

Zone 30: veel meer dan een snelheidsbeperking

Naar 30 km/uur als algemene regel voor alle verblijfsgebieden? **INFRASTRUCTUUR**

MARC BROECKAERT, JOHAN DE MOL¹

Zone 30 is niet zomaar een snelheidsbeperking. Het is een beleidsinstrument dat beantwoordt aan een maatschappelijke behoefte om in bepaalde gebieden, zogenaamde verblijfsgebieden, het verkeer zo veel mogelijk in harmonie te brengen met onze leefkwaliteit. In dit artikel wordt ingegaan op de context van die behoefte. Hoe is zone 30 ontstaan en geëvolueerd? Hoe ziet het huidige beleid eruit? Welke argumenten kunnen meespelen bij de invoering van een zone 30? Waarop zouden beleidsmakers en wegbeheerders in de toekomst moeten letten bij de invoering?

ZONE 30 ALS BELEIDSINSTRUMENT

■ EEN AFWEGING VAN BELANGEN

Zone 30 is een concept voor het veiliger en leefbaarder maken van hele onderdelen van nederzettingen. Die wijken en stadsdelen waarin het niet-gemotoriseerd gebruik van het openbaar domein de prioritaire aandacht van de wegbeheerder verdient, worden vaak verblijfsgebieden genoemd. In deze gebieden wordt van het gemotoriseerde verkeer verwacht dat het traag rijdt en niet overdreven veel plaats inneemt binnen de openbare ruimte.

Een verblijfsgebied heeft een aangepaste verkeerstechnische inrichting nodig die een matige snelheid ondersteunt en zoveel mogelijk – ergonomisch ingerichte – ruimte ter beschikking stelt voor alle mogelijke vormen van niet-gemotoriseerd gebruik. Naast de verkeerstechnische uitrusting zal ook de totale inrichting van de openbare ruimte afgestemd zijn op het verblijfskarakter en op het intensieve gebruik van de private percelen. In een stedelijk gebied zijn dit

allerlei vormen van bebouwing met een diversiteit aan functies. De openbare ruimte en de erop aansluitende private activiteiten vormen een stedenbouwkundig geheel.

De zone 30 is de bijdrage die vanuit verkeerskundige hoek geleverd wordt aan een stedenbouwkundig geheel, waarbinnen het niet-gemotoriseerde belang primeert op het gemotoriseerde belang. Zone 30 betekent echter niet dat het gemotoriseerde verkeer geweerd wordt. Het wordt echter zoveel mogelijk in harmonie gebracht met stedelijke leefkwaliteit en stedelijk schoon.

Op zuiver verkeerskundig niveau dient zone 30 om straten en pleinen die in belangrijke mate aanliggende functies bedienen en een belangrijke erf functie vervullen, zo in te richten dat **de belangen van het doorgaand verkeer ondergeschikt** worden aan verkeer dat ter plaatse vertrekt of er zijn bestemming heeft.



Foto: Kluwer

De zone 30 is de bijdrage die vanuit verkeerskundige hoek geleverd wordt aan een stedenbouwkundig geheel, waarbinnen het niet-gemotoriseerde belang primeert op het gemotoriseerde belang.

¹Nog andere personen hebben meegewerkt aan het tot stand komen van dit artikel. In sommige gevallen beperkte dit zich tot nalezen, in andere gevallen werden onderdelen van dit artikel geschreven. Deze mensen verkozen om een anonieme bijdrage te leveren.



Foto: Kluwer

Het aanleggen van verkeersdrempels, als algemene snelheidsremmer, werd juridisch mogelijk gemaakt door de reglementering in 1983.

Vanuit de gestelde prioriteiten voor niet-gemotoriseerd gebruik zullen de keuzes bepaald worden m.b.t. het indelen van het **dwarsprofiel**. Zo hoeven de rijbanen in een zone 30 nooit breder te zijn dan strikt nodig om de gemotoriseerde voertuigen traag te laten passeren.

Zone 30 dient als **signaal voor de weggebruikers**. Dit bord houdt een boodschap in over het gedrag dat er van hen verwacht wordt. Het bord geeft aan welke bestemming de wegbeheerder aan het gebied geeft en welke rol het gebied moet spelen binnen de nederzetting waarvan het deel uitmaakt.

Het zone 30-bord heeft ook een **juridische betekenis**. Het legt een snelheidslimiet op. Het bord bezegelt ook een aantal specifieke ingrediënten die een matige snelheid ondersteunen of afdwingen.

■ HISTORIEK VAN DE ZONE 30

Toen in de jaren 60 en 70 het gemotoriseerde wegverkeer een enorme groei kende, ontstond de behoefte om op bepaalde plaatsen de impact van het autoverkeer aan banden te leggen. Zo wilden mensen in het stadscentrum rustig winkelen en ontstonden in de jaren 60 de eerste winkelwandelstraten in een aantal stadscentra. In de jaren 70 werden kleinschalige stadsstraten die nauwelijks autoverkeer konden verdragen maar erg gezellig konden zijn voor de bewoners, heraangelegd als woonerf. In 1978 werd hiervoor in België een reglementering ingevoerd.

