

Quick scan '30km/u, tenzij...' Zevenhuizerstraat

Inleiding en aanleiding

Gemeente Amersfoort heeft plannen gemaakt voor groot onderhoud aan de Zevenhuizerstraat. Het betreft een ontwerp met een 50km/u limiet waarbij fietsers met het snelverkeer worden gemengd. Daarbij heeft de gemeente al een participatietraject doorlopen en heeft er al een aanbesteding plaatsgevonden. Parallel aan deze participatie en aanbesteding speelt landelijk de discussie of de huidige norm binnen de bebouwde kom van het huidige '50km/u, tenzij 30km/u' moet veranderen in '30km/u, tenzij 50km/u'. Landelijk is de motie Kröger, om 30km/u de norm te maken binnen de bebouwde kom, overgenomen door de minister. De motie wordt momenteel uitgewerkt door ministerie van I en W. Verschillende steden, waaronder Amsterdam, Den Haag en Amersfoort hebben aangegeven soortgelijke ambities te hebben. Het huidige ontwerp van de Zevenhuizerstraat met 50km/u staat op gespannen voet met de actuele ambitie met '30km/u, tenzij...'. Met 23 stemmen voor en zestien tegen heeft de gemeenteraad van Amersfoort dinsdag 26 januari 2021 een motie van D66 aangenomen om onderzoek te doen naar 30km/u inrichting¹ op de Zevenhuizerstraat.

Doel: Verkeersveiligheid - en meer dan dat

Nederland streeft naar 0 verkeersslachtoffers. Het mengen van fietsers en auto's bij 50km/u is niet verenigbaar daarmee. Eerste doel van deze '30, tenzij...' is een stap in de goede richting te zetten voor de verkeersveiligheid voor fietsers. De snelheid 30km/u is niet toevallig gekozen. Ter illustratie: bij een aanrijding met 50 km/u is de overlijdenskans van een voetganger ongeveer 50%; bij 30km/u is dit minder dan 10%. Ook is een vergelijkbare, kleine overschrijding van de snelheid bij 30km/u minder ernstig voor verkeersveiligheid dan bij 50km/u. Het wegprofiel moet niet alleen uitnodigen tot 30km/u, maar ook om rekening te houden met en ruimte te geven aan andere verkeersdeelnemers. Amsterdam verwoordt het als volgt: het verlagen van de snelheid in de stad en het aanpassen van de automobilititeit aan het stedelijk leven.

Dat ook verblijfsklimaat, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid profiteert van 30km/u is evident. Het past in een transitie naar schone en actieve mobiliteit. En ook op verschillende andere dossiers wordt winst geboekt: de positie van de fiets en elektrische fiets worden aantrekkelijker als alternatief, de toenemende diversiteit aan voertuigen (light electric vehicles, zero emissie stadsdistributie, etc.) levert minder problemen op en invoering van bromfiets en snorfiets op de rijbaan is ook makkelijker.

In een presentatie van Walraad voor de raad van Amersfoort in maart 2020 is dit laatste ook al aangegeven, toen echter vanuit het perspectief van snorfiets op de rijbaan.

Hoofdvraag en deelvragen

De vraag om onderzoek te doen naar 30km/u inrichting heeft geleid tot een vraagstelling voor deze quick scan die bestaat uit drie deelvragen:

1. Kan binnen het wegontwerp, zoals dat nu is vertaald in de bestekstekeningen van de Zevenhuizerstraat, met relatief geringe aanpassingen van dit gedeelte een 30km-weg van worden gemaakt en welke aanbevelingen worden daarvoor gedaan?
2. Kan de gehele Zevenhuizerstraat uiteindelijk in de 30km/u?
3. Hoe om te gaan met de Bieshaarlaan?

Deze quick scan beperkt zich tot de vakhoudelijke kant van de 30km/u- inrichting van het zuidelijk deel van de Zevenhuizerstraat. De Hamseweg is binnen bebouwde kom nu al 30km/u.

De aanbesteding, participatie en andere procesmatige aspecten blijven buiten beschouwing.

¹ o.a. <https://www.ad.nl/amersfoort/onderzoek-naar-instellen-30-kilometer-op-zevenhuizerstraat~afca3ac2/>

Deel 1: De stand van zaken rond '30km/u, tenzij'

Deel 1 omvat:

- Samenhang tussen functie van een weg en snelheid
- Verkeer en Vervoers Plan Amersfoort
- Realistische verwachtingen van GOW30
- Geloofwaardige limieten en handhaving
- Bereikbaarheids- en netwerkeffecten
- Veiligheid en veiligheidseffecten
- Twee peilingen op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 2020

Samenhang tussen functie van een weg en snelheid

In Nederland wordt de wegcategorysering van Duurzaam Veilig gehanteerd. Omwille herkenbaarheid van de weg en voorspelbaarheid van verkeersgedrag zijn er binnen de bebouwde kom twee wegfuncties:

- de erftoegangsweg (kortweg: ETW) woonstraten met een 30km/u limiet, gericht op verblijf
- de gebiedsontsluitingsweg (kortweg: GOW) verkeersaders met 50 of 70km/u limiet, gericht op verkeer

Buiten de bebouwde kom is er ook nog de functie stroomwegen (autowegen en autosnelwegen).

Het gaat om aanpakken van 'grijze wegen'

Een klein dorp kan geheel bestaan uit erftoegangswegen met een 30km/u limiet. Maar Amersfoort is te groot om alle wegen binnen de bebouwde kom erftoegangswegen met een 30km/u limiet te maken. Woonstraten worden dan te druk, terwijl erftoegangswegen alleen veilig kunnen functioneren zolang ze rustig zijn. Snelverkeer zou dan de kortste route gaan kiezen, waardoor sluipverkeer door woonstraten ontstaat. Bovendien zou dit voor de verkeersdeelnemer geen geloofwaardige limieten opleveren. Om het snelverkeer op een goede manier te kunnen verwerken zijn gebiedsontsluitingswegen nodig met een snelheidslimiet van 50km/u.

Dat is de reden dat '30km/u, tenzij...' in grotere steden ruimte laat voor hogere snelheden op veilige en volwaardig toegeruste gebiedsontsluitingswegen. Aan de andere kant blijven de huidige erftoegangswegen in een 30km/u-zone onveranderd 30km/u.

Het gaat bij '30km/u tenzij...' dus om het aanpakken zogenaamde 'grijze wegen', wegen die het midden houden tussen erftoegangsweg (verblijfsfunctie) en gebiedsontsluitingsweg (verkeersfunctie). Ook al zijn deze wegen zo veilig mogelijk vormgegeven, ze hinken op twee gedachten en ze blijken in de praktijk ook vaak objectief en subjectief relatief onveilig te zijn, al is dat lastig aan te tonen met cijfers². De Zevenhuizerstraat is zo'n grijze weg.

Conflict eruit of snelheid eruit

Zo bezien met voor grijze wegen gekozen worden voor ofwel voor een volwaardig toegeruste en veilige gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden gekozen moet worden, ofwel dat de snelheid naar 30km/u terug moet, wanneer snelverkeer en fietsers gemengd worden op een rijbaan. Zodoende kan verkeersveiligheid geborgd worden. Eventuele aanwezigheid van fietsstroken biedt in de praktijk te weinig bescherming voor de fietser. In termen van Duurzaam Veilig vraagt dit om een nieuw en nog niet bestaand wegtype: de gebiedsontsluitingsweg 30km/u (Kortweg: GOW30). Dit is, kort gezegd, de strekking van gezamenlijke publicatie van SWOV, ANWB, DTV, Goudappel, Mobycon en Walraad Verkeersadvisering³. Op het Nationaal VerkeersVeiligheidsCongres 2020 heeft deze groep de GOW30 succesvol gelanceerd.

