



30 km/u als norm voor een veilig fietsklimaat

*Bas Hendriksen, Piet van der Linden,
Wim Bot en Saskia Kluit*

30 km/u als norm voor een veilig fietsklimaat

20 december 2017

Grote delen van de bebouwde kom in Nederland kennen al een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur, maar toch is de norm binnen de bebouwde kom nog steeds 50 km/u. Dat wordt bij het binnenrijden van een plaats al geïllustreerd door het blauwe plaatsnaambord, dat aangeeft dat u hier maximaal 50 km/u mag rijden. In werkelijkheid mag er in circa 8 op de 10 Nederlandse woonstraten maximaal 30 kilometer per uur gereden worden¹, een snelheid waarbij het vaak mogelijk is om fietsers en auto's te mengen en die goed is voor de leefbaarheid.

De Fietsersbond vindt dat de tijd nu daar is om de norm aan te passen aan de realiteit op straat: een standaard maximum snelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom in combinatie met een Duurzaam Veilige inrichting. Incidenteel kan hierop een uitzondering gemaakt worden voor een enkele 50 km/u-weg (bijvoorbeeld rondwegen of belangrijke invalswegen), mits deze zijn aangelegd in combinatie met excellente fietsinfrastructuur die inspeelt op de veranderende vraag naar fietsinfrastructuur.

Zowel de 30 km/u als norm binnen de bebouwde kom als de schaa sprong voor aparte fietsinfrastructuur zijn nodig om de potentie van het fietsen komend decennium te kunnen benutten. Er zijn immers steeds meer fietsers, die ook sneller willen fietsen en zich met een grotere verscheidenheid aan voertuigen verplaatsen: denk aan bakfietsen, ligfietsen, racefietsen, transportfietsen, e-bikes en speed-pedelecs² elkaar steeds vaker lijken te verdringen van het fietspad. En dat terwijl we ze broodnodig hebben om de doelstelling van de nationale fietsagenda (20% groei van het fietsverkeer), het klimaatakkoord en het preventieakkoord te behalen.

Belangrijke redenen om te pleiten voor het verder uitbreiden van de 30-zones, zijn de toename van bewegingsruimte voor fietsers en de verhoogde verkeersveiligheid die gepaard gaat met het verlagen van de maximum snelheid: de kans op een ernstig ongeval bij een maximumsnelheid van 30 km/u is maar liefst 3,5 maal lager dan bij 50 km/u. Bij een volledig Duurzaam Veilige fietsinfrastructuur zou het aantal verkeersdoden onder fietsers met 100 tot 130 omlaag gebracht kunnen worden, terwijl het aantal ernstig verkeersgewonden met minimaal 3.500 verlaagd zou worden³. Een zeer groot aantal, wanneer je bedenkt dat er in 2016 189 fietsers zijn omgekomen in het verkeer⁴. Daarnaast zorgt een 30 km/u inrichting voor een prettiger straatbeeld, waar kinderen en ouderen vaker naar buiten zullen

¹ Bron: Weijermars, W.A.M. & Schagen, I.N.L.G. van. (red.) (2009). Tien jaar Duurzaam Veilig; Verkeersveiligheidsbalans 1999 - 2007. R-2009-14. SWOV, Leidschendam.

² Vanaf 1-7-2017 moet een speed-pedelec op de rijbaan rijden, maar veel speed-pedelecers prefereren het fietspad. Wegbeheerders neigen naar uitzonderingsbeleid voor het toch toestaan op bepaalde fietspaden.

³ Bron: Weijermars, W.A.M. & Wijnen, W. Verkeersveiligheidsverkenning 2020: effecten van extra maatregelen. SWOV-rapport R-2012-14, tabel 5.3. Leidschendam, 2012.

⁴ Bron: SWOV (2017). *Fietsers*. SWOV-factsheet, juni 2017. SWOV, Den Haag.

durven gaan. In een tijd waarin dagelijks bewegen steeds belangrijker wordt om jezelf gezond te houden, is het belangrijk dat de overheid inzet op de daarvoor noodzakelijke randvoorwaarden.

Door de lagere snelheid van het autoverkeer, krijgen de berijders van snellere en bredere fietsen (zoals speed-pedelecs, cargobikes, bakfietsen, racefietsen en e-bikes⁵) de mogelijkheid om zich op de rijbaan te mengen met het autoverkeer. Zo ontstaat er elders weer meer ruimte voor ‘reguliere’ fietsers en wordt de totale wegcapaciteit voor fietsers verhoogd. Bijkomend voordeel van een lagere snelheid is dat het kinderen meer mogelijkheden geeft om op jongere leeftijd deel te nemen en te wennen aan het verkeer, een gegeven waar men in het buitenland met jaloezische ogen naar kijkt.

