

Aan
de gemeenteraad

Datum 2 november 2021
Zaaknummer 2021-0148968
Betreft Afhandelen motie 201110/M3A: 30 in z'n drie

Vergadering van
Portefeuillehouder: Rik van der Linden
Begrotingsprogramma Bouwend en Bereikbaar Dordrecht
Pijler Fysieke Leefomgeving
Kernteam/Opgave: Ruimtelijke Kwaliteit - Verkeer
Auteur: Robert Kraak
E-mail: r.kraak@dordrecht.nl
Verantwoordelijke: Duco Hoogland
Openbaar: Ja

Voorgesteld besluit

in te stemmen met de resultaten van het doorlopen proces waarbij voorgestelde wegaanpassingen bij lopende plannings van vervanging en/of onderhoud worden meegenomen en de motie 201110/M3A: "30 in z'n drie" als afgehandeld te beschouwen.

Raadsvoorstel

Wat is het doel?

Bij het behandelen van de begroting 2021 op 10 november 2020 heeft uw raad de motie 201110/M3A "30 in z'n drie" aangenomen. Daarin heeft uw raad het college verzocht:

1. zoveel als mogelijk de maximumsnelheid tot 30 km/u te verlagen behalve op plaatsen waar aan een snelheid van 50 km/u t.o.v. 30 km/u geen extra risico's verbonden zijn;
2. te onderzoeken waar zonder extra risico de 50 km/u nog mogelijk is;
3. deze gegevens te verwerken in een routekaart waarmee de komende jaren, startend in 2021 en aansluitend bij geplande werkzaamheden, zo veel mogelijk wegen qua inrichting worden aangepast aan de nieuwe norm;
4. in beeld te brengen welke financiële middelen nodig zijn voor deze aanpassingen aan de nieuwe norm, zodat de gemeenteraad een afweging kan maken welke fysieke maatregelen wel en niet kunnen realiseren.

In maart en juni van dit jaar hebben wij u geïnformeerd over de stand van zaken van behandeling de motie. We hebben aangegeven in september 2021 met een raadsvoorstel te komen ter afhandeling van de motie. Met dit voorstel worden de gestelde vragen beantwoord ter afhandeling van de motie 201110/M3A "30 in z'n drie".

Wat zijn per beslispoint de argumenten en wat is hierop de toelichting?

Inleiding

De intentie bij het uitvoeren van deze motie is om de verkeersveiligheid op alle huidige 50km wegen te verbeteren en tegelijkertijd de bereikbaarheid voldoende te blijven waarborgen. Het vertrekpunt is om op wegen waar dit mogelijk is de snelheid te verlagen naar 30 km/u.

Aanpak

Om te komen tot een inventarisatie van huidige 50km-wegen die in aanmerking komen voor een

snelheidsverlaging naar 30 km/u is bijgevoegd plan van aanpak gevolgd. De aanpak bestaat uit een analyse- en uitwerkfase. In de analysefase zijn de huidige 50km-wegen in samenhang met de rest van netwerk bekeken en is toegewerkt naar een lijst met wegen die in aanmerking komen voor een snelheidsverlaging. Het vertrekpunt bij het onderzoek is om op zoveel mogelijk wegen waar het mogelijk is 30 km/u in te stellen. Daarbij zijn eisen gesteld waaraan voldaan moet worden om de verkeersveiligheid te waarborgen, zoals de ligging in het netwerk, de hoeveelheid verkeer (niet te druk), de samenstelling van het verkeer (hoeveelheid vrachtverkeer en fiets) en de aanwezigheid van hoofd fietsroutes.

Met deze uitgangspunten is een eerste selectie van wegen gemaakt waar snelheidsverlaging mogelijk zou kunnen zijn. Hierover hebben wij u geïnformeerd met de raadsinformatiebrief van maart dit jaar. Deze selectie is besproken met onder andere de brandweer. Op een groot aantal wegen hebben zij geadviseerd de snelheid van 50 km/u in stand te houden omdat de aanrijtijden te veel negatief beïnvloed zouden worden. In de huidige situatie heeft de brandweer al moeite om bepaalde delen van de stad binnen de gestelde tijden te bereiken. Dat advies hebben wij overgenomen en heeft geleid tot een lijst van 11 wegen. Hierover hebben wij u geïnformeerd met de raadsinformatiebrief van juni dit jaar.