Deze quick scan geeft een uitwerking van de Zevenhuizerstraat als GOW30, dus met de functie en kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg, maar dan wel met een rustiger en gestage doorstroming. Deze quick scan hanteert ontwerp/inrichtingsprincipes die nu nog landelijk in ontwikkeling zijn voor de GOW30; deze zijn nog niet definitief of vastgesteld.

De Zevenhuizerstraat kent in de uitwerking van deze quick scan, afgezien van de 30km/u limiet, de Duurzaam Veilig kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg, zoals een voorrangregeling, milde snelheidsremmers, stoppen buiten de rijbaan en oversteekvoorzieningen voor voetgangers op strategische punten. Hierdoor is de GOW30 aantrekkelijker voor snelverkeer dan een erftoegangsweg en blijft een hiërarchie in het wegennet in stand.

² <https://www.fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/Grijze%20wegen%20oplossingen.pdf?ext=.pdf>

³ [<https://www.verkeerskunde.nl/artikel/pleidooi-van-50-naar-30-maar-niet-overal>]

Quick scan '30km/u, tenzij...' Zevenhuizerstraat

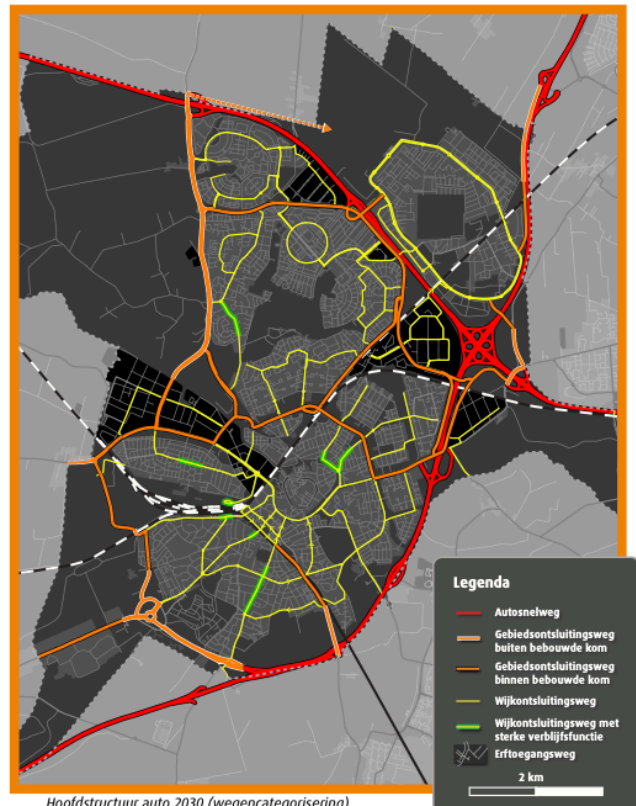
VVP Amersfoort

In het VVP van de gemeente Amersfoort wordt een voorschot genomen op de GOW30 door tussen de gebiedsontsluitingswegen en de erftoegangswegen de categorie wijkontsluitingswegen te benoemen.

Deze wijkontsluitingswegen kunnen een sterke verblijfsfunctie hebben. De Zevenhuizerstraat, Bieshaarlaan en Hamseweg vallen in de categorie wijkontsluitingswegen.

In de gedachte van deze quick scan worden deze wijkontsluitingswegen GOW30 wanneer autoverkeer en fietsverkeer er gemengd wordt. Daarnaast blijven veilige en goed toegeruste gebiedsontsluitingswegen met 50 of 70km/u regime en erftoegangswegen met 30km/u gewoon bestaan.

Amersfoort heeft nog meer wegen in de categorie wijkontsluitingswegen en het verdient aanbeveling om voor deze wijkontsluitingswegen wegen een consistente uitwerking te maken. Deze quick scan houdt onverkort vast de beginselen van Duurzaam Veilig.



*Hoofdstructuur auto 2030 (wegencategorisering)
De route naar Vathorst West is gestippeld omdat deze samenhangt met de ontwikkeling van Vathorst West, en de route nog niet bepaald is.*

Realistische verwachtingen van GOW30

Op een GOW30 is het ontwerp gericht op een rustige en gestage doorstroming. Door de kleinere snelheidsverschillen zijn er minder conflicten en de conflicten zijn ook minder ernstig dan in de huidige situatie en het huidige ontwerp. Het is belangrijk om realistische verwachtingen te scheppen van de GOW30. Allereerst moet duidelijk zijn dat met 30km/u er niet ineens een stille, rustige woonstraat (zoals een erftoegangsweg 30km/u) ontstaat: het is en blijft een drukke straat in stedelijke omgeving.

Aan de ene kant: snelverkeer zal niet altijd 30km/u rijden. Een recente studie van DTV/Goudappel toonde aan dat gemiddelde van alle waargenomen snelheden (v85) op de onderzochte drukke 30 km/h-wegen 34,5 km/h bedraagt.

Er zullen momenten zijn dat het drukker is en dat verkeer door het wegontwerp gedwongen wordt om meer rekening met elkaar te houden, maar er zullen ook rustiger momenten waarbij het makkelijk is om harder te rijden. Er zullen veel verkeersdeelnemers zijn die zich goed gedragen en ook enkele verkeersdeelnemers met onaangepast gedrag. Voor zover politie handhaaft, dan zal dat niet permanent zijn. Intelligente snelheidsbegrenzing voor auto's zal ervan komen, maar niet op korte termijn.

Aan de andere kant: als de snelheid in de drukke uren van 45 naar 30km/u gaat en in de rustige uren van 55 naar 35 of 40km/u gaat, is er veel gewonnen voor verkeersveiligheid. De snelheidsverschillen tussen de verkeersdeelnemers worden beduidend kleiner. Daarbij kunnen de kwetsbare verkeersdeelnemers meer ruimte krijgen in de rustige uren en er ontstaat een prettiger klimaat voor actieve mobiliteit. En een rustige gestage doorstroming is voor iedereen beter.

Quick scan

'30km/u, tenzij...'

Zevenhuizerstraat

De GOW30 is daarmee gradueel verschillend met het bestaande ontwerp van de Zevenhuizerstraat. Het is geen perfecte of ultieme oplossing, maar wel een oplossing die voor- en nadelen biedt ten opzichte van de bestaande situatie en het bestaande ontwerp.

Geloofwaardige limieten en handhaving

Het toekomstige principe, dat de bebouwde kom 30km/u is - tenzij er expliciet is aangegeven dat er 50km/u gereden mag (en ook veilig gereden kan worden) laat niets aan duidelijkheid te wensen over. De Bunschoterstraat en de Rondweg noord zijn duidelijk anders dan de Zevenhuizerstraat. Toch blijven ook dan geloofwaardige limieten onverminderd belangrijk. Een bestuurder moet het niet als geforceerd ervaren om 30km/u te rijden op de Zevenhuizerstraat. Daarvoor is een passend wegontwerp belangrijk.

Een ontwerp van een GOW30 verschilt ook van een erftoegangsweg; een erftoegangsweg moet zelfhandhavend zijn ontworpen en ingericht. Daar liggen regelmatig harde snelheidsremmers. Politie handhaaft in beginsel niet op snelheid op erftoegangswegen. Daarbij is relevant dat het bij erftoegangswegen om een zeer groot deel van het wegennet gaat.

