

Oplegger alternatieve variant 3e herinrichting Laarderweg west

Tijdens de commissie Ruimte (d.d. 12 mei 2025) waarin het Voorlopige Ontwerp (VO) voor herinrichting van de Laarderweg is gepresenteerd aan de raad, hebben insprekers kritiek geuit op het regelen van de voorrang op zijwegen van de Laarderweg als onderdeel van de GOW30 inrichting. Insprekers verwachten dat de verkeerssnelheid door de voorrangsregelingen drastisch toeneemt op de Laarderweg. Daarom heeft het presidium verzocht een alternatieve variant uit te werken waarin de voorrang op zijwegen ongeregeld blijft. Het alternatieve ontwerp is gerealiseerd (zie bijlage 3e).

Achtergrond inrichtingsvorm GOW30

In Nederland maken alle gemeenten gebruik van richtlijnen voor weginrichting zoals ontwikkeld door het CROW (kennisplatform voor infrastructurele toepassingen). Groot voordeel daarvan is dat een weggebruiker op soortgelijke wegen door het hele land vergelijkbare inrichtingsvormen kan verwachten. Deze uniformiteit draagt bij aan de herkenbaarheid van verkeerssituaties en het vereiste verkeersgedrag daarbij. Gedachte daarachter is dat dit leidt tot een landelijk “Duurzaam Veilige” verkeersinrichting en minder verkeersslachtoffers.

Uiteraard blijven het CROW en de verkeerskundigen die met ontwerpuitgaven daarvan werken, streven naar verbetering. Zo is in de loop van het vorige decennium geconstateerd dat er behoefte is aan een nieuwe inrichtingsvorm als tussenvorm voor de erftoegangsweg 30km/u (ETW30) en de gebiedsontsluitingsweg 50km/u (GOW50).

- De ETW30 is een inrichtingsvorm die wordt toegepast bij relatief rustige woonstraten met veel erfaansluitingen waar de verblijfsfunctie voor met name aanwonenden leidend is. Om en nabij 3.000 motorvoertuigen per etmaal wordt beschouwd als maximum toelaatbaar voor een ETW30. Autoverkeer, fietsers en voetgangers delen in principe dezelfde verkeersruimte zonder onderverdeling van de weg met belijning. Voorzieningen voor fietsers (als fietsstroken) en voor voetgangers (als zebrapaden, middengeleiders en oversteeklichten) horen nooit bij een ETW30 inrichting (zoals aangegeven in het ASVV 2021, blz. 529).
- Bij de GOW50 is juist de verkeersfunctie leidend; verkeer moet kunnen doorstromen binnen de bebouwde kom en idealiter is er daarbij een scheiding van autoverkeer dat zich op de weg begeeft en fietsverkeer op vrij liggende fietspaden daarlangs.
- De GOW30 inrichting is de ontwikkelde tussenvorm. Want er bestaan wegen, zoals de Laarderweg, waar de ETW30 inrichting niet passend is en de GOW50 ook niet. Er zijn op de Laarderweg weliswaar veel erfaansluitingen maar de verkeersintensiteit is te hoog (met ruim 6.000 motorvoertuigen per etmaal) voor een ETW30 inrichting. Er is zowel een verkeers- als een verblijfsfunctie. Tegelijkertijd is 50km/u een te hoge snelheid voor de Laarderweg en is er geen

ruimte voor realisatie van vrij liggende fietspaden. Logischerwijs komen we uit op de GOW30 inrichting: een voorrangsweg voorzien van fietsstroken en oversteekvoorzieningen met maximumsnelheid van 30km/u.