Winkelwandelstraten en woonerven konden maar in beperkte mate aangelegd worden. Overal waar mensen woonden en veilig wilden lopen of fietsen, stak de behoefte aan vertraging van het verkeer de kop op. De Vlaamse televisie speelde erop in met haar schildpadactie. Het aanleggen van verkeersdrempels, als algemene snelheidsremmer, werd juridisch mogelijk gemaakt door de reglementering in 1983.

De algemene snelheidsbeperking tot 60 km/uur binnen de bebouwde kom² bleek voor vele bewoners te hoog. Tal van lokale actiegroepen

pen ijverden in de jaren 80 voor een lagere snelheid in hun woonstraat. Deze acties werden vaak gevoerd onder de slogan "60 is te veel", afgeleid van de gelijkaardige slogan uit Nederland, waar het klonk "50 is te veel". Uit Duitsland, Denemarken, Nederland, ... kwam het pleidooi om 30 km/uur als maximumsnelheid op te leggen. In Vlaanderen werd onder impuls van grotere actiegroepen zoals Langzaam Verkeer uit Leuven, Actie Openbaar Vervoer uit Gent, Werkgroep Verkeer Antwerpen, ... landelijk campagne gevoerd voor zone 30. Deze campagne probeerde een draagvlak op te bouwen zowel bij de burgers en de weggebruikers – die de regeling niet alleen moesten bepleiten maar ze achteraf ook willen naleven – als bij de politici – die een reglementering moesten uitwerken.

De voorbereidende fase: campagnewerk

De zone 30-campagne werd in Vlaanderen opgestart in 1983. Ondanks het vele campagnewerk van een breed middenveld, slaagde men er niet in om toenmalig verkeersminister Herman **De Croo** te overtuigen om de zone 30 in de verkeersreglementering op te nemen.

De eerste fase: koninklijk besluit

Het was pas in 1988 onder het verkeersministerschap van Jean-Luc **Dehaene** dat het afbakenen en inrichten van zones 30 bij koninklijk besluit mogelijk gemaakt werd. Om de administratie in haar supervisie van de aanvullende verkeersreglementen,

waarmee op federaal niveau de zones 30 bekrachtigd werden, bij te staan, gaf minister Dehaene opdracht aan het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid om de gemeenten te adviseren bij het uitwerken van hun zone 30-dossiers.

Hoewel zone 30 gezien werd als een eenvoudiger alternatief voor het dure en strikt geregelde woonerf, ging de toepassing van zone 30 een stuk dezelfde weg op als het woonerf. De als zone 30 afgebakende straten vormden vaak geen samenhangend onderdeel van de nederzetting. Soms werd zone 30 louter toegepast op een aantal

In 1998, tien jaar na de eerste publicatie, verscheen een vernieuwde zone 30-reglementering. De oude zat niet slecht ineen, maar de federale voogdijadministratie van de gemeentebesturen interpreteerde ze erg restrictief.

rustige woonwijken of op weinig gebruikte zijstraten. Een systematische afbakening bleef uit, niettegenstaande talrijke gemeentebesturen die alle gebieden die op hun grondgebied in aanmerking kwamen, als zone 30 wilden afbakenen. Deze besturen stootten op tal van interpretatieproblemen van de reglementering of op de eis voor onhaalbare investeringen in de infrastructuur.

Kortom, vele gemeenten begonnen met zone 30 en toch bleef de toepassing ervan te beperkt.

De tweede fase: reglementering bijgewerkt

Vanuit de vaststelling dat zone 30 niet doorbrak als het statuut voor de verblijfsgebieden en dat zone 30 onvoldoende geïntegreerd werd

² Pas vanaf 1 januari 1992 werd de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom verlaagd tot 50 km/uur. Hiermee sloot België zich aan bij de snelheidslimiet die al in de meeste Europese landen van kracht was binnen de bebouwde kom.

in het gemeentelijk snelhedenbeleid en in de stratencategorisering, werd de reglementering in 1998 bijgewerkt onder impuls van de staatssecretaris voor Verkeersveiligheid, Jan Peeters. Zowat tien jaar na de eerste verschijningsdatum verscheen een vernieuwde zone 30-reglementering.

De oude reglementering zat niet slecht ineen, maar ze werd door de federale voogdijadministratie van de gemeentebesturen erg restrictief geïnterpreteerd. De bijwerking wou een soepeler toe te passen instrument aanbieden.

Ook werd de oude eis verlaten dat de 30 km/uur-limiet alleen met infrastructuurle maatregelen moet worden afgedwongen; veeleisende en dure inrichtingsvoorwaarden werden niet

meer gesteld. Toch bleef de eis gehandhaafd om voor een oordeelkundig gekozen ondersteuning te zorgen opdat de snelheidsbeperking door de automobilisten ernstig zou worden genomen. De ondersteuning kan divers zijn: behalve infrastructuurle ingrepen is het mogelijk om in te grijpen in de organisatie van het rijdend en stilstaand verkeer of om op een of nadere wijze in te grijpen in het straatbeeld.

