

# GOW 60

Gereedschapskist



Titel rapport	GOW 60
Kenmerk	019451.20260302.N1.01
Datum publicatie	2 maart 2025 versie 1.0
Status	Definitief

## Inhoudsopgave

<b>1. Waarom GOW60?</b>	<b>4</b>
<b>2. CROW aanbevelingen</b>	<b>5</b>
<b>3. Afweegschema Goudappel</b>	<b>7</b>
3.1 Opzet afweegschema	8
3.2 Vergelijking met Afweegschema GOW bubeko (CROW)	10
3.3 Vergelijking met Afweegkader provincie Overijssel	11
<b>4. Kenmerken</b>	<b>15</b>
4.1 Algemene kenmerken	15
4.2 Wegvakken	17
4.3 Kruispunten, overgangen en fietsoversteken	18
4.4 Van risico naar maatregel	18
4.4 Profielen	20
4.5 GOW60 schetsontwerp	22
<b>5. Geloofwaardige snelheden</b>	<b>24</b>
5.1 Borging maximumsnelheid	24
5.2 Handhaving	25
5.3 Gedrag weggebruikers	25
<b>6. Dilemma's</b>	<b>27</b>
6.1 Van risico naar maatregel	27
6.2 Wat als het niet past?	28
6.3 Aandachtspunten van stakeholders	29
<b>7. Praktijkvoorbeelden</b>	<b>30</b>
7.1 GOW60 in de praktijk	30

## 1. Waarom GOW60?

Veel wegen in het buitengebied hebben een duidelijke verkeersfunctie, maar voldoen niet aan de kenmerken van een veilige gebiedsontsluitingsweg die met 80 km/h kan worden bereden. Een te smalle rijbaan, bomen die dicht bij de weg staan en veel eraansluitingen zijn de kenmerken die vaak voorkomen op dit soort wegen.

De bestaande instrumenten voor de categorisering van wegen bieden de mogelijkheid om de maximumsnelheid op korte delen met een hoog risico terug te brengen. Bij meerdere wegvakken met een hoog risico en het toepassen van een lokale lagere snelheid bestaat de kans dat er een lappendeken van snelheden ontstaat. Aansluitend bij het idee van GOW30 binnen de bebouwde kom, onderzoeken wegbeheerders daarom ook de mogelijkheid om de hele weg een maximumsnelheid van 60 km/h te geven.

De verkeersfunctie van de gebiedsontsluitingsweg verdwijnt daar niet mee. Daarom moet de keuze voor een maximumsnelheid van 60 km/h zorgvuldig worden afgewogen. Een lagere snelheid op de gebiedsontsluitingsweg kan leiden tot meer autoverkeer op andere, nog minder veilige wegen in het netwerk en tot belemmeringen in de bereikbaarheid van openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten. Ook de geloofwaardigheid van 60 km/h als maximumsnelheid is niet in alle gevallen vanzelfsprekend; zeker bij lange rechte wegen in een open landschap.

De afweging die de wegbeheerder in afstemming met andere wegbeheerders en belangenpartijen moet maken, is of de voordelen van een lagere snelheid opwegen tegen de nadelen. Een alternatief is om de GOW met de beschikbare middelen zo veilig mogelijk in te richten op 80 km/h.

De insteek voor GOW60 bij de wegbeheerders en bij het landelijke beleid is daarmee wel anders dan bij GOW30. Niet 30, maar alleen 60 als dat qua netwerk en geloofwaardigheid mogelijk en wenselijk is en als 80 met mitigerende maatregelen niet haalbaar is.

## 2. CROW aanbevelingen

Een gebiedsontsluitingsweg heeft doorgaans een snelheidslimiet van 80 km/h, maar er wordt momenteel steeds vaker 60 km/h toegepast. Hiervoor zijn verschillende aanleidingen denkbaar. Om te zorgen voor betere herkenbaarheid en uniformiteit van gebiedsontsluitingswegen in Nederland heeft het CROW een afweegschema ontwikkeld. Het schema helpt bepalen of een snelheidsverlaging nodig en haalbaar is. In het afweegschema worden drie stappen en de bijbehorende afwegingen omschreven om te komen tot een keuze voor GOW80 of (gedeeltelijk) GOW60: aanleiding en doelstelling, netwerkeffecten en haalbaarheid. De uitgangspunten zijn:

- GOW80 is de norm.
- GOW60 alleen in uitzonderlijke gevallen ('nee, tenzij').
- Er komt geen nieuwe wegcategorie.

Om te bepalen wat de noodzaak is van een snelheidsverlaging dient een integrale analyse gemaakt te worden. Wettelijk gezien kan een snelheidsverlaging naar 60 km/h alleen ingevoerd worden 1) als er sprake is van een verblijfsgebied buiten de bebouwde kom, en 2) als er sprake is van een verkeersonveilige situatie. Vervolgens is het essentieel om in kaart te brengen om welke wegvakken het gaat. Mogelijk is er een alternatieve oplossing dan de verlaging van de snelheid. Om een afweging te kunnen maken op netwerkniveau wordt vervolgens in kaart gebracht wat de mogelijke (on)gewenste effecten zijn van een snelheidsverlaging. Het belangrijkste is het voorkomen van een lappendeken van snelheden, maar ook het in beeld brengen van de effecten voor voetgangers en fietsers, openbaar vervoer, nood- en hulpdiensten, landbouwverkeer, en gemotoriseerd verkeer. De inrichting van de weg speelt hierbij een grote rol (aanwezigheid drempels, mogelijkheden tot inhalen, aanwezigheid fietsvoorzieningen). Verder is ook een toets aan het wettelijk kader nodig.

Tot slot is er de haalbaarheid en geloofwaardigheid van 60 km/h. De openheid van de omgeving, kruispunten en voorrangssituaties, het alignement en de kans op inhaalbewegingen zijn hierbij afwegingen. Vervolgens speelt ook de beschikbare ruimte een rol; soms is er niet voldoende ruimte voor een geloofwaardige en veilige GOW80. Bijvoorbeeld vanwege een obstakelvrije zone < 6 meter of het ontbreken van fietsvoorzieningen.

Kortom: GOW80 blijft de norm, maar GOW60 is als uitzondering mogelijk binnen een zorgvuldig afwegingskader. Cruciaal zijn monitoring, geloofwaardige inrichting, participatie met de omgeving en juridische toetsing.

# Afweegschema GOW bubeko

Afweegschema snelheidslimiet gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom, April 2025



## Uitgangspunten

- Het afweegschema helpt bij het bepalen van de juiste snelheidslimiet op wegen buiten de bebouwde kom (bubeko) met een duidelijke ontsluitende verkeersfunctie. De uitgangspunten zijn:
- Er is al een multimodale netwerkstudie is al uitgevoerd en de weg heeft een gebiedsontsluitende functie.
  - De herwaardering van de snelheid kan gelden voor een **weg of deel ervan**.

## Stap 1: Aanleiding en doelstelling

Waarom maak je een overweging tot snelheidsaanpassing?

### 1.1 Noodzaak: Scherpstellen van de aanleiding

- Onderzoek wat de noodzaak is voor een snelheidsaanpassing.
- Breng de motivatie voor snelheidsaanpassing vanuit alle beleidsaspecten in beeld.

### 1.2 Locatie: In kaart brengen wegvakken

- Breng de aanleiding van de snelheidsaanpassing op wegvak in kaart. Kies een logisch traject.
- Analyseer welke factoren bepalen of een snelheidslimiet van 80 km/u of 60 km/u wenselijk is.

### 1.3 Brede verkenning: Zoeken naar de beste oplossing

- Onderzoek of een snelheidsverlaging de enige oplossing is. Overweeg ook andere verkeerskundige maatregelen of oplossingen uit andere domeinen.

