

## Bijna 6 op de 10 Belgen vinden dat de zones 30 slecht zijn aangegeven

30 jaar geleden werd het concept 'zone 30' in het verkeersreglement opgenomen

***Volgens een nieuwe enquête van Vias institute woont meer dan 1 Belg op 4 momenteel in een zone 30. 85% is daar tevreden over, vooral omwille van verkeersveiligheidsredenen en een beperking van de geluidshinder. 6 op de 10 Belgen zijn voorstander van een zone 30 in het centrum van alle steden, op voorwaarde dat de maximumsnelheid op de grote verkeersassen 50 of 70 km/u blijft. Bijna 6 op de 10 Belgen vinden ook de zones 30 slecht zijn aangegeven. Deze enquête werd uitgevoerd naar aanleiding van de 30ste verjaardag van de opname van het begrip zone 30 in het verkeersreglement. In Vlaanderen werden in Wervik de eerste zones 30 ingevoerd.***

### Resultaten van de enquête

*Bijna op de 2 Brusselaars woont in een zone 30*

In totaal woont bijna 1 Belg op 4 (28%) momenteel in een zone 30. In Brussel gaat het zelfs over bijna 1 op 2 inwoners (47%). In Vlaanderen is dat bijna 1 op 3 (32%), in Wallonië gaat het over 1 persoon op 7 (15%).

85% van de personen zijn tevreden om te wonen in een zone waar de maximumsnelheid 30 km/u is. De redenen die ervoor aangehaald worden zijn: verkeersveiligheid (59%), beperktere geluidsoverlast (42%) en minder sluipverkeer (26%). Opvallend: in Brussel geven de inwoners het beperken van de geluidsoverlast (49%) als belangrijkste positieve factor aan, boven de verkeersveiligheid (43%). Het sluipverkeer terugdringen wordt door de Walen (36%) meer aangegeven dan de Brusselaars (31%) en de Vlamingen (23%).

2 Belgen op 3 zijn van mening dat de toename van de zones 30 de laatste jaren ertoe heeft bijgedragen dat de verkeersveiligheid verbeterde. Vlamingen (73%) zijn meer overtuigd dan de Walen en de Brusselaars (55%).

*Overall zone 30 in de centra : ja, maar ...*

Slechts 1 Belg op 8 (12%) wil onvoorwaardelijk van het centrum van alle steden een zone 30 maken. De overgrote meerderheid, 6 Belgen op 10 (58%) zijn voorstander van een uitbreiding van de zones 30, op voorwaarde dat de maximumsnelheid op de grote assen 50 of 70 km/u blijft.

De Brusselaars (39%) zijn meer gekant tegen een veralgemeende zone 30 dan de Walen (34%) en de Vlamingen (26%).

*De Vlamingen willen aangepaste zones 30*

Bijna 6 op de 10 Belgen (56%) vinden in het algemeen dat de zones 30 slecht zijn aangegeven. In Brussel vindt zelfs 7 op de 10 dat (68%). Het gevolg is dat bijna alle bestuurders (88%) al eens in een zone 30 hebben rondgereden en dat pas na een tijdje gemerkt hebben.

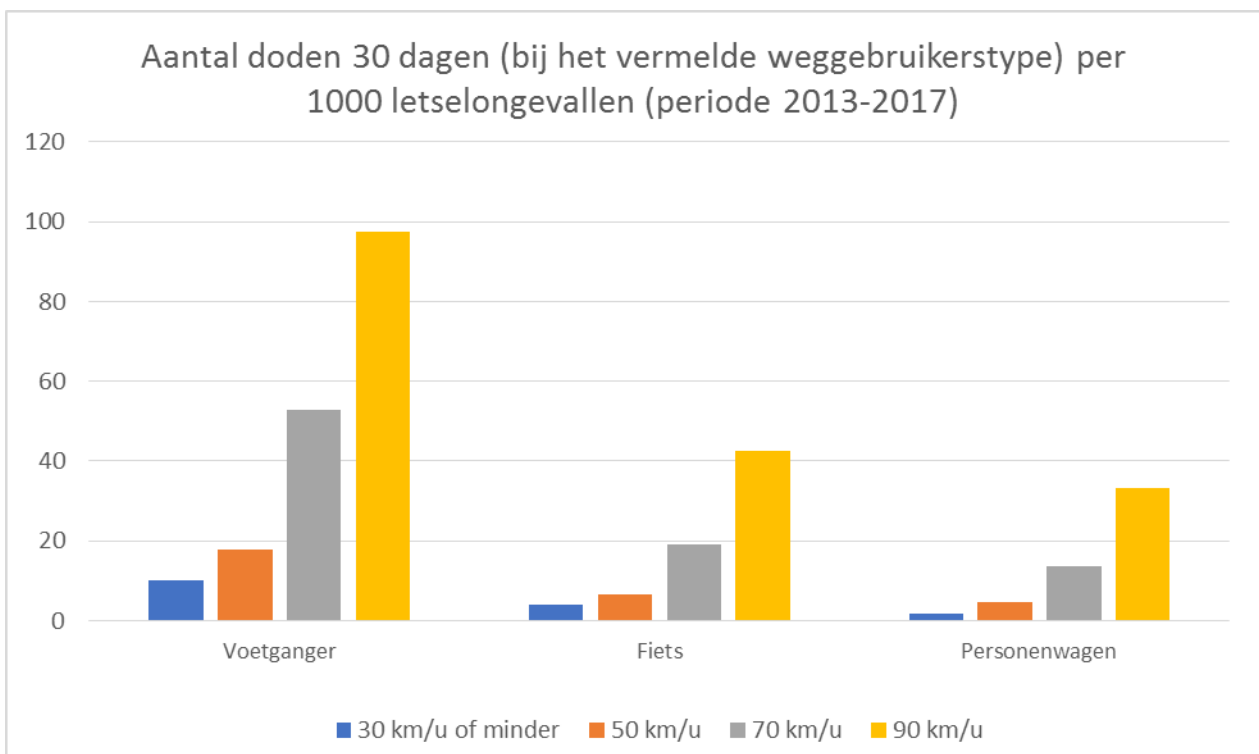
De Belgen zijn globaal genomen voorstander om de zones 30 aan te passen, om zo de bestuurders te verplichten om te vertragen (63%). De Brusselaars (51%) zijn daar minder voorstander van dan de Walen (69%) en de Vlamingen (61%).

Dergelijke aanpassingen zijn vooral nodig omdat 2 op 3 Belgen (64%) aangeven moeite te hebben om dat snelheidslimiet in een zone 30 te respecteren. De Brusselaars (70%) hebben het meeste moeite om zich aan deze regel te houden.

Ter herinnering, een meting uitgevoerd door Vias institute in 2016 heeft aangetoond dat 90% van de bestuurders de snelheid niet respecteert in een niet-aangepaste zone 30. De gemiddelde snelheid lag er iets boven de 43 km/u.

### Statistische analyse

In 2017 waren er 2420 ongevallen in zones waar de snelheid beperkt is tot 30 km/u, ofwel 6% van alle ongevallen. Daarentegen stellen we er 'maar' 2% van de dodelijke slachtoffers vast (12 doden). De ongevallen met voetgangers in een zone 30 zijn bijna 2x minder dodelijk dan in zones waar de maximumsnelheid 50 km/u is en 5 keer minder dodelijk dan de wegen waar de snelheidslimiet 70 km/u is. We stellen immers bij de voetgangers 10 doden per 1000 ongevallen vast in een zone 30, 18 in een zone 50 en 53 in een zone 70.



### Conclusie

Een meerderheid van de Belgen steunt de uitbreiding van zones 30 in het centrum van steden, op voorwaarde dat de grote verkeersassen 50 en 70 km/u blijven en dat er aanpassingen komen die het makkelijker maken om de snelheidslimiet te respecteren. Het installeren van een zone 30 in het centrum van steden is daarnaast onontbeerlijk omdat het ook gunstige neveneffecten heeft op onze levenskwaliteit. Zo hebben zones 30 niet alleen een positieve impact op de verkeersveiligheid, maar ook op de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast. Door de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u te brengen, wordt het geluid met 3 tot 4 decibels verminderd. Dat komt overeen met een halvering van het verkeersvolume op een weg met gemiddelde drukte.

### **De afremming van het verkeer in een zone 30 kan gebeuren door**

- het systematisch toekennen van voorrang aan de aangrenzende straten (vb: door voorrang aan rechts)
- door de breedte die je geeft aan de voetgangers (vb: verhoogd trottoir dat over de rijbaan doorloopt, minder laterale parkeerplaatsen)
- door een aanpassing van de geometrie van de weg (vb. auto's laten zigzaggen, asverschuivingen)
- door een visueel aansporende signalisatie (vb: radar die snelheid aangeeft) of meer dwingend (vb: verkeersremmers, verkeerslichten die gekoppeld zijn aan een snelheidsmeter)
- door het instellen van een circulatieplan dat een ontradend effect heeft op het gemotoriseerde verkeer.

contactpersoon :

Stef Willems, woordvoerder Vias institute : 0476/24.67.20.