In het bijbehorende ministerieel rondschrĳven van de staatssecretaris werd een ambitieuze doelstelling vooropgesteld: tegen 2006 moeten alle daartoe in aanmerking komende gebieden daadwerkelijk een zone 30-statuu³ bezitten.

De derde fase: soepeler toepassing reglementering

De minister voor Mobiliteit, Isabelle Durant, drong bij haar Directie Verkeersreglementering, die verantwoordelijk is voor de goedkeuring van de gemeentelijke aanvullende verkeersreglementen, aan op een soepele toepassing van de (toen recent bijgewerkte) zone 30-reglementering⁴. De stugge houding van deze dienst maakte dat Durant bij herhaling een weigering om een zone 30 goed te keuren persoonlijk moest omzetten in een goedkeuring. Deze houding van de administratie, die vaak ook bij de betrokken gemeenten kwaad bloed zette, zou er later toe leiden dat in de verkeersveiligheidswet van 7 februari 2003 een bepaling werd opgenomen die de federale voogdij op de aanvullende reglementen zou afschaffen⁵.

Het zone 30-beleid van Durant verliep verder over twee sporen:
 1) Debatten in het federale parlement en in de media over de beveiliging van **schoolomgevingen** toonden aan dat er een groot maatschappelijk draagvlak was voor de invoering van een snelheidsbeperking in schoolomgevingen. Isabelle Durant zag hierin de



Foto: Johan Martens

Debatten toonden aan dat er een groot maatschappelijk draagvlak was voor een snelheidsbeperking in schoolomgevingen. Minister Durant zag daarin de kans om het aantal zones 30 gevoelig uit te breiden en voerde het begrip 'schoolomgeving' in het verkeersreglement in.

mogelijkheid om het aantal zones 30 gevoelig te doen toenemen en besloot het begrip 'schoolomgeving' in het verkeersreglement in te voeren. De invoering van de zone 30 in de (ruime) schoolomgeving werd mogelijk gemaakt, zonder bijkomende voorwaarden.

1) De door Isabelle Durant geïnstalleerde werkgroep **'straatcode'** (met vertegenwoordigers van voetgangers, fietsers, personen met een handicap, Gezinsbond en Ouders van Verongelukte Kinderen) toonde zich voorstander van een verlaging van de gangbare snelheidslimiet in de bebouwde kom van 50 naar 30 km/uur, met de mogelijkheid om deze limiet op verkeersassen – met verkeersborden – op te trekken tot 50 of 70 km/uur. Dit voorstel kon echter niet op de steun rekenen van de wegbeheerders (in hoofde van de gewesten), noch op deze van de coalitiepartners. Durant behield wel het idee om in de hele bebouwde kom een snelheidslimiet van 30 km/uur toe te passen (zonder de mogelijkheid

van uitzonderingen). Deze mogelijkheid voor de wegbeheerder kan enkel worden toegepast in kleinschalige, bebouwde kommen zonder noemenswaardig doorgaand verkeer (bijv. in toeristische dorpjes).

Tot slot onderzocht Isabelle Durant de mogelijkheid om de gemeentelijke overheid te verplichten een standpunt in te nemen wanneer bewoners uitdrukkelijk vragen om in hun buurt een zone 30 in te richten. Nog te vaak wordt vastgesteld dat bewoners in dergelijke gevallen geen gehoor vinden bij hun gemeentebestuur. Een wettelijke regeling op het federale niveau om dit initiatiefrecht te regelen bleek niet mogelijk.

Een vierde fase tijdens deze regeerperiode?

Bebouwde kom: 30 km/uur

De huidige federale minister van Mobiliteit Bert Anciaux lanceerde opnieuw het principe 'in de bebouwde kom: 30 km/uur'⁶ en voegde

³ Dit kaderde in de kwantitatieve doelstelling om tegen 2006 het aantal letselongevallen op gemeentewegen met 50 % te verminderen. Zie: BIVV, Zone 30. Een vernieuwde aanpak, Brussel, oktober 1998, p. 26.

⁴ Zij werd hierin bijgestaan door haar adviseur voor verkeersveiligheid, Jan Pelckmans, die reeds vele jaren ervaring had met de toepassing van de zone 30-reglementering vanuit zijn functie als verkeerskundige bij het BIVV.

⁵ Dit artikel zal voorlopig niet in werking treden.