Resultaat is een driedeling van wegen:

1. huidige 50km-wegen die in aanmerking komen voor snelheidsverlaging naar 30 km/u;
2. huidige 50km-wegen waar de maximumsnelheid niet verlaagd kan worden, maar verbeteringen voorgesteld worden;
3. huidige 30km-wegen die niet als zodanig ingericht zijn en verbetering noodzakelijk is.

Parallel aan dit proces is in opdracht van de Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid (RPV) een risicoanalyse uitgevoerd door Antea Group. De uitkomsten van dit onderzoek vormen de basis voor de tweede tranche SPV subsidie van het Rijk. De wegen die uit de analyse als risicovol naar voren komen (zowel 50 km/u als 30 km/u) zijn opgenomen in de routekaart. Doel is om voor deze wegen subsidie aan te vragen bij het Rijk. Daar is nog wel cofinanciering voor nodig.

Uitkomsten

1. Huidige 50km-wegen die in aanmerking komen voor snelheidsverlaging naar 30 km/u

Er blijven 11 wegen over waarvoor we onderzocht hebben of de snelheid verlaagd kan worden naar 30 km/u. Dat zijn de Van Kinsbergenstraat, Cornelis Trompweg, Abel Tasmanstraat, De Savornin Lohmanweg, Talmaweg, Jan Vethkade, Viottakade, Mauritsweg, Krommedijk (tussen Sumatraplein en Transvaalstraat), Volkerakweg en Grevelingenweg. De wegen zullen - naast het plaatsen van borden met maximum snelheid 30 km - een passende, veilige weginrichting moeten krijgen conform het principe Duurzaam Veilig. Alleen met een passende weginrichting zal ook de verkeersveiligheid verbeteren en kan een positief advies van de politie verwacht worden. In de uitwerkfase is onderzocht of voor deze specifieke wegen of wegvakken een 30km-weginrichting ontworpen kan worden. Voor een deel van deze wegen is dat mogelijk, voor een ander deel (nog) niet. Dat lichten we per weg toe in het onderdeel "routekaart". Hierbij zijn we uitgegaan van de huidige situatie van de weg. Wijzigingsplannen zoals in het gebied rondom de Spuiboulevard zijn niet opgenomen.

Zoals door u gevraagd hebben we een kostenraming gemaakt van de wegen waar we het invoeren van 30 km/u kansrijk achten. Tevens geven we aan wat het te doorlopen proces zou kunnen zijn. Dat is opgenomen in de bijlage "routekaart".

2. Huidige 50km-wegen waar de maximumsnelheid niet verlaagd kan worden, maar verbeteringen voorgesteld worden

Voor de 50km-wegen waar een snelheidsverlaging niet mogelijk is, maar wel kansen zijn om de veiligheid te verbeteren, hebben we in kaart gebracht wat de aanpak zou kunnen zijn. Deze komen deels uit de eerder genoemde risicoanalyse. Het gaat hier om de volgende wegen: Krispijnseweg, rondweg Admiralsplein, Groene Zoom, Prinses Julianaweg, S.M. Hugo van Gijnweg, Hunzeweg, Hellenburg, Assumburg, Blaauwweg, Thorbeckeweg en Smitsweg.

De verbeteringen op deze wegen vragen om maatwerk. Daar moet een ontwerpproces voor worden opgestart. Daarom zijn er in dit stadium nog geen kostenramingen gemaakt. Bepaalde wegen zijn al onderdeel van een project en worden uitgevoerd. De overige aanpassingen worden pas uitgevoerd bij geplande vervangingen en/of onderhoud. De routekaart laat dit zien.

3. Huidige 30km-wegen die niet als zodanig ingericht zijn en verbetering noodzakelijk is

Afgelopen jaren is al op een groot deel van de Dordtse wegen een maximumsnelheid van 30 km/u ingesteld. Echter zijn niet al deze wegen (voldoende) als 30km-wegen ingericht. Om die reden wordt op een deel van die wegen de maximum snelheid te vaak overschreden. Van die wegen hebben we in de routekaart een opsomming gemaakt.

