

Verslag ‘Ontwerperscafé GOW 30’

20 september 2023, 13:00 – 16.00 uur, Zuid Holland

Op donderdag 20 september organiseerde CROW-Fietsberaad in opdracht van de Provincie Zuid-Holland een ontwerperscafé GOW 30. In totaal namen 17 deelnemers deel aan de bijeenkomst en zij gaven gemiddeld een 8.1 als rapportcijfer voor de bijeenkomst.

Na de opening door Tzvetan Stantchev (provincie Zuid-Holland) presenteerde Mark van Gulp 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 vanuit de deelnemers naar aanleiding van de presentatie:

- We moeten ervaring opdoen om eventueel richtlijnen te kunnen maken van de inrichtingskenmerken, maar dat kan alleen als er goed geëvalueerd wordt en als die kennis en data gedeeld wordt. Laat dus evaluaties uitvoeren en deel de resultaten met andere gemeenten/provincies/ons enz. SWOV is bereid om eventueel mee te denken en het verzoek is om vooral het [stappenplan Evaluatie GOW30](#) te gebruiken.
- Politie Nederland zal waarschijnlijk negatief adviseren over de toepassing van GOW30. Het blijft echter een advies dat je niet hoeft op te volgen.
- Waarom schuift het OM niet aan?.

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

- **Casus gemeente Hardingsveld-Giesendam**, Rivierdijk
- **Casus gemeente Katwijk**, Koning Julianalaan

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 Hardingsveld-Giesendam

Rivierdijk

Casus Rivierdijk Hardingsveld-Giesendam

De Rivierdijk in Hardinxveld-Giesendam is een gebiedsontsluitende weg. Momenteel geldt er een maximumsnelheid van 50 km/h. Het dijkprofiel is smal (6,0 meter inclusief suggestiestroken van 1,1 meter aan beide zijden), waardoor de weg niet ingericht kan worden conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer. Het is er druk (8.000 mvt/etm). Bij congestie op de A15 is de Rivierdijk de gebruikelijke sluiproute. Op het wegvak tussen de Nieuweweg en de Sluisweg gebeurt veel: auto's worden langs en haaks geparkeerd, er vindt laden en lossen plaats op de openbare weg, langs de weg staan bedrijven en woningen en de fietser heeft geen goede plaats op de rijbaan. Daarom hebben wij in ons Mobiliteitsplan voorgesteld om de weg af te waarderen naar een GOW30.

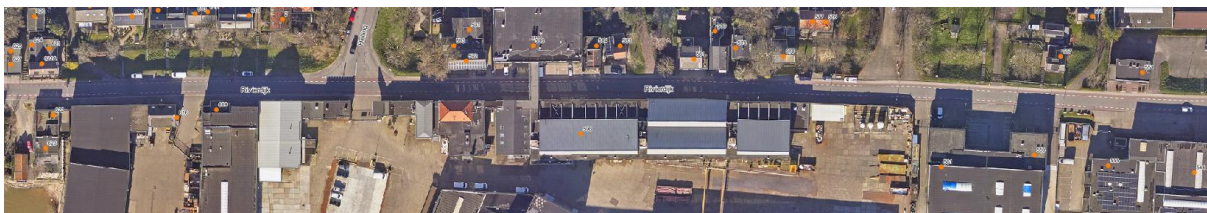


Uitgangspunten

- De Rivierdijk is een belangrijke fietsroute van het voetveer in Boven-Hardinxveld en verbindt voor fietsers de kernen Boven-Hardinxveld en Hardinxveld-Giessendam.
- Langs beide zijden van de weg geldt een verbod stil staan. Om de bedrijfsvoering van de bedrijven niet teveel in de knel te laten komen, is het wel toegestaan om met grote vrachtauto's buiten de spits te laden en te lossen.
- Vanwege niet-onderheide woningen zijn drempels en plateaus moeilijk toepasbaar.

Vragen

1. Hoe kunnen we met de inrichting de werkelijk gereden snelheid terugbrengen naar 30 km/h?
Aandachtspunten hierbij:
 - Enige doorgaande oost-west verbinding met als status 50 km/u weg
 - Route voor grotere vrachtwagen van en naar bedrijven gaat over deze weg
 - Langsparkeren en haaksparkeren beide toegestaan naast de weg
 - Inritten van particulieren en bedrijven
 - Trillinghinder niet gewenst met het oog op type woningen
2. Hoe zorgen we ervoor dat de snelheid daadwerkelijk wordt gerespecteerd?
3. Is het wenselijk om op een doorgaande route op verschillende delen met afwisselende snelheden te werken?
4. Impact hulpdiensten? Hoe voorkomen dat aanrijtijden in het geding komen





Oplossingsrichtingen uit het ontwerperscafé

- Doelstellingen eerst goed op papier zetten.
- Bedenken wat je voor welke weggebruiker wil. Wie heeft prioriteit?
- Maak een duidelijke keuze voor een GOW30 of ETW30?
- Versmalling maken waar de fietsers achterlangs kunnen fietsen.
- Opdelen in 2-2-2: twee fietsstroken van 2 meter, met tussenin een rijbaan van 2 meter breed.
- Vraag die gesteld werd: hoe krijg je snelheid omlaag als je naar 30kn/u wil?
- Vraag die gesteld werd: je hebt geen klachten van omwonenden en geen snelheidsovertredingen, waarom zou je iets aan de inrichting willen doen?
- Matrixbord plaatsen: snelweg rijdt sneller.
- Klinkers in afwijkende kleur toepassen, bijvoorbeeld rode klinkers.
- V85 omlaag halen.

