

Memo

Ruimtelijke Planvorming

Telefoon (038) 498 2135

Aan G. Rots

Van Joris van Loon & Stefan Eek

Datum 21 maart 2024

Onderwerp Proeftuin verkeer Stadshagen

1**Inleiding**

De verkeersveiligheid staat hoog op de agenda van bewoners, de gemeente en de provincie. Uit het Buurt-voor-Buurt onderzoek blijkt dat verkeersoverlast in Stadshagen als bovengemiddeld wordt ervaren. Gemeente Zwolle heeft in samenwerking met provincie Overijssel en Gooitz een proeftuin ontwikkeld om de aanpak van verkeersveiligheid eens vanuit een ander oogpunt te benaderen. Aan kinderen van basisscholen, respectievelijk TrioMundo en Kindscentrum Kasteelhoeve, en jongeren met een beperking van het Vensterhuis werd gevraagd naar verkeersonveilige locaties door hun ogen. Gezamenlijk zijn zij tot de volgende drie locaties gekomen:

- Kruispunt Werkerlaan/Basic-Fit
- Station Stadshagen (Havezathenallee)
- Kruispunt Dinghofsiaan/Hofstedestraat

Op basis van het principe 'placemaking' kregen de drie aangewezen locaties/proeftuinen een kleurrijk uiterlijk met felle kleuren. De ontwerpen zijn allen gebaseerd op de ervaringen, opmerkingen en schetsen van kinderen voor de gewenste wijzigingen. Rode lijn in de wens van kinderen was het aanbrengen van voorrang, kleur en symbolen in de openbare ruimte. Ook werden meer oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers gecreëerd. Daarnaast werden verschillende symbolen, waaronder dieren, op de wegen en fietspaden/-stroken aangebracht. Deze dieren werden gebruikt om de snelheid figuurlijk uit te beelden. Op het fietspad stond bijvoorbeeld een haas, want kinderen mochten hier doorfietsen. Op de rijbaan stonden slakken en schildpadden voor bestuurders op locaties waar het gewenst was, dat zij een langzame snelheid zouden rijden. Deze maatregelen hadden als doel dat verkeersdeelnemers beter op zouden letten en beter zouden gaan nadenken over hun eigen verkeersgedrag.

Op 28 september 2023 was het aanbrengen van de proeftuinen gereed. Na een doorlooptijd van twee maanden, was het tijd voor een evaluatie. Deze evaluatie is gedaan m.b.v. drie onderzoeksmethoden:

1. Enquête onder de inwoners van Stadshagen;
2. Binnengekomen MOR-meldingen (Meldingen Openbare Ruimte);
3. Gesprek met kinderen/jongeren.

Datum

21 maart 2024

In het vervolg van deze memo worden de resultaten van de evaluatie besproken, waarmee de volgende twee vragen beantwoord kunnen worden:

- Welk effect hebben de proeftuinen op de verkeersveiligheid (subjectief en objectief)?
- Is er eventueel ruimte voor een permanent vervolg?

2

Resultaten

2.1

Enquête (subjectief)

De respons op de enquête is groot. In totaal hebben 1.261 personen de vragenlijst ingevuld. Hieronder worden de resultaten in het kort opgesomd.

