Memo

Aan	Gemeenteraad
Van	Johan Sluiter
Datum	27 januari 2022
Onderwerp	Landelijke discussie 50-30 km/uur
Zaaknummer	ZS-372046

Beste gemeenteraad,

We begrijpen de onduidelijkheid die er heerst rondom de landelijke discussie 50-30 km/uur. Deze discussie is volop gaande en nog lang niet afgerond. Tijdens de Politieke Avond van 26 januari 2022 is toegezegd om hier schriftelijk een toelichting op te geven. Hopelijk krijgt u meer inzicht in hetgeen dat tot op heden landelijk is besloten en door kennisinstituten en adviesbureaus is geschreven. Verder staat in de memo wat we als gemeente Lingewaard al gedaan hebben en voor welke uitdagingen we staan.

SWOV "Naar een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom" (2019)
Het SWOV heeft in 2019 een rapport geschreven waarbij gekeken is naar de wenselijkheid én haalbaarheid om het algemene snelheidslimiet binnen de bebouwde kom te verlagen van 50 naar 30 km/uur. Het rapport laat zien dat er de afgelopen decennia veel wegvarianten zijn ontstaan waarbij de functie en het gebruik niet altijd eenduidig is. Dat fenomeen noemt men ook wel "grijze wegen". De menging van stroomfunctie en verblijfsfunctie op één weg leidt tot relatief hoge risico's en is naar aard inherent onveilig. Door ruimtegebrek is dit met het aanpassen van de weginrichting en vormgeving meestal niet op te lossen. Op deze wegen is vaak sprake van een onwenselijke menging van langzaam- en gemotoriseerd verkeer. Door "veilige snelheden" als uitgangspunt te nemen, kan de wegcategorisering beter worden aangepast op de lokale omstandigheden. Dit impliceert de introductie van een nieuwe wegcategorie: de "GOW 30", een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidslimiet van 30 km/uur en inrichtingseisen die daarbij passen. Het is echter niet wenselijk en haalbaar om de algemene limiet binnen de bebouwde kom voor alle wegen te verlagen naar 30 km/uur.

Wegencategoriseringsplan Lingewaard (maart 2020)
Het Wegencategoriseringsplan Lingewaard is op 5 maart 2020 vastgesteld door de gemeenteraad. Het is een heldere wegennetvisie waarbij functie, vormgeving en gebruik van de wegen in de toekomst goed in balans zijn gebracht. De gemeente zou er naar moeten streven om bij iedere reconstructie en/of aanleg van infrastructuur dichter bij dat wensbeeld te geraken. Veelal kunnen de maatregelen worden getroffen in het kader van onderhoudswerkzaamheden of door mee te liften met projecten. Alleen als er sprake is van grote knelpunten, bijvoorbeeld ongevalsconcentraties of een hoge mate van onveiligheidsbeleving, is het wenselijk om op korte termijn in te grijpen.

Volgens de basisgedachte van Duurzaam Veilig hebben wegen een duidelijke afgebakende functie: stromen of uitwisselen. Daarom is er onderscheid gemaakt in een beperkt aantal wegcategorieën: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

In Lingewaard hebben we er bewust voor gekozen om onderscheid te maken in twee typen erftoegangswegen. Naast de gewone erftoegangsweg (ETW II) met uitsluitend een verblijfsfunctie, zijn er ook erftoegangswegen aangewezen met een meer verzamelende functie binnen de kernen (ETW I).

Deze verzamelende en ontsluitende functie is echter niet groot genoeg om een functie als gebiedsontsluitingsweg te rechtvaardigen. In de praktijk vraagt de inrichting van ETW I wegen extra aandacht, omdat er op deze grijze wegen vaak een groot spanningsveld is tussen de beschikbare ruimte, de aanwezigheid van kwetsbare deelnemers en relatief veel gemotoriseerd verkeer. De gemeente streeft ondanks dit aanwezige spanningsveld, naar een zo veilig mogelijke inrichting. In het wegencategoriseringsplan is de toegestane maximumsnelheid op een ETW I 50 of 30 km/uur afhankelijk van diverse factoren, zoals het gebruik, de omgeving en beschikbare ruimte.

Motie Tweede Kamer "30 kilometer per uur wordt het nieuwe 30" (oktober 2020)
Op 27 oktober 2020 is in de Tweede Kamer een motie aangenomen waarmee de regering is verzocht:
"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".

Met het aannemen van deze motie is nog niet besloten en wettelijk geregeld om de maximumsnelheid op alle wegen binnen de bebouwde kom terug te brengen naar 30 km/uur.

Loendersloot Groep "Afwegingskader Groene Metropoolregio" (februari 2021)
Naar aanleiding van de aangenomen motie in de Tweede Kamer zijn diverse adviesbureaus, kennisinstituten en gemeenten aan de slag gegaan met het ontwikkelen van een afwegingskader.

De Groene Metropoolregio heeft het adviesbureau Loendersloot Groep hiervoor ingeschakeld. Het afwegingskader is bedoeld als hulpmiddel voor gemeenten om een weloverwogen afweging te maken. Het eindrapport is voor kennisgeving aangenomen door de Groene Metropoolregio. Echter heeft een aantal gemeenten al laten weten vragen te hebben op de gehanteerde criteria en de toepasbaarheid ervan.

Sweco "In een lagere versnelling" (maart 2021)
Het adviesbureau Sweco heeft een rapport geschreven met een advies over het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur. In het rapport is een onderverdeling gemaakt in 50 km/uur-wegen. Daarbij is gekeken naar de belangrijkste kenmerken van een weg in relatie tot het belang voor de ontsluitingsfunctie en de doorstroming. Het blijkt dat er in de praktijk veel grijze wegen voorkomen, die qua functie zowel gebiedsontsluitingsweg als erftoegangsweg kunnen zijn. De worsteling van wegbeheerders als het gaat om keuzes maken in de geldende maximumsnelheid wordt erkend. Juist de grijze wegen zijn relevant om indien mogelijk terug te brengen naar 30 km/uur.

Het rapport sluit af met het feit dat 50 km/uur-wegen met een gemiddeld of hoge ontsluitingsfunctie en doorstroming niet afgewaardeerd moeten worden naar 30 km/uur. Deze wegen hebben een belangrijke functie in het wegennet. Het ontbreken van bijvoorbeeld vrijliggende fietsvoorzieningen is aanleiding om deze 50 km/uur-weg veiliger in te richten in plaats van af te waarderen naar 30 km/uur. Verder is het advies om wegen waar geen grote infrastructurele ingrepen nodig zijn al terug te brengen naar 30 km/uur. In veel gemeenten gaat het dan om een beperkt aantal wegen.

CROW "Concept afwegingskader" (november 2021)
Het kennisplatform CROW heeft een concept afwegingskader opgesteld waarmee gemeenten zelf kunnen bepalen welke wegen het wenselijk is om de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/uur en op welke wegen een limiet van 50 km/uur veilig mogelijk is. Voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid blijven veilige 50 km/uur-wegen nodig, waar het gemotoriseerd verkeer redelijk vlot kan doorstromen. Dit is ook belangrijk voor bijvoorbeeld de aanrijtijden van nood- en hulpdiensten en voor de rijtijden van het openbaar vervoer.

Het concept afwegingskader is geen ontwerpprincipe of richtlijn voor hoe een 30 km/uur-weg zou moeten worden ingericht. Het stroomschema laat zien dat de maximumsnelheid op wegen met een dubbele functie (verkeersfunctie en verblijfsfunctie) ter discussie staan. Het gaat dan om de grijze wegen.

Samengevat
De menging van stroomfunctie en verblijfsfunctie op één weg leidt tot hoge verkeersveiligheidsrisico's. We hebben het dan over de zogenoemde "grijze wegen". Door ruimtegebrek is het vaak niet mogelijk om hier de weginrichting en vormgeving dusdanig aan te passen. Door "veilige snelheden" als uitgangspunt te nemen, kan de wegcategorisering beter worden aangepast op de lokale omstandigheden. Dit impliceert de introductie van een nieuwe wegcategorie: de "GOW 30", een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidslimiet van 30 km/uur en inrichtingseisen die daarbij passen.

Het belang van deze discussie is breed opgepakt, want momenteel wordt er landelijk gekeken naar de wenselijkheid en haalbaarheid om de algemene snelheidslimiet binnen de bebouwde kom te verlagen van 50 naar 30 kilometer per uur. Ook de Tweede Kamer heeft een motie aangenomen en de regering verzocht om een afwegingskader te ontwikkelen voor de wegcategorie GOW30.

Dit is aanleiding voor kennisinstanties, adviesbureaus en gemeenten om hiermee aan de slag te gaan. De resultaten van de verschillende onderzoeken tonen aan dat er meer wegen afgewaardeerd kunnen worden naar 30 km/uur. Echter is het niet wenselijk en haalbaar om de algemene limiet binnen de bebouwde kom voor alle wegen te verlagen naar 30 km/uur. Het advies is dan ook om de maximumsnelheid op grijze wegen met een dubbelfunctie te heroverwegen. Wegen met een gemiddeld of hoge ontsluitingsfunctie moeten vooral niet afgewaardeerd worden naar 30 km/uur.

Op landelijk niveau is er nog geen eenduidig afwegingskader. Verder zijn er vooralsnog geen ontwerpprincipes of inrichtingskenmerken voor de GOW30 vastgesteld. Naar verwachting gaan deze in de loop van 2022 bekend worden. Juist dan is het belangrijk om de gemeenteraad hier goed over te informeren.

Als we in het bijzonder kijken naar Lingewaard dan is er in het Wegencategoriseringsplan Lingewaard 2020 een aparte wegcategorie gemaakt voor de grijze wegen, de ETW I. Het heeft dan wel een andere benaming gekregen dan de GOW30, maar sluit op inhoud goed aan bij de aanbeveling van o.a. het SWOV, de CROW en het Fietsberaad. Omdat het nog niet precies duidelijk is aan welke voorwaarden en inrichtingskenmerken de GOW30 moet voldoen is het voorstel om het definitieve afwegingskader en inrichtingskenmerken af te wachten. Naar verwachting komt de gemeentelijke wegcategorie ETW I grotendeels overeen met de landelijk beoogde GOW30. Als daar verschillen in bestaan is het raadzaam om de gemeentelijke wegcategorie ETW I aan te passen. Tot die tijd baseren we ons bij lopende projecten, waarbij ETW I wegen aangepakt gaan worden, op de voorkeurskenmerken uit het Wegencategoriseringsplan Lingewaard 2020. Denk hierbij aan de herinrichting van De Plak of Gochsestraat. Beide wegen komen in aanmerking om er een 30 km/uur-weg van te maken. Daarnaast moeten we vooral doorgaan met het instellen van 30 km/uur op ETW II wegen waar dit nog niet is gedaan. Dit zijn de zogenoemde quick wins uit het wegencategoriseringsplan.

Verder is bij de vaststelling van het Maatregelenprogramma GMP-plus besloten om in 2024 een verkeersonderzoek uit te voeren naar de gevolgen van het afwaarderen van ETW I wegen binnen de bebouwde kom. De resultaten van dit verkeersonderzoek zullen meegenomen worden in het te actualiseren Maatregelenprogramma GMP-plus (2026-2029). De kans bestaat dat een aantal van deze wegen dan al is aangepakt wegens lopende projecten, groot onderhoud of rioolvervangingen.