

30 kilometerzones zijn in opmars: na Amsterdam gaan steeds meer dorpen en steden overstag

vrijdag, 25 juli 2025 (11:58) - De Volkskrant

In dit artikel:

Steeds meer Nederlandse gemeenten voeren 30 kilometerzones in om de verkeersveiligheid te verbeteren, vooral in woon- en dorpskernen waar kwetsbare weggebruikers zoals fietsers worden beschermd. Het West-Friese Berkhout in gemeente Koggenland is hier een voorbeeld; na 34 ongevallen tussen 2018 en 2022, met drie doden en tien gewonden, werkt de gemeente aan een gefaseerde invoering van 30 km/u om de drukke, smalle dorpsweg veiliger te maken. Volgens verkeerswethouder Bart Krijnen is het verminderen van verkeersshufferig gedrag cruciaal, vooral omdat fietsers zich onveilig voelen door harde auto's en e-bikes.

Landelijk is er een duidelijke trend: grote steden als Amsterdam, Rotterdam en Haarlem hebben grote delen van hun wegen omgevormd tot 30 zones. Deze maatregelen sluiten aan bij internationale afspraken, zoals de Stockholm Declaration uit 2018, die streeft naar een halvering van verkeersslachtoffers wereldwijd in 2030. Ondanks deze inspanningen blijft het aantal verkeersdoden in Nederland rond twee per dag schommelen, waarbij fietsers vaker dan automobilisten betrokken zijn. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) schat dat het invoeren van 30 km/u op de helft van alle 50 km/u-wegen een reductie van een derde in dodelijke slachtoffers en gewonden kan opleveren.

Echter, alleen snelheidsborden vervangen is niet voldoende. Effectieve snelheidsverlaging vereist ingrepen in het straatbeeld, zoals wegversmallingen, drempels, gekleurde markeringen en het afwisselend plaatsen van bloembakken en parkeerplaatsen om de zichtlijnen te verkorten en de rijstijl te beïnvloeden. In Berkhout kiest men daarom voor versmallingen en gereguleerd parkeren, omdat drempels vanwege de dicht op de weg gelegen huizen geen optie zijn. Deze aanpassingen zijn kostbaar; Koggenland reserveert bijna 900.000 euro, deels gefinancierd door de provincie Noord-Holland. Geldgebrek vormt voor veel gemeenten een obstakel, en ook praktische bezwaren bestaan, zoals de impact van drempels op hulpdiensten en openbaar vervoer.

Snelheidscontroles kunnen zonder fysieke aanpassingen al bijdragen aan lagere snelheden, al is dit niet altijd populair onder automobilisten. Inwoners zijn ook verdeeld: uit peilingen blijkt dat vooral fietsers en voetgangers voorstander zijn van 30 km/u, terwijl veel automobilisten weerstand bieden. Dit leidt ertoe dat gemeenten soms kiezen voor een gefaseerde invoering, om zo draagvlak te creëren en weerstand te verminderen. Dat proces kan echter ook tot verwarring leiden, zoals in Utrecht waar men overweegt toch grootschalige invoering te doen.

De ervaring leert dat communicatie en betrokkenheid van omwonenden essentieel zijn voor het succes van 30 kilometerzones, vooral in kleinere gemeenten. Wanneer bewoners inspraak krijgen, ontstaat meer steun en houdt ongeveer 85 procent van de weggebruikers zich aan de snelheidslimiet. Uiteindelijk is geleidelijke invoering in veel gemeenten waarschijnlijk het meest effectief, waarbij mensen wennen aan de nieuwe situatie en de veiligheid op de weg verbetert. Uit onderzoek in Amsterdam blijkt dat 30 kilometerzones het aantal ongevallen significant verminderen, waarbij vooral botsingen tussen motorvoertuigen en kwetsbare weggebruikers afnemen. Daarmee dragen deze zones bij aan een veiliger en leefbaarder verkeer in woongebieden.

Helsinki geeft Amsterdam gelijk: nul verkeersdoden in Finse hoofdstad met 30-kilometerwegen

maandag, 4 augustus 2025 (17:58) - De Volkskrant

In dit artikel:

In Helsinki heeft de invoering van een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur op meer dan de helft van de stadswegen geleid tot een opmerkelijk resultaat: sinds juli vorig jaar zijn er geen verkeersdoden meer gevallen, een primeur voor de Finse hoofdstad. Deze maatregel is onderdeel van een breder veiligheidsbeleid dat ook bestaat uit bredere en beter beveiligde voet- en fietspaden, meer verkeerscamera's en hoge, inkomensafhankelijke boetes opgelegd door de politie. Volgens het stadsbestuur is de snelheidsverlaging de belangrijkste factor in het terugdringen van verkeersslachtoffers.

Verkeerspsycholoog Dick de Waard benadrukt dat lagere snelheden vooral binnen de bebouwde kom effectief zijn, omdat daar de meeste conflicten tussen gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers plaatsvinden. Hij waarschuwt echter voor een te rigide toepassing van de 30 km/u-regel, vooral op wegen zonder kwetsbare verkeersdeelnemers, waar snelheidstechnisch minder risico is en naleving lastig kan zijn.

In Nederland groeit de trend naar 30 kilometerzones ook. Amsterdam voerde eind 2023 een snelheidslimiet van 30 km/u in op 80 procent van de wegen, wat leidde tot veel protest, maar ook tot een daling van het aantal ongevallen, hoewel het aantal verkeersdoden met 44 hoger bleef dan in Helsinki. Rotterdam en Haarlem volgden met uitbreidingen van hun zones sinds respectievelijk juni en oktober 2023.

Helsinki blijft inzetten op verkeersveiligheid en breidt de 30 km/u-bepanking komend schooljaar uit naar alle straten rondom scholen en onderwijsinstellingen. De successen in Helsinki illustreren dat een combinatie van gerichte infrastructuurverbeteringen, strengere handhaving en vooral lagere snelheden in stedelijke gebieden significante winst oplevert in de strijd tegen verkeersslachtoffers.