



Antwerpen zone 30!

Monitoring en evaluatie in de praktijk





ZONE 30 ...

het verhaal van de uitdijende olievlekjes

WAT VOORAFGING ...



1997



Historische binnenstad

2005



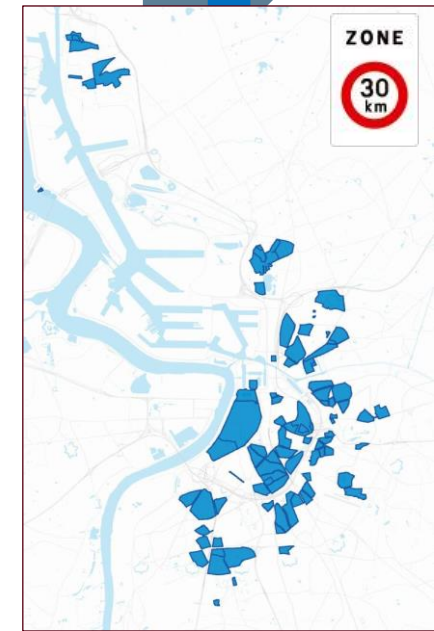
Schoolomgevingen

2008

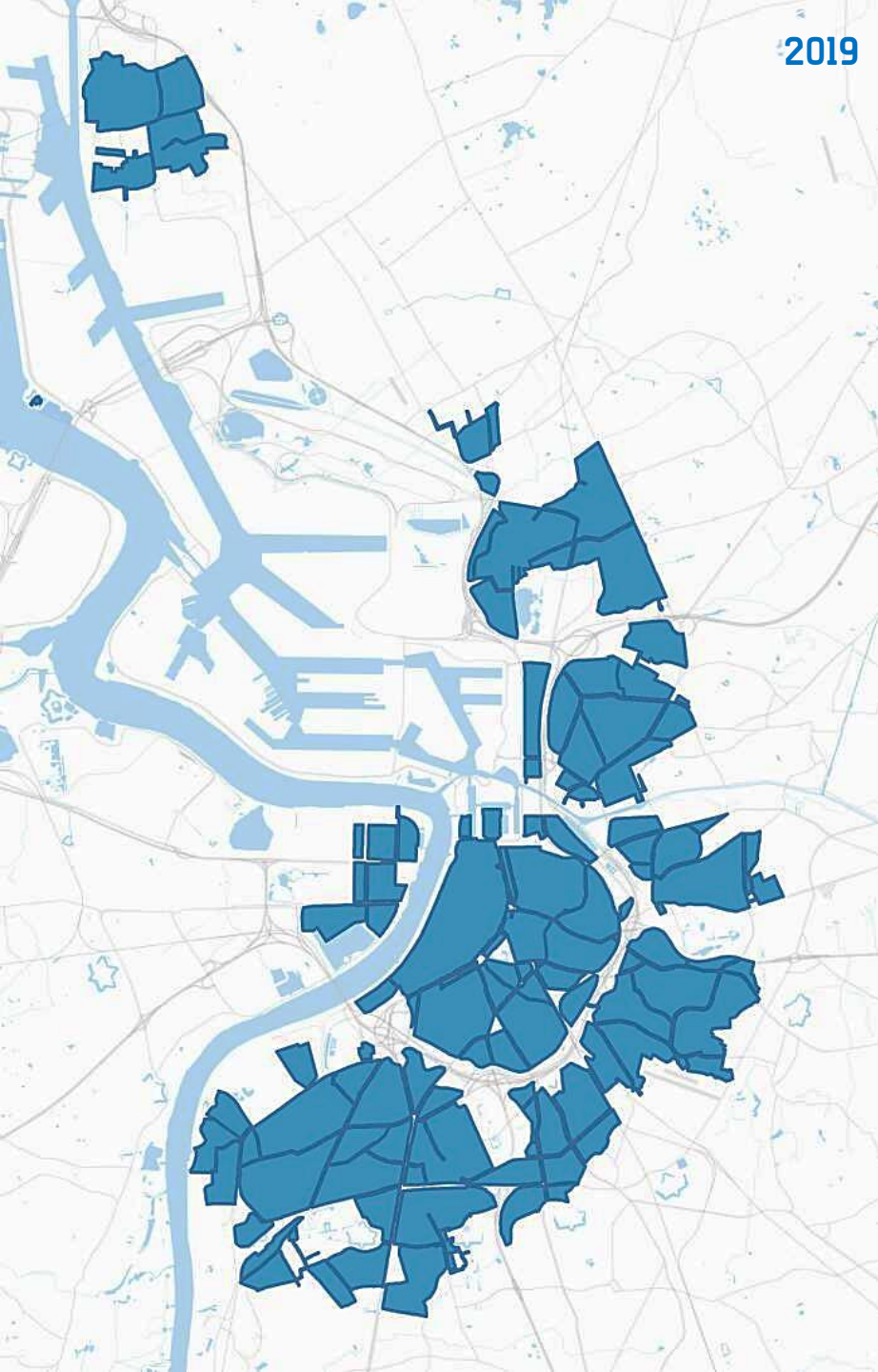


Volledige binnenstad
+ alle 9 districtskernen

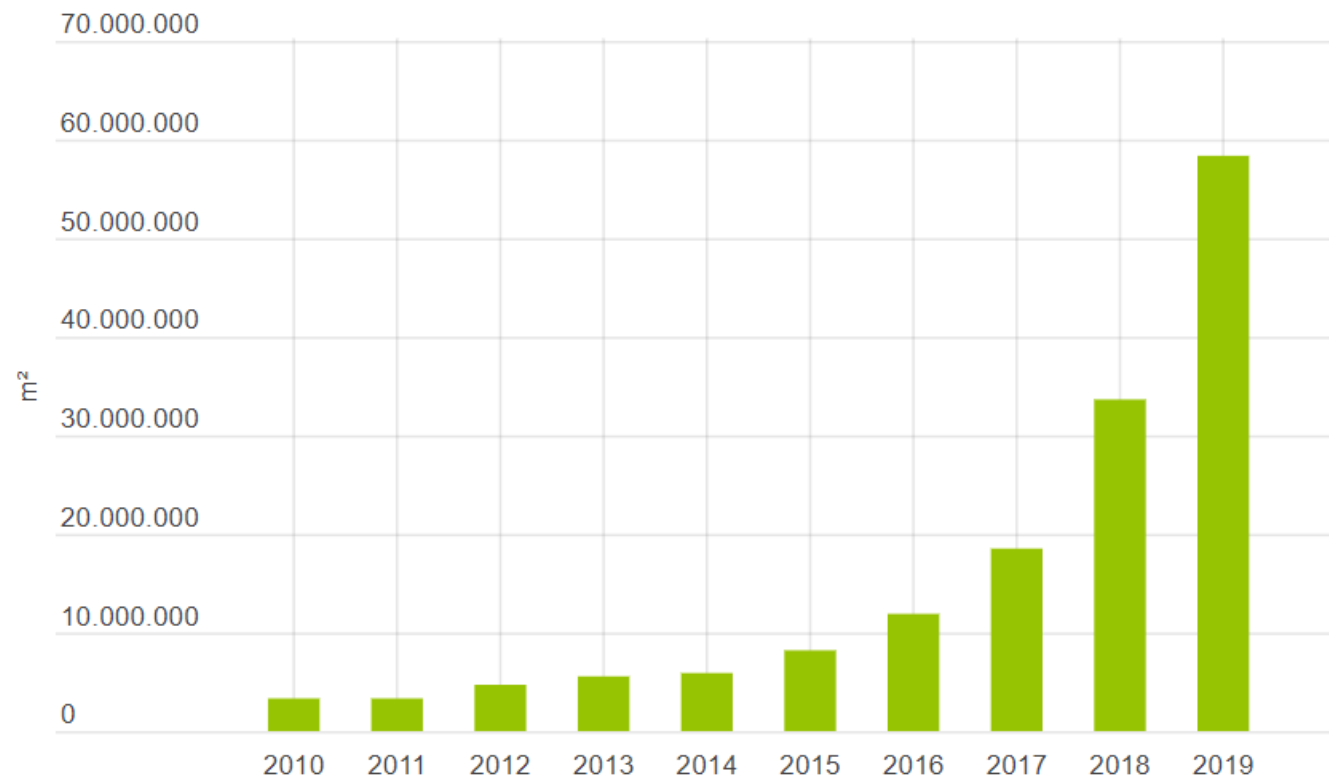
2012



Start uitrol over
volledig grondgebied



Oppervlakte zone 30 - Antwerpen



Sinds 2019 woont **97%** van de Antwerpenaars in een **zone 30** tegenover slechts 8% in 2012.

Enkel op de grote verkeersassen en in de haven mag nog sneller gereden worden.



PLAN VAN AANPAK VOOR DE INRICHTING VAN ZONES 30

Bewuste keuze voor een snel realiseerbare en uniforme signalisatie en inrichting (in afwachting van heraanleg van straten).

Focus op:

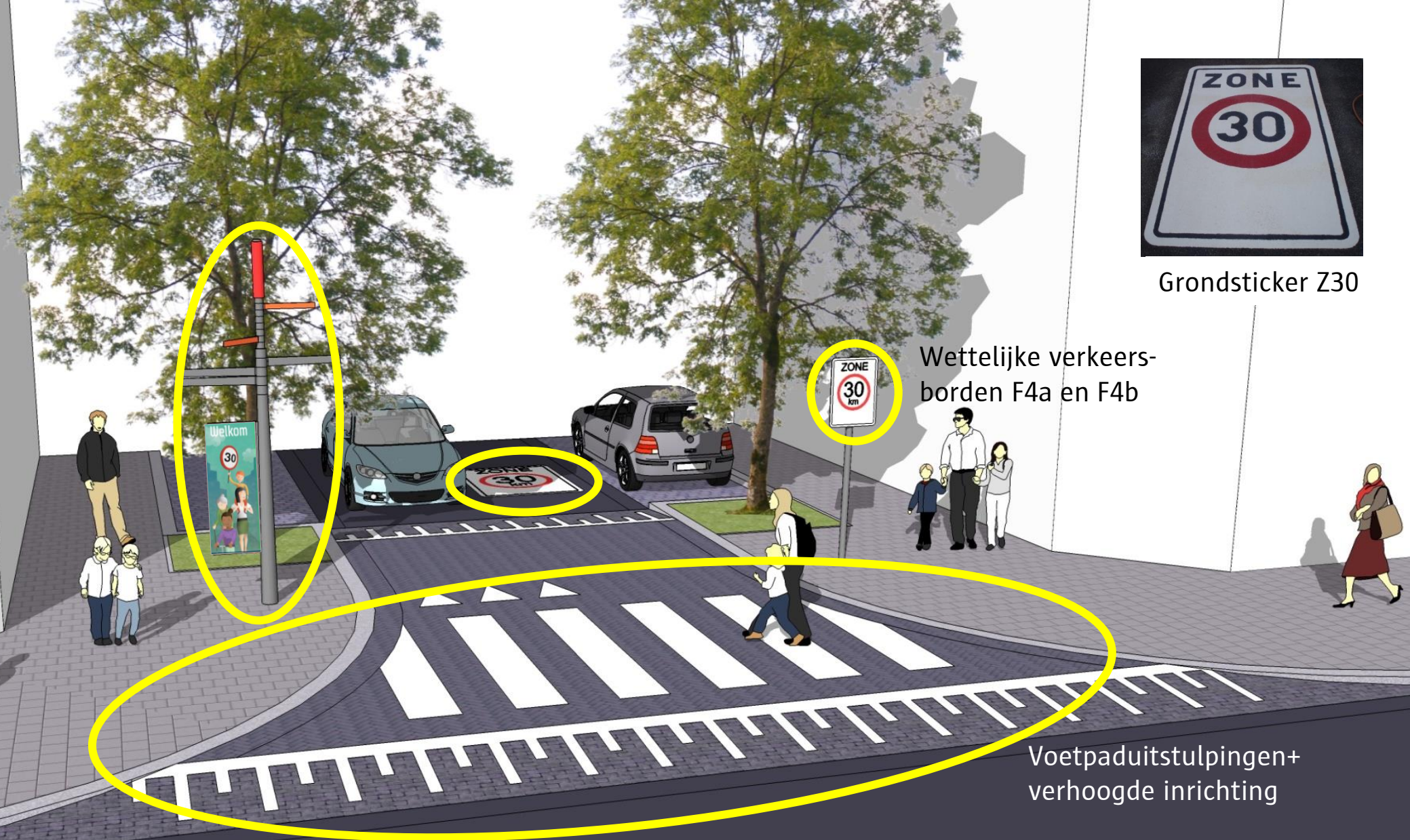
- Toegangspoorten
- Schoolomgevingen
- Zwarte punten en probleemstraten



'HERKENBARE' TOEGANGSPOORTEN



Z30 mast



Grondsticker Z30

Wettelijke verkeersborden F4a en F4b

Voetpaduitstulpingen+ verhoogde inrichting

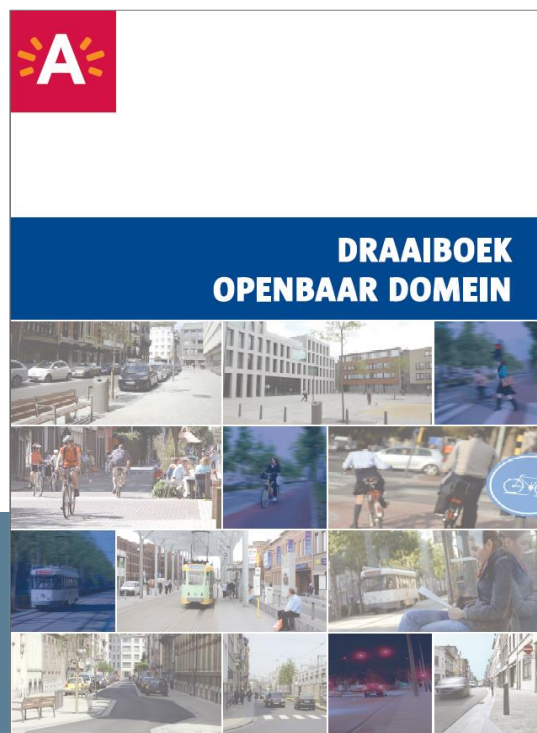
'HERKENBARE' TOEGANGSPOORTEN



'ZICHTBARE' SCHOLEN

DUURZAME HERINRICHTING

QUICK WINS



EEN AANGEPASTE STRAATINRICHTING

QUICK WINS



LOCATIE	DISTRICT	REGIME	V85	% ZW. OVERTREDERS	SOM
1 Bosstraat	Bezali	30	59	84,17	143,2
2 Bist	Ekeren	30	55	72,25	127,3
3 Lode Zielenslaan	Antwerpen	30	51	62,66	113,7
4 Jos Craeybeckxlaan	Ekeren	30	50	62,27	112,3
5 Valaardreef	Wilrijk	30	49	57,41	106,4
6 Collegelaan	Borgerhout	30	48	54,06	102,1
7 Hooftvunderlei	Deurne	30	48	50,83	98,83
8 Rietschoorvelden	Merksem	30	48	48,7	96,7
9 Distelhoek	Merksem	30	51	42,21	93,21
10 Frans Adriaenssensstraat	Merksem	30	47	45,76	92,76
11 Albert Einsteinlaan	Hoboken	30	46	46,67	92,67
12 Molenlei	Merksem	30	47	41,97	88,97
13 Berchemboslaan	Berchem	30	46	42,37	88,37
14 Saffierstraat	Berchem	30	47	41,1	88,1
15 Averbodestraat	Bezali	30	46	40,8	86,8
16 Gallifortlei	Deurne	30	46	40,53	86,53
17 Emile Verhaerenlaan	Antwerpen	30	46	40,19	86,19
18 Adelaarstraat	Merksem	30	46	38,96	84,96
19 Oudeleeuwenrui	Antwerpen	30	46	38,45	84,45
20 Joe Englishstraat	Borgerhout	30	46	37,88	83,88
21 Unitaslaan	Deurne	30	46	36,94	82,94
22 Terlindenhofstraat	Merksem	30	45	37,36	82,36
Maglandlaan	Merksem	30	46	36,29	
Jans Beckersstraat	Berchem	30	45	36,77	
In Notenstraat	Deurne	30	45	36,04	
Berchemlei	Borgerhout	30	45	34,21	
Verhoeklaan	Ekeren	30	44	35,05	
August Scheyvaertslaan	Ekeren	30	44	34,79	
Verhoekstraat	Ekeren	30	44	34,57	
Leisstraat	Antwerpen	30	45	33,66	
In Schoonbekerstraat	Antwerpen	30	45	32,64	
Widestraat	Hoboken	30	45	31,77	
Belatenstraat	Bezali	30	42	34,56	
Wschotelaan	Borgerhout	30	44	31,65	
Widestraat	Merksem	30	44	31,3	
Noteschelp	Ekeren	30	45	29,77	
Waterbaan	Deurne	30	43	31,08	



WELKE IMPACT HEEFT DE INVOERING ZONE 30 NU GEHAD ?



ZIJN DE DOELEN BEREIKT ?

MONITORING & EVALUATIE



PROCES /
PROCESVERLOOP

MAATREGELEN

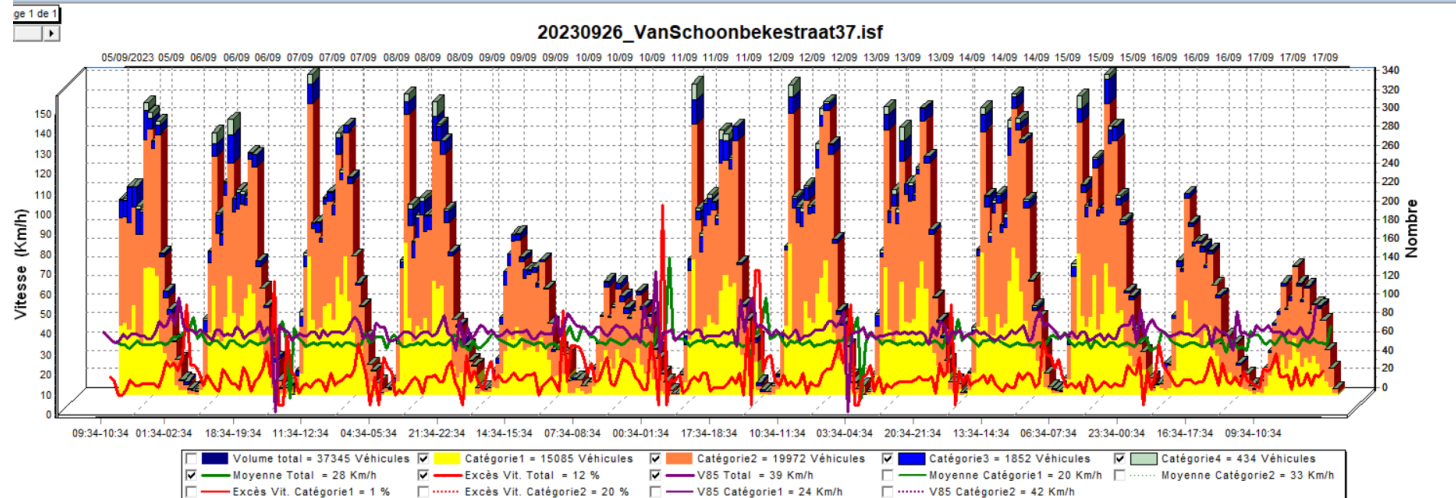
1. Quick wins
2. Invoering zone 30



1. MONITORING & EVALUATIE VAN QUICK WIN-MAATREGELEN



Beoordeling van effectiviteit van snelheidsremmende ingrepen (quick wins) in zones 30 door vóór en na meting met een verkeersanalysetoestel.