Het ontwerp van de GOW30 zal minder zelfhandhavend zijn dan een erftoegangsweg. Omdat de GOW30 nog niet bestaat, is er geen ervaring met handhaving op deze wegcategorie. Over handhaving zullen nog landelijk - en zo nodig lokaal - afspraken gemaakt moeten worden. Argumenten voor handhaving zijn:

- Bij GOW30 gaat het om een beperkt deel van het wegennetwerk.
- In het bestaande 50km/u ontwerp zou er ook gehandhaafd moeten worden.
- Dat het ontwerp niet zelfhandhavend 30km/u is, is overigens niet in de laatste plaats in het belang van openbaar vervoer en hulpdiensten zelf. Snelheidsremmers kunnen dan comfortabeler voor openbaar vervoer vormgegeven worden en hulpdiensten kunnen op een GOW30 tot 60km/u rijden.

En al ligt in de lijn der verwachting en handhaving door politie minder 'zwart-wit' zal zijn dan op een erftoegangsweg, het is niet reëel om permanente handhaving te verwachten. Handhaving is vooral in de avonden gewenst, als het rustiger wordt. Als de politie overgaat tot handhaven, dan kan dat - in verband met meefouten en marges - pas met een marge van 7km/u, dus voor snelheden hoger dan 37km/u.

Hoewel niet-dwingende intelligente snelheidsbegrenzing vanaf 2022 in nieuwe auto's vereist is, zal een dwingende variant nog meer tijd vragen. Pas als een meerderheid van de auto's dwingende intelligente snelheidsbegrenzing heeft (groepsimmunitet), zal dit handhaving overbodig maken.

Bereikbaarheids- en netwerkeffecten

Meerdere steden hebben eerder de overstap gemaakt naar 30km/u: Helsinki, Oslo, Berlijn, Zurich, Graz, Grenoble en Bilbao. In Grenoble is de snelheidslimiet sinds 2016 30km/u en 50km/u is een uitzondering. De stad berekende dat de gemiddelde snelheid van auto's met deze maatregel daalt van 18,9 naar 17,3 km/u.

Naar verwachting zal het verschil in Amersfoort nog weer kleiner zijn, omdat er nu al veel 30km/u is.

De bereikbaarheid wordt iets beter voor actieve mobiliteit, maar de bereikbaarheid van snelverkeer zal iets minder goed worden. De verschillen zullen in de praktijk meevallen. Voor en na is de bereikbaarheid voor het huidige ontwerp en de GOW30 vrijwel onveranderd.

Quick scan '30km/u, tenzij...' Zevenhuizerstraat

Gemiddelde snelheid deur tot deur bepaalt bereikbaarheid

De bereikbaarheid wordt bepaald door de gemiddelde snelheid en niet de maximum snelheid. In de praktijk heeft stilstaan veel ernstiger gevolgen voor de gemiddelde snelheid dan de maximumsnelheid. Voor openbaar vervoer betekent dat dat remmen, halteren en optrekken sterker bepalend is voor de gemiddelde snelheid dan de maximum snelheid. In de praktijk halen bussen de snelheid van 50km/u doorgaans niet of nauwelijks op dit soort wegen. Openbaar vervoer is meer gebaat bij goed verkeersmanagement.

Hetzelfde principe geldt ook, zij het in mindere mate voor hulpdiensten, omdat zij kunnen sneller accelereren en decelereren dan een bus. Ook voor hulpdiensten levert goed verkeersmanagement meer tijdswinst op. En betrouwbaarheid van de opkomsttijd is vooral gebaat bij een gestage doorstroming.

Bij deze grijze wegen gaat het vaak om wegvakken met beperkte lengte: over de hele verplaatsing levert een hogere snelheid dan 30km/u- voor zover die al gehaald wordt - levert een beperkte tijdswinst op.

Geen sluipverkeer verwacht

Een doorrekening met een verkeersmodel is goed mogelijk maar zal naar verwachting weinig opleveren omdat er voor Zevenhuizerstraat geen alternatieve route is. Het is niet mogelijk om te gaan sluipen over erftoegangswegen.

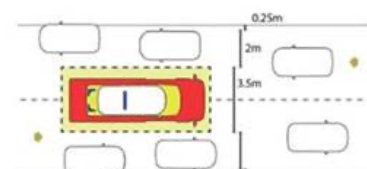
Toch is er kwalitatief wel iets te zeggen over netwerkeffecten. Een klein deel van het verkeer uit de aanliggende woonwijken zich zal herverdelen, waarbij autoverkeer voor de kortste route naar de hoofdwegen zal kiezen. Daar komt bij dat de auto minder aantrekkelijk wordt voor korte ritjes. Op de Zevenhuizerstraat mag een beperkte afname van autoverkeer verwacht worden. Op de hoofdwegen, die zijn toegerust op veel verkeer en waar de intensiteiten nu al hoger liggen, zal de toename naar verwachting nauwelijks merkbaar zijn.

Hulpdiensten

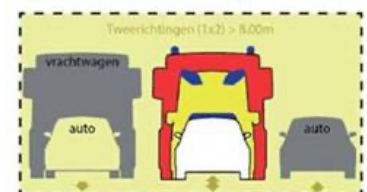
Veiligheidsregio Utrecht geeft aan dat zij de breedte van het profiel op gebiedsontsluitingswegen op tenminste 8 meter zien; auto's kunnen dan aan de kant als er een brandweerauto aankomt met licht- en geluidssignalen. De bestaande situatie, het huidige ontwerp en de brede ontwerpvariant (GOW30 versie2) in deze quick scan voldoet hieraan. De smalle ontwerpvariant (GOW30 versie1) voldoet hier niet aan. Door afgeplatte trottoirbanden hoeft dit geen probleem op te leveren, auto's kunnen aan de kant gaan als dat nodig is.

Verder geeft de brandweer aan dat het niet gewenst is dat het verkeer van rechts voorrang krijgt. Ook daaraan voldoen alle ontwerpvarianten voor de Zevenhuizerstraat. Dit voorkomt dat verkeer vaak stil komt te staan.

Wanneer er sterk verkeersremmende maatregelen worden genomen, lees harde drempels, dan werkt dat door in de aanrijtijd. Bij elke drempel wordt tot maximaal 15 seconden verloren door het afremmen en daarna weer op gang komen. Bij minder en minder harde drempels is dat gunstiger. Het belangrijkste aandachtspunt van hulpdiensten voor het ontwerp is daarmee het aantal en het ontwerp van de snelheidsremmers.



Figuur 4.5a: Minimale verharde breedte van een verkeersader met tweerichtingsverkeer



Veiligheid en veiligheidseffecten

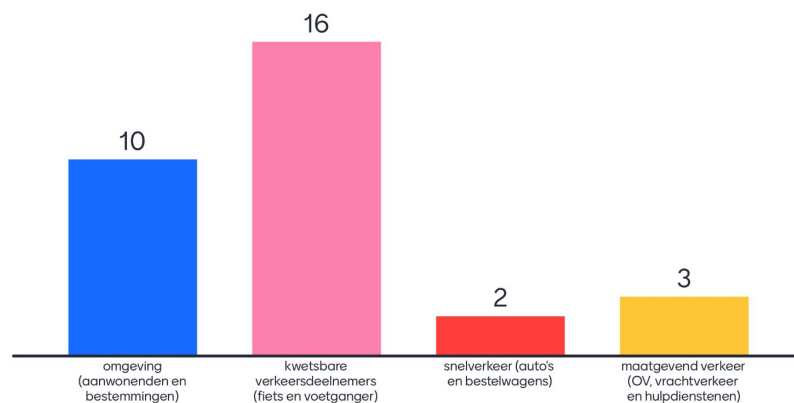
Voor verkeersveiligheid zal de GOW30 gunstig werken om verschillende redenen: de snelheidsverschillen tussen de verkeersdeelnemers worden kleiner, al zal de snelheid niet met een volle 20km/u afnemen. Gestage doorstroming, dus met minder verstoringen, is ook gunstig voor verkeersveiligheid, evenals meer ruimte voor de fietsers.

