gemeente Winterswijk

B&W-nota

programma : 3: Werkend Winterswijk
werkdoel : 1563: Verkeerkundige adviezen en maatregelen

onderwerp : 30 km/u tenzij in bebouwde kom Winterswijk

advies :

1. De raad voor te stellen te kiezen voor een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur op wegen binnen de bebouwde kom, tenzij er gegronde redenen zijn om voor 50 km/u te (blijven) kiezen volgens het afwegingskader.
2. De raad voor te stellen te kiezen voor een maximum snelheid van 30 km/u op de Groenloseweg en dit als uitgangspunt te hanteren bij de inrichting en aanbesteding van de geplande werkzaamheden in 2022.

besluit : - zie pagina 2

behandeld door: T. Temming, T. Ebbers **team:** Civiel en Verkeer **collegiaal overleg gepleegd met:** W. ter Maat, H. Hakstege, G. Overkamp, B. Stockmann, J. van Triest, B. Garstenveld, S. Wiggers, P. Blaauwehand, R. Kroeze, E. Krabben, F. Welcker, M. Egging, C. Elferink **team:** Openbare Ruimte, Civiel en Verkeer, Control en Financieel beleid, Teammanagers **manager:** C. Elferink	**openbaarheid:** ☐ niet openbaar ☐ openbaar (met uitgestelde publicatie) ☒ openbaar (directe publicatie) **kritische termijn voor besluitvorming:** ☒ nee ☐ ja, vanwege: ___
financiële consequenties: ☒ Nee ☐ Ja, gedekt in de begroting ☐ Ja, niet gedekt in de begroting, dekking via: ☐ Ja, anders: zie financiële paragraaf	**portefeuillehouder:** L.C.M. Frings
is / wordt opgenomen op de termijnagenda? ☐ Nee ☒ Ja, jaar: 2022 kwartaal: 1 ☐ Ja, kwartaal nog niet bepaald	**naar gemeenteraad:** ☐ nee ☐ ja, ter informatie ☒ ja, ter besluitvorming (via raadscommissie)
aanvrager is op grond van artikel 4:7 van de Algemene wet bestuursrecht geïnformeerd over het (gedeeltelijk) negatieve advies: ☐ ja ☐ nee ☒ n.v.t.	**communicatie via:** ☒ persbericht ☐ anders, nl. ___ ☐ n.v.t.
de geadresseerde en evt. andere belanghebbenden die naar verwachting bedenkingen hebben tegen het advies zijn op grond van artikel 4:8 van de Algemene wet bestuursrecht gehoord: ☐ ja ☐ nee ☒ n.v.t.	

bijlagen:
1. Afwegingskader '30 tenzij' gemeente Winterswijk
2. Raadsvoorstel
3. Conceptraadsbesluit
4. Persbericht

gemeente Winterswijk

besluit

onderwerp: 30 km/u tenzij in bebouwde kom Winterswijk

behandeld door: T. Temming

datum besluit door college B&W: 25 januari 2022

besluit:

1. De raad voorstellen te kiezen voor een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur op wegen binnen de bebouwde kom, tenzij er gegronde redenen zijn om voor 50 km/u te (blijven) kiezen volgens het afwegingskader.
2. De raad voorstellen te kiezen voor een maximum snelheid van 30 km/u op de Groenloseweg en dit als uitgangspunt te hanteren bij de inrichting en aanbesteding van de geplande werkzaamheden in 2022.

overwegingen college indien besluit afwijkend is van het ambtelijk advies:

paraaf secretaris:	

B&W-nota

inleiding:
Op 27 oktober 2020 is de motie in de Tweede Kamer met de onderstaande inhoud aangenomen:

- *Overwegende dat de schoolomgeving voor kinderen een veilige verkeers-omgeving moet zijn;*
- *Overwegende dat de SWOV ook 50 km/h-verkeer als een risico identificeert voor vervoer van kinderen naar school en/of de kinderopvang;*
- *Verzoekt de regering, in overleg met gemeenten en SWOV een afwegingskader te ontwikkelen waarbij een maximumsnelheid van 30 km/h 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.*

Na aanleiding van deze motie, buitenlandse ervaringen (Stockholm Declaration), verschillende binnenlandse organisaties (o.a. Veilig Verkeer Nederland) en de visie voor een bereikbaar Gelderland is dit voorstel 30 km/u tenzij tot stand gekomen.