- Over het algemeen ervaren bijna alle respondenten de proeftuinen als (zeer) verkeersonveilig, waarbij de proeftuin bij Station Stadshagen is opgevallen in negatieve zin. Voetgangers waren het minst negatief, terwijl bestuurders het meest negatief waren. Als hoofdreden gaven de respondenten aan dat de proeftuinen de verkeerssituaties zeer onoverzichtelijk maken, met name door het 'kleurenpalet'. Een quote van een respondent benadrukt deze algemene beoordeling: *'Als bestuurder weet ik niet waar ik kijken moet, er zijn zoveel visuele prikkels dat de eigenlijke oversteekplaats verdwijnt in het overvolle, dikke beeld. Ook opvallende kleding valt minder op door alle kleur op het kruispunt. Iets ludieks om aandacht te vragen vind ik een goed idee maar dit is veel te druk.'*
- De respondenten reageerden positiever over de toegevoegde voetgangersoversteekplaatsen bij de proeftuin ter hoogte van de Werkerlaan/Basic-Fit. Respectievelijk 47,2% van de respondenten gaf een positieve beoordeling, terwijl 35,8% een negatieve beoordeling gaf.
- De proeftuin bij Station Stadshagen/Havezathenallee kreeg de meest negatieve beoordeling. Bijna iedereen gaf een negatieve beoordeling voor deze proeftuin. Uit diverse opmerkingen komt naar voren dat men het op zich goed vindt, dat fietsers/voetgangers meer prioriteit krijgen ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer. Dit past ook binnen het beleid van gemeente Zwolle. Echter vindt men het in deze situatie totaal niet passen dat fietsers en voetgangers, die een rotonde-achtige/verkeersplein-achtige doorkruisen, voorrang hebben; het past niet binnen het verwachtingspatroon.
- Eén van de meest genoemde opmerkingen over de proeftuin op de Dinghofslaan was dat men de voorrangssituatie niet duidelijk vond. Een specifieke opmerking was zelfs dat verkeersborden helemaal niet opvielen. Dit is opvallend, aangezien er aan de voorrang helemaal niks is veranderd. Het kruispunt was nog steeds gelijkwaardig, waarbij helemaal geen verkeersborden aanwezig zijn/waren. Dit benadrukt nog maar eens dat men de proeftuin(en) als onoverzichtelijk en afleidend ervaart.
- Respondenten geven aan dat de aangebrachte verf tot gladheid/uitglijden heeft geleid.
- Ongeveer de helft van de respondenten vindt het een goed initiatief dat kinderen meedenken over de verkeersveiligheid.
- De respondenten geven aan dat het een goed initiatief is, maar dat 'normale' verkeerstekens gebruikt moeten worden.

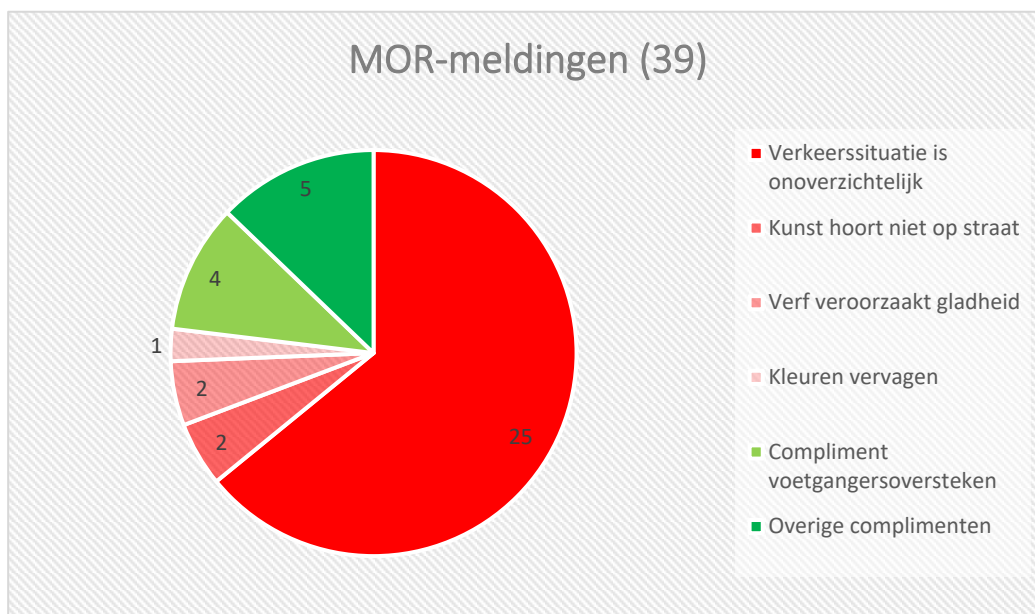
Datum

21 maart 2024

2.2

MOR-meldingen (Meldingen Openbare Ruimte) (subjectief)

Inwoners van Zwolle kunnen meldingen, suggesties en klachten indienen over de openbare ruimte, de zogeheten MOR-meldingen. Via dit systeem zijn gedurende de proeftijd 39 verschillende positieve en negatieve aspecten gemeld:



Samengevat komt dit neer op 30 negatieve beoordeling tegenover 9 positieve. Na deze inventarisatie zijn er echter nog (veel) meer (MOR-)meldingen binnen gekomen met betrekking tot het vervagen van de kleuren/verf. Op foto's van de proeftuin Station Stadshagen/Havezathenallee is dit terug te zien (zie onderstaande twee foto's). Dit is niet bevorderlijk voor de overzichtelijkheid en daarmee de verkeersveiligheid. Zeker niet wanneer zwartgeverfde haaiantanden weer wit worden, waardoor de voorrangssituatie niet meer duidelijk is.



