

Deel I: hoofdrapport

april 2004

DEFINITIEF

Evaluatie van twintig sober Duurzaam Veilig ingerichte 30 km/h-gebieden

Bestaat de ideale 30 km/h-wijk?



Deel I: hoofdrapport

DEFINITIEF

Evaluatie van twintig sober Duurzaam Veilig ingerichte 30 km/h-gebieden

Bestaat de ideale 30 km/h-wijk?

*dossier T1976-01.001
datum 8 april 2004
registratienummer MV-SE20032623
versie 2*

© DHV Milieu en Infrastructuur BV

Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV Milieu en Infrastructuur BV, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Het kwaliteitssysteem van DHV Milieu en Infrastructuur BV is gecertificeerd volgens NEN ISO 9001.

INHOUD

BLAD

1	Inleiding	7
1.1	Van convenant naar herinrichting 30 km/h-gebieden	7
1.2	Behoefte aan praktijkvoorbeelden	7
1.3	Twintig praktijkvoorbeelden geëvalueerd	8
1.4	Rapportage bestaat uit hoofd- en bijlagenrapporten	9
2	SELECTIE VAN DE TWINTIG 30 KM/H-GEBIEDEN	10
2.1	Eerste selectie van zestig gemeenten	10
2.2	Variatie in structuur en bouwperiode	11
2.3	Selectie twintig 30 km/h-gebieden	13
3	GEBIEDSKARAKTERISTIEKEN EN MAATREGELLEN	16
3.1	Basisgegevens verzameld aan de hand van themakaarten	16
3.2	Algemene uitgangspunten van 30 km/h-gebieden	17
3.3	Categorie-indeling van wegen	19
3.4	Omvang van de gebieden	20
3.5	Verkeersveiligheid	22
3.6	Maatregelen vóór herinrichting	23
3.7	Toegepaste maatregelen	24
3.8	Conclusies stap 1 en 2: karakteristiek en maatregelen	26
4	EEN GOEDE COMMUNICATIE IS HET HALVE WERK	29
4.1	Opzet inventarisatie	29
4.2	Opzet communicatietraject voor alle 30 km/h-gebieden nagenoeg gelijk	29
4.3	Initiatief	30

4.3.1	Startprogramma vaak aanleiding om herinrichting van gebieden te starten	30
4.3.2	Werkgroep	30
4.4	Probleemverkenning	31
4.5	Planvoorbereiding	31
4.5.1	Een informatieavond informeert bewoners over de plannen	31
4.5.2	Een klankbordgroep of werkgroep werkt de plannen uit	32
4.5.3	Terugkoppeling naar bewoners aanleiding voor aanpassingen	33
4.6	Besluitvorming	33
4.7	Uitvoering	33
4.8	Het duurt 8-12 maanden om een 30 km/h-gebied in te richten	33
4.9	Conclusies stap 3: communicatie	34
4.9.1	Bewoners hebben behoefte aan een duidelijk kader	34
4.9.2	Bewoners in een zo vroeg mogelijk stadium van de plannen op de hoogte stellen	34
4.9.3	Zorgvuldige samenstelling klankbord- of werkgroep voorkomt bezwaren achteraf	34
4.9.4	Terugkoppeling van resultaten klankbord- of werkgroep van essentieel belang	35
5	DE BEWONER AAN HET WOORD	36
5.1	Evaluatie van 30 km/h-gebieden in meeste gemeenten nog niet op de agenda	36
5.2	Conclusies stap 4: evaluatie	37
5.2.1	Met de aanwijzing van hele wijken tot 30 km/h-zones moet genuanceerder worden omgegaan	37
5.2.2	Mening bewoners over sobere inrichting afhankelijk van inrichtingsprincipe wijk	38
5.2.3	Inrichten, voorlichten en dan...handhaven!	39
5.2.4	Bewoners redelijk tevreden over soort maatregelen	39
5.2.5	Bewoners zeer behulpzaam bij het leveren van maatwerk	40
5.2.6	Omvang van 30 km/h-gebieden vraagt om de weggebruikers op snelheid te attenderen	41
5.2.7	Omgeving van scholen en voorzieningen vraagt om uitgebreidere inrichting	41
6	AANBEVELINGEN	43
6.1	De ideale 30 km/h-wijk bestaat niet!	43

6.2	Hoe ontstaat de ideale 30 km/h-wijk?	43
7	COLOFON	45

De bijlagen 1 t/m 5 zijn in deel II van de rapportage opgenomen.
Deel III van de rapportage omvat een bundeling van de zogenaamde themakaarten

1 INLEIDING

1.1 Van convenant naar herinrichting 30 km/h-gebieden

Het herinrichten van woonwijken tot 30 km/h-gebieden is één van de 24 afspraken in het convenant "Startprogramma Duurzaam Veilig" van december 1997. Op basis van deze afspraak is meer dan 12.000 km weglengte omgebouwd tot erftoegangsweg binnen het kader van een 30 km/h-regime. Het enthousiasme onder de gemeenten was bijzonder groot. Niet alleen meldden alle gemeenten zich aan voor de rijksbijdrage, ook de omvang van de aanvragen was dermate groot dat alle aanvragen niet geheel konden worden gehonoreerd.

De verkeersongevallen in de woonomgeving vinden in de regel zeer verspreid plaats. Een gebiedsgerichte aanpak is dan noodzakelijk. Het doel van het inrichten van 30 km/h-gebieden is de nadelige effecten van het gemotoriseerde verkeer in de woonomgeving te beperken. Door doorgaand verkeer te weren en door het afdwingen van een lage snelheid van herkomst- en bestemmingsverkeer worden de volgende doelen bereikt:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- het verbeteren van de leefbaarheid;
- het beschermen van het milieu.

Om het areaal 30 km/h-gebieden in snel tempo te kunnen uitbreiden, gaat het convenant uit van een sobere aanpak en inrichting. Met behulp van de brochures "Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig (delen I t/m III)" en "Sobere inrichting 30- en 60 km/h-gebieden" zijn herinrichtingsplannen ontwikkeld en uitgevoerd door de gemeenten. Het "Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer" verleende daarbij de nodige ondersteuning.

1.2 Behoeftte aan praktijkvoorbeelden

Bij de realisatie blijken wegbeheerders nogal eens tegen problemen aan te lopen zoals voortgang in het proces, inspraak van bewoners, inrichtingseisen en budgetoverschrijdingen. De stedenbouwkundige opzet van de wijk is afhankelijk van de bouwperiode en veelal van invloed op de wijze van (her)inrichting en kosten.

Ondanks de ter beschikking gestelde handleidingen en brochures met betrekking tot het categoriseren van wegen, de inrichtingseisen, het ontwerp en de toepassing van maatregelen, heeft de realisatie van de gebieden tot (onnodige) vertragingen, verschillen in oplossingsrichtingen en extra kosten geleid. Bij de wegbeheerders bestaat dan ook de behoefte aan praktijkvoorbeelden en ervaringen met het sober inrichten van 30 km/h-gebieden.

Het moment van voorliggende evaluatie is één tot twee jaren na realisatie. Dit is te kort om mogelijke effecten op het aantal en de aard van ongevallen berouwbaar te kunnen meten. Doel van het onderzoek is vooral op een vergelijkende manier te kijken of de aanpak en de gekozen oplossingen in de gebieden leerpunten opleveren, waar andere wegbeheerders in de toekomst hun voordeel mee kunnen doen. Door van elkaar te leren, kunnen processen beter verlopen en het opstellen van herinrichtingsplannen effectiever worden uitgevoerd.

1.3 Twintig praktijkvoorbeelden geëvalueerd

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer heeft DHV Milieu en Infrastructuur BV opdracht verleend om in nauwe samenwerking met hen twintig praktijkvoorbeelden van (sober) ingerichte 30 km-gebieden te evalueren en de resultaten hiervan vast te leggen in een brochure.

De verzamelde kennis ten aanzien van maatregelen en werkprocessen is parallel in 'Signalen' en via de internetsite van het 'Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer' ter beschikking van wegbeheerders gesteld. Hierbij is onder meer aandacht besteed aan processen, tijdsplanning, selectie van knelpunten, selectie van maatregelen, ontwerp, uitvoering, effecten en kosten.

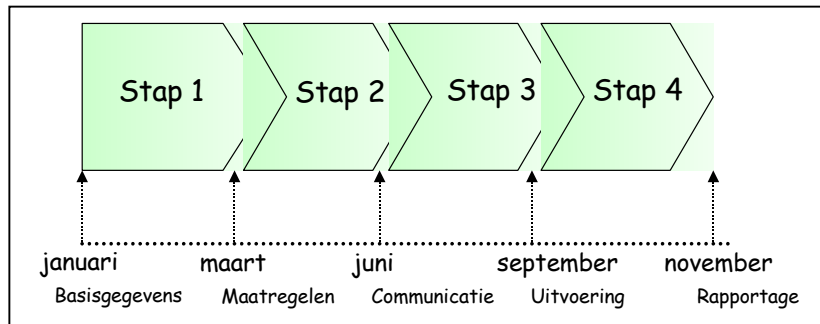
Met dit onderzoek wordt getracht antwoord te geven op de centrale vraag: "Hoe richten we een wijk veilig in, in relatie tot de stedenbouwkundige opzet en met draagvlak onder de bewoners?"



Figuur 1 Deelnemende gemeenten

Vier projectstappen

Het project is opgedeeld in vier stappen. Per stap is de nodige informatie verzameld. In stap 1 en 2 gaat het respectievelijk om de basisgegevens en de herinrichtingsplannen. Stap 3 en 4 gaan in op het communicatieproces en het uitvoeringstraject.



Figuur 2 Stappen in het project

1.4 Rapportage bestaat uit hoofd- en bijlagenrapporten

De rapportage bestaat uit drie delen:

- deel I is het hoofdrapport met de conclusies en aanbevelingen;
- in deel II van de rapportage zijn de bijlagen opgenomen (het bijlagenrapport);
- deel III bevat de zogenaamde themakaarten aan de hand waarvan de basisgegevens voor de twintig gebieden zijn verzameld.

Voorliggende rapportage (deel I) is naast deze inleiding opgebouwd uit de volgende hoofdstukken:

- hoofdstuk 2: de selectie van de twintig gemeenten respectievelijk 30 km/h-gebieden;
- hoofdstuk 3: de bevindingen ten aanzien van de infrastructuur;

- hoofdstuk 4: de wijze en de intensiteit van de communicatie met bewoners en overige belanghebbenden;
- hoofdstuk 5: een kwalitatieve evaluatie van de uitgevoerde plannen door met name bewoners
- hoofdstuk 6: conclusies en aanbevelingen.

In deel II zijn na een korte inleiding de volgende bijlagen opgenomen:

- bijlage 1: Voorbeeld opzet van een themakaart;
- bijlage 2: Overzicht basisgegevens per 30 km/h-gebied;
- bijlage 3: Voorbeeld invulformulier communicatie;
- bijlage 4: Overzicht verzamelde gegevens met betrekking tot communicatie;
- bijlage 5: Beschrijving van 20 geselecteerde 30 km/h-gebieden.

