen en -steps, enz.

De gemeente werkt ook al een aantal jaren aan veiligere oversteekplaatsen voor voetgangers door mogelijke zichtbelemmeringen (parkeerplaatsen, vegetatie of visuele obstakels, enz.) voor de zebra's te verwijderen.

Een eerste inkaartbrenging van de beveiliging van de voetgangersoversteekplaatsen, die in maart 2023 door de dienst Mobiliteit van de gemeente werd uitgevoerd, telde 128 gemeentelijke straten met fietsenrekken op een totaal van 154 gemeentestraten/-pleinen. Dit geeft niet alle voetgangersoversteekplaatsen aan die nog veiliger moeten worden gemaakt, maar het geeft wel een indicatie van de systematische inspanningen die worden geleverd om ze uit te rusten en veiliger te maken. Ter informatie: tegen 2023 zullen een vijftigtal sites/oversteekplaatsen zijn beveiligd door de installatie van fietsaanleunbogen en dropzones. In 2024 zullen een dertigtal plaatsen/oversteken/verkeerslichten (de Mérodestraat) veiliger zijn gemaakt dankzij de jaarlijkse subsidies voor verkeersveiligheid, infrastructuur en uitrusting van Brussel Mobiliteit.

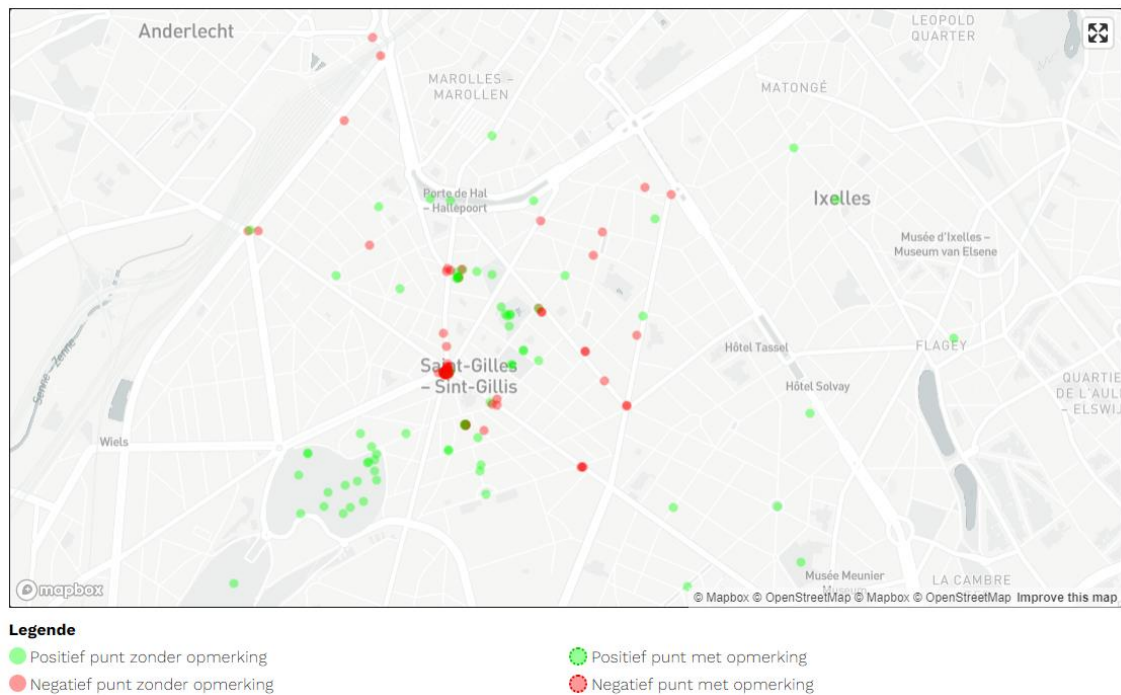
Daarnaast werden er een aantal voetgangerszones en nieuwe woonerven gecreëerd, waaronder het Sint-Gillisvoorplein, Marie Jansonplein en, meer recent, de voetgangerszone van een deel van het Bethlehemplein. In het kader van het DWC Zuid wordt de Emile Féronstraat vanaf 2025 omgevormd tot een eenrichtingsstraat en een woonerf.



Figuur 15: Sint-Gillisvoorplein

De Belgische voetgangersverenigingen Walk, 'Tous à pied' en Voetgangersbeweging hebben in 2023 de allereerste Belgische 'Voetgangersbarometer' gepubliceerd. Deze online enquête vraagt voetgangers wat ze vinden van de gemeente waar ze wonen. De gemeente Sint-Gillis scoorde 10,4/20 in deze barometer 2023. Het veiligheidsgevoel overdag en 's nachts, de openbare verlichting en de nabijheid van winkels en voorzieningen

zijn de belangrijkste sterke punten die in deze barometer worden genoemd. De barometer vestigt echter de aandacht op het gebrek aan bewegwijzering in de openbare ruimte om voetgangers de weg te wijzen, de slechte algemene begaanbaarheid van de openbare ruimte (niet-conforme PBM-toegankelijkheid, enz.), de geluidsoverlast, de verkeersveiligheid voor kinderen die in de openbare ruimte wandelen of spelen, enz. Deze barometer zal om de twee jaar worden bijgewerkt. Ter vergelijking: de gemiddelde voetgangersbarometer in het Brussels Gewest bedraagt 10,8/20, met Oudergem als hoogst scorende gemeente (12,4/20) en Sint-Joost-ten-Node als slechtst scorende gemeente



Figuur 16: Burgeronderzoek voor de voetgangersbarometer 2023 - Sint-Gillis - Walk, 'Tous à pied', Voetgangersbeweging

(8.6/20).

De resultaten van de enquête en een kaart met de pijnpunten betreffende de bewandelbaarheid in de gemeente zijn online beschikbaar: https://voetgangersbarometer.be/resultaten/final-report_nl.pdf.

Tot op heden heeft Sint-Gillis geen netwerken of paden voor voetgangers op haar grondgebied ontwikkeld (zie Groene wegen). De projecten die in het kader van het DWC Voorplein-Morichar worden ontwikkeld, zullen echter bijdragen aan de versterking van het groene netwerk en het creëren van een continue, veilige, voetgangersvrije verbinding tussen Hallepoort en het park van Vorst.



Figuur 17: Kaart groen netwerk - programma van het DWC Voorplein-Morichar (<https://quartiers1060.brussels/nl/dwc/wat-is-een-duurzaam-wijkcontract/voorplein-morichar/>)

Tot slot besteedt de gemeente regelmatig aandacht aan de bekommernissen van de verenigingen van Sint-Gilles die lid zijn van de Commissie Actieve Vervoerswijzen, *Ville aux Enfants* en *Heroes for Zero-1060*.

Het gaat onder meer om verzoeken om schoolstraten aan te leggen of bepaalde trottoirs te verbreden, zoals de Dethystraat tussen de Waterloose Steenweg en de Fortstraat, en om de snelheidsbeperking in de Munthofstraat.

In 2024 zal de gemeente een 'burgertellerinitiatief' lanceren om het aantal voetgangers, fietsers en auto's die de wegen oversteken te meten, evenals de snelheid van voertuigen op de verschillende gemeentelijke verkeersaders. Deze tellingen zullen nuttige hulpmiddelen zijn voor de toekomstige mobiliteits- en verkeersveiligheidsdiagnoses en de beslissingsondersteuning.

Fietsen / Steps

Om het fietsen aan te moedigen, heeft de gemeente Sint-Gillis in 2017 een Bypad-audit uitgevoerd en naar aanleiding van deze territoriale diagnose een 'gemeentelijk fietsplan' aangenomen.

Het doel van dit 'fietsplan 2017-2022' was om het dagelijks fietsen mogelijk, veilig en normaal te maken voor iedereen, door actie te ondernemen op het gebied van de infrastructuur en het fietsnetwerk, het fietsparkeren, de informatieverstrekking, de bewustmaking en de educatie, en de verankering van het fietsbeleid in de gemeente. Dit fietsplan bevatte een actiekader, voornamelijk met betrekking tot de aanleg van gemeentelijke fietsroutes (GemFR) en de uitrusting (beveiligde en niet-beveiligde fietsstallingen).

Wat de steps betreft, besliste Sint-Gillis eind 2022 om de snelheid van de elektrische deelsteps in vrije vloot in de voetgangerszones of semivoetgangerszones van de gemeente te beperken tot 8 km/u. De maatregel is gericht op gebieden die worden gedeeld met voetgangers, d.w.z. het Sint-Gillisvoorplein, het Bethlehemplein, het Jacques Franckplein,

het Marie Jansonplein en de voetgangerszones van de Jourdanstraat, de Jean Stasstraat en de Dejonckerstraat.

