

Verslag Ontwerperscafé 'GOW30' provincie Gelderland

30-05-2024, 12:00, Arnhem

Op donderdag 30 mei 2024 organiseerde CROW-Fietsberaad in opdracht van provincie Gelderland een ontwerperscafé GOW 30. In totaal namen 15 deelnemers deel aan de bijeenkomst en zij gaven gemiddeld een 8,1 als rapportcijfer voor de bijeenkomst.

Erik Fikkert (provincie Gelderland) opende het ontwerperscafé en heette iedereen welkom. Na een kennismakingsronde lichtte Mark van Gurp (CROW) de [Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30](#) toe.

Vragen/aandachtspunten naar aanleiding van de presentatie:

- Er werd gevraagd waarom er geen andere hulpdiensten dan de politie zijn uitgenodigd. Dat is relevant bij een GOW30 discussie. CROW neemt dit mee in de evaluatie.
- Je moet de vraag eigenlijk omdraaien; is deze weg geschikt voor een 50km weg en voldoet het aan de inrichtingseisen? Als dat veilig kan, dan is het beter om de weg 50km te houden, voor de doorstroming, geluidsoverlast, voor de hulpdiensten, enz. Het is denk ik niet goed om alles als GOW30 in te willen richten. Niet iedereen in de zaal is het hiermee eens.
- Het laatste plaatje in de presentatie is niet verkeersveilig. De fietsstrook wordt onderbroken omdat de bus er moet halteren. Het fietspad zou achter de halte langs moeten, maar daar is vaak geen ruimte voor.

Na de inleiding volgde een korte toelichting op de casussen die vervolgens in twee workshoprondes werden behandeld:

- **Casus gemeente Epe**, Centrumring
- **Casus gemeente Zaltbommel**, Koningin Wilhelminaweg

Op de volgende pagina's is aanvullende informatie te vinden over de ontwerpgegevens en de suggesties die tijdens de workshoprondes zijn gedaan.

Casus 1:

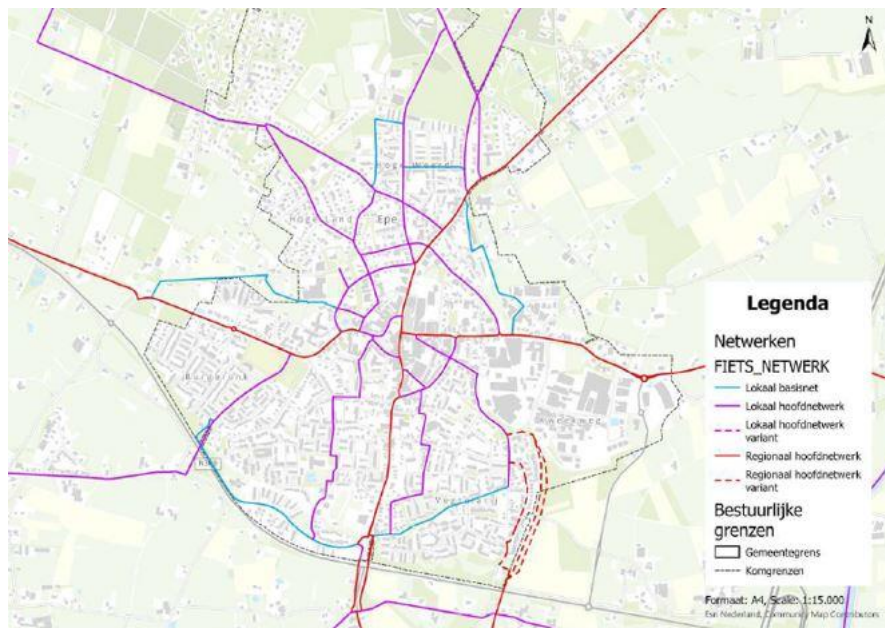
- Gemeente Epe -

Centrumring

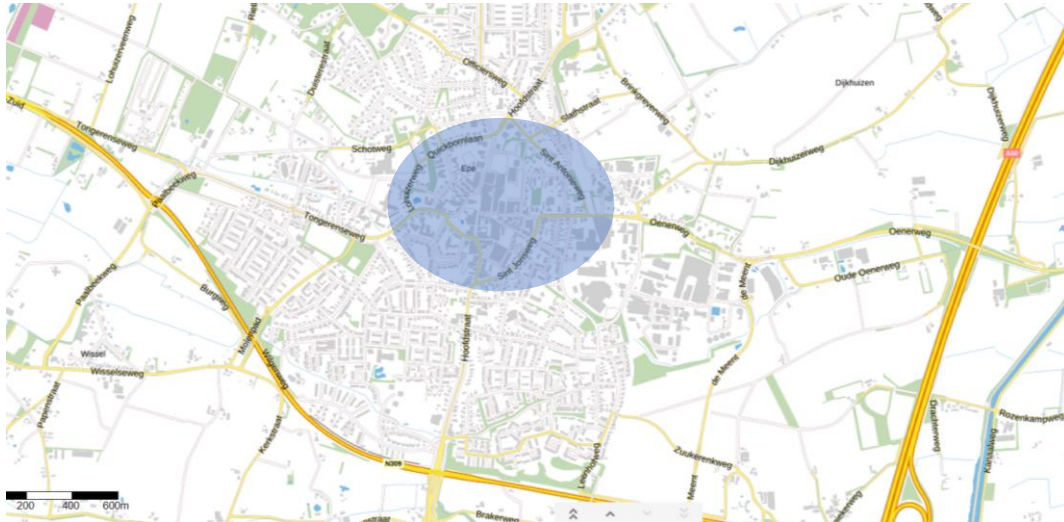
Casus Epe:

De centrumring in Epe vormt de draaischijf voor de afwikkeling van intern en extern (en mindere mate doorgaand) verkeer met een intensiteit variërend rondom de 5.000-7.000 mvt/etm. De centrumring kent vrijwel in zijn geheel een éénrichtingsstructuur. Vanuit bewoners en weggebruikers krijgen we met name klachten over de fietsveiligheid/oversteekbaarheid en de leefbaarheid (geluidsoverlast etc.). Daarnaast staat ook Epe voor een forse woningbouwopgave wat leidt tot extra verkeer op de centrumring. Op de centrumring in Epe zijn naar verwachting daarom investeringen nodig ten behoeve van de verkeerveiligheid én leefbaarheid in combinatie met het verlagen van de maximum snelheid naar 30 km/u (uitgangspunt mobiliteitsplan 2022-2032). Met de huidige weginrichting is een snelheidsregime van 30 km/uur niet geloofwaardig. Insteek is dat tegemoetkomend fietsverkeer fysiek gescheiden wordt van het gemotoriseerde verkeer. Hierdoor wordt de rijbaan versmald en bieden we de fietsers in tegengestelde richting meer veiligheid. Op de Stationsstraat/Oenerweg is dit fysiek niet inpasbaar en kiezen we voor rode fietssuggestiestroken. De aangepaste inrichting heeft wat ons betreft een meerwaarde voor de oversteekbaarheid, verkeerveiligheid en leefbaarheid op de centrumring en Oenerweg.

Daarnaast is het vanuit het Mobiliteitsplan 2022-2032 gewenst om de fietsradialen vanuit de woonwijken naar het centrum van Epe vorm te geven (denk aan Brinklaan, Willem Tellstraat, Bloemstraat, Slathstraat). Dit vraagt om veilige fietsoversteken met de centrumring. De vraag is hoe geven we deze vorm en prioriteit volgens het STOP-principe (zie onderstaande afbeelding).



Kaart omgeving



Enkele foto's ter verduidelijking

Huidig wegprofiel Antonieweg (oostelijk deel centrumring)

- Fietsoversteek Polweg met centrumring



- (Fiets)oversteek Willem Tellstraat



- (Fiets)oversteek Brinklaan



- Wegprofiel St. Antonieweg



Uitgangspunten

- Centrumring sneleheid terug naar 30km/u t.b.v. fietsveiligheid, oversteekbaarheid en leefbaarheid.
- We hebben te maken met een centrumring, dat is de draaischijf voor de afwikkeling van het verkeer.
- Er komen niet veel fietsers op de centrumring, maar ze kruisen de centrumring wel.

Vragen vanuit de casushouder:

1. Wat is de meest optimale inrichting van de centrumring – uitgaande van de GOW30- met inachtneming van de kruisende fietsradialen vanuit de woonwijken naar het dorpscentrum?

Oplossingsrichtingen uit het ontwerperscafé

- Wat zijn de voors en tegens van 30? Moet het wel GOW30 worden? Iedereen was voor een GOW30.
- Je moet voor fietsstroken gaan op gelijk niveau
- Zebra's op plekken waar dat logisch is.
- Verdringingseffect van fietsers is besproken.
- Wel of geen verhoogd tegenliggend fietspad? Waren de meningen over verdeeld.
- Moet je wel tegenliggend fietsverkeer toelaten?
- Kruispunt fietsradialen: wat kan en wat niet?

