

# **Van 50 naar 30 voor meer verkeersveiligheid en leefkwaliteit.**

30 KM/U ALS STANDAARDLIMIET BINNEN DE BEBOUWDE KOM IN HET LICHT VAN DE NIEUWE (INTERNATIONALE) AANBEVELINGEN EN ONTWIKKELINGEN

Document geactualiseerd februari 2021

Auteurs: Kirsten De Mulder (VSV) en Ine Herten (VSV)

Met dank aan: Werner De Dobbeleer (VSV), Dirk Lauwers (UGent), An Volckaert & Hinko Van Geelen (OCW), Dirk Engels (TML), Joris Willems (Hogeschool PXL) en Willy Miermans (UHasselt).

## Inhoud

<b>1. Aanleiding.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Concept en visie .....</b>	<b>5</b>
<b>2.1. WAAROM 30 KM/U ZO VOORDELIG IS VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID .....</b>	<b>5</b>
<b>2.2. EEN BREDE MIX AAN VOORDELEN .....</b>	<b>8</b>
Meer leefkwaliteit .....	8
Gezondere leefomgeving en bewoners.....	8
Modal shift en meer autonomie voor iedereen .....	9
Minder geluidsoverlast .....	9
Sluipverkeer verhinderen .....	9
<b>2.3. DRAAGVLAK .....</b>	<b>10</b>
<b>2.4. VOORWAARDEN VOOR SUCCES .....</b>	<b>12</b>
Beleid.....	12
Kiezen voor 30 km/u in de bebouwde kom in Vlaanderen .....	12
Infrastructuur .....	13
Communicatie en sensibilisering weggebruikers .....	15
Handhaving.....	15
<b>3. Aanpak.....</b>	<b>16</b>
<b>3.1. KLANKBORDGROEP .....</b>	<b>16</b>
<b>3.2. VLAAMS FORUM VERKEERSVEILIGHEID .....</b>	<b>16</b>
<b>3.3. ORGANISATIE VAN INFORMATIE-, BEGELEIDINGS- EN OPLEIDINGSINITIATIEVEN.....</b>	<b>16</b>
<b>3.4. SENSIBILISERING VAN BURGERS.....</b>	<b>16</b>
<b>3.5. AANPASSING VADEMECUM FIETSVOORZIENINGEN .....</b>	<b>17</b>
<b>3.6. DOORLICHTING SEGMENTEN VAN GEWESTWEGEN BINNEN DE BEBOUWDE KOM .....</b>	<b>17</b>
<b>4. Conclusie.....</b>	<b>18</b>
<b>5. Bronnen.....</b>	<b>19</b>
<b>Bijlagen .....</b>	<b>21</b>
<b>RESULTATEN BEVRAGING VSV JUNI 2018 .....</b>	<b>21</b>

## 1. Aanleiding

Meer en meer steden en gemeenten zetten de stap naar een snelheidsbeperking tot 30 kilometer per uur binnen (grote delen van) de bebouwde kom. In de stadscentra van onder andere Brugge, Gent, Antwerpen en Leuven zijn al uitgebreide zones 30 van kracht. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt 30 km/u vanaf 1 januari 2021 zelfs de standaardlimiet binnen de bebouwde kom, met 50 km/u of 70 km/u als uitzondering op bepaalde grote assen. Door de maatregel geldt vanaf januari op 85% van het Brusselse wegennet een snelheidsbeperking tot 30 km/u. Brussel treedt hiermee in de voetsporen van steden als Rijsel (88% zone 30), Bordeaux en Parijs (doelstelling 85% zone 30), Oslo, Helsinki, Grenoble, Graz, Zürich...

De maatregelen op lokaal vlak vinden intussen ook bredere weerklank. Eind oktober 2020 stemde een meerderheid in het Nederlandse parlement voor een algemene snelheidsverlaging tot 30 km/u binnen de bebouwde kom. In Spanje werd een gelijkaardig voorstel intussen bekrachtigd en zal de nieuwe limiet vanaf midden 2021 gelden. Beide landen voorzien uitzonderingen op de regel, bijvoorbeeld op brede, doorgaande wegen wanneer de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt. Ze sluiten daarmee aan bij de "Stockholm Declaration", de slotverklaring van de wereldwijde interministeriële conferentie inzake verkeersveiligheid die in februari 2020 werd gehouden. De verklaring werd door 140 landen goedgekeurd en bevestigt onder meer dat 30 km/u de standaardlimiet hoort te zijn op plekken waar kwetsbare weggebruikers en gemotoriseerd verkeer worden gemengd (Road Safety Sweden, 2020).

Een snelheidsverlaging naar 30 km/u binnen de bebouwde kom biedt tal van voordelen. Op het vlak van verkeersveiligheid kan een verlaging van de rijsnelheid het aantal verkeersslachtoffers drastisch verminderen. Bij een aanrijding met 50 km/u loopt een voetganger ongeveer drie keer meer risico op zware verwondingen en zes keer meer risico om te overlijden dan bij 30 km/u (Jurewicz et al., 2016; Martin & Wu, 2018).

Daarnaast hebben verkeers- en mobiliteitsexperten al gewezen op tal van andere voordelen. Trager rijden in combinatie met minder nodeloos optrekken en afremmen kan leiden tot minder vervuiling, minder geluidsoverlast en zelfs vlotter verkeer. Een zone 30 kan ook sluipverkeer ontmoedigen (mits reismogelijkheden via wegen van een hogere categorie minder tijd in beslag nemen) en stimuleert fietsen en wandelen.

In Brussel is sinds de invoering van 30 km/u als standaardlimiet binnen de bebouwde kom op 1 januari 2021, de snelheid aanzienlijk gedaald met gemiddeld 9 percent, en dit zowel op 30 km/u- als op 50 km/u-wegen. Zonder toename van de reistijd (Brussel Mobiliteit, 2021).

Onderzoek van de VSV (2018) toont aan dat er bij de Vlamingen een groot draagvlak is voor de zone 30, maar dat men het ook wel moeilijk vindt om zich aan die snelheidslimiet te houden. En dat laatste is natuurlijk noodzakelijk. Enkel verkeersborden zone 30 plaatsen is dan ook onvoldoende. Er is nood aan een gepast wegbeeld dat overeenkomt met een snelheidsregime van 30 km/u. Dit vereist een gepaste infrastructuur en een duidelijke signalisatie die weggebruikers duidelijk maakt dat ze een zone 30 binnenrijden. Hierbij zijn ook sensibilisering en handhaving essentieel om draagvlak en naleving te garanderen.

Ook bij steden en gemeenten is het draagvlak voor een verdere uitbreiding van zones 30 groot. Verkennend onderzoek van de VSV bij steden en gemeenten toont aan dat 57% van de respondenten positief tot zeer positief staat tegenover een veralgemening van de zone 30 binnen de bebouwde kom (met de mogelijkheid om daar net zoals in andere steden om goede redenen van af te wijken). In het hoofdstuk Draagvlak gaan we verder op dit thema in.

Een veralgemeende zone 30 in de bebouwde kom is een logische keuze voor meer verkeersveiligheid, meer actieve verplaatsingen (fietsen, wandelen) en meer leefkwaliteit voor iedereen. Na de verlaging van de snelheidslimiet van 90 km/u naar 70 km/u op gewestwegen buiten de bebouwde kom (sinds 2017) is een verlaging van 50 km/u naar 30 km/u voor straten binnen de bebouwde kom een sterk signaal dat verkeersveiligheid een prioriteit is. Bovendien is het ook de keuze van de duidelijkheid en betekent het bord "bebouwde kom" (F1a en F1b) voor de weggebruiker in elke gemeente hetzelfde: de maximumsnelheid bedraagt 30 km/u.

