

## **Verlag 'Ontwerperscafé GOW 30'**

5 oktober 2023, 12.30 – 16.00 uur, Zwolle

Op donderdag 5 oktober organiseerde CROW-Fietsberaad in opdracht van de Provincie Overijssel een ontwerperscafé GOW 30. In totaal namen 19 deelnemers deel aan de bijeenkomst en zij gaven gemiddeld een 8.3 als rapportcijfer voor de bijeenkomst.

Als aftrap presenteerde Mark van Gurp het proces en de status van de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' die CROW in mei 2023 publiceerde in opdracht van het Ministerie van IenW.

Vragen/aandachtspunten naar aanleiding van de presentatie:

- **Wat betekent de aanpassing van de Uitvoeringsvoorschriften BABW voor GOW30?**  
Om te bevorderen dat gemeenten het wegtype GOW30 kunnen toepassen worden de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens aangepast. Gemeenten kunnen hierdoor binnen de bebouwde kom ook 30 km/uur instellen op wegen met een verkeersfunctie. Ook ontstaan er meer mogelijkheden om hierbij voorrang in te stellen. Meer informatie is te vinden op de website van [CROW](#).
- **Welke bebording moet je toepassen bij GOW 30. Bord (bord A1-30) of het zonebord (bord A1-30zb)?**  
Beide opties zijn mogelijk. Zie voor een toelichting de [Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW 30 paragraaf 3.4](#).
- **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 twee workshoprondes werden behandeld:

- **Casus gemeente Almelo**, Ootmarsumsestraat
- **Casus gemeente Enschede**, Geessinkweg

Op de volgende pagina's is aanvullende informatie te vinden over de ontwerpgegevens 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 zebapaden (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

#### Oplossingsrichtingen en tips:

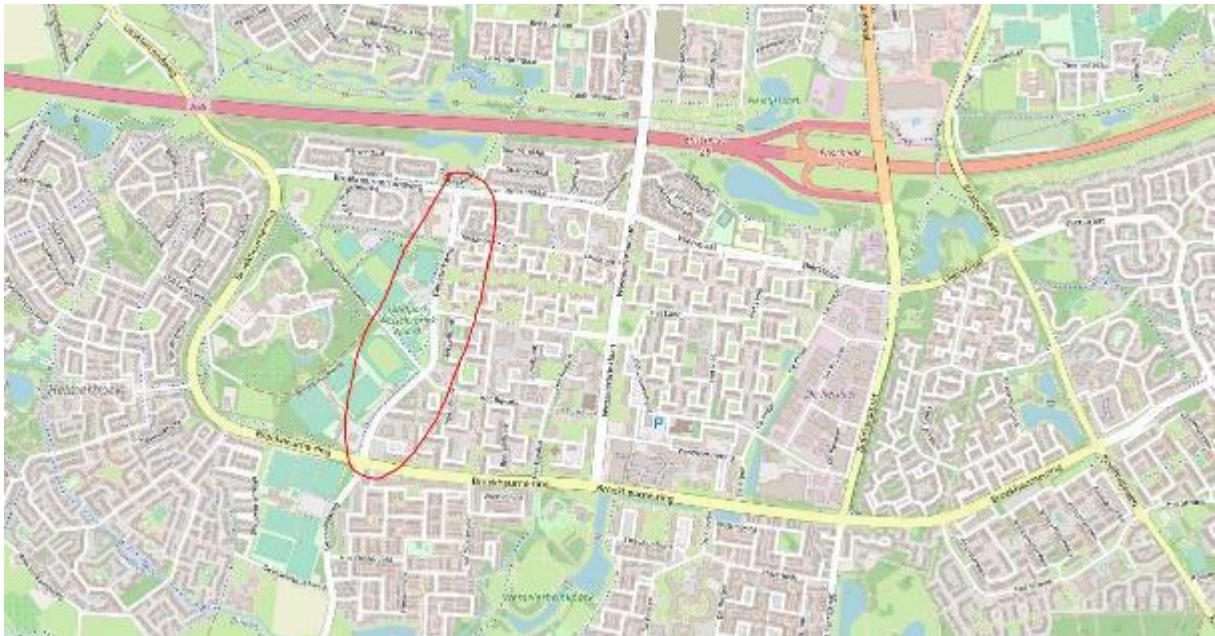
- Kies voor bredere stroken voor de fiets en een smallere rijbaan. Het is wenselijk om wel te laden en te lossen op de fietsstroken, dus zouden het fietssuggestiestroken moeten worden.
- Zorg voor een smalle rijbaan, zodat de fietsers zich als het ware tussen te auto's begeven.
- Voer de herinrichting gefaseerd in. Neem daarbij ook de kruisende Sint Josephstraat mee.
- Zorg voor goede communicatie.
- Maak een duidelijke keuze voor of de fiets of de auto.
- Maak parkeren en fietsparkeren onderdeel van een integrale aanpak.
- Breng versmallingen aan op bepaalde punten van de Ootmarsumsestraat. Bijvoorbeeld bij bushalte(s).
- Breng meer groen aan.
- Breng straatmeubilair aan in de buurt van de winkels om daarmee het verblijfsgebied te accentueren.
- Het tijdsverlies bij invoering 30km/h in plaats van 50km/h is slechts 1 minuut en 12 seconden.

**Casus 2:**

**- Gemeente Enschede -**

***Geessinkweg***

**Casus: Geessinkweg Enschede**





### Oplossingsrichtingen uit het ontwerperscafé

Tijdens het ontwerperscafé zijn verschillende oplossingsrichtingen aangedragen.

#### Oplossingsrichtingen en tips:

- Maak een duidelijke keuze: of GOW 50 of een GOW 30.
- Bebouwing dicht op de weg maakt 30km/h geloofwaardig, zoals in de handreiking voorlopige inrichtingskenmerken is opgenomen. Langs de Geessinkweg is de bebouwing echter verder van de weg af gelegen. Dat betekent dat je 30km/h met meer andere verkeerskundige maatregelen moet afdwingen. Dat is in deze situatie een uitdaging. Dat zou bijvoorbeeld kunnen door het aanbrengen van groen.
- Betrek met het oog op de vorige bullit ook de landschapsarchitect.
- Beleidsmatig is GOW 30 vastgesteld, mede vanwege fietsoversteken. De vraag is echter of 30km/h
- Behoud de vrijliggende fietspaden en verbreed deze.