

# GOW 30 in Zaanstad

Categorisering, inrichting en implementatie

Definitief



## Lijst met aanpassingen

Versie	Datum	Beschrijving van de wijziging	Herzien	Vrijgegeven door

**Sweco Nederland B.V.** Handelsregister 30129769  
**Onderwerp** GOW 30 in Zaanstad  
**Projectnummer** 51013555  
**Klant** Gemeente Zaanstad  
**Auteur** Erik Schreuder  
**Gecontroleerd door** H. Drolenga  
**Datum** December 2023  
**Versie** D1.0  
**Vrijgegeven door** T. van den Oever  
**Document referentie** NL24-648800269-79629




## Inhoudsopgave

1	Aanleiding.....	5
2	Toelichting op het onderzoek .....	7
	2.1 De eerste afweging .....	7
	2.2 Huidige ongevallen .....	8
	2.3 De vervolgvraag .....	8
3	Draagvlak .....	10
	3.1 Klankbordgroep .....	10
	3.2 Stakeholders sessies .....	10
4	Kader voor het onderzoek .....	12
	4.1 Kader onderdelen .....	12
	4.2 'Niet alles 30' .....	12
	4.3 Juridische aspecten GOW30 .....	12
	4.3.1 Verkeersbesluiten.....	13
	4.4 Uitgelicht: Basiskenmerken en Handreiking GOW30 .....	13
	4.4.1 Kenmerk: Verhardingssoort.....	13
	4.4.2 Kenmerk: Fietsvoorzieningen .....	14
	4.4.3 Profielen (uitvoeringsvormen) .....	14
	4.4.4 Kruispunten: vormen van voorrang .....	15
	4.4.5 RVV verkeersborden .....	16
	4.5 Uitgelicht: categorisering .....	16
5	Wegprofielen en netwerk .....	19
	5.1 Wegprofielen .....	19
	5.1.1 Profiel 1: smal profiel met fietsstroken.....	19
	5.1.2 Profiel 2: breed profiel met fietsstroken .....	19
	5.1.3 Profiel 3: met vrijliggend fietspad .....	19
	5.1.4 Keuze verharding .....	19
	5.1.5 Kenmerken en eigenschappen van de nieuwe profielen .....	19
	5.1.5.1 Huidige profielbreedte als uitgangspunt.....	20
	5.1.5.2 Huidige wettelijke maximumsnelheid, werkelijk gereden snelheid en tijdverlies .....	20
	5.1.5.3 Prognose intensiteit auto en fiets.....	20
	5.1.5.4 Functie fiets volgens ZMP .....	20
	5.1.5.5 Busroute, huidig en toekomstig.....	20
	5.1.5.6 Calamiteitenroute aangewezen .....	21
	5.1.6 Voorgestelde profielen .....	21
	5.1.7 Continuïteit.....	22
	5.1.8 Snelheidremmende maatregelen .....	23
	5.2 Netwerk (categorisering 2023) .....	23
	5.2.1 Zaandam en Koog aan de Zaan .....	23
	5.2.1.1 Huidige situatie.....	23
	5.2.1.2 Nieuwe situatie .....	24
	5.2.2 Wormerveer, Krommenie en Assendelft.....	26
	5.2.2.1 Huidige situatie.....	26
	5.2.2.2 Nieuwe situatie .....	27
	5.2.3 Delftbuurt, Westzaan en Zuideinde .....	28
	5.2.3.1 Huidige situatie.....	28
	5.2.3.2 Nieuwe situatie .....	29

5.2.4	Nieuwe wegategorisering totaal kaart .....	30
6	Financiën en Implementatie .....	31
6.1	Kostenramingen .....	31
6.2	Uitvoeringsplan.....	31
7	Conclusie en vervolg(proces).....	32
	Bijlage 1 CROW Afwegingskader .....	33
	Bijlage 2 Totaalkaart wegencategorisering 2023.....	34
	Bijlage 3 Kostennotitie .....	35
	Bijlage 4 Uitvoeringsplan .....	36

# 1 Aanleiding

Op 27 oktober 2020 heeft de Tweede Kamer de gewijzigde motie van de leden Kröger en Stoffer aangenomen waarin de regering wordt verzocht in overleg met gemeenten en SWOV een afwegingskader te ontwikkelen waarbij een maximumsnelheid van 30 km/u in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd wordt met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan. Om de motie uit te voeren, heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) gezamenlijk met onder andere SWOV, CROW, wegbeheerders, het Openbaar Ministerie en maatschappelijke partners een plan met een afwegingskader opgesteld – als aanvulling op de bestaande richtlijnen en stappenplannen uit Duurzaam Veilig voor het categoriseren en veilig inrichten van wegen. Het resultaat bestaat uit een **afwegingskader**, met daarin een schema waarmee weloverwogen keuzes kunnen worden gemaakt over het al dan niet verlagen van de maximumsnelheid op wegen van 50 km/u naar 30 km/u. Net als de meeste gemeenten in Nederland speelt in de Gemeente Zaanstad het vraagstuk rondom het afwaarderen van de 50 km/u wegen naar 30 km/u.

In het Zaans MobiliteitsPlan (ZMP) is het volgende opgenomen, en is ook mede aanleiding voor dit voorliggende onderzoek(srapport):

*“Binnen de bebouwde kom nemen we 30 km per uur als uitgangspunt, waar in het kader van verkeersveiligheid beredeneerd van afgeweken kan worden. Het Ministerie van IenW werkt aan een afwegingskader waarmee gemeenten kunnen bepalen welke wegen mogen afwijken van de 30 kilometernorm. Als het afwegingskader gereed is, sluiten we daarop aan”*

Het genoemde afwegingsschema probeert voor dit soort wegen een oplossing te vinden door uit te gaan van 30 km/h als ‘leidend principe’ binnen de bebouwde kom (dat wil zeggen: standaard 30 km/h tenzij 50 km/h écht op een veilige manier mogelijk is).

Van veel ernstig verkeersgewonden in Nederland is niet bekend op welke locatie ze gewond geraakt zijn. Ook weten we voor de individuele ongevallen vaak niet wat de achterliggende oorzaken zijn. Vanuit die wetenschap lijkt een generiek preventieve aanpak die aansluit bij Duurzaam Veilig, effectiever te zijn dan de traditionele, reactieve aanpak. **Risicogestuurd beleid** biedt daarbij meer concrete aanknopingspunten om de juiste maatregelen op de juiste locaties te nemen. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) zet in op proactief verkeersveiligheidsbeleid.

De keuze voor de snelheid in 30km/uur-gebieden/ op 30km wegen is in de eerste plaats uit **verkeersveiligheids**overwegingen. Bij een botssnelheid lager dan 30 km/uur heeft een ongeval namelijk zelden een dodelijke afloop. Dit geldt ook bij een botsing tussen een auto en een kwetsbare, onbeschermd fietser of voetganger. Bij een botssnelheid van 30 km/uur overleeft meer dan 95% van de voetgangers een botsing met een personenauto; bij een botssnelheid van 50 km/uur overleeft ongeveer 85% van de voetgangers een botsing met een personenauto. Onderzoeken geven aan dat het aantal letselongevallen met 22% daalt bij een snelheidsreductie van 50 naar 30km/u.

Naast verkeersveiligheid is er met een snelheidsvermindering ook sprake van een toename op het gebied van **leefbaarheid**. De uitstoot van uitlaatgassen

verminderd en er is sprake van een reductie van verkeerslawaaï. Er ontstaat anderzijds meer ruimte voor de fietsers en eventueel de voetgangers (afhankelijk van de specifieke situatie). Kortom de langzaamverkeer deelnemers, die ook de kwetsbare verkeerdeelnemers zijn, worden meer beschermd. Hierdoor worden ook deze vormen van mobiliteit (verplaatsen) gestimuleerd.

De gemeente Zaanstad heeft onderzoek laten doen naar de mogelijkheden voor en de implementatie van GOW30 wegen in de gehele gemeente. Dit rapport is een 'management'-samenvatting van het uitgebreide onderzoek. Naast deze samenvatting is er een uitvoerig onderzoeksrapport opgesteld. Dit onderzoeksrapport bevat veel achtergrondinformatie en (verkeers)technische informatie.

## 2 Toelichting op het onderzoek

### 2.1 De eerste afweging

Met de komst van een CROW afwegingskader (zie bijlage 1), waarbij 30 km/uur in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd gaat worden, heeft de gemeente Zaanstad een eerste inventarisatie gemaakt welke 50 km/uur wegen potentieel in aanmerking komen om gecategoriseerd te worden als GOW-30 weg. Dit is gedaan op basis van het genoemde afwegingskader van het CROW en de gereedschapskist GOW-30 opgesteld door het bureau Goudappel.