LOCATIE	NR	DISTRICT	RIJRICHTING	RÉGIMI	Aantal VTGN	V85 voor ingreep	V85 na ingreep	AANTAL VTGN	% ZW. OVERTREDERS voor ingreep	% ZW. OVERTREDERS na ingreep	V85 na bijsturing	% ZW. OVERTREDERS na bijsturing	V85 na 2de bijsturing	% ZW. OVERTREDERS na 2de bijsturing
Vlaamsekaai-2	64	Antwerpen	Waterpoort	30	49643	42	42	35637	21,13	21,11	28	0,14		
Vlaamsekaai-1	28	Antwerpen	Scheldestraat	30	36338	39	30	23086	14,89	1,9				
Lange Van Ruusbroeckstr	thv rotonde	Antwerpen	Walvisstraat	30	10348	40	38	12790	15,02	11,82	33	4,33		
Klpidorp	thv Jan Van Lierstr	Antwerpen	Prinsstraat	30	18952	41	40	9984	19,29	16,33	35	7,27		
Entrepotkaai	1	Antwerpen	Napoleonkaai	30	7192	43	36	12871	23,94	8,85				
Verschansingstraat	56	Antwerpen	Waterpoort	30	9449	37	36	6272	10,65	7,89				
Verschansingstraat	21	Antwerpen	Leo, De Waelplaats	30	22221	42	37	16162	21,69	8,45				
Lange Altaarstraat	1	Antwerpen	Schorpioenstraat	30	20443	40	39	3223	16,57	13,28	33	2,5		
Lange Altaarstraat	30	Antwerpen	Draakplaats	30	14378	38	40	2376	10,65	16,71	33	2,84		
Acacialaan		Antwerpen		50		59	57		12,51	8,6				
Hendriklei	school	Hoboken/Antwerpen	Sint-Bernardsestwg	30	15157	50	42	11135	57,74	23,16	43	26,5	33	2,16
Thonetlaan	165	Antwerpen	Zwijndrecht	50		57	45	5520	8,42	0,71				
Kerkstraat	156	Antwerpen	Pothoekstraat	30		45	34	25060	32,02	4,39				
Kerkstraat	157	Antwerpen	Carnotstraat	30		39	39	17352		12,39	39	14,65		
Lamornièrestraat	168	Antwerpen	Isabellelei	30		38	30	14438	12,53	2,02				
Markgravelei	99	Antwerpen	Van Schoonbekestraat	30	12383	41	26	8322	18,65	0,35				
Markgravelei	118	Antwerpen	Van Putlei	30	16002	36	32	18101	6,69	2,11				
Provinciestraat	33	Antwerpen	Carnotstraat	30	21382	39	32	22342	12,78	2,24				
Gijzelaarstraat	27	Antwerpen	Vlaamsekaai	30	5838	39	29	2643	14,03	1,02				
Herman Vosstraat	5	Antwerpen	Leo Baekelandstraat	30	3263	35	22	293	4,2	0				
Herman Vosstraat	19	Antwerpen	Pater Starckstraat	30	4734	41	25	2832	17,85	0,04				
Paardenmarkt	thv kerk	Antwerpen	Klpidorp	30	22497	42	32	30138	12,78	2,01				

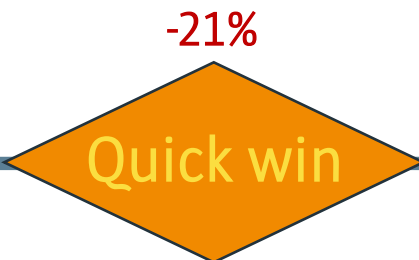


Voormeting

Nameting

V85

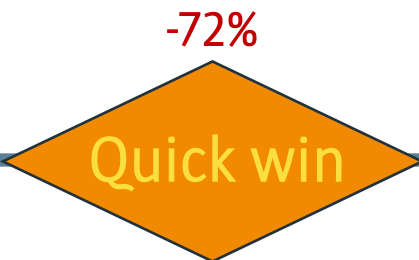
43km/u



33,8km/u

%
+10km/u

24,66



6,75

Gemiddelden op basis van 150 metingen / locaties

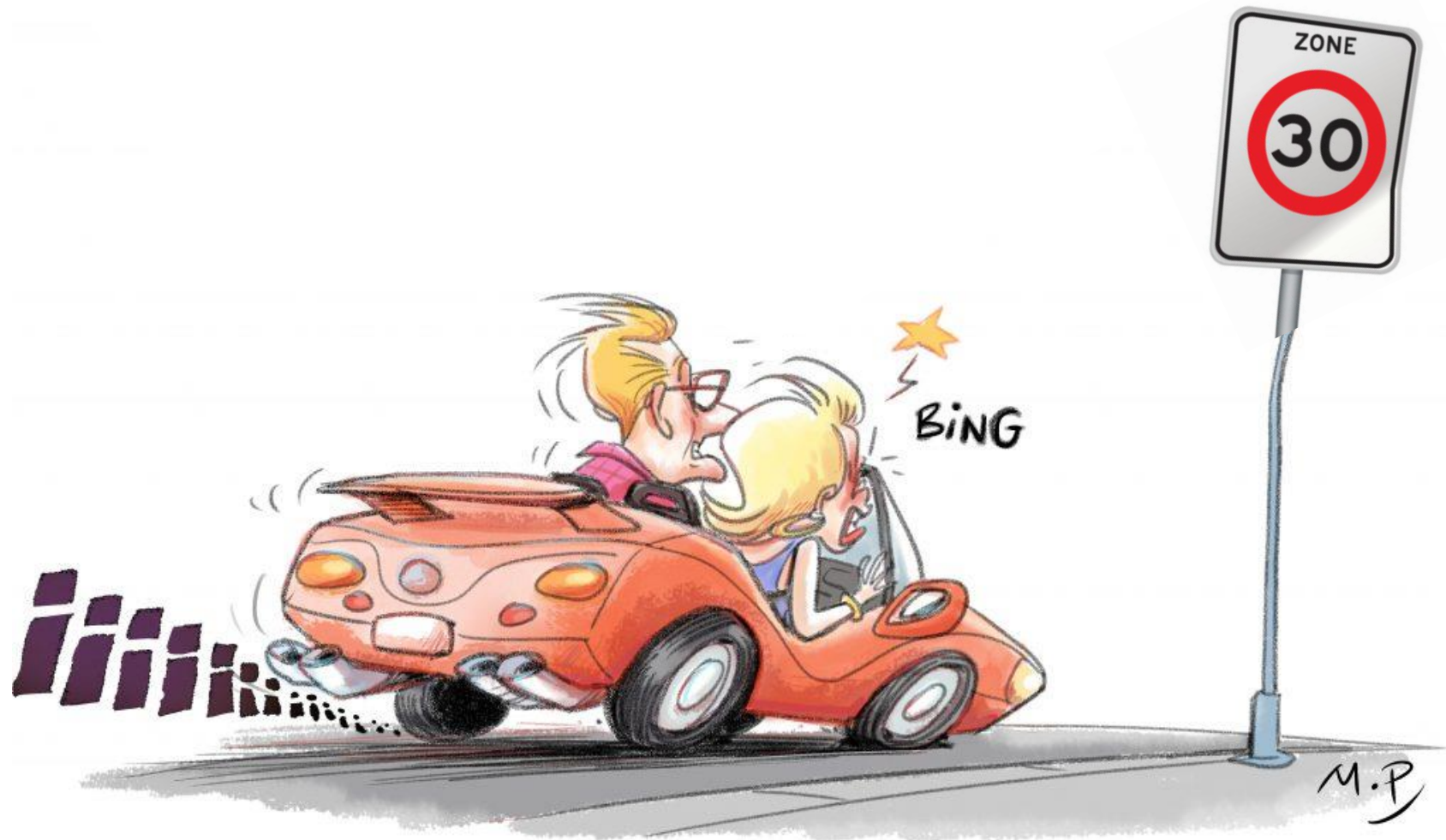
Algemene indicatoren voor België

De algemene indicatoren voor België worden samengevat in onderstaande tabel

Snelheidslimiet	Gemiddelde snelheid	V85 (snelheid waar 85% van de bestuurders zich aan houdt)
30 km/u*	38.3 km/u	47.2 km/u
50 km/u	51.5 km/u	59.7 km/u
70 km/u	69.2 km/u	78.1 km/u
90 km/u	93.2 km/u	106.1 km/u
120 km/u	119.1 km/u	130.9 km/u

* gewone zone 30 en schoolomgeving samen zonder snelheidsremmende infrastructuur

Bron: Wardenier, N., Vervoort, M., Silverans, P., Boets, S., Ben Messaoud, Y. (2023). Nationale gedragsmeting snelheid 2021 – Brussel: Vias institute



2. MONITORING & EVALUATIE VAN DE INVOERING ZONES 30



Monitoren= het verzamelen van gegevens om de voortgang in beeld te hebben en te bewaken.

Evaluëren = betekenis geven aan de verzamelde gegevens.



Belangrijke kanttekeningen!

- Monitoren/evalueren zat (nog) niet structureel ingebakken in de projectwerking;
- Veelal gebrek aan interesse, tijd en middelen;
- Omvangrijk project > nood aan zéér veel data;
- Gebrek aan een éénduidige nulmeting en referentiemeting;
- Lange doorlooptijd > aanzienlijke beïnvloeding van andere factoren > véél ruis op de resultaten!



Welke effecten of impact hebben we gemeten/onderzocht?

- de algemene objectieve verkeers(on)veiligheid
- de algemene subjectieve verkeers(on)veiligheid
- de modal split / shift

Welke effecten of impact hebben we NIET gemeten/onderzocht?

- wijzigingen in de verkeerssamenstelling;
- afname sluipverkeer;
- wijzigingen in geluidsniveau, luchtkwaliteit, ...;
- ...



MONITORING VAN DE
OBJECTIEVE VERKEERS-
(ON)VEILIGHEID



MONITORING VAN DE OBJECTIEVE VERKEERS- (ON)VEILIGHEID



Jaarlijkse rapportering van ongevallendata voor het gehele grondgebied en per district.



