

Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30

Eindrapport

versie 1.0



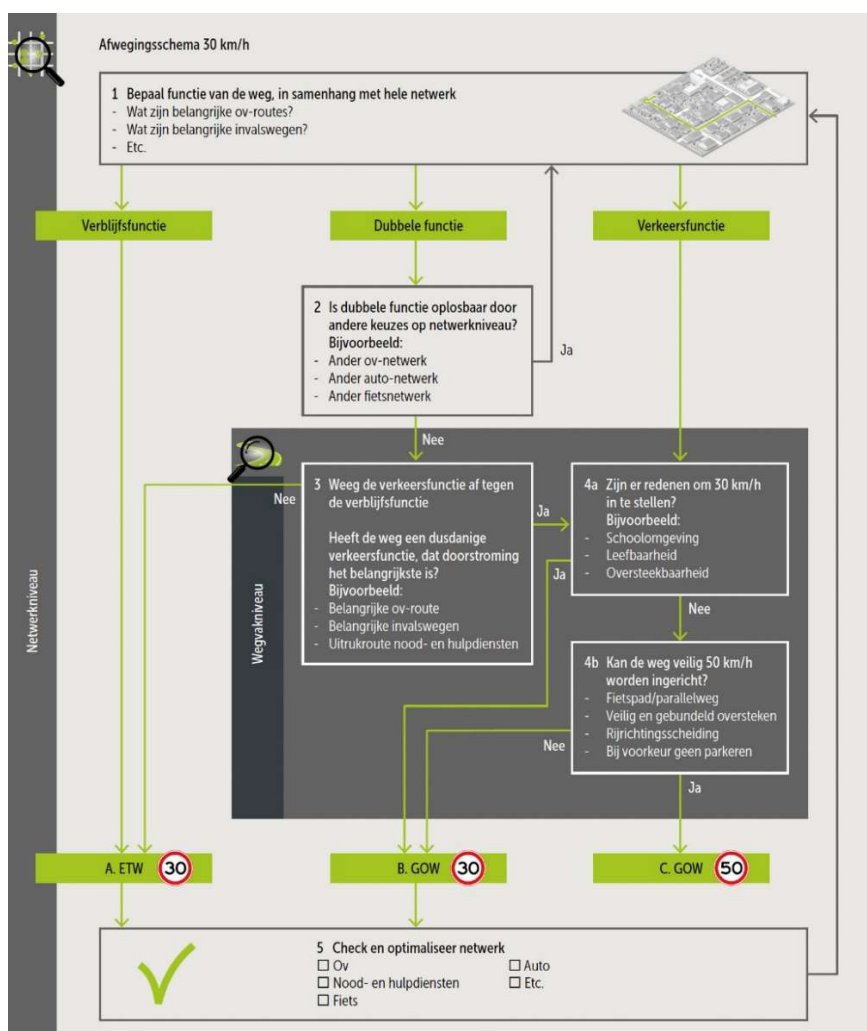
1 Inleiding

Waarom is deze handreiking gemaakt?

Binnen de bebouwde kom onderscheiden we op dit moment in het wegennet erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Erftoegangswegen (ETW's) hebben een verblijfsfunctie; er is menging van verkeerssoorten en de maximumsnelheid is 30 km/h. Gebiedsontsluitingswegen (GOW's) hebben een verkeersfunctie; 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). Een lagere snelheid kan in zo'n geval de verkeerveiligheid vergroten. Er is daarom behoefte de snelheidslimiet op een deel van de gebiedsontsluitingswegen te verlagen naar 30 km/h (GOW30).

In 2021 is op verzoek van de Tweede Kamer het Afwegingsschema 30 km/h (figuur 1) ontwikkeld om wegbeheerders te ondersteunen bij de keuze voor een ETW met een snelheidslimiet van 30km/h, een GOW met een snelheidslimiet van 50 km/h (GOW50) of een GOW met een snelheidslimiet van 30 km/h (GOW30).

Na een keuze voor een GOW30 rijst de vraag: "Hoe ziet een GOW30 eruit?"



Figuur 1. Afwegingsschema 30 km/h uit CROW-notitie 'Afwegingskader 30 km/h' [1]

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft naar aanleiding van een aanbeveling uit het Afwegingskader 30 km/h [1] en de motie Van Ginneken/Kröger (april 2022, nr. 29398-988) CROW gevraagd de inrichtingskenmerken van het nieuwe wegtype GOW30 nader uit te werken. Daarnaast is gekeken naar eventuele aanscherping van de bestaande inrichtingskenmerken voor de huidige wegtypen ETW30 (erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h) en GOW50 (gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h). Het uitgangspunt hierbij is dat de drie wegtypen veilig zijn ingericht en voldoende onderscheidend zijn in verband met de herkenbaarheid voor weggebruikers

Voor wie is deze Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 bedoeld?

