

Verslag 'Ontwerperscafé GOW 30'

23 maart 2023, 12.30 – 16.00 uur, Zwolle

Op donderdag 23 maart organiseerde CROW-Fietsberaad in het kader van de Tour de Force en in samenwerking met de Provincie Overijssel een ontwerperscafé GOW 30. In totaal namen 21 deelnemers deel aan de bijeenkomst en zij gaven gemiddeld een 8.1 als rapportcijfer voor de bijeenkomst.

Als aftrap gaf Wim Salomons als werkgroep lid van de CROW-werkgroep 'inrichtingskenmerken GOW 30' een korte inleiding over de stand van zaken van het project dat CROW in opdracht van het Ministerie van I&W uitvoert. Bekijk de presentatie als bijlage 1.

Vragen/aandachtspunten naar aanleiding van de presentatie:

- **In hoeverre houdt de werkgroep rekening met het gedragsaspect?**
Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft naar aanleiding van een aanbeveling uit het Afwegingskader 30 km/h en de motie Van Ginneken/Kröger 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 voldoende verschillend zijn, in verband met de herkenbaarheid, het gedrag en de veiligheid voor de weggebruiker.
- **Goede communicatie naar bewoners/weggebruikers over wat een GOW 30 is en wat er van hen verwacht wordt is belangrijk. Kan CROW wegbeheerders daarbij helpen?**
Communicatie naar bewoners/weggebruikers ligt bij de wegbeheerders en niet bij CROW. In het 'Afwegingskader 30 km/h' en de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' staat het wegtype GOW30 uitgebreid beschreven wat als input gebruikt kan worden voor de communicatie.
- **In hoeverre zijn beheeraspecten en beheerkosten meegenomen? Bv bereikbaarheid kabels en leidingen, klinkers versus asfalt.**
Dit is niet meegenomen.
- **Hoe ga je om met een doorfietsroute. Wel of niet in de voorrang? Is dat opgenomen in de handreiking?**
In de handreiking zijn de voorkeurskruispuntvormen voor kruispunten met een GOW30 weergegeven, waaronder met een solitair fietspad en een fietsstraat. De gekozen voorrangssituatie is afhankelijk van de functie in het netwerk en is een afweging die de wegbeheerder maakt.
- **Wordt in de handreiking rekening gehouden met het onderscheid tussen een grote stad en een dorp?**
In de handreiking wordt niet specifiek onderscheid gemaakt tussen een grote stad of een dorp. Aan de hand van het afwegingskader 30km/h dient worden te 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.

- **Worden de inrichtingskenmerken die in de CROW-handreiking worden opgenomen ook geëvalueerd?**

CROW en SWOV vinden het belangrijk dat wegbeheerders evaluatiestudies (laten) uitvoeren om de inrichtingskenmerken te kunnen toetsen in de praktijk. Hierdoor wordt zichtbaar wat gemeenten werkelijk bereiken met de inrichtingskenmerken GOW30. Vooralsnog ligt de verantwoordelijkheid om de GOW30 te evalueren bij de wegbeheerders. Voor de evaluatiestudies kunnen wegbeheerders gebruikmaken van het door SWOV opgestelde 'Stappenplan evaluatie GOW30'.

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

- **Casus gemeente Almelo**, Ootmarsumsestraat
- **Casus gemeente Hellendoorn**, De Joncheerelaan - Nijverdal
- **Casus gemeente Zwolle**, Wethouder Alferinkweg

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

Casus 1:

- Gemeente Almelo -

Ootmarsumsestraat

Casus: Ootmarsumsestraat

De Ootmarsumsestraat, zoals is aangeduid op bovenstaand kaartje, kan worden beschouwd als een zogenoemde grijze weg (smal profiel, geen vrijliggende fietsvoorzieningen, langsparkeren). Parallel en op korte afstand is de Sluiversveldsingel gelegen, een GOW50 met een ruim profiel, gescheiden fietspaden en parallelwegen waarop geparkeerd wordt. Hoewel de afwaardering van die Ootmarsumsestraat voor de hand lijkt te liggen, is er een aantal uitgangspunten dat van belang is voor de inrichting:



Uitgangspunten

- De Ootmarsumsestraat is een belangrijke route voor de hulpdiensten. De hulpverlening mag door de afwaardering niet in het geding komen.
- De Ootmarsumsestraat is onderdeel van een busroute. De bussen van lijn 23 en 24 die van deze straat gebruik maken zitten erg krap in hun tijd. Tijdverlies betekent de inzet van meer bussen waardoor de buslijnen minder rendabel worden en mogelijk worden opgeheven. Om dat te voorkomen mag de rijtijd van de bussen als gevolg van de afwaardering niet toenemen.
- De Ootmarsumsestraat is (van oudsher) een invalsweg voor verkeer van en naar het centrum (via de Vriezebrug). Afwaarderen van de straat maakt dat het alternatief via een 30 km/uzone (met ETW30-wegen) en de Sluiskade NZ van en naar de Vriezebrug aantrekkelijker wordt. Van belang is echter dat het sluijverkeer door die 30 km/u-zone niet substantieel toeneemt.