Uit de afweging volgden deze wegen in de gemeente Zaanstad (figuur 1):

traject	lengte in m
Havenstraat - Houthavenkade	280
Spiekeroog	370
Vinkenstraat	400
Peperstraat	440
A.F. de Savornin Lohmanstraat	270
Westzijde (tot Vincent van Goghweg, Zaandam)	820
Westzijde (tot Zuideinde, Zaandam)	690
De Weer (Zaandam)	1200
Zuidervaart	670
Zuideinde	800
De Glazenmaker	1100
De Wildeman	860
Lelystraat	315
Paltrokstraat	430
Veldbloemenweg	625
Pinkstraat	175
Verzetstraat	150
Pr. Irene Brigadeweg	180
Zuideinde / Zaanweg	910
Lindelaan	460
Kerkstraat	630
Vlasblomweg	225
Witte Paardweg	165
Noorddijk	530
Weverstraat - Eikenlaan	1380
Padlaan	610
Noordervaartdijk	530
Neptuneslaan	390
Ruimtevaartlaan - Zilverschoonlaan	870
Ambachtslaan	380
Dorpsstraat (Assendelft – Delftbuurt)	1860
Genieweg	400
Dorpsstraat (Delftbuurt en Zuideinde)	3250
J.J. Allanstraat (Zuideinde) noordelijk deel	2140
J.J. Allanstraat (Zuideinde) zuidelijk deel	1320
Overtoom – Westzanerdijk (Westzaan Zuid)	640

Figuur 1: Lijst met wegen/wegvakken als gevolg van het toepassen van het afwegingsschema

Opgemerkt wordt dat de bedrijventerreinen niet binnen het onderzoek meegenomen zijn. Deze zijn niet opgenomen in het afwegingskader, en hier wordt apart onderzoek naar gedaan op een nader te bepalen tijdstip.

## 2.2 Huidige ongevallen

Er is een ongevallen inventarisatie uitgevoerd voor wat betreft fietsongevallen op de beoogde GOW30 wegen, en wel voor de jaren 2017-2022.

### Totaal fietsongevallen gemeente Zaanstad

Onderstaande tabel geeft het totaal aan fietsongevallen weer:

Gebied:	Gemeente Zaanstad			
	<i>fiets</i>			
<i>jaar</i>	<i>ongevallen</i>	<i>Slachtoffers</i>	<i>Gewonden</i>	<i>Doden</i>
2017	15	5	4	1
2018	11	2	2	0
2019	11	4	3	1
2020	9	7	7	0
2021	12	6	6	0
2022	20	16	16	0
	78	40	38	2

Op routeniveau zijn er op deze wegen een relatief hoog aantal ongevallen te zien, (zowel wegvakken als kruisingen):

- De Weer (zuid)
- Peperstraat – Vinkenstraat
- Westzijde
- Leliestraat - Paltrokstraat
- Padlaan
- Dorpsstraat Assendelft

Het aantal fietsongevallen gaf niet de directe aanleiding om GOW30 door te voeren, alhoewel er wel een aantal wegen zijn die opvallen. Met het terugdringen van het risico zal ook zeker het aantal ongevallen zeker dalen. Het voorliggend onderzoek naar GOW30 is voornamelijk ontstaan vanuit de risico-gestuurde aanpak in het kader van het SPV, namelijk een verhoogd risico bij een maximumsnelheid van 50 km/uur met de kwetsbare verkeersdeelnemers in hetzelfde (weg)profiel.

## 2.3 De vervolgvraag

De gemeente Zaanstad heeft Sweco opdracht gegeven, met de volgende kern als uitvraag (na het afwegingskader de vervolgvraag):

- Beoordeel de uitkomsten van de eerste afweging, rekening houdend met de nieuwe richtlijn op het gebied van GOW-30;
- Maak een wegcategorisering welke als leidraad / kader dient voor herinrichtingsprojecten, oftewel een concept actualisatie van de huidige Nota Wegcategorisering;
- Stem deze nieuwe wegcategorisering af met de gemeente;

- Zorg voor goede afstemming met belanghebbenden (participatie, stakeholders);
- Breng het principe in beeld hoe deze nieuwe wegen eruit komen te zien;
- Creëer een overzichtskaart met daarnaast uitgangspunten voor implementatie;
- Maak hierbij een kostenraming.

Na de 1<sup>e</sup> afweging is de vervolgvraag of het een terechte uitkomst is, oftewel het beoordelen van de 'uitslag'. Belangrijk hierbij is dat er meer integraal gekeken wordt op bijvoorbeeld 'routeniveau'. Een enkel wegvak komt mogelijk volgens het afwegingsschema in aanmerking voor een herinrichting, maar hoe zit het vervolgens met de wegen waar het betreffende wegvak op aansluit?

Een andere vraag is hoe bijvoorbeeld de hulpdiensten en de vervoerder(s) hier tegenover staan? Immers wordt de maximumsnelheid bij herinrichting teruggebracht van 50km/u naar 30km/u. Dit betekent in theorie tijdverlies.

Met het onderzoeksresultaat is de gemeente Zaanstad in staat om onderbouwde wegen als een GOW-30 in te richten. Door middel van een implementatieplan wordt in relatie tot tijd en geld gekeken naar een praktische uitrol in de komende jaren.

## 3 Draagvlak

### 3.1 Klankbordgroep

In overleg met de gemeente Zaanstad is een klankbordgroep opgezet met de belangrijkste stakeholders. Geprobeerd is om de klankbordgroep een afspiegeling te laten zijn van de belangengroepen in de gemeente. De volgende organisaties hebben deelgenomen:

- Politie Zaanstreek Waterland
- Veiligheidsregio
- Ambulancedienst
- Brandweer
- Fietsersbond
- Vervoerregio Amsterdam
- Connexion / EBS



OV-diensten en hulpdiensten zijn afhankelijk van (wettelijke) rijtijden en/of (concessie)afspraken. De bestaande routes zijn, in samenwerking met de stakeholders, in beeld gebracht (met bijvoorbeeld de 'ruimte' in tijd die eventueel aanwezig is), en deze zijn vervolgens meegenomen in de afweging en beoordeling bij wegen in het netwerk die mogelijk naar een lager snelheidsregime gebracht worden. De eisen ten aanzien van OV- en hulpdiensten vormen een belangrijk kader bij de verdere uitwerking. De klankbordgroep is tweemaal bijeengekomen.

### 3.2 Stakeholders sessies

Tijdens de eerste sessie zijn de deelnemers meegenomen in de materie van de GOW30. Wat bijvoorbeeld de aanleiding was, maar ook wat CROW aanreikt voor wat betreft de inrichting, enzovoort. Dit waren onder andere onderdelen van de agenda:

- Het huidige verkeersnetwerk en het functioneren ervan;
- Resultaten vanuit de eerste afweging;
- Wat is een GOW30?;
- Kaders, do's & dont's, wensen en kansen;
- Ruimte voor inbreng door de stakeholders;
- Proces uitleg.

Specifieke inbreng door de stakeholders:

- inrichting afstemmen op snelheid, geloofwaardig en zelfregulerend (geen handhaving nodig, OM beleid)
- gevaar: niet goed toe te kunnen passen van snelheidsremmers i.v.m. hulpdiensten en OV
- de Leliestraat – Paltrokstraat en De Weer GOW 50 te houden
- "de veranderende wegsituaties gaan we nog doorberekenen en bekijken wat dit doet met de aanrijtijden"

- “als de weginrichting in de categorie GOW 50 naar GOW 30 wordt aangepast, voorzien wij hier als Brandweer *problemen m.b.t. de doorstroming* in relatie tot de aanrijtijden
- rekening houden met het fietsverkeersmodel en wensbeeld Fiets in het ZMP
- houd rekening met de lijnvoering vanaf dec. 2023 (nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland EBS)
- in het algemeen: bekijk goed de tracés met een busroute in verband met de eventuele verliestijd

Tijdens de 2<sup>e</sup> sessie is teruggekeken naar hetgeen tijdens de eerste sessie in gebracht. Verder zijn de deelnemers meegenomen in de materie aan de hand van het eerste concept van de handreiking die door CROW was uitgegeven. Er is verder doorgesproken over de principes en de uitvoeringsvormen en wat dit zou betekenen voor de beoogde GOW30 wegen in de gemeente Zaanstad. Dit waren onder andere onderdelen van de agenda:

- Bespreken van de resultaten vanuit de eerste sessie;
- Conceptvoorstellen GOW30, de wegvakken nader bekeken;
- Aangepaste wegategorisering voor de gehele gemeente Zaanstad;
- Vervolg van het proces en terugkoppeling.

In het algemeen kan gesteld worden dat de stakeholders positief staan tegenover de introductie van GOW30 wegen. De veiligheid, geloofwaardigheid van de snelheid en de aandacht voor de calamiteiten- en busroutes komen het meest naar voren.

## 4 Kader voor het onderzoek

Om structuur te geven aan het onderzoek is er een kader gehanteerd. Dit kader bestaat voornamelijk uit een opsomming van uitgangspunten en voorwaarden, maar ook het toepassen van richtlijnen en handreikingen van het CROW.

Het kader was een leidraad tijdens het gehele onderzoeksproces omdat er voornamelijk aan is getoetst.

Het totale kader bestaat uit een aantal onderdelen.

