



JERRY DE BRIE

Zebrapaden en zones 30

Horen zebrapaden nu wel of niet thuis in een zone 30? Het is een vraag die lokale overheden zich steeds vaker stellen. Er is helaas geen eenduidig antwoord. De oplossing zal altijd afhangen van de plaatselijke context.

Interview

“Zebrapad in zone 30 in principe niet nodig”

De problematiek rond zebrapaden in een zone 30 werd vorig jaar besproken op de Adviesgroep Verkeersveiligheid Vlaamse Gewestwegen (AVVG). Naar aanleiding daarvan werd ook de dienstorder van AWV aangepast. Eva Van den Bossche, voorzitter van de AVVG en afdelingshoofd ‘Expertise Verkeer en Telematica’, licht toe.

In februari 2011 kwam de problematiek rond zebrapaden in zones 30 op de agenda van de Adviesgroep Verkeersveiligheid Vlaamse Gewestwegen (AVVG). Wat was de conclusie?

Eva Van den Bossche: “Het standpunt van de AVVG was dat het aanbrengen van voetgangersoversteekplaatsen in een zone 30 in principe niet nodig is. Bij kleuter- of basisscholen kan het toch aangewezen zijn omwille van het educatieve karakter ervan. Ook op locaties waar veel voetgangersstromen komen, zoals in stationsomgevingen of andere scholen, kan men ervoor kiezen om toch een voetgangersoversteekplaats te

markeren. Er wordt hierbij geen onderscheid gemaakt tussen een vaste of een dynamische zone 30.”

Welke afwegingen speelden mee in deze beslissing?

“Gelet op de lage snelheid in een zone 30 kan men stellen dat het niet vereist is om voor de veiligheid van de voetganger speciale voetgangersoversteekplaatsen te voorzien. Men loopt zo onder meer het risico om het principe van ‘de bijzondere aandacht voor de voetgangers in een zone 30’ uit te hollen. De zebrapaden zouden immers kunnen suggereren dat enkel deze plaatsen geschikt zijn om de weg over te steken. Anderzijds verbiedt het verkeersreglement het aanbrengen van zebrapaden niet binnen een zone 30.”

Hoe werd dit standpunt gecommuniceerd?

“Dit principe is overgenomen in de dienstorder MOW/AWV/2011/6 inzake de richtlijnen voor het aanbrengen van voetgangersoverstekten. Deze dienstorder is bindend voor AWV. Voor andere wegbeheerders kan dit als leidraad dienen. Bij de herziening van het Vademecum Voetgangersvoorzieningen zal dit ook in deze zin aangepast worden.”



JERRY DE BRIE

Aan basisscholen is het wel aangewezen om een zebrapad aan te leggen, omwille van de educatieve waarde. Aan scholen in een zone 30 wordt een oversteek met basisvoorzieningen aanbevolen. Dit betekent: geëigende wegmarkeringen en verkeersborden, desgevallend bijkomend middeneiland, uitstulping, rijbaanversmalling, snelheidsvermindering, andere materiaalkeuze.

De volledige dienstorder MOW/AWV/2011/6 ‘Richtlijnen voor het aanbrengen van voetgangersoverstekten’ kunt u downloaden op www.wegenverkeer.be (klik op ‘Docs’ dan op ‘Dienstorders’).



JERRY DE BRIE

“We moeten oppassen om het principe van ‘de bijzondere aandacht voor de voetgangers in een zone 30’ niet uit te hollen door er zebrapaden aan te leggen.”

Eva Van den Bossche, afdelingshoofd ‘Expertise Verkeer en Telematica’

“Zebrapaden zijn vaak nuttig”

“In principe is een zebrapad in een zone 30 niet noodzakelijk, maar men kan zich afvragen of de voordelen wel opwegen tegen de nadelen. Er zijn toch een aantal overwegingen die ervoor pleiten om zebrapaden in zones 30 te behouden.” Dat zegt Tom D’Hollander, voorzitter van de voetgangsbeweging.

De beslissing om zebrapaden in een zone 30 weg te halen wordt meestal genomen met het doel om de publieke ruimte zo voetganger-vriendelijk en zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Tom D’Hollander: “Uiteraard juichen wij een dergelijk uitgangspunt alleen maar toe. Sporadisch op weloverwogen plaatsen een zebrapad weghalen is dan ook geen enkel probleem. Maar wanneer zebrapaden syste-

matisch en in een uitgebreid gebied worden weggehaald, zijn er toch een aantal nadelen aan verbonden. Zelfs in een zone 30”.

Blinden, senioren en kinderen

“Er zijn bijvoorbeeld heel wat doelgroepen die wél nood hebben aan de structuur van een zebrapad. Ik denk in de eerste plaats aan blinden en slechtzienden. Blindengeleidehonden worden bijvoorbeeld getraind om op een zebrapad over te steken. Als er geen zebrapaden meer liggen binnen een zone 30, is dat dus een probleem. Ook senioren, rolstoelgebruikers of andere mensen met een beperkte mobiliteit, zullen zich zonder zebrapaden belemmerd voelen in het oversteken omdat er geen structuur meer is. Ook voor kinderen wordt het zonder zebrapaden veel minder duidelijk wanneer ze wel en wanneer ze niet mogen oversteken en waar ze dat best doen. Daarbij komt nog dat kinderen niet overal even zichtbaar zijn voor autobestuurders en ook minder goed afstanden kunnen inschatten.”

Voorrangregeling

Sinds de wetsaanpassing in 2005 hebben voetgangers altijd voorrang op een zebrapad. Bestuurders moeten dus stoppen wanneer een voetganger aanstalten maakt om over te steken op een zebrapad. D’Hollander: “In de praktijk wordt deze regel goed toegepast. Maar in

een zone 30 zonder zebrapaden wordt de situatie omgedraaid. Daar hebben de autobestuurders immers voorrang. Wil een voetganger oversteken, dan zal hij moeten wachten tot er een autobestuurder spontaan stopt. En omdat er geen zebrapad is, zullen automobilisten in de praktijk veel minder snel stoppen.”

Aansprakelijkheid

Een laatste belangrijk punt is de aansprakelijkheid. “Als de zebrapaden weggehaald worden, zal de voetganger steeds mede aansprakelijk gesteld worden in geval van een aanrijding. Dat terwijl in een zone 30 net de aansprakelijkheid en bewustwording van automobilisten beklemtoond zou moeten worden.”

30-meter regel

“Een nadeel is wel de zogenaamde ‘30-meter regel’, die stelt dat voetgangers binnen een afstand van 30 meter verplicht zijn het zebrapad te gebruiken. Misschien is het aan te bevelen om het gebruik van zebrapaden niet te verplichten, maar er, zoals nu al het geval is, wel voordelen aan te koppelen. Of misschien moet de hele zone 30 als ‘zebrapad’ benaderd worden zodat voetgangers echte rechten krijgen.”



“In een zone 30 zonder zebrapaden wordt de vrijheid van de voetganger soms ingeperkt, terwijl men ze net wilde vergroten.”

Tom D’Hollander,
voetgangsbeweging



Blindengeleidehonden worden getraind om op een zebrapad over te steken. Ook andere mensen met een beperkte mobiliteit hebben de structuur van een zebrapad nodig om veilig en comfortabel te kunnen oversteken.

BELGISCH CENTRUM VOOR GELEIDEHONDEN VZW

“Zorg dat er draagvlak is voor de beslissing. Alleen dan is het de juiste.”

“Elke plaats in een zone 30 waar een lokale overheid een zebrapad wil aanleggen of weghalen vraagt een aanpak op maat. De beleidsmakers kunnen best ook polsen bij hun burgers wat zij als beste oplossing zien.” Dat zegt Helmut Paris, verkeerspsycholoog bij MOW.

“Het is moeilijk om rond een gevoelige problematiek als ‘al dan niet zebrapaden aanleggen in een zone 30’ algemene richtlijnen te formuleren. In feite is elke kwestie een vraag die op maat moet aangepakt worden. Er spelen immers altijd locatiespecifieke eigenschappen mee in de juiste beslissing:

Welk soort verkeer komt er voor? Wat is de intensiteit van het verkeer ter plaatse? ... Ook het subjectief onveiligheidsgevoel bij studenten, ouders, leerkrachten, ... is van belang. Daarom is de rol van de lokale overheid, maar ook die van de school en andere betrokken partijen, zo belangrijk in deze

dossiers. Zij kennen de plaatselijke situatie het best. Zij hebben het nauwste contact met de buurtbewoners en de weggebruikers en samen kunnen ze de behoeften beter inschatten.”

Overleg is cruciaal

Best is dus om voor elke situatie met de betrokken partners een specifiek antwoord uit te werken. Paris: “Een hulpmiddel daarvoor is de ‘leidraad voor samenwerking en overleg’, die opgenomen is het Werkboek Schoolomgevingen (hoofdstuk 4). Deze lei-

Auditors aan het woord

Uit gesprekken met de verschillende partners blijkt dat er geen eenduidige richtlijn is voor zebrapaden in zones 30. In de praktijk komen dergelijke dossiers vaak aan bod in een Provinciale Audit Commissies (PAC) waar de voor- en nadelen tegen elkaar afgewogen worden. We laten de drie projectauditors kort aan het woord, zij geven advies in dergelijke dossiers die op de PAC voorkomen.



“Enkel zebrapaden op plaatsen waar het echt nodig is.”

Joris Willems

Joris Willems: “Mijn raad is: beperk het aantal zebrapaden tot een minimum om geen inflatie te krijgen, niet enkel in zones 30 maar ook daarbuiten. Zo worden de resterende zebrapaden extra duidelijk en zal de automobilist meer geneigd zijn om zijn gedrag aan te passen. Concreet dus enkel zebrapaden op plaatsen waar het echt nodig is: bij schoolomgevingen en druk gebruikte oversteekplaatsen en enkel indien ze voldoende gepaard gaan met begeleidende maatregelen: beveiligingen, gemachtigde opzichters, attentieverhogers, ... Meer en meer ben ik er ook van overtuigd dat we met zebrapaden door hun zeer sterk juridisch statuut (inbreken op de voorrang van auto’s) uiterst voorzichtig moeten omspringen.”

Dirk Lauwers: “Zoals bij elk verkeerskundig vraagstuk moet er een vakkundige afweging gemaakt worden binnen het spanningsveld ‘functie – gebruik – vorm’. Wat



“De finale afweging blijft: wat is de veiligste oplossing voor de voetganger?”

Dirk Lauwers

functie betreft, spelen de netwerkfunctie en de omgevingsfunctie een rol. Enerzijds is er de netwerkfunctie voor de auto: zebrapaden zijn minder aangewezen op lokale wegen III dan op een lokale I of secundaire weg. Anderzijds is er ook de netwerkfunctie voor voetgangers: op een belangrijke voetgangersroute zal men eerder een zebrapad aanleggen. Wat betreft de omgevingsfunctie kunnen een schoolomgeving, bejaardentehuis, stationsomgeving, ... indicaties pro zebrapad zijn. Wat gebruik betreft, kan gekeken worden naar de hoeveelheid autoverkeer die moet gedwarsd worden en daarmee samenhangend de wachttijd: is die aanvaardbaar of niet? Vermits er binnen onze verkeerswetgeving geen mogelijkheid is om met kanalisatiestrepen voor voetgangersoversteken te werken, kan ook een groot aantal voetgangers mijns inziens een reden zijn om een zebrapad te voorzien. Maar ook de kwetsbaarheid van de voetgangersgroep die zal oversteken speelt: als er bijzondere



“Wat je zou winnen bij een zebrapad, verlies je in de rest van de zone.”

Willy Miermans

zorg nodig is voor jonge kinderen, bejaarden, mindervaliden, ... kan een zebrapad ook in een zone 30 aangewezen zijn. Wat vorm betreft moet vooral gekeken worden naar de leesbaarheid van het zone 30-karakter. De finale afweging blijft: wat is de veiligste oplossing voor de voetganger?”

Willy Miermans: “Een zone 30 is in principe een gebied waar voetganger en fietser dominant zijn, dus ook het uitgangspunt voor het beleid. Ik erken de noodzaak van een zebrapad voor een schoolpoort, of in een zeer (auto-)druke omgeving, zeker waar slechtzienden functioneren. Maar de regel moet zijn: ‘zo weinig mogelijk’. Een zebrapad suggereert dat er op andere plaatsen geen oversteekbewegingen te verwachten zijn, wat niet het geval is. Wat je zou winnen bij een zebrapad, verlies je in de rest van de zone. Want je kan die aanpak niet eindeloos vernieuwvuldigen: dat is inflatie aan infrastructuur.”

draad beschrijft 7 stappen om een dergelijk project systematisch en dus kwaliteitsvol aan te pakken. Cruciaal daarbij is met een goed draagvlak voor de maatregel in kwestie te beginnen. Daarom één gouden raad voor lokale besturen: als u ingrijpende maatregelen wil doorvoeren – zoals een zebrapad verwijderen – bevrage dan eerst uw burgers. En laat daarbij alle belanghebbende partijen hun mening geven. Alleen door die behoeften in kaart te brengen en goed af te wegen kan een juiste beslissing genomen worden.”

Het werkboek schoolomgeving vindt u op www.wegenenverkeer.be (bij ‘verkeer’, dan ‘verkeersveiligheid’)



“Locatiespecifieke eigenschappen spelen een belangrijke rol in de beslissing om al dan niet een zebrapad aan te leggen.”

Helmut Paris,
verkeerspsycholoog MOW

JERRY DE BRIE

Twee nieuwe wetten voor fietsers

Op 3 februari 2012 verschenen twee nieuwe wetten in het Belgisch Staatsblad. Het betreft enerzijds de wet van 28 december 2011, waarmee wordt beoogd fietsers toe te staan in bepaalde gevallen de verkeerslichten voorbij te rijden. Anderzijds gaat het om de wet van 10 januari 2012 die tot doel heeft de fietsstraat te verankeren in het verkeersreglement. De wetten traden op 13 februari in werking.



B22



B23

Regeling die de fietsers de mogelijkheid biedt om het rode of oranjegele verkeerslicht voorbij te rijden

Nieuwe verkeersborden geven fietsers de mogelijkheid om het rode of oranjegele verkeerslicht voorbij te rijden: B22 om rechtsaf te slaan en B23 om rechtdoor te rijden. Hierbij moeten zij voorrang verlenen aan de andere weggebruikers op hun weg. B23 mag bovendien enkel worden gebruikt als de fietsers geen verkeersstroom moeten dwarsen. De nieuwe verkeersborden zijn een uitzondering op een algemene regel die bepaalt dat voorrangsborden niet gelden als op een bepaalde plaats verkeerslichten in werking zijn. Bij deze wet werden na publicatie terechte opmerkingen gemaakt over de vertaling en de samenhang met andere artikels in het wegverkeersreglement. Deze juridische onduidelijkheid dient eerst uitgeklaard te worden vooraleer deze regeling toe te passen is. De voorkeur van de Vlaamse overheid gaat uit naar infrastructurele oplossingen. Minister Crevits

wenst enige terughoudendheid aan de dag te leggen bij de toepassing van de nieuwe signalisatie langs de Vlaamse gewestwegen en de veiligheid van alle weggebruikers voorop te stellen. Samen met de Fietsersbond, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid zal ze onderzoeken op welke manier de nieuwe regelgeving een plaats zal krijgen in het Vademecum Fietsvoorzieningen.

De fietsstraat

De verkeersborden die het begin en het einde van de fietsstraat moeten aanduiden zijn niet opgenomen in de wet. De wet bepaalt dat deze borden binnen de 6 maanden in het wegverkeersreglement moeten worden opgenomen. In afwachting kunnen fietsstraten niet worden aangeduid en kunnen de specifieke verkeersregels die de wet invoert, niet worden afgedwongen.

Later komen we in Mobiliteitsbrief zeker terug op deze nieuwe instrumenten.

Goed om weten

Mobimix.beurs

Op 6 en 7 juni 2012 organiseren Mobimix.be en Ecomobiel de eerste editie van de Mobimix.beurs op Tour & Taxis in Brussel. Op 3.500 m² beursvloer kunnen ondernemers, aankoop- en mobiliteitsverantwoordelijken, overheden en andere professionals kennismaken met de nieuwste oplossingen voor een duurzamere bedrijfsmobiliteit. Een 70-tal standhouders demonstreren er elektrische en (plug-in)hybride voertuigen en bijhorende oplaadinfrastructuur, wagens en vrachtwagens op aardgas, tankoplossingen voor CNG, elektrische fietsen en scooters, ... Op 6 juni loopt de beurs parallel met het Mobiliteitscongres, met als thema: "Is uw HR klaar voor flexibele mobiliteit?"