## 2. Concept en visie

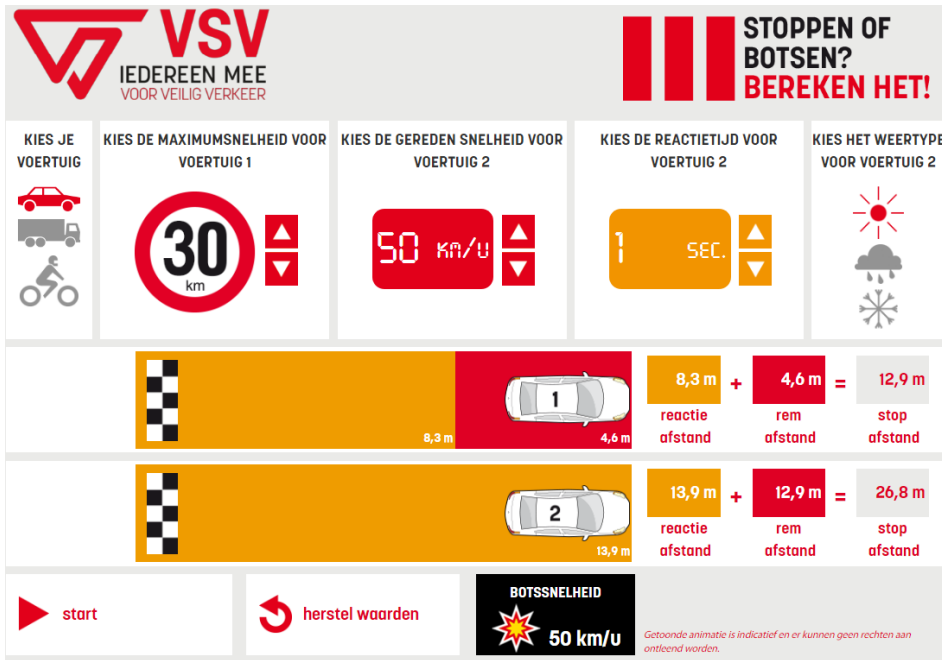
### 2.1. Waarom 30 km/u zo voordelig is voor de verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid wordt algemeen als een belangrijk aspect beschouwd van ons multimodaal verkeerssysteem. Tevens wordt het in de meeste Mobiliteitsplannen als doelstelling vermeld, maar de doorvertaling naar effectieve maatregelen gebeurt nog onvoldoende. Dit is echter essentieel vermits enkel een absoluut veilig verkeerssysteem ook duurzaam is. Verkeersveiligheid als hard criterium bij alle keuzes in het verkeersbeleid is daarom een must.

In Vlaanderen zijn we daarbij ondertussen overtuigd van Vision Zero, waarbij we het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer tot 0 willen reduceren tegen 2050. Een geïntegreerde aanpak met gepaste infrastructuur, regelgeving, educatie en handhaving is hiervoor noodzakelijk. Verbeteringen op al deze vlakken zullen verder bijdragen tot het bereiken van deze doelstelling, maar uit ervaringen is gebleken dat voor fietsers en voetgangers het reduceren van de snelheid van het autoverkeer dat in hun directe omgeving rijdt, een zeer grote bijdrage levert in het vermijden van doden en zwaargewonden.

Als voetgangers en fietsers een aanrijding willen overleven, moet de snelheidslimiet 30 km/u zijn (Vision Zero, Vägverket 2006). De belangrijkste reden voor de invoering van 30 km/u binnen de bebouwde kom is dan ook dat deze maatregel de **verkeersveiligheid** verbetert. Met 30 km/u heeft de bestuurder een veel **breder gezichtsveld** dan bij hogere snelheden. Zo ziet de bestuurder veel beter wat er links en rechts van hem gebeurt en kan hij tijdig reageren op mogelijke hindernissen, waardoor het risico op een ongeval verkleint.

Bovendien staat men sneller stil wanneer men 30 km/u rijdt in plaats van 50 km/u. Met 30 km/u bedraagt de **stopafstand** op een droog wegdek 13 m, met 50 km/u verdubbelt deze afstand tot 27 m; op een nat wegdek gaat het om respectievelijk 15 en 32 m. Stel dat twee bestuurders een noodstop moeten maken voor een kind dat plots de straat op rent: op het moment dat een bestuurder die 30 km/u rijdt tot stilstand komt, bedraagt de snelheid van een bestuurder die 50 km/u rijdt nog steeds 50 km/u (bij een gemiddelde reactietijd van 1 seconde) (zie Figuur 1). Dat snelheidsverschil kan het verschil betekenen tussen leven en dood, aangezien de overlevingskans van een kwetsbare weggebruiker bij een aanrijding rechtstreeks gerelateerd is aan de snelheid van het aanrijdende voertuig.



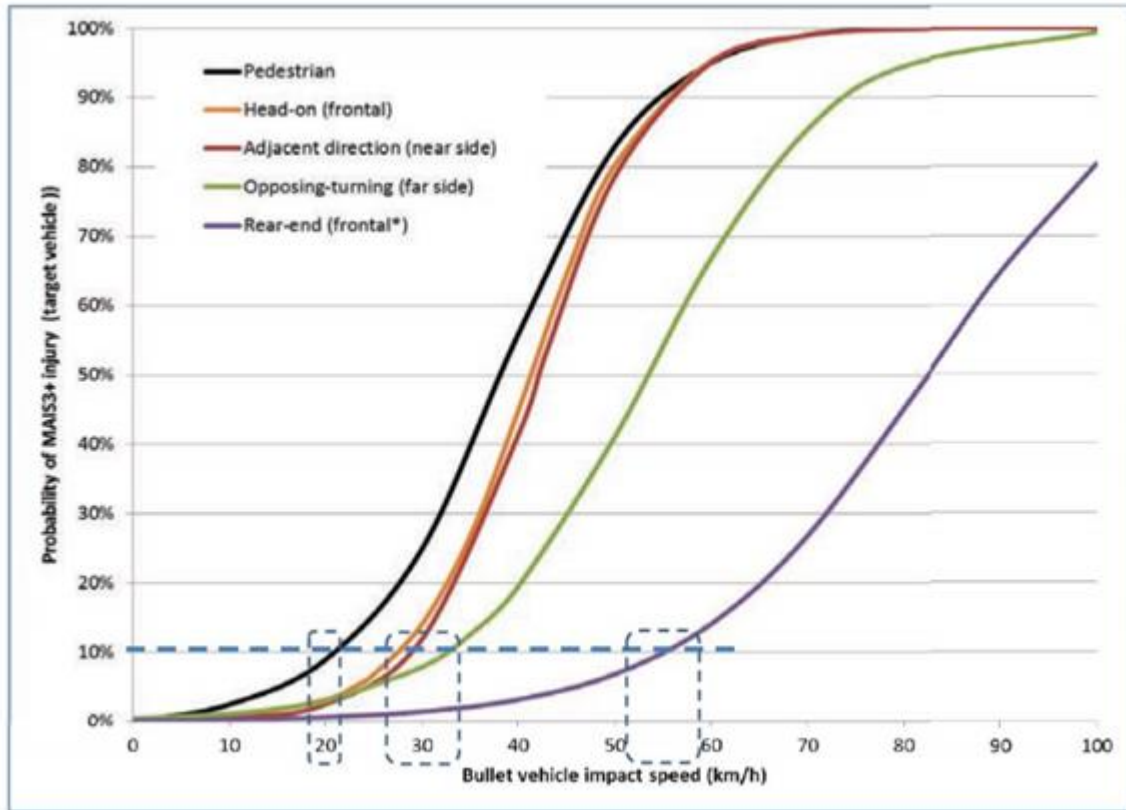
Figuur 1: stopafstand en botssnelheid bij 30 en 50 km/u (Bron: VSV - Veilig Verkeer <https://www.veiligverkeer.be/inhoud/bereken-je-stopafstand/>)

Het **overlijdensrisico** van een voetganger die met 30 km/u wordt aangereden is vier tot vijf keer kleiner dan bij een aanrijding met 50 km/u. Het Internationaal Transportforum (ITF), de OESO-werkgroep inzake verkeer en vervoer, beveelt daarom ook aan om binnen de bebouwde kom de snelheid te beperken tot 30 km/u (OECD/ITF, 2018). De wereldwijde interministeriële conferentie inzake verkeersveiligheid, waarin 140 landen vertegenwoordigd zijn, doet een gelijkaardige aanbeveling in de Stockholm Declaration (Road Safety Sweden, 2020).

