

Ville 30, Kernelement des Ziels «Null Tote und Schwerverletzte 2030»

Isabelle Janssens, Bruxelles Mobilité

be
good
move
be .brussels 



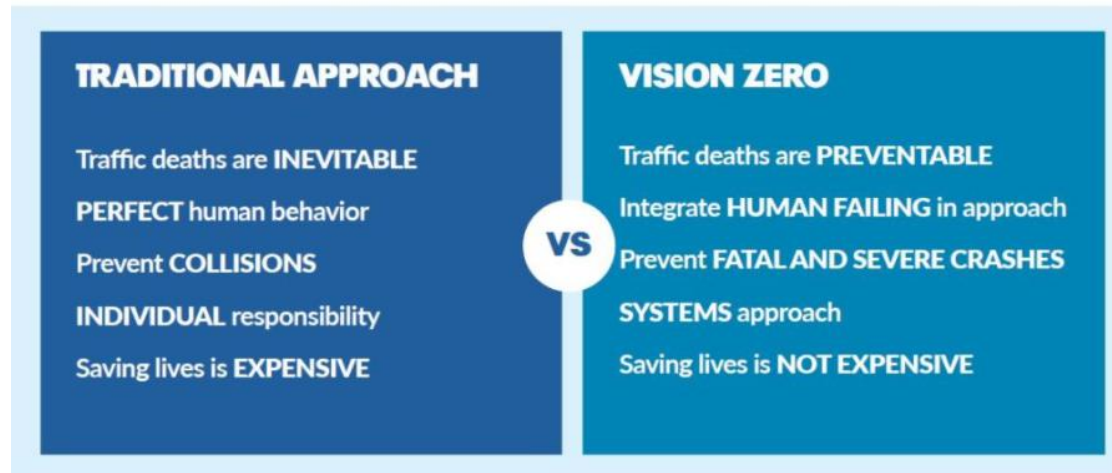
NEUER PLAN, STARKES ZIEL



FOKUS AUF:

- Reduktion der Geschwindigkeiten: Ville 30
- Querungen, Bereiche mit hoher Unfalldichte, Schulzonen
- Kontinuierliche Bildung, Zielpublikum
- Die grossen Killer
- Toleranzen reduzieren

ZIEL: NULL TOTE UND SCHWERVERLETZTE bis 2030



Einige Punkte

- **Seit 2010 kontinuierliche Weiterentwicklung der Mobilitätspraktiken**
 - Verkehrsverlagerung auf Velo, ÖV
 - Jüngst auch auf Trottinette und andere Fortbewegungsmittel
- **Seit 2010 Zunahme der Regionalbevölkerung**
- **Seit Covid und den Lockdowns**
 - Explosionsartige Zunahme jeglichen Veloverkehrs
 - Aufbau von Trottinett-Sharing-Flotten
 - Trottinett-Vermietungen schießen wie Pilze aus dem Boden (saisonales Phänomen)

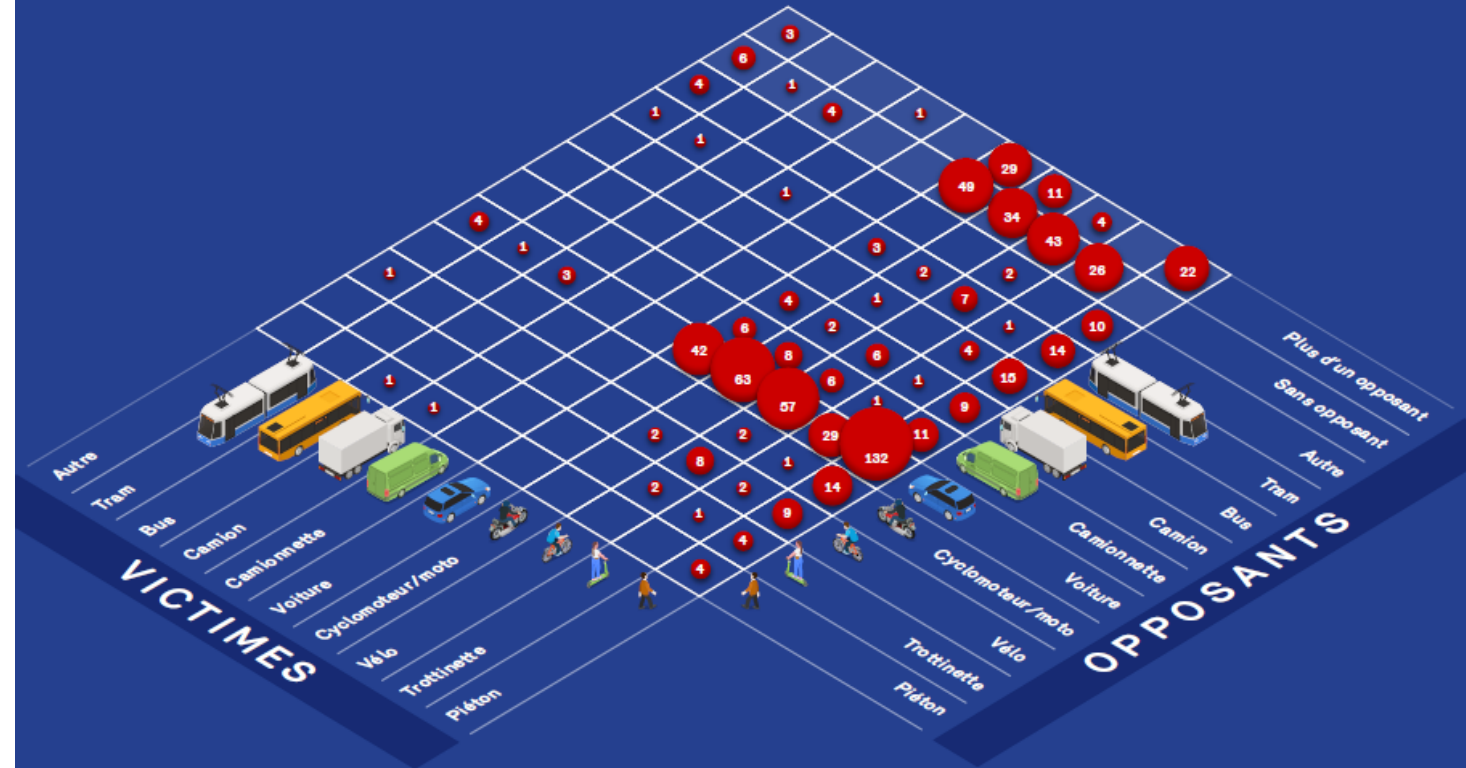


BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

OPFER UND UNFALLGEGNER

Types d'accidents avec victimes tuées et blessées graves sur les routes de Région de Bruxelles Capitale en 2019-2022



Note: L'opposant d'une personne tuée ou gravement blessée est défini comme l'autre participant dans les accidents impliquant deux participants. Ce tableau n'indique pas quelle partie a causé l'accident.
Source: Police fédérale – Direction de l'Information policière et ICT – Service Politique et Gestion (BIPOL)



**BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT**

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

mobillite-mobiliteit.brussels

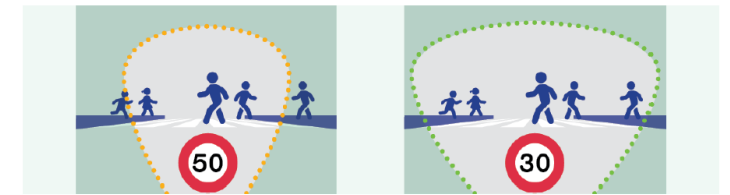
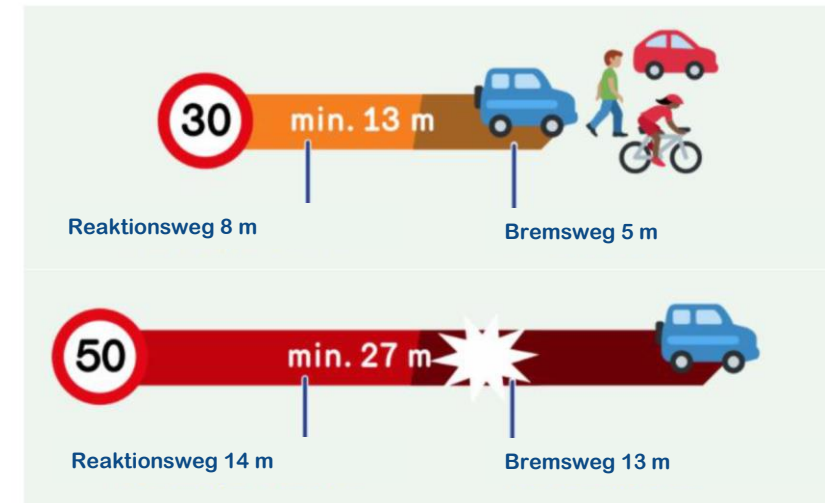


BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

SAFE SPEED

Warum dieser Fokus?

