

Onderzoek naar:

Gezamenlijk onderzoek naar de beste inrichting van drukke 30 km/h-wegen.

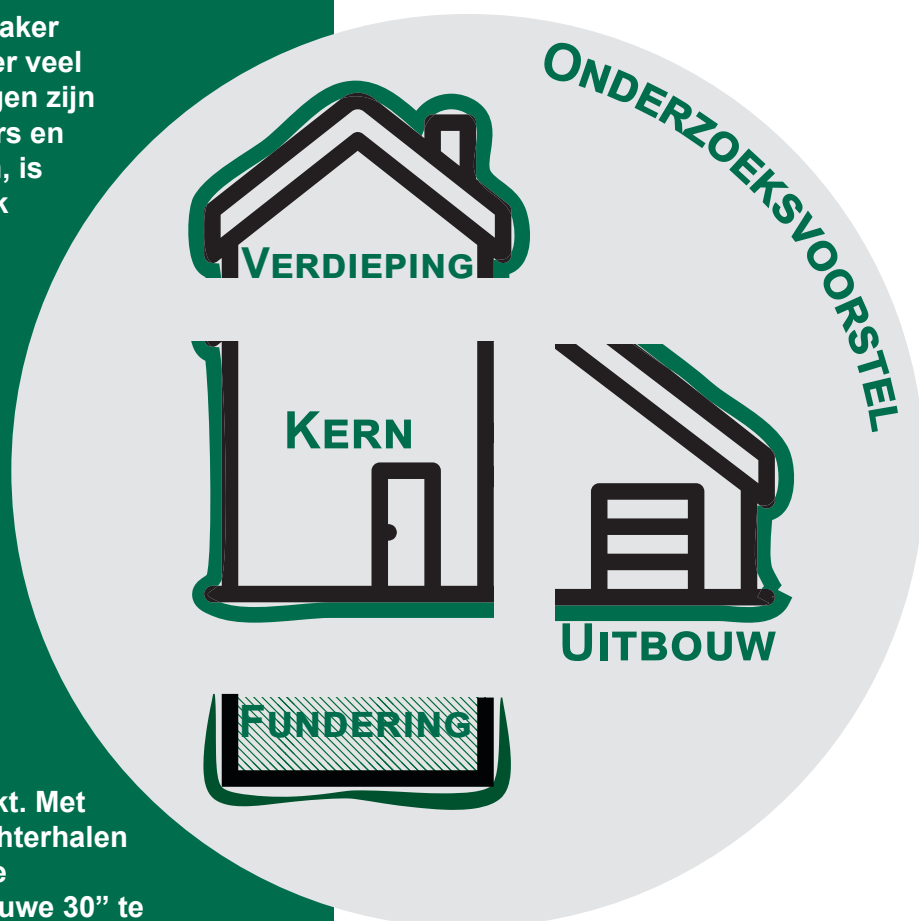
“HET NIEUWE 30”

De categorisering en inrichting van ons wegennet volgens de principes van Duurzaam Veilig hebben ons veel gebracht. Veel woongebieden zijn veilig ingericht als verblijfsgebied met een maximumsnelheid van 30 km/h. En de meeste drukke gebiedsontsluitingswegen met een maximum snelheid van 50 km/h, hebben veilige, gescheiden fietsvoorzieningen. Maar discussies zijn er ook. Want moeten uiteindelijk niet alle wegen binnen de bebouwde kom 30 km/h worden uit oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid? En wat betekent dat? En hoe richt je een drukke erftoegangsweg met een (hoofd) fietsroute in, als deze te smal is voor fatsoenlijke fietsstroken, maar te druk voor een fietsstraat?

Doet u mee?



We zien deze vragen steeds vaker op ons af komen. En hoewel er veel meningen en veronderstellingen zijn en de discussies over de voors en tegens steeds verder oplopen, is er nog weinig feitenonderzoek gedaan. DTV Consultants en Goudappel Coffeng pakken samen de handschoen op om de discussies rond “het nieuwe 30” te stroomlijnen. In een ateliersessie verkenden we samen met vertegenwoordigers van 15 grote gemeenten en andere belangrijke stakeholders de belangrijkste (beleids-) wensen en dilemma’s rond “het nieuwe 30”. Aan de hand van de uitkomsten hebben Goudappel Coffeng en DTV Consultants een onderzoeksvoorstel uitgewerkt. Met dit onderzoeksprogramma achterhalen we de feiten om onderbouwde standpunten rondom “het nieuwe 30” te kunnen innemen. Helpt u mee om “het nieuwe 30” vorm te geven?



DE FUNDERING: ONDERZOEK NAAR WEGKENMERKEN EN SNELHEDEN

De fundamentele vraag bij alles wat ontwerpers en wegbeheerders doen bij het vormgeven van wegen is, welke invloed gemaakte keuzes hebben op de rijsnelheid voor het gemotoriseerd verkeer. Voor wegen in ons onderzoek, de grijze wegen, drukke 30-wegen, stadsstraten, wegen met een gecombineerde verkeers- en verblijfsfunctie, is deze vraag extra relevant om drie redenen:

1. Om voldoende ruimte te bieden aan alle verkeersdeelnemers kan er aanleiding zijn de rijloper breder te maken dan bij een reguliere 30 km/h-straat. Dit kan leiden tot hogere snelheden.

2. Waar sprake is van menging met fietsverkeer heeft de rijsnelheid een relatief grote invloed op de (ervaren) verkeersveiligheid.
3. Andere ambities voor de straat als verblijfskwaliteit en oversteekbaarheid, hangen sterk af van de rijsnelheid.

We richten ons op wegkenmerken zoals de profielbreedte, de aanwezigheid, breedte en kleur van fietsstroken, inrichting als fietsstraat, de maximumsnelheid, aanwezigheid en zichtbaarheid van bebording, materiaalkeuze en vormgeving van de kruispunten. Maar ook omgevingskenmerken, zoals de aanwezigheid van bebouwing, groen en vormgeving van de openbare ruimte rondom de weg, nemen we mee in het onderzoek.

Om inzicht te krijgen in de samenhang tussen (weg)kenmerken, gereden snelheden en de objectieve verkeersveiligheid, voeren we het volgende onderzoek uit:

- Literatuuronderzoek invloed weg- en omgevings-kenmerken op de snelheid
- Data-analyse wegkenmerken vs. snelheid en verkeersongevallen voor circa 200 ‘grijze wegen’:
 - » Verzamelen geschikte voorbeelden
 - » Verzamelen wegkenmerken met Globespotter
 - » Verzamelen rijsnelheden autoverkeer met HERE
 - » Verzamelen ongevalsdata met ViaStat
 - » Verzamelen rijtijden OV met Govi
 - » Afleiden statistische verbanden tussen bovenstaande

Eindproduct van deze stap is een toegankelijk onderzoeksrapport met alle bevindingen en een verklaringsmodel voor de werkelijke snelheid (gemiddeld, V85) van het gemotoriseerd verkeer en de samenhang hiervan met de objectieve verkeersveiligheid.



DE VERDIEPING: VOOR- EN NA ONDERZOEK

In dit onderzoek willen we een beperkt aantal straten over langere tijd 'volgen'. Zo ontstaat inzicht in de effecten van de ingreep: voor- en na-onderzoek en de effecten op langere termijn. Daarvoor om zijn we ook op zoek naar wegen die binnenkort worden heringericht en/of waarop het snelheidsregime verandert.

Het is interessant om een dergelijke weg over langere tijd en op een groter schaalniveau te onderzoeken zodat ook de langere termijn effecten en de effecten op netwerkniveau in beeld worden gebracht. Te denken valt aan bijvoorbeeld:

- Het effect op de gereden snelheid
- Het effect op rijtijden van het OV en hulpdiensten
- Het effect op de tevredenheid van omwonenden en gebruikers
- Het effect op de intensiteit op de aangepaste weg en de omliggende wegen
- Het effect op de modal split
- Het effect op functies langs de weg, huurprijzen etc

DE KERN: PRAKTIJKONDERZOEK VOORBEELDSTRATEN

Dit deelonderzoek richt zich op de werking van praktijkvoorbeelden van 'grijze wegen'. De vraag is dan: wat bepaalt of een dergelijke weg goed werkt. Vooralsnog verwachten we het succes van de grijze weg te kunnen bepalen aan de hand van twee factoren:

- De tevredenheid van de gebruikers en omwonenden van de straat, en dan met

name de fietsers

- De rijnsnelheid van het gemotoriseerd verkeer

Voor elk van de geselecteerde cases willen we dit in beeld brengen door, naast het verzamelen van de hiernaast genoemde kenmerken, de volgende onderzoeken uit te voeren:

- Een enquête op straat naar de tevredenheid van de gebruikers, gericht op fietsers en voetgangers
- Een online enquête naar de tevredenheid van omwonenden en (alle soorten)

gebruikers gebruikend van een online panel

- Een focusgroep voor verdieping van beide enquêtes
- Een meting van de intensiteit en snelheid

Het eindrapport bestaat uit een analyse van elk van de voorbeelden met generieke conclusies over de samenhang tussen de kenmerken van een weg (inrichting, gebruik, veiligheid) en het oordeel van verschillende weggebruikers.



DE UITBOUW: DISCUSSIE EN NADER ONDERZOEK SPECIALS


We realiseren ons terdege dat we er met deze onderzoeken nog niet zijn. Hoe zit het met draagvlak, met juridische consequenties, met de vertaling in richtlijnen etc. We voorzien daarom dat we voor, tijdens en na onze onderzoeken samen met andere organisaties werken aan een verbreding van het onderwerp met communicatie, discussie en afstemming met aanpalende beleidsterreinen.



ONZE AMBITIE

Onze ambitie is om samen met u dit onderzoek uit te voeren om er samen van te leren. We zoeken daarom circa 15 gemeenten die één of meerdere voorbeeldstraten willen laten onderzoeken. We vragen een bijdrage per onderzoek van 5000 euro per locatie. Met dit onderzoek financieren we deels ook de algemene onderzoeks- en verdiepingdelen. Bijdragen

aan het algemene onderzoek, bijvoorbeeld met een bijdrage aan deelonderzoeken, inbreng van uren of afstudeeronderzoeken etc zijn ook van harte welkom. We starten het onderzoek bij voldoende belangstelling in het najaar van 2019. Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:

Hans Godefrooij
 06-20491590

Rico Andriess
 06-20611645

hetnieuwe30@dtvconsultants.nl

**DTV**
CONSULTANTS

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**