Naast het ‘standaardiseren’ van 30 als maximum snelheid binnen de bebouwde kom, spelen er volgens de Fietzersbond nog enkele verwante thema’s:

- Aanwezigheid van fietsinfrastructuur in 30-zones;
- Geregelde voorrang in 30-zones;
- Maximum snelheid afdwingen met behulp van technologie.
- De ‘zelfhandhavende’ inrichting van 30-zones;
- Het ‘ontsoberen’ van veel bestaande 30-zones;

Fietspaden langs 30 km-weg mogen!

Een misverstand is dat bij de omzetting van een 50 km naar een 30 km weg of zone de aanwezige zebra's, fietspaden en fietsstroken verwijderd zouden moeten worden. De CROW-richtlijnen geven aan dat bij minimaal 2.000 motorvoertuigen per etmaal de fietsstrook behouden mag blijven, mits het onderdeel uitmaakt van het hoofdfietsnetwerk en er minimaal 500 fietsers per dag rijden. Maar zeker op de grijze wegen (50 km/u wegen waar geen gescheiden fietsinfrastructuur is aangelegd) is de autointensiteit vaak hoger dan 4.000 mvt per etmaal en is een vrijliggend fietspad voorgeschreven, ongeacht het aantal fietsers. Zie onderstaande tabel:

| Weg-categorie | Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h) | Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm) | Fietsnetwerkategorie | | |
|-------------------------|--|---|---------------------------------|---|--|
| | | | Basisstructuur (fiets <750/etm) | Hoofdfietsnetwerk (fiets 500-2.500/etm) | Snelle fietsroute (fiets > 2.000/etm) |
| Erf-toegangsweg | stapvoets of 30 | < 2.500 | gemengd verkeer | gemengd verkeer of fietsstraat | fietsstraat (met voorrang) |
| | | 2.000-5.000 | | gemengd verkeer of fietsstrook | fietspad of fietsstrook (met voorrang) |
| | | > 4.000 | fietsstrook of fietspad | | |
| Gebieds-ontsluitingsweg | 50 | 2x1 rijstrook | niet relevant | fietspad | |
| | | 2x2 rijstroken | | | |
| | 70 | fiets-/bromfietspad | | | |

Tabel 1: Keuzeschema fietsvoorzieningen binnen de bebouwde kom. Bron: Ontwerpwijzer fietsverkeer (CROW Fietsberaad, 2016)

⁵ De Fietzersbond ijvert voor het opheffen van de voertuigtype snorfiets.

Voorrang regelen in 30 zones

Het misverstand bestaat dat er in 30-zones geen voorrangsregels zouden mogen gelden. In de uitvoeringsvoorschriften BABW is een uitzondering opgenomen voor *'als zodanig herkenbare hoofdfietsroutes, waarop slechts een ondergeschikte hoeveelheid gemotoriseerd voorkomt'*. Fietsers op goed herkenbare hoofdfietsroutes met weinig autoverkeer (fietsstraat) of geen autoverkeer (vrij getraceerde fietspad, zoals snelfietsroutes) mogen dus ook in 30-zones voorrang krijgen op kruisend verkeer. Snelfietsroutes, Sternetten en andere gemeentelijke hoofdfietsroutes kunnen dus ook door 30-zones lopen, mits goed herkenbaar uitgevoerd.

Bovendien adviseert CROW-Fietsberaad om op snelle fietsroutes met tenminste 2.000 fietsers per etmaal voorrangmaatregelen te nemen ten faveure van de fietsers. Tot zo'n 2.500 motorvoertuigen (mvt) per etmaal kan er een fietsstraat aangelegd worden⁶, en vanaf 2.000 mvt mag er een fietspad of een fietsstrook aangelegd worden (of behouden blijven).

Technologische ontwikkelingen

Met behulp van de Intelligente Snelheids Assistent (ISA) is het mogelijk om de snelheid van het verkeer te beïnvloeden en zo de maximum snelheid ter plekke af te dwingen. Het zal echter nog jaren duren voordat het gehele wagenpark van deze techniek voorzien is, tot die tijd is er alleen sprake van vrijwillige deelname, hetgeen betekent dat niet alle auto's de ISA hebben ingebouwd of aan hebben staan. ISA is zeker een interessante ontwikkeling en de Fietsersbond hoopt te komen tot een 'coalition of the willing', een samenwerking met een aantal bedrijven die de meerwaarde van ISA inzien. Maar voordat ISA overal is uitgerold, zal een belangrijk deel van de verkeersveiligheidswinst behaald moeten worden door de infrastructuur zodanig in te richten dat 30 km/u ook echt de maximum snelheid is binnen de bebouwde kom.