Belgische en Vlaamse cijfers ontbreken. Voor deze nota zijn we aangewezen op Europees en internationaal onderzoek. Hieronder gaan we er dieper op in.

In het Themarapport van de Europese Commissie ‘Road safety thematic report – Speeding’ (European Commission, 2020) wordt verwezen naar relatief recente onderzoeksgegevens ter ondersteuning van het belang van 30 km/u binnen de bebouwde kom.

Zo beschrijven Jurewicz et al. (2016) het risico dat een aanrijding bij een bepaalde snelheid tot zware letsels leidt. Afgaande op de grafiek (figuur 2) hebben voetgangers die met 30 km/u worden aangereden, ongeveer 25% risico op zware letsels (MAIS 3+). Bij 50 km/u bedraagt dat risico ongeveer 85%, dus meer dan drie keer zoveel.



Figuur 2: Verband tussen de impactsnelheid van een voertuig en het risico op zware letsels (MAIS3+) voor verschillende ongevalstypes. Bron: Jurewicz et al. (2016)

Dit onderzoek wordt ook aangehaald in de aanbevelingen van de expertengroep (2020) in aanloop naar de wereldwijde interministeriële conferentie van 2020 en de “Stockholm Declaration”. Het vormt mee de basis voor de wereldwijde aanbeveling om 30 km/u tot nieuwe standaardlimiet te maken binnen de bebouwde kom, en zal dus nog vaak terugkeren als referentie in allerlei beleidsdocumenten.

Martin & Wu (2018) beschrijven het overlijdensrisico voor voetgangers bij verschillende snelheden op basis van diepte-onderzoek in Frankrijk. Bij 30 km/u bedraagt het risico 1%, bij 50 km/u is het risico ongeveer 6 keer zo groot (dus rond de 6%).

Voor deze nota kiezen we ervoor om de relatieve risico's weer te geven, met name de mate waarin het risico toeneemt bij 50 km/u in vergelijking met 30 km/u. Zo loopt een voetganger bij een aanrijding met 50 km/u ongeveer drie keer meer risico op zware verwondingen en zes keer meer risico om te overlijden dan bij 30 km/u” (Jurewicz et al., 2016; Martin & Wu, 2018).

## 2.2. Een brede mix aan voordelen

### Meer leefkwaliteit

Het zone 30-statuuut kan zoveel meer zijn dan zomaar een snelheidsbeperking. Een zone 30 is ook een **samenhangende inrichting van publieke ruimte**, gericht op alle weggebruikers en in het bijzonder op bewoners, jong en oud, voetgangers en fietsers. Het gaat om een andere visie op het wegennetwerk. Een straat in de bebouwde kom is immers niet alleen een verkeersgebied, maar ook en vooral een **verblijfsgebied**. Zo definieert de wegcode (art. 2.38) een straat als een openbare weg in een bebouwde kom die geheel of gedeeltelijk omgeven is met bebouwing en met toegangen tot activiteiten langs de weg en die gekenmerkt is door het gedeeld gebruik van de ruimte door verschillende soorten weggebruikers. De wegen die gelegen zijn in een zone 30, ofwel in een woonerf of erf, zijn straten.

Een snelheidsbeperking biedt mogelijkheden tot wegvoorzieningen met bredere voetpaden, meer groen en meer stadsmeubilair. Dit alles zorgt voor meer sociale cohesie, een hoger veiligheidsgevoel en maakt de snelheidsbeperking van 30 km/u coherent (BIVV, 2007).

Een lagere snelheid laat dus meer sociaal contact toe en geeft meer en veiligere mogelijkheden voor fietsers en voetgangers, met een versterkte perceptie dat te voet gaan en fietsen de ideale stedelijke verplaatsingsmogelijkheden zijn. Vermits te voet gaan en fietsen voor meer mensen mogelijk is, verhoogt dit in sterke mate de individuele mobiliteit voor iedereen. De ervaring met Covid-19 en de impact hiervan op onze mobiliteit, toonde overigens aan dat een op fietsen en voetgangers gebaseerd systeem meer robuust is.

### Gezondere leefomgeving en bewoners

Het verkeer is een van de belangrijke oorzaken van luchtvervuiling. Uit de jaarlijkse rapportage van de European Environment Agency (EEA) blijkt dat in 2015 het verkeer de grootste emissiebron was van stikstofoxides (stikstofmonoxide en stikstofdioxide, NO<sub>x</sub>) en Black Carbon (BC, een indicator van roet) (EEA, 2017). De impact van fijn stof op de gezondheid mag niet onderschat worden. Studies tonen aan dat wie dicht bij een drukke weg woont twee keer zoveel kans heeft om te overlijden aan hart- en longaandoeningen.

Kinderen in de stad, vooral zij die aan een verkeersas wonen, hebben dan weer veel vaker te kampen met aandoeningen aan de luchtwegen (De Morgen, 2010). Invoering van zone 30 betekent ook **minder luchtvervuiling**. Hoewel het effect van een verlaging van 120 km/u naar 90 km/u groter zal zijn dan bij een verlaging van 50 km/u naar 30 km/u, zijn de gevolgen positief voor de luchtkwaliteit en de gezondheid. De winst zit vooral in het gegeven dat bewoners ondervinden dat het aangenamer is om zich met de fiets te verplaatsen dan met de wagen. En op dat moment is hun uitstoot nihil (De Morgen, 2010).

Zone 30 laat toe dat meer mensen zich te voet of per fiets verplaatsen en dat heeft een **positief effect op de gezondheid**. Uit verschillende Vlaamse en internationale studies blijkt dat volwassenen die in buurten met een hoge walkability<sup>1</sup>-score wonen, 80 minuten per week meer stappen en 40 minuten per week meer fietsen om ergens naartoe te gaan dan volwassenen in buurten met een lage walkability-score.

---

<sup>1</sup> Walkability, letterlijk te vertalen als beloopbaarheid, is een maat voor de omgevingskwaliteit voor verplaatsingen die te [voet](#) worden afgelegd.



Daarnaast stappen deze volwassenen ook 20 minuten per week meer in hun vrije tijd en hebben ze een gezonder gewicht.

Inwoners van steden met een hoge walkability-score bewegen dus doorgaans meer, maar door het drukke verkeer is de luchtkwaliteit er vaak slechter. In buurten met een hoge walkability-score ligt dus heel veel potentieel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit: vervang gemotoriseerde verplaatsingen door actieve verplaatsingen te voet of per fiets (Vlaams Instituut Gezond Leven, 2018).

Uit ander onderzoek blijkt tevens dat iedere dag de fiets nemen het beste helpt om **overgewicht** en obesitas tegen te gaan. De gemiddelde Vlaming heeft een BMI van 25,3 en is dus te zwaar. Fietsers hebben het laagste BMI, gevolgd door wandelaars, personen die het openbaar vervoer nemen en motorrijders. Pas daarna komen de gebruikers van de elektrische fiets. De automobilisten hebben het hoogste BMI. (UHasselt en VITO, 2018). Lokale besturen kunnen door de invoering van zone 30 een actievere mobiliteit promoten en zo bijdragen tot een **betere volksgezondheid**.

### Modal shift en meer autonomie voor iedereen

In een veilige omgeving kunnen de zwakkere groepen (kinderen, ouderen...) zelfstandig van A naar B. Dat ontkoppelt ritten in een verplaatsingsketen: ouders hoeven geen taxichauffeur meer te spelen. Dat spaart veel autoritten (13% van onze verplaatsingen zijn "taxiriten"/ OVG-Vlaanderen), maar spaart ook veel tijd en geeft ouders ook zelf de gelegenheid om meer te fietsen.

### Minder geluidsoverlast

Bij **verkeerslawaaï** spelen verschillende factoren een rol. Verkeerslawaaï bestaat enerzijds uit motorgeluiden en anderzijds uit rolgeluiden (contact van de banden met het wegdek). Het motorgeluid hangt af van het motorregime en de rijstijl. Het rolgeluid hangt dan weer af van de banden en van het type wegdek. Ook de hoeveelheid verkeer en de snelheid spelen een rol. Hoe meer wagens en hoe sneller zij rijden, hoe meer verkeerslawaaï. Zones 30 zijn tamelijk efficiënt om het globale verkeerslawaaï te verminderen. Door de snelheid te verminderen van 50 km/u naar 30 km/u daalt het lawaaï met 3 tot 4 decibel. Dit stemt overeen met een halvering van het verkeersvolume op middelmatig belangrijke wegen (BIVV, 2007).