Naar verwachting zullen autobestuurders met bredere fietsstroken meer rekening houden met de aanwezigheid van fietsers. Fietsers krijgen meer ruimte in het dwarsprofiel. Dit laatste laat zich niet kwantificeren, maar kan heel goed de belangrijkste winst van de GOW30 voor verkeersveiligheid gaan opleveren.

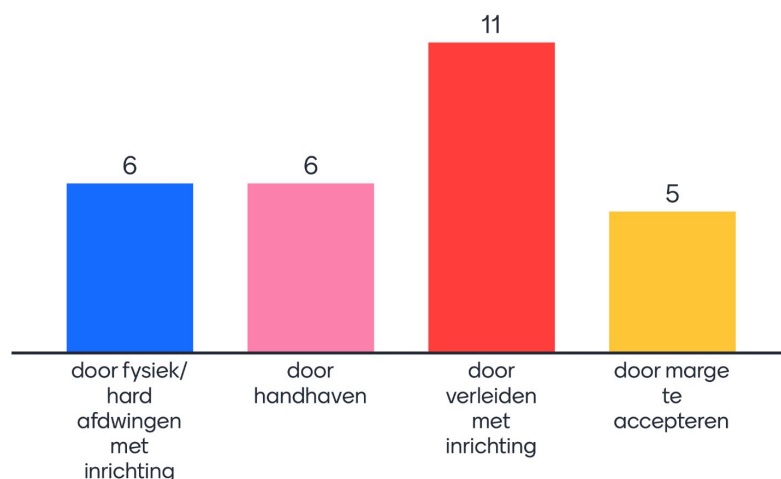
Twee peilingen op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 2020

Op het NVVC 2020 zijn de deelnemers bevroegd over de GOW30. De resultaten hiernaast geven een duidelijke samenvatting van de verhoudingen.

Voor wie ontwerp je de GOW 30 allereerst?



Hoe bereik je 30km/u op een gow 30?



Deel 2: de huidige situatie, het huidige ontwerp en de GOW30

Deel 2 omvat

- Beschrijving huidige situatie
- Beschrijving huidige ontwerp
- Beschrijving GOW30
- Samenvattende tabel dwarsprofiel
- Toekomstwaarde
- Afbeelding
- Referentiebeelden voor GOW30

Quick scan '30km/u, tenzij...' Zevenhuizerstraat

Beschrijving huidige situatie

Ruimtelijke situatie

De omgeving van de Zevenhuizerstraat bestaat hoofdzakelijk uit woningen, op enkele meters uit de rijbaan. Het is gunstig voor de geloofwaardigheid van 30km/u dat er geen hoge woningen of bouwblokken staan, maar een gemengd karakter en een kleinere afstand tussen de gevels was nog weer gunstiger als uitgangspunt geweest. Het is goed dat de rechtstand doorbroken wordt met een middengeleider.

Het huidige profiel bestaat -van west naar oost- uit ruim anderhalve meter stoep, een kleine anderhalve meter fietsstrook en een rijloper van vijf en halve meter en daarna weer een kleine anderhalve meter fietsstrook en een krappe anderhalve meter stoep. De fietssuggestiestrook loopt door over de gehele lengte van het wegvak.

De rijbaan is totaal ruim acht meter breed. Ter plaatse van de Sportlaan/Bieshaarlaan is het profiel, over een lengte van circa 120 meter, nog weer ongeveer 2 meter breder doordat er een middengeleider bij komt. De middengeleider heeft scherpe inleidende wegmarkering.

Andere kenmerken van dit wegvak zijn:

- ter plaatse van de Sportlaan is een voetgangersoversteekplaats
- enkele milde snelheidsremmers
- bushaltes op de stoep, bus halteert op de rijbaan
- er geldt een parkeerverbod
- straatverlichting is in verhouding met de breedte van de weg
- op sommige stukken is de asmarkering nog zichtbaar.
- zevenhuizerstraat heeft voorrang op de zijstraten, ook als die 50km/u zijn (de Bieshaarlaan)
- fietsstroken zijn rood geasfalteerd, de rijloper is uitgevoerd in glad zwart asfalt.

In termen van Duurzaam Veilig combineert de weg de kenmerken van de een erftoegangsweg (halte op rijbaan) en een gebiedsontsluitingsweg (oversteekplaats, voorrang). Een echte grijze weg.

Doorkijk naar aansluitende straten van de Zevenhuizerstraat

Direct noordelijk van het wegvak Zevenhuizerstraat ligt een plein met winkelcentrum Kraailandhof/Esdoornlaan. De Zevenhuizerstraat krijgt hier over een lengte van circa 50 meter een middengeleider die uitloopt tot zeven meter. Ook deze heeft scherpe inleidende wegmarkering. Er zijn twee voetgangersoversteekplaatsen.

Noordelijker dan Kraailandhof is het profiel van de Zevenhuizerstraat weer vergelijkbaar met het profiel van het wegvak van deze quick scan. De omgeving van de Zevenhuizerstraat is op grote lijnen vergelijkbaar, al is het doorzicht beter en nodigt de weg wat meer uit tot hogere rijsnelheden voor auto's. Ook dit deel van de Zevenhuizerstraat is een grijze weg. De aansluiting op de noordelijke rondweg, voorbij de Pastor Pieckweg is gebiedsontsluitingsweg 50 met vrijliggende fietspaden.

De Bieshaarlaan is een zijstraat van lagere orde en kent een 50km/u regime. Ook dit dwarsprofiel is wat smaller dan de Zevenhuizerstraat. Trottoirs ontbreken en de fietssuggestiestroken zijn iets breder, waardoor de rijloper ongeveer een meter smaller wordt. Snelheidsremmers liggen vooral op de noordelijke helft; op de zuidelijke helft liggen er enkele bochtafschermingen voor fietsers. Het wegprofiel is smaller, maar de omgeving is anoniemer. Ook al is dit een weg van lager orde dan de Zevenhuizerstraat en ook dit is een grijze weg

De Hamseweg kent, op het gedeelte binnen de bebouwde kom, nu al een 30km/u regime.

Quick scan '30km/u, tenzij...' Zevenhuizerstraat

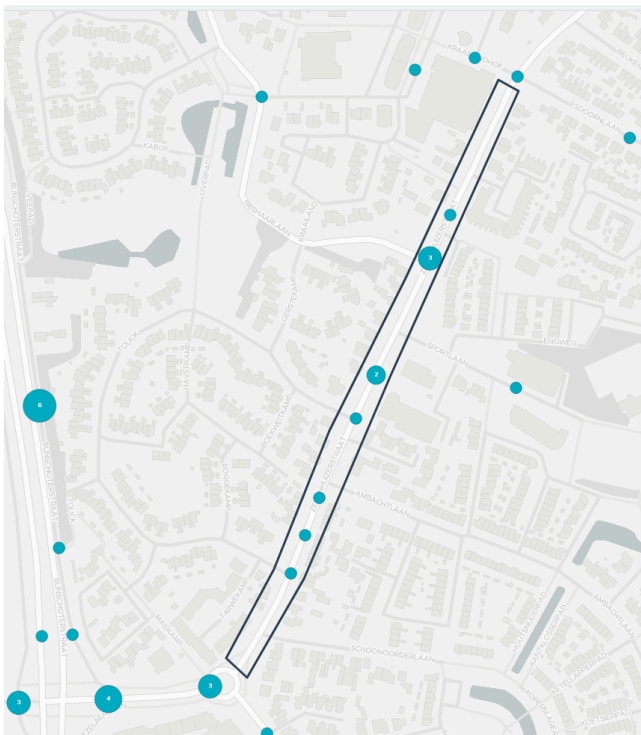
Intensiteitenbeeld

Intensiteiten van gemotoriseerd verkeer liggen bij de Rondweg rond 13.000 mvt/etm, ter hoogte van Kraailandhof 10.000 mvt/etm (de noordgrens van het wegvak van de quick scan) en tegen de Hamseweg zo'n 7.000 mvt/etm (de zuidkant van het wegvak van de quick scan). Het aantal fietsers zal tussen de 2.000 en 3.000 per etmaal liggen.