Allereerst moet aan de hand van het afwegingskader 30km/h worden bepaald of een weg geschikt is om te worden (her)ingericht als GOW30. Daarna kunnen wegbeheerders, wegontwerpers en hun adviseurs met de voorlopige inrichtingskenmerken aan de slag met de herinrichting van grijze wegen naar een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidslimiet van 30 km/h.

Het is daarbij belangrijk dat beseft wordt dat binnen de bebouwde kom voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid veilige 50 km/h-wegen nodig blijven, 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.

Waarop zijn de inrichtingskenmerken gebaseerd?

CROW heeft de voorlopige inrichtingskenmerken uitgewerkt op basis van bestaande onderzoeken. Daarnaast is gebruikgemaakt van kennis en ervaring uit de praktijk. Hiervoor heeft CROW een breed samengestelde werkgroep ingesteld, bestaande uit ervaringsdeskundigen die werkzaam zijn bij diverse belanghebbende organisaties. Zie bijlage 1 voor de samenstelling van de werkgroep. Om zoveel mogelijk kennis op te halen en een zo breed mogelijk draagvlak te creëren zijn daarnaast een webinar voor breed publiek, een ontwerperscafé en twee expertsessies georganiseerd.

De voorlopige inrichtingskenmerken borduren voort op het in 2021 ontwikkelde afwegingskader 30 km/h [1]. Dit afwegingskader verschilt op twee punten met de bestaande categorisering van de basiskenmerken 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).

Als uitgangspunt zijn de basiskenmerken wegontwerp, categorisering en inrichting van wegen [2] genomen en de inrichtingsaanbevelingen van SWOV [3].

Wat is de status van de voorlopige inrichtingskenmerken?

In deze handreiking wordt met nadruk gesproken over voorlopige inrichtingskenmerken. De reden hiervoor is dat definitieve inrichtingskenmerken of ontwerprichtlijnen pas vastgesteld kunnen worden wanneer de effecten in de praktijk voldoende zijn aangetoond. Omdat er op dit moment nog nauwelijks tot geen ervaring is opgedaan met de GOW30 is hier geen sprake van.

Met de voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 en nadat enkele juridische aanpassingen in de Uitvoeringsvoorschriften BABW zijn doorgevoerd, kunnen wegbeheerders herinrichtingsplannen maken en uitvoeren passend binnen de lokale omstandigheden.

CROW en SWOV vinden het belangrijk dat wegbeheerders hierbij evaluatiestudies (laten) uitvoeren om de inrichtingskenmerken te kunnen toetsen in de praktijk. Hierdoor wordt zichtbaar wat gemeenten werkelijk bereiken met de inrichtingskenmerken GOW30. Voor de evaluatiestudies kunnen wegbeheerders gebruikmaken van het door SWOV opgestelde 'Stappenplan evaluatie GOW30' [3] (zie bijlage 2).

CROW zal op het moment dat voldoende praktijkervaring is opgedaan en evaluatiestudies zijn uitgevoerd de (eventueel aangepaste) inrichtingskenmerken voor GOW30 omzetten in richtlijnen en aanbevelingen en deze opnemen in de ASVV (het handboek met aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom).

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de algemene uitgangspunten en aandachtspunten bij de inrichting van een GOW30. De uitgangspunten vormen de schakel tussen het afwegingskader 30 km/h en de inrichtingskenmerken GOW30. De aandachtspunten geven aan welke omgevingsaspecten van grote invloed zijn op de geloofwaardigheid van de snelheid van 30 km/h naast de inrichtingskenmerken van de weg zelf, die in het hoofdstuk erna zijn beschreven.

De voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 staan in hoofdstuk 3. Hierin worden in tabelvorm beknopt de inrichtingskenmerken weergegeven voor wegvakken, kruispunten en overgangen op wegvakken naar andere wegtypen. Daarna wordt een toelichting gegeven op de inrichtingskenmerken. De tabel en tekstuele toelichting vormen samen de voorlopige inrichtingskenmerken voor de GOW30. In dit hoofdstuk worden ook voorstellen gedaan voor aanpassing van de basiskenmerken voor de ETW30 en de GOW50.