Gemeentelijke en gewestelijke fietsinfrastructuren

De gewestelijke (GewFR) en gemeentelijke fietsroutes (GemFR) zijn aanbevolen routes voor verplaatsingen met de fiets. Ze volgen lokale wegen, waar het verkeer minder druk is, minder snel dan op de hoofdwegen.

Er zijn verschillende bewegwijzerde gewestelijke fietsroutes in Sint-Gillis. De belangrijkste GewFR verbinden het Zuidstation met het hoger gelegen deel van Louizalaan via interwijkenwegen (minder dan 200 personenauto-equivalenten per uur - PAE).

De GemFR A die is aangelegd in een fietszone, verbindt het hoger en het lager gelegen deel van de gemeente met elkaar, van de Fonsnylaan tot de Charleroise Steenweg. De GemFR C die de Koningslaan verbindt met de Hallepoort, wordt momenteel aangelegd.

Er moet worden opgemerkt dat de aanleg van het fietspad op de Kleine Ring de fietsverbinding naar het Zuidstation van en naar de verschillende knooppunten in Brussel (Louiza - Anderlechtsepoort) aanzienlijk heeft verbeterd.

De invoering van een tegenovergesteld eenrichtingssysteem in de Savoiestraat heeft het mogelijk gemaakt om een gemarkeerd fietspad aan te leggen tussen de Alsebergsesteenweg en de Lombardijestraat.

Aandachtspunten:

- Aandacht besteden aan de onderhouds- en ecologische kosten van fietszones
- Naast de heraanleg van Park-Barrière werden tijdens de burgerbevestigingen ook het gebrek aan fietspaden in het LMC en het ontbreken van een verbinding om de Kleine Ring van Sint-Gillis naar het stadscentrum over te steken benadrukt.
- De aangelegde fietszone in de Sint-Bernardstraat voldoet niet aan de aanbevelingen van de gids 'De Juiste Fietsinfrastructuur op de Juiste Plek'. Daarnaast ontvangt de dienst Mobiliteit regelmatig klachten van fietsers op deze route.
- Uit de door het studie bureau BRAT uitgevoerde analyse van het Gewestelijke Mobiliteitsplan blijkt dat slechts 6% van het COMFORT-netwerk in Sint-Gillis is aangelegd, tegenover gemiddeld 32% in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- De gemeentelijke wegen voorzien van een bewegwijzering

Voorzieningen

Niet-beveiligde fietsparkeervoorziening

De planningscriteria voor deze voorzieningen, in volgorde van prioriteit, zijn de verkeersveiligheid (zoals hierboven vermeld, d.w.z. het verwijderen van belemmeringen en niet volgens de regels geparkeerde voertuigen in de buurt van voetgangersoversteekplaatsen of verkeerslichten), het vrijmaken van voetpaden (ervoor zorgen dat fietsen die slecht aan een paal zijn bevestigd de doorgang niet hinderen) en de infrastructuurvoorzieningen (scholen, culturele en sportcentra, winkelcentra, parken, enz.).



Figuur 18: Fietsenstalling in de Berckmansstraat

Beveiligde fietsparkeervoorziening



Figuur 19: Fietsbox in de Ierlandstraat

De fietsboxen staan in de openbare ruimte, in overeenstemming met de verkeersveiligheidsvoorschriften, op een afstand van meer dan 5 meter van een voetgangersoversteekplaats. De gemeente Sint-Gillis heeft meer dan vijftig boxen op haar grondgebied. Deze systemen helpen de zachte mobiliteit te bevorderen door een opbergoplossing aan te bieden om fietsendiefstal tegen te gaan.

Dropzones

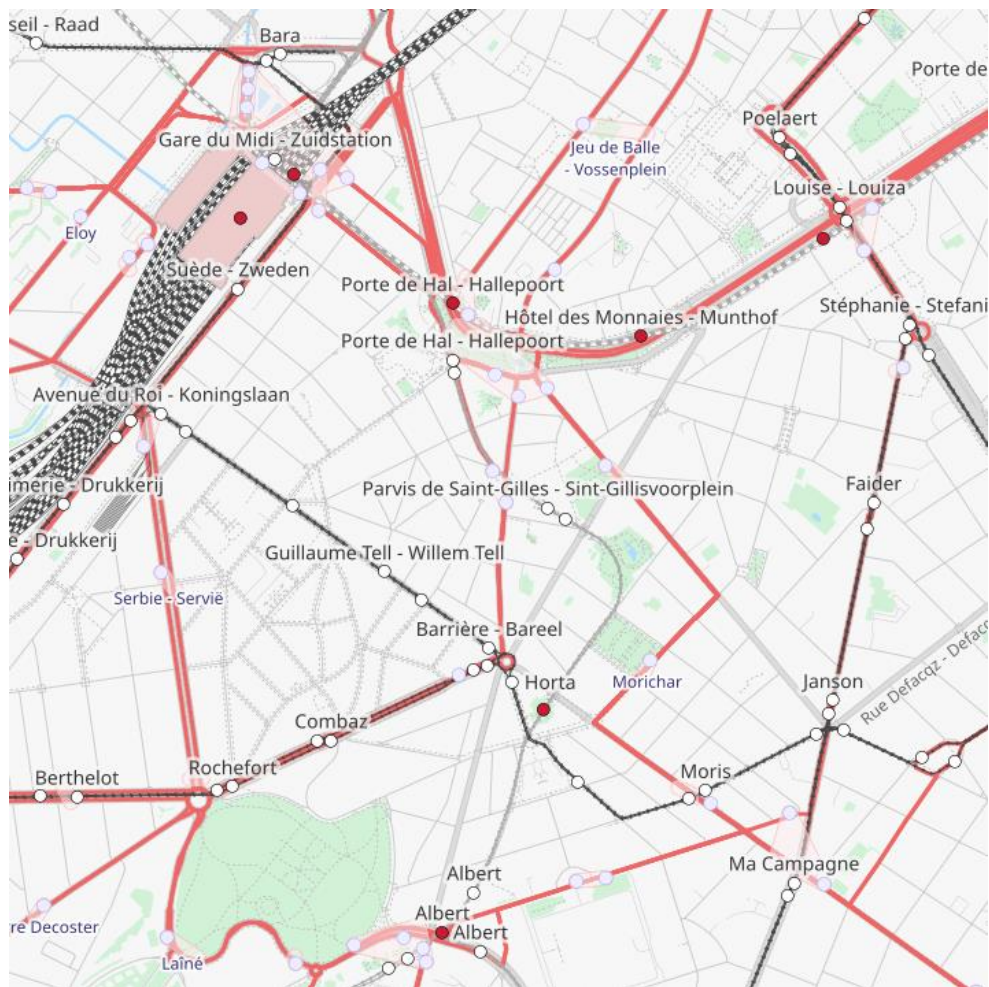
In 2023 werden er ongeveer vijftig dropzones ingericht op de gemeentewegen voor het parkeren van gedeelde voertuigen in vrije vloot (fietsen en steps). Dankzij de installatie van dropzones op niet-conforme parkeerzones konden in 2023 een dertigtal extra voetgangersoversteekplaatsen worden beveiligd.

Velotheek

De Velotheek is een uitleendienst voor fietsen, bedoeld om zowel de schoolgaande jeugd als volwassenen te leren fietsen in de stad. De Velotheek is toegankelijk voor alle leerlingen van de Nederlandstalige en Franstalige gemeentescholen in Sint-Gillis. Daarnaast organiseert de vzw Pro Velo, die al actief is in meerdere scholen, ook opleidingen voor volwassenen, gezinnen ... uit Sint-Gillis.

Het doel op lange termijn bestaat erin om kinderen en volwassenen vertrouwd te maken met het gebruik van de fiets in de stad en hen ertoe aan te zetten voor dit verplaatsingsmiddel te kiezen.

Openbaar vervoer



Figuur 20: Kaart Open Streetmap met de openbaarvervoerlijnen die de gemeente Sint-Gillis doorkruisen (TEC, MIVB, DE LIJN)

Zoals aangeduid op de ongevallenkaarten hiervoor, vindt een groot deel van de verkeersongevallen plaats op belangrijke gewestelijke verkeersaders. De meeste openbaarvervoerdiensten die Sint-Gillis aandoen, rijden op deze belangrijke gewestelijke verkeersaders, met uitzondering van de trams 81 en 97 op Moris/Lombardije/Dejaer en de bussen 48/52 op de Volderslaan en het lager gelegen deel van de Waterlooose Steenweg.

De belangrijkste punten die aanleiding geven tot ongevallen waarbij het openbaar vervoer is betrokken, zijn:

- de moeilijke spoorwegovergangen op bepaalde bijzonder gevaarlijke kruispunten: Janson, Bareel van Sint-Gillis, Charleroise Steenweg;
- de niet-naleving van voorrangsstroken voor trams (bv. kruising Spanje/Moris, Théodore Verhaegen, Fonsny);
- een van de klachten die de gemeente regelmatig van de MIVB ontvangt, is het ongecontroleerde voetgangersverkeer op de Overdekte Straat tijdens de Zuidmarkt.

