

Goedkope 30-kilometerzones zijn niet veiliger: 'Het is hier een racebaan'

26 september 2019 17:59



Op honderden straten is de maximumsnelheid de afgelopen jaren verlaagd naar 30 kilometer per uur. Maar veel veiliger zijn die straten er niet op geworden. Een groot deel van deze 30-kilometer zones zijn vanuit kosten oogpunt sober aangelegd, waardoor er nog steeds te hard wordt gereden. Met slachtoffers tot gevolg.

"Kijk zelf. Het is een racebaan geworden. Een goede plek voor een Formule 1-start." Eric Westzaan kan er maar niet bij. De inwoner van de Utrechtse Griftstraat stond, net als veel burens, te juichen toen de gemeente in 2017 besloot de maximumsnelheid in zijn straat te verlagen van 50 naar 30.

Maar dat enthousiasme is verdwenen. Veel veiliger is het er volgens Westzaan namelijk niet op geworden. "Ik heb al drie mensen op de grond

zien liggen bij mij voor de deur. En een aantal bijna-ongelukken. Het is wachten op een groot incident, dat kan niet uitblijven."

Honderden nieuwe 30-kilometerzones

De Griftstraat is, net als honderden andere Nederlandse straten in de afgelopen jaren, een 30-kilometerzone geworden. Zo'n zone moet zorgen voor meer verkeersveiligheid. Als er minder hard wordt gereden, leidt dat namelijk tot aanzienlijk [minder verkeersslachtoffers](#).

Maar, bevestigen experts, dan moet een zone wel zo ingericht worden dat de weg ook niet uitnodigt tot hard rijden. En juist aan dat laatste ontbreekt het vaak bij de nieuw aangelegde zones. Een goede zone is relatief duur en dus zijn veel zones de afgelopen jaren door gemeenten sober ingericht.

Een veilige 30-kilometer zone

Een volledig en dus optimaal veilige 30-kilometerzone moet onder andere aan de volgende eisen voldoen:

- Duidelijke borden
- Klinkers in plaats van asfalt
- In- en uitritconstructies
- Drempels, as-verspringingen of andere snelheidsremmers

'Slechtste van twee werelden'

In sommige gevallen is alleen het bord met een maximumsnelheid van 50 vervangen door eentje met 30. "Dan heb je het slechtste van twee werelden", stelt directeur Peter van der Knaap van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

"De illusie dat er 30 kilometer per uur wordt gereden en ouders die hun kinderen naar school laten fietsen omdat het veilig zou zijn, terwijl de auto's nog steeds harder rijden."

Geen klinkers, geen drempels

De Utrechtse Griftstraat is een sprekend voorbeeld van zo'n sobere 30-kilometerzone. Er ligt asfalt in plaats van klinkers. Tegelijkertijd is wel de belijning van de weg gehaald. Het maakt de weg optisch breder. In plaats van drempels liggen er wegversmallingen, al was dat mede op verzoek van bewoners.

"Dit is geen 30-kilometerzone, er moet iets zijn dat de snelheid drukt en dat is er niet", concludeert bewoner Eric Westzaan. Ook de positie van wegversmallingen vlak voor een kruising en het feit dat op één van de vier kruisingen andere voorrangregels gelden, ervaren de bewoners als onveilig.

Oordeel zelf: dit is de Griftstraat

191 doden in 'veilige' zone

De kans op een dodelijk ongeval bij een snelheid van 30 kilometer per uur is zeer klein. Toch vielen in de afgelopen vijf jaar juist op deze wegen 191 verkeersdoden. Volgens de SWOV omdat er toch nog vaak te hard wordt gereden. En dat heeft dan weer te maken met de vaak beperkte inrichting.

Niet alleen de verkeersdeskundigen hekelen de sobere zones. Ook de politie is er niet blij mee. Die krijgt geregeld verzoeken om de snelheid te controleren, maar [weigert dit vaak](#) omdat zij vind dat de oorzaak deels ligt bij de inrichting van de weg.



Weinig bestuurders houden zich aan de snelheidslimiet in de Utrechtse Griftstraat

Helpt auto's rijdt te hard

Ook voor de Griftstraat heeft de politie om die reden al [aangegeven \(pdf\)](#) geen prioriteit te geven aan handhaving op snelheidsovertredingen. Terwijl er wel degelijk te hard wordt gereden.

Uit metingen in opdracht van de gemeente, bekeken door RTL Nieuws, blijkt dat de gemiddelde snelheid na de herinrichting van 50 naar 30 met slechts 3 kilometer per uur afnam. Nog altijd rijdt bijna de helft van de auto's in de straat te hard.

In gesprek met bewoners

De gemeente Utrecht erkent in een reactie dat in kosten meespelen bij de keuze voor een 30-kilometerzone. Net als de inbreng van inwoners en ook verkeersveiligheid. De vernieuwde Griftstraat vindt de gemeente veilig, hoewel er nog vaak te hard wordt gereden.

In oktober volgt een evaluatie samen met bewoners. Daarin wordt ook gekeken hoe de snelheid omlaag kan worden gebracht. "Mocht blijken dat aanvullende maatregelen wenselijk zijn, dan zullen we hier opnieuw naar kijken."

[Maaïke Kempes en Jasper Bunschoek](#)