Over het algemeen vloeit het snelheidsregime logisch voort uit de functie van de weg en sluit goed aan op de beleving en verwachting van de weggebruikers en omwonenden. Echter soms is er toch sprake van onduidelijkheden of tegengestelde belangen. Dit leidde de laatste jaren tot vragen en discussies over welke snelheid waar moet gelden, bijvoorbeeld als er besloten moet worden over herinrichting van wegen en straten.

Voor Winterswijk is eerder al in het ruimtelijk en het verkeerskundig beleid uitgesproken dat voor een aantal wegen functie, vormgeving en gebruik niet in lijn met elkaar zijn. De meest recente documenten stammen echter van 2010, en houden dus nog geen rekening met de oproep van de Tweede Kamer. Echter, in de structuurvisie voor de kom (2010) benoemd men al dat de gebiedsontsluitingswegen (GOW – 50 km/u) veilige fiets- en voetgangersvoorzieningen moeten hebben, alsmede veilig oversteekbaar zijn voor langzaam verkeer. GOW hebben in het systematiek van Duurzaam Veilig louter een stroomfunctie en geen ontsluitingsfunctie van erven. In de praktijk is het onderscheid dat Duurzaam Veilig maakt, niet zo scherp als het lijkt. Er zijn ook in Winterswijk wegen die kenmerken van beide hebben. Dan passen de functie en inrichting bij een GOW, maar is het gebruik meer passend bij een erftoegangsweg (ETW – 30 km/u). Het zijn vaak levendige straten, waar echter ook sprake is van ruimtegebrek waardoor het niet eenvoudig is om alle gewenste functies een goede plek en genoeg ruimte te geven met voldoende aandacht voor leefbaarheid en gezondheid.
Op ontsluitingswegen waar sprake is van gemengd verkeer en waar veilige fietsinfrastructuur ontbreekt kunnen dilemma's ontstaan. Gebruik en ontwerp zijn dus niet goed in overeenstemming.

Het voorstel is gebaseerd op een verkennend onderzoek dat is gedaan naar de verschillende mogelijkheden voor de bebouwde kom van Winterswijk. Aanleiding is de Groenloseweg geweest. Deze staat gepland voor groot onderhoud waarbij de deklaag wordt vervangen. Daar liggen kansen voor een bredere aanpak en optimalisatie. Met het alleen vervangen van de deklaag lost je veel bestaande problemen niet op. Om te komen tot het voorstel is en wordt er een afweging gemaakt van verschillende aspecten: wensen ten aanzien van doorstroming en bereikbaarheid, huidige verkeersintensiteiten, de aanwezigheid van alternatieve routes, eisen voor aanrijtijden hulpdiensten, OV-route, en bevoorrading van eventuele winkels en bedrijven. Wensen van direct aanwonenden worden meegenomen tijdens de ontwerpfase. Andere dan puur verkeerskundige aspecten zoals o.a. ruimtelijke kwaliteit en klimaatadaptatie spelen bij de aanpak ook een grote rol.

Het afwegingskader is de leidraad bij de keuze voor 30 km/u. De basis van het afwegingskader is de bestaande wegencategorisering, zoals vastgelegd in de basiskenmerken wegontwerp van CROW volgens de principes van Duurzaam Veilig Verkeer.

advies:

1. De raad voor te stellen te kiezen voor een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur op wegen binnen de bebouwde kom, tenzij er gegronde redenen zijn om voor 50 km/u te (blijven) kiezen volgens het afwegingskader.
2. De raad voor te stellen te kiezen voor een maximum snelheid van 30 km/u op de Groenloseweg en dit als uitgangspunt te hanteren bij de inrichting en aanbesteding van de geplande werkzaamheden in 2022.