⁶ Zie ook B. Van Moerkerke, "We moeten met zijn allen trager rijden. Interview met Bert Anciaux, federaal minister van Mobiliteit", in Verkeersspecialist, Kluwer uitgevers, oktober 2003, afl. 101, pp. 5-8.

eraan toe dat, indien een hoger snelheidsregime gewenst is, de wegbeheerder voor effectieve veiligheidsmaatregelen voor alle weggebruikers moet zorgen. Dit idee betekent een duidelijk vernieuwend⁷ weg bij de benadering van verkeersveiligheid. Het nieuwe ligt in het feit dat de wegbeheerder verplicht wordt om een duidelijk gemotiveerde keuze te maken binnen het wenselijke snelheidsregime in de bebouwde kom.

Afwijkingen motiveren

Het principe is dat binnen de bebouwde kom 30 km/uur geldt. Als een hogere snelheid wordt voorgesteld, moet dit worden gemotiveerd. Het ligt voor de hand dat deze motivatie zal getoetst worden aan de inrichting van de weg. Een snelheid van 70 km/uur of meer binnen de bebouwde kom, zal enkel kunnen indien voor alle weggebruikers voldoende veiligheids garanties kunnen worden geboden. Concreet betekent dit dat bij een snelheidscategorisering een inrichting moet worden voorzien, die aangepast is aan die snelheid. Dit heeft o.a. gevolgen voor de beveiliging van kruispunten en oversteekplaatsen en de aanleg van gescheiden fietsvoorzieningen. Zo zou het niet kunnen om een snelheid van 70 km/uur te voorzien indien bijvoorbeeld alleen een gelijkgronds, niet fysiek gescheiden fietspad voorhanden is. Elke weggebruiker zal kwaliteitseisen m.b.t. de veiligheid moeten stellen. Voor voetgangers zal het niet volstaan om op een 2x2-strooksweg een eenvoudig geschilderd zebraapad te voorzien; een kwaliteitsvolle, ver-

De benadering van Anciaux zou men kunnen lezen als een pleidooi voor een overheveling van (een deel van) het verkeersreglement naar de gewesten.

Veiligheidsdoelstellingen voor alle weggebruikers

Waar in het verleden heel wat zones 30 door de administratie negatief werden geadviseerd en de gemeenten bij het inrichten van een zone 30 als het ware werden afgeschrikt met de dooddoener dat ze bij een zone 30 verantwoordelijk zijn voor de veiligheid, zal het duidelijk worden dat de wegbeheerder – gemeente, provincie of gewest – de veiligheid voor alle weggebruikers in alle wegeregimes moet bewaken. Telkens als een wegbeheerder in een bebouwde kom opteert

voor een hoger snelheidsregime dan 30 km/uur, zal hij dit moeten verantwoorden aan de hand van veiligheidsdoelstellingen voor alle weggebruikers. Dit is een meer consistente werkwijze omdat de veiligheidsaspecten van zwakke weggebruikers eerder in het geding zullen zijn bij een hogere snelheid dan bij 30 km/uur. Het betekent ook dat de huidige praktijk van het aanduiden van een hogere snelheid (meestal 70 maar ook 90 km/uur komt voor) binnen een bebouwde

kom, met een eenvoudig bord, niet meer zal kunnen. De wegbeheerder zal de nodige ingrepen moeten uitvoeren opdat de hogere snelheid in de bebouwde kom (vermoedelijk meestal 50 km/uur) wordt ondersteund door veiligheidsverhogende maatregelen voor de verschillende weggebruikers (vooral voetgangers en fietsers).

Het omkeren van de verantwoording door de wegbeheerder is het meest vernieuwend in het voorstel van Anciaux. Dit voorstel kan een wezenlijke bijdrage tot de verkeersveiligheid leveren en betekent een versterking van de filosofie achter zone 30. Een ander belangrijk gevolg is dat het aantal zones 30 drastisch zal toenemen.

Overheveling verkeersreglement naar gewesten

Vanuit de logica van onze reglementering zijn de weginrichting (infrastructuur) en de vaststelling van snelheidslimieten op een weg bevoegdheden van de wegbeheerder. De uitzonderlijke gevallen waar het verkeersreglement een snelheidslimiet koppelt aan infrastructuureisen betreffen de extreme situaties: woonerven (en de zone 30 in beperkte mate) en autosnelwegen. Dit is niet toevallig want hierover bestaan weinig meningsverschillen of gelden internationale afspraken. De federale overheid biedt in feite enkel een instrumentarium aan waarmee elke wegbeheerder redelijk vrij kan omspringen. Een verregaande inmenging van het federale niveau op het vlak van infrastructuur ligt vandaag moeilijk. Los nog van het principe of deze bemoeienis aanvaard wordt, is het vrijwel onmogelijk om de gewesten op één lijn te krijgen m.b.t. de toe te passen criteria. De benadering van Anciaux zou men dus kunnen lezen als een pleidooi voor een overheveling van (een deel van) het verkeersreglement naar de gewesten.

