

Veilige schoolomgeving en zone 30: van verkeersveiligheid naar verkeers- leefbaarheid.

JOHAN DE MOL Universiteit Gent

(<http://cdonet.ugent.be> - <http://www.isaweb.be/>) Johan.DeMol@UGent.be)

TOM DHOLLANDER Voetgangersbeweging vzw

(<http://www.komopstraat.be>) tom.dhollander@komopstraat.be

DIRK LAUWERS Universiteit Gent – Iris Consulting

(<http://www.irisconsulting.be/nl/>) dirk.lauwers@irisconsulting.be

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2005,

24 en 25 november 2005, Antwerpen

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
Veilige schoolomgeving en zone 30: van verkeersveiligheid naar verkeersleefbaarheid	3
1 Inleiding - Probleemstelling	4
2 De begrippen: schoolomgeving en tijdstip	5
3 Realisme van tijdelijke snelheidsbeperking	6
4 Hoe laat is het?	7
5 Interpretieren en respecteren	8
6 En op de snelwegen dan?	9
7 De oplossing: een aangepaste verkeersomgeving	9
8 Voorbeschouwingen bij een evaluatie	10
9 Besluit	11
10 Referenties	13

Samenvatting

Veilige schoolomgeving en zone 30: van verkeersveiligheid naar verkeersleefbaarheid

In België is een zone 30 verplicht voor alle schoolomgevingen. De bedoeling is om de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in de schoolomgeving te verhogen.

De verklaring om de schoolomgeving specifiek aan te pakken en een zone 30 te voorzien, is gelegen in de merkwaardige ruimtelijke ordening in België. Scholen zijn niet altijd gelegen in verblijfsgebieden maar de ingang/uitgang van de school is gesitueerd op doorgangswegen met druk en snel verkeer.

Sommige wegbeheerders interpreteren de schoolomgeving zeer beperkt en opteren om een gebied van een honderdtal meter rond de schoolpoort een zone 30 te geven. Tevens gaan stemmen op om een variabele snelheidszone te voorzien.

De stelling van de auteurs is dat de schoolomgeving als hefboom kan gebruikt worden om in verblijfsgebieden homogene zone 30 te voorzien.

Summary

Safe school surroundings and area 30: from road safety to road liveability

In Belgium is an area 30 obliged for all school surroundings.

The intention is to increase the road safety and raise movement liveability in the school surroundings.

The remarkable urban and spatial planning in Belgium causes a lot of safety problems: the entrance of the schools is not always situated in residence areas. The school entrance is sometimes situated on main roads with heavy and fast traffic.

Some road administrators interpret the school surroundings very limit and opt to give an area 30 an area of a hundred to meter around the school entrance. Others are in favour of variable speed limits.

The proposition of the authors is that the school surroundings can be used as a lever used to change residence areas in homogeneous area 30.

1 Inleiding - Probleemstelling

De interesse voor verkeersveiligheid is de laatste twee jaren sterk gestegen. Door de impuls van een aantal actieve steden en gemeenten kregen verkeersveilige maatregelen een breder draagvlak; verkeersveiligheid staat op de politieke agenda van de federale en regionale regeringen in België.

Vanaf 1 september 2005 moet in België alle schoolomgeving een zone 30 zijn..

Het uitgangspunt is dat de snelheid in de buurt van schoolomgevingen moet dalen om de verkeersveiligheid van kinderen te waarborgen. Op het eerste zicht lijkt dat een logische maatregel, alleen blijkt de invulling in tijd en ruimte niet zo eenvoudig. Men kan zich enerzijds afvragen of *schoolomgeving* wel een hanteerbaar begrip is en anderzijds of het beperken van de snelheidsmaatregel tot bepaalde uren, wel zo positief is voor de verkeersveiligheid.

De verklaring om de schoolomgeving specifiek aan te pakken en een zone 30 te voorzien, is gelegen in de merkwaardige ruimtelijke ordening in België. Scholen zijn niet altijd gelegen in verblijfsgebieden maar de ingang/uitgang van de school is soms gesitueerd op doorgangswegen met druk en snel verkeer.

