MOTIE

ID-nummer iBabs	83
Onderwerp	30 kilometer in kern Leimuiden; verkeersveiligheid voor alle weggebruikers.
Agendapunt	12
Aanhef	De gemeenteraad van Kaag en Braassem in vergadering bijeen op 5 februari 2024;
Inhoud	- Constaterende dat in bijna het hele dorp Leimuiden met uitzondering van de wegdelen Kloofpad, Tuinderij, Dr. Stapenseastraat, Dorpsstraat en de Burg. Bakhuizenlaan al een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt; -Constaterende dat bovenstaande uitzonderingen erftoegangswegen zijn waarop ook zwaar landbouwverkeer, industrieelverkeer en bouwverkeer rijdt; - Constaterende dat op deze wegdelen een maximumsnelheid van 30 km/uur geloofwaardig is en een herinrichting onnodig; - Overwegende dat de onveiligheid voor alle verkeersdeelnemers met de invoering van een maximumsnelheid van 30 km/uur minder wordt;
Conclusie	Draagt het college op om voor het eind van 2024 in het hele dorp Leimuiden 30 km/uur als maximumsnelheid in te voeren.
Toelichting	Veilig Verkeer Nederland adviseert maak 30 km/uur de norm, tenzij een wegbeheerder kan aantonen dat een hogere limiet gewenst is. En laat de voorwaarden voor de inrichting achterwege, zolang de snelheid van 30 km/uur in de straat geloofwaardig is en hierop gehandhaafd kan worden.

	De oproep voor het invoeren van een maximumsnelheid van 30 km/uur voor het gehele dorp Leimuiden is in het verleden vaker gedaan. De invoering van de maximumsnelheid van 30 km/uur bleek indertijd niet uitvoerbaar omdat niet alle wegen op deze snelheid waren ingericht. Ondergetekenden zijn echter van mening dat een herinrichting onnodig is. De verkeersveiligheid in Leimuiden staat al jaren onder druk en met name de zones waar bouwverkeer en het zware landbouwverkeer rijden. Door het instellen van een 30 km. zone wordt de aandacht op veiligheid gericht en kan de snelheid worden gehandhaafd. Een 30 km. zone verhoogt niet alleen de verkeersveiligheid, maar voorkomt ook (nog meer) schade aan de woningen door heftige trillingen van (land)bouwverkeer. Geen 50 maar 30 km/u in de stad: dit zijn de gevolgen | Auto | AD.nl
Naam en ondertekening	Hilde Bax, Samen voor Kaag en Braassem Anja de Rijk-de Jong, CDA Thijs Mooren, Mooi Kaag en Braassem

Uitkomst raad (in te vullen door griffie)	
Wel / niet in stemming	
Voor	
Tegen	
Afwezig	
Resultaat	

Bijlage

Snelheidsverlaging binnen de bebouwde kom

Er wordt gesproken over een verlaging van de algemene maximumsnelheid van 50 km/uur binnen de bebouwde kom. Bij Veilig Verkeer Nederland zijn we een voorstander van een nieuwe 30 km/uur norm, met mogelijke uitzonderingen voor doorgaande wegen. Waarom? Dat vertellen we aan de hand van 6 vragen.
Zie vooral het antwoord op vraag 4.

1. Wie zijn er gebaat bij een snelheidsverlaging?

Binnen de bebouwde kom gaat het vaak om woon- en verblijfsgebieden. Wij vinden het belangrijk dat kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers, zich hier veilig kunnen verplaatsen. Hoe lager de snelheid, hoe korter de remweg én hoe lager de impact bij een ongeluk. Bij een maximale snelheid van 30 km/uur is de overlevingskans van een voetganger bij een botsing met een auto 95%. Dat is 10% hoger dan bij 50 km/uur.[1]

2. Hoeveel verkeersdoden- en gewonden kan de maatregel besparen?

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) schat dat met een snelheidsverlaging voor de helft van de 50km/uur-straten maar liefst 22-31% van het aantal verkeersdoden en -gewonden kan worden voorkomen.[2] **In de steden Oslo en Helsinki** is deze regel al ingevoerd en waren er in 2019 voor het eerst geen dodelijke ongevallen met fietsers en voetgangers. Door straten die wel 50km/uur blijven in te richten volgens de CROW-richtlijnen[3] kan er extra veiligheidswinst worden behaald.

