

# 30km/uur-gebieden

SWOV-Factsheet, mei 2018

# SWOV



SWOV-factsheets bevatten korte en duidelijke antwoorden op de meest gestelde vragen over een specifiek verkeersveiligheidsonderwerp en worden met enige regelmaat geactualiseerd. Zie [swov.nl/factsheets](https://www.swov.nl/factsheets) voor de meest actuele versie van de factsheets.

## Samenvatting

Een 30km/uur-gebied wordt ook wel een 'zone 30' of 'verblijfsgebied' genoemd. Het gebied ligt meestal binnen de bebouwde kom en bestaat uit aaneengesloten erftoegangswegen met een snelheidslimiet van 30 km/uur. De gebieden hebben een verblijfsfunctie waar langzaam en gemotoriseerd verkeer mengen. Om die reden moet de snelheid laag zijn (maximaal 30 km/uur). Door bijvoorbeeld infrastructurele maatregelen op zowel wegvakken als op kruispunten (denk aan drempels, plateaus en wegversmallingen), is een dergelijke lage snelheid te realiseren. In de praktijk zijn veel gebieden sober ingericht, soms alleen met een 'Zone 30'-bord, soms met alleen snelheidsremmende maatregelen op 'gevaarlijke' locaties, bijvoorbeeld op kruispunten.

Een goed ingericht 30km/uur-gebied heeft, in vergelijking met 50km/uur-wegen, een positief effect op de verkeersveiligheid. Bij een maximum snelheid van 30 km/uur is de kans op een dodelijk ongeval erg klein. Toch vallen er in deze gebieden nog relatief veel slachtoffers, ongeveer 6% van het totaal aantal verkeersdoden. Hierbij gaat het vooral om fietsers en ouderen. Dit komt vermoedelijk omdat het gemotoriseerde verkeer er vaak (veel) sneller rijdt dan de limiet. Maatregelen om 30km/uur-gebieden en -wegen veiliger te krijgen, zullen zich daarom vooral moeten richten op het terugdringen van de rijsnelheid, bijvoorbeeld door de gebieden goed en dus minder 'sober' in te richten, de 30-limiet geloofwaardiger te maken en, waar dan nog nodig, door de inzet van verkeerstoezicht.

## 1 Wat is een 30km/uur-gebied?

Een 30km/uur-gebied, ook wel 'Zone 30' of 'verblijfsgebied' genoemd, ligt meestal binnen de bebouwde kom. Het is een gebied van aaneengesloten erftoegangswegen met een snelheidslimiet van 30 km/uur. Volgens het Duurzaam Veilig-gedachtegoed (zie ook de SWOV factsheet [Duurzaam Veilig Wegverkeer](#)) hebben 30km/uur-gebieden een verblijfsfunctie, bijvoorbeeld voor wonen of winkelen. Daarnaast zijn er ook op zichzelf staande 30km/uur-wegen die toegang bieden tot erven, dus tot woningen, winkels, kantoren, enzovoort.

In 30km/uur-gebieden is doorgaand autoverkeer niet welkom; autoverkeer dat er geen herkomst of bestemming heeft moet worden geweerd.

Volgens de eisen van Duurzaam Veilig moeten verblijfsgebieden 'zo groot mogelijk' zijn. De omvang van een verblijfsgebied is afhankelijk van de structuur en dichtheid van een wegennet; het zijn vaak de geografische kenmerken die dat bepalen. Daarnaast zijn criteria voor

verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid bepalend voor de omvang van verblijfsgebieden. In de praktijk zijn er grote variaties in de omvang van 30km/uur-gebieden.

## 2 Hoe ziet een 30km/uur-gebied eruit?

In 30km/uur-gebieden mengen langzaam en gemotoriseerd verkeer. Dat wil zeggen dat er in principe voor fietsers geen aparte voorzieningen zijn, en soms ook niet voor voetgangers. Doorgaand autoverkeer wordt geweerd door een beperkt aantal toegangen (inritten) tot de gebieden, door het instellen van eenrichtingsverkeer of door het aanbrengen van een 'knip' in een voorheen doorgaande route [1]. Een lage snelheid wordt fysiek afgedwongen door bijvoorbeeld drempels, plateaus, wegversmallingen of zigzagverleggingen van de wegas [2].

Het begin en einde van een 30km/uur-gebied moeten duidelijk herkenbaar zijn door een poortconstructie: met borden, ondersteund door een in- en uitritconstructie. Binnen een 30km/uur-gebied heeft verkeer van rechts voorrang; er zijn in beginsel geen voorrangswegen of -kruispunten. Uitzonderingen hierop vormen hoofdfietsroutes en busroutes: daarop zijn voorrangskruispunten toegestaan. Bij het verlaten van een 30km/uur-gebied moet, vanwege de uitritconstructie, aan alle andere verkeer voorrang worden verleend.



A01-30-ZB  
Zone met maximumsnelheid 30



A02-30-ZE  
Einde zone met maximumsnelheid 30



Erftoegangsweg eindigend in uitritconstructie (Bron: CycloMedia)

## Sobere inrichting

Veel van de 30km/uur-gebieden zijn in het verleden 'sober' ingericht. Soms bestaat de inrichting alleen uit het plaatsen van een Zone 30-bord, soms zijn de snelheidsremmende maatregelen beperkt tot 'gevaarlijke' locaties, bijvoorbeeld een plateau of een minirotonde op een kruispunt [3]. Deze sobere inrichting is vooral aanbevolen bij de implementatie van het startprogramma Duurzaam Veilig, dat eind 1997 van start ging (zie ook de SWOV factsheet [Duurzaam Veilig Wegverkeer](#)). Doel was om in korte tijd tegen betrekkelijk lage kosten veel 30km/uur-gebieden te realiseren. Deze sobere inrichting was niet bedoeld als eindsituatie, maar als overgangssituatie naar een vollediger inrichting. In de praktijk zijn de meeste van deze sober ingerichte 30km/uur-gebieden tot nu toe echter sober gebleven [4].

