kennisplatform CROW

Afwegingskader 30 km/h

Over CROW

CROW bedenkt slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland. Dat doen we samen met externe professionals die kennis met elkaar delen en toepasbaar maken voor de praktijk.

CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk die investeert in kennis voor nu en in de toekomst. Wij streven naar de beste oplossingen voor vraagstukken van beleid tot en met beheer in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Bovendien zijn wij experts op het gebied van aanbesteden en contracteren.

Praktische kennis
direct toepasbaar

Afwegingskader 30 km/h

november 2021

Inhoud

Samenvatting **4**

1 Aanleiding **7**

2 Probleemanalyse **8**

2.1 Waarom een afwegingskader 30 km/h 8

2.2 Opnieuw kijken naar wegcategorisering 9

2.3 Alleen 50 km/h als dat veilig kan 9

3 Afwegingsschema **11**

3.1 Uitgangspunten bij het afwegingsschema 11

3.2 Afwegingsschema wegencategorisering stap voor stap 11

4 Aandachtspunten afwaarderen van 50 km/h-wegen naar 30 km/h-wegen **18**

4.1 Implementatieplan 18

4.2 Regelgeving 18

4.3 CROW-richtlijn Basiskenmerken wegontwerp 19

4.4 Financiering 19

4.5 Handhaving 19

4.6 Gedragsbeïnvloeding 19

4.7 Intelligente snelheidsadaptie (ISA) 20

5 Effecten **21**

5.1 Verkeersveiligheid 21

5.2 Modal split 21

5.3 Doorstroming openbaar vervoer 21

5.4 Nood- en hulpdiensten 22

5.5 Netwerkeffecten 22

5.6 Capaciteit 23

6 Aanbevelingen vervolgstappen **24**

6.1 Wegkenmerken 24

6.2 CROW-richtlijn Basiskenmerken wegontwerp 24

6.3 Juridische vervolgstappen 24

6.4 Organisatorische vervolgstappen 24

6.5 Nader onderzoek effecten 25

6.6 30 km/h als norm 26

BIJLAGEN 28

Bijlage 1 Samenstelling werkgroep en klankbordgroep (organisaties) 28

Bijlage 2 Aanzet wegkenmerken 29

Bijlage 3 Impactanalyse 30 km/h voor openbaar vervoer 30

Bijlage 4 Resultaten enquête 33

Samenvatting

Voor wie is het afwegingskader bedoeld?

Met dit afwegingskader kunnen wegbeheerders bepalen op welke wegen het wenselijk is om de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/h en op welke wegen een limiet van 50 km/h veilig mogelijk is. Voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid blijven veilige 50 km/h-wegen nodig, waar het gemotoriseerd verkeer redelijk vlot kan doorstromen. Dit is ook belangrijk voor bijvoorbeeld de aanrijtijden voor nood- en hulpdiensten en voor de rijtijden van het openbaar vervoer.

Waarom is dit kader gemaakt?

Binnen de bebouwde kom zijn er op dit moment alleen erftoegangswegen en gebiedsontsluitings-wegen. Erftoegangswegen (ETW's) hebben een verblijfsfunctie, er is menging van verkeerssoorten en de maximumsnelheid is 30 km/h. Gebiedsontsluitingswegen (GOW's) hebben een verkeers-functie, er is een scheiding van verkeerssoorten en de maximumsnelheid is 50 km/h. In de praktijk zijn er ook wegen die zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie vervullen en is het niet altijd mogelijk om een GOW veilig als 50 km/h-weg in te richten (met bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden). Er is daarom behoefte de snelheidslimiet op een deel van de gebiedsontsluitingswegen te verlagen naar 30 km/h (GOW30). De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen om een afwegingskader te ontwikkelen om wegbeheerders hierbij te ondersteunen.

Wat is er nieuw aan de aanpak?

Het afwegingskader 30 km/h verschilt op twee punten met de bestaande categorisering van de basiskenmerken wegontwerp:

1. Het houdt meer rekening met de omgeving van de weg en de voorzieningen langs de weg, waarbij het onderkent dat er wegen bestaan met een dubbele functie (zowel verkeer als verblijven);
2. Voor wegen die wel een verkeersfunctie hebben, maar waarbij 50 km/h niet veilig mogelijk is, stelt het een nieuw wegtype voor: GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h).

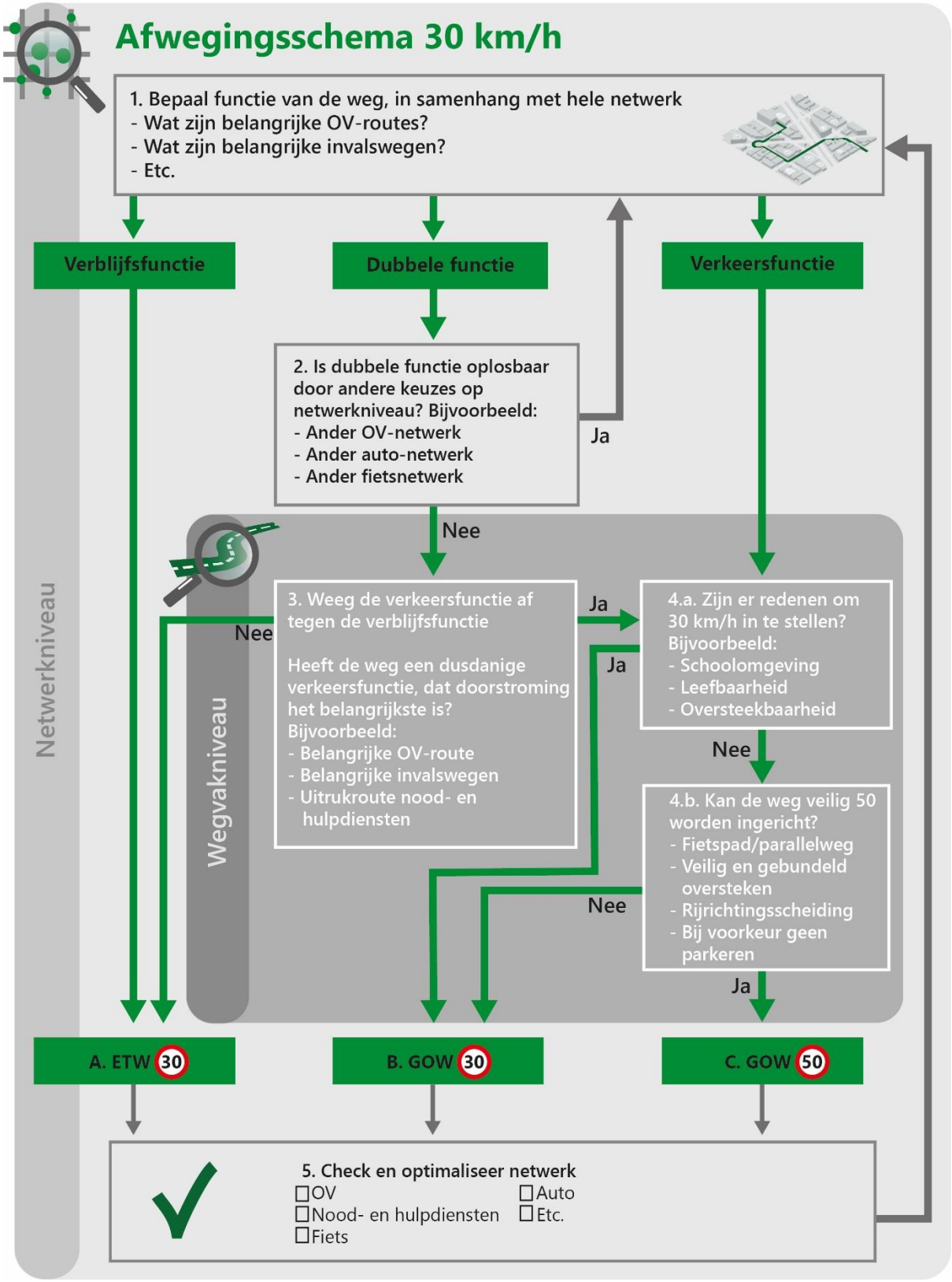
Wat is de status van het afwegingskader?

Het afwegingskader is een handreiking voor wegbeheerders waarmee zij weloverwogen keuzes kunnen maken bij het bepalen van de snelheidslimiet voor een weg binnen de bebouwde kom. Het is dus geen ontwerpprincipe of richtlijn voor hoe een 30 km/h-weg zou moeten worden ingericht. Het afwegingskader bestaat uit een (stroom)schema, bijbehorende uitleg over de te nemen stappen en andere overwegingen bij de keuze voor een bepaalde snelheidslimiet.

Hoe werkt het schema?

Met een stroomschema kunnen wegbeheerders een afweging maken om een maximumsnelheid van 30 km/h in te stellen voor een weg. Wegbeheerders die overwegen een maximumsnelheid van 30 km/h in te stellen, kunnen het beste in een vroeg stadium overleggen met ov-autoriteiten, ov-vervoerders en nood- en hulpdiensten. Een ov-impactanalyse (zie bijlage 3) kan nodig zijn om de effecten van 30 km/h op het openbaar vervoer goed in beeld te krijgen. Het is ook van belang om handhavingsinstanties tijdig te betrekken.

Met het schema maakt de wegbeheerder eerst een indeling van het wegennet binnen de bebouwde kom, naar functie van de weg: verblijfsfunctie, dubbele functie of verkeersfunctie. Wegen met een verblijfsfunctie blijven met dit schema ETW30. Wegen met een verkeersfunctie worden of blijven GOW's, als deze veilig ingericht kunnen worden. Het is ook mogelijk wegen aan te duiden die een dubbelfunctie (dus verkeer en verblijven) hebben, bijvoorbeeld een drukke weg met een belangrijke winkelfunctie of een weg met een belangrijke busroute door een woonwijk. Vervolgens gaat de wegbeheerder na of het mogelijk is om de dubbelfunctie op te lossen. Immers, een weg met één functie (monofunctionaliteit) is en blijft het meest verkeersveilig. De wegbeheerder kan hiervoor bijvoorbeeld kijken naar circulatiemaatregelen, of in samenspraak met ov-autoriteiten en -vervoerders een ov-netwerk aanpassen, of de functie van de weg verplaatsen naar een andere weg. Als het echt niet mogelijk blijkt om monofunctionaliteit op een weg toe te passen, dan houdt de weg volgens het schema de dubbelfunctie. In dat geval blijft het voor de verkeersveiligheid nodig dat wegbeheerders daarbinnen een keuze maken: weegt de verblijfsfunctie het zwaarst, dan wordt het alsnog een ETW; weegt de verkeersfunctie het zwaarst, dan blijft het een GOW.


Afwegingsschema 30 km/h
1. Bepaal functie van de weg, in samenhang met hele netwerk
- Wat zijn belangrijke OV-routes?
- Wat zijn belangrijke invalswegen?
- Etc.
Verblijfsfunctie
Dubbele functie
Verkeersfunctie
2. Is dubbele functie oplosbaar door andere keuzes op netwerkniveau? Bijvoorbeeld:
- Ander OV-netwerk
- Ander auto-netwerk
- Ander fietsnetwerk
Ja
Nee
Netwerkniveau
Wegvakniveau
3. Weeg de verkeersfunctie af tegen de verblijfsfunctie
Heeft de weg een dusdanige verkeersfunctie, dat doorstroming het belangrijkste is?
Bijvoorbeeld:
- Belangrijke OV-route
- Belangrijke invalswegen
- Uitrukroute nood- en hulpdiensten
Nee
Ja
4.a. Zijn er redenen om 30 km/h in te stellen?
Bijvoorbeeld:
- Schoolomgeving
- Leefbaarheid
- Oversteekbaarheid
Ja
Nee
4.b. Kan de weg veilig 50 worden ingericht?
- Fietspad/parallelweg
- Veilig en gebundeld oversteken
- Rijrichtingsscheiding
- Bij voorkeur geen parkeren
Nee
Ja
A. ETW 30
B. GOW 30
C. GOW 50
5. Check en optimaliseer netwerk
OV
Nood- en hulpdiensten
Fiets
Auto
Etc.

Voor alle wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie zijn volgens het schema nog twee toetsen nodig:

- Is het wenselijk om de weg 30 km/h te maken? Bijvoorbeeld vanwege de dubbelfunctie, of bijvoorbeeld vanwege de ligging in een schoolomgeving.
    - Zo ja, dan wordt het een GOW30;
    - Zo nee: dan moet men zich de volgende vraag stellen:
- Is het veilig mogelijk om te kiezen voor 50 km/h? Is de weg veilig ingericht, of veilig in te richten met bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden om fietsers te scheiden?
    - Zo ja, dan kan de weg een GOW50 worden;
    - Zo nee, dan wordt het alsnog een GOW30.

Wanneer wegbeheerders het schema voor alle wegen hebben doorlopen, volgt een laatste netwerktoets. Daarin gaat de wegbeheerder na of het netwerk als geheel veilig functioneert: rijdt het verkeer (fietsers, openbaar vervoer, personenauto's, vrachtverkeer, nood- en hulpdiensten) over de wegen die daarvoor het meest geschikt zijn? Als dat niet het geval is, kan het netwerk nog geoptimaliseerd worden, bijvoorbeeld door een route te verleggen of net een andere keuze te maken. Zo nodig doorloopt de wegbeheerder het schema nogmaals.

Wat betekent 30 km/h als leidend principe van het afwegingskader?

Het uitgangspunt bij het gebruik van het afwegingskader is, dat voor een weg binnen de bebouwde kom in beginsel een maximumsnelheid van 30 km/h geldt. Alleen als dat wenselijk en veilig mogelijk is, krijgen wegen met de ontsluitings- en/of doorstromingsfunctie een maximumsnelheid van 50 km/h. In de praktijk zal het om een beperkt aantal wegen gaan waarop (mogelijk) de maximumsnelheid teruggaat naar 30 km/h, omdat voor meer dan 70% van de wegen binnen de bebouwde kom al 30 km/h geldt.

Hoe gaat een GOW30 eruitzien?

De gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/h (GOW30) is een nieuw wegtype dat kan worden toegepast wanneer een maximumsnelheid van 50 km/h niet veilig of niet wenselijk is op een weg en waar doorstromen/ontsluiten belangrijker is dan verblijven. De eisen aan de weginrichting van een GOW30 zijn nog niet bepaald. Duidelijk is dat deze niet geheel hetzelfde zijn als die van een erftoegangsweg waar 30 km/h de limiet is. Er zal rekening moeten worden gehouden met de doorstromings- en ontsluitingsfunctie van de weg. CROW start in het najaar van 2021 met het uitwerken van de inrichtingskenmerken.

Hoe zit het met het openbaar vervoer en de nood- en hulpdiensten?

De positie van het openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten speelt een belangrijke rol in de te maken keuzes