

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

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)

(Internetconsultatie van 11 mei tot en met 8 juni 2023)

In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) bereidt een aanpassing voor van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens met hierin twee wijzigingen. Hiervoor maakt IenW een wijzigingsregeling. De twee wijzigingen zorgen ervoor dat wegbeheerders een nieuw soort weg binnen de bebouwde kom, de zogenaamde gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30), goed kunnen toepassen in de praktijk.

De GOW30 is een extra wegtype binnen de bebouwde kom. Wegbeheerders kunnen al 30 km/h instellen via het wegtype erftoegangsweg 30 km/h (ETW30). Een besluit van wegbeheerders om bij bepaalde wegen een GOW30 toe te passen kan een positief effect hebben op de verkeersveiligheid van burgers binnen de bebouwde kom. Ook kan de mogelijkheid om op een GOW30 een vorm van voorrang voor gemotoriseerd verkeer en fietsers op kruispunten in te stellen de doorstroming bevorderen. In hoeverre de effecten werkelijk optreden is afhankelijk van de mate waarin de GOW30 in de praktijk wordt toegepast. Ook is de daadwerkelijke effectiviteit van het nieuwe wegtype hierop van invloed.

Doel van de regeling

Het doel van de regeling is het verbeteren van de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom. De twee wijzigingen zijn door het onafhankelijk kennisplatform CROW aanbevolen in een handreiking over de inrichtingskenmerken van de GOW30. In de handreiking van CROW zijn handvaten opgenomen hoe wegbeheerders de GOW30 binnen de bebouwde kom op een goede, veilige en praktische manier kunnen inrichten indien zij dit nieuwe wegtype willen toepassen.

Voor wie is dit belangrijk?

Wegbeheerders (met name gemeenten)

Wat zijn de gevolgen van deze wijziging?

Deze regeling neemt voor wegbeheerders twee beperkingen weg om het nieuwe wegtype GOW30 goed toe te kunnen passen in de praktijk.

De internetconsultatie

Er kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 10 reacties ingediend, hiervan zijn er 7 openbaar. Indieners zijn:

- Particulieren (70% van de reacties);
- Overheden, waaronder de Gemeente Gemert-Bakel (20% van de reacties);
- Bedrijfsleven (10% van de reacties).

1. Algemeen beeld van de reacties

De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende onderwerpen:

- Een meerderheid van de indieners staat in principe welwillend tegenover de voorgestelde aanpassing van de Uitvoeringsvoorschriften BABW;
- Er zijn nog wel de nodige opmerkingen en kanttekeningen, met name betreffende:
 - Nut en noodzaak van 30 km/h;
 - Inrichting van de weg.

2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst, aan de hand van citaten uit individuele reacties. Deze reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.

Algemene reacties

- Alles dat 30 km per uur max in de bebouwde kom mogelijk maakt doen. Geen prioriteit meer aan de auto;
- Een goed idee, veel ongelukken gebeuren op de 50-wegen binnen de bebouwde kom;
- Uit meerdere onderzoeken van onder meer SWOV blijkt dat er verschillende redenen zijn om aan te nemen dat 30km leidt tot een veiliger situatie op de weg, met name voor de meest kwetsbare gebruikers;
- Het is fijn dat in principe vrijwel alle wegen binnen de bebouwde kom relatief eenvoudig kunnen worden heringericht als GOW30;
- Goed dat de uitvoeringsvoorschriften binnenkort aangepast worden.

Opmerkingen en kanttekeningen

Nut en noodzaak van 30 km/h

- Onderzoek in internationaal verband of met standaard 40 km/h niet een veel beter effect kan worden gesorteerd (met handhaving zonder veel tolerantie voor boven de 40);
- De praktijk wijst uit dat 30 km/h op gebiedsontsluitingswegen heel slecht wordt nageleefd door automobilisten;
- Het blijkt dat 30 km/h een hele slechte snelheid is voor auto's met verbrandingsmotoren, en tenslotte rijden ook de e-bikes en bromscooters in de weg oren als je je eraan probeert te houden;

- Niet in alle gemeenten wordt begrepen waar de GOW30 een oplossing voor is, bijvoorbeeld omdat er nog geen of 'onvoldoende' ernstige ongelukken zijn gebeurd;
- Wetgeving en uitvoeringsvoorschriften moeten zo duidelijk zijn dat gemeenten eruit kunnen afleiden welke concrete opdracht er ligt, daarnaast is het belangrijk om te bedenken welke maatregelen leiden tot de (bewezen) hoogste effectiviteit;

Inrichting van de weg

- Gemeenten zouden moeten (kunnen) worden verplicht de wegen waarvoor deze regeling geldt preventief aan te passen;
- Gemeenten zouden moeten beginnen om bij het aanleggen van de verplichte verkeersremmende maatregelen in 30 km/h zones een grote mate van uniformiteit aan te houden;
- Met de wijziging van de uitvoeringsvoorschriften BABW voor het toepassen van verkeersbord B6 ontstaat de mogelijkheid voor wegbeheerders om ook binnen verblijfsgebieden (de huidige 30 km/h zones) op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom de voorrang te regelen. Dit lijkt onwenselijk voor de verkeersveiligheid, het verwachtingspatroon van de verkeersdeelnemer en de uniformiteit van het wegbeeld binnen verblijfsgebieden;
- Deze wijziging heeft negatieve neveneffecten voor bestaande 30 km/h zones met een veel te hoog aantal doorgaande verkeersbewegingen;
- Door 30 km/h toe te staan op wegen met een verkeersfunctie zullen bestaande 30 km zones niet langer meer beschermd zijn tegen het almaar toenemende verkeer;
- Gemeentes kunnen onbeperkt verkeer laten toenemen in verblijfsgebieden, voor de leefbaarheid van omwonenden is dit een hele slechte zaak. De bescherming van geluidsoverlast in 30 km/h zones is in de huidige situatie al miniem.