Casus 2:

- Gemeente Zaltbommel -

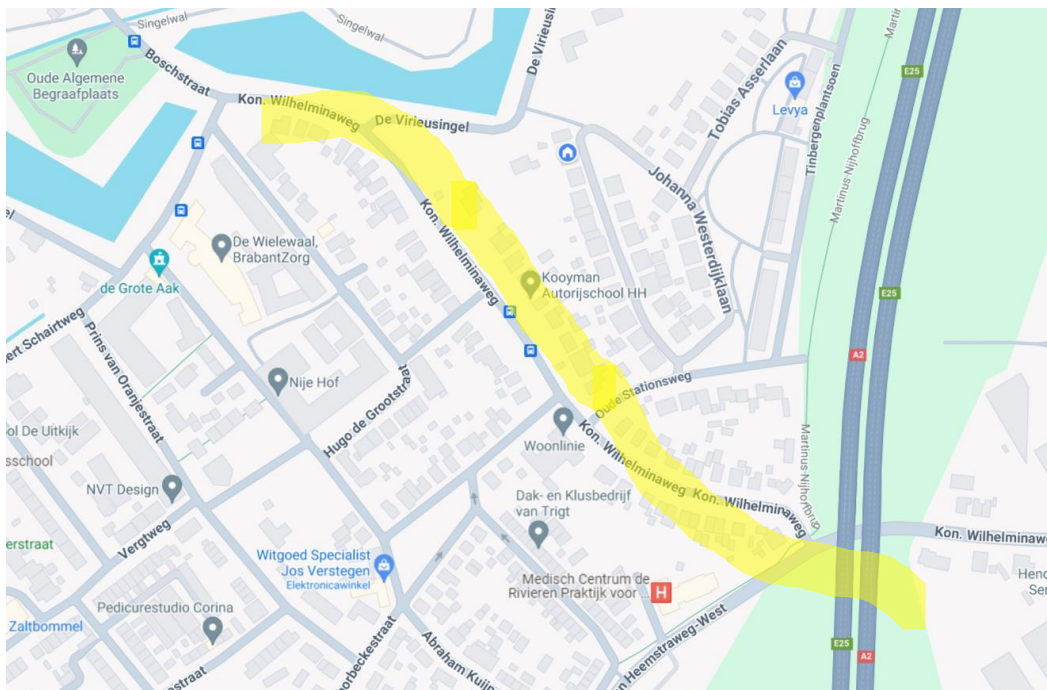
Koningin Wilhelminaweg

Casus gemeente Zaltbommel:

De Koningin Wilhelminaweg in Zaltbommel vormt een belangrijke toegangsweg tot het historische stadscentrum. Dit deel van de weg strekt zich uit vanaf de kruising met de Van Heemstraweg-West tot aan de Boschstraat, gelegen ten westen van de A2 snelweg.

De Koningin Wilhelminaweg is gecategoriseerd als een ontsluitingsweg met een snelheidslimiet van 50 km/h. De weg is geasfalteerd. Langs de weg bevinden zich vrijliggende fietspaden en trottoirs. Aan beide zijden van de weg bevinden zich woningen, voor de woningen liggen langspaarkeerplaatsen. De bus halteert op de rijbaan.

Deze casus gaat over het omvormen van de Koningin Wilhelminaweg tot een COW-30. De weg moet worden heringericht met als doel het verhogen van de verkeersveiligheid en de snelheid van het verkeer te beperken tot 30 km/h.





Vragen vanuit de casushouder:

1. Hoe kunnen we deze weg ontwerpen om aan deze doelstellingen te voldoen?

Oplossingsrichtingen uit het ontwerperscafé

- In beide groepen hoorde ik: het is echt een grijze weg, maar is hij wel zo slecht? Moeten we er wel een 30 van maken?
- Vraag rees; wat kunnen we doen om deze weg te verbeteren ipv GOW30 van te maken?
→ verbeter de nu onveilige punten waardoor veiligheid en leefgenot vergroot wordt. Houd de 50km/u aan en verbeter wat verbeterd moet worden.

Vraag uit de zaal:

- Neem je nog iets mee voor de oversteek? → midden geleider, kijk naar de bushalte.

Algemene input van Wim Salomons (zelfstandig verkeerskundige):

GOW30 leidt altijd tot veel discussie. Veel organisaties krijgen de opdracht om onderzoek te doen naar veiligheid. GOW30 kan daar echt een rol spelen, het kan bijdragen aan vermindering van de hoeveel en ernst van de ongevallen.

Een van de speerpunten van het SPV is snelheid. Landelijk is het idee om terug te gaan naar 30km/u voor de veiligheid.

Duurzaamheid, leefbaarheid, enz. zijn ook een positief effect van GOW30.

Opmerking van politie:

Terug naar GOW30 betekent ook langere aanrijdtijd van hulpdiensten. Daar wordt nooit over nagedacht. Waar je levens wint door 30km/u, verlies je levens door langere aanrijdtijd.