

Aan
de gemeenteraad

Datum 16 maart 2021
Zaaknummer InProces BBV: 2021-0032819
Betreft Beantwoorden motie 201110/M3A: 30 in z'n drie en
afhandelen toezegging 201110/T6

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:
Openbaar: Ja

Raadsinformatiebrief

Wat is de aanleiding om deze informatie kenbaar te maken?

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.

Door wethouder Van der Linden is uw raad toegezegd om in het eerste kwartaal van 2021 met een inventarisatie te komen van wegen waar de snelheid verlaagd zou kunnen worden van 50km/uur naar 30 km/uur. Deze informatiebrief geeft inzicht in de gevolgde aanpak, stand van zaken en het vervolgproces van het onderzoek.

Wat is de te delen informatie?

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. Of dit in de praktijk mogelijk is hangt o.a. af van de verkeersintensiteit, de verkeersveiligheid en fysieke mogelijkheden ter plaatse. (zie verder onder stand van zaken). De wegen waar 30 km/uur ingesteld wordt, zullen - naast het plaatsen van borden met maximum snelheid 30 - een passende, veilige weginrichting moeten krijgen conform het principe Duurzaam Veilig. Alleen met een

passende weginrichting zal ook de verkeersveiligheid verbeteren. Daarbij moet een 30km-weg rustig genoeg zijn om ook echt veiliger te zijn voor alle weggebruikers. Dat betekent ook dat niet overal 30km/uur kan worden ingesteld. De uitwerking vraagt per weg om maatwerk.

Het grootste deel van de huidige 30km-wegen is als zodanig ingericht. Op de wegen waar dat niet het geval is, wordt het handhaven op snelheid bemoeilijkt. Voorbeelden zijn de Frans Lebrethlaan, De Singel en de Stevensweg.

Voor wegen waar een snelheidsverlaging niet mogelijk is of de verkeersveiligheid juist niet ten goede komt, worden indien nodig aanpassingen aan de weg voorgesteld.

Aanpak

Om te komen tot een inventarisatie van huidige 50km/uur wegen die in aanmerking komen voor een snelheidsverlaging naar 30km/uur 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 wordt er 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/uur 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 hoofdfietsroutes.

Met deze uitgangspunten is een selectie van wegen gemaakt waar snelheidsverlaging mogelijk zou kunnen zijn.

In de uitwerkfase wordt voor deze specifieke wegen of wegvakken een 30km-weginrichting ontworpen. Voor de 50km-wegen waar een snelheidsverlaging niet mogelijk is, maar wel kansen zijn om de veiligheid te verbeteren, wordt dit in kaart gebracht. Vervolgens wordt een inschatting gemaakt van de kosten voor aanpassingen en wordt er weer uitgezoomd op netwerkniveau door het maken van de routekaart.

Stand van zaken

Allereerst is onderzocht welke functie de wegen vervullen binnen het netwerk en wat de verkeersintensiteit (aantal motorvoertuigen per etmaal) is bij een snelheidsverlaging. Op basis van deze uitgangspunten is een voorselectie gemaakt van wegen waar een mogelijke snelheidsverlaging verder onderzocht kan worden.

Om tot een logisch en geloofwaardig netwerk te komen is het bijvoorbeeld belangrijk dat de snelheidsverschillen bij de overgang naar een lagere snelheid niet te groot zijn. De afbouw van de snelheid van een snelweg met een snelheidslimiet van 100km/uur naar een snelheid van 30 km/uur moet stapsgewijs gebeuren. Om die reden worden bepaalde wegen direct uitgesloten van het onderzoek naar de mogelijkheid om 30 in te voeren. Voorbeelden zijn de Laan der Verenigde Naties en een deel van de Provincialeweg. Daarnaast zijn de wegen in de Dordtse Killen niet meegenomen in het onderzoek, omdat het hoge aandeel vrachtverkeer snelheid beperkende maatregelen zeer onwenselijk maakt en het Havenbedrijf Rotterdam het verkeersbeleid bepaalt in dit gebied.

Daarnaast is de verkeersintensiteit bepalend in het veilig kunnen inrichten van een 30km-weg. Volgens de literatuur ligt de maximale intensiteit van een 30km-weg rond de 6000 motorvoertuigen per etmaal. Door het instellen van 30 km/uur op diverse wegen, gaat het verkeer andere, snellere routes kiezen. Daarom is met een verkeersmodel voorspeld hoeveel autoverkeer er blijft rijden op de nieuwe mogelijke 30km-wegen en is een selectie gemaakt van wegen waar een snelheidsverlaging verder onderzocht kan worden.

Naast de functie in het netwerk en de verkeersintensiteiten is in een quickscan gekeken naar zaken zoals de hoeveelheid vrachtverkeer (door bijvoorbeeld de aanwezigheid van winkels), busroutes en hoofdfietsroutes. Op basis van de quickscan is bepaald dat sommige wegen toch niet veilig van 50 km/uur naar 30 km/uur terug kunnen worden gebracht.

In de uitwerkingsfase wordt voor de geselecteerde wegen bepaald welke aanpassingen aan de weg nodig zijn om 30 km/uur in te kunnen stellen. Daaruit zou nog kunnen blijken dat de snelheid op een specifieke weg of specifieke wegvakken niet veilig teruggebracht kan worden, bijvoorbeeld omdat de nieuwe vereiste inrichting fysiek niet past. Of dat dit te veel vertraging oplevert voor hulpdiensten. Voor de wegen waar de snelheidsverlaging wel mogelijk is wordt een inschatting gemaakt van de bijbehorende kosten en wordt een routekaart opgesteld voor de komende jaren.

Planning

Op dit moment bevindt het proces zich op het kruispunt waar de analysefase overgaat in de uitwerkingsfase. De inventarisatie van de huidige 50km-wegen in Dordrecht is compleet en er is een voorselectie gemaakt van wegen waar een mogelijke snelheidsverlaging verder onderzocht kan worden. De resultaten van deze stappen zijn te vinden op de kaarten in de bijlage. De vereisten voor de aanrijtijden van hulpdiensten zullen nog impact hebben op de uiteindelijke lijst met wegen die verder uitgewerkt worden.

De komende weken wordt voor de geselecteerde wegen een veilige 30km-weginrichting verder uitgewerkt. De aanpak van de nieuwe 30km-wegen en de eventuele aanpassingen aan de 50km-wegen worden eind tweede kwartaal 2021 aan u gepresenteerd in de vorm van een routekaart met, zoveel zoals dat mogelijk is, een overzicht van de bijbehorende kosten zoals gevraagd in punt 3 en 4 van de motie.

Hoe verder na deze raadsinformatiebrief?

In juni 2021 wordt uw raad met een raadvorstel op de hoogte gebracht over de uitkomsten van dit onderzoek en wordt de motie in zijn geheel beantwoord.

Welke kosten zijn verbonden aan het proces?

Op dit moment worden uitsluitend ambtelijke uren ingezet welke worden gedekt uit de reguliere exploitatie.

Het college van Burgemeester en Wethouders

secretaris

burgemeester

Bijlagen

1. Bijlage bij raadsinformatiebrief motie 201110/M3A: 30 in zn drie