

Gouda omarmt het Nieuwe 30 in het Verkeerscirculatieplan

Auteurs: Marco de Baat (Goudappel) & Mette Corsel (gemeente Gouda)

Samenvatting

In de mobiliteitswereld is de afgelopen jaren discussie geweest over het op grote schaal invoeren van 30 km/u in de bebouwde kom om daarmee de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. In oktober 2020 heeft de 2^e kamer een motie aangenomen om 30 km/u als vertrekpunt te nemen voor wegen binnen de kom. De gemeente Gouda heeft in het recent ontwikkelde verkeerscirculatieplan het 'Nieuwe 30' omarmt. Er is een gemeentebreed plan opgezet om diverse 50-wegen aan te passen naar 30 km/u met een bijpassende inrichting. In dit paper delen we graag de kennis en inzichten omtrent het nieuwe 30 en hoe dit op een stad als Gouda is toegepast. We sluiten af met enkele praktische tips en aanbevelingen.

Aanleiding en context

In 2020 heeft de 2^e kamer een motie aangenomen om 30 km/u als vertrekpunt te hanteren als maximumsnelheid voor wegen binnen de bebouwde kom. En ook de Verenigde Naties heeft recent opgeroepen om werk te maken van meer 30 km/u-wegen in de bebouwde kom. In deze zelfde tijd is de gemeente Gouda bezig geweest met het opstellen van een verkeerscirculatieplan voor de gehele stad, wat een bijdrage moet leveren aan de ambities om de stad leefbaarder, veiliger, fietsvriendelijker, duurzamer en bereikbaarder te maken. Het nieuwe 30 is een belangrijk fundament geworden in het verkeerscirculatieplan van de gemeente Gouda: het aanpassen van diverse grijze wegen van 50 naar 30 km/u met een bijpassende inrichting dragen aan diverse ambities van de gemeente bij, zoals minder ernstige ongevallen, meer ruimte voor wandelen en fietsen minder geluidshinder, en aantrekkelijkere straten. Samen met een breed palet aan andere maatregelen is een verkeerscirculatieplan opgesteld, dat in juni 2021 door de gemeenteraad van Gouda wordt behandeld. Graag nemen wij u in deze paper mee in de ervaringen die wij in dit traject hebben op gedaan. Wat is nu precies het nieuwe 30? Hoe is dit vertaald naar de Goudse situatie? En wat hebben we geleerd wat voor andere gemeentes nuttig kan zijn?

NB. De besluitvorming over het VCP door de gemeenteraad van Gouda vindt plaats na indiening van dit paper, ten tijde van het NVC-congres in november kunnen wij u meer vertellen over het gehele proces en de uitkomsten van het besluitvormingstraject.

Over het nieuwe 30

Duurzaam Veilig is breed gedragen visie, maar praktijk is weerbarstig

De categorisering en inrichting van het wegennet volgens de principes van Duurzaam Veilig hebben ons veel gebracht. Veel woongebieden zijn veilig ingericht als verblijfsgebied met een maximumsnelheid van 30 km/u. En de meeste drukke gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/u hebben veilige gescheiden fietsvoorzieningen.



In de praktijk zijn er echter nog genoeg knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid, die zich vaak voordoen op zogenoemde 'grijze wegen'. Dit zijn wegen waarbij de functie, de inrichting en het gebruik van de wegen niet in onderlinge overeenstemming zijn volgens de principes van Duurzaam Veilig, en dus niet eenduidig in een van de wegcategorieën is in te delen. Ook in Gouda zijn er diverse grijze wegen. Dat komt onder meer doordat Gouda al 750 jaar bestaat, en de stad in de loop der jaren organisch is gegroeid en de huidige ontwerprichtlijnen toen nog niet bestonden. Daardoor zijn er verschillende grijze wegen binnen Gouda.

Verkeersveiligheid staat onder druk, het nieuwe 30 biedt een antwoord

Ook blijkt uit cijfers van het SWOV¹ dat het aantal ernstige verkeersongevallen in Nederland tussen 2009 en 2018 is toegenomen, en uit cijfers van het CBS² blijkt zelfs dat in het coronajaar 2020 – ondanks een significante afname van mobiliteit - het aantal verkeersdoden niet significant is afgenomen, en dat het aantal overleden fietsers zelfs is toegenomen. Qua ontwikkeling van verkeersveiligheid is Nederland daarmee een van de slechtst presterende landen binnen Europa, gezien in veel andere landen het aantal verkeersdoden juist afneemt. Nederland staat qua absolute aantallen wel nog net op de 10^e plaats, en doet het daarmee qua verkeersveiligheid nog wel relatief goed. Maar het kan en moet beter – want iedere verkeersdode is er 1 te veel – en daarom zijn er steeds meer oproepen om nog meer wegen binnen de bebouwde kom 30 km/u te maken.