Bereikbaarheid, Veiligheid | Lucht, Geluid, Trillingen | Waterberging, CO2 uitstoot | Ruimtelijke ontwikkelingen | Toerisme, Recreatie | Natuur, Ecologie

## Stap 2: Netwerkeffecten

Wat zijn de effecten van de te onderzoeken snelheidsaanpassing?

### 2.1 Netwerkeffecten: Logisch netwerk

- Zorg voor een logisch netwerk, beperk het aantal snelheidsovergangen.
- Lokale snelheidsovergangen dienen minimaal 400 m uit elkaar te liggen.

Aaneengesloten  
Lokale snelheidsaanpassing

### 2.2 Netwerkeffecten: Faciliteer gewenste en beperk ongewenste netwerkeffecten

- Weeg positieve netwerkeffecten van de snelheidsaanpassing op tegen (mogelijk) negatieve netwerkeffecten.

Langzaam verkeer | OV  
Hulpdiensten | Landbouwverkeer  
Gemotoriseerd verkeer

### Toets wettelijk kader

- Toets of de snelheidsaanpassing juridisch mogelijk is. Raadpleeg hiervoor de uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens.

### Afstemming met omgeving

- Zorg voor afstemming met organisaties zoals nood- en hulpdiensten, (bus)vervoerders en concessiehouders, belangenbehartigingsorganisatie voor fiets, landbouw, logistiek of verkeersveiligheid.

## Stap 3: Haalbaarheid

Kan de snelheidslimiet op geloofwaardige wijze worden gerealiseerd?

### 3.1 Haalbaarheidstoets: geloofwaardige inrichting

- Beoordeel het effect van de snelheidsaanpassing op wegvakniveau.

Openheid van de omgeving  
Krulspunten en voorrang  
Alignement  
Kans op Inhaalbewegingen

### 3.2 Haalbaarheidstoets: Ruimtelijke inrichting

- Beoordeel of de snelheidsaanpassing ruimtelijk mogelijk is.

Beschikbare breedte rijbaan  
Obstakelvrije zone  
Fietsvoorzieningen

## Advies en besluit snelheidslimiet

### GOW 80 km/u



- Snelheidslimiet van 80 km/u.
- GOW80 inrichting richtlijn: CROW-publicatie van het Handboek Wegontwerp.

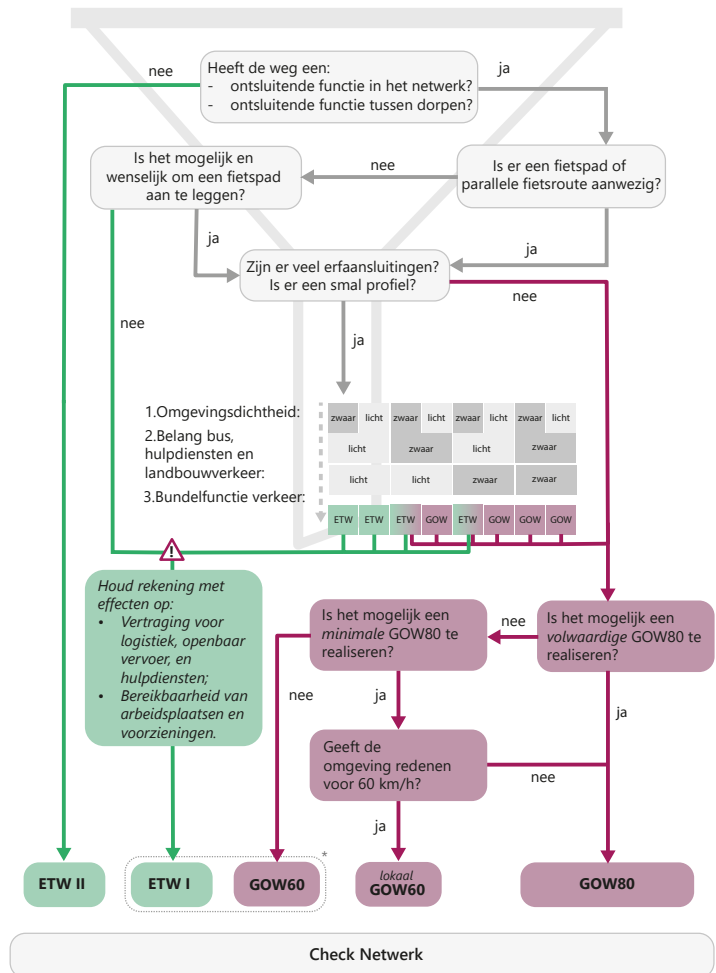
### GOW 60 km/u



- Snelheidslimiet van 60 km/u.
- GOW60 Voorlopige handreiking inrichtingskenmerken: CROW-publicatie verwacht 2025/2026.

## 3. Afweegschema Goudappel

Het afweegschema van het CROW helpt om inzichtelijk te maken wat de noodzaak, locatie, effecten en haalbaarheid is van het invoeren van GOW60. Dit zijn belangrijke stappen om een goede afweging te kunnen maken of een GOW60 een logische keuze is en ook haalbaar is. Deze afweging is goed te gebruiken bij het analyseren van een weg(vak). Omdat dit schema nog in ontwikkeling was op het moment van het opstellen van een wegcategorisering voor de regio Noord-Limburg heeft Goudappel vooruitlopend ook een afweegschema opgesteld. In dit hoofdstuk bespreken we de opzet van dit schema, de vergelijking met het afweegschema GOW bubeko (CROW), en de vergelijking met een werkwijze ontwikkeld door de provincie Overijssel.



\* ETW I met fietspad en GOW60 mogelijk zelfde vormgeving

### 3.1 Opzet afweegschema

In het afweegschema staan stappen die in de praktijk relevant zijn voor de afweging van de functie van de weg tegen de vorm en het gebruik. Dit schema is op een gelijke manier opgesteld als het afweegschema voor GOW30.

Eerst wordt de afweging gemaakt wat de functie van de weg in het netwerk is. Vervolgens is het uitgangspunt dat er voor een GOW60/80 een parallelle fietsroute of vrijliggend fietspad aanwezig moet zijn. De aanwezigheid van veel erfansluitingen en/of een smal profiel zijn een aanleiding (vanuit verkeersveiligheid) om de maximumsnelheid te heroverwegen.

Er zijn nog een aantal aanvullende risicofactoren, zoals de aanwezigheid van:

- fysieke rijbaanscheiding;
- voldoende rijbaanbreedte;
- fietsers op de rijbaan/in obstakelvrije zone;
- bomen in obstakelvrije zone;
- aanwezigheid landbouwverkeer;
- aanwezigheid inritten;
- voorrangskruispunten;
- langsparkeren.