Vragen

1. Is er een geloofwaardige inrichting denkbaar waarbij, rekening houdend met bovenstaande uitgangspunten, de snelheid van het gemotoriseerde verkeer in voldoende mate wordt geremd en zo ja hoe ziet die eruit?
2. Hoe gaan we om met zebrapaden (in de Ootmarsumsestraat talrijk), uitritconstructies in zijwegen, het regelen van de voorrang, voorzieningen voor fietsers, een met VRI geregeld kruispunt en het vormgeven van de poorten?



Oplossingsrichtingen uit het ontwerperscafé

Suggesties/opmerkingen:

- De Ootmarsumseweg wordt met name in de spits gebruik als sluiproute, omdat deze weg een veel betere doorstroming kent en daarmee aantrekkelijker is dan de Sluitersveldssingel.
- De weg zelf en ook langs de weg is sprake van veel verschillende functies.
- Moet je alleen kijken naar ongevallen of moet je ook risico gestuurd werken? Dus de subjectieve veiligheid? Bij een situatie zoals hier is sprake van een grote groep kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Waarom zou je de inrichting willen veranderen? Het aantal ongevallen valt best mee en ook de snelheid (V85) valt erg mee. Is er wel een probleem? Probeer een beter beeld te krijgen van de ongevallen en probeer van daaruit te kijken wat je kunt verbeteren. En heeft de ingreep effect?

O oplossingsrichtingen

- Bredere fietsstroken en een smallere rijbaan.
- Breng voor de gehele weg de snelheid terug naar 30 km/h.
- Leg een knip aan om sluipverkeer tegen te gaan (al dan niet met een bus sluis). Daarmee haal je het doorgaande verkeer er uit en zal de intensiteit afnemen.
- In Raalte ligt een vergelijkbare weg (grijze weg wat net geen GOW is). Er is sprake van af en toe langsparkeren, hier en daar drempels, brede rode fietssuggestiestroken, uitritconstructies. De weg functioneert prima en de doorstroming is behouden. Er gebeuren weinig ongevallen.
- Voorkom een grote hoeveelheid aan drempels.
- Voorbeeld: Van Ostadelaan in Utrecht.
- Creëer bij het winkelgebied een verblijfsgebied met verkeer te gast (is al deels gedaan, maar breidt dat uit). Klinkers er in, rechts voorrang, geen fietsstroken.
- Leg op een paar plekken verhoogde VOP's aan met zebepad en fietsoversteek (bv om de 200m). Daarmee creëer je herkenbaarheid.
- Creëer bij de zijwegen uitritconstructies.
- Pas plateaus toe bij de winkels.
- Wellicht is een shared space achtige inrichting een mogelijkheid, zie als voorbeeld de Raalterweg/Molenbelt/Handelsweg in Wijhe. Ook daar zijn 6000mvt, maar minder andere activiteiten. Ook de Jan Hooglandstraat in Olst is een voorbeeld.
- De rijbaan versmallen, waardoor het parkeren breder kan en er ook meer ruimte is voor groen.

Conclusie

De belangrijkste vraag is of er wel een probleem is? Is terug naar 30 km/h dan wel nodig? Omdat sprake is van een sluiproute en daardoor de intensiteit de hoog is, zou een knip een goede oplossing zijn. Maak daarnaast onderscheid tussen het winkelgebied en de rest van de straat. Bij de rest van de straat: fietsstrook verbreden, rijbaan versmallen en op bepaalde punten een oversteekvoorziening/plateau aanbrengen.