Afbeelding 1: Voorbeeld van een 30-zone zonder Duurzaam Veilige inrichting.

⁶ Het maximum aantal motorvoertuigen hangt af van de rijbaanbreedte in combinatie met het aantal fietsers.

'Zelfhandhavende' inrichting van 30-zones

Sinds de eeuwwisseling is het hard gegaan met de realisatie van verblijfsgebieden in Nederland: in deze 'Duurzaam Veilige' gebieden mag maximaal 30 kilometer per uur gereden worden en dat is goed voor de leefbaarheid (de hoeveelheid autoverkeer, de milieubelasting en de geluidsoverlast verminderen) én voor de verkeersveiligheid. Tenminste, als deze straten door de wegbeheerder ook daadwerkelijk als 30-zone zijn ingericht. Immers, een 30-zone zou 'zelfhandhavend' moeten zijn, dat wil zeggen dat de infrastructuur dusdanig is aangelegd dat het eigenlijk onmogelijk is om harder dan 30 te rijden. Veel 30-zones die zijn aangelegd in de periode 2003-2008 zijn echter sober ingericht, een gevolg van de snelle toename van 30-zones in die periode.

Helaas is een substantieel deel van de straten in verblijfsgebied niet Duurzaam Veilig ingericht en is er geen controle op de snelheid: slechts een schamele 0,1 % van alle door de politie uitgeschreven verkeersboetes werd in een 30-zone uitgedeeld⁷. Er kan dus straffeloos te hard gereden worden in 30-zones, en daar zijn met name wandelaars en fietsers de dupe van. Veel automobilisten rijden dan ook te hard: uit grootschalige snelheidsmetingen van 3VO⁸ blijkt dat 65% meer dan 10 km/u te hard rijdt.

'Ontsoberen' van bestaande 30-zones

Hoewel het aantal ongevallen in de periode 1998-2006 per 1000 kilometer afnam met maar liefst 64 procent⁹, vielen er in 2015 nog altijd 40 verkeersdoden in 30 km/u-gebieden¹⁰. Het percentage ongevallen in 30-gebieden waar fietsers en voetgangers bij betrokken zijn, is tussen 1998 en 2008 opgelopen van 42% tot 59% van het totaal. Het beperken van het verschil in snelheid is goed voor de verkeersveiligheid, maar fietsers en wandelaars profiteren hier van alle typen verkeersdeelnemers het minste van. Daarom is het van belang dat er niet alleen een uitbreiding van de 30 zones komt (de door de Fietsersbond gewenste norm!), maar dat er ook een inhaalslag komt ten aanzien van de inrichting van de sober ingerichte 30-zones. Immers, de helft van de stijging van het aantal fietsluchtoffers in verblijfsgebieden kan worden verklaard uit een ondoelmatige weginrichting, die onvoldoende bijdraagt aan het afdwingen van een maximale rijnsnelheid van 30 km/uur.¹¹

Alleen door 'ontsoberen' zal de fietsveiligheid in de bestaande 30-zones verbeteren, ook omdat de snelheid dan eindelijk handhaafbaar wordt, zowel door de politie als door de infrastructuur zelf. Prioriteit bij het ontsoberen ligt bij de grijze wegen, wegen die meestal een verblijfsfunctie als een ontsluitingsfunctie combineren.

⁷ Dossier Verkeersveiligheid. De Monitor, KRONCRV, 2017.

⁸ Bron: Hardrijders maken buurten gevaarlijk. 85% automobilisten rijdt te hard. Persbericht 3VO, 2004.

⁹ Bron: 10 jaar duurzaam veilig. Weijermars/Schagen. SWOV, 2009

¹⁰ Bron: <https://www.swov.nl/nieuws/swov-actualiseert-duurzaam-veilig-visie>

¹¹ Bron: 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.

