

Vergaderjaar 2022–2023

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1024

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 oktober 2022

De vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft tijdens de procedurevergadering van 22 juni jl. gevraagd om in aanloop naar het commissiedebat Verkeersveiligheid en wegen van 6 december 2022 haar per brief te informeren over de gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h (GOW30). Via deze brief ga ik in op dit verzoek. In deze brief wordt tevens ingegaan op de motie van de leden Van Ginneken/Kröger over CROW opdracht geven om inrichtingskenmerken uit te werken en de toezegging om uw Kamer nader te informeren over de uitwerking van de aanbevelingen van het afwegingskader 30 km/h^{1, 2}.

Het ontstaan van het nieuwe wegtype GOW30

Nederland kent een wegategorisering die gebaseerd is op de visie van Duurzaam Veilig Wegverkeer.³ Deze wegategorisering is uitgewerkt in de richtlijnen van het onafhankelijke kennisplatform CROW. Binnen de bebouwde kom zijn de wegtypes erftoegangsweg 30 km/h (ETW30) en gebiedsontsluitingsweg 50 km/h (GOW50) het meest voorkomend. Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom zijn de standaard woonstraten en kenmerken zich door menging en uitwisseling van verkeer. Gebiedsontsluitingswegen hebben een belangrijke doorstroombaanfunctie en zijn primair bedoeld om (woon)gebieden te ontsluiten.

De behoefte is ontstaan om, met het oog op de verkeersveiligheid, de huidige wegategorisering aan te vullen met een nieuw wegtype voor binnen de bebouwde kom: de GOW30.⁴ In de praktijk zijn er namelijk ook gebiedsontsluitingswegen waar doorstroming van belang is, maar waar

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 988.

² Kamerstuk 29 398, nr. 998.

³ Duurzaam Veilig Wegverkeer | Duurzaam Veilig Wegverkeer.

⁴ Naar een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom? | SWOV.

ook veel uitwisseling van verkeer plaatsvindt. Een voorbeeld is een gebiedsontsluitingsweg door een winkelstraat waar relatief veel gemotoriseerd verkeer doorheen rijdt, veel parkeerbewegingen zijn en veel voetgangers oversteken. Deze wegen worden «grijze gebiedsontsluitingswegen» genoemd en zijn vanwege hun dubbelfunctie minder veilig. Daarnaast zijn er gebiedsontsluitingswegen die niet veilig kunnen worden ingericht, bijvoorbeeld doordat vanwege ruimtegebrek de aanleg van een fietspad niet mogelijk is. Ook dit kan een reden zijn om een maximumsnelheid van 30 km/h in te stellen op een gebiedsontsluitingsweg. Een geschikt wegtype voor deze wegen ontbreekt in de huidige wegcatégorisering. SWOV heeft daarom aanbevolen om een nieuw wegtype, de GOW30, te ontwikkelen.⁵

GOW30 in afwegingskader 30 km/h

In het «Afwegingskader 30 km/h» wordt het belang van het nieuwe wegtype GOW30 onderstreept.⁶ Dit afwegingskader is in opdracht van lenW en op verzoek van de Kamer ontwikkeld door CROW en in november 2021 met uw Kamer gedeeld.⁷ In het afwegingskader wordt de maximumsnelheid van 30 km/h in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd. Wegbeheerders kunnen aan de hand van het doorlopen van stappen bepalen bij welke wegen binnen de bebouwde kom het wenselijk is om de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/h en hierbij bezien welk wegtype hierbij past. Hierdoor kunnen wegbeheerders ook een beeld krijgen wanneer het nuttig kan zijn om bij een weg te kiezen voor het wegtype GOW30. In het afwegingskader is aanbevolen om inrichtingskenmerken uit te werken voor het nieuwe wegtype GOW30. Het uitwerken hiervan past bij het coalitieakkoord waarin is opgenomen om samen met de gemeenten te bezien waar binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid zinvol verlaagd kan worden naar 30 km/h.⁸