Er worden verbeteringen verwacht op het gebied van het openbaar vervoer en de verkeersveiligheid door aanstaande grote projecten, zoals de inrichtingen MIVB/SVC4 Park-Barrière, die onder meer aanleiding zullen geven tot een vereenvoudiging van de Bareel door deze van een rotonde om te vormen tot een enkele gemengde rijstrook die veiliger is voor fietsers, en de heraanleg van de Morisstraat voor de MIVB, die verbeteringen zal brengen, met name op het gebied van de voetgangersoversteekplaatsen.



Figuur 22: Gevaarlijke fietsoversteek - Kruispunt Janson



Figuur 21: Heraanleg Parklaan en Bareel van Sint-Gillis - Brussel Mobiliteit

Een studie in het kader van het Lokaal Mobiliteitscontract (LMC) over een deel van de Charleroise Steenweg tussen Stefania en Janson heeft tot doel om het openbaar vervoer te verbeteren.

Naast de opvolging van de lopende en toekomstige heraanlegprojecten, melden de gemeentediensten dagelijkse onderhoudsproblemen aan de verschillende wegbeheerders: kuilen ter hoogte van de

tramporen, ontbrekende of te versterken signalisatie, voetgangersoversteekplaatsen, enz. Er wordt opgemerkt dat er gewestelijke subsidies beschikbaar zijn voor het verbeteren van de toegankelijkheid van de haltes van het openbaar vervoer.



Figuur 23: Heraanleg van de Morisstraat - MIVB

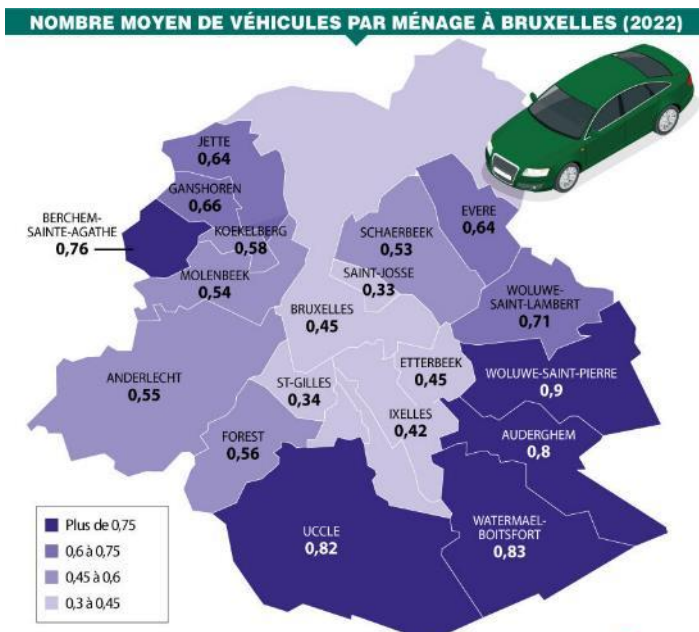
Intermodaliteit

Intermodaliteit betekent het aanbieden van minstens twee opeenvolgende vervoerswijzen tijdens een traject. Naast het openbaarvervoernetwerk, de Villo!-stations en de dropzones telde Sint-Gillis in 2023 66 voorbehouden plaatsen voor autodelen in gesloten circuit, beheerd door de twee door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest erkende operatoren: *Cambio* en *Getaround*. In het gemeentelijk actieplan 2024-2026 om autodelen te promoten, heeft Sint-Gillis zich ertoe verbonden om tegen 2026 43 bijkomende autodeelplaatsen te openen. Autodelen is niet alleen een goedkoper alternatief voor de personenauto, maar ook een hefboom voor verkeersveiligheid om de ruimte op straat terug te winnen, waarbij één gedeelde auto 3 tot 10 personenauto's vervangt.



Figuur 24: Cambiostation in de Ierlandstraat

Personenwagens



Figuur 25: Kaart van het autobezit per huishouden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - DH

Ter informatie: volgens de cijfers van Statbel heeft Sint-Gillis het op één na laagste autobezit per huishouden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, na Sint-Joost. 71,1% van de huishoudens in Sint-Gillis heeft immers geen auto en 24,9% heeft er maar één.

Diensten en goederen

De organisatie van de leveringen op de weg vormt zowel op het vlak van de economische ontwikkeling van het gebied als voor de verkeersveiligheid een uitdaging. De dienst Mobiliteit is verantwoordelijk voor de aanleg van leveringszones in overleg met de

politiezone Zuid. In 2024 telt Sint-Gillis meer dan 140 leveringszones op de gemeentewegen. Het doel van deze voorbehouden zones is om ervoor te zorgen dat alle verplaatsingen veilig kunnen gebeuren, dat voetgangers en fietsers zich comfortabel kunnen verplaatsen en dat het verkeer en het openbaar vervoer vlot verlopen.

In de praktijk worden de leveringszones zelden gerespecteerd. Bij leveringen wordt er vaak dubbel geparkeerd, wat opstoppingen en echte verkeersveiligheidsproblemen veroorzaakt. In Sint-Gillis zijn de terugkerende problemen op het vlak van verkeersveiligheid en logistiek vooral geconcentreerd op de gewestelijke verkeersassen:

- Charleroise Steenweg: de aanleg van leveringszones in kleine straatjes loodrecht op de Charleroise Steenweg om de doorgang van de trams 92/97 (Tasson-Snel, Bron, Faider, ...) niet te belemmeren, leidt tot conflicten (dubbel parkeren, niet respecteren van schoolstraten, ...) en overlast (beschadiging van voetpaden, lawaai, vervuiling, ...).
- Waterlooise Steenweg: dubbel geparkeerde voertuigen van leveranciers door te kleine of ingenomen leveringszones.

Het transport en de logistiek van goederen in steden is een complexe kwestie waarbij veel spelers zijn betrokken. Hoewel de gemeente op dit gebied weinig invloed heeft, wordt er toch een beroep op haar gedaan om samen te werken met verschillende gewestelijke en economische spelers om aanlegoplossingen te vinden naar het voorbeeld van de bekende 'Louiza-flessenhals'⁴.

Bovendien brengen veranderingen in de samenleving nieuwe

uitdagingen met zich mee. Zo heeft de ontwikkeling van de e-commerce het aantal bestelwagens in de wijken onder meer doen toenemen. Het systeem van de 'laatste kilometer', waarbij pakketten worden gegroepeerd in 'afhaalpunten', maakt het vandaag mogelijk om de economische en ecologische kosten van deze leveringen te verminderen.

In het kader van dit streven lanceert het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een reeks initiatieven om bedrijven aan te moedigen hun bestellingen en leveringen te rationaliseren. In Sint-Gillis werd de studie 'Actieve mobiliteit voor ondernemers' gelanceerd met een



Figuur 26: Leveringen door vrachtwagens en bestelwagens op de stoep - Tasson-Snelstraat

⁴ Kenniscentrum van de mobiliteit, p. 39:

https://data.mobility.brussels/home/media/filer_public/33/86/3386e06b-8b02-48cf-b5f7-18dba9256960/kk4nl.pdf

tiental deelnemers. De gemeente subsidieert ook leveringen met bakfietsen via de vzw 'Entreprendre à Saint-Gilles'.

Op het vlak van de logistiek van de werven tot slot is het [BCCC](#), 'Brussels Construction Consolidation Center', een logistiek platform dat de betrouwbaarheid en de efficiëntie van de toeleveringsketen voor bouwplaatsen wil verbeteren. Het BCCC is een nieuwe speler in de logistieke keten, die stroomafwaarts werkt van de leveranciers (handelaars en producenten) en stroomopwaarts van de bouwplaatsen. Het project van het BCCC wordt door 5 partners gedragen: Buildwise, Shipit (multimodale logistieke operator), MOB (onderzoeksgroep aan de VUB voor mobiliteit en stedelijke logistiek), Urbantz (logistieke cloudoplossingen) en CBB-H (Confederatie Bouw Brussel-Hoofdstad).

Het project heeft tot doel om een nieuw Brussels model voor intelligente stedelijke mobiliteit van bouwmaterialen te ontwikkelen en te testen.

Parkeren

Sinds 1 januari 2024 is het parkeerbeheer volledig uitbesteed aan het gewestelijk agentschap parking.brussels. De gemeente blijft bevoegd voor de aanleg van parkeerterreinen op de gemeentelijke wegen en voorbehouden parkeerzones voor leveringen of voor mensen met een handicap. In 2023 beschikte de gemeente Sint-Gillis over 17,9% voorbehouden plaatsen (238 PBM-zones, 140 leveringszones op gemeentewegen), een percentage dat overeenkomt met het gewestelijke gemiddelde: 15,6%.