Deel III bevat de themakaarten, die de gemeenten ten behoeve van stap 1 en 2 hebben ingevuld voor verschillende thema's (o.a verkeersongevallen, getroffen maatregelen en klachten). De belangrijkste kengetallen, die aan de hand van de themakaarten verzameld zijn, zijn bij elkaar gezet in een tabel. Deze is opgenomen als bijlage 2 van deel II..

2 SELECTIE VAN DE TWINTIG 30 KM/H-GEBIEDEN

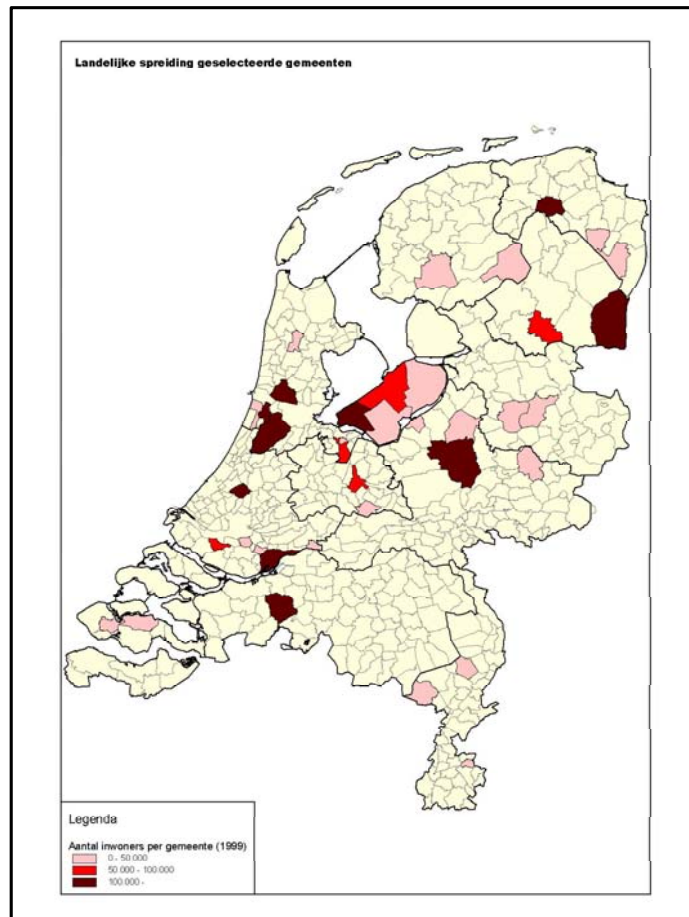
In dit onderzoek zijn uiteindelijk twintig 30 km/h-gebieden geëvalueerd. Deze gebieden zijn op basis van een zorgvuldige procedure geselecteerd. In dit hoofdstuk is beschreven welke criteria aan de selectie van de twintig 30 km/h-gebieden ten grondslag hebben gelegen.

2.1 Eerste selectie van zestig gemeenten

Op basis van onder andere de ingezonden subsidieaanvragen 'Startprogramma Duurzaam Veilig' is een preselectie gemaakt van 60 gemeenten. Bij de preselectie is gestreefd naar een landelijke spreiding en een mix van kleine, middelgrote en grote gemeenten. Naast de bereidheid tot medewerking, is telefonisch ook gevraagd naar enkele basisgegevens (zie tabel 1) om te kunnen nagaan of het beoogde 30 km/h-gebied ook werkelijk geschikt is voor onderhavige evaluatie. De vragen uit tabel 1 spreken voor zich met uitzondering van de vragen 3 en 4. Deze vragen zijn toegelicht in paragraaf 2.2. De selectie is dusdanig opgezet dat vergelijkingen van de gebieden kunnen leiden tot representatieve uitspraken.

Tabel 1: Vragenlijst voor een eerste selectie

Vraag	Antwoord
1. Is er binnen uw gemeente recent (vanaf juli 2002) een 30 km/h-gebied (her)ingericht of wordt de (her)inrichting van een 30 km-gebied binnenkort voltooid? Zo ja, om welk gebied gaat het?	Naam gebied:
2. Wat is de omvang van dit 30 km/h-gebied? Bij voorkeur streven wij naar gebieden met een omvang van circa 30 ha. hectare
3. Wat is het wijktype? (geen winkelgebieden, geen erven)	<input type="radio"/> Vooroorlogs <input type="radio"/> Wijk uit de jaren 50/60 <input type="radio"/> Wijk uit de jaren 70 <input type="radio"/> Wijk uit de jaren 80 <input type="radio"/> Wijk uit de jaren 90
4. Hoe is de structuur van het 30 km/h-gebied? Bij voorkeur streven wij naar gebieden met minimaal twee wijkuitgangen.	<input type="radio"/> Rasterstructuur <input type="radio"/> Hofjesstructuur <input type="radio"/> Boomstructuur <input type="radio"/> Aantal in- en uitgangen wijk ..
5. Zijn er voor het 30 km/h-gebied (voor herinrichting) gegevens beschikbaar ten aanzien van intensiteit en snelheid van het autoverkeer, verkeersonveiligheid (ongevallengegevens), subjectieve verkeersonveiligheid (bijv. klachten), handhaving, categorisering e.d.?	<input type="radio"/> intensiteiten <input type="radio"/> snelheid <input type="radio"/> ongevallengegevens <input type="radio"/> klachtenregistratie <input type="radio"/> handhaving <input type="radio"/> <input type="radio"/>
6. Zijn er voor het 30 km-gebied gegevens beschikbaar ten aanzien van communicatie en het proces van totstandkoming? Te denken valt aan verslagen/notulen van vergaderingen, informatiebijeenkomsten, inspraakavonden e.d.	
7. Zijn er voor het 30 km-gebied gegevens beschikbaar ten aanzien van de besluitvorming? Te denken valt aan raadsbesluiten, beslwaarschriften, notulen/verslagen van vergaderingen e.d.?	
8. Is de gemeente bereid na het gereedkomen van het project gedurende een monitoringsperiode enige tijd te besteden aan het verzamelen van bovengenoemde (zie vraag 5,6 en 7) informatie en het uitvoeren van evaluatiewerkzaamheden?	
Overige opmerkingen:	



Figuur 3 Spreiding en aantal inwoners geselecteerde gemeenten

Startbijeenkomst

Op basis van de beschikbare gegevens en telefonisch overleg zijn uiteindelijk 38 gemeenten uitgenodigd voor een startbijeenkomst op 28 januari 2003 in Amersfoort. Al deze gemeenten hadden recent een 30 km/h-gebied gerealiseerd en zijn bereid de benodigde gegevens ten aanzien van het 30 km/h-gebied aan te leveren.

Het doel van de startbijeenkomst was vooral:

- het uitleggen van de opzet en het doel van het project;
- het krijgen van inzicht in de verwachtingen van de deelnemende gemeenten;
- het aangeven van de aard en omvang van de benodigde gegevens;
- het uitspreken van de bereidheid mee te werken, hetgeen door AVV met de gemeenten per brief is vastgelegd.

Na de startbijeenkomst is schriftelijk aan de gemeenten gevraagd om de gegevens aan te leveren aan de hand van een vragenlijst.

2.2 Variatie in structuur en bouwperiode

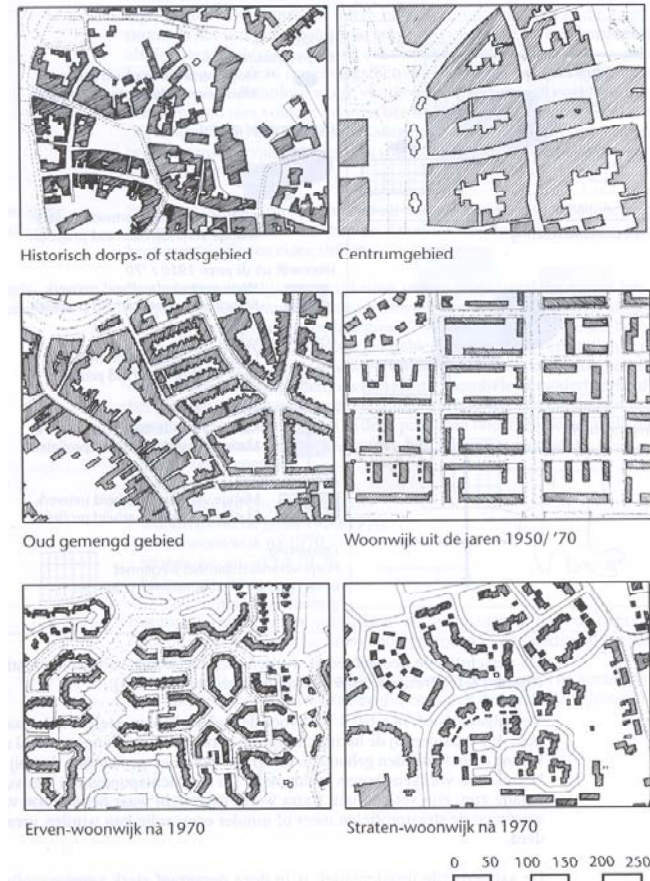
De structuur van wijken en buurten, waar de 30 km/h-gebieden zijn gerealiseerd, verschilt sterk per periode (zie figuren 4 en 5). De structuur is sterk afhankelijk van de opvattingen over inrichting en gebruik die op dat moment

bij stedenbouwers, planologen, politici en bestuurders leefden. Terugkijkend in de tijd is een aantal overheersende inrichtingspatronen waar te nemen, die een afspiegeling vormen van het denken over wonen in die tijd.

Als afgeleide van het verkavelingspatroon dat per periode voor woongebieden is gekozen, verschilt ook de verkeersstructuur en de beschikbare ruimte voor het verkeer per periode. Waar men nu veel meer rekening houdt met de (stilstaande) auto, was daar in vroegere bouwperiodes nauwelijks aandacht voor. Hetzelfde geldt voor verplaatsingen per fiets of te voet.

De ruimtelijke sfeer van een wijk heeft naast de inrichting van een weg invloed op de beleving en op het gedrag van weggebruikers. De structuur van de wijk bepaalt ook in hoeverre binnen het kader van het 30 km/h-regime wijzigingen in het netwerk kunnen worden aangebracht. Teneinde na te kunnen gaan of de structuur van de wijk van invloed is op de keuze van de maatregelen en in samenhang daarmee op de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid, zijn per bouwperiodes gebieden geselecteerd.

- *Vooroorlogs:* Wijken uit deze periode worden gekenmerkt door een lage bebouwingsdichtheid, een grillig stratenpatroon, smalle wegen en een groen karakter.