Datum 21 maart 2024

2.3 Effect op de snelheid (objectief)

Voor de evaluatie is ook een korte analyse gedaan op de gereden snelheid. Hiervoor is data van VIA gebruikt, waarin de snelheidsstatistieken terug te zien zijn. VIA haalt deze data uit Google Maps-gebruikers en andere GPS-systemen. Toevalligerwijs is er tussen 30 september 2023 en 13 oktober 2023 een verkeersonderzoek uitgevoerd ter hoogte van de proeftuin Werkerlaan/Basic-fit. De maximum snelheid is niet relevant, aangezien dit uitzonderlijk gedrag is en wordt daarom niet meegenomen. De V_{85} -snelheid is de belangrijkste statistiek: 85% van de bestuurders rijdt niet harder dan deze snelheid.

2.3.1 Effect locatie Werkerlaan/Basic-Fit

Groen: maand waar snelheid lager ligt ten opzichte van de rode maanden
Oranje: geen noemenswaardig effect

Rijrichting: winkelcentrum – rotonde Mastenbroekerallee

Maand	Gemiddelde snelheid	V_{85} -snelheid
Juli (voor proeftuin)	25,4 km/uur	36,6 km/uur
Augustus (voor proeftuin)	26,0 km/uur	35,9 km/uur
Oktober (tijdens proeftuin)	22,1 km/uur	32,2 km/uur
November (tijdens proeftuin)	22,5 km/uur	32,7 km/uur

Rijrichting: rotonde Mastenbroekerallee - winkelcentrum

Maand	Gemiddelde snelheid	V_{85} -snelheid
Juli	29,1 km/uur	38,4 km/uur
Augustus	29,1 km/uur	38,3 km/uur
Oktober	26,7 km/uur	35,6 km/uur
November	27,0 km/uur	35,7 km/uur

Metingen verkeersonderzoek: rijrichtingen gecombineerd

Meetperiode	Gemiddelde snelheid	V_{85} -snelheid
30 sep. 2023 t/m 13 okt. 2023	25,7 km/uur	32,0 km/uur



Datum 21 maart 2024

2.3.2 Effect locatie Station Stadshagen/Havezathenallee

Rijrichting: Havezathenallee - Station Stadshagen

Maand	Gemiddelde snelheid	V ₈₅ -snelheid
Juli	26,6 km/uur	32,9 km/uur
Augustus	26,5 km/uur	32,7 km/uur
Oktober	24,0 km/uur	30,3 km/uur
November	23,2 km/uur	29,5 km/uur

Rijrichting: Station Stadshagen - Havezathenallee

Maand	Gemiddelde snelheid	V ₈₅ -snelheid
Juli	25,7 km/uur	31,8 km/uur
Augustus	26,1 km/uur	32,2 km/uur
Oktober	23,1 km/uur	30,2 km/uur
November	23,4 km/uur	30,2 km/uur

2.3.3 Effect locatie Dinghofslaan

Rijrichting: vanaf Dinghofslaan west

Maand	Gemiddelde snelheid	V ₈₅ -snelheid
Juli	18,5 km/uur	30,0 km/uur
Augustus	18,4 km/uur	29,5 km/uur
Oktober	20,5 km/uur	29,9 km/uur
November	19,8 km/uur	30,4 km/uur

Rijrichting: vanaf Dinghofslaan oost

Maand	Gemiddelde snelheid	V ₈₅ -snelheid
Juli	23,9 km/uur	34,1 km/uur
Augustus	23,5 km/uur	34,4 km/uur
Oktober	19,9 km/uur	32,5 km/uur
November	20,1 km/uur	32,8 km/uur

Rijrichting: vanaf Hofstedestraat noord

Maand	Gemiddelde snelheid	V ₈₅ -snelheid
Juli	20,0 km/uur	29,8 km/uur
Augustus	20,6 km/uur	30,9 km/uur
Oktober	20,3 km/uur	28,7 km/uur
November	19,2 km/uur	27,8 km/uur

Rijrichting: vanaf Hofstedestraat zuid

Maand	Gemiddelde snelheid	V ₈₅ -snelheid
Juli	17,9 km/uur	24,9 km/uur
Augustus	17,4 km/uur	24,4 km/uur
Oktober	18,2 km/uur	24,1 km/uur
November	18,3 km/uur	24,8 km/uur

2.3.4 Conclusie effect snelheid

Bij de proeftuinen Werkerlaan/Basic-Fit en Station Stadshagen/Havezathenallee werd gedurende de proeftuinen een lagere gemiddelde snelheid en V₈₅-snelheid gemeten ten opzichte van de maanden voor de proeftuinen. Het verschil betrof steeds circa 3 km/u.

