

30 km/h de standaard snelheid binnen de bebouwde kom?

Auteurs: Hans Godefrooij, Lindy van Scharrenburg (DTV Consultants) en Rico Andriesse, Mandy Salders (Goudappel) ¹

In verschillende Nederlandse steden speelt een discussie om 30 km/h de standaard maximumsnelheid binnen de bebouwde kom te maken. Diverse buitenlandse steden gingen hen al voor en ook de Verenigde Naties heeft recentelijk opgeroepen “tot een wereldwijde verlaging van de snelheidslimiet naar 30 km/uur daar waar mensen lopen, leven en spelen”. Naar aanleiding van een motie die is aangenomen in de Tweede Kamer, wordt in Nederland gewerkt aan een afwegingskader waarin 30 km/h het leidend principe is voor wegen binnen de bebouwde kom. Dat is echter iets anders dan een eventuele landelijke invoering van 30 km/h als norm. Sterker nog: voor het toepassen van dit afwegingskader is het aanpassen van de wet helemaal niet nodig. Of wel? Maakt het in de praktijk echt een verschil als de wettelijke norm wordt aangepast? En wat zijn daarvan dan de voor- en nadelen?

MOTIE TWEDE KAMER

Op 27 oktober 2020 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin de regering verzocht wordt om een afwegingskader op te stellen waarin binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/h als leidend principe wordt gehanteerd:

- overwegende dat de schoolomgeving voor kinderen een veilige verkeers-omgeving moet zijn;
- overwegende dat de SWOV ook 50 km/u-verkeer als een risico identificeert voor vervoer van kinderen naar school en/of de kinderopvang;
- verzoekt de regering, in overleg met gemeenten en SWOV een afwegingskader te ontwikkelen waarbij een maximumsnelheid van 30 km/uur in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd wordt met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan, en gezamenlijk hiervoor een plan op te stellen.

De Minister heeft hierop als volgt geantwoord:

“Om uitvoering aan deze motie te geven zal ik – in aanvulling op de bestaande richtlijnen en stappenplannen uit Duurzaam Veilig voor het veilig inrichten en het categoriseren van wegen – gezamenlijk met onder andere SWOV, CROW, wegbeheerders, het openbaar ministerie en maatschappelijke partners het plan met een afwegingskader opstellen. Hierin is ook aandacht voor de uitvoering ervan, voor bijvoorbeeld wegbeheerders en de verkeershandhaving. Het afwegingskader kan wegbeheerders ondersteunen bij hun afwegingen voor het veilig inrichten en beheren van wegen binnen de bebouwde kom. Naar verwachting kan ik het gezamenlijke plan met het afwegingskader uiterlijk in de zomer van 2021 aan uw Kamer aanbieden.”

¹ De auteurs van dit stuk zijn ook betrokken bij het opstellen van het afwegingskader met 30 km/h als leidend principe, dat voortkomt uit de motie van de Tweede Kamer. De discussie in dit stuk valt nadrukkelijk buiten de opdracht voor het afwegingskader.

HET AFWEGINGSKADER

Het afwegingskader, dat naar verwachting in de zomer beschikbaar komt, is een hulpmiddel dat gemeentes kunnen gebruiken om te bepalen of op meer wegen binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid teruggebracht kan worden tot 30km/h.

In het afwegingskader wordt vastgehouden aan de huidige manier van categoriseren van wegen volgens de principes van Duurzaam Veilig. Dat betekent ook dat wordt vastgehouden aan een hiërarchisch opgebouwd netwerk:

- Beperkt aantal GOW's
 - Veilig 50 waar dat kan en wenselijk is
 - GOW30 als inrichting niet veilig 50 kan (of als 50 om andere redenen niet wenselijk is)
- De rest is verblijfsgebied (ETW30 of woonerf)

Dat betekent in de meeste gevallen:

- Huidige ETW's blijven 30 km/h (in de huidige situatie geldt op circa 70% van de wegen binnen de bebouwde kom al een maximumsnelheid van 30 km/h)
- GOW's die veilig 50 zijn, blijven 50²
- Voor een beperkte groep wegen moet opnieuw een keuze worden gemaakt:
 - wegen die een dubbelfunctie hebben
 - GOW's waarop 50 niet veilig of wenselijk is

Hiervoor zijn drie mogelijkheden:

- GOW50 (alleen als veilig 50 mogelijk is)
- GOW30
- ETW30 (als doorstroming niet belangrijk is)

DISCUSSIE OVER 30 KM/H ALS NIEUWE NORM

In de vakwereld is er veel discussie of het nodig en wenselijk is om de wettelijke maximumsnelheid binnen de bebouwde kom aan te passen om verkeersveiligheidswinst te kunnen boeken, en wat dat dan in praktijk betekent. Het rapport³ dat de SWOV hierover in 2019 uitbracht, heeft de discussie nog niet doen verstommen. Hieronder zijn de belangrijkste voors en tegens op een rij gezet.

30 km/h als nieuwe norm

Als 30km/h binnen de bebouwde kom de nieuwe norm zou worden, betekent dat een aanpassing van het huidige uitgangspunt. Waar nu de wettelijke snelheid binnen de bebouwde kom 50 km/h bedraagt, zou dit 30 km/h worden. Dus het bebouwde kom-bord krijgt een andere betekenis.

Waar wegbeheerders nu alleen een maximumsnelheid van 30 km/h kunnen instellen na het nemen van een verkeersbesluit, moeten ze, als 30 km/h het uitgangspunt is, een verkeersbesluit nemen om 50 km/h in te kunnen stellen.