### Sluipverkeer verhinderen

Zones 30 zijn minder interessante routes voor **sluipverkeer**. De installering van een zone 30 moet kaderen in een netwerkvisie over het gebied, waarbij doorgaand verkeer in de afgebakende zone 30 onmogelijk wordt gemaakt. Dit pleit tevens voor een weloverwogen selectie van wegen rondom de zone 30 waar een hogere snelheid is toegelaten, maar die tegelijkertijd ook goed zijn uitgerust om dit snellere en drukker verkeer veilig af te wikkelen. Belangrijk hierbij is dat flankerende maatregelen genomen worden zoals circulatiemaatregelen en tonnagebepalingen. Ook samenwerking met andere gemeenten is van belang.

### 2.3. Draagvlak

Bestaat er vandaag een **draagvlak voor zone 30**? Uit onderzoek van de VSV (maart 2018) blijkt dat maar liefst 78% van de bewoners van een zone 30 tevreden zijn over het snelheidsregime in hun straat. Slechts 24% gaat niet akkoord met de stelling “Op plaatsen waar de snelheidslimiet op 30 km/u ligt (in een woonwijk of schoolomgeving), vind ik dit over het algemeen een aanvaardbare snelheid.” (56% is akkoord, 20% heeft geen mening). Slechts 27% gaat niet akkoord met de stelling “30 km/u zou altijd de snelheidslimiet moeten zijn in woonkernen en wijken.” (46 % is akkoord, 27% heeft geen mening).

Daar tegenover staat dan weer dat slechts een kleine helft (42%) akkoord gaat met de stelling “Ik kan me gemakkelijk aan de snelheidslimieten in een zone 30 (30 km/u) houden.” Hoewel zone 30 als nuttig wordt ervaren, is het respecteren van de maximumsnelheid er niet zo eenvoudig. Daarom is het essentieel om het wegbeeld aan te passen aan de gewenste snelheid. Hier gaan we dieper op in bij de voorwaarden voor succes.

Ook uit een enquête van Vias (2018) blijkt het draagvlak groot, zo is 85% van de bevroegde personen tevreden om te wonen in een zone waar de maximumsnelheid 30 km/u is. De aangehaalde redenen zijn verkeersveiligheid (59%), beperktere geluidsoverlast (42%) en minder sluipverkeer (26%). Echter, ook hier geeft 6 op de 10 Belgen (56%) aan dat in het algemeen de zones 30 slecht zijn aangegeven.

Tevens kunnen we een uitzondering maken voor grote autoverkeersassen (stedelijke invalswegen, doortochten in dorpskernen...) binnen de bebouwde kom, waar het snelheidsregime van 50 km/u blijft gelden, op voorwaarde dat er voorzieningen zijn om de veiligheid van de actieve verkeersdeelnemers te garanderen. Dit is het principe dat ook in Brussel en een aantal buitenlandse voorbeelden wordt toegepast, in lijn met de aanbevelingen van de Stockholm Declaration. Om de veiligheid van de fietsers te garanderen moet er op deze wegen afgescheiden fietsinfrastructuur aanwezig zijn. Deze moet voldoen aan de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. Hierbij dienen naast een minimale breedte, ook tussenzones met de rijweg en met een eventuele parkeerstrook worden voorzien. Bovendien dient ook de oversteekbaarheid van deze wegen makkelijk en veilig te zijn voor fietsers en voetgangers, zodat een vlotte en veilige verbinding tussen wijken en stadsdelen voor hen mogelijk is. Op verkeersassen die niet beantwoorden aan de minimale inrichtingseisen moeten de snelheden naar omlaag, dit is 30 km/uur binnen de bebouwde kom.

Om de visie uit deze nota te toetsen met de visie van de lokale besturen, organiseerde de VSV in juni 2018 een bevraging bij 94 steden en gemeenten. Van de 94 aangeschreven besturen hebben er 52 de bevraging ingevuld, de responsgraad bedroeg dus 55%<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Aangezien we geen verschillen vaststellen in de verdeling van de bevolkingsaantallen tussen de responsgroep en zij die aangeschreven werden, kunnen we concluderen dat de responsgroep representatief is.

De belangrijkste conclusie van dit verkennend onderzoek is dat 57% van de respondenten positief tot zeer positief staat tegenover het idee om de maximumsnelheid in de volledige bebouwde kom te beperken tot 30 km/u (met de mogelijkheid om daar gemotiveerd van af te wijken). 11,5% staat neutraal tegenover deze maatregel. Als bijlage aan deze nota zijn de volledige resultaten van de bevraging raadpleegbaar.

Bovendien neemt het draagvlak bij de invoering van dit soort politiek gevoelige maatregelen toe omdat men de voordelen van de maatregel ervaart of omdat men zich conformeert (Goodwin curve). Zo was in Graz minder dan de helft voor deze maatregel, maar na de invoering en 10 jaar later groeide dit tot 80% voorstanders

Tot slot bestaat er bij burgers een **groot draagvlak** om de luchtvervuiling aan te pakken. Aan heel wat scholen in Brussel en Vlaanderen protesteerden ouders, leerkrachten en kinderen in 2020 nog tegen de slechte luchtkwaliteit in de schoolomgeving. Verder zijn er ook burgerbewegingen die het probleem aankaarten. Uitbreiding van zone 30 binnen de bebouwde kom kan bijdragen tot een verbetering van de luchtkwaliteit (zie boven).

## 2.4. Voorwaarden voor succes

### Beleid

Een verlaging van het snelheidsregime binnen de bebouwde kom in Vlaanderen biedt tal van voordelen. Om de kansen op succes te vergroten dient aan een aantal voorwaarden voldaan te worden. Belangrijk hierbij is ook het kader of de globale visie waarbinnen deze maatregel genomen wordt. Zo kadert in Brussel de invoering van 30 km/u als standaardlimiet in Good Move, het Gewestelijk Mobiliteitsplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG). In Vlaanderen is de opname van de regel 30 km/u binnen de bebouwde kom als onderdeel van de regionale mobiliteitsplannen die opgemaakt worden binnen de Vervoerregio's (bijsturing decreet Basisbereikbaarheid) en de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 dan ook essentieel. Een globale visie zoals in Brussel heeft meer kans op slagen en het voorzien in een draagvlak dan louter de wetgeving aan te passen. De aanpassing van artikel 11 is dan een sluitstuk.

### Kiezen voor 30 km/u in de bebouwde kom in Vlaanderen

Aan de inrichting van een zone 30 zijn een aantal voorwaarden verbonden. Een aantal van deze voorwaarden komt echter te vervallen wanneer **30 km/u de facto de nieuwe standaardlimiet** wordt binnen de bebouwde kom, zoals de OESO en de Stockholm Declaration aanbevelen en zoals in het Brussels Gewest ingang vindt in 2021. In Brussel werd de algemene regel van artikel 11 in het verkeersreglement aangepast. Het nieuwe artikel 11.1 "Brussels Hoofdstedelijk Gewest" bepaalt dat binnen de bebouwde kommen de snelheid beperkt is tot 30 km per uur. Verder bepaalt het artikel dat op sommige openbare wegen een lagere of hogere snelheidsbeperking kan opgelegd of toegelaten worden door het verkeersbord C43. In dat geval volstaan in principe de gebruikelijke aanduidingen en inrichtingsvereisten die samenhangen met het begin van de bebouwde kom (borden F1a en F1b, eventueel creatie van een poorteffect door asverleggingen of beplanting). De wegen waar een hogere (of lagere) snelheidslimiet geldt, worden dan expliciet aangeduid door een verkeersbord C43 dat de maximumsnelheid weergeeft. Een veralgemening betekent minder infrastructurele ingrepen dan een uitbreiding van afzonderlijke zones 30.