Flexibiliteit boven veiligheid

Of dit een oplossing biedt, is nog maar de vraag. Het Vlaams Gewest gaat in zijn beleidsteksten vandaag lang niet zo ver met de zone 30 als Anciaux voorstelt. Wat de overige wegen betreft is het Vlaams Gewest vandaag evenmin bereid inrichtingseisen, afhankelijk van snelheidscategorieën, in besluiten te betonen. De Vlaamse wegbeheerder (ook de gemeenten) geeft voorlopig de voorkeur aan het flexibel toepassen van bepaalde normen boven het rigoureuze toepassen van de veiligste oplossingen. Budgettaire beperkingen liggen hieraan vaak ten grondslag.



Foto: AWV

Anciaux lanceerde opnieuw het principe 'in de bebouwde kom: 30 km/uur'. Als een wegbeheerder opteert voor een hoger snelheidsregime, moet hij dit verantwoorden met veiligheidsmaatregelen voor alle weggebruikers.

keersveilige inrichting moet verzekeren dat een voetganger veilig de overkant van de weg kan bereiken⁸. De wegbeheerder moet dus goed geïnformeerd worden over het verkeersveilig inrichten van wegen en de hiervoor geldende normen. In dit verband moet sterk gepleit worden voor meer uniformiteit in de infrastructuur zodat deze beantwoordt aan het verwachtingspatroon van de weggebruikers.

⁷ Uiteindelijk sluit dit erg nauw aan bij wat Durant wilde bereiken: de toepassing van zone 30 sterk uitbreiden en zelfs naar een uitbreiding van zone 30 naar de hele bebouwde kom gaan.

⁸ Dit kan met een resem specifieke voorzieningen: het effectief terugbrengen van de snelheid ter hoogte van de oversteekplaats, versmalde rijvakken naar het zebraapad toe, specifieke accentverlichting, verhoogde inrichting, ... Er kan hiervoor verwezen worden naar de zeer degelijke brochures van het BIVV (M. Broeckaert, J. Pelckmans, e.a.): BIVV, Niet door verkeerslichten beschermde zebraapaden. Aanbevelingen voor wegbeheerders, BIVV-Afdeling Onderzoek en Advies, Brussel, oktober 1998, 62 p.; BIVV, Oversteekvoorzieningen. Aanbevelingen voor voetgangersvriendelijke infrastructuur, BIVV-Afdeling Onderzoek en Advies, handleiding nr. 99-03, Brussel, maart 1999, 105 p.

ARGUMENTEN VOOR HET VERLAGEN VAN DE SNELHEID

De relatie tussen snelheid en ongevallen lijkt aanvaard te zijn door de Belg. Uit een draagvlakonderzoek¹¹ dat het CDO samen met het BIVV uitvoerde in 2000, blijkt dat de Belg zeker niet kickt op snelheid. In het onderzoek werden 2.500 Belgen diepgaand ondervraagd over één veiligheidsaspect: rijnsnelheid. Hieruit blijkt dat:

- de gewone burger overtuigd is van de relatie tussen ongeval en snelheid: meer dan 70 % meent dat de meeste ongevallen gebeuren door te snel rijden terwijl slechts 18 % het hiermee niet eens is;
- meer dan 87 % 'snel rijden' gevaarlijk vindt terwijl minder dan 8 % het hiermee niet eens is;
- meer dan 80 % erkent dat snel rijden roekeloos is.

Vele wetenschappelijke studies bevestigen dit. Als standaardregel mag men nemen dat bij toename van de gemiddelde snelheid met 1 % het aantal ongevallen statistisch stijgt met 3 %, het aantal doden/gewonden met 5 %.

Een sterk argument voor verlaging van de snelheid vormt de (statistische) **overlevingskans van een zwakke weggebruiker bij aanrijding** door een voertuig:

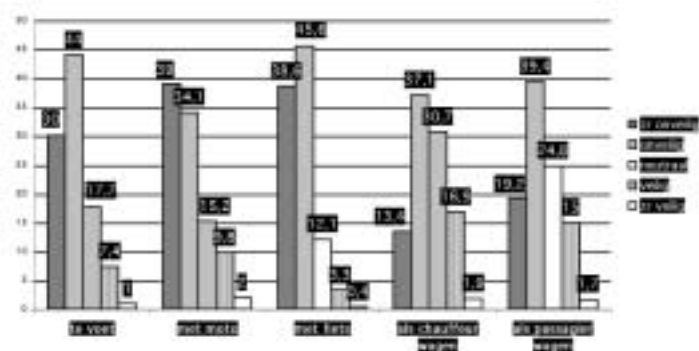
- bij een snelheid van 32 km/uur is de kans om het ongeval te overleven 95 %;
- bij een snelheid van 48 km/uur is de kans om het ongeval te overleven tot 55 % vermindert;
- bij een snelheid van 64 km/uur is de kans om het ongeval te overleven slechts 10 %.

Het gaat hier om een statistische overlevingskans en om de snelheid bij de botsing. Daarbij moet de autobestuurder zich niet te veel illusies maken door te stellen dat wie snel rijdt zeer aandachtig en alert reageert.