Figuur 4 Voorbeelden van verkavelingsstructuren per bouwperiode (bron ASVV)

- *Jaren 50/60 rasterstructuur.* In de periode 50/60, waarin de woningnood hoog was, was het zaak om op een zo efficiënt mogelijke wijze woningen te bouwen volgens een strak verkavelingspatroon. De soms zeer ver doorgevoerde rasterstructuur is hier het gevolg van. Gestapelde woningbouw komt veel voor.
- *Jaren 60 boomstructuur.* Een structuur die eind jaren zestig en in de jaren zeventig zijn intrede deed is de boomstructuur. Een centrale as verdeelt het verkeer over de wijk. Aan deze as bevinden zich de buurtvoorzieningen. Gestapelde bouw en een groene omgeving kenmerken de wijken uit deze periode.
- *Jaren 70 hofjes- en ringenstructuur.* In een periode waarin het steeds meer draait om consumptie in plaats van productie, doen nieuwe structuren hun intrede. Eengezinswoningen gesitueerd langs ringwegen en in hofjes bepalen het beeld van de woonwijken.
- *Jaren 70 rasterstructuur.* Ondanks dat nieuwe structuren ontstaan, blijft ook het rasterpatroon in de jaren 70 een veelvoorkomende structuur binnen woonwijken. De rechtstanden worden echter korter en doorgaande straten worden minder vaak toegepast. Er is minder sprake van een eentonige herhaling zoals in de jaren zestig. Laagbouw in het groen is kenmerkend voor deze woonwijken.
- *Jaren 70/80 woonerf en bloemkoolstructuur.* De woonerven zijn een antwoord op de strakke manier van bouwen in de voorliggende periodes. Afwisseling door

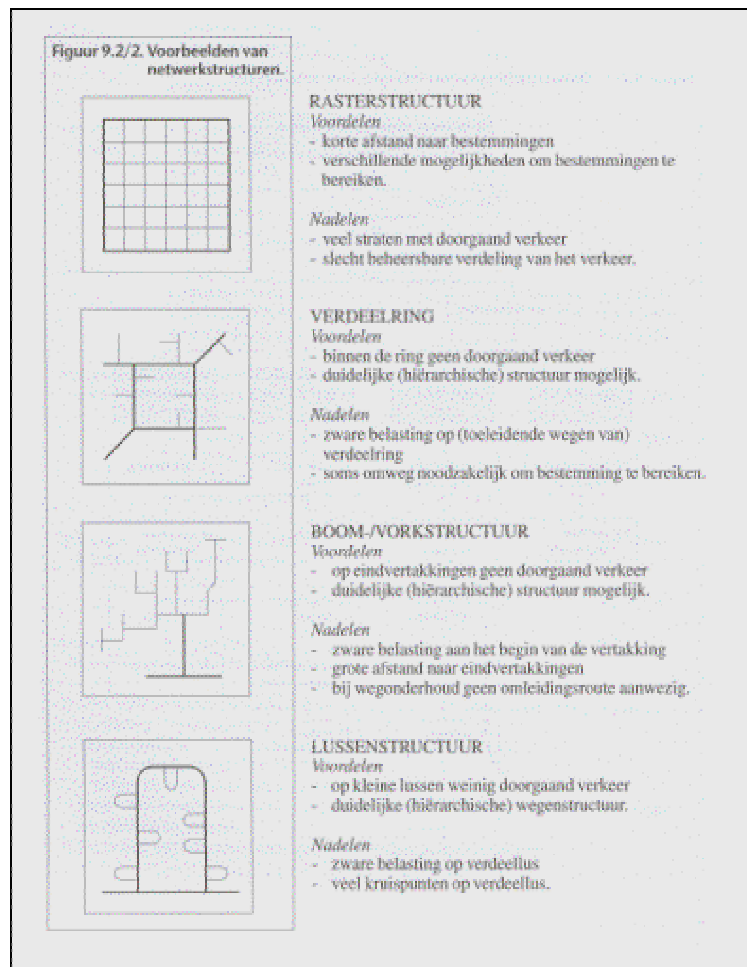
korte, kronkelige straten en andere manieren van bouwen moeten de mens meer geborgenheid geven.

- *Jaren 80/90 rasterstructuur.* Na een periode van chaotisch bouwen ontstaat in de jaren 80/90 toch weer de behoefte aan een meer overzichtelijk stratenpatroon en doet de rechthoekige verkaveling zijn herintrede. Woonerven worden weer straten, woningen staan weer in rijen, maar wel in verschillende uitvoering. Lange lanen vormen de dragers. Daarbinnen kiest men voor een duidelijk en overzichtelijk stratenpatroon. Aan het netwerk worden aparte voorzieningen voor fietsers en voetgangers toegevoegd om de verschillende wijken onderling te verbinden en te ontsluiten. Tevens voorziet men vanaf nu veel meer in de parkeerbehoefte.

In het evaluatieonderzoek is getracht uit de elk hiervoor beschreven bouwperiode een evenredig aantal gebieden te selecteren. Helaas is de woonerfstructuur slechts met één gebied vertegenwoordigd.

2.3 Selectie twintig 30 km/h-gebieden

Op basis van de beschikbaar gestelde gegevens en de toezeggingen zijn uiteindelijk 20 gemeenten bereid gevonden tot volledige medewerking.



Figuur 5 Voorbeelden van ontsluitingsstructuren (bron ASVV)

De gebieden in deze gemeenten vormen een doorsnee van de in Nederland veel voorkomende bouwpatronen en stijlen, variëren in omvang en liggen verspreid over Nederland (zie tabel 2).

Helaas bleek het voor de gemeente Breda niet mogelijk gedurende het project de gegevens op tijd aan te leveren door het ontbreken van menskracht. De monitoring voor het door Breda aangedragen 30 km/h-gebied is om die reden tussentijds beëindigd. Voor de herkenbaarheid is de naam 'evaluatie van 20 sober Duurzaam Veilig ingerichte 30 km/h-gebieden' gehandhaafd en wordt ook in dit rapport steeds over twintig gebieden gesproken. Uiteindelijk is met 19 gebieden het gehele project doorlopen.

Tabel 2 Geselecteerde gemeente/wijk per bouwperiode

Bouwperiode	Structuur	Gemeente	Gebiedsnaam
Vooroorlogs	Grillig	Hilversum Bloemendaal Brunssum	Kolhornseweg e.o. Oosterduin Treebeek
Jaren 50/60	Raster- structuur	Haarlemmermeer Harderwijk Hoogeveen Gorinchem	Hoofddorp-Noord Wittenhagen Wolfsbos Gildenwijk
(Eind) Jaren 60/70	Boomstructuur	Emmen Spijkenisse	Angelslo Hoogwerf Noord
Jaren 60-80	Hofjes/ringen- structuur	Helden Epe Stadskanaal	De Riet Vaassen-west De Hagen
Jaren 60/70	Raster- structuur	Apeldoorn Weert Heerhugowaard	Zevenhuizen Moesel Bomenwijk
Jaren 70/80	Woonerven	Barendrecht	Buitenoord
Jaren 80/90	Raster- structuur	Groningen Zaanstad Zeewolde	Hoornse Meer Rooswijk Wijk Noord II/De Akkers

3 GEBIEDSKARAKTERISTIEKEN EN MAATREGELEN

3.1 Basisgegevens verzameld aan de hand van themakaarten

In februari 2003 is de evaluatiestudie van start gegaan. Stap 1 van het onderzoek richtte zich met name op het verzamelen van basisgegevens en het inwinnen van informatie met betrekking tot de getroffen maatregelen in de verschillende 30 km/h-gebieden. Daarbij is gebruik gemaakt van zogenaamde themakaarten. Een voorbeeld van een themakaart is in bijlage 1 van deel II opgenomen. Alle verzamelde themakaarten zijn bij elkaar gevoegd in deel III van de rapportage. De kaarten zijn gemaakt met behulp van het NWB-bestand van AVV-BI en hebben betrekking op:

- algemene kenmerken (omvang gebied, aantal inwoners, aantal woningen);
- de categorie-indeling van wegen;
- de ongevalgegevens over de periode 1997-2000 (aantal verkeersongevallen onderscheiden naar dodelijk, letsel en ums¹⁾, aantal slachtoffers onderscheiden naar ernst en de aard van de ongevallen);
- de (beschikbare) verkeersintensiteiten;
- de (beschikbare) gegevens over snelheden;
- de bekende klachten;

¹⁾ Uitsluitend materiële schade

- gegevens met betrekking tot het gebruik van de wijk (openbaar vervoer, aanwezige voorzieningen etc.);
- aanwezige structurele en/of snelheidsverlagende voorzieningen vóór herinrichting;
- de getroffen maatregelen in het kader van de 30 km/h-regeling.

Voorzover de gevraagde gegevens per gebied reeds eerder waren aangeleverd, zijn deze door DHV op de themakaarten verwerkt. Op deze wijze was het voor de betreffende gemeenten mogelijk de verwerking van reeds bekende gegevens te controleren en waar nodig nog aan te vullen. In enkele gevallen zijn ongevalgegevens aangeleverd door AVV-BI.

In bijlage 2 (deel II) is een overzicht gegeven van algemene kenmerken van de 20 gebieden. Per gebied zijn in deze bijlage alle beschikbaar gestelde gegevens overzichtelijk opgenomen, waarbij de volgende onderverdeling is aangehouden:

- kenmerken zoals het oppervlak, weglengte en aantal woningen en inwoners;
- gegevens over verkeersveiligheid zoals het aantal ongevallen en het aantal slachtoffers;
- de aanwezige maatregelen vóór realisatie van de 30 km/h-zone;
- de aangebrachte maatregelen in samenhang met de realisatie van de 30 km/h-zone.

Gegevens over verkeersintensiteiten en snelheden zijn overigens niet of nauwelijks beschikbaar. In bijlage 5 (deel II) is elk gebied afzonderlijk beschreven waarbij de belangrijkste kenmerken/gegevens van dat gebied zijn vermeld.

3.2 Algemene uitgangspunten van 30 km/h-gebieden

In de Uitvoeringsvoorschriften BABW (Besluit Administratieve Bepalingen inzake Wegverkeer) is het volgende (wettelijk) voorgeschreven:

“De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en zijn omgeving”.

Bord A1 (30 km/h binnen en buiten de bebouwde kom en 60 km/h buiten de bebouwde kom) mag op wegvakken slechts worden toegepast indien wordt voldaan aan de volgende eisen:

- iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie;
- om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het

gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast;

- met het oog op snelheidsbeperking en attentieverhoging is extra aandacht besteed aan potentieel gevaarlijke punten, zoals:
 - a. plaatsen waar voetgangers, in het bijzonder schoolkinderen en ouderen, plegen over te steken;
 - b. kruispunten met een hoofdroute voor fietsers en eventueel bromfietzers;
 - c. kruispunten waar de voorrang door middel van borden is geregeld;
- de overgangen naar een andere maximumsnelheid zijn door de constructie duidelijk herkenbaar;
- indien de overgang naar een hoger maximumsnelheid binnen 20 meter van een kruisende weg ligt, dan is de voorrang geregeld door middel van verkeerstekens of een in- en uitritconstructie, tenzij de kruisende weg geschikt is om in het betrokken gebied opgenomen te worden.

In de “Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig. Deel 1 Achtergronden” van het Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer is het volgende opgenomen:

“Een belangrijke voorwaarde voor een duurzaam veilig ingericht wegennet is herkenbaarheid. Deze kan worden verkregen door een eenduidige vormgeving van essentiële kenmerken. Iedere weggebruiker moet uit de weginrichting

kunnen afleiden welk gedrag van hem of haar wordt verlangd. Hij of zij weet dan wat de maximumsnelheid is, begrijpt hoe de voorrang is geregeld en is voorbereid op de verschillende verkeerssituaties die kunnen optreden”.



