

Nieuwe mobiliteit voor Gouda; kansen vanuit het Nieuwe 30

Marco de Baat – Goudappel – mdbaath@goudappel.nl
Christiaan Kwantes – Goudappel – ckwantes@goudappel.nl
Mette Corsel – Gemeente Gouda – mette.corsel@gouda.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 25 en 26 november 2021, Utrecht

Samenvatting

De samenleving stelt steeds hogere eisen aan de kwaliteit van de leefomgeving, verschoning en verduurzaming van mobiliteit en sociale inclusie ('iedereen doet mee'). Ook ons mobiliteitsbeleid verandert, gedreven door deze hogere doelen. Binnen die context heeft de gemeente Gouda recent nieuw mobiliteitsbeleid aangenomen om een meer leefbare, duurzame en gezonde stad te worden. In dit nieuwe mobiliteitsbeleid is invoering van 30 op een groot aantal wegen in de bebouwde kom ('het Nieuwe 30') een belangrijke troef. Het nieuwe 30 draagt niet alleen bij aan verkeersveiligheid (door lagere snelheid lager risico op ongevallen en lager letselrisico), maar zorgt ook voor meer leefbaarheid (minder verkeer door de straat, minder verkeersongevallen), meer duurzaamheid en gezondheid (minder geluidshinder, stimulans fietsen en lopen). En door deze bijdrage aan brede doelen biedt dit ook kansen voor meerdere potentiële kostendragers voor aanpassingen aan infrastructuur, wat vaak noodzakelijk is om tot een geloofwaardig inrichting te komen voor invoering van 30 km/u.

Het nieuwe 30 is een vernieuwde kijk op de inrichting van wegen binnen de bebouwde kom. Duurzaam Veilig heeft ons de afgelopen decennia veel gebracht, maar knelpunten blijven resteren, en doen zich met name voor op grijze wegen. Diverse partijen hebben daarop de afgelopen jaren onderzoek gedaan en pleidooien gehouden voor een bredere invoering van 30 km/u. In deze paper beschrijven we de context van het nieuwe 30, en de wijze waarop de gemeente Gouda deze nieuwe zienswijze omarmt en de komende jaren gaat invoeren. In de totstandkoming van het nieuwe Goudse mobiliteitsbeleid is ervaring en kennis opgedaan die ook voor andere steden en gemeente nuttige inzichten kan opleveren. Het nieuwe 30 levert een bijdrage aan meerdere doelen, en dus niet enkel en alleen aan verkeersveiligheid. Uiting daarvan kan zorgen voor breder draagvlak. Het tijdig betrekken van stakeholders zoals OV-partijen is belangrijk omdat er consequenties kunnen zijn voor het openbaar vervoer, al lijken die in Gouda goed te mitigeren middels door gerichte maatregelen (lokale maatregelen zoals snelle doorsteken, samenvoegen van haltes, minder vertraging op bijv. randwegen of door netwerkmaatregelen zoals herroutering).

Gouda kiest met het omarmen van het nieuwe 30 voor een meer leefbare, duurzame en gezonde stad. Wie volgt?

1. Inleiding: 30 als kans voor leefbare, duurzame en gezonde steden

Onze manier van kijken naar stedelijke mobiliteit is al enkele jaren in beweging. De samenleving stelt steeds hogere eisen aan de kwaliteit van de leefomgeving, verschoning en verduurzaming van mobiliteit en sociale inclusie ('iedereen doet mee'):

- Op nationaal niveau is het recente 'Brede Welvaart'-advies [1] van de nationale Raad voor de leefomgeving en infrastructuur een goede illustratie. De raad pleit voor een verschuiving in het mobiliteitsbeleid: van een focus op files en capaciteitsknelpunten ('nationale markt- en capaciteitsanalyse') naar het beter integreren van verkeerskundige capaciteitsknelpunten met nabijheid, veiligheid, duurzaamheid, betaalbaarheid en toegankelijkheid.
- Ook op meer regionaal niveau is een koerswending zichtbaar. Zo heeft het eindproduct van het MIRT-onderzoek Metropoolregio Utrecht [2] de titel: "Utrecht Nabij". Dit document zet in op het voorkomen van mobiliteit vanuit het motto: 'gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen'. Nieuwe ontwikkelingen moeten zo terecht komen, dat mensen werk, school, winkels, gezondheidszorg, sport, recreatie en landschap kunnen bereiken, te voet, fiets of met het OV.
- Ook op lokaal niveau worden nieuwe keuzes zichtbaar. Veel gemeenten omarmen de Tweede Kamermotie '30 km/u als nieuwe standaard binnen de bebouwde kom' van harte, veelal toegejuicht door bewoners en belanghebbenden. Juist 30 km/u in plaats van 50 km/u kan bijdragen aan meer veiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid en woongenot. En denk bijvoorbeeld aan de opkomst van leefstraten o.a. in Vlaanderen en fietsstraten in o.a. Nederland.

De coronapandemie heeft de focus op het versterken van de leefkwaliteit alleen meer versneld. Uit metingen van het Nederlands Verplaatsing Panel [3] is gebleken dat mensen tijdens de coronapandemie meer recreatief gingen wandelen en fietsen. Er ontstond nog meer vraag naar kwalitatieve buitenruime. Door de coronapandemie werden we met de neus op de feiten gedrukt: de manier waarop de auto het straatbeeld van steden domineert is niet optimaal voor de leefbaarheid van onze steden en de gezondheid van diens inwoners.

