

# Van 50 naar 30 voor meer verkeersveiligheid en leefkwaliteit.

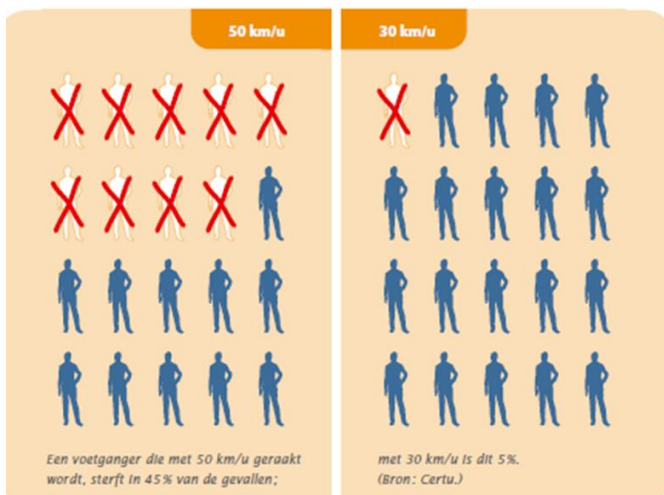
EEN VOORSTEL VOOR UITBREIDING ZONE 30 BINNEN DE BEBOUWDE KOM

## Inhoudsopgave

<b>Aanleiding</b> .....	<b>2</b>
<b>Concept en visie</b> .....	<b>3</b>
<b>Waarom zone 30 zo voordelig is voor de verkeersveiligheid</b> .....	<b>3</b>
<b>Een brede mix aan voordelen voor de gezondheid</b> .....	<b>4</b>
<i>Meer leefkwaliteit</i> .....	4
<i>Gezondere leefomgeving en bewoners</i> .....	4
<i>Minder geluidsoverlast</i> .....	5
<i>Sluipverkeer ontmoedigen</i> .....	5
<b>Draagvlak</b> .....	<b>6</b>
<b>Voorwaarden voor succes</b> .....	<b>7</b>
<i>Infrastructuur</i> .....	7
<i>Sensibilisering weggebruikers</i> .....	8
<i>Handhaving</i> .....	8
<b>Aanpak</b> .....	<b>9</b>
<b>Klankbordgroep</b> .....	<b>9</b>
<b>Vlaams Forum Verkeersveiligheid</b> .....	<b>9</b>
<b>Organisatie van infomomenten en opleidingen</b> .....	<b>9</b>
<b>Sensibilisering van burgers</b> .....	<b>9</b>
<b>Conclusie</b> .....	<b>10</b>
<b>Bronnen</b> .....	<b>10</b>
<b>Bijlagen</b> .....	<b>11</b>

## 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. Deze maatregel biedt tal van voordelen. Op het vlak van verkeersveiligheid kan een vermindering van de rijsnelheid het aantal verkeersslachtoffers drastisch verminderen (zie Figuur 1). De overlevingskansen van een voetganger die met 30 km/u wordt aangereden zijn vier tot vijf keer groter dan bij een aanrijding met 50 km/u. (Kröyer et al., 2014).



Figuur 1: overlevingskansen van voetgangers bij een aanrijding met 50 km/u en met 30 km/u (Bron: BIVV, 2007).

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 en stimuleert fietsen en wandelen.

Onderzoek 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 aangepast wegbeeld dat uitnodigt tot langzamer rijden. Dit vereist een aangepaste infrastructuur, waarbij straten en pleinen heringericht worden, 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.

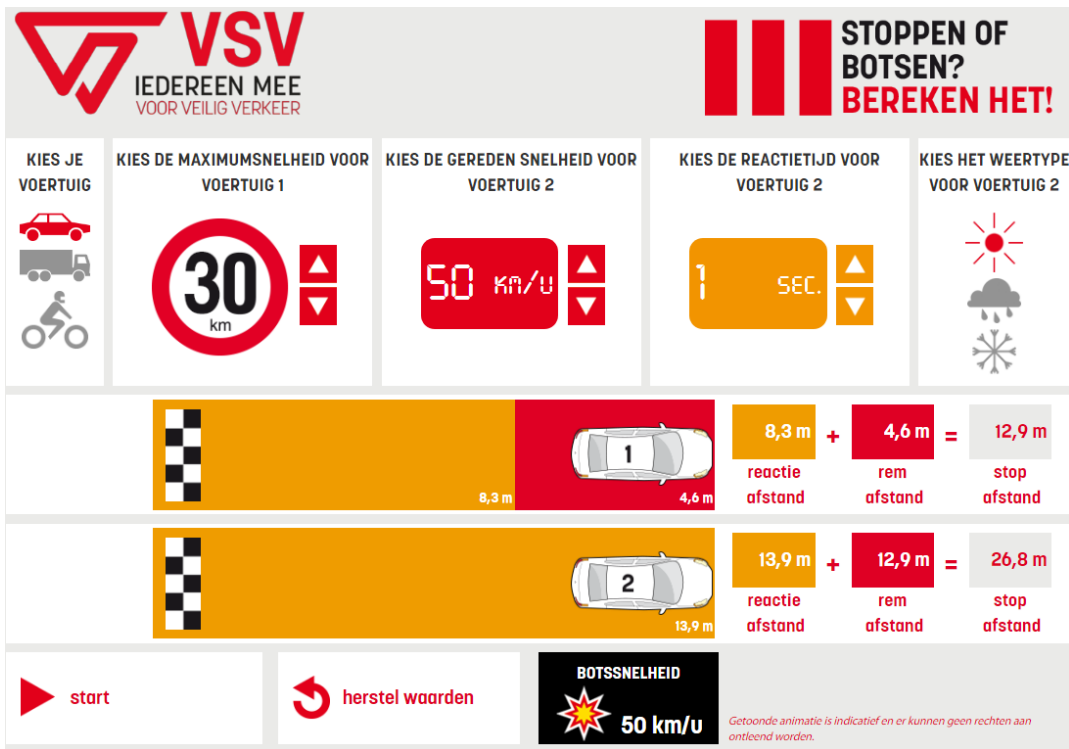
Ook bij steden en gemeenten is het draagvlak voor een verdere uitbreiding van zones 30 groot. Verkennend onderzoek bij 52 steden en gemeenten toont aan dat 57% van de respondenten positief tot zeer positief staat tegenover een veralgemening van de zone 30 binnen de bebouwde kom (met de mogelijkheid om daar om goede redenen van af te wijken).

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 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.

## Concept en visie

### Waarom zone 30 zo voordelig is voor de verkeersveiligheid

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 zone 30 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 hij 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 2). 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. De overlevingskansen van een voetganger die met 30 km/u wordt aangereden zijn vier tot vijf keer groter dan bij een aanrijding met 50 km/u (Kröyer et al., 2014). 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 (ITF, 2018).



Figuur 2: stopafstand en botssnelheid bij 30 en 50 km/u (Bron: VSV - Veilig Verkeer <https://www.veiligverkeer.be/inhoud/bereken-je-stopafstand/>)

## Een brede mix aan voordelen voor de gezondheid

### Meer leefkwaliteit

Het zone 30-statuut is veel meer 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. Een snelheidsbeperking biedt mogelijkheid 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).

### 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, NOx) 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 nul (De Morgen, 2010).

Zone 30 laat toe dat meer mensen de fiets nemen 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"-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. 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 dik. 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.

### *Minder geluidsoverlast*

Bij verkeerslawaai spelen verschillende factoren een rol. Verkeerslawaai bestaat enerzijds uit motorgeluiden en anderzijds uit rijgeluiden (contact van de banden met het wegdek). Het motorgeluid hangt af van het motorregime en de rijstijl. Het rijgeluid 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 verkeerslawaai. Zones 30 zijn tamelijk efficiënt om het globale verkeerslawaai te verminderen. Door de snelheid te verminderen van 50 km/u naar 30 km/u daalt het lawaai met 3 tot 4 decibel. Dit stemt overeen met een halvering van het verkeersvolume op middelmatig belangrijke wegen (BIVV, 2007).

### *Sluipverkeer ontmoedigen*

Zones 30 zijn minder interessante routes voor sluipverkeer. Minder autoverkeer in de zone 30 betekent ook minder luchtvervuiling, meer verkeersveiligheid en meer potentieel om te fietsen en te stappen. Belangrijk hierbij is wel dat flankerende maatregelen genomen worden zoals circulatiemaatregelen en tonnagebepalingen. Ook samenwerking met andere gemeenten is van belang.

## 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 (30km/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 gereden snelheid. Hier gaan we dieper op in bij de voorwaarden voor succes.

Tevens kunnen we een uitzondering maken voor grote (gewestelijke) verkeersassen binnen de bebouwde kom, waar het snelheidsregime van 50 km/u blijft gelden. Om de veiligheid van de fietsers te garanderen moet er op deze wegen aanliggende of idealiter vrijliggende fietsinfrastructuur aanwezig zijn. Deze moet voldoen aan de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. 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 mogelijk is.

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%. 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 om goede redenen van af te wijken). 11,5% staat neutraal tegenover deze maatregel. Als bijlage aan deze nota zijn de volledige resultaten van de bevraging raadpleegbaar.

Daarnaast 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 recentelijk 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).

## Voorwaarden voor succes

### *Infrastructuur*

Bij de invoering van een zone 30, moet allereerst het begin van de zone aangeduid worden. Dit begin moet duidelijk herkenbaar 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, verhogingen zoals een verkeersdrempel, een rijbaankussen of een verkeersplateau, en trottoiruitstulpingen.

Vervolgens moeten ook de kruispunten aangepakt worden. Hierbij is voorrang van rechts de basisregel. Binnen de zones 30 zijn verkeerslichten te vermijden. Trottoiruitstulpingen kunnen een oplossing bieden, maar ook 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 weggedeeltes 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 teveel 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 in een zone 30 en bij lage intensiteiten. Gemengd verkeer is er de regel. In straten met druk verkeer (hogere intensiteiten) kan het inrichten van een fietsstraat de oplossing zijn. Bij onveilige verkeerssituaties kunnen uitzonderlijk een fietscorridor of fietspaden voorzien worden.

Omdat infrastructurele aanpassingen de nodige tijd en middelen vragen én omdat verschillende straten of wijken best gelijktijdig aangepakt worden, is het interessant om het wegbeeld met voorlopige ingrepen aan te passen tot de eigenlijke herinrichting kan plaatsvinden. Denk hierbij aan het plaatsen van paaltjes, rijbaankussens, 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’). Op die manier kunnen de bewoners ook wennen aan de nieuwe verkeerssituatie. Voorbeelden van steden die door kleine aanpassingen het wegbeeld aanpasten naar zone 30 zijn Antwerpen, Mechelen en Brugge, maar ook kleinere gemeenten zoals Rotselaar en Bonheiden hebben deze keuze gemaakt.

Wanneer een zone 30 wordt ingericht 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.

Verder is het belangrijk om voor nieuwe woonwijken en straten van meet af aan rekening te houden met de zone 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.

### *Sensibilisering weggebruikers*

Door middel van communicatie en campagnes kunnen burgers (onder meer via scholen, sportverenigingen) geïnformeerd en gesensibiliseerd worden. Vooral lokale informatie- en sensibiliseringscampagnes zijn hiervoor geschikt. Geïntegreerde campagnes waarbij informatie en sensibilisering worden gekoppeld aan terreinactiviteiten, participatie en (in een latere fase) politiecontroles, verdienen de voorkeur.

### *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. 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.

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 Justitie is een belangrijke partner in de handhavingsketen. Zo kunnen rechtbanken in hun vonnis 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 in de zone 30.



## Aanpak

### Klankbordgroep

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

- Dirk Lauwers (UGent)
- Willy Miermans (UHasselt)
- Joris Willems (PCVO Limburg)
- An Volckaert (OCW)

### Vlaams Forum Verkeersveiligheid

In een volgende fase leggen we de nota voor aan het Vlaams Forum Verkeersveiligheid op vrijdag 19 oktober 2018. De doelstelling is om tot een gezamenlijke visie te komen. Deze visie wordt dan door de VSV verder vertaald naar concrete infomomenten en opleidingen.

### Organisatie van infomomenten en opleidingen

Meer en meer steden en gemeenten zetten in op de verdere uitbreiding van zones 30 binnen de bebouwde kom. Aan de hand van deze praktijkvoorbeelden en andere best practices, tips & tricks willen we ook andere gemeenten en steden verder op weg helpen 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 kunnen hierbij aan bod komen: 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.

### Sensibilisering van burgers

Lokale besturen kunnen al hun communicatiemiddelen inzetten zoals bv. een gemeentelijk infoblad, de website, sociale media en eventueel ook infoavonden voor de inwoners. Ook scholen en verkeersouders kunnen hier een rol in spelen met sensibiliserende acties. De VSV kan dergelijke initiatieven ondersteunen vanuit het Beloofd!-koepelconcept.

## Conclusie

Een uitbreiding van de zone 30 binnen de bebouwde kom is een logische volgende stap naar het verbeteren van de verkeersveiligheid. 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 sluipverkeer en bovenal meer leefkwaliteit.

Er bestaat 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.

Om de zones 30 succesvol uit te breiden tot de volledige bebouwde kom zijn er een aantal noodzakelijke basisvoorwaarden. De infrastructuur moet aangepast worden, zodat de omgeving voor de weggebruiker ook als een zone 30 aanvoelt. Gemeenten moeten aan de hand van goede praktijkvoorbeelden geïnformeerd worden over de vele voordelen van een uitgebreid zone 30-beleid, zodat ze geprikkeld worden om hiermee aan de slag te gaan. Als we willen dat weggebruikers zich aan de snelheid van 30 km/u houden, dan moeten we hen daar bewust van maken met doelgerichte sensibiliseringscampagnes, en tenslotte zal een samenwerking met de politie essentieel zijn zodat zij door middel van handhaving de nieuwe snelheidslimiet kan afdwingen. Voor belangrijke verbindingswegen binnen de bebouwde kom kan het snelheidsregime van 50 km/u blijven gelden mits de infrastructuur aangepast is om de veiligheid van en een vlotte overstek voor fietsers en voetgangers te garanderen.

In een volgende stap zal het Vlaams Forum Verkeersveiligheid zich over deze nota buigen en tot een gezamenlijke visie komen. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde zal dan vervolgens werk maken van de uitvoering van deze nota door infomomenten en opleidingen voor lokale besturen te organiseren.

## Bronnen

- BIVV (2007). Zone 30. Voor meer veiligheid en verkeersleefbaarheid in de bebouwde kom. Brochure.
- (EEA), European Environment Agency. Air quality in Europe — 2017 report. Luxembourg : s.n., 2017.
- Herbots, K. (2010, 9 februari). Het mistgordijn rond het smogalarm. De Morgen.
- ITF (2018). Speed and crash risk. IRTAD research report. OECD Publishing, Paris.
- 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.
- Gisle L, Demarest S. (ed.) Gezondheidsenquête 2013. Rapport 2: Gezondheidsgedrag en leefstijl. Samenvatting van de onderzoeksresultaten, 2014.
- 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.

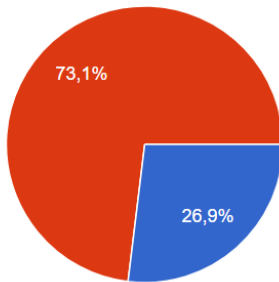
- Vlaams Instituut Gezond Leven. Walkability-tool. 2018 <https://www.gezondleven.be/sectoren/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/walkability-tool>
- VSV, Veilig Verkeer. Website. <https://www.veiligverkeer.be/inhoud/bereken-je-stopafstand/>

## Bijlagen

### Resultaten bevraging

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

Aantal reacties: 52

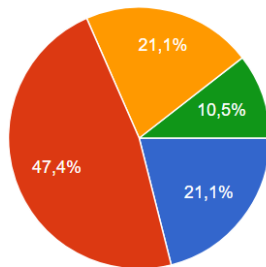


- Nee, zone 30 is in onze gemeente enkel voorbehouden voor schoolomgevingen.
- Ja, zone 30 wordt ook in andere straten of wijken gehanteerd als snelheidsregime.

Q3 Waar geldt zone 30 nog als maximaal toegelaten snelheid?

Q3.1 Woonwijken

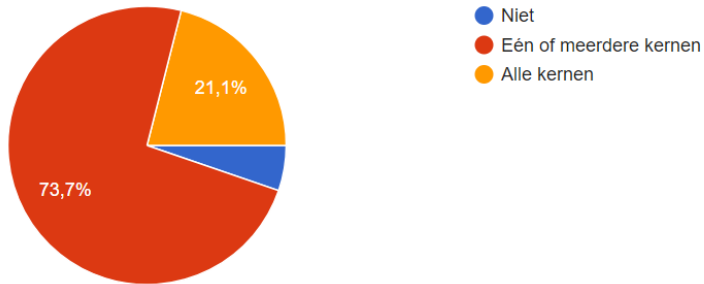
Aantal reacties: 38



- Niet
- Eén of meerdere woonwijken
- De meeste woonwijken
- Alle woonwijken

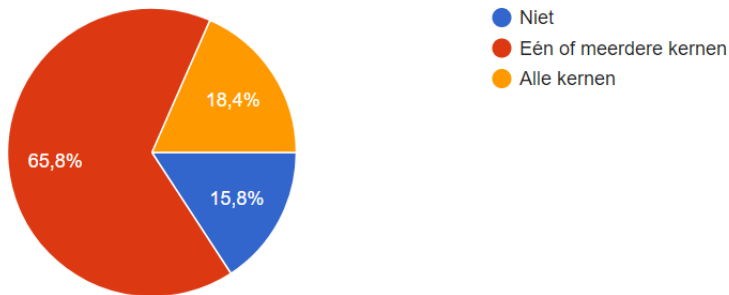
### Q3.2 De dorpskern(en) of stadscentrum

Aantal reacties: 38



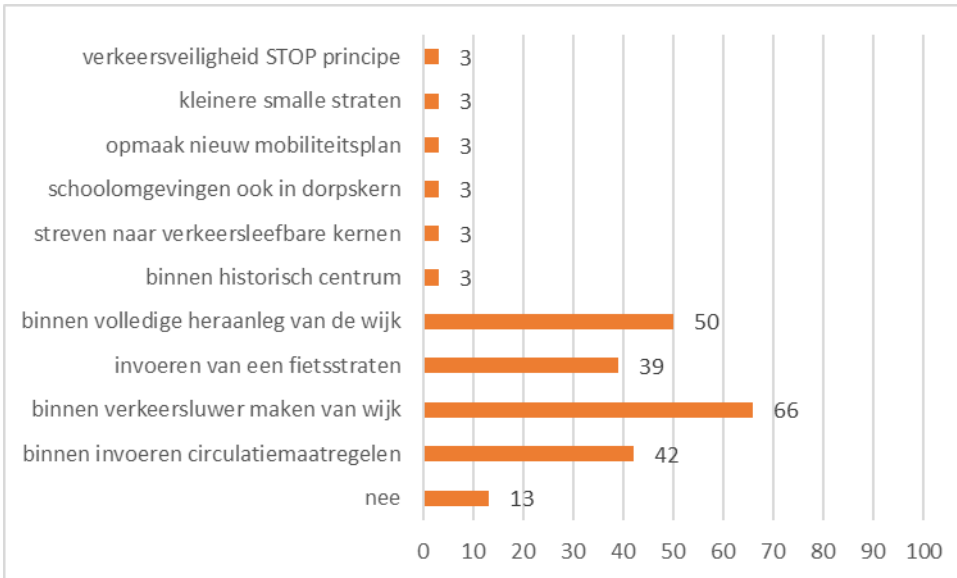
### Q3.3 Handelskernen

Aantal reacties: 38



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

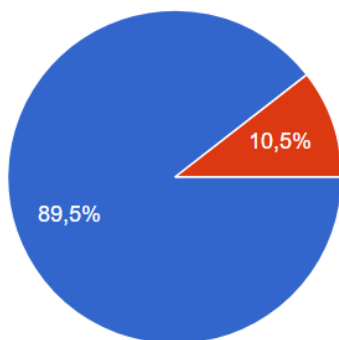
Aantal reacties: 38



Percentages

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

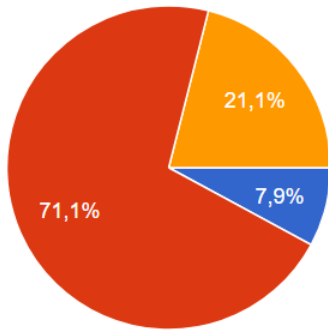
Aantal reacties: 38



- 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...)?

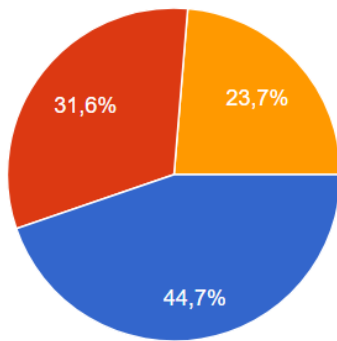
Aantal reacties: 38



- 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?

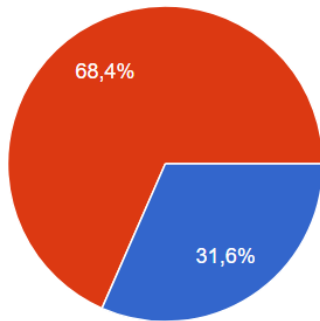
Aantal reacties: 38



- 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?

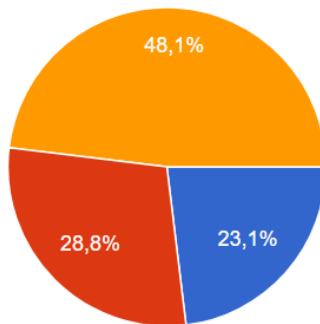
Aantal reacties: 38



- 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?

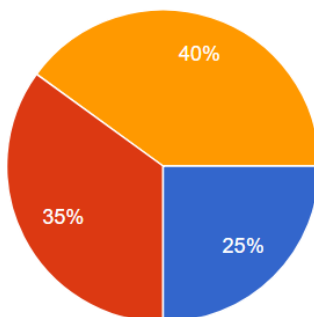
Aantal reacties: 52



- 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