² In bepaalde omstandigheden kan ook worden gekozen voor 70 km/h.

³ Naar een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom?, R-2019-24, SWOV, 2019

Deze insteek heeft de volgende voordelen:

- Het is een makkelijk te communiceren boodschap naar weggebruikers.
- Het sluit goed aan bij de huidige praktijk waarin het grootste deel (70%) van de wegen bibeko al een maximumsnelheid van 30 km/h heeft [bron: "In een lagere versnelling" Whitepaper Sweco].
- Onveilige wegen bibeko krijgen "automatisch" een maximumsnelheid van 30 km/h (als immers niet kan worden aangetoond dat ze veilig 50 kunnen worden, zal een verkeersbesluit hierover geen stand houden).
- Wegbeheerders zullen eerder genegen zijn om hun GOW's echt veilig in te richten, zodat de maximumsnelheid 50 km/h kan blijven.
- Er kunnen minder strenge eisen worden gesteld aan de inrichting van 30km-wegen, waardoor de kosten voor eventuele herinrichting lager zullen zijn. (In de huidige situatie mag een wegbeheerder alleen een maximumsnelheid instellen die afwijkt van de standaard als "de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving". Omdat 50 km/h in de huidige situatie de standaard is, gelden hiervoor geen wettelijke eisen, maar voor 30 km/h gelden deze wel.)
- Mogelijk gaan weggebruikers zich (ook op al bestaande 30km-wegen) beter aan de maximumsnelheid van 30 km/h houden, omdat "de norm" niet langer 50 km/h is, maar 30 km/h.
- Er is naar verwachting sneller verkeersveiligheidswinst te boeken, omdat wegbeheerders niet achterover kunnen leunen en "gedwongen" worden om in actie te komen.

Deze insteek heeft echter ook nadelen/consequenties:

- Ook al verandert er op verreweg de meeste wegen binnen de bebouwde kom niets, het klinkt zo rigoureuus. Mogelijk zullen veel mensen het zien als "autootje pesten".
- De wetgeving moet worden aangepast.
- In elke gemeente in heel Nederland moet de bebording worden aangepast (alle 30km-bebording bibeko kan verdwijnen -dat hoeft misschien niet van de ene op de andere dag- en bij GOW50's moet juist bebording worden geplaatst). Dat zorgt voor een aanzienlijke kostenpost voor wegbeheerders.
- Mogelijk rijden veel automobilisten (in het begin?) te hard op "nieuwe" 30km-wegen waar niet of nauwelijks infrastructurele maatregelen zijn genomen om deze lagere snelheid af te dwingen of geloofwaardig te maken. Dat kan leiden tot een stroom van klachten die op het bord komen van wegbeheerders.
- Mogelijk is (alleen in het begin?) intensieve handhaving nodig om de nieuwe norm bij bestuurders af te dwingen.
- Wegen die "op papier" (vanwege de aangepaste norm) een maximumsnelheid van 30 km/h krijgen in plaats van 50 km/h, worden niet ineens veilig als veel automobilisten de norm overschrijden.
- (Op termijn kan de invoering van ISA de laatst genoemde nadelen mogelijk wegnemen.)

De huidige situatie als uitgangspunt

Als de huidige situatie als uitgangspunt wordt genomen om het eindbeeld te bereiken, verandert er wettelijk gezien niet zo veel. De wettelijke maximumsnelheid binnen de bebouwde kom blijft 50 km/h. Als wegbeheerders op een weg een maximumsnelheid van 30 km/h willen instellen, moeten ze dit motiveren en moet een verkeersbesluit worden genomen.

Het voordeel van deze insteek is dat het de gemakkelijkste weg is. De belangrijkste wet- en regelgeving kan overeind blijven en wegbeheerders kunnen naar eigen inzicht en in eigen tempo toewerken naar de nieuwe situatie.

Dat laatste is direct ook het grootse nadeel. Het risico bestaat dat er in veel gemeenten in de praktijk weinig verandert. Bovendien maakt de huidige wet- en regelgeving het moeilijk voor gemeenten die wel stappen willen zetten naar “meer wegen met een maximumsnelheid van 30 km/h”. Als een wegbeheerder wil afwijken van de standaard maximumsnelheid van 50 km/h, kan dat juridisch gezien (Uitvoeringsvoorschriften BABW) immers alleen indien “de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving”.

Om het toepassen van een GOW30 mogelijk te maken, zullen de Uitvoeringsvoorschriften BABW overigens ook aangepast moeten worden⁴.

WAARVOOR KIEZEN WE?

Graag voeren we op het NVC de discussie over de genoemde voor- en nadelen en de consequenties die beide insteken hebben voor wegbeheerders en weggebruikers. Het resultaat van de discussie moet helpen bij het kiezen van een insteek die enerzijds zo goed mogelijk bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en die anderzijds kan rekenen op draagvlak onder zowel wegbeheerders als weggebruikers. De keuze voor de insteek ligt uiteraard bij de (landelijke) politiek; wellicht kunnen we deze discussie voeden met extra argumenten.

⁴ Los van de mogelijke interpretatieverschillen van bovengenoemde zinsnede, bieden de Uitvoeringsvoorschriften BABW in principe niet de mogelijkheid om de voorrang te regelen op een 30km-weg (enkele uitzonderingen daargelaten). Op voorhand lijkt juist de voorrang een belangrijk kenmerk van een GOW30. Ook is 30 km/h voorbehouden aan wegen met voornamelijk een verblijfsfunctie. Ook dat is niet in lijn met de toepassing van een GOW30.