

Het nieuwe 30

Rico Andriesse (Goudappel Coffeng)

Hans Godefrooij (DTV Consultants)

Agenda

13:40u Stellingendiscussie

13:55u Introductie Van 50 naar 30 (Rico)

14:05u Casus Den Haag (Frans Botma)

14:15u Introductie Drukke erftoegangswegen met fietsroute (Hans)

14:25u Casus Amsterdam (Govert de With)

14:35u Een nieuwe benadering voor wegcategorysering? (Adriaan Walraad)

14:45u Discussie in twee groepen

- Van 50 naar 30
- Drukke erftoegangswegen met fietsroute

Agenda (vervolg)

15:40u Korte pauze

15:50u Plenaire terugkoppeling

- Prioriteren (onderzoeks)vragen

16:20u Hoe nu verder?

16:30u Afsluiting

Stelling 1

Elke weg zonder vrijliggend fietspad moet een 30km/h-regime krijgen

Stelling 2

We moeten wachten op ISA/Geofencing en niet nu onze wegen aanpassen

Stelling 3

Verschillende snelheidslimieten binnen de bebouwde kom zijn nodig om het wegennet goed te laten functioneren

Stelling 4

Ook bij 30 km/h is het, bij hoge auto-intensiteiten, wenselijk om gemotoriseerd verkeer en fietsers van elkaar te scheiden

Stelling 5

Wat we ook bedenken, “grijze wegen” zullen altijd blijven bestaan

Stelling 6

Over 30 jaar rijden we binnen de bebouwde kom nergens sneller dan 30

Stelling 7

Beter geen fietsstrook dan een te smalle fietsstrook



Onderzoek

“Het nieuwe 30”

Sessie gemeenten

April 2019



Aanleiding

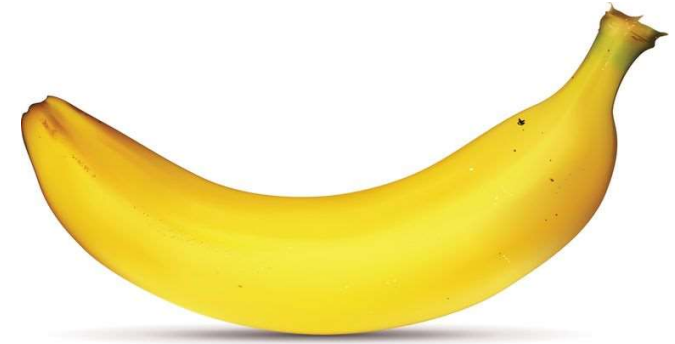
Aanleiding onderzoek

- Strategisch Plan Verkeersveiligheid
- Fietsvisie 2040 Fietsersbond
- Oproep RAI-vereniging
- Discussie snorfietzers
- Vragen gemeenten



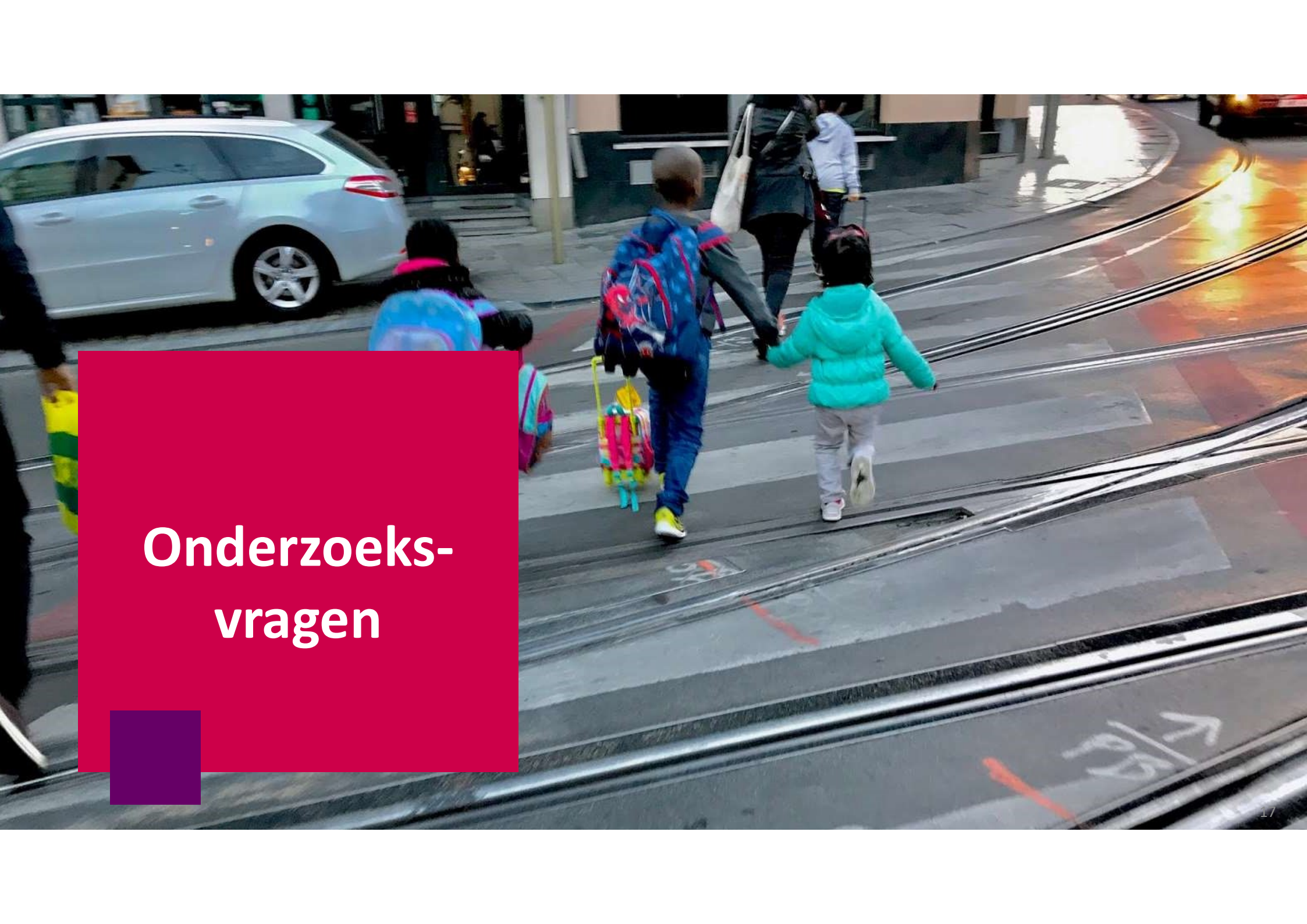
Motivatie 30 km/h

- Verkeersveiligheid
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers
- Verblijfskwaliteit
- Oversteekbaarheid
- Plaats voertuigen op de weg
- Netwerkeffecten
- Mobiliteitseffecten
- Geluid
- ...