2 Algemene uitgangs- en aandachtspunten inrichting GOW30

2.1 Uitgangspunten

De navolgende zeven uitgangspunten geven aan welke **inrichtingsaspecten** van invloed zijn op de GOW30. Deze uitgangspunten vormen tevens de schakel met CROW-publicatie 'Afwegingskader 30 km/h' [3].

1. Start met het afwegingskader 30 km/h

Conform CROW-publicatie 'Afwegingskader 30 km/h' [3] zijn er twee situaties, waarbij een GOW30 wordt toegepast op wegvakken met een dubbelfunctie (verkeers- en verblijfsfunctie), waarbij de verkeersfunctie overheerst óf met alleen een verkeersfunctie:

- a. De omgeving is een reden om 30 km/h in te stellen (zoals een school, leefbaarheid of oversteekbaarheid)
- b. De weg is niet veilig in te richten voor een snelheid van 50 km/h (geen mogelijkheid voor fietspad/parallelweg, rijrichting-scheiding)

2. Stromen op wegvakken, uitwisselen op kruispunten en oversteekpunten

Volgens de basisgedachte van Duurzaam Veilig hebben wegen een duidelijk te onderscheiden kenmerk binnen het wegennet: een 'stromen' of een 'uitwisselen'.

- Stromen: zich doelgericht verplaatsen of (als bestuurder) voertuigen doen voortbewegen, in een min of meer constante richting en met een min of meer constante (relatief hoge) snelheid.
- Uitwisselen: zich (als voetganger) doelgericht verplaatsen of (als bestuurder) voertuigen doen voortbewegen, met wisselende snelheid en/of richting. Hier valt ook onder: het verzamelen, verdelen en kruisen van verkeer, en het vertrekken, keren, draaien, stoppen en stalen van voertuigen.

Een GOW30 is een extra wegtype van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De gebiedsontsluitende functie van een GOW30 vereist een zekere mate van doorstroming in de lengterichting, voor zowel gemotoriseerd als fietsverkeer. De toegestane maximumsnelheid op een GOW30 is dan wel 30 km/h (net als op een ETW30), maar de verkeersafwikkeling/rijtijd is op een GOW30 duidelijk beter dan op een ETW30 waar verblijven belangrijker is. De GOW30 kent daarom vaak een intensiever gebruik dan een ETW30.

Een GOW30 kent naast uitwisselen op kruispunten (zoals ook bij een GOW50) ook uitwisselen op geconcentreerde oversteekpunten. Tussen de kruispunten en de geconcentreerde oversteekpunten is overwegend sprake van stromen. Het geheel van een GOW30 is gericht op rustig en gestaag rijden.

3. Een GOW30 wijkt qua vormgeving duidelijk af van een GOW50 én van een ETW30

Een GOW30 moet zodanig zijn ingericht dat de toegestane maximumsnelheid van 30 km/h geloofwaardig is, gegeven de aard van de weg zelf en zijn omgeving.

Een GOW30 mag qua vormgeving door de weggebruiker niet verwacht worden met een GOW50. Anders wordt er te snel gereden op de GOW30. Verwarring van een GOW30 met een ETW30 (inclusief fietsstraat) is minder erg, omdat daar eveneens 30 km/h mag worden gereden. De herkenbaarheid wordt nagestreefd door zoveel mogelijk uniformiteit in de vormgeving van de afzonderlijke wegtypes.

4. Een GOW30 wordt toegepast bij herinrichting van bestaande wegen en niet bij aanleg van nieuwe wegen

Het nieuwe wegtype GOW30 komt voort uit de grijze wegenproblematiek bij bestaande wegen; wegen met een dubbelfunctie of te weinig beschikbare ruimte. Bij herinrichting van bestaande wegen ligt de verkeersstructuur en wegomgeving al vrijwel vast. Het realiseren van een veilige GOW50 of ETW30 is in dergelijke gevallen vaak niet mogelijk.

Bij aanleg van nieuwe wegen ligt de verkeersstructuur en wegomgeving nog niet vast. Er zijn dus nog voldoende mogelijkheden om een veilige GOW50 of ETW30 te realiseren. Er is dus geen noodzaak om bij aanleg van nieuwe wegen het GOW30-principe toe te passen.

5. Een GOW30 is geen tijdelijke weginrichting (faseringstap), maar een permanente weginrichting

Het wegtype GOW30 zou als een soort tijdelijke weginrichting kunnen worden gezien in afwachting van een definitieve inrichting als GOW50 of ETW30. Verkeerskundigen zien het wegtype GOW30 echter niet als een tijdelijke oplossing, maar als een permanent te behouden situatie voor bestaande wegen.