In "Deel II Uitwerking" van genoemde handleiding is globaal aangegeven wat onder 'sober' moet worden verstaan: "Met sober wordt bedoeld dat er volwaardige maatregelen worden getroffen, maar alleen op plaatsen waar deze werkelijk nodig zijn en waarbij moet worden voldaan aan de Uitvoeringsvoorschriften BABW. Die plaatsen zijn:

- de randen van het verblijfsgebied (de poorten);
- de plaatsen die als knelpunt zijn aan te merken”.

In de brochure "Sobere inrichting van 30- en 60 km/h-gebieden. Een illustratieve aanpak met praktijkvoorbeelden" (Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, 2000) wordt de aanpak voor de sobere inrichting nader toegelicht en geïllustreerd. Hierin wordt ook het volgende uitgangspunt gehanteerd:

"De 30 km/h- en 60 km/h-gebieden moeten voldoen aan de wettelijke eisen volgens BABW. Uitgangspunt van deze eisen is, dat de in te stellen snelheidslimiet in overeenstemming dient te zijn met het wegbeeld ter plaatse”.

Het startprogramma gaat ervan uit dat in veel gevallen een sobere uitvoering van verblijfsgebieden voorlopig voldoende is om aan de wettelijke voorschriften te voldoen. Dit betekent dat alleen bij knelpunten snelheidsbeheersende maatregelen worden getroffen. Tevens moeten de in- en uitgangen van het gebied duidelijk worden gemarkeerd door zogenaamde poortconstructies.

Met 'voorlopig' wordt bedoeld de eerste fase van de implementatie van duurzaam veilig. Tijdens de eerste fase kan, in afwachting van definitieve inrichting in de loop van fase 2, worden volstaan met een soberder inrichting die voldoet aan de minimumeisen.

De opdracht was dus in feite om met een sobere aanpak de wegomstandigheden op een zodanige manier aan te passen dat de snelheid van 30 km/h redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en zijn omgeving (het totale wegbeeld). Gebleken is dat een dergelijke aanpak in pure woonstraten in de regel voldoet. In (bredere) straten met tevens een 'wijkontsluitingsfunctie' is een maatregelpakket op basis van knelpunten veelal te beperkt om het gewenste snelheidsgedrag te bewerkstelligen (zie ook hoofdstuk 5). Hierbij moet ook worden opgemerkt dat sommige gemeenten niet hebben gekozen voor een sobere aanpak, maar de herinrichting zo goed mogelijk hebben afgestemd op de 'ideale' situatie.

3.3 Categorie-indeling van wegen

Het categoriseren van wegen is de eerste stap om te komen tot een gebiedsgewijze realisatie van 30 km/h-gebieden. Het belangrijkste doel van de categorisering is het beperken van (doorgaand) gemotoriseerd verkeer in verblijfsgebieden. De (maximale) omvang van een 30 km/h-gebied wordt in beginsel vooral bepaald door de bereikbaarheid van de bestemmingen en in samenhang met de hoogte van de verkeersproductie de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Voor wegen en straten in woongebieden kunnen twee functies worden onderscheiden: een verblijfsfunctie en een (geringe) verkeersfunctie. De primaire doelen met betrekking tot het netwerk binnen 30-zones zijn:

- korte, directe routes binnen het gebied (voor met name dat verkeer dat binnen het gebied een bestemming heeft);
- goede voorzieningen voor alternatieve vervoerswijzen (voetganger, fiets en openbaar vervoer);
- doorgaand verkeer weren.

Wanneer doorgaand verkeer van de beschouwde wijk gebruik maakt is een drietal aangrijpingspunten voor maatregelen denkbaar:

- het verhogen de reistijd door het gebied door middel van snelheidsverlagende voorzieningen;
- het instellen van eenrichtingsverkeer;
- het afsluiten of knippen van wegen.

Het aanbrengen van snelheidsverlagende voorzieningen is weliswaar in alle geselecteerde gebieden toegepast, maar niet zozeer om doorgaand verkeer terug te dringen. Maatregelen, die direct van invloed zijn op de routekeuze door een wijk, komen nauwelijks voor. In slechts één van de 20 gebieden (Gorinchem) is een knip gerealiseerd, terwijl in Hoogeveen reeds eerder een 'knip' was aangelegd. In Gorinchem betreft het een afsluiting van een parkeerterrein aan de zijde van het verblijfsgebied nabij een winkelcentrum.

Het instellen van eenrichtingsverkeer is ook slechts in één wijk gerealiseerd. In samenhang met een doe-het-zelf

markt aan de rand van het verblijfsgebied is voorgesteld in twee straten eenrichtingsverkeer in te stellen. In één van deze beide straten heeft dit voorstel het niet gehaald op aandringen van de bewoners. Kennelijk is doorgaand verkeer met uitzondering van deze twee genoemde gebieden geen knelpunt.



3.4 Omvang van de gebieden

In het algemeen heeft het om redenen van verkeersveiligheid en -leefbaarheid de voorkeur de verblijfsgebieden zo groot mogelijk te maken. De bereikbaarheid van

deze gebieden voor onder meer hulpdiensten dient echter gewaarborgd te zijn. Voor gebieden met een omvang van circa 25 hectare en één ontsluiting, bedraagt de intensiteit op die ontsluiting maximaal 5.000 voertuigen per etmaal. Om die reden geldt voor gebieden van meer dan 25 hectare dat meerdere ontsluitingen gewenst zijn. Bij de selectie van de gebieden is gestreefd gebieden van ongeveer gelijke omvang te selecteren. Vooraf was bepaald dat ze minimaal 30 tot 40 hectare groot moesten zijn met ten minste twee ontsluitingspunten.



De gemeenten pakken complete wijken in één keer aan. Ze letten daarbij vooral op een samenhangend geheel en niet zozeer op de gewenste omvang van een 30 km/h-gebied.

Daarmee lijkt de doelstelling vanuit Duurzaam Veilig om zo groot mogelijke verblijfsgebieden te creëren geen doel op zich, maar komt dat veelal voort uit de gemiddelde grootte van de in Nederland veel voorkomende woonwijken. Van woonwijken die worden doorsneden door een 50 km/h-weg en waar deze gebiedsontsluitingsfunctie is gehandhaafd, is slechts één aaneengesloten deel als 30 km/h-gebied in het onderzoek meegenomen.

De gemiddelde grootte van de geselecteerde gebieden bedraagt 44 hectare met uitschieters naar boven en beneden. Hoogwerf Noord in Spijkenisse is het kleinste gebied (21 ha.), maar deze wijk is met 50 woningen per hectare wel de dichtst bebouwde wijk. De wijken in Emmen en Weert (beiden 73 hectare) zijn het grootst. De verschillen in omvang per bouwperiode zijn binnen deze selectie gering en daarmee niet onderscheidend.

Weglengte per gebied

De gemiddelde weglengte van alle gebieden bedraagt 8,4 km, hetgeen overeenkomt met 0,2 km per hectare. Voorzover bekend ligt dit iets onder het landelijk gemiddelde. Waar verwacht wordt dat een jaren '60 rasterstructuur meer weglengte zou omvatten dan een jaren '70 hofjesstructuur blijkt, dat bij onderhavige geselecteerde gebieden niet zo te zijn. (respectievelijk 0,20 en 0,22 km/ha).

Woningdichtheid en aantal inwoners

Gemiddeld over alle wijken bedraagt de woningdichtheid 27,6 woning per hectare. De verschillen zijn erg groot:

- lage dichtheid: 17 woningen/ha in Bloemendaal en Helden;
- hoge dichtheid: 52 woningen /ha in Gorinchem en 50 woningen/ha in Spijkenisse.

De wijken met een rasterstructuur uit de jaren 50/60 hebben gemiddeld de hoogste woningdichtheid met 36,3 woning per hectare. De wijken met een boomstructuur uit de jaren 50/60 met 33,8 woningen/ha komen op de tweede plaats.

Ook wat betreft het aantal inwoners zijn er aanzienlijke verschillen:

- gemiddeld over alle wijken 67,6 inw/ha;
- het hoogste gemiddelde in de wijken met een rasterstructuur uit de jaren 50/60 (91,7 inw/ha);
- het laagste gemiddelde in wijken met een hofjes / ringstructuur en rasterstructuur 80/90 (54,9 inw/ha);
- de wijk met het hoogst aantal inwoners ligt in Gorinchem met 119 inw/ha;
- de wijk met 43 inw/ha (laagste) ligt in Emmen.

3.5 Verkeersveiligheid

Objectieve verkeersonveiligheid

De gepresenteerde ongevallencijfers hebben uitsluitend betrekking hebben op een periode van 4 jaren vóór de realisatie van de 30 km/h-regime. Gemiddeld over alle wijken hebben in de periode 1997-2000 gemiddeld 86 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden, waarvan 74 ongevallen met materiële schade en 12 letselongevallen. Opgemerkt wordt dat de ongevallen op de aansluiting van de 30 km/h-gebieden met de verkeersaders ook zijn meegeteld. De oorspronkelijke redenen hiervoor zijn:

- veelal wordt de aansluiting (poort) voorzien van een uitritconstructie;
- het voorkomen of beperken van eventueel sluijverkeer is tevens van invloed op de veiligheid op de aansluitingen.

In nagenoeg alle geselecteerde gebieden vinden de ongevallen vooral plaats op de aansluitingen met de omringende gebiedsontsluitingswegen. Met het herinrichten/reconstrueren van de aansluitingen lijkt in termen van aantal ongevallen veel winst te behalen. Dit draagt ook bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid op 50 km/h-verkeersaders, die vaak relatief onveilig zijn.

Per kilometer weglengte (ongevaldichtheid) valt gemiddeld over alle gebieden 1,3 slachtoffer per jaar. Per 1000 inwoners betreft het gemiddeld 3,9 slachtoffers per 4 jaar

(ongeveer 1 slachtoffer per jaar). In tabel 3 zijn kentallen van de wijken per bouwperiode gegeven. De wijken met een rasterstructuur uit de jaren 50/60 komen gemiddeld duidelijk als ongunstigste naar voren.

Tabel 3 Overzicht kentallen slachtoffers² periode 1997-2000 (vóór herinrichting, inclusief aansluitingen)

Bouwperiode	Slachtoffers per hectare	Slachtoffers per km weg	Slachtoffers per 1000 inw
Vooroorlogs	0,1	0,7	1,8
Rasterstructuur jaren 50/60	0,4	2,3	4,4
Hofjes en ringstructuur	0,2	0,9	3,2
Boomstructuur jaren 50/60	0,1	1,0	2,2
Raterstructuur 70	0,2	0,9	3,5
Bloemkoolstructuur ³	0,1	0,3	0,9
Rasterstructuur recent	0,2	2,3	8,2

Subjectieve verkeersonveiligheid

Bij de beoordeling van de subjectieve verkeersonveiligheid, valt op dat bewoners vooral klachten hebben over de 'verzamelwegen' binnen een wijk. Op de wegen is de

² Slachtoffers = doden + ziekenhuisgewonden + licht gewonden

³ Eén wijk (Barendrecht)

intensiteit en de snelheid van het verkeer vaak wat hoger dan in de aangelegen woonstraten. Het ligt dus voor de hand, ook op basis van de ongevallencijfers, om met name in deze wegen binnen de wijk te investeren. Vooral in de zestiger jaren wijken doen zich bovendien vaak parkeerproblemen voor vanwege de hoge bebouwings- en bevolkingsdichtheid.