#HOEDAN



A photograph of children crossing a street with tram tracks. A boy in a blue jacket and backpack is holding the hand of a girl in a teal jacket. They are walking across a zebra crossing. A silver car is parked on the left. The scene is wet, suggesting it has recently rained. A red rectangular overlay is on the left side of the image, containing the text 'Onderzoeks-vragen'.

Onderzoeks- vragen

Voorzet onderzoeksvragen

- Hoe geef je een 30 km/h met veel motorvoertuigen vorm?
 - Geloofwaardig en veilig
- Voldoen de bestaande ontwerpmiddelen voor 30 km/h-straten?
 - Hoe ga je om met de positie van de fiets?
 - Met voorrangskruispunten?
 - Met een hoofdbusroute?
- Welke rol speelt de omgeving?
 - Hoe beïnvloedt de omgeving rijgedrag?
 - Welke effecten zijn er op de omgeving?
- Hoe past dit in duurzaam veilig?
- Welke effecten zijn er op het netwerk?
- Hoe zit het juridisch?



Het nieuwe 30

30 km/uur als nieuwe norm in de bebouwde kom?



2 Haagse casussen

Frans Botma
Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijk Ontwikkeling / Mobiliteit.

Werksessie CROW Utrecht 15 april 2019

D66 en GroenLinks Den Haag: 'Niet harder dan 30 kilometer in de bebouwde kom'



Vrees voor meer files bij verlaging maximumsnelheid binnen de bebouwde kom in Den Haag



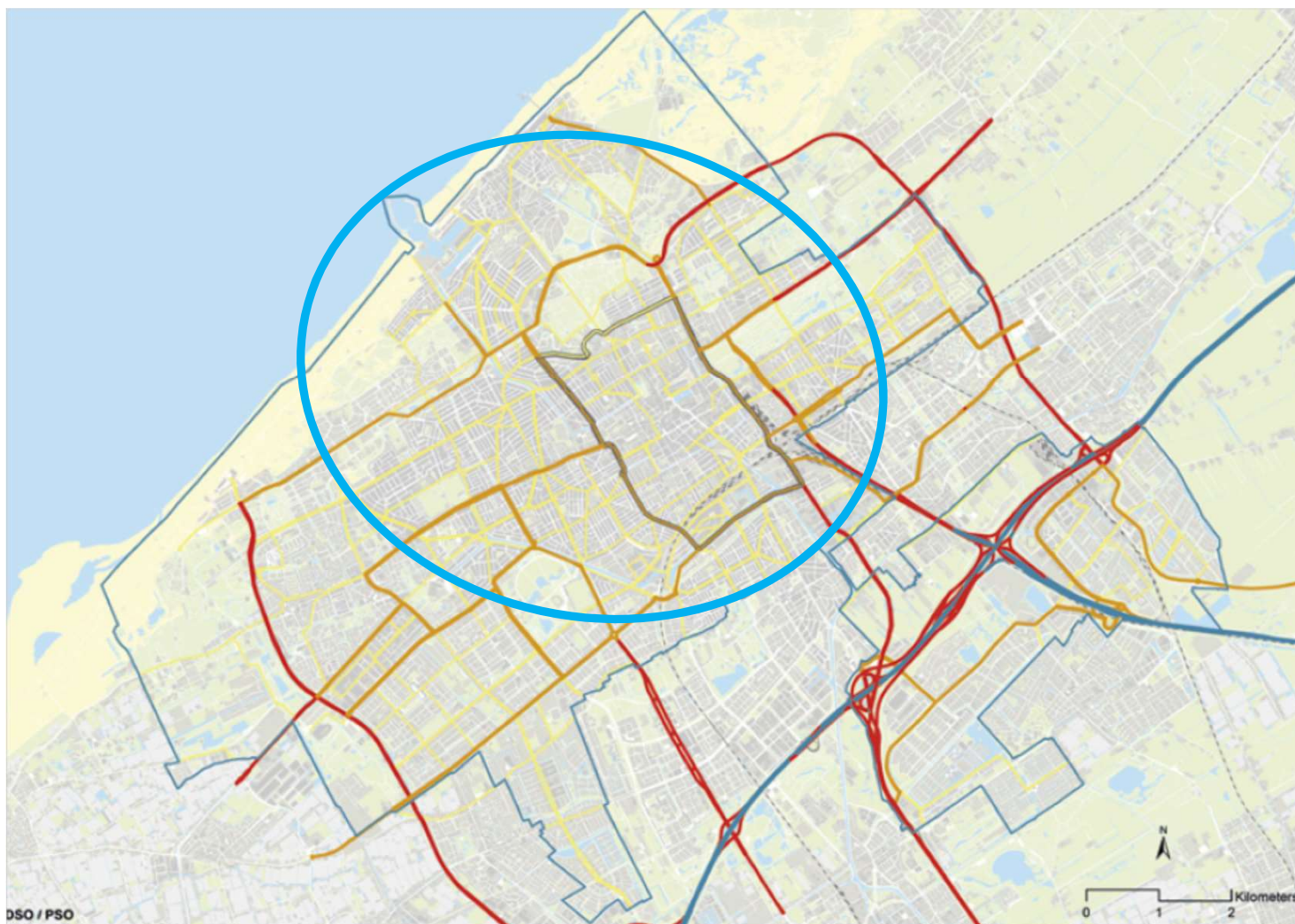
DEN HAAG - Binnen de gehele bebouwde kom van Den Haag niet harder rijden dan 30 kilometer per uur. Niet alleen in woonwijken, maar ook op de doorgaande wegen. Dat is waar D66 en GroenLinks voor pleiten. De partijen vragen het stadsbestuur om te inventariseren welke routes in aanmerking zouden komen voor het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur. Coalitiegenoot Hart voor Den Haag/Groep de Mos ziet niets in het plan.

30 km/uur in Den Haag

- Van de 120 woonwijken in Den Haag zijn er 110 als 30 km/uur zone ingericht, de laatste 10 volgende de komende jaren.
- Geen discussie op de stedelijke en regionale hoofdwegen; blijft 50 resp. 70 km/uur.
- Potentie zit in Den Haag op de wijkontsluitingswegen.