Met behulp van data kunnen de indicatoren inzichtelijk gemaakt worden, als ook in het voorbeeld hieronder weergegeven. Zo is er in dit voorbeeld meteen inzichtelijk op welke wegvakken er sprake is van inritten en/of bomen dicht op de weg. Als de functie van de weg op een GOW uitkomt en een GOW80 niet volwaardig,



8 *Figuur 3.1: Overzicht bomen langs de weg (Bron: Mobiliteitspectrum Goudappel)*

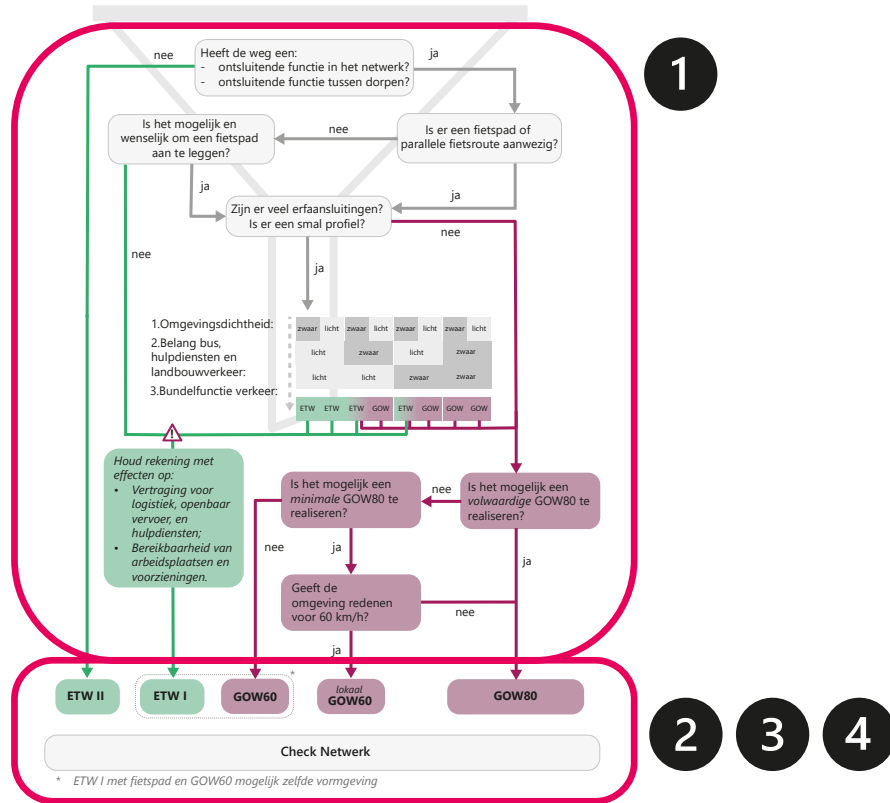
of minimaal gerealiseerd kan worden, dan kan worden gekozen voor (lokaal) GOW60. Belangrijke effecten van een lagere snelheid die daarbij in overweging genomen dienen te worden zijn:

- verkeersongevallen;
- wildongevallen;
- faunaknelpunt;
- hoofdnetwerk auto;
- effect hulpdiensten;
- effect openbaar vervoer;
- effect logistiek;
- verschuiving verkeer naar ETW;
- geloofwaardigheid.

Een vervolgstap is dan ook de netwerkcheck en in gesprek gaan met stakeholders over de gemaakte afwegingen en mogelijke effecten.

### 3.2 Vergelijking met Afweegschema GOW bubeko (CROW)

In vergelijking met het afweegschema van het CROW houdt het afweegschema van Goudappel vooral rekening met stap 1 van het CROW: aanleiding en doelstelling. De vervolgstappen netwerkeffecten, overleg en toetsing en haalbaarheid vallen buiten het afweegschema van Goudappel. Dit zijn eigenlijk de vervolgstappen die genomen worden op het moment dat de wegcategorie is voorgesteld op basis van het schema. Zie hieronder een overzicht van deze vergelijking.



#### Afweegschema CROW

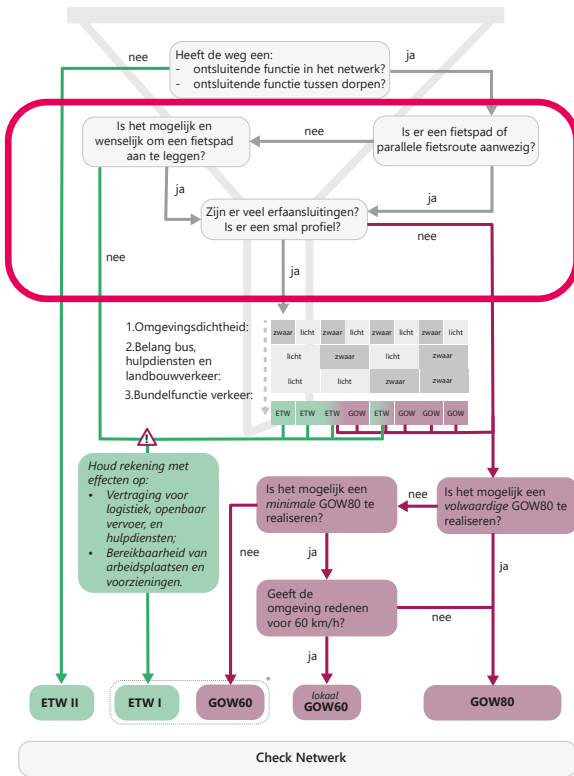
- 1. Aanleiding en doelstelling**
  - Noodzaak van snelheidsverlaging
  - Specifieke locatie
  - Oplossend vermogen
- 2. Netwerkeffecten**
  - Blijft het netwerk logisch?
  - Effecten (positief en negatief) afwegen
- 3. Overleg en toetsing**
  - Omgevingsparticipatie
  - Juridische check
- 4. Haalbaarheid**
  - Realistische uitvoerbaarheid van maatregelen

### 3.3 Vergelijking met Afweegkader provincie Overijssel

Net als vele andere gemeenten en provincies is ook de provincie Overijssel aan de slag gegaan met een afwegingskader rijnsnelheden (GOW80 – GOW60). Dit afwegingskader bevat verschillende fasen en is er voornamelijk op gericht om een situatie te kunnen analyseren aan de hand van een aantal vaste indicatoren:



In deze aanpak zijn er een aantal overeenkomsten (voornamelijk verdiepingslagen) met het afweegschema van Goudappel, maar ook een aantal verschillen. De eerste vragen voor het bepalen van het verkeersveiligheidsrisico is in het Goudappel-schema ingestoken vanuit de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan, de aanwezigheid van erfaansluitingen en een smal profiel. Deels vallen de verdiepende vragen zoals in het Overijsselse afwegingskader hier ook onder, andere vallen onder de beoordeling 'Omgevingsdichtheid' in de vervolgstap.



\* ETW I met fietspad en GOW60 mogelijk zelfde vormgeving

### Provincie Overijssel Bepalen verkeersveiligheidsanalyse

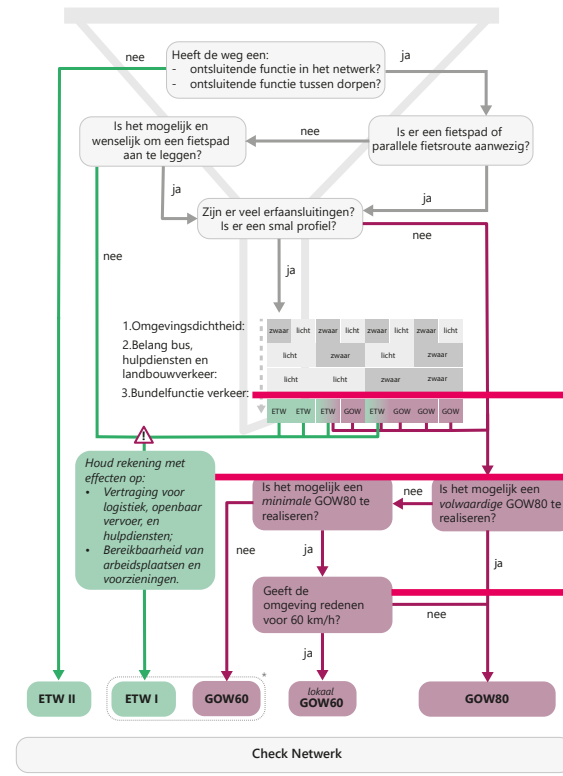
- Ontbreekt een fysieke rijbaanscheiding?
- Is de rijbaanbreedte te smal?
- Rijden er fietsers op de rijbaan?
- Ligt het fietspad binnen de obstakelvrije zone?
- Staan er bomen in de obstakelvrije zone?
- Is er water (kanaal) in de obstakelvrije zone aanwezig?
- Rijdt er landbouwverkeer op de rijbaan?
- Zijn er inritten met beperkt zicht met bomen direct naast de inrit?
- Zijn er oversteken of voorrangskruispunten, niet zijnde rotonde of VRI?
- Zijn er langsparkerplaatsen aanwezig?