Met name bij grijze wegen lijken er kansen te zijn om hiermee de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Grijze wegen zijn vaak wegen met stevige verkeersintensiteiten, maar ook met ontwerpelementen die niet thuishoren bij een gebiedsontsluitingsweg zoals parkeren langs de rijbaan, erfaansluitingen, gemengd verkeer en/of fietsstroken. Deze straten zijn vaak te druk om als een ETW-30 in te richten, en er is veelal geen ruimte voor geschieden fietsvoorzieningen zoals wordt voorgeschreven bij gebiedsontsluitingswegen. Binnen de huidige richtlijnen van Duurzaam Veilig is het lastig om op deze wegen een verkeersveiligheidssprong te maken.

Onderzoek naar het nieuwe 30

Verschillende partijen hebben de afgelopen jaren dan ook nagedacht over dit onderwerp, en wat wegbeheerders kunnen doen aan de inrichting om verdere stappen te maken met het veiliger maken van het wegennet. Goudappel en DTV hebben de afgelopen 2 jaar in samenwerking met 15 gemeentes en regio's uitvoerig onderzoek gedaan naar de (on)mogelijkheden van het 30 km/u maken van 50-wegen in de bebouwde kom. Ook de ANWB³, het SWOV⁴ en de Fietsersbond⁵ hebben bijdragen geleverd aan de overwegingen omtrent 30 km/u maken van meer wegen in de bebouwde kom. De fietsersbond stelt bijvoorbeeld dat de kans op een ernstig ongeval bij 50 km/u 3.5 keer zo

¹ <https://www.swov.nl/nieuws/de-nederlandse-verkeersveiligheid-internationaal-perspectief>

² <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2021/15/610-verkeersdoden-in-2020>

³ <https://www.anwb.nl/belangenbehartiging/verkeer/verkeer-in-de-stad>

⁴ <https://www.swov.nl/nieuws/nieuwe-wegcategorie-gow30-ter-vervanging-van-grijze-wegen>

⁵ <https://www.fietsersbond.nl/ons-werk/30-is-nieuwe-50/>

hoog is dan bij 30 km/u. Bij een lagere snelheid hebben weggebruikers meer tijd om op elkaar te reageren, en is de botsimpact bij een ongeval lager, waardoor – bij een goede inrichting - zowel de kans op een ongeval als het letselrisico lager is.

Dit onderwerp krijgt ook vanuit de politiek aandacht (waaronder bij de gemeenteraden van Rotterdam⁶ en Haarlem⁷), en in oktober 2020 is bovendien een motie⁸ aangenomen door de 2^e kamer waarin wordt gesteld om 30 km/u als vertrekpunt te nemen voor wegen in de bebouwde kom, en enkel af te wijken naar 50 km/u als dit bewezen veilig kan. Recentelijk heeft zelfs ook de Verenigde Naties⁹ hierover uitgesproken. Gemeentes, SWOV en andere partijen zijn dan ook in beraad welke implicaties dit heeft, en hoe hier op een verstandige manier in de praktijk mee omgegaan kan worden. Goudappel, DTV, het SWOV, de ANWB en diverse andere mobiliteitsprofessionals hebben daarop (gegeven alle uitwerkingen, analyses, en overwegen) een gezamenlijke pleidooi afgegeven: *Van 50 naar 30! Maar niet overal*¹⁰.

30 waar moet, 50 waar kan

De partijen stellen dat de veiligheid en leefbaarheid in onze dorpen en steden gebaat is als op veel wegen binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid verlaagd wordt naar 30 km/u. Maar dat op een deel van de wegen 50 km/u een passende limiet is. Hiervoor dienen dan wel de ontwerprichtlijnen aangescherpt te worden. Daar waar fietsers van de rijbaan gebruik maken, moet het streven zijn om de snelheid altijd terug te brengen naar 30 km/u. Dat is echter niet een kwestie van bordjes aanpassen, maar behoeft een bijbehorende geloofwaardige inrichting die herkenbaar en duidelijk is voor de weggebruiker.

De partijen stellen gezamenlijk dat de Duurzaam Veilig-visie en de ontwerpprincipes niet ter discussie staan, maar dat de vertaling naar de praktijk weerbarstiger is. Dat komt niet alleen door fysieke beperkingen in de steden en dorpen, maar ook door veranderende visies op leefbaarheid en verblijfskwaliteit als criteria bij de inrichting van wegen, naast de gebruikelijke criteria als bereikbaarheid en veiligheid.

Het gezamenlijke pleidooi van de mobiliteitsorganisaties stelt dat het niet wenselijk is op alle wegen 30 km/u in te voeren. Er blijft hiërarchie in het wegennet nodig, om verkeer te stimuleren van de gewenste hoofdroutes gebruik te maken. Als we overal kiezen voor 30 km/u, worden wegen gelijkwaardiger en zou dat juist voor extra drukte in woonwijken kunnen zorgen. Ook vanuit geloofwaardige snelheidslimieten is het niet passend om op alle wegen binnen de bebouwde kom 30 km/u in te voeren. Er zijn genoeg 50-wegen met gescheiden fietsvoorzieningen, waar auto's op een veilige manier 50 km/u kunnen rijden. Deze 50-wegen blijven ook hard nodig om de bereikbaarheid en doorstroming, zo ook van nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer, op peil te houden.

Bij 50 km/u fietsers en auto's niet meer mengen

Om de verkeersveiligheid en leefbaarheid verder te verbeteren wordt dan ook gepleit om een bestaand uitgangspunt ook hard toe te passen: fietsers en gemotoriseerd verkeer maken nooit gebruik van dezelfde verkeersruimte bij 50 km/u. Volgens het gezamenlijke statement van de mobiliteitsorganisaties hebben wegbeheerders dan ook 4 mogelijkheden om hier aan te voldoen:

⁶ <https://nos.nl/artikel/2358293-rotterdam-wil-van-50-naar-30-kilometer-per-uur-niet-eenvoudig-te-realiseren>

⁷ www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20201127_58083081?utm_source=google&utm_medium=organic

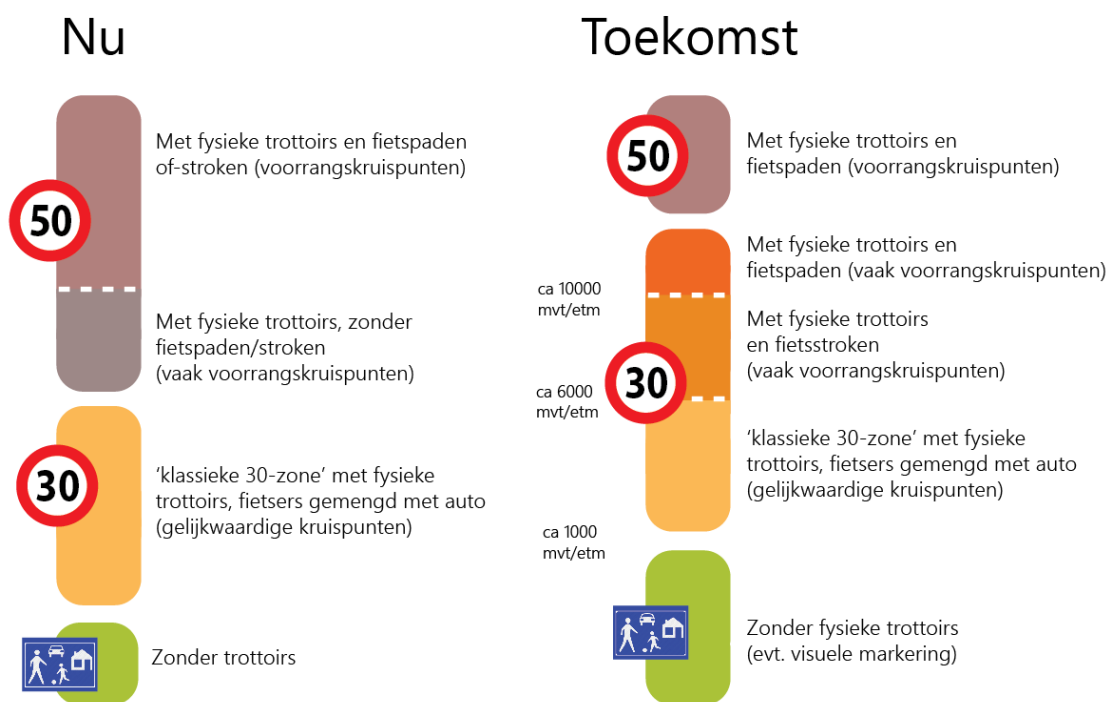
⁸ <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2020Z18611&did=2020D40218>

⁹ <https://www.swov.nl/nieuws/verenigde-naties-verlaag-snelheidslimiet-binnen-de-kom-naar-30-kmuur>

¹⁰ Artikel te lezen op: <https://www.verkeerskunde.nl/artikel/pleidooi-van-50-naar-30-maar-niet-overal>

1. ontvlechten van fietsroute en gebiedsontsluitingsweg;
2. aanleggen van separate fietsvoorzieningen, eventueel ten kosten van parkeervakken;
3. het terugbrengen van de functie van de straat naar een ETW, incl. het weren van doorgaand verkeer;
4. het terugbrengen van de maximumsnelheid met behoud van de ontsluitingsfunctie.

De laatste mogelijkheid impliceert een nieuwe wegcategorie tussen een standaard ETW en standaard GOW in, met een maximumsnelheid van 30 maar wel een ontsluitingsfunctie. Dit wordt ook wel al de GOW-30 genoemd. Het SWOV en andere partijen zoals Goudappel en DTV zijn momenteel nog bezig met de vraag hoe deze GOW-30-wegen er precies uit moeten zien. In onderstaand figuur is daarvoor een aanzet gedaan, waarbij ook bij drukke grijze wegen mogelijkheden zijn opgenomen om 30 km/u in te stellen met bijpassende profielen.



Figuur – aanzet richting een nieuwe wegategorisering en inrichtingsprincipes volgens het nieuwe 30 (copyright figuur: Goudappel)

Het Verkeerscirculatieplan Gouda

Gemeente Gouda heeft zichzelf een aantal ambities gesteld in het Mobiliteitsplan dat in 2017 door de gemeenteraad is vastgesteld. Onderdeel van het mobiliteitsplan is de ontwikkeling van een verkeerscirculatieplan voor de gehele stad, wat een concrete uitwerking moet zijn om een bijdrage te leveren aan de doelen van het mobiliteitsplan. De belangrijkste doelen zijn om Gouda in de toekomst leefbaar, veilig, en bereikbaar te houden, fietsgebruik te stimuleren en daarmee ook een bijdrage te leveren aan duurzaamheid.



Figuur - het VCP dient als een sleutel te passen op alle beleidsdoelen van de gemeente Gouda

De gemeente heeft daarop een traject doorgelopen om te komen tot een verkeerscirculatieplan, waarin een samenhangend pakket aan maatregelen een belangrijke bijdrage moet leveren aan deze doelstellingen. In 2020 en 2021 is daarvoor een intensief participatieproces doorlopen met afgevaardigden van wijkverenigingen, Goudse ondernemers en belangenbehartigers. Op basis van analyses van het mobiliteitssysteem van Gouda is inzicht verkregen in de knelpunten en opgaven, én mogelijke denkrichtingen voor het verkeerscirculatieplan.

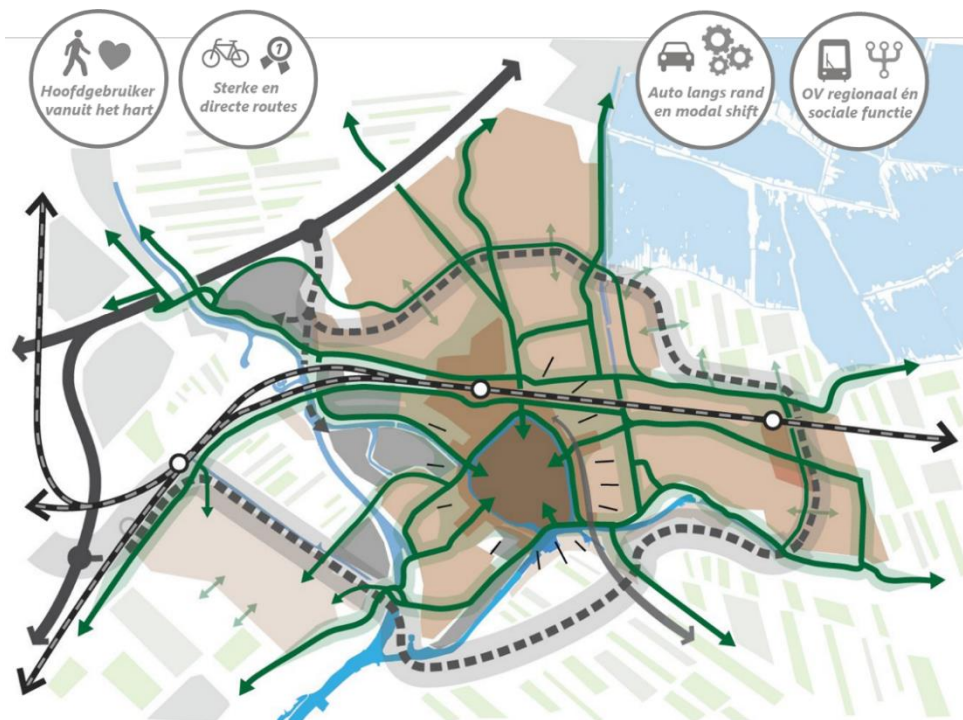
Op basis van concrete maatregelen zijn drie verschillende netwerkvarianten doorgerekend met het stedelijke verkeersmodel van Gouda (een dynamisch VISSIM-meso model), waarmee de hoeken van het speelveld zijn verkend. De onderzochte varianten, die in elkaars verlengde liggen, en dus min of meer gefaseerd uitgevoerd zouden kunnen worden, zijn in hoofdlijnen:

1. **Randwegen op orde:** variant waarin de stedelijke randwegen worden verbeterd, om daarmee verkeer te verleiden via de randwegen te rijden ipv binnendoor.
2. **Doorwaadbare stad:** zelfde als 1, maar aanvullend met aanpassing van 50-wegen naar het nieuwe 30 en enkele circulatie-maatregelen, om extra effect te sorteren.

3. **Sectorenmodel:** aanvullend op 2 met enkele verkeersknips waarmee rondom de binnenstad van Gouda sectoren in worden gesteld, en verkeer daadwerkelijk gedwongen wordt via de randwegen te rijden.

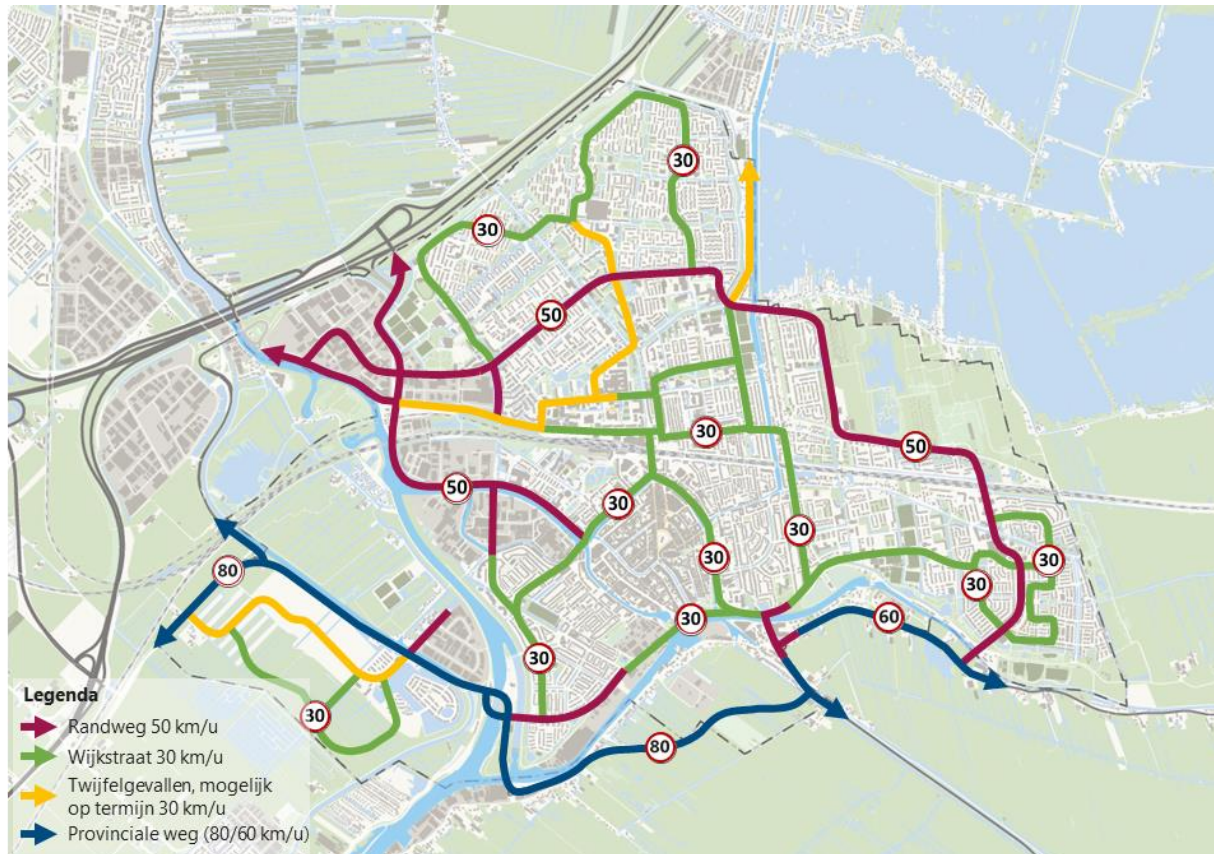
Op basis van verkeersmodeluitkomsten, de beoordeling van de varianten op het beoordelingskader met uiteenlopende criteria, en in samenspraak met participanten, is variant 2 'de doorwaadbare stad' als voorkeursvariant benoemd en door het college omarmd. Dit maatregelenpakket is tevens voorgelegd aan de gemeenteraad van Gouda voor besluitvorming. In dit maatregelenpakket is invoering van het nieuwe 30 een belangrijke eerste stap gebleken, aangevuld met enkele meer sturende maatregelen zoals een eenrichtingscarré, een kruispunt versimpeling met verkeersknip en een selectieve toegang tot de binnenstad. Uit de effectbepaling is gebleken dat enkel ingrepen aan de randwegen te weinig effect sorteren om significante bijdragen te behalen voor de leefbaarheid, veiligheid, en fietsdoelstellingen. Terwijl een sectorenmodel juist te grote verkeerseffecten sorteerte op de randwegen, waardoor knelpunten zouden optreden t.a.v. omgeving (geluidshinder) en verkeersafwikkeling (onvoldoende capaciteit).

De hoofdprincipes van het verkeerscirculatieplan Gouda zijn in onderstaand beeld samengevat. In de binnenstad van Gouda, en de spoorzone en de buurtwinkelcentra wordt de voetganger de hoofdgebruiker, en wordt de inrichting van de openbare ruimte hierop aangepast. Fietsers en autoverkeer zijn hier te gast en passen zich aan. Voor fietsers is er een fijnmazig fietsnetwerk, waarbij de hoofdfietsroutes de wijken onderling verbinden en als een radiaal netwerk de binnenstad en het station ontsluiten. Autoverkeer wordt zoveel mogelijk via de randen afgewikkeld middels goed doorstromende randwegen, en met het maatregelenpakket wordt getracht een modal shift te bewerkstelligen: zodat meer mensen gaan lopen en fietsen en de auto wat vaker laten staan. Openbaar vervoer heeft binnen Gouda vooral een belangrijke sociale functie, en voor de regio verbindt het busnetwerk de regio met het treinstation (Gouda heeft IC-stop en directe treinverbindingen naar Den Haag, Utrecht, en Rotterdam) en de binnenstad van Gouda (als regionale kern).



Figuur – conceptueel beeld van hét verkeerscirculatieplan voor Gouda

Onderdeel van het maatregelenpakket is invoering van het nieuwe 30 op diverse wegen in Gouda. Op onderstaand kaartbeeld zijn de groene lijnen, huidige 50-wegen die bij invoering van het VCP aangepast worden naar 30 km/u. Niet alle 50-wegen in Gouda worden aangepast, de stedelijke randweg en diverse inprickers die een belangrijke verkeers- en bereikbaarheidsfunctie hebben blijven 50 km/u. Dit zijn wegen waar het fietsnetwerk is ontvlochten van het autonetwerk, of waar fietsers en autoverkeer fysiek zijn gescheiden door vrijliggende fietsvoorzieningen.



Figuur – Gouda omarmt 'het nieuwe 30' en wil op termijn alle groene wegen 30 km/u maken

In het verkeerscirculatieplan van Gouda zijn enkele kaders meegegeven voor de inrichting van straten conform het nieuwe 30. De inrichting van deze wegen is echter maatwerk, er is geen one-size-fits-all oplossing. Uit onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat ook de omgeving een belangrijke invloed heeft op de beleving van de weginrichting en de mate waarin een snelheidslimiet van 30 km/u geloofwaardig ingesteld kan worden. Een levendige straatstraat met winkels, veel fietsers en voetgangers en parkeerwisselingen is geloofwaardiger 30 km/u te maken, dan een straat met eenzelfde profiel maar zonder deze levendigheid en een meer groene rustige omgeving. Daarom dient in de nadere uitwerking van het VCP bij de voorbereiding van de projecten een afweging plaats te vinden over de inrichting van deze wegen. Wel is er natuurlijk zicht op mogelijk passende inrichtingsprofielen. Belangrijke inrichtingselementen voor het nieuwe 30, die snelheidsremmend werken, zijn:

- Elementenverharding (zoals klinkers) of streetprint-asfalt;
- Drempels of plateau's (al is op busroutes terughoudendheid hiermee op zijn plaats);

- Kruispuntvorm: gelijkwaardig of voorrangskruispunt (deels afhankelijk van de verkeersintensiteit);
- Geen belijning zoals kantstrepen of asstrepen (indien daar sprake van was), maar visuele versmalling middels molgoten of trottoirbanden;
- Ander profiel met bredere fietsstroken en smallere rijloper voor autoverkeer, of fietsstraatprofiel, of gemengd profiel (al dan niet over een beperkte afstand).

Enkele voorbeelden van straatprofielen die binnen het nieuwe 30 passen zijn hieronder afgebeeld. Grofweg kun je enkele inrichtingsprofielen schetsen die mogelijk zijn binnen het nieuwe 30:

- Fietsstroken en rijloper;
- Fietsstraatprofiel;
- Gemengd of shared-space.

Ervaringen met ‘Het Nieuwe 30’ in Gouda

Gouda gaat met de uitwerking van het verkeerscirculatieplan en de besluitvorming daarover in juni 2021 als een van de eerste gemeenten in Nederland op grote schaal aan de slag met het omarmen van ‘Het Nieuwe 30’. Gouda kan daarmee voor zichzelf snel stappen zetten om hiermee aan de slag te gaan om daarmee een bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid- en leefbaarheidsdoelstellingen. Voor andere gemeenten kan de werkwijze van Gouda een interessante referentie en voorbeeld zijn om ook zelf aan de slag te gaan. Daarom delen wij in deze paper graag ook enkele ervaringen omtrent de ervaringen met het opstellen van een plan - en het creëren van draagvlak daarvoor - om het nieuwe 30 te omarmen.

De geleerde lessen in Gouda:

- **Stel gewenste toekomstbeelden voor mobiliteitsstructuren op.** Om kansen op te sporen voor het ontvlechten van het fiets- en autonetwerk is het belangrijk om een beeld te hebben van de gewenste mobiliteitsstructuren. Ook zijn wensbeelden nodig om de hiërarchie in het wegennet te bepalen. In Gouda zijn voor alle modaliteiten wensbeelden opgesteld, waarmee kansen voor ontvlechting zijn opgespoord. Al is het in bestaand stedelijk gebied vaak lastig om de bestaande structuren geheel te ontvlechten. In veel gevallen dienen de grijze wegen ook als ontsluiting van diverse woningen, waardoor er altijd sprake blijft van fietsbestemmingsverkeer en een ontvlochten parallelle route geen uitkomst biedt voor de eventuele verkeersonveiligheid op de betreffende straat. Zorg op basis van de wensbeelden dat de netwerken van wandelen, fietsen, auto en openbaar vervoer goed op elkaar passen, ook als het gaat om de keuzes 30 / 50.
- **Het nieuwe 30 is niet hetzelfde als een standaard ETW-30.** Veel mensen hebben bij een 30km-weg het beeld van een straat in een 30 km-zone, met gemengd verkeer en een smalle rijbaan. De wegen die binnen de nieuwe categorie vallen die het nieuwe 30 impliceert, blijven vaak drukkeren wegen, en kunnen niet als standaard ETW-30 worden ingericht (als dat wel het geval is dan kan de straat als ETW-30 gecategoriseerd en ingericht worden). Voor de vaak drukkeren grijze wegen geeft het nieuwe 30 nieuwe ontwerpprincipes.
- **Er blijken geen maximale intensiteiten te zijn voor invoering van het nieuwe 30.** Verkeersdruk is dan ook geen criterium om geen 30 km/u toe te passen. De omgeving speelt een belangrijke rol voor de geloofwaardigheid van een 30km-inrichting. Wel moeten