Bij afronding van het project is met medewerking van AVV-BI een inventarisatie gemaakt van de geregisteerde ongevallen voor en na herinrichting van de 30 km/h-gebieden.

Tabel 4 Gemiddeld aantal ongevallen en slachtoffers voor en na herinrichting van 30 km/h-gebieden per 30 ha op jaarbasis (inclusief aansluitingen op verkeersader)

Ongevallen/ 30 ha	Voor	Na	Daling
Ziekenhuisgewonden	0,7	0,5	27%
Licht gewonden	2,4	1,1	54%
Materiële schade	29,4	17,5	40%
Totaal	32,5	19,9	39%
Slachtoffers/ 30 ha	Voor	Na	Daling
Ziekenhuisopname	0,75	0,5	33%
Overige gewonden	2,9	1,4	52%
Totaal	3,65	1,9	48%

Uit de tabel blijkt het aantal ongevallen procentueel sterk is afgenomen. De voorlopige conclusie (beperkt aantal jaren naperiode) is dat het instellen van een 30 km/h-regime een effectieve maatregel is.

3.6 Maatregelen vóór herinrichting

In enkele wijken waren voor de instelling van 30 km/h-zone reeds maatregelen getroffen:

- in alle wijken met de rasterstructuur uit de jaren 50/60 (gemiddeld circa 15 drempels, plateaus of uitritconstructies);
- in twee van de drie hofjes/ringstructuur in jaren 60/70/80: gemiddeld 21 maatregelen per wijk.

Aan het feit dat in de oudere wijken reeds maatregelen waren getroffen, kunnen drie conclusies worden verbonden:

- kennelijk waren de problemen dermate groot (objectief en/of subjectief) dat reeds in een eerder stadium maatregelen noodzakelijk waren;
- hoewel het niet bekend is wanneer deze maatregelen zijn getroffen, is het waarschijnlijk dat deze van invloed zijn op het ongevallebeeld en/of klachten;
- de maatregelen zijn onvoldoende en vragen om een aanvulling.

3.7 Toegepaste maatregelen

Vergelijking van de toegepaste maatregelen wijst uit dat de meeste gemeenten kiezen voor de 'traditionele' verticale snelheidsremmende maatregelen, zoals plateaus en verkeersdrempels:

- gemiddeld 0,9 poortconstructies per km weglengte waarvan gemiddeld 0,4 uitritconstructies;
- verticale voorzieningen gemiddeld per wijk
 - plateaus : 0,7 per km weglengte;
 - verkeersdrempels : 0,7 per km weglengte;
 - punaises : 0,2 per km weglengte;
 - busvriendelijke drempels : 0,04 per km weglengte.
- alleen in Zeewolde is op 4 locaties voorrang voor fietsers ingesteld;
- in Barendrecht zijn fietspaden verwijderd.



De gemeente Hilversum vormt een uitzondering. Zij hebben in het gebied Loosdrechtseweg e.o. bewust gekozen voor het aanleggen van drempels in plaats van plateaus. In totaal zijn in dit gebied 34 verkeersdrempels gerealiseerd. De kosten voor het aanleggen van drempels zijn beduidend lager dan die voor plateaus. Hierdoor was op meerdere locaties in de wijk snelheidsremming mogelijk. De drempels zijn met name aangelegd op de drukkere routes door de wijk om zo ook doorgaand verkeer door de wijk te voorkomen en de snelheid te verlagen.

Uit bovenstaande valt op te maken dat poorten slechts in de helft van de gevallen zijn voorzien van een uitritcon-

structie. Punaises worden beperkt toegepast. Met het aanleggen van drempels is men redelijk terughoudend gezien de negatieve reacties vanuit de bevolking. Plateaus kunnen over het algemeen rekenen op meer draagvlak bij de burgers.

In enkele gevallen zijn in verband met de busroute alleen wegversmallingen, uitstulpingen e.d. toegepast. De wijk Angelso in Emmen is hier een voorbeeld van. Ook de gemeente Hilversum hanteert als regel dat op busroutes door 30 km/h-gebieden geen drempels worden toegepast. In eerste instantie wordt geprobeerd busroutes zoveel mogelijk buitenom de 30 km/h-gebieden te leiden. Echt vernieuwende maatregelen zijn in de deelnemende gemeenten niet toegepast. In Hilversum is bijzondere aandacht aan een veilige schoolomgeving gegeven.

Ondanks de min of meer gelijke weglengten, doen gemeenten dit op zeer uiteenlopende wijzen. Waar een gemeente in de ene wijk de poorten en slechts een enkel knelpunt in de ene wijk aanpakt, krijgt een andere wijk van vergelijkbare omvang met een relatief lager ongevallencijfer in dezelfde gemeente een veel 'exclusievere' aanpak. De verkeersonveiligheid en/of structuur van een wijk lijken dus lang niet altijd bepalend te zijn voor de gekozen aanpak. Andere factoren zoals het beschikbaar (gestelde) budget, de filosofie die de gemeente aanhangt wat weginrichting betreft ('we doen het

goed of we doen het niet"), de prioriteit die aan verkeersveiligheid wordt toegekend spelen een belangrijke rol.



In het streven naar zo eenduidig mogelijk ingerichte gebieden, zijn er weinig verschillen in het soort maatregelen, maar zit het verschil vooral in de hoeveelheid maatregelen en de uitvoering van de poortconstructies.

Kosten

Het detailniveau van de aangeleverde kosten is zeer verschillend. Van 11 gebieden was de aanneemsom aangeleverd. Tabel 5 geeft enkele kenmerkende cijfers.

Tabel 5: Enkele kenmerkende kosten (aanneemsom)

Bouwperiode	Aantal wijken	Kosten ha
Rasterstructuur 50/60	4	€ 3.360,-
Hofjes/ringstructuur	2	€ 2.785,-
Boomstructuur	1	€ 1.835,-
Bloemkoolstructuur	1	€ 2.900,-
Rasterstructuur 80/90	2	€ 1.630,-

3.8 Conclusies stap 1 en 2: karakteristiek en maatregelen

Algemeen:

- Het begrip 'sobere inrichting' wordt per gemeente verschillend geïnterpreteerd. Dit blijkt ook uit de geïnvesteerde bedragen per wijk. Ongevallencijfers oftewel de verkeersonveiligheid en/of structuur van de wijk lijken niet bepalend voor de gekozen aanpak. Wel spelen de ongevalgegevens een rol bij het vaststellen van de locaties van maatregelen.
- Aan de doelstelling uit het Startprogramma Duurzaam Veilig zo groot mogelijke verblijfsgebieden te realiseren is gehoor gegeven. Er is vooral een wijkgerichte insteek gekozen afgebakend door het verkavelingspatroon.

- Gemeenten passen vooral 'traditionele maatregelen' toe. Vooral de plateaus en drempels zijn toegepast (geen nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van de maatregelen). Circulatiemaatregelen (bijv. éénrichtingsverkeer) of ingrepen in de structuur van de wijk (bijv. knip) zijn maar sporadisch toegepast/nodig.
- De gemiddelde kosten per hectare bedragen € 2.500,-.

Conclusies per bouwperiode:

- *Vooroorlogs*
Bij de realisatie van woongebieden vóór de oorlog en de directe periode daarna werd geen rekening gehouden met de belangrijke rol die de auto in de decennia daarna zou krijgen. Er is dus geen duidelijke hiërarchie aangebracht in het stratenpatroon. Gevolg is dat de mogelijkheden voor doorgaand verkeer door dit type wijken groot is. Ingrijpen in de structuur lijkt hier winst te kunnen opleveren ten aanzien van de verkeersveiligheid. Dit wordt echter maar sporadisch toegepast.
- *Jaren 50/60*
Jaren 50/60 wijken kennen een ongunstig ongevallenbeeld ten opzichte van wijken uit de overige bouwperiodes. De vele aansluitingen op het

hoofdwegennet (gebiedsontsluitingswegen) en het grote aantal kruisingsvlakken zijn daar mede de oorzaak van. Ook de hoge bevolkingsdichtheid en de hoge parkeerdruk in dit wijktype dragen hieraan bij.

– *Jaren 60/70/80*

In de woonwijken uit de zestiger, zeventiger en tachtiger jaren, waarbij er in het stratenpatroon wel een hiërarchie is aangebracht (ringenstructuur, boomstructuur, nieuwe rasterstructuur), spitsen de problemen (ongevallen, klachten) zich met name toe op die wegen, die een 'verzamel functie' vervullen. Op deze wegen is de intensiteit het hoogst, maar ook de snelheid aangezien deze wegen ruim zijn vormgegeven. Het is dus aan te bevelen de energie en middelen vooral in deze wegen te steken. Een sobere aanpak resulteert niet in het vereiste Duurzaam Veilig-effect.

– *Woonerven*

De woonervenstructuur lijkt in alle opzichten de meest verkeersveilige wijk. De snelheden in deze wijken zijn door de stedenbouwkundige opzet overal laag. Soms vormen de 'inprikkers' naar de wijk een probleem vanwege hun 'verzamel functie'. In deze wijken kampt men meer met parkeerproblemen. Het beheer van deze wijken is kostbaar. Ook lijken de destijds apart vormgegeven voorzieningen voor het

langzaam verkeer nu een nadeel te zijn. Vooral de overgangen van deze voorzieningen naar wegen met gemengd verkeer en de oversteeklocaties zorgen voor onveiligheid.



– *Jaren 90*

De nieuwere woonwijken uit de jaren 90, ook wel omschreven als de bouwstroming 'nieuwe zakelijkheid', worden gekenmerkt door lange rechte wegen (zichtlijnen) en een gestructureerd stratenpatroon (woningen in rijen). In dit type wijken zijn de rechtstanden aanleiding voor hoge rijnsnelheden. Tevens vormen ze de hoofdontsluiting van de wijk waardoor de intensiteit op deze wegen hoger ligt dan in de rest van de wijk. Dit,

gecombineerd met het feit dat aan deze wegen de voorzieningen zijn gesitueerd en het openbaar vervoer deze routes gebruikt, veroorzaakt veiligheidsknelpunten op deze wegen. Met dit type wegen wordt vanuit Duurzaam Veilig verschillend omgegaan: in de ene gemeente krijgen ze de functie gebiedsontsluitingsweg in de andere gemeente behoren ze tot het verblijfsgebied. Dit staat een eenduidige en herkenbare vormgeving in de weg.

- Wat voor de wijken uit de jaren 90 geldt, maar ook voor bijvoorbeeld de woonerven, is dat bij de bouw al snelheidsremmende voorzieningen zijn aangebracht in met name de woonstraten. De kosten van de herinrichting zijn dan ook veel minder in deze maatregelen gaan zitten, maar meer in het aanpassen van oversteekvoorzieningen, het in de voorrang brengen van vrijliggende fietsvoorzieningen en het aanleggen van poortconstructies.

4 EEN GOEDE COMMUNICATIE IS HET HALVE WERK

4.1 Opzet inventarisatie

Communicatie naar zowel politiek en bevolking draagt bij aan het creëren van draagvlak voor een plan. In stap 3 van het onderzoek hebben we de communicatie, die de betrokken gemeenten bij de herinrichting van de betreffende 30 km/h-gebieden hebben gevoerd, onder de loep genomen.

