

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Regeling houdende wijziging van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens in verband met de toepasbaarheid van het nieuwe wegtype binnen de bebouwde kom, de gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30)

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl

1 Wat is de aanleiding?

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft in 2019 aanbevolen om met het oog op de verkeersveiligheid een nieuw wegtype binnen de bebouwde kom te ontwikkelen, de gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30). Onafhankelijk kennisplatform CROW heeft in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) twee documenten ontwikkeld, het 'Afwegingskader 30 km/h' (november 2021) en de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' (mei 2023). Het afwegingskader biedt gemeenten handvaten in welke situaties een GOW30 toe te passen. De handreiking biedt gemeenten handvaten hoe een GOW30 in te richten. Zowel in de handreiking als in het afwegingskader heeft CROW aanbevolen om de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens (hierna: Uitvoeringsvoorschriften BABW) op twee punten aan te passen in verband met de toepasbaarheid van de GOW30. Het toepasbaar maken van het nieuwe wegtype GOW30 in de praktijk is in lijn met de gedachte uit het coalitieakkoord 2021-2025, 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.

2 Wie zijn betrokken?

IenW heeft de opdracht gegeven aan CROW om het Afwegingskader 30 km/h en de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 op te stellen. CROW heeft in deze publicaties aan het ministerie van IenW aanbevolen om de Uitvoeringsvoorschriften BABW op enkele punten te wijzigen. Bij het opstellen van deze publicaties heeft CROW gebruik gemaakt van input van verschillende betrokkenen.

Bij het opstellen van het Afwegingskader 30 km/h heeft CROW gebruikt gemaakt van een werkgroep en een klankbordgroep. In de werkgroep zaten verschillende gemeenten, RWS-WVL en SWOV. In de klankbordgroep zaten verschillende gemeenten, ANWB, Fietsersbond, GNMI, Hogeschool Windesheim, ministerie van IenW, ministerie van JenV, Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM), Politie, samenwerkingsverband Decentrale OV-autoriteiten (DOVA), VNG en VVN.

Bij het opstellen van de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 heeft CROW wederom gebruik gemaakt van een werkgroep, bestaande uit ervaringsdeskundigen die werkzaam zijn bij verschillende gemeenten, SWOV, Fietsersbond, ANWB, Vervoersregio Amsterdam (mede namens Landelijk Overleg Verkeersveiligheid Gedragsbeïnvloeding), samenwerkingsverband DOVA, VVN, CVOM, Politie, RWS-WVL en het ministerie van IenW. Daarnaast heeft CROW gebruik gemaakt van expertsessies om (technische) input te krijgen van adviesbureaus in de mobiliteit en gebruik gemaakt van een webinar voor een breed publiek.

3 Wat is het probleem?

Het algemene probleem voor de verkeersveiligheid is dat er gebiedsontsluitingswegen zijn waar zowel doorstroming van verkeer als veel uitwisseling van verkeer plaatsvindt, waardoor deze wegen vanwege de dubbelfunctie minder veilig zijn. En dat er gebiedsontsluitingswegen zijn die niet veilig kunnen worden ingericht voor 50 km/h, bijvoorbeeld vanwege ruimtegebrek. De GOW30 kan hiervoor een oplossing zijn.

In de huidige Uitvoeringsvoorschriften BABW is het probleem dat het nieuwe wegtype GOW30 niet goed kan worden toegepast binnen de bebouwde kom:

- Een GOW30 heeft conform het Afwegingskader 30 km/h en de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 voornamelijk een verkeersfunctie of volledig een verkeersfunctie. Een bord A1 30 km/h en 30 km/h zone mag conform de huidige Uitvoeringsvoorschriften BABW alleen worden toegepast op wegen met voornamelijk een verblijfsfunctie. Dit is de reden dat de Uitvoeringsvoorschriften BABW op dit punt moeten worden aangepast;
- Een GOW30 heeft conform het Afwegingskader 30 km/h en de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 een vorm van voorrang op kruispunten vanwege de gewenste doorstroomfunctie van een gebiedsontsluitingsweg. Het bord B6 mag conform de huidige Uitvoeringsvoorschriften BABW binnen 30 km/h- en 30 km/h-zones slechts worden toegepast bij rotondes en kruispunten met een vrijliggende busbaan, vrijliggend fietspad, vrijliggend fiets/bromfietspad of een hoofdfietsroute. Daarom moeten de Uitvoeringsvoorschriften BABW op dit punt worden aangepast.

4 Wat is het doel?

Het doel van de wijziging is het verbeteren van de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom door via de wijziging van de Uitvoeringsvoorschriften BABW het mogelijk te maken voor de wegbeheerder om het nieuwe wegtype GOW30 binnen de bebouwde kom goed toe te kunnen passen.

5 Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Overheidsinterventie is gerechtvaardigd omdat zonder overheidsinterventie de inrichtingskenmerken van de GOW30 niet goed kunnen worden toegepast in de praktijk. Wegbeheerders die de verkeersveiligheid willen verbeteren via het toepassen van een GOW30 kunnen dan tegen de beschreven beperkingen in de Uitvoeringsvoorschriften BABW aanlopen.

6 Wat is het beste instrument?

De regels voor het toepassen van verkeerstekens zijn geregeld in de Uitvoeringsvoorschriften BABW. Alleen door aanpassing van deze regelgeving kunnen de borden correct worden toegepast in een GOW30.

7 Wat zijn de gevolgen?

De voorliggende aanpassingen van de Uitvoeringsvoorschriften BABW hebben voor wegbeheerders tot gevolg dat enkele beperkingen worden weggenomen om het nieuwe wegtype GOW30 goed toe te kunnen passen in de praktijk.

Indien wegbeheerders besluiten om bij bepaalde wegen de GOW30 toe te passen kan dat positieve gevolgen hebben voor burgers door een verbetering van de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom. Indien wegbeheerders besluiten om bij bepaalde wegen een GOW30 met een vorm van voorrang op kruispunten in te stellen voor gemotoriseerd verkeer en fietsers kan dit positieve gevolgen hebben voor de doorstroming op deze 30 km/h weg, in vergelijking met de situatie dat 30 km/h zonder voorrang zou worden ingesteld. In hoeverre de effecten werkelijk optreden is afhankelijk in hoeverre wegbeheerders besluiten het nieuwe wegtype toe te passen en afhankelijk van de werkelijke effecten van de GOW30.