

Verkeersongevallen voorkomen

‘30 maakt de buurt prettig’

Geregeld krijgt de gemeente vragen over de verkeersregels in wijken of straten in Pijnacker-Nootdorp, die omgevormd zijn tot 30 kilometer per uur-zones. Deze themapagina gaat in op de belangrijkste veranderingen.

De rijksoverheid streeft naar het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Daarom is eind 1997 een overeenkomst ondertekend met de vertegenwoordigende organisaties van alle provincies, gemeenten en waterschappen. Deze partijen willen het doel bereiken door niet zozeer achteraf de oorzaken van verkeersonveiligheid weg te nemen, maar door verkeersongevallen te voorkomen, onder meer door een duurzaam veilige weginrichting. Dit houdt in: een uniforme en herkenbare weginrichting die aansluit bij het gewenste verkeersgedrag. Met andere woorden: de weggebruiker ziet aan het wegbeeld welk rijgedrag van hem verwacht wordt. Hij kent de maximale snelheid, weet hoe de voorrang is geregeld en is voorbereid op de verkeerssituaties die hij kan tegenkomen.

Hulpdiensten

De gemeente Pijnacker-Nootdorp is al jaren bezig om wijken en/of straten om te vormen tot duurzaam veilige woongebieden. Door in (woon)straten een maximum snelheid in te voeren van 30 km/uur kan de verkeersveiligheid aanzienlijk worden verbeterd. Het aanwijzen als 30 km-zone en het plaatsen van borden alleen is (helaas) niet voldoende. Om de snelheid daadwerkelijk terug te dringen, legt de gemeente ook snelheidsremmende voorzieningen, zoals drempels en verhoogde kruisingsvlakken, aan. Hulpdiensten moeten binnen een wettelijk vastgelegde tijd op elke plek in de gemeente Pijnacker-Nootdorp kunnen zijn in geval van een calamiteit. Zo geeft de brandweer routes aan, die zij moeten gebruiken om aan deze verplichting te kunnen voldoen. Op deze routes worden snelheidsremmende maatregelen niet of onder zeer strikte voorwaarden toegestaan. De gemeente kan op deze routes vrijwel geen extra aanvullende maatregelen treffen.

Geef het door: rechts gaat voor

“Niemand houdt zich aan de maximum snelheid en er wordt geen voorrang verleend aan verkeer van rechts”, is een vaak gehoorde klacht. Dit kan te maken hebben met de inrichting, maar vaak is dit toe te rekenen aan het niet goed toepassen van de verkeersregels. Het mag duidelijk zijn, dat op een kruising, waar geen borden en geen haaiantanden zijn aangebracht en die niet oogt als een uitrit, aan alle bestuurders van rechts (dus ook de bromfietser en fietsers!) voorrang moet worden verleend. Gele borden met de tekst ‘Let op rechts heeft voorrang’, staan er slechts bij hoge uitzondering en zijn altijd tijdelijk. Een belangrijke stelregel bij gelijkwaardige kruisingen is, dat je voorrang moet krijgen en niet moet nemen.



Te hard rijden

Het is een vreemd fenomeen, dat mensen die te hard rijden in woonwijken vaak juist mensen zijn die er zelf wonen. Zij berokkenen hun eigen gezin en hun eigen omgeving hinder. Alle maatregelen die de gemeente neemt om de snelheid terug te dringen, zijn erop gericht dit gedrag te veranderen. Maar het meeste effect hebben diezelfde bewoners, die hardrijders persoonlijk aanspreken op hun gedrag. Het is in ieders belang dat het verkeer veilig is, en dat begint met een lage snelheid in woonwijken. Zoals een andere overheids campagne al zegt: “Een betere wereld begint bij jezelf”. Dit is in het verkeer zeker het geval. We kennen het allemaal wel, de bekeuring die op de mat valt voor ‘slechts’ 5 kilometer te hard rijden. Dat vinden we dan kinderachtig. Wanneer er echter 5 km/u te hard door uw straat wordt gereden, dan moet de gemeente wel ingrijpen.

Gelijkwaardige wegen

Uitgangspunt is dat binnen 30-km gebieden alle wegen gelijkwaardig zijn. Dus: als de voorrang niet uitdrukkelijk met verkeersborden, al dan niet in combinatie met haaiantanden, is geregeld, dan geldt de regel van het gelijkwaardig zijn van kruisende wegen. Dat betekent dus ook dat weggebruikers aan onder andere (brom)fietsers van rechts voorrang moeten verlenen. Als sprake is van een uitritconstructie, dan moet het verkeer dat de uitrit verlaat voorrang verlenen.

Parkeren

De wet (het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990) verstaat onder parkeren: “het laten stilstaan van een voertuig anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van passagiers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen”.

Voor parkeren binnen 30 km-zones bestaan geen speciale regels. Parkeren is dus toegestaan, tenzij dit uitdrukkelijk is verboden via bebording of voortvloeit uit de verkeerswetgeving. Als bij het inrijden van een woongebied een parkeerverbodzonebord staat, betekent dit dat alleen in de daartoe bestemde en als zodanig aangegeven parkeervakken mag worden geparkeerd. Voor het overige zijn de ‘gewone’ regels voor het parkeren van toepassing:

Artikel 24 RVV

De bestuurder mag zijn voertuig niet parkeren:

- bij een kruispunt op een afstand van minder dan vijf meter daarvan;
- voor een inrit of een uitrit;
- buiten de bebouwde kom op de rijbaan van een voorrangsweg;
- op een parkeergelegenheid voor zover zijn voertuig niet behoort tot de op het onderbord aangegeven categorie voertuigen, op een andere wijze dan op het onderbord is aangegeven, dan wel op de dagen of uren waarop dit blijkens het onderbord is verboden
- langs een gele ononderbroken streep.

De bestuurder mag zijn voertuig bovendien niet dubbel parkeren.

Over de regels onder a. en b. het volgende:

Onder een *kruising* wordt verstaan ‘een kruising of splitsing van wegen’. Men mag dus niet parkeren op minder dan 5 meter van een kruising of splitsing



van wegen. Ook T-kruisingen of splitsingen vallen hier dus onder. Als dit verhoogd is, is het eenvoudig: u mag dan grofweg op het verhoogde gedeelte niet parkeren, ook niet op het ‘rechte stuk’.

Uitrit

Onder een uitrit wordt niet alleen een uitrit van een garage of carport verstaan. Ook de aansluiting van de ene weg op de andere kan de vorm hebben van een uitrit. De Hoge Raad heeft gesteld dat als de constructie van de uitrit de indruk van een uitrit bevestigt, kan de weggebruiker ervan uitgaan dat het ook een uitrit is. Simpelweg gezegd is een uitrit een uitrit als hij eruit ziet als een uitrit.

Daarbij valt te denken aan hoogteverschillen met de rijbaan. Een verschil in verharding doet er niet toe, als beide maar verharde wegen zijn. Een asfaltweg heeft dus niet per definitie voorrang ten opzichte van een klinkerweg. Bestuurders op onverharde wegen moeten wel voorrang verlenen aan bestuurders op verharde wegen.

Parkeerverboden

Nieuwe woongebieden worden van begin af aan duurzaam veilig ingericht. Bij het ontwerpen van de wijk wordt rekening gehouden met de normen voor het aantal benodigde parkeerplaatsen. De aanwijzing van het gebied als parkeerverbodzone betekent dat binnen het gebied uitsluitend binnen de daarvoor bestemde en als zodanig aangegeven parkeervakken mag worden geparkeerd. Parkeren buiten deze vakken is dus verboden. In oudere wijken zijn er, door de in het verleden gehanteerde lagere parkeernormen, vaak (te) weinig parkeervakken aanwezig en is er veelal ook geen ruimte om extra parkeervakken aan te leggen. In die gevallen wordt er afgezien van het instellen van een parkeerverbodzone.

Zoneborden

Om te voorkomen dat er op elke straathoek de maximum snelheid en/of een parkeerverbod met een afzonderlijk bord moet worden aangeduid, wordt gebruik gemaakt van zoneborden. Er kan dan worden volstaan met het plaatsen van één bord bij de toegang tot het zonegebied. Het gebod of verbod geldt dan voor het hele gebied.

Praktijk

Tot zover iets over de regelgeving. Het gemeentebestuur kan niet anders doen dan wegen zo inrichten dat duidelijk is hoe weggebruikers zich dienen te gedragen, met als doel het aantal ongelukken te verminderen. Het is echter aan de weggebruikers, de bewoners zelf, om het in de praktijk te brengen. Gemeente en inwoners hebben samen de verantwoordelijkheid om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen en om de buurt (weer) prettig te maken.