Vanuit de evaluatie werden de volgende aanvullingen vanuit de deelnemers gedaan:

- Dit is typisch een casus waarbij je er niet uitkomt als je de aanbevelingen volgt. Je moet misschien wel bepaalde dingen doen die niet in de aanbevelingen staan. En zo kom je misschien wel op nieuwe aanbevelingen.
- Misschien kun je de bewoners betrekken: vragen hoe zij erover denken? Als er geen klachten zijn, waarom moet je dan iets aan de situatie doen?
- 50km/u met fietsers en auto's gecombineerd blijft te gevaarlijk, dus er moet iets veranderen.

Casus 2:

Gemeente Katwijk

Koningin Julianalaan

Casus gemeente Katwijk

Koningin Julianalaan tussen rotonde Westerbaan en rotonde Zeeweg.

Volgend jaar vindt hier een herinrichting waarbij de weg wordt opgewaardeerd van een ETW-30 naar een GOW-30. De eerste interne ontwerpen zijn hiervoor reeds gemaakt, wijzigingen zijn nog mogelijk.

Kruising Boslaan- Koningin Julianalaan.

In de toekomst een GOW-30 kruispunt met aansluiting van alleen maar GOW-30 wegen. Dit punt staat al jaren erg hoog in onze top 10 lijsten aangaande subjectieve verkeersonveiligheid.

Afwaarderen van een GOW-50 naar een GOW-30. Klein onderhoud vindt binnen afzienbare tijd (+/- 5 jaar) plaats.

Deze weg is onderdeel van het hoofdnetwerk voor zowel het autoverkeer als het fietsverkeer.

Uitgangspunten

Koningin Julianalaan:

- Ontsluitende functie voor verkeer vanaf/naar N441 of N206
- Alternatief voor aansluiting N206
- Sluiproute
- Ongeveer 7.000 mvt/etm
- De verwachting is dat dit groeit naar 9.000-10.000 mvt/etm (2030-2040)
- Er is geen busroute
- Het is een route voor hulpdiensten

- Herinrichting gepland in 2024/2025
- V85 acceptabel
- Weinig ongelukken
- Inmiddels ligt hier een fietsroute die onderdeel is van een doorfietsroute



Kruising Boslaan- Koningin Julianalaan:

- Momenteel is dit een gelijkwaardig kruispunt. Aankomend verkeer (Noord en West 50km) en 30km vanuit zuid.
- Weinig tot geen ernstige ongelukken
- Veel verkeer
- Het parkeerterrein zorgt voor opstoppingen
- Het gevoel van onveiligheid is zeer laag



Vragen

1. Hoe kan de Julianaweg een veilige gow-30 worden zonder dat de gereden snelheid omhoog gaat?
2. Hoe kunnen we op de kruising Boslaan- Koningin Julianalaan een GOW-30 kruispunt vormgeven?

Oplossingsrichtingen uit het ontwerperscafé

- Mogelijke oplossingen: op kruispunten op de GOW30 een voorrangregeling toepassen?
- Ga van GOW50 naar GOW30, en dan met name op het kruispunt. Maak een overgang van de rotonde naar GOW30, er moet dan een bordconstructie komen. De oversteekplaats kan kleiner en met een middeneiland.
- De voetganger zit wel in de voorrang maar de fietser niet, hier is bewust voor gekozen door de gemeente.
- Breng klinkers aan in het midden van de weg, waardoor je voor fietsers een soort fietsstroken creëert. Gebruik van verschillende materialen geeft echter problemen bij het beheer. Het is ook niet comfortabel voor de fietser. Liever asfalt en dan streetprint voor de fietser.
- Parkeerstrookproblematiek zijn we niet dieper op ingegaan, maar het openen van autodeuren van geparkeerde auto's blijft een probleem.
- Gebruik uitritconstructies bij een GOW30 weg.
- Kruispunt: als je een GOW30 kruispunt hebt op GOW30 weg, dan mag je voorrang regelen. Wil je dat? → het is geen optie in deze casus. Kijk dus of het kruispunt beter ingericht kan worden, betere bochtstralen. Het beste idee dat tot nu toe gegeven is volgens de casushouders: maak een rotonde; maar het is nog niet helder hoe die eruit moet komen te zien.
- ETW30 naar GOW30: bordconstructie, met fietsstroken met de juiste afmeting.

Tijdens evaluatie werd de volgende vraag aan de deelnemers gesteld:

- Hoe zien jullie de toepassing van bebording?

Deze antwoorden werden gegeven:

- alle zijstraten krijgen een zone30 bord.
- de inrichting moet het gaan doen, niet de borden.
- ik zou niet na elk kruispunt een 30 bord neerzetten. MAAR: in de aanbevelingen mag op elke kruising een 30 bord staan.
- een bordexplosie is niet wenselijk.
- op elke hoek een 30 bord zorgt voor verwarring.
- in Leiden heeft ieder wegvak een 30 bord, ik heb niet een idee dat er een woud aan borden staat.