Daarnaast is de Zevenhuizerstraat een belangrijke route voor de hulpdiensten en voor het OV (minimaal 4x per uur een lijnbus en daarnaast 2x per uur een spitsbus).

Ongevallenbeeld Zevenhuizerstraat

In de periode 1/1/2014 tot met 2/2/2021, dus over een periode van ruim 7 jaar, zijn er op het wegvak van deze quick scan 7 ziekenhuisgewonden gevallen en 3 ongevallen met uitsluitend materiële schade geregistreerd door de politie. De onveiligheid is constant. Bij ziekenhuisgewonden gaat het om 1 bromfietser, 3 fietsers, 1 motorrijder, 1 bestuurder personenauto en 1 overig voertuig. Ongevallen gebeuren zowel op wegvak als op kruispunten. Op de Ronde zijn in dezelfde periode 3 ongevallen geregistreerd, 1 met ziekenhuisgewonde en 2 met uitsluitend materiële schade.



ongevallenbeeld op Zevenhuizerstraat

Voor de Zevenhuizerstraat als geheel, dus ook met het deel dat nu nog niet aan de beurt is voor groot onderhoud, was de geregistreerde onveiligheid één verkeersdode, 28 ziekenhuisgewonden en 20 ongevallen met uitsluitend materiële schade. De verkeersdode betrof een ongeval op 11 november 2015⁴, een automobilist die een voetganger aanreed. Het deel van de Zevenhuizerstraat dat nu nog niet aan de beurt is voor groot onderhoud is drukker en ook duidelijk onveiliger dan het wegvak van deze quick scan. De lengte van het wegvak is vergelijkbaar met het wegvak van deze quickscan.

In dezelfde periode is op het 30km/u deel van de Hamseweg - op een wegvak van vergelijkbare lengte als het wegvak van deze quick scan - één ziekenhuisgewonde en negen ongevallen met uitsluitend materiële schade geregistreerd.

⁴ BRON 1.0 nummer: 20150000576

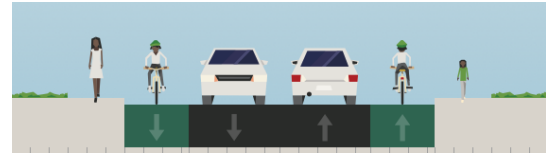
Quick scan '30km/u, tenzij...' Zevenhuizerstraat

Beschrijving huidige ontwerp

De omgeving van de weg blijft onveranderd. Aan de weg zijn er wel veranderingen. De belangrijkste veranderingen zijn:

- het dwarsprofiel verandert: de fietssuggestiestroken worden verbreed tot 1,75 meter en het worden fietsstroken (de stroken krijgen fietsemblemen, kort gezegd betekent dit juridisch een stop- en parkeerverbod op de strook) en de rijloper zelf wordt van vijf en halve meter versmald tot vijf meter breed. Trottoirs worden anderhalve meter breed.
- beide aansluitingen van Tolick en Ambachtlaan krijgen een uitritconstructie in plaats van haaiantanden.
- meer ruimtelijk-visueel zijn er ook veranderingen: er komen bomen op de middengeleider Sportlaan/ Bieshaarlaan en het asfalt van de rijstroken ter plaatse van de middengeleider wordt vervangen door elementverharding.

Dit zijn relatief beperkte aanpassingen het huidige ontwerp heeft grote overeenkomsten met de bestaande situatie. De bredere fietsstroken en de smallere rijloper zijn het grootste verschil.



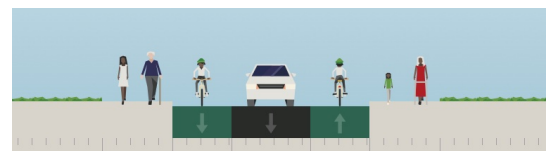
Bron: streetmix.net

Beschrijving GOW30

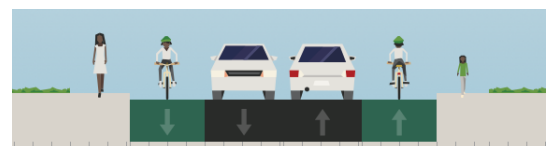
Voor de GOW30 wordt gekeken hoe de functionaliteit van een GOW gecombineerd kan worden met een ontwerp waarin 30km/u geloofwaardig wordt. Uitgangspunt is dat het profiel een minder verkeerstechnische uitstraling krijgt: zaken als geleidende wegmarkering, glad asfalt passen daar niet bij.

- De fietsstroken worden nog verder verbreed en wordt de rijloper nog smaller dan in het huidige ontwerp. In rustige uren zullen auto's meer op het midden van de weg gaan rijden en in drukke uren zijn auto's te gast op de fietsstrook. Deze quick scan werkt twee versies uit:

- GOW30-Versie 1 met brede fietsstroken en breder trottoir en een smallere rijloper voor een auto: ruim twee meter fietsstrook aan weerszijden en krap drie meter rijloper. Als twee auto's elkaar tegemoet komen, moeten auto's dus altijd uitwijken op de fietsstrook. Trottoirs worden ruim twee meter. De ruimte tussen de trottoirbanden wordt kleiner. De capaciteit van dit profiel wordt geschat op 6000 a 8000mvt/etmaal.
- GOW30-Versie 2 met brede fietsstroken en een krappe rijloper voor personenauto's in twee richtingen: 2 meter fietsstrook aan weerszijden en ruim 4 meter rijloper. Als een auto een andere auto tegenkomt dan is het profiel krap en als een auto een groter voertuig (zoals een bestel- of vrachtauto of bus) tegenkomt, dan moeten ze beide uitwijken op de fietsstrook. de ruimte tussen de trottoirbanden blijft gelijk. Trottoirs worden anderhalve meter. Dit profiel heeft een hogere capaciteit.



Bron: streetmix.net



Bron: streetmix.net

- Voor het wegvak van deze quick scan kunnen beide profielen worden toegepast. hierbij kunnen twee afwegingen gemaakt worden:
 - Als de wens bestaat om op het noordelijke deel van de Zevenhuizerstraat ook het principe GOW30 toe te passen, dan ligt vanwege de hogere intensiteiten GOW30 versie2 daar voor de hand. Om een continue profiel te krijgen, moet dit GOW30 versie2 profiel dan ook op het zuidelijke deel worden doorgetrokken.
 - Het is ook denkbaar om op het zuidelijk deel het GOW30 versie1 toe te passen en om op het Kraailandhof een plein te maken, als het scharnier tussen de twee verschillende dwarsprofielen van het noordelijk en het zuidelijk deel.

Deze twee profielen zijn niet limitatief; mogelijk worden er in de toekomst andere varianten gevonden.

- Zoals aangegeven: het streven is naar een rustige en gestage doorstroming. Dat betekent dat stoppen en parkeren zoveel mogelijk buiten de rijbaan gebeurt. Met de huidige fietsemblemen op de fietsstrook is dat geborgd. Uitzondering daarop is het halteren van de bus. Er is geen ruimte voor halteren van de bus buiten de rijbaan.
- De zijstraten zijn uit de voorrang ten opzichten van de Zevenhuizerstraat, dat verandert niet in deze uitwerking. Eventueel zou een busvriendelijk kruispuntplateau op de zuidelijke aansluiting van Tolick aan het ontwerp kunnen worden toegevoegd maar dit is niet essentieel. Het aantal en de het dwingend karakter van snelheidsremmers op een GOW30 hoeft niet hetzelfde als op een erftoegangsweg te zijn.
- De aanwezigheid van zwart en glad asfalt leidt tot een verhoogde snelheid van het gemotoriseerde verkeer. In de materialisatie gaat de voorkeur uit naar klinkers of steetprint asfalt op het profiel. Ook kan streetprint op een deel van het dwarsprofiel worden toegepast. Klinkers en streetprint zijn materialen worden wel geassocieerd met 30km/u. Iemand die niet is ingevoerd in wegontwerp ziet het verschil niet tussen rode klinkers en rood asfalt met streetprint.