Binnen deze context heeft de gemeenteraad van Gouda in juli 2021 een nieuw mobiliteitsplan vastgesteld. Resultaat: een pakket aan mobiliteitsmaatregelen dat bijdraagt aan vier hoofddoelstellingen:

- Verbeteren leefbaarheid en gezondheid van mensen;
- Aantrekkelijke (binnen)stad;
- Stimuleren duurzame mobiliteit;
- Verbeteren (economische) bereikbaarheid.

Belangrijk onderdeel van het plan is de invoering van 'het nieuwe 30'. Dit paper zoomt in op de kracht van deze maatregel, maar ook op de bijkomende randvoorwaarden en risico's. Dit, omdat het ook voor andere gemeenten een relevant en actueel onderwerp is. Wij denken dat andere steden hun voordeel kunnen doen met de lessen die de gemeente Gouda heeft geleerd.

2. Hoofdlijnen van het mobiliteitsplan Gouda: nieuwe balans tussen vervoerwijzen

Mobiliteitsopgaven in Gouda

Gouda heeft vele kwaliteiten. Het is een historisch rijke stad, die in 2022 zal vieren dat zij 750 jaar stadsrechten heeft. Gelegen aan de Hollandse IJssel is Gouda gegroeid tot een levendige stad met nu zo'n 75.000 inwoners. Het fietsgebruik in Gouda is volgens de Fietsersbond 'zeer goed' t.o.v. Nederland en t.o.v. vergelijkbare steden [4]. Eén van de redenen is de aanwezigheid van een intercystation, maar ook de compactheid van de stad: vrijwel alle bestemmingen in Gouda zijn binnen 15 minuten fietsen te bereiken.

Gouda kent ook een aantal opgaven. Gouda heeft te maken met een bodemdaling door de unieke samenstelling van de ondergrond. Er is dus extra veel trillingsoverlast door vrachtverkeer. Door de organische groei is vooral in en rond de binnenstad een spanning tussen de smalle straatjes en auto- en vrachtverkeer. Ook daarbuiten zijn veel wegen zonder eenduidige functie, waardoor leefbaarheids- en bereikbaarheidsknelpunten zijn ontstaan.

Naar verwachting zal Gouda groeien in inwonertal. De druk op de ruimte en bestaande knelpunten zal hierdoor verder toenemen. Het nieuwe mobiliteitsplan moet een antwoord bieden op de diverse opgaven, en tegelijk de kansen benutten die Gouda heeft [5].

Hoofdprincipes nieuwe plan: voetganger en fietser centraal

Het verkeerscirculatieplan Gouda (VCP) is een nadere uitwerking van het meer algemene mobiliteitsplan uit 2017. De gemeenteraad heeft het plan in ruime meerderheid vastgesteld in juli 2021. Dit is gebeurd na een zorgvuldig participatietraject, dat in totaal 2 jaar heeft geduurd. Hierin hebben belanghebbenden zoals bewoners, ondernemers en belangengroepen intensief meegedacht en meegepraat over de gewenste ontwikkelrichting.

Het VCP richt zich inhoudelijk op de inrichting van de mobiliteitsnetwerken en de openbare ruimte. Hierbinnen heeft het VCP een duidelijke keuze gemaakt voor een herverdeling van de ruimte: herstel van de balans van de ruimte voor voetganger, fietser, OV en autoverkeer.

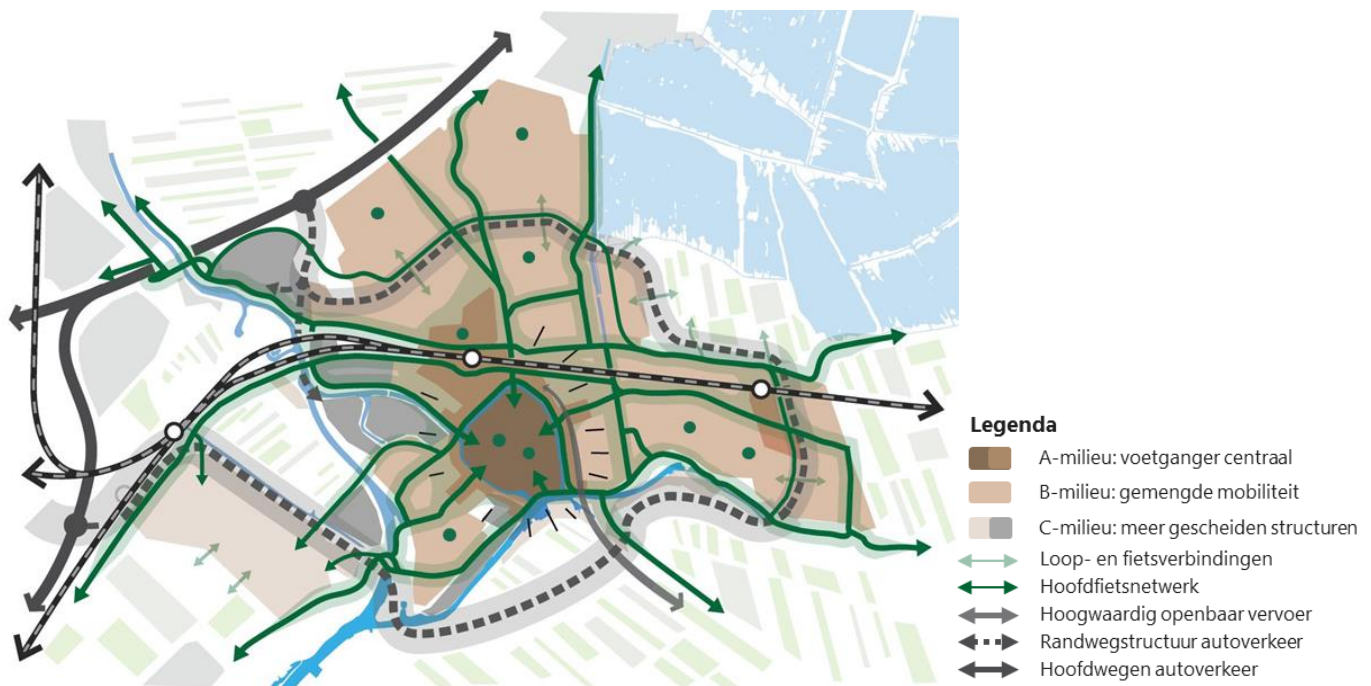
De gemeente heeft voor Gouda als geheel gekozen voor de volgende overkoepelende principes:

- Voetganger en fietsers zijn hoofdgebruikers binnen Gouda
- Versterken fietsstructuren voor fietsers
- Ruimte voor regionaal en lokaal openbaar vervoer
- Autoverkeer gebundeld langs de randen van de stad

Dit is concreet vertaald door Gouda te ordenen in drie ruimtelijke milieus binnen Gouda, met elk een uniek mobiliteitsprofiel:

- A-milieu: voetganger centraal, andere vervoerwijzen zijn te gast, lage snelheden, erfachtige inrichting van straten;
- B-milieu: gemengde mobiliteit, fiets belangrijk vervoermiddel, maar ook ruimte voor de auto, veelal gemengde straten met veilige snelheden;
- C-milieu: meer gescheiden structuren, buitenwijken en bedrijventerreinen, waarbij gescheiden structuren meer gewenst zijn voor veiligheid en bereikbaarheid.

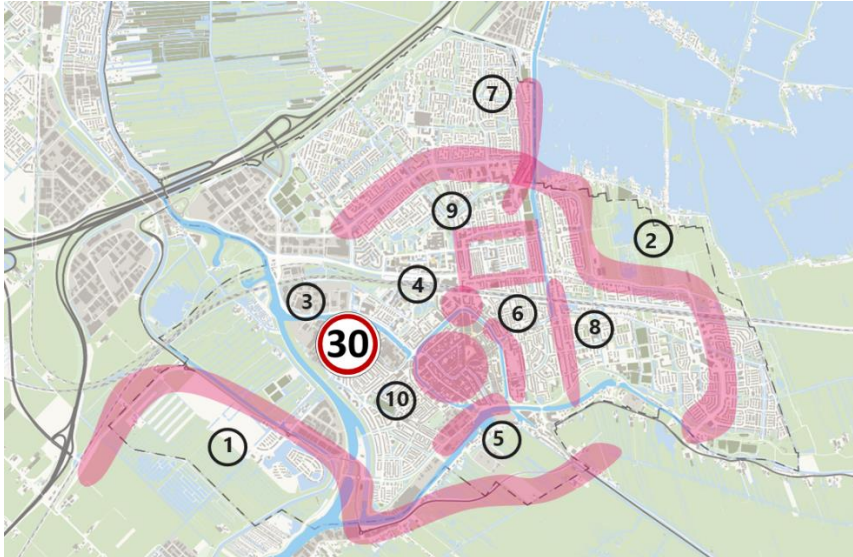
De ruimtelijke milieus en hoofdprincipes zijn hieronder visueel samengevat.



Figuur 2.1: hoofdprincipes van het nieuwe mobiliteitsplan Gouda

Realiseren van 10 maatregelclusters

Om de hoofdprincipes te verwezenlijken heeft de gemeente 10 hoofdclusters aan maatregelen voorgesteld. Zie onderstaande kaart. De maatregelclusters zijn te faseren over een periode van 15 a 20 jaar. Deze lange periode is nodig omwille van uitvoerbaarheid, tussentijdse bijstelling (adaptiviteit), koppeling met regulier onderhoud en financiële draagkracht voor de gemeente. Het gaat hier o.a. om het verbeteren van de randwegenstructuur (cluster 1 en 2), verbeteren van de verblijfskwaliteit en ruimte voor voetgangers in en rond het centrum (cluster 4,5,6,10) en uiteraard het nieuwe 30 gemeentebreed (cluster 3). Bij deze maatregel krijgt een aantal wegen binnen Gouda een snelheidslimiet 30 km/u i.p.v. 50 km/u zoals nu. Doel is om de verkeersveiligheid, leefbaarheid en het fietscomfort te vergroten.