Inrichtingskenmerken GOW30

De vaste commissie voor lenW heeft specifiek gevraagd naar de Rijksverantwoordelijkheid bij het uitwerken van de inrichtingskenmerken van de GOW30, aan welke inrichtingskenmerken een GOW30 dient te voldoen en wat gemeenten kunnen bereiken met de GOW30. Naar aanleiding van de motie Van Ginneken/Kröger heeft lenW opdracht gegeven aan CROW om de inrichtingskenmerken van de GOW30 uit te werken.⁹ Het Rijk is daarmee opdrachtgever, maar stelt de inrichtingskenmerken niet zelf op. Hierbij heeft lenW ook gevraagd om, conform de aanbevelingen van het afwegingskader 30 km/h, te kijken naar eventuele aanscherpingen van de bestaande inrichtingskenmerken ETW30 en GOW50. De gedachte hierbij is om de drie wegtypen voldoende verschillend te laten zijn, in verband met de herkenbaarheid voor de weggebruiker.

CROW werkt de inrichtingskenmerken uit op basis van bestaande onderzoeken, zoals een aanzet van SWOV voor mogelijke inrichtingskenmerken van de GOW30.¹⁰ Daarnaast wordt gebruik gemaakt van kennis en ervaring uit de praktijk. Hiervoor heeft CROW een breed samengestelde werkgroep ingesteld, bestaande uit ervaringsdeskundigen die werkzaam zijn bij gemeenten, SWOV, Fietzersbond, ANWB, concessieverlener, VVN, Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM), politie en RWS/lenW.

⁵ Naar een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom? | SWOV.

⁶ Afwegingskader 30 km/h | Rapport | Rijksoverheid.nl.

⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 872.

⁸ Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77.

⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 988.

¹⁰ Concept-opzet evaluatie GOW30 | SWOV.

De rol van de werkgroep is vooral om kennis en ervaring in te brengen en tussentijdse concepten te toetsen. Zo worden verschillende vraagstukken besproken, zoals wat een herkenbare en geloofwaardige inrichting kan zijn, hoe om te gaan met mogelijke effecten op de rijtijden van OV en nood- en hulpdiensten en hoe om te gaan met handhaving als sluitstuk bij dit nieuwe wegtype. Naast de werkgroep worden webinars en expert-sessie(s) georganiseerd die overige stakeholders en experts de mogelijkheid geven om input te leveren.

Met de inrichtingskenmerken GOW30 wordt bereikt dat verantwoordelijke wegbeheerders heldere handvaten krijgen om 30 km/h in te kunnen stellen op grijze gebiedsontsluitingswegen en op gebiedsontsluitingswegen die niet veilig kunnen worden ingericht. Op het moment dat de inrichtingskenmerken in de CROW-publicatie zijn vastgesteld kunnen wegbeheerders de inrichtingskenmerken toepassen in de praktijk. CROW en SWOV geven hierbij aan dat het belangrijk is dat wegbeheerders evaluatiestudies uitvoeren om de inrichtingskenmerken te toetsen in de praktijk. Hierdoor wordt zichtbaar wat gemeenten werkelijk bereiken met de inrichtingskenmerken GOW30. Voor de evaluatiestudies kunnen wegbeheerders gebruik maken van het door SWOV opgestelde stappenplan evaluatie GOW30.¹¹ CROW neemt op het moment dat voldoende praktijkervaring is opgedaan en evaluatiestudies zijn uitgevoerd de (eventueel aangepaste) inrichtingskenmerken op in een richtlijn. De CROW-publicatie met de inrichtingskenmerken van de GOW30 wordt met uw Kamer gedeeld, naar verwachting is deze gereed in het voorjaar van 2023.