Tabel risicobeoordeling per indicator

Indicator	Hoog risico (H)	Enig risico (L)	Geen/beperkt risico (0)
Fysieke rijbaanscheiding	-	Afwezig	Aanwezig
Voldoende rijbaanbreedte	< 6,5 meter	6,5 - 7,5 meter	> 7,5 meter
Fietspad in obstakelvrije zone	≤ 2,5 meter aanwezig	2,5 - 4,5 meter aanwezig	> 4,5 meter of niet aanwezig
Bomen in obstakelvrije zone	≤ 2,5 meter aanwezig	2,5 - 4,5 meter aanwezig	> 4,5 meter of niet aanwezig
Aanwezigheid landbouwverkeer	-	Aanwezig	Afwezig
Aanwezigheid inritten	Inritten aanwezig met boom binnen 2,5 m	Aanwezig zonder bomen	Afwezig
Voorrangskruispunten	Aanwezig	-	Afwezig
Langsparkeren	Aanwezig	-	Afwezig

De cijfers in de kolomkoppen tonen de gegeven weging van het risico

Daarnaast gebruikt de provincie Overijssel een risico-inschatting aan de hand van een aantal meetbare indicatoren zoals de rijbaanbreedte. Wanneer een hoog risico volgt uit deze inventarisatie kan er worden overwogen of een lagere snelheid op (delen van de) weg bijdragen aan de verkeersveiligheid, of dat er andere oplossingen denkbaar zijn. Verder zijn er een aantal afwegingen die het Goudappel-kader verrijken, zoals op de volgende pagina is geïllustreerd.



\* ETW I met fietspad en GOW60 mogelijk zelfde vormgeving

### Provincie Overijssel

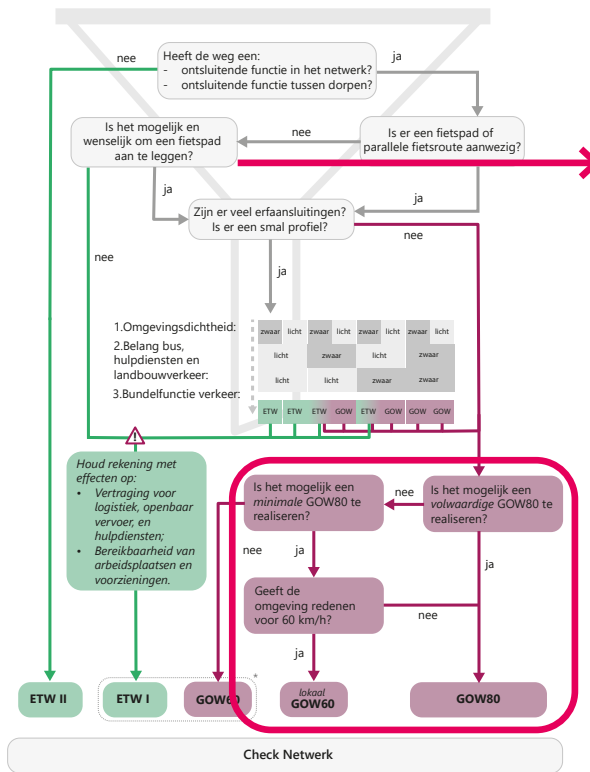
Verschuiving van verkeer?

Onderdeel U-route?

Netwerkeffecten; bereikbaarheid arbeidsplaatsen, voorzieningen, logistiek, hulpdiensten, ov (maar dan voor GOW80)

Positieve effecten; minder ongevallen, wildaanrijdingen, geluid?

Zoals benoemd, zijn er ook verschillen. Een belangrijk uitgangspunt van het Overijsselse Afwegingskader is de vraag: 'Zijn de conflicten en risico's op een redelijke termijn op een andere manier op te lossen of te verkleinen?'. Deze vraag past bij de insteek van het CROW, aangezien ook hier GOW80 als de norm wordt behouden en alleen in uitzonderlijke gevallen na zorgvuldige afweging voor een GOW60 wordt



\* ETW I met fietspad en GOW60 mogelijk zelfde vormgeving

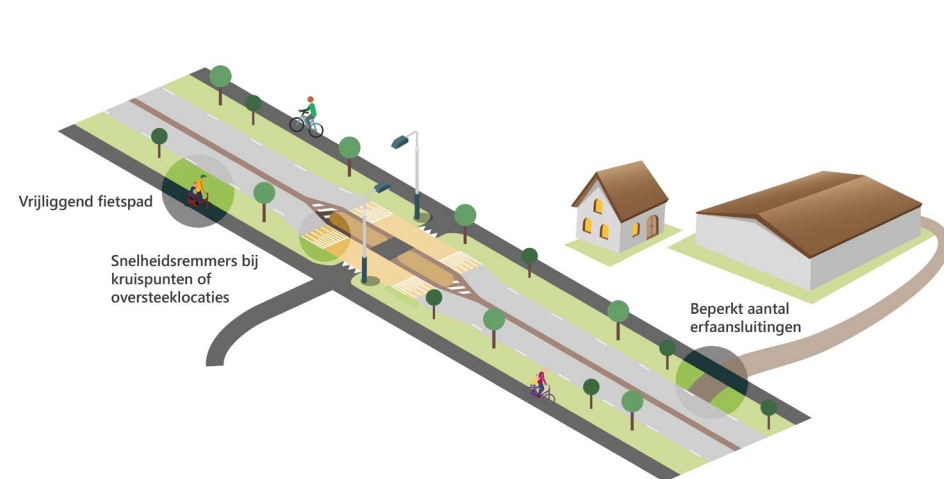
**Provincie Overijssel**  
**Verken de mogelijkheden van maatregelen met onderstaande voorbeeldvragen - rekeninghoudend met de kosten-baten en ruimtelijke inpassing:**

- Kan de weg worden verbreed?
- Is een parallelweg mogelijk?
- Kan het fietspad buiten de obstakelvrije zone worden aangelegd?
- Kunnen bomen worden verplaatst, ver-/herplant of verwijderd?
- Kunnen er geleiderails worden toegepast?
- Is het mogelijk aansluitingen anders vorm te geven?
- Kan er een (fiets)tunnel komen?
- Zijn faunapassages mogelijk?
- Kan de bus naast de rijbaan halteren?
- Zijn er andere maatregelen mogelijk om de risico's op te lossen of te verkleinen?

## 4. Kenmerken

### 4.1 Algemene kenmerken

In dit hoofdstuk staan de kenmerken voor GOW60 met daarnaast ETW60 en GOW80. Zoals bekend is CROW nog bezig om de voorkeurskenmerken voor GOW60 te bepalen. Dit hoofdstuk bevat op basis van onze expertise ons voorstel. Waar nodig zullen we de kenmerken te zijner tijd aanvullen of aanpassen om aan te sluiten bij het CROW-advies.