Een veralgemening waarbij 30 km/u de standaardlimiet is, heeft dan ook duidelijke voordelen vergeleken met een uitbreiding van afzonderlijke zones 30. Het geeft een **sterk signaal**. Ze is goedkoop en snel te realiseren. Door de duidelijkheid is ze ook makkelijk te communiceren aan de burger.

De beslissing overlaten aan de lokale overheden kan niet via de aanpassing van artikel 11 van het verkeersreglement.

De lokale overheden hebben wel een aantal mogelijkheden:

- Ofwel 30 km/u invoeren binnen gans een bebouwde kom door het bord C43 met de vermelding 30 te plaatsen boven het bord F1 (begin bebouwde kom), zoals bijvoorbeeld in Puurs.
  - Echter, de Vlaamse overheid dient in dat geval ook de code van de wegbeheerder aan te passen. Deze combinatie van borden mag immers enkel als er geen voorrangswegen binnen de bebouwde kom gelegen zijn.
- Ofwel traditionele zones 30 in te voeren, zoals in Gent.

In beide mogelijkheden kan je binnen een zone 30, geen hogere snelheden toelaten. Uit verkeerskundig oogpunt is het tevens niet wenselijk om binnen een zone 30 hogere snelheden toe te laten. Een ruime, gebiedsdekkende aanpak geniet de voorkeur.

Vlaanderen zendt een sterker signaal uit indien de algemene snelheidsbeperking binnen de bebouwde kom verlaagd wordt van 50 naar 30 km/u, en daar waar nodig kan een bord een hogere of lagere snelheid toelaten. Met de veralgemening 30 km/u binnen de bebouwde kom verdwijnt bijgevolg de autonomie van gemeenten niet, aangezien zij nog steeds uitzonderingen kunnen bepalen.

### Infrastructuur

Bij de invoering van een zone 30, moet allereerst het begin van de zone aangeduid worden. In geval van een veralgemeende zone 30 wordt niet de zone 30 aangeduid, maar wel de 50 km/uur. Het begin (= poorteffect) van de zone 30 of in geval van veralgemening 30 km/uur binnen de bebouwde kom, het begin van de bebouwde kom dient duidelijk herkenbaar te zijn voor alle weggebruikers. Het **poorteffect** geeft aan waar de weggebruikers hun gedrag moeten aanpassen, waar ze hun snelheid moeten matigen en is idealiter het vertrekpunt van een nieuwe verkeersinfrastructuur. Mogelijkheden zijn doorlopende trottoirs, verhoogde inrichtingen zoals een verkeersdrempel of een verkeersplateau, trottoiruitstulpingen en rijbaankussens.

Vervolgens moeten ook de **kruispunten** aangepakt worden. Hierbij is voorrang van rechts de basisregel. Verkeerslichten zijn te vermijden. Trottoiruitstulpingen kunnen een oplossing bieden, maar ook verkeersplateaus en minirotondes zijn heel geschikt voor traag verkeer met vlotte doorstroming. In sommige gevallen kan het nuttig zijn om een kruispunt af te sluiten om zo doorgaand verkeer te bannen.

Langs **doorlopende weggedeelten of wegvakken** moeten de voorzieningen aangepast worden zodat de weg goed leesbaar is. Men moet vermijden dat de weggebruikers verkeerde informatie krijgen, verkeersborden die leesbaar zijn bij aanzienlijk hogere snelheden dan toegelaten en wegmarkeringen die te zeer de aandacht vestigen op een bepaalde plaats zijn dus te vermijden. De weginfrastructuur moet zich dus niet te veel richten op bijzondere elementen zoals voetgangersoversteken, fietspaden, ... maar op de hele openbare ruimte. Aanpassingen van het lengteprofiel kunnen door middel van verhoogde inrichtingen (verkeersdrempels en -plateaus) en rijbaankussens. Voor aanpassingen aan het dwarsprofiel kan men werken met straatmeubilair, straatverlichting, aanplantingen, wegversmallingen, stoepverbredingen, trottoiruitstulpingen, parkeerplaatsen en asverschuivingen.

Als de voertuigen minder snel rijden en bij lage intensiteiten, is het in principe mogelijk om overal over te steken. **Oversteekplaatsen** voor voetgangers zijn dan zelfs niet noodzakelijk. In bijzondere gevallen kunnen ze zinvol zijn. Denken we maar aan plaatsen waar veel kwetsbare voetgangers regelmatig oversteken (scholen, kinderdagverblijven, woonzorgcentra) of waar er veel verkeer is.

Ook **fietspaden** zijn in principe overbodig bij een snelheidsregime van 30 km/u en bij lage intensiteiten. Gemengd verkeer is er de regel. In straten met druk auto- en fietsverkeer valt het voorzien van fietspaden uitzonderlijk toch te overwegen. In een goede zone 30, met lage intensiteiten en enkel bestemmingsverkeer wat betreft autoverkeer (Fietsberaad beveelt aan niet meer dan 2000 vtg/etmaal en minstens eens zo veel fietsers als auto's), is het zeer goed mogelijk om een straat bij druk fietsverkeer als fietsstraat in te richten. Zo wint de status en de overtuigingkracht van het 30 km/uur regime nog aan kracht. In een fietsstraat mag volgens de wegcode (artikel 22novies) de snelheid nooit hoger liggen dan 30 km/uur. Sommige steden en gemeenten opteren ervoor om in gebieden waar veel gefietst wordt (met name vooral in de kernen) fietszones (in combinatie met zone 30) in te voeren. Bij aparte fietsstraten - dus niet in fietszones - kan men ervoor opteren die in de voorrang te brengen en dus af te wijken van het algemeen principe van voorrang aan rechts. Ook kan het in sommige gevallen (vb. bij wegversmallingen) nuttig zijn om de fietsers buiten die versmalling te houden (zo inrichten dat zij wel rechtdoor kunnen).

Omdat infrastructurele aanpassingen de nodige tijd en middelen vragen én omdat verschillende straten of wijken best gelijktijdig aangepakt worden, is het interessant om voor die wegen waarvoor het wachten is op een herinrichting, het wegbeeld met **voorlopige ingrepen** aan te passen. Denk hierbij aan het plaatsen van paaltjes, wegmarkeringen, rijbaankussens (ook definitief), bloembakken of het verbreden van voetpaden. Deze punctuele ingrepen kunnen **“quick wins”** opleveren in afwachting van de grotere infrastructurele herinrichting. De maatregelen kunnen ook van start gaan in bijvoorbeeld een vakantieperiode ('vakantiezone', 'zomer 30<sup>3</sup>'). Op die manier kunnen de bewoners ook wennen aan de nieuwe verkeerssituatie. Voorbeelden van steden die door kleine aanpassingen het wegbeeld aanpassen naar zone 30 zijn Antwerpen, Mechelen en Brugge, maar ook kleinere gemeenten zoals Rotselaar en Bonheiden hebben deze keuze gemaakt.

Wanneer een snelheidsregime van 30 km/u van toepassing is in brede straten of op wegen met 2 x 2 rijstroken is een krachtige inrichting van belang (snelheidsremmende maatregelen, fietsinfrastructuur, oversteekvoorzieningen...), eventueel met ondersteuning door ANPR-camera's (zie Handhaving). Beter is deze inrichting te voorkomen en de rijbaan te versmallen tot 1 x 2 rijstroken.

Verder is het belangrijk om voor nieuwe woonwijken en straten van meet af aan rekening te houden met de regel 30-principes en de inrichting daarop af te stemmen.

Tenslotte kunnen nieuwe snelheidsregimes en bijhorende maatregelen effect hebben op de mobiliteit van de inwoners uit **buurgemeenten**. Idealiter worden de buurgemeenten dan ook tijdig betrokken zodat zij kunnen inspelen op de wijzigingen en indien nodig zelf ook maatregelen kunnen nemen.