De gegevens met betrekking tot communicatie zijn verzameld aan de hand van een invulschema (bijlage 4). De deelnemende gemeenten hebben per onderdeel van het planproces een korte beschrijving van het communicatieproces en de bijbehorende uitkomsten geven. Het ingevulde schema diende tegelijkertijd met verslagen, notulen, bezwaarschriften, besluiten etc. te worden teruggezonden. Daarnaast is de wegbeheerders gevraagd hun ervaringen en leerpunten te beschrijven als ze het communicatietraject achteraf bekijken. Vragen daarbij zijn:

- wat hebben ze geleerd?
- wat zullen ze in de toekomst anders doen?
- waar zijn de eventuele problemen door veroorzaakt?

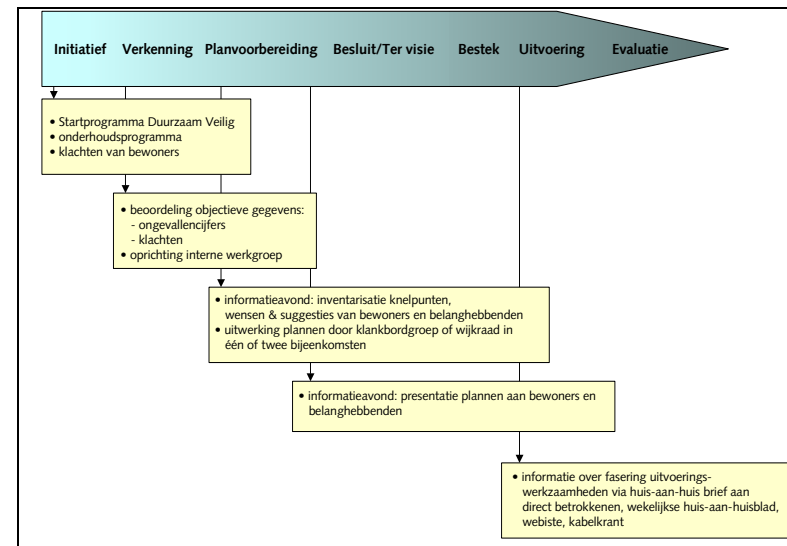
In totaal zijn in het schema zeven planfasen onderscheiden:

- initiatief;

- verkenning;
- planvoorbereiding verkeersbesluit/ter visie legging;
- werkbeschrijving/bestek uitvoering;
- evaluatie (zie hoofdstuk 5).

4.2 Opzet communicatietraject voor alle 30 km/h-gebieden nagenoeg gelijk

In het algemeen kan worden gesteld dat de gemeenten allen kiezen voor een soortgelijk communicatieproces.



Figuur 6 Communicatieproces tijdens planfasen

In elk communicatietraject zijn per fase in de planvorming min of meer dezelfde communicatieonderdelen te onderscheiden. Waar dit afwijkt is dat beschreven. Zo heeft de gemeente Bloemendaal als enige gekozen voor een Design & Build traject, waarbij ook het vormgeven van de communicatie met belanghebbenden onderdeel uitmaakte van de totale opdracht aan het externe bureau. Een speciale projectwebsite is opgezet om bewoners over het project te informeren en klachten, suggesties, wensen van bewoners en belanghebbenden te verzamelen. De gemeente Bloemendaal en de destijds betrokken bewoners zijn over het verloop van het project op deze wijze zeer tevreden.

In de volgende paragrafen zijn per onderdeel uit het planproces de belangrijkste uitkomsten met betrekking tot communicatie beschreven.

4.3 Initiatief

4.3.1 Startprogramma vaak aanleiding om herinrichting van gebieden te starten

Het initiatief om te komen tot de (her)inrichting van een 30 km/h-zone is veelal ingegeven door het Startprogramma Duurzaam Veilig. De subsidieregeling en de bijbehorende investeringsverplichting zorgden ervoor dat veel gemeenten met de planvorming voor het inrichten van 30 km/h-zones begonnen zijn. Echter ook klachten over verkeersveiligheid

vanuit de wijk of de combinatie met groot onderhoud is een aanleiding voor de deelnemende gemeenten om een wijk tot 30 km/h-zone om te vormen.

4.3.2 Werkgroep

Direct volgend op het initiatief is door de meeste gemeenten een interne werkgroep of projectgroep in het leven geroepen en wordt de politiek van het initiatief op de hoogte gesteld. Een plan van aanpak of een draaiboek, opgesteld door een interne werkgroep of de trekker vanuit de gemeente (veelal de afdeling verkeer), is het middel om het verdere communicatietraject te stroomlijnen. In sommige gevallen is het plan van aanpak ter vaststelling voorgelegd aan de raad.

Afhankelijk van de integraliteit van het project nemen vaak ook ambtenaren uit andere vakdisciplines aan het project respectievelijk de werkgroep deel, waaronder bijvoorbeeld beheer, civiele techniek en ruimtelijke ordening. De afdeling Voorlichting of een communicatieadviseur is vrijwel altijd in de werkgroep vertegenwoordigd. Wat opvalt is dat pas in een later stadium van het planproces het initiatief voor het 30 km/h-gebied naar de bewoners wordt gecommuniceerd.

4.4 Probleemverkenning

Voordat men start met de daadwerkelijke planvoorbereiding, voeren alle gemeenten een verkenning uit naar de knelpunten en problemen binnen de betreffende wijk. De ene helft van de gemeenten doet dit grotendeels zelf en vult dit later aan met de opmerkingen van bewoners. De andere helft organiseert een interactieve sessie met bewoners of belangenverenigingen om de problemen helder in beeld te krijgen. Het lastige van laatstgenoemde methode blijft het voorkomen dat reeds tijdens deze 'beginspraak' over oplossingen wordt gesproken. In slechts twee gevallen is er voor gekozen om vanuit de ambtelijke verkenning direct een voorstel voor een maatregelenplan aan bewoners voor te leggen. In alle overige gevallen gaat hier communicatie met diverse partijen aan vooraf.

4.5 Planvoorbereiding

4.5.1 Een informatieavond informeert bewoners over de plannen

Bij de herinrichting van de verschillende 30 km/h-gebieden is door alle gemeenten rechtstreeks met de bewoners dan wel via de wijkraad of een klankbordgroep gecommuniceerd en is er tijdens de planvoorbereiding ruimte geweest voor de betrokkenen invloed uit te oefenen op de plannen. Een

veel gehanteerde methode is de PODO(E)-methode, waarbij echter de 'E' van evaluatie nog vaak achterwege wordt gelaten. Hoe de onderdelen probleemanalyse, onderzoek, doelstelling en oplossing in het communicatietraject zijn vormgegeven, verschilt per gemeente. Toch wordt over het algemeen de planvoorbereidingsfase gestart met een informatieavond voor bewoners ook wel inloopavond of beginspraak genoemd. Deze avond heeft als doel bewoners te informeren over het project, de lijst met problemen te completeren en de wensen en suggesties van bewoners te inventariseren ten aanzien van oplossingen.



Bijna elke gemeente geeft aan, dat ze de betrokken partijen vooraf duidelijke randvoorwaarden meegeven op onder andere financieel en verkeerskundig vlak. Hiermee is

de speelruimte direct afgebakend en ontstaan er later geen teleurstellingen.

De gemeentepagina in het wekelijkse huis-aan-huisblad, de kabelkrant en de gemeentewebsite zijn voor de betrokken gemeenten de middelen om de uitkomsten van de bewonersavond te communiceren naar de rest van haar bevolking.

4.5.2 Een klankbordgroep of werkgroep werkt de plannen uit

Voor het uitwerken van de plannen met de betrokken partijen worden door de wegbeheerders over het algemeen één van de volgende twee methodes ingezet. In het ene geval wordt gewerkt met een klankbordgroep. Hierin hebben, naast bewoners, de belangenverenigingen zitting zoals 3VO, de Fietzersbond en ouderenbond. Ook de hulpdiensten nemen vaak aan deze klankbordgroepen deel. Vaak worden deze partijen apart aangeschreven en van de plannen op de hoogte gesteld.

De andere manier is het werken met een wijkraad of als deze er niet is met een afvaardiging van de bewoners. Aan beide manieren van werken kleven voor- en nadelen.

Belangrijk is echter dat, welke vorm ook gekozen wordt, de groep ook daadwerkelijk een afspiegeling vormt van de bewoners in de wijk en dat de deelnemers verspreid over het gebied wonen. Over de samenstelling van een klankbordgroep of werkgroep dient dus zorgvuldig te

worden nagedacht. Wanneer bewoners zich na afloop van een informatieavond kunnen opgeven voor een klankbord/werkgroep, is het zinvol achteraf altijd te controleren of aan bovengenoemde criteria is voldaan. Hiermee wordt voorkomen dat werkgroepleden, in plaats van namens de buurt of straat, veel meer namens zichzelf praten.

In de gemeente Harderwijk is het creëren van draagvlak onder de inwoners van de buurt als nadrukkelijke opdracht aan de deelnemers van de werkgroep meegegeven. Ze kregen een maand de tijd om met een voorstel voor een plan te komen dat breed gedragen werd onder de inwoners van de wijk.

Het startpunt van waaruit de werkgroep of klankbordgroep de plannen vorm mocht geven verschilt eveneens per gemeente. Zo mochten inwoners van de wijk De Riet in Helden zelf een inrichtingsvoorstel doen, mits dit paste binnen het budget. Achteraf is het plan door de projectgroep getoetst, waarna het vervolgens aan de bewoners is gepresenteerd. In de gemeente Epe is bij het herinrichten van de wijk Vaassen-west veel meer gekozen voor een aanpak waarbij samen met een klankbordgroep een inrichtingsplan is bedacht. Beide manieren worden vrijwel even vaak genoemd. Eén werksessie blijkt vaak voldoende om tot een inrichtingsvoorstel te komen.

4.5.3 Terugkoppeling naar bewoners aanleiding voor aanpassingen

Wanneer de plannen gereed zijn, worden ze gepresenteerd aan de bevolking. Deze terugkoppeling blijkt zeer nodig. Dit gebeurt zowel via de media als een informatieavond, waarvoor alle bewoners van de wijk zijn uitgenodigd. Bewoners krijgen op deze wijze zicht op de prestaties van de werkgroep of klankbordgroep. Tevens kan men beoordelen of ingebrachte ideeën en suggesties in de plannen zijn verwerkt. In het enkele geval waarbij deze terugkoppeling niet plaats had, moesten bewoners alsnog worden geïnformeerd of zelfs een en ander worden 'recht gepraat'. Met name de locatie van snelheidsremmende maatregelen is een punt van discussie. Op basis van de informatieavonden blijkt het vaak nodig hier en daar nog aanpassingen te doen in het plan.

4.6 Besluitvorming

In geen enkele gemeente is de inspraak aanleiding om in de opgestelde plannen nog drastische wijzigingen aan te brengen tijdens de besluitvormingsfase. Hier en daar vinden kleine wijzigingen plaats in verband met maatwerk, maar die vormen geen aanleiding om opnieuw met bewoners te communiceren. Ditzelfde geldt voor de periode waarin het bestek is gemaakt. De communicatie met bewoners ligt in deze periode vaak even stil.