MONITORING VAN DE OBJECTIEVE VERKEERS- (ON)VEILIGHEID

Wegcategorie	Aantal slachtoffers	%
woonstraat	47	28%
buurtstraat	32	19%
hoofdstraat	32	19%
wijkweg	23	14%
stadsweg	20	12%
steenweg	8	5%
havenweg	2	1%
parking	1	1%
industriehoofdstraat	0	0%
Trage weg	3	2%
Geheel - Totaal	168	100%

Tabel 6d: Aantal slachtoffers onder voetgangers volgens wegstatuut



Aantal slachtoffers	Speed pedelec	Niet-elektrische fiets	Elektrische step	Elektrische fiets	Elektrisch voortbewegingstoestel	Totaal fiets	%
woonstraat	3	67	36	32	0	138	23%
buurtstraat	1	27	17	4	0	49	8%
hoofdstraat	3	59	21	22	1	106	18%
wijkweg	7	61	31	18	0	117	19%
stadsweg	4	52	30	21	0	107	18%
steenweg	5	22	11	18	1	57	9%
havenweg	1	6	1	4	0	12	2%
parking	0	0	1	2	0	3	0%
industriehoofdstraat	1	1	1	0	0	3	0%
Trage weg	1	7	2	3	0	13	2%
Totaal	26	302	151	124	2	605	100%

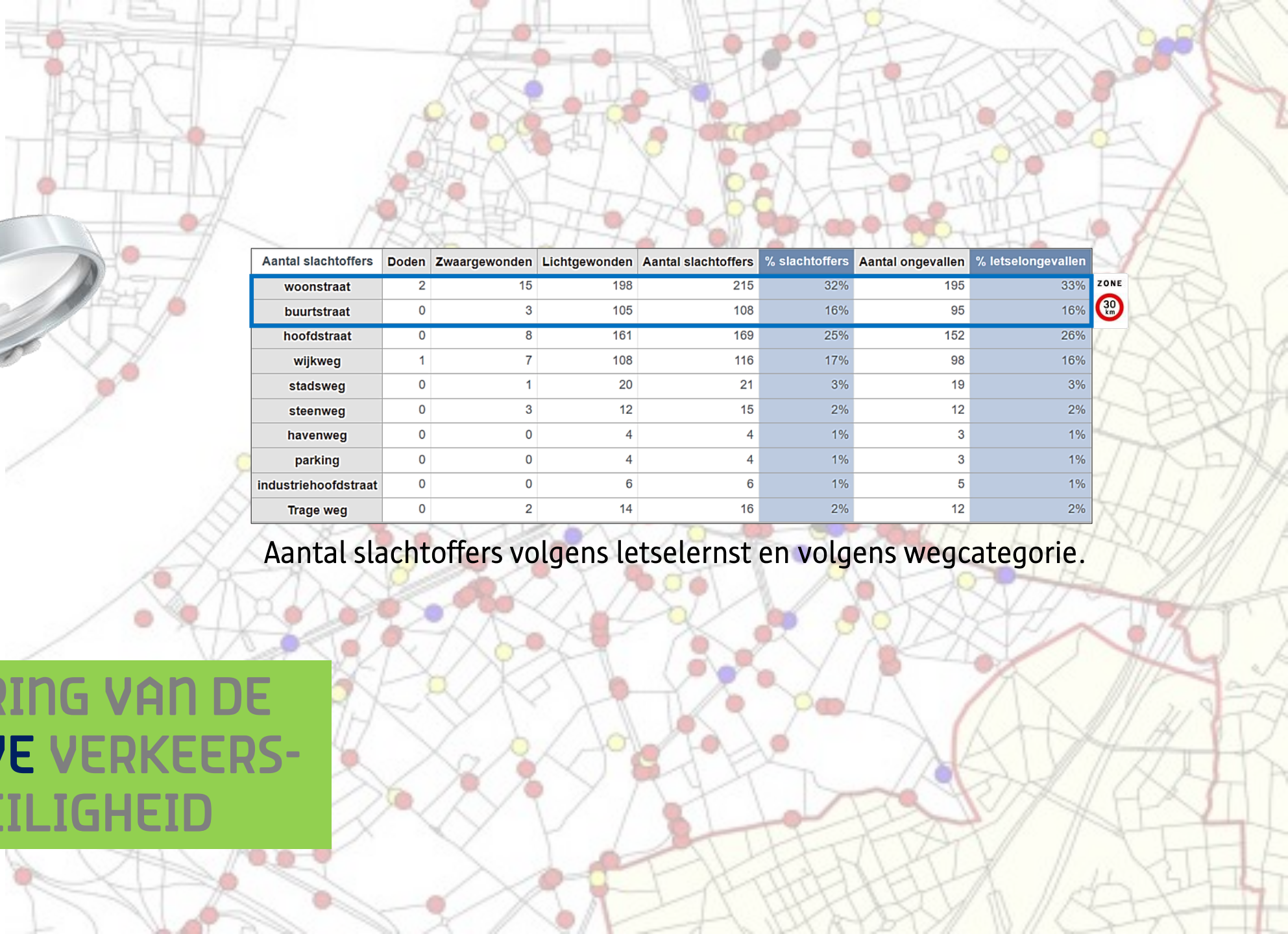
Tabel 7d: Aantal slachtoffers onder fietsers volgens wegcategorie

Wegcategorie	Aantal slachtoffers	%
woonstraat	14	10%
buurtstraat	15	10%
hoofdstraat	16	11%
wijkweg	31	21%
stadsweg	33	23%
steenweg	24	16%
havenweg	12	8%
parking	0	0%
industriehoofdstraat	1	1%
Geheel - Totaal	146	100%

Tabel 11d: Aantal slachtoffers onder bestuurders van privé- en personenvervoer volgens wegcategorie:



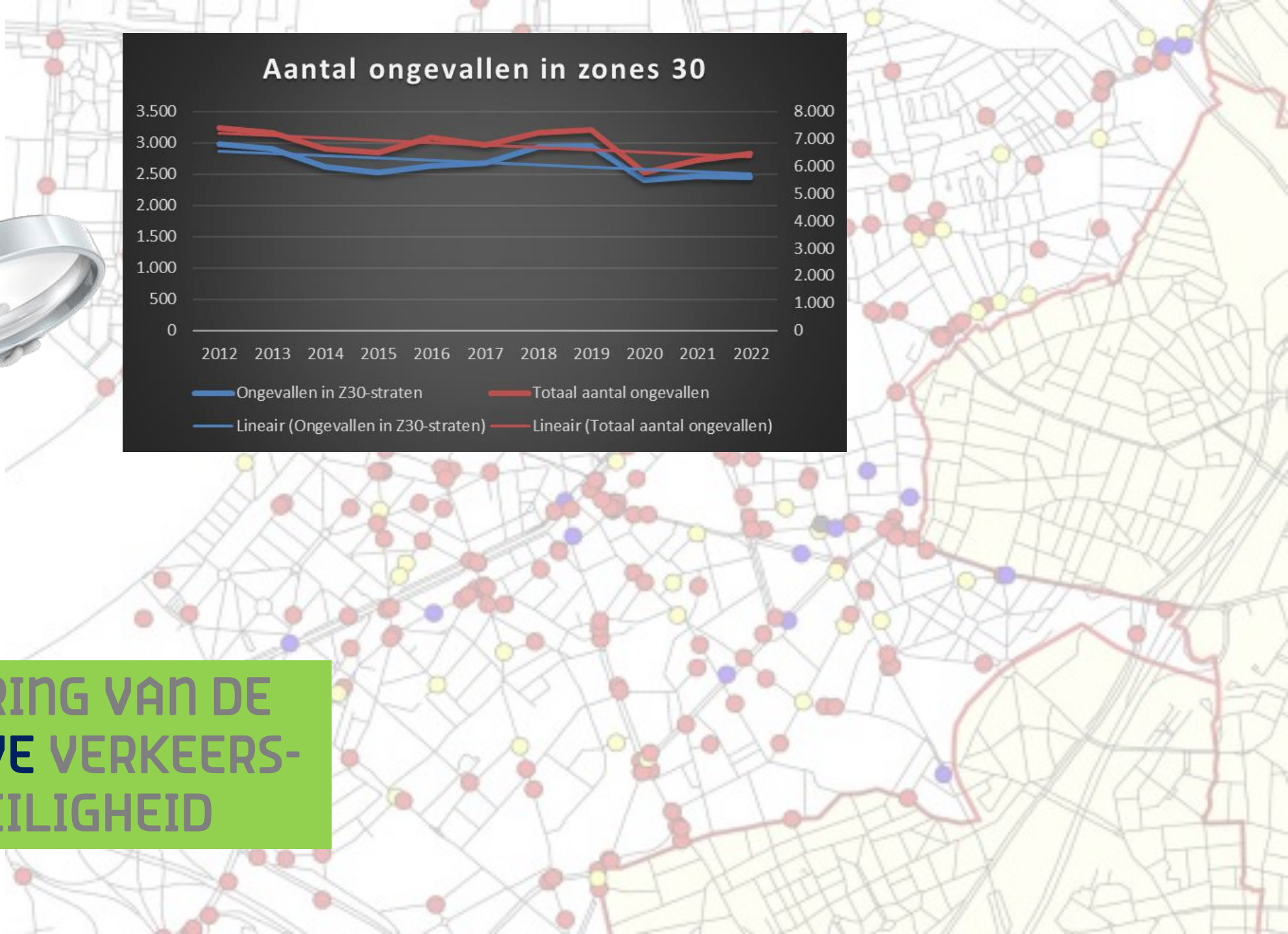
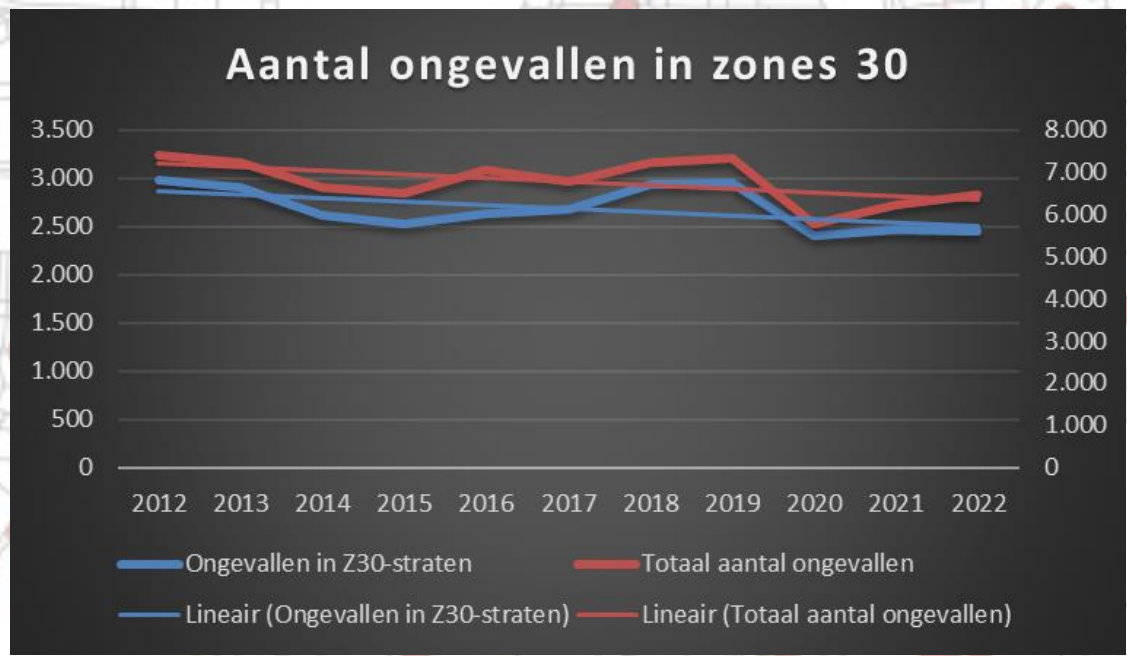
Aantal slachtoffers per type weggebruiker volgens wegcategorie.