---

<sup>3</sup> Naar het voorbeeld van 'Zomerstraat': <https://zomerstraat.vlaanderen/zomerstraat/wat/>

### Communicatie en sensibilisering weggebruikers

Door middel van **communicatie en campagnes** kunnen burgers (onder meer via scholen, gemeentelijk infoblad, sportverenigingen) geïnformeerd en gesensibiliseerd worden. Immers, vanuit de resultaten van het onderzoek van de VSV staat 31,5% van de respondenten (van de lokale besturen) niet positief of niet zeer positief / niet neutraal tegenover de snelheidslimiet 30 km/u. 57% is wel voorstander van een snelheidslimiet 30 km/u. Belangrijk is bijgevolg meer aandacht te besteden aan communicatie over de 30 km/u-limiet. Lokale informatie- en sensibiliseringscampagnes zijn hiervoor zeer geschikt. Geïntegreerde campagnes waarbij informatie en sensibilisering worden gekoppeld aan terreinactiviteiten, participatie en (in een latere fase) politiecontroles, verdienen de voorkeur.

Bij introductie van de 30 km/u als nieuwe standaardlimiet, is uiteraard een grootschalige (nationale) informatie- en communicatiecampagne nodig om alle weggebruikers te bereiken via de massamedia en andere, meer gerichte kanalen zoals sociale media.

### Handhaving

Ter ondersteuning van de inrichting van zones 30, is na een aangepast wegbeeld handhaving belangrijk om de snelheidsbeperking van 30 km/u te laten naleven. Dit geldt evenzeer bij de introductie van 30 km/u als nieuwe standaard. De handhavingsdruk zal echter enorm verlagen indien men het netwerkdenken goed in de praktijk kan brengen en het sluipverkeer in de zone 30 kan voorkomen. De creatie van verkeersluwe buurten in combinatie met handhaving biedt de meeste kans op slagen.

Door middel van **snelheidscontroles** aan de hand van bijvoorbeeld ANPR-camera's kan men enerzijds de doeltreffendheid van de voorzieningen evalueren en geeft men anderzijds een duidelijk signaal naar de weggebruikers dat de snelheidslimiet daadwerkelijk moet nageleefd worden. Om deze controles uit te voeren, gaat men best in verschillende fases te werk: een testfase, een informatiefase en een handhavingsfase. Ook kan gewerkt worden met preventieve radars. Aanvullend kunnen technologische aanpassingen in voertuigen zoals systemen van Intelligente snelheidsaanpassing (ISA) het naleven van de gewenste snelheid bevorderen.

De **lokale politie** is dus een belangrijke partner in het succes van een zone 30. De zonale veiligheidsraad is het instrument om de initiatieven met betrekking tot het invoeren en uitbreiden van zones 30 binnen de gemeente van bij het begin te bespreken en op elkaar af te stemmen. Ook de nieuwe GAS-wetgeving biedt kansen voor gemeenten om de naleving van de snelheidslimiet in de zones 30 en 50 km/u te bewaken. Positief is dat er meer gehandhaafd kan worden. Echter wanneer de kans om als voetganger zwaargewond te geraken 9 keer groter bij 50 km/u dan bij 30 km/u en kunnen we niet spreken van een 'lichte' overtreding, wat bij GAS5 het geval is. In Brussel gaan een aantal politiezones voor nultolerantie en Brussel zal geen gebruik maken van GAS5. Ook recidivisme verdient bijzondere aandacht.

Ook **Justitie** is een belangrijke partner in de handhavingsketen en het vervolgingsbeleid. En rechtbanken kunnen bij hun beslissingen rekening houden met de aanwezigheid van kwetsbare weggebruikers en het hogere risico op een aanrijding én verhoogde kans op ernstig letsel in geval van snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom.

## 3. Aanpak

### 3.1. Klankbordgroep

Deze nota kwam tot stand in samenwerking met een klankbordgroep van verkeersexperten:

- Dirk Lauwers (UGent)
- Willy Miermans (UHasselt)
- Joris Willems (Hogeschool PXL)
- An Volckaert en Hinko Van Geelen (OCW)
- Dirk Engels (TML)

### 3.2. Vlaams Forum Verkeersveiligheid

Deze nota werd opnieuw voorgelegd aan het Vlaams Forum Verkeersveiligheid op 12 februari 2021. De doelstelling was om tot een gezamenlijke visie te komen. Deze visie wordt dan door de VSV verder vertaald naar onder meer infomomenten en opleidingen.

### 3.3. Organisatie van informatie-, begeleidings- en opleidingsinitiatieven

Meer en meer steden en gemeenten zetten in op de verdere uitbreiding van zones 30 binnen de bebouwde kom. Aan de hand van praktijkvoorbeelden en andere best practices, tips & tricks helpen we gemeenten en steden verder op weg om de zone 30 binnen de bebouwde kom verder uit te breiden en dit op een coherente wijze met aandacht voor een goede leesbaarheid. De volgende vragen komen hierbij aan bod: Wat zijn de voordelen? Hoe pak je dit best aan (infrastructuur, sensibilisering, handhaving)? Welke goede praktijken bestaan er? Hoe kunnen we deze toepassen op onze eigen context? Welke partners spelen een rol? Hoe kan ik mijn burgers betrekken? Hoe ga je om met weerstanden?

Over al deze aspecten kunnen steden en gemeenten tijdens infomomenten en opleidingen bijleren zodat ze dit nadien in de praktijk kunnen toepassen. Zo werd in 2020 de opleiding Ontwerpen voor veiliger verkeer georganiseerd voor lokale besturen, waar dieper ingegaan werd op de uitwerking van zones 30, de principes van omgekeerd ontwerpen, 'Fix the Mix', leefbuurten... Ook in de VSV-coachings Lokaal Fietsbeleid en in het project Verkeersveilige gemeente komt het thema aan bod.

Ook wanneer 30 km/u de standaardlimiet wordt, zullen gemeenten en steden gepast begeleid worden met infomomenten of webinars, opleidingen en coachings.

### 3.4. Sensibilisering van burgers

Lokale besturen kunnen al hun communicatiemiddelen inzetten zoals bv. een gemeentelijk infoblad, de website, sociale media en eventueel ook infoavonden organiseren om hun inwoners en bezoekers te informeren over en te sensibiliseren over de nieuwe snelheidslimiet. Ook scholen en verkeersouders kunnen hier een rol in spelen met sensibiliserende acties, bijvoorbeeld met de boodschap dat 30 km/u de veiligheid van kinderen sterk ten goede komt. De VSV kan dergelijke initiatieven ondersteunen vanuit het Beloofd!-koepelconcept.



### 3.5. Aanpassing vademecum Fietsvoorzieningen

In het vademecum Fietsvoorzieningen dient als snelheid voor gemengd verkeer maximaal 30 km/u opgenomen te worden. Zo niet is het vademecum niet conform aan de Stockholm Declaration en zoals eerder aangehaald is menging enkel verantwoord aan een gereden snelheid van maximaal 30 km/u. Dit houdt in dat passage 3.2.1.2. aangepast dient te worden. In de passage dient 50 km/uur gewijzigd te worden in 30 km/uur en de mogelijkheid vermeld worden om hiervan af te wijken en 50 km/uur toe te laten voor belangrijke verbindingssassen, mits de nodige fietsvoorzieningen aanwezig zijn.

Ter info geven we hieronder de huidige passage 3.2.1.2 weer:

“3.2.1.2 Fietsvoorzieningen in verblijfsgebieden van maximum 50 km/uur

Binnen verblijfsgebieden geldt het algemene principe dat fietsverkeer meer zichtbaar moet zijn in het straatbeeld. Omdat in een dergelijk gebied omwille van de vele aanpalende functies en erfdoegangen nu eenmaal meer potentiële conflictpunten voorkomen, is het veiliger de snelheid van het autoverkeer af te remmen tot 50 km/uur en de potentiële conflicten duidelijk te presenteren. De fietser wordt meer in de aandacht van de automobilist gebracht. Anderzijds laat 50 km/uur niet altijd menging toe, fietsvoorzieningen blijven dan noodzakelijk. De keuze wordt bepaald door de plaatselijke ruimtelijke context en de verkeerskenmerken. Voor meer informatie over gemengd verkeer, zie 3.2.1.3”.