### 4.1 Kader onderdelen

Deze onderdelen vormden het kader:

- De prognose verkeerscijfers (verkeersmodel);
- Praktisch rekening houden met bestaande situaties wanneer dit geen afbreuk doet aan de verkeersveiligheid;
- Inbreng door interne afdelingen gemeente Zaanstad;
- Mobiliteitsbeleid gemeente Zaanstad;
- Landelijke CROW Richtlijnen, Basiskenmerken (publicatie 315), handreiking(en) GOW30;
- Toetsing categorisering (CROW).

### 4.2 'Niet alles 30'

Een meerderheid (ongeveer 70%) van alle wegen in Nederland binnen de bebouwde kom heeft momenteel al een maximumsnelheid van 30 km/u. Ongeveer 25% van de wegen betreft 50 km/u, de overige 5% wordt gevormd door erven, en wegen met een snelheidslimiet van 70 km/u. Na toepassing van het afwegingskader 30 km/u is de indicatie dat het percentage 30 km/u-wegen op ongeveer 80% uitkomt van de totale lengte van de wegen binnen de bebouwde kom. Dit zou betekenen dat van de huidige 50 km/u wegen ongeveer 40% naar 30 km/u zou kunnen gaan.

Voor de gemeente Zaanstad geldt ook dat 'niet alles 30' hoeft te worden. Het onderzoek geeft daar antwoord op.

### 4.3 Juridische aspecten GOW30

Op 20 juni 2023 is door het Ministerie van I en W besloten om met ingang van 1 oktober 2023 een regeling in werking te laten treden wat het juridisch mogelijk maakt een GOW30 uit te voeren, en te voorzien van verkeerstekens.

Nieuwe Regeling:

**Artikel 1, onder A** Onderdeel 1: Met deze wijziging vervalt de eis dat binnen de bebouwde kom het bord A1 30 km/h en bord A1 30 km/h zone alleen kan worden toegepast bij wegen met voornamelijk een verblijfsfunctie. Deze wijziging is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat wegbeheerders het nieuwe wegtype GOW30 (voornamelijk of volledig een verkeersfunctie) kunnen toepassen binnen de bebouwde kom. Onderdeel 2: Met deze wijziging wordt ervoor gezorgd dat de overige eisen van toepassing blijven op bord A1 30 km/h en bord A1 30 km/h zone binnen de bebouwde kom.

**Artikel 1, onder B** Met deze wijziging wordt het mogelijk voor wegbeheerders om bord B6 (verleen voorrang aan bestuurders op de kruisende weg) breder toe te passen op 30 km/h wegen binnen de bebouwde kom. Het doel hiervan is dat wegbeheerders via het bord B6 een vorm van voorrang kunnen instellen op een GOW30, wat van belang is vanwege de gewenste doorstroombaan van een gebiedsontsluitingsweg.

#### 4.3.1 Verkeersbesluiten

Om borden A1-30 te kunnen plaatsen is er een verkeersbesluit benodigd. Dit kan in de vorm van een afzonderlijk besluit per wegvak, maar ook bijvoorbeeld in een verzamelbesluit.

## 4.4 Uitgelicht: Basiskenmerken en Handreiking GOW30

Zoals bij 4.1 al is genoemd vormt publicatie 'Basiskenmerken 315) de basis voor de inrichting van een GOW30. Deze kenmerken gaan met name in op het wel of niet scheiden van het fietsverkeer en welke inrichting hier dan bij hoort.

Basisprincipes (aanvullend op CROW 315), vanuit de Handreiking GOW30:

- Uitwisselen op kruispunten en oversteekpunten;
- Een GOW30 wijkt qua vormgeving duidelijk af van een GOW50 én van een ETW30;
- Een GOW30 wordt toegepast bij herinrichting van bestaande wegen en niet bij aanleg van nieuwe wegen;
- Een GOW30 is geen tijdelijke weginrichting (faseringsstap), maar een permanente weginrichting;
- Een GOW30 heeft een vorm van voorrang vanwege de gewenste doorstroming op een GOW;
- Een GOW 30 heeft fietsvoorzieningen.



Hieronder worden een aantal basiskenmerken er uitgelicht omdat het specifieke aandacht vraagt.

#### 4.4.1 Kenmerk: Verhardingssoort

Het hoofd uitgangspunt is dat het gehele dwarsprofiel bestaat op een elementenverharding (open verharding). Een elementenverharding zorgt voor een **geloofwaardige snelheidslimiet** van 30km (gelijk aan erftoegangswegen) en daardoor lagere gereden snelheden. Daarom is het uitgangspunt om het hele dwarsprofiel in een elementenverharding uit te voeren.

Er kunnen bepaalde redenen zijn dat het gehele dwarsprofiel niet in een elementenverharding uitgevoerd kan worden. Ook is het vanwege fietscomfort niet wenselijk om fietsstroken in klinkers uit te voeren. Er zijn dan alternatieven mogelijk zoals deels klinker/klinkerachtige<sup>1</sup> verharding en deels

<sup>1</sup> Bijvoorbeeld Streetprint, een klinkerachtige print in/op de asfaltverharding

asfaltverharding. Aandachtspunt is de overgang van het ene naar het andere materiaal.

#### 4.4.2 Kenmerk: Fietsvoorzieningen

Voor de herkenbaarheid is het aan te bevelen een GOW50 van vrijliggende fietspaden te voorzien, en op een GOW30 alleen fietsstroken. Echter, wanneer in de bestaande situatie er al een vrijliggend fietspad aanwezig is, is het niet logisch om deze te vervangen door een fietsstrook. De aanwezigheid van vrijliggende fietspaden kan echter leiden tot een hogere snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Het is dan van belang dat de weginrichtingsaspecten, die van invloed zijn op de geloofwaardigheid van de toegestane maximumsnelheid op een juiste wijze in de inrichting worden toegepast.

Op grijze wegen is over het algemeen geen ruimte voor fietspaden. Fietsstroken zijn dan de enige mogelijkheid om de positie van de fietsers te verduidelijken. Deze fietsstroken moeten dan wel voldoen aan de bestaande CROW aanbevelingen. De voorgeschreven maatvoering van fietsstroken is minimaal 1,70 meter en ideaal 2,20 meter. Uitgangspunt voor deze afmetingen is dat de strook breed genoeg is voor twee fietsers naast elkaar.

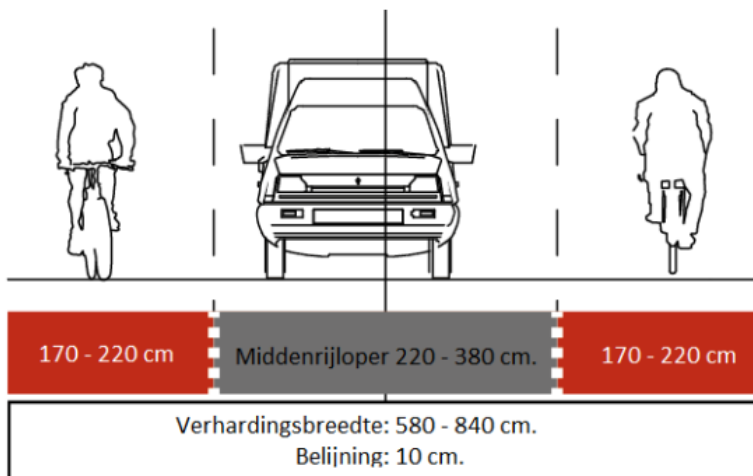
Een fietsstraat wordt niet als inrichtingsmogelijkheid voor een GOW30 gezien. In een fietsstraat is de fietser dominant en is gemotoriseerd verkeer te gast. Dit is niet in lijn met de gebiedsontsluitende functie van een GOW30.

#### 4.4.3 Profielen (uitvoeringsvormen)

Voor wat betreft de rijbaanbreedte reikt het CROW aan:

- Smal profiel met fietsstroken = 5,80 – 8,40 meter (figuur 2)
- Breed profiel met fietsstroken = 8,40 – 10,70 meter (figuur 3)
- Profiel met vrijliggend fietspad minimaal 5,80 meter (figuur 4)

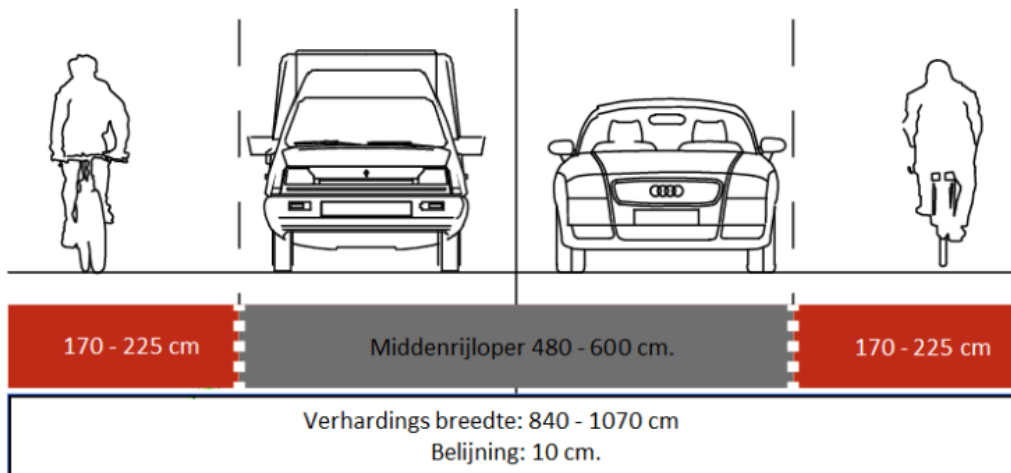
*Smal profiel met fietsstroken = 5,80 – 8,40 meter*



