MEMO

Waarom kan niet elke weg binnen de bebouwde kom 30km/uur worden?

In de aangenomen motie van Groen Links en de SGP in de Tweede Kamer staat het volgende:
"De regering verzoekt, in overleg met gemeenten en SWOV, een afwegingskader te ontwikkelen waarbij een maximumsnelheid van 30 km/uur in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd wordt met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan, en gezamenlijk hiervoor een plan op te stellen."

Op dit moment is dit kader nog niet uitgewerkt. In de toekomst betekent dit, dat wij als gemeente nog steeds de afweging mogen en moeten maken of het veilig is een weg als 30km/uur in te richten. We passen de inrichting aan naar de functie van de weg. We kijken er dan naar of de weg een doorgaande functie heeft en voor welk type verkeer die functie dan geldt. Hierbij spelen verkeersintensiteit, percentage vracht-/busverkeer, hoeveelheid fietsers en beschikbare ruimte natuurlijk een rol. Graag licht ik toe waarom het instellen van een 30km/uur-zone in de Hamersestraat en de Dorpstraat niet haalbaar is.

Voorbeeld Dorpstraat

(cijfers vanuit Regionaal Verkeersmodel Arnhem/Nijmegen 2020 pre-corona)

Functie van de weg
De functie van de Dorpstraat en Hamersestraat is vooral doorgaand. Vanaf de Brugweg is dit de enige logische verbinding van en naar de A12 en industrieterrein Nieuwgraaf/Seingraaf. Daarnaast zijn de Dorpstraat/Hamersestraat onderdeel van de grootschalige omleidingsroutes “U83” en “U88” voor de A12 en de N325.

Intensiteiten
De motorvoertuig (mvt) intensiteiten zijn dusdanig hoog (11.800 mvt/etmaal) dat een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30km/uur (hierna ETW30) niet veilig is. Bij een ETW30 is in het kader van Duurzaam Veilig een maximale motorvoertuig intensiteit van 3500-4500 mvt/etmaal gewenst.

Vracht- en busverkeer
Zoals gezegd is de Dorpstraat voor Westervoort een belangrijke doorgaande route, ook voor vrachtverkeer van en naar Arnhem (Industrieterrein Kleefsewaard). Het aandeel licht/middelzwaar vrachtverkeer is hier 4% en het aandeel zwaar vrachtverkeer 6%. Er is geen logisch alternatief om dit verkeer van en naar de A12/N325 te leiden. Ook rijdt buslijn 61 over de Dorpstraat.

Argumenten om hier niet voor een ETW30 te kiezen
Kijkend naar bovenstaande gegevens, is het hier niet mogelijk om te kiezen voor een weg met een maximumsnelheid van 30km/uur en de daarbij behorende weginrichting (elementverharding en snelheidsremmende maatregelen om de 30km/uur af te kunnen dwingen). Door de hoge motorvoertuig-intensiteiten en het grote aandeel vrachtverkeer zal de doorstroming van het verkeer hierdoor onvoldoende zijn en zal er filevorming optreden. Ook zal daardoor trillinghinder ontstaan als gevolg van de snelheidsremmende maatregelen. In het geval van een calamiteit op de A12 of N325, kan de Dorpstraat dan ook zijn functie als omleidingsroute niet langer vervullen.

Ing. R.M.I. Abou Shady
Verkeerskundig Medewerker bij afdeling Realisatie & Beheer gemeente Westervoort