Wijkontsluitingswegen

- m.n. de wijkontsluitingswegen in het centrum en de vooroorlogse schil waar het niet mogelijk is om gescheiden fietsvoorzieningen aan te brengen.
- Wijkontsluitingswegen hebben een soms een forse intensiteit autoverkeer (Ca. 2.500 tot 15.000 mvt./etmaal), èn een functie in het hoofd fietsnetwerk (Ca. 2.500 tot 15.000 fietsers/etmaal) + winkelfunctie.
- Beleid Nota straten, wegen en lanen; ruimte om wijkontsluitingswegen met een winkelfunctie (winkelstraten) als 30 km/uur weg in te richten.



HOOFDSTRUCTUUR WEGEN UIT DE HAAGSE NOTA MOBILITEIT

kaart 1

- | | | |
|--|--|--|
| — (inter)nationale hoofdweg | — stedelijke hoofdweg | — wijkontsluitingsweg centrumring |
| — regionale hoofdweg | — stedelijke hoofdweg centrumring | — wijkontsluitingsweg |

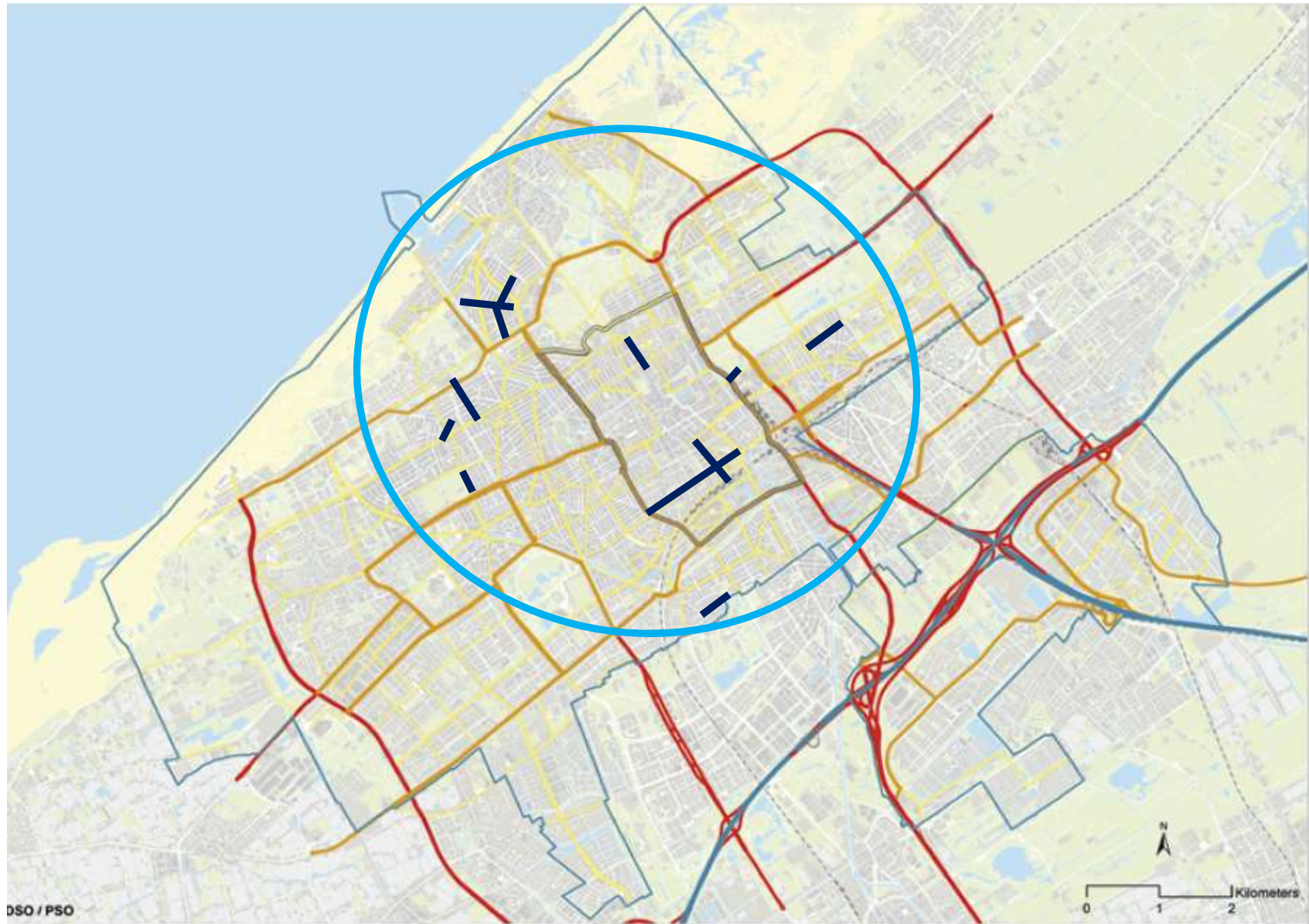
Meerdere aanleidingen voor 30 km/uur als norm

- **Verblijfskwaliteit & vestigingsklimaat:** Verbeteren verblijfskwaliteit en winkelklimaat; o.a. oversteekbaarheid, klinkerbestrating. (Economie versterken!)
 - **Leefbaarheid:** Tegengaan van doorgaand (sluip-) verkeer; uit wegbeeld duidelijk maken van lokale functie weg.
 - **Verkeersveiligheid:** Verbeteren van de verkeersveiligheid op wegen waar gescheiden fietsvoorzieningen niet mogelijk zijn
 - **Ruimte voor nieuwe vervoermiddelen:** Mengen met 30 km/uur als principe.
- *Vanuit bewoners, ondernemers in straten veel draagvlak voor lagere maximumsnelheid.*