Figuur 2.2: het VCP bestaat grofweg uit 10 clusters aan maatregelen

3. Het nieuwe 30: hoe zit het nu?

Duurzaam Veilig bracht ons veel, maar 'grijze' wegen blijven knellen

De duurzaam veilige wegencategorisering en -inrichting hebben ons veel gebracht. Veel woongebieden zijn veilig ingericht als erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u. En de meeste drukke gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 of 70 km/u hebben veilige gescheiden fietsvoorzieningen gekregen.

In de praktijk kent de bebouwde kom nog een tussencategorie, vaak aangeduid als 'grijze wegen'. Het gaat hier meestal om 50 km/u-wegen waar fietsers gemengd rijden met autoverkeer en waar auto's parkeren langs de rijbaan. De functie, de inrichting en het gebruik van deze wegen is niet goed in overeenstemming te krijgen volgens de principes van Duurzaam Veilig [6]. Er rijdt vaak teveel autoverkeer om er een volwaardige erftoegangsweg van te maken. En er is vaak te weinig ruimte voor fysiek gescheiden fietsvoorzieningen naast de autorijbaan om er een volwaardige gebiedsontsluitingsweg van te maken.

Ten diepste komt dit omdat de rationele blauwdruk van duurzaam veilige wegtypen uit de jaren 80 en 90 van de vorige eeuw niet altijd passend is te krijgen op netwerken die zich gedurende meerdere decennia of zelfs eeuwen historisch en organisch hebben ontwikkeld.

Tweede Kamermotie Kröger: 30 km/u als nieuwe standaard

Om de verkeersveiligheid verder te verbeteren is steeds vaker de roep gekomen om ook de grijze wegen binnen de bebouwde kom 30 km/u te maken. Bij een lagere rijsnelheid van het autoverkeer neemt de kans op ernstige verkeersongevallen af is de gedachte. Dit blijkt ook uit onderzoek van het SWOV [7]: bij invoering van 30 km/u op de helft van de huidige 50-wegen in de bebouwde kom daalt het aantal ernstige slachtoffers substantieel met 22% tot 31%, en neemt het aantal verkeersdoden met ongeveer 60 af.

In de Tweede Kamer is dit met de motie Kröger (oktober 2020) vertaald met een verzoek aan de regering om de bewijslast bij de keuze van de snelheidslimiet om te draaien [8]. Juridisch zijn nu alle wegen binnen de bebouwde kom 50 km/u tenzij een wegbeheerder een weg actief een snelheidslimiet van 30 km/u meegeeft. Een omdraaiing van de bewijslijst zegt: alle wegen binnen de bebouwde kom zijn 30 km/u, tenzij de wegbeheerder veiligheidsvoorzieningen treft zodat op die plek 50 km/u verantwoord is.

Ook de Verenigde Naties pleiten inmiddels voor een standaard snelheidslimiet van 30 km/u (20 mijl per uur) op plekken waar mensen wandelen, leven en spelen [9].

Interessant is dat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid al in 1992 pleitte voor: "waarom niet een algemene limiet van 50 km/u buiten de bebouwde kom en 30 km/u binnen de bebouwde kom" [10].

Winst op meer fronten dan alleen verkeersveiligheid: een win-winsituatie

Het pleidooi voor 30 km/u als standaard komt voort vanuit verkeersveiligheid. Immers: bij lagere snelheden is de remweg korter, zodat er minder ongevallen ontstaan. En als toch ongevallen plaatsvinden, is de afloop minder ernstig.

Maar 30 km/u biedt ook kansen op andere fronten. Door deze voordelen expliciet te noemen, wordt het maatschappelijk draagvlak van 30 km/u groter. Ook komen er meerdere potentiële kostendragers in beeld, wat eventuele infrastructurele aanpassingen eerder mogelijk maakt.

Het toepassen van 30 km/u als standaard draagt bij aan sociale inclusie: wegen worden beter oversteekbaar. Dus ook kwetsbaardere verkeersdeelnemers (jong, oud, of met beperking) kunnen volwaardiger meedoen in het verkeer. 30 km/u ondersteunt de gezondheid van mensen: lagere snelheden gaan namelijk gepaard met minder geluidsproductie. Ook zijn minder maatschappelijke kosten nodig voor geluidsisolatie. 30 km/u draagt bij aan duurzaamheid: vanuit reistijden wordt het aantrekkelijker om te fietsen of te wandelen als autoverkeer 30 km/u rijdt in plaats van 50 km/u. Tot slot maakt 30 km/u klimaatadaptieve infrastructuur mogelijk: bij 30 km/u is het eerder mogelijk om verkeerssoorten te mengen. Dit spaart ruimte die dan kan worden ingevuld met klimaatadaptief groen of verblijfsfuncties.

Een eerste uitwerking: van 50 naar 30...

Naar aanleiding van de Tweede Kamermotie heeft Goudappel samen met bureau DTV gedurende twee jaar onderzoek gedaan in 15 gemeentes en regio's [11] naar de mogelijkheden van het 30 km/u maken van 50-wegen in de bebouwde kom. Ook de ANWB [12], het SWOV [13] de Fietsersbond [14] en gemeenteraden [15] [16] hebben bijdragen geleverd. Voorlopig resultaat is een gezamenlijk pleidooi van Goudappel, DTV, het SWOV, de ANWB en enkele andere mobiliteitsprofessionals: "Van 50 naar 30! Maar niet overal" [17].

Kerngedachte van het pleidooi is dat veiligheid en leefbaarheid in onze dorpen en steden gebaat zijn bij een snelheidslimiet van 30 km/u op veel wegen binnen de bebouwde kom.

Bij menging van fietsers met autoverkeer moet altijd 30 km/u het streven zijn, in combinatie met een bijbehorende geloofwaardige inrichting (herkenbaar en duidelijk).

Van 50 naar 30... Maar niet persé overal ...

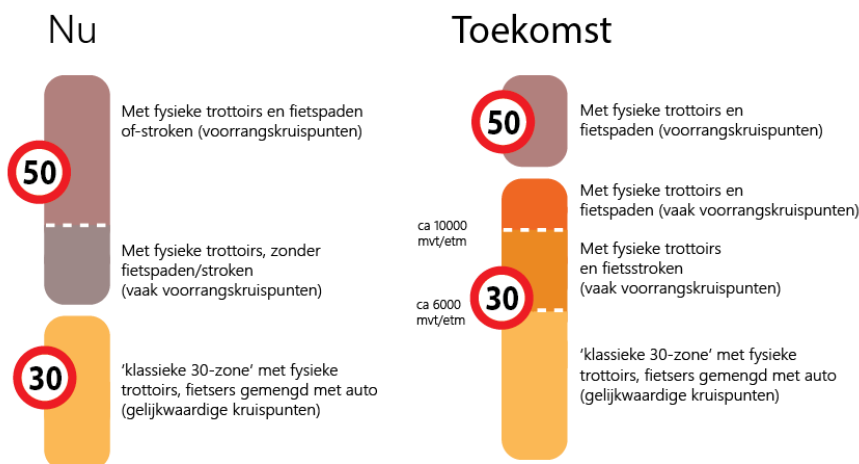
Het gezamenlijke pleidooi van de mobiliteitsorganisaties stelt ook dat het niet wenselijk is om op álle wegen 30 km/u in te voeren. Zo kan (snelheids)hiërarchie in het wegennet wenselijk zijn om autoverkeer te stimuleren om buitenom woonwijken te rijden. Daarnaast kan 30 km/u ongeloofwaardig zijn en leiden tot structurele snelheidsovertredingen. Bijvoorbeeld op wegen met meerdere autorijstroken per richting, of als er te weinig menselijke activiteit rond de weg is en waar geen mensen oversteken. In de derde plaats kan 50 km/u op wegen wenselijk zijn omwille van reistijden voor OV en nood- en hulpdiensten. Een langere reistijd voor het OV kan leiden tot hogere exploitatiekosten. Het is de vraag of wegbeheerders altijd in staat zijn om deze extra financiële kostenpost te compenseren.

Bij wegen met een snelheidslimiet van 50 km/u moeten fietsers en autoverkeer wel altijd fysiek gescheiden worden (met fysiek gescheiden fietsvoorzieningen of geslotenverklaring voor fietsers). Als hier niet aan voldaan kan worden, dan is hier alsnog een snelheidslimiet van 30 km/u nodig, desnoods met een gebiedsontsluitingsfunctie.

Aanzet voor een 'overall beeld' van wegtypen binnen de bebouwde kom

Alles overziend ontstaat dan het volgende beeld. Het aantal 30-wegen zal uitbreiding krijgen. Het kan gaan om klassieke 30-erftoegangswegen (zoals 30-zones in woonwijken, met fietsers en autoverkeer fysiek gemengd), maar ook om 30-gebiedsontsluitingswegen (met een visuele of zelfs fysieke scheiding tussen fietsers en autoverkeer en voorrangsregeling). Exacte keuzes hangen onder meer af van de verkeersintensiteiten van auto- en fietsverkeer.

In de toekomst zal het aantal 50-gebiedsontsluitingswegen veel kleiner kunnen zijn dan nu. Het gaat dan slechts om de grootschaligere en drukkere gebiedsontsluitingswegen, o.a. rondom autosnelwegaansluitingen, tunnels en viaducten.



Figuur 3.1: aanzet richting een nieuwe wegencategorisering en inrichtingsprincipes volgens het nieuwe 30 (copyright Goudappel)

Daarnaast heeft Goudappel samen met DTV Consultants en verschillende gemeenten en regio's data-analyses uitgevoerd naar de invloed van inrichtingselementen op rijksnelheden en verkeersveiligheid. Een snelheidslimiet moet altijd in balans zijn met de inrichting van de weg. Hieronder zijn de kenmerken samengevat die leiden tot een lagere of hogere rijksnelheden van autoverkeer en tot minder of meer ongevallen.

<p>Lagere snelheid autoverkeer </p> <p>Winkelstraat of gemengd wonen en winkelen Hoge bebouwing in relatie tot de breedte van het profiel</p> <p>Klinkers Gelijkwaardige kruispunten Remmers op kruispunten Hoog inrichtingsniveau</p> <p>Lagere snelheid busverkeer Parkeren Laden en lossen</p>	<p>Hoge snelheid autoverkeer </p> <p>Lage bebouwing Breed profiel</p> <p>Asfalt Fietsstroken Fietspaden Langsmarkering Voorrang Middenberm Laanwerking</p>
<p>Minder ongevallen </p> <p>Middenberm (minder fietsongevallen) Haaksparkeren</p>	<p>Meer ongevallen </p> <p>Aanwezigheid van winkels (winkelstraat) Hogere bebouwing (meer dan 2 lagen) Rechte weg</p> <p>Zebra's Geparkeerde auto's Veel parkeerwisselingen Laden en lossen Hoge trottoirbanden</p>

Figuur 3.2: aspecten met significante invloed op aantal ongevallen en rijksnelheid

Op langere termijn: inzetten op Intelligente SnelheidsAanpassing (ISA)

Door technologische ontwikkelingen hebben moderne auto's zo'n groot vermogen dat deze gevaarlijk kan zijn voor andere verkeersdeelnemers. Nieuwe elektrische auto's kunnen vanuit stilstand in twee tot vier seconden versnellen tot 100 km/u. Het is niet mogelijk om dergelijke vermogens volledig te temmen met weginrichting.

Voor de lange termijn is intelligente snelheidsaanpassing (ISA) naar verwachting het antwoord. Hierbij krijgen voertuigen automatisch een elektronische begrenzing die past bij de snelheidslimiet per plek. De EU heeft reeds ingestemd met technische normen dat nieuwe auto's vanaf 2024 verplicht uitgerust moeten worden met ISA [18].

Desondanks gaat het hier voorlopig nog om toekomstmuziek: het zal lang duren voordat een substantieel deel van het wagenpark daadwerkelijk met ISA is uitgerust. Daarnaast blijft het voorsnog een vrije keuze van de automobilist om het systeem te activeren of niet. Kortom: de komende decennia blijft een juiste weginrichting nodig die het wenselijke verkeersgedrag duidelijk of zelfs dwingend communiceert in combinatie met handhaving.

4. Toepassing van de theorie op de praktijk van Gouda?

30 als standaard in de hele gemeente

De gemeente Gouda kiest er voor om binnen de bebouwde kom overal 30 km/u als standaard te hanteren. Als doelen worden genoemd: extra verkeersveiligheid en kwaliteit voor wandelen en fietsen, maar ook de betere concurrentiepositie van wandelen en fietsen ('modal shift') en het stimuleren dat doorgaand autoverkeer meer buitenom de woonwijken gaat rijden via de randwegen ('herrotering').



Figuur 4.1: Doorwaadbare stad met 30 km/u (en enkele uitzonderingen)

Dit betekent dat ook veel 'grijze wegen' waar onvoldoende ruimte is om fietsers en autoverkeer fysiek te scheiden, op korte termijn 30 km/u als snelheidslimiet krijgen.

Het is ook een duidelijke omdraaiing van eerder mobiliteitsbeleid. Want nu moet de gemeente onderbouwen waarom sommige plekken wél 50 km/u moeten blijven, en op welke manier dit veilig kan gebeuren.

Enkele uitzonderingen

Binnen de gemeente gaat 30 km/u gelden op alle wegen, behalve:

- Op de randwegen, want de gemeente wil (doorgaand) autoverkeer verleiden om via deze routes te rijden. Daarom blijft hier 50 of 80 km/u gelden.

- De hoofdinvallroutes langs de waterverbinding de Gouwe en de bedrijventerreinen. Langs de Gouwe sluit de wegomgeving niet goed aan op 30 km/u; hier zijn geen overstekende voetgangers, maar ook geen ruimtelijke functies aan de weg. Hier zou 30 km/u niet geloofwaardig zijn voor weggebruikers.
- Op sommige wegen is pas op termijn 30 km/u als snelheidslimiet mogelijk, omdat deze wegen niet op korte termijn een bijpassende geloofwaardige inrichting kunnen krijgen.



Figuur 4.2: 30 km/u is hier niet geloofwaardig vanwege de wegomgeving (boven Nieuwe Gouwe Oostzijde, onder Rotterdamseweg)

Belang van tijdig afstemmen met OV-partijen

Voor het functioneren van het OV heeft 30 km/u als standaard mogelijke nadelen. Aandachtspunt is dat OV-lijnen vertraging op kunnen lopen als ze in de voorsituatie structureel sneller konden rijden dan 30 km/u. Hierdoor komen ze later op hun keerpunt aan. In het slechtste geval is dan een extra voertuig en chauffeur nodig om dezelfde dienstregeling te kunnen rijden¹. Dit is de reden dat concessienemers (vervoerders) en concessiebeheerders (provincie) kritisch zijn op een verlaging van de snelheidslimiet.

Tegelijk is het de vraag of grote busvoertuigen in de praktijk al veel sneller rijden dan 30 km/u in stedelijk gebied. Vanwege de omvang van de voertuigen en aanwezigheid van haltes, kruispunten, bochten en filevorming ligt de maximum rijsnelheid vaak lager, waardoor een lagere snelheidslimiet niet altijd een grote invloed heeft op de uiteindelijke reistijden.

Het is daarom belangrijk om cijfermatig inzicht te krijgen in de daadwerkelijke effecten ('op straat') van een snelheidslimiet van 30 km/u in plaats van 50 km/u. Het zorgt ervoor dat vervoerder en provincie zich serieus weten genomen, en dat zorgt er voor dat alle partijen samen kunnen werken aan een goede, onderbouwde oplossing. Dit maakt het ook gemakkelijker om de noodzaak en invulling van compenserende maatregelen in beeld te brengen.