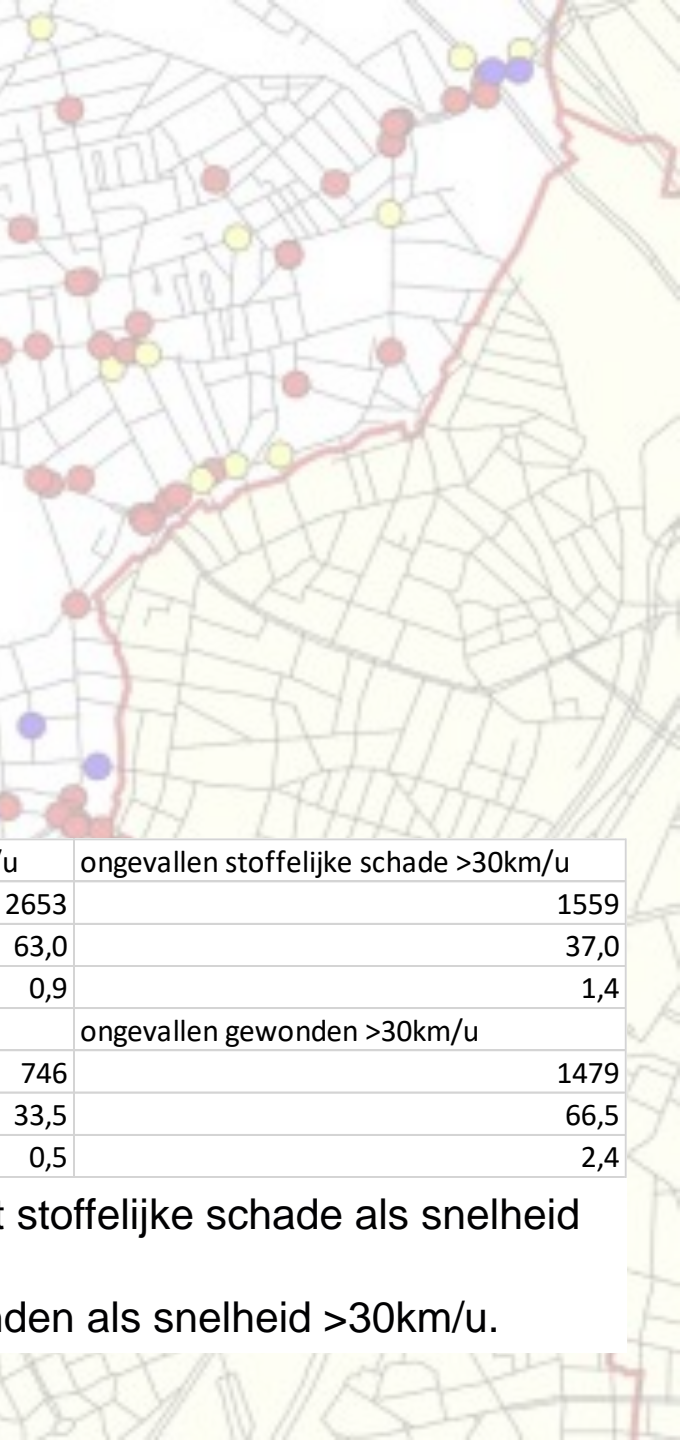
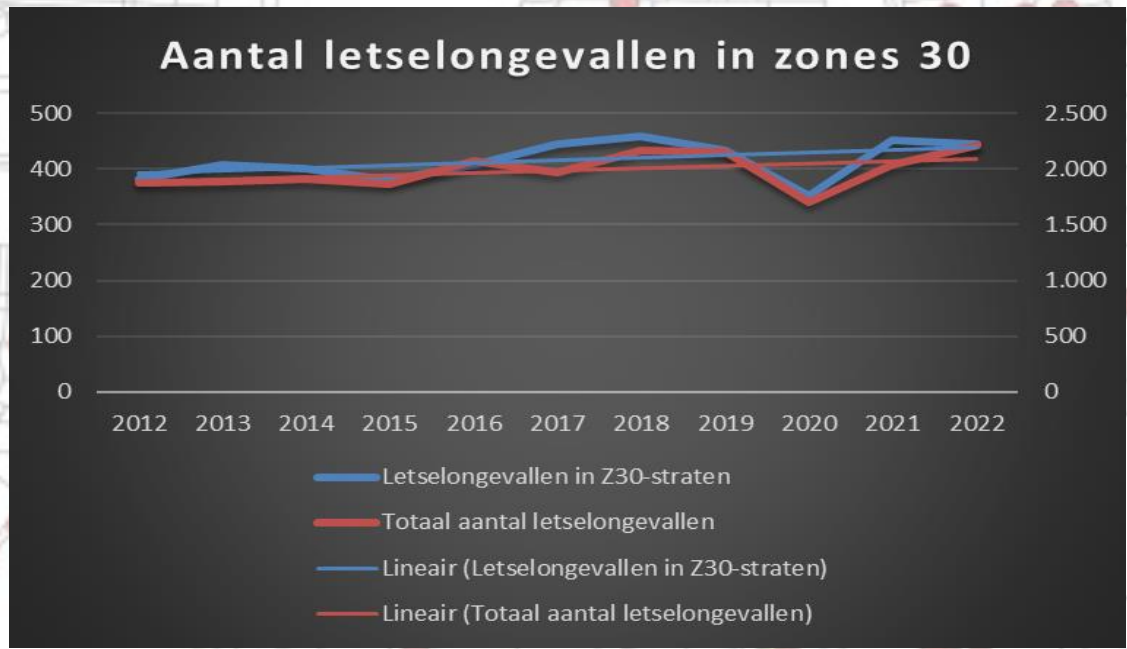
Aantal slachtoffers	Doden	Zwaargewonden	Lichtgewonden	Aantal slachtoffers	% slachtoffers	Aantal ongevallen	% letselongevallen
woonstraat	2	15	198	215	32%	195	33%
buurtstraat	0	3	105	108	16%	95	16%
hoofdstraat	0	8	161	169	25%	152	26%
wijkweg	1	7	108	116	17%	98	16%
stadsweg	0	1	20	21	3%	19	3%
steenweg	0	3	12	15	2%	12	2%
havenweg	0	0	4	4	1%	3	1%
parking	0	0	4	4	1%	3	1%
industriehoofdstraat	0	0	6	6	1%	5	1%
Trage weg	0	2	14	16	2%	12	2%

Aantal slachtoffers volgens letselernst en volgens wegcategorie.