De praktijk

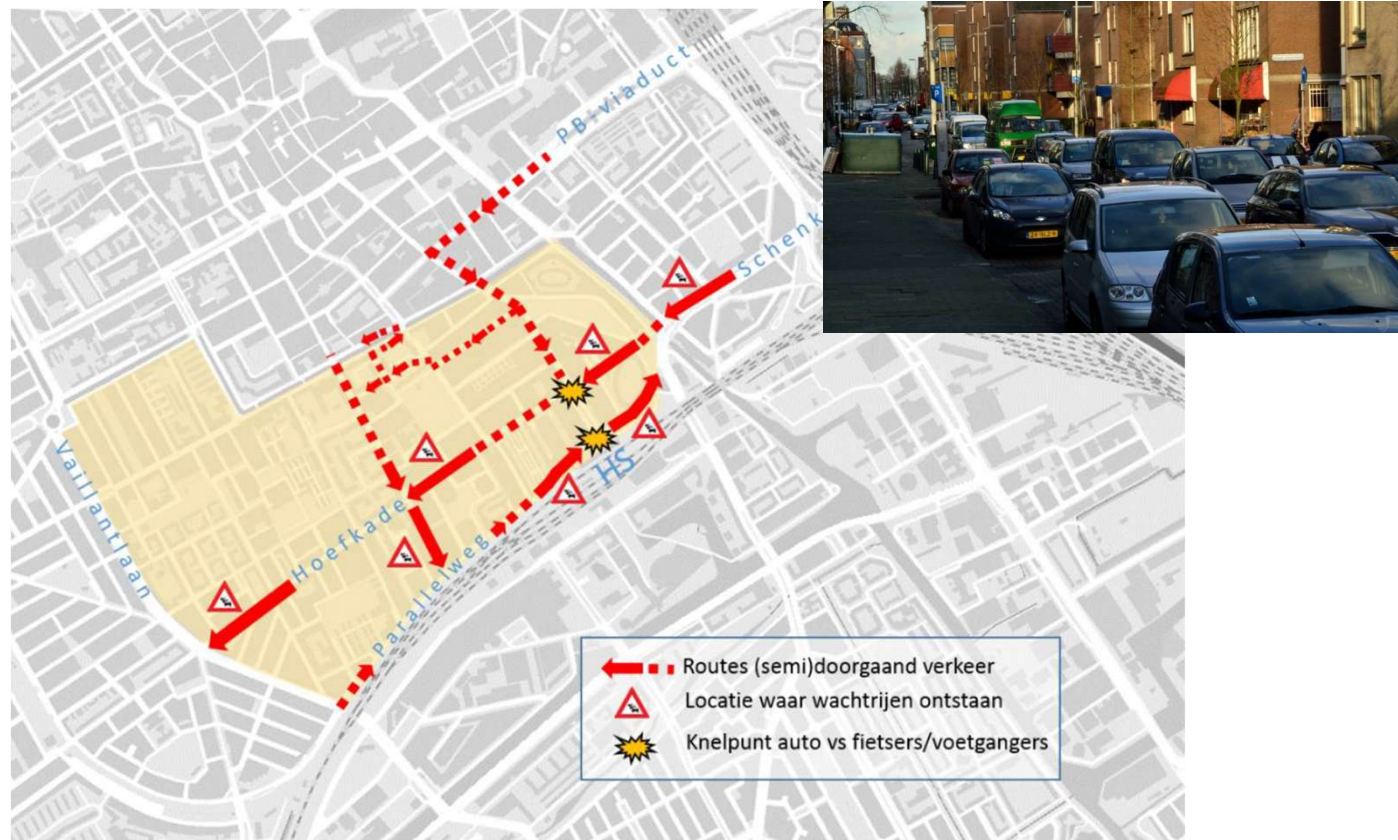
Wijkontsluitingswegen die recent 30 km/uur zijn ingericht of de komende 2 jaar zo worden ingericht:

1. Fahrenheitstraat (winkelstraat) (gereed)
2. Stationsweg / Wagenstraat (winkelstraat) (gereed)
3. Hoefkade (vastgesteld plan)
4. Willem de Zwijgerlaan planning (vastgesteld plan)
5. Frederik Hendriklaan (winkelstraat) (vastgesteld plan)
6. Theresiastraat (winkelstraat) (vastgesteld plan)
7. Jan van Beersstraat woonstraat (vastgesteld plan)
8. Constant Rebequestraat (vastgesteld plan)
9. Bezuidenhoutseweg t.h.v. KJ-Plein/Den Haag Centraal. (Vastgesteld plan)
10. Laan van Eik en Duinen
11. Azaleastraat
12. Zeestraat



2 Haagse casussen

Verkeersmaatregelen Stationsbuurt / Schilderswijk



Huidige situatie: Veel doorgaand autoverkeer, congestie, 50 km/uur inrichting.

30 km/uur als norm i.c.m. verkeersmaatregelen (knips voor autoverkeer)



Doorgaand autoverkeer om de wijk



Hoefkade



Huidige situatie
Ca. 10.000 mvt/etmaal



Toekomstige situatie (2020)
Ca. 2.500 – 5.000 mvt/etmaal

Stationsweg/Wagenstraat



Oude situatie (2018)

Ca. 5.000 mvt/etmaal

Ca. 5.000 fietsers/etmaal



Nieuwe situatie (2018)

Ca. 2.500 mvt/etmaal

Ca. 5.000 fietsers/etmaal

Theresiastraat huidig



Ca. 8.000 mvt/etmaal + busroute
1^e deel winkelstraat, 2^e deel woonstraat.

Theresiastraat nieuw:



Ca. 8.000?? mvt/etmaal + busroute
1^e deel winkelstraat, 2^e deel woonstraat.

Theresiastraat/De Eerensplein (huidig)



Theresiastraat / De Eerenseplein (nieuw)



De Eerensplein



Den Haag

Vragen

- Wat betekent 30 km/uur op wijkontsluitingswegen voor:
 - Verkeersveiligheid;
 - Economische vestigingsklimaat;
 - Luchtkwaliteit;
 - Positie fietsers/voetgangers/nieuwe vervoermiddelen;
 - Bereikbaarheid; (specifiek voor de nood- en hulpdiensten;)
 - Doorstroming voor openbaar vervoer;
 - Intensiteiten van autoverkeer / fietsverkeer / voetgangers;
 - Draagvlak voor plannen.

Aandachtspunten

- Leidt 30 km/uur, ook zonder ingrijpende verkeerscirculatiemaatregelen, ook tot lagere intensiteiten autoverkeer en hogere intensiteiten fietsers/voetgangers?
- In hoeverre moet snelheid van 30 km/uur hard worden afgedwongen, of is het voldoende als 30 km/uur logisch uit wegbeeld voortvloeit? (“Je kan niet ontwerpen op de idioot”)
- Tot welke auto/fiets-intensiteiten werkt een 30 km/uur inrichting?
- Discussie niet alleen vanuit verkeerstechniek en veiligheid voeren; (economisch) vestigingsklimaat en leefbaarheid zijn in Den Haag nu belangrijke aanleidingen voor 30 km/uur op wijkontsluitingswegen.
- Het is zinvol om op basis van praktijkvoorbeelden bewijsmateriaal te verzamelen.

