

Vergaderjaar 2022–2023

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1057

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 mei 2023

Met deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over een handreiking¹ waarin de inrichtingskenmerken voor een nieuw wegtype binnen de bebouwde kom zijn opgenomen, de gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30). Deze handreiking, opgesteld door onafhankelijk kennisplatform CROW, biedt gemeenten handvatten om binnen de bebouwde kom de verkeersveiligheid te verbeteren door het wegtype GOW30 toe te passen. Met de handreiking wordt de motie van de leden Van Ginneken en Kröger van 14 april 2022 afgedaan om de inrichtingskenmerken door CROW uit te laten werken en de toezeggingen om de resultaten met de Kamer te delen.^{2, 3, 4} Om ervoor te zorgen dat gemeenten de handreiking in de praktijk goed kunnen toepassen wordt de Kamer ook geïnformeerd over een wijziging op enkele punten van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens (Uitvoeringsvoorschriften BABW). Tot slot wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van een onderzoek naar de mogelijke voor- en nadelen van 30 km/h als landelijke wettelijke norm voor wegen binnen de bebouwde kom.

Inrichtingskenmerken GOW30

De handreiking ondersteunt gemeenten bij het toepassen van de GOW30, de Kamer is in de Kamerbrief van 31 oktober jl. geïnformeerd over het ontstaan van dit nieuwe wegtype⁵ De handreiking bouwt voort op een eerder door CROW ontwikkelde «Afwegingskader 30 km/h» uit november 2021, hierin wordt de maximumsnelheid van 30 km/h binnen de

¹ Zie bijlage.

² Kamerstuk 29 398, nr. 988.

³ Kamerstuk 29 398, nr. 1024.

⁴ Mondelinge vragenuur 18 april 2023, Handelingen II 2022/23, nr. 75.

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 1024.

bebouwde kom als leidend principe gehanteerd.⁶ Het verschil tussen de handreiking en het afwegingskader is dat de handreiking gemeenten handvaten biedt hoe een GOW30 in te richten en het afwegingskader gemeenten handvatten biedt in welke situaties een GOW30 toe te passen.

Het toepassen van de inrichtingskenmerken door gemeenten draagt bij aan het creëren van een geloofwaardige inrichting, uniformiteit en herkenbaarheid voor de weggebruiker. Zo geeft de handreiking gemeenten handvatten hoe bij een GOW30 om te gaan met verharding van de weg, rijbaanbreedte en fietsvoorzieningen. In de handreiking worden de uitgangspunten van de inrichtingskenmerken toegelicht en worden afwijkingsmogelijkheden geschetst. Gemeenten kunnen namelijk gemotiveerd afwijken van de inrichtingskenmerken, bijvoorbeeld omdat de lokale omstandigheden bij een weg hierom vraagt. Om de inrichtingskenmerken van het wegtype GOW30 voldoende onderscheidend te laten zijn, bevat de handreiking ook enkele aanpassingen in de inrichtingskenmerken van de bestaande wegtypen erftoegangsweg 30 km/h (ETW30) en gebiedsontsluitingsweg 50 km/h (GOW50).

In de handreiking spreekt CROW over voorlopige inrichtingskenmerken. De reden hiervan is het belang dat ervaring wordt opgedaan met de effecten in de praktijk. Voor evaluatiestudies kunnen wegbeheerders gebruik maken van het door SWOV opgestelde «stappenplan evaluatie GOW30».⁷ CROW neemt op het moment dat voldoende praktijkervaring is opgedaan en evaluatiestudies zijn uitgevoerd de (eventueel aangepaste) inrichtingskenmerken voor GOW30 op in de CROW-richtlijnen.

Wijziging van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft een ministeriële regeling voorbereid om de Uitvoeringsvoorschriften BABW op twee punten te wijzigen. Gemeenten krijgen met deze wijziging meer mogelijkheden om 30 km/h binnen de bebouwde kom toe te passen. Hiermee wordt het tweede verzoek in de motie Van Ginneken en Kröger afgedaan 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.⁸ CROW heeft in de handreiking aangegeven dat twee wijzigingen in de Uitvoeringsvoorschriften BABW noodzakelijk zijn om de handreiking goed te kunnen toepassen. Een eerste wijziging is nodig om ervoor te zorgen dat wegbeheerders binnen de bebouwde kom ook 30 km/h kunnen instellen op wegen die zich richten op doorstroming van verkeer (wegen met een verkeersfunctie). Een tweede wijziging is nodig om ervoor te zorgen dat wegbeheerders meer mogelijkheden hebben om voorrang in te stellen op een 30 km/h weg. Het streven is om een wijzigingsregeling in het najaar van 2023 in werking te laten treden, waarbij de internetconsultatie over deze regeling in het tweede kwartaal van 2023 start.

30 km/h als landelijke wettelijke norm

Naar aanleiding van een aanbeveling in het afwegingskader 30 km/h zijn de voor- en nadelen van 30 km/h als landelijke wettelijke norm binnen de bebouwde kom in kaart gebracht. 30 km/h als landelijke wettelijke norm in plaats van 50 km/h betekent dat de rijksoverheid bepaalt dat de algemene snelheidslimiet op wegen binnen de bebouwde kom 30 km/h is.

⁶ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/11/26/bijlage-3-publicatie-crow-afweegkader-30-km-h>.

⁷ <https://swov.nl/nl/nieuws/stappenplan-evaluatie-gow30-beschikbaar-voor-gemeenten>.

⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 988.

Gemeenten kunnen hierop uitzonderingen maken; hiervoor is een verkeersbesluit nodig indien na inwerkingtreding er geen bord staat op een weg met een afwijkende snelheidslimiet (bijvoorbeeld 50 km/h).

Het onderzoek geeft aan dat 30 km/h als landelijke wettelijke norm zover bekend in geen enkel land is ingevoerd.

Een voordeel is de verwachting dat op de korte termijn meer extra 30 km/h wegen ontstaan. Het nadeel hierbij is echter dat de meeste extra 30 km/h wegen (voorlopig) een weinig geloofwaardige en sobere inrichting krijgen gezien de beperkte specifieke eisen qua inrichting van 30 km/h wegen in deze situatie en de mate waarin gemeenten de extra wegen gelijktijdig volgens de inrichtingskenmerken van CROW in kunnen richten. Een geloofwaardige inrichting, wat betekent dat de maximumsnelheid aansluit bij de verwachtingen van het wegbeeld, is van belang voor de naleving van de snelheid en de uniformiteit in het wegbeeld van 30 km/h wegen. Een ander verwacht nadeel is de vertraging die optreedt voor de nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer, wat kan leiden tot een afname in het voldoen aan de wettelijke opkomsttijden van nood- en hulpdiensten en een afname van het OV-aanbod op de weg. Hoe hard nood- en hulpdiensten bij prioriteit mogen rijden en hoe de dienstregeling van het OV eruit ziet wordt namelijk (mede) gebaseerd op de geldende maximumsnelheid.

Vanwege de volgende drie redenen wordt niet gekozen voor een invoering van 30 km/h als landelijke wettelijke norm. De eerste reden is vanwege de hierboven beschreven nadelen. Vanwege de nadelen en complicaties heeft SWOV in 2019 geconcludeerd het niet wenselijk en haalbaar lijkt om de algemene limiet binnen de bebouwde kom te verlagen naar 30 km/h.⁹ De tweede reden is dat een landelijke wettelijke norm van 30 km/h niet nodig is voor gemeenten om extra 30 km/h wegen te kunnen invoeren. Gemeenten zijn aan de slag om extra wegen binnen de bebouwde kom naar 30 km/h te brengen, anno 2022 heeft 70% van de wegengte binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/h.¹⁰ De derde reden is vanwege het behoud van maatwerk voor gemeenten, zodat zij in samenspraak met lokale belanghebbenden keuzes, afspraken en planning op maat kunnen maken om de beschreven nadelen zoveel mogelijk te voorkomen.

Ondersteuning 30 km/h binnen de bebouwde kom

Met de publicatie van de inrichtingskenmerken GOW30 en de wijziging van de Uitvoeringsvoorschriften BABW worden conform het coalitieakkoord extra stappen gezet in het ondersteunen van gemeenten in het bezien waar binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid zinvol verlaagd kan worden naar 30 km/h. Dit komt naast de bestaande ondersteuning aan gemeenten, zoals het afwegingskader 30 km/h die aan gemeenten beschikbaar is gesteld en de financiële ondersteuning aan gemeenten voor infrastructurele maatregelen op 30 km/h wegen via de Investeringsimpuls verkeersveiligheid. De inzet blijft om zo samen met de gemeenten de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom te verbeteren.

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

⁹ <https://swov.nl/nl/publicatie/naar-een-algemene-snelheidslimiet-van-30-kmuur-binnen-de-bebouwde-kom>.

¹⁰ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/10/31/bijlage-quick-afwegingskader-30-op-landelijke-schaal-definitief-sweco>.