

Verslag online gesprek Pilot Zandwegen 30 km/u zoneborden, 3 maart 2021

Deelnemers van **gemeente Groningen**: gebiedsmanager Haren Marian Boelema en verkeersdeskundige Frank Wieringa en van **aanwonenden**: David van der Kellen en Ingrid Schenk (verslag). Ria Rolf is verhinderd.

Marian opent het online gesprek. Onderwerp is de plaatsing van 30 km/u zoneborden op de zandwegen naar en rondom het Noordlaarderbos. Om dat te kunnen doen vindt een pilot plaats met snelheidsmetingen. Ze heeft de indruk dat we allemaal hetzelfde willen, maar dat het pad om er te komen ieder voor zich mogelijk anders uitlegt.

Ingrid reageert op snelheidsmetingen. Ze verwacht dat snelheidsmetingen op zandwegen niet zinvol zijn vanwege de vele variabelen (het weer, de seizoenen, de staat van de zandwegen, de geslotenverklaringsborden C1 (uitgezonderd bestemmingsverkeer) van 1 nov - 1 april, coronatijd, de nieuw opgebrachte dikke zandlaag, het verschil in recreatiedruk doordeweeks, weekenden, vakantieperiodes) e.d. Hoe kun je een 0-meting doen met zoveel variabelen? Ieder mens kan bedenken dat 60 km/u veel te snel is voor zandwegen, dat geldt trouwens ook al voor 40 en 50 km/u. Sinds 2011 hebben we ervaren dat er bij de gemeente Haren niet te praten was over 30 km/u zone op zandwegen. Toen is alleen gelukt het van een 80 km/u naar 60 km/u zone terug te brengen.

Ingrid vraagt zich af of er niet anders naar gekeken zou moeten worden. Wie heeft er belang bij een 60 km/u zone op zandwegen (met uitzondering van crossmotoren, quads en 4WD's)? Ze heeft gezocht op de website van de gemeente Groningen, maar het Verkeersbesluit niet kunnen vinden. Ook heeft ze voorsnog geen reactie op haar mail gehad, waarin ze daarover navraag doet.

Frank reageert op de vraag van Ingrid dat een 60 km/u zone op zandwegen in niemands belang is. Informatie daarover zul je dan ook niet vinden in het Verkeersbesluit. Het is namelijk zo dat buiten de bebouwde kom de laagste snelheid altijd 60 km/u is. Alleen door een Verkeersbesluit kan B&W, met instemming van de politie, dat wijzigen.

David vraagt of de politie ook instemming heeft gegeven bij de plaatsing de C1 borden. Frank geeft aan dat die borden niet geformaliseerd zijn. De borden zijn geplaatst om onderhoudstechnische redenen (slechte weg en opdooi). Daarover kan de gemeente zonder instemming van de politie besluiten. David zegt dat ook 30 km/u zoneborden goed zijn voor de onderhoudstoestand van de zandwegen.

Wat Ingrid opvalt is dat er op internet nauwelijks voorbeelden van 30 km/u zones op zandwegen te vinden zijn. Wel gaan websites veelvuldig in op de onveiligheid die ontstaat door het te grote snelheidsverschil tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer en de toename van het aantal gebruikers van zandwegen. David en Ingrid hebben enkele Staatscourantpublicaties gevonden, namelijk van de gemeente Doetinchem (echter binnen bebouwde kom), Raalte en Dalfsen (zie bijlagen). Ook vonden ze een artikel in De Gelderlander over een 15 km/u bord vanwege het stof bij een zandweg in Lochem. Frank gaat contact opnemen met zijn collega in Lochem. Ingrid stuurt de publicaties en het artikel naar Marian en Frank.

David concludeert dat de wens voor een 30 km/u zone op zandwegen niet alleen speelt in de gemeente Groningen maar in tal van andere gemeenten. Groningen zou hierin landelijk een voorbeeldfunctie kunnen vervullen. Frank beaamt dat.

Frank begint over het afsluiten van wegen door bijvoorbeeld slagbomen. David en Ingrid zijn daar absoluut geen voorstanders van voor de zandwegen naar en rondom het Noordlaarderbos. Ook geeft Frank aan dat voor een 30 km/u zone het duidelijk moet duidelijk zijn dat men een 30 km/u zone

binnengaat. Ingrid geeft aan dat wegversmallingen bij de entree niet moeten. Tijdens regenperioden en bij opdooi moet je naast diepe sporen en grote gaten ruimte houden om te kunnen rijden. Daarom kun je van de breedte van de zandwegen niets missen. Om mensen bewust te maken dat ze een 30 km/u zone binnengaan zou Ingrid er voorstander zijn om de 30 km/u zoneborden te plaatsen bij de overgang van de verharding naar het zand van de weg en niet op de hoek van de weg. Sowieso zie je borden op de hoek minder bewust dan op het moment dat je op het zand gaat rijden.

Marian en Frank geven aan dat er na de snelheidsmetingen sowieso 30 km/u zoneborden komen. Frank geeft aan dat je moet kunnen aantonen dat je met 30 km/u zoneborden het gedrag van automobilisten beïnvloedt. Op basis daarvan kun je instemming van de politie krijgen en kan B&W een Verkeersbesluit nemen. Daarom de pilot: eerst snelheidsmetingen, dan 30 km/u zoneborden plaatsen en vervolgens opnieuw snelheidsmetingen. Belangrijk is dat er in de snelheidsmetingen variabelen worden meegenomen. Hij gaat een voorstel voor snelheidsmetingen uitwerken.

Bijlage (4):

Verkeersbesluit 8328 van 16 februari 2016, gemeente Doetinchem

Verkeersbesluit 67275 26 november 2018, gemeente Raalte

Verkeersbesluit 8273 25 maart 2015, gemeente Dalfsen

De Gelderlander 24-10-2018: 'Nieuw bord nodig om aanwonenden zandweg te vrijwaren van stof in Ledeacker'. Met foto van 15 km bord