- Sichtfelder
- Reaktionszeit
- Bremsweg
- Auswirkungen auf Schwere/Überlebenschancen



La preuve en chiffres

Champ de vision à 30 km/h : 102,17°

Champ de vision à 50 km/h : 75,46°

> 4249 mesures réalisées en réalité virtuelle auprès de 178 personnes. Expérience Ville 30 – Bruxelles - Été 2020 - Bruxelles-Mobilité - XRintelligence.

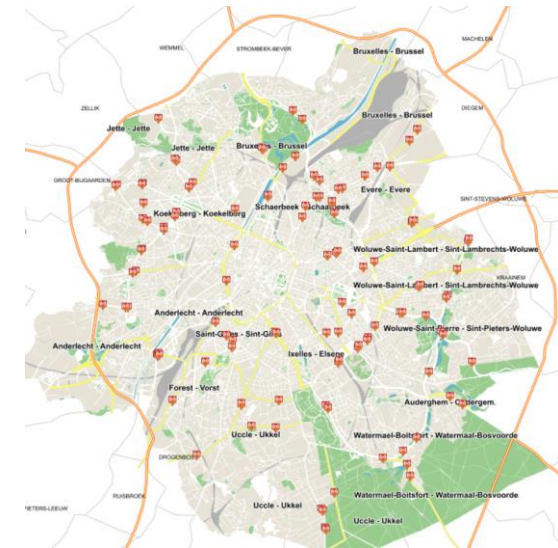
Un impact positif immédiat

Le risque de décès pour les piétons est 5 fois plus élevé à 50 km/h qu'à 30 km/h. En voiture, le risque d'être tué ou gravement blessé (conducteurs et passagers) est de 15% à 30 km/h contre 45% à 50 km/h.

SAFE SPEED

Massnahme 14: Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind Gegenstand zahlreicher Kontrollen auf regionalen und kommunalen Strassen

- Das Netz ergänzen
- Das subjektive Risiko, kontrolliert zu werden, erhöhen



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Ville 30

1. Information/Sensibilisierung
2. Infrastrukturmassnahmen (Region und Gemeinden):
 - EUR 7 500 000/Jahr
 - Glaubwürdigkeit des Strassennetzes bei Tempo 30 hergestellt
 - Strassensicherheit auf 50 erhöht
3. Einrichtung von Kontrollpunkten



	Gestion du risque						Origine demande	Données objectives des vitesses pratiquées				Impossibilité de réduire/ maîtriser les vitesses par infra	Type de radar
	Régime vitesse	ZACA/ Accident mortel	Abord d'école	Flux importants usagers faibles	Passage piétons non protégé par feu	2 bandes de circulation		Données TomTom	Données Lidar	Données contrôles mobiles	Données campagne vitesse		
							-cellule SR -police -commune						-radar fixe vitesse -radar fixe vitesse/feu -radar-tronçon -Lidar
Localisation projet radar								V85=	V85=	V85=	V85=		

BRUXELLES MOBILITEIT
BRUSSEL MOBILITEIT
 SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
 GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES - BRUXELLES MOBILITEIT

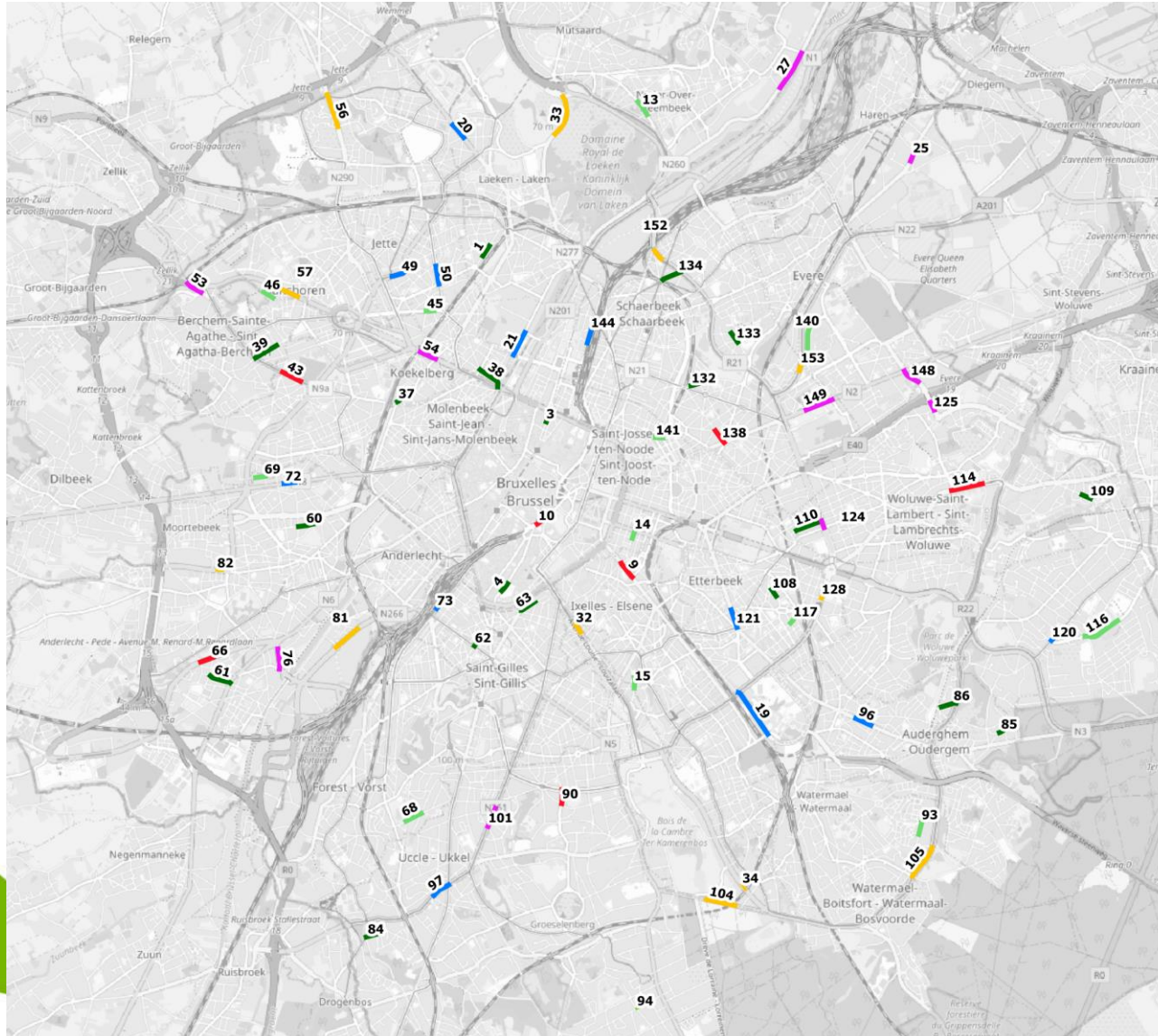
Ville 30 L'essentiel Les bénéfices 30 ailleurs FAQ Espace Pro Presse FR

30 km/h Partout (ou presque)

La Ville 30 introduit une nouvelle ère de la mobilité.

La Ville 30, c'est à la fois une réglementation plus lisible et une ville apaisée.

