

Het nieuwe 30, een goed idee?

Discussiepaper

Samenvatting

Er gaan steeds meer stemmen op ook drukkeren wegen een maximumsnelheid van 30 km/h te geven. Samen met gemeenten onderzoeken DTV Consultants en Goudappel Coffeng BV hoe hieraan praktische handen en voeten kunnen worden gegeven. Deze paper richt zich op de vraag of dit eigenlijk wel een goed idee is. Gooien we het kind niet met het badwater weg? We presenteren twee keer drie denkrichtingen om met kleinere of grotere stappen op weg te gaan naar een nieuw evenwicht tussen het (auto)verkeer en de stad.

Aanleiding en context

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 meest drukke gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid 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 het oogpunt van verkeersveiligheid en leefbaarheid? Of dan toch in ieder geval de wegen die (ook) een verblijfsfunctie hebben of waar onvoldoende ruimte is voor gescheiden fietsvoorzieningen? Recente publicaties als het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, Verkeer in de Stad (ANWB) en Fietsvisie 2040 (Fietsersbond) en een pleidooi van de RAI-vereniging bieden handvatten.

De richting lijkt duidelijk: op termijn meer wegen binnen de bebouwde kom naar 30 km/h. De vraag komt vervolgens bij de verkeerskundigen, planners en ontwerpers: bezorg ons een verkeerssysteem binnen de bebouwde kom met meer wegen met een lagere maximumsnelheid, ook op wegen waarvoor ons bestaande instrumentarium niet is bedacht. Drukkere wegen, soms bredere wegen, vaak met gebruik door openbaar vervoer en hulpdiensten. De vraag is hoe we dit het beste kunnen doen.

Met deze onderzoeksvraag zijn DTV Consultants en Goudappel Coffeng dit jaar in samenwerking met gemeenten aan de slag gegaan. Er staan drie concrete onderzoeken op de rol:

- Data-analyse naar de achtergronden bij de rij snelheden. Wat bepaalt de snelheid van de automobilist.
- Mening en metingen bij aangepaste situaties.
- Langere termijn voor- en na-onderzoek om cases langere tijd te volgen.

Naar verwachting bieden deze onderzoeken goede handvatten voor planners en ontwerpers die met een concrete casus aan de slag willen.

De oogst tot nu toe

Een eerste sessie met gemeenten in april 2019 richtte zich op de vraagstelling rondom deze drukkeren 30 km/h wegen. Wegbeheerders hebben veel vragen over de toepassing van het (breed gedragen) idee. Wat is de beste vormgeving? Zijn er grenzen aan de intensiteiten? Hoe ga je om met fietsvoorzieningen en met voorrang? Hoe werkt de interactie met de omgeving? En wat zijn de effecten op de stad als geheel?

Ook zijn er vragen rondom de juridische implicaties. Komen ontwerpsnelheid, maximumsnelheid en werkelijke snelheid voldoende overeen? Kan en zal er worden gehandhaafd? En betekent dit uiteindelijk dat er een nieuwe categorisering nodig is, of in ieder geval nieuwe richtlijnen voor de inrichting van deze drukke 30 km/h wegen?

In een sessie op het fietscongres richtten we ons op de positie van de fiets. Uit de korte peiling kwam naar voren dat de meeste aanwezigen zich konden vinden in een (beperkte of grotere) uitbreiding van het aantal 30 km/h wegen. Bij hogere auto-intensiteit werd een scheiding tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer wel wenselijk geacht, en is een duidelijke toolbox nodig om te komen tot een heldere inrichting.

Ondertussen waren drie studenten aan de slag om een aantal van de onderzoeksvragen te beantwoorden. Tim Rozendal (De afwaardering van gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, de verkeerskundige gevolgen op netwerkniveau, Goudappel Coffeng-afstudeerrapport) onderzocht het netwerk en de mobiliteitseffecten van aanpassing van 50 naar 30 km/h wegen in Apeldoorn en Zutphen met het multimodale verkeersmodel van de regio Stedendriehoek. Uit dit onderzoek volgt dat de afgewaardeerde routes en gebieden sterke afnames in verkeersintensiteiten laten zien, terwijl de hoofdwegen rond de stad (stadsring, snelwegen) meer autoverkeer te verwerken krijgen; ook oude doorgaande routes (die al eerder naar 30 werden gebracht) krijgen te maken met een toename van de auto-intensiteit. Op het niveau van de hele gemeente leidt de ombouw van alle wegen binnen de ring naar 30 km/h modelmatig tot 1,7% minder autoverkeer en 3,3 % meer fietsverkeer.

Laurens Torbijn (De Grijze Weg, van behoeftes naar ontwerpoptimum, Goudappel Coffeng-afstudeerrapport) constateert in zijn onderzoek naar de 'optimale inrichting van grijze wegen' dat er goede methoden zijn om de wegfunctie ook in lastige gevallen te bepalen (volgens CROW-categorisering) en om de ambitie vanuit verkeer en ruimte te bepalen met functional ambiance. Beide methoden bieden de wegontwerper echter weinig handvatten om te komen tot een concreet ontwerp. De Amsterdamse methode Puccini doet dat wel, maar is zeer specifiek op de Amsterdamse context gericht. Hij ontwikkelde op basis daarvan een handzame toolbox voor grijze wegen. Deze is gebaseerd op maatwerk per situatie, uitgaande van de omstandigheden, de kansen die de omgeving biedt en de verschillende gebruikerswensen. Hiermee ontstaat niet een blauwdruk voor een drukke 30-straat, maar juist een oplossing die past bij de eisen die de situatie stelt.

Jochem Buurstede (Fietsvoorzieningen op krappe erftoegangswegen, Onderzoek naar factoren en overwegingen die een rol spelen bij de keuze van de inrichting voor een krappe erftoegangsweg met een hoofdfietsroute, DTV Consultants – Stagerapport) heeft onderzocht op basis van welke overwegingen wegbeheerders een keuze maken tussen een (te drukke) fietsstraat, (te smalle) fietsstroken en een erftoegangsweg zonder fietsvoorzieningen. Tien factoren blijken van invloed te zijn op de keuzes die wegbeheerders maken, waarvan er vijf vrijwel altijd aan de basis blijken te liggen. Dit zijn de intensiteit (verhouding tussen auto en fiets), de ruimtelijke kwaliteit, het beleid, onderdeel fietsnetwerk en de politiek.

De genoemde onderzoeken bieden op deelaspecten eerste antwoorden voor een slimme verkeersplannings- en verkeersontwerpstrategie van de stad in de toekomst. Het geplande hoofdonderzoek en andere deelonderzoeken vullen we de komende maanden en jaren aan.

We realiseren ons echter ook dat al deze onderzoeken deels voorbijgaan aan de principiële vragen:

- Gooien we met het loslaten van het principe “druk=GOW=scheiden=50, rustig=ETW=mengen=30” niet hét succes van Duurzaam Veilig overboord?
- Ligt ons land dan straks vol met goed bedoelde net-niet-oplossingen waar auto's inderdaad iets langzamer rijden, maar waar je niet meer zo veilig kunt fietsen en oversteken als op een traditionele 30 of 50 straat?
- Leidt het afwaarderen van stadsstraten naar 30 er niet toe, dat de ordening van ons netwerk overhoop gaat?

Kortom: gooien we niet het kind met het badwater weg?

Status van idee-vorming

In eerdere sessies met gemeenten hebben we deze principiële vragen al aan de orde gehad. Deelnemers hebben hun zorgen geuit over mogelijke neveneffecten. We zien 2x3 denkrichtingen:

Richting 1a: Als de straat er maar beter van wordt

In steden en dorpen zijn plekken waar niet aan het duurzaam veilig principe van homogeniteit wordt voldaan. Fietsers rijden gemengd of slechts gescheiden door markering samen met snelrijdende personenauto's en vrachtverkeer. En waar wel een fietspad ligt, is de snelheid op oversteekpunten voor fietsers en voetgangers zelden overall laag genoeg voor een veilig dwarsconflict. Een lagere snelheid draagt in die situaties zonder meer bij aan afname van het aantal ernstige conflicten. Dus: aan de slag!

Richting 1b: Als de stad er maar beter van wordt

De verdichtingsopgave van vooral grote steden maakt het onmogelijk om op dezelfde voet voort te gaan. Door de verdichtingsopgave neemt ook de ruimtevrage in de stad toe, samen met nieuwe behoeftes voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie, vergroening voor de stad, versterking van het verblijfsklimaat. Grondige aanpassing van het wegennet is nodig om te komen tot een betere ruimtebalans tussen voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en private auto's. Voor een betere ruimteverdeling op de smalle profielen in de stad, zal de auto een stapje terug moeten doen. Bijvoorbeeld zodat auto's buitenom de binnenstad rijden en niet erdoor, of zodat auto's en fietsers veilig kunnen mengen en er ruimte overblijft voor voetgangers en verblijven. Dat dat meer wegen met een lagere snelheid oplevert, is dan een logisch gevolg dat we zo goed mogelijk proberen vorm te geven. Simpel gezegd: zelfs als de straat er niet (veel) beter van wordt, levert het in ieder geval meerwaarde voor de stad.

Richting 2a: We maken een nieuwe differentiatie

Een lagere snelheid op, zeker grijze, ontsluitingswegen wil nog niet zeggen dat deze wegen qua vorm, functie en gebruik ook meteen gelijk zijn aan een willekeurige woonstraat. We moeten een nieuwe vormtaal ontwikkelen die een (bestaande of nieuwe) ordening aanbrengt in het wegennet van de stad. Bijvoorbeeld door ook de woonstraten een lagere snelheid of meer circulatiemaatregelen mee te geven en/of door niet alle kenmerken van de oude GOW's te verwijderen (breedte, voorrang, fietsvoorzieningen)

Richting 2b: De huidige differentiatie, andere keuzes

We behouden de categorisering van ons wegennet samen met veilige oplossingen als fietspaden en voorrangskruispunten. Op goed gekozen plekken onderbreken we de 50 km/h-gebiedsontsluitingswegen ten gunste van veiligheid of verblijfskwaliteit. Door de snelheid op belangrijke oversteken naar 30 km/h te brengen, op verblijfsplekken te kiezen voor een verblijfsgebied. Stap voor stap ontstaat zo een uiteindelijk situatie waar de verblijfsgebieden doorlopen en niet de ontsluitingswegen, maar waarin de bestaande verkeersordening in tact blijft.

Richting 3a: Biedt ruimte voor maatwerk

Het is aan wegbeheerders om eigen keuzes te maken en maatwerk te bieden. De omgeving moet immers grotendeels de aanpak bepalen. Dit kan leiden tot nieuwe meng- en tussenvormen, maar dat is niet erg zolang de oplossingen elk voor zich maar veilig en prettig zijn.

Richting 3b: Leg de basiseisen vast

Voorkom juist misbruik van de 30 km/h-regeling door in ieder geval de basale eisen aan 30 km/h gebieden vast te leggen, ook qua vormgeving en gebruik. Zo behouden we uniformiteit tussen verschillende steden en dorpen en voorkomen we excessen in de toepassing. De kaders voor 30 km/h verdienen wel een update die beter aansluit bij de huidige praktijk.

Discussie

We willen in onze sessie graag de volgende discussie voeren:

- Herkennen de deelnemers het gevaar van “het kind en het badwater”?
- Zijn er aanwijzingen dat dit optreedt?
- Biedt een of meer van de denkrichtingen soelaas?
- Zijn er nog andere insteken mogelijk?

Vervolg

De uitkomsten uit de discussie brengen we in het lopende grotere onderzoek, waarin we ook de meer concrete vragen proberen te beantwoorden (“hoe doe je dat precies, 30 km/h op een drukkere weg?”). Alle bouwstenen tezamen moeten ons vak de komende jaren verder brengen naar een veiliger en leefbaar wegennet.

Hans Godefrooij

DTV Consultants

Rico Andriess

Goudappel Coffeng