Ter informatie:

- De gegevens over het parkeren op de openbare weg en de bezettingsgraden worden gepubliceerd in de Gewestelijke Atlas van het parkeeraanbod, op [data.parking.brussels](#), die door parking.brussels wordt bijgewerkt.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid moet de gemeente:

- voertuigen die op minder dan 5 m van voetgangersoversteekplaatsen en 20 m van verkeerslichten staan geparkeerd en dus in overtreding zijn, systematisch verwijderen;
- de niet-conforme leveringszones of voorbehouden zones in overeenstemming brengen met de voorschriften;
- controleren of de schuine parkeervakken geen gevaar vormen en nagaan of ze niet kunnen worden heraangelegd tot rechte parkeerplaatsen;
- ervoor zorgen dat het 'Terrasreglement' voor op parkeerplaatsen geïnstalleerde HORECAterrassen wordt nageleefd. Er wordt aan herinnerd dat dit reglement strikte voorschriften in verband met de verkeersveiligheid bevat. In de praktijk worden deze regels niet altijd nageleefd: er zijn geen reflecterende voorzieningen, de witte lijn wordt overschreden, het voetpad en de podotactiele elementen worden versperd, enz.

Er wordt opgemerkt dat sommige gemeenten voorbehouden zones voor het parkeren van motoren aanleggen om de voetpaden vrij te houden.

Het huidige beleid van de gemeente Sint-Gillis is om de fietsenrekken voldoende te spreiden zodat er ook motorfietsen kunnen worden geparkeerd. In bepaalde specifieke zones (omgeving rond het Zuidstation, het gemeentehuis, enz.) zou de gemeente motorzones kunnen aanleggen als uitbreiding van de zones met de fietsaanleunbeugels.



Figuur 27: Mogelijke parkeerzone voor motoren

Schoolmobiliteit

De gemeente Sint-Gillis heeft 7 schoolstraten en een 8e wordt vanaf het begin van het schooljaar 2024 getest.

Een schoolstraat is een openbare weg, in de onmiddellijke nabijheid van een school, die **tijdelijk wordt afgesloten voor het verkeer**. De straat wordt afgesloten bij aanvang en soms ook op het einde van de schooldag. De straat is dan uitsluitend voorbehouden voor voetgangers en fietsers. Alleen de bestuurders van gemotoriseerde voertuigen die zelf in de straat wonen of een garage in de straat hebben, mogen de straat in- of uitrijden maar enkel door stapvoets te rijden en met voorrang voor voetgangers en fietsers. Ook fietsers moeten stapvoets rijden en voorrang geven aan voetgangers.

Het doel van de schoolstraten is om het autoverkeer in deze straten te ontmoedigen en het doorgaand verkeer zoveel mogelijk te beperken. Leerlingen, ouders en personeel worden ook aangemoedigd om op een actieve manier naar school te gaan. Op deze manier wil de gemeente niet alleen de luchtkwaliteit in schoolstraten helpen verbeteren, maar ook de omgeving van de scholen veiliger maken.

In Sint-Gillis worden de volgende schoolstraten van maandag tot vrijdag gedurende 30 minuten vóór en na schooltijd afgesloten:

- Vorstsesteenweg en Denemarkenstraat (School 'Les 4 saisons')
- Emile Féronstraat (school Ulenspiegel)
- Fernand Bernierstraat (Sint-Gillisschool)
- Bordeauxstraat (J.J. Michel)
- Bronstraat (De Bron)
- Retoricastraat (School Peter Pan), sinds augustus 2023
- Lyceumstraat (Athénée Victor Horta) vanaf augustus 2024

Omwille van de verkeersveiligheid en om de 'schoolstraten' verkeersluwer te maken, werd vóór de testfase van deze schoolstraat de rijrichting in de Retoricastraat omgedraaid. Deze maatregel heeft het mogelijk gemaakt om het transitverkeer te doorbreken dat deze verkeersas gebruikt om de Bareel van Sint-Gillis te omzeilen en het hoger gelegen deel van de stad te bereiken. In de Schietbaanstraat en een deel van Capouilletstraat werd ook de rijrichting omgekeerd voor respectievelijk de schoolstraten Fernand Bernier en Bron. Eveneens om de omgeving verkeersluwer te maken en het transitverkeer vooraf te doorbreken, zal in de Lyceumstraat vóór de testfase van de schoolstraat op dezelfde verkeersas eenrichtingsverkeer worden ingevoerd.

In haar werk over de schoolstraten⁵ heeft de vereniging 'Les Chercheurs d'Air' het potentieel van bepaalde schoolstraten en voetgangersstraten voor alle openbare scholen van het Gewest geïdentificeerd. In Sint-Gillis kunnen er van de 12 geïdentificeerde straten nog 4 worden omgevormd tot schoolstraten:

1. Wipstraat en Fortstraat, voor de plaatselijke school Léonie Lafontaine
2. Spanjestaart voor de vrije basisschool 'Institut Saint-Jean-Baptiste de La Salle'
3. Louis Coenenstraat voor de gespecialiseerde gemeentelijke basisschool 'Ecole du Parvis'
4. Emile Féronstraat voor het centre scolaire Sainte-Marie

⁵ <https://www.leschercheursdair.be/rues-scolaires/>

Communicatie en bewustmaking

Vollenbike

In mei en juni organiseert en ondersteunt de gemeente Sint-Gillis sinds 2016 Vollenbike (een initiatief van de vzw Pro Velo). Vollenbike is een echt educatief fietsfestival, met uitdagingen en leuke evenementen om jong en oud aan te moedigen op de fiets te stappen. De dienst Mobiliteit was tijdens de slotparade van editie 2024 aanwezig met een verkeersveiligheidsstand.



Figuur 29: Fietsparcours - Vollenbike Sint-Gillis



Figuur 28: Verkeersveiligheidsstand tijdens Village Vollenbike Sint-Gilles - juni 2024

Gemeentelijke logistieke vloot

Gelet op het besluit inzake de voorbeeldfunctie van de openbare instellingen, neemt het aantal kleine elektrische voertuigen en de fietslogistieke uitrusting van de gemeente gestaag toe.

Bijvoorbeeld:

- Dienst Wegen: 1 vouwfiets die dagelijks wordt gebruikt;
- Dienst Groene Ruimten: 1 elektrische bakfiets, 1 grindfiets die dagelijks wordt gebruikt. Daarnaast beschikt de dienst Groene Ruimten over 2 stadsfietsen (1 in orde, 1 te repareren) en 1 elektrische fiets die moet worden gerepareerd, evenals twee elektrische bakfietsen, waarvan er één moet worden gerepareerd;
- Dienst Mobiliteit: geen dienstfietsen, maar regelmatig gebruik van persoonlijke fietsen voor beroepsverplaatsingen (opdrachten, terreinbezoeken);

- Dienst Netheid: twee elektrische fietsen en, naar het voorbeeld van de dienst Netheid van Jette, wordt er gewerkt aan een project om de site uit te rusten met twee vuilnisbakfietsen;
- Dienst Duurzame Ontwikkeling: zal binnenkort een bakfietsopleiding aanbieden aan 10 mensen in het kader van Cargo Bike; de dienst heeft ook apparatuur aangeschaft zodat de nieuwe automonteur van de garage eveneens het interne fietsenpark kan onderhouden;
- Dienst Preventie: 3 fietsen voor coördinatoren-gemeenschapswachten en vraag naar een bakfiets voor de straathoekwerkers;
- Saintgilliculteurs: 3 bakfietsen;
- Huis van Culturen: 1 bakfiets.

Bovendien werkt de gemeente Sint-Gillis al een aantal jaar aan een Klimaatplan, dat een hele reeks acties bevat om de koolstofuitstoot tegen 2030 te verminderen. In dat verband kan de dienst Duurzame Ontwikkeling aanbevelingen doen over de energiekarakteristieken van potentiële nieuwe voertuigen die de gemeente wil aanschaffen. Voortaan moet in de bestekken van deze voertuigen bijzondere aandacht worden besteed aan de verkeersveiligheidsonderdelen (bv. remassistentiesystemen, 360°-camera's die de dode hoeken van vrachtwagens neutraliseren, verlaagde cabines die vooraan een betere zichtbaarheid bieden of ook volledig transparante zijdeuren waardoor er geen sprake meer is van dode hoeken aan de zijkant van bedrijfsvoertuigen).

ACTIES

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de verkeersveiligheidsinitiatieven die de gemeente Sint-Gillis als partner zal leiden of opvolgen om de doelstellingen van 'Vision Zero' te bereiken. De meeste acties zijn overgenomen uit het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030, terwijl andere zijn toegevoegd of aangepast aan de situatie in Sint-Gillis.