### 3.6. Doorlichting segmenten van gewestwegen binnen de bebouwde kom

Het Vlaams Forum Verkeersveiligheid beveelt aan dat het Agentschap Wegen en Verkeer een doorlichting verricht van alle segmenten van gewestwegen die in bebouwde kom gelegen zijn, om na te gaan of er veilige fietspaden, voetpaden en oversteekmogelijkheden zijn. En om indien dit niet het geval is, er de snelheidslimiet op 30 km/u te brengen (eventueel in afwachting van de herinrichting waarin wel veilige voorzieningen voor actieve verkeersdeelnemers voorzien zijn).

## 4. Conclusie

Een uitbreiding van de zone 30 binnen de bebouwde kom naar een veralgemeende standaardlimiet van 30 km/u is een logische en essentiële evolutie om de verkeersveiligheid te verbeteren en vision zero te realiseren. Het is een maatregel die een brede mix aan voordelen biedt. Het wordt niet alleen veiliger binnen de bebouwde kom, maar ook leefbaarder: minder luchtvervuiling, minder geluidsoverlast, minder sluisverkeer en bovenal meer leefkwaliteit.

Er bestaat alvast een draagvlak bij de bevolking om de zones 30 uit te breiden. Zones 30 worden als nuttig ervaren, al blijkt het respecteren van de snelheidslimiet niet zo eenvoudig. Ook bij lokale besturen groeit het draagvlak.

Internationaal wordt 30 km/u de facto als nieuwe standaardlimiet binnen de bebouwde kom aanbevolen, met name door de OESO en de Stockholm Declaration. In Vlaanderen bieden Mobiliteitsvisie 2040 en de regionale mobiliteitsplannen binnen de Vervoerregio's kansen om de regel 30 km/u binnen de bebouwde kom breed uit te rollen.

Om de regel 30 km/u binnen de bebouwde kom te realiseren zijn er een aantal basisvoorwaarden. Het uitbouwen van een doordacht netwerk waarbij doorgaand verkeer binnen het 30 km/u - gebied nagenoeg onmogelijk wordt, is een basisvoorwaarde. De veralgemeende invoering van 30 km/u als standaardlimiet brengt op tal van vlakken (infrastructuur, handhaving, communicatie...) voordelen met zich mee. Mits de weginfrastructuur aangepast is om veilig fiets- en voetgangersverkeer, inclusief veilige en vlotte oversteken, te garanderen, kan overwogen worden om uitzonderingen te voorzien op belangrijke verbindingssassen.

Als we willen dat weggebruikers zich aan de snelheid van 30 km/u houden, dan moeten we na de invoering van de standaardlimiet met de genoemde basisvoorwaarden, weggebruikers van het belang van deze snelheidslimiet blijvend bewust maken met doelgerichte sensibiliseringscampagnes.

Tenslotte is een samenwerking met de politie essentieel zodat zij door middel van handhaving de nieuwe snelheidslimiet indien nodig kan afdwingen.

## 5. Bronnen

- Bijna 6 op de 10 Belgen vinden dat de zones 30 slecht zijn aangegeven. (2018, 30 oktober). VIAS. <https://www.vias.be/nl/newsroom/bijna-6-op-de-10-belgen-vinden-dat-de-zones-30-slecht-zijn-aangegeven/>
- BIVV (2007). Zone 30. Voor meer veiligheid en verkeersleefbaarheid in de bebouwde kom. Brochure.
- Brussel Stad 30 - een eerste balans. (z.d.). Brussel Mobiliteit. Geraadpleegd op 16 februari 2021, van <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/news/brussel-stad-30-een-eerste-balans>
- European Commission (2020) Road safety thematic report – Speeding. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.
- (EEA), European Environment Agency. Air quality in Europe — 2017 report. Luxembourg : s.n., 2017.
- Eliasson, J. (2014). The Stockholm congestion charges: an overview. Centre for Transport Studies. <https://www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf>
- EUGENT. (z.d.-b). *Fakten aus Graz / Österreich | 30kmh DE*. <https://de.30kmh.eu/>. Geraadpleegd op 17 februari 2021, van <https://de.30kmh.eu/fakten-aus-europaeischen-staedten/graz/>
- Gisle L, Demarest S. (ed.) Gezondheidsenquête 2013. Rapport 2: Gezondheidsgedrag en leefstijl. Samenvatting van de onderzoeksresultaten, 2014.
- Herbots, K. (2010, 9 februari). Het mistgordijn rond het smogalarm. De Morgen.
- Jurewicz, C., et al. (2016). Exploration of vehicle impact speed – injury severity relationships for application in safer road design. Transportation Research Procedia, 14, 424 – 425.
- Kröyer. H. R. G., Jonsson, T., Varhelyi, A. (2014). Relative fatality risk curve to describe the effect of change in the impact speed on fatality risk of pedestrians struck by a motor vehicle. Accident Analysis and Prevention, 62, 143-152.
- Martin, J. L., & Wu, D. (2018). Pedestrian fatality and impact speed squared: Cloglog modeling from French national data. Traffic Injury Prevention, 19(1), 94–101. <https://doi.org/10.1080/15389588.2017.1332408>
- OECD/ITF (2018). Speed and crash risk. IRTAD research report. OECD Publishing, Paris. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/speed-crash-risk.pdf>
- Road Safety Sweden (2020). Stockholm Declaration. Online geraadpleegd op 26/11/2020 via [Stockholm Declaration - RoadSafetySweden](https://www.road-safety-sweden.com/stockholm-declaration)
- Saving Lives Beyond 2020: The Next Steps - Recommendations of the Academic Expert Group for the Third Ministerial Conference on Global Road Safety 2020. (2019, oktober). [https://www.road-safety-sweden.com/contentassets/c65bb9192abb44d5b26b633e70e0be2c/200113\\_final-report-single.pdf](https://www.road-safety-sweden.com/contentassets/c65bb9192abb44d5b26b633e70e0be2c/200113_final-report-single.pdf)
- UHasselt en VITO, Transport Mode Choice and Body Mass Index: Cross-sectional and Longitudinal Evidence from a European-Wide study. Environment International (2018) 119, 109-116
- Vägverket (2006). Safe traffic: Vision Zero on the move, Swedish Road Administration. Borlänge, Sweden.
- Vanaf januari 2021 overal 30 km/u (of toch bijna). (z.d.). Gewestelijke Overheidsdienst Brussel. Geraadpleegd op 13 januari 2021, van <https://stad30.brussels>
- Vlaams Instituut Gezond Leven (2018). Walkability-tool. <https://www.gezondleven.be/sectoren/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/walkability-tool>
- VSV, Veilig Verkeer. Website. <https://www.veiligverkeer.be/inhoud/bereken-je-stopafstand/>

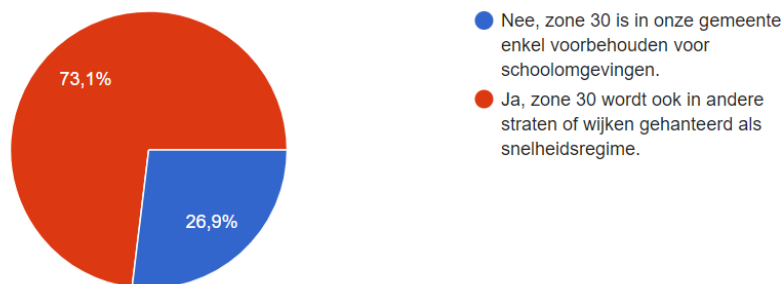
- Lavery, Anthony A, Rachel Aldred, and Anna Goodman. 2021. "The Impact of Introducing Low Traffic Neighbourhoods on Road Traffic Injuries." *Findings*, January. <https://doi.org/10.32866/001c.18330>.

## Bijlagen

### Resultaten bevraging VSV juni 2018

Q2 Heeft uw gemeente/stad een snelheidsbeperking van 30 km/u breder ingevoerd dan enkel in schoolomgevingen?

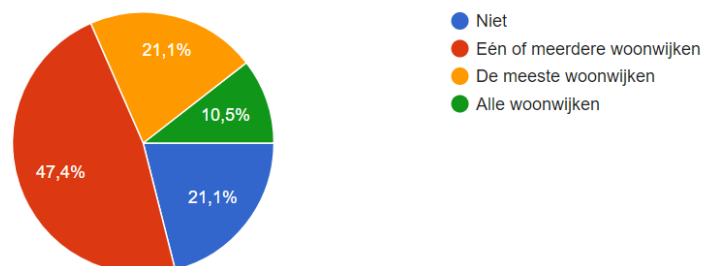
Aantal reacties: 52



Q3 Waar geldt zone 30 nog als maximaal toegelaten snelheid?