Inrichting (drukke) erftoegangswegen met fietsroute

Hans Godefrooij

In deze presentatie

- Inzichten uit praktijkonderzoek fietsstraten
- Huidige aanbevelingen
- Dilemma's

Praktijkonderzoek Fietsstraten

Praktijkonderzoek op 11 straten

- Kenmerken infrastructuur
- Gebruikersenquête
- Cameraonderzoek (per 5 minuten):
 - Intensiteiten
 - Ontmoetingen (inhaalbewegingen, tegemoetkomingen, auto achter fiets + kwalificatie veiligheid van manoeuvre)
 - Expertoordeel
- Data-analyse
 - Welke variabelen zijn van invloed op elkaar en welke variabelen hebben (de meeste) invloed op het oordeel van fietsers?



Verklaringsmodel oordeel fietsers

- Aantal “te krappe ontmoetingen” per fietser blijkt goede voorspeller te zijn voor verschillen in rapportcijfers
 - Hogere auto-intensiteit leidt tot meer ontmoetingen
 - Als rijbaan smaller is, hebben fietsers er meer last van
- Toevoegen van fiets-intensiteit maakt het verklaringsmodel nog beter
 - Meer fietsers leidt tot hoger oordeel

Rapportcijfer = $7,2 - 827,51 * I\text{-}auto / (\text{rijbaanbreedte} - \text{rabatstrook})^2 + 0,0014 * I\text{-}fiets$
($R^2 = 0,9$)

Oordeel fietsers

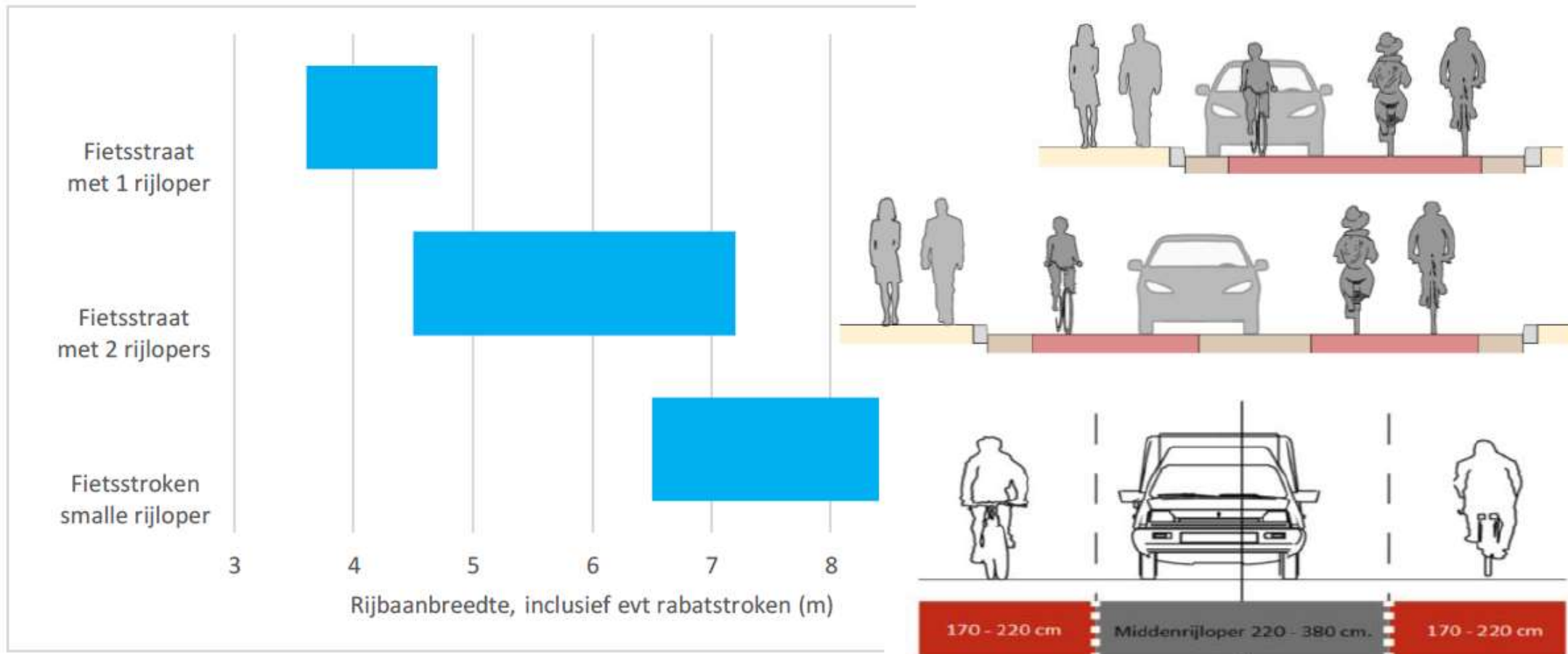
- Meer autoverkeer kan worden gecompenseerd door meer breedte (waardoor het aantal “te krappe ontmoetingen” laag blijft)
- Meer autoverkeer kan (deels) worden gecompenseerd door meer fietsers

Huidige aanbevelingen

Inrichtingsvormen ETW met fietsroute

Functie	Erftoegangsfunctie voor motorvoertuigen (ETW, 30 km/uur)		
Hoofdfietsroute	Fietspad - Geen autoverkeer - Solitair of vrijliggend	Fietsstraat ✓ Gemengde verkeersafwikkeling ✓ Kwaliteitseisen hoofdfietsroute ✓ Herkenbaar als Fietsstraat	Fietsstroken met smalle rijloper - Eén volwaardige strook auto - Menging bij tegenliggers en vrachtverkeer - Kwaliteitseisen hoofdfietsroute
Geen hoofdfietsroute		Normale woonstraat - Basiskennmerken 'ideale inrichting ETW' - Geen speciale maatregelen voor fietsers - Zoveel mogelijk vormgevingselementen uit hoofdstuk 4 toepassen, behalve "rood asfalt" en "Fietsstraatbord L51"	