Ter illustratie, maar het blijft hoe dan ook erg sprekend, de **relatie tussen snelheid en remafstand**:

- Met een groeiende snelheid neemt ook de stopafstand – de som van de reactietijd ('schrikseconde') en de remafstand – extra toe. Bij een snelheid van 50 km/uur, ofwel 14 meter per seconde, legt men tijdens die ene seconde 14 meter af. De remafstand is het aantal meters dat de auto aflegt tussen het moment waarop men begint te remmen en het moment waarop de auto volledig stilstaat. Bij een normale remvertraging van 7 meter per seconde, bedraagt de remafstand bij 50 km/uur 14 meter. De uiteindelijke stopafstand bij 50 km/uur is 28 meter: 14 meter als gevolg van de schrikseconde en 14 meter remafstand.

¹¹ J. De Mol, M. Broeckaert, B. Van Hoorebeeck, W. Toebat, J. Pelckmans, Naar een draagvlak voor een voertuigtechnische snelheidsbeheersing binnen een intrinsiek veilige verkeersomgeving. Centrum voor Duurzame Ontwikkeling (univ Gent)-BIVV, Gent, juni 2001, 274 p.; voor een samenvatting verwijzen we naar: B. Van Hoorebeeck, J. De Mol, "Belgen en intelligente snelheidsbegrenzing. Bezorgdheid voor verkeersveiligheid weegt zwaarder dan de mythische vrees voor Big Brother", in: Verkeersspecialist, Kluwer uitgever, afl. 70, september 2000, pp. 11-18; J. De Mol, B. Van Hoorebeeck, "Beleidsaanbevelingen voor snelheidsbegrenzing in het voertuig", in: Verkeersspecialist, Kluwer uitgever, afl. 71, oktober 2000, pp. 3-7.



Grafiek 1: Onveiligheidsgevoel als anderen te snel rijden.

Rijdt	nooit te snel	soms te snel	regelmatig te snel	zeer veel te snel	altijd te snel
op snelwegen	37,4	36,4	12,8	7,6	5,9
buiten bebouwde kom	44,2	40,8	9,5	3,3	2,2
in bebouwde kom	42,6	36,5	11,3	5,3	4,3
in woonwijk / zone 30	63,8	25,9	4,2	2,7	3,5

Tabel 1: Rijgedrag naargelang snelheidslimiet.

Bij 100 km/uur wordt de stopafstand al ruim 80 meter.¹²

- Als vuistregel geldt dat bij een verdubbeling van de snelheid de remafstand verviervoudigt. Tenminste, onder optimale omstandigheden: een goede conditie van de banden, een droog wegdek en een oplettende bestuurder. Bij een nat wegdek neemt de stopafstand aanzienlijk toe.

Niet alleen neemt bij een hogere snelheid de remafstand toe en is de kinetische energie van het voertuig hoger. Het wordt ook moeilijker om de eigen rijtaak correct uit te voeren. Het tijdig en passend reageren op onverwacht gedrag van andere verkeersdeelnemers wordt meestal problematisch.

Vooral fietsers en voetgangers voelen zich minder veilig bij snelrijdend verkeer (zie grafiek 1). Uit het draagvlakonderzoek rond snelheid blijkt bovendien dat behalve zwakke weggebruikers ook autobestuurders en hun passagiers zich onveilig voelen als anderen te snel rijden.

Daarnaast verklaart bijna 90 % van de ondervraagde autobestuurders, in een zone 30, nooit of uitzonderlijk rapper te rijden dan de maximale snelheid (zie tabel 1). Dit betekent uiteraard niet dat hun werkelijke snelheidsgedrag overeenstemt met deze bewering. Het geeft wel aan dat zone 30 wel degelijk aanvaard wordt door het grootste deel van de bestuurders. Alleen zal het nodig zijn om een aantal begeleidende maatregelen te voorzien: een aangepaste inrichting is een belangrijk element.

Zone 30 kan door zijn verhoogde veiligheid de zachte vervoerwijken doen toenemen. Het is aangenamer om te lopen of te fietsen in een veilige zone.

¹² Andere stopafstanden:
 - bij 70 km/uur: 19 m reactietijd + 25 m remafstand + 44 meter stopafstand
 - bij 90 km/uur: 25 m reactietijd + 41 m remafstand + 66 meter stopafstand
 - bij 120 km/uur: 33 m reactietijd + 72 m remafstand + 105 meter stopafstand



Foto: Kluwer

30 km/uur is een verantwoorde snelheid in gebieden waar gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde weggebruikers elkaar ontmoeten. Het doen accepteren van deze snelheidslimiet vergt een voortdurend werken aan het draagvlak.