De kleurstelling van asfalt kan ook anders dan zwart zijn, meer passend bij het verblijfskarakter, bijvoorbeeld geel-rood of donkerrood-lichtrood. De combinatie is het beste voor de geloofwaardigheid van de limiet, maar tenminste één van de twee is nodig.

- De middengeleider kan gelijk blijven aan het huidige ontwerp, met bomen, maar de puntstukken in wegmarkering worden niet scherp (c.q. niet geleidend) en geleidend maar stomp ontworpen. Deze aanpassing blijft beperkt tot wegmarkering. Deze aanpassingen blijven beperkt tot wegmarkering.
- Zowel bij de middengeleiders als de trottoirbanden worden afgeplat - en dus vergevingsgezind voor fietsers - vorm gegeven. Dit om enkelzijdige ongevallen van fietsers tegen te gaan. De aanwezigheid van hoge trottoirbanden hangen samen met een sterk verhoogd risico op fietsongevallen. Voor de GOW30 versie1 zijn deze banden nodig om ruimte te kunnen geven aan hulpdiensten, maar ook voor de GOW30 versie 2 verdienen deze banden aanbeveling.
- Op strategische plaatsen moeten en oversteekvoorzieningen zijn, liefst met een middengeleider waardoor oversteken in twee keer kan. Ter plaatse van de middengeleider zou een tweede oversteekvoorziening bij de aansluiting Bieshaarlaan wenselijk zijn. Deze aanpassingen blijven beperkt tot wegmarkering.

Buiten deze werkzaamheden valt de aansluiting Kraailandhof; dit is een plek waar ruimtelijke kwaliteit kan winnen door er een plein met verblijfskwaliteit te maken. Wellicht zijn er meer mogelijkheden op andere plekken om ruimtelijke kwaliteit verder te verbeteren



Voorbeeld van streetprint [Bron: google]

Quick scan '30km/u, tenzij...' Zevenhuizerstraat

Samenvattende tabel dwarsprofiel

De Zevenhuizerstraat wordt in deze quick scan niet uitgewerkt als een rustige woonstraat, als een erftoegangsweg 30km/u. Ook het andere alternatief, een volwaardig toegeruste en veilige GOW50 met vrijliggende fietspaden, wordt niet uitgewerkt in deze quick scan. Los van de vraag of dit ruimtelijk überhaupt ruimtelijk inpasbaar is, heeft dit nog weer beduidend ingrijpende gevolgen voor aanbesteding, participatie en andere procesmatige aspecten.

In de onderstaande tabel zijn de vier varianten voor de dwarsprofielen nog eens op een rij gezet. Het huidige ontwerp is een kleine stap in de goede richting, maar geeft nog altijd ruim baan aan snelverkeer. De GOW30- versie 2 gaat optisch nog weer een stap verder, maar is fysiek even breed. Doordat de GOW30 versie 1 ook fysiek nauwer is dan het huidige ontwerp, zal de GOW30 versie 1 de snelheid sterker remmen. De GOW30 versie 2 doet dit in mindere mate dan de GOW30 versie 1. De fiets profiteert in beide versies van meer ruimte en bij de GOW30 versie 1 krijgt ook de voetganger meer ruimte.

dwarsprofiel	breedte fietsstrook	breedte rijloper	breedte trottoir	materiaal
Huidige situatie	minder dan anderhalf meter	krap vijf en half meter	anderhalve meter	asfalt
Huidige ontwerp	ruim anderhalf meter	krap vijf meter	anderhalve meter	asfalt/klinkers
GOW30 versie 2 2 richtingen	ruim twee meter	ruim vier meter	anderhalve meter	(deels) streetprint/ klinkers
GOW30 versie 1 1 auto/ richting	ruim twee meter	krap drie meter	ruim twee meter	(deels) streetprint/ klinkers

Deze tabel illustreert dat er sprake is van een gradueel verschil tussen de ontwerpen.

Andere onderscheidende kenmerken van de GOW30 zijn het minder verkeerstechnisch uiterlijk, klinkers of asfalt met streetprint (en/of andere kleur asfalt dan zwart), vergevingsgezinde afgeplatte trottoirbanden en eventueel een busvriendelijk plateau ter plaatste van de zuidelijke aansluiting van Tolick. Het busvriendelijk plateau is echter niet noodzakelijk.

Overeenkomsten zijn er ook. Alle varianten kennen fietsstroken met stopverbod, voorrang op zijstraten en oversteekvoorzieningen.

Quick scan '30km/u, tenzij...' Zevenhuizerstraat

Toekomstwaarde

Met het vervangen van de riolering kan de weg heringericht worden. Dit is een kans die zich eens in een tiental jaren voordoet. De Zevenhuizerstraat moet daarna weer jaren meekunnen.

Naar één ontwerpfamilie

Mocht in de toekomst het principe van de GOW30 ook worden toegepast op andere wijkontsluitingswegen/ grijze wegen in Amersfoort, dan liggen de volgende profielen voor de hand:

- De Bieshaarlaan als GOW30 versie 1 (rijloper ontworpen op een voertuig en met verkeer in twee richtingen)
- De Hamseweg als GOW30 versie 1 (rijloper ontworpen op een voertuig en met verkeer in twee richtingen)
- De van Boetzelaerlaan en de Zevenhuizerstraat ten noorden van de Pastor Pieckweg is GOW50 met vrijliggende fietspaden
- Zevenhuizerstraat noordelijk als GOW30 versie 2 (rijloper ontworpen op twee personenauto's en met verkeer in twee richtingen)

Ook in andere wijkontsluitingswegen van Amersfoort, zoals op de radialen rond de binnenstad kan de GOW30 een verbetering van de verblijfskwaliteit en de verkeersveiligheid opleveren.

Als in de toekomst landelijk 30km/u de norm ('30km/u, tenzij') en de gemeente Amersfoort hier ook voor kiest, dan wordt niet de 30km/u zone maar worden de 50 of 70 km/u wegen expliciet geduid. Dat betekent dat het voor de verkeersveiligheid belangrijker is dat er een duidelijk contrast is in de vormgeving van GOW50/GOW70 en een GOW30, dan het verschil tussen een GOW30 en een ETW30.

Vooruitlopend op vaststelling

Zoals aangegeven: de ontwerp/inrichtingsprincipes voor de GOW30 zijn nog landelijk in ontwikkeling - en zijn dus nog niet definitief of vastgesteld. Eventueel kan, vooruitlopend op vaststelling van de GOW30, een tijdelijke oplossing toegepast worden: daarbij wordt de ontwerpsnelheid in combinatie met een adviessnelheid 30km/u ingevoerd. Het staat de wegbeheerder namelijk vrij om een lagere adviessnelheid in te voeren als de situatie daar aanleiding toe geeft. Ook discussie over handhaving kan op deze manier afgewacht worden.

Quick scan '30km/u, tenzij...' Zevenhuizerstraat



links boven: bestaande situatie, rechtsboven: huidige ontwerp

linksonder: GOW30 versie 2 en rechtsonder: GOW30 versie 1.

Nb. Bij de GOW30 kan ook gekozen worden voor streefprint en/of een andere kleurstelling



Quick scan '30km/u, tenzij...' Zevenhuizerstraat

Referentiebeelden voor GOW30



Maliesingel Utrecht /
Westzijde Zaanstad
met rijloper geschikt voor
een voertuig;
[Bron: google maps]



Bloemendaalselaan
Overveen
met een rijloper geschikt
voor twee personenauto's
[Bron: google maps]

Deel 3: beantwoording van de vragen

Deel 3 omvat:

- Vragen en antwoorden
- Conclusie en aanbeveling

Vragen en antwoorden

Beantwoording deelvraag 1: Kan binnen het wegontwerp dat nu is vertaald in de bestekstekeningen van de Zevenhuizerstraat met relatief geringe aanpassingen van dit gedeelte een 30km-weg van worden gemaakt en welke aanbevelingen worden daarvoor gedaan?

Het is allereerst goed om te constateren dat een volwaardig toegeruste en veilige gebiedsontsluitingsweg/verkeersader 50km/u niet ruimtelijk ingepast kan worden op de Zevenhuizerstraat.

Aan de andere kant zijn de intensiteiten snelverkeer te hoog om er een 30km/u erftoegangsweg/woonstraat van te maken. Bovendien zou de 30km/u erftoegangsweg zich slecht verdragen met openbaar vervoer en hulpdiensten.

Een gebiedsontsluitingsweg 30km/u (kortweg GOW30) kan inderdaad met relatief geringe aanpassingen aan het ontwerp - ten opzichten van de bestekstekeningen - ingepast worden. Daarbij zijn voor de GOW30 versie2 minder aanpassingen van het bestek nodig dan voor de GOW30 versie 1. Bij die laatste zou de rijbaan ook nog wat smaller en de trottoirs breder uitgevoerd worden.

Belangrijkste aanpassingen zijn meer ruimte voor fietsstroken en een smallere rijloper en materialisering (deels) in klinkers of streetprint en kleurstelling. Afgeplatte trottoirbanden zijn veiliger voor fietsers. Bij GOW30versie 1 zijn deze banden ook nodig om uit te kunnen wijken voor hulpdiensten. Maar ook bij GOW30 versie 2 zijn deze banden sterk aanbevolen voor fietsveiligheid. Het uiterlijk van de weg kan minder geleidend en minder verkeerstechnisch. Eventueel kan een milde snelheidsremmer in de vorm van een busplateau ter plaatse van de zuidelijke aansluiting Tolick worden toegevoegd.

Net als in het huidige ontwerp wordt het parkeerverbod een parkeer- en stopverbod ten behoeven van gestage doorstroming. De oversteekplaatsen op strategische punten blijven en ook de voorrang op de Zevenhuizerstraat blijft. Het zal helaas niet lukken om de bus buiten de rijbaan te laten stoppen.

De GOW30 is daarmee geen perfecte oplossing maar graduele verbetering van verkeersveiligheid en leefbaarheid ten opzichten van de huidige situatie en het huidige ontwerp. Fietsen wordt aantrekkelijker.

Eventueel kan, vooruitlopend op landelijke vaststelling van '30km/u, tenzij...', in eerste instantie gekozen worden voor een ontwerpsnelheid 30km/u - conform GOW30 - in combinatie met een adviessnelheid 30km/u (in plaats van een wettelijke maximum snelheid). De limiet kan na landelijke vaststelling alsnog ingevoerd worden. Dat kan dan zonder verdere aanpassingen aan het ontwerp, dat immers al op 30km/u is ontworpen.

Beantwoording deelvraag 2: kan de gehele Zevenhuizerstraat uiteindelijk in de 30km/u?

Het zuidelijk deel van de Zevenhuizerstraat is kansrijker dan het noordelijk deel, omdat de intensiteiten snelverkeer hoger zijn, zeker op het deel ten noorden van de noordelijke aansluiting van de Bieshaarlaan. Tegelijk geldt dat alle alternatieven voor inrichting ook lastig zijn voor het noordelijk deel. Er is onvoldoende ruimte voor een veilige en volwaardig toegeruste gebiedsontsluitingsweg 50km/u met fietspaden. De potentiële veiligheidswinsten op het noordelijk deel zijn groter dan op het zuidelijke deel van de Zevenhuizerstraat.

Het antwoord is ja, mits voor een GOW30 versie2 gekozen wordt voor het gehele noordelijke deel van de Zevenhuizerstraat. Met het GOW30 versie1 zou snelverkeer op drukke momenten permanent op de fietsstrook gaan rijden.

Quick scan

'30km/u, tenzij...'

Zevenhuizerstraat

Zoals aangegeven, als het wenselijk is om een continue profiel op de Zevenhuizerstraat te krijgen, dan is het aantrekkelijk om ook op het wegvak van deze quick scan dit GOW30 versie2 profiel toe te passen. Er kan echter ook gekozen worden voor verschillende profielen op het zuidelijke deel van deze quick scan en het noordelijke deel en dan het Kraailandhof als scharnier te gebruiken.

Voor bereikbaarheid van fietsers verbetert de situatie verder met een GOW30 en voor auto's zijn de gevolgen beperkt omdat auto's meestal slechts een gedeelte van de Zevenhuizerstraat rijden, namelijk om van of naar bestemming te gaan. Hoofdwegen bieden een beter alternatief dan de hele Zevenhuizerstraat af te rijden.

Het openbaar vervoer rijdt echter wel de hele Zevenhuizerstraat en voor het openbaar vervoer zijn er wel gevolgen voor bereikbaarheid. Er zijn maatregelen, zoals prioriteit in verkeersmanagement en halteren, om dit te compenseren. Dit is een van de redenen waarom het goed is om de effecten van GOW30 op het zuidelijk deel te evalueren.

De kans op sluisverkeer is ook dan gering-er zijn geen alternatieven in de zin van sluipen door woonwijken.

Beantwoording deelvraag 3: hoe om te gaan met de Bieshaarlaan?

Als er gekozen wordt voor 30km/u op de Zevenhuizerstraat, dan heeft dat consequenties voor aansluitende wegen. Er moet immers goede hiërarchie en een voor de verkeersdeelnemer vanzelfsprekende opbouw ontstaan. Voorstel is om

- De Bieshaarlaan als GOW30 versie 1 (tweerichtingsverkeer, rijloper ontworpen op een voertuig) in te richten
- De Zevenhuizerstraat noordelijk als GOW30 versie 2 (tweerichtingsverkeer, rijloper ontworpen op twee personenauto's)
- De aansluitingen, tussen de van Boetzelaerlaan en de rotonde Zevenhuizerstraat en Zevenhuizerstraat ten noorden van de Pastor Pieckweg te kiezen voor GOW50
- De overige zijstraten van deze wegen zijn erftoegangswegen. De GOW30 is als wijkontsluitingsweg hoger in hiërarchie dan de erftoegangsweg.

In het verlengde hiervan kan Kraailandhof een plek worden; dit is een plek waar ruimtelijke kwaliteit kan winnen door er een plein met verblijfskwaliteit te maken. Wellicht zijn er meer plekken op de Zevenhuizerstraat waar de ruimtelijke kwaliteit verbeterd kan worden.

Ook als er voor het bestaande ontwerp wordt gekozen, dan speelt ook deze vraag. Ook bij het huidige ontwerp is het de vraag of de Bieshaarlaan 50km/u moet blijven dan wel terug kan naar 30km/u.

Quick scan '30km/u, tenzij...' Zevenhuizerstraat

Conclusie en aanbeveling

De huidige situatie, waarbij auto's en fietsers gemengd aan het verkeer deelnemen bij 50km/u voldoet niet aan het denkgoed van Duurzaam Veilig. Theoretisch kan dat opgelost worden met vrijliggende fietspaden, maar daarvoor is onvoldoende ruimte op de Zevenhuizerstraat. Dit is ook niet in lijn met VVP van de gemeente Amersfoort.

Aan de andere kant is de Zevenhuizerstraat te druk om te kunnen functioneren als erftoegangsweg 30km/u en ook de inrichtingskenmerken, die daarbij horen, staan op gespannen voet met openbaar vervoer en hulpdiensten.

Het huidige ontwerp levert een marginale verbetering van de verkeersveiligheid op ten opzichten van de huidige situatie.

Een nieuw wegtype, de gebiedsontsluitingsweg 30km/u, kan wel beter invulling geven aan de wijkontsluitingswegen zoals het VVP van Amersfoort die benoemt. De GO30 is daarmee geen perfecte oplossing, maar wel een graduele verbetering in veel opzichten. Daarbij zijn er twee ontwerpvarianten beschreven in deze quick scan, waarvan de variant met tweerichtingsverkeer en een centrale rijbaan met de breedte van een voertuig (GOW30 versie1) ingrijpender en tegelijk ook meer richting 30km/u gaat dan de variant met tweerichtingsverkeer en een centrale rijbaan voor twee personenauto's (GOW30 versie2). De laatstgenoemde past met relatief geringe aanpassingen in het huidige bestek.

De keuze die gemaakt wordt op het onderhavige deel van de Zevenhuizerstraat, heeft ook consequenties voor de keuzes die gemaakt worden op aangrenzende straten, in het bijzonder de wijkontsluitingswegen Bieshaarlaan en het noordelijk deel van de Zevenhuizerstraat. In het verlengde hiervan kan Kraailandhof een plek worden; dit is een plek waar ruimtelijke kwaliteit kan winnen door er een plein met verblijfskwaliteit te maken. En wellicht zijn er meer plekken waar dit mogelijk is.

Eventueel kan, vooruitlopend op landelijke vaststelling van '30km/u, tenzij...', als tussenoplossing gekozen worden voor een ontwerpsnelheid 30km/u in combinatie met een adviessnelheid 30km/u (in plaats van een wettelijke maximum snelheid). De limiet kan dan, na landelijke vaststelling, alsnog ingevoerd worden, zonder verdere aanpassingen aan het ontwerp, dat immers al op 30km/u is ontworpen.

Gezien het ontwerp maar gradueel - en dus niet fundamenteel - verschilt van het huidige ontwerp, verdient het aanbeveling om te onderzoeken of/ in hoeverre de GOW30 onverenigbaar met het gelopen participatietraject en de aanbesteding. Zoals aangegeven, de GOW30versie 2 verschilt minder van het huidige ontwerp dan GOW30 versie 1. Als er gekozen wordt voor GOW30, dan heeft dat ook consequenties voor wegen in de directe omgeving van de Zevenhuizerstraat.

Het verdient aanbeveling om goede voor- en nametingen van de verkeersintensiteiten en de gereden snelheden te doen om zodoende kennis en ervaring op te doen om inzicht te krijgen in het effect van de genomen maatregelen voor de overige wijkontsluitingswegen.

Quick scan '30km/u, tenzij...' Zevenhuizerstraat

bijlage 1 organisatie achter deze quick scan

Walraad Verkeersadviesing is penvoerder van de quick scan. Walraad Verkeersadviesing heeft in 2019 de greenpaper Wegcategorisering Fiets opgesteld [<https://www.verkeerskunde.nl/VK42019Greenpaperwegcategorisering>]. Bij deze insteek wordt de categorisering Duurzaam Veilig geactualiseerd, met een betere balans tussen fiets en auto. Eén van de maatregelen die daarin beschreven is, is 30km/u limiet op grijze wegen. Wegcategorisering Fiets is genomineerd voor de nationale verkeersveiligheidsprijs.

Vanuit gemeente Utrecht is Walraad betrokken bij de SWOV studie naar de mogelijkheden en onmogelijkheden van 30km/u als de norm binnen bebouwde kom. Op grond van deze studie heeft SWOV de GOW30 omarmd.

ir Adriaan Walraad MBA is gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor, LRGD geregistreerd gerechtelijk deskundige en LDM geregistreerd deskundige voor politie. Hij is vakdocent aan de topopleiding RO/Mobiliteit van Windesheim Flevoland, volgens externe benchmarks de beste HBO verkeerskunde.

De GNMI-groep, die zich op '30, tenzij...' richt, wordt uitgenodigd om de concept quick scan te bespreken en om erop te reageren.

Ook de andere deelnemers van de eerder genoemde publicatie en NVVC sessie worden uitgenodigd om de quick scan te bespreken en om erop te reageren. Overigens geeft SWOV er voorkeur aan om dit dossier in eerste instantie intern op te pakken. In bijlage 2 en 3 wordt aangegeven wat respectievelijk de reacties waren en hoe de reacties weerslag gehad hebben in de tekst van de quick scan.

Hoewel de quick scan met de grootst mogelijke zorg geschreven wordt, gaat het om een eerste verkenning van de mogelijkheden. De gemeente Amersfoort kan ervoor kiezen om het advies nader uit te werken. Dat betekent ook dat Walraad, de GNMI-groep noch de NVVC-groep aansprakelijk kan worden gesteld voor enige schade die voortvloeit uit het advies.

Quick scan '30km/u, tenzij...' Zevenhuizerstraat

Bijlage 2 opmerkingen op concepttekst, zoals die gemaakt zijn in de NVVC en GNMI groep

opmerking	wijze waarop opmerking is verwerkt
verwachtingenmanagement is belangrijk: - wordt er werkelijk 30 gereden - handhaving - aansprakelijkheid - de stap van 50 naar 30 is makkelijker dan andersom.	kom al aan de orde in de rapportage
contrast met GOW50 is belangrijker dan contrast met ETW30.	zwaarder aangezet in de tekst
de tussentstap met adviessnelheid is interessant. Maar ook niet meer dan een terugvaloptie.	waarvan akte
doorberekening met model is goed mogelijk.	overgenomen
Voorrang bij 30km/u is staat nu nog op gespannen voet met BABW	vandaar de adviessnelheid 30 als terugval optie, totdat BABW is aangepast aan GOW30
als je kist voor een rijloper voor een voertuig dan moet je de afstand tussen de trottoirbanden smaller maken, anders ontstaat een fietsstrook waar een auto op past	overgenomen in tekst en in afbeeldingen
overweeg meer onderbrekingen dan het Kraailandhof	overgenomen in tekst
De rijloper is lang en recht	de middengeleider doorbreekt de zichtlijn van de rechtstand gelukkig.
het is ook een optie om voor een andere kleur dan zwart asfalt te kiezen, bijv rood-geel of lichtrood-donkerrood.	overgenomen in tekst
streetprint kan een deel van de geluidswinst van 30km/u teniet doen.	zwaarder aangezet in de tekst
doe onderzoek, goede 0-meting en 1-meting van snelheid om kennis en ervaring op te nemen	overgenomen in tekst
houd de zebra (VOP) erin, ook bij 30km/u	waarvan akte
er loopt ook planvorming voor reconstructie van de Noordewierweg	waarvan akte
Voor de bus is de lengte van het wegvak relevant	meerdere factoren bepalen de gemiddelde snelheid van het OV, zoals halteren en verkeersmanagement
Voorkomen van uitwijkgedrag vraagt een betere doorstroming dan een erftoegangsweg	waarvan akte
aan de ene kant zal een nieuw ontwerp van de GOW30 de 30km/u beter afdwingen, datscheelt klachten en handhaving.	waarvan akte
is 40km/u niet veiliger dan 30km/u? De kans bestaat dat fietsers zich onvoorzichtiger gaan gedragen	Op de Hamseweg zien we dat niet terug.