Dit effect was echter niet terug te zien in de gereden naderingsnelheden bij de Dinghofslaan. Op de oost-tak van de Dinghofslaan en de noord-tak van de Hofstedelaan is een licht positief effect zichtbaar, terwijl dit vanaf de andere richtingen niet te zien is.

Datum 21 maart 2024

Dat hier geen echt effect zichtbaar is, kan komen doordat hier relatief weinig voertuigen en fietsers rijden. Hierdoor hoeft men minder op zijn/haar hoede te zijn.

2.4 Evaluatie kinderen (subjectief)

Samen met de kinderen van basisscholen TrioMundo en Kindscentrum Kasteelhoeve en jongeren met een beperking van het Vensterhuis, zijn de proeftuinen tot stand gekomen. De meningen van kinderen en jongeren van deze instellingen zijn daarom ook meegenomen in de evaluatie. Dit zijn echter grotendeels andere kinderen/jongeren dan die geholpen hebben bij het opzetten van de proeftuinen, waardoor de evaluatie niet geheel representatief en betrouwbaar is.

2.4.1 Input kinderen

Over het algemeen vinden kinderen/jongeren het veiliger als ze over moeten steken en zijn ze heel blij met de zebra's. Er waren ook kinderen/jongeren die vonden dat het gelijk weg moest worden gehaald. Bij doorvragen gaven kinderen aan dat ze bij hun ouders in de auto zaten en dat die ouders vonden dat het afleidt. Ze konden eerder altijd doorrijden en hoefden niet op fietsers en voetgangers te letten. Bij doorvragen bleek dat een aantal van de ouders vaak haast heeft om op tijd weer ergens anders naartoe te gaan.

Op de vraag of ze het nu veiliger vonden, gaven ze drie antwoorden:

- Ja, omdat er nu zebra's zijn;
- Ja, maar nog steeds ingewikkeld omdat de auto's snel op je afkomen en dan wacht je liever;
- Nee, omdat ik het niet helemaal begrijp of de kleur iets betekent. Ook hier worden de aangelegde zebra's gewaardeerd, met een kanttekening dat de kinderen de snelheid van de auto nog steeds als snel ervaren.

Datum

21 maart 2024

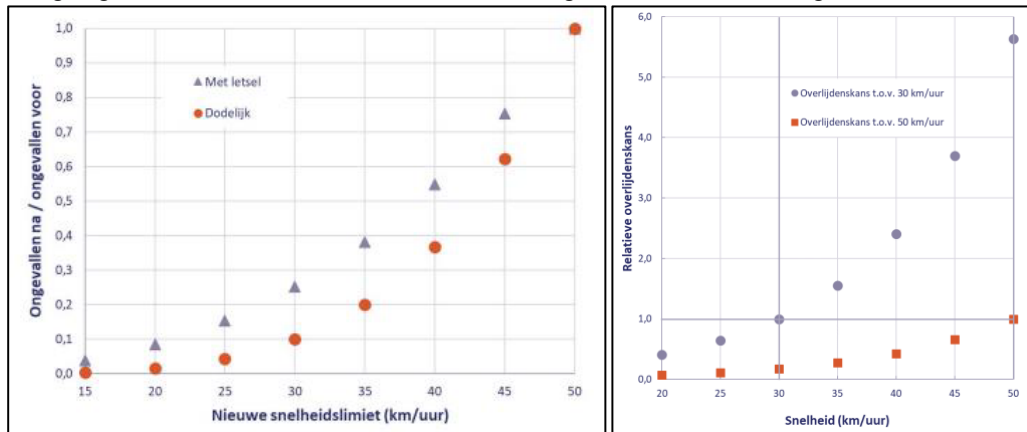
3

Conclusie

Deze evaluatie had als doel om twee vragen te kunnen beantwoorden:

1. Welk effect hebben de proeftuinen op de verkeersveiligheid (subjectief en objectief)?
2. Is er eventueel ruimte voor een permanent vervolg?

De evaluatie bevat zowel objectieve als subjectieve resultaten. Subjectief gezien komt naar voren dat bijna alle respondenten de verkeerssituaties niet veiliger vinden geworden. Velen vinden het eerder onveiliger geworden. Ook enkele kinderen geven dit aan. Men vindt de kleuren veelal afleidend, waardoor de verkeerssituaties onoverzichtelijk worden. De snelheidsgegevens bevestigen dit beeld. Bij de twee grote en drukbezochte proeftuinen werden namelijk iets lagere snelheden gemeten dan voorheen. Dit is een logisch gevolg van weggebruikers die een verkeerssituatie onoverzichtelijk vinden. De impact bij een aanrijding is door de lagere snelheden wel iets veiliger geworden, maar veel verschil zal dit volgens onderstaande figuren niet maken.