Waar mogelijk verbeteren we de inrichting van deze wegen, door bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen te nemen. De "Aanpak verkeersonveilige locaties" heeft hier veel aan bijgedragen. Bij projecten waar de hele weg of straat opnieuw ingericht kan worden (onderhouds- of rioolprojecten onderdeel van de meerjarenonderhoudsplanning (MOP)) kiezen we het best passende profiel dat tegemoet komt aan Duurzaam Veilig. De aanpak van een deel van de wegen zal onderdeel worden van de tweede tranche SPV subsidie, mits er te zijner tijd cofinanciering beschikbaar is.

Prioriteitstelling

Er zijn meer klachten over snelheid en veiligheid op 30km-wegen die niet goed zijn ingericht, dan over 50km-wegen. Ook komen uit de door Antea Group uitgevoerde risicoanalyse meer 30km-wegen naar voren dan 50km-wegen. Daaruit valt te concluderen dat er de komende jaren een grotere uitdaging ligt bij het beter inrichten van de bestaande 30km-wegen dan het omvormen van 50km-wegen naar 30km-wegen. Daarbij focust het college zich op de 20 meest verkeersonveilige locaties.

Overige wegen met risico's

Naast de wegen opgenomen in de routekaarten zijn er andere wegen waarvoor we het belangrijk vinden dat de verkeersveiligheid verbeterd wordt. Dat zijn wegen die bijvoorbeeld vanuit het oogpunt fiets risicovol zijn. Deze passen niet in de uitgangspunten van de motie 30 en komen niet direct naar voren in de risicoanalyse. Deze wegen kunnen bijvoorbeeld in een nieuw uitvoeringsprogramma fiets opgenomen worden, maar worden ook nu al aangepakt in de Top20 aanpak onveilige locaties.

Routekaarten

De routekaarten beschrijven de mogelijke aanpak van de wegen in de drie hierboven genoemde categorieën. Dit is nog geen uitvoeringsplan, maar een globale beschrijving van de wegen. De wegaanpassingen worden pas bij lopende plannings van vervanging en/of onderhoud uitgevoerd. Genoemde kosten zijn grove ramingen op basis van een 30km-profiel, maar met de nodige aannames. Eventueel verleggen van kabels & leidingen is bijvoorbeeld niet meegenomen. Dat wordt pas duidelijk als het uitvoeringsprojecten worden.

Wat zijn kanttekeningen en/of risico's bij dit voorstel?

Landelijke ontwikkelingen

Landelijk zijn er ontwikkelingen rondom de uitbreiding van 30km-gebieden. Zo is er in de Tweede Kamer een motie aangenomen die hierom vraagt. Ook bij de uitvoering hiervan geldt dat de weginrichting op orde moet zijn voordat de snelheid verlaagd kan worden. Er zijn richtlijnen in de maak voor "GOW30", oftewel gebiedsontsluitingswegen waar een snelheid van 30 km/u geldt. In de regel geldt op gebiedsontsluitingswegen een maximumsnelheid van 50 km/u. Ondanks dat nieuwe richtlijnen met betrekking tot "GOW30" nog niet vastgesteld zijn, nemen sommige gemeenten hier een voorschot op. Het risico is echter dat de nieuwe richtlijnen anders worden dan wat we nu zouden toepassen en dat handhaving nog steeds niet mogelijk is. Met de nieuwe richtlijnen kan het goed zijn dat we anders naar de wegen (en (on-)mogelijkheden) kijken dan in de afhandeling van deze motie het geval is.