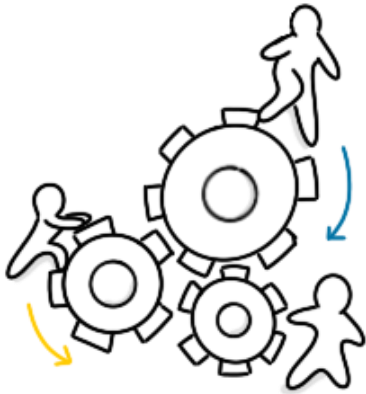


Omwille van de consistentie en het gebruiksgemak zijn de acties gestructureerd volgens dezelfde werkpijlers als die van het GewAPVV, namelijk:

<i>Werkpijlers van het GewAPVV</i>		<i>Overeenstemming in het GemAPVV</i>
<i>SAFE System</i>	omvat de governance-elementen, de slaagvoorwaarden, de samenstelling en de beschikbaarheid van gegevens, de elementen voor de opvolging van de evaluatie van het plan	GOVERNANCE
<i>SAFE Speed</i>	groepeert de acties in verband met de snelheidsbeheersing	CONTROLE
<i>SAFE STREET</i>	bevat de acties in verband met de beveiliging van de infrastructuren (ook in de schoolomgevingen)	INFRASTRUCTUUR
<i>SAFE Behaviour</i>	omvat de acties in verband met de attitudes, vaardigheden en het gedrag van weggebruikers	BEWUSTMAKING
<i>SAFE Vehicle</i>	omvat de acties met betrekking tot voertuigen, in het bijzonder vrachtwagens, en hun gebruik	VEHICULE
<i>SAFE City</i>	geeft een overzicht van de acties die reeds in Good Move zijn opgenomen en die rechtstreeks of onrechtstreeks bijdragen aan het bereiken van het doel van nul doden en zwaargewonden	/

Bovendien is de nummering van de acties identiek aan die van het GewAPVV. De toegevoegde acties worden aangeduid met een letter in hun nomenclatuur (bv. 1.a).

GOVERNANCE - SAFE System



'Vision Zero' vereist tegelijk een toegenomen sensibilisering vanwege iedereen die een impact heeft op het verkeer, én een goede samenwerking en wederzijds begrip.

Verkeersveiligheid moet op een multidisciplinaire manier worden ontwikkeld, waarbij rekening wordt gehouden met een hele reeks factoren. Er moet een langetermijnkader en -strategie worden uitgewerkt in plaats van bepaalde situaties van geval tot geval aan te pakken. De pijler 'Governance' zal het mogelijk maken om een concreet verband te leggen tussen alle diensten

die in Sint-Gillis al betrokken zijn bij de verkeersveiligheid, zowel interne als externe diensten van het gemeentebestuur (Openbare Ruimte & Mobiliteit, Duurzame Ontwikkeling, Preventie, GAS, Communicatie, politiezone, Mobiliteitscommissie-politie en actieve modi, enz.), evenals met Brussel Mobiliteit.

Het doel van het creëren van deze verbinding is ook om de lopende projecten op te volgen, de acties te evalueren en bij te werken en de impact van maatregelen te controleren.

Actie 1 - Een gemeentelijk actieplan verkeersveiligheid aannemen

De gemeente heeft zich er bij het Gewest toe verbonden om haar gemeentelijk actieplan te laten goedkeuren en het op te volgen. Dit plan moet dus ter goedkeuring worden voorgelegd aan de gemeenteraad van Sint-Gillis voordat het kan worden uitgevoerd om de 'Vision Zero'-doelstellingen te bereiken.

Actie 1.a - Een stuurcomité Verkeersveiligheid oprichten dat minstens één keer per jaar bijeenkomt

Nog steeds om van verkeersveiligheid een transversaal thema te maken, wil de verkeersveiligheidscoördinatie een stuurcomité oprichten en bijeenroepen. Dit comité zal bestaan uit vertegenwoordigers van het kabinet van de burgemeester, het kabinet van de schepenen van Openbare Ruimtes en Mobiliteit, de diensten Openbare Ruimte en Mobiliteit, de politie- en preventiediensten, de dienst Onderwijs, de dienst Duurzame Wijkcontracten, de dienst Gemeentelijke Administratieve Sancties, de DBDMH en een coördinator van de cel Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit als gast.

Het stuurcomité komt minstens één keer per jaar bijeen om de lopende acties te evalueren en het programma voor het komende jaar bij te werken. Het zal ook een uitwisselingsplaats zijn voor de verschillende spelers die bij de verkeersveiligheidskwesties zijn betrokken.

Het stuurcomité is op 5 juli 2024 voor de eerste keer bijeengekomen.

Actie 1.b - Blijven samenwerken met de Commissie Actieve Mobiliteitswijzen, die eenmaal om de drie maanden samenkomt

De gemeente Sint-Gillis heeft geluk dat ze al een Commissie Actieve Mobiliteitswijzen heeft opgericht, dat bestaat uit vertegenwoordigers van de politie, de gemeentelijke dienst Openbare Ruimte, evenals van de verenigingen voor voetgangers, fietsers en verkeersveiligheid die actief zijn op het grondgebied van Sint-Gillis (Gracq, Fietsersbond, Hero for zero/1060, la Ville aux enfants, Walk Brussels). Het doel van deze Commissie bestaat erin om het voor de verenigingen mogelijk te maken te spreken over alles wat verband houdt met mobiliteit voor zowel fietsers als voetgangers. Er worden allerhande thema's aangekaart: inrichtingen voor fietsers en voetgangers, verkeersveiligheid, evenementen van verenigingen, ...

De Commissie Actieve Mobiliteitswijzen komt één keer om de drie maanden samen.

Actie 1.c - Een verkeersveiligheidsanalyse op het grondgebied van de gemeente Sint-Gillis uitvoeren

Deze actie is de eerste grote stap van het plan en zal een duidelijker beeld geven van de behoeften en tekortkomingen op het gebied van verkeersveiligheid in de gemeente. Hieronder wordt een analyserooster weergegeven dat als leidraad zal dienen voor het uitvoeren van de diepgaande diagnose.

Analyserooster voor de uitwerking van de verkeersveiligheidsdiagnose:

A. VEILIGERE VOORZIENINGEN

Voetgangers:

- Wordt er in de inrichtingen voldoende aandacht besteed aan de actieve gebruikers en de PBM?
- Hoe kunnen we het samenleven tussen gebruikers verbeteren?
- Welke middelen worden er ter beschikking gesteld om trottoirs in slechte staat te renoveren?
- Welk investeringsplan moet hiervoor tijdens de komende ambtstermijnen worden opgesteld?
- Worden de voetpaden en wegen voldoende vernieuwd om het comfort te verbeteren en een fietspad aan te leggen waar de configuratie van de site dat toelaat?
- Bestaat er een plan voor de voetpaden en wordt dit voldoende opgevolgd?

Fietsers:

- Hoeveel fietsvoorzieningen zijn er op dit moment?
- Aantal wegen met beperkt eenrichtingsverkeer? Hoeveel kilometer fietspaden zijn er? Hoeveel kilometer fietssuggestiestroken zijn er? GewFR en GemFR? Fietsstraten? Vrijliggende fietspaden?

Beveiliging van de kruispunten en verkeersdrempels:

- Welke inrichtingen zijn er geïnstalleerd? Wat wordt er gedacht over de conflicterende kruispunten?

Respect voor de infrastructuur:

- Worden de loszones gerespecteerd? Worden de doorgangszones voor de DBDMH, enz. gerespecteerd?

B. PREVENTIEVE MAATREGELEN

Omgeving van de scholen:

- Hoeveel schoolomgevingen zijn er tot nu toe beveiligd? Hoeveel moeten er nog worden beveiligd? Hoeveel schoolstraten zijn er? Aanwezigheid van gemeenschapswachten in de buurt?

Preventieacties:

- Worden er op het terrein preventieacties overwogen?
- Actie naar aanleiding van autoloze zondag, actie gericht op scholen?
- Hoe kan het beheer van de bouwplaatsen veiliger worden gemaakt?

C. REPRESSIEVE MIDDELEN

- Moeten er meer repressieve flitspalen komen? Hoeveel snelheidsovertredingen zijn er?
- Op welke manier worden de politieacties versterkt? Meer boetes? Meer controles? Samenwerking met het parket (veelpleger, 'big killer', enz.)?
- Hoe kunnen de acties die door de dienst Gemeentelijke Administratieve Sanctie en de gemeenschapswachten worden uitgevoerd beter worden afgestemd op het specifieke doel?
- Zijn er kritieke gebieden waaraan meer aandacht moet worden besteed bij de vaststelling van overtredingen op het algemeen politiereglement voor automobilisten die het vrije verkeer van gebruikers op trottoirs, voetgangersoversteekplaatsen en fietspaden belemmeren?
- Zijn er regelmatig ordehandhavers aanwezig in de buurt van de meest risicovolle scholen om overtredingen op het politiereglement vast te stellen wanneer automobilisten dubbel parkeren?