ARGUMENTEN VOOR ZONE 30

Zone 30 is meer dan een vermindering van de snelheid tot 30 km/uur. De snelheidsvermindering is een middel om de gebruiks- en beleevingswaarde van de openbare ruimte te verbeteren en de verkeersveiligheid en -leefbaarheid te versterken. Daarmee hangt samen dat een gemeente zone 30 kan integreren in haar verkeersbeleid van snelheidsbeheersing en sturing van het verplaatsingsgedrag⁹. Het bereiken van deze doelstellingen kan via een aangepaste en aangename herinrichting van de straat. Een aangepaste snelheid is een essentieel middel opdat de gebruiker of bewoner van de straat een verhoogde objectieve en subjectieve veiligheid zou ervaren.

De argumenten in het kaderstuk op de vorige pagina zijn uiteraard van die aard om zone 30 in verblijfsgebieden sterk uit te breiden. Aangezien in het verleden de wegbeheerder steeds moest aantonen dat een zone 30 gewenst is, lijkt het – vertrekkende van snelheid als bedreiging voor de veiligheid – logisch dat in een bebouwde kom, zone 30 de regel wordt. De wegbeheerder zal – indien hij opteert voor een hogere snelheid – de weg zo moeten aanpassen dat de veiligheid van alle weggebruikers kan verzekerd worden. Dit lijkt een logischer uitgangspunt dan de eis dat zone 30 bij herinrichting moet voldoen aan een aantal criteria. Het is duidelijk dat niet zone 30 het probleem voor veiligheid vormt maar wel andere snelheidszones waar geen aangepaste voorzieningen voor voetgangers en fietsers aanwezig zijn. Stellen dat een zone 30 maar veilig is wanneer aan een aantal voorwaarden (herinrichting infrastructuur, snelheidsmetingen, ...) wordt voldaan en intussen wegen met snelheidsregimes hoger dan 50 km/uur in stand houden zonder bijvoorbeeld gescheiden fietspaden, getuigt van een hypocrisie op het vlak van verkeersveiligheid.

Snelheidscontroles door de politie kunnen het maatschappelijk draagvlak voor de zone 30 sterk doen afnemen.

Wanneer niet gecontroleerd wordt, zullen voetgangers en fietsers, terecht, steigeren.

Indien men strenge eisen stelt aan zone 30, omdat anders de veiligheid van voetgangers en fietsers in het gedrang komt, lijkt het normaal om voor wegen waar hogere snelheden gelden, minimale infrastructuurvoorwaarden op te leggen. Voorstellen om in bebouwde kom zone 30 of snelheid 30 als uitgangspunt te nemen en de wegbeheerder te verplichten om bij hogere snelheden aangepaste verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen, lijkt dan ook logisch.

BEDENKINGEN VOOR DE TOEKOMST

30 km/uur is een vrij lage snelheid. Het is een verantwoorde snelheid in gebieden waar gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde weggebruikers elkaar ontmoeten. Het doen accepteren van deze snelheidslimiet vergt een voortdurend werken aan het draagvlak.

Logisch en verantwoord

De toekomst is een voertuig dat binnen een zone 30 gewoon niet sneller kan rijden. Ook dan blijft het nodig om de verkeersomgeving zodanig in te richten dat deze snelheid als logisch en verantwoord wordt ervaren. De automobilist moet ervan overtuigd blijven dat het een goede zaak

is voor de eigen veiligheid en voor die van de medeburgers dat hij niet sneller rijdt.

Snelheidscontrole

De snelheidscontrole in zones 30 vormt een heikel punt. Verenigingen zoals de Fietsersbond en de Voetgangersbeweging klagen vandaag aan dat er te snel wordt gereden in zones 30. Dit wordt bevestigd door BIVV-metingen. Er wordt dan ook gepleit voor meer controle in de zone 30 of de aanleg van snelheidsremmende infrastructuur. Geen van beide is realistisch bij een veralgemening van 30 km/uur in de bebouwde kom.

Het is aangetoond dat een zone 30 automatisch leidt tot een afname van de gereden snelheid en dus het aantal ongevallen, ook in die

⁹ XXX, Bijsturing van de zone 30-reglementering, advies aan Jan Peeters, staatssecretaris voor Veiligheid, voorbereid door de Cel verkeer en infrastructuur van het BIVV en de directie D1 van het ministerie van Verkeer en infrastructuur, in samenwerking met een werkgroep ad hoc, maart 1998; BIVV, Zone 30. Een vernieuwde aanpak, Brussel, oktober 1998, 37 p.

gevallen waar geen speciale maatregelen zijn getroffen. De verleiding is dus groot om zone 30 zo goedkoop mogelijk op een grootschalige manier toe te passen. De wegbeheerders en politici zullen zich tevreden stellen met een significante daling van de v85¹⁰, maar deze zal zelden de 30 km/uur benaderen. De politie zal in de toekomst bij snelheidscontroles in de zone 30 geconfronteerd worden met het feit dat snelheden van meer dan 40 km/uur en minder dan 50 km/uur behoren tot de zware overtredingen van de tweede graad waarvoor de betrokkene wellicht 200 euro zal moeten neertellen. Vanaf 50 km/uur wordt het zelfs een zware overtreding van de derde graad. Politiecontrole kan op die manier het maatschappelijk draagvlak voor de zone 30 sterk doen afnemen. Wanneer niet gecontroleerd wordt, zullen voetgangers en fietsers, terecht, steigeren. De veralgemeende invoering van ISA kan een deel van de oplossing vormen maar een algemene toepassing in alle wagens is er nog niet.