Europese ontwikkelingen

Ook in steden in de landen om ons heen is de ontwikkeling gaande om maximumsnelheden op wegen in de stad te verlagen naar 30 km/u. Voorbeelden hiervan zijn Parijs en Brussel. Waar we in Dordrecht aanlopen tegen belemmeringen om dit voor een groot aantal wegen door te voeren zien we dat een snelheidsverlaging naar 30km/u voor een groot deel van de Parijse wegen wel realiseerbaar is. Er zijn verschillende redenen te noemen waarom dat daar wel mogelijk is. Allereerst lag de gemiddelde snelheid vóór de invoering van de snelheidsverlaging naar 30 km/u op veel wegen in Parijs al ruim onder de 30 km/u. Ten tweede heeft Parijs in totaal maar ook relatief (gerelateerd aan oppervlakte) meer brandweerkazernes dan Dordrecht en heeft Parijs een dubbele ringstructuur waardoor de hulpdiensten op tijd alle uithoeken van de stad kunnen bereiken. Overigens blijft op 61 wegen in Parijs een maximumsnelheid van 50 km/u gelden.

ISA

Europees is besloten dat vanaf 2024 alle nieuw verkochte auto's voorzien moeten zijn van Intelligent Speed Assistance (ISA). Dat systeem beperkt de snelheid van auto's tot de maximum snelheid en helpt automobilisten bij het beheersen van de snelheid. Het is nog niet duidelijk hoe dit systeem in Nederland gebruikt moet gaan worden (of het verplicht aan moet staan, of de automobilist het uit kan zetten, etc.). Wel is duidelijk dat als voldoende auto's dit systeem gebruiken de gemiddelde snelheid van het autoverkeer dusdanig binnen de normen valt, dat herinrichting of extra maatregelen ten behoeve van snelheidsbeperking niet meer (of veel minder) nodig zijn.

Fietsdisclaimer

Het vervangen van asfalt voor klinkers en het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen zijn passende maatregelen om de snelheid van het autoverkeer te beperken. Deze maatregelen betekenen echter vaak een verslechtering voor het comfort en de snelheid voor fietsers. In de routekaart hebben wij hier rekening mee gehouden. Op wegen die onderdeel zijn van het Dordtse snel- en hoofdfietsroutenetwerk hebben wij geen voorstellen gedaan die voor fietsers impact hebben op snelheid en comfort. Voor wegen die niet op deze doorgaande fietsroutes liggen hebben wij wel klinkers en snelheidsbeperkende maatregelen voorgesteld om zo de snelheid te kunnen verlagen en de verkeersveiligheid te kunnen verbeteren. Voordat we wegen of situaties daadwerkelijk zullen aanpakken gaan we in overleg met de Fietsersbond hierover.

Ambtelijke capaciteit

Het aanpakken van de in dit voorstel opgesomde wegen is (met uitzondering van de lopende projecten) niet voorzien in de ambtelijke urenplanning, zowel wat betreft uitwerking als uitvoering.

Welk (participatie)proces is doorlopen om tot dit voorstel te komen?

Er is overleg gevoerd met de busdienst (Qbuzz) en de brandweer.

Wat zijn de belangrijkste gerelateerde besluiten?

Raadsinformatiebrief (2021-0032819) - Beantwoorden motie 201110/M3A: 30 in z'n drie en afhandelen toezegging 201110/T6

Raadsinformatiebrief (2021-0090220) - Stand van zaken motie 201110/M3A

Hoe wordt dit betaald?

Het aanpakken van de in dit voorstel opgesomde wegen is (met uitzondering van de lopende projecten) niet voorzien in de ambtelijke urenplanning, zowel wat betreft uitwerking als uitvoering.

Wat is het vervolg op het raadsbesluit?

Uitvoeren van de projecten waar reeds financiële middelen voor beschikbaar zijn.

Het college van Burgemeester en Wethouders



De raad van de gemeente DORDRECHT;

gezien het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders van 2 november 2021 inzake Afhandelen motie 201110/M3A: 30 in z'n drie;

gelet op artikel 36 van het Reglement van orde voor vergaderingen en andere werkzaamheden van de raad en commissies gemeente Dordrecht;

b e s l u i t :

in te stemmen met de resultaten van het doorlopen proces waarbij voorgestelde wegaanpassingen bij lopende plannings van vervanging en/of onderhoud worden meegenomen en de motie 201110/M3A: "30 in z'n drie" als afgehandeld te beschouwen.

Aldus besloten in de vergadering van