raadsvoorstel

Agendapunt 2022, nr. II-pm
Zaaknummer 2037623
Te behandelen door L.C.M. Frings

Onderwerp: 30 km/u tenzij in bebouwde kom Winterswijk

Aan de raad,

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/u-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/u 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.

Voorstel
1. 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. 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.

Relatie met (huidig) beleid
Structuurvisie kom, centrumvisie, klimaatstrategie/agenda, groenstructuurplan, verkeersstructuurplan.

Beoogd(e) effect(en)
Met het voorstel wordt het mogelijk om wegen binnen de bebouwde komt af te waarderen naar 30 km/u volgens het bijgevoegde afwegingskader. Dit voorstel voorziet in een integrale aanpak. Andere dan puur verkeerskundige aspecten, zoals ruimtelijke kwaliteit, identiteit, klimaatadaptatie en groen, spelen worden mee afgewogen. 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.

Argumenten

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).

Financiële aspecten/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.

Juridische aspecten/wet- en regelgeving
Gebaseerd op publicatie CROW en uitvoeringsvoorschriften BABW
De specifieke regelgeving voor het aanduiden en inrichten van 30 km/u-zones is vastgelegd in de Uitvoeringsvoorschriften BABW. Voor het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u is een verkeersbesluit van het bevoegd gezag nodig (Wvw artikel 15 i.c.m. BABW artikel 12), voor een gemeentelijke weg en overige wegen die niet in het beheer van provincie, waterschap of rijk zijn, neemt het college van burgemeesters en wethouders deze. Er zijn een aantal onderdelen, die relevant zijn voor de vraag in hoeverre de bestaande regelgeving voldoet om bij het instellen en inrichten van 30 km/u-wegen of -zones op wegen (ook) een ontsluitingsfunctie te maken:

- Hoofdstuk II, paragraaf 4, onder 1:
De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving.

- Hoofdstuk II, paragraaf 4, onder 4:
Bord A1 (30 km/u binnen en buiten de bebouwde kom en 60 km/u buiten de bebouwde kom) mag op wegvakken slechts worden toegepast indien wordt voldaan aan de volgende eisen:
  - o Iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie.
  - o Om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast.
  - o Met het oog op snelheidsbeperking en attentieverhoging is extra aandacht besteed aan potentieel gevaarlijke punten (…).

In de discussie over het instellen van 30 km/u en de handhaving ervan, gaat doorgaans de meeste aandacht uit naar het eerste punt. Deze eis lijkt geen belemmering te zijn om meer doorgaande wegen, met meestal een andere vormgeving, goed in te richten voor een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit betekent dat dit artikel in de uitvoeringsvoorschriften BABW in praktijk niet altijd strikt wordt

geïnterpreteerd.

Het eerste punt in Hoofdstuk II, paragraaf 4, onder 4 van de Uitvoeringsvoorschriften BABW stelt dat alle wegen in een 30 km/u-zone voornamelijk een verblijfsfunctie hebben. Het wegtype GOW30 betekent een keuze voor ontsluiten als primaire functie en een maximumsnelheid van 30 km/u. Een GOW30 lijkt daarmee momenteel onverenigbaar met de Uitvoeringsvoorschriften BABW. Bij de verdere uitwerking van de GOW30 als nieuwe wegcategorie, moet het genoemde uitvoeringsvoorschrift hierop aangepast worden.

De overige uitvoeringsvoorschriften leveren normaliter geen belemmeringen op voor het instellen en inrichten van 30 km/u-zones volgens het afwegingsschema.

Hoewel de uitwerking van de inrichtingskenmerken van een GOW30 door CROW nog moet plaatsvinden, ligt toepassing van voorrangskruispunten op dit wegtype voor de hand, omdat doorstroming prevaleert bij een verkeersfunctie. Toepassing van voorrangskruispunten binnen 30 km/u-gebieden is binnen de bestaande BABW echter slechts in een beperkt aantal gevallen (bijvoorbeeld in een busroute of hoofdfietsroute) mogelijk. Ook dit vraagt om aanpassing. Buiten de BABW zijn wellicht aanpassingen van regelgeving nodig waarbij eisen zijn gekoppeld aan de maximumsnelheid, bijvoorbeeld rondom openbaar vervoer, nood- en hulpdiensten of geluidshinder.

Aspecten van 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.

Communicatie/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.

Vervolgprocedure/evaluatie
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 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.

Winterswijk, 25 januari 2022

Burgemeester en Wethouders van Winterswijk,

De secretaris,

G.W. Goedmakers

de burgemeester,

B.J.J. Bengevoord