

PERSBERICHT 29 juli 2015

“ZONE 30 HEEFT WEL DEGELIJK NUT”

Tien jaar na de wettelijke regeling rond zones 30 in schoolomgevingen kent deze verkeersmaatregel een nooit geziene populariteit: heel wat Vlaamse steden voerden recent de snelheidsbeperking in over de volledige binnenstad of hebben plannen in die zin. Uit cijfers van de federale politie blijkt echter dat de snelheidsbeperking vrijwel nooit wordt nageleefd. Automobilistenverenigingen VAB en Touring stellen vragen bij de herkenbaarheid van de zone 30 maar Infopunt Publieke Ruimte (Voetgangersbeweging vzw) kadert het verhaal in een bredere context en wijst vooral op de voordelen.

Burgers pikken niet langer de negatieve neveneffecten van gemotoriseerd verkeer in de leefomgeving. Verkeerscongestie met bijhorende geluidsoverlast, luchtverontreiniging en verkeersonveiligheid zijn hot items en liggen aan de basis van succesvolle burgerinitiatieven zoals Ringland of de Gentse Leefstraten. De leefkwaliteit in woonbuurten staat dan ook steeds hoger op de agenda van steden en gemeenten. Het aan banden leggen van gemotoriseerd verkeer in de kernen, om verkeers- en milieuoverlast te beperken, is niet langer taboe. Mechelen, Hasselt, Leuven, Gent en Brussel maakten van hun volledige binnenstad een zone 30, Antwerpen maakt er intussen ook werk van. Maar heeft een zone 30 wel zin als geen enkele automobilist zich aan de snelheidsbeperking houdt? Tom Dhollander (Infopunt Publieke Ruimte): “Het is nuttig om enkele kanttekeningen te plaatsen bij de cijfers die gisteren werden gepubliceerd. Wellicht is het aantal controles toegenomen, waardoor ook de pakkans verhoogt. Ook is het niet denkbeeldig dat er zones 30 zijn bijgekomen, waardoor ook het aantal overtredingen navenant toeneemt. Vooraleer er kan gesproken worden over een tendens, zou ik graag weten of het cijfermateriaal vergelijkbaar is.” Infopunt Publieke Ruimte deed in 2011 zelf onderzoek naar de rijsnelheid in zones 30. Dat bracht aan het licht dat in zones 30 het aantal snelheidsovertredingen zeer hoog is (80%) maar dat de gemiddelde snelheid van automobilisten weliswaar vermindert ten opzichte van aangrenzende wegen met een hoger snelheidsregime. Dhollander: “Een zone 30 heeft wel degelijk effect op de rijsnelheid. Misschien rijdt niet iedereen 30km/u naar de letter van de maatregel, de algemene rijsnelheid neemt hoe dan ook af met alle positieve gevolgen van dien.” De meest evidente voordelen van een lagere snelheid situeren zich op het vlak van verkeersveiligheid. Bij een aanrijding door een wagen aan 50km/u heeft een voetganger 55% overlevingskans. Bij 30km/u stijgt dat tot 95%. Bij 50km/u bedraagt de stopafstand op een droog wegdek 27,5 m. Bij 30 km/u is dat 13,5m. Een lagere snelheid leidt bijgevolg automatisch tot minder verkeersdoden en een lager letselrisico. Daarnaast is er ook winst te boeken op vlak van milieu en gezondheid: uit meerdere studies blijkt lagere snelheden van gemotoriseerd verkeer leidt tot minder uitstoot van schadelijke stoffen en minder verkeerslawaai. Dhollander: “Eigenlijk zou men de redenering moeten omkeren: in plaats van zich af te vragen waar een zone 30 nuttig is, kan je ervan uitgaan dat elke omgeving zone 30 kan zijn, tenzij het doorgaand verkeer primeert.”

Slechte herkenbaarheid

Automobilistenorganisaties VAB en Touring wijzen erop dat de meeste zones 30 slecht herkenbaar zijn. Dhollander: "Een terechte opmerking, maar het feit dat de snelheidsbeperking in een zone 30 vaak genegeerd wordt, mag geen argument zijn om geen zones 30 (meer) aan te leggen. De herkenbaarheid van een zone 30 is niet zozeer een verkeerstechnische kwestie, maar heeft alles te maken met de inrichting van de publieke ruimte. Een brede rijbaan in asfalt heeft helemaal geen snelheidsverlagend effect, ook al staat er een verkeersbord. Het komt er dan ook op aan om de openbare ruimte zodanig in te richten dat het voor de weggebruiker duidelijk is dat de verkeersfunctie ondergeschikt is aan het karakter als woonstraat of centrumgebied. Niemand twijfelt eraan dat de E19 en autosnelweg is en de Meir een winkelstraat. Zo moet ook in een zone de straatinrichting duidelijkheid scheppen over het gewenste verkeersgedrag. Verkeersremmende elementen zoals drempels, plateaus, rijbaankussens of asverschuivingen zijn maar een gedeeltelijke oplossing want ze veranderen niet veel aan het uitzicht van de straat. Het gebruik van kleinschalige verhardingen, de aanwezigheid van bomen en groen, aangepaste straatverlichting, zitbanken, fietsenstallingen en duidelijk afgebakende parkeerplaatsen maken duidelijk dat een straat een woonkarakter heeft of centrumgebied is waar auto's te gast zijn. Alle omgevingen die goed te voet en met de fiets bereikbaar moeten zijn, zijn geschikt om in te richten als zone 30."

Eerst de weg inrichten en dan pas het snelheidsstatuut aanpassen is echter geen optie wegens te tijdrovend. De meeste gemeenten hebben ook geen budgetten op overschot voor grootschalige herinrichtingsprojecten. Infopunt Publieke Ruimte noemt de manier waarop veel Vlaamse steden en Brussel het recent aanpakten verstandig: eerst een juridisch kader creëren en een concrete zone afbakenen om nadien gefaseerd over te gaan de verbetering van straten, wijken en kernen. Dhollander: "Het invoeren van een zone 30 is niet alleen een stimulans om tot herinrichting over te gaan, het is bovendien een krachtig signaal vanuit het beleid om een mentaliteitswijziging op gang te brengen en de bevolking klaar te stomen voor een meer autoluw stedelijk beleid."

Trajectcontrole?

Over trajectcontrole in een zone 30, zoals mobiliteitsexpert Johan Demol (UGent) voorstelt, is Infopunt Publieke Ruimte minder enthousiast. Dhollander: "Een trajectcontrole heeft enkel zin op trajecten waar de automobilist verplicht is om zonder onderbreking twee meetpunten te passeren zoals op autosnelwegen. Van zodra er kans is op stilstand bij verkeerslichten of parkeren is er geen continue snelheidsmeting meer. Om te garanderen dat de snelheid 30 km/u blijft, moeten bij de gevaarlijkste locaties zoals kruispunten en zebrapaden toch nog snelheidsverlagende infrastructuuringrepen gebeuren". Om die reden heeft trajectcontrole in omvangrijke zones 30 zoals stadscentra volgens Infopunt Publieke Ruimte geen zin. Dhollander: "Tenzij er in elke straat om de paar honderd meter meetpunten worden geplaatst. Vraag is welk bestuur dergelijke Big Brother maatregelen wil nemen en of we zo'n samenleving wel willen."

PERSCONTACT

Tom Dhollander (tom.dhollander@voetgangersbeweging.be – 0495 887 343)

Tijdens afwezigheid tot 15 augustus 2015: Jan Vilain (jan.vilain@publiekeruimte.info – 03 270 06 35)

www.publiekeruimte.info