Gewenste profielindeling op basis van gewenste rijbaanbreedte



Dilemma's

Dilemma's

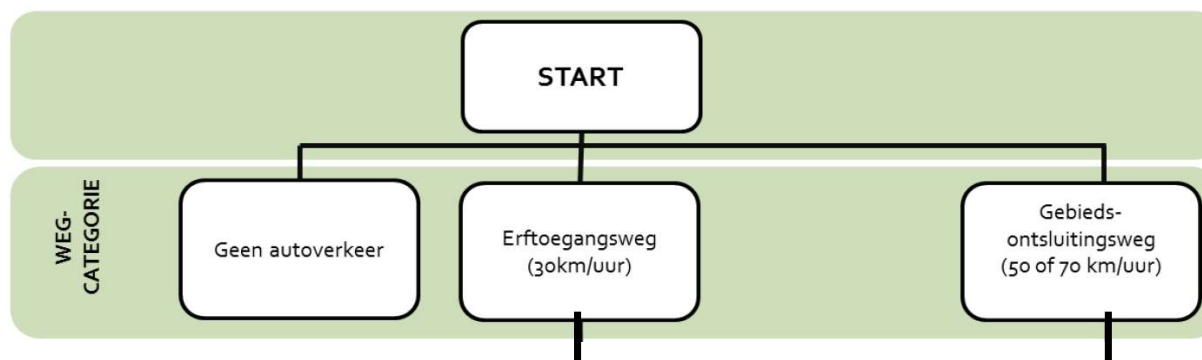
- Hogere auto-intensiteit → bredere weg
- Wat als die breedte er niet is (en de intensiteit niet omlaag kan)?
 - Een te drukke fietsstraat?
 - Te smalle fietsstroken?
 - Een 'normale' erftoegangsweg?
 - Andere opties?
- Welke (feiten)kennis moeten we hebben om de juiste keuzes te kunnen maken?



**Gemeente
Amsterdam**

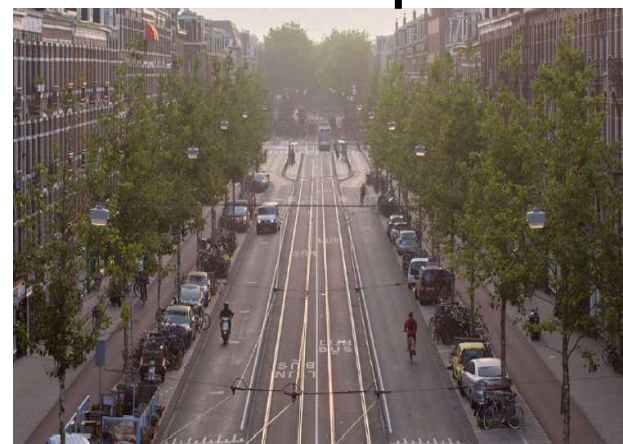
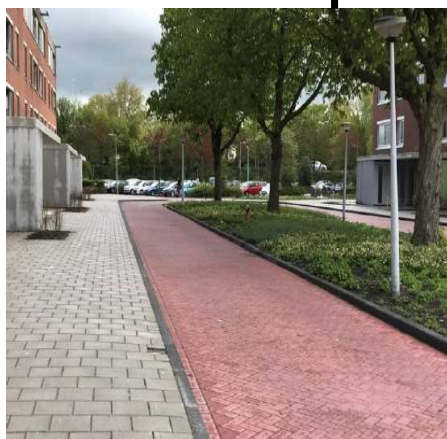
Afwegingen bij 30km

Mogelijke profielen
Voorwaarden
Keuzes?



Uitgangspunt/
basisprincipe

Duurzaam Veilig



Type	Erftoegangsweg	Gebiedsontsluitingsweg
Snelheid	30	50
Principe	Mengen	Scheiden
Materiaal	Klinkers	Asfalt

Kinkerstraat – huidige situatie



<https://www.google.nl/maps/@52.3654918,4.865693,3a,75y,78.94h,92.53t/data=!3m6!1e1!3m4!1slxcUBMMgJ1ZdHUWaOieNbQ!2e0!7i16384!8i8192>

Kinkerstraat – huidige situatie



Nieuwezijds Voorburgwal – huidige situatie



https://www.google.nl/maps/@52.3756985,4.892673,3a,75y,219.13h,91.81t/data=!3m6!1e1!3m4!1sz19-SqbMw2gQTzLcl_ipnQ!2eo!7i16384!8i8192

Opties	Beeld	Overwegingen
Fietsstrook		Kan ook (deels) in klinkers Minimaal $2,5 + 2 = 4,5$ meter • Maakt meer verkeersuitstraling • Betekent ook 'auto-strook', dus makkelijker harder rijden • Fietzers moeten 'in hun hok' blijven
Gemengd		Kan tot 3,85 (CROW) => 4 meter? • Fietzers als 'remvee' • Bij veel auto's: Haalt terug wat we de afgelopen 30 jaar hebben weggehaald • Verschil: asfalt => klinkers, drempels en 50 => 30
Fietsstraat		Minimaal 4 meter + 50 cm Eisen aan fietsstraat: • Intensiteit + verhouding fiets/auto • Rood asfalt • Voorrang • ...

Geen optie

1. Behoud/aanleg vrijliggend fietspad
 - Te smal voor schaalsprong fiets
 - Te smalle stoep
 - Strijdig met uitgangspunt 30km/uur (o.a. oversteekbaarheid)
2. Auto over trambaan
 - Onbespreekbaar voor OV-concessiehouder
3. Smalle fietsstrook (1,50 of minder)
 - Zie discussienotitie fietsstroken: liever gemengd dan apart met te weinig ruimte

Vragen

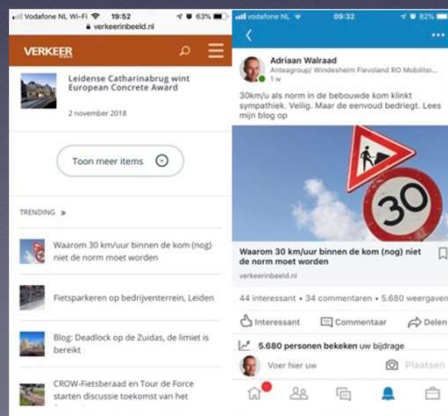
- Wat vinden we in het algemeen het te prefereren profiel? (strook, mengen, fietsstraat)
- Is/zijn er profielen die we onacceptabel vinden?
- Auto-intensiteit is van belang.
Grofweg: onder de 3000 mvt/etmaal kun je mengen, boven de 5000-6000 is dat moeilijk voorstelbaar. Daartussen hangt het ervan af wie je het vraagt.
Zijn er andere criteria die wezenlijke invloed hebben op het voorkeursprofiel?
- Is er inderdaad een grenswaarde #auto's? Wat is die grens?
- En wat willen we als het aantal boven die grens blijft?