MONITORING VAN DE
OBJECTIEVE VERKEERS-
(ON)VEILIGHEID



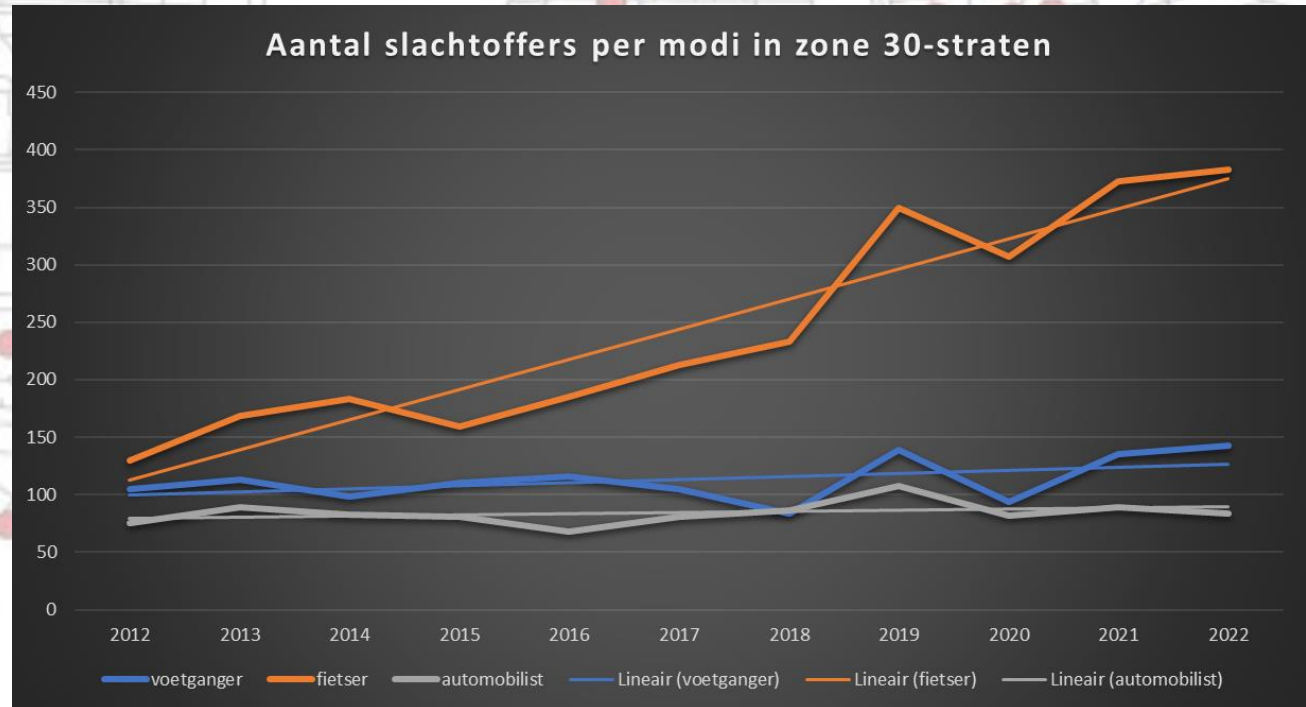
**MONITORING VAN DE
OBJECTIEVE VERKEERS-
(ON)VEILIGHEID**



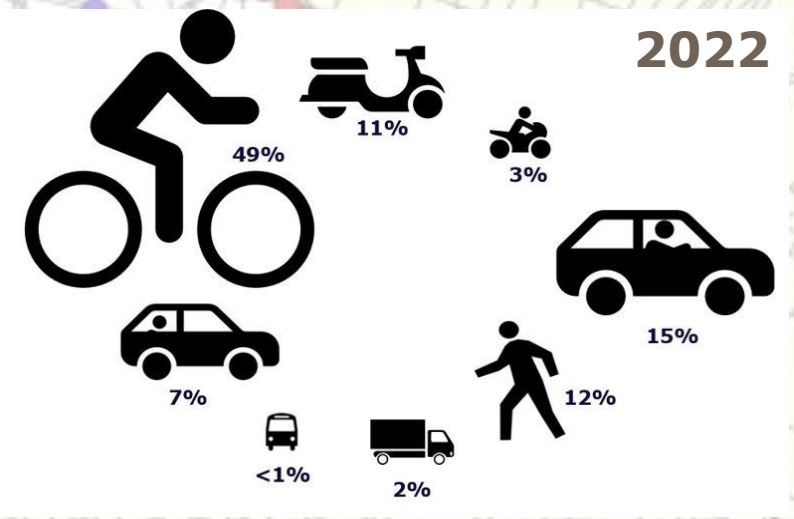
MONITORING VAN DE OBJECTIEVE VERKEERS-(ON)VEILIGHEID

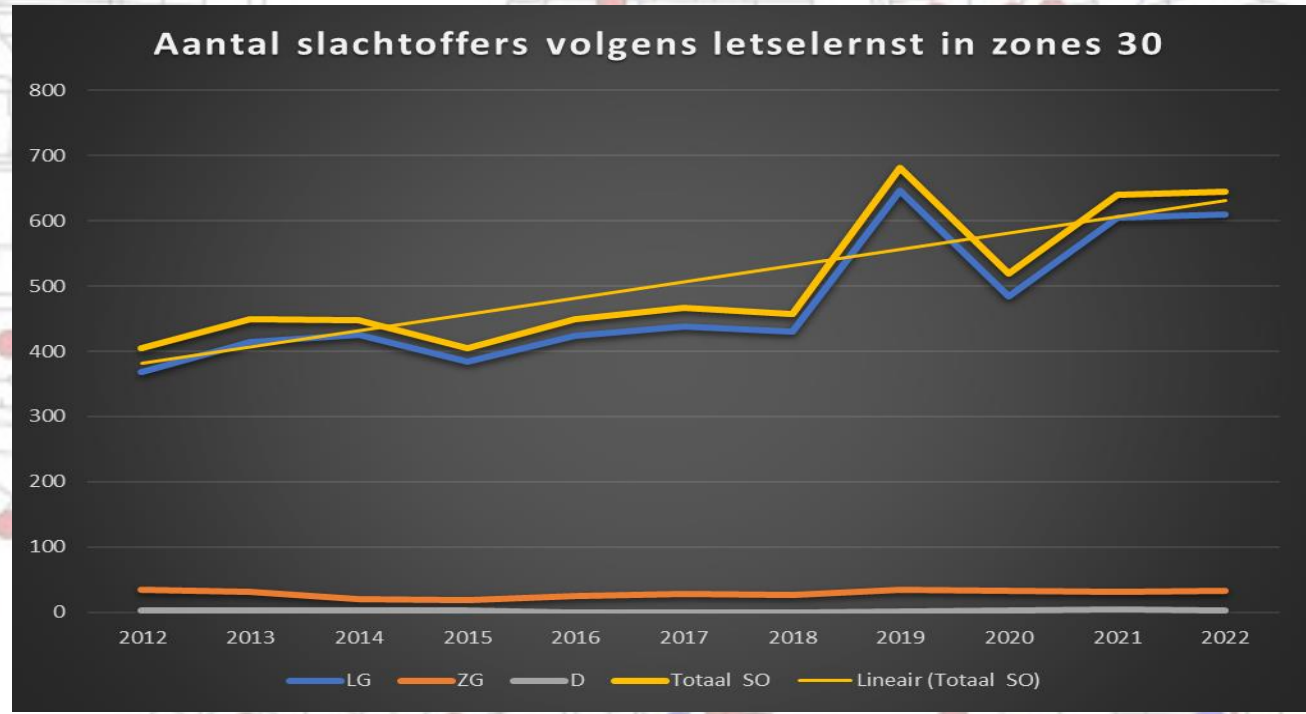
	ongevallen stoffelijke schade <=30km/u	ongevallen stoffelijke schade >30km/u
Aantal	2653	1559
Relatief	63,0	37,0
/%zone >30/<=30	0,9	1,4
	ongevallen gewonden <=30km/u	ongevallen gewonden >30km/u
Aantal	746	1479
Relatief	33,5	66,5
/%zone >30/<=30	0,5	2,4

Bijna twee keer zoveel ongevallen met stoffelijke schade als snelheid >30km/u.
 Vijf keer zoveel ongevallen met gewonden als snelheid >30km/u.

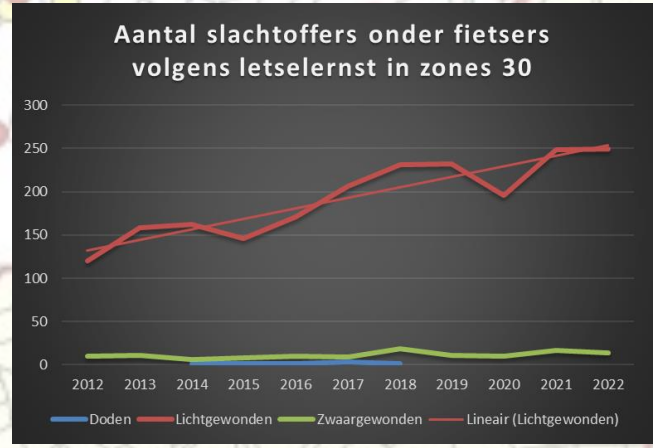
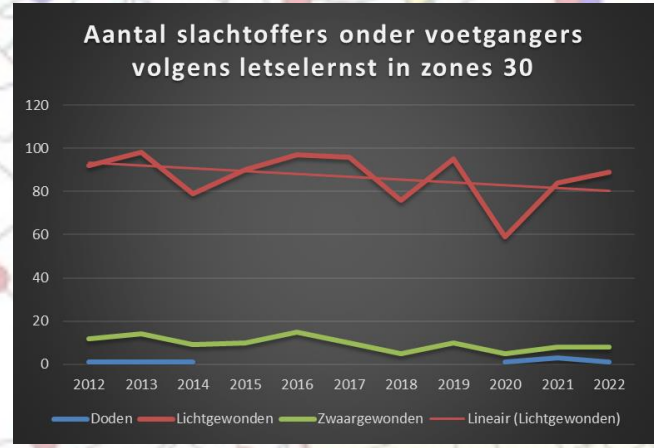