---

argumenten/onderbouwing:

Ad 1.
Het uitgangspunt bij het gebruik van het afwegingskader CROW is, dat voor een weg binnen de bebouwde kom in beginsel een maximumsnelheid van 30 km/u geldt. Alleen als dat wenselijk en veilig mogelijk is, krijgen wegen met de ontsluitings- en/of doorstromingsfunctie een maximumsnelheid van 50 km/u. In de praktijk zal het o.a. de Groenloseweg, Vredenseweg, etc. gaan waarop de maximumsnelheid teruggaat naar 30 km/u. De Parallelweg zal volgens het afwegingskader mogelijk 50 km/u blijven omdat deze aan de inrichting voor 50 km/u voldoet en dit past binnen de hiërarchie van het netwerk.

Het nastreven van ruimtelijke- en mobiliteitsdoelstellingen, zoals het bevorderen van bepaalde modaliteiten, is van invloed op de wegcategorisering, verkeerscirculatie en de verkeersveiligheid. Vanuit de rol als wegbeheerder is het noodzakelijk om opnieuw naar de wegcategorisering te kijken en expliciete keuzes te maken voor de gewenste wegcategorie en de bijbehorende uitgangspunten voor de inrichting en een veilige snelheidslimiet. Andere dan puur verkeerskundige aspecten, zoals ruimtelijke kwaliteit, identiteit, klimaatadaptatie en groen, spelen hierbij ook een rol. Naast de plek in het netwerk, speelt de plaats in de omgeving dus een nadrukkelijke rol bij het vaststellen van de functie en de maximumsnelheid.

De indeling van het wegennet naar wegtypen (ETW30, GOW30, GOW50) is een iteratief proces, waarbij na elke stap de opbouw van het netwerk, ook in relatie tot de afwikkeling van hulpdiensten, openbaar vervoer, vrachtverkeer, fietsers en voetgangers wordt getoetst. Niet alle wegen zijn meteen geschikt om als veilige GOW50, geloofwaardige GOW30, of ETW30 uit te voeren. Om aan alle bij de wegcategorie behorende kenmerken en de verkeersveiligheid te voldoen, zijn aanpassingen nodig aan de weginfrastructuur. De herkenbaarheid van de wegen waar een snelheidslimiet van 30 km/h of 50 km/h geldt, is daarbij een belangrijke voorwaarde.

De gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/h (GOW30) is een nieuw wegtype dat kan worden toegepast wanneer een maximumsnelheid van 50 km/h niet veilig of niet wenselijk is op een weg en waar doorstromen/ontsluiten belangrijker is dan verblijven. Het kan nog steeds een weg zijn die een verkeersfunctie heeft – maar dat de snelheidslimiet verandert in een lagere, veilige snelheidslimiet.

Ad 2.
Bovenstaande afweging heeft geleid tot uitstel van de voorbereidingen aan de Groenloseweg. De Groenloseweg stond gepland voor onderhoud in 2021. Dit zou het vervangen van de deklaag en aanpassingen aan het trottoir inhouden. Vanwege het smalle dwarsprofiel is het niet mogelijk om tot een optimale en veilige inrichting passend bij 50 km/u te komen met een gescheiden fietsvoorziening. Daarom is het onderhoud uitgesteld om met het afwegingskader te komen tot een optimale invulling waarbij bestaande problemen (oversteekbaarheid, lange rechtsstanden, obstakels op het trottoir, fietsvoorzieningen) de aandacht krijgen die ze verdienen en de keuze voor een integrale aanpak. Als het afwegingskader op de Groenloseweg wordt toegepast, betekent dit afwaarderen naar een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u (GOW30).

---

betrokkenenparagraaf:

Overheid/Provincie: Provinciale wegen binnen bebouwde kom blijven 50 km/u.

Arriva: heeft een visie gedeeld voor een HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) verbinding. De rol van de bus is van belang voor de weginrichting. Klassieke snelheid remmende maatregelen zoals drempels of chicanes zijn niet toereikend en ook niet altijd wenselijk voor de omgeving of het busverkeer.

Hulpdiensten: drie belangrijke aspecten die op de hoofdroutes gelden zijn snelheid op de route, passeermogelijkheden van andere voertuigen op de route en robuustheid. De invloed op de brandweer lijkt het grootst, vanwege de korte opkomsttijden na een melding. Naast de verlaging van de snelheid, leven er bij de nood- en hulpdiensten vooral zorgen over de specifieke manier waarop de nieuwe 30 km/h-wegen worden ingericht. Bij de uitwerking van het concept GOW30 en de bijbehorende inrichtingsprincipes, wordt hier rekening mee gehouden.

Weggebruikers: acceptatie en begrip maken de kans ook groter dat mensen hun gedrag aanpassen en dit ook volhouden.

Inwoners: regelmatig worden er meldingen gedaan over verkeersonveilige situaties op de huidige 50 km/u wegen binnen de bebouwde kom. 30 Km/u biedt kansen om de verblijfskwaliteit en leefbaarheid te verhogen. Daarnaast gebaat bij veiligheid en goede bereikbaarheid.

---

advisering externe adviesorganen/belangenorganisaties:
Het CROW heeft een afwegingskader ontwikkelt en is in het najaar van 2021 gestart met het uitwerken van de richtlijnen voor de GOW30 en de aanpassing daarop van de basiskenmerken wegontwerp.
Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid (SWOV) schat in dat als de helft van de huidige wegen met een 50 km/u-limiet wordt omgezet naar een 30 km/u limiet, het aantal ernstige slachtoffers (doden en gewonden) binnen de bebouwde kom tussen 22% en 31% zou kunnen dalen.

---

scenario's (indien gewenst/mogelijk):
Scenario 1: alle wegen binnen de bebouwde kom waar nu 50 km/u geldt blijft 50 km/u gelden.
Scenario 2: alle wegen binnen de bebouwde kom worden direct afgewaardeerd naar 30 km/u.
Echter genieten deze scenario's niet de voorkeur omdat per wegvak een goede afweging gemaakt dient te worden die past bij het gebruik en de functie. Bij het hanteren van 50 km/u worden veel bestaande problemen niet opgelost. Het in één keer afwaarderen naar 30 km/u van alle wegen binnen de bebouwde kom stuit op bezwaren als het gaat om de geloofwaardigheid van de inrichting. Dit vraag om maatwerk.

---

financiële paragraaf incl. financiële risico's:
Om een snelheidslimiet van 30 km/u geloofwaardig in te stellen zijn aanpassingen van de infrastructuur wenselijk. Een veilig wegennetwerk is niet haalbaar als dit alleen met bebording en handhaving wordt opgelost. Daarom is het bij de aanpak belangrijk zoveel mogelijk werk met werk te realiseren door aan te sluiten bij de planning van wegonderhoud, rioleringswerkzaamheden en of gebiedsontwikkeling.

Het invoeren van 30 km/u is maatwerk en een meerjarenplan. Per wegvak zal een afweging gemaakt moeten worden voor de te kiezen aanpak. Uit de aanbesteding zal blijken of er genoeg budget beschikbaar is. Per wegvak zal worden bekeken of er extra krediet nodig is. Voor de Groenloseweg zal separaat een voorstel volgen in 2022. Het project Groenloseweg zal worden geëvalueerd en de resultaten daarvan zullen gebruikt worden bij de afwegingen over de aanpak van andere wegvakken.

---

overige risico's:
Er bestaat een risico dat de concessiehouder aanpassingen doorvoert op de route om eventueel tijdsverlies bij invoering van 30 km/u op te vangen. Echter voor dit voorstel '30 tenzij' zijn er al scenario's onderzocht door Provincie en concessiehouder om de busroute te heroverwegen. Het puur in stand houden van 50 km/u voor een busroute is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt echter onwenselijk op die plekken waar dit leidt tot een hoger veiligheidsrisico.

Erftoegangswegen kunnen onbedoeld meer doorgaand verkeer (sluipverkeer) te verwerken krijgen. Wegen die als GOW30 worden gecategoriseerd, moeten hun ontsluitingsfunctie behouden, waarbij de hiërarchie in het netwerk zo veel mogelijk in stand kan blijven. Waarbij het minder aantrekkelijk blijft om via erftoegangswegen te rijden.

Snelheidsverlaging kan mogelijk invloed hebben op de doorstroming van het verkeer. De effecten van snelheidsverlaging van 50 km/u naar 30 km/u op de doorstroming lijken op voorhand beperkt, omdat in het wegennet vooral de kruispunten de mate van doorstroming bepalen waardoor erftoegangswegen minder aantrekkelijk zijn om als sluiproute te gebruiken. Minder harde optrek en rembewegingen kunnen leiden tot een betere doorstroming.

De gemeente Winterswijk heeft van Bureau Sanering Verkeerslawaai een subsidie gekregen voor het voorbereiden en begeleiden van het saneren van geluidshindersituaties (rapport daterend van oktober 2019). Het geluidssaneringsprogramma is gebaseerd op een snelheid van 50 km/u. Bij afwaardering naar 30 km/u is het mogelijk dat de subsidieregeling vervalt. Het is nog niet bekend om welk bedrag het hierbij exact gaat.

aspecten duurzaamheid:
Het lokale effect van een snelheidsverlaging van 50 km/h naar 30 km/h op de luchtkwaliteit en de geluidsproductie was geen onderdeel van dit afwegingskader. Separaat onderzoek kan deze effecten in kaart brengen. Per project vanuit multidimensionaal perspectief de kansen benutten: mobiliteit samen met toegankelijkheid, veiligheid, beleving, gezondheid, sociale interactie, ecologie, klimaatadaptatie, economie en cultuurhistorie.

Het ruimtegebruik van GOW30 en ETW30 wegen ten opzichte van GOW50 bieden kansen om meer groen terug te brengen in het straatbeeld, dat ten goede komt aan de hittestress, infiltratie van hemelwater en de biodiversiteit. Daarnaast biedt het 30 km/h beleid voor minder stop/go verkeer, omdat het snelheidsverschil tussen voertuigen minder is. Dit zorgt voor een lagere uitstoot, minder optrekkend en afremmend verkeer en hierdoor ook een zuiniger verbruik. Lokaal heeft de snelheidsverlaging naar verwachting niet alleen een positief effect op de luchtkwaliteit, maar ook op de leefbaarheid in de omgeving.

vervolgprocedure en planning:
Niet alle wegen zijn meteen geschikt om als veilige, geloofwaardige 30 km/u weg uit te voeren. De implementatie wordt in fases uitgevoerd. De wegen waarvoor mogelijk 30 km/u gaat gelden zijn in kaart gebracht. Voor een overzicht, zie bijlage 1, van de het afwegingskader '30 tenzij'. Nadat het afwegingskader is vastgesteld, moeten verschillende aspecten nog uitgewerkt of onderzocht worden. Bij groot onderhoud van wegen staat het afwegingskader centraal bij de keuze voor 30 km/u. In 2022 zal gestart worden met de herinrichting van de Groenloseweg. De eerste voorbereidingen zijn inmiddels gestart en in afwachting van dit voorstel.

relatie met andere besluitvorming/andere projecten:
Structuurvisie kom, centrumvisie, toekomstig verkeersmodel/verwijzing, klimaatstrategie/agenda, groenstructuurplan, geluidssaneringsprogramma.

integriteitstoets:
Niet van toepassing.

---

overige opmerkingen:
Geen.
