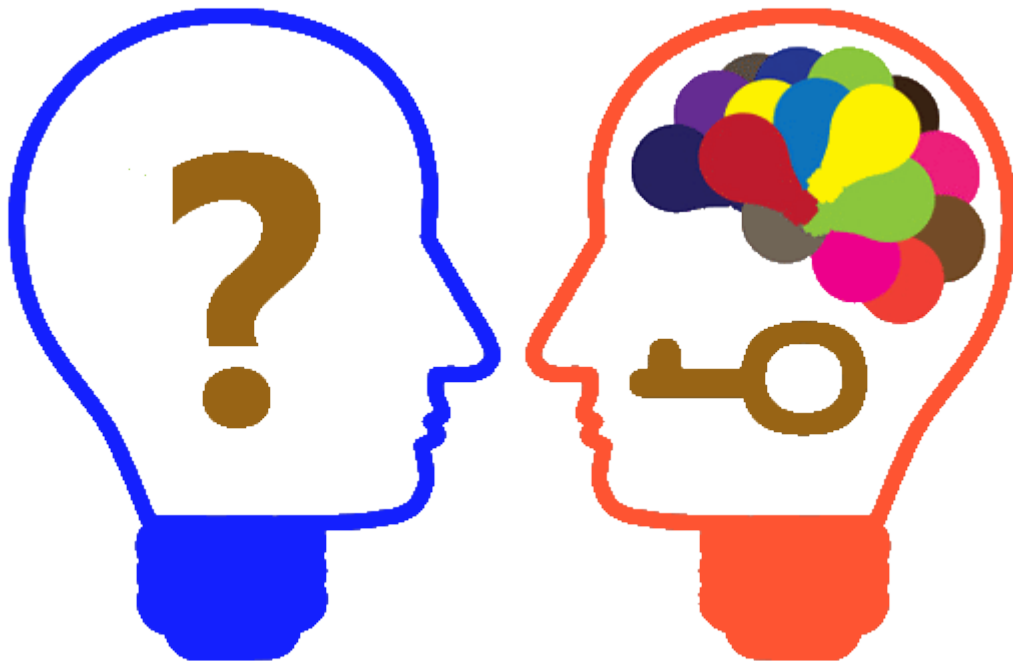


Notulen vraagarticulatiesessie vraagstuk 1, DITSS Veiligheidsatelier 2017

De Stichting DITSS (Dutch Institute for Technology, Safety & Security) legt ook in 2017 weer een drietal prangende veiligheidsvraagstukken voor aan ondernemers, onderwijsinstellingen en overheden en gebruikt daarvoor de innovatiemethodiek “het Veiligheidsatelier” (zie verder www.veiligheidsatelier.nl)



Veiligheidsatelier

Notulen September 27, 2017

Vraagstuk 1	Oversteekbaarheid Korte Heuvel – Heuvel plein
Opdrachtgever	Gemeente Tilburg
Voorzitter	Godfried van Gestel (info@intggr.nl)
Expert	Koen van Waes en Floris Visser
Notulist	Sterre Remijn

Algemene beschrijving probleem

De Tilburgse cityring bestaat uit een aantal wegen dat belangrijk is voor de bereikbaarheid van de binnenstad. Via de cityring worden in één richting de verschillende parkeergarages en -terreinen ontsloten voor bezoekers van de binnenstad die met de auto komen. Ook fietsers, voetgangers en vrachtauto's vinden hun weg naar de binnenstad via de cityring, waar een maximum snelheid geldt van 50 km/uur en fietspaden en voetpaden gescheiden zijn van de weg. Tegelijkertijd liggen er links en rechts van de cityring belangrijke gebieden die bezoekers trekken en waar mensen willen verblijven om te winkelen, een terrasje te pikken of een evenement te bezoeken.

Doelstelling van de Tilburgse Binnenstad van de 21e eeuw is om de binnenstad verder te laten groeien. Deze groei vindt grotendeels plaats buiten de cityring (Sporzone, Piushaven, Veemarktkwartier, Stadskwartier). Op een aantal plekken waar die binnenstad over de cityring groeit spelen issues op het gebied van verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Voetgangers en fietsers voelen zich niet veilig bij het oversteken, hebben last van het autoverkeer wat met 50 km/uur langs rijdt en hebben het af en toe niet door dat ze een belangrijke drukke verkeersader moeten oversteken. Ze zijn immers al in de binnenstad.

Aanleiding

Mobiliteitsaanpak Tilburg: samen op de weg. Mobiliteit is een middel waarmee we de stad beter kunnen maken; mooier, gezonder, veiliger, toegankelijker ect. De focus ligt hierbij op het gedrag van de mensen, dit komt nog voor de infrastructuur. Dit veiligheidsatelier is onderdeel van een breder onderzoek naar mobiliteit. Er is o.a. een Mobiliteitslab 013 geweest (25 september) en een enquête met 1400 respondenten. Hieruit bleek dat de snelheid van de auto's heel belangrijk werd gevonden, maar een lage waardering kreeg. Er is maar een kleine groep mensen die te hard rijdt, vaak op rustigere momenten, deze groep is wel extra storend. De voetgangers en fietsers die oversteken vindt men ook heel belangrijk, maar krijgt een lage waardering. Er gebeuren feitelijk weinig ongelukken, vaak niet te relateren aan snelheid. De bijna ongelukken zijn belangrijker, dit zijn er waarschijnlijk veel, maar er is geen meting van. Het enige wat er geregistreerd wordt zijn ongelukken waarbij er een ziekenhuisopname is.

Het hard rijden van de auto's geeft een onveilig gevoel. Als mensen zich onveilig voelen dan gedragen ze zich ook anders. Auto's zijn objectief (qua incidenten) niet het probleem maar subjectief wel. De oplossing moet waarschijnlijk niet gevonden worden in maatregelen m.b.t. de inrichting van de weg en het kruispunt maar in gedragsbeïnvloeding.

Er zijn veel klachten over het kruispunt, veel evenementen, mensen drinken er alcohol en er is veel verschillend verkeer. Er is een Bushalte, de 013 zit om de hoek, fietsers rijden in 2 richtingen en er is een fietsstalling die vaak vol is. De scholen zijn in de buurt, dus er is 's-ochtends veel verkeer. Verschillende tijdstippen in de week/dag brengt ook een verschillende dynamiek met zich mee:

- Ochtend- en avondspits
- Drukke en minder drukke winkeltijden (donderdagavond en zaterdag)
- Uitgaanspubliek in de avond- en nachturen

Er is een observatie gedaan op een zaterdag (tussen 10 uur en 16 uur) bij het kruispunt. Hierbij werd gekeken naar hoe vaak mensen door rood rijden. Er is verschil gemaakt in early risk, full risk en late risk. Hieruit is gebleken dat de gevaarlijkste momenten voorkomen als men early risk door rood rijdt terwijl er een voetganger late risk oversteekt. Ook is er gebleken dat het door rood rijden van auto's ongeveer 0,5% betreft, voetgangers ongeveer 20%, maar van de fietsers rijdt zo'n 50% door rood.

Conclusies van de vragen van de aanwezigen

- Fietsers weten niet goed welke richting ze in moeten, ze kunnen op bepaalde stukken beide richtingen in.
- Als je naar de cijfers kijkt, is er een stijging in het aantal auto's en fietsers.
- Er zijn heel veel verkeersborden, markeringen en paaltjes, dit kan nogal voor verwarring zorgen.
- Als het druk is ontstaat er veel hinderlijk gedrag, niet zo zeer gevaarlijk gedrag.
- Juridisch gezien is het gekleurde zebraapad geen echt zebraapad; je hebt geen recht op voorrang als voetganger.
- De metingen vonden plaats overdag, de uitkomsten zullen 's avonds waarschijnlijk zijn.
- Fietsers zullen altijd de kortste weg pakken dus een omweg is niet echt een optie voor de fietsers.
- Het is van belang dat de oversteek 2 gebieden verbindt, niet zo zeer dat de auto's sneller door kunnen rijden.
- Extra handhaven moet niet de oplossing zijn.
- Auto's verbieden is ook geen oplossing, want de fietsers en voetgangers op zich vormen ook een probleem
- De quads die er soms rijden leveren ook veel geluidsoverlast.
- De auto's veroorzaken gevaarlijke situaties als ze inhalen. Hierbij is de inpakt heel groot als het mis gaat, maar de kans dat het mis gaat is niet super groot.
- Hoe belangrijk is het dat de auto's 2 banen hebben? Dit is ooit berekend, maar er zijn geen recente berekeningen van.

Hoofdvraag

Op welke manier kunnen we de oversteek meer onderdeel maken van de binnenstad en daarmee bijdragen aan de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en ruimtelijke kwaliteit?

Verbeterpunten over de bovenstaande vraag: oversteekbaarheid en ruimtelijke kwaliteit zijn lastig te meten.

Eventuele oplossingen

Technische oplossingen in combinatie met gedrag (nudging). Vormgeving richting gedrag.

Vervolg

Bij de volgende meeting willen we er meer studenten, en experts op het gebied van gedrag bij betrekken. Peter van de Crommert en Koen van Waes gaan op zoek naar meer professionele deskundigheid voor het vervolg van dit atelier.. Vervolgafspraak is op maandagmiddag 23 oktober.

Volgende bijeenkomst 23 oktober 2017 MFA de Poorten, Hasseltstraat 194, Tilburg om 14:00