



Verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom

Hoorzitting Vlaams Parlement, Commissie Mobiliteit en Openbare Werken
25 maart 2021

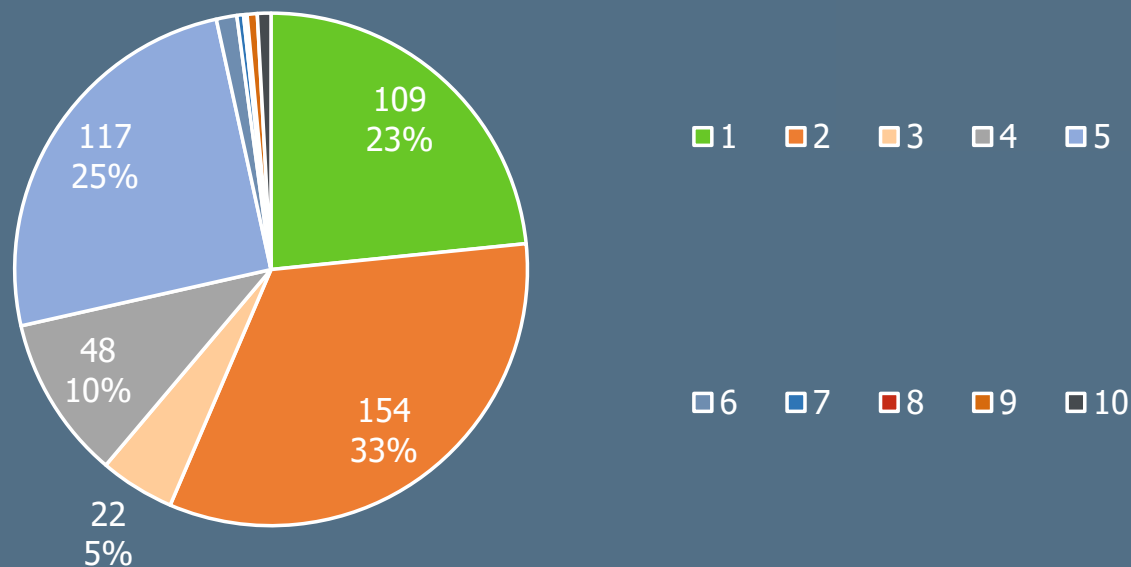
Stijn Daniels, directeur Kenniscentrum, Vias institute

Agenda

- ▶ **Verkeersonveiligheid binnen de bebouwde kom**
- ▶ **Snelheid en verkeersveiligheid**
- ▶ **Effect zones 30**
- ▶ **Snelheidsgedrag in de realiteit**
- ▶ **Publieke opinie**
- ▶ **Standpunt Vias institute**

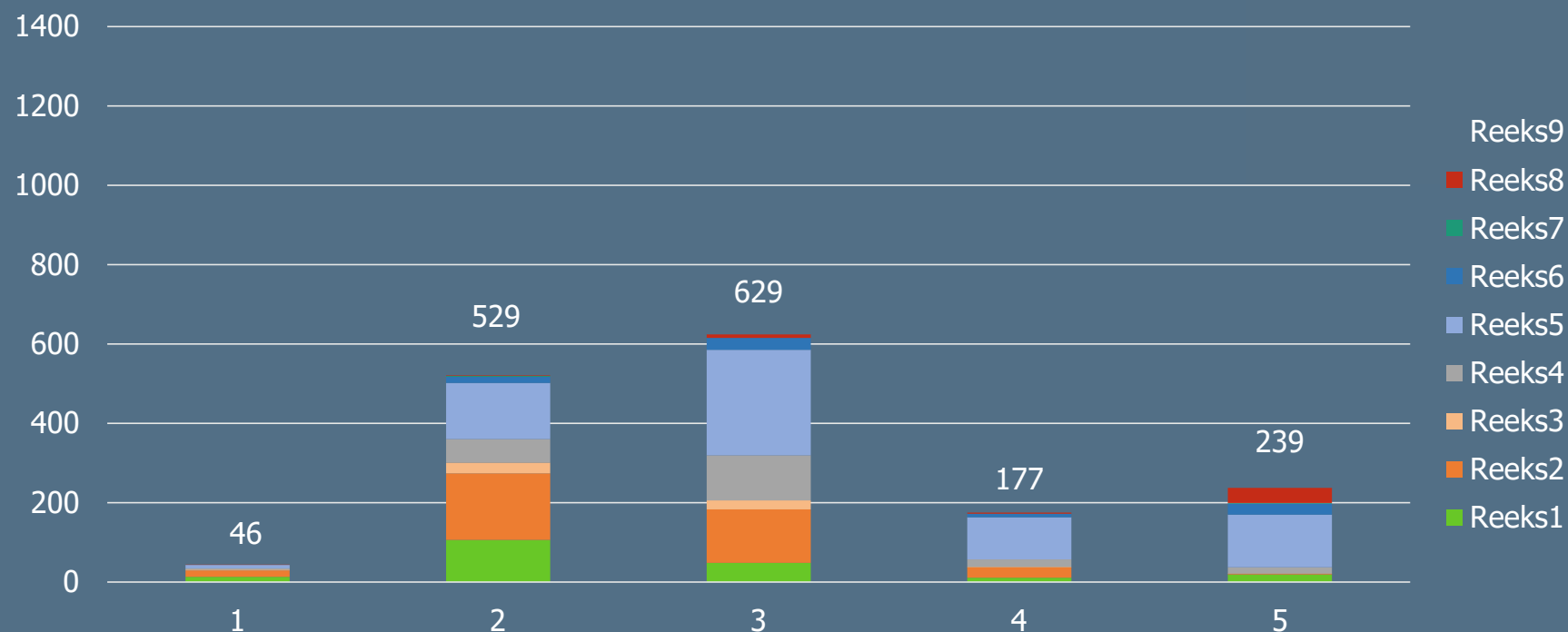
Verkeersonveiligheid binnen de bebouwde kom

Verkeersdoden binnen bebouwde kom Vlaanderen – totaal periode 2015-2019



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) | Infografie: Vias institute

Aantal verkeersdoden volgens verplaatsingswijze en snelheidslimiet Vlaanderen – alle wegen – totaal periode 2015-2019



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) | Infografie: Vias institute

Wie rijdt tegen wie?

Vlaanderen – binnen bebouwde kom – totaal periode 2015-2019

		Opponent van de verkeersdode						
		Voetganger	Fiets	Bromfiets	Motorfiets	Auto	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen/autobus/autocar
Verkeersdode	Voetganger	0	2	1	1	47	8	25
	Fiets	3	5	0	1	58	9	43
	Bromfiets	0	0	0	0	11	0	1
	Motorfiets	0	0	0	0	21	2	2
	Auto	0	0	0	0	15	6	7
	Lichte vrachtwagen	0	0	0	0	0	1	0
	Vrachtwagen/autobus/autocar	0	0	0	0	0	0	0

Alle cellen > 10 in rode achtergrond

Behalve ongevallen met meerdere betrokkenen zijn er ook 115 mensen om het leven gekomen bij ongevallen zonder tegenpartij

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) | Infografie: Vias institute

25/03/2021 6

Voornaamste verkeersveiligheidsproblemen binnen bebouwde omgeving

- ▶ Rijden onder invloed
- ▶ Afleiding (o.m. navigatie, smartphones)
- ▶ Mix van soorten weggebruikers: groot/zwaar vs. klein/licht
- ▶ Veelheid van conflicterende verkeersbewegingen
- ▶ Te hoge snelheid

Snelheid en verkeersveiligheid

Effect van rijdsnelheid op verkeersongevallen

- ▶ **Snelheid heeft een dubbel effect:**
 - ▶ Hogere snelheid = hogere kans op een ongeval
 - ▶ Hogere snelheid = zwaardere gevolgen bij ongeval

Hogere snelheid = grotere stopafstand

/ **STOPAFSTAND = AFSTAND TIJDENS REACTIETIJD + REMAFSTAND**

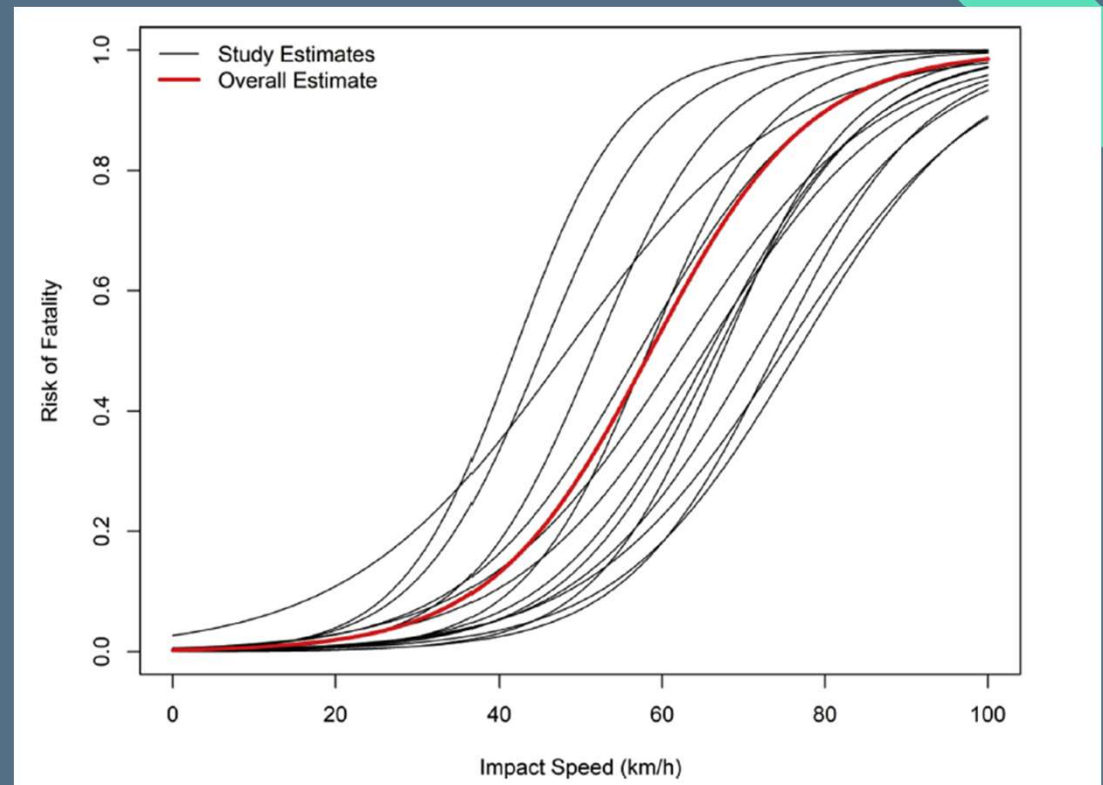
met een reactietijd van 1 seconde en met een auto in perfecte staat op een droog wegdek:

30 km/u	9 m	4,5 m	= 13,5 m	120 km/u = 102 m STOPAFSTAND
50 km/u	14 m	12 m	= 26 m	
70 km/u	19 m	24 m	= 43 m	
90 km/u	25 m	39 m	= 64 m	
120 km/u	33 m	69 m	= 102 m	
140 km/u	39 m	95 m	= 134 m	

Bron: Vias institute

Risico op overlijden voor voetgangers i.f.v. impactsnelheid

- Recente meta-analyse, 20 studies
- Kans op overlijden
 - bij 30 km/u = 5%
 - bij 50 km/u = 29%
 - bij 70 km/u = 75%



Bron: Hussain et al., 2019

Snelheid en ongevalsernst

- ▶ Te hoge of onaangepaste snelheid is een verklarende factor bij sommige ongevallen
- ▶ De impactsnelheid bepaalt de letselernst bij elk ongeval

Effect zones 30



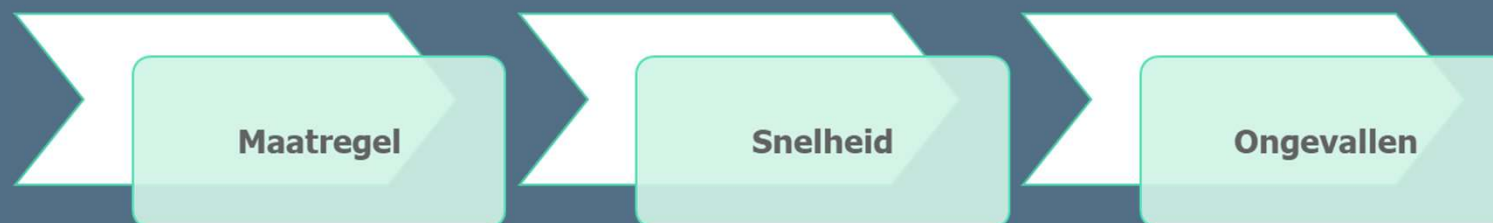
Empirisch onderzoek

► Wetenschappelijke publicaties:

- Bornioli et al., 2019 (Bristol, VK, volledige stad 30 -> 20 mph): daling letselongevallen met 9%, daling dodelijke ongevallen 63%
- Grundy et al., 2009 (Londen, 20 mph, combinatie met infrastructuurmaatregelen): 42% daling letselongevallen
- Fridman et al., 2020 (Toronto, 40 km/h -> 30 km/h): daling voetgangersongevallen met 23%

Effecten 30 km/u-zones

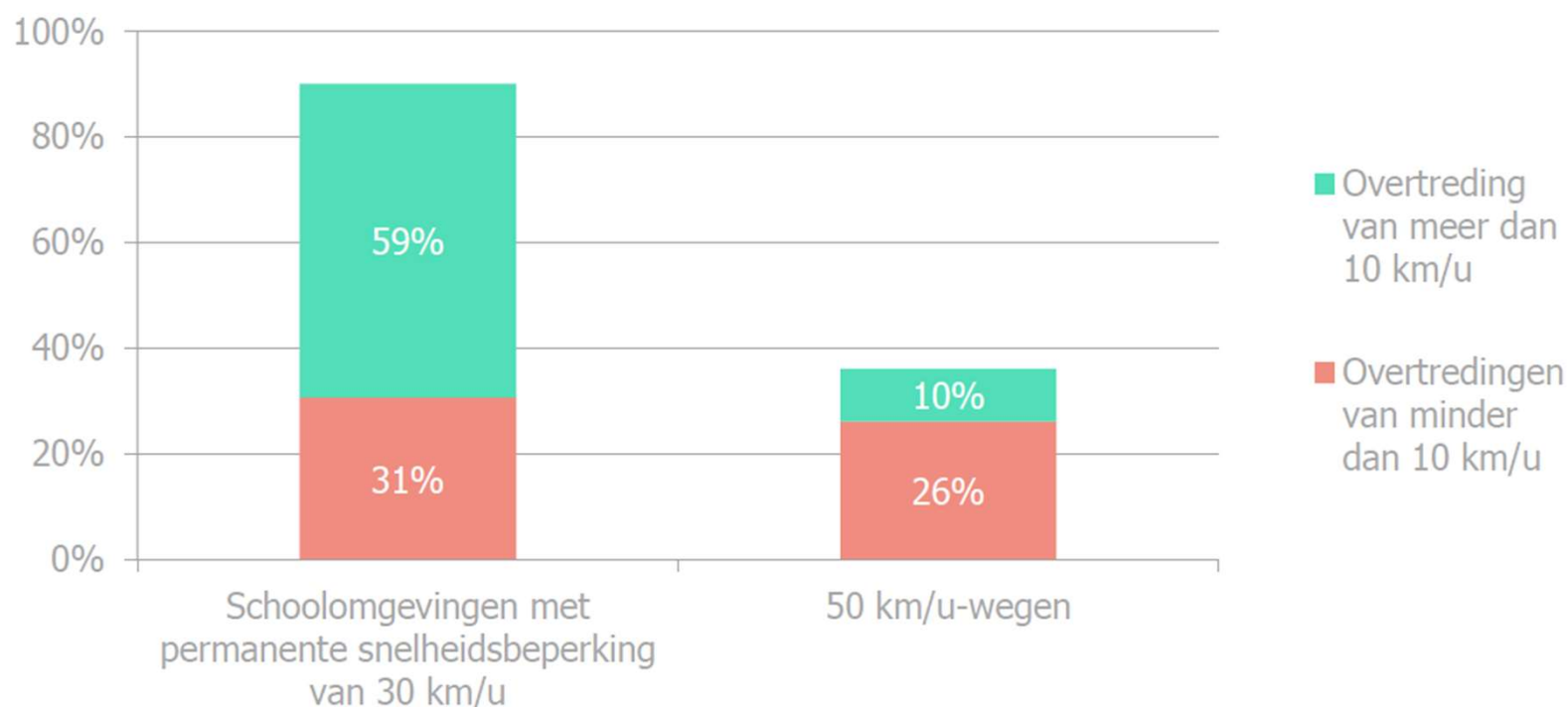
- ▶ Logica van mogelijke effecten goed voor ogen houden:



- ▶ Er kan dus enkel een effect verwacht worden indien de maatregel ook effectief ervoor zorgt dat er trager gereden wordt
- ▶ Verklaart variatie in onderzoeksresultaten
- ▶ Zones 30 ook gunstig geëvalueerd op het vlak van geluidsoverlast en verkeersleefbaarheid

Snelheidsgedrag in de realiteit

Rijsnelheden van personenwagens "met vrije snelheidskeuze" binnen de bebouwde kom

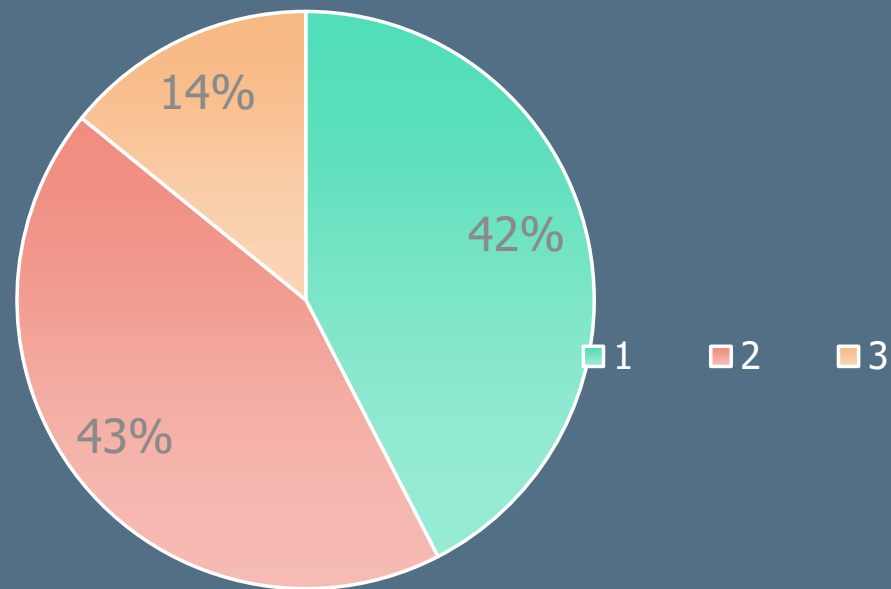


Bron: Gedragsmeting snelheid, Vias institute (2016)

25/03/2021 17

Publieke opinie

Een veralgemeende zone 30 in het centrum van steden?



Bron: Nationale verkeersONveiligheidsenquête, Vias institute, 2021, cijfers voor Vlaanderen (n= 2731)

Standpunt Vias institute

Standpunt Vias institute

- ▶ **Voorstander verder veralgemenen zone 30 in stads- en dorpscentra**
- ▶ **Gebiedsgewijze afbakening logischer dan voortdurende wisselingen bv. ter hoogte van schoolomgevingen**
- ▶ **Afwijkingen i.f.v. lokale context moeten mogelijk zijn**
- ▶ **Ervoor zorgen dat limiet 30 ook nageleefd wordt:**
 - ▶ Duidelijk wegbeeld
 - ▶ Sensibilisering
 - ▶ Handhaving
- ▶ **Indien een groot deel van de weggebruikers zich niet aan de regel houdt, is er meer nodig dan enkel handhaving**



Bedankt voor uw aandacht

Hoorzitting Vlaams Parlement, Commissie Mobiliteit en Openbare Werken
25 maart 2021

Stijn Daniels, directeur Kenniscentrum, Vias institute, stijn.daniels@vias.be

Geraadpleegde literatuur

- ▶ Bornioli, A., Bray, I., Pilkington, P., & Parkin, J. (2020). Effects of city-wide 20 mph (30km/hour) speed limits on road injuries in Bristol, UK. *Injury Prevention*, 26(1), 85–88.
- ▶ Fridman, L., Ling, R., Rothman, L., Cloutier, M. S., Macarthur, C., Hagel, B., & Howard, A. (2020). Effect of reducing the posted speed limit to 30 km per hour on pedestrian motor vehicle collisions in Toronto, Canada - A quasi experimental, pre-post study. *BMC Public Health*, 20(1), 56.
- ▶ Grundy, C., Steinbach, R., Edwards, P., Green, J., Armstrong, B., & Wilkinson, P. (2009). Effect of 20 mph traffic speed zones on road injuries in London, 1986-2006: controlled interrupted time series analysis. *BMJ*, 339(dec10_3), b4469.
- ▶ Hussain, Q., Feng, H., Grzebieta, R., Brijs, T., & Olivier, J. (2019). The relationship between impact speed and the probability of pedestrian fatality during a vehicle-pedestrian crash: A systematic review and meta-analysis. *Accident Analysis and Prevention*, 129, 241–249.
- ▶ Temmerman P. (2016). Te snel in de bebouwde kom – Resultaten van de BIVV-gedragsmeting snelheid in de bebouwde kom in 2015
- ▶ Van den Berghe, W. & Pelssers, B. (2020). Themadossier nr. 9 - Snelheid en te snel rijden. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid