

Betreft 2023-0133965 van afd. Realisatie + bespreekstuk voor 27-02-2024

Aan B&W en de leden van de raad,

Ter aanvulling op de brief van ** oktober JI., waar ik helemaal achter sta, een paar punten om mee te nemen in het heroverwegingsproces.

Het betoog van de Minister in de WOG30 publicatie van begin 2023 waarin hij de nadelen opsomt die aan een inzake de GOW30 weg zitten herken ik niet terug in het oorspronkelijke plan. Zo betoogt hij (en ik citeer);

“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 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...” (bron: [Kamerstuk 29398, nr. 1057 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen \(officielebekendmakingen.nl\)](#)):

Om deze reden heb ik via uw projectteam voorgesteld om **meer bochten in de weg** aan te brengen en het **groen** op bepaalde delen te **herverdelen** naar het midden van de weg. Hierdoor ontstaat er binnen het bestaande volume een vergrote groene beleving.

Zo is het naast het Sweelinck plantsoen ook een mogelijkheid om, middels herverdeling van het groen, extra bomen te planten. Dat kan door aansluitend op de bestaande parkeerstrook aan de ventweg (nummers 53 – 77) bomen te plaatsen en een brede middenberm van groen & bomen te creëren.

Zo kunnen we met een beetje meer creativiteit toch een **ander visueel beeld creëren en groen doelen bereiken** zonder dat het ten kosten gaat van wat dan ook. Deze middenberm mogelijkheid vindt u ook ten hoogte van de nummers 81 – 96. Hier kan het zelfs een brede middenberm zijn. Het wegbeeld blijft hierdoor verspringen en meer aandacht vragen van de bestuurder.

In de CROW wordt hier ook op in gegaan en worden ook **alternatieven** aangedragen. De eerste is (en ik citeer):

“**Rijbaanbreedte:** De rijbaanbreedte is het **enige**, wetenschappelijk bewezen bepalende inrichtingselement voor de geloofwaardigheid van de snelheid. Dit is recent gebleken uit de SWOV-studie ‘Veilige Snelheden, Geloofwaardige Snelheidslimieten (VSGS)’. Hoe breder de rijbaan, hoe hoger de snelheid. Het liefst is de rijbaan dus zo smal mogelijk. Om twee vrachtwagens elkaar stapvoets te laten passeren is 5,8 m nodig. Bredere profielen zijn ook mogelijk, maar een breder profiel kan ten koste gaan van de geloofwaardigheid van 30 km/h. Het is in dergelijke gevallen van belang dat andere weginrichtingsaspecten die van invloed zijn op de geloofwaardigheid van de snelheidslimiet op de juiste wijze worden toegepast.” **Bron:** [Wegbeheerders, aan de slag met voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 | Verkeerskunde](#)

Klinkers aanleggen gebeurt vaak met het idee dat de bestuurder via het geluid bewust wordt van zijn snelheid. Echter in er steeds meer individualisering van de maatschappij is zal het effect maar kort zijn. Te meer omdat de Ministerie niet wetenschappelijk heeft vastgesteld dat dit effect heeft. Wel is wetenschappelijk vastgesteld dat geluidsoverlast voor meer gezondheidsproblemen zorgt. Met klinkers zullen de gezondheidsproblemen toenemen en is het effect op de snelheid kort. Zoab-asfalt lijkt ons daarom een beter alternatief.

Dit ter aanvulling op het al aangedragen probleem rond fietsende basisschoolkinderen en 5000 (vracht-) auto's, bussen en hulpdiensten.

De minister zegt echter ook (en ik citeer):

"... 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 eruitziet wordt namelijk (mede) gebaseerd op de geldende maximumsnelheid. "

De minister concludeert om die reden dat het niet altijd wenselijk en haalbaar is om een algemene limiet te verlagen naar 30km\h en zegt als volgt in het volgende citaat:

"...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.⁸ 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 weglengte binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/h.⁹ **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...**"

U heeft als B&W en Raad de ruimte gekregen om afstemming te zoeken en niet te vervallen in een toneelstukje die uw geloofwaardigheid als bestuurder ondermijnd. De burger houdt er namelijk wel *een actieve herinnering an* van dergelijke bestuurlijke situaties.

Ter heroverweging mee te nemen

Naast de handreikingen om bestaande fietspaden te handhaven bij herinrichting dan ook de vraag:

1. Is het wenselijk om een WOG30 weg te maken i.p.v. het behouden als een WOG50, kijkende naar de reactietijd van de hulpdiensten?
2. Als WOG30 nog steeds de wens is, is het dan niet eenvoudiger om oplossingen te zoeken in de beperking van de rijstrook breedte en de lengte van rechte stukken in de rijbaan?
3. Is het niet wenselijk om parkeerruimte & groene ruimte te zoeken in aanpassing wegbreedte en herverdeling van het groen\bomen richting de middenberm (eilanden), en zo ook het wegbeeld passend te maken?
4. Is het niet wenselijk om voet- en fietspaden op gelijk hoogte te plaatsen waardoor ook ruimte gewonnen kan worden zonder te hoge risico's? (Dit zorgt tevens voor drempels op zijwegen. Welk ook weer een remmend effect op het verkeer op de Beethovenlaan creëert.)
5. Is het wenselijk om geluidshinder met klinkers extra te verhogen terwijl dat het de 'Racebaan-effect' juist zal versterken?

Vragen?

Hopelijk helpt mijn aanvulling, op het betoog van Huize De Bonte, u om sneller het besluit van 10-2023 JI. te heroverwegen en te herzien.

Met een gevoel van hoogachting,