

**B10**

**GOW 60 en 30; nieuwe (sub)categorieën of uitzonderingen?**

Ing. E.O. Mansvelder

Grontmij Nederland B.V. – Transport en Mobiliteit

Concept 1, d.d. 13september 2010

## Het kader

De uitwerking van de principes van Duurzaam Veilig in de praktijk leidt tot dilemma's. Het uitwerken van de operationele criteria zal in situaties van nieuwe aanleg minder gauw tot problemen leiden als bij de inpassing van bestaande situaties. In het laatste geval bestaat er een duidelijke behoefte aan het aangeven van beargumenteerde keuzes om toch zo goed als mogelijk een Duurzaam Veilige oplossing te creëren en te voorkomen dat er sprake is van 'Grijze Wegen'.

### Definitie van 'Grijze Wegen'.

*Een wegvak en/of kruispunt die niet in een van de drie Duurzaam Veilig categorieën geplaatst kan worden en/of niet als zodanig kan worden ingericht.*

De toekenning van de functie van de weg is eenduidig zolang er sprake is van of alleen stromen (SW) of alleen uitwisselen (ETW). De belangrijkste knelpunten treden op wanneer zowel stromen als uitwisselen gelijktijdig optreden.

De huidige operationele criteria (zie publicatie 116 – CROW) bieden dus soms te weinig houvast. In 2007 is door de SWOV een aanzet gegeven voor een methodiek voor het snelhedenbeleid gericht op veiligheid en geloofwaardigheid.

- De veilige snelheid; idealiter is de gereden snelheid (V90) kleiner of gelijk aan de veilige snelheid en dus de geldende snelheidslimiet.
- De geloofwaardige snelheid; deze snelheid is afhankelijk van kenmerken in het wegbeeld die als versnellers of vertragers werken. Deze kenmerken (of operationele criteria) zijn rechtstanden, snelheidremmers, openheid van de omgeving, wegbreedte en effenheid van het wegdek.

Op basis van deze uitgangspunten kan dus voor gebiedontsluitingswegen worden besloten om een aangepaste snelheidslimiet toe te passen die echter wel geloofwaardig dient te zijn.

### Voorbeeld GOW bubeko.

De weg is niet te categoriseren en in te richten als ETW vanwege de verkeersfunctie. Er is geen ruimte voor vrijliggende fietspaden. Onder de condities van een bochtig tracé met korte rechtstanden, een gesloten omgeving (beplanting) en geëigende snelheidremmers is een snelheidslimiet van 60 km/h als geloofwaardig te beschouwen. De inrichting van de weg voldoet verder zoveel mogelijk aan de operationele criteria.

### Voorbeeld GOW bibeko

De weg is niet te categoriseren en in te richten als een ETW vanwege de verkeersfunctie. Er is geen ruimte voor vrijliggende fietspaden. Onder condities van een gesloten omgeving (bebouwing) en geëigende snelheidremmers is een snelheidslimiet van 30 km/h als geloofwaardig te beschouwen. De inrichting van de weg voldoet verder zoveel mogelijk aan de operationele criteria.

## De discussie

De navolgende vragen staan ter discussie:

- Hoe komen wij tot een goede afweging van het ‘verenigen’ van de stroom- en verblijffunctie op wegvakken van gebiedsontsluitingswegen?
- Onder welke condities kunnen GOW 60 (buiten de kom) en GOW 30 (binnen de kom) worden toegepast?
- Moeten we deze subcategorieën als basis beschouwen of als uitzonderingen?
- Welke benaming prevaleert (GOW- of ETW+) en welke afwegingen liggen hieraan ten grondslag?