Figuur 2: Smal profiel met fietsstroken = 5,80 – 8,40 meter (bron: Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 CROW)

**Max. intensiteit auto: 6.000 mvt/etm**

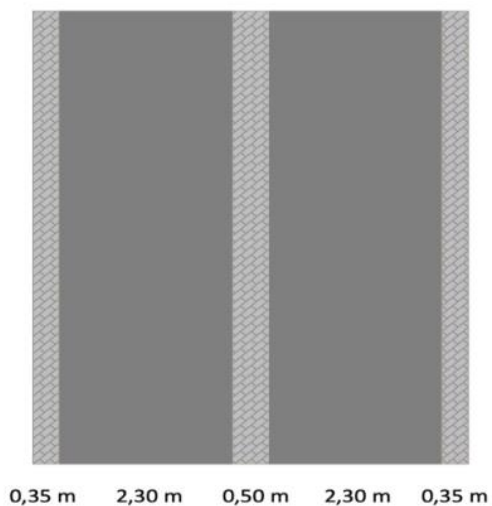
Breed profiel met fietsstroken = 8,40 – 10,70 meter



Figuur 3: Breed profiel met fietsstroken = 8,40 – 10,70 meter (bron: Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 CROW)

**Max. intensiteit auto: 10.000 mvt/etm**

Profiel met vrijliggend fietspad minimaal 5,80 meter



Figuur 4: Profiel met vrijliggend fietspad minimaal 5,80 meter (bron: Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 CROW)

#### 4.4.4 Kruispunten: vormen van voorrang

Vanwege de gewenste doorstroming op een GOW30 wordt een vorm van voorrang toegepast op kruispunten van een GOW30 met een ETW30. De vorm van voorrang kan bestaan uit:

- een uitritconstructie waarbij geldt dat bij het in- of uitrijden van de uitrit het overige verkeer voorgeeft;
- een voorrangskruispunt met bord B6 ('verleen voorrang'). Voor de toepassing van het bord B6 op kruispunten tussen een GOW30 en een ETW30 of erf (30 km/h-regime), in andere situaties dan bij een vrijliggende busbaan, vrijliggend fietspad, vrijliggend fiets-/bromfietspad of een hoofdfietsroute is een wijziging van de Uitvoeringsvoorschriften BABW (versie 1-7-2017) noodzakelijk. CROW beveelt daarom aan om de Uitvoeringsvoorschriften BABW op dit punt te wijzigen;
- een voorrangskruispunt met bord B7 ('stopbord').

#### 4.4.5 RVV verkeersborden

Voor het aangeven van de toelaatbare maximumsnelheid van 30 km/h op een GOW30 zijn in principe twee mogelijkheden: Bord A1-30 of Bord A2-30z (zonebord).

Aan beide bebordingsmogelijkheden zitten voor- en nadelen. Het is aan de wegbeheerder om per specifieke GOW30 situatie te bepalen welke 30 km/h-bebording het beste past.

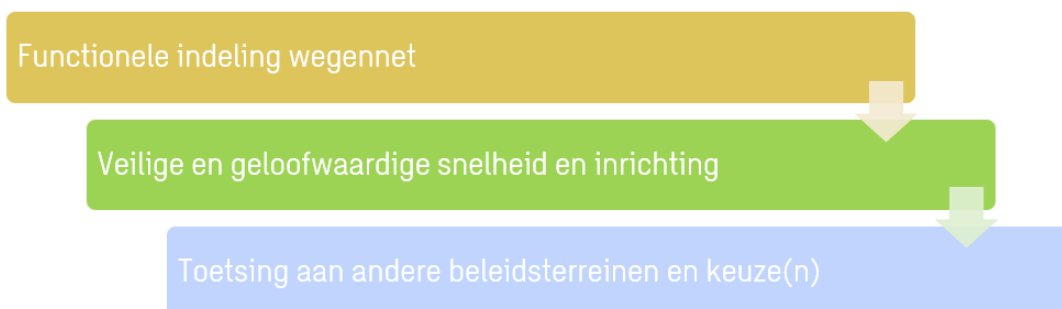
De voorkeur gaat uit naar A1-30 omdat:

Duidelijker hiërarchieverschil: Het hiërarchieverschil tussen ETW30 en GOW30 zou dan –naast de inrichting– ondersteund worden door verkeersborden. Een ETW30 blijft dan aangegeven met het zonebord 30 (A1-30zb) en een GOW30 wordt aangegeven met het ronde 30 km/h-bord (A1-30). Indien voor een GOW30 het zonebord wordt gebruikt is er op basis van bebording geen hiërarchieverschil meer tussen een ETW30 en een GOW30.

Het nadeel van deze voorkeur is dat er meer borden nodig zijn, na elke kruising moet het bord opnieuw worden geplaatst.

### 4.5 Uitgelicht: categorisering

Om voor het wegennet een optimale categorie-indeling te maken, rekening houdend met de aanwezige verkeers- en omgevingsinvloeden, zijn drie componenten te onderscheiden, figuur 5:



Figuur 5: 3 te onderscheiden componenten voor een optimale wegcategorysering (bron: CROW publicatie 315 Basiskennmerken wegontwerp)

De functionele indeling van het wegennet wordt getoetst aan de inrichtingsmogelijkheden en de veilig te rijden snelheid. Het eindresultaat is een duurzaam veilige wegcategorysering.

Bij het opstellen van een categoriseringsplan is het functioneel indelen van de wegen op het beheerde wegennet van belang. Hierbij is (en blijft) het uitgangspunt dat alle wegen een functie krijgen: een stroomfunctie, een ontsluitende functie of erftoegangsfunctie.

Belangrijk is dat de weggebruiker onderscheidt kan maken in een ETW-30 of een GOW-30, waarbij de gemeenschappelijke factor de snelheid is (30km). Dit is bijvoorbeeld een snelheid dat er (veel) meer mogelijkheden zijn om bijvoorbeeld fietsverkeer toe te staan in hetzelfde profiel als het gemotoriseerd verkeer (met uiteraard begrenzingsen), én het is een veilige snelheid. Het onderscheid zal voornamelijk gevonden worden in de basiskenmerken.

Er zijn 3 basisuitgangspunten van belang:

1. ontsluiten (primaire functie);
2. voorkomen van sluipverkeer;
3. logische overgangen/continuïteit.

#### 1. *Primaire functie: ontsluiten*

De belangrijkste functie van de GOW30 wegvakken wijzigt niet, het blijven namelijk gebied ontsluitende wegen. In die zin zal de wegcategorysering functioneel niet veranderen. De primaire ontsluitingsfunctie wordt ondersteund doordat het verkeer op de GOW30 voorrang blijft houden ten opzichte van de aansluitende zijwegen, wanneer het een ETW betreft. Bij de aansluiting van een GOW30 en GOW50 veranderd in principe de huidige voorrangssituatie niet.

#### 2. *Voorkomen van sluipverkeer*

Bij het wijzigen van een snelheidsregime en eventueel de inrichting, bestaat er in theorie de mogelijkheid dat een deel van het verkeer andere routes kiest. Dit is in de praktijk niet volledige te voorkomen, echter is het binnen dit project niet de bedoeling dat doorgaand verkeer zich in groten getale gaat verplaatsen van de huidige GOW50 naar een ETW (30), omdat het betreffende deel van de GOW50 een lager snelheidsregime toebedeeld krijgt.

Op netwerkniveau is een inschatting gemaakt, mede in relatie tot de lengte van het wegvak wat wijzigt en of het aannemelijk is dat weggebruikers een andere route gaan nemen. Hierbij wordt in gedachten gehouden dat een ETW in een verblijfsgebied ligt en er snelheidsremmende maatregelen aanwezig zijn die niet aantrekkelijk zijn voor sluipverkeer.

Wel is het mogelijk dat verkeer vanuit de wijk richting de ontsluitingswegen in de wijken grenzend aan een nieuwe GOW30 weg een andere route gaan kiezen. Maar er worden geen verschuivingen verwacht die problemen opleveren. Voor wat betreft dit punt houdt de gemeente vinger aan de pols, en worden wanneer nodig maatregelen getroffen.

In alle gevallen geldt dat bij de introductie van een GOW30 (wegvak) per saldo een toename van de verkeersveiligheid moet opleveren.

#### 3. *Logische overgangen en continuïteit*

Op netwerkniveau dienen de aansluitingen/overgangen logisch en begrijpbaar te zijn. Vanuit de handreiking zijn ook aanbevelingen gegeven hoe een overgang eruit kan komen te zien.