## 30km/uur-wegen

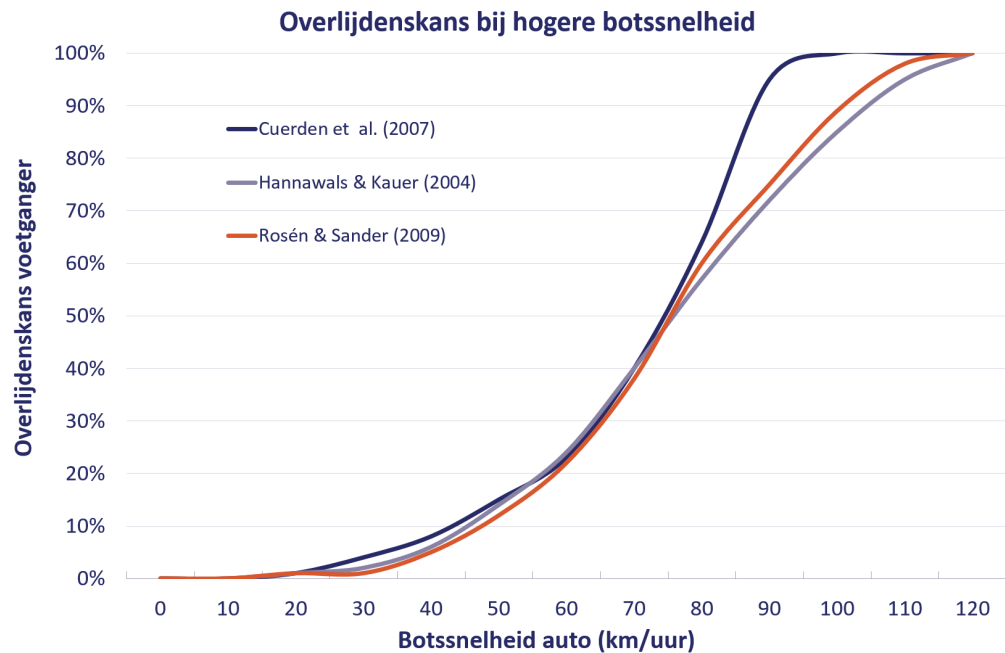
Naast 30km/uur-gebieden zijn er ook op zichzelf staande 30km/uur-wegen. Deze liggen zowel binnen als buiten de bebouwde kom. 30km/uur-wegen zijn over het algemeen alleen voorzien van een 30km/uur-limietbord: infrastructurele maatregelen om de snelheidslimiet te ondersteunen ontbreken meestal. Vaak hebben deze wegen naast een verblijfsfunctie ook een ontsluitingsfunctie. Dan moet een 30km/uur-weg gezien worden als een 'grijze weg'. Een 'grijze weg' kan worden gedefinieerd als een weg met meerdere functies, namelijk stromen en toegang bieden, waarbij door (meestal ruimtelijke) omstandigheden maar beperkt aan de functionele en operationele eisen kan worden voldaan. Gebruik en ontwerp zijn dus niet goed in overeenstemming (zie ook de SWOV factsheet [Principes voor veilig wegontwerp](#)).



A01-30 maximum snelheid 30

# 3 Waarom een 30km/uur-limiet?

De keuze voor de snelheid in 30km/uur-gebieden is in de eerste plaats uit verkeersveiligheidsoverwegingen. Bij een botssnelheid lager dan 30 km/uur heeft een ongeval namelijk zelden een dodelijke afloop. Dit geldt ook bij een botsing tussen een auto en een kwetsbare, onbeschermd fietser of voetganger. Bij een botssnelheid van 30 km/uur overleeft meer dan 95% van de voetgangers een botsing met een personenauto; bij een botssnelheid van 50 km/uur overleeft ongeveer 85% van de voetgangers een botsing met een personenauto ([5]; zie ook de SWOV factsheet [Snelheid en snelheidsmanagement](#); en [Afbeelding 1](#)). Bij een snelheid tot 30 km/uur kunnen langzaam verkeer en motorvoertuigen dus op een relatief veilige manier mengen. Daarnaast heeft een 30km/uur-limiet een gunstig effect op de leefbaarheid in deze gebieden: het geluidsniveau van het verkeer is lager, de oversteekbaarheid van de straat is beter, de uitstoot van uitlaatgassen is lager.



Afbeelding 1. De relatie tussen botssnelheid en overlijdenskans van voetgangers bij een botsing met een personenauto, gevonden in enkele recente studies (in: Rosén et al., 2011 [5]).

## 4 Hoeveel slachtoffers vallen er op 30km/uur-wegen?

Het aantal doden op 30km/uur-wegen fluctueert over de tijd (zie *Tabel 1*) maar is de afgelopen 10 jaar nagenoeg gelijk gebleven met gemiddeld 32 doden per jaar [6]. Het aandeel verkeersdoden op 30km/uur-wegen is in deze periode gestegen van minder dan 5% naar ruim 6%. Op andere wegtypen is wel vooruitgang geboekt met het terugdringen van het aantal verkeersdoden. Op 50km/uur-wegen daalde het aantal slachtoffers bijvoorbeeld met 6,7% per jaar en op provinciale wegen met een limiet van 80 km/uur of hoger met 5,9%. Een mogelijke verklaring voor het achterwege blijven van een daling op 30km/uur-wegen is dat het aantal (de lengte) van deze wegen de afgelopen 10 jaar is gestegen. Deze wegen hebben dus relatief meer verkeer moeten verwerken dan wegen met een andere limiet. Recente informatie over de weglengtes per wegtype ontbreekt echter, zodat deze mogelijke verklaring niet onderzocht kan worden.

Tabel 1. Het aantal verkeersdoden en het aandeel verkeersdoden van het totaal aantal verkeersdoden op wegen met een limiet van 30 km/uur (binnen en buiten de bebouwde kom, exclusief werk in uitvoering) in de periode 2007 t/m 2016.

Bron: I&W.