Het merkwaardige in dit debat is dat een snelheidsregime van 30 km/uur soms wordt gelijkgesteld met een zone 30 die men kan beperken in de tijd.

Een andere vaststelling is dat de gemeenten verplicht zijn om voor het begin van het schooljaar 2005-2006 rond iedere school een zone 30 op te richten. Het aantal gemeenten dat al op systematische manier rond deze herinrichting heeft gewerkt, is erg beperkt. Met systematisch werken wordt bedoeld, een homogene aanpak voor de verblijfsgebieden, herinrichting van de weg, degelijke communicatie en sensibilisering en een aansluitend handhavingsbeleid.

2 De begrippen: schoolomgeving en tijdstip

De term schoolomgeving wordt geïntroduceerd in het koninklijke besluit van 14 mei 2002¹. Artikel 2.37 definieert schoolomgeving als “zone van een of meerdere openbare wegen of gedeelten ervan, waarin de toegang tot een school is inbegrepen en waarvan het begin en het einde afgebakend zijn door de verkeersborden F4a en F4b”.

Daarmee is al aangegeven dat de schoolomgeving kan worden afgebakend. Het is evident dat de schoolomgeving kan worden gebruikt als een middel om de verkeersveiligheid en -leefbaarheid² te versterken.

Voor alle duidelijkheid moet aangegeven worden dat een zone 30 in België kan aangeduid worden zonder dat een specifieke herinrichting is aangebracht. Deze beslissing is genomen omdat de ontbrekende herinrichting en de ontbrekende middelen om deze herinrichting uit te voeren, telkens werden gebruikt om geen snelheidsremmende maatregelen te nemen. Het gevolg was dat in het beste geval een snelheid van 50 km/uur in een verblijfsgebied de maatstaf was.

In het verleden werd het al dan niet precies invullen van de regels door de voogdijoverheid steeds gebruikt om zone 30 af te remmen eerder dan om het te faciliteren. In Vlaanderen is door de ruimtelijke spreiding van de functies –wonen, werken, recreatie- de verkeersveiligheid erg moeilijk te verzekeren. Het verhogen van de verkeersleefbaarheid is enkel mogelijk door het consequent inrichten van zone 30 in verblijfsgebieden.

In het koninklijke besluit van 14 mei 2002 is er ook sprake van het begrip tijdstip: het snelheidsregime in de schoolomgeving kan via veranderlijke informatie worden beperkt in de tijd.

Het principe om een veranderlijk snelheidsregime aan te duiden met een bord *zone 30* en het bord *schoolgaande jeugd* is niet de ideale manier om een duurzame veiligheid te garanderen. Het tijdelijk aanduiden van een snelheidsregime van 30 km/uur om een tijdje later een ander

¹ Koninklijk besluit van 1 december 1975 houden algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Wijziging bij koninklijk besluit van 14 mei 2002 (BS 31 mei 2002)

² In geval voor een zone 30 of erffunctie wordt gekozen.

snelheidsregime te voorzien, kan volgens ons slechts selectief worden toegepast. Wil men de veiligheid garanderen, dan moeten er duidelijke richtlijnen zijn en mag men niet louter rekenen op het gezonde verstand of de expertise van de wegbeheerder. Het komt er toch op aan om via een snelheidsdaling een grotere veiligheid te verzekeren. De hamvraag is dan welke de minimale randvoorwaarden moeten zijn indien een tijdelijke snelheidsverlaging niet zou leiden tot een tijdelijke veiligheid.

3 Realisme van tijdelijke snelheidsbeperking

Naarmate de periode dichterbij komt dat de wegbeheerder verplicht is om een zone 30 in de schoolomgeving te voorzien, wordt door sommige wegbeheerders voorgesteld om de zone 30-maatregel rond scholen enkel gedurende bepaalde periodes toe te passen.