4.7 Uitvoering

Pas wanneer de fasering in uitvoering van het werk bekend is, wordt deze bekend gemaakt via huis-aan-huis brieven, de gemeentepagina, website of kabelkrant.

4.8 Het duurt 8-12 maanden om een 30 km/h-gebied in te richten

Een periode variërend van 8 tot 12 maanden is vaak benodigd om van plan tot uitvoering te komen. De gemeente Barendrecht vormt hierop een uitzondering. In zes maanden is het gehele proces van initiatief tot uitvoering voltooid. De tijdsbesparing zit het onder andere in het zelf uitvoeren van de verkenning en het presenteren van een planvoorstel richting bewoners, waardoor de communicatie met bevolking in interactieve sessies tot een minimum kon worden beperkt. De tijd die aan communicatie is besteed is vooral gaan zitten in het persoonlijk per brief reageren op suggesties en ideeën van bewoners tijdens de inspraakavond. Elke bewoner die de avond bijwoonde kreeg persoonlijk antwoord waarom zijn/haar voorstel wel of niet werd verwerkt in het plan.

Duidelijke afspraken over de planning is belangrijk, bewoners en belanghebbenden weten graag waar ze aan toe zijn. De gemeente Zeewolde hanteerde als planning: 'in 2000 voorbereiden en begin 2001 uitvoeren'. Voordat de

krokussen zouden bloeien, zou de gemeente de plannen 'op straat' hebben gerealiseerd. Als symbolisch geschenk kregen de bewoners na afloop van de informatieavond een zak bloembollen mee naar huis.

4.9 Conclusies stap 3: communicatie

Communicatie met bewoners is 'standaard' bij de planvorming voor 30 km/h-gebieden. Het is niet aan te tonen dat gebieden uit bepaalde bouwperiodes een lastiger communicatietraject doorlopen dan gebieden met minder knelpunten. Elke bewoner kan in zijn woonwijk wel een verbeterpunt op het gebied van verkeer aanwijzen ongeacht de bouw periode. De bevolkingssamenstelling van de wijk is eerder bepalend zo lijkt het. Toch levert deze evaluatie van de verschillende communicatieprocessen een aantal belangrijke aandachtspunten op.

4.9.1 Bewoners hebben behoefte aan een duidelijk kader

Belangrijk is het af te bakenen waar het in het 30 km/h-project om draait. Voor bewoners blijkt het erg lastig parkeerproblemen of problemen met laden en lossen bij voorzieningen los te zien van de herinrichting van hun wijk tot 30 km/h-gebied. Met name in de jaren zestig wijken en de rastervormige wijken uit de jaren zeventig spelen parkeerproblemen vaak een rol.

4.9.2 Bewoners in een zo vroeg mogelijk stadium van de plannen op de hoogte stellen

Uit de evaluatie blijkt dat burgers pas tijdens het samenstellen van het herinrichtingsvoorstel bij de planvorming worden betrokken. Het zou juist goed zijn bewoners reeds in de initiatieffase op de hoogte te stellen, zodat zij enige tijd hebben om zich voor te bereiden. Door de bewoners bij de probleemverkenning te betrekken, wordt voorkomen dat bij hen de gedachte ontstaat dat alles al besloten is. Op deze wijze wordt ook optimaal gebruik gemaakt van de bij hen aanwezige lokale kennis.

4.9.3 Zorgvuldige samenstelling klankbord- of werkgroep voorkomt bezwaren achteraf

Verder laat de evaluatie zien dat de samenstelling van een klankbordgroep of werkgroep van essentieel belang is voor het verkrijgen van draagvlak onder de overige bewoners van de wijk. De samenstelling ervan dient zorgvuldig plaats te vinden. Voorkomen moet worden dat bewoners alleen uit eigen belang spreken of dat bepaalde delen van de wijk in de klankbordgroep of werkgroep niet vertegenwoordigd zijn. In een aantal gevallen bleek achteraf dat bewoners het niet eens waren met de voorstellen van de klankbordgroep en zijn er maatregelen getroffen die niet door de andere bewoners werden gedragen. Zo is bijvoorbeeld in Harderwijk het instellen van

eenrichtingsverkeer in een straat teruggedraaid, omdat bewoners hier fel op tegen waren. Het is dus van groot belang dat klankbordgroep- of werkgroepleden zorgen voor draagvlak onder de andere buurtbewoners (terugkoppeling naar de achterban). In Harderwijk ondervangt men nu bezwaren achteraf door de werkgroepleden een maand de tijd te geven om de voorstellen in de wijk te 'promoten'. Dit blijkt in de recent heringerichte wijken goed te werken.

4.9.4 Terugkoppeling van resultaten klankbord- of werkgroep van essentieel belang

Als de gemeente ervoor kiest te werken met een vertegenwoordiging van de buurt bij het opstellen van het plan, dienen de resultaten van dit proces te worden teruggekoppeld naar de rest van de buurt. Bewoners krijgen hierdoor de gelegenheid te controleren wat de klankbordgroep of werkgroep heeft gepresteerd en in hoeverre hun wensen zijn vertaald in het plan.

5 DE BEWONER AAN HET WOORD

5.1 Evaluatie van 30 km/h-gebieden in meeste gemeenten nog niet op de agenda

In figuur 6 (hoofdstuk 4) is als laatste onderdeel van het onderzoek de *evaluatie* opgenomen. Een evaluatie is een middel om de mening van de gebruikers te peilen en om inzicht te krijgen in het functioneren van de maatregelen in de praktijk. Op basis van de evaluatie kunnen eventueel aanpassingen worden doorgevoerd. Tevens biedt een evaluatie mogelijke handvaten om de communicatie met bewoners in de toekomst te verbeteren.

De laatste stap in dit evaluatieonderzoek behelst het voeren van evaluatiegesprekken met de (destijds participerende) bewoners van de geselecteerde 30 km/h-gebieden.

Zeven gemeenten hebben de evaluatie zelf uitgevoerd. In sommige gevallen is speciaal in het kader van dit onderzoek een gesprek gevoerd (Apeldoorn, Haarlemmermeer) of heeft de evaluatie plaatsgevonden tijdens het reguliere overleg tussen gemeente en de belanghebbenden in de wijk (Spijkenisse, Brunssum). In andere gevallen maakte de evaluatie van het betrokken 30 km/h-gebied onderdeel uit van een evaluatie van alle 30 km/h-gebieden in de gemeente

(Weert, Zaanstad). Zeewolde heeft in de geselecteerde wijk Zeewolde-Noord/De Akkers II een tevredenheidsmeting uitgevoerd, waarbij de invoering van de 30 km-zone onderdeel uitmaakte van deze meting.

In de overige tien gemeenten was vooralsnog geen evaluatie gepland en stond deze ook niet op de agenda. Argumenten voor het niet uitvoeren van een evaluatie zijn onder andere:

- het ontbreken van de tijd;
- het niet willen oprakelen van de discussie;
- het ontbreken van financiële middelen om eventuele wijziging aan te brengen in het plan (een evaluatie wekt ook weer verwachtingen).

Op verzoek van AVV/DHV is in deze gemeenten alsnog een evaluatie uitgevoerd. Het gesprek in deze tien 30 km/h-gebieden (Hilversum, Bloemendaal, Harderwijk, Gorinchem, Helden, Stadskanaal, Emmen, Heerhugowaard, Barendrecht, Groningen) is gevoerd met bewoners en/of leden van de klankbordgroep/werkgroep. In bijzijn van DHV en de betrokken gemeente-ambtenaar is met belanghebbenden zowel over het proces als de uitgevoerde maatregelen in de wijk gesproken.

In de gemeente Epe is geen evaluatie uitgevoerd in het kader van dit onderzoek. De gemeente evalueert elk gebied afzonderlijk anderhalf jaar na het gereedkomen van het gebied. Per wijk is een budget van € 30.000,- beschikbaar

om aanvullingen of aanpassingen in de wijk uit te voeren. De evaluatie staat op het programma in het najaar van 2004. Het bleek helaas niet mogelijk deze evaluatie eerder uit te voeren.

Ongevallen-, snelheids- en intensiteitsgegevens

Het was oorspronkelijk de bedoeling ook snelheden en intensiteiten te evalueren. Tijdens de selectie van de 30 km/h-gebieden gaven de gemeenten al reeds aan dat deze gegevens maar in beperkte mate beschikbaar zijn. Gezien de zeer beperkte gegevens over snelheden en intensiteiten zowel vóór als na herinrichting van de wijken, bleek het niet mogelijk te zijn voor deze aspecten een evaluatie uit te voeren.

Voor een betrouwbare evaluatie van ongevallen zijn over meerdere jaren gegevens nodig. De periode na uitvoering van de maatregelen is eigenlijk te kort om ook de ongevallen in deze evaluatie te betrekken. Wel zijn door AVV-BI de gegevens van twee jaar na herinrichting beschikbaar gesteld. Hierdoor kon een vergelijking worden gemaakt van twee jaar voor en twee jaar na herinrichting van de ongevallen. De uitkomsten van deze vergelijking zijn opgenomen in paragraaf 3.5.

5.2 Conclusies stap 4: evaluatie

5.2.1 Met de aanwijzing van hele wijken tot 30 km/h-zones moet genuanceerder worden omgegaan

Een van de uitgangspunten bij het (her)inrichten van 30 km/h-gebieden is het streven naar zo groot mogelijke aaneengesloten verblijfsgebieden. Het bleek niet moeilijk om verblijfsgebieden met een minimale omvang van 30 hectare te selecteren. In veel gevallen zijn deze gebieden zelfs groter. Uit de evaluatiegesprekken komt naar voren dat bij dit uitgangspunt mogelijk vraagtekens moeten worden gezet.

Bij inrichtingsprincipes met een gelijke verdeling van het verkeer over het wegennet, levert de grootte van de wijk in de regel geen problemen op. Te denken valt aan de vooroorlogse wijken of de woonerven uit de jaren '80. Echter in wijken, waar sprake is van wegen met een 'verzamel functie', zoals de wijken met een ring- of boomstructuur uit de jaren '70 en '80, is het streven naar een groot aangesloten verblijfsgebied veel lastiger. Deze 'verzamelwegen' of 'centrale assen', zoals ze ook wel worden genoemd, zijn vaak ruim opgezet en hebben een zekere verkeersfunctie. Er zijn veel voorbeelden van deze wegen te vinden, die vanuit het streven naar zo groot mogelijke 30 km/h-gebieden opgenomen zijn, maar die door de ogen van de weggebruiker gezien als 30 km/h-weg volstrekt

onlogisch zijn. De foto hierna is daar een goede illustratie van.

Maatregelen moeten, volgens de bewoners van de verschillende gebieden, vooral begrijpelijk zijn. Met andere woorden, men moet als weggebruiker uit de weg- en omgevings situatie kunnen afleiden waarom aangepast gedrag gewenst is.



Het zijn dus vooral de 'grijze wegen' waarover bij bewoners onderling discussie ontstaat. Een sobere inrichting voor deze wegen is vaak onvoldoende om een snelheid van 30 km/h redelijkerwijs af te dwingen. Enerzijds wordt gepleit voor meer maatregelen op dit soort wegen, terwijl men anderzijds de weg liever een 50 km/h-weg had willen laten.