(concept) conclusies

- Dit type weg mag eigenlijk niet bestaan. De combinatie van max. snelheid en intensiteit klopt niet. Daarmee zijn er geen normen voor deze weg.
- Er is geen objectieve maatstaf die aangeeft wat 'beter' is. Voorkeur varieert tussen 'duidelijk maken dat het zo is' en 'faciliteren hoge intensiteit'
- De halve meter ruimteverschil speelt mee. Als het je echt niet uitmaakt, geeft dat de doorslag. Mengen op klinkers.

30 de norm: wegcategorisering fiets?

Adriaan Walraad



Dit zijn de vijf best gelezen artikelen van 2018

Met het eind van het jaar in zicht, is het ook tijd om terug te kijken. Wat waren de opvallendste nieuwtjes? De redactie zet de vijf best gelezen artikelen voor u op een rij.



'Minder ongelukken bij norm van 30 kilometer per uur'

NL LEEFGOMING VEILIGHEID 2000 RICHARD SANDEE OP 25 MAART 2019

Een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom leidt tot veel minder ongelukken dan de nu gangbare limiet van 50. 'Gemeenten moeten daarom bij het ontwikkelen van mobiliteitsbeleid veel meer inzetten op de uitbreiding van 30-kilometerzones,' zegt voorzitter Steven van Eijck van de RAI Vereniging.

Als het aan de organisatie ligt wordt 30 kilometer 'de nieuwe snelheidsnorm voor verkeer binnen de bebouwde kom'. Het verlagen van de maximumsnelheid moet gepaard gaan met maatregelen op het gebied van handhaving. 'Als je het doet, doe het dan ook goed,' aldus Van Eijck. In de praktijk blijkt dat in veel van de huidige zones waar de verlaagde snelheid geldt, toch te hard wordt gereden. Waar de weginrichting niet 'noopt tot snelheidsvermindering', zou vaak onvoldoende handhaving plaatsvinden.

30 km/u in de bebouwde kom? Onveilig, stelt verkeersdeskundige Sjoerd Nota

28 maart • 28 maart • Sjoerd Nota • Cijnsje



In een hilaarsch netwerk van wegen moeten 30 km-gebieden niet te groot worden gemaakt. Foto: ANP/Barb Kluut

Direct dit artikel delen: [f](#) [t](#) [v](#)

Overal binnen de bebouwde kom een limiet van 30 kilometer per uur instellen, dat lijkt sympathiek. Maar het ondergraaft juist de verkeersveiligheid. Dat schrijft verkeersdeskundige Sjoerd Nota donderdag in een opiniestuk.

30 de norm

- hele bebouwde kom naar 30 - tenzij aantoonbaar veilig 50
- maar... echte 50 en 70 wegen blijven nodig in grotere stedelijke gebieden
- drie mogelijkheden:
 - echte 30 zones tussen verkeersaders waar 30 vanzelfsprekend is
 - aantoonbaar veilige verkeersaders
 - en wat rest: de grijze wegen

Urgentie verkeersveiligheid fiets!

- DV is bedacht vanuit de gemotoriseerd verkeer (c.q. scheiding ('stromen') en mengen ('uitwisselen') van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer).
- De onveiligheid van gemotoriseerd verkeer is sinds DV afgenomen, maar de onveiligheid van de fiets en fiets-achtigen niet. Inmiddels overlijden meer fietsers dan automobilisten in het verkeer. Ongeveer de helft van de ernstig gewonden is fietser. Enkelzijdige ongevallen fiets worden nu gezien.
- Het probleem van fietsers - en dan zowel botsingen als enkelzijdige ongevallen - gaat nog verder toenemen. En: minder fietsen is ongewenst.
 - Fietsgebruik neemt toe.
 - Fiets wordt fiets-achtigen, diversiteit neemt toe: stint, LEV, e-fiets, pedelec, ...
 - Komende jaren meer drukke 30 wegen door stedelijke verdichting:

Wegcategorisering is evenveel fiets als auto

- Duurzaam Veilig nu:
 - Drie wegcategorieën... op basis van gemotoriseerd verkeer
 - Met een onderverdeling... op basis van gemotoriseerd verkeer
- Er is een mismatch tussen de beleving van gemotoriseerd verkeer en fiets