Het uitgangspunt daarbij is dat het niet opgaat om een automobilist te verplichten om 's nachts dertig per uur te rijden terwijl er niemand op straat is. Waarschijnlijk is deze redenering een reactie op een idee dat de minister van mobiliteit lanceerde om de hele bebouwde kom als zone 30 af te bakenen; enkel in enkele belangrijke verkeersstraten zou nog sneller mogen gereden worden.

In deze straten waar een hogere snelheid wordt voorzien, zou de wegbeheerder infrastructurele en andere maatregelen moeten treffen die een veilige situatie bieden voor alle weggebruikers. Een typisch voorbeeld is een bebouwde kom waar de wegbeheerder op een doorgaande weg 70 km/uur voorziet maar geen gescheiden fietspaden en geen beveiligde oversteekplaatsen. In die optiek dat de bebouwde kom zone 30 is, voldoet de wegbeheerder – in dit voorbeeld waar hij een hogere snelheid aanbiedt – niet aan zijn essentiële plicht om een veilige infrastructurele omgeving voor alle weggebruikers aan te bieden.

Op deze wijze keert men de voorwaarden voor het maken van een zone 30 om en legt men de verantwoordelijkheid voor een veilig verkeer (voor alle gebruikers) bij de wegbeheerder.

De regel moet zijn dat een wegbeheerder die een hoger snelheidsregime op een weg in bebouwde kom wil, ook voor een veilige wegherinrichting moet zorgen. Het is immers op wegen met een hoger snelheidsregime en een gemengd gebruik dat de kans op ongevallen het hoogst is. Door de wegbeheerder te responsabiliseren voor de gekozen snelheid, wordt de wegbeheerder verplicht om een snelheidsregime voor te stellen dat rekening houdt met de

verkeersleefbaarheid; op deze wijze wordt de veiligheid van zwakke weggebruikers prioritair gesteld boven een versnelde doorstroming.

Het idee om de wegbeheerder te responsabiliseren indien hij opteert voor een hoger snelheidsregime lijkt logisch maar betekent in België zeker een totale mentaliteitswijziging.

In het verleden gold dat een verlaagde snelheidszone –waar de zwakke weggebruiker in principe veiliger is dan in hogere snelheidsregimes- slechts mogelijk is wanneer de verlaagde snelheid kan worden afgedwongen.

Het lijkt logischer dat de wegbeheerder eerder verantwoordelijk is voor de veiligheid van alle weggebruikers –in het bijzonder voor zwakke weggebruikers- bij snelheden hoger dan 30 km/uur. Bij hogere snelheidsregimes moet de infrastructuur zodanig ingericht zijn dat de veiligheid van voetgangers, fietsers en bromfietzers minimaal verzekerd is.

Hierdoor wordt aangesloten bij het basisidee dat de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder voor kwalitatieve en veilige weginrichting, toeneemt naarmate het snelheidsregime verhoogt.

Het is uiteraard evident dat een veilige herinrichting bij een zone 30 weg de gewenste snelheid moet uitstralen.

4 Hoe laat is het?

Biedt een tijdelijke snelheidsbeperking in een woonomgeving met erg kwetsbare gebruikers wel enige veiligheid? Laten we even veronderstellen dat men in een schoolomgeving de snelheidsbeperking tot 30 km/uur instelt van 07.30 tot 08.45 uur, van 11.15 tot 12.15 uur, van 13.00 tot 13.30 uur en van 15.30 tot 16.30 uur. Wel te begrijpen dat dit enkel geldt voor maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag. Op woensdag, op een verlofdag en tijdens de schoolvakanties zou dat weer niet gelden. We hebben het dan duidelijk niet over academies, bibliotheken, avondonderwijs, ..., want daar veronderstelt men dat de verkeersdeelnemer weet dat in dezelfde omgeving de zone 30 of de snelheidsbeperking tot 30 km/uur niet geldt. Men mag niet alleen veronderstellen dat de automobilist hiermee rekening houdt, dat snelheidscontroles aangepast worden aan die wijzigende omstandigheden en dat de politierechter de precieze uren kent en de nodige redelijkheid aan de dag legt, ... Maar men gaat er vooral vanuit dat het schoolgaande kind dat kort na deze ‘veiligheidsuren’, op weg

naar het voetbal, de academie of vriendjes, plots de knop kan omdraaien en rekening houdt met autoverkeer dat op diezelfde plaats bijna twee keer (50 km/uur) of meer dan twee keer (70 km/uur) sneller rijdt.