D. UITVOERING VAN DE MAAS VOORPLEIN

- Welke verkeersborden moeten worden geïnstalleerd of aangepast om dit nieuwe lokale mobiliteitscontract te implementeren?
- Welke tactische interventies/inrichtingen/veiligheidsmaatregelen moeten met voorrang worden geïmplementeerd?

E. INDICATOREN

- Wat zijn de verkeersstatistieken (snelheidsovertredingen) en ongevallenstatistieken voor Sint-Gillis?
- Statistieken over de verplaatsingen van de inwoners van Sint-Gillis (schoolvervoerplan, enz.)
- Evaluatie

Actie 7 - De verkeersveiligheidsindicatoren van de gemeente opvolgen met BM

Het beheer van de veiligheid van de wegeninfrastructuur vereist nauwkeurige informatie over aanrijdingen, de plaats waar ze zijn gebeurd, de betrokken gebruikers en de omstandigheden, wanneer die gekend zijn.

Brussel Mobiliteit zal om de twee jaar de lijst van de ongevalgevoelige zones bijwerken en die ter beschikking van de gemeenten stellen. Er zullen ook verschillende boordtabellen voor de monitoring van de indicatoren, zoals de ernst van de aanrijdingen, ter beschikking van de wegbeheerders worden gesteld.

Actie 9 - Samenwerken met BM in het kader van de follow-upprocedure na een aanrijding in het geval van een dodelijk ongeval in de gemeente

Momenteel worden alleen dodelijke aanrijdingen onderworpen aan een follow-upprocedure na een aanrijding door de cel Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit. Deze actie opent de mogelijkheid om samen te werken bij het uitwisselen van informatie met BM in het geval van een ernstige aanrijding in de gemeente. In het kader van de 'Vision Zero' moeten de ernstigste aanrijdingen in Sint-Gillis het voorwerp uitmaken van een zekere reactiviteit, analyse en inzicht in de omstandigheden, om de factoren achter de ongevallen vast te stellen.

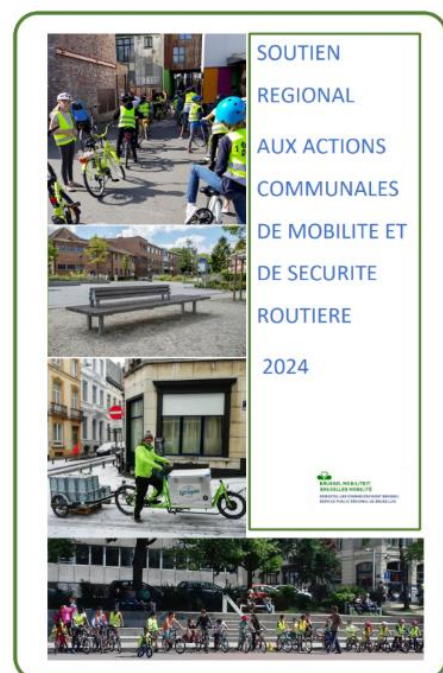
Actie 13.2 - Een post 'verkeersveiligheidscoördinator' creëren

De hoofdtaak van de verkeersveiligheidscoördinator is het uitvoeren van dit actieplan om de doelstellingen van de 'Vision Zero' in de gemeente te bereiken. De coördinator zal zich volledig wijden aan de opvolging van het verkeersveiligheidsbeleid (deelname aan de basisopleiding verkeersveiligheid ontwikkeld door Brussel Mobiliteit (40 uur), deelname aan vergaderingen tussen gemeentelijke verkeersveiligheidscoördinatoren, enz.). De persoon die voor deze functie wordt aangeworven, wordt de contactpersoon van de gemeente voor verkeersveiligheid en onderhoudt de contacten met de verschillende partners van het actieplan (Brussel Mobiliteit, Brulocalis, politiezone, enz.).

Deze actie werd in mei 2024 uitgevoerd.

Actie 13.3 - Gewestelijke subsidies voor verkeersveiligheid aanvragen

Sinds meerdere jaren verleent Brussel Mobiliteit investeringssubsidies aan de politiezones (aankoop van materieel) alsook aan de gemeenten, voor de implementatie van infrastructuur die de verkeersveiligheid op de gemeentelijke wegen verbeteren. Er zal een permanente monitoring van deze subsidies worden opgezet om de concrete uitvoering van de acties van het plan te vergemakkelijken.



Figuur 30: Subsidiecatalogus BM 2024

CONTROLE - SAFE Speed

Snelheid beheersen en verminderen zijn twee belangrijke uitdagingen voor de verkeersveiligheid. Snelheid beïnvloedt immers zowel het risico als de ernst van de ongevallen. De wetten van de fysica hoeven niet langer te worden aangetoond: de rem- en stopafstand van voertuigen is evenredig met hun snelheid. De breedte van het gezichtsveld is ook gekoppeld aan de snelheid waaraan je rijdt. Een lagere snelheid vergroot dus het gezichtsveld van de bestuurder, vermindert de reactiesnelheid en de remafstand en beperkt zo het aantal ongevallen.



Controleacties ondersteunen de Stad 30, omdat infrastructuur en bewustmaking soms niet volstaan (ongepast gedrag, straatracen, veelplegers). Het doel is vooral om het gevoel van straffeloosheid te verminderen en het subjectieve en reële risico om betrapt te worden op het overtreden van de wet te vergroten. Vaste flitspalen worden gebruikt om de snelheidslimiet te handhaven en zo de verkeersveiligheid te vergroten en de wijken rustiger te maken.

Naast de controles die door de flitspalen en de politie worden uitgevoerd, is er nu ook een lokale brigade van politieagenten op de fiets aanwezig in het gebied. Ze bestaat uit 6 agenten. Deze fietsbrigades worden sterk gewaardeerd en als doeltreffend beschouwd.

Het controleluik en de geplande acties worden uitgevoerd in samenwerking met de dienst Verkeer van de politiezone Zuid.

Actie 14.a - Een inventarisatie van de preventieve en repressieve controlesystemen op het gemeentelijke grondgebied opmaken

Om een controlestrategie voor de gemeente- en gewestwegen in Sint-Gillis uit te werken, moet eerst een inventaris van de bestaande, al dan niet geïnstalleerde voorzieningen worden opgemaakt, en moeten hun staat, hun behoefte aan onderhoud, hun opstelling, enz. worden gecontroleerd.

Deze inventaris zal de acties met betrekking tot snelheidscontroles vergemakkelijken.

Actie 14.b - Blijven samenwerken met het Comité Mobiliteit - Politie, dat meerdere keren per jaar bijeenkomt

De dienst Mobiliteit van Sint-Gillis werkt regelmatig samen met de politiezone Zuid, met name via het Comité Mobiliteit-Politie, dat meerdere keren per jaar bijeenkomt. Dit comité komt op ad-hocbasis samen naargelang van de lopende projecten en werven, vragen van het publiek, ongevallen, enz.

Actie 14.1 - De invoering en de instandhouding van geautomatiseerde vaste controles op de gewestwegen voortzetten

Er zijn momenteel 4 vaste flitspalen op de gewestwegen in Sint-Gillis (1 op de Fonsnylaan, 2 op de Théodore Verhaegenstraat en 1 op de Parklaan).

Er worden jaarlijks gewestelijke subsidies toegekend om de gewestwegen uit te rusten met nieuwe controlepalen (die niet noodzakelijk camera's bevatten). Op basis van politieadviezen en de klachten van de burgers zal de verkeersveiligheidscoördinatie jaarlijks subsidieaanvragen indienen om controlesystemen te installeren op gerichte locaties.

Actie 14.2 - Een plan voor de invoering van geautomatiseerde snelheidscontroles op de gemeentewegen uitrollen

De samenwerking met het stuurcomité en de dienst Verkeer van de politiezone Zuid zal de gemeentelijke verkeersveiligheidscoördinatie in staat stellen om de invoering van automatische snelheidscontroles te plannen en op te volgen.

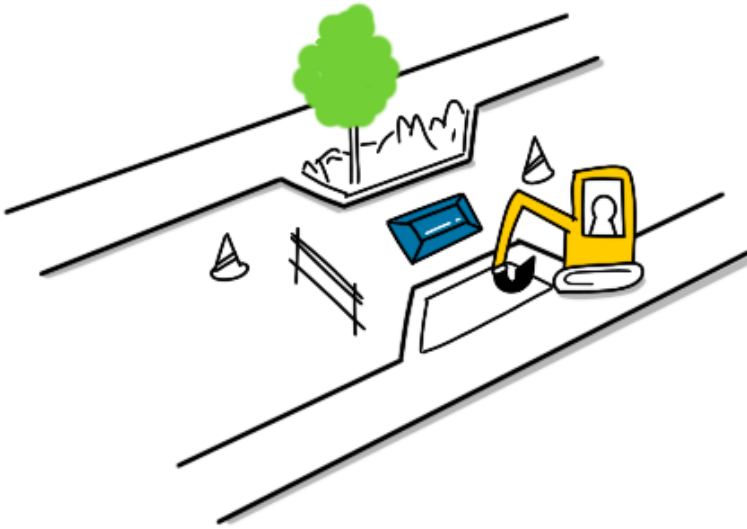
Actie 14.3 - Een strategie van mobiele controles op de gemeentewegen implementeren

De gemeente doet al geval per geval een beroep op de politiezone om informatie in te winnen over snelheden in een bepaalde straat als er vermoedens van snelheidsovertredingen of klachten van buurtbewoners zijn. Om de toekomstige inrichtingen van het LMC en dit plan te objectiveren, moet er in samenwerking met de politie een meer globale en geplande visie over de mobiele controles worden uitgewerkt.