Foto: AWV

Vooraf fietsers en voetgangers voelen zich minder veilig bij snelrijdend verkeer. Uit het draagvlakonderzoek rond snelheid blijkt bovendien dat ook autobestuurders en hun passagiers zich onveilig voelen als anderen te snel rijden.

Onderscheid tussen zone 30 en 30 km/uur-bepanking

Kan een zone 30 toegepast worden op een wegvak met een belangrijke verbindingsfunctie, waar de wegbeheerder omwille van de veiligheid en de leefbaarheid toch het drukke verkeer traag wil laten rijden? Een dergelijke situatie zal zich bijvoorbeeld voordoen op een flessenhals in een doortocht. Omdat zone 30 geassocieerd wordt met een verblijfsgebied dat geen rol speelt in het verbindende wegennetwerk, verdient het aanbeveling om een onderscheid te hanteren tussen zone 30 enerzijds en een louter 30 km/uur-snelheidsbepanking in een verkeersgebied waar een lokale snelheidsverlaging aangewezen is anderzijds.

Het toepassen van zone 30 om bepaalde kwetsbare plekken te beschermen heeft weinig zin. Zo is zone 30 geen geschikt instrument om alle schoolomgevingen te beveiligen, want niet elke schoolpoort geeft uit op een verblijfsgebied. En een schoolpoort die uitgaat op een drukke verbindingsweg is wel een reden om plaatselijk voor een extra veilige inrichting te zorgen. Dit wordt dan geen zone 30 maar eerder een verkeersomgeving met een strikte scheiding van de gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde weggebruikers. Daarentegen is het wel aangewezen om schoolpoorten zoveel mogelijk te laten uitgaan op zones 30. Maar deze komen dan wel tot stand in logische gehelen en niet kunstmatig net voor de schoolpoort.

Specifieke regels voor zone 30

Bij het nadenken over de toekomst van het zone 30-instrument, rijst

vaak de vraag of er geen behoefte is aan regels die specifiek in zones 30 gelden. Men denkt hierbij onder meer aan een absolute voorrang voor overstekende voetgangers of aan de mogelijkheid om parkeren te beperken tot plaatsen die daarvoor uitdrukkelijk bestemd zijn, ...

Of hieraan een behoefte is, vergt verder onderzoek. Het is alleszins belangrijk om het onderscheid tussen binnen en buiten de bebouwde kom als een fundamentele vertrekbasis te hanteren. Zone 30 is dan een van de geleidingen die binnen de bebouwde kom voor komen.

BESLUIT

Zone 30 blijft een krachtig instrument om de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid in grote gedeelten van de bewoonde gebieden te verhogen. De ambitie van het beleid moet erin bestaan om binnen zeer afzienbare tijd (2006 zoals vooropgesteld in de omzendbrief van staatssecretaris Jan Peeters) alle verblijfsgebieden daadwerkelijk af te bakenen als zone 30.

Verblijfsgebieden zijn die onderdelen van de nederzettingen die in aanmerking komen voor het zone 30-statuut, of voor een nog sterker beschermend statuut zoals dat van (woon)erf of van voetgangersgebied. In verblijfsgebieden worden de belangen van het niet-gemotoriseerde gebruik van het openbaar domein prioritair gesteld tegenover die van het gemotoriseerde gebruik. Deze prioriteitsstelling is geen gegevenheid, het is een bewuste beleidskeuze. Het afbakenen van verblijfsgebieden maakt deel uit van een doelgericht verkeers- en vervoerbeleid, het toekennen van het zone 30-statuut aan deze doelbewust afgebakende gebieden is dan ook de formele bezegeling van deze keuze en van de maatregelen die hieruit voortvloeien.

¹⁰ 'v85' staat voor de 85-percentiesnelheid, de snelheid waartegen 85 % van de voertuigen zich op een bepaald wegvak verplaatst.

SAMENVATTING

Dit artikel opent met een beschrijving van de maatschappelijke en juridische betekenis die achter zone 30 schuilgaat. Daarna wordt de evolutie van deze snelheidsbepanking geschetst: van de eerste campagnes onder minister De Croo, het eerste koninklijk besluit onder minister De Haene en de aanpassingen onder staatssecretaris Peeters, tot de initiatieven van minister Durant en de 'revolutionaire' ideeën van minister Anciaux. Vervolgens wordt een rits argumenten opgesomd die ervoor pleiten in de bebouwde kom zone 30 als regel in te voeren en hogere snelheden als uitzondering. Afsluitend worden enkele bedenkingen voor het toekomstige zone 30-beleid geformuleerd.

Trefwoorden: snelheidslimiet, zone 30.