30 wegen bij hogere intensiteiten specifieke voorzieningen krijgen (voorrang, fietsvoorzieningen, etc).

- **Begin in de afweging met alle wegen binnen de bebouwde kom op 30 km/u te zetten**, om vanuit dat vertrekpunt redenerend af te pellen waar toch 50 nodig blijft en veilig kan. Dit ook vanuit de omgekeerde bewijslast: in principe 30, tenzij 50 echt nodig is en veilig kan. In Gouda zijn de randwegen en diverse inprikkers 50 km/u gehouden, omdat dit belangrijke wegen zijn voor de bereikbaarheid van geheel Gouda, en om zo hiërarchie in het wegennet te houden om verkeer te stimuleren via de gewenste routes te rijden. Bij alles 30 km/u worden straten meer gelijkwaardig, waardoor ook ongewenste sluiproutes door woonwijken kunnen ontstaan.
- **Kies voor tijdige afstemming met OV-partijen en nood- en hulpdiensten** die beiden zijn gebaat bij een goede doorstroming en korte rijtijden, al zijn de effecten veelal beperkter dan op het eerste oog wordt verwacht. OV-bussen rijden gemiddeld vaak al een stuk langzamer dan 50 km/u, waardoor de effecten op het OV niet evenredig zijn met een aanpassing van 50 naar 30. Uiteraard zorgt het nieuwe 30 wel voor langere reistijden en daarom zijn binnen het VCP Gouda ook mitigerende maatregelen genomen om de rijtijden voor het OV op peil te houden. Ook kunnen op busroutes andere snelheidsremmende maatregelen gekozen worden dan drempels die bij busvervoerders niet geliefd zijn.
- **Verkeersmodellen laten beperkt effect zien van aanpassing naar 30 km/u op de routekeuze van autoverkeer.** M.a.w. : het risico van sluipverkeer door wijken is naar verwachting beperkt. De reistijden worden slechts beperkt beïnvloed door het nieuwe 30. In Gouda zijn aanvullende maatregelen nodig om verkeer te verleiden andere routes te nemen dan door de woonwijken. Zo zijn naast de invoering van 30 km/u ook verbeteringen voorgesteld aan de randwegen van Gouda om de doorstroming te verbeteren (ook ter compensatie van de vaak iets langere rijdafstanden).
- **Monitoring en evaluatie wordt heel belangrijk** om te beoordelen of de maatregelen het gewenste effect sorteren, zoals berekend en verwacht op basis van verkeersmodelberekeningen. Zoals voorgaand punt stelt, zijn de modelmatige effecten beperkt, en treden er nauwelijks verschuivingen op in verkeersstromen waardoor de grijze wegen druk blijven met autoverkeer.
- **Invoering van het nieuwe 30 kost geld**, het is helaas geen kwestie van een bordje vervangen, vaak moet de weginrichting worden aangepast om tot een geloofwaardige inrichting te komen. Anders leidt het juist tot onveiligheid. In Gouda is de invoering dan ook over 10-15 jaar uitgespreid, om financiële lasten en wegwerkzaamheden te spreiden, maar ook om zoveel mogelijk bij regulier beheer en onderhoud aan te kunnen sluiten.

Resumé

Het nieuwe 30 biedt kansen om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. De gemeente Gouda is een van de eerste gemeenten die op grote schaal het nieuwe 30 omarmt, en heeft opgenomen in het verkeerscirculatieplan. Dit plan wordt in juni 2021 in de raad voor besluitvorming behandeld. Op het NVC-congres gaan we verder in op het gehele proces en de uiteindelijke raadsbehandeling. In dit paper zijn diverse lessen en tips beschreven voor gemeenten hoe om te gaan met het nieuwe 30.