De continuïteit moet worden bewaakt. Dit houdt in dat er geen 'wildgroei' aan GOW30 wegvakken moet ontstaan, zodat als het ware 50 en 30 km/u regelmatig wordt afgewisseld. Hierdoor ontstaat er een onrustig en ongeloofwaardig beeld. Voor wat het principe betreft wordt aangehouden dat een ETW kan aansluiten op GOW30 of een GOW50, beide is dus mogelijk.

De indeling van het wegennet wordt getoetst op:

- Aanwezige knelpunten met de netwerkvisie en ambities voor het huidige of toekomstige wegennet;
- Tegemoetkomen aan de functionele eisen van een duurzaam veilig wegennet;
- Volledigheid en geslotenheid van de hoofdontsluiting, ook in relatie tot omliggende hoofdwegen buiten de bebouwde kom en binnen de verschillende kernen.

## 5 Wegprofielen en netwerk

### 5.1 Wegprofielen

In paragraaf 4.3.3. zijn de beoogde profielen behandeld volgens de handreiking die door CROW is uitgegeven. In de basis zijn dit ook de principeprofielen die gehanteerd zijn voor de gemeente Zaanstad. Met name de profielen met een rijloper en fietsstroken zijn onderverdeeld in een profiel met een smalle rijloper en een brede rijloper, en er is een profiel voor een situatie met een vrijliggend fietspad. Voor het onderzoek zijn de onderstaande 3 profielen meegenomen (t.b.v. de profielbepaling en de toetsing).

#### 5.1.1 Profiel 1: smal profiel met fietsstroken

Volgens de handreiking van CROW is de minimale benodigde breedte 5,80 meter. De minimale breedte is in principe aan de smalle kant is voor twee richtingen busverkeer en/of twee richtingen bevoorradings(vracht)verkeer. In dat geval is een minimale breedte van 6,00 – 6,50 meter benodigd (hangt af van de plaatselijke situatie. En bijvoorbeeld 'bochtigheid' van het traject).

De twee belangrijkste factoren die de rijbaanbreedte bepalen zijn:

- keuze breedte fietsstrook
- te verwachten bussen en/of vrachtverkeer in twee richtingen.

Om het profiel zo smal mogelijk te houden wordt in de basis uitgegaan van de minimale maat voor de rijloper, namelijk 2,20 meter.

#### 5.1.2 Profiel 2: breed profiel met fietsstroken

In de basis is dit een breed profiel van 8,40 tot 10,70 meter met een behoorlijke bandbreedte. Het is de vraag of dit profiel in de praktijk in bestaande situaties kan worden toegepast. Bij de uitwerking is dit getoetst.

#### 5.1.3 Profiel 3: met vrijliggend fietspad

Dit profiel zal in de gemeente Zaanstad minder vaak voorkomen dan profiel 1 en 2.

#### 5.1.4 Keuze verharding

In het algemeen wordt aangehouden dat voor het type/soort verharding wordt gekozen op basis van het wensbeeld. Dit betekent dat in principe uitgegaan wordt van een elementenverharding in het eindbeeld. De gemeente Zaanstad geeft de voorkeur aan gebakken materiaal.

Bij (zwaarwegende) keuze voor asfalt bij een GOW30 wordt 'streetprint' toegepast (eventueel gefaseerd, afhankelijk van de planning onderhoud).

#### 5.1.5 Kenmerken en eigenschappen van de nieuwe profielen

De lijst van de 1<sup>e</sup> afweging en de definitieve lijst met beoogde GOW30 wegen zijn voornamelijk gebaseerd op 'wegvakniveau'. Hierbij is gekeken of er gezien het toekomstig gebruik (verkeersprognose auto en fiets), de huidige inrichting, functie en categorie er conflicten ontstaan wanneer er voor een GOW30

gekozen gaat worden. In deze paragraaf worden de kenmerken/eigenschappen omschreven en die een rol speelden in de afweging.

#### 5.1.5.1 *Huidige profielbreedte als uitgangspunt*

In de meeste gevallen is er sprake van een situatie waarbij eventueel verbreden van het profiel ten koste gaat van bijvoorbeeld parkeerplaatsen en/of voetpaden. Ook is er veelal geen sprake van voldoende openbare ruimte om bijvoorbeeld voetpaden of parkeerplaatsen te verleggen, zodat er meer ruimte ontstaat die een eventuele profielverbreding mogelijk maakt. De huidige breedte is in de regel daarom leidend wanneer het om het inpassen van een GOW30 profiel gaat, tenzij het afbreuk aan de doelstelling/verkeersveiligheid doet.

#### 5.1.5.2 *Huidige wettelijke maximumsnelheid, werkelijk gereden snelheid en tijdverlies*

In veel gevallen is de wettelijke snelheid wel 50 maar er wordt er in de praktijk gemiddeld minder hard dan 50km/u gereden (de landelijke praktijk is vaak dat de V85<sup>2</sup> bij 50km wegen hoger ligt dan 50). Hiermee wordt het werkelijke verschil minder dan 20km/u, dan wanneer het theoretisch verschil tussen 50 en 30 genomen zou worden.

Van ieder wegvak is binnen de afweging de huidige V85 meegenomen, uitgedrukt in een (grof) gemiddelde over de gehele lengte per wegvak/weg. De ervaring is dat bij het instellen van een lagere maximumsnelheid de V85 altijd daalt.

In veel gevallen blijkt dat de huidige V85 snelheden onder de 50km/u liggen. Dit betekent dat in absolute zin er in veel gevallen geen sprake is van een snelheidsverschil van 20km/u (van 50 naar 30), mede omdat landelijk blijkt dat de V85 op 30km wegen hoger liggen dan 30. Dit heeft als resultaat dat in de praktijk het tijdverlies op wegvakniveau relatief meevalt. Er is gebruik gemaakt van een methode met een aantal aannames voor wat betreft toekomstige V85 snelheden op GOW30 wegen.

Voor wat betreft de belangrijke uitrukroutes voor de hulpdiensten is afgesproken dat het verlies tot een minimum wordt beperkt, door met de vorm en aantal rekening te houden wanneer het om snelheidsremmende maatregelen gaat.

#### 5.1.5.3 *Prognose intensiteit auto en fiets*

Niet de huidige verkeersaantallen, maar de toekomstige aantallen zijn relevant.

#### 5.1.5.4 *Functie fiets volgens ZMP*

De functie van het bepaalde wegvak voor de fietsers volgens het ZMP is meegenomen binnen de afweging.

#### 5.1.5.5 *Busroute, huidig en toekomstig*

In verband met de buslijnvoering is het belangrijk te weten of het betreffende wegvak in een busroute ligt. Ook op routeniveau is dit een belangrijk aspect. Immers de aanpassing van het snelheidsregime zou kunnen leiden tot een

<sup>2</sup> Snelheid is zo'n indicator, om precies te zijn de zogeheten V85. De V85 geeft de snelheid aan waar 85% van de bestuurders onder zit. Is de V85 bijvoorbeeld 100? Dan betekent dat dat 85% van de bestuurders op een bepaald stuk weg 100 kilometer per uur of minder rijdt en dat 15% sneller rijdt.

conflict met de lijnvoering. De beoordeling van de vervoerder (per december '23 EBS) speelt hierbij een belangrijke rol.

#### 5.1.5.6 *Calamiteitenroute aangewezen*

Calamiteitenroutes zijn niet als zodanig binnen een beleidsstuk aangewezen. De Veiligheidsregio heeft wel aangegeven welke wegvakken voor hen cruciaal zijn en dat ze deze wegvakken graag op 50km/u willen houden. Hier is binnen de afweging speciale aandacht aan gegeven.

#### 5.1.6 Voorgestelde profielen

Aan de hand van het onderzoekskader is er een beoordeling op wegvakniveau uitgevoerd. Wanneer een wegvak voor GOW30 geschikt is dan wordt vervolgens gekeken of dit op routeniveau ook een geschikte oplossing is. Wanneer wegen en/of wegvakken in aanmerking komen voor het omvormen tot een GOW30 dan worden er voorstellen gedaan voor wat betreft het principeprofiel. Dit is afgestemd op het gebruik én op de bestaande situatie. De voorstellen zijn niet 'in beton gegoten', bij de nadere uitwerkingen kan er eventueel worden afgeweken.