Voetgangers, fietsers of automobilisten moeten hun gedrag dan maar automatisch aanpassen aan het juiste uur. Vanaf 08.46 uur mag de automobilist in plaats van 30 km/uur 50 of 70 km/uur rijden. Hoe moet dat dan precies met overstekende voetgangers? Kunnen ze de moeilijke tot onmogelijke taak om de snelheid van de naderende auto in te schatten, nu wel aan? Of betekent het dat de wegbeheerder nog voor een grotere verantwoordelijkheid wordt gesteld om een veilige infrastructuur te bieden bij een hogere snelheid.

5 Interpreteren en respecteren

Het is moeilijk om op deze vragen een verkeersveilig antwoord geven. Sommigen stellen voor om de wisselende snelheid aan te geven via variabele snelheidsborden. Los van het feit dat dit uiteraard een massa geld kost – wanneer men minstens kiest voor duidelijke, elektronisch aangeduide, wijzigende snelheidsregimes –, stelt zich het probleem van het zien en het interpreteren – er loopt geen kind op dat moment, dus even harder – en vooral het respecteren van deze tijdelijke snelheidsregimes.

Nemen we even het voorbeeld van de tijdelijke verkeerslichten. Bij zo'n licht knippert meestal het oranje licht, maar het kan worden ingesteld als driekleurenlicht. De automobilist zou die situatie moeten associëren met een plaats waar hij meestal – weliswaar voorzichtiger – mag doorrijden. Maar de wijziging van dat permanente oranje licht in een driekleurenlicht wordt slechts beperkt opgemerkt en vermoedelijk nog beperkter gerespecteerd. In het verkeer is er niets zo moeilijk als het gedrag aanpassen gedurende een bepaalde periode zonder dat er buiten een verkeersbord, zelfs wanneer dat een elektronisch oplichtend snelheidsbord is, iets aan het wegbeeld of de verkeerssituatie verandert. Men kan moeilijk verwachten dat de automobilist zijn snelheids- en ander rijgedrag aanpast omdat het juist 08.00 uur is. Het aantal automobilisten dat verklaart, misleid of verstrooid te zijn omdat ze een verkeersbord niet opmerkten, zal dan nog drastisch verhogen.

6 En op de snelwegen dan?

Men vergelijkt de variabele aanduiding van snelheden in een bebouwde kom wel eens met de aangepaste, variabele aanduiding van snelheden op autosnelwegen, zoals in Nederland, Duitsland en ondermeer ook op de Antwerpse Ring.

Die vergelijking gaat echter niet op, omdat de verkeerssituaties niet op elkaar lijken. De variabele snelheidsbeperkingen op autosnelwegen hangen samen met de verschillende specifieke wegsituaties zoals druk wegverkeer, filevorming, wegwerkzaamheden, ongevallen, weersomstandigheden,

Terwijl in het geval van tijdelijke zone 30 het enige verschil de schooluren zouden zijn; uren die het begin en einde van de school staan niet altijd gelijk met veel kinderen en ouders omdat dit verloop soms gespreid verloopt. Men kan vaststellen dat er weinig elementen zijn die de bestuurder attenderen op een andere verkeerssituatie; men kan verwachten dat bv. bij het einde van de school waarbij veel kinderen en ouders in de buurt van de schoolpoort zijn, dit op een duidelijk andere situatie wijst. Het begin van de schooluren –zowel 's morgens en 's middags- kent een grotere spreiding in de tijd zodat zelfs die kenmerkende factor niet aanwezig is.

