

Aan de Gemeenteraad

Gemeente Bloemendaal
Postbus 201
2050 AE Overveen
T 14 023
www.bloemendaal.nl

Datum : 11 maart 2025
Zaaknummer : 1296537
Behandeld door : College van B&W
Onderwerp : Update project GOW30 in Bloemendaal (Motie 30 KM zonering)
Verzonden :
Bijlage(n) : geen

Geachte leden van de raad,

Het verbeteren van de veiligheid voor met name de kwetsbare verkeersdeelnemers is een belangrijk thema in de gemeente Bloemendaal. Eén van de manieren om hieraan bij te dragen is het verlagen van de snelheidslimiet van 50 km/h naar 30 km/h waar dit kan. Dat zorgt voor een prettiger leefomgeving en voor meer verkeersveiligheid, in het bijzonder voor het langzame verkeer zoals de fietser en de voetganger.

Het college heeft dit belangrijke onderwerp dan ook als ambitie opgenomen in het collegeprogramma en wil de uitbreiding van 30 km binnen de bebouwde kom stimuleren. Een belangrijk onderdeel hiervan is het onderzoek naar de wegen die potentieel in aanmerking komen om in te richten als een gebiedsontsluitingsweg met een toegestane maximum snelheid van 30 km per uur (hierna GOW30).

Door de gemeenteraad is op 7 november 2024 de motie '30KM Zonering' aangenomen die aansluit bij deze ambitie. De motie '30KM Zonering' houdt nauw verband met de motie 'Meer veiligheid voor fietsers en voetgangers' (18-12-2024 aangenomen) en raadsbesluit 'Ontwerp Actieplan Geluid Wegverkeer, gemeente Bloemendaal 2024-2028' (26-09-2024 besloten).

In deze brief informeren we u over de voortgang van GOW30 in de gemeente Bloemendaal en beschrijven wij de raakvlakken met andere moties en programma's.

Het doel van GOW30 in Bloemendaal

- Vergroten van de verkeersveiligheid
Het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de dorpskernen door middel van snelheidsverlaging. De kans op ernstige verkeersongelukken is een stuk lager dan bij 50km/uur.
- Positieve bijdrage aan leefbaarheid en gezondheid
GOW30 maakt fietsen en wandelen veiliger, en dus een aantrekkelijk alternatief. Het gevoel van veiligheid verbetert. Het is fijner om te wonen, lopen of fietsen in een omgeving waar langzamer gereden wordt.
- Basis voor meer fiets- en voetgangersveiligheid
Het omvormen van 50 km- wegen naar 30 km-wegen biedt kansen om de fiets- en voetgangersveiligheid te verbeteren. Dat kan met een lagere snelheid van het autoverkeer (minder snelheidsverschil tussen auto en fietser/voetganger), maar ook door fysieke aanpassing van de weginrichting waarmee meer ruimte kan worden gecreëerd voor de fiets en voetganger. Daarmee is GOW 30 (samen met de regionale aanpak van doorfietsroutes) ook een vertrekpunt voor meer fietsveiligheid.



- Minder geluidshinder
Het terugschakelen naar 30 km/u kan leiden tot vermindering van het verkeerslawaaï.
- Vergroten sociale inclusie
Door minder verkeershinder is er meer ruimte voor kwetsbare groepen, zoals ouderen, kinderen of mensen die minder mobiel zijn.

Het uitbreiden van GOW30 zorgt dus voor een prettiger leefomgeving en voor meer verkeersveiligheid, in het bijzonder voor het langzame verkeer zoals de fietser en de voetganger. In een aanvullend traject komen ook de voet- en fietspaden aan bod die buiten GOW30 vallen, maar wel in het kader van veiligheid moeten worden beschouwd.

Het implementeren van GOW30 heeft ook kanttekeningen:

- Verkeersdoorstroming
De verlaging van de snelheid kan zorgen voor langere reistijden en mogelijk congestie, vooral op wegen die voorheen als belangrijke verbindingroutes fungeerden. Zo zullen nood- en hulpdiensten bekijken of zij hun aanrijdtijden nog halen na een eventuele snelheid verlaging. De streekvervoerders zullen bepalen wat een snelheid verlaging betekent voor hun dienstregeling. Dit wordt per situatie beoordeeld in het afweegkader.
- Infrastructurele aanpassing
Het verlagen van de snelheidslimiet kan vragen om (kleine of grote) aanpassingen van de infrastructuur. In sommige situaties volstaat het aanpassen van de wegmarkering of bebording, in andere situaties is een totale herinrichting nodig om er een GOW30 van te maken.
- Communicatie en participatie
Over het vaststellen van het categoriseringsplan worden inwoners geïnformeerd. Op een later moment, als wegen worden heringericht, worden inwoners nauw betrokken en mogen ze meedenken over de inrichting.

Betrekken van uw raad in het proces

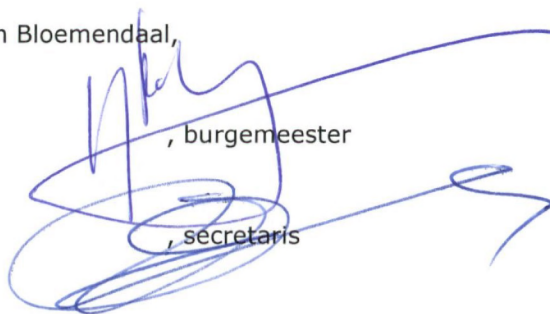
Stap1) categoriseringsplan GOW30

- Het college geeft uitvoering aan verkeerskundige afweegkader en stelt een eerste concept GOW30 categorisering vast;
- Het college geeft het eerste concept vrij voor participatie aan stakeholders en inwoners, de resultaten worden verwerkt tot een tweede concept;
- Het college informeert uw raad middels een raadsinformatiebrief over het tweede concept (medio mei 2025);
- Het college stelt uiteindelijk het categoriseringsplan GOW30 vast en informeert de raad daarover. (medio september 2025)

Stap 2) Uitvoeringsplan GOW30

- Het college stelt een concept-uitvoeringsprogramma op en stelt uw raad een voorkeursvariant voor;
- Uw raad stelt het uitvoeringsprogramma vast (ovb december 2025). Daarin moeten keuzes worden gemaakt over hoe invulling wordt gegeven aan het doorvoeren van GOW30 op bepaalde trajecten. De keuzes zijn:
 - GOW 30 invoeren met beperkte aanpassingen (ordegrootte: aanpassen bebording, aanbrengen van coating en belijning);
 - GOW 30 combineren met het groot onderhoud (meelopen met meerjarig onderhoudsplan);
 - GOW30 vooruitlopend op groot onderhoud uitvoeren middels een investering (project van maken).

burgemeester en wethouders van Bloemendaal,



, burgemeester

, secretaris