Figuur 6 geeft een overzicht van de voorgestelde profielen, met prognose intensiteiten en afmetingen, na de beoordeling en de afweging.

traject	profiel:	intensiteit progn.	breedte rijbaan	breedte fietsstrook	breedte rijloper
		mvt/etm	meters	meters	meters
Havenstraat - Houthavenkade	1	6.200	6,50	2,00	2,50
Spiekerooog	1	2.700	6,00	1,90	2,20
Vinkenstraat	1	2.000	6,60	2,20	2,20
Rustenburgstraat	3	9.200	bestaand	bestaand	
Stationsstraat	3	9.200	bestaand	bestaand	
Peperstraat	-		nieuw ontwerp		
A.F. de Savornin Lohmanstraat <b>ETW</b>	ETW		bestaand	bestaand	
Westzijde (tot Vincent van Goghweg, Zaandam)	1	10.200	7,60	2,20	3,20
Westzijde (tot Zuideinde, Zaandam) <b>ETW</b>	ETW		bestaand	bestaand	
De Weer (Zaandam)	1	4.200	6,80	2,20	2,40
Zuidervaart <b>GOW50</b>	GOW50				
Zuideinde <b>ETW</b>	ETW		bestaand	bestaand	
De Glazenmaker	2	7.500	8,80	2,00	4,80
De Wildeman	2	7.500	8,80	2,00	4,80
Leliestraat	1	7.700	7,30	2,20	2,90
Paltrokstraat	2	10.300	8,40	2,20	4,00
Veldbloemenweg	1	4.300	6,80	2,20	2,40
Pinkstraat	1	3.400	6,80	2,20	2,40
Kaarsenmakersstraat	1		4,00	1,50	1,00
Verzetstraat	1	6.200	6,80	2,20	2,40
Pr. Irene Brigadeweg	1	9.100	6,90	2,20	2,50
Zuideinde / Zaanweg	1	10.400	6,90	2,20	2,50
Lindenlaan	1	3.200	6,10	1,80	2,50
Kerkstraat	1	2.700	6,50	2,15	2,20
Westerstraat	1	4.000	6,60	2,20	2,20
Cor Bruijnweg	1	2.400	6,60	2,20	2,20
Noorderstraat	1	2.200	6,60	2,20	2,20
Vlasblomweg west	1	5.600	7,00	2,00	3,00
Vlasblomweg oost	1	3.800	7,00	2,00	3,00
Witte Paardweg	1	1.200	7,00	2,00	3,00
Noorddijk <b>ETW</b>	ETW		bestaand	bestaand	
Eikelaan	1	7.000	6,60	2,20	2,20
Padlaan en Badhuislaan	1	6.200	6,60	2,20	2,20
Noordervaartdijk	1	4.500	6,20	2,00	2,20
Neptuneslaan	1	2.200	6,20	2,00	2,20
Ruimtevaartlaan - Zilvereschoonlaan	1	2.500	6,20	2,00	2,20
Jupiterlaan	1	2.200	6,20	2,00	2,20
Ambachtslaan <b>ETW</b>	ETW		bestaand	bestaand	
Dorpsstraat (Assendelft – Delftbuurt)	1	7.600	6,20	2,00	2,20
Genieweg <b>ETW</b>	ETW		bestaand	bestaand	
Dorpsstraat (Delftbuurt en Zuideinde) deel 1	1	2.800	6,20	2,00	2,20
Dorpsstraat (Delftbuurt en Zuideinde) deel 2 <b>ETW</b>	ETW		bestaand	bestaand	
J.J. Allanstraat (Zuideinde) noordelijk deel	1		bestaand	bestaand	
J.J. Allanstraat (Zuideinde) zuidelijk deel	ETW		bestaand	bestaand	
Overtoom – Westzanerdijk (Westzaan Zuid)	1	3.900	6,20	2,00	2,20

Figuur 6: overzicht voorgestelde wegprofielen per weg(vak)

### 5.1.7 Continuïteit

Er is een controle uitgevoerd voor wat betreft de continuïteit van met name de breedte van de nieuw voorgestelde fietsstroken. Bij de overgang van wegvak en/of andere weg mag er geen of geen grote afwijking zijn wanneer het de breedte betreft van de fietsstroken. Fietsers kunnen dan onbedoeld op bijvoorbeeld de rijloper komen, en er onbedoeld/onbewust gevaar ontstaat.

### 5.1.8 Snelheidremmende maatregelen

In veel gevallen is er sprake van een toevoeging van enkele snelheidremmende maatregelen in de vorm van een drempel of een kruispuntplateau. De detailinformatie per weg(vak) hiervan is opgenomen in bijlage 2, in combinatie met de informatie over de voorgestelde profielen.

## 5.2 Netwerk (categorisering 2023)

Met de introductie van de GOW30 wegen wordt de wegcategory aangepast. Met de nieuwe wegcategory kan de gemeente als wegbeheerder het verkeer doelmatig laten verlopen. Met de komst van de nieuwe wegcategory is het belangrijk de samenhang te bewaken. Immers de nieuwe wegcategory brengt, eventueel, een andere inrichting met zich mee, en anderzijds een nieuw snelheidsregime op die wegvakken. Op netwerkniveau kan een ander snelheidsregime verkeersstromen wijzigen of beïnvloeden.

Voor dit onderzoek zijn geen studies met een (dynamisch) verkeersmodel uitgevoerd, maar is op basis van 'expert judgement' beoordeeld of er grote wijzigingen van verkeersstromen te verwachten zijn.

Er is, op basis van de 1<sup>e</sup> afweging, een beoordeling gedaan die in het vorige hoofdstuk omschreven is. De volgende stap was om de nieuwe wegvakken te projecteren in de huidige wegcategory van de gemeente Zaanstad. Met name wanneer het gaat over de wijziging van GOW50 wegen naar GOW30 wegen.

Om de nieuwe categorisering goed in beeld te brengen is de kaart in een aantal delen opgeknipt:

- Zaandam en Koog aan de Zaan;
- Wormerveer, Krommenie en Assendelft;
- Delftbuurt, Westzaan en Zuideinde.

Het 'GOW-stelsel' binnen de bebouwde kom is een belangrijk stelsel om de woon- en werkgebieden te ontsluiten. Dit zijn de oranje gekleurde wegen in verschillende figuren, namelijk de huidige GOW50/70 wegen binnen de bebouwde kom.

In de navolgende sub paragrafen komen de aandachtspunten en resultaat van de afweging terug per deelgebied, vervolgens vertaald naar de kaart. Aan de hand van lokale kennis heeft de gemeente Zaanstad de nieuw categoriseringskaart iets aangepast.

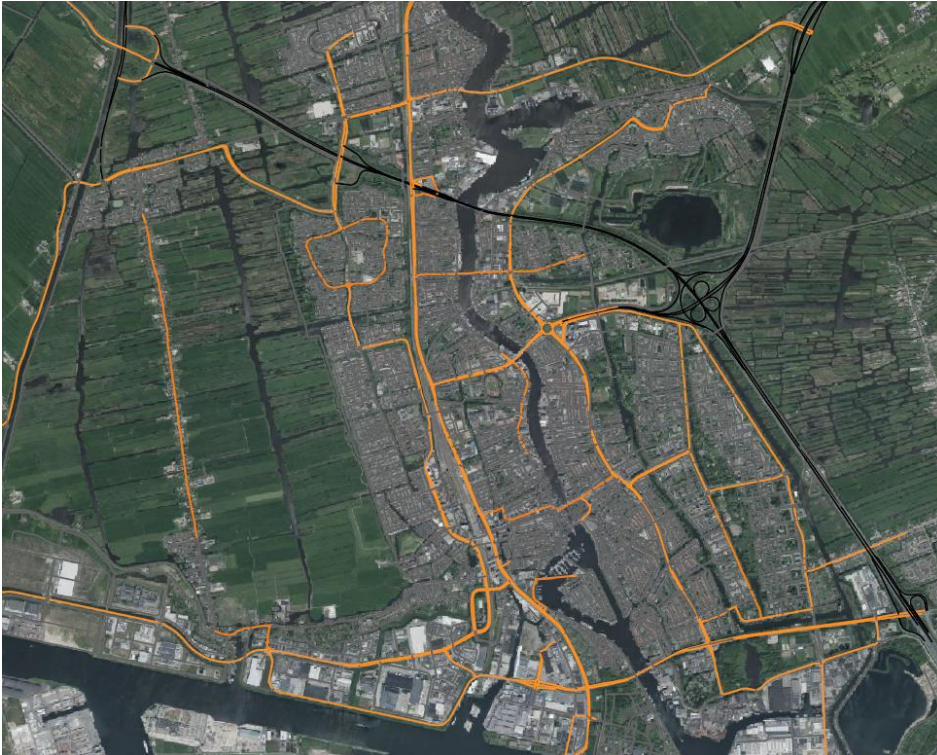
Per deelgebied wordt er nader ingegaan op de toetsing en implementatie bij 'Nieuwe situatie'.

### 5.2.1 Zaandam en Koog aan de Zaan

#### 5.2.1.1 Huidige situatie

De gemeente Zaanstad, en dan met name de kernen Zaandam en Koog aan de Zaan, heeft een relatief 'dicht' netwerk zowel in noord-zuid als in west-oost richting. De spoorlijn van noord naar zuid vormt een behoorlijke barrière. In de praktijk betekent dit dat op een beperkt aantal plekken via het 'eigen' wegennet (dus de A8 niet meegerekend) de barrière kan worden 'geslecht'. Het is van

belang dat deze wegen te allen tijde een voldoende mate van doorstroming hebben (behouden) in verband met calamiteiten.



Figuur 7: wegcategorisering GOW50/70wegen Zaandam en Koog aan de Zaan

Naast de spoorlijn is er nog een barrière van noord naar zuid aanwezig, namelijk de Zaan. Ook deze wegen zijn in de huidige situatie GOW50/70 wegen, en zal hier aandacht aan geschonken moeten worden in relatie tot de doorstroming in verband met calamiteiten.