Voor Gouda heeft Goudappel een analyse van het OV-netwerk uitgevoerd. Deze analyse was basis voor gezamenlijke optimalisatie op het totale OV-netwerk, samen met gemeente, vervoerder en provincie. Er is ook gekeken hoe eventuele verliesuren kunnen worden gecompenseerd. Hieruit bleek:

- De 30-maatregel uit het mobiliteitsplan kan leiden tot maximaal 7% extra verliesuren voor het OV (worst case),
- Andere maatregelen uit het mobiliteitsplan leiden juist tot 4% reistijdwinst voor het OV. Dan gaat het om een betere doorstroming op de randwegen
- De overblijvende verliesuren (worst case) kunnen in Gouda volledig worden gecompenseerd door aanvullende OV-maatregelen. Het gaat hier om het herschikken van enkele OV-lijnen en het samenvoegen van enkele haltes. Per saldo leidt dit in het eindplaatje tot 1.000 uren reistijdwinst ten opzichte van de situatie zonder 30 km/u-snelheidslimiet.

Oplossingen kunnen liggen op microniveau (snelle doorsteek voor OV, samenvoegen van twee haltes), maar ook op netwerkniveau. Het is denkbaar dat een transformatie van het OV-netwerk in enerzijds meer dragende hoogwaardige OV-lijnen en anderzijds meer ontsluitende lijnen goed past bij het denken over 30 en 50 km/u. Zo kunnen overheden en OV-partijen afspraken maken: bijvoorbeeld dat hoogwaardige OV-lijnen met een hoge frequentie beschikking krijgen over 50 km/u-routes, maar dat ontsluitende lijnen met een lagere frequentie gebruik kunnen maken van 30 km/u-wegen.

¹ In de praktijk gelden zogenaamde extra te rijden dienstregelingsuren (verliesuren) als vuistregel om de eventuele toename van exploitatiekosten in te schatten.

Belang om bewoners en ondernemers te betrekken

Tijdens de totstandkoming van het Goudse mobiliteitsplan is een intensief participatietraject doorlopen. Met een vertegenwoordiging van ondernemers, bewoners en belangengroeperingen rondom o.a. fietsers, OV, cultureel erfgoed is het eindverhaal stapsgewijs opgebouwd.

Opvallend is dat met name de bewoners en belangengroeperingen zeer positieve verwachtingen hebben van 30 km/u als standaard. Hiermee beantwoordt het nieuwe 30 aan een duidelijke maatschappelijke behoefte aan meer veiligheid en leefkwaliteit in stedelijk gebied. Wel zijn vooral bewoners erg bewust van het feit dat 'het plaatsen van een verkeersbord' onvoldoende gaat werken, en dat dit gepaard moet gaan met een geloofwaardige inrichting.

Vooraf ondernemers hadden in eerste instantie zorgen over de autobereikbaarheid bij een snelheidslimiet van 30 km/u. Dankzij economisch onderzoek naar de effecten van het mobiliteitsplan zijn hier ook veel zorgen weggenomen. Duidelijk werd, dat er gunstige effecten waren als het gaat om het vestigingsmilieu en de aantrekkelijkheid van de stad (recreatie en toerisme). Daarnaast bleek uit reistijdenanalyse dat de totale reistijden van bijvoorbeeld bezoekers veel meer worden bepaald door wachttijden bij kruispunten dan de snelheidslimiet op tussengelegen wegvakken. Tot slot hielp het ondernemers dat de belangrijkste rand- en invalswegen 50 km/u konden blijven. Dit is ook veilig mogelijk omdat hier goede fietsvoorzieningen liggen.

Het uiteindelijke draagvlak bij zowel bewoners als ondernemers hebben bijgedragen aan de positieve besluitvorming door de gemeenteraad.

5. Afronding en aanbevelingen

Deze paper laat zien dat 'het nieuwe 30' belangrijke bijdragen levert aan maatschappelijke doelen van vandaag en morgen. Het sluit aan op de behoefte van deze tijd. Ook uit de participatie met belanghebbenden in Gouda bleek er groot draagvlak voor deze maatregel. Mede daarom is het belangrijk om 'het nieuwe 30' breder te trekken dan alleen verkeersveiligheid. Het heeft meer voordelen, zoals leefbaarheid, gezondheid, sociale inclusie, duurzaamheid en klimaatadaptiviteit. Het verbreden van de doelen van 'het nieuwe 30' vergroot ook het draagvlak en ook potentiële kostendragers voor aanpassingen aan infrastructuur. Infrastructuur dient namelijk wel aan te sluiten op 30, zodat weggebruikers 30 ook als een geloofwaardige limiet ervaren.

Door het nieuwe 30 wordt het vertrekpunt en de bewijslast omgedraaid: wegen in de bebouwde kom zijn in principe 30 km/u, tenzij... Dit betekent ook dat er altijd 50 wegen overblijven binnen de bebouwde kom, omdat sommige wegen niet geloofwaardig 30 gemaakt kunnen worden (bijvoorbeeld vanwege een belangrijke randwegfunctie, vanwege de wegomgeving, of omdat wegaanpassingen niet goed mogelijk zijn). Hierbij is het belangrijk om een goede analyse uit te voeren naar een duurzaam veilige balans tussen functie, gebruik en inrichting van een weg. Wel zou het streven moeten zijn alle 50 wegen met fysiek gescheiden fietsvoorzieningen uit te voeren, en niet meer met fietsstroken of gedeelde rijbanen.