Actie 14.6 - De snelheden op de gemeentewegen opvolgen

Dankzij de monitoring van de vaste en mobiele controles in de gemeente zal de verkeersveiligheidscoördinatie een beter zicht hebben op de plaatsen waar te snel rijden een probleem blijft en, zal ze, afhankelijk van de situatie, aanpassings- of bewustmakingsoplossingen kunnen vinden om de wijken veiliger en verkeersluwer te maken.

INFRASTRUCTUUR - SAFE Street



Een veilige infrastructuur moet duidelijk en leesbaar zijn voor alle weggebruikers. Ze moet hen bijvoorbeeld informeren over hun plaats op de weg, de juiste rijsnelheid, hoe voorzichtig ze moeten zijn, enz. Het moet ook mogelijk zijn om, naargelang van de aard en de categorie van de weg, ruimtes te gebruiken voor andere activiteiten dan alleen maar zich verplaatsen in de openbare ruimte. De infrastructuur moet het dus mogelijk maken om de

straat veilig te maken als een plaats ter ondersteuning van het multimodaal verkeer en als een plaats voor het buurtleven.

Door de inrichting van de weg moeten de verschillende gebruikers kunnen begrijpen welk gedrag er van hen wordt verwacht. De verkeersomgeving moet eenvoudig te ontcijferen zijn, moet de hoeveelheid benodigde informatie beperken en de werking van kruispunten en potentiële conflictgebieden verduidelijken. Een begrijpelijk ontwerp zal er dus toe leiden dat er minder risico's worden genomen of dat er minder rij- en/of beoordelingsfouten worden gemaakt. Door de dichte stedelijke omgeving van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met een grote verscheidenheid aan gebruiksmogelijkheden en activiteiten in de openbare ruimte, moet er ook rekening worden gehouden met de interacties tussen gebruikers.

De infrastructuur moet zodanig worden ontworpen om de gebruikersfouten op te vangen, via de benaderingen van de 'self explaining road' en de 'forgiving road', die de gevolgen van botsingen beperken.

Actie 17 - De projecten plannen en uitvoeren om de oplossingen voor de OGZ (ongevalgevoelige zones) op de gemeentewegen te implementeren

De verkeersveiligheidscoördinatie van Sint-Gillis zal in contact met Brussel Mobiliteit de bijwerking van de OGZ op de gemeentewegen opvolgen. Als er een nieuwe OGZ wordt geïdentificeerd, moeten er snelle tijdelijke oplossingen worden bedacht en voorgesteld, evenals definitieve oplossingen om een einde te maken aan het aantal ongevallen in het beoogde gebied of deze drastisch te verminderen.

Actie 17.a - Prioriteit geven aan kruispunten die niet in de lijst van OGZ zijn opgenomen, maar die als moeilijk te beveiligen zijn geïdentificeerd

Om ervoor te zorgen dat bepaalde kruispunten in Sint-Gillis waarvan bekend is dat ze gevaarlijk zijn, geen OGZ worden, zal er een prioriteitenlijst worden opgesteld om te bepalen welke kruispunten het eerst moeten worden beveiligd. Het gaat om de volgende probleemkruispunten, die al bij de gemeentediensten gekend zijn:

Kruising gewest- en gemeentewegen:

- het kruispunt Adolphe Demeur (gem.) x Waterlooose Steenweg (gew.);
- het kruispunt Koningslaan (gew.) x de Mérodestraat (gem.);
- de kruisingen tussen de Alsebergsesteenweg (gew.) en de secundaire gemeentewegen;
- het kruispunt Théodore Verhaegen (gew.) x Bethlehemplein (gem.) voor de school 'Les 4 Saisons';
- de kruisingen van Munthof (gew.) met de Retoricastraat (gem.) voor de school 'Peter Pan' en het plateau Munthof voor de nieuwe school;
- ...

Gemeentewegen:

- Bosniëstraat;
- Overwinningsstraat;
- Kruispunt Jean Volders x Vanderschrick;
- Kruisingen van de Vorstsesteenweg met de omliggende wegen;
- Kruising Berckmans x Loixplein;
- ...

Actie 17.b - De projecten plannen en uitvoeren om de oplossingen te implementeren voor de kruispunten en straten die voorrang krijgen

Afhankelijk van de kruispunten en straatgedeelten die voorrang krijgen via actie 17.a, zullen subsidies worden aangevraagd bij het Gewest om deze gebieden met een hoge verkeersonveiligheid sneller veiliger te maken.

Actie 18 - De inrichtingen die de betrouwbaarheid en veiligheid van 30 km/u-wegen beogen blijven ontwikkelen

Deze actie beoogt de voorzetting van de snelheidsbeperking op de zogenaamde 'wijkwegen' die op zich al verkeersluwer zijn, maar waarvoor nog verbeteringen mogelijk zijn om te zorgen voor de rust die van dergelijke wegen wordt verwacht, en waar meer plaats is voor het buurtleven. Er dient bijzondere aandacht te worden besteed aan de leesbaarheid van de inrichtingen, de coherentie van de borden, de aanpassing van het straatprofiel, enz.

Actie 19.1 - De voetgangersoversteekplaatsen in overeenstemming brengen met de voorschriften (verwijderen van elementen die de zichtbaarheid belemmeren)

In Sint-Gillis zijn talrijke fietsaanleunbeugels en dropzones geïnstalleerd aan voetgangersoversteekplaatsen (5 meter ervoor). Hoewel het werk aan de gang is, zijn er nog steeds voetgangersoversteekplaatsen die beter zichtbaar moeten worden gemaakt en nauwkeurig moeten worden geïdentificeerd in de diepteanalyse (actie 1.c).

Momenteel zijn er al iets meer dan 120 straten van de 154 in Sint-Gillis voetgangersvriendelijk gemaakt. Er zijn nog steeds enkele straten of gedeelten van straten zonder voetgangersoversteekplaatsen. Deze straten en straatdelen moeten worden geëvalueerd en de eventuele ontbrekende oversteekplaatsen moeten er worden aangelegd (bv. Antoine Bréartstraat, Verbindingslaan, Hoge-Bruggelaan).

Actie 19.2 - De ongevalgevoelige oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers veiliger maken

Oversteekplaatsen zijn de zwakke schakel in voetgangersnetwerken, of het nu gaat om doorsteekplaatsen of oversteekplaatsen op kruispunten, en los van het feit of ze wel of niet zijn uitgerust met verkeerslichten. Aan die oversteekplaatsen alleen raken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest per jaar zo'n 46 voetgangers dodelijk gewond of zwaargewond. Bij voetgangersoversteekplaatsen die niet met verkeerslichten worden geregeld, speelt de aanwezigheid van een zichtbarrière een rol bij 45% van de ongevallen met overstekende voetgangers.

Oversteekplaatsen, vooral op kruispunten, zijn nog steeds de zwakste schakel in de fietsnetwerken. Voor fietsers zijn kruispunten over het algemeen even problematisch als voor voetgangers, met een hoog risico op conflicten met afslaande automobilisten en op het moment dat ze weer de weg oprijden.

Het onderzoek naar de verkeersveiligheid in Sint-Gillis zal het mogelijk maken om een lijst op te stellen van fiets- en voetgangersoversteekplaatsen waar veel ongevallen gebeuren. De door Statbel verstrekte gegevens over verkeersongevallen zijn een goede indicator om prioriteiten te stellen voor veiligheidsverbeteringen en om de veranderingen op te volgen op bepaalde locaties waar veel botsingen gebeuren (bv. de kruising van de Overwinningsstraat en de Jourdanstraat).

Actie 20 - De beveiliging van de schoolomgevingen voortzetten

De school is een plaats van leven en uitwisselingen binnen de wijk en vertegenwoordigt dus een beveiligingsuitdaging van het grootste belang. Het is belangrijk om te benadrukken dat de weg naar school een essentiële rol speelt in de ontwikkeling en autonomie van een kind. Kinderen moeten veilig naar school kunnen gaan, welk vervoermiddel ze ook kiezen.