7 De oplossing: een aangepaste verkeersomgeving

Een zone 30 zonder meer invoeren 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 in een verblijfsgebied. Bij een schoolpoort die uitgaat op een drukke verbindingsweg moet men plaatselijk voor een extra veilige inrichting zorgen. Dat hoeft geen zone 30 te zijn, maar veeleer een verkeersomgeving met een strikte scheiding in tijd en ruimte tussen de gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde weggebruikers.

Daarentegen is het wel aangewezen om schoolpoorten zoveel mogelijk te laten uitgaan in zones 30. Die zones komen dan wel tot stand in logische gehelen en niet in een kunstmatig net voor en rond de schoolpoort.

Op plaatsen waar verkeerssoorten gemengd worden, zijn lage snelheden geboden. Op plaatsen waar men snelheden boven de 30 km/u wil, moeten de verkeersstromen homogeen zijn en de verkeerssituaties voorspelbaar.

Voorspelbaarheid kan men alleen bereiken met een uniform wegbeeld. Indien men het gewenste snelheidsgedrag niet via de weg kan aangeven, kunnen in de toekomst telematicatoepassingen een oplossing bieden en kan binnen strikte voorwaarden worden gedacht aan variabele snelheidslimieten. In de nabije toekomst zal het mogelijk zijn om die gewenste snelheid naar de wagen door te seinen en daar aan te duiden. Maar zijn daarmee ook de andere weggebruikers – fietsers en voetgangers – ingelicht? Is daarmee de verkeersleefbaarheid en -veiligheid wel verzekerd of komt ze er juist mee in het gedrang?

8 Voorbeschuwingen bij een evaluatie

De regelgeving waarbij in alle schoolomgeving een zone 30 nodig is, is een belangrijk verkeersveilig gegeven. Doordat de meeste wegbeheerders werkelijk tot het laatste moment – in een aantal gevallen tot de dag ervoor- hebben gewacht om een zone 30 aan te duiden, ontbreken meestal de noodzakelijke begeleidende maatregelen: een homogene aanpak voor de verblijfsgebieden, herinrichting van de weg, degelijke communicatie en sensibilisering en een aansluitend handhavingsbeleid.

Hierdoor geeft deze aanpassing eerder weg van een wettelijk verplicht nummertje en geeft men een minimale invulling van zone 30 in de schoolomgeving. Nochtans had elke wegbeheerder bijna drie jaar tijd om minimaal, een homogene aanpak van de verblijfsgebieden en een degelijke communicatie en sensibilisering te voorzien.

Bij een evaluatie zal men van het begrip schoolomgeving moeten overstappen naar verkeersleefbaarheid van verblijfsgebieden en de zone 30 in de schoolomgeving gebruiken als een hefboom om homogene zone 30 in verblijfsgebieden te voorzien.

Het is voorspelbaar dat het louter aanduiden van een zone 30 op een kort stuk weg –bv. honderd meter voor de schoolpoort- via een eenvoudig bord, een beperkt effect kan hebben.

Naarmate men handhaving in deze korte zone 30 voorziet, kan men voorspellen dat de meeste bestuurders –al dan niet onwetend- veel te snel rijden. In dat geval kan het draagvlak voor een meer verkeersveilige omgeving snel afbrokkelen en kan de druk toenemen om her en der afwijkingen te voorzien.

Gelet op deze voorspelbaarheid zou een evaluatie van deze zone 30 zo snel mogelijk moeten opgestart worden; het zou trouwens erg nuttig geweest zijn indien men de voorsituatie –welk rij- en snelheidsgedrag werd in die omgeving waargenomen, voor de omvorming tot zone 30- had gemeten.

Een communicatie- en sensibiliseringscampagne lijken ongeacht deze evaluatie nodig te zijn en vooral te blijven.