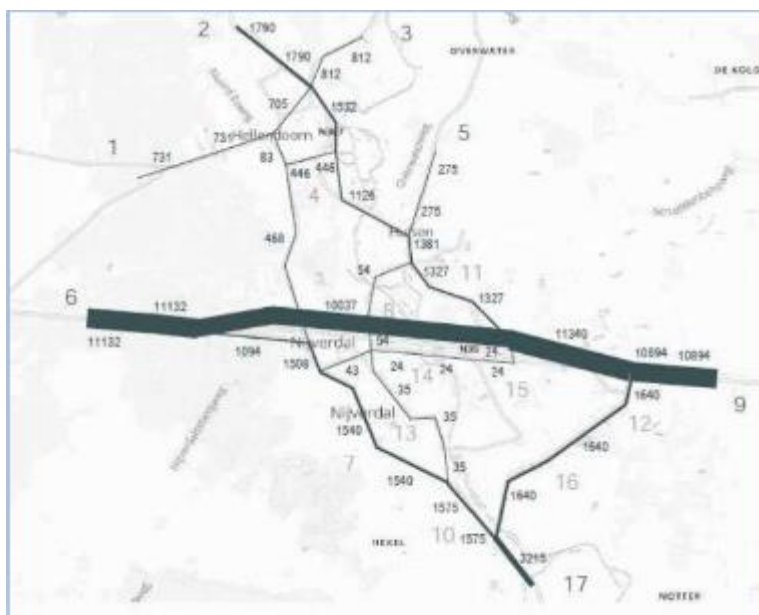
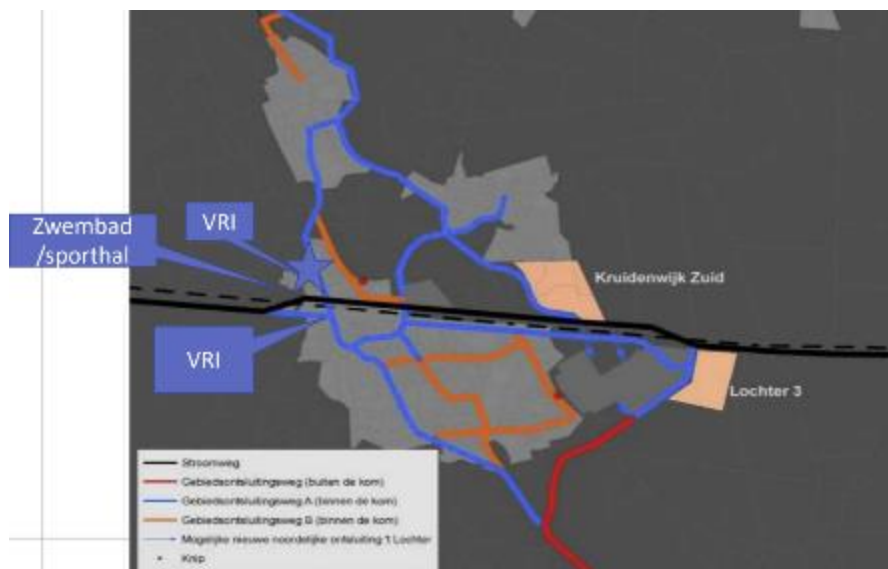
Casus 2:

- Gemeente Hellendoorn -

***De Joncheerelaan te
Nijverdalen***

Casus: De Joncheerelaan te Nijverdal

- Etmaal 5000 – 6000 mvt (14 dgn gemiddelde)
 - Middelzwaar vrachtverkeer 3 %
 - Zwaar vrachtverkeer 1,5 %
 - Doorgaand verkeer is +/- 10%
- Snelheid
 - V 85 59 km/uur
 - Snelheden lopen op tot 80 km





Oplossingsrichtingen uit het ontwerperscafé

Tijdens het ontwerperscafé zijn verschillende oplossingsrichtingen aangedragen.

Oplossingsrichtingen:

- Fietsers op de rijbaan.
- Asfalt eruit, klinkers er in.
- Duidelijkere VOP's creëren.
- Creëer meer groen en plaats meer bomen. Dit kan bijvoorbeeld door een aantal parkeervakken op te offeren.
- Voorrang: discussie of je een doorfietsroute al dan niet in de voorrang moet zetten.
- Creëer draagvlak onder bewoners en weggebruikers (op deze weg zijn er alleen een paar reacties vanuit de bewoners ten aanzien van de snelheid).

Casus 3:

- Gemeente Zwolle -

Wethouder Alferinkweg

Casus: Wethouder Alferinkweg

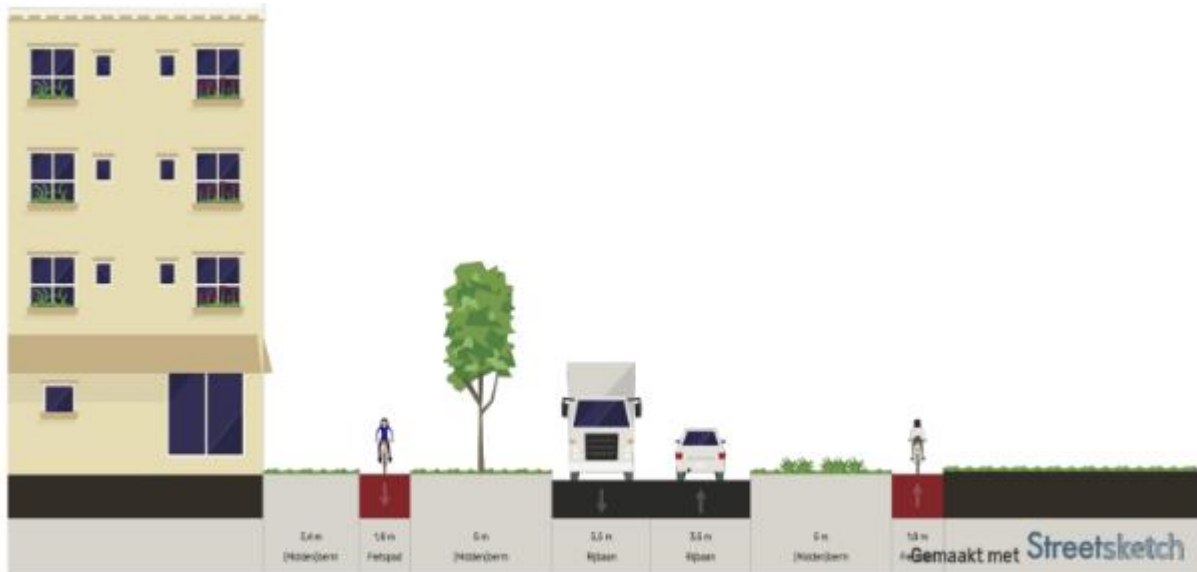
De gemeente Zwolle heeft in haar omgevings- en mobiliteitsvisie gesteld dat alle wegen binnen de buitenring (Ceintuurbaan/IJsselallee/Oldeneelallee/Zwartewaterallee, figuur 1) naar 30 km/u moeten in het kader van verkeersveiligheid. Hieronder valt ook de Wethouder Alferinkweg (fig 1). Een belangrijke ontsluitingsweg voor het centrum van Zwolle en omliggende wijken (Assendorp en Groot Wezenland). In en rond het centrum van Zwolle gaat de komende jaren flink op de schop. Er komen woningen bij en de wegen om de grachten worden ingericht als singelpark (meer ruimte voor voetganger, fiets en groen). De doorgaande verkeersfunctie verdwijnt. Hierdoor komt er meer nadruk op de zogenaamde ‘inprikkers’ die vanaf de buitenring richting het centrum gaan. Aan het uiteinde van zo’n inprikkers is een mobiliteitshub gepland waar je kan parkeren en kunt overstappen op een ander vervoersmiddel (of te voet verder gaat). De Wethouder alferinkweg is ook aangemerkt als één van de inprikkers richting het centrum (zie figuur 3 voor omgeving)

Omdat de Wethouder Alferinkweg ook binnen de buitering van Zwolle valt, moet deze op termijn ook naar 30 km/u. Echter is ook duidelijk dat de Wethouder Alferinkweg een belangrijke verkeersfunctie en ontsluitingsfunctie heeft.

Het huidige profiel (figuur 2) is dan ook ingericht als een 50 km/u weg met vrijliggende fietspaden aan weerszijden van de weg. De weg is +/- 7 meter breed (zie afbeelding 4 en 5 voor foto’s). De V85 ligt voor het grootste gedeelte van de weg op ong. 61 km/u.

De vraag die hierbij speelt: in hoeverre is het realistisch om van deze weg een GOW30 te maken? Is het haalbaar om een geloofwaardige en veilige weg te creëren en welk profiel past hier dan bij





Figuur 2 Huidig profiel Wethouder Aferinkweg





Oplossingsrichtingen uit het ontwerperscafé

Tijdens het ontwerperscafé zijn verschillende oplossingsrichtingen aangedragen.

Suggesties/opmerkingen:

- Bij het maken van beleid wordt soms nog wel iets te gemakkelijk gedacht, zonder goed na te denken over wat gevolgen op straat zijn. Het ontwerperscafé heeft bevestiging en enige munitie voor de gemeente Zwolle opgeleverd.

Oplossingsrichtingen:

- Het handhaven van 50 km/h is gezien het profiel en de functie van de weg wenselijk, dus geen 30 km/h. De verkeersfunctie is hier leidend en voldoet aan de inrichtingseisen voor een GOW 50.
- Wees je bewust van de kosten bij het aanpassen van het wegprofiel van 50 km/h naar 30 km/h. Dit budget kun je ook voor andere doeleinden inzetten, bijvoorbeeld voor het verkeersveiliger maken van een blackspot.
- 30km/h-inrichting moet geen doel op zich zijn.
- Wacht de ervaringen van andere gemeenten af.

Bijlage 1:

**- Presentatie -
GOW30; voorlopige
inrichtingsaanbevelingen
door
Wim Salomons**