Volgens de 4 aanbevelingen uit de gids van perspective.brussels moet een schoolomgeving veilig, toegankelijk, gezond en herkenbaar zijn.

Het lezen en zichtbaar maken van de schoolomgeving is van essentieel belang als alle bestuurders de specifieke aard van de locatie willen begrijpen en hun rijgedrag hieraan willen aanpassen. In afwachting van de inrichtingsopties op langere termijn kunnen er quick-wins worden geïmplementeerd, zoals hekken met een andreaskruis om het trottoir te beveiligen en wildparkeren te voorkomen, of fietsaanleunbeugels om de toegang tot de school gemakkelijker te maken voor fietsers.

Actie 20.a - Schoolstraten blijven ontwikkelen en de implementatie ervan ondersteunen

Naast het verbeteren van de veiligheid van de schoolomgevingen is de gemeente van plan om de schoolstraten verder te ontwikkelen. De analyse zal de potentiële straten identificeren die betrokken zijn bij de implementatie van deze actie.

Ter herinnering: Sint-Gillis heeft al 7 permanente schoolstraten en in september 2024 wordt er een toekomstige schoolstraat getest.

Actie 20.b - De haalbaarheid van 'schoolwijken' beoordelen

Terwijl 5% van de aanrijdingen plaatsvindt binnen de schoolomgeving, gebeurt 77% van de aanrijdingen in de perifere zones rond de schoolinstellingen.⁶ De veiligheid van de kinderen moet dus niet alleen binnen een straal van enkele meters rond het schoolgebouw worden gegarandeerd, maar ook daarbuiten. Vanuit dit oogpunt zijn de wegen naar school van het grootste belang voor de veiligheid van de kinderen en voor de ontwikkeling van hun autonomie, ongeacht de manier waarop ze zich verplaatsen.

De haalbaarheid van het beveiligen van grotere gebieden rond de scholen in Sint-Gillis zal worden bestudeerd in het kader van de ontwikkeling van dit plan.

Actie 20.9 - De scholen die vragende partij zijn of zijn uitgekozen uitrusten met preventieve flitspalen om bestuurders te informeren (zichtbaarheid van de schoolomgeving en de bijbehorende gepaste snelheid)

Met uitzondering van de schoolomgevingen langs wegen met een uitzonderingsregeling (50 km/u of meer), heeft de omschakeling naar Stad 30 voor gevolg dat de materialisering van de schoolomgeving door middel van zoneborden verloren is gegaan. Er moeten dus oplossingen worden gevonden om deze verminderde zichtbaarheid te compenseren, vooral wanneer de functie van het schoolgebouw niet meteen duidelijk is. De beheersing van de snelheid door middel van preventieve flitspalen is een van de oplossingen om de schoolomgeving veiliger te maken.

⁶ Dossier Verkeersveiligheid nr. 17 'Kind', Vias

Actie 21 - Subsidies aan het Fonds voor Verkeersveiligheid aanvragen voor tijdelijke veiligheidsinrichtingen via 'tactische stedenbouw'

Tactische stedenbouw maakt het mogelijk om snel en eenvoudig inrichtingstests uit te voeren of kruispunten te beveiligen, zonder te wachten op een volledige heraanleg die enkele maanden of zelfs jaren later zal worden uitgevoerd. Het veiliger maken van kruispunten door middel van markeringen en paaltjes kan mogelijk worden gemaakt door subsidies uit het Fonds voor Verkeersveiligheid.

BEWUSTMAKING - SAFE Behaviour

De menselijke factor is een belangrijke oorzaak van verkeersongevallen. Met de ontwikkeling van actieve vervoerswijzen zijn er veel nieuwe gebruikers op de weg bijgekomen, waardoor het aantal interacties tussen bestuurders toeneemt. De nieuwe Code van de openbare weg is in juni 2024 aangenomen en zal op 1 september 2026 in



werking treden. Deze Code is ontwikkeld om rekening te houden met de nieuwe verplaatsingswijzen en zal beter zijn afgestemd op de stedelijke multimodaliteit.

Daarnaast behoren bepaalde gedragingen zoals te hard rijden, telefoneren tijdens het rijden of wandelen, het niet dragen van de veiligheidsgordel, rijden onder invloed... tot de 'big killers' op de weg, waardoor het risico op ongevallen toeneemt.

Naast het ongevallencijfer moet op het vlak van verkeersveiligheid ook het gevoel van veiligheid of onveiligheid worden aangepakt. Uit de eerste voetgangersbarometer die in 2023 werd uitgevoerd, blijkt echter dat de infrastructuur en het weggedrag in Sint-Gillis nog steeds niet veilig genoeg zijn om de angst van ouders om hun kinderen alleen naar school te laten wandelen, bijvoorbeeld, weg te nemen.

Genderkwesties met betrekking tot autorijden en verkeersveiligheid hebben ook een grote invloed op de ongevalleengegevens. Uit de ongevallenstatistieken blijkt immers dat voor alle categorieën van ongevallen mannen meer vertegenwoordigd zijn in termen van slachtoffers, behalve bij verplaatsingen te voet. Mannen en vrouwen zijn verschillend opgevoed over het nemen van risico's en gedragen zich als weggebruiker niet op dezelfde manier.

Informatie en bewustmaking over deze verschillende indicatoren en factoren zullen daarom essentieel zijn voor de uitvoering van dit plan.

Actie 23 - De kennis van de verkeersregels verbeteren en de burgers sensibiliseren over verkeersveiligheid door het verstrekken van informatie en via bewustmakingscampagnes

Het is van essentieel belang om de burgers te informeren over de veranderingen van de wegcode en hen te herinneren aan de goede praktijken inzake defensief rijden. Er zullen communicatiecampagnes worden opgezet op basis van de thema's die aan bod komen in de analyse van de verkeersveiligheid in Sint-Gillis (actie 1.c) (bv. herinneren aan weinig bekende verkeersregels en -borden, zoals B22 en B23, die fietsers toestaan om een rood verkeerslicht voorbij te rijden in de richting die door de pijlen wordt aangegeven, de fietszones en de woonerven, ...). De installatie van grote informatiepanelen in school- en fietsstraten maakt het voorwerp uit van een overheidsopdracht die momenteel aan de gang is voor de gemeente Sint-Gillis.

De gemeente zal ook blijven deelnemen aan initiatieven, zoals Be Bright (gelanceerd door Brussel Mobiliteit), dat tot doel heeft om mensen bewust te maken van het belang van de zichtbaarheid in het verkeer.

Er kunnen ook bewustmakingscampagnes over gendergerelateerd rijgedrag worden gevoerd.



Figuur 31: Voorbeelden van visuals van bewustmakingscampagnes - Brussel Mobiliteit

VOERTUIG - SAFE Vehicle



Gelukkig hebben ongevallen tussen actieve vervoerswijzen meestal slechts zeer beperkte gevolgen. Bij ernstige verkeersongevallen zijn er steeds voertuigen betrokken. Hoe groter, zwaarder en sneller het voertuig, hoe ernstiger de gevolgen.

De reglementeringen en voorschriften betreffende de voertuigen worden over het algemeen op federaal of zelfs Europees politiek niveau bepaald. De Regering zet van haar kant een grondige hervorming van de verkeersfiscaliteit voort om de levenskwaliteit

in de stad voor iedereen te verbeteren in het kader van een billijke en solidaire transitie.

Op dit vlak kan de gemeente een ondersteunende rol spelen voor Brussel Mobiliteit bij bepaalde acties die moeten worden uitgevoerd.

Actie 28 - De aanbevelingen van BM opvolgen voor de aankoop van het gemeentelijke wagenpark met betrekking tot voertuigen die zijn uitgerust of ingericht om de verkeersveiligheid voor andere weggebruikers te bevorderen

De verkeersveiligheidscoördinatie van Sint-Gillis zal de door BM ter beschikking gestelde prospecties van markten opvolgen, met inbegrip van verkeersveiligheidsvoorzieningen of -inrichtingen voor voertuigen van het openbaar wagenpark. Ze kan ook een beroep doen op BM voor advies over de verkeersveiligheid voor verschillende voertuigcategorieën.

Actie 30 - De ontwikkeling van de micromobiliteit in Sint-Gillis ter ondersteuning van BM opvolgen

Brussel Mobiliteit is van plan om de meningen en het zelfgerapporteerde gedrag van gebruikers van de micromobiliteit minstens om de 2 jaar te evalueren. Tegelijk, en ter ondersteuning van dit werk, zal een onderzoek naar de gedeelde en individuele micromobiliteit van de inwoners van Sint-Gillis een beter inzicht geven in de behoeften op dit gebied in de gemeente. Het doel is om een beter kader te bieden voor het veilige gebruik van verplaatsingsmiddelen met respect voor andere gebruikers.

BIJLAGEN

Gedetailleerd actieprogramma met planning voor 2024, 2025 en 2026.