Conclusie

Aangezien acht op de tien woonstraten al onderdeel uitmaakt van een 30-zone zou 30 de standaard maximum snelheid binnen de bebouwde kom moeten worden. Dat is goed nieuws voor de verkeersveiligheid, want de kans op een dodelijk ongeval is 3,5 maal lager in vergelijking met wegen waar 50 gereden mag worden. Dit komt vooral door de kortere remweg van auto's bij een lagere snelheid. In de toekomst zou ISA een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan een verdere verlaging van het aantal ongevallen in zowel 30-zones als daarbuiten.

In 30-zones kan een eigen fietsvoorziening van meerwaarde zijn en daarom mogen fietsstroken en fietspaden hier ook gerealiseerd worden of behouden blijven. Bij voldoende fietsers mag er bovendien een voorrangsregeling ingesteld worden ten faveure van de fietsers.

Helaas zijn veel van de bestaande 30-zones sober uitgevoerd, waardoor in deze straten het aan hen toegekende zelfhandhavende principe niet is bewerkstelligd. Naast de aanleg van nieuwe 30-zones dienen de bestaande 30-zones onsoberd te worden, zodat ze daadwerkelijk zelfhandhavend worden.

Door de gehele fietsinfrastructuur op Duurzaam Veilige wijze aan te leggen kunnen jaarlijks tenminste 100 verkeersdoden bespaard worden, méér dan de helft van het aantal fietsers dat jaarlijks overlijdt in het verkeer. Hiermee zou Nederland bovendien de stagnerende daling van het totaal aantal verkeersslachtoffers een forse impuls te geven en zou de doelstelling van maximaal 500 verkeersslachtoffers in 2020¹² opeens weer haalbaar zijn.

¹² SWOV 2017: Monitor Verkeersveiligheid. Rapport R-2017-17, pagina 20.

Verklarende woordenlijst

| | |
|--|---|
| 30-zone | Gebied waarin een maximum snelheid van 30 kilometer per uur geldt voor alle verkeer. |
| BABW | Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer. |
| CROW | Kenniscentrum op het gebied van Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek, en uitgever van normen en richtlijnen op deze thema's. |
| Duurzaam Veilig | Overheidsinitiatief om de verkeersveiligheid te vergroten, gericht op het voorkomen van ongevallen en daar waar dit niet mogelijk is, op het beperken van letsel. |
| Intelligente Snelheids Assistent (ISA) | Technologie die het mogelijk maakt om voertuigen op bepaalde plekken een vooraf bepaalde maximum snelheid te laten rijden. |
| SWOV | Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid |
| Sternet | Netwerk van belangrijke en drukke fietsroutes van en naar het centrum. |

Bijlage: Voor- en nadelen 30-zone

| Voordelen | Nadelen |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Het verschil in snelheid tussen de verschillende verkeersdeelnemers neemt af. De vuistregel: elke km/h langzamer rijden betekent 2% minder letselongevallen, 3% minder ernstige letselongevallen en 4% minder dodelijke ongevallen. 2. Auto's hebben bij een lagere snelheid een kortere remweg. Ook stoten zij minder uitlaatgassen uit en veroorzaken minder geluid. 3. De kans op een dodelijke afloop van een ongeval is voor fietsers in 50-zones 3,5 maal hoger dan in 30-zones (35% vs 10%). 4. Het wordt rustiger: Door het instellen van 30-zones kiest een deel van het autoverkeer voor andere routes, terwijl het voor fietsers juist aantrekkelijker is. 5. Met behulp van de Intelligente Snelheids Assistent (ISA) zal het in de toekomst mogelijk zijn om de snelheid van het verkeer te beïnvloeden en zo de maximum snelheid af te dwingen. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Een groot deel van de 30-zones is sober ingericht, waardoor de snelheid niet 'zelfhandhaafbaar' is. 2. De politie handhaaft niet of nauwelijks in 30-zones. Slechts 0,1 procent van alle verkeersboetes wordt in 30-zones uitgedeeld. Automobilisten kunnen straffeloos te hard kunnen rijden in veel 30-zones. 3. De fiets is relatief steeds vaker betrokken bij ongevallen in 30-zones. 4. Er heerst een hardnekkig misverstand dat gescheiden fietsinfrastructuur, geregelde voorrang en zebrapaden niet toegepast zouden mogen worden in 30-zones. 5. Er zijn geen geluidsnormen van toepassing in 30-zones. Het instellen van 30-zones is een manier om onder de wet geluidhinder uit te komen.¹³ |

Bron afbeelding voorzijde: ROV Limburg.

¹³ Jos Teunissen, hoogleraar algemene staatsleer in Trouw, 12 mei 2017: Stel eisen aan de inrichting van de 30-km-zone.