

Afwegingskader 30 km/h



Samenvatting

Voor wie is het afwegingskader bedoeld?

Met dit afwegingskader kunnen wegbeheerders bepalen op welke wegen het wenselijk is om de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/h en op welke wegen een limiet van 50 km/h veilig mogelijk is. Voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid blijven veilige 50 km/h-wegen nodig, waar het gemotoriseerd verkeer redelijk vlot kan doorstromen. Dit is ook belangrijk voor bijvoorbeeld de aanrijtijden voor nood- en hulpdiensten en voor de rijtijden van het openbaar vervoer.

Waarom is dit kader gemaakt?

Binnen de bebouwde kom zijn er op dit moment alleen erftoegangswegen en gebiedsontsluitings-wegen. Erf-toegangswegen (ETW's) hebben een verblijfsfunctie, er is menging van verkeerssoorten en de maximumsnelheid is 30 km/h. Gebiedsontsluitingswegen (GOW's) hebben een verkeers-functie, er is een scheiding van verkeerssoorten en de maximumsnelheid is 50 km/h. In de praktijk zijn er ook wegen die zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie vervullen en is het niet altijd mogelijk om een GOW veilig als 50 km/h- weg in te richten (met bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden). Er is daarom behoefte de snelheidslimiet op een deel van de gebiedsontsluitingswegen te verlagen naar 30 km/h (GOW30). De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen om een afwegingskader te ontwikkelen om wegbeheerders hierbij te ondersteunen.

Wat is er nieuw aan de aanpak?

Het afwegingskader 30 km/h verschilt op twee punten met de bestaande categorisering van de basiskennmerken wegontwerp:

- 1 Het houdt meer rekening met de omgeving van de weg en de voorzieningen langs de weg, waarbij het onderkent dat er wegen bestaan met een dubbele functie (zowel verkeer als verblijven):
- 2 Voor wegen die wel een verkeersfunctie hebben, maar waarbij 50 km/h niet veilig mogelijk is, stelt het een nieuw wegtype voor: GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h).

Wat is de status van het afwegingskader?

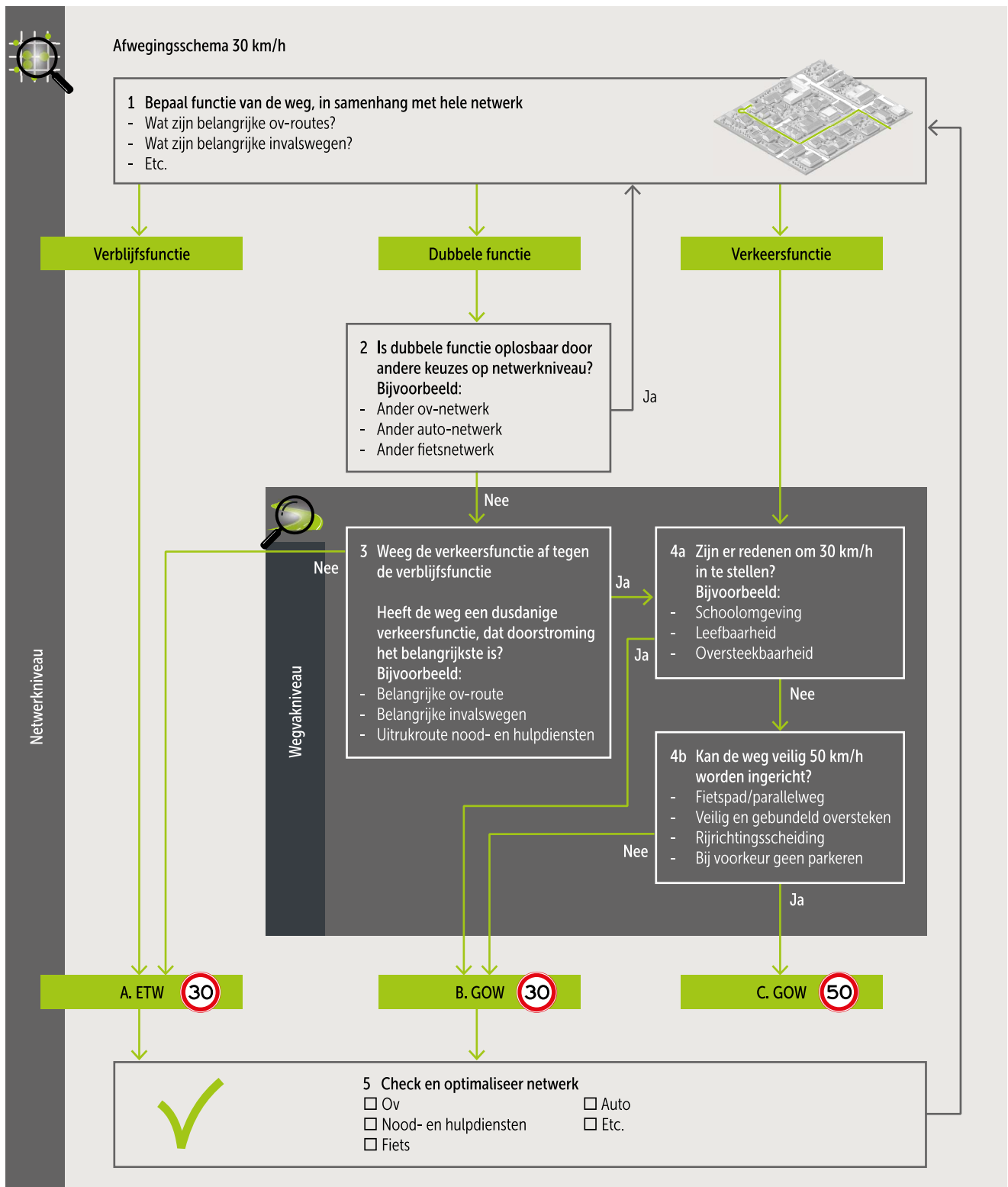
Het afwegingskader is een handreiking voor wegbeheerders waarmee zij weloverwogen keuzes kunnen maken bij het bepalen van de snelheidslimiet voor een weg binnen de bebouwde kom. Het is dus geen ontwerpprincipe of richtlijn voor hoe een 30 km/h-weg zou moeten worden ingericht. Het afwegingskader bestaat uit een (stroom) schema, bijbehorende uitleg over de te nemen stappen en andere overwegingen bij de keuze voor een bepaalde snelheidslimiet.

Hoe werkt het schema?

Met een stroomschema kunnen wegbeheerders een afweging maken om een maximumsnelheid van 30 km/h in te stellen voor een weg. Wegbeheerders die overwegen een maximumsnelheid van 30 km/h in te stellen, kunnen het beste in een vroeg stadium overleggen met ov-autoriteiten, ov-vervoerders en nood- en hulpdiensten. Een ov-impact-analyse (zie bijlage 3) kan nodig zijn om de effecten van 30 km/h op het openbaar vervoer goed in beeld te krijgen. Het is ook van belang om handhavingsinstanties tijdig te betrekken.

Met het schema maakt de wegbeheerder eerst een indeling van het wegennet binnen de bebouwde kom, naar functie van de weg: verblijfsfunctie, dubbele functie of verkeers-functie. **Wegen met een verblijfsfunctie blijven met dit schema ETW30. Wegen met een verkeersfunctie worden of blijven GOW's, als deze veilig ingericht kunnen worden.**

Het is ook mogelijk wegen aan te duiden die een dubbel-functie (dus verkeer en verblijven) hebben, bijvoorbeeld een drukke weg met een belangrijke winkelfunctie of een weg met een belangrijke busroute door een woonwijk. Vervolgens gaat de wegbeheerder na of het mogelijk is om de dubbelfunctie op te lossen. Immers, een weg met één functie (monofunctionaliteit) is en blijft het meest verkeers-veilig. De wegbeheerder kan hiervoor bijvoorbeeld kijken naar circulatiemaatregelen, of in samenspraak met ov-autoriteiten en -vervoerders een ov-netwerk aanpassen, of de functie van de weg verplaatsen naar een andere weg. **Als het echt niet mogelijk blijkt om monofunctionaliteit op een weg toe te passen, dan houdt de weg volgens het schema de dubbelfunctie. In dat geval blijft het voor de verkeers-veiligheid nodig dat wegbeheerders daarbinnen een keuze maken: weegt de verblijfsfunctie het zwaarst, dan wordt het alsnog een ETW; weegt de verkeersfunctie het zwaarst, dan blijft het een GOW.**



Voor alle wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie zijn volgens het schema nog twee toetsen nodig:

- Is het wenselijk om de weg 30 km/h te maken?
Bijvoorbeeld vanwege de dubbelfunctie, of bijvoorbeeld vanwege de ligging in een schoolomgeving.
 - Zo ja, dan wordt het een GOW30;
 - Zo nee, dan moet men zich de volgende vraag stellen:
- Is het veilig mogelijk om te kiezen voor 50 km/h? Is de weg veilig ingericht, of veilig in te richten met bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden om fietsers te scheiden?
 - Zo ja, dan kan de weg een GOW50 worden;
 - Zo nee, dan wordt het alsnog een GOW30.

Wanneer wegbeheerders het schema voor alle wegen hebben doorlopen, volgt een laatste netwerktoets. Daarin gaat de wegbeheerder na of het netwerk als geheel veilig functioneert: rijdt het verkeer (fietsers, openbaar vervoer, personenauto's, vrachtverkeer, nood- en hulpdiensten) over de wegen die daarvoor het meest geschikt zijn? Als dat niet het geval is, kan het netwerk nog geoptimaliseerd worden, bijvoorbeeld door een route te verleggen of net een andere keuze te maken. Zo nodig doorloopt de wegbeheerder het schema nogmaals.

Wat betekent 30 km/h als leidend principe van het afwegingskader?

Het uitgangspunt bij het gebruik van het afwegingskader is, dat voor een weg binnen de bebouwde kom in beginsel een maximumsnelheid van 30 km/h geldt. Alleen als dat wenselijk en veilig mogelijk is, krijgen wegen met de ontsluitings- en/of doorstromingsfunctie een maximumsnelheid van 50 km/h. In de praktijk zal het om een beperkt aantal wegen gaan waarop (mogelijk) de maximumsnelheid teruggaat naar 30 km/h, omdat voor meer dan 70% van de wegen binnen de bebouwde kom al 30 km/h geldt.

Hoe gaat een GOW30 eruitzien?

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. De eisen aan de weginrichting van een GOW30 zijn nog niet bepaald. Duidelijk is dat deze niet geheel hetzelfde zijn als die van een erftoegangsweg waar 30 km/h de limiet is. Er zal rekening moeten worden gehouden met de doorstromings- en ontsluitingsfunctie van de weg. CROW start

in het najaar van 2021 met het uitwerken van de inrichtingskenmerken.

Hoe zit het met het openbaar vervoer en de nood- en hulpdiensten?

De positie van het openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten speelt een belangrijke rol in de te maken keuzes. Krijgt de weg een verkeersfunctie? Is een snelheid van 30 km/h wenselijk? Wegbeheerders kunnen ervoor kiezen om op meer wegen dan nu een maximumsnelheid van 30 km/h toe te passen. Het is daarom belangrijk dat zij het schema zorgvuldig doorlopen en weloverwogen keuzes maken, zowel op netwerk- als op wegvakniveau. Daarnaast is het advies aan wegbeheerders om in een vroeg stadium te overleggen met ov-autoriteiten, vervoerders en nood- en hulpdiensten, als zij overwegen een maximumsnelheid van 30 km/h in te stellen. Een ov-impactanalyse (zie bijlage 3) kan de effecten van 30 km/h op het ov goed in beeld krijgen.

Betrekken van handhavingsinstanties

Het is van belang handhavingsinstanties vroegtijdig te betrekken. De politie adviseert over de keuzes die gemaakt worden in het afwegingskader; met name over het instellen van een maximum snelheid en de mogelijkheden om deze te handhaven.

Op 27 oktober 2020 heeft de Tweede Kamer de gewijzigde motie van de leden Kröger en Stoffer aangenomen met de onderstaand inhoud [1]:

- *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.*

Om de motie uit te voeren, wil de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) gezamenlijk met onder andere SWOV, CROW, wegbeheerders, het Openbaar Ministerie en maatschappelijke partners een plan met een afwegingskader opstellen – als aanvulling op de bestaande richtlijnen en stappenplannen uit Duurzaam Veilig voor het veilig inrichten en het categoriseren van wegen. Het ministerie van IenW heeft CROW gevraagd om het uiteindelijke afwegingskader en een plan te maken. CROW heeft dit gedaan, samen met de adviesbureaus DTV Consultants en Goudappel, een breed samengestelde werkgroep en een klankbordgroep met vertegenwoordigers van diverse belanghebbende partijen. Zie bijlage 1 voor een overzicht van de betrokken partijen.

Het resultaat bestaat uit een afwegingskader, met daarin een schema inclusief toelichting, waarmee weloverwogen keuzes kunnen worden gemaakt over het al dan niet verlagen van de maximumsnelheid op wegen van 50 km/h naar 30 km/h. Daarnaast is er een overzicht van vervolgstappen die nog moeten worden gezet om de toepassing van het afwegingskader in praktijk mogelijk te maken. Hierbij kan gedacht worden aan het aanpassen van richtlijnen en wet- en regelgeving, en aan het verder onderzoeken van bepaalde (uitvoerings)aspecten.

De visie Duurzaam Veilig verkeer (DV) gaat uit van een indeling van het wegennet in drie categorieën: erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen. Deze hebben elk hun eigen ontwerpprincipes, zowel voor de wegvakken, als voor de kruisingen. De richtlijnen voor een optimaal wegontwerp (afweging tussen bereikbaarheid, veiligheid en milieu) staan in CROW-publicatie 315 'Basiskenmerken wegontwerp' [4].

Binnen de bebouwde kom zijn op dit moment alleen de categorieën erftoegangswegen (ETW30) en gebiedsontsluitingswegen (GOW50) van toepassing. Op ETW30 prevaleert de verblijfsfunctie. ETW's30 hebben als functie wonen en verblijven te ontsluiten. ETW's30 kunnen ook de functie van een verbinding tussen twee kernen vervullen zonder dat de verkeersfunctie sterker is dan de verblijfsfunctie. In het algemeen kennen ETW's30 een volledige menging van verkeerssoorten en een maximumsnelheid van 30 km/h. Op GOW50 prevaleert de ontsluitings- en doorstroomfunctie. GOW's50 hebben als functie het verbinden van stroomwegen met erftoegangswegen. Op wegvakken stroomt het verkeer en op kruispunten vindt uitwisseling plaats. GOW's50 kenmerken zich door gescheiden fietsvoorzieningen en een maximumsnelheid van 50 km/h, omdat bij deze snelheid menging van diverse verkeerssoorten vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet gewenst is.

De visie Duurzaam Veilig, de ontwerpprincipes en de CROW-richtlijnen worden breed gedragen door wegbeheerders. De CROW-richtlijnen zijn overigens niet bindend; het is uiteindelijk de wegbeheerder die bepaalt hoe een weg eruitziet. De vertaling van de visie Duurzaam Veilig naar de basiskenmerken wegontwerp (uitgewerkt in CROW-publicatie 315) gaat uit van de monofunctionaliteit van een weg. Een weg binnen de bebouwde kom is of een ETW30 (verblijfsfunctie), of een GOW50 (ontsluitings- en doorstroomfunctie). De omvang van de verblijfsgebieden en de maaswijdte van de verkeersaders zijn in de huidige situatie vrijwel overal zodanig op elkaar afgestemd dat het verkeerssysteem goed functioneert. Zonder het onderscheid tussen GOW50 en ETW30, en zonder het tijdsvoordeel dat verkeersdeelnemers hebben als ze gebruikmaken van een GOW50, zal het (gemotoriseerd) verkeer zich anders door het netwerk gaan verplaatsen. Dit kan leiden tot negatieve effecten voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door sluipverkeer. Voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid blijven daarom veilige GOW's50 nodig, waar het gemotoriseerd verkeer redelijk vlot kan doorstromen en de snelheid hoger ligt dan op ETW's30. Dat is ook belangrijk voor de aanrijtijden voor nood- en hulpdiensten en voor de rijtijden van het openbaar vervoer.

Op veel wegen binnen de bebouwde kom is (van oudsher al) echter geen sprake van monofunctionaliteit. Voor een deel van het verkeer heeft de weg een stroomfunctie, voor een ander deel een uitwisselfunctie. Dat speelt bijvoorbeeld in de steden op drukke stadsstraten of in dorpen op dorpstraverses. Zo zijn er de zogeheten 'grijze' wegen, wegen met een snelheidslimiet van 50 km/h waarop de functies verblijven en doorstroming beide voorkomen en waar langzaam verkeer niet fysiek gescheiden is van het gemotoriseerde verkeer. Dit soort wegen zijn vanwege de onduidelijke inrichtingseisen en de relatief hoge toegestane maximumsnelheid potentieel onveilig.

Het is niet altijd mogelijk om de richtlijnen voor een ETW30 of GOW50 toe te passen, bijvoorbeeld wanneer de fysieke ruimte ontbreekt. Dat leidt tot erftoegangswegen met te veel verkeer die deels functioneren als gebiedsontsluitingswegen, of tot gebiedsontsluitingswegen waarop snelle, zware voertuigen mengen met kwetsbare, onbeschermd gebruik, zoals fietsers. In beide gevallen kan dit resulteren in onveilige situaties en (ernstige) ongevallen, en tot ontevreden weggebruikers en omwonenden. Vaak ontbreekt de ruimte om fietsers een veilige plek in het wegprofiel te bieden. Voor de verkeersveiligheid is het juist van belang dat snel en langzaam verkeer van elkaar worden gescheiden, of dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer laag is als fietsers gebruikmaken van dezelfde rijbaan (homogeniteit).

2.1 Waarom een afwegingskader 30 km/h

Binnen de bebouwde kom zijn er op dit moment twee wegcategorieën: erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Een erftoegangsweg (ETW) heeft een verblijfsfunctie, verkeerssoorten zijn gemengd en de maximumsnelheid is 30 km/h. Een gebiedsontsluitingsweg (GOW) heeft een verkeersfunctie, verkeerssoorten zijn van elkaar gescheiden en de maximumsnelheid is 50 km/h. In de praktijk zijn er ook wegen die zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie vervullen en is het niet altijd mogelijk om een GOW veilig als 50 km/h-weg in te richten (met bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden). Er is daarom behoefte de snelheidslimiet op een deel van de gebiedsontsluitingswegen te verlagen naar 30 km/h (GOW30). De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen om een afwegingskader te ontwikkelen om wegbeheerders hierbij te ondersteunen. Het afwegingskader bestaat uit een (stroom)schema, uitleg over de te nemen stappen en andere overwegingen bij de keuze voor een bepaalde snelheidslimiet.

2.2 Opnieuw kijken naar wegcategorisering

Aan de basis van de wegcategorisering staan de strategische beleidskeuzes voor mobiliteit en verkeer, zoals die gemaakt zijn of worden in het gemeentelijk, regionaal en/of provinciaal verkeer- en vervoerplan. Het nastreven van ruimtelijke- en mobiliteitsdoelstellingen, zoals het bevorderen van bepaalde modaliteiten, kan van invloed zijn op de wegcategorisering, verkeerscirculatie en de verkeersveiligheid. Het is daarom belangrijk dat wegbeheerders opnieuw naar de wegcategorisering kijken en expliciete keuzes 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, kunnen hierbij mogelijk ook een rol spelen. Naast de plek in het netwerk, speelt de plaats in de stad/de omgeving dus een nadrukkelijke rol bij het vaststellen van de functie en de maximumsnelheid.

2.3 Alleen 50 km/h als dat veilig kan

Voor de verkeersveiligheid gaat het afwegingskader ervan uit dat er overal een maximumsnelheid van 30 km/h geldt en dat er enkel nog een maximumsnelheid van 50 km/h mogelijk is als het echt veilig kan en er geen redenen zijn (bijvoorbeeld de aanwezigheid van een school) om te kiezen voor 30 km/h. Op een GOW die niet voldoet aan de (inrichtings)richtlijnen voor de verkeersveiligheid, zou volgens het afwegingskader dus een maximumsnelheid van 30 km/h moeten gelden, en niet meer van 50 km/h. Dat wil niet zeggen dat de functie van de weg verandert – het kan nog steeds een weg zijn die een verkeersfunctie heeft – maar wel dat de snelheidslimiet verandert in een lagere, veilige snelheidslimiet.

Daarmee ontstaat een nieuwe verschijningsvorm van de gebiedsontsluitingsweg: de GOW30 [3]. Een GOW30 heeft andere uitgangspunten dan een ETW30. De GOW moet een vlotte doorstroming voor een gebundelde verkeersstroom faciliteren, terwijl op de ETW de nadruk ligt op verblijven, zonder grote hoeveelheden gemotoriseerd verkeer. Dat vraagt dus ook om andere inrichtingseisen voor een GOW30. Inrichtingseisen die enerzijds zorgen voor herkenbaarheid en een voorspelbare, gestage doorstroming (ook voor ov en hulpdiensten) en anderzijds voor geloofwaardigheid van de snelheidslimiet van 30 km/h. Het vraagt ook om verwachtingsmanagement van de wegbeheerder naar de bewoners: de GOW30 is en blijft vaak een drukke straat. CROW start in het najaar van 2021 met het uitwerken van de inrichtingskenmerken.

Samenvattend

Voorgaande betekent voor het wegontwerp: uitgegaan van de huidige manier van categoriseren van wegen volgens de principes van Duurzaam Veilig en het daaruit voortvloeiende hiërarchisch opgebouwde netwerk binnen de bebouwde kom:

- Beperkt aantal GOW's
 - GOW50 alleen waar 50 km/h veilig kan en voor de doorstroming wenselijk is;
 - GOW30 als inrichting met 50 km/h niet veilig kan.
- De overige wegen binnen de bebouwde kom zijn verblijfsgebied (ETW30 of woonerf).

Dat betekent in de meeste gevallen:

- Huidige ETW's blijven 30 km/h (in de huidige situatie geldt op circa 70% van de wegen binnen de bebouwde kom al een maximumsnelheid van 30 km/h).
- GOW's waarop 50 km/h wenselijk en veilig mogelijk is, blijven 50 km/h.

- Voor een beperkte groep wegen moet opnieuw een keuze worden gemaakt:
 - Wegen die een dubbelfunctie hebben;
 - GOW's waarop 50 km/h niet veilig of niet wenselijk is.

Hiervoor zijn drie mogelijkheden:

- GOW50 (alleen als 50 km/h wenselijk en veilig mogelijk is).
- GOW30.
- ETW30 (als doorstroming niet belangrijk is).

In praktijk kunnen meer wegen een snelheidslimiet van 30 km/h krijgen (en minder wegen een snelheidslimiet van 50 km/h) en ontstaan er wegen (GOW's) met een verkeersfunctie die ondanks deze functie 30 km/h als maximumsnelheid krijgen (GOW30). Daarnaast blijft het van belang dat zowel 30 als 50 km/h-wegen zoveel mogelijk worden ingericht op een wijze die past bij de geldende snelheidslimiet.

3.1 Uitgangspunten bij het afwegingsschema

Het afwegingsschema is een stroomschema waarmee de wegbeheerder in vijf stappen kan bepalen welke snelheidslimiet het beste bij een weg past. Bij het schema staat uitleg over de te nemen stappen en andere overwegingen bij de keuze voor een bepaalde snelheidslimiet.

Voor het samenstellen van het afwegingsschema 30 km/h zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het afwegingskader werkt de in de Tweede Kamer aangenomen motie uit.
- Het principe uit de motie is overgenomen: 30 km/h als leidend principe van het afwegingskader.
- GOW's binnen de bebouwde kom kunnen een maximumsnelheid van 50 km/h hebben als dit veilig mogelijk is.
- Waar dit niet wenselijk of niet veilig mogelijk is, wordt de maximumsnelheid teruggebracht naar 30 km/h (ETW30 of GOW30).
- De basis van het afwegingskader is de bestaande wegcategorisering, zoals vastgelegd in de basiskennmerken wegwontwerp van CROW volgens de principes van Duurzaam Veilig Verkeer [4].
- De uitwerking van het afwegingsschema sluit aan op resultaten van de enquête onder wegbeheerders (zie bijlage 2 met de resultaten).
- Uitgangspunt blijft een wegcategorisering van het wegennet in wegen die primair zijn gericht op ontsluiten (gebiedsontsluitingswegen) en wegen die zijn gericht op verblijven (erftoegangswegen) volgens de principes van een duurzaam veilig verkeerssysteem.
- GOW's30 krijgen geen verblijfsfunctie: het blijven gebiedsontsluitingswegen die bedoeld zijn om gemotoriseerd verkeer op een vlotte en veilige manier te bundelen en te verwerken. Zo blijft de hiërarchie van het netwerk in stand en is er een goede doorstroming voor openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten.
- 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 kunnen in de praktijk direct een optimaal veilige vormgeving behorend bij het wegtype krijgen.
- Een wegbeheerder bepaalt zelf, op basis van de lokale (verkeers)situatie, hoe hij een veilig wegennet creëert. Het afwegingskader 30 km/h ondersteunt hem bij deze afwegingen. Voor een eventuele herinrichting van een 50 naar een 30 km/h-weg kan de wegbeheerder een implementatieplan opstellen (zie hoofdstuk 4).

3.2 Afwegingsschema wegcategorisering stap voor stap

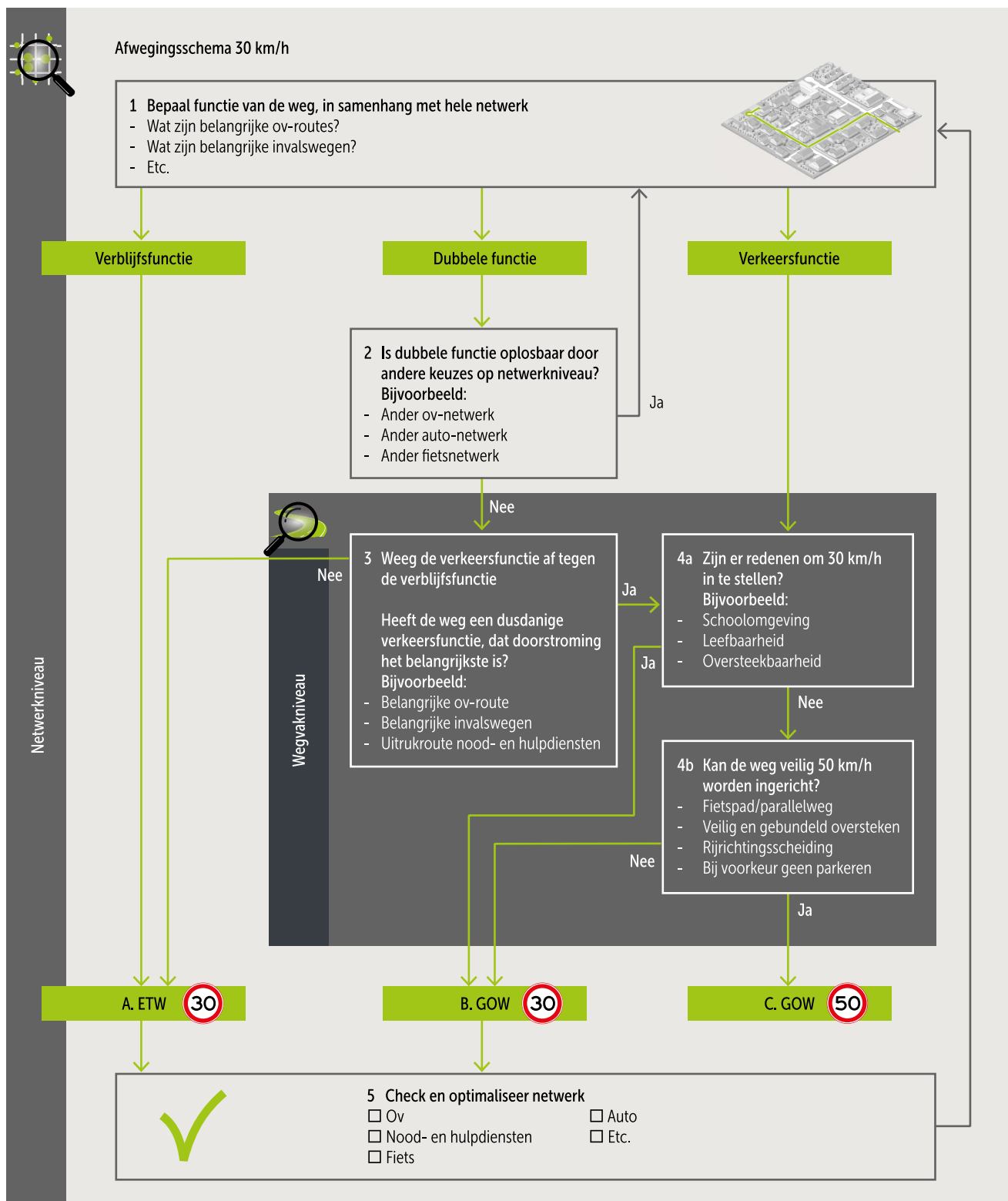
Aan de basis van de wegcategorisering staan de strategische beleidskeuzes over mobiliteit en verkeer, zoals die gemaakt zijn of worden in het gemeentelijk (of regionaal/provinciaal) verkeer- en vervoerplan. Het nastreven van ruimtelijke- en mobiliteitsdoelstellingen, zoals het bevorderen van bepaalde modaliteiten, kan van invloed zijn op de wegcategorisering, de verkeerscirculatie en de verkeersveiligheid.

Deze paragraaf beschrijft de stappen om het wegennet opnieuw te categoriseren met het afwegingskader 30 km/h. De uitkomst van het doorlopen van de stappen is ook een herijking van de wegcategorisering van de wegen binnen de bebouwde kom.

Wegbeheerders kunnen aan de hand van het afwegingsschema in overleg – het liefst zo vroeg mogelijk – met betrokkenen de stappen doorlopen en de verschillende belangen daarin meewegen. Betrokkenen zijn bijvoorbeeld ov-bedrijven en ov-autoriteiten, verkeershandhaving, nood- en hulpdiensten en bewoners.

In het schema op pagina 11 zijn de te doorlopen stappen als afzonderlijke onderdelen weergegeven. Een wegbeheerder kan bij het toepassen van het schema alle stappen gezamenlijk met de betrokkenen (zoals ov-autoriteiten, nood- en hulpdiensten en politie) bekijken, om zo de functie en de maximumsnelheid van de weg integraal te beoordelen.

In het schema vindt de heroverweging van het netwerk, bijvoorbeeld een optimalisatie van het auto- of ov-netwerk, pas aan het einde plaats, als uitvloeisel van overblijvende knelpunten. Het is echter ook mogelijk het schema omgekeerd te doorlopen door aan het einde, bij stap 5, te beginnen en eerst de netwerken te optimaliseren en dan pas alle wegfuncties vast te leggen.



Stap 1 Bepaal de functie van de weg

De eerste stap van de beoordeling is een categorisering van het wegennet waarin de functie van de weg wordt bepaald. In de basiskennmerken wegontwerp [4] staat de methode om dit te doen. In grote lijnen zijn er vier stappen:

- Bepaal de ambities voor het wegennet en de doelen per weg.
- Ga na welke verbindingen in het netwerk nodig zijn, ook voor bijvoorbeeld openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten.
- Ga na welke (verkeers)functies elke weg moet vervullen.
- Onderzoek de ligging in de omgevingsruimte. Ga bijvoorbeeld na of het een schoolomgeving betreft.

In de bestaande aanpak (Basiskennmerken wegontwerp paragraaf 1.3 Uitwerking componenten wegategorisering) staat dat *'conflicten als gevolg van een ongewenste combinatie van verkeers- en omgevingsinvloeden (moeten) worden voorkomen'*. Dat blijft het uitgangspunt. In de praktijk komen dit soort conflicten op wegen binnen de bebouwde kom echter nog vaak voor. In het afwegingsschema heeft de functie-indeling van de weg daarom drie mogelijke uitkomsten:

- 1 Wegen die (vrijwel) alleen een verblijfsfunctie hebben, zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h.
- 2 Wegen die (vrijwel) alleen een verkeersfunctie hebben, zijn gebiedsontsluitingswegen (GOW).
- 3 Wegen die een dubbele verkeersfunctie – verkeer en verblijven – hebben, moeten in stap 2 een nadere beoordeling krijgen.

In veel gevallen zal de wegbeheerder al een bestaande wegategorisering hebben. Bij de toepassing van het afwegingsschema moeten alle wegen opnieuw tegen het licht worden gehouden. Dit geldt zeker voor wegen die zowel een belangrijke verkeers- als een belangrijke verblijfsfunctie hebben. Deze moeten een eenduidige verkeers- of verblijfsfunctie krijgen; er kan geen sprake blijven van een dubbelfunctie.

De belangenafweging tussen de wegen met een verkeers- en verblijfsfunctie ligt primair bij de wegbeheerder. Hij betreft belanghebbende partijen bij de planvorming. Daarbij is het belangrijk de categoriseringsplannen – het liefst zo vroeg mogelijk in het proces – af te stemmen met onder andere ov-autoriteiten, nood- en hulpdiensten en zo nodig ook met andere wegbeheerders in de regio om het functioneren van het netwerk te garanderen.

Wegen met een dubbelfunctie

Idealiter kent een duurzaam veilig wegennet binnen de bebouwde kom twee wegcategorieën: gebiedsontsluitingswegen (GOW's) met uitsluitend een verkeersfunctie waarop uitwisselen alleen op de kruispunten voorkomt, en erftoegangswegen (ETW's) waarop uitwisselen overal voorkomt en de ontsluitingsfunctie sterk ondergeschikt is. In praktijk zijn deze functies niet zo sterk gescheiden of is dat niet goed mogelijk, waardoor er wegen zijn die zowel een verkeersfunctie, als een verblijfsfunctie (bijvoorbeeld wonen, winkelen, horeca, onderwijs) hebben. Dit maakt ze stedenbouwkundig en economisch aantrekkelijk en dynamisch, maar zorgt ook voor een gevoelige balans tussen verkeer en verblijf. Voor het gebruik van het schema moeten wegbeheerders een helder beeld hebben waar de grens ligt tussen een weg met (vrijwel) alleen een verblijfsfunctie, een weg met (vrijwel) alleen een verkeersfunctie en een weg met een dubbelfunctie. Wegen met een dubbelfunctie zijn bijvoorbeeld:

- traversen van doorgaande wegen door het centrum van een dorp;
- drukke stadsstraten in (grote) steden;
- lange routes met lintbebouwing;
- oude stadsradialen.

Stap 2 Los de dubbelfunctie op

Wegen met een dubbelfunctie zijn niet de meest veilige onderdelen van het netwerk [5]. De verblijfsactiviteiten conflicteren met de verkeersfunctie van de weg, waardoor onveilige situaties optreden en verkeersongevallen kunnen voorkomen. Uit verkeersveiligheidsoogpunt is het daarom wenselijk om te verkennen of de dubbelfunctie op netwerkniveau kan worden opgelost. Denk aan het in samenspraak met ov-autoriteiten en ov-bedrijven verleggen van een busroute, het maken van een knip in de autostructuur, of het anders ontsluiten van een publiek-aantrekkende voorziening.

Stap 3 Is het nodig om de verkeersfunctie te faciliteren?

Niet op alle wegen die (ook) een ontsluitingsfunctie hebben, is het nodig om deze functie ook te faciliteren. De omgeving van de weg kan aanleiding zijn om ervoor te kiezen de verblijfsfunctie wel, en de verkeersfunctie niet te faciliteren. Bijvoorbeeld bij een dorpstraverse, een wijkontsluitingsweg met winkelfunctie of langs het centrum van de stad, waar sprake is van veel bebouwing, parkeervoorzieningen en oversteekbewegingen van fietsers en voetgangers. De ontwerpmethodiek 'Verkeer in de stad' [15] kan hierbij bruikbaar zijn.

De zwaarte van de ontsluitingsfunctie voor het gemotoriseerd verkeer, waaronder de functie in het netwerk voor openbaar vervoer, vrachtverkeer en nood- en hulpdiensten of autoverkeer, kan aanleiding zijn om de verkeersfunctie wel te faciliteren en te kiezen voor de categorie gebiedsontsluitingsweg. Bij hoge auto- intensiteiten is het lastig een geschikte en veilige vormgeving volgens de inrichtingsprincipes van een erftoegangsweg te vinden.

CROW-Fietsberaadpublicatie 'Fiets- en kantstroken' hanteert bijvoorbeeld voor een gemengd profiel zonder fietsvoorzieningen, een maximale intensiteit van 6.000 mvt/etmaal [6].

Wegen met een dubbelfunctie, waar de verkeersfunctie ondergeschikt is, worden erftoegangs-wegen: ETW30. Wegen waar de verkeersfunctie belangrijk is, worden gebiedsontsluitingswegen. De maximumsnelheid wordt bepaald in stap 4.

Stap 4 Bepaal maximumsnelheid wegen met een verkeersfunctie

Deze stap is een beoordeling of op de wegen met (vrijwel) uitsluitend een verkeersfunctie een snelheidslimiet van 30 of 50 km/h moet gelden.

Stap 4a Reden om te kiezen voor 30 km/h?

Er kunnen verschillende redenen zijn om voor een gebiedsontsluitingsweg een maximumsnelheid van 30 km/h te kiezen. Deze redenen zijn vooral vanuit de omgeving en de daarmee samenhangende verkeersveiligheid van de weg ingegeven, zoals de aanwezigheid van een school, leefbaarheid of oversteekbaarheid. Er wordt bijvoorbeeld in een straat met een busroute uit leefbaarheidsoogpunt gekozen voor 30 km/h. De bus rijdt daardoor niet meer door de straat, maar via een snellere route buitenom en de straat wordt leefbaarder. Maar daardoor worden haltes opgeheven. Dit kan juist negatieve consequenties hebben voor de leefbaarheid. Het kan dus zijn dat het gebied waar de weg doorheen loopt vraagt om 30 km/h, maar dat er redenen zijn om desondanks voor 50 km/h te kiezen. Deze overwegingen spelen mee in de keuze voor een GOW30 of GOW50.

Stap 4b Veilige snelheid?

Als in stap 4a op een weg de verkeersfunctie dominant is of wordt, dan kan de snelheidslimiet alleen 50 km/h worden/ blijven indien dit veilig mogelijk is.

Uitgangspunt is dat een snelheid van 50 km/h alleen geldt, als de inrichting en de omgeving van de weg dit op een veilige manier mogelijk maken. Het Kennisnetwerk SPV [13]

heeft de volgende kenmerken gedefinieerd die horen bij een veilige gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom, uitgaande van een maximumsnelheid van 50 km/h:

- Een rijbaan met fysiek gescheiden fietspad of parallelweg.
- Veilige en gebundelde oversteekvoorzieningen.
- Rijrichtingscheiding (visueel met belijning, maar bij voorkeur fysiek).
- Bij voorkeur geen parkeervoorzieningen langs de rijbaan en een parkeerverbod voor parkeren op de rijbaan.

De maximumsnelheid geldt voor een deel of het gehele wegvak van een gebiedsontsluitingsweg. Enerzijds is het uit oogpunt van begrijpelijkheid wenselijk dat het aantal snelheidsovergangen beperkt blijft. Anderzijds is het goed mogelijk dat met name bij lange wegvakken (dus zonder zijwegen) een bepaald deel van dat wegvak (bijvoorbeeld een schoolomgeving of een gedeelte zonder fietspad) om een limiet van 30 km/h vraagt, terwijl op de rest van de route wel veilig 50 km/h mogelijk is.

Uitkomsten bepaling functie en maximumsnelheid (resultaat na het doorlopen van de stappen 1 tot en met 4)

A Uitkomst wegategorisering ETW30

Wegen met (overwegend) een verblijfsfunctie krijgen wegcategorie erftoegangsweg en een maximumsnelheid van 30 km/h: ETW30.

B Uitkomst wegategorisering GOW30

Wegen die gecategoriseerd zijn als gebiedsontsluitingsweg, maar waar 50 km/h niet wenselijk/veilig is, krijgen een maximumsnelheid van 30 km/h: GOW30. De inrichtingskenmerken van deze wegen zijn nog niet uitgewerkt. Het ontbreken van vrijliggende fietspaden is een reden om te kiezen voor GOW30, in plaats van GOW50. Dat wil echter niet zeggen dat bestaande fietspaden opgeheven moeten worden als gekozen is voor een GOW30.

C Uitkomst wegategorisering GOW50

Het is veilig mogelijk een weg als GOW50 aan te wijzen als minimaal de daarbij benodigde kenmerken aanwezig of te realiseren zijn. In een implementatieplan staat de wijze van de aanpassing aan de kenmerken. In bijlage 2 zijn de benodigde inrichtingskenmerken uitgewerkt.

Bij de voorbereiding van dit afwegingskader is ook gesproken over de kenmerken die horen bij een veilig ingerichte GOW50. De voorwaarde 'geen parkeren langs de rijbaan' leidde tot veel discussie in de werkgroep. Langs wegen met