



Tweejarig evaluatieonderzoek in twintig gemeenten

Logischer 30 km-gebieden

Samenvatting

Een evaluatieonderzoek naar het planproces en de inrichting van 30 km-gebieden onder 20 gemeenten laat opmerkelijke verschillen zien. Na een jaar zijn in bijna iedere wijk nog verbeterpunten aan te wijzen, veelal rond wijkvoorzieningen zoals scholen, sportzalen en bibliotheek. Ook de ingangen van de wijk, de poortconstructies, zijn nog relatief onveilig. Hier gebeuren de meeste ongelukken. In tegenstelling tot de wijken uit de jaren '80 met een hofjes- of woonervenstructuur, zijn wijken uit de vijftiger en zestiger jaren door hun rasterstructuur met een sobere aanpak moeilijk duurzaam veilig te maken. Handhaving blijft noodzakelijk, ook om het 'wildparkeren' tegen te gaan en de wijken goed toegankelijk te houden voor dienstverlenend verkeer. De bevolking kent de wijk en speelt een belangrijke rol bij het verbeteren van de verkeersveiligheid in objectieve en subjectieve zin. Veel gemeenten kiezen voor nuttige samenwerking met een bewonersgroep.

Ing. A.J. Kranenburg, AVV/VMV
Drs. C.C. Steenaert, DHV-MI

De toepassing van 30 km-gebieden moet veel 'logischer' worden, dat wil zeggen: minder onvoorspelbaar. Bovendien moet de maatregel acceptabeler worden voor de weggebruiker én wegbeheerder, en moeten de gebieden vooral ook veiliger worden. Dit waren enkele verwachtingen van de landelijke evaluatie van 30 km-gebieden die de afgelopen twee jaar in twintig gemeenten heeft plaatsgehad. De resultaten zijn nu bekend.

Het herinrichten van wijken tot 30 km-gebied is één van de 24 afspraken uit het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig van december 1997. In dit convenant wordt een versnelde aanpak gestimuleerd om zowel het aantal als de omvang van de wijken te laten toenemen. Op basis van deze afspraak wordt gestreefd naar 12 000 km omgebouwde weglengte tot erftoegangsweg in vijf jaar. Het credo 'sober en doelmatig' wordt tot beleidslijn verheven en er wordt een

subsidie in het vooruitzicht gesteld. Op alle overheidsniveaus vindt ruime communicatie plaats om het streefdoel bekend te maken. Het gevolg is dat bijna alle Nederlandse gemeenten zich in 1998 hebben aangemeld voor dit onderdeel van het programma en dat sindsdien voortvarend herinrichtingsplannen zijn ontwikkeld en uitgevoerd.

In december 2002 is het Startprogramma afgerond. Niet alle plannen zijn gereedgekomen, maar het bestaande areaal van 8700 km erftoegangsweg is wel met 10 000 km toegenomen. Er is veel ervaring opgedaan, zowel met het planproces, de inspraak als de uitvoering. Vraag is hoe het nu staat met de afname van de onveiligheid. Wat vinden de betrokken bewoners ervan? Waar liggen de valkuilen? Wat is de beste vertaling van sober en doelmatig in relatie tot de stedenbouwkundige omgeving? Reden genoeg voor een landelijk onderzoek om recente ervaring op te tekenen en uit te wisselen. In overleg met de landelijke partners heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2002 het initiatief genomen en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer opdracht gegeven het project uit te voeren.

Met dit onderzoek wordt getracht antwoord te geven op de centrale vraag: 'Hoe richten we een wijk veilig in, in relatie tot de stedenbouwkundige opzet en met draagvlak onder de bewoners? Doel van het onderzoek is om kennis en ervaring op te tekenen van 30 km/uur-projecten, deze te presenteren en te verspreiden. Het onderzoek richt zich op de procesgang, de communicatie, de bewonersbeleving en de kosteneffectiviteit van een twintigtal 30 km/uur-gebieden verspreid over het hele land. Om de resultaten dit jaar te kunnen presenteren is samengewerkt met advies- en ingenieursbureau DHV.

Twee fasen

Het project is in 2002 in twee fasen gestart. De eerste fase bestond uit het inventariseren en selecteren van geschikte gemeenten.

Aan de preselectie van de gemeente lagen naast een aantal selectiecriteria ook de subsidieaanvragen bij het rijk ten grondslag. Daarnaast waren er enkele wensen zoals landelijke spreiding en een mix van kleine, middelgrote en grote gemeenten. Verder speelden de structuur en de samen-

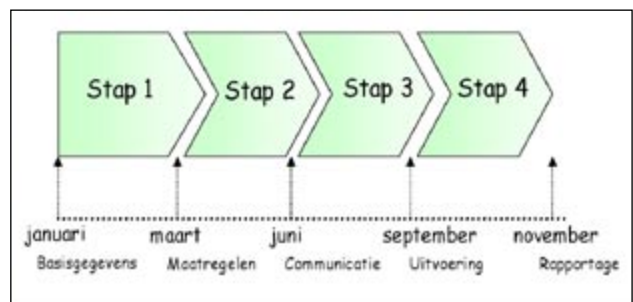


1. De 20 deelnemende gemeenten

stelling van de bevolking een rol vanwege de weerslag op het gebruik van de infrastructuur. Uiteindelijk zijn in de preselectiefase 60 gemeenten geselecteerd, waarvan er 38 zijn uitgenodigd voor een Startbijeenkomst. Hiervan zijn 20 gemeenten overgebleven met wijken die aan de criteria voldeden (fig.1).

De wijken zijn ingedeeld naar leeftijd, geografische spreiding en beschikbaarheid van gegevens. Begin 2003 is echt gestart met de vergelijkende studie, waarbij de groepswijze schikking van de wijken naar leeftijd leidend is geweest.

In fase 2 is over de wijken zelf een groot aantal gegevens verzameld die nodig zijn om vergelijkenderwijs te kunnen werken (fig 2). Daarnaast zijn allerlei gegevens gevraagd over het maatregelenplan, de kostenraming, de planning, de uitbesteding en de uitvoering, naast vragen over de communicatie naar de politiek en de bevolking.



2. Gegevensinventarisatie in stappen

De gegevens en plannen zijn volgens een gestandaardiseerde methode in stappen bij de betrokken wegbeheerders opgevraagd, waarbij de informatie zo veel mogelijk op kaartjes moest worden verwerkt. Deze gegevens hadden als doel om naast het verkrijgen van exacte gegevens over inhoud en proces, een beeld te schetsen van de geselecteerde woonwijk en de knelpunten op het gebied van de verkeersveiligheid die van belang zijn voor de herinrichting.

Grote gebieden

Uit het onderzoek blijkt dat het geen probleem is gebieden van 30 tot 40 hectare groot te vinden. De gemiddelde grootte van de geselecteerde gebieden ligt tussen de 40 en 50 hectare met hier en daar een uitschieter naar boven of beneden. De gemeenten pakken complete wijken in één keer aan. De stedenbouwkundige opzet en ontwikkeling van een stad of dorp blijkt leidend. De doelstelling om zo groot mogelijke verblijfsgebieden te creëren lijkt daarmee geen enkel probleem. Het onderzoek toont echter aan dat hiermee, in relatie met de beleidslijn sober en doelmatig, een belangrijk knelpunt ontstaat. Doordat wegbeheerders grote woonwijken als 30 km/uur-gebied aanwijzen, vallen ook de 'oude wijkontsluitingswegen' binnen deze gebieden. Met name in de wijken uit de jaren '60 en '70, maar ook de nieuwere wijken uit de jaren '90, blijkt een sobere aanpak echter onvoldoende om deze wegen om te vormen tot erftoegangsweg. In sommige gevallen wordt wel bereikt dat de hoeveelheid verkeer door de wijk enigszins afneemt, maar de snelheid op deze wegen blijft veelal te hoog. Dit kan vooral worden

toegeschreven aan het feit dat vormgeving en gebruik, in tegenstelling tot de woonstraten, onvoldoende in evenwicht zijn. Weggebruikers kunnen uit de vormgeving niet aflezen welk gedrag op deze wegen gewenst is. In de wijken met een woonerf- of hofjesstructuur speelt dit probleem minder.

Hoewel de gebieden door de tijd waarin ze gebouwd zijn qua structuur sterk verschillen, moeten de wegbeheerders per hectare gemiddeld 100 tot 200 meter weg herinrichten. Waar verwacht wordt dat een jaren-'60 rasterstructuur meer weglengte zou bevatten dan een jaren-'70 hofjesstructuur, blijkt dit niet altijd het geval. De rasterstructuur uit begin jaren-'60 heeft de meeste weglengte en het hoogste aantal kruisingsvlakken binnen de wijk. De complexiteit vraagt om meer dan een sobere inrichting.

De analyse van de verkeersveiligheid wijst uit dat in genoeg alle geselecteerde gebieden, de ongevallen vooral plaatsvinden op de aansluitingen met de aanliggende gebiedsontsluitingswegen. Dat was vóór de herinrichting zo en is nauwelijks veranderd. Dit betekent dat nog veel winst is te behalen met het beter herinrichten/reconstrueren van de toegangen tot het 30 km/uur-gebied, de zogenoemde 'poorten'.

Veiligheid in de wijk

In de gebieden zelf deden zich nauwelijks ongevallen met (ernstig) gewonden, dan wel doden voor. Over een periode van vier jaar (1997-2000) vielen er per kilometer weglengte (ongevaldichtheid) gemiddeld 1,7 slachtoffers. In een woonwijk van 40 ha met acht km weglengte komt dit neer op bijna 14 slachtoffers. Dit aantal wordt deels beïnvloed door het type wijk. Zowel naar ongevallen als naar slachtoffers komen wijken uit de zestiger jaren, met een overwegend rasterstructuur, er het slechtst af. In zo'n type wijk van circa 45 ha gebeurden vóór de herinrichting over een periode van vier jaar 93 tot 313 ongevallen; ofwel twee tot zeven per ha.

Bij de beoordeling van de subjectieve verkeersonveiligheid valt op dat bewoners vooral klachten hebben over de 'oude verzamelwegen' binnen een wijk. Hier is de intensiteit en de snelheid van het verkeer hoger dan in de aangrenzende woonstraten. In zowel de wijken uit de jaren '60 en '70 met een hoge bebouwings- en bevolkingsdichtheid, als de wijken met een woonerfstructuur, vormen geparkeerde auto's vaak een apart probleem. Zij belemmeren de doorgang en bevorderen zo gevoelens van onveiligheid.

Verschillen

Ondanks de beleidslijn 'sober en doelmatig' en een min of meer gelijke hoeveelheid herin te richten weg per hectare, gaan gemeenten hier zeer verschillend mee om. Ook binnen gemeenten zijn opmerkelijke verschillen waar te nemen. In de ene wijk worden de poorten en slechts een enkel knelpunt in de wijk aangepakt, terwijl in de naastgelegen wijk van vergelijkbare omvang met een lager ongevallencijfer een veel 'exclusievere' aanpak plaatsvindt. De kosten lopen dan ook ver uiteen, variërend van 1000 tot 12 000 euro per hectare. De verkeersonveiligheidsgegevens en/of struc-

tuur van een wijk blijken dus niet alleen bepalend voor de gekozen aanpak. Ook het beschikbare budget, de filosofie die de gemeente aanhangt wat weginrichting betreft ('we doen het goed of we doen het niet') en de prioriteit die Duurzaam Veilig krijgt, spelen een belangrijke rol. In het streven naar zo eenduidig mogelijk ingerichte gebieden met een sobere en doelmatige inrichting wordt sterk afgeweken in de leer. Elke gemeente heeft eigen denkbeelden over wat sober en tegelijkertijd duurzaam veilig is. Het gemeentelijk beleid en het type wijk bepalen de omvang en het soort maatregelen en kleuren daarmee het kostenplaatje.

Traditioneel

Vergelijking van de toegepaste maatregelen wijst uit dat bij herinrichting weinig creatieve oplossingen worden gekozen en dat sober voor de meeste gemeenten betekent: kiezen voor 'traditionele' verticale snelheidsremmende maatregelen, zoals plateaus en drempels. In enkele gevallen zijn in verband met de aanwezige busroute alleen maatregelen als wegversmallingen of as-verleggingen toegepast.



Een zorgvuldig ingedeeld dwarsprofiel met as-verspringing

Echt vernieuwende maatregelen zijn in de deelnemende gemeenten bij herinrichtingen niet toegepast. Wel blijkt bijvoorbeeld het instellen van éénrichtingverkeer een goedkope maar zeer effectieve maatregel te zijn, ook om sluipverkeer te weren, mits er wordt gehandhaafd. In de planfase is deze maatregel onder de bevolking niet altijd even populair, maar achteraf denken de bewoners van de bewuste straat daar vaak anders over. Veiligheid en leefbaarheid worden op deze manier samen verbeterd.

Communicatie

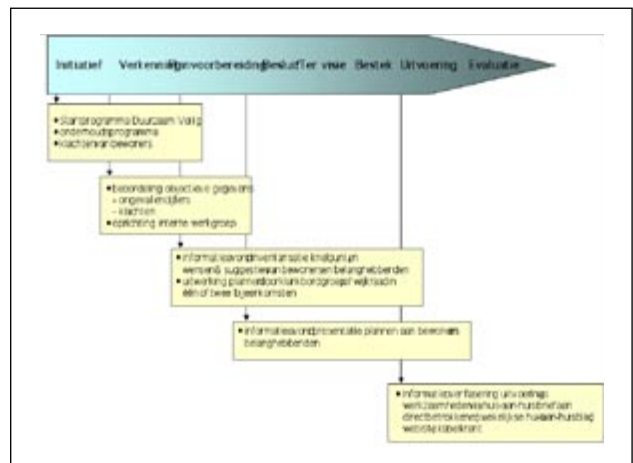
De meeste gemeenten maken bij de voorbereiding van 30 km/uur-plannen in bestaande woonwijken gebruik van een klankbordgroep of wijkraad. De ervaring leert dat voorkomen moet worden dat bewoners voor zichzelf praten; zij moeten de overige wijkbewoners vertegenwoordigen en bereid zijn om tussentijds terug te koppelen. De werkvrijheid van de inwoners verschilt per gemeente.

Daar waar begonnen is met een schets- of viltstiftavond om de probleempunten te inventariseren, voordat er gesproken werd over een inrichtingsvoorstel, werd tijd teruggewonnen door het uitblijven van bezwaarschriften. De wijkbewoners blijken hun wijk te kennen, juist waar het gaat om fiets- en looproutes naar voorzieningen, en kunnen dus een belangrijke bijdrage leveren aan het leveren van 'maatwerk'. Ten slotte wordt het uiteindelijke draagvlak verder vergroot door het houden van een presentatieavond voor alle wijkbewoners, eventueel verzorgd door leden van de klankbordgroep. Van de gemeente mag worden verlangd dat de communicatie vooraf goed wordt verzorgd om een ruime opkomst te verzekeren. Het verspreiden van een uitnodiging huis-aan-huis lijkt hiervoor het beste middel. Het is goed om voor communicatie een apart budget te reserveren.

Evaluatiegesprekken

Naast alle technische en statistische informatie is het bij verkeersveiligheidsplannen ook belangrijk om te weten welke ervaringen bewoners hebben met het resultaat. Daarvan kan een hoop worden geleerd. Uit het onderzoek blijkt dat een evaluatie achteraf van het proces en de getroffen maatregelen, bij de meeste gemeenten nog niet op de agenda staat. Elk plan kent zo zijn 'kinderziektes'. Het is daarom aan te bevelen een gedeelte van het budget te reserveren voor kleine aanpassingen of toevoegingen achteraf. Uit de evaluatiegesprekken die in het kader van dit onderzoek zijn gevoerd, komt het belang van evaluatie duidelijk naar voren, en ook hoeveel het oplevert. Zo blijkt dat met name de wijkontsluitingswegen als onveilig worden ervaren en dat het aantal maatregelen hier onvoldoende is. Een sobere aanpak bij dit type wegen voldoet dus niet. In de ogen van sommige bewoners zou het beter zijn deze wegen (voorlopig) 50 km/uur te laten en te zorgen voor goede oversteekvoorzieningen. Dit schept volgens de bewoners meer duidelijkheid. Op plaatsen waar zich in de wijk winkels of scholen langs dit type wegen bevinden, zou men extra maatregelen moeten

treffen en kleinere, exclusieve 30 km/uur-zones moeten inrichten. In wijken met veel rechtstanden zijn naast extra remmende maatregelen ook attenderingsmaatregelen nodig om de weggebruiker aan het 30 km/uur-regime te herinneren. Plateaus worden als nuttig gezien en het meest geaccepteerd als snelheidsremmende maatregel. Communicatie over het plan tussen wijkbewoners en gemeente wordt door de bewoners als erg belangrijk aangemerkt. Het contact gaat verder dan alleen het bespreken van de onveiligheid. Het is wel belangrijk dat de afvaardiging van de wijk als gesprekspartner een goede afspiegeling vormt van de wijk. Wanneer dat niet het geval is, ontstaan achteraf problemen.



Communicatieaspecten in het planproces