De GOW50/70 wegen sluiten aan op de stroomwegen A8 en A7.

### 5.2.1.2 *Nieuwe situatie*

Uit de toetsingen afweging kwam het volgende naar voren:

- Kern Zaandam heeft een soort ringstructuur die echter niet volledig is, zie figuur 8. Met name op de locatie bij de rode pijl (Poelenburg). Met de toekenning van de GOW30 status aan de Zuidervaart komt dit nog sterker naar voren. Vanwege de onvolledigheid van de 'ringstructuur' moet het verkeer aan de zuidoostzijde van de 'ring' richting de A8 via de Zuidervaart en de Pieter Jelles Troelstralaan, om vervolgens via de Wibautstraat en de Thorbeckeweg richting de A8 te kunnen rijden. Dit is een omrijdbeweging van ruim 2km. De huidige brug over de Zuidervaart is alleen toegankelijk voor lijnbussen en langzaam verkeer, zie figuur 9. Om 'recht te doen' aan de structuur en de functie is het aan te bevelen de 'ringstructuur' te completeren. In het ZMP wordt deze locatie ook als ontbrekende schakel genoemd, en dat het overlast veroorzaakt op de route Wibautstraat en de Thorbeckeweg;



Figuur 8: 'ringstructuur' Zaandam



Figuur 9: Brug alleen toegankelijk voor lijnbussen en langzaam verkeer

- Een aantal wegen die in een 'barrière-route' liggen worden aangemerkt als een GOW30. Dit is vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen gekozen. Binnen de participatie heeft de Veiligheidsregio aangegeven deze wegen graag als een GOW50 te behouden. Met het oog op de barrière werking zouden deze wegen idealiter een GOW50 moeten blijven. Er kan sprake zijn van een GOW30 wanneer er relatief weinig afbreuk gedaan wordt aan de trajectsnelheid voor de hulpdiensten. Dit

is een voorwaarde bij de invoering, op basis daarvan kan de voorgestelde categorisering doorgevoerd worden;

- DE A.F. de Savornin Lohmanstraat wordt een ETW;
- De Weer zuid wordt GOW30;
- De Kaarsenmakersstraat is toegevoegd als een GOW30;
- De Westzijde ten noorden van de Vincent van Goghweg én Zuideinde te categoriseren als een ETW.

In figuur 10 is de nieuwe beoogde situatie weergegeven met de verwerking van de GOW30 wegvakken.



Figuur 10: wegcategory GOW50/70 wegen en GOW30 toegevoegd, Zaandam en Koog aan de Zaan

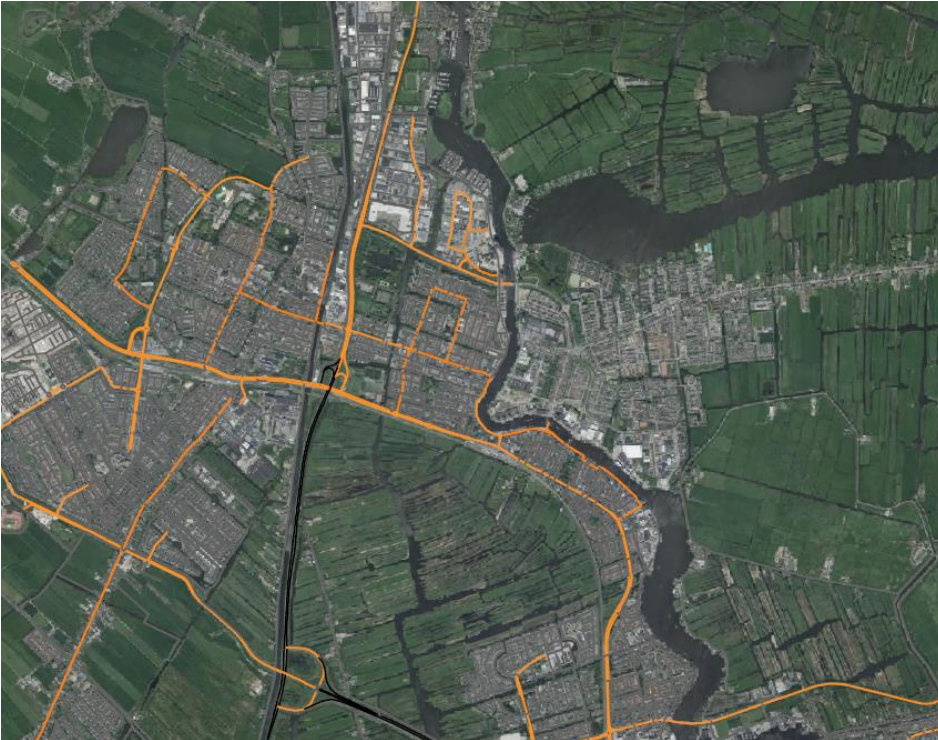
## 5.2.2 Wormerveer, Krommenie en Assendelft

### 5.2.2.1 Huidige situatie

De N203 loopt als een 'centrale as' als belangrijkste ontsluitingsweg door dit gebied. Bij dit deelgebied hoort ook kern Zaandijk, maar deze kern wordt verder niet genoemd omdat daar geen wegvakken GOW30 komen.

Ook hier is er sprake van barrière werking veroorzaakt door de Nauernasche Vaart. Naast de kruising van de A8/Noorderveenweg met de vaart is de route via Kerkstraat-Padlaan en via de N203 mogelijk. Via de Padlaan is een route die speciale aandacht vraagt vanwege een bepaalde mate van 'kwetsbaarheid'.

In figuur 11 is de huidige situatie weergegeven.



Figuur 11: wegcategorisering GOW50/70 wegen Wormerveer, Krommenie en Assendelft

### 5.2.2.2 *Nieuwe situatie*

Uit de toetsing kwam het volgende naar voren:

- Ambachtslaan Assendelft behoudt de ETW status;
- De Noorddijk wordt aangemerkt als een ETW;
- Vlasblomweg 'oost' wordt als een GOW30 toegevoegd;
- Westerstraat, Cor Bruijnweg en Noorderstraat worden als een GOW30 toegevoegd.

In figuur 12 is de nieuwe beoogde situatie weergegeven met de verwerking van de GOW30 wegvakken.



Figuur 12: wegcategorisering GOW ABC wegen en GOW30 toegevoegd, Wormerveer, Krommenie en Assendelft

## 5.2.3 Delftbuurt, Westzaan en Zuideinde

### 5.2.3.1 *Huidige situatie*

In figuur 13 is de huidige situatie weergegeven.



Figuur 13: wegcategorisering GOW50/70 wegen Delftbuurt, Westzaan en Zuideinde

### 5.2.3.2 *Nieuwe situatie*

Uit de toetsing kwam het volgende naar voren:

- De Genieweg behoudt de status van ETW;
- De Dorpsstraat Delftbuurt deel 1 richting de komgrens wordt een GOW30;
- De Dorpsstraat Delftbuurt deel 2 in zuidelijke richting krijgt de status van een ETW;
- Zuideinde Westzaan Zuid behoudt de status ETW;
- J.J. Allanstraat behoudt de kenmerken en profiel, maar wordt wel aangemerkt als een GOW30.

In figuur 14 is de nieuwe beoogde situatie weergegeven met de verwerking van de GOW30 wegvakken.



Figuur 14: wegcategorisering GOW50/70 wegen en GOW30 toegevoegd, Delftbuurt, Westzaan en Zuideinde

#### 5.2.4 Nieuwe wegcategorisering totaalkaart

In bijlage 2 is de nieuwe totaalkaart opgenomen.

## 6 Financiën en Implementatie

### 6.1 Kostenramingen

De invoering van de nieuwe wegcategorie gebiedsontsluitingsweg 30 is binnen de gemeente Zaanstad maar ook bij andere gemeenten nog vrij nieuw. Wel is er al binnen een aantal wegvakken ervaring opgedaan. Op basis van die ervaringen en standaardkostensystematiek is een inschatting gemaakt van het surplus aan kosten voor de invoering van gebiedsontsluitingsweg 30 de komende jaren. Deze berekening is een inschatting met daarbij de onzekerheid dat de ervaring beperkt is en dat de kosten in de wegenbouw aan grote schommelingen onderhevig zijn (gestegen loonkosten, gestegen grondstofprijzen, verduurzamingseisen en schaarste in de markt)

De (extra) kosten voor de invoering van GOW 30 worden voor de komende 10 jaar ingeschat op circa €10.000.000,-. Hiervan wordt ingeschat dat circa 50% gedekt kan worden vanuit subsidie van de Vervoerregio Amsterdam. Verder kan er naar schatting voor circa 25 % meegelift worden op bestaande (woningbouw-)ontwikkelingsprojecten (bijvoorbeeld de ontwikkeling van de Peperstraat), grote infrastructurele projecten (bijvoorbeeld de Guisweg) en bestaande onderhoudsprojecten. De resterende 25% wordt gedekt binnen het meerjareninvesteringsprogramma van de openbare ruimte en de middelen beschikbaar voor verkeersveiligheid.