bestaat niet

0-15km/u

DV Auto: etw
verblijven

0-30km/u

DV Auto: GOW
ontsluiten

30-45km/u

DV Auto: SW
verbinden

DV Fiets:
verblijven

0-15km/u

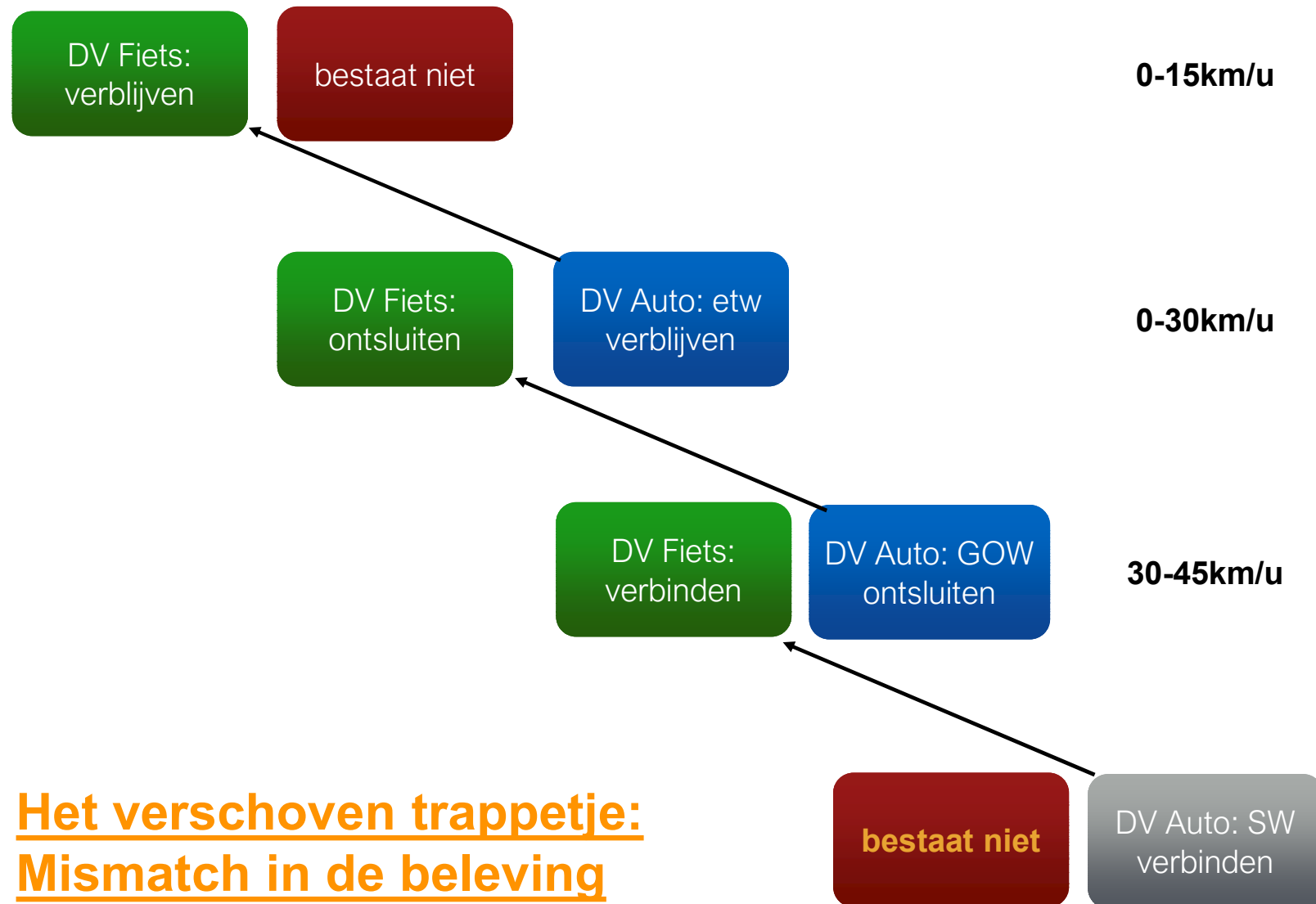
DV Fiets:
ontsluiten

0-30km/u

DV Fiets:
verbinden

30-45km/u

bestaat niet

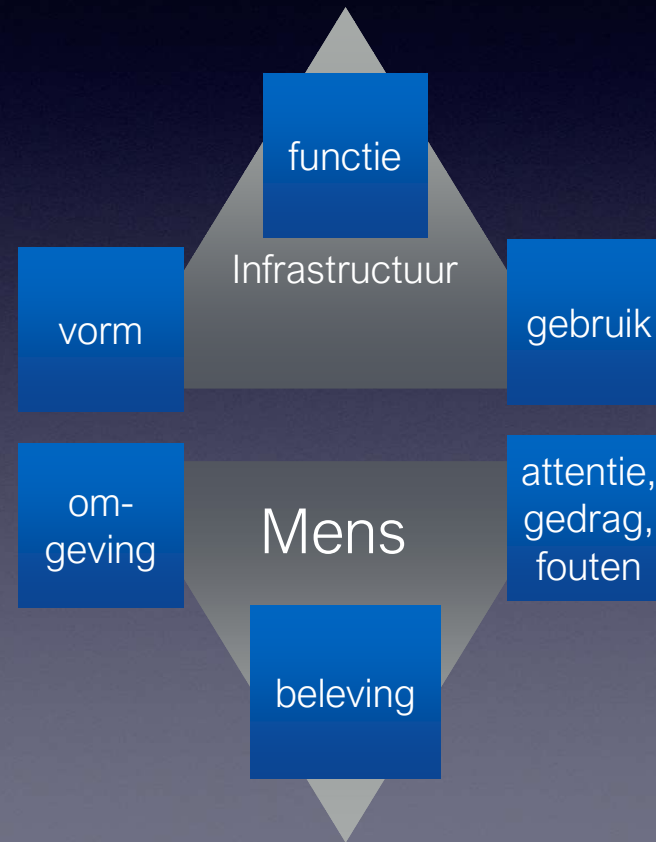


Beleving als stepping stone tussen omgeving en gedrag

- Er is hooguit een zwak positief verband is tussen objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid volgens SWOV
- Beleving van objectieve veiligheid moet adequaat zijn (c.q. subjectieve veiligheid moet sterk positief verband hebben met objectieve veiligheid)
- Gedrag, overtredingen, attentieniveau, tevredenheid
- Adequate beleving van verkeersveiligheid bepaalt tevredenheid

Beleving als stepping stone tussen omgeving en gedrag

- Vrijwel alle onveiligheid volgt uit gedrag en fouten.
- De mens centraal... niet outside in, maar inside out.



Wegcategorisering FIETS

- V: 0-15 gescheiden, veilig voor onoplettend, veilig voor onervaren, veilig voor ouderen, alle bestuurders te gast
 - VA: autovrij en weinig of geen fiets -speeltuin, achterpad, winkelgebied, natuur
 - VB: autoluw en veel fiets- woonerf, schoolomgeving, onverharde wegen
- ETW: 15-30, gemengd, sociaal gedrag, auto te gast
 - ETW A: bestemmend verkeer: normale 30km/u zone
 - ETW B: bestemmend verkeer en veel fiets: fietsstraat
 - G11/G12: fietspad (smal, eigen ehk)
- GOW: 30-45: snelheid eruit of conflict eruit, 30 op de conflictpunten,
 - GOW A: veel auto 50km/u fiets gescheiden fietspad en veilige kruispunten (aantoonbaar veilig)
 - GOW B: veel auto en veel fiets(voormalige grijze wegen): witte weg 30km/u LARGAS
 - G12a/G12b (brom)fietspad (breed, eigen ehk) en fietssnelweg
- **PM SW : 50+, gescheiden**
 - **SW A: autosnelweg**
 - **SW B: autoweg**

Conclusie: 30 de norm kan alleen MET OOG VOOR DE FIETS

- Binnen 30km/u zone mogelijkheid van 15km/u
- Echte 30 wegen zijn ook echt 30
- 2x1 en 50km/u alleen indien aantoonbaar veilig: rijbaanscheiding en voorzien van een fietspad
 - 2x2 of 70km/u voorzien van (brom)fietspad
- Anders: witte weg 1x2 en 30km/u gemengd

Geïnspireerd?

Discussie in twee groepen

- Van 50 naar 30 (Rico)
- Drukke erftoegangswegen met fietsroute (Hans)
 - Welke (onderzoeks)vragen heb je?
 - Welke cases heb je?

**Voorstel voor
het vervolg**



Vervolg

- Afronden afstudeeronderzoeken
- Aanscherpen onderzoeksvragen
- Uitwerken onderzoeksvoorstel
- Verkennen cases
- Verkennen financiering

**Hartelijk dank voor uw
inbreng!**