Voor een succesvolle introductie van 'het nieuwe 30', is het belangrijk tijdig af te stemmen met belanghebbenden, zoals OV-partijen. 30 km/u kan nadelen hebben voor het openbaar vervoer (extra exploitatiekosten door langere reistijden), maar in Gouda lijken de nadelen beheersbaar. In Gouda zijn de nadelen te compenseren door gerichte maatregelen (lokale maatregelen zoals snelle doorsteken, samenvoegen van haltes, minder vertraging op bijv. randwegen of door netwerkmaatregelen zoals herroutering).

Wij zijn overtuigd dat het nieuwe 30 een nieuwe verkeersveiligheidswinst kan opleveren, maar we willen benadrukken dat het ook bijdraagt aan vele andere maatschappelijke doelen die het maatschappelijk en financiële draagvlak kan vergroten. Onze ervaringen in Gouda zijn erg positief, wel is veelal maatwerk nodig en dient het OV goede aandacht te krijgen. De gemeente Gouda gaat in ieder geval de komende jaren de eerste straten aanpakken en 30 km/u maken, met als doel een meer leefbare, duurzame en gezonde stad. Wie volgt?

Referenties

- [1] Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, „Rli-advies 'Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid',“ Feb 2021. [Online]. Available: <https://www.rli.nl/publicaties/2021/advies/naar-een-integraal-bereikbaarheidsbeleid>.
- [2] U Ned, „Utrecht nabij - Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid MRU 2040,“ 2020.
- [3] Goudappel, „Nederlands VerplaatsingsPanel,“ [Online]. Available: <https://www.dat.nl/nvp/>. [Geopend Augustus 2021].
- [4] Fietsersbond, „Rapportage Fietsbalans - 2 Gouda,“ 2009.
- [5] Gemeente Gouda, „Verkeerscirculatieplan,“ 2021. [Online]. Available: <https://www.gouda.nl/gouda-werkt-aan-de-stad/verkeerscirculatieplan/>. [Geopend Augustus 2021].
- [6] SWOV, „DV3- Visie Duurzaam Veilig wegverkeer 2018-2030,“ 2018.
- [7] SWOV, „Naar een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom?,“ 2019.
- [8] Tweede kamer der staten-generaal, „Motie van het lid Kröger over 30 km/u in de bebouwde kom als uitgangspunt nemen,“ Oktober 2020. [Online]. Available: <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2020Z18611&did=2020D40218>.
- [9] Verenigde Naties, „Building streets for life; starts with 30 km/h,“ [Online]. Available: <https://www.unroadsafetyweek.org/en/home>. [Geopend Augustus 2021].
- [10] SWOV, „Naar een duurzaam veilig wegverkeer 1990-2010,“ 1992.
- [11] Goudappel & DTV, „Onderzoek naar Het Nieuwe 30,“ 2020. [Online]. Available: <https://www.goudappel.nl/projecten/hoe-hangen-snelheden-en-ongevallen-samen-met-weginrichting-en-omgeving/>.
- [12] ANWB, „Verkeer in de stad,“ 2020. [Online]. Available: <https://www.anwb.nl/belangenbehartiging/verkeer/verkeer-in-de-stad>. [Geopend Augustus 2021].
- [13] SWOV, „Nieuwe wegcategorie GOW30 ter vervanging van 'grijze wegen',“ 2020. [Online]. Available: <https://www.swov.nl/nieuws/nieuwe-wegcategorie-gow30-ter-vervanging-van-grijze-wegen>.
- [14] Fietsersbond, „30 is het nieuwe 50,“ [Online]. Available: <https://www.fietsersbond.nl/ons-werk/30-is-nieuwe-50/>. [Geopend Augustus 2021].
- [15] NOS, „Rotterdam wil van 50 naar 30 kilometer per uur, 'niet eenvoudig te realiseren',“ november 2020. [Online]. Available: <https://nos.nl/artikel/2358293-rotterdam-wil-van-50-naar-30-kilometer-per-uur-niet-eenvoudig-te-realiseren>.
- [16] Haarlems Dagblad, „Maximale snelheid van 30 km/u wordt de standaard in Haarlem,“ November 2020. [Online]. Available: https://www.haarlemsdagblad.nl/cnt/dmf20201127_58083081?utm_source=google&utm_medium=organic.
- [17] ANWB, Goudappel, Walraad, Mobycon, SWOV, DTV, „Pleidooi: Van 50 naar 30! (Maar niet overal),“ [Online]. Available: <https://www.verkeerskunde.nl/artikel/pleidooi-van-50-naar-30-maar-niet-overal>.
- [18] European Transport Safety Council, „Intelligent Speed Assistance set for launch on all new EU vehicle types from 2022,“ Mei 2021. [Online]. Available: <https://etsc.eu/intelligent-speed-assistance-set-for-launch-on-all-new-eu-vehicle-types-from-2022/>. [Geopend Augustus 2021].