Figuur 4.1: GOW60 wegkenmerken

Basis-kenmerken	ETW60 <i>o.b.v. type 1 met fietspad</i>	GOW60	GOW80 <i>o.b.v. type 1x2</i>
<b>Functie</b>	Erftoegangsweg (uitwisselen) met verkeersfunctie	Bestaande GOW80 met een onbalans in verkeersveiligheid of verblijfskwaliteit	Gebiedsontsluitingsweg met verkeersfunctie
<b>Fietspaden</b>	Vrijliggend fietspad	Vrijliggend fietspad	Vrijliggend fietspad
<b>Parallelwegen</b>	Nee	Nee	Bij voorkeur wel
<b>Voorrang</b>	Ja, wel bij fietspad	Ja	Ja
<b>Inhalen</b>	Toegestaan	Niet toegestaan	Niet toegestaan
<b>Kruispuntoplossingen</b>	Voorrangskruispunten	Voorrangskruispunten met middengeleider, geen linksafvakken tenzij.	Rotondes, voorrangskruispunt met linksaffers
<b>Oversteken op wegvakken</b>	Ja	Ja, beperkt	Nee
<b>Wegbeeld</b>	Veelal historische wegen op dijken, langs landerijen en door bossen.	Aandacht voor landschappelijke inpassing, lange rechtstanden en bij kruispunten.	Ruim
<b>Erfaansluitingen</b>	Aanwezig	Beperkt aanwezig	Zoveel mogelijk afwezig
<b>Parkeren</b>	Aanwezig	Beperkt aanwezig	Afwezig
<b>Positie landbouwverkeer</b>	Op de rijbaan	Op de rijbaan	Bij voorkeur op de parallelweg
<b>Verlichting</b>	Op attentiepunt	Op attentiepunt	Op attentiepunt

## 4.2 Wegvakken

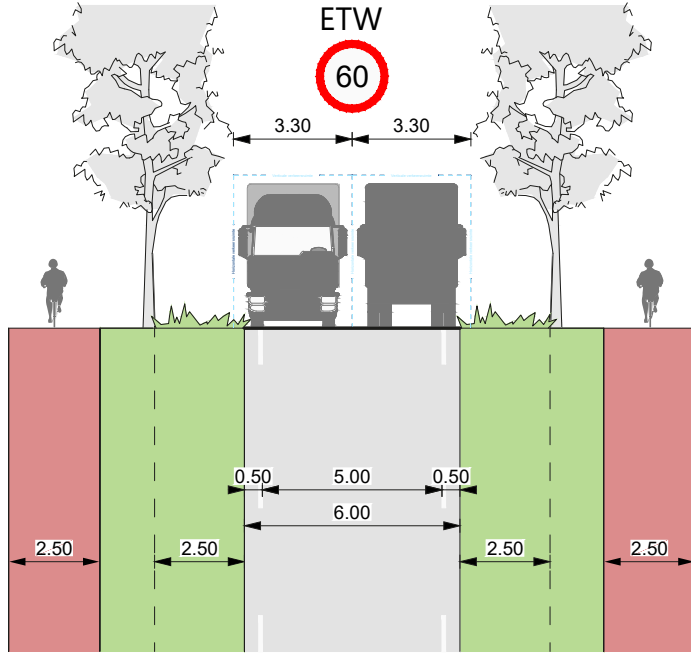
Weg-kenmerken	ETW60 <i>o.b.v. type 1 met fietspad</i>	GOW60	GOW80 <i>o.b.v. type 1x2</i>
<b>Kantmarkering</b>	1-3 0,10 of niet aanwezig	1-3 0,10	3-3 0,15
<b>Asmarkering</b>	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Dubbel doorgetrokken 0,15
<b>Rijrichtingscheiding</b>	Niet aanwezig	Bij voorkeur met bolling en afwijkend materiaal	Bij voorkeur fysiek
<b>Obstakelvrije zone</b>	2,50 m (> 1,50 m)	2,50 m	6 m (> 4,50 m)
<b>Alignement</b>	Ontwerpsnelheid ≤ 60 km/h	Ontwerpsnelheid = 60 km/h	Ontwerpsnelheid = 80 km/h
<b>Bestrating</b>	Asfalt	Asfalt	Asfalt
<b>Bermverharding</b>	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
<b>Geleiderails</b>	Niet aanwezig	Zo min mogelijk	Zo min mogelijk
<b>Maatregelen geleiding (bebakening, lichtelementen)</b>	Aanwezig op aandachtslocaties	Aanwezig op aandachtslocaties	Aanwezig
<b>Aanvullend landschap</b>	In verband met geloofwaardigheid	In verband met geloofwaardigheid	
<b>Bebording</b>	Zone 60	Max. 60 km/h	Max. 80 km/h
<b>Remmers</b>	Bij kruispunten en lange rechtstanden	Bij kruispunten en lange rechtstanden	Beperkt

### 4.3 Kruispunten, overgangen en fietsoversteken

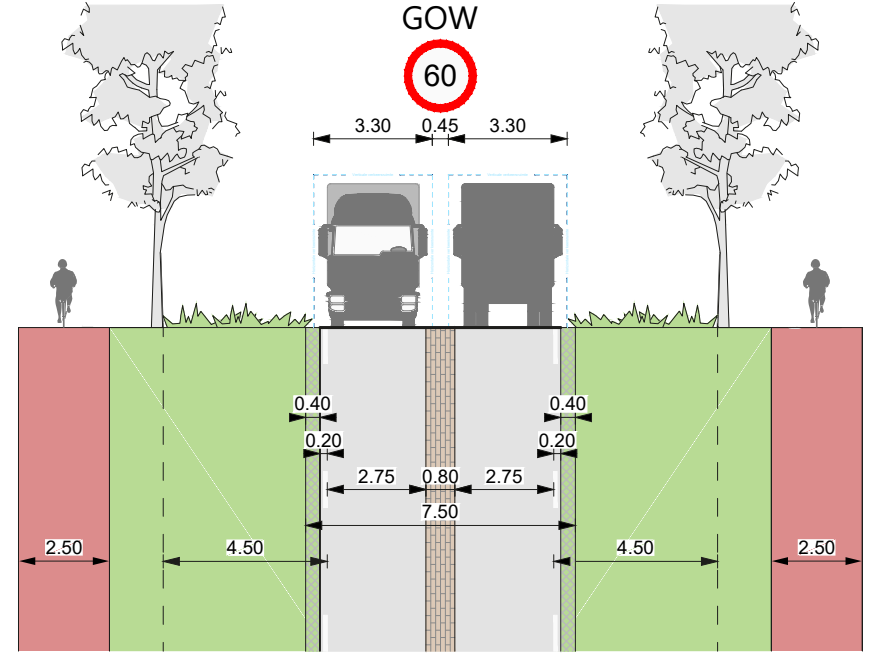
Kruispunt-kenmerken	ETW60 <i>o.b.v. type 1 met fietspad</i>	GOW60	GOW80 <i>o.b.v. type 1x2</i>
Voorrang	Ja	Ja	Ja
Kruispunt met ETW60	Voorrangskruispunt	Voorrangskruispunt	Voorrangskruispunt
Kruispunt met GOW60	Voorrangskruispunt	Rotonde	Rotonde
Kruispunt met GOW80	Voorrangskruispunt	Rotonde	Rotonde
Overgang naar GOW50	Ja	Ja	Ja, voorkeur
Overgang naar GOW30	Ja	Ja	Met overgang
Overgang naar ETW30	Ja, voorkeur	Nee	Nee
fietsoversteek	Geen voorziening, tenzij	Met middengeleider en snelheidsremmer	Met middengeleider en snelheidsremmer