Over de toegevoegde formele voetgangersoversteekplaatsen is men minder negatief, maar ook niet geheel positief. Hetzelfde geldt voor het onderdeel dat fietsers meer voorrang hebben ten opzichte van het autoverkeer. Een kanttekening hierbij is wel dat deze locaties van voorrang strategisch moeten worden gekozen. Een doorkruising van een rotonde/verkeersplein is een locatie, waarbij dit niet wenselijk is. Volgens één van de vijf principes van Duurzaam Veilig moet een weggebruiker de vormgeving van de weg, de voorspelbaarheid van het wegverloop en het gedrag van de weggebruikers altijd kunnen herkennen. Een verkeerssituatie moet dus voldoen aan het verwachtingspatroon. Een dwarsoversteek over een rotonde/verkeersplein met fietsers en voetgangers in de voorrang is dit niet.

Verschillende aspecten uit de proeftuinen zijn dus negatief ervaren. Eigenlijk is er geen enkel aspect waarvan men eensgezind positief is. Ook over het laten meedenken van kinderen/jongeren bij verkeerssituaties is men niet geheel positief maar verdeeld. Het advies is daarom om bij een eventueel vervolg de kleuren sowieso weg te laten en alleen formele verkeerstekens te gebruiken. Het aanbrengen van extra formele voetgangersoversteekplaatsen en het instellen van voorrang voor fietsverkeer zou nog wel een optie kunnen zijn. Hier wordt in de discussie op terug gekomen.

Datum

21 maart 2024

4

Discussie

De resultaten van de evaluatie zijn dus niet erg positief. In de inleiding werd reeds genoemd dat het principe ‘placemaking’ als basis is gebruikt bij het ontwikkelen van de proeftuinen. In het buitenland heeft men dit vaker toegepast en was men veelal positief. Het verschil met deze proeftuinen en die in het buitenland is dat men in het buitenland op het wegvak zelf in bijna alle gevallen geen kleuren heeft toegepast. Daar deden ze dit slechts op het trottoir of naast de rijbaan (zie ook onderstaande afbeeldingen). Dit zou kunnen verklaren waarom men hier niet positief is over de proeftuinen. Het doel van placemaking is immers om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Dit is wat anders dan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarnaast had de communicatie richting de bewoners en onder andere de busmaatschappij veel beter gekund. Dit had voor meer begrip kunnen zorgen.



4.1

Betrouwbaarheid evaluatie

Er zijn drie punten, waardoor de evaluatie niet geheel betrouwbaar is. De eerste betreft de enquête. Respondenten konden deze meermaals invullen. Echter waren alle resultaten zo duidelijk één kant op, dat met enige voorzichtigheid wel kan worden geconcludeerd dat men niet positief was over de proeftuinen. Het tweede punt betreft de gemeten snelheden. Deze data komt slechts uit GPS-systemen, waardoor gegevens van voertuigen zonder GPS-systemen niet zijn meegenomen. Op de Nationaal Dataportaal Wegverkeer-dag (NDW) gaf men daarentegen wel aan dat het goed zit met de betrouwbaarheid van de geregistreerde snelheden. Zij gaven namelijk aan dat deze gegevens minstens net zo betrouwbaar zijn als de gemeten data door tel-/meetlussen. Het derde punt is dat de mening van de kinderen/jongeren beïnvloed kan zijn door de ouders/verzorgers met een duidelijke mening.

4.2

Vervolg?

De resultaten waren dus voornamelijk negatief. Ook over de aangebrachte voorrangssituaties en oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers was men niet eensgezind positief. Dit zou ermee te maken kunnen hebben dat men de kleuren zo negatief ervaarden, dat men hierover ook niet meer positief kon zijn.

Het advies voor een eventueel vervolg is daarom om de kleuren weg te laten en alleen met officiële verkeerstekens te werken en om dit vervolgens opnieuw te evalueren. Daarbij moeten extra formele oversteekplaatsen voor voetgangers en extra voorrang voor fietsers ten opzichte van gemotoriseerd verkeer strategisch worden gekozen. Het is belangrijk om hierbij de vijf Duurzaam Veilig-principes in acht te nemen (functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid, vergevingsgezindheid en statusonderkenning). Deze principes zijn immers niet voor niets opgesteld. Ook is het van belang dat de voorrangssituaties door verf of ander materiaal niet vervagen.