

Commissie Mobiliteit en Openbare werken



Hoorzitting over verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom
Online videoconferentie 25 maart 2021

ZONE 30 ALS NORM

Een sleutel voor kalmer verkeer in steden en dorpen

Dirk Lauwers

Onderzoeksgroep Stedelijke Ontwikkeling
Faculteit Ontwerpwetenschappen – UAntwerpen

Vakgroep Civiele Techniek
Faculteit Ingenieurswetenschappen en Architectuur – UGent

Universiteit Antwerpen



Kalmer verkeer in steden en dorpen – een thema dat reeds decennia oud is

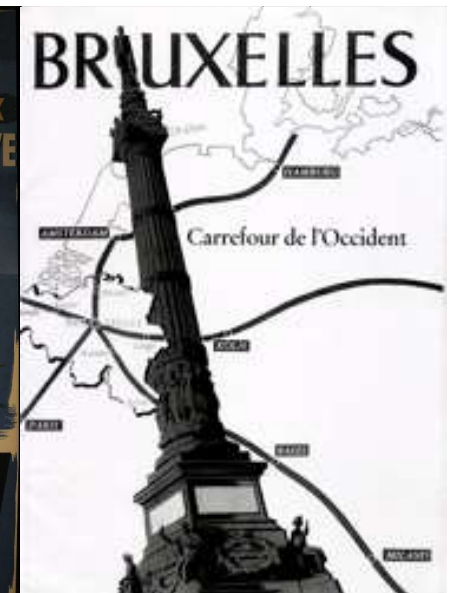
Hoewel: ruim baan voor de auto was benadering naoorlogse ingenieurs
getraind in de VS (in kader Marshallplan)

stadsnelwegen: priemen



Ook politiek thema: autostad = moderne stad

Brussel 'Europakruispunt' snelwegen

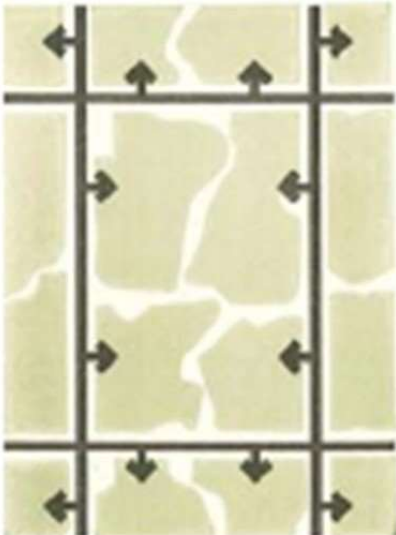
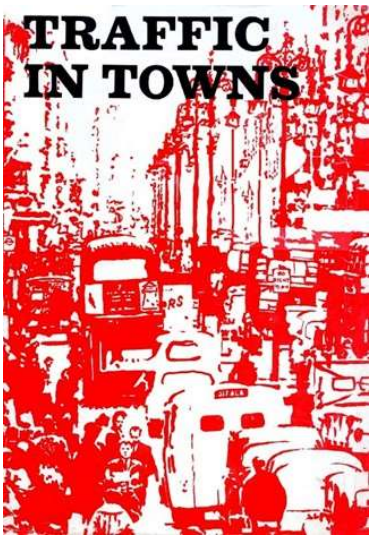


Kalmer verkeer in steden en dorpen – een thema dat reeds decennia oud is

Omslag in vakwereld: streven naar autoluwe(re) steden

Verblijfsgebieden benadering
Colin Buchanan, 1964

1984: Jaar van de Verkeersveiligheid en Verkeersleefbaarheid



BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1984-1985

SEANCES DU VENDREDI 23 MARS 1984
VERGADERINGEN VAN VRIJDAG 23 MAART 1984

ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERING

De heer Decroo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie. —

Het jaar 1984 is het Jaar van de verkeersveiligheid. U hebt de kleine folders al wel gezien. Ik wil daarmee vooral pleiten voor een verkeersleefbaarheid.

Wij willen een kentering brengen in het verkeer, door de thans opgezette campagne. Tien jaar geleden zijn er formidabele campagnes gevoerd. Er werden vele studies gemaakt door o.a. studiebureaus en

Wij zijn het eerste land in de Europese Gemeenschap dat 1984 heeft uitgeroepen tot het Jaar van de verkeersveiligheid. Men heeft ons daar gisteren in het kader van de Europese Gemeenschap nog aan herinnerd.

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1984-1985

SEANCES DU JEUDI 9 MAI 1985
VERGADERINGEN VAN DONDERDAG 9 MEI 1985

ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERING

M. De Croo, ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones. — Grâce à tout le monde. Grâce aux efforts d'éducation dans les écoles, grâce aux communes, à l'amélioration des réglementations, aux nouvelles dispositions techniques qui ont été prises, à la formation des conducteurs, à l'obligation de porter la ceinture de sécurité ou un casque de motocycliste, bref à mille et une choses. Mais ce n'est pas encore assez.

De heer De Bondt heeft gezegd dat wij een streefcijfer zouden moeten bepalen met een forse jaarlijkse vermindering. Ik merk op dat in het Jaar van de verkeersveiligheid het aantal overledenen met 8 pct. en het aantal slachtoffers met bijna 2 pct. zijn gedaald. Nog niet genoeg, dit geef ik toe.

Ik heb verschillende ideeën toegestuurd aan de leden van de commissie voor de Infrastructuur zoals modulatie van het invoeren van overnameprijzen voor de bescherming van schoolkinderen en dergelijke. Meesters van het land geschreven om aan te duiden waar de zwakke plekken zijn in steden en gemeenten en waar zich steeds concentraties zullen voordoen in het algemeen of specifiek van bejaarden en scholieren, plaatsen waar in grote mate de zwakke weggebruikers worden aangetroffen. Niets zal echter ooit onze eigen verantwoordelijkheid kunnen verbeteren of omkeren.

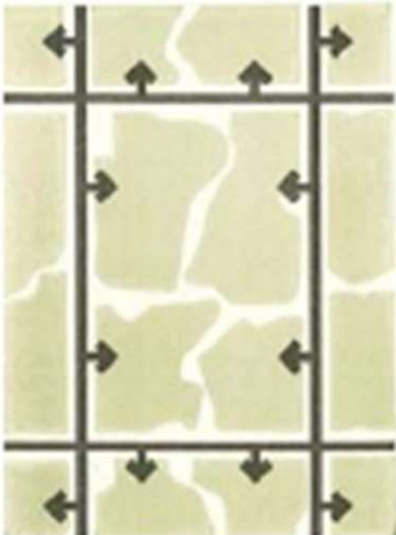
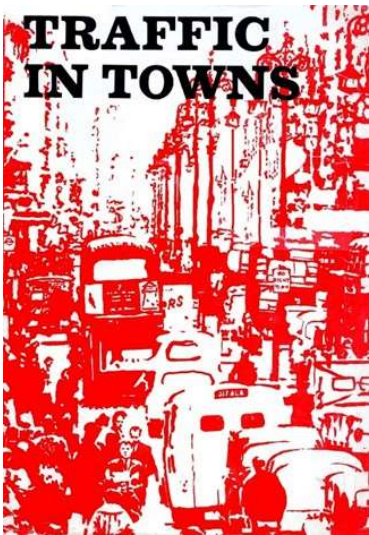
Nieuw politiek thema: Herman De Croo, Min. Verkeerswezen

Kalmer verkeer in steden en dorpen – een thema dat reeds decennia oud is

Omslag in vakwereld: streven naar autoluwe(re) steden

Verblijfsgebieden benadering
Colin Buchanan, 1964

Toepassing in Vlaanderen: Brugge, Mechelen, Leuven, Gent,
Turnhout, Hasselt



Werd mijn verkeerskundige basis: 1978-1980 KU Leuven: Verkeersplan Mechelen

Kalmer verkeer in steden en dorpen – een thema dat reeds decennia oud is

Omslag in beleid: streven naar verkeersveiliger steden
Legde de basis voor
gedifferentieerd snelheidsbeleid
30-50-70 (90)
en zone 30
(bestond nog niet toen
limiet bebouwde kom was 60 km/u)

1984: Jaar van de Verkeersveiligheid en Verkeersleefbaarheid

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1984-1985

SEANCES DU VENDREDI 23 MARS 1984
VERGADERINGEN VAN VRIJDAG 23 MAART 1984

ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERING

De heer Decroo, minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie
en Telefonie. —

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1984-1985

SEANCES DU JEUDI 9 MAI 1985
VERGADERINGEN VAN DONDERDAG 9 MEI 1985

ASSEMBLEE
PLENAIRE VERGADERING

Nieuw politiek

Ik heb verschillende ideeën toegestuurd aan de leden van de commissie voor de Infrastructuur zoals modulatie van de verkeerssnelheid, zoals

Man De Croo, Min. Verkeerswezen

van de Infrastructuur zoals modulatie van de verkeerssnelheid, zoals

Ik heb verschillende ideeën toegestuurd aan de leden van de commissie voor de Infrastructuur zoals modulatie van de verkeerssnelheid, zoals

Ik heb verschillende ideeën toegestuurd aan de leden van de commissie voor de Infrastructuur zoals modulatie van de verkeerssnelheid, zoals

Kalmer verkeer in steden en dorpen – een thema dat reeds decennia oud is

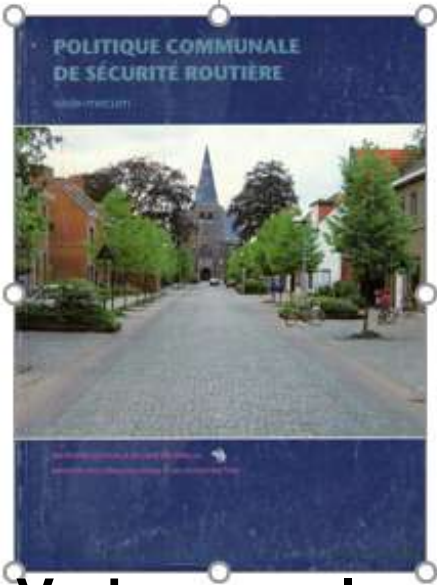
Omslag in beleid: introductie **Zone 30 gebieden** door JL Dehaene in **1988**
Verblijfsgebieden benadering (toepassing ZONE30 voor schoolomgeving is van latere datum!!!)

- Gebieden waar verblijfsfunctie primeert, autoverkeer vooral lokaal
- Minimaal: borden F4 en ‘poorten’
- Kunnen behalve woonwijken ook centra zijn



inclusief hoofdstraten

La zone 30 renforce la
fonction de centre.



la route stipule: Dans les zones délimitées par les signaux routiers F4a et F4b, la vitesse est limitée à 30 km à l'heure. Les conditions d'aménagement de ces zones sont fixées par Nous".

L'article 71 du code de la route est complété par les signaux suivants :



F4a



F4b

Ces signaux sont placés à droite de chaque accès ou sortie d'une zone dans laquelle la vitesse est limitée à 30 km à l'heure; ils peuvent être répétés à gauche.

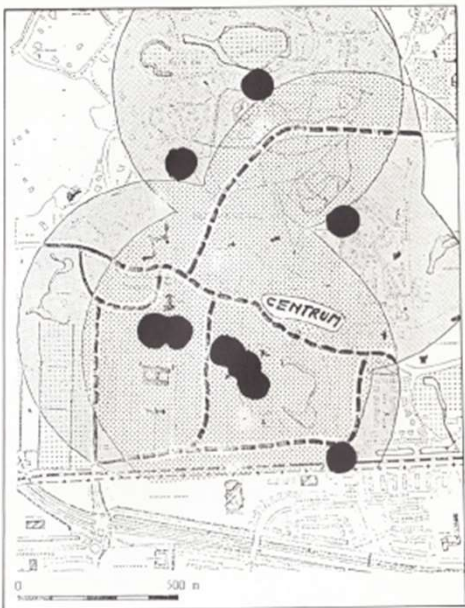
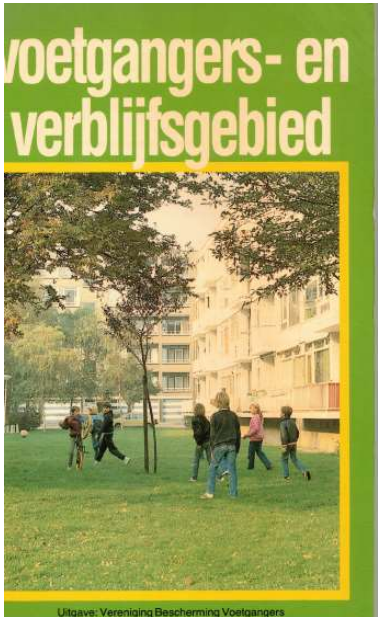
Dans certaines zones qui ont essentiellement une fonction de séjour, le but est de renforcer la sécurité des

KB van 17 sept 1988, introductie art. 22 quater in Verkeersreglement

Kalmer verkeer in steden en dorpen – een thema dat reeds decennia oud is

Kritiek uit de vakwereld: te kleine gebieden, komt niet overeen met leefgebieden – knelpunten op ‘doorgaande wegen’ blijven, B. Bach 1984

Verblijfsgebieden benadering



Inrichtingsmaatregelen planologisch benaderd

Door: B. Bach, S.H.O.
*wetenschappelijk medewerker Technische Hogeschool Delft,
Afdeling Bouwkunde, sector Verkeer*

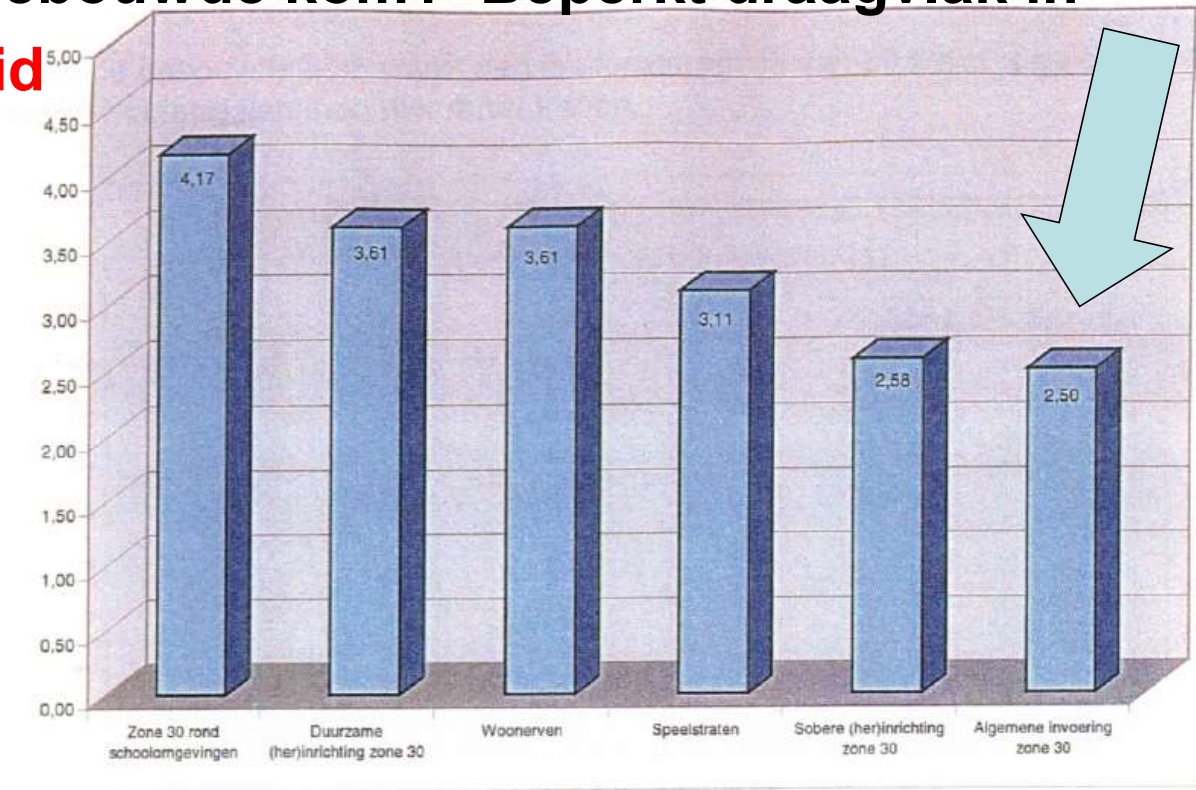
'Verblijfsgebied' een onbruikbaar begrip

Het woord 'verblijfsgebied' heeft iets geruststellends. Alsof we gevaren kunnen buitensluiten door binnen een bepaald gebied te blijven. Maar wonen vraagt meer dan erfachtige, veilige plekken rond woning, school of winkel. De verplaatsing vanuit de woning naar activiteiten die bij dat wonen horen dienen een vrije keuze te zijn, dus veilig naar school en veilig naar de bushalte. Dit maakt de onmogelijkheid van het woord 'verblijfsgebied' duidelijker. De ene

Kalmer verkeer in steden en dorpen – een thema dat reeds decennia oud is

Uitbreiding ZONE 30 tot ganse bebouwde kom? Beperkt draagvlak in

Vlaams Forum Verkeersveiligheid
bevraging stakeholders 2001



Kalmer verkeer in steden en dorpen – een thema dat reeds decennia oud is

Omslag in beleid: introductie **mogelijkheid om max 30 km/u in te voeren in ganse bebouwde kom** door min. I. Durant in **2003**

- Gemeenten blijven echter vooral schoolomgevingen (verplicht) en verblijfsgebiedenbenadering hanteren (wijken tussen wegen) 
(zie debat algemene invoering 30km/u Commissie 2003)

C43 Vanaf het verkeersbord tot en met het volgend kruispunt, of tot elk verkeersbord C43 met of zonder zonale geldigheid, of tot het verkeersbord dat het begin of het einde van een bebouwde kom, van een woonerf of erf, of van een voetgangerszone aangeeft, verbod te rijden met een grotere snelheid dan deze die is aangeduid.

- De vermelding "km" op het verkeersbord is facultatief.
- Wanneer op een onderbord een bepaalde massa is aangeduid, is het verbod slechts van toepassing op voertuigen waarvan de maximale toegelaten massa hoger is dan de aangeduide.

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie Vergadering van 30/09/2003

Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Gilbert Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de invoering van een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in bebouwde kommen in Vlaanderen en van 70 kilometer per uur op gewestwegen

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Malcorps tot de heer Bossuyt, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de invoering van een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in bebouwde kommen in Vlaanderen en van 70 kilometer per uur op gewestwegen.

De heer Malcorps heeft het woord.

De heer Johan Malcorps : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb deze vraag ingediend naar aanleiding van een aantal uitspraken van de federale minister van Mobiliteit, de heer Anciaux. Hij heeft goede ideeën die ik kan steunen.

In de wijzigingen in het verkeersreglement van voormalig minister Durant - ook wel straatcode genoemd - staat dat vanaf 1 januari 2004 gemeenten en steden hun volledige bebouwde kom kunnen omvormen tot een zone 30. Daartoe kan er een combinatie van twee verkeersborden worden gemaakt. Dat staat in artikel 68 van de wegcode : 'de plaatsing van het verkeersbord C43 met de vermelding 30 kilometer per uur boven het verkeersbord F1 dat de bebouwde kom aangeeft'. Het idee van minister Anciaux is dus niet nieuw. De gemeenten hebben de mogelijkheid, maar het is geen verplichting. Zult u als Vlaams minister de gemeenten aanzetten om actief in te spelen op deze mogelijkheid?

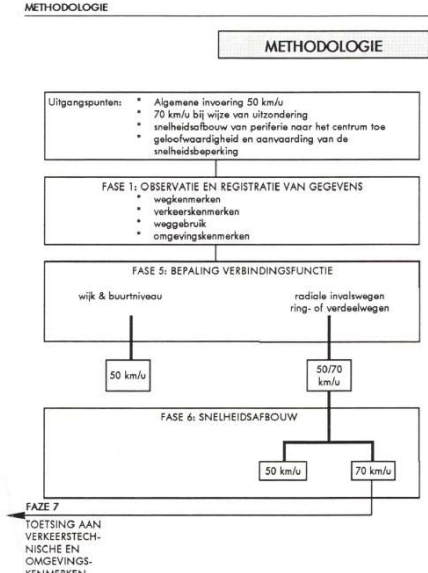
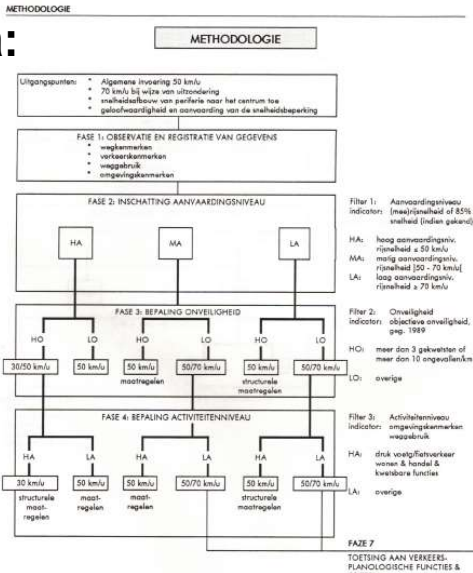
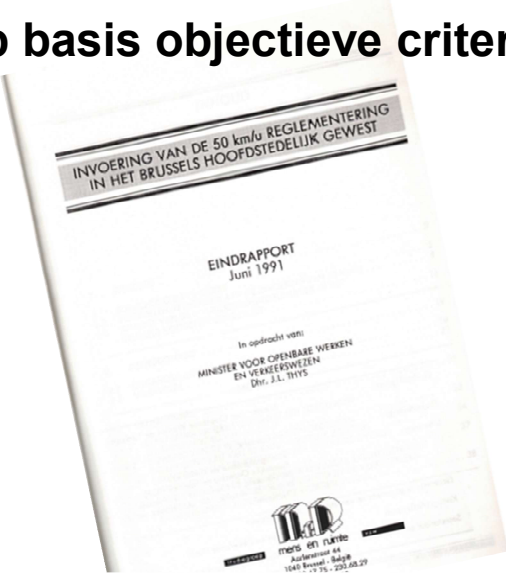
Kalmer verkeer in steden en dorpen – een thema dat reeds decennia oud is

Omslag in beleid: introductie **max 50km/u (ipv 60)** door JL Dehaene in **1991**

Past in gedifferentieerd snelheidsbeleid snelheidsbeleid 30-50-70

- Doelstelling: 50 als regel bibeko: verkeersveiligheid, betere afwikkeling vervoersmodi
- Gemeenten blijven bevoegd voor afbakening (locatie borden), selectie wegen 50 of 70
- Brussels HG doet selectie op basis objectieve criteria:

geloofwaardigheid,
onveiligheid,
verblijfsactiviteit,
verbindingsfunctie
snelheidsafbouw



Kalmer verkeer in steden en dorpen – een actueel meer gehoorde vraag

Burgerinitiatieven + ruimer ‘draagvlak’
(onderzoek VAB 2019)



Op de hoeveelste plaats zetten inwoners welk vervoermiddel?

	Vlaanderen	Brussel
Voetganger	1	1
Fietser	2	4
Tram	3	1
Bus	4	2
Auto	5	5

Versterkt door #Covid19 ervaring !

Kalmer verkeer in steden en dorpen – een actueel meer gehoorde vraag

Burgerinitiatieven + ruimer ‘draagvlak’
(onderzoek VAB 2019)



(onderzoek Vias 2021)



Versterkt door #Covid19 ervaring !

Kalmer verkeer in steden en dorpen – een actueel meer gehoorde vraag

Bottom up



Stakeholders



**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 januari 2021

**Ook bij steden en gemeenten is het draagvlak voor een
verdere uitbreiding van zones 30 groot.**

**Verkenkend 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).**

Kalmer verkeer in steden en dorpen – een actueel meer gehoorde vraag

Bottom up



Stakeholders



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 januari 2021



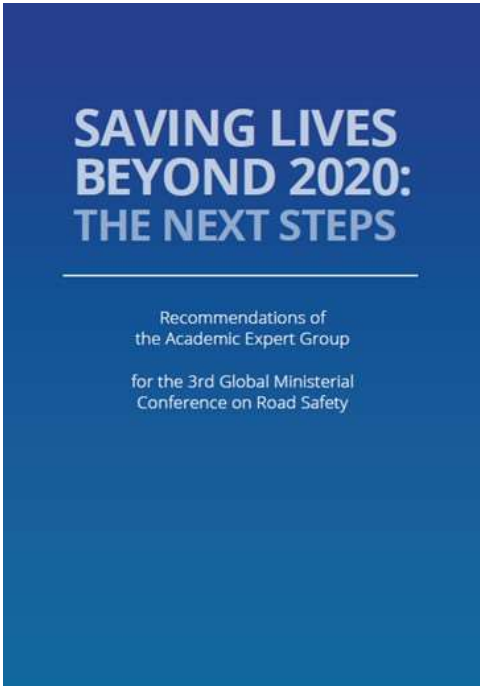
Top down

11. Focus on speed management, including the strengthening of law enforcement to prevent speeding and mandate a maximum road travel speed of 30 km/h in areas where vulnerable road users and vehicles mix in a frequent and planned manner, except where strong evidence exists that higher speeds are safe, noting that efforts to reduce speed in general will have a beneficial impact on air quality and climate change as well as being vital to reduce road traffic deaths and injuries;

Kalmer verkeer in steden en dorpen – een actueel meer gehoorde vraag

#StockholmDeclaration on #RoadSafety februari 2020

(wereldwijde interministeriële conferentie onder leiding van Wereldgezondheidsorganisatie #WGO)



‘30 km/h in alle gebieden met gemengd verkeer van kwetsbare verkeersdeelnemers en motorvoertuigen tenzij bewijs dat hogere snelheden veilig kunnen’



Top down

11. *Focus on speed management, including the strengthening of law enforcement to prevent speeding and mandate a maximum road travel speed of 30 km/h in areas where vulnerable road users and vehicles mix in a frequent and planned manner, except where strong evidence exists that higher speeds are safe, noting that efforts to reduce speed in general will have a beneficial impact on air quality and climate change as well as being vital to reduce road traffic deaths and injuries;*

Kalmer verkeer in steden en dorpen – voor meer verkeersveiligheid

Doordacht: naar een nieuw verkeersveiligheidsparadigma



3. het nieuwe paradigma: geïntegreerd
- klimaatbeleid (incl. levenskwaliteit, mobiliteit)
2. systeemveiligheid: vision zero –
duurzaam veilig verkeerssysteem
1. vijf pijlers verkeersveiligheidsbeleid

Bron: C. Tingvall et al., Saving lives beyond 2020, Recommendations Academic Group 3rd Global Ministerial Conference On Road Safety, 2019

Kalmer verkeer in steden en dorpen – voor meer verkeersveiligheid

Doordacht: naar een nieuw verkeersveiligheidsparadigma



3. het nieuwe paradigma: geïntegreerd
- klimaatbeleid (incl. levenskwaliteit, mobiliteit)
2. systeemveiligheid: vision zero –
duurzaam veilig verkeerssysteem
1. vijf pijlers verkeersveiligheidsbeleid

Pillar 1: Road Safety Management
Pillar 2: Safer Fleets
Pillar 3: Safer Road Users
Pillar 4: Post-crash Response
Pillar 5: Safer Driving Environment

Bron: C. Tingvall et al., Saving lives beyond 2020, Recommendations Academic Group 3rd Global Ministerial Conference On Road Safety, 2019

Kalmer verkeer in steden en dorpen – voor meer verkeersveiligheid

Doordacht: naar een nieuw verkeersveiligheidsparadigma



3. het nieuwe paradigma: geïntegreerd
- klimaatbeleid (incl. levenskwaliteit, mobiliteit)
2. systeemveiligheid: vision zero –
duurzaam veilig verkeerssysteem

**‘Crashes are no accidents
they are preventable’**

Bron: C. Tingvall et al., Saving lives beyond 2020, Recommendations Academic Group 3rd Global Ministerial Conference On Road Safety, 2019

Kalmer verkeer in steden en dorpen – voor meer verkeersveiligheid en meer

Doordacht: naar een nieuw verkeersveiligheidsparadigma



3. het nieuwe paradigma: geïntegreerd
- klimaatbeleid (incl. levenskwaliteit, mobiliteit)



Source: www.globalgoals.org

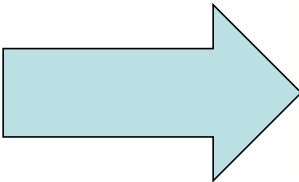
Bron: C. Tingvall et al., Saving lives beyond 2020, Recommendations Academic Group 3rd Global Ministerial Conference On Road Safety, 2019

Kalmer verkeer in steden en dorpen – voor meer verkeersveiligheid



Doordacht: naar samenhangende set van acties

SUSTAINABLE PRACTICES AND REPORTING: including road safety interventions across sectors as part of SDG contributions.	SAFE VEHICLES ACROSS THE GLOBE: adopting a minimum set of safety standards for motor vehicles.
PROCUREMENT: utilizing the buying power of public and private organizations across their value chains.	ZERO SPEEDING: protecting road users from crash forces beyond the limits of human injury tolerance.
MODAL SHIFT: moving from personal motor vehicles toward safer and more active forms of mobility.	30 KM/H: mandating a 30 km/h speed limit in urban areas to prevent serious injuries and deaths to vulnerable road users when human errors occur.
CHILD AND YOUTH HEALTH: encouraging active mobility by building safer roads and walkways.	TECHNOLOGY: bringing the benefits of safer vehicles and infrastructure to low- and middle-income countries.
INFRASTRUCTURE: realizing the value of Safe System design as quickly as possible.	



ZERO SPEEDING: protecting road users from crash forces beyond the limits of human injury tolerance.
MODAL SHIFT: moving from personal motor vehicles toward safer and more active forms of mobility.
30 KM/H: mandating a 30 km/h speed limit in urban areas to prevent serious injuries and deaths to vulnerable road users when human errors occur.

Kalmer verkeer in steden en dorpen – modal shift voor meer verkeersveiligheid

Geformuleerd door T. Litman / empirie o.a. Kenworthy



VICTORIA
**Transport
Policy** INSTITUTE

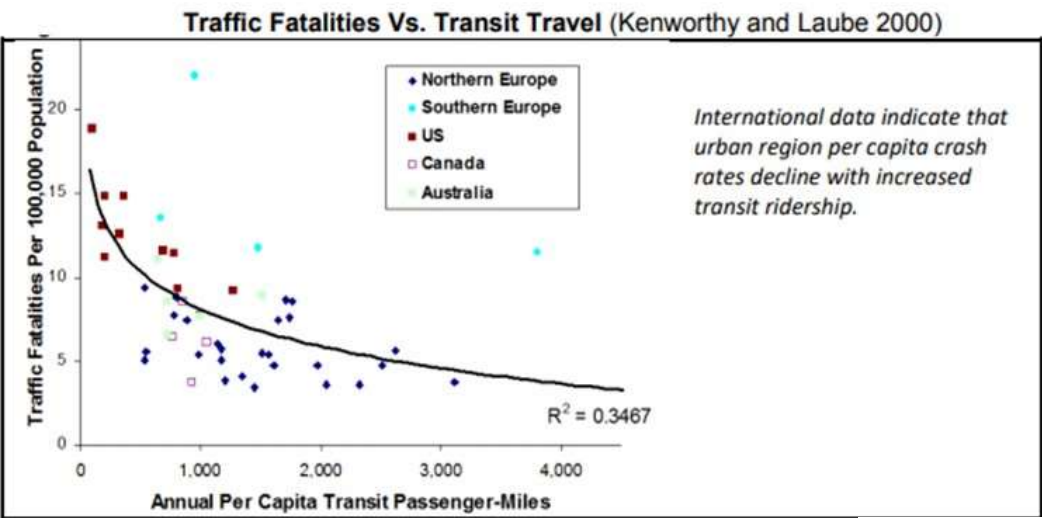
EFFICIENCY • EQUITY • CLARITY

www.vtpi.org
Info@vtpi.org
250-360-1560

A New Traffic Safety Paradigm
8 October 2019
Todd Litman
Victoria Transport Policy Institute



A new traffic safety paradigm recognizes **exposure**, total vehicle travel, as a risk factor, and therefore the safety benefits of vehicle travel reduction strategies such as multi-modal planning, more efficient transport pricing, Smart Growth development policies and Transportation Demand Management (TDM) programs.



Kalmer verkeer in steden en dorpen – modal shift voor meer verkeersveiligheid

Quid stijgend aantal fietsslachtoffers ↔ safety in numbers?

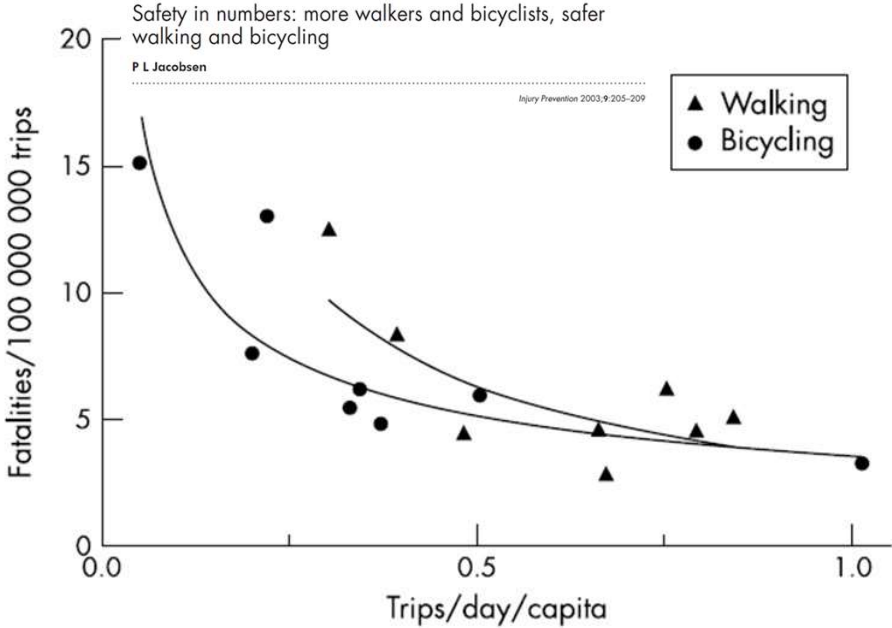


Figure 4 Walking and bicycling in eight European countries in 1998.

Kalmer verkeer in steden en dorpen – modal shift voor meer verkeersveiligheid

Quid stijgend aantal fietsslachtoffers ↔ safety in numbers?

Ook in absolute termen in autoluwe buurten Londen Waltham Forest

Maatregelen (oa 'knips' of 'verkeersfilters') resulteerden er in toename fietsen
(+helft) en te voet gaan (+1/3)

en in minder

verkeersslachtoffers:

risico voor actieve

verkeersdeelnemers

daalde met factor 3 à 4.



Kalmer verkeer in steden en dorpen – modal shift voor meer verkeersveiligheid

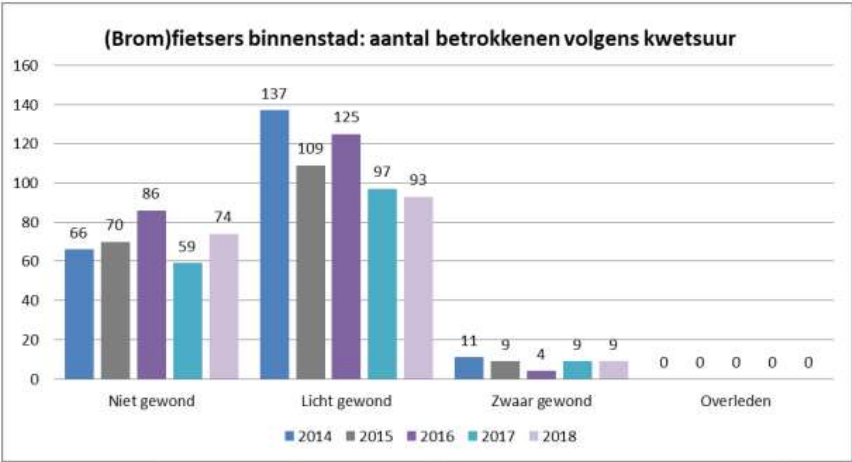


Quid stijgend aantal fietsslachtoffers ↔ safety in numbers?
toenemend aantal fietsers en dalend aantal slachtoffers kunnen hand in hand gaan
oa Nederland (1980-2000) / Duitsland (recent)/ **Gentse binnenstad**
na invoering circulatieplan 3 april 2017

SECTOR	INTENSITEITEN FIETS OCHTENDSPITS				INTENSITEITEN FIETS AVONDSPITS			
	VOOR-METING	NAMETING 2	VERSCHIL	%	VOOR-METING	NAMETING 2	VERSCHIL	%
TOLHUIS	128	169	+41	+32%	99	166	+67	+68%
PORTUS GANDA	156	229	+73	+47%	148	208	+61	+41%
KROOK	225	293	+68	+30%	187	306	+119	+64%
COUPURE	188	282	+94	+50%	177	233	+56	+31%
BRUGSE POORT	67	116	+50	+75%	65	128	+63	+98%
RABOT	198	341	+143	+72%	149	291	+141	+95%
GEMIDDELD	165	240	+75	+46%	144	223	+79	+55%

Gemiddelde fietsintensiteiten in de sectoren, ochtendspits en avondsplits
(Bron: fietstellingen en kruispunttellingen Stad Gent)

Evaluatie Circulatieplan Gent – Maart 2018 – IVA Mobiliteitsbedrijf i.s.m. Transport & Mobility Leuven



Aantal fietsers en bromfietsers, slachtoffer bij een ongeval in de binnenstad, cijfers april tot oktober, opgedeeld volgens kwetsuur (Bron: ongevalgegevens Politie)

Kalmer verkeer in steden en dorpen – modal shift voor meer leefkwaliteit

Onderzoek D. Appleyard 1981 was een mijlpaal
o.a. verband tussen hoeveelheid autoverkeer in een
en sociale contacten

‘Recent’ bevestigd

Driven To Excess: Impacts of Motor Vehicles on the Quality of Life of
Residents of Three Streets in Bristol UK

Joshua Hart and Prof. Graham Parkhurst

*“The Automobile, satisfier of private needs, demands, and whims — has created an insatiable
demand for access, and a whole profession of planners and engineers both serving and further
stimulating that demand.”*

Donald Appleyard, “Streets Can Kill Cities: Third World Beware!” (Appleyard, 1980)

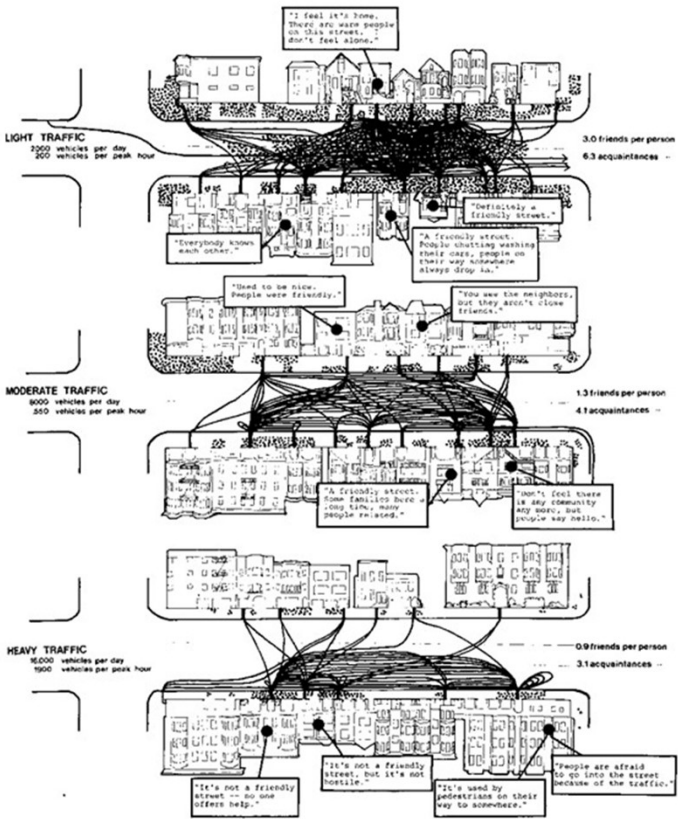
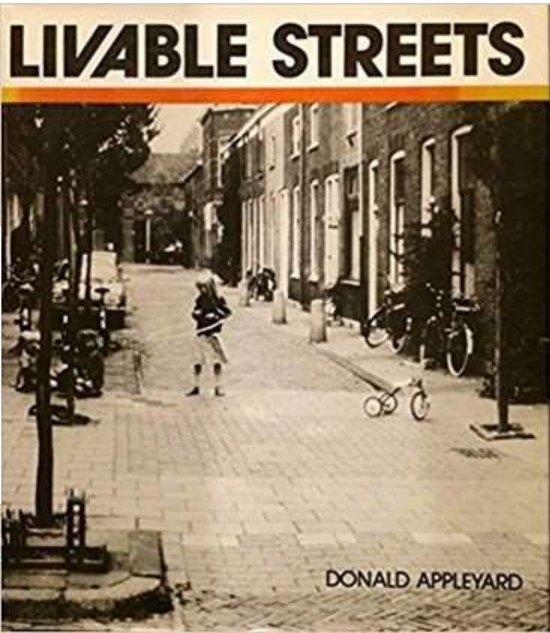
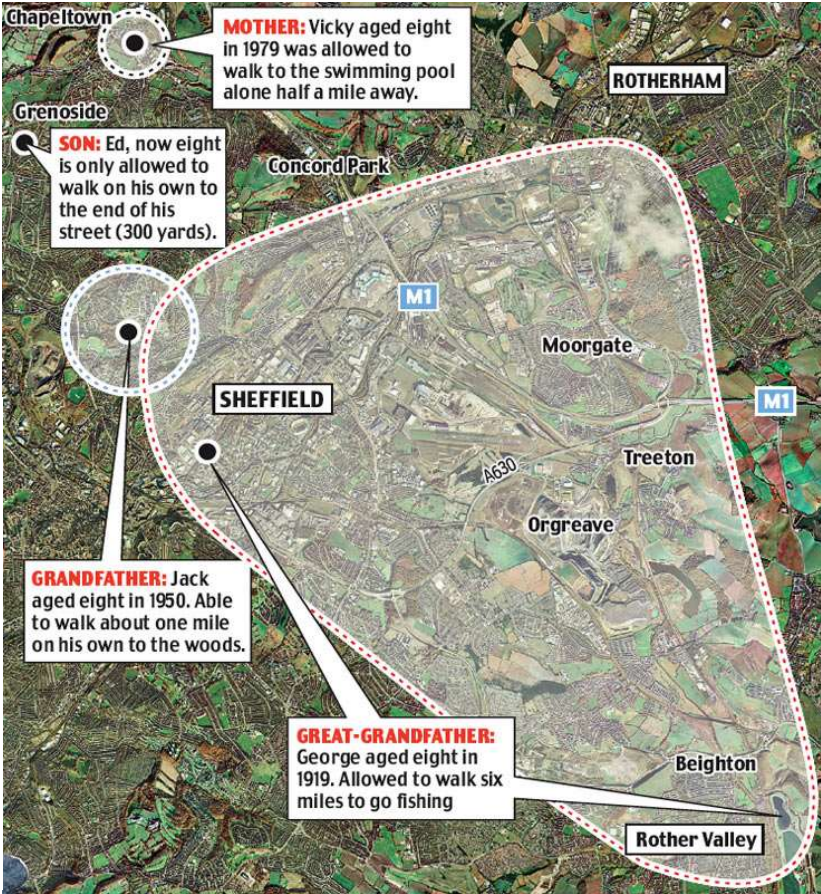
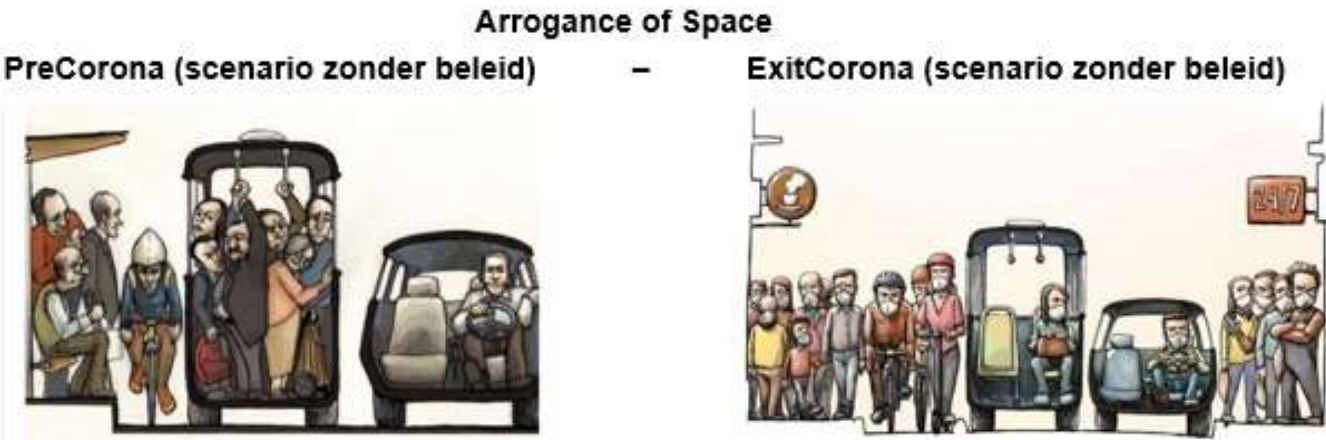


FIGURE 3.
San Francisco. Neighboring and visiting on three streets; lines show where people said they had friends
or acquaintances. Dots show where people are said to gather

Kalmer verkeer in steden en dorpen – modal shift voor meer leefruimte

Mobiliteitsverdringing kinderen/ouderen
ea door overheersing autoverkeer over
publieke ruimte - verkeersruimte



Kalmer verkeer in steden en dorpen – methoden

Selectieve toegang: #UVAR (Urban Vehicle Access Regulations)

zie: <https://civitas-reveal.eu/>

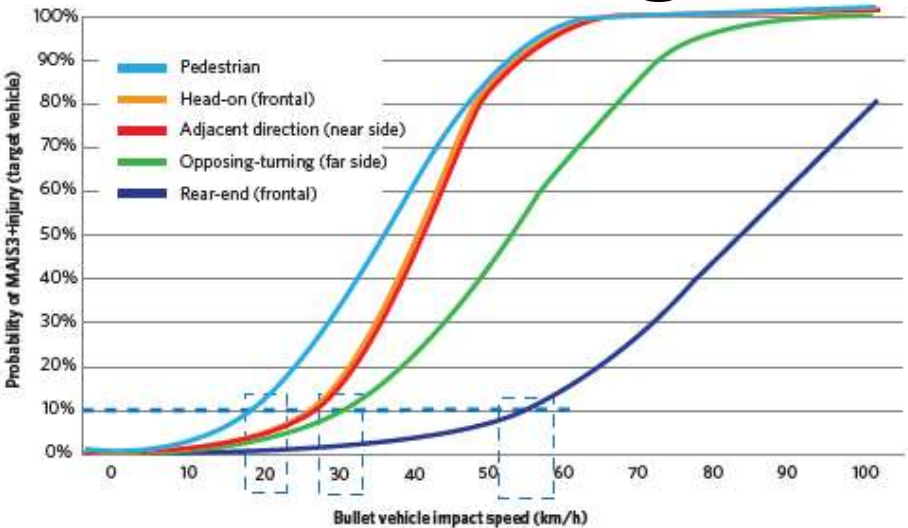
- Ruimtelijk (circulatieplan, fietszones ed)
- LEZ, ZEZ, LTZ
- Financieel (tol, parking)
- Innovaties ('slimme' veranderlijke toegang)



Kalmer verkeer in steden en dorpen – verband snelheid en verkeersveiligheid

Recent onderzoek botssnelheid
gepresenteerd door
ac. report #StockholmDeclaration
onderbouwing voor

Stockholm Declaration
Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030
Stockholm, 19–20 February 2020



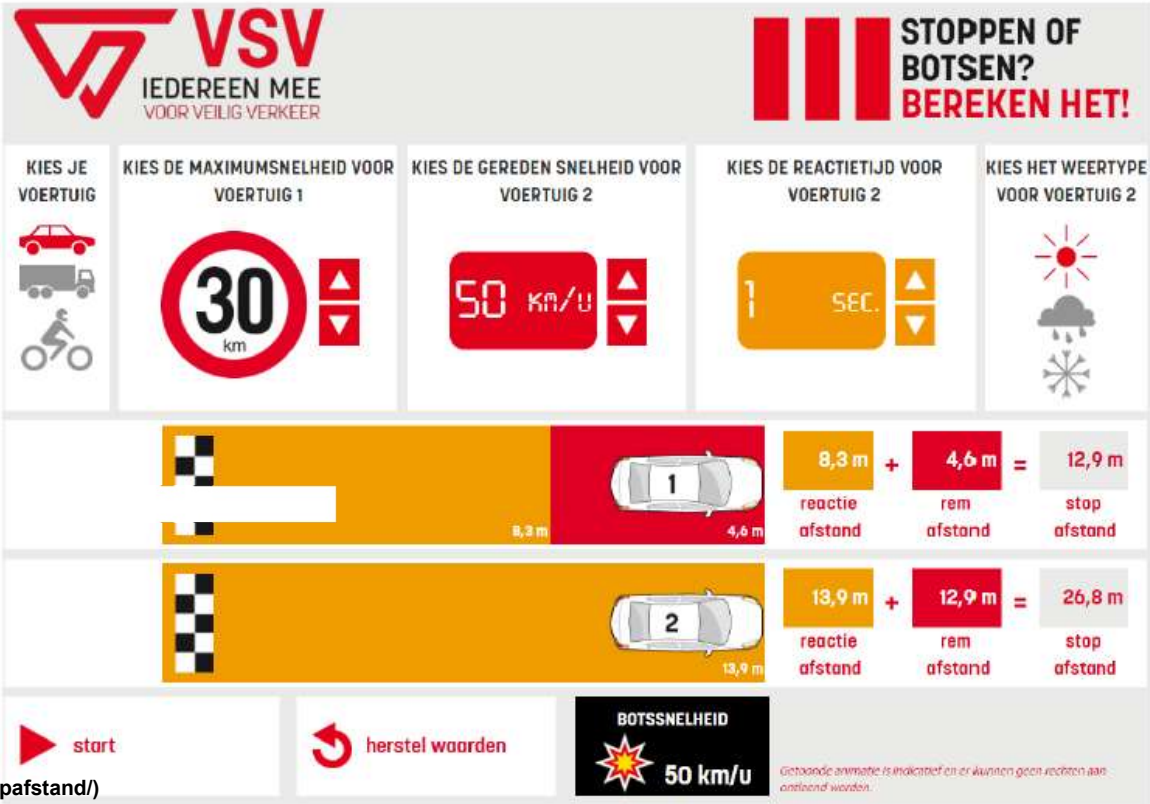
Probability of Severe Injury When Struck by a Motor Vehicle. Jurewicz et al, 2016

11. *Focus* on speed management, including the strengthening of law enforcement to prevent speeding and mandate a maximum road travel speed of 30 km/h in areas where vulnerable road users and vehicles mix in a frequent and planned manner, except where strong evidence exists that higher speeds are safe, noting that efforts to reduce speed in general will have a beneficial impact on air quality and climate change as well as being vital to reduce road traffic deaths and injuries;

Kalmer verkeer in steden en dorpen – verband snelheid en verkeersveiligheid

Relatie snelheid en
stopafstand
rekenmodule VSV
vb personenwagen
(reactietijd 1 sec bij droog weer)

- 1. 30 km/u: 12,9 m
- 2. 50 km/u: 26,8 m

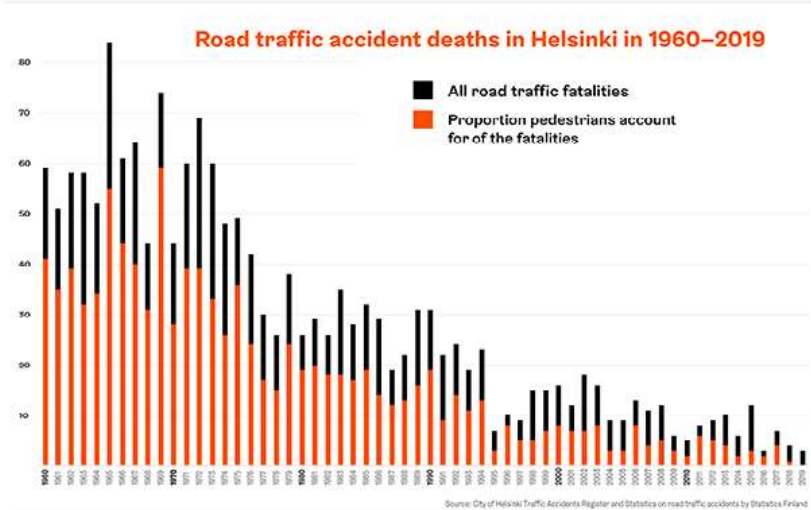


Bron: VSV - Veilig Verkeer <https://www.veiligverkeer.be/inhoud/bereken-je-stopafstand/>

Kalmer verkeer in steden en dorpen – verband snelheid en verkeersveiligheid

Succesvolle pioniers

Oslo closing in on Vision Zero goal with no pedestrian or cyclist deaths in 2019



No pedestrian fatalities in Helsinki traffic last year

Helsinki decided to lower speed limits in 2018, and the new limits took force last year. Currently, the speed limit on streets in residential areas and the city centre is primarily 30 km/h. The speed limit on main streets is 50 km/h in suburban areas and 40 km/h in the inner city.

Dank zij #modalshift – minder auto's en trager autoverkeer

Kalmer verkeer in steden en dorpen – verband snelheid en verkeersveiligheid

Uiteenlopende resultaten ruimere praktijk, maar (SWOV, 2018):

Wat is het veiligheidseffect van 30km/uur-gebieden?

Het terugbrengen van de snelheidslimiet in een gebied van 50 km/uur naar 30 km/uur, levert een aanzienlijke veiligheidswinst op. Hoe groter de daling van de feitelijke rijnsnelheid, hoe groter het veiligheidseffect.

<https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/30kmuur-gebieden>

Ook in het buitenland zijn positieve ervaringen met de introductie van 30km/uur-gebieden, ook al verschilt de omvang van de gerapporteerde effecten. Een meta-analyse van de resultaten van 15 studies uit de jaren zeventig en tachtig uit vooral Scandinavië, maar ook Groot Brittannië en Australië, liet een reductie van het aantal letselongevallen van 24% zien [15]. Een recentere voor-nastudie naar het effect van 78 30km/uur (20mph)-gebieden in en om Londen, Groot Brittannië [16] liet een reductie zien van 42% letselongevallen en een reductie van 53% ongevallen met doden of ernstig gewonden. Een Zwitserse voor-nastudie [17] rapporteert een daling van gemiddeld bijna 15% ongevallen en een daling van gemiddeld 27,5% slachtoffers na de introductie van 30km/uur-gebieden op 21 locaties in verschillende delen van Zwitserland.

Kalmer verkeer in steden en dorpen – verband snelheid en verkeersveiligheid

Uiteenlopende resultaten ruimere praktijk, kwestie van inrichting
(SWOV, 2013):

Voorsituatie	Nasituatie	
	30 km/uur: sober ingericht	30 km/uur: geheel DV ingericht
50 km/uur	-10% tot -60%	-15% tot -70%
30 km/uur: niet ingericht	0% tot -10%	-15% tot -50%
30 km/uur: sober ingericht	n.v.t.	-10% tot -50%

Tabel 3.2. Resultaten Delphi-studie voor het effect van herinrichten van Zones 30.

Duurzaam Veilig (DV)

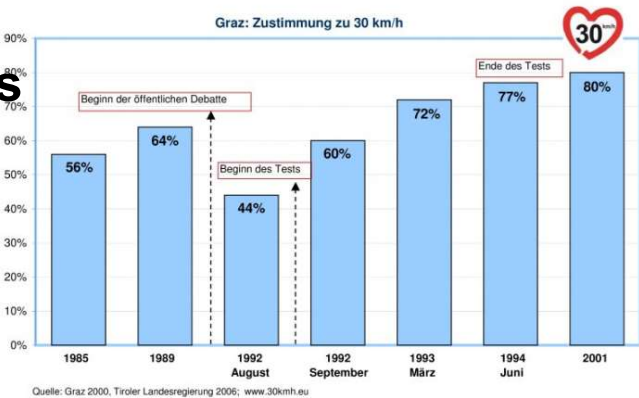
***Enkel bestemmingsverkeer + poorten + leesbare inrichting +
anticipatieruimte = 30km:u***

Sober Heringericht

Enkel knelpunten + poorten

30 km/u nieuwe norm in bebouwde kom

Succesvolle pioniers



Verkehrsunfälle in Graz vor und nach der Einführung von Tempo 30 (pro Jahr)

	vorher	nachher	Veränderungen %
Unfälle mit Personenschäden	2357	2043	-13%
Personen als Unfallopfer	2755	2389	-13%
Leichtverletzte	2480	2181	-12%
Schwerverletzte	267	204	-24%
Getötete	8	4	-50%

Kuratorium für Verkehrssicherheit 1994, zitiert nach Prognos 2001



ZONE30 als norm sinds 1992: toenemend draagvlak

30 km/u nieuwe norm in bebouwde kom

GB: in meer en meer steden ook in hoofdstraten, o.a. London



Safe speeds for central London – introducing 20mph speed limits



Central London 20mph speed limit introduced

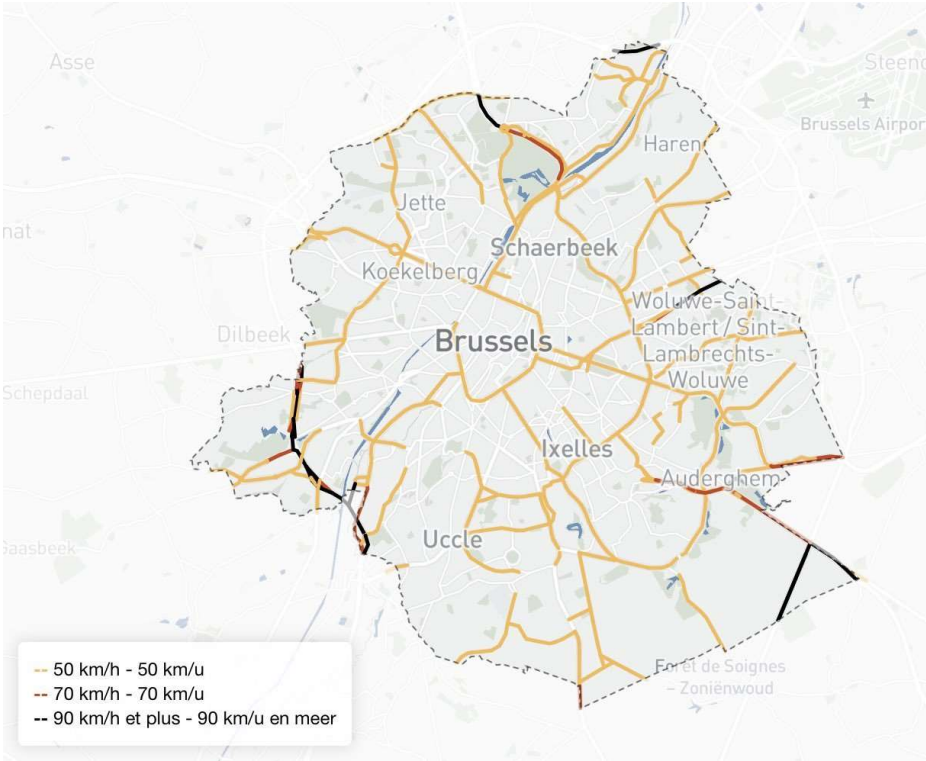
🕒 2 March 2020 🗨



▲ Victoria Embankment, London. Plan agreed by mayor, TfL, and police to cut road deaths includes encouraging more cycling. Photograph: Alamy Stock Photo
New 20mph speed limits are to be introduced on key routes in central London by 2020 as part of a plan to eliminate deaths and serious injuries on the capital's roads.

30 km/u nieuwe norm in bebouwde kom

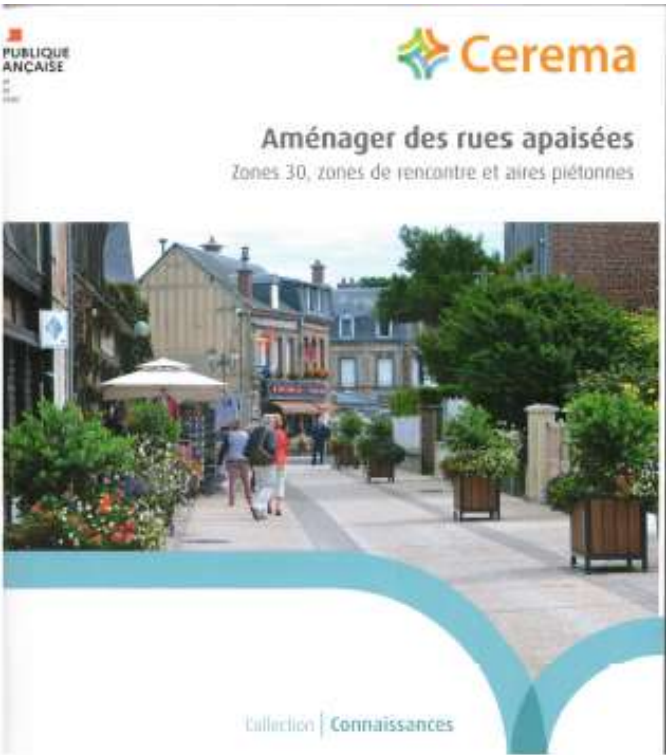
Brussel: ingevoerd sinds 01/01/2021



Eerste resultaten hoopvol – meer handhaving nodig

30 km/u nieuwe norm in bebouwde kom

Frankrijk: 30 en 20 km/u meer en meer standaard



Modération actuelle : répartition courante des statuts de voirie, des vitesses limites

► Répartition que l'on retrouve dans de nombreuses agglomérations qui n'ont pas encore travaillé sur la hiérarchisation et la modération de leur réseau.



Modération future : répartition possible des statuts de voirie, des vitesses limites

► Répartition que l'on retrouve dans les agglomérations ayant déjà engagé une réflexion.

30 km/u nieuwe norm in bebouwde kom

Frankrijk: 30 en 20 km/u meer en meer standaard. ook in Parijs

**Na eerste golf (Grenoble, Nantes, ...)
nu ook Parijs, Lille, Bordeaux..**

Parijs werd ook geïnspireerd

Door Brussel!

**Misschien kunnen wij ook leren
van Brussel?**

o.a. toenemend 'Yimbi'



1:54 p.m. · 11 mrt. 2021 · Twitter for iPhone

30 km/u nieuwe norm in bebouwde kom

Frankrijk: 30 en 20 km/u meer en meer standaard, ook in Parijs



Plannen voor de Champs-Élysées nu 8 rijstroken

30 km/u nieuwe norm in bebouwde kom

**Spanje: 30 tenzij > 2 rijstroken
(decreet november 2020)**

New Spanish law to require 30 km/h speed limit in urban areas

By [Conall Martin](#) / Updated: 08 Dec 2020

- The speeds on single lane roads with a pavement which does not differ in height from the road's surface will now be limited to 20 km/h.
- Roads with a single lane each way will be limited to 30 km/h.
- Roads with 2 or more lanes each way will remain unchanged with a limit of 50 km/h.



30 km/u nieuwe norm in bebouwde kom

Nederlandse richtlijn in voorbereiding

Fietsers en autoverkeer niet mengen bij 50

- Ontvlechten fietsverkeer en ontsluitingsweg (aparte fietsroute)
- Fietspad aanleggen bv. ten koste parkeerstrook
- Downgrading functie autoverkeer = weren doorgaand verkeer
- Ontsluitingsweg gemengd verkeer aan 30 km/u



Nieuwe type ontsluitingsweg

(aan 30 km/u, kan ook met zebrapaden, geen parkeren op rijbaan)

Ontsluitingswegen zonder fietspaden aan 50 km/u schrappen uit richtlijnen

30 km/u nieuwe norm in bebouwde kom

Nederlandse richtlijn in voorbereiding
Moet zorgvuldig gebeuren



Drukke verblijfsstraten (ook te gebruiken als onderbreking van andere profielen)
Uitgangspositie:
winkelstraat of deel van straat met veel winkels
stedelijk gebied, hoge dichtheid

Aanbevelingen voor de inrichting:
(Gebakken) Klinkers
Gemengd verkeer
Snelheidsremmers, in ieder geval op kruispunten
Niet te smal profiel
Gelijkwaardige kruispunten
Oversteekvoorzieningen voor voetgangers
Brede trottoirs zonder obstakels of geparkeerde auto's
Geen of lage trottoirbanden
Hoog inrichtingsniveau
Parkeren en laden en lossen zoveel mogelijk elders, niet op de rijbaan
Circulatie: doorgaand verkeer naar hoofdroutes

30 km/u nieuwe norm in bebouwde kom

Vlaanderen: uiteenlopende resultaten ruimere praktijk, kwestie van handhaving

Trend naar meer zone 30 gebieden,
niet steeds heringericht



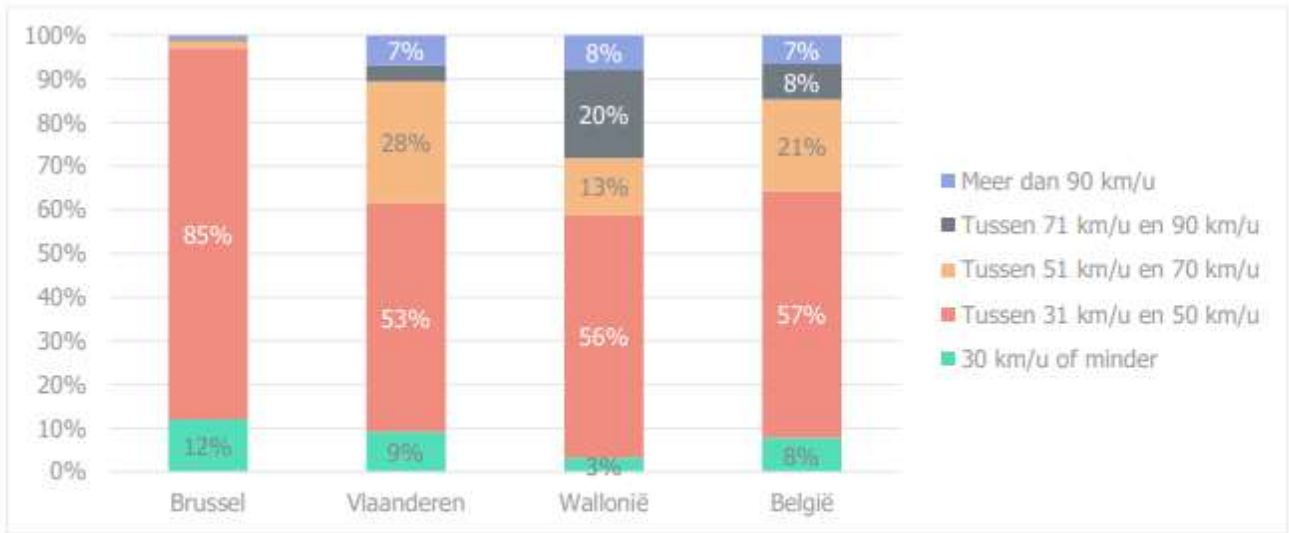
COLUMN. Het zone 30-rapport: gebuisd

30/10/2019 om 11:00 door FENNA BOUVE

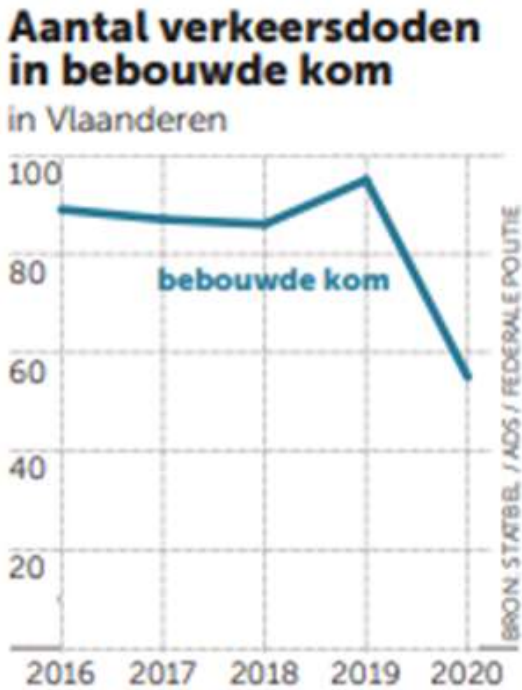
- Naar het gevoel van bijna 70% van de invullers houdt men zich in zijn of haar straat meestal **niet tot nooit aan de zone 30**.
- 80% vindt de zone 30 **niet zo geslaagd tot gefaald**.
- 64% vindt de zone 30 **niet goed aangeduid**.
- Verrassend: 60% van de invullers denkt dat ze een **boete kunnen krijgen** voor overdreven snelheid in een zone 30. Terwijl die kans zo goed als onbestaande is.
- 60% **houdt zich zelf meestal tot altijd aan de wettelijke snelheid** van 30 kilometer per uur in de zone 30. Op de vraag waarom dan soms niet, luidt het antwoord bij bijna de helft: de straten zijn te breed, ze nodigen niet uit tot traag rijden. Eén op vier vindt bovendien dat de grens van de zone 30 onduidelijk is. Waar begint ze en waar houdt ze op?
- Toch vindt 90% van de mensen de **zone 30 wel degelijk nodig**.

30 km/u nieuwe norm in bebouwde kom

Vlaanderen: 50 km/u wegen zijn probleemwegen



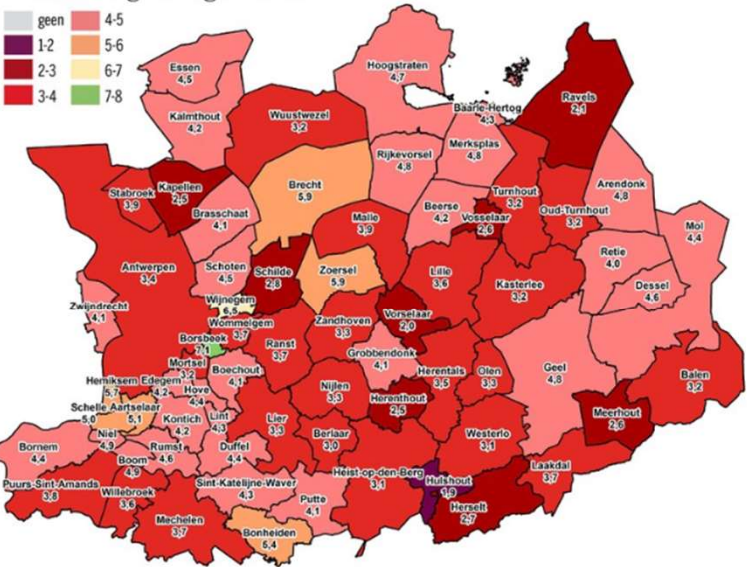
Figuur 22. Verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes, naargelang het gewest (2018)
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



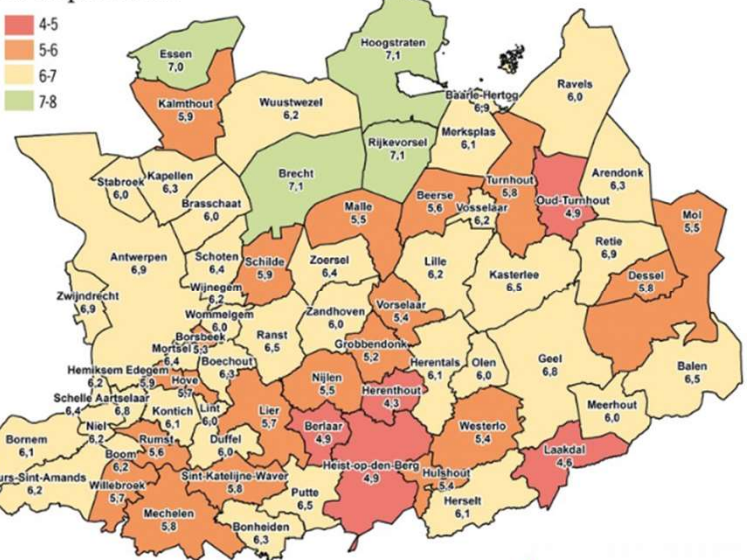
30 km/u nieuwe norm in bebouwde kom

Vlaanderen: 50 km/u wegen zijn probleemwegen

Eindscore gemengd verkeer



Eindscore fietspaden in de provincie



30 km/u nieuwe norm in bebouwde kom

Vlaanderen: 50 km/u wegen zijn probleemwegen
Daarom naar 30km/u als norm binnen bebouwde kom
(ook in hoofdstraten zonder fietspaden)

Druk neemt toe om snelheidslimiet te verlagen naar 30 ...
15 jan. 2021 — Meer dan 600 kilometer Vlaamse wegen binnen de bebouwde kom ... geen
afgescheiden fietspad ligt, is er ook veel te zelden een zone 30.

Verantwoordelijkheden niveau Vlaams Gewest: stappenplan nodig

- **Regelgeving** bebouwde kom: Minister Mobiliteit en Openb. Werken
- Heldere, uniforme **richtlijnen** nodig welke wegen 50 kunnen blijven
- Wegbeheerder **AWV: meewerken, niet tegenwerken** aan
veralgemening 30km/u (behalve bij 2x2, goede fietspaden)

30 km/u nieuwe norm in bebouwde kom

**Vlaanderen: 50 km/u wegen zijn probleemwegen
Daarom naar 30km/u als norm binnen bebouwde kom
(ook in hoofdstraten zonder fietspaden)**

**Doorwerking bij AWW
van ‘ruim baan voor de auto’
veel cases van obstructie, o.a. *njet* Nijlen**

*Een buurtcomité in Kessel (Nijlen) trekt momenteel de aandacht met een smeekbede om de bestaande zone 30 in Kessel-Dorp uit te breiden. Ook de gemeente zou dat wel willen, maar de N13 is een gewestweg. Eerdere vragen om de zone uit te breiden vanaf de kruising met de Berlaarsesteenweg tot aan die met de Radiostraat, stuitten telkens op een *njet*. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) acht een aanpassing niet opportuun.*

- Heldere, uniforme richtlijnen nodig welke wegen 50 kunnen blijven
- Wegbeheerder AWW: meewerken, niet tegenwerken aan veralgemening 30km/u (behalve bij 2x2, goede fietspaden)

30 km/u nieuwe norm in bebouwde kom

Vlaanderen: 50 km/u wegen zijn probleemwegen

**Daarom naar 30km/u als norm binnen bebouwde kom
(ook in hoofdstraten zonder fietspaden)**

Verantwoordelijkheden lokaal: elke gemeente stappenplan nodig

- Afbakening bebouwde kom, aanv. reglementen: gemeentebestuur**
- Wegbeheerder gemeentewegen: gemeentebestuur**
- Handhaving: lokale politiezone/gemeentebestuur
(nieuwe instrument: GAS boetes, trajectcontroles)**

30 km/u nieuwe norm in bebouwde kom

In ieder geval kip en ei discussie vermijden

‘eerst inrichting of eerst snelheidsbeperking?

Naar een nieuw eenduidig
verwachtingspatroon bij weggebruikers?!

Bebouwde kom = 30 km/u

tenzij anders aangeduid

dwz als uitzonderingen op 30 limiet
enkel in straten waar aangetoond wordt
dat het veilig kan

Draagvlak groeit voor verdere snelheidsbeperking, maar vaak zijn het losse lokale initiatieven

Met slakkengang naar zone 30. ‘Draai logica om’

Meer dan 600 kilometer Vlaamse wegen binnen de bebouwde kom hebben nog altijd geen afgescheiden fietspad. De onveiligheid verhoogt de druk om de snelheidslimiet te verlagen naar 30 kilometer per uur. Volgen we Brussel, Nederland en Spanje?

ANN DE BOECK

Ruin (twee jaar nadat het ‘accidentvrije’ tot woord van het jaar werd verkozen, liep Vlaanderen nog altijd vol journalistische heksen. Op de minste haai, alar 627 kilometer van de gewestwegen binnen de bebouwde kom nog altijd geen vrij liggend fietspad. Op 2000 3 procent van deze plaatsen werd de snelheidslimiet voor de auto’s tot 30 kilometer per uur. Dat bleef uit cijfers van Vlaamse minister van Mobiliteit Lydie Baetens (Open VLD) die publiekheid Sijls (Groen) oproept.

De cijfers innen aan dat Vlaanderen nog altijd niet voldeet aan de Stockholm Declaration, een internationale verdraging die ons land in maart 2020 ondertekende. Deze verdraging, die door meer dan 60 landen werd aangenomen, heeft als doelstelling: om tegen 2050 het aantal verkeersdoden te halveren. De belangrijkste aanbeveling: een snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur voor auto’s op plaatsen waar auto’s, fietsers en voetgangers elkaar kunnen ontmoeten.

Niet via andere regels? Alleen Vlaanderen een zware geschiedenis met zich mee. Toen de gewestwegen in de jaren ’60 en ’70 werden aangelegd, waren dat eenzijdige heksen die een deel hadden: de auto en niet mogelijk van A naar B brengen. In 2007 zakte Vlaanderen een eerste stap naar de wereld op deze wegen te verlagen naar 70 kilometer per uur, met andere aanpakken. In de bebouwde kom is 50 per uur sinds 1990 de standaard.

Maar meer en meer landen gaan verder. Drie maanden geleden nam de Tweede Kamer in Nederland een motie aan die de maximumsnelheid verlaagt naar 30 kilometer per uur. Volgens de wet is nog uitnodigend toegelaten zijn. Ook in Spanje heeft de regering de lokale heksen de opdracht gegeven om tegen de zomer een snelheidsregime van 30 per uur uit te rollen. Op wegen die niet duidelijk geschieden zijn van het motor, wordt dit zelfs 20.

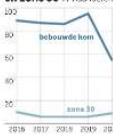
Ook België beweegt vaker. Het Brussels Gewest werd op 1 januari 2020 de zone 30, in rangschikking van steden als Heideveld en Grootbelle. 45 procent van het grondgebied is nu een zone 30. Dat ze zorgen dat mensen deze limiet naleven, worden heten vermeld en worden van elke andere te standaard afwijken. Al is het nog wachten op een eerste evaluatie om te zien of het doel – met de snelheid – ook echt wordt bereikt.

Ook in Vlaanderen volgen steeds meer gemeenten het voorbeeld van steden als Antwerpen, Gent of Leuven door op wegen die een zone 30 in te voeren. Deze gebieden worden steeds groter en beperken zich alom niet meer tot de straat voor



Waar in de bebouwde kom geen afgescheiden fietspad ligt, is er veel te rijden een zone 30. © FOTOGRAFIE VAN JEROME

Aantal verkeersdoden in bebouwde kom en zone 30 in Vlaanderen



bron: Vlaamse Regering, 2020

De druk wordt om een structureel te doen. “Vanaf 2021 is 30 de uitdaging op de weg. Wanneer draken we de logica niet en lokale heksen kunnen daar dan nog tijd op hebben met een verkeersbeveiliging”, zegt Baetens. Het voorbeeld is dat burgemeesters die geen politieke strijd meer moeten voeren om van 50 naar 30 te gaan. En als er toch voor 50 gaat, dan hebben ze er op zijn minst over nagedacht.

De Vlaamse Stichting Verkeersdoden, het verkeersveiligheidscentrum van de Vrije Universiteit Brussel, is de Vlaamse Regering en de Vlaamse Gemeenschap zich achter deze oproep. “De Stockholm-verklaring is duidelijk: als je geen apart fietspad hebt, maak er dan 30 kilometer per uur van”, zegt mobiliteitsexpert Dirk Laumen (CD, UGent). “De kunnen moeilijk eerst wachten tot alle fietspaden heringevoerd zijn. Dat wordt de heiser nog jaren gelijktijd.”

Of dat lukt, is niet zeker. Minister Baetens wil voorlopig niet weten van een algemene zone 30. Antwerps gouverneur Rudy De Maesseneer (CD&V) wil, komende jaren de meerderheid van zijn gebieden en alomdomein het voorbeeld van een zone 30 in de bebouwde kom.

Zo lijkt de vraag steeds niet of, maar wel wanneer Vlaanderen de stap zet.

OPMERKING 27
Stijn Beir en
Antonia Lambrecht:
30 km per uur in
de bebouwde kom

Vragen?



OF VERDER CONTACT:



prof. ir. Dirk Lauwers
Onderzoeksgroep Stadsontwikkeling
Universiteit Antwerpen
Faculteit Ontwerpwetenschappen
Mutsaardstraat 31
2000 Antwerpen
www.uantwerpen.be/en/research-groups/center-for-urban-development/
mailto: dirk.lauwers@uantwerpen.be
twitter: @Dirk_Lauwers
www.linkedin.com/in/prof-dirk-lauwers

Tel 0475 65 65 20