4.4 Profielen  
Profiel ETW60

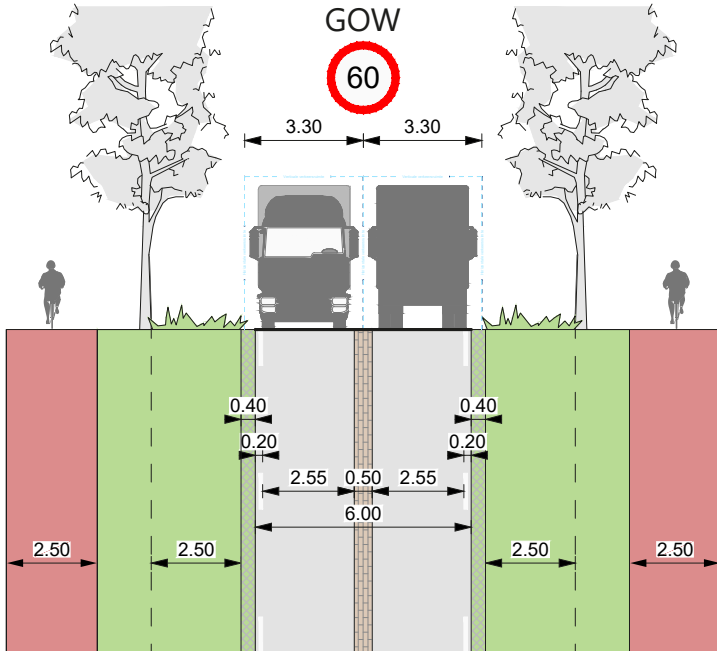


Maximumprofiel GOW60



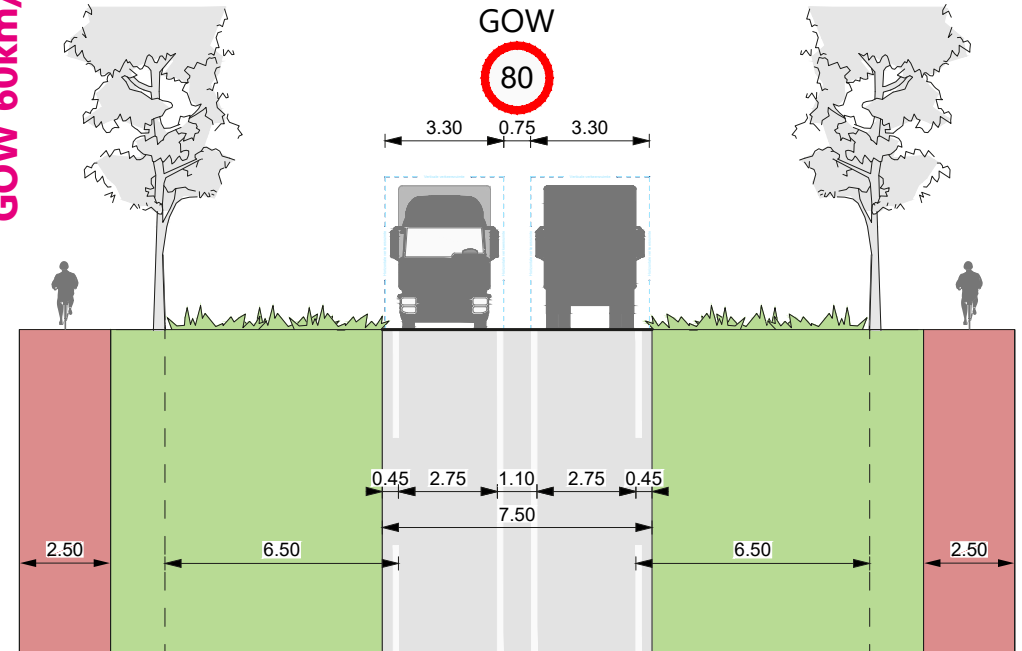
ETW en GOW 60km/h

Minimumprofiel GOW60

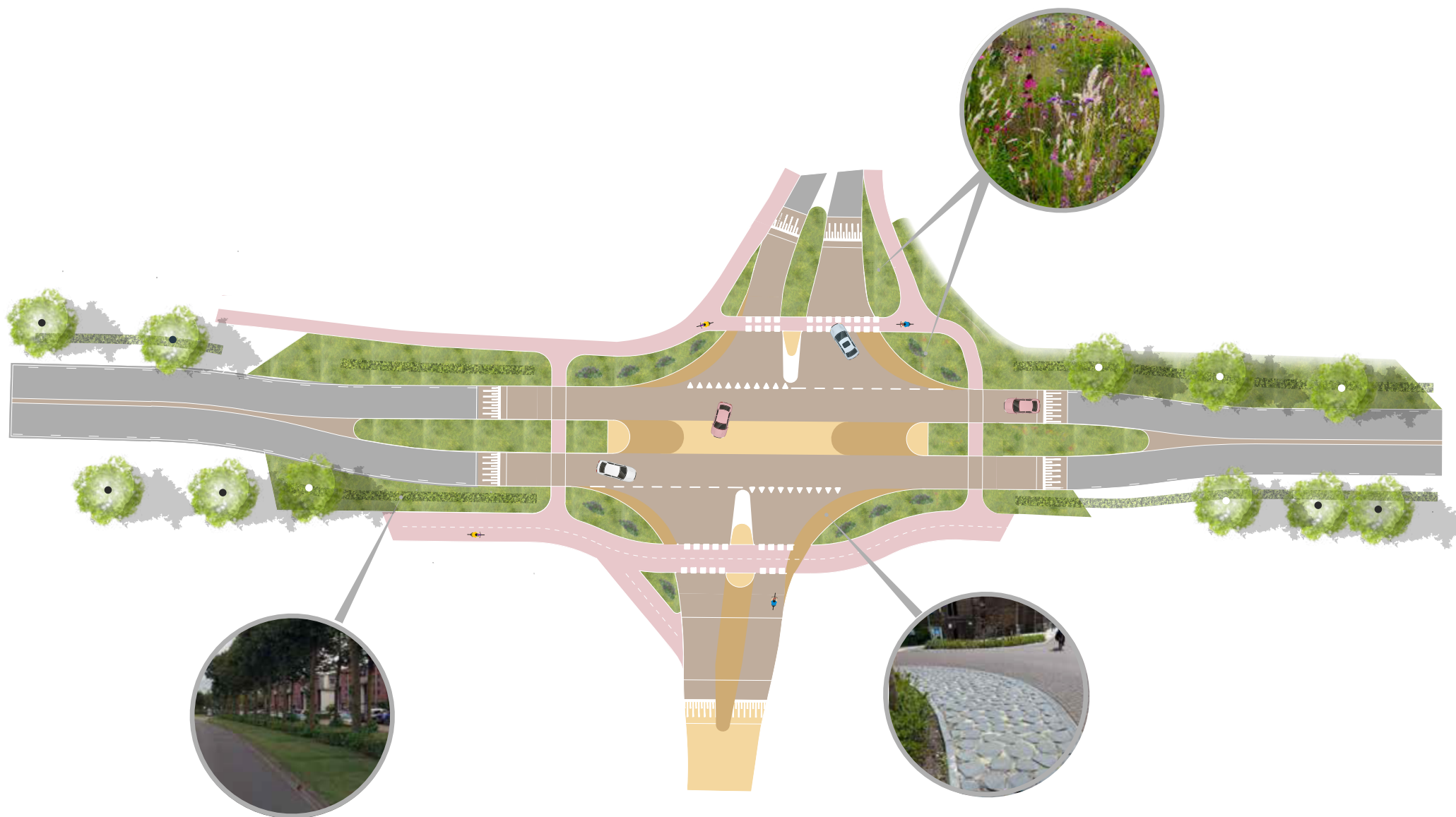


GOW 60km/h en 80km/h

Profiel GOW80 (1x2)



## 4.5 GOW60 schetsontwerp



## 5. Gelooftwaardige snelheden



### 5.1 Borging maximumsnelheid

In de Uitvoeringsvoorschriften BABW is het volgende opgenomen voor de toepassing van 60 km/h:

Bord A1 (...) 60 km/h buiten de bebouwde kom mag op wegvakken slechts worden toegepast indien wordt voldaan aan de volgende eisen:

- Iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie.
- Om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast.
- Voor bord A1 (...60 km/h buiten de bebouwde kom) gelden de volgende aanvullende eisen:
  - a. Plaatsen waar voetgangers, in het bijzonder schoolkinderen en bejaarden, plegen over te steken.
  - b. Kruispunten met een hoofdroute voor fietsers en eventueel bromfietzers.
  - c. Kruispunten waar de voorrang door middel van borden geregeld is.
- De overgangen naar een andere maximumsnelheid zijn door de constructie duidelijk herkenbaar.

Daarnaast is toepassing van 60 km/h op gevaarpunten toegestaan. Dit betekent dat toepassing van GOW60 op plekken waar de verkeersfunctie hoog is en er geen sprake is van een (concreet) gevaarpunt, juridisch ingewikkeld lijkt. Waar de snelheid naar 60 km/h wordt gebracht, is de aanbeveling met losse borden te werken en de GOW60 niet in de zone te brengen.

### 5.2 Handhaving

Hoewel van verkeershandhaving in potentie een groot effect op de gereden snelheid mag worden verwacht, is er op dit moment geen grote inspanning van politie en Openbaar Ministerie te verwachten voor intensieve handhaving op 60 km/h-wegen. Het eerdere beleid dat op 30 km- en 60 km/h-wegen zeer terughoudend wordt omgegaan met handhaving, is weliswaar losgelaten, waardoor iets meer handhaving kan plaatsvinden op GOW30 en GOW60-wegen.

Landelijk geeft de politie wel aan dat dit alleen in aanvulling op en niet als vervanging van de inrichting van de weg kan gebeuren en dat capaciteit voor verkeershandhaving op dit moment al zeer beperkt is. Verder is er nog discussie over de juridische status van GOW60. Voor GOW30 is de wetgeving aangepast, voor GOW60 is dat (nog) niet het geval.

De politie in Noord-Limburg geeft aan de landelijke afspraken af te wachten, voor ze willen reageren op de plannen voor GOW30 en GOW60 en de mogelijkheden voor handhaving.

Het is verstandig eventuele afspraken met de politie op regionale schaal te maken om samen te bepalen wat er belangrijk is qua verkeershandhaving, waar de prioriteiten liggen en kijken of er binnen de beperkte capaciteit mogelijkheden zijn.

### 5.3 Gedrag weggebruikers

#### 5.3.1 Gelooftwaardigheid van de limiet

De gelooftwaardigheid van de snelheidslimiet is cruciaal bij de invoering van 60 km/h op gebiedsontsluitingswegen (GOW) buiten de bebouwde kom. Weggebruikers stemmen hun snelheid namelijk vooral af op wat de weg en de omgeving "toestaan" of suggereren, en pas daarna op het bord.

Als de functie en inrichting (rijbaanbreedte, kantmarkering/middenstreep, boogstralen, zijbermen, aanwezigheid van fietsinfrastructuur, uitritten en kruispuntvormen) nog sterk aanvoelen als een 80 weg, is 60 km/h minder gelooftwaardig en neemt de kans toe op structurele overschrijding en grotere snelheidsverschillen.

Ook de omgeving speelt mee: een "open" polderprofiel met lange zichtlijnen nodigt sneller uit tot hogere snelheden dan een omgeving met bebouwing, bomenrijen, erfaansluitingen of een herkenbare verblijfsfunctie.

Daarnaast bepaalt het gedrag van weggebruikers het uiteindelijke effect: lokale bekendheid, risicoperceptie, sociale norm ("iedereen rijdt hier 80") en handhaving verwachting sturen de praktijk. Gelooftwaardigheid in combinatie met weginrichting en de omgeving speelt een belangrijke rol en heeft invloed op het snelheids- en inhaalgedrag.

### 5.3.2 Gewenning

Sommige snelheidsmaatregelen kennen een duidelijke tijdsdynamiek (initieel effect, later stabilisatie of gedeeltelijk terugveren), maar het beeld is niet eenduidig en hangt sterk af van type maatregel (alleen borden vs. herinrichting vs. handhaving), context en mate van geloofwaardigheid.

- Bij alleen limietwijzigingen, zonder sterke fysieke/visuele verandering, zie je in evaluaties regelmatig: kleine of geen structurele snelheidsdaling en dus ook weinig "ruimte" voor gewenning. Het gedrag verandert simpelweg beperkt. Een voorbeeld is een stadsbrede 20 mph-interventie in Belfast waarbij na 1 én 3 jaar weinig verandering in gemiddelde snelheid werd gevonden. ([pmc.ncbi.nlm.nih.gov](http://pmc.ncbi.nlm.nih.gov))
- Bij handhavingsprikkel is er bewijs dat effecten vooral optreden "zolang het aan staat" en dat gedrag kan terugveren zodra prikkels wegvallen (dus een soort omgekeerde gewenning). Dat is niet één-op-één hetzelfde als een limietwijziging, maar het ondersteunt wel het idee dat constante prikkel (pakkans) ertoe doet. ([sciencedirect.com](http://sciencedirect.com))
- Daarnaast laten studies over vaste snelheidscamera's zien dat effecten soms sterk lokaal zijn (bij de camera) en minder "systeem-breed" (ervoor/erna). Dat past bij het idee dat bestuurders gedrag finetunen op waargenomen risico/controle in plaats van een duurzame normverschuiving. ([pubmed.ncbi.nlm.nih.gov](http://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov))

#### Kan het ook andersom: wennen aan lager rijden en méér aanpassen?

Er zijn empirische aanwijzingen (met name in gebiedsgerichte benaderingen) dat een maatregel kan bijdragen aan gedrags- en normverandering: niet alleen op de aangepakte wegvakken, maar in het bredere rijgedrag. In de evaluatie van city-wide 20 mph in Bristol wordt bijvoorbeeld expliciet geopperd dat een city-wide aanpak kan leiden tot algemene gedragsverandering bij bestuurders.

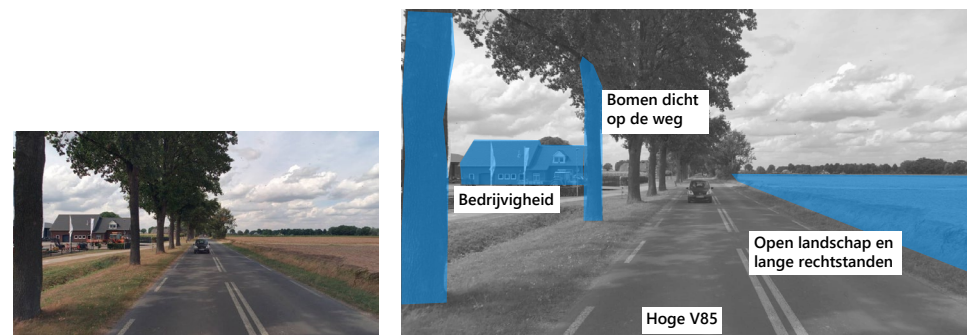
([pubmed.ncbi.nlm.nih.gov](http://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov))

Meer acceptatie en meer naleving in de loop van de tijd is het meest plausibel in de volgende gevallen:

- Geloofwaardige inrichting: het wegbeeld "voelt" als 60 (optische versmalling, consistent profiel, kruispuntinrichting, interactie met langzaam verkeer zichtbaar).
- Geen lappendeken: 60 is niet één los stuk, maar een herkenbaar regime in een gebied (minder uitzonderingen).
- Stabiele handhavingsverwachting: niet per se veel boetes, maar wel het gevoel dat 60 "echt geldt".
- Sociale norm: als de snelheidsverdeling verschuift (minder hardrijders), gaat de rest vaak mee (minder inhaaldruk, minder snelheidsverschillen).

## 6. Dilemma's

In dit hoofdstuk lichten we een aantal dilemma's toe die naar voren zijn gekomen bij het opstellen van de wegcategorysering voor Noord-Limburg en SPV aanpak Overijssel. Het gaat om het aspect geloofwaardigheid, zoals in een eerder hoofdstuk ook al benoemd, fysieke ruimte en aandachtspunten van stakeholders.



Figuur 6: Dilemma's in de praktijk

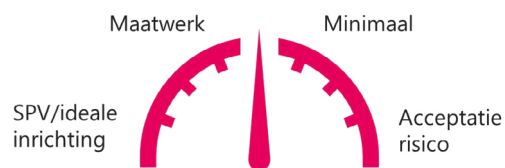
### 6.1 Van risico naar maatregel

In de praktijk worden verkeersveiligheidsmaatregelen vooral gekozen op doelmatigheid, haalbaarheid en betaalbaarheid. Maar niet alle SPV- en CROW-aanbevelingen zijn zonder ingrijpende aanpassingen toepasbaar in historisch gegroeide situaties. Voor 80 km/u-wegen adviseren richtlijnen bijvoorbeeld geen oversteken en geen landbouwverkeer op de hoofdrijbaan, maar bij bestaande huisaansluitingen (met enkelzijdig fietspad) zijn vaak geen realistische alternatieven. Een volledige ombouw naar een veilige GOW80 (brede rijbaan, obstakelvrije zone, parallelstructuur) is meestal niet doelmatig en kan door benodigde verleggingen van (brom)fietspaden en watergangen een waterbedeffect veroorzaken, met hoge kosten en grote ruimtelijke/landschappelijke impact (zoals sloop van woningen). Ook grote oplossingen zoals een fietstunnel leveren bij weinig fietsers relatief weinig veiligheidswinst op ten opzichte van de investering. Daarom kunnen schaarse middelen vaak beter worden ingezet om op trajectniveau meer veiligheidswinst te bereiken.

Binnen de aanpak van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) staat het proactief reduceren van verkeersveiligheidsrisico's centraal. Het SPV richt zich op het proactief verminderen van verkeersveiligheidsrisico's door met vijf Safety Performance Indicators (SPI's) te beoordelen wanneer infrastructuur en gedrag 'voldoende veilig' zijn. De kernindicator 'veilige snelheid' stelt bijvoorbeeld dat de gereden snelheid moet passen bij de infrastructuur en conflicttypen om ernstig letsel te voorkomen: 80 km/h bij tegemoetkomend verkeer geldt pas als veilig

met fysieke rijrichtingscheiding; bij conflicten zoals oversteken of geparkeerde voertuigen ligt de veilige snelheid veel lager (bijv. 30 km/h). Voor veilige wegvakken moeten wegkenmerken (zoals obstakelvrije zone en bermverharding) aansluiten op de limiet. Op een gebiedsontsluitingsweg 80 km/h zijn volgens SPV onder meer rijrichtingscheiding en het uitsluiten van oversteken, uitritten en parkeren langs de rijbaan nodig. Bij kruispunten ligt de nadruk op stromen scheiden of snelheid afdwingen (bijv. met rotondes of plateaus) om dwars- en frontale conflicten te beperken.

De SPI's kunnen samen met een verkeersveiligheidsaudit (VVA) en objectieve data (wegkenmerken, intensiteiten, wegbreedtes) worden gebruikt om knelpunten en risicovol gedrag te kwantificeren, als input voor doelmatige en haalbare maatregelen. Bij voorkeur worden hierbij oplossingen toegepast die vanuit de SPV indicatoren en Duurzaam Veilig visie als ideaal worden gezien om verkeersveiligheid te verbeteren. Echter zijn deze niet altijd goed in te passen in de omgeving (snelheidsverlaging kan nadelen hebben ergens anders in het netwerk). Ook kunnen de kosten een beperking opleveren. Er moet dan gekeken worden of maatwerk toegepast kan worden met het SPV en Duurzaam Veilig nog steeds als uitgangspunten. Wanneer maatwerk beperkingen heeft of de risico's te weinig reduceert, dient onderzocht te worden in hoeverre minimale aanpassingen een verkeersveiligheidseffect bereiken. Tenslotte kan de uitkomst zijn dat een bepaald risico geaccepteerd wordt zonder dat er maatregelen mogelijk zijn die de verkeersveiligheid verbeteren.



Figuur 4.4 Afpelstrategie verkeersveiligheid en maatregelen

## 6.2 Wat als het niet past?

GOW60 is niet in alle gevallen een oplossing. In sommige gevallen zal ook een minimumprofiel van GOW60 niet passen door de beschikbare fysieke ruimte. Denk bijvoorbeeld aan de aanwezigheid van een parallelle/gescheiden fietsroute. Het landschap waarin de weg ligt, is hiervoor ook bepalend.

Het is belangrijk om hiervoor altijd het hele netwerk en de plaats van de weg in de categorisering te bekijken. Het is gewenst om gemotoriseerd verkeer op bepaalde wegen te bundelen, zoals bij een GOW functie hoort. Indien dit niet het geval is, kan een weg ook wijzigen in functie of in het gebruik. Het sturen van verkeer naar een weg die beter geschikt is voor grotere voertuigen of grotere hoeveelheden gemotoriseerd verkeer kan een oplossing zijn.

## 6.3 Aandachtspunten van stakeholders

In gesprekken met stakeholders over de toepassing van GOW60 zijn de volgende aandachtspunten meegegeven:

- Voor landbouwverkeer is een lagere snelheid niet direct een probleem, de inrichting is een aandachtspunt:
  - Verkeersveiligheid is het allerbelangrijkste, specifiek wegen met fietsers op de weg zijn een knelpunt voor grote voertuigen.
  - Snelheidsremmende maatregelen zoals versmallingen en drempels zijn knelpunten (beperkte passeerruimte, flink afremmen, hoogte drempels).
  - Obstakels langs de weg, zoals borden en bomen, zorgen voor minder ruimte en voor minder goed zicht.
- Hulpdiensten hebben een wettelijke verplichting:
  - Het aanpassen van de maximumsnelheid kan invloed hebben op de aanrijtijden.
  - Vrijwilligers moeten naar de brandweerkazerne komen binnen bepaalde tijd.
  - voor de ambulance is het van belang ook rekening te houden met de terugweg richting het ziekenhuis. Zij kunnen met een patiënt aan boord minder snel over over een snelheidsremmer.
  - En objecten moeten binnen bepaalde tijd bereikbaar zijn.
- Voor het openbaar vervoer gelden ook een aantal aandachtspunten, zo wel voor de snelheid als voor de inrichting:
  - De reistijd tussen A en B is belangrijk voor de reis tussen B-C-D etc.; een kleine vertraging op de route kan ervoor zorgen dat een reiziger de overstap mist.
  - Soms is er juist versnelling op de route nodig; een verlaging van de snelheid kan dan een negatief effect hebben op de ov bereikbaarheid omdat buslijnen niet meer op tijd rijden.
  - Het type drempels en voorrang maken uit, voldoende breedte van de weg.

## 7. Praktijkvoorbeelden

### 7.1 GOW60 in de praktijk



N348 Gorssel



Grebbeberg



N348 Gorssel



Koelaan Zeist



*Vaassenseweg Emst*



*Loenenseweg Eerbeek (huidige situatie)*



*Heerderweg Epe*



*Loenenseweg Eerbeek (streefbeeld situatie)*

## Meer weten?

Neem contact op met:



**Rico Andriesse**

06-20611645



randriesse@goudappel.nl



**Michel van Dijk**

06-10450491



mvdijk@goudappel.nl



