

## Verslag ontwerperscafé 'GOW30' – Provincie Zuid-Holland

10 april 2024, 12:30 – 15:30, Den Haag

Op woensdag 10 april organiseerde CROW-Fietsberaad in opdracht van provincie Zuid-Holland een ontwerperscafé GOW30. In totaal namen 13 deelnemers deel aan de bijeenkomst en zij gaven gemiddeld een 8.3 als rapportcijfer voor de bijeenkomst.

Het ontwerperscafé werd geopend door Renske Joolen (CROW). Na een voorstelronde en praktische informatie over de bijeenkomst, gaf Hillie Talens (CROW) een toelichting op de [Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30](#). Tussendoor was er ruimte voor een aantal vragen en opmerkingen van de deelnemers.

Na de inleiding volgde een korte toelichting op de casussen die vervolgens in twee workshoprondes werden behandeld:

- **Casus gemeente Maassluis, P.C. Hooflaan**
- **Casus gemeente Goeree – Overflakkee, Ouddorp: Hofdijksweg**

Op de volgende pagina's is aanvullende informatie te vinden over de ontwerpopgaven en de suggesties die tijdens de workshoprondes zijn gedaan.



**Casus 1:**

**- Gemeente Maassluis -**

***P.C. Hoofthoofdlaan***





### Uitgangspunten

- Leefbaarheid en veiligheid te vergroten;
- Ruimte voor groen creëren, zodat de route naar de binnenstad ook in de zomer te voet goed te nemen is en de uitstraling wordt verbeterd;
- Vanuit de bewoners die langs de weg wonen komen regelmatig meldingen over geluidsoverlast; de bewoners rond het historische centrum hebben trillingsoverlast;
- Er komen regelmatig meldingen binnen over het onveilige gevoel bij het oversteken of oprijden van de weg.

### Vragen vanuit de casushouder:

1. Hoe gaan we om met het remmen van de snelheid in combinatie met de busverbindingen en hulpdiensten?
2. Wat is op deze weg de juiste positie voor de fietser?

### Oplossingsrichtingen uit het ontwerperscafé

- Moeten we wel naar 30 willen of blijven we op 50 km/u? Zorg in dat geval dat je de knelpunten inricht als 30 km/u. De mening of dit wel of niet mag was hierover verdeeld. Tijdens de eerste sessie overheerste de mening om het 50 km/u te houden, op conflictpunten kun je niet harder dan 30. Tijdens de tweede sessie was de mening om het helemaal terugbrengen naar 30 km/u.
- De eerste groep is dieper ingegaan op de conflictpunten, hoe breng je de snelheid op deze plekken terug naar 30 km/u? Opties zijn plateaus aanbrengen; de P.C. Hoofllaan in de voorrang. Opgemerkt werd dat het wel vreemd is om haaiantanden toe te passen op een plateau want een plateau geeft aan dat het een gelijkwaardig kruispunt is.
- De tweede groep was van mening dat de hele weg dan 30 km/u moet zijn. De weg moet versmald worden. Moeten de zebrapaden er misschien uit als je gaat versmallen en er een 30 weg van maakt? Moeten de fietsers misschien in de voorrang? Maar hoe krijg je dat voor elkaar in deze kruising. Een optie is geen aparte fietsvoorziening voor oversteek bij een normaal kruispunt.
- De fietspaden blijven behouden, daar was iedereen het unaniem over eens.
- Je kunt een middenberm toepassen maar daar was niet iedereen het mee eens.: je behoudt een rijbaan van 3 meter, dat is breed genoeg om (te) hard te rijden voor een personenauto.

### **Tijdens de terugkoppeling van de deelsessies werd het volgende besproken:**

- Waarom zou je de VOP weghalen? Antwoord: als je de weg versmalt en andere bestrating toepast, dan heb je al meer het beeld van een normaal kruispunt waar de voetganger geen voorrang heeft. Het ligt ook aan het aantal oversteekplekken en factoren zoals bijvoorbeeld de aanwezigheid van een school;
- De busmaatschappij wil de bus daar waarschijnlijk weg hebben; de gemeente wil de busverbinding behouden. Je moet de straat dus zó inrichten dat de busmaatschappij in ieder geval niet om die reden zal afhaken;
- Verharding tussen de rijbaan en het fietspad; zorg voor groen erbij om de versmalling visueel duidelijker te maken;
- Haal alles weg en richt helemaal opnieuw in zonder fietspaden. Vervang door groen. De casushouder geeft aan dat er een schoolroute is, dus dat is niet wenselijk;

- Wij krijgen groen tussen de parkeerplaatsen. Dit reduceert het aantal parkeerplaatsen en past in het STOMP principe dat wij hanteren;
- Ga de herinrichting ook vooral evalueren.

## **Casus 2:**

**- Gemeente Goeree  
Overflakkee -**

***Ouddorp:  
Hofdijksweg***

### **Casus Ouddorp**

Ouddorp is een dorp gelegen in de gemeente Goeree-Overflakkee. Het dorp ligt aan de westelijke kant van het eiland en heeft iets meer dan 6.000 inwoners. Het is een toeristische bestemming aan de Nederlandse kust en wordt met name in het seizoen bezocht door Nederlanders, Belgen en Duitsers. In het seizoen komen er veel meer bezoekers naar Ouddorp doordat er in en rond de kern diverse campings, hotels, bungalowparken en B&B's zijn. Zowel dagjesmensen, toeristen en bewoners verplaatsen zich met allerlei vervoersmiddelen zoals de fiets en de auto om zich te verplaatsen. Ze gaan richting de stranden en bezoeken het centrum van Ouddorp.

De Hofdijksweg is een gebiedsontsluitingsweg vanuit het centrum van Ouddorp, aangesloten op de Oosterweg en die loopt richting de stranden en de N57. Deze weg is de verbinding tussen de A15 bij Rotterdam en de A58 bij Middelburg. De Hofdijksweg was in het verleden een 50 km/u weg. Er zijn enkel borden met 'zone 30' geplaatst, zonder iets aan de inrichting van de weg te veranderen. De weg leidt aan de ene kant toe naar het centrum en aan de andere kant richting onder andere de sportvelden en een geitenboerderij die veel bezoekers trekt. De weg aan de oostzijde van de rotonde met de Oosterweg, is in beheer van het Waterschap Hollandse Delta terwijl een gedeelte hiervan binnen de bebouwde kom ligt. Het is dan ook zeer waarschijnlijk dat het beheer wordt overgedragen naar de gemeente. Voor deze casus wordt de mogelijkheid bekeken van de gehele Hofdijksweg een GOW30 te maken.

### **Uitgangspunten**

- Verkeersveiligheid vergroten en verbetering van de leefbaarheid van het gebied;
- Veel klachten over hard rijden en geluidsoverlast.

Een juiste inrichting van de weg zal bijdragen aan een verbetering van de vorm, functie en het gebruik. Zonder deze maatregelen is gebleken dat de snelheden ook daadwerkelijk te hoog liggen. In het gedeelte waar een snelheid van 30 km/u geldt is de V85 gemeten op 43,5 km/u met een maximum snelheid van 76 km/u. In het gedeelte waar er 50 km/u mag worden gereden is de V85 gemeten op 64,4 km/u met een maximum van 97 km/u (bron: VIA Statistiek Snelheden). Op de Hofdijksweg, tussen de komgrens en de rotonde met het Hoge Pad, hebben tussen 2014 en 2022 in totaal 6 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden (bron: VIA Statistiek Ongevallen)







#### **Vragen vanuit de casushouder:**

1. Hoe kan deze weg ingericht worden zodat de verkeersveiligheid vergroot wordt en de leefbaarheid van het gebied wordt verbeterd;

#### **Oplossingsrichtingen uit het ontwerperscafé**

- De overgang van 60 naar 30 km/u vormgeven met versmalling en plateaus. Verbreedt de fietspaden;
- Maak fietspaden i.p.v. de huidige fietssuggestie stroken.
- Midden-eilanden leggen. Leg plateaus aan in plaats van drempels, drempels veroorzaken trillingen;
- Breng voetpaden aan, die ontbreken nu. Nu moet je op sommige stukken over de weg lopen waar 50 gereden wordt;
- Fietsstraten;
- Meer groen waardoor weg optisch smaller lijkt;
- Werk met geluid reducerend asfalt, er is nu sprak van geluidsoverlast;
- Maak op de rotonde een opstelstukje; als je nu afslaait dan zit je al tegen fietser aan. Dat moet veiliger;

**Tijdens de terugkoppeling van de deelsessies werd het volgende besproken:**

- Vrij liggende fietspaden → antwoord van casushouder: daar is te weinig ruimte voor;
- GOW50 is niet te realiseren hier;
- Gebruik streetprint i.p.v. klinkers, dat maakt minder geluid;
- Gelijkwaardige kruisingen met plateaus;
- Fietsstroken verbreden;
- Het wegbeeld kan gedrag van mensen veranderen. Je wilt van 60 naar 30 km/u maar de weginrichting blijft exact hetzelfde. Advies is om dit aan te passen.