De kosten voor de aanpassing van de bebording voor projecten die al in 2024 lopen worden gedekt uit het bedrag wat de gemeenteraad structureel jaarlijks voor verkeersveiligheid beschikbaar heeft gesteld en bij de Zaanweg wordt dit gedekt binnen het project.

De snelheid van invoering is afhankelijk van de beschikbare uitvoeringscapaciteit en de beschikbare (externe-) middelen.

In bijlage 3 is een notitie gevoegd met de kostenramingen van de aan te passen wegvakken. In de notitie staan ook de uitgangspunten genoemd die zijn gebruikt, alsook de toelichting op de methodiek.

### 6.2 Uitvoeringsplan

De uitvoering vindt plaats op basis van het meerjaren-investeringsprogramma van de openbare ruimte en/of lift mee op de bouwprojecten/MAAK-projecten in de stad. Met de uitvoering kan al gestart worden in 2024, omdat in een aantal projecten bij de herinrichting al is geanticipeerd op de *voorlopige* inrichtingskenmerken voor een gebiedsontsluitingsweg 30.

Meeliften met het lopende onderhoudsprogramma is om die reden zowel vanuit het oogpunt van de inzet van financiële middelen en capaciteit haalbaar en kosteneffectief. Het tempo van invoering is afhankelijk van de beschikbaarheid van middelen en de beschikbaarheid van externe financiering.

De uitvoeringsplanning is opgenomen in bijlage 4.

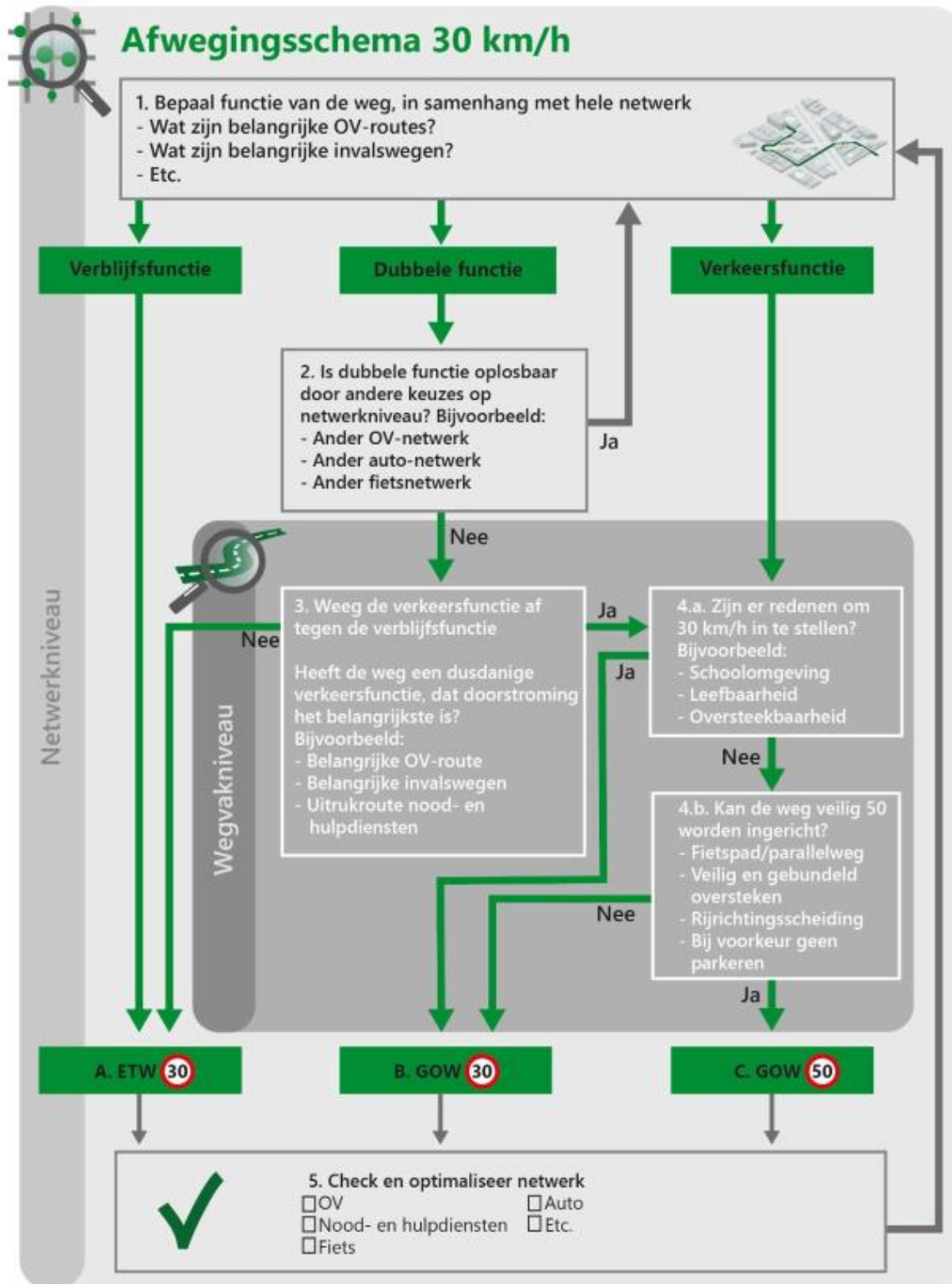
## 7 Conclusie en vervolg(proces)

Uit het onderzoek is gebleken dat verantwoord en onderbouwd op grote schaal GOW30 wegen kunnen worden geïntroduceerd binnen de gemeente Zaanstad. Ook is er sprake van draagvlak vanuit de stakeholders (belangenbehartigers en vervoerders).

De implementatie zal worden gedaan met behulp van een uitvoeringsplan die mede opgesteld is op basis van het MIP (Meerjaren Investerings Plan) van de gemeente Zaanstad.

Het voorstel voor aanpassing van de wegcategorisering en de implementatie/uitvoering zal ter besluitvorming aan het college van gemeente Zaanstad worden voorgelegd.

## Bijlage 1 CROW Afwegingskader



## Bijlage 2 Totaalkaart wegencategorisering 2023

Zie apart toegevoegde bijlage

## Bijlage 3 Kostennotitie

Zie apart toegevoegde bijlage

## Bijlage 4 Uitvoeringsplan

### GOW 30 Versnelde invoering (Bebordingsplan en Verkeersbesluit)

1.	Zaanweg (Wormerveer)	2024
2.	Westzijde (Zaandam)	2024/2025
3.	Vinkenstraat (Zaandam)	2025
4.	Kerkstraat (Wormerveer)	2025
5.	Lindenlaan (Wormerveer)	2025
6.	JJ. Allanstraat/Zuideinde (Westzaan)	2025
7.	Overtoom/Westzanerdijk	2025
8.	Neptunuslaan (Krommenie)	2024
9.	Jupiterstraat (Krommenie)	2024

- Financieel gedekt binnen MIP en/of Verkeersveiligheidsbudget (weinig aanpassingen aan de weg noodzakelijk)

### GOW 30 Meeliften met Bouwontwikkelingen

10	Havenstraat/Houthavenkade/Spiekeroog	MAAK Centrum	2027
11	Peperstraat/Savorin Lohmansstraat	MAAK Centrum	2027
12	Prinses Irenebrigadeweg/Zuideinde	MAAK Noord	2028
13	Witte Paardweg-Noorddijk-Vlasblomweg	MAAK Noord	2028
14	Paltrokstraat/Veldbloemenweg (?)	MAAK Midden	2028

- Financieel gedekt binnen MIP en/of (lopende) bouwontwikkelingen

### GOW 30 Meeliften met Projecten en MIP

1 5	Rondweg Westerkoog	De Binding (openstelling Busbrug)	2028
1 6	Pinkstraat/Kaarsenmakerstraat/Verzetstraat	Project Guisweg	2028
1 7	Dorpsstraat Assendelft (zuid-midden en noord)	MIP/Mobiliteitsplan Assendelft (nog niet volledig financieel gedekt)	2027

- Financieel deels gedekt binnen MIP en/of projecten. (deel nog niet gedekt volgt uit Mobiliteitsplan Assendelft)

#### Meeliften met Actieplan Fiets

18	Rustenburg/Stationstraat/Vinkenstraat	2025
19	Zuidervaart/ ML. Kingweg/P.J. Troelstralaan	2028
20	Padlaan/Badhuislaan/Weverstraat	2025
21	Nauernasche Vaardijk (mobiliteitsplan Assendelft)	2026

- Financieel gedekt binnen MIP en/of Actieplan Fiets

#### Valt (nog) buiten een project

22	De Weer	2028
23	Leliestraat	2028
24	Westerstraat	2028

- Valt buiten project en MIP/ Leliestraat kan mogelijk meeliften met bouwontwikkeling Paltrokstraat

Together with our clients and the collective knowledge of our 18,500 architects, engineers and other specialists, we co-create solutions that address urbanisation, capture the power of digitalisation, and make our societies more sustainable.

Sweco – Transforming society together