Gemeente Soest

# 50 of 30 km/uur op onze hoofdwegen

# Wat is een hoofdweg?

*50 of 30 km/uur op onze hoofdwegen*

- Gebiedsontsluitingswegen (GOW's)
- Maximum snelheid van 50 km/uur

- Masterplan Soesterberg



# Doelen Omgevingsvisie

*50 of 30 km/uur op onze hoofdwegen*

OMGEVINGSPROGRAMMA

## MOBILITEIT

**DOELEN**

1. Verbeteren van de (verkeers)veiligheid met de ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2040. (Bron: OVI+Scope Startnotitie)
2. Terugdringen van de CO2 uitstoot van onze verplaatsingen. (Bron: OVI+Scope Startnotitie)
3. Zorgen dat iedereen zijn bestemming kan bereiken;
   a. Bevorderen sociaal inclusief vervoersnetwerk;
   b. Oplossen van bekende knelpunten voor fietsers, voetgangers, OV en gemotoriseerd verkeer
4. Het bevorderen van een gezondere leefstijl, door mensen meer te laten lopen en fietsen, beter gebruik van het OV, procentueel minder autobezit en specifiek dat scholieren veel meer met de fiets of lopend naar school gaan. o.a. doel toepassen STOMP-principe (Bron: OVI+Scope Startnotitie)
5. Vraag en aanbod naar parkeerplaatsen zijn in balans (Bron: OVI+Scope Startnotitie)
6. Behouden van een vitale en aantrekkelijke woon, werk en recreatiegemeente. (Bron: OVI+Scope Startnotitie)

*Dit is niet alleen een verkeersveiligheidsvraagstuk, maar ook een bereikbaarheidsvraagstuk en leefbaarheidsvraagstuk.*

# Toepassen afwegingskader

**Hoe wenselijk is het om hoofdwegen met een 50km regiem in kern Soest in te richten als 30km regiem?**



# Stapsgewijs door het Afwegingskader

*50 of 30 km/uur op onze hoofdwegen*



# Stapsgewijs door het Afwegingskader

*50 of 30 km/uur op onze hoofdwegen*

**1.** Wat is de strategische vraag?

Hoe wenselijk is het om hoofdwegen met een 50km regiem in kern Soest in te richten als 30km regiem?



# Stapsgewijs door het Afwegingskader

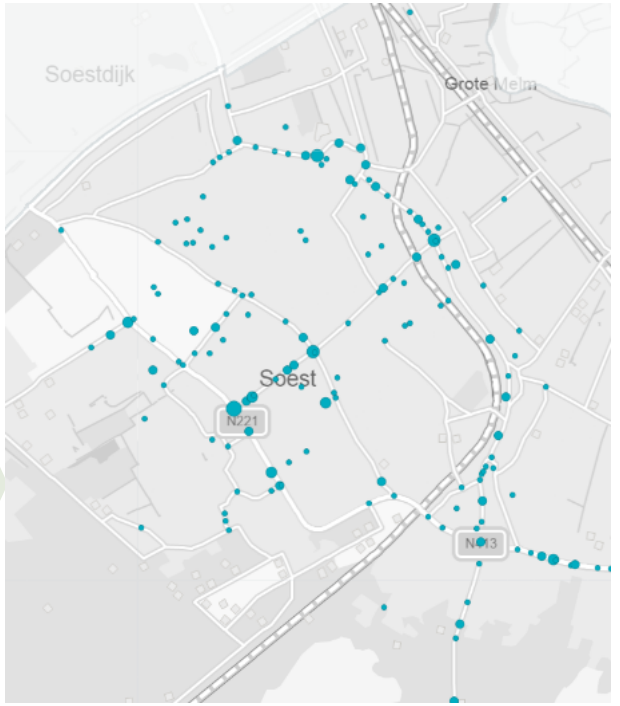
*50 of 30 km/uur op onze hoofdwegen*

**2.** Scoort de gemeente onvoldoende op de indicator(en) behorend bij het doel?

**Ja, want:**

We streven naar nul verkeersslachtoffers. Als wegbeheerder hebben wij de inspanningsverplichting om onze wegen zo veilig mogelijk in te richten.

*Daarbij zijn verkeersongevallen nooit volledig uit te sluiten als wegbeheerder*




*Ernstige verkeersongevallen vanaf 2014*

# Stapsgewijs door het Afwegingskader

*50 of 30 km/uur op onze hoofdwegen*

**3.** Is er sprake van een ruimtelijke impact?

Zo ja, hoe groot?

**Ja want:**

Op sommige plekken zal ruimte nodig zijn voor het herinrichten van wegen. Op enkele plekken ontstaat beperkt meer ruimte. Daar kunnen we koppelkansen (bijvoorbeeld voor Groen) benutten.

*Er is vooral een impact op de fysieke leefomgeving.*



# Stapsgewijs door het Afwegingskader

*50 of 30 km/uur op onze hoofdwegen*

**4.** Zijn er type locaties in beeld?

**Ja:**
Namelijk onze hoofdwegen.



# Stapsgewijs door het Afwegingskader

*50 of 30 km/uur op onze hoofdwegen*

**5A.** Ligt er een waardeclaim vanuit een ander thema op de locatie?

**Gebruik waardenkaarten, voor elke type locatie**



# Waardenkaarten

*50 of 30 km/uur op onze hoofdwegen*




**Check op de waardenkaarten:**

- Onze hoofdgroenstructuur is gerelateerd aan onze hoofdwegenstructuur, en dus ook met het groene karakter van Soest.
- Onze hoofdwegen zijn belangrijke ontsluitingsroutes. Deze bereikbaarheid houdt Soest vitaal.
- Op onze hoogwaardige OV routes betekent een lagere maximum snelheid een langere reistijd voor reizigers.

**Zijn er koppelkansen?**

- Op strategisch niveau zijn er geen koppelkansen. In de uitwerking zijn er wel koppelkansen, waardoor we kunnen bijdragen aan onze doelen (bijvoorbeeld onze doelen voor groen, water en leefbaarheid).

# Stapsgewijs door het Afwegingskader

*50 of 30 km/uur op onze hoofdwegen*

**5B.** Wat is het mogelijke effect op de andere thema's?

**Gebruik waardenkader, beoordeling per thema**



# Effect op thema's bij hercategoriseren hoofdwegen

*50 of 30 km/uur op onze hoofdwegen*

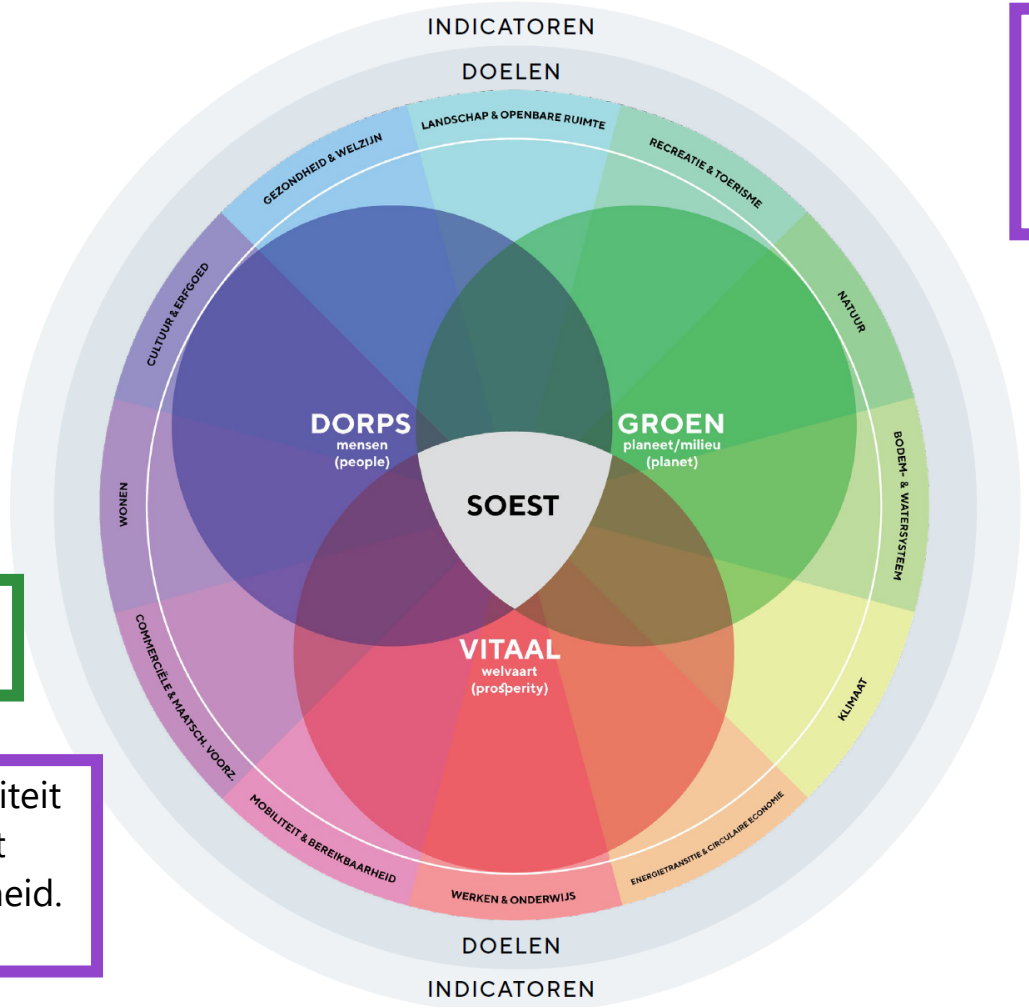
Betere leefbaarheid voor aanwonenden hoofdwegen, bijvoorbeeld minder verkeersgeluid

Mogelijk verslechtering leefbaarheid langs overige wegen

Logischer en rustiger straatbeeld

Lopen en fietsen wordt bevorderd

Een weg heeft een lagere capaciteit wanneer er 30 km/uur wordt gereden. Impact op bereikbaarheid. (vitaliteit)




Brandstofauto's stoten nu meer CO2 uit wanneer deze 30 km/uur rijden. Kan worden gecompenseerd als de doorstroming wel verbetert

In totaalpakket moet maatregel leiden tot meer lopen en fietsen

Op bepaalde locaties zal er meer ruimte nodig zijn om een weg anders in te richten, op een andere plek komt beperkt ruimte vrij

Versterken groene karakter (koppelkans)

Water als koppelkans meenemen in uitwerking

# Stapsgewijs door het Afwegingskader

*50 of 30 km/uur op onze hoofdwegen*

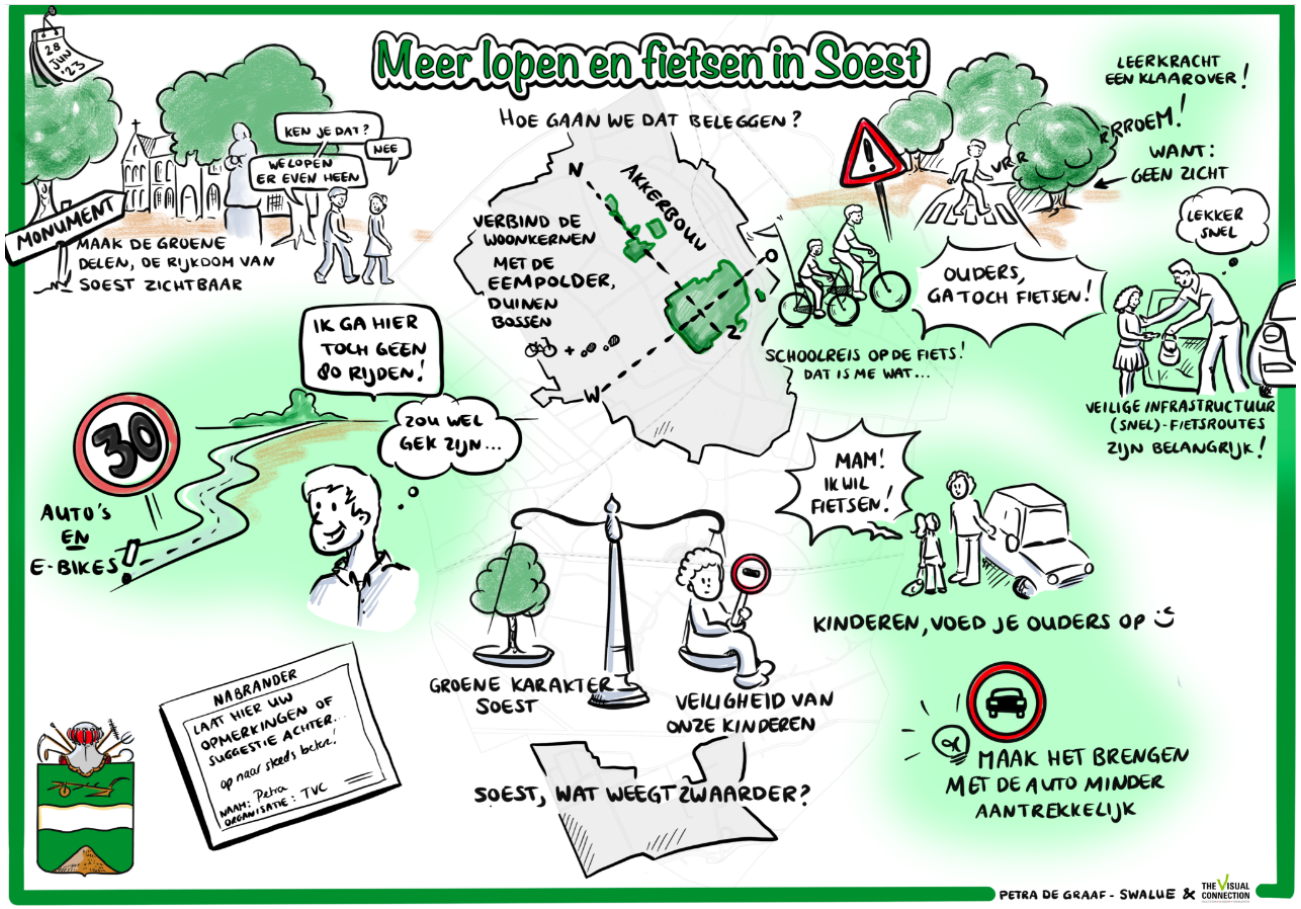
**6.** Wat zeggen de onderzoeken en participatie over dit onderwerp?

**Gebruik de onderzoeken, en de uitkomsten van de participatie.**



# Participatie

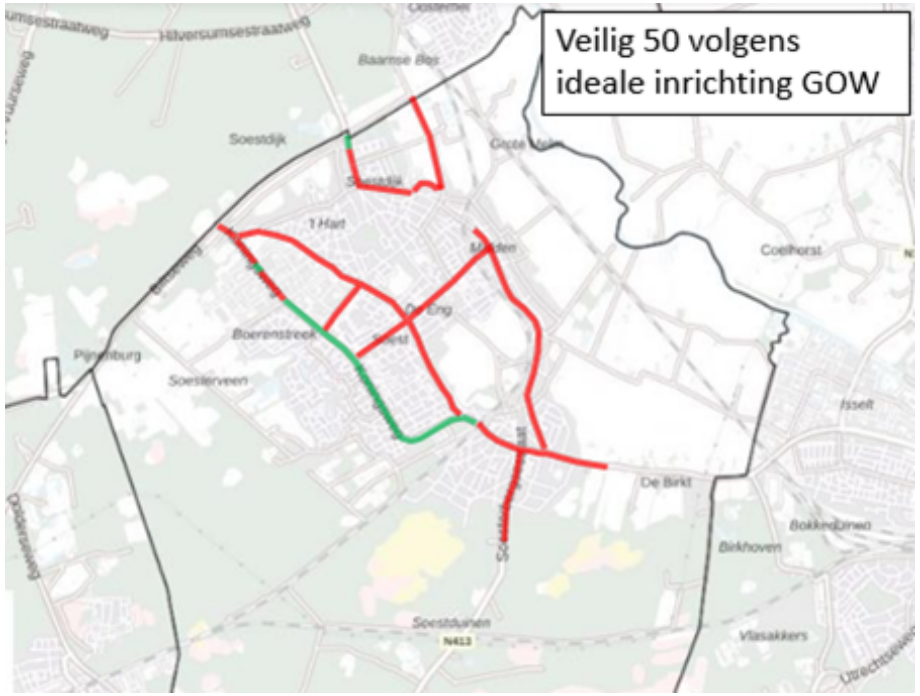
*50 of 30 km/uur op onze hoofdwegen*

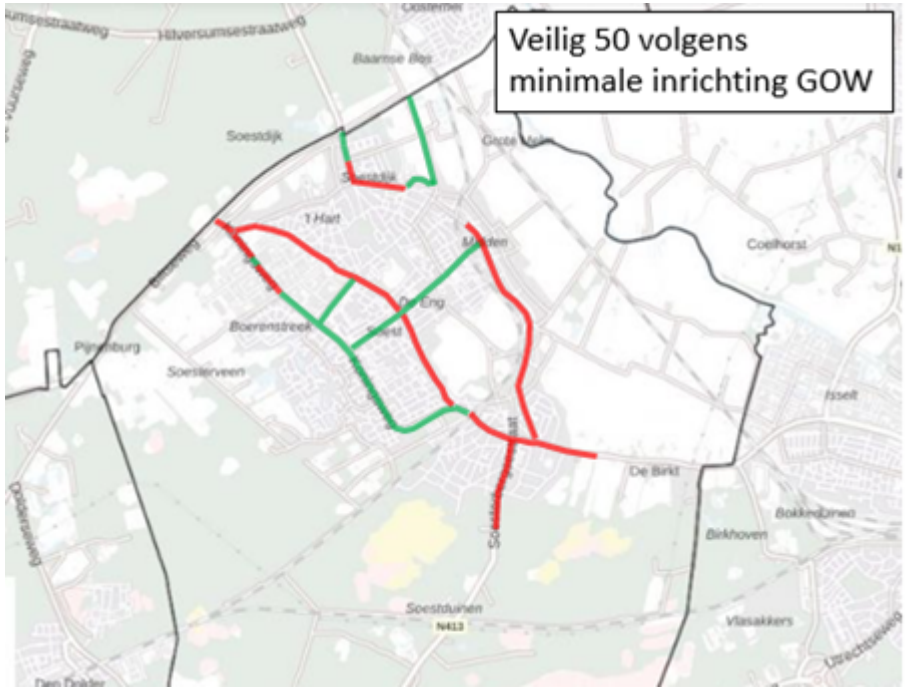





# Onderzoeksresultaten

*50 of 30 km/uur op onze hoofdwegen*



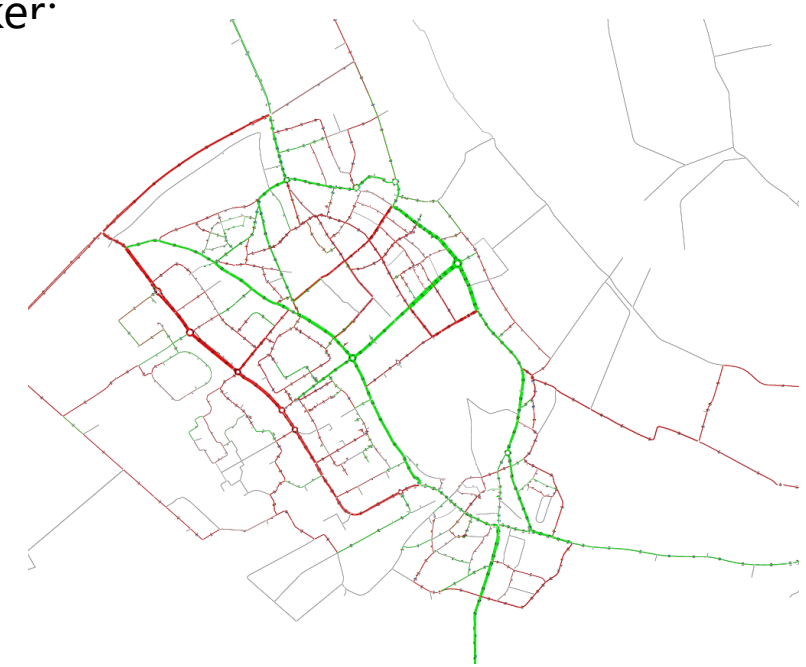



# Onderzoeksresultaten

*50 of 30 km/uur op onze hoofdwegen*

- Ook GOW30 wegen moeten ontsluitingsfunctie en netwerkhiërarchie behouden.

- Drie verwachte effecten:
  1. de grootschalige stedelijke wegen die GOW50 blijven, worden drukker;
  2. de GOW30-wegen worden rustiger;
  3. wegen met een doorgaand karakter (bijvoorbeeld oude invalswegen) die al eerder een 30 km/h-regiem kregen, worden drukker.



# Hoe wenselijk is het om hoofdwegen met een 50km regiem in kern Soest in te richten als 30km regiem?



**Conclusie**

- Verdere uitwerking volgt in het omgevingsprogramma, met als richting :
  - Hoofdwegen 50 km/uur houden.
  - niet veilig 50 in te richten dan inrichten als 30 km/uur-weg

*Disclaimer:*

- *Overleg hulpdiensten en andere stakeholders*
- *Normen, bijv. geluid en trillingen*
- *Uitwerking maatregelen kan leiden tot andere keuze*