5.2.2 Mening bewoners over sobere inrichting afhankelijk van inrichtingsprincipe wijk

Uit de evaluatie blijkt dat de mening van bewoners ten aanzien van een sobere inrichting mede afhankelijk is van het type wijk. Zo komt bijvoorbeeld uit de evaluaties van de gebieden Zevenhuizen in de gemeente Apeldoorn en Hoogwerf in Spijkenisse (twee wijken uit de jaren 60/70 met een rasterstructuur) naar voren, dat bewoners de inrichting niet 'compleet' vinden. Bewoners zouden in deze wijken graag meer aanvullende maatregelen gerealiseerd zien. De evaluaties in de gemeenten Brunssum en Barendrecht geven aan dat men het aantal maatregelen juist voldoende vindt. De structuren van deze respectievelijk vooroorlogse wijk en wijk met woonerven blijken van invloed op te zijn op de omvang van het maatregelenpakket.

Ook binnen de wijken zelf komt de verdeeldheid over het aantal en de aard van de maatregelen veelvuldig voor. Deze verdeeldheid treedt dan vooral op bij de drukke/bredere routes in de wijk, zoals beschreven in de vorige paragraaf. De samenstelling van de wijk lijkt hierbij ook een rol te spelen. In de wijken waar men vindt dat sober te sober is, is men wel van mening dat de herinrichting tot 30 km/h-gebied wel een goede aanzet is tot het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijk.

5.2.3 Inrichten, voorlichten en dan...handhaven!

Een door bewoners veel gemist aspect in de 30 km-gebieden is de handhaving. Een sobere inrichting vraagt hierom. Veel meer maatregelen zijn niet altijd gewenst. Dit leidt tot meer agressie. Men accepteert over het algemeen dat de snelheid op sommige wegvakken hoger ligt dan '30', omdat op kruispunten de snelheid (de conflictpunten) is verlaagd. Bewoners onderschrijven dus het algemene uitgangspunt dat kruispunten als eerste voor maatregelen in aanmerking komen. Bewoners zijn te weinig geïnformeerd over de regels binnen een 30 km/h-zone.



Adviesdienst Verkeer en Vervoer/Evaluatie van twintig sober Duurzaam Veilig ingerichte 30 km/h-gebieden
MV-SE20032623

"Ik weet het soms echt niet meer, hoor. Moet ik bij zo'n uitrit met een doorgetrokken stoep nou wel of geen voorrang verlenen aan het verkeer dat deze straat verlaat" (bewoner Gildenwijk Gorinchem).

Op het gebied van voorlichting hebben zowel het Rijk als de gemeenten steken laten vallen. Het zou volgens de bewoners een goede zaak zijn deze voorlichting alsnog op te starten. Men moet dan niet alleen denken aan voorlichting voor scholieren of kinderen, maar meer aan een algemene campagne, die ingaat op het gedrag dat van elke weggebruiker binnen een 30 km/h-gebied wordt verlangd.

5.2.4 Bewoners redelijk tevreden over soort maatregelen

Bewoners zijn over het algemeen redelijk tevreden over de soort maatregelen, die in de 30 km/h-gebieden worden toegepast. De angst bij gemeenten dat inspraak door bewoners leidt tot een uiteenlopend pakket aan maatregelen is dus grotendeels onterecht. Het gaat met bewoners veel meer over de locatie van de maatregelen.

Bewoners zijn zeer tevreden over plateaus, mits ze toegepast worden op logische plaatsen, die voor de weggebruiker begrijpelijk zijn. Ook poortconstructies wel of niet gecombineerd met een inritconstructie kunnen rekenen op draagvlak. Drempels en punaises zijn minder

favoriet. Aan het (snelheidsverlagend) effect van punaises wordt sterk getwijfeld.

Met het toepassen van drempels op drukker routes in de nabijheid van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen moet in de ogen van bewoners zorgvuldig worden omgegaan. Met name op die locaties kunnen ze veel overlast voor de aanwonenden veroorzaken. Punaises dragen in de ogen van de bewoners zo weinig bij aan het reduceren van de snelheid binnen een 30 km/h-gebied, dat het geld dat hieraan wordt uitgegeven beter aan andere maatregelen kan worden besteed.



Door vooraf aan het proces duidelijke randvoorwaarden mee te geven, bijvoorbeeld ten aanzien van Duurzaam

Veilig, het bestemmingsplan, het budget en mogelijke maatregelen wordt voorkomen dat een uiteenlopend pakket aan maatregelen wordt bedacht.

5.2.5 Bewoners zeer behulpzaam bij het leveren van maatwerk

Bewoners zijn dagelijkse gebruikers van de wijk en kennen de wijk dus als geen ander. In veel gemeenten wordt van die kennis gebruik gemaakt. Bewoners zijn zeer behulpzaam bij het leveren van maatwerk. Zij kennen immers het gebruik van de wijk. Op aanwijzing van bewoners werd bijvoorbeeld in Barendrecht in de uiteindelijke plannen een fietspad uitgebogen, waardoor een veiligere oversteek is ontstaan.

Elk plan heeft op basis van evaluatie enige aanpassing. Hier kan op voorhand rekening mee gehouden worden. Door bijvoorbeeld een deel van het beschikbare budget te reserveren voor deze aanpassingen. Te denken valt aan bijvoorbeeld: 10%-regeling. Met deze reservering kunnen dan op verzoek van bewoners schoonheidsfoutjes ongedaan worden gemaakt of aanvullende maatregelen worden getroffen. Vaak kunnen met kleine aanpassingen veel frustraties bij bewoners worden weggenomen.



5.2.6 Omvang van 30 km/h-gebieden vraagt om de weggebruikers op snelheid te attenderen

Vaak wordt aangegeven dat attentie voor het 30 km-gebied ook binnen het gebied aandacht verdiend. Ook al zijn de poorten tot het verblijfsgebied opvallend vormgegeven, binnen het gebied zelf ebt de aandacht hiervoor weg. Een simpele maatregel om dit te voorkomen is het aanbrengen van '30' op het wegdek op diverse plaatsen in het gebied.

Attentie moet volgens de bewoners niet alleen gezocht worden in infrastructurele maatregelen maar ook in voorlichting. Inwoners van een 30 km/h-gebied moeten er extra op worden geattendeerd dat hun woonwijk een 30 km/h-zone is geworden. Dit kan door advertenties of huis-

aan-huis folders. Dit pleit voor communicatie van planfase tot en met de uitvoering en gereed melding.

5.2.7 Omgeving van scholen en voorzieningen vraagt om uitgebreidere inrichting

Een sobere inrichting rond scholen en voorzieningen, zoals winkels e.d. is niet voldoende. De specifieke omgevingen vragen om maatwerk. In sommige wijken worden op dit gebied al initiatieven ontplooid. In de Bomenwijk in Heerhugowaard werd in overleg met een aantal (verkeers)ouders, een vertegenwoordiger van de school en de gemeente gezocht naar oplossingen voor het parkeerprobleem rond de school en op een aantal plaatsen snelheidsremmende maatregelen aangebracht.



Het parkeren (halen/brengen kinderen) bij scholen is een veel gehoord probleem. Zeker in wijken waar de school midden in de wijk gelegen is, maar de straten niet op de grote toestroom auto's berekend zijn. De school in de wijk De Hagen in Stadskanaal is daar een goed voorbeeld van. Het keren van auto's in de doodlopende straat ten behoeve van het brengen en halen van kinderen veroorzaakt grote problemen.

Het is ook voor de subjectieve veiligheid belangrijk om aan de omgeving rond scholen extra aandacht te besteden. Dit geldt ook voor andere publiekstrekkende voorzieningen in een wijk (winkels, sportvoorzieningen etc.).

6 AANBEVELINGEN

6.1 De ideale 30 km/h-wijk bestaat niet!

In de vorige hoofdstukken zijn de resultaten van de verschillende onderzoeksstappen beschreven en de daarbij behorende conclusies. Op basis van de constateringen moet de hoofdvraag van dit onderzoek, bestaat de ideale 30 km-wijk?, ontkennend worden beantwoord. Beter is het de vraag te stellen: HOE ONTSTAAT DE IDEALE 30 KM/H-WIJK?

In dit hoofdstuk worden handvaten gegeven, die aan het ontstaan van ideale sober Duurzaam Veilige 30 km/h-gebieden een bijdrage leveren.

6.2 Hoe ontstaat de ideale 30 km/h-wijk?

De volgende aanbevelingen worden gedaan:

Inrichting van 30 km/h-gebieden

- Nuanceer het beleid ten aanzien van de 'grijze' wegen
- Zorg dat uit inrichting van de weg het gedrag kan worden afgeleid
- Kijk of ingerpen in de structuur mogelijk zijn

- Streef naar volledige inrichting van de poorten bij de overgang naar een verkeersader
- Pas geen drempels toe op 'drukkere' routes
- Attendeer gebruikers voldoende 30 km/h-gebied
- Betrek parkeerproblemen bij herinrichting van 30 km/h-gebieden
- Besteed extra aandacht aan de herinrichting van omgevingen rond scholen en voorzieningen
- Kies bij wijken met een rasterstructuur voor een mindere sobere aanpak
- Besteed in wijken met aparte voorzieningen voor fietsers/voetgangers aandacht aan de oversteeklocaties en de 'inprikkers'
- Breng belangrijke hoofdroutes voor de fiets binnen het verblijfsgebied in de voorrang

Proces

- Stel bewoners vroegtijdig op de hoogte van de plannen en zorg dat zij hun inbreng kunnen leveren
- Zorg voor zorgvuldige samenstelling van de klankbord-/werkgroep
- Zorg voor intern draagvlak
- Maak gebruik van de kennis van bewoners
- Geef bewoners tijdens de planvorming duidelijke randvoorwaarden mee
- Koppel resultaten terug naar de gehele wijk via de media en/of informatieavond

DHV Milieu en Infrastructuur BV

- Zorg tijdens voorlichting voor duidelijk kaartmateriaal en voorbeelden van maatregelen
- Maak duidelijke afspraken over de planning
- Zorg voor communicatie tijdens de uitvoering
- Zorg voor voorlichting over de (gedrags)regels binnen het 30 km/h-gebied
- Maak afspraken met de politie over gerichte handhaving bij scholen
- Maak 'evaluatie' een vast onderdeel van de planningscyclus
- Reserveer 10% van het besteedbaar budget voor aanpassingen/aanvullingen in de wijk/30 km/h-gebied

7 COLOFON

Opdrachtgever	: Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer Afdeling Verkeersveiligheid en Milieu
Project	: Bestaat de ideale 30 km/h-wijk?; evaluatie van twintig sober Duurzaam Veilig ingerichte 30 km/h-gebieden
Dossier	: T1976-01.001
Omvang rapport	: 45 pagina's
Auteur	: Clarina Steenaert
Bijdrage	: Domien Overkamp en Ad Kranenburg
Projectleider	: Domien Overkamp (DHV) en Ad Kranenburg (AVV)
Projectmanager	: Tjeerd Postma
Datum	: 8 april 2004
Naam/Paraaf	:
