

Natuurlijk sturen; een kans voor de verkeersveiligheid!

Wim Hauptmeijer en Henk de Bleck

Verkeerskundige en landschapsarchitect.

Natuurlijk sturen, wat is natuurlijk sturen en waarom doen wij dat? Natuurlijk sturen is een methode waarbij weg en omgeving tot veilig gedrag leiden. Probeer met de omgving mensen te beïnvloeden. Landschap is leidend, natuurlijk, cultuur historie en het gebruik. Deze is belangrijk voor zowel de bewoners en de gebruikers van de weg. Ook gaat het erom dat de bewoners en de gebruikers meedenken aan het ontwerp van de weg, het moet hun weg worden.

Alblasserwaard, een aantal projecten gedaan. Eerst een analyse, taalverbinding tussen de architect en de verkeerskundige. Het was een veengrond, paars is veen groen is klei en zand. Langs de rand van de stroom gaan mensen wonen, hierdoor ontstaat er verkaveling aan de oevers van slootjes/terpjes. Er zijn verschillende wegen, zowel naar stromen en rivieren en door verplaatsen van wegen. Geen driedeling meer, plattelandswegen kregen allemaal een eigen typering. Groen=lokaal. Hard rijden waar het moet, zacht rijden waar het kan. Verblijfsgebieden waar je niet hard hoeft te rijden, zo hoeft de weg er ook niet uit te zien. Binnen vijf minuten naar de blauwe wegen. De categorisering van de weg geeft aan wat voor ingrepen er nodig zijn.

Twee voorbeelden. Overslingerland.

De weg is een mooie oude slingerweg, variërende wegbreedtes geen fietspad, de v85 werd lager door de ingrepen. Een flinke vlak asfalt. De wegen worden anders ingericht, een slijtstrook omgeving naar de weg toe. Om kleine dingen rond de weg zoals bakhuis. Eerste situatie eerst 5 ongevallen (3-2) na de situatie nog geen.

Alblasserpoort.

De inrichting van de weg wordt groen. De cirkel heeft invloed op de gebruikers van de weg deze cirkel is aangelegd rond de molen en wordt doorgetrokken over de weg. Door op een andere locatie de weg te versmallen lijkt het andere wegdek op gebruiksruimte. Door een bruggetje aan te passen wordt het een leuke en handige functie de gebruiker van de weg heeft niet door dat die over een drempel rijdt, hij denkt dat het bruggetje de drempel veroorzaakt. Op een plaats waar de weg dicht bij een woning ligt wordt er een strook aangelegd zodat de weg erg smal is, hierdoor moeten de gebruikers op elkaar wachten en is de leefbaarheid voor de bewoner van het huis beter.

Gemeente Blaricum en IJlaren. Een weg van maar 4,25 meter breed verkeersintensiteit 3000mvE. Het was een oude weg, zelf een tolhuisje erbij. De beuken staan strak aan de weg, bermen stuk, verwijderen bomen voor grote opspraak. Het verhaal is oudsher gerelateerd, walletjes hersteld. Dwarsprofiel speelt nu parten in het geheel. Passeerstroken zijn ingevoegd, goed voor bomen. Aan de entree van de weg is er een verhoging gemaakt waarvoor vrachtwagens geen entree meer hadden in de straat. De veiligheid en de verkeersveiligheid gaan samen met 10 met letsel, na de ingreep maar 1 voortekenen zijn hoopvol.

Neder Veluwe. 2600mvE, krappe weg en erg druk. De snelheid die gemeten is, is gedaald. Een vals veilig gevoel, door introduceren van wilgjes wordt er anders gereden. Door de weginrichting wordt het overzicht minder waardoor veiligheid groter. Schijnbare duikers. Parallelweg het is tot nu toe niet slechter geworden.

Montferland(achterhoek) een weg van 4km ten noorden van n335 80 tot 100km/h. Iedereen vond de weg te snel. Niet goed voor bewoners en met kinderen, de gemeente betrok de burger bij het nieuwe wegmodel. Alle aanwonenden waren voor een knip in de weg, wel een andere soort bestrating. Bij kruising twee botsingen, dit wordt veranderd met hagen, hierdoor minder overzicht en dus minder grote snelheden. Knotwilgen worden doorgetrokken. Veel hagen in de binnenbocht, de bestuurder heeft minder overzicht. 5jaar 9 ongelukken 2 dodelijk v85. Veel meer aspecten dan alleen snelheid, de drie opvolgende jaren naar 1 ongeval met letsel.

Samengevat. 11,6 ongevallen gemiddeld per jaar gedaald naar 4,83 (nog geen ongevalsfrequentie.)

60% daling ongevallen met letsel. 65% daling blikshade.

Mooi, Veilig (te voet) Egbert Kalle

Eindhoven. Een onderzoek in Eindhoven er was Leon bij betrokken. Het conflict wanneer een kwaliteit in de openbare ruimte wilt plaatsnemen, en dan samen met verkeerskundige observaties.

Vier kruispunten in Eindhoven. Vestdijk en dommelstraat.
De hele operatie is ervoor meer voetganger te trekken.

Achtergrond

Eindhoven had een omvangrijke visie, voetgangers kregen een belangrijke plek. Duurzaamheid en leefbaarheid. Er is veel publiek. Kruispunten bij de binnenring, veel auto busverkeer, fietsers (forensen) en voetgangers. Relatie binnen en buitenring beter, oversteekplaatsen kruispunten beter. Slogan 'fietsers alleen maar niet door rood rijden als het groen was'. Gewoon de stoplichten voor de fietsers weghalen. Als alles voor de voetganger is, is er dan nog genoeg voor de fietser, trottoirbanden genoeg.

Gedragsobservatieformulier. Gepraat met omwonenden, niet iedereen houdt zich aan de voorbedachte regeling. Alleen de automobilisten houden zich aan de regeling. De winkeliers gaan soms de regeling overslaan en steken nog snel over. Met gebruik telformulieren, niet hoeveel, maar hoe doen ze dat. Voetganger het gevoel geven dat ze al in het centrum zijn. Er zijn veel stromen die niet voorspeld zijn, het is met erg veel gevoel impulsief gedrag.

Onderzoeksmethoden, hoeft niet zwaar te zijn. Verschillende momenten tellen. Er zijn veel verschillende piekmomenten. De capaciteit is niet verloren gegaan. Aantal fietsers en voetgangers nemen toe.

Er zijn relatief weinig conflicten, en er zijn weinig aangevers die niet klagen. Alertheid van de voetgangers is onvoldoende, dit komt door stromen. Een meter wachten voor het fietspad is te weinig, grotere wachtplekken voor voetgangers en dat ze dat ook weten dat ze daar kunnen wachten. Naarmate het drukker wordt schiet een voetganger in de automatische piloot. Als het verkeer drukker wordt, rode licht maakt niets meer uit, als een auto stilstaat voor het stoplicht loopt de passant aan.

Fietsers, fiets in voetgangersgebied nemen geen voorzichtigheid in acht. Zodra er geen ruimte is is de alertheid van fietsers slecht. Trottoirbanden zien mensen niet als een plek waar ze moeten wachten, geen voldoende wachtruimte. Let op uitstraling in het straatbeeld. Door wegnemen verkeerslichten, eigen verantwoordelijkheid is onvoldoende dus nieuwe oplossingen.

Kijken wat er gebruikt is soms het meest handige. Het ontwerp van de ruimte moet men een bepaalde route laten nemen. Eerder routes dan verkeersveiligheid. Niet alles scherp aanpassen, handig gebruik. Snelle goedkope oplossingen, tegenover de grote aanpassingen.

Foto rechtsonder, mensen staan te wachten die langzaam de weg op worden gedrukt. Situaties zijn altijd discutabel.

Vragen

Wim. Vraag onderzoeker verkeersveiligheid.

Op hoog niveau worden er geen cijfers meer berekend door de politie. De tabellen en de evaluaties zijn niet voldoende na alleen cijfers van de politie. Wel kan er veel gesproken worden met de wijkagent. – praten met de politie met een eigen systeem, geen output uit een landelijk, maar lokaal bestand.

Wat je bedoeld hebt aan de weg te doen, wordt dat ook zo gedaan door de weggebruiker. Gaat de weggebruiker veranderen in snelheid, qua gedrag van de bestuurder. Op welk moment wordt een verandering in snelheid gezien en herkent, hoe wordt de snelheid gemeten. – punt en traject snelheid gedaan.

ANWB. Dijkwegen. Recreatief belangrijke verbindingen. Hoe worden nieuwe situaties ervaren door de gebruikers/ fietsers. Lijkt hem een aanvulling op de verkeersveiligheid en verkeersgevoel, verkeersgedrag. Een onderzoek is vaak niet afdoende.

Het moment dat is besloten de aanpassing in te voeren. Is het onderzoek of expert judgement. – het is veel kijken en weggebruiker zijn. Onderzoek wijst dat variatie zorgt voor meer opletten, mooier en lagere snelheid. Resultierend in hogere snelheid. Het is een combinatie van de twee, terreinverkenning en discussies. De wegen die aangelegd zijn voor boeren met lage snelheid en veel overzicht, hebben een invloed op de automobilist waardoor de hoge snelheid.

De rode lijn op het midden van de weg, wordt deze gezien als fietspad? Is het in harmonie met de uitstraling? Accentueren van optische versmalling is een goede keuze. -- er wordt gekeken naar de omgeving, de rode lijn in het klei. De opzichter wordt aanspoort tot het aanleggen tot fietspadrood voor kosten besparing. Voor de bewoner zijn er te veel kleuren op de weg. Kleuren hebben echter direct resultaat. 'wanneer maakt Piet Mondriaan zijn werk af'.

Hoe kunnen deze binnenstedelijk worden toegepast. Wordt gedacht aan shared space, iedereen die logisch nadenkt.. komt op soortgelijke gedachte. Didam, hoe kunnen de identiteiten van de wijk de inrichting aanpassen, hiervoor is een werkboek.

Constatering. Complexiteit is de gedachtegang, stap verder, niet alleen richtlijnen maar meer gezond verstand. Op basis van analyses een conclusie maken.

Ontwerpen met context van de omgeving, taalproblemen overbruggen. Samenstellen met omgeving. Langzaam rijden kan zijn net zo snel. Ontwerp aanleiding zoek, aanleiding maken. Opgevallen beeld is hoopgevend, wanneer deze dus nog een word vergeleken kan dit beeld worden bevestigd.

Eindhoven.

fietslichten zijn weggehaald, problemen nemen niet toe, wel veel vraagtekens. Wanneer iets wordt veranderd voor de fietser, is het nog wel duidelijk dan?

Door het weghalen van de fietslichten hebben auto's en voetgangers meer tijd. Observeren, en aanpassingen.

Leuke samenvattende opmerking over Natuurlijk sturen:

Als het niet werkt, is in ieder geval de ruimtelijke kwaliteit versterkt!!