MONITORING VAN DE OBJECTIEVE VERKEERS-(ON)VEILIGHEID





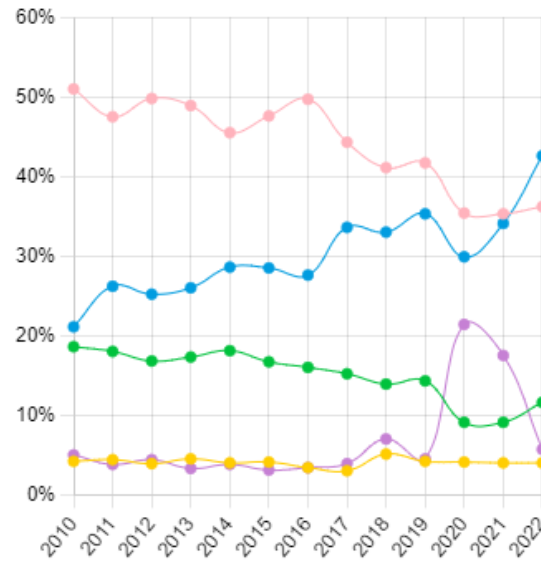
MONITORING VAN DE OBJECTIEVE VERKEERS-(ON)VEILIGHEID



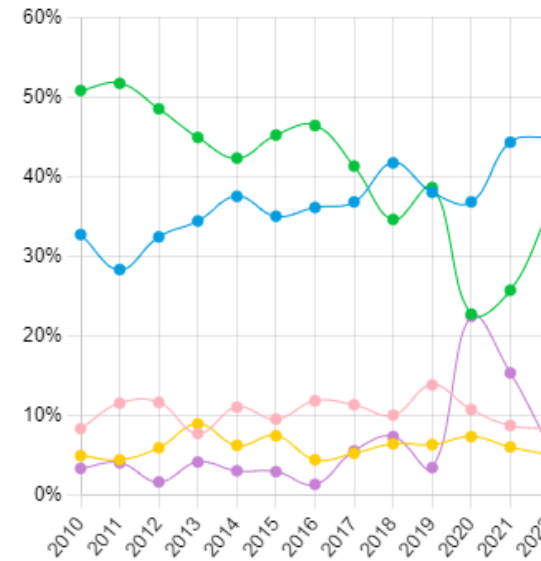
Modal split bewoners



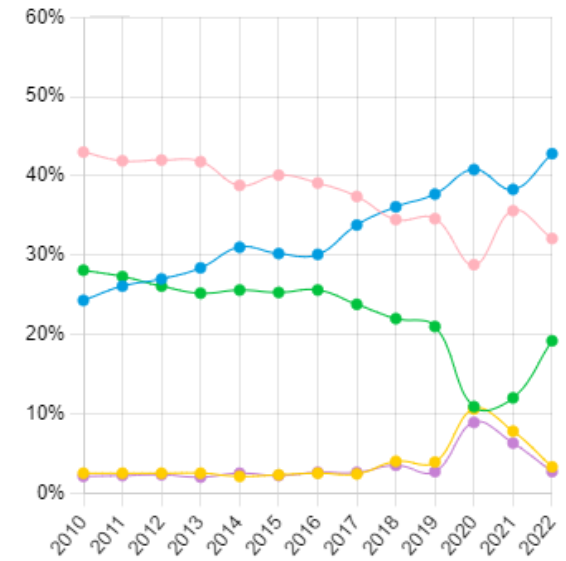
Naar het werk



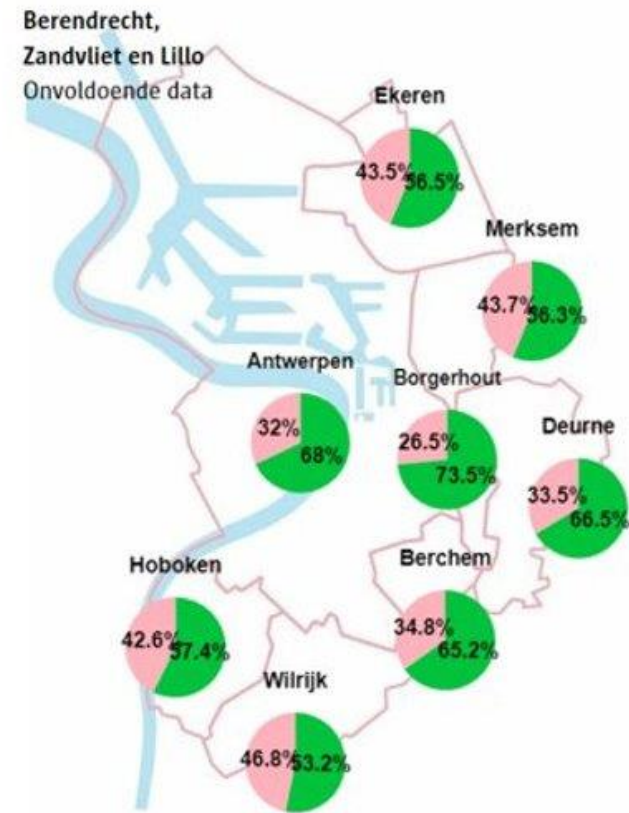
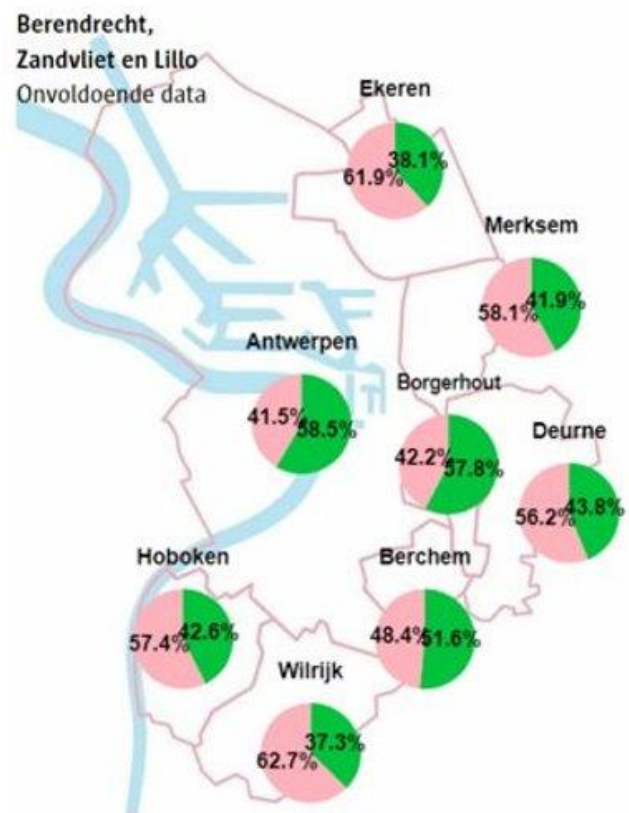
Naar school



In de vrije tijd



MONITORING VAN DE
MODAL SPLIT

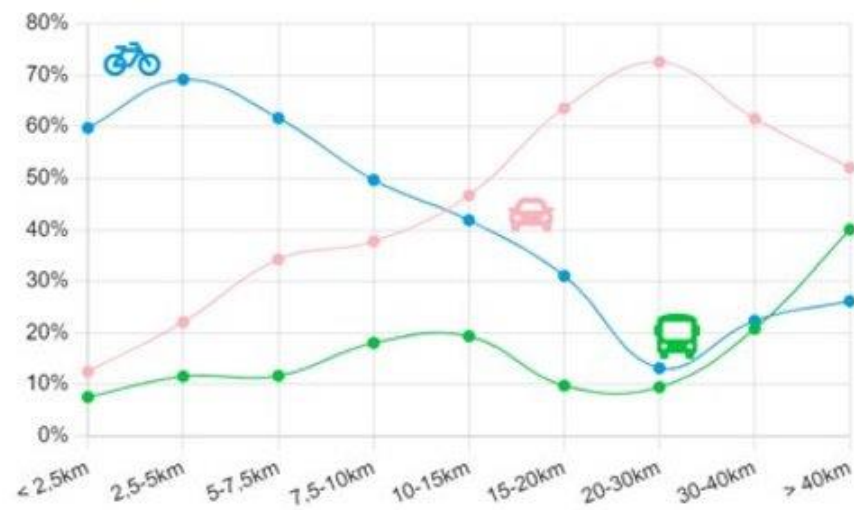
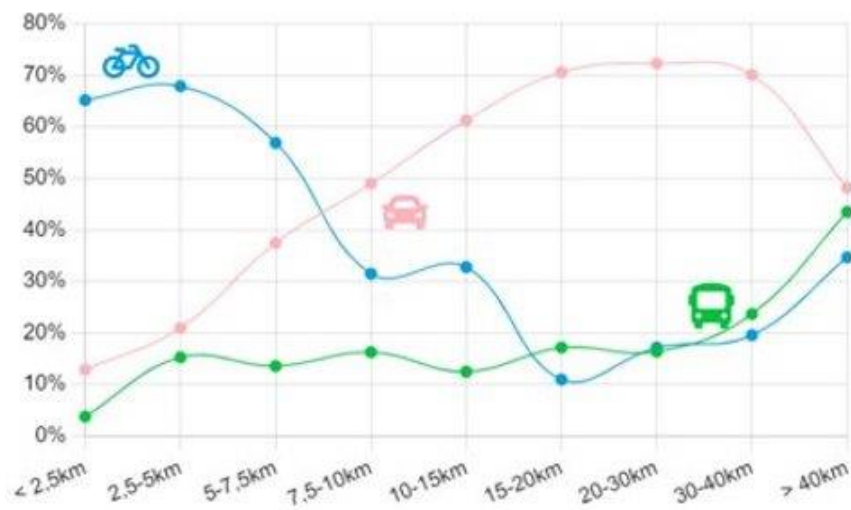


MONITORING VAN DE MODAL SPLIT

Modal split woon-werkverkeer



2019 vs 2022



MONITORING VAN DE MODAL SPLIT

Modal split woon-werkverkeer



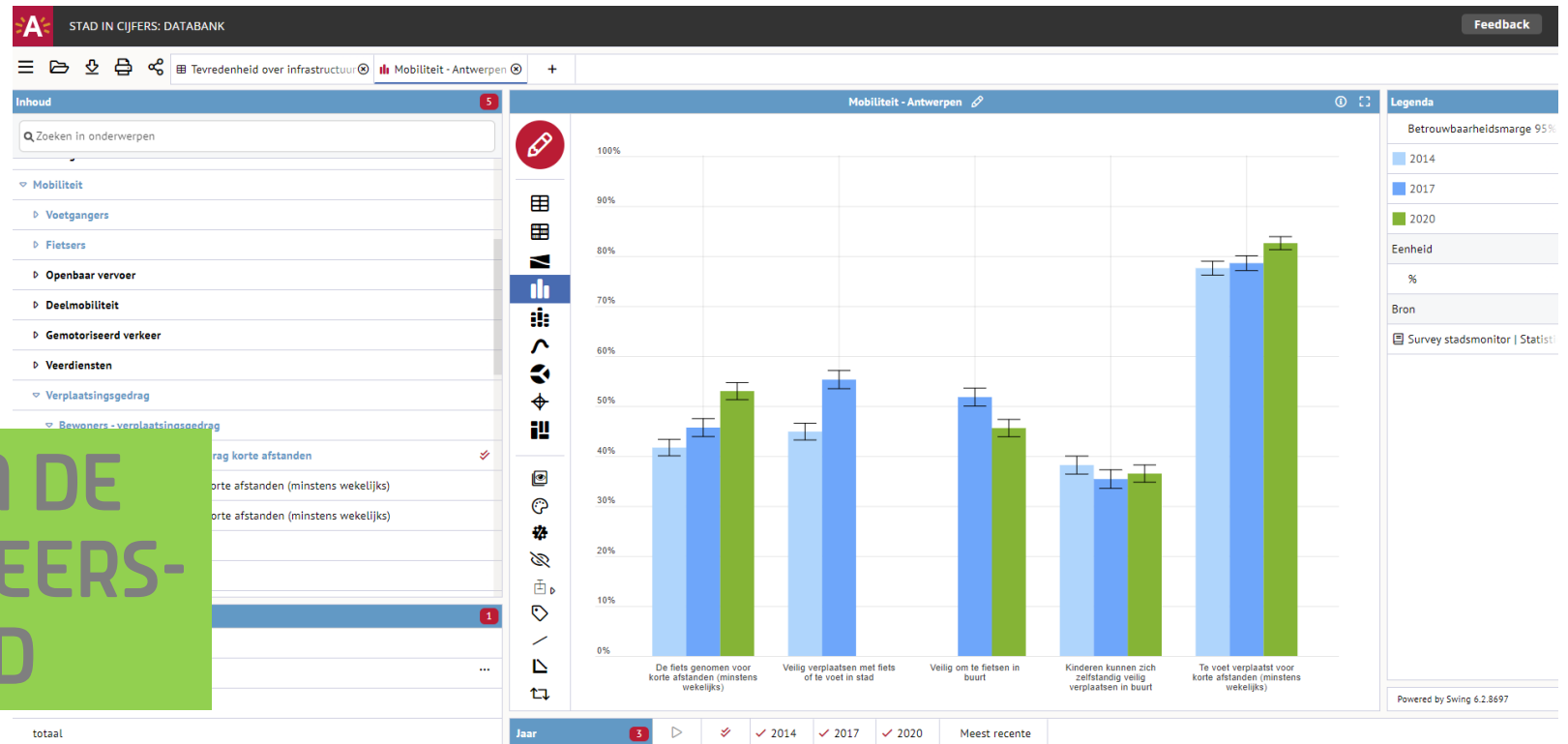
Bronnen:

- ❖ Stadsmonitor Stad Antwerpen
- ❖ Stadsmonitor Vervoerregio Antwerpen
- ❖ 2-jaarlijkse mobiliteitsenquête Stad Antwerpen
- ❖ Leefbaarheidsbevraging Straat-O-sfeer

MONITORING VAN DE
SUBJECTIEVE VERKEERS-
(ON)VEILIGHEID

❖ Stadsmonitor Stad Antwerpen

Indicator	Beoordelingsniveau	Bron	Geografisch niveau	2011	2013	2014	2015	2017	2019	2020	2021	2022
Veilig verplaatsen met de fiets of te voet in de stad		Stadsmonitor	Stad Antwerpen			45%		55%				
Veilig om te fietsen in de buurt		Stadsmonitor	Stad Antwerpen					52%		46%		
Kinderen kunnen zelfstandig veilig verplaatsen in de buurt		Stadsmonitor	Stad Antwerpen			38%		35%		37%		



MONITORING VAN DE
SUBJECTIEVE VERKEERS-
(ON)VEILIGHEID



❖ Stadsmonitor Vervoerregio Antwerpen



Indicator	Beoordelings niveau	Bron	Geografisch niveau	2011	2013	2014	2015	2017	2019	2020	2021	2022
% inwoners dat de afgelopen maand hinder heeft ondervonden van onaangepaste snelheid of van sluisverkeer	Vaak/altijd Af en toe Nooit/zelden	Stadsmonitor	Vervoerregio Antwerpen					31%		31%		
% inwoners dat de afgelopen maand hinder heeft ondervonden van te snel rijden	Vaak/altijd Af en toe Nooit/zelden	Stadsmonitor	Vervoerregio Antwerpen					43%		40%		
% inwoners dat het voor kinderen veilig vindt om zich alleen te verplaatsen naar school	Eens Neutraal Oneens	Stadsmonitor	Vervoerregio Antwerpen					36%		39%		
% inwoners dat het veilig vindt om te fietsen in de gemeente/buurt	Eens Neutraal Oneens	Stadsmonitor	Vervoerregio Antwerpen					55%		48%		

MONITORING VAN DE
SUBJECTIEVE VERKEERS-
(ON)VEILIGHEID

❖ Stadsmonitor Vervoerregio Antwerpen



MONITORING VAN DE
SUBJECTIEVE VERKEERS-
(ON)VEILIGHEID



❖ Mobiliteitsenquête Stad Antwerpen



Indicator	Beoordelings niveau	Bron	Geografisch niveau	2011	2013	2014	2015	2017	2019	2020	2021	2022
% bewoners over de tevredenheid van hun woon-werkverplaatsing	Zeer tevreden Tevreden Neutraal Ontevreden Zeer ontevreden	Mobiliteits-enquête	Stad Antwerpen					69%		66%		71%
% bewoners over de tevredenheid van hun woon-werkverplaatsing: regelmatige fietsgebruiker	Zeer tevreden Tevreden Neutraal Ontevreden Zeer ontevreden	Mobiliteits-enquête	Stad Antwerpen					83%		79%		79%
Drempels om te voet te gaan (bewoners):		Mobiliteits-enquête	Stad Antwerpen									
Voetpaden niet veilig genoeg								6%		6%		7%
Algemeen onveilig gevoel op de weg								4%		4%		3%
Drempels om met de fiets te gaan (bewoners):		Mobiliteits-enquête	Stad Antwerpen									
Fietsroute niet veilig genoeg								22%		15%		17%
Algemeen onveilig gevoel op de weg								9%		8%		9%

MONITORING VAN DE
SUBJECTIEVE VERKEERS-
(ON)VEILIGHEID

❖ Mobiliteitsenquête Stad Antwerpen



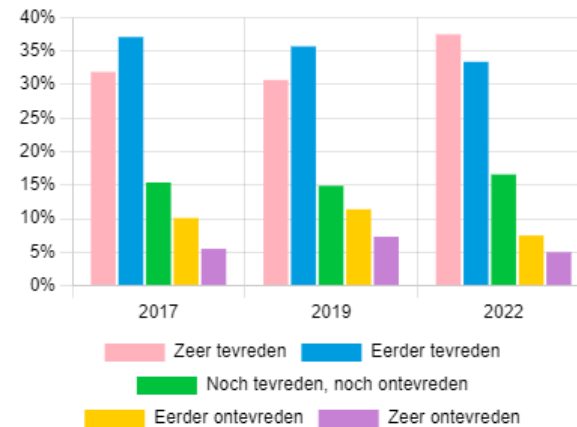
MONITORING VAN DE
SUBJECTIEVE VERKEERS-
(ON)VEILIGHEID



❖ Mobiliteitsenquête Stad Antwerpen

Tevredenheid

De Antwerpse fietser is nog altijd het meest tevreden over zijn verplaatsing naar het werk met een overgrote 46% die zeer tevreden is. Maar over het algemeen is meer dan 70% van de Antwerpenaars tevreden over zijn woon-werkverplaatsingen te voet, met de fiets, het openbaar vervoer of de auto. Dat is 2% meer dan in 2017. Tot slot daalt het aantal Antwerpenaars die ontevreden zijn over hun verplaatsing met 3%.



MONITORING VAN DE
SUBJECTIEVE VERKEERS-
(ON)VEILIGHEID



❖ Leefbaarheidsbevraging Straat-O-sfeer



**MONITORING VAN DE
SUBJECTIEVE VERKEERS-
(ON)VEILIGHEID**

Besef van nood aan extra maatregelen ...

2.500 stickers om zone 30 af te dwingen

De Antwerpse zones 30 krijgen extra signalisatie. Die komt er in de vorm van stickers op het wegdek, om de 250 meter. Het gaat om 2.500 stickers.

Tijdens de vorige bestuursperiode werden alle woonwijken op het grondgebied van de stad Antwerpen gereguleerd als een zone 30. Alle toegangen tot deze zones 30 kregen vervolgens stickers op de grond, als aanvulling op de verkeersborden. Nu krijgt het wegdek in de straten extra stickers.

Herhaling als doelstelling

De maatregel wordt genomen om weggebruikers aan te moedigen de snelheidslimiet ook daadwerkelijk na te leven. "Die stickers hebben herhaling als doelstelling", zegt schepen van Mobiliteit Koen Kennis (N-VA). "Momenteel zijn er al zo'n honderd gelegd. De komende maanden wordt de maatregel verder uitgerold, tot er uiteindelijk 2.500 stickers aangebracht zullen zijn."

Om te beslissen waar de stickers moeten komen, wordt het volgende principe gehanteerd: om de dertig seconden moet een bestuurder eraan herinnerd worden dat hij in een zone 30 rijdt. Dat betekent dat er om de 250 meter een sticker komt.

"Onvoldoende"

De maatregel wordt niet overal op gejuich onthaald. Zo vindt Marij Preneel (Groen), districtsburgemeester van Borgerhout, de plannen te weinig ambitieus. "Stickers en beloften om het probleem van hardrijders aan te pakken, zijn ruim onvoldoende. Dit stadsbestuur speelt met menselijke levens. Er moet onmiddellijke

Marij Preneel

Districtsburgemeester
Borgerhout (Groen)

"Stickers zijn ruim onvoldoende. In de zone 30 moet onmiddellijke handhaving komen."

Koen Kennis

Mobiliteitsschepen (N-VA)

"We handhaven op roekeloos rijgedrag. Verder pleiten we ervoor om GAS-boetes in te voeren voor snelheids-overtreders."

handhaving komen in de zone 30."

Kennis reageert dat er gehandhaafd wordt. "Op roekeloos rijgedrag. Met het gewenste succes. We zullen dit dan ook blijven doen en pleiten er verder voor om GAS-boetes in te voeren voor snelheids-overtreders. Wanneer we daarmee van start kunnen gaan, hangt af van de snelheid waarmee deze maatregel door het parlement wordt ingevoerd. Daar een datum op vastprikken, ga ik niet doen."

ELIEN VAN WYNSBERGHE



Zo'n honderd stickers zijn al gelegd. FOTO PATRICK DE ROO

Actiegroep 30 Max: "Meer dan de helft respecteert de zone 30 niet"



FOTOGRAFIE VAN BOUVE

De Borgerhoutse actiegroep 30 Max, die ervoor pleit om overdreven snelheid in de Antwerpse zones 30 aan te pakken, heeft een tweede keer samengezeten met mobiliteitschepen Koen Kennis (N-VA). "Er zijn beloftes gemaakt", zegt 30 Max. Kennis zelf wilde daar donderdagavond niet op reageren.

"Wat de uitrol van de zone 30 betreft, zit de stad op schema", zegt Fenna Bouve (foto) van de actiegroep. Het schoentje wringt hem elders, klinkt het. Onder meer bij de handhaving. "Er komen namelijk geen snelheidscontroles vooraleer de GAS-boetes voor snelheids-overtreders worden ingevoerd. En die mogen we pas over zo'n twee jaar verwachten."

Wel grijpt de politie in bij asociaal rijgedrag, door racers van de baan te halen. Maar volgens 30 Max weten veel mensen niet eens dat 95% van de straten

in de stad zone 30 is. "We hebben zelf metingen gedaan, en die wijzen uit dat meer dan de helft van de passerende voertuigen de zone 30 niet respecteert." De actiegroep heeft de schepen voorgesteld een campagne op te starten en gevraagd om daarbij betrokken te worden. "We hebben de belofte hiervoor gekregen van de schepen", zegt Bouve. De actiegroep vindt ook dat er te weinig communicatie en terugkoppeling naar de burger is. "Zo willen we inzage krijgen in de resultaten van de door burgers aangevraagde snelheidsmetingen in probleemstraten. We vragen ook dat de prioriteiten worden afgestemd op de probleemstraten die 30 Max heeft opgesteld, zoals de Kortrijkstraat of de Pothoekstraat." Koen Kennis zelf wil niet reageren op het overleg en zegt de gesprekken met 30 Max achter gesloten deuren te willen voeren. (evdw)

Hier is 30 de max!



Graag traag
in onze straat.



'Stad lanceert campagne tegen snelheidsduivels:
bewoners moeten zone 30 zichtbaar maken'





Nieuwe GAS-boete voor beperkte snelheidsovertredingen

Stad Antwerpen voert vanaf 11 oktober GAS-boetes in voor beperkte snelheidsovertredingen. Dit is een nieuwe mogelijkheid om bepaalde snelheidsovertredingen te bestraffen met GAS 5.





TIPS / LESSEN ?

- Meten is weten. Metingen en tellingen leveren een objectief beeld van de nieuwe situatie en helpen om de doeltreffendheid van de maatregel te evalueren en een groter draagvlak te creëren.
- Zo vroeg mogelijk doelgerichte keuzes maken over het monitoren en evalueren. Waarvoor zullen de resultaten dienen?
- Zo vroeg mogelijk bepalen welke relevante gegevens of data daarvoor nodig zijn.
- Geen tijd of budget? Klein starten en het simpel houden kan ook heel waardevol zijn. Gebruik zoveel mogelijk bestaande gegevens en data. Ga na of je samen kunt werken met een academische werkplaats en/of universiteit of hogeschool, om studenten in te kunnen schakelen bij het doen van onderzoek.
- Let op met een te simplistische beoordeling van de resultaten. Vaak beïnvloeden ook andere factoren de resultaten.

Tot slot: invoeren van een zone 30 is geen doel op zich, maar wel een middel.



Dank voor jullie aandacht!

geert.troucheau@antwerpen.be