Meer info:
www.mobimix.be

Website minder hinder

Sinds 1 maart zijn het Minder Hinder draaiboek en de Minder Hinder toets die het VIM in 2010 ontwikkelde, digitaal raadpleegbaar via www.minderhinderplatform.be. Via de digitale Minder Hinder toets kan de indiener doorheen alle fasen van een project snel en interactief informatie invullen, bewaren, doorsturen en raadplegen. Daarnaast biedt het platform ook een aantal voor-

beeldcases waarvoor de toets werd uitgewerkt en vindt de gebruiker er goede praktijkvoorbeelden rond 'minder hinder'-aanpak.

Webshop educatief materiaal

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) lanceerde onlangs de SMS-webshop. De nieuwe webshop biedt een overzicht van al het educatieve materiaal over verkeer en mobiliteit dat op de markt is, zowel voor basis- als secundair onderwijs en kan online aangekocht worden door scholen, verkeersouders, mobiliteitsambtenaren, rijinstructeurs, ...

Meer info: www.sms-webshop.be.



Mobiliteitsdebat voor jongeren

Jongeren zijn voor hun verplaatsingen grotendeels afhankelijk van het openbaar vervoer. Zij vormen een belangrijke doelgroep onder de trein-, tram- en busgebruikers. Daarom organiseren TreinTramBus en de Vlaamse Jeugdraad op **zaterdag 28 april** een jongerenconferentie – 'Pimp your transport' – rond het thema 'duurzame mobiliteit'. Jongeren uit verschillende regio's in Vlaanderen worden opgeroepen om samen te overleggen over hun noden, wensen en verzuchtingen rond het openbaar vervoer.

Meer info en inschrijvingen: www.treintrambus.be.

Bike to work

Bike to Work is een initiatief van de Fietsersbond vzw en ondersteunt

Belgische werkgevers het hele jaar door om meer personeelsleden op de fiets te krijgen én te houden. Het unieke fietspuntenstelsel, de wedstrijd in juni, de ondersteuning en motivatie het hele jaar door en de meetbare fietsresultaten stimuleren 15 000 geregistreerde fietsers uit 250 aangesloten ondernemingen. Fietst uw lokaal bestuur binnenkort ook mee?

Meer info en deelnameprijzen voor uw bestuur vindt u op www.biketowork.be. Vragen? Mail dieter@fietsersbond.be of bel naar 0497 122 893.



Congres Verkeersveiligheid: inschrijven mogelijk

Op 22 mei 2012 heeft het tiende Verkeersveiligheidscongres plaats in 'Muziekcentrum De Bijloke' in Gent. Thema is de 'SUN-landen'. Inschrijven is mogelijk via www.verkeerskunde.be. Deelname kost 100 euro (inclusief broodjeslunch en Jaarboek Verkeersveiligheid).

Meer info: Kurt Marquet, 015 44 32 64, kurt.marquet@verkeerskunde.be.

Actuele 'goed om weten'-berichten vindt u op www.mobielvlaanderen.be/overheden

Website: www.mobielvlaanderen.be/overheden. Abonnement: www.mobielvlaanderen.be (tijdschriften en nieuwsbrieven). Redactie en Vormgeving: Kluwer. Redactieadres: Sandra De Bel, Kluwer, Motstraat 30, 2800 Mechelen, sandra.debel@kluwer.be. Redactieraad: Dominique Ameelle (Dep.MOW), Filip Boelaert (kabinet minister Crevits), Erwin Debruyne (VVSG), Anneleen De Smedt (Agentschap Wegen en Verkeer), Karen Landuydt (Dep.MOW), Kurt Marquet (VSV), Willy Miermans (Hogeschool voor Verkeerskunde), Marc Nuytemans (De Lijn), Dirk Verhoeven (Dep.MOW). Verantwoordelijke uitgever: ir. Fernand Desmyter, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel. © 2012 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

De Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden. Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen voor mobiliteit en alle geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar. Wie een gratis abonnement wenst, kan zich inschrijven via de website: www.mobielvlaanderen.be/overheden (Publicaties - Mobiliteitsbrief)



FSC
www.fsc.org
MIX
Papier van
verantwoorde
herkomst

FSC® C014767

