

Ter ondersteuning van het invoeren van 30 km en het aanpassen van het Wegencategoriseringsplan

Uit **Goudappel**: [Gereedschapskist GOW30 Brochure Goudappel 220322 \(003\).pdf](#):

Op wegvak- en projectniveau ligt vervolgens de uitdaging om te komen tot een geschikte vormgeving. De landelijke afspraken over GOW30 zijn op dit moment nog niet vastgelegd. In deze brochure vind je een voorzet van wegkenmerken, fietsvoorzieningen en basisprofielen. Voor hier alvast een paar belangrijke noties:

1. GOW-30 is altijd een compromis tussen veiligheid/leefbaarheid en stroomfunctie/netwerk aan de andere kant
2. Een GOW30 is echt iets anders dan een 30 km/h-gebied (ETW30) zoals we datal kennen
3. Vergeet dan ook je stokpaardjes over 30 gebieden, zoals gelijkwaardigekruispunten, geen zebrapaden, maximaal 4-6000 mvt,

=====

Zie ook de [Loenderslootcriteria](#)

=====

Volgens het [CROW afweegkader](#):

5.6 Capaciteit

De theoretische afrijcapaciteit van een rijstrook ligt lager bij 30 km/h dan bij 50 km/h.

Theoretische capaciteit bij verschillende snelheden:

50 km/h= +/- 1950 vtg/uur

30 km/h= +/- 1700 vtg/uur

15 km/h= +/- 900 vtg/uur

Deze theoretische capaciteit zal in de stad eigenlijk nooit worden gehaald. De capaciteit van kruispunten en verstoringen op wegvakken en bij ondergeschikte zijstraten is veel bepalender voor de omvang van het gemotoriseerd verkeer dat via het stedelijke wegennet kan worden afgewikkeld. Wellicht is er een (gering) effect bij de afrijcapaciteit bij VRI's.

Maar ook belangrijk:

Toch is te verwachten dat wegen die als GOW30 zijn ingericht, door de lagere snelheid iets minder aantrekkelijk zijn voor (doorgaand) gemotoriseerd verkeer.

=====

[Swov Factsheet 2018](#): 30km/uur-gebieden (swov.nl)

Een 30km/uur-gebied heeft, per definitie, een negatief effect op de doorstroming, reistijd en bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer. Ook het rijcomfort wordt door drempels, plateaus, wegversmallingen en as verspringingen negatief beïnvloed. De vraag is wel hoe zwaar deze nadelen moeten wegen.

Bij het verlagen van 130 naar 100 km/uur is de verbeterde doorstroming wel bewezen.

Bij het verlagen van 50 naar 30 zal dit mogelijk beperkter het geval zijn.

=====

Langzaam rijden gaat sneller, ook aangeduid met het acroniem **LARGAS**, of zelfs met het speelse **LaRGaS** is een weginrichtingsconcept om wegen dusdanig in te richten dat **bestuurders** weliswaar niet hard rijden, maar zich toch **sneller** verplaatsen. Dit zou bereikt moeten worden door een zo gelijkmatig mogelijke doorstroming te bewerkstelligen, waarin enerzijds zo min mogelijk hoeft te worden gestopt (bijvoorbeeld voor een **verkeerslicht**) maar anderzijds geen hoge snelheden bereikt kunnen worden (**bijvoorbeeld door smallere rijbanen**).

Het LARGAS-principe is vooral bedoeld voor **gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom**.

Uit: [Langzaam rijden gaat sneller - Wegenwiki](#)

Of: <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/simulatietool-langzaam-rijden-gaat-sneller-largas>

Het principe van smallere rijbanen is bv. ook de reden geweest om de Papenstraat te voorzien van smalle rijbanen. Dit principe wordt verlaten bij het ontwerp wat nu voorligt.

=====

Hulpdiensten: Hulpdiensten met de gevoerde signalen mogen 40 km/h harder dan de maximum snelheid; in 30 km kernen is dat dus 70 km in de hele kern.

=====

VN: Ook de Verenigde Naties roept op: verlaag de snelheidslimiet binnen de kom naar 30 km/uur:

[Verenigde Naties: verlaag snelheidslimiet binnen de kom naar 30 km/uur \(swov.nl\)](#)

=====

Wat is wel nodig: Een zeer recent artikel van het wetenschappelijk bureau (SWOV) toont aan dat het aantal doden en gewonden niet terugloopt en de maatregelen die **wel** nodig zijn:

[Halvering aantal verkeersslachtoffers in 2030 ligt buiten bereik \(swov.nl\)](#) en [Rapport SWOV - Kiezen of Delen - Nov 2022.pdf](#)

Handhaving: [ISA](#) invoeren zal tot de beste handhaving leiden. [Factsheet ISA \(swov.nl\)](#)

Intelligente Snelheid Aanpassing is verplicht in nieuwe auto's vanaf juli 2022.

Namens de indieners van het Inwonersinitiatief