3. In welke situaties is een snelheidsverlaging gewenst?

Al sinds de jaren 50 is de algemene maximumsnelheid binnen de bebouwde kom 50 km/uur, tenzij anders aangegeven. Vaak is zo'n snelheid en weginrichting ook goed te onderbouwen, bijvoorbeeld in het geval van een goede doorgang voor de brandweer. Wel moet hier, in lijn met de CROW-richtlijnen[3], onder andere worden gezorgd voor een fysieke scheiding van kwetsbare verkeersdeelnemers en gemotoriseerd verkeer. Dat is momenteel helaas nog voor veel van deze wegen niet het geval. Voor gebieden waar voetgangers/fietsers en gemotoriseerde weggebruikers mengen is een switch naar een maximumsnelheid van 30 km/uur gewenst.

4. Waarom is een nieuwe norm zo belangrijk?

De Zone 30 bestaat sinds 1984 en is een van de uitzonderingen op de maximumsnelheid van 50 km/uur. Op dit moment zijn er nog allerlei voorschriften voor de weginrichting van een 30km/uur-gebied. Dat betekent dat een wegbeheerder eerst moet aantonen dat de lagere snelheid gewenst is. Vervolgens moet de weginrichting daarop worden aangesloten. Denk aan de toepassing van verkeersdrempels en wegversmallingen. Dat maakt het doorvoeren van een lagere snelheid kostbaar en lastig.

Wij draaien het daarom graag om: maak 30 km/uur de norm, tenzij een wegbeheerder kan aantonen dat een hogere limiet gewenst is. En laat de voorwaarden voor de inrichting achterwege, zolang de snelheid van 30 km/uur in de straat geloofwaardig is en hierop gehandhaafd wordt. Dit zou betekenen dat er een extra wegcategorie moet worden ingevoerd. In de verkeerskunde wordt deze de GOW30 (gebiedsontsluitingsweg 30) genoemd. Omdat dit lang kan duren zijn wij voor het invoeren van een snelheidsverlaging in eerder genoemde situaties, óók als de infrastructuur hier niet direct op kan worden aangepast.

Ook verwachten wij dat de nieuwe norm bijdraagt aan de juiste mindset binnen de bebouwde kom: hier doe je extra rustig aan om rekening te houden met kwetsbare weggebruikers.

5. (Wanneer) wordt de regelgeving aangepast?

Veel verkeersveiligheidsorganisaties, politici en gemeenten zijn al voor een verlaging. **In oktober 2020 nam de Tweede Kamer een motie aan** om de 30 km/uur als nieuwe standaard in te voeren. **De steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht** vroegen het kabinet en de Tweede Kamer eind 2021 om de regelgeving zo snel mogelijk aan te passen. Dat is nog niet gebeurd, omdat de aanpassing vrij complex is. **In dit SWOV-rapport** lees je meer over de verkeerskundige achtergrond achter de maatregel.

6. Wat doet Veilig Verkeer Nederland?

Veilig Verkeer Nederland neemt actief deel aan overleg- en werkgroepen van overheden en andere verkeersveiligheidsorganisaties om ons standpunt over een snelheidsverlaging uit te dragen. Wij helpen gemeenten met **participatietrajecten en materialen** als zij een snelheidsverlaging doorvoeren. Ook pleit Veilig Verkeer Nederland voor het invoeren van een maximumsnelheid van 15 km/uur voor straten zonder trottoirs. Momenteel is dit in onderzoek bij het CROW.

Met onze campagne **Meedoen is makkelijk** vragen wij aandacht voor een passende snelheid en een veilige schoolomgeving. Ook brengen wij met het **VVN Participatiepunt** meldingen

van bezorgde burgers in kaart en ondersteunen wij hen met **VVN Buurtacties** om onveilige situaties te verbeteren.

Meedoen is makkelijk

Hoe de regelgeving straks ook zal zijn: hoe veilig het is binnen de bebouwde kom ligt ook in jouw eigen handen. Iedereen kan iedere dag opnieuw - heel makkelijk - zelf een bijdrage leveren aan veilig verkeer. Bijvoorbeeld door **niet te snel te rijden,** voldoende afstand te houden van kwetsbare weggebruikers en je aandacht bij het verkeer te houden. Ook als voetganger of fietser hou je je aan de verkeersregels. Dat is niet alleen prettig voor jezelf, het maakt ook je buurt blij!

Wordt er in jouw buurt te hard gereden? **Maak dan een melding** bij het VVN Participatiepunt. Als je zelf wat wilt doen om aandacht te vragen voor de situatie kun je een VVN Buurtactie organiseren, zoals een **stickeractie**, **snelheidsmeting** of **buurtenquête**.

Bronnen

1. SWOV (2018). 30km/uur-gebieden. SWOV-factsheet, mei 2018. SWOV, Den Haag.
2. SWOV (2019). **Naar een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom?** SWOV, Den Haag.
3. CROW (2012). Basiskenmerken wegontwerp; Categorisering en inrichting van wegen. Publicatie 315. CROW, Ede.