Geschwindigkeitsmessung



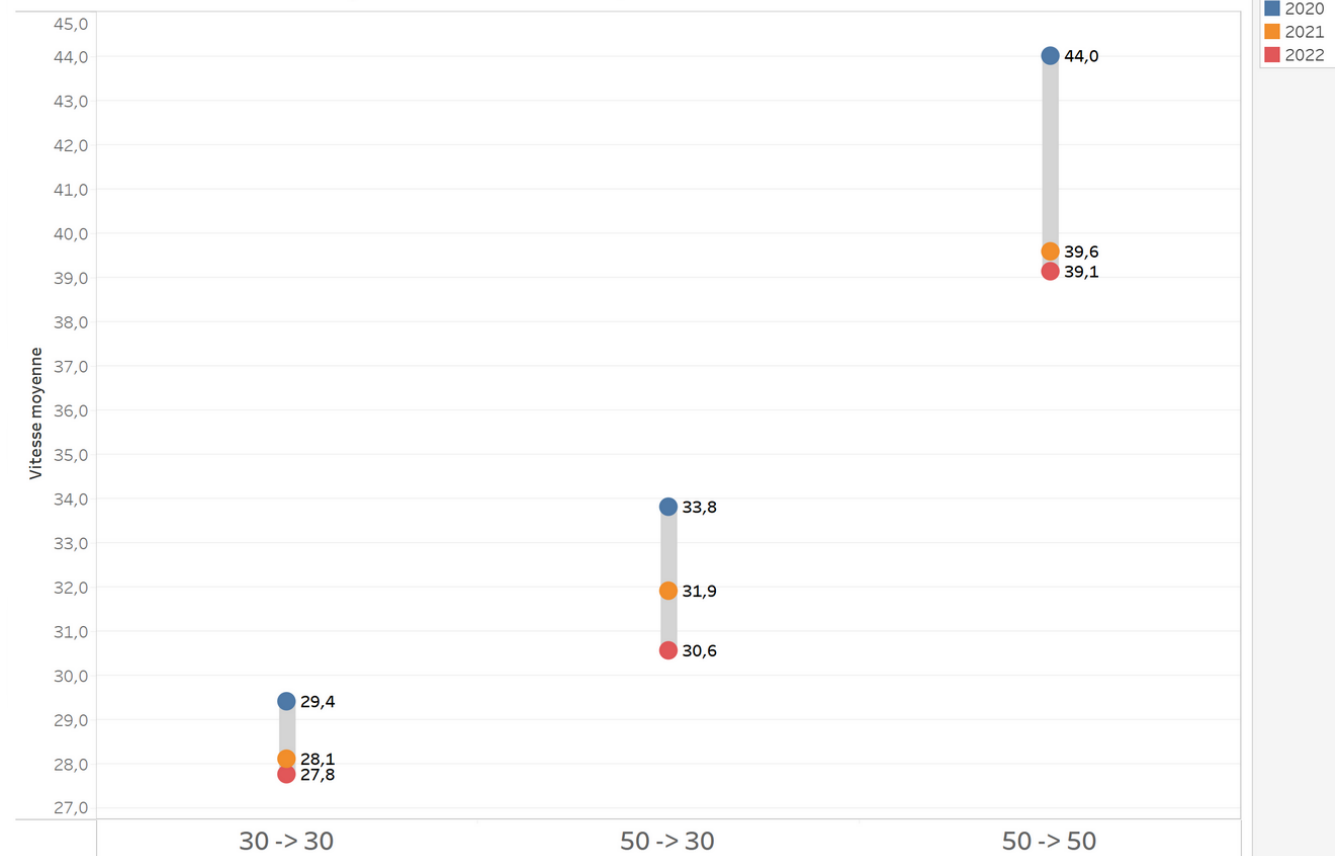
- unsichtbar
- über eine Woche
- im November (2020–2022)

Entwicklung der Geschwindigkeiten

- **Kontinuierlicher Rückgang der gefahrenen Geschwindigkeiten**

- Auf allen Arten von Strassen
- Seit 2021 kontinuierlicher Rückgang

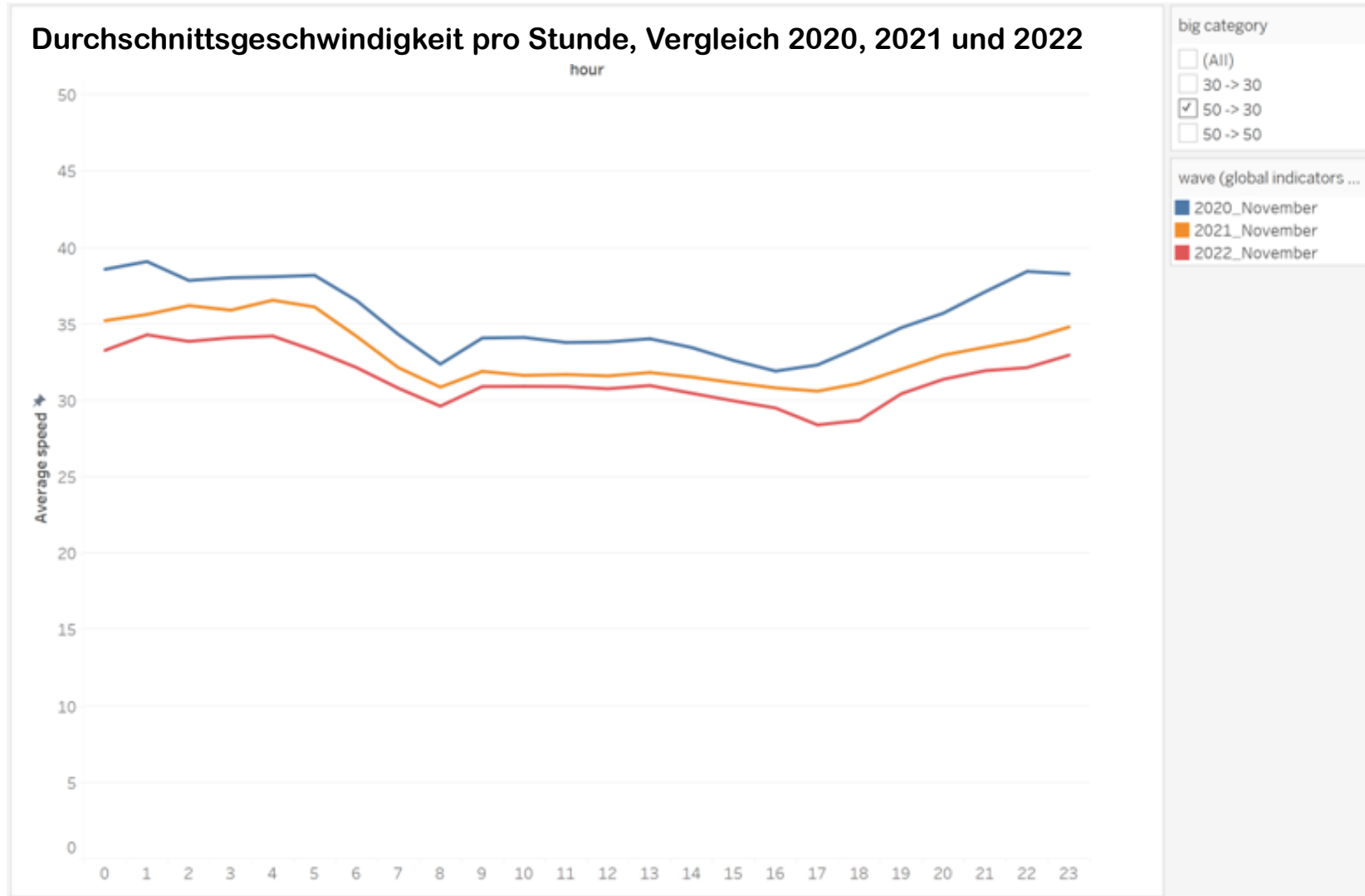
Différence entre les vitesses moyennes en novembre 2020, 2021 et 2022