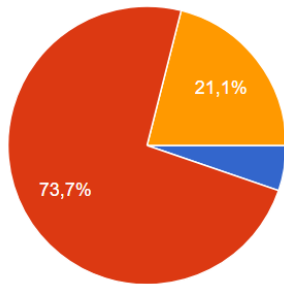
Q3.1 Woonwijken

Aantal reacties: 38



Q3.2 De dorpskern(en) of stadscentrum

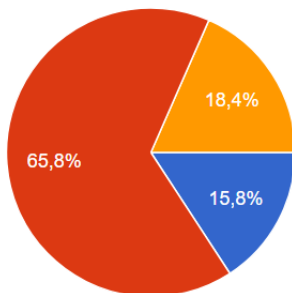
Aantal reacties: 38



- Niet
- Eén of meerdere kernen
- Alle kernen

### Q3.3 Handelskernen

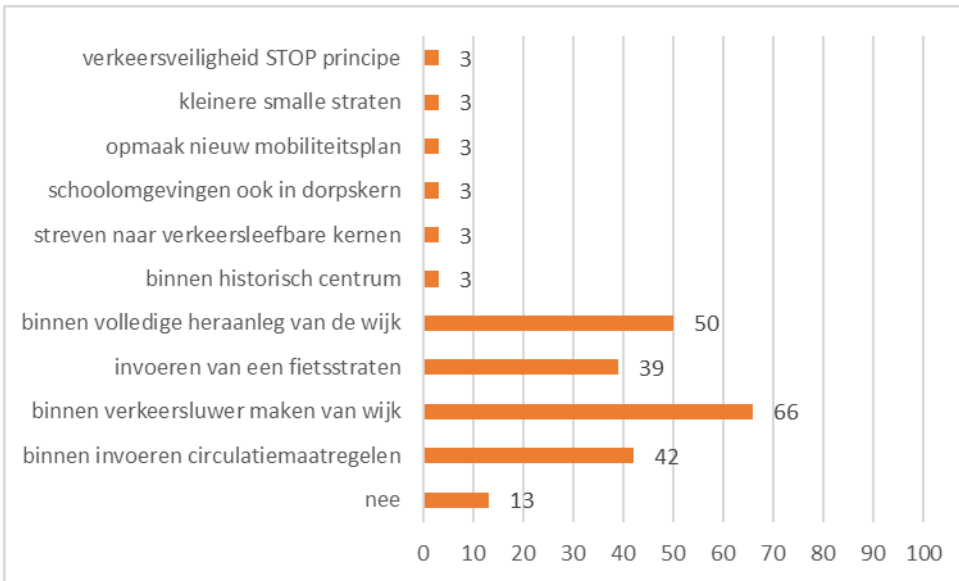
Aantal reacties: 38



- Niet
- Eén of meerdere kernen
- Alle kernen

Q4 Past de invoering van één of meerdere zone(s) 30 binnen een bredere verkeersaanpak van de wijk/kern?

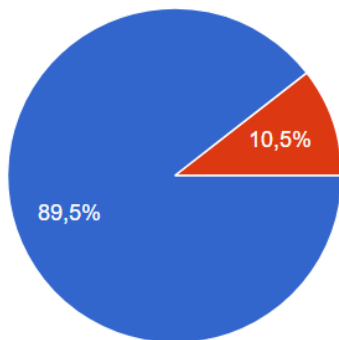
Aantal reacties: 38



Percentages

Q5 Heeft u de indruk dat de verlaging van de snelheid een impact heeft op de omliggende straten/wijken (snelheid/sluiptverkeer)?

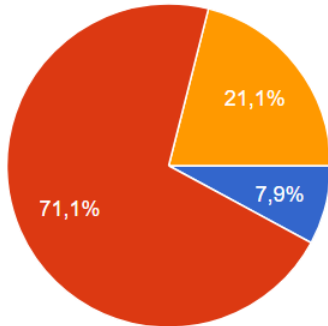
Aantal reacties: 38



- Nee, in de omliggende straten/wijken is de verkeersdruk en/of snelheid dezelfde gebleven.
- Ja, in omliggende straten/wijken was er een toename van de verkeersdruk en/of snelheid.

Q6 Voert uw gemeente infrastructurele aanpassingen uit om de snelheidsbeperking af te dwingen (asverschuivingen, doorlopend trottoir, vernauwingen, drempels...)?

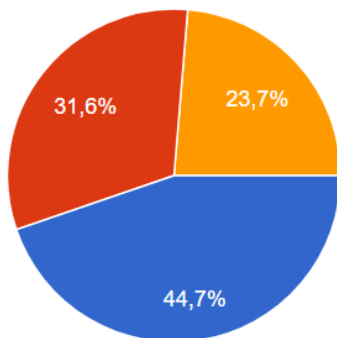
Aantal reacties: 38



- Nee, de zone 30 wordt enkel aangeduid met verkeersborden en/of wegmarkeringen.
- Ja, maar niet overal, in de mate van het mogelijke worden aanpassingen ingevoerd.
- Ja, de zone 30 wordt telkens ondersteund door aanpassingen aan het wegbeeld.

Q7 Wordt er in de straten/wijken extra op snelheid gecontroleerd na de verlaging naar 30 km/u?

Aantal reacties: 38

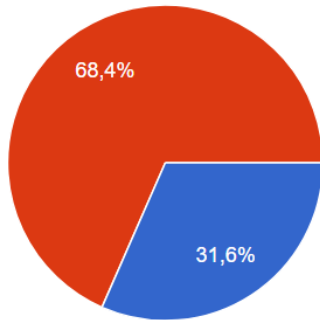


- Nee, de politie besteedt geen extra aandacht aan de straten/wijken waar de snelheid werd aangepast.
- Ja, maar enkel in bepaalde straten waar de snelheid werd verlaagd.
- Ja, de politie voert consequent overal extra controles uit.

Q8 Was er vanuit de buurt een vraag voor de verlaging van de snelheid?

Aantal reacties: 38

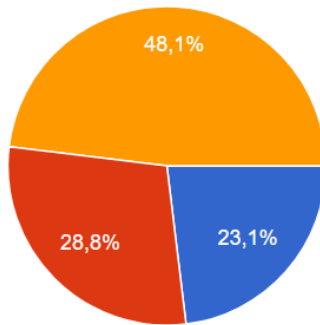




- Nee, de beslissing is voornamelijk vanuit het bestuur genomen.
- Ja, binnen de buurt was er een draagvlak voor een snelheidsverlaging.

Q9 Bent u van plan om in de toekomst zone 30 nog breder in te voeren?

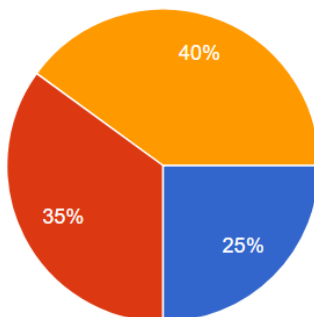
Aantal reacties: 52



- Nee.
- Ja, er staan op korte termijn nog enkele projecten gepland voor uitvoering.
- Ja, er wordt nagedacht om op iets langere termijn de snelheid in bepaalde wijken/straten naar 30 km/u te verlagen.

Q10 Indien ja, op welke schaal bent u dit van plan?

Aantal reacties: 40



- Eén of meerdere straten
- Eén of meerdere wijken of kernen
- Alle woonwijken of kernen

Q11 Hoe staat u er tegenover om binnen de bebouwde kom 30km/u de norm te maken, met de mogelijkheid om daar om goede redenen van af te wijken (bijvoorbeeld op lokale verbindingswegen, gewestwegen)?

Aantal reacties: 52

1 Helemaal niet akkoord, 2 Niet akkoord, 3 Geen mening, 4 Eerder akkoord, 5 Helemaal akkoord