Overige aanbevelingen afwegingskader 30 km/h

In de verzamelbrief verkeersveiligheid van april 2022 heb ik toegezegd uw Kamer voor het volgende commissiedebat Verkeersveiligheid nader te informeren over de uitwerking van de aanbevelingen van het afwegingskader 30 km/h.¹² Naast de aanbeveling over de inrichtingskenmerken GOW30 hebben de overige aanbevelingen betrekking op juridische en organisatorische vervolgstappen en het nader onderzoeken van effecten van de toepassing van het afwegingskader 30 km/h. De aanbevelingen zijn overigens niet alleen gericht aan het Rijk, maar ook aan verantwoordelijke wegbeheerders en stakeholders.

Bij de juridische vervolgstappen wordt, in overleg met gemeenten en overige stakeholders, bezien in hoeverre de Uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) op enkele punten kunnen worden aangepast. Dit in verband met het goed kunnen toepassen van de GOW30, zoals voorrang kunnen instellen op kruispunten met een GOW30. Dit past ook bij het verzoek van de Kamer in de motie Van Ginneken/Kröger om te bezien hoe decentrale overheden efficiënter en eenvoudiger een maximumsnelheid van 30 km/h kunnen invoeren op die plekken waar zij dat zinvol achten.¹³

Bij de organisatorische vervolgstappen is aanbevolen na te denken over cofinanciering voor aanpassing van de weginrichting. IenW heeft in de 1^e en de 2^e tranche van de Investeringsimpuls verkeersveiligheid infrastructurele maatregelen opgenomen om verkeersveiligheidswinst binnen de bebouwde kom te behalen. Het gaat dan bijvoorbeeld om het veiliger en geloofwaardiger inrichten van wegen binnen de bebouwde kom of het omvormen van een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid

¹¹ Stappenplan Evaluatie GOW30 beschikbaar voor gemeenten | SWOV.

¹² Kamerstuk 29 398, nr. 998.

¹³ Kamerstuk 29 398, nr. 988.

van 50 km/h tot een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. In de vervolgstappen is ook aanbevolen te kijken naar de boodschap aan weggebruikers indien wegen worden omgevormd naar 30 km/h. Hierbij ligt een belangrijke rol bij de verantwoordelijke wegbeheerders en is goede samenwerking met stakeholders van belang. Zo heeft VVN buurtacties ontwikkeld om buurtbewoners en automobilisten meer te attenderen op de maximumsnelheid van 30 km/h.¹⁴

Bij de aanbeveling voor nader onderzoek van de effecten van het afwegingskader 30 km/h zijn de eerder genoemde evaluatiestudies van GOW30 door wegbeheerders van groot belang. Om op hoofdlijnen meer inzicht te krijgen in de effecten van het afwegingskader heeft ingenieursadviesbureau SWECO, in opdracht van lenW, een quickscan afwegingskader 30 km/h uitgevoerd. De quickscan is als bijlage opgenomen bij deze brief. Hieruit komt naar voren dat anno 2022 op 70% van de weglengte binnen de bebouwde kom een snelheidslimiet van 30 km/h geldt. De indicatie is dat na toepassing van het afwegingskader op landelijke schaal dit percentage op termijn zou kunnen oplopen naar ongeveer 80% (extra 7.000 km). Hierbij gaat het om zowel nieuwe GOW30 (3.550 km) als meer ETW30 (3.450 km). Dit geeft op hoofdlijnen weer wat de potentiële toename is van de hoeveelheid 30 km/h wegen in de bebouwde kom bij het toepassen van het afwegingskader 30 km/h door decentrale wegbeheerders. Het werkelijke aantal 30 km/h wegen hangt af van de lokale keuzes van de verantwoordelijke wegbeheerders.

In het afwegingskader wordt tot slot aanbevolen om een gestructureerde discussie te faciliteren over de voor- en nadelen van 30 km/h als landelijke norm voor binnen de bebouwde kom. lenW laat een onderzoek uitvoeren naar de mogelijke voor- en nadelen, waarbij ook input van stakeholders wordt meegenomen. Dit onderzoek is onlangs gestart en is naar verwachting in het 2^e kwartaal van 2023 gereed.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

¹⁴ VVN Buurtacties | VVN Participatiepunt.