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Generelle Beruhigung



Tote und schwerverletzte Opfer

- 2022: 21 Tote und 205 Schwerverletzte

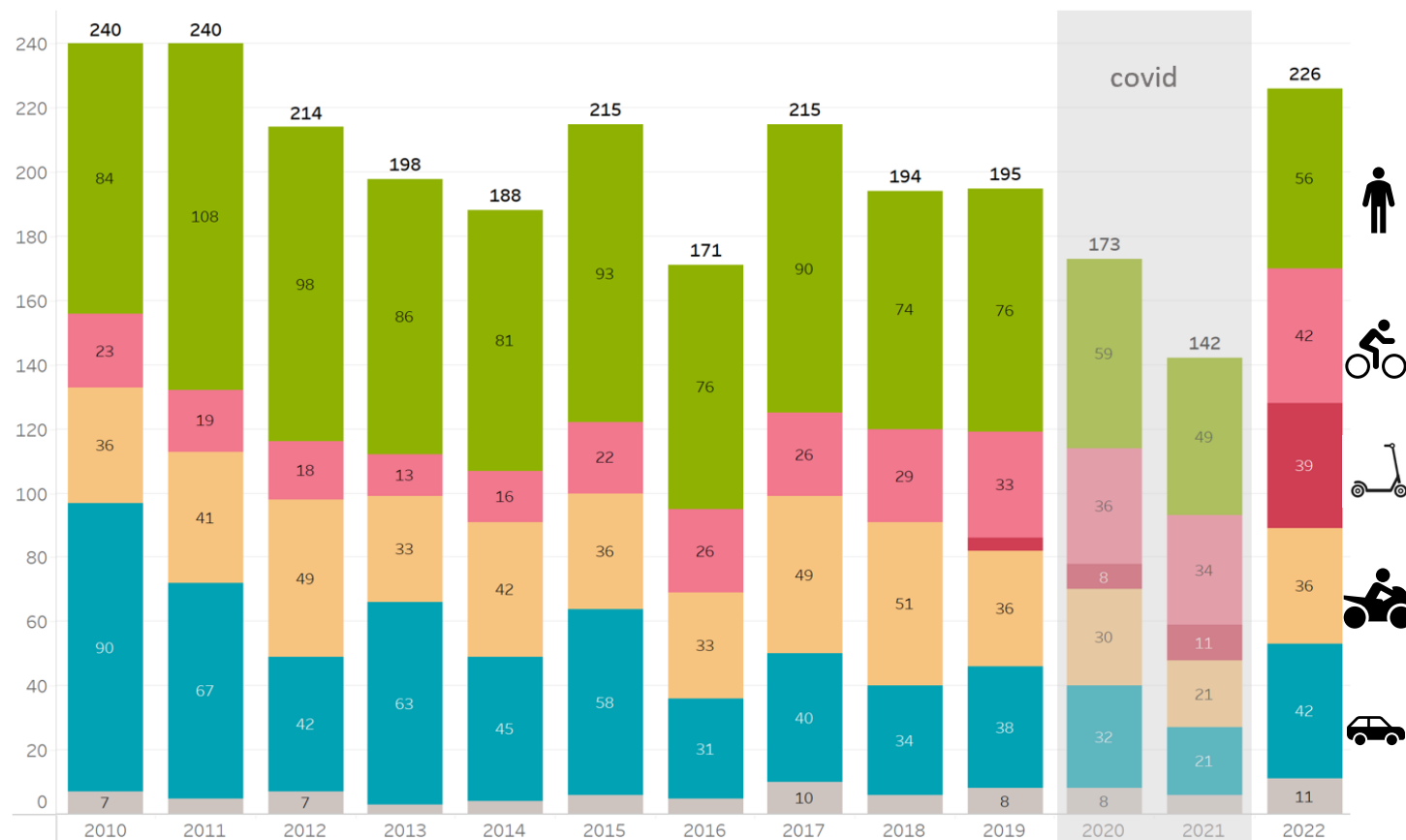
Fussgänger/-innen: Abnahme des Schweregrads

Zweiräder: Schweregrad konstant

Autoinsassen/-innen:

künstliche Erhöhung des Schweregrads

wegen der geringeren Anzahl Leichtverletzter

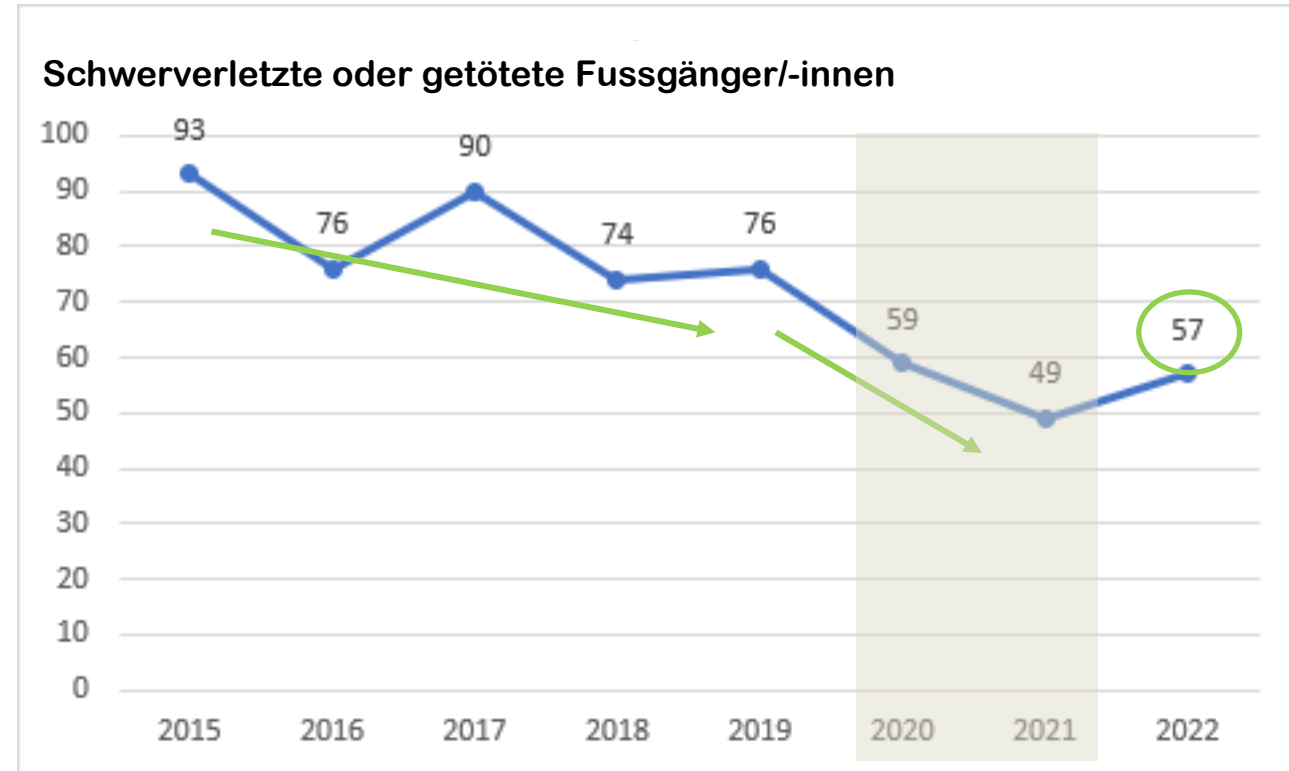


BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Opfer: Fussgänger/-innen

- Opferzahlen seit 2010 relativ stabil
- Kontinuierlicher Rückgang der Anzahl Toter und Schwerverletzter
- Starker Rückgang während Covid
 - Unfallgegner sind mehrheitlich Autofahrer/-innen
- **2022 bleibt sicherer**

