



Stel eisen aan de inrichting van de 30-km-zone

OPINIE

Jos Teunissen – 14:01, 12 mei 2017



Door misbruik van 30-kilometerzone vallen juist ook daar verkeersdoden, stelt Jos Teunissen, hoogleraar algemene staatsleer aan de Open Universiteit Nederland.

De verkeersveiligheid in Nederland gaat in rap tempo achteruit, stellen 32 organisaties in Trouw. Opmerkelijk is het relatief grote aantal verkeersdoden in 30-kilometergebieden. In 2015 vielen er 40 doden. In veel van die zones kan (veel) te hard worden gereden doordat is volstaan met plaatsing van een verkeersbord en ze niet 'zelfhandhavend' zijn.

Waarom wijzen gemeenten gebieden aan als 30-kilometerzone, als ze - uit kosten oogpunt - toch niet van plan zijn ze zo in te richten dat die snelheid niet kan worden overschreden?

Ten eerste gelden de geluidsnormen (voor aan wegen gelegen woningen en andere geluidsgevoelige functies, zoals scholen) en onderzoeksverplichtingen uit de Wet geluidhinder niet voor 30-kilometerwegen. Die uitzondering is in de wet opgenomen omdat de verkeersregelgeving aan dergelijke wegen destijds dusdanig streng was dat zonder meer gewaarborgd kon worden geacht dat daar aan die geluidsnormen werd voldaan. Alléén rustige woonstraten zonder doorgaand verkeer, die zodanig waren ingericht dat de maximumsnelheid feitelijk niet kon worden overschreden, mochten worden aangewezen. De verkeersintensiteit in dergelijke straten was beperkt en de inrichting van die straten moest op deze maximumsnelheid zijn afgestemd.

Door aanwijzing van een gebied als 30-kilometerzone wordt een gemeente 'verlost' van 'bureaucratisch rompslomp'



Bureaucratisch rompslomp'

Uit oogpunt van deregulering en om voor het programma 'Duurzaam Veilig' een forse uitbreiding van 30-kilometerzones mogelijk te maken, zijn de inrichtingseisen zo'n twintig jaar geleden aanzienlijk 'versoerd'. Zonder dat tegelijkertijd ook de uitzondering in de Wet geluidhinder is geschrapt. Door aanwijzing van een gebied als 30-kilometerzone wordt, cynisch uitgedrukt, een gemeente 'verlost' van 'bureaucratisch rompslomp' zoals akoestisch onderzoek bij de opstelling van een bestemmingsplan.

Omdat auto's bij een lagere snelheid minder vervuilende stoffen uitstoten, laten na plaatsing van een 30-kilometerbord ook luchtkwaliteitsberekeningen een 'gunstigere' uitslag zien. Geluidsbelasting en luchtkwaliteit worden immers in Nederland meestal niet gemeten, maar berekend met toepassing van modellen (waarin de 'officiële' verkeerssnelheden worden ingebracht). Ten tweede worden verkeersbesluiten, als deze worden aangevochten, slechts uiterst marginaal door de bestuursrechter getoetst. Waarbij ook een rol speelt dat de wet geen 'harde' inrichtingseisen stelt.

De vage norm dat een verkeersmaatregel niet tot aantasting van aanvaardbaar woon- en leefklimaat mag leiden, blijkt nauwelijks handvatten voor toetsing te bieden. Ten derde wordt er door de politie in beginsel niet gecontroleerd en gehandhaafd, omdat, zoals de minister van justitie enkele jaren geleden in antwoord op kamervragen stelde, deze zones zelfhandhavend behoren te zijn en er dus niet harder kán worden gereden.

Een typische catch-22-situatie: als zo'n zone zelfhandhavend is, hoeft de politie niet te handhaven

Een typische catch-22-situatie: als zo'n zone daadwerkelijk zelfhandhavend is, hoeft de politie uiteraard niet te handhaven. Maar als zo'n zone niet zelfhandhavend is, wordt er evenmin gehandhaafd omdat die zone zelfhandhavend behoort te zijn. Een wetsvoorstel om gemeenten de bevoegdheid te geven zélf tegen snelheidsovertredingen op te kunnen treden, werd echter uiteindelijk ingetrokken omdat dit typisch een zaak voor politie en openbaar ministerie zou zijn. Wat te doen? Te overwegen valt de uitzondering voor 30-kilometerwegen in de Wet geluidhinder te schrappen, geluidsbelasting en luchtkwaliteit vaker te gaan meten (in plaats van te berekenen), de wettelijke inrichtingseisen weer meer te concretiseren en om gemeenten alsnog de bevoegdheid te geven zelf op te treden tegen snelheidsovertredingen, als de politie niet handhaaft.

Burgeracties om het gemeentebestuur te activeren tot maatregelen zijn uiteraard altijd welkom.