

Ontwerperscafé 28-10-2021

Vanuit CROW terugkoppeling van de workshop versturen:

Casus – Koninginnelaan - Apeldoorn

Moet deze straat naar 30km/u? Kan het in een andere vorm niet gewoon 50km/u blijven?

Een goed voorbeeld kwam van Tjerry Kusters, met een profiel dat wellicht ook interessant kan zijn voor de Koninginnelaan in Apeldoorn is de Waterstraat in Nijmegen → Zij hebben hier zeer recent de straat van 50km/u teruggebracht naar 30km/u. De fietser zit op de rijbaan van de auto, de twee weghelften zijn 'gescheiden' door een heuvelrug van klinkers in het midden, Rammelstrook, waar de auto bij inhalen (van fietsers etc.) overheen kan. Om de snelheid van de auto gedwongen laag te houden zijn er bus-vriendelijke kussens op de weghelften geplaatst, deze zijn zo geplaatst dat de auto er niet omheen kan, maar er echt overheen moet. De fietser moet hier (helaas) ook overheen. Aan weerszijden van de weg is een autoparkeerstrook, met daarnaast een trottoir welke overigens smaller is dan de norm van 1,80m die de gemeente Nijmegen graag hanteert.

Waarom heeft het ov zo'n belangrijke stem in het hele verhaal? Meerdere redenen waarom deze zo belangrijk zijn, kunt het ov niet naar de achtergrond schuiven. Bijv. vanwege aansluiting op ander ov.

Andersom beredeneren: begin vanuit wat betekend het voor de voetganger, wat dan voor de fietser? En als laatste wat betekend het voor de auto? Jaag je doorgaand verkeer dat er niet perse hoeft te zijn daadwerkelijk weg met maatregelen, of blijven ze als gewoonte dieren die route nemen? → Zeer waarschijnlijk. Afwikkeling optimaliseren (het reistijd verlies van de gewenste route minimaliseren).

De Koninginnelaan afsluiten voor doorgaand verkeer, alleen bestemmingsverkeer + bus, dan kun je de weg beter inrichten voor de fietser, en eventueel ook meer groen integreren. De 'knip'

Kun je de fietsers vanuit het stadscentrum op weg naar de fietssnelroute (oude treinspoor naar Zwolle), niet al meteen via de eerste aflag links (gezien vanuit het centrum) de Gazellestraat op kunnen sturen? Deze straat sluit uiteindelijk een stukje aan op de grotere doorgaande weg en buigt af naar de oude spoorlaan/toekomstige snelfietsroute. Voor de fietser betekent dit t.o.v. de Koninginnelaan een klein lusje om Hier dan inspelen op de beleving van de fietsroute, dat deze kleine omweg interessanter wordt qua beleving en gemak dan de Koninginnelaan zelf.

Dynamische drempels: reageren op snelheid van een auto – rijd te hard, gaat de drempel iets omhoog (levert alleen veel schade op, maar werkt ontzettend goed), of een drempel die onder het gewicht van de bus zakt, en daarmee bus-vriendelijker wordt. Minpunten: vind een goede leverancier, kosten, onderhoud.

Rondom de bus drempels waar een auto normaliter omheen zou kunnen rijden, rammelstroken plaatsen zodat de drempel ontwijken op hoge snelheid niet meer kan. In de woonomgeving kan deze rammelstrook wellicht zorgen voor geluidsoverlast.

Plenaire sessie – Terugkoppeling

Interessante soortgelijke situatie in Nijmegen heringericht als GOW30 met profiel van 3,10m, 80 overrijdbare rammelstrook, 3,10m rijbaan met fietsers op de rijbaan.

Werk twee scenario's uit: goede 30km/u en goede 50km/u inrichting, en dan kijken welke van de twee de meest veilige/gewenste situatie voort brengt.

De knip op de Koninginnelaan, hoe schokkend is het als het doorgaande verkeer zich verspreid over de andere parallel wegen.

Fietsroute verleggen (zie hierboven). De fietsroute al eerder af laten buigen van de Koninginnelaan af, en het resterende deel fietsonvriendelijk inrichten.

Uiteindelijk staat en valt het toch met gedrag van de weggebruiker.

Casus - 'van 50 naar 30 km/u in de bebouwde kom' Ministerie van I&W

Plenaire sessie – Terugkoppeling

Casus 30km/u binnen de kom

Algemeen tendens: je moet geen 30km/u invoeren als de inrichting daar niet aan voldoet, terwijl we hier ook kanttekeningen bij plaatsen: je moet met die 30km/u creatief invullen want we willen het aantal verkeersongelukken verlagen, waarbij snelheid een grote rol speelt.

Gedrag: in hoeverre kunnen we iets doen aan het gedrag, campagnes hebben soms wel soms niet effect. Over het algemeen werd aangegeven dat de 50km/u weg die niet aan de juiste richtlijnen voldeed, vond men toch dat er niet zomaar een 30km/u bord bij kon.

Hele bebouwde kom 30km/u maken, maar kwamen ook flink wat kanttekeningen bij: we hebben met de wet afgesproken dat de weg binnen de bebouwde kom 50km/u is met uitzonderingen. Dus als je de standaard snelheid 30km/u gaat maken, moet je ook alle wegen daar op in gaan richten, anders gaan mensen 50km/u blijven rijden. En hoe voorkom je dat automobilisten wegen gaan gebruiken waarvan je het liever niet hebt (omdat ze toch overal even hard kunnen rijden, maakt de route zelf minder uit voor hen).

Maar aan de andere kant is iedere verlaging van snelheid bijv. van 60km/u naar 40km/u op een weg die van 50km/u naar 30km/u is gegaan, is al een mooie stap.

Wat kun je van de mensen verwachten? In hoeverre zullen zij zich willen houden aan de nieuwe regels? Er blijft uiteraard altijd een hele kleine groep die je sowieso nooit zult bereiken, maar kun je de meeste mensen met gedragsbeïnvloeding wel zover krijgen?

GOW30 beter uitwerken en kijken hoe we dat dan op meer plekken binnen de bebouwde kom kunnen toepassen.