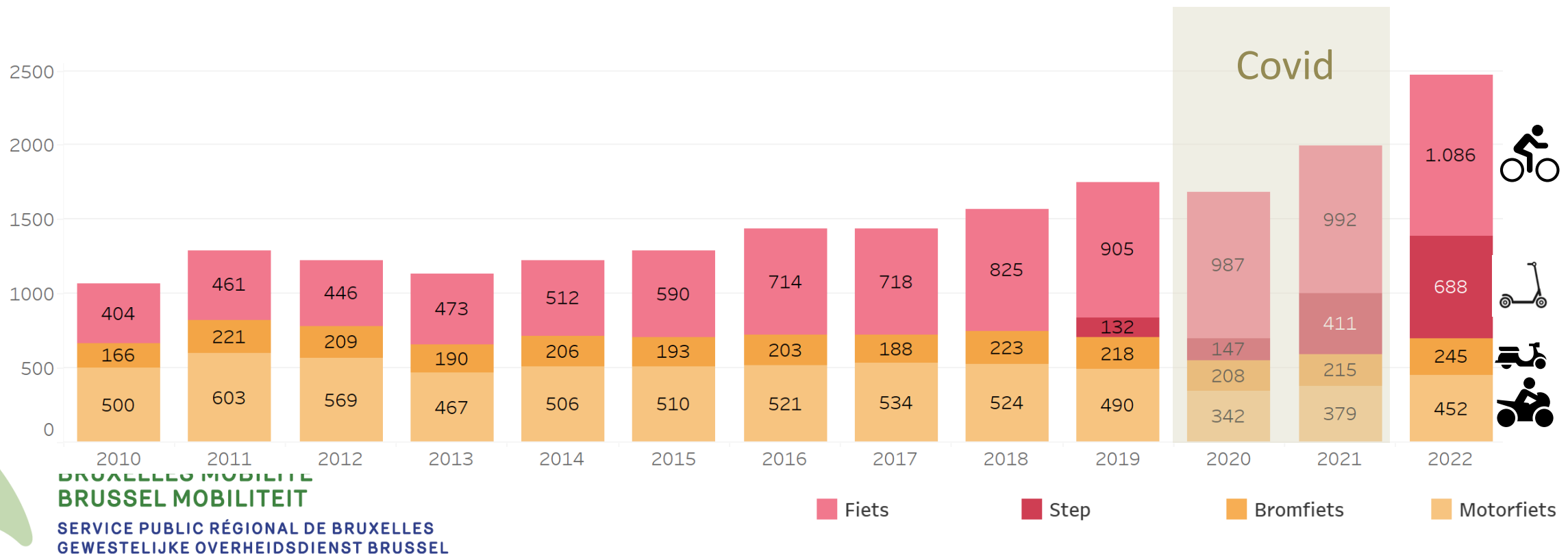


Tieferes Geschwindigkeitsniveau
Absicherung der Querungsstellen
Absicherung der Schulzonen
Einrichtungen zur Verkehrsberuhigung



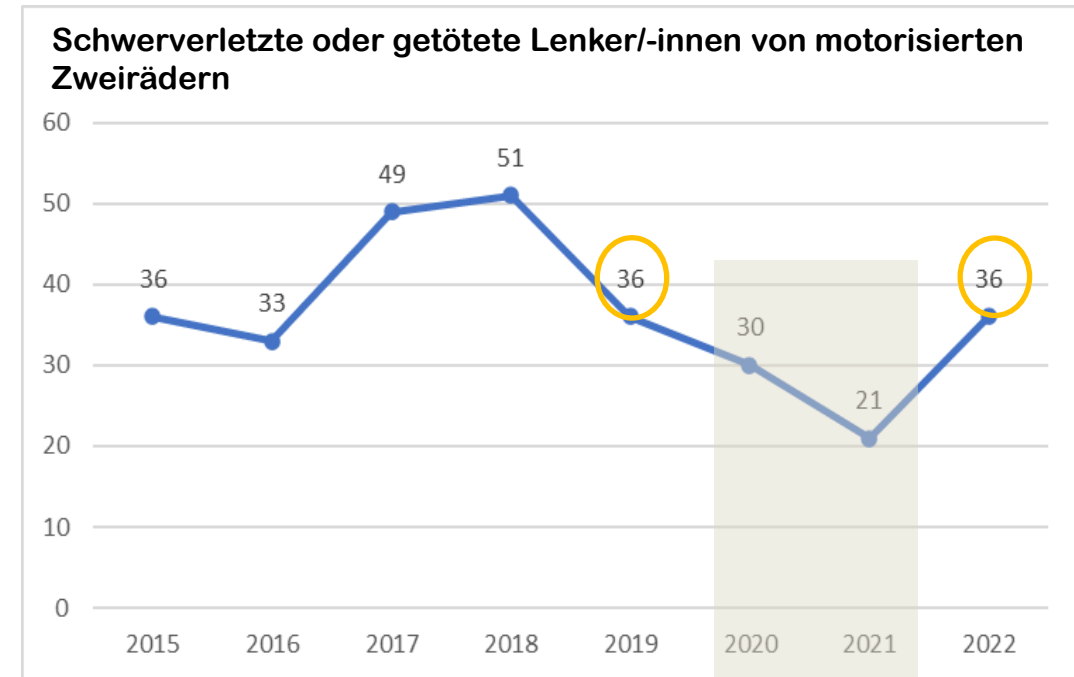
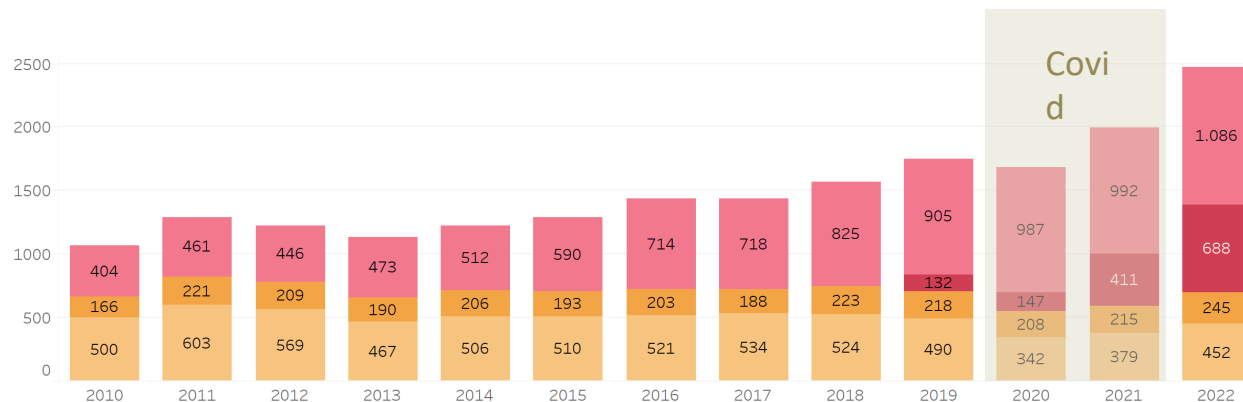
Opfer: Zweiradfahrer/-innen

- Kontinuierliche Zunahme
- Beschleunigung mit zunehmender Anzahl Unfälle mit Beteiligung von Velo- und Trottinettfahrenden

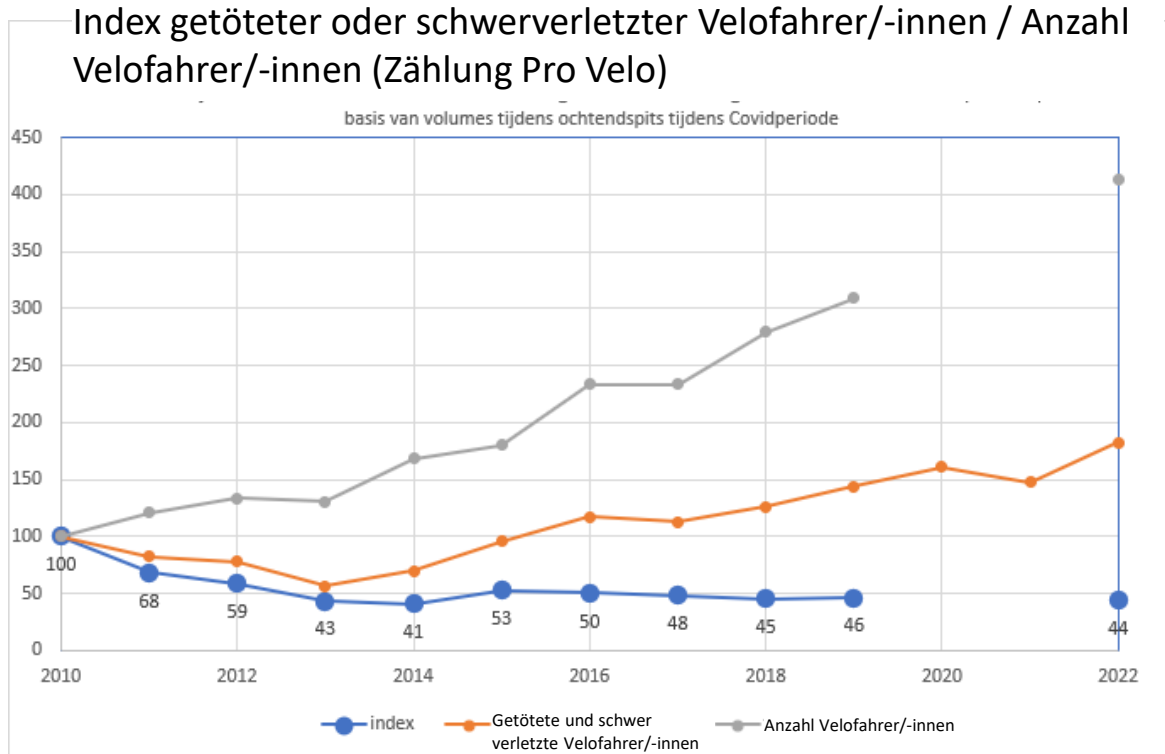


Opfer: Lenker/-innen von motorisierten Zweirädern

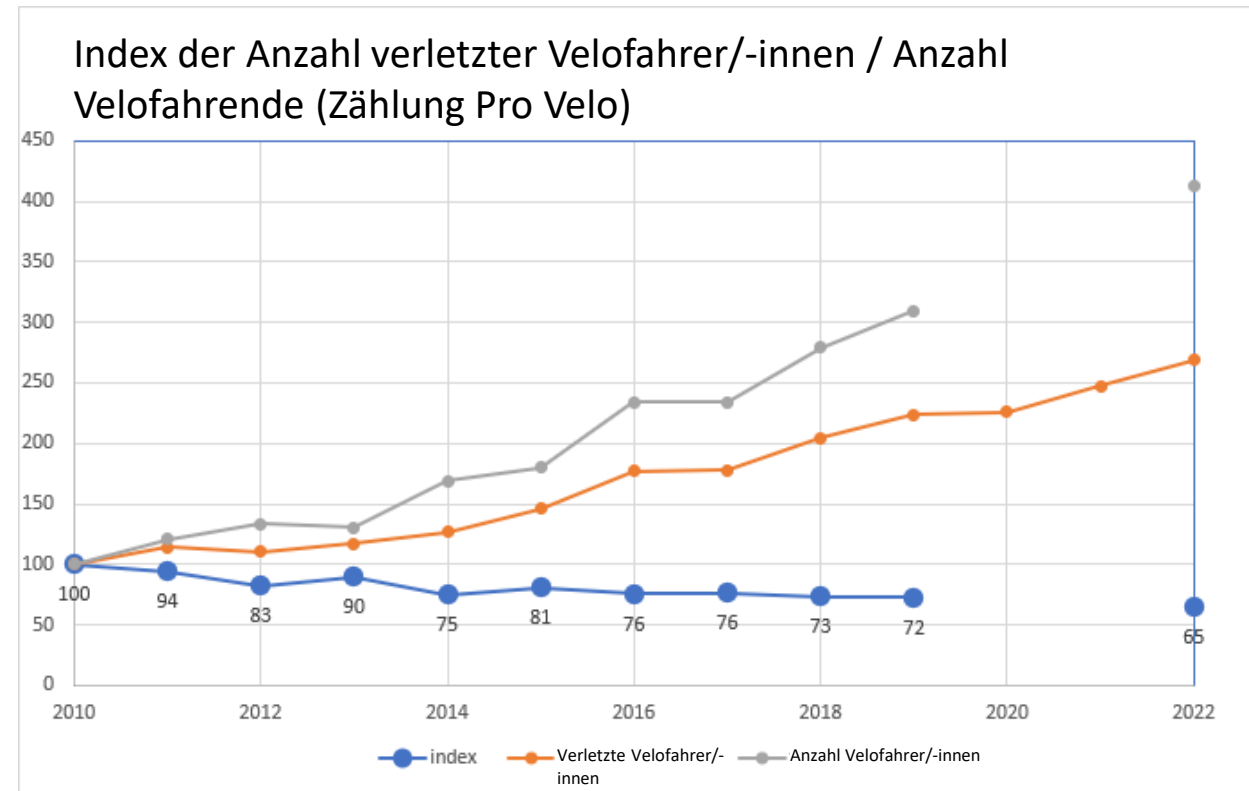
- Unveränderte Opferzahl
- Tote und Schwerverletzte: Rückkehr zur Situation vor Covid
- Seit 2020
 - Motorrad: sinkende Tendenz
 - Mofa: steigende Tendenz



Opfer: Velofahrer/-innen



Tieferes Geschwindigkeitsniveau
 Entwicklung der Infrastruktur
 Sensibilisierungsmassnahmen



Opferzahl steigt kontinuierlich an
Anzahl Velofahrender steigt kontinuierlich an

Das Unfallrisiko im Verhältnis zur Anzahl Velofahrender war noch nie so tief.

Opfer: Trottinettfahrer/-innen

Opferprofil:

- 70 % Männer (vs. 63 %)
- Durchschnittsalter 28,5 Jahre (vs. 36,4 Jahre)
- 8 % der verunfallten Verkehrsteilnehmenden sind unter Einfluss (vs. 3 % im Allgemeinen)
- 20 % der Unfälle sind Selbstunfälle

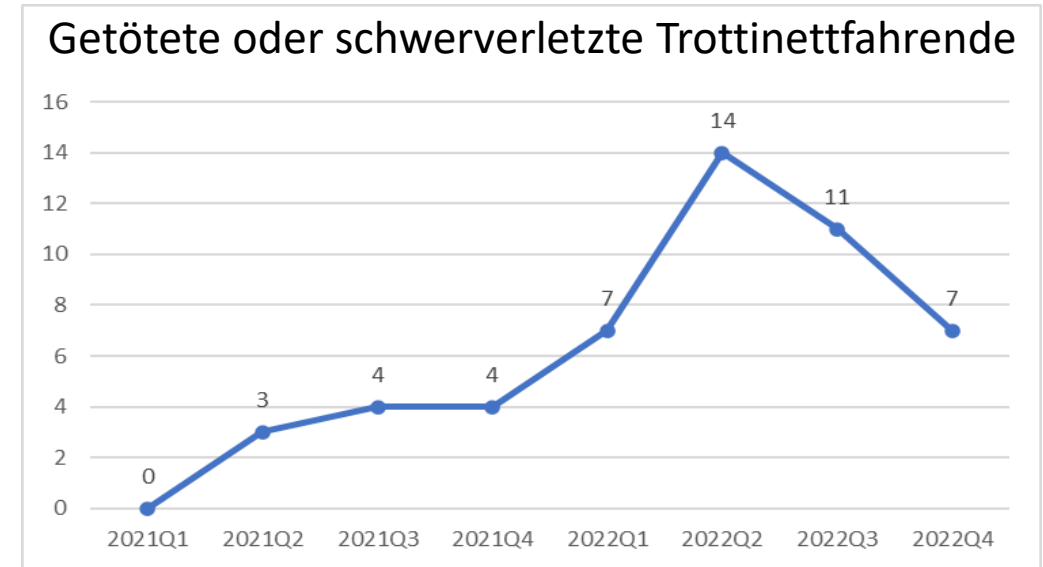
Kampagne vom März 2023

Neue Regeln im Strassengesetz (Gleichstellung mit Velofahrenden)

Geschwindigkeitsbegrenzungen für Trottinette

Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeiten in der Region Brüssel-Hauptstadt

Beschluss Velo-Sharing



Erste 6 Monate 2023/2022

Leichtverletzte: 251 vs. 388, -35 %

Schwerverletzte: 12 vs. 21

Opfer: Autoinsassen/-innen

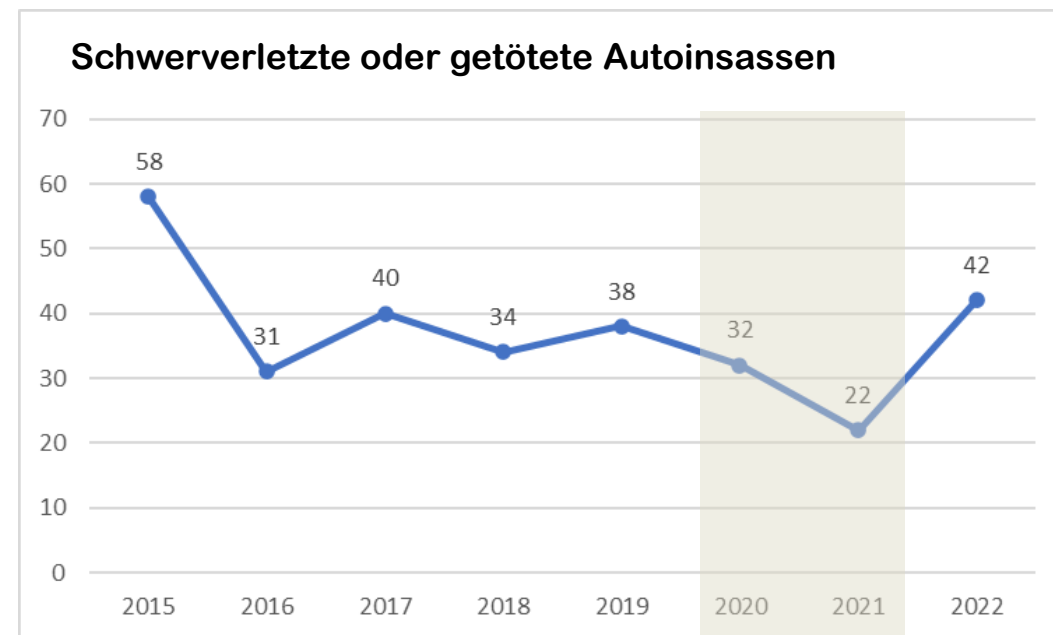
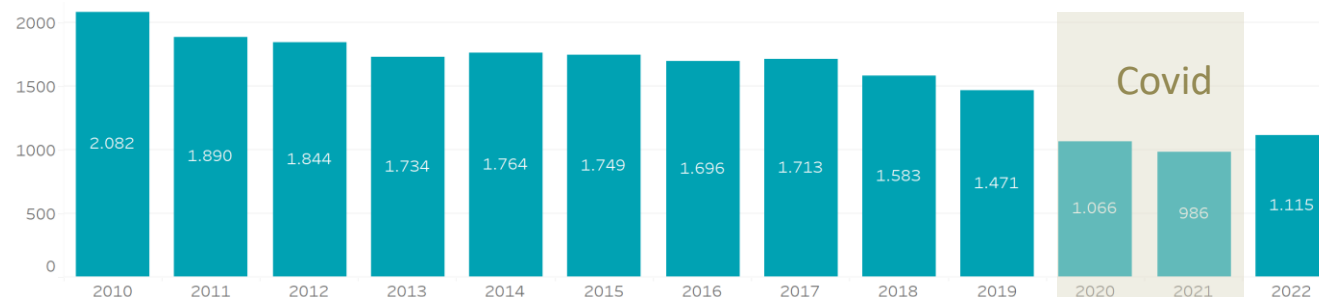
- Kontinuierlicher Rückgang der Opferzahlen
- Nimmt 2021 trotz Aufschwung nach Covid weiter ab
- Deutlicher Unterschied im Schweregrad zwischen 30er- und 50er-Strassen:
Autoinsassen = **75 % der Schwerverletzten auf 50er-Strassen**

Technologische Entwicklungen
Verkehrsberuhigung
Absicherung der Infrastrukturen
Tragen von Gurten
Kontrolle/Sanktion

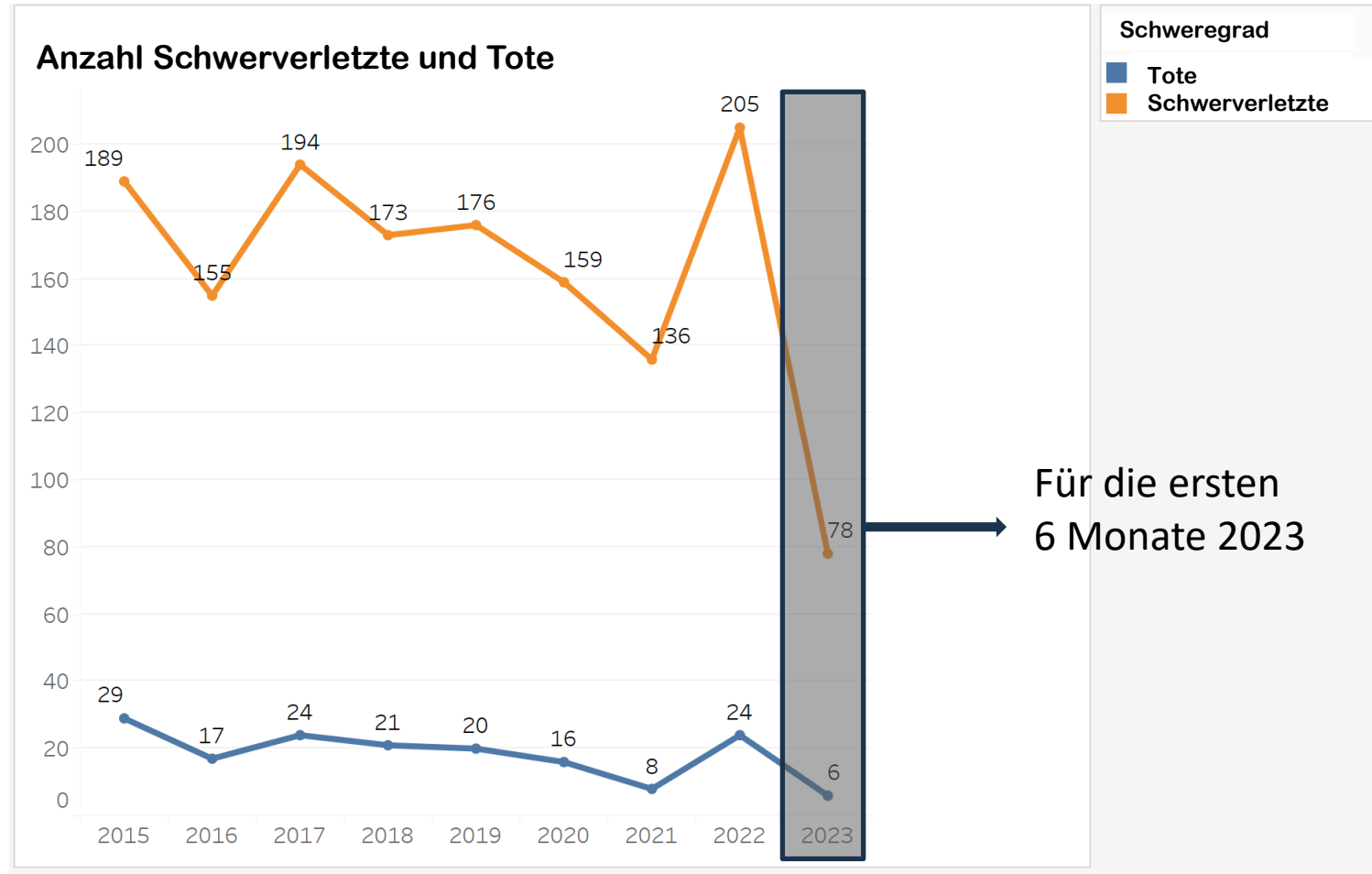


BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

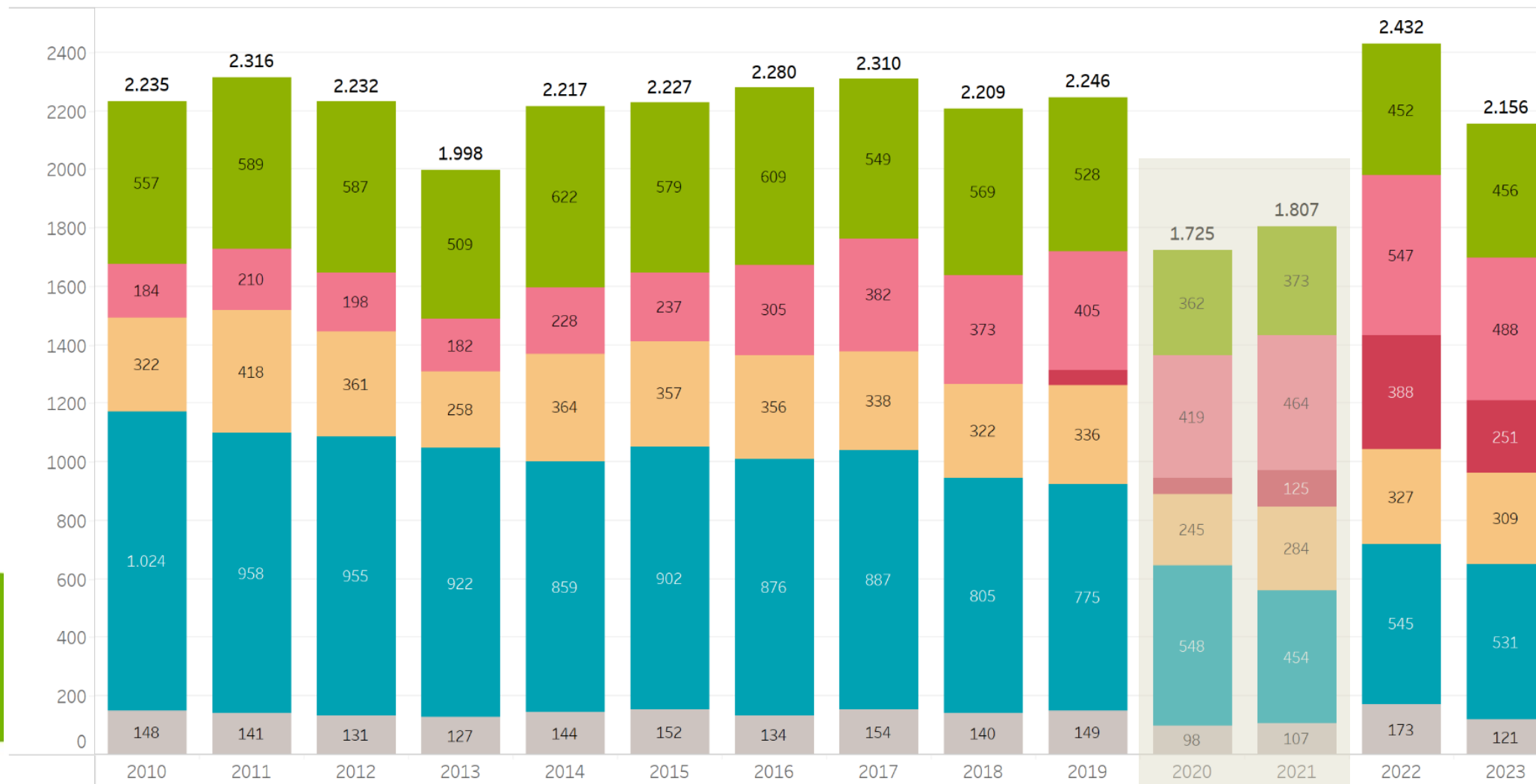


Jüngste (nicht konsolidierte) Daten, erste 6 Monate 2023



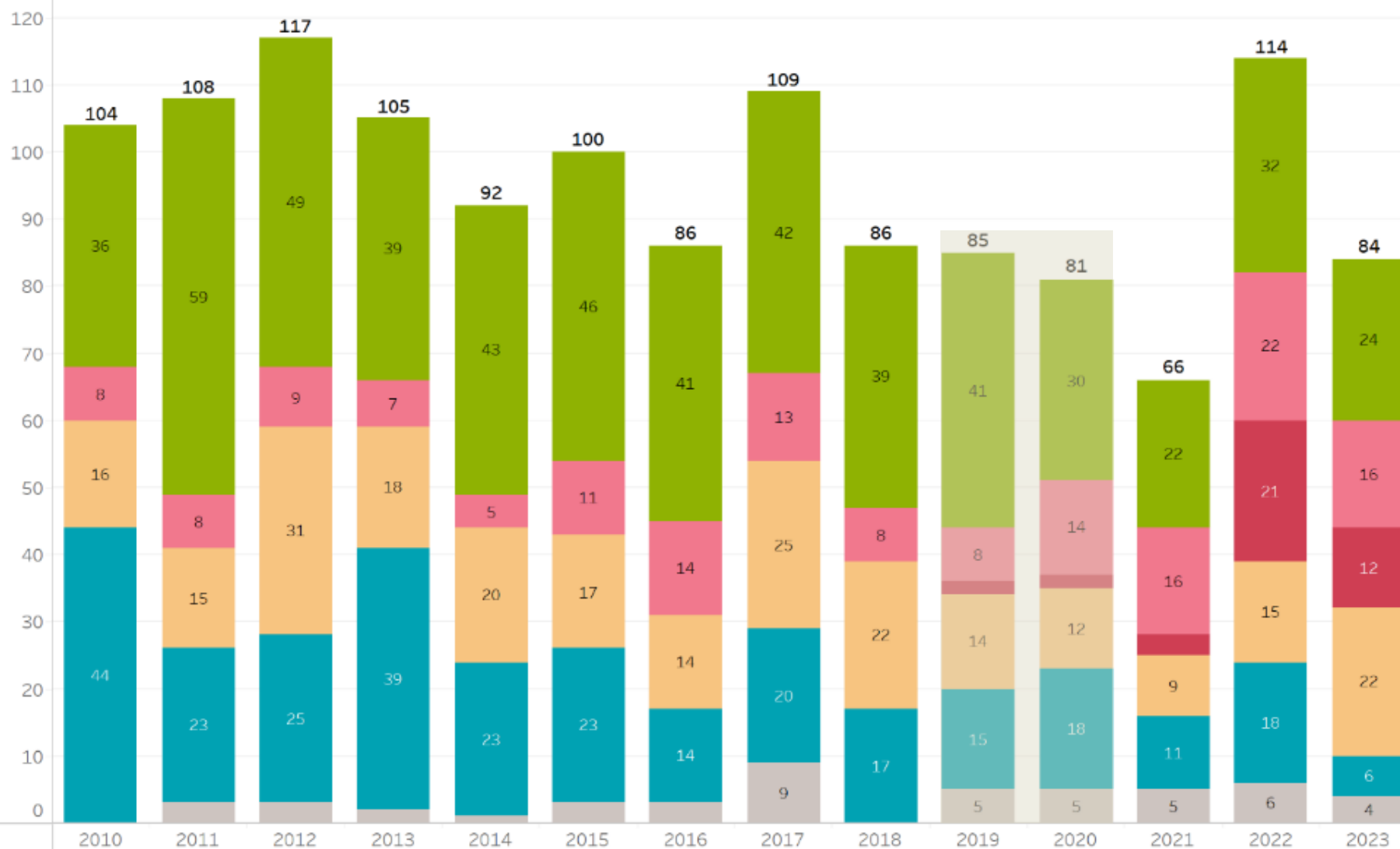
Jüngste (nicht konsolidierte) Daten, erste 6 Monate 2023

Nombre de blessés dans les premiers 6 mois de l'année



Jüngste (nicht konsolidierte) Daten, erste 6 Monate 2023

Nombre de blessés graves / morts dans les 6 premiers mois de l'année



Schlussfolgerungen

- **Ville 30 ist Teil einer langfristigen Politik.**
- **Die (gesellschaftlich, ökologisch usw.) relevanten Faktoren/Massnahmen können nicht isoliert betrachtet werden.**
- **Ville 30: Information / Sensibilisierung / Infrastruktur und Kontrolle/Sanktion**
- **Signifikante und dokumentierte Reduktion der Geschwindigkeit**
- **Seit 2022 gehen die Kurven auseinander.**