Het lijkt ook erg nuttig dat de federale en de gewestelijke overheid de knowhow zouden aanbieden aan de vele gemeentelijke wegbeheerders. Het nogal amateuristisch aanpakken van zone 30 heeft soms te maken met het ontbreken van kennis op het gemeentelijke niveau; een ondersteunende actie van de federale en de gewestelijke overheid kan hier soelaas bieden.

9 Besluit

Verblijfsgebieden moeten systematisch als zone 30 worden afgebakend en de aanwezigheid van een school in het verblijfsgebied vormt voor de wegbeheerder een ideale aanleiding om dat op korte termijn te doen.

Wanneer de school niet in een verblijfsgebied ligt en uitgeeft op een straat die niet als volwaardige zone 30 kan worden ingericht, is de schoolomgeving-zone 30 aan de schoolpoorten een minimale oplossing. Deze schoolomgeving-zone 30 krijgt een permanent statuut als de functie van de straat verenigbaar is met een zone 30 over een vrij korte afstand.

Wanneer de straat echter niet als volwaardige zone 30 kan worden ingericht, krijgt ze pas dan (en enkel dan) een tijdelijk statuut op die momenten met een typische schoolpoortdrukke.

In specifieke situaties, zoals wanneer de schoolomgeving langs een drukke verkeersweg ligt, kan gedurende bepaalde periodes een schoolomgeving-zone 30 voor een aangepast snelheidsregime zorgen. In dat geval moet de wegbeheerder zorgen voor een verkeersveilige weginrichting: gescheiden verkeersstromen, beveiligde oversteekplaatsen, beveiligde kruispunten, ...

Een elektronisch verkeersbord dat slechts op bepaalde tijdstippen geldig is, verdient de voorkeur boven een vaste signalisatie met vermelding van de tijdelijke geldigheid van de snelheidslimiet op een onderbord. Een elektronisch bord valt veel beter op en legt de verantwoordelijkheid voor het overbrengen van de boodschap bij de wegbeheerder. Bij een vast bord met onderbord staat de weggebruiker voor de moeilijke tot onmogelijke taak om die tijdelijke geldigheid zelf af te lezen en te begrijpen.

Het is evident dat een wijzigende snelheidslimiet in een schoolomgeving **slechts uitzonderlijk** kan worden gehanteerd: enkel buiten de verblijfsgebieden en bij aanwezigheid van een verkeersveilige weginrichting. Prioritair is steeds de veiligheid. De snelle doorstroming van het verkeer moet hieraan altijd ondergeschikt zijn.

10 Referenties

BROECKAERT, M., DE MOL, J., “*Zone 30: veel meer dan een snelheidsbeperking. Naar 30 km/uur als algemene regel voor alle verblijfsgebieden*”, in Verkeersspecialist, Mechelen, Kluwer-Editorial, Nr 104, januari 2004, blz. 3-9.

DE BARBA, V., DELCOURT, S., GUILLAUME, M., CASIER, J. *30 km/u in schoolomgevingen. Voor een betere verkeersveiligheid in schoolomgevingen en op schoolroutes*, Brochure voor de wegbeheerder, 2002, BIVV en MVI, Brussel, Juni 2002, 36 blz

DE MOL, J., DHOLLANDER, T., “*Vertragen om halfvier, gas geven om halfvijf. Tijdelijke zone 30 zorgt slechts voor tijdelijke verkeersveiligheid*”, in Verkeersspecialist, Mechelen, Kluwer-Editorial, Nr 116, maart 2005, blz. 17-20.

DE MOL, J., “*30KM-ZONE | Consequenties voor de herinrichting van de openbare*”, 23 03 2005 “1^{STE} DAG OPENBARE RUIMTE”, Edegem (Antwerpen), organisatie Voetgangersbeweging

DE MOL, J., “*Verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid; zone 30.*”, : studiedag Slim op weg dag met als thema "Zone-30 en snelheidsbeperkingen", 19 maart 2005, organisatie Stad Gent.