Beoordeling afwijken inrichtingskenmerken GOW30

Tijdens de commissie Ruimte is in de ambtelijke presentatie op het VO aangegeven dat het regelen van de voorrang bij de inrichtingsvorm GOW30 hoort, zoals staat in de betreffende handreiking met kenmerken van deze inrichtingsvorm zoals ontwikkeld door het CROW. Bij de totstandkoming van deze handreiking waren tevens ook de landelijke Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) direct betrokken. Afwijken van de inrichtingskenmerken in de handreiking door het ongeregeld laten van de voorrang op zijwegen heeft de volgende nadelen:

- De inrichtingsvorm GOW30 wordt niet consequent toegepast als de voorrangsregeling vervalt. Dit druist in tegen de wenselijkheid van een uniforme verkeersinrichting op vergelijkbare wegen.
- Fietzers op de Laarderweg zijn minder beschermd tegen flankongevallen omdat voorrang verleend dient te worden aan verkeer van rechts. Als er geen voorrang wordt ingesteld dienen fietsstroken te worden onderbroken ter plaatse van aansluitende zijwegen.
- De politieadviseur adviseert negatief op het ongeregeld laten van de voorrangssituatie bij de herinrichting van de Laarderweg west bij de keuze voor GOW30.
- De brandweer heeft aangegeven dat doorstroming van verkeer wenselijk is en dat de ongeregelde voorrangssituatie kan leiden tot oponthoud bij calamiteiten.
- Het komt tegemoet aan de zienswijze uiteengezet in nagekomen mails van zowel de landelijke- als de lokale fietzersbond waarin is aangegeven dat zij de Laarderweg als een ETW30 weg beschouwen waarvoor het regelen van de voorrang niet van toepassing is. Zoals hierboven uiteengezet is de ETW30 inrichting echter minder passend dan de GOW30 inrichting voor de Laarderweg.
- Het komt tegemoet aan insprekende bewoners (en de lokale Fietzersbond) die in de commissie Ruimte het vermoeden uitspraken dat de verkeerssnelheid drastisch (“met 10 tot 20km/u”) zal toenemen door het regelen van de voorrang. Deze aanname is twijfelachtig aangezien het VO voorziet in meerdere snelheidsremmers in de Laarderweg. Daarnaast is de opmerking tijdens inspraak in de commissie Ruimte dat de gemiddelde snelheid op de Laarderweg “reeds boven de 40km/h” ligt niet kloppend. De (in februari 2023) gemeten gemiddelde verkeerssnelheid ten oosten van de Molenweg was 35km/u. Zoals VVN heeft aangegeven kan het regelen van de voorrang een toename in snelheid betekenen.

Dit moet dan worden gecompenseerd door snelheid remmende maatregelen, zoals dus zijn opgenomen in het VO.

Conclusie en aanbeveling

Uitvoering van het alternatieve ontwerp, waarin de voorrang op zijwegen van de Laarderweg niet wordt geregeld, leidt tot een weginrichting die van de GOW30 inrichtingsvorm afwijkt. Deze niet uniforme weginrichting leidt verwarring bij de weggebruiker in de hand en is een risico voor de verkeersveiligheid. De politie adviseert (daarom) negatief op het alternatieve ontwerp. De brandweer waarschuwt voor oponthoud bij calamiteiten als gevolg van de aanpassing. En de landelijke Fietserbond pleit voor het consequent toepassen van de GOW30 inrichtingsvorm, inclusief de voorrangsregeling op wegen waarover ook een hoofdfietsroute loopt (zoals de Laarderweg).

Zowel de lokale- als de landelijke Fietserbond geven echter aan de Laarderweg als een ETW30 te beschouwen waarbij het regelen van de voorrang niet van toepassing is. Het standpunt van de gemeente is het tegenovergestelde: op de Laarderweg zijn voorzieningen voor fietsers (fietsstroken) en voor voetgangers (zebrapaden, middengeleiders en oversteeklichten) een logische keuze. Deze voorzieningen horen niet bij een ETW30 inrichting. Ook is de verkeersintensiteit te hoog voor deze inrichtingsvorm. Daarom is de keuze voor een GOW30 inrichting (met fietsstroken, oversteekvoorzieningen én geregelde voorrang) logischer.

Ambtelijk wordt gezien het geconcludeerde sterk afgeraden om het alternatieve ontwerp voor de Laarderweg zonder voorrangsregeling uit te voeren. De aanbeveling blijft het in de commissie gepresenteerde VO (c.q. de GOW30 inrichtingsvorm) te realiseren. Het college volgt dit advies.