6. Een GOW30 heeft een vorm van voorrang vanwege de gewenste doorstroming op een GOW

De gewenste doorstroming op kruispunten tussen een GOW30 en een ETW30 komt met name tot uitdrukking door toepassing van een vorm van voorrang voor gemotoriseerd verkeer en fietsers op de GOW30 ten opzichte van de kruisende ETW30. Hiermee ontstaat een belangrijk verschil ten opzichte van de gelijkwaardigheid (voorrang voor bestuurders van rechts) bij kruispunten tussen ETW30-straten onderling.

7. Een GOW30 heeft fietsvoorzieningen

Op een GOW30 zijn fietsvoorzieningen aanwezig, omdat dit drukkeren wegen zijn. Dit zijn voldoende brede fietsstroken of (reeds aanwezige) vrijliggende fietspaden. Volledige menging van fiets- en autoverkeer is voorbehouden aan een ETW30. Dit is een belangrijk verschil tussen de ETW30 (volledig of voornamelijk verblijfsfunctie) en de GOW30 (volledig of voornamelijk verkeersfunctie).

2.2 Aandachtspunten

De navolgende vijf aandachtspunten geven aan welke **omgevingsaspecten** van invloed zijn op de geloofwaardigheid van de snelheid van 30 km/h.

Geloofwaardigheid wil zeggen dat de snelheidslimiet aansluit bij de verwachtingen van het wegbeeld (weginrichting + omgeving). Indien de snelheidslimiet van 30 km/h door de weggebruikers niet geloofwaardig wordt ervaren, zal deze minder geneigd zijn zich hieraan te houden. Voor een toelichting op de geloofwaardigheid wordt onder andere verwezen naar [CROW-publicatie 315 'Basiskenmerken wegontwerp – Categorisering en inrichting van wegen'](#) [2] en het [SWOV-rapport 'Veilige Snelheden, Geloofwaardige Snelheidslimieten'](#) [4].

1. Factoren langs of in de omgeving van een weg (omgevingsfactoren) zijn van grote invloed op de (geloofwaardigheid van de) snelheid

De geloofwaardigheid van de toegestane maximumsnelheid van 30 km/h wordt voor een groot gedeelte mede bepaald door twee omgevingsfactoren, namelijk:

- de dichtheid en de afstand van de bebouwing langs de weg [4];
- de functies in de directe omgeving van de weg (functies als wonen, winkelen en onderwijs) [5].

De bebouwing en functies in de omgeving van de weg zijn bij bestaande, te herinrichten wegen meestal een gegeven en zijn vanuit de weginrichting niet te beïnvloeden. In situaties waarbij:

- de bebouwing op grotere afstand tot de weg staat, óf;
- de dichtheid van de bebouwing beperkt is, óf;
- functies als wonen, winkelen en onderwijs in de directe omgeving afwezig zijn,

is het extra aan te bevelen om de weginrichtingsaspecten, die van invloed zijn op de geloofwaardigheid van de toegestane maximumsnelheid, op een juiste wijze in de inrichting te verwerken (rijbaanbreedte, type verharding, aanwezigheid fysieke snelheidsremmers). Uiteraard moet bij ontbreken van eerder genoemde omgevingsfactoren worden nagegaan of een GOW30 een juiste categoriseringskeuze is.

2. Acceptabele lengte van een GOW30 is afhankelijk van omgevingsfactoren, rechtstanden en weg-inrichting

De acceptabele lengte van een GOW30 hangt in belangrijke mate af van de hiervoor genoemde omgevingsfactoren en de lengte van de rechtstand(en) in de weg. Er is geen maximaal acceptabele lengte voor een GOW30 te benoemen, omdat hiervoor concrete onderzoeksresultaten ontbreken.

De omgevingsfactoren en de rechtstand(en) in de weg zijn bij bestaande, te herinrichten wegen meestal een gegeven. Uiteraard is ook de mate, waarin de inrichting van de weg zelf de snelheid afdwingt (rijbaanbreedte, type verharding, aanwezigheid fysieke snelheidsremmers) van belang. Hoe langer de GOW30-weg wordt en hoe minder de omgevingsfactoren en rechtstand ondersteunend zijn, hoe meer aandacht je moet besteden aan de inrichting van de weg.

3. Snelheidsverlaging vergt een forse inspanning

Een ander snelheidsgedrag bij weggebruikers ontstaat niet vanzelf na het plaatsen van borden. Dit betekent dat forse ingrepen in de inrichting moeten worden gedaan om een lagere snelheidslimiet geloofwaardig te maken en de gereden snelheid daadwerkelijk te laten dalen.