	Aantal geregistreerde verkeersdoden	Aandeel van alle geregistreerde verkeersdoden
2007	35	4,9%
2008	32	4,7%
2009	28	4,3%
2010	31	5,8%
2011	25	4,6%
2012	35	6,2%
2013	41	8,6%
2014	25	5,3%
2015	36	6,8%
2016	33	6,2%

Over het aantal ernstig verkeersgewonden (EVG) op wegen met een 30km/uur-limiet en de ongevalsomstandigheden is geen recente informatie beschikbaar. Deze ongevallen worden nauwelijks nog door de politie geregistreerd. Tot en met 2009 waren de gegevens completer. Tabel 2 laat zien dat de politie in de periode 1998-2009 jaarlijks ongeveer 500 tot 600 ernstig verkeersgewonden registreerde in 30km/uur-gebieden. Het aandeel ernstig verkeersgewonden in 30km/uur-gebieden ten opzichte van alle door de politie geregistreerde ernstig verkeersgewonden is in deze periode gestegen tot meer dan 11% in de jaren 2007-2009. Tegelijkertijd is te zien dat de toename in de weglengte van 30km/uur-wegen in deze periode (jaarlijks gemiddeld 20%) veel groter was dan de toename in het aantal ernstig verkeersgewonden (jaarlijks gemiddeld 2%). Dat betekent dus dat het aantal slachtoffers op 30 km/uur-wegen zich in de periode 1998-2009 naar verhouding gunstig heeft ontwikkeld.

Wel moeten we hierbij aantekenen dat het hier gaat om het aantal door de politie geregistreerde verkeersgewonden en dat de politie lang niet alle ongevallen met ernstig verkeersgewonden registreert. Het is bekend dat vooral fietsongevallen waarbij geen gemotoriseerd verkeer betrokken is, nauwelijks worden geregistreerd; naar schatting minder dan 10%. Tegelijkertijd weten we dat juist bij dat soort ongevallen veel ernstig verkeersgewonden vallen (zie ook de SWOV factsheet [Fietsers](#)). De afgelopen jaren ging dat om ruim 50% van alle ernstig verkeersgewonden [6]. De genoemde aantallen en percentages verkeersgewonden zijn dus een (substantiële) onderschatting.

Tabel 2. Aantal door de politie geregistreeerde ernstig verkeersgewonden (EVG; verkeersslachtoffers MAIS2+ ), aandeel van totaal aantal door de politie geregistreeerde EVG en de ontwikkeling van de weglengte (areaal) van 30km/uur-wegen in de periode 1998-2009. Bron berekening EVG: SWOV o.b.v. I&W en DHD; Bron areaal: [4]).

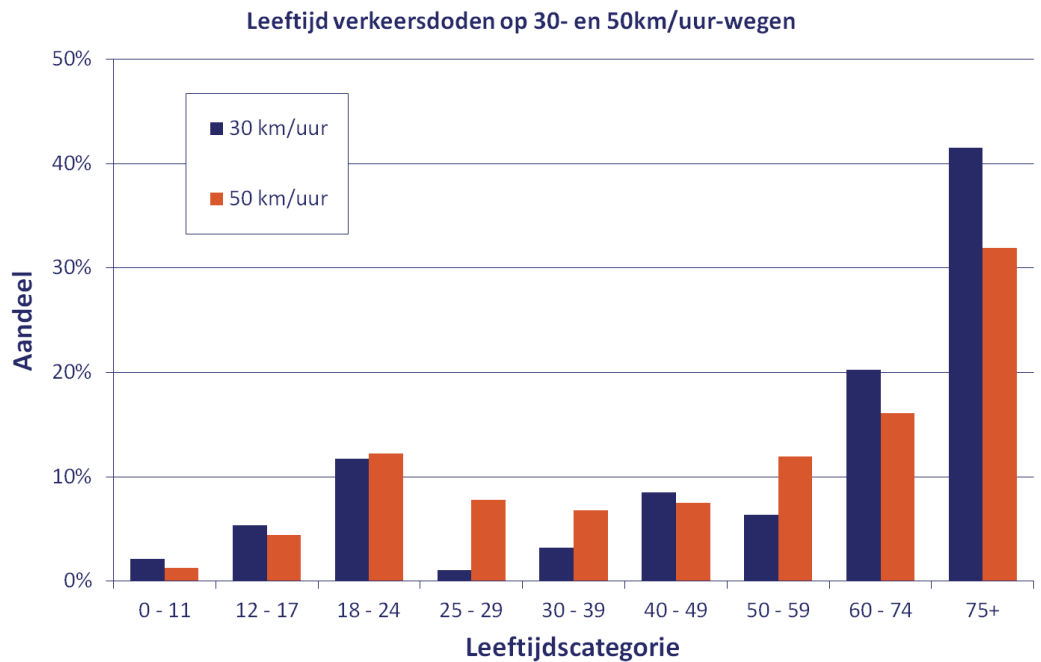
	Aantal geregistreeerde EVG	Aandeel van alle geregistreeerde EVG	Ontwikkeling areaal 30km/uur-wegen
1998	533	6,2%	
1999	586	6,6%	
2000	527	6,6%	
2001	460	6,5%	+ 225%
2002	522	7,4%	
2003	580	8,4%	
2004	525	8,5%	
2005	557	9,7%	
2006	502	10,1%	+73%
2007	602	11,4%	
2008	605	11,6%	
2009	493	11,1%	

## 5 Wie zijn de slachtoffers van ongevallen op 30km/uur-wegen?

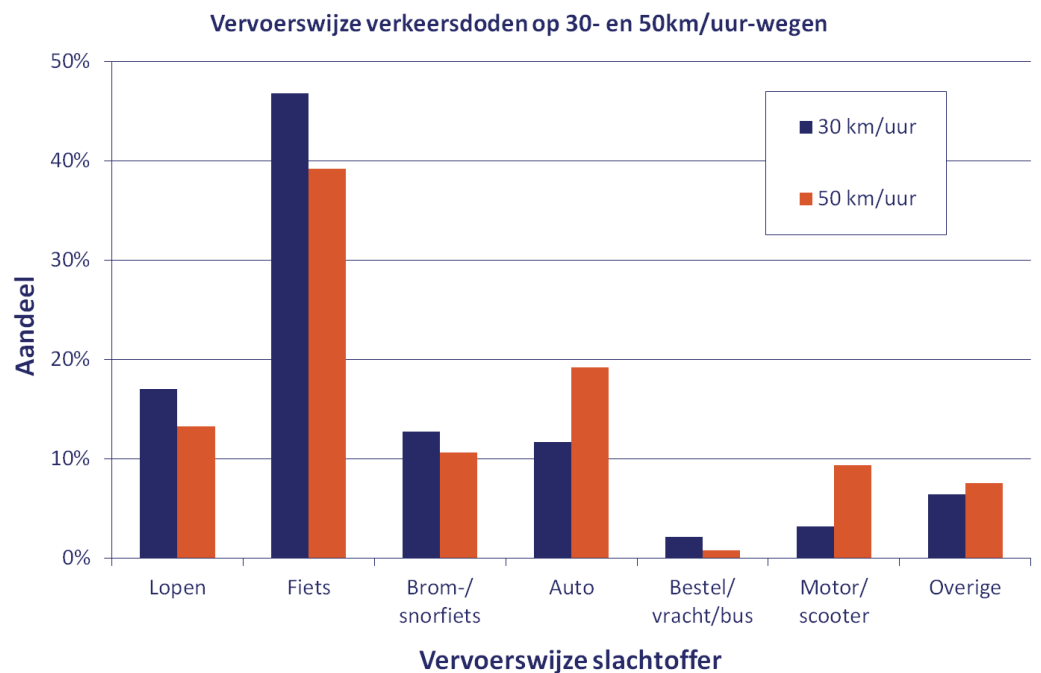
Bij verkeersdoden op 30km/uur-wegen in de jaren 2014, 2015 en 2016 (N=94) zijn ouderen, in vergelijking met 50km/uur-wegen (N=385) iets oververtegenwoordigd. Op 30km/uur-wegen is ongeveer 60% van de slachtoffers 60 jaar of ouder, en is 40% 75 jaar of ouder; op 50km/uur-wegen is ongeveer 52% van de verkeersdoden ouder dan 60 jaar en is 35% 75 jaar of ouder (Afbbeelding 2). Van alle verkeersdoden in 2016 is 48% 60 jaar of ouder [6].

Op 30km/uur-wegen vallen, in vergelijking met 50km/uur-wegen, iets meer verkeersdoden onder fietsers en voetgangers. Op 30km/uur-wegen is ongeveer 47% van de verkeersdoden fietser en ongeveer 17% voetganger; op 50km/uur-wegen is dat respectievelijk 43% en 15% (Afbbeelding 3). Voor alle verkeersdoden bedragen deze percentages in 2016 respectievelijk 30% en 8% [6].

Bij ongeveer een derde van de dodelijke ongevallen op 30km/uur-wegen is een auto de tegenpartij, bij ruim 11% een vrachtauto of bus en bij ruim 10% een bestelbus. Dit is vergelijkbaar met de percentages bij alle dodelijke ongevallen. Een kwart van de dodelijke ongevallen is enkelvoudig; bij alle dodelijke ongevallen is dit bij ruim een derde het geval [6].



Afbeelding 2. Leeftijdsverdeling van verkeersdoden (periode 2014-2016) op 30km/uur-wegen (N=94) en 50km/uur-wegen (N=385), waarbij tijdelijke snelheidslimieten door bijzondere omstandigheden (zoals werk in uitvoering, wegafsluiting, ander ongeval of file) zijn uitgesloten. Bron: lenW.



Afbeelding 3. Vervoerswijze van verkeersdoden (periode 2014-2016) op 30km/uur-wegen (N=94) en 50km/uur-wegen (N=385), waarbij tijdelijke snelheidslimieten door bijzondere omstandigheden (zoals werk in uitvoering, wegafsluiting, ander ongeval of file) zijn uitgesloten. Bron: lenW.



Een typering van de ernstig verkeersgewonden in 30km/uur-wegen is weinig zinvol. De gegevens zijn, zoals gesteld, gedateerd en juist de ongevallen zonder gemotoriseerd verkeer worden maar zelden door de politie geregistreerd (zie ook de vraag [Hoeveel slachtoffers vallen er op 30km/uur-wegen?](#)). Een typering zou dus tot een zeer vertekend beeld leiden.

## 6 Wat is de toedracht van ongevallen in 30km/uur-gebieden?

In 2009 heeft SWOV de toedracht van (door de politie geregistreerde) ongevallen in 30km/uur-gebieden in de periode 2005-2007 geanalyseerd [7]. Hieruit bleek dat bij ongevallen tussen voetgangers en motorvoertuigen 'fout oversteken' de meest voorkomende toedracht is (43%). Is de voetganger een kind, dan is dat zelfs 73%. De meest voorkomende toedracht bij fietsers die slachtoffer zijn geworden van een ongeval met een motorvoertuig is 'geen voorrang verlenen' door een van beide partijen (54%). Bij ruim 80% van de onderzochte ongevallen heeft de infrastructurele inrichting mogelijk een rol gespeeld [7]. Ongevallen bij speciale manoeuvres (achteruitrijden, inparkeren), of als gevolg van het plotseling openen van het portier, zijn niet sterk gerelateerd aan de weginrichting. Dit betreft ongeveer 20% van de ongevallen op 30km/uur-wegen.

## 7 Hoe ervaren mensen de veiligheid in 30km/uur-gebieden?

Er zijn geen landelijke cijfers over de mate waarin mensen zich veilig of onveilig voelen in 30km/uur-gebieden. In algemene zin blijken gevoelens van onveiligheid vooral op te treden wanneer er veel snelheidsovertreders zijn. In 30 km/uur-gebieden treden die gevoelens ook op als er veel gemotoriseerd verkeer rijdt [8]. Verder blijken mensen zich minder veilig te voelen:

- als verkeerssoorten moeten mengen;
- als er naar verhouding veel zwaar verkeer rijdt; en
- als verkeerssituaties weinig overzichtelijk zijn [9] [10].

In veel woonwijken zien bewoners snelheid als een probleem en vragen zij de gemeente om maatregelen te nemen (zie ook de vraag [Hoe kunnen 30km/uur-gebieden \(nog\) veiliger worden?](#)). Dit duidt erop dat de verkeersveiligheid vaak niet als optimaal wordt ervaren. Overigens is de relatie tussen gevoelens van veiligheid (de subjectieve veiligheid) en het aantal daadwerkelijke ongevallen (de objectieve veiligheid) zwak (zie de gearchiveerde SWOV factsheet [Subjectieve verkeersonveiligheid](#)).

## 8 Wat zijn afwegingen voor en tegen 30km/uur-gebieden?

Een 30km/uur-gebied heeft, in vergelijking met 50km/uur-wegen, een positief effect op de verkeersveiligheid (zie ook de vraag [Wat is het veiligheidseffect van 30km/uur-gebieden?](#)) en ook op de leefbaarheid: het geluidsniveau van het verkeer is lager, de oversteekbaarheid van de straat is beter, de uitstoot van uitlaatgassen is lager.

Een 30km/uur-gebied heeft, per definitie, een negatief effect op de doorstroming, reistijd en bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer. Ook het rijcomfort wordt door drempels, plateaus, wegversmallingen en asverspringingen negatief beïnvloed. De vraag is wel hoe zwaar deze nadelen moeten wegen. Een 30km/uur-gebied is immers een verblijfsgebied en per definitie niet bedoeld voor een goede doorstroming, bereikbaarheid en korte reistijden. Maar als het gebied te groot is, wordt de hoeveelheid verkeer te groot op de straten waar men het gebied in-/uitgaat. Van Minnen [11] beveelt een maximale omvang van 200 ha aan.

Of een gebied wordt ingericht als een 30km/uur-gebied en hoe groot dat gebied is, is de beslissing van de wegbeheerder. Deze weegt daartoe verschillende aspecten tegen elkaar af: wensen ten aanzien van doorstroming en bereikbaarheid, huidige verkeersintensiteiten, de aanwezigheid van alternatieve routes, wensen van buurtbewoners, eisen voor aanrijtijden hulpdiensten, OV-routes (lijnbusen), en bevoorrading van winkels en bedrijven. Uiteraard spelen ook de kosten een rol. In 2000 schatte de SWOV de kosten van maatregelen om 30km/uur-gebieden sober in te richten op ongeveer 22.000 euro per kilometer [12]; bij het prijspeil van 2016 is dit ongeveer 29.350 euro per kilometer<sup>1</sup>.

## 9 Wat betekenen 30km/uur-gebieden voor hulpdiensten en OV?

In een 30km/uur-gebied zijn de reistijden voor gemotoriseerd verkeer per definitie langer dan in een gebied met 50 km/uur-wegen: er kan minder snel gereden worden. Hoe groter een 30km/uur-gebied is, hoe langer dus de aanrijtijden van de hulpdiensten (ambulance, brandweer, politie). In een 30km/uur-gebied van 25 hectare heeft een hulpvoertuig 11 seconden extra rijtijd nodig, in een gebied van 200 hectare loopt deze extra tijd op tot 31 seconden; beide ten opzichte van een even groot 50km/uur-gebied [11].

Lijnbusen horen in principe niet thuis in een 30km/uur-gebied, maar om pragmatische redenen loopt er door de grotere gebieden toch vaak een buslijn. Voor een lijnbus is de extra rijtijd in een 30km/uur-gebied van 70 hectare ongeveer 1 minuut [11].

---

1. <http://visualisatie.cbs.nl/nl-NL/Visualisation/PrijzenToenEnNu>

Naast extra reistijd speelt ook rijcomfort een rol. Vooral drempels en plateaus, maar ook wegversmallingen en zigzagverleggingen van de weg, maken het voor inzittenden van gemotoriseerd verkeer minder comfortabel. Voor ambulancebroeders en patiënten en voor buspassagiers kan dit een nadeel zijn [13].

## 10 Wat is het verschil tussen een 30km/uur-gebied en een (woon)erf?

Een 30km/uur-gebied is een verblijfsgebied voor wonen, werken en winkelen. Er geldt een snelheidslimiet van 30 km/uur waardoor doorgaand gemotoriseerd verkeer wordt ontmoedigd. Deze gebieden bestaan sinds 1984. Woonerven bestaan sinds 1976 onder de woonerfregeling. Daarnaast waren er informele boerenerven en winkelerven. In 1989 zijn deze verschillende soorten erven onder de noemer 'erf' samengevoegd in de regeling [van woonerf naar erf](#).

Ook een erf heeft een verblijfsfunctie. Het is alleen bestemd voor verkeer dat de herkomst/bestemming in het erf heeft. Begin en einde van een erf wordt aangegeven met de volgende borden:



G05 Erf



G06 Einde erf

De snelheidslimiet op een erf is 15 km/uur (oorspronkelijk aangeduid als stapvoets). Met snelheidsremmende voorzieningen moet deze snelheid worden 'afgedwongen'; een sobere uitvoering is dus niet toegestaan. Op een erf mogen voetgangers de gehele breedte van de straat benutten om te lopen en te spelen; er zijn geen voetgangersvoorzieningen zoals een trottoir of voetpad. Er mag alleen geparkeerd worden op daarvoor aangegeven plaatsen (aangeduid met een P in het wegdek). Net als 30km/uur-gebieden kent ook een erf geen fietsvoorzieningen en zijn eventuele kruispunten gelijkwaardig.

## 11 Hoeveel 30km/uur-gebieden zijn er in Nederland?

Er zijn geen recente gegevens over de hoeveelheid 30km/uur-gebieden, noch over het aantal 30km/uur-wegen of de totale lengte daarvan.

Het startprogramma Duurzaam Veilig is een grote stimulans geweest bij het realiseren van 30km/uur-gebieden [4]. In 1998, bij het begin van het startprogramma, was ongeveer 15% van de totale lengte aan wegen binnen de bebouwde kom ingericht als een 30km/uur-gebied. Na de looptijd van het startprogramma (1998-2002) is dit percentage van ongeveer 45% begin 2003 tot ongeveer 70% in 2008 gestegen. De inrichting van de nieuwe 30km/uur-gebieden is echter vaak sober van aard met alleen een Zone 30-bord of snelheidsremmende maatregelen op 'gevaarlijke' locaties.

## 12 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 rijsnelheid, hoe groter het veiligheidseffect.

Veel van de effectstudies dateren uit de vorige eeuw, toen de introductie van 30km/uur-gebieden op wat grotere schaal gestalte kreeg. In Nederland analyseerden Vis & Kaal [14] 150 30km/uur-gebieden zonder doorgaand verkeer en met voldoende snelheidsremmende maatregelen. Zij zagen een daling van het aantal letselongevallen van gemiddeld 22%. Er waren echter grote verschillen in het effect tussen gebieden. Deze hadden vooral te maken met verschillen in omvang van het gebied, bebouwingsdichtheid, aard van de gekozen snelheidsremmende maatregelen en de gerealiseerde veranderingen in hoeveelheid verkeer. Weijermars en Van Schagen [4] schatten dat er in de tien jaar tussen 1998 en 2008 door de aanleg van 30km/uur-gebieden in totaal 51 tot 77 doden minder zijn gevallen.

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.

## 13 Zou 30 km/uur de standaard moeten worden binnen de bebouwde kom?

Op dit moment is 50km/uur de uitgangssnelheid voor wegen binnen de bebouwde kom. Sommige organisaties hebben onlangs opgeroepen om 30 km/uur hier de norm te laten zijn (onder andere de Fietzersbond [18] en VVN [19]). Bij een goede invoering kan dit een belangrijke veiligheidswinst en verbetering van leefbaarheid opleveren (zie ook de vraag [Wat is het veiligheidseffect van 30km/uur-gebieden?](#)). Aan deze 'goede invoering' is echter wel een aantal voorwaarden verbonden:

- De veiligheidswinst wordt alleen gehaald als er echt niet sneller dan 30 km/uur kan worden gereden en dat vergt een goede inrichting (zie ook de vraag [Hoe ziet een 30km/uur-gebied er uit?](#)). Als 30 km/uur de standaard wordt binnen de bebouwde kom, dan moeten de inrichtingseisen die nu voor 30 km-zones gelden straks voor de gehele bebouwde kom gelden.
- Om een goede doorstroming binnen een stad te garanderen, zullen er ook corridors nodig zijn waar 50 of 70 km/uur gereden kan worden. Aandachtspunt hierbij is de grootte van de gebieden waar 30 km/uur de (standaard)limiet is. Bij grote gebieden zullen de omliggende 50 of 70 km/uur-wegen veel motorvoertuigen per uur moeten verwerken. Dit vermindert de leefbaarheid op die wegen en zal met name het oversteken van die wegen door voetgangers en fietsers bemoeilijken. Voor fietsers en voetgangers moeten de 50 en 70km/uur-wegen ten minste voorzien zijn van gescheiden infrastructuur, dat wil zeggen: fietspaden en trottoirs.

## 14 Hoe snel wordt er in de praktijk gereden op 30km/uur-wegen?

Op wegen met een limiet van 30 km/uur rijdt vaak het merendeel van de automobilisten sneller dan de limiet. Vaak gaat het daarbij om een overschrijding met meer dan 10 km/uur. Wel zijn er grote verschillen tussen de locaties. Dit blijkt uit incidentele snelheidsmetingen op specifieke locaties. Er zijn geen landelijk representatieve gegevens over de rij snelheden op 30km/uur-wegen.

De incidentele metingen vinden over het algemeen plaats vanwege een onderzoek naar de effecten van snelheidsmaatregelen. De voormetingen van deze studies geven een indicatie van de snelheden op wegvakken waar geen fysieke snelheidsremmers zoals drempels of wegversmallingen aanwezig zijn. Zo werd in 2010 bij metingen op tien 30km/uur-locaties in Zuid-Holland [20] vastgesteld dat de gemiddelde rij snelheid 36 km/uur was. Gemiddeld overtrad zo'n 70% van de bestuurders de limiet. Ongeveer de helft daarvan deed dat met meer dan 10 km/uur. Op enkele van deze wegen was het overtredingsaandeel minder dan 30%, op andere bijna 95%.

In 2012 werden bij metingen op meer dan twintig 30km/uur-locaties in Limburg vergelijkbare resultaten gevonden [21]. De gemiddelde snelheden varieerden tussen de 33 tot 40 km/uur per

uur, en het percentage automobilisten dat de limiet met meer dan 10 km/uur per uur overschreed varieerde tussen de 34 en 40%.

Recente metingen vonden in 2017 plaats op tien 30km/uur-locaties in Zuid-Holland [22]. Bij deze metingen lag de gemiddelde snelheid tussen de 25 en 37 km/uur. Het aandeel voertuigen dat sneller reed dan de limiet varieerde tussen de 26 en 85%.

## 15 Hoe kunnen 30km/uur-gebieden (nog) veiliger worden?

Bij een maximum snelheid van 30 km/uur is de kans op een dodelijk ongeval erg klein en zouden motorvoertuigen en langzaam verkeer veilig moeten kunnen mengen (zie de vraag [Waarom een 30km/uur limiet?](#)). Toch vallen er in 30km/uur-gebieden jaarlijks nog zo'n 30 verkeersdoden en, volgens de politieregistratie, 500 à 600 ernstig verkeersgewonden<sup>2</sup> (zie ook de vraag [Hoeveel slachtoffers vallen er op 30km/uur-wegen?](#)). Een logische oorzaak is dat het gemotoriseerde verkeer er vaak (beduidend) sneller rijdt dan de limiet (zie de vraag [Hoe snel wordt er in de praktijk gereden op 30km/uur-wegen?](#)). Maatregelen om 30km/uur-gebieden (nog) veiliger te krijgen, zullen zich daarom vooral moeten richten op het terugdringen van de rijsnelheid. Onderzoek [23] heeft laten zien dat op wegen binnen de bebouwde kom een snelheidsverlaging van ongeveer 10% zal leiden tot (bij benadering en gemiddeld genomen) 20% minder ernstig gewonden en 30% minder verkeersdoden (zie ook de SWOV factsheet [Snelheid en snelheidsmanagement](#)). Daarnaast zijn er nog enkele meer algemene infrastructurele maatregelen mogelijk die gericht zijn op met name overzichtelijkheid, oversteekvoorzieningen en voorrangssituaties.

Hieronder volgt een overzicht van (snelheids)maatregelen waarmee 30km/uur-gebieden (nog) veiliger gemaakt kunnen worden.

### Snelheidsremmers en geloofwaardige limiet

Veel van de 30km/uur-gebieden en -wegen zijn 'sober' (niet optimaal veilig) ingericht en hebben onvoldoende fysieke snelheidsremmers (drempels, asverspringingen, wegversmallingen, plateaus). Vooral op de rechtstanden ontbreken die vaak. Meer van dit soort snelheidsremmers dragen bij aan het terugdringen van de rijsnelheid. Ook het geloofwaardiger maken van de limiet van 30 km/uur kan een bijdrage leveren. Denk aan het versmallen van wegen, het aanbieden van één rijstrook voor beide rijrichtingen, het vermijden van lange rechtstanden en het gebruik van klinkerbestrating in plaats van asfalt. Eerder heeft SWOV berekend dat wanneer alle 30km/uur-wegen een geloofwaardige limiet zouden hebben, dit jaarlijks ongeveer 200 ernstige letselslachtoffers kan voorkomen, met name onder fietsers [7].

---

2. In werkelijkheid zal dit aantal beduidend hoger liggen omdat fietsongevallen zonder betrokkenheid van gemotoriseerd verkeer nauwelijks door de politie wordt geregistreerd. Geschat wordt dat meer dan 50% van alle ernstig verkeersgewonden in Nederland juist bij dit soort ongevallen waren betrokken [6].

## Politietoezicht

Politietoezicht is ook een beproefde methode om de snelheidsovertredingen tegen te gaan (zie de SWOV factsheet [Snelheid en snelheidsmanagement](#)). Voor een optimaal effect moet de subjectieve pakkans voldoende groot zijn, bijvoorbeeld door controles zichtbaar uit te voeren, regelmatig te herhalen, en te begeleiden met (buurt)gerichte communicatie en voorlichting (zie ook de SWOV factsheet [Verkeershandhaving](#)). De politie geeft echter aan niet erg geneigd te zijn om in 30km/uur-gebieden de snelheid te controleren als dat gebied sober is ingericht<sup>3</sup>.

## (Gebiedsgebonden) ISA

Een zeer effectieve snelheidsmaatregel is een intelligente snelheidsassistent (ISA) die het een voertuig fysiek onmogelijk maakt om de limiet van 30 km/uur te overschrijden (zie de gearcheiverde SWOV factsheet [Intelligente Snelheidsassistentie \(ISA\)](#)). Dit kan een algemene ISA zijn of een ISA die alleen in 30km/uur-gebieden functioneert. De basistechniek is er, maar er zijn nog diverse (politieke, maatschappelijke en juridische) barrières die een grootschalige implementatie op korte termijn in de weg staan [24].

## Buurtaanpak

Het blijkt vaak de buurtbewoners te zijn die een probleem zien in de (te) hoge snelheden in hun wijk en om maatregelen vragen. Om aan deze vraag tegemoet te komen, heeft Veilig Verkeer Nederland een werkwijze ontwikkeld voor een buurtaanpak met het Buurtlabel Veilig Verkeer: <https://vvn.nl/wat-we-doen/met-bewonersgroepen/buurtlabel-veilig-verkeer>. In 2016 hebben 670 buurtacties plaatsgevonden en waren er ruim 80 werkgroepen actief [25]. Het soort acties dat gevoerd wordt verschilt in hoge mate, bijvoorbeeld het plakken van 30km/uur-stickers op vuilcontainers, een remwegdemonstratie of kinderen verkeersborden laten ontwerpen<sup>4</sup>. Het is nog niet bekend wat het effect is van dit soort acties.

## Overzichtelijkheid, oversteekvoorzieningen en voorrangskruisingen

Om ongevallen door foutief oversteken van kinderen te voorkomen (zie de vraag [Wat is de toedracht van ongevallen in 30km/uur-gebieden?](#)), adviseren Berends en Stipdonk [7] belangrijke loop-/speelroutes van kinderen overzichtelijker te maken: geen geparkeerde auto's of struiken in de buurt van deze routes. Als er wel veel geparkeerde auto's staan, moet gezorgd worden voor voldoende oversteekmogelijkheden. Om fietsongevallen door voorrangsfouten te voorkomen, adviseren Berends en Stipdonk voorrangskruisingen, waaronder solitaire voorrangsfietspaden, veiliger te maken of te vervangen door gelijkwaardige kruisingen.

---

3. <https://demonitor.kro-ncrv.nl/artikelen/politie-geeft-toe-nauwelijks-te-handhaven-in-30-kmu-zones>

4. <https://participatiepunt.vvn.nl/buurtacties/>

## Publicaties en bronnen

Hieronder vindt u de lijst met referenties uit deze factsheet; alle bronnen zijn in te zien of op te vragen. Via [Publicaties](#) vindt u, naast de hier gebruikte bronnen, nog een uitgebreide collectie aan literatuur op het gebied van verkeersveiligheid.

- [1]. CROW (2012). [ASVV Aanbevelingen voor stedelijke verkeersvoorzieningen](#). CROW, Ede.
- [2]. CROW (2012). [Basiskennmerken wegontwerp: categorisering en inrichting van wegen](#). Publicatie 315. CROW, Ede.
- [3]. Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer (2000). [Sobere inrichting van 30- en 60 km/h-gebieden; een illustratieve aanpak met praktijkvoorbeelden](#). Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, Ede.
- [4]. Weijermars, W.A.M. & Schagen, I.N.L.G. van (2009). [Tien jaar Duurzaam Veilig. Verkeersveiligheidsbalans 1998-2007](#). R-2009-14. SWOV, Leidschendam.
- [5]. Rosén, E., Stigson, H. & Sander, U. (2011). [Literature review of pedestrian fatality risk as a function of car impact speed](#). In: Accident Analysis & Prevention, vol. 43, nr. 1, p. 25-33.
- [6]. Weijermars, W., Schagen, I. van, Moore, K., Goldenbeld, C., et al. (2017). [Monitor Verkeersveiligheid 2017; Nieuwe impuls nodig voor verbetering verkeersveiligheid](#). R-2017-17. SWOV, Den Haag.
- [7]. Berends, E.M. & Stipdonk, H.L. (2009). [De veiligheid van voetgangers en fietsers op 30km/uur-erftoegangswegen. De invloed van de inrichting van erftoegangswegen binnen de bebouwde kom op ongevallen tussen langzaam verkeer en motorvoertuigen](#). R-2009-6. SWOV, Leidschendam.
- [8]. Plasmans, N. & Tuinenburg, D. (2006). [Eindevaluatie Pilot subjectieve verkeersonveiligheid regio IJsselland. Aangeboden door de begeleidingsgroep TSV IJsselland](#). Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie, BVOM, Soesterberg.
- [9]. Haaf, R. van (2002). [Verkeershinder in de woonomgeving. Een handleiding met beoordelingsmethoden en mogelijke maatregelen voor verschillende soorten verkeershinder](#). Faculteit Civiele Techniek en Geowetenschappen, Sectie Infrastructuurplanning, Technische Universiteit Delft.
- [10]. Dobbenberg, H. & List, R.S. (2007). [De aanpak van subjectieve verkeersonveiligheid. Een onderzoek naar het terugdringen van de subjectieve verkeersonveiligheid in 30 km/u-gebieden](#). Christelijke Hogeschool Windesheim, Zwolle.
- [11]. Minnen, J. van (1999). [Geschiede grootte van verblijfsgebieden; een theoretische studie met toetsing aan praktijkervaringen](#). R-99-25. SWOV, Leidschendam.
- [12]. Wesemann, P. (2000). [Verkeersveiligheidsanalyse van het concept-NVVP. Deel 2: Kosten- en kosteneffectiviteit; Beschrijving en berekening per maatregel en toetsing aan financiële randvoorwaarden](#). D-2000-9II. SWOV, Leidschendam.



- [13]. CROW (1999). *OV-vriendelijke infrastructuur*. CROW, Ede.
- [14]. Vis, A.A. & Kaal, I. (1993). *De veiligheid van 30 km/uur-gebieden. Een analyse van letselongevallen in 151 heringerichte gebieden in Nederlandse gemeenten*. R-93-17. SWOV, Leidschendam.
- [15]. Elvik, R., Høy, A., Vaa, T. & Sørensen, M. (2009). *The handbook of road safety measures*. Second edition. Emerald, UK.
- [16]. Webster, D.C. & Layfield, R.E. (2003). *Review of 20 mph zones in London Boroughs*. TRL report PPR243. Transport Research Laboratory, Crowthorne.
- [17]. Lindenmann, H.P. (2005). *The effects on road safety on 30 kilometer-per-hour zone signposting in residential districts*. In: ITE Journal, vol. 75, nr. 6, p. 50-54.
- [18]. Fietsersbond (2018). *Campagne: 30 is het nieuwe 50!* Fietsersbond. Geraadpleegd 06 maart 2018 op <https://fietsersbond.verbeterdebuurt.nl/campagne/30-is-het-nieuwe-50>.
- [19]. VVN (2018). *Dossier Snelheid*. Veilig Verkeer Nederland, VVN. Geraadpleegd 06 maart 2018 op <https://vvn.nl/dossier/snelheid>.
- [20]. Schagen, I.N.L.G. van, Commandeur, J.F., Stipdonk, H.L., Goldenbeld, C., et al. (2010). *Snelheidsmetingen tijdens de voorlichtingscampagne 'Hou je aan de snelheidslimiet'*. R-2010-09. SWOV, Leidschendam.
- [21]. Duivenvoorden, C.W., Stelling, A.E., Goldenbeld, C. & Hagenzieker, M.P. (2013). *Evaluatie van een beloningsactie in het verkeer in Limburg*. R-2013-07. SWOV, Leidschendam.
- [22]. Goldenbeld, C., Groot-Mesken, J. de & Temürhan, M. (2017). *Nudging van rijsnelheid via Dick Bruna-borden: een veldexperiment*. R-2017-11. SWOV, Den Haag.
- [23]. Elvik, R. (2009). *The Power Model of the relationship between speed and road safety: update and new analyses*. TØI Report 1034/2009. Institute of Transport Economics TØI, Oslo.
- [24]. Pas, J.W.G.M. van der, Marchau, V.A.W.J., Walker, W.E., Wee, G.P. van, et al. (2012). *ISA implementation and uncertainty: a literature review and expert elicitation study*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 48, p. 83-96.
- [25]. Kamphuis, A. (2017). *Participatiepunt 2016. Kerncijfers en analyse*. Veilig Verkeer Nederland, Utrecht.

## Colofon

**Overname is toegestaan met bronvermelding:**

SWOV (2018). *30km/uur-gebieden*. SWOV-Factsheet, mei 2018. SWOV, Den Haag.

**URL Bron:**

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

**Thema's**

Infrastructuur

**Cijfers:**

---

# Ongevallen voorkomen Letsel beperken Levens redden

## **SWOV**

**Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid**

Postbus 93113

2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62

070 – 317 33 33

info@swov.nl

www.swov.nl

 [@swov\\_nl](#) / @swov

 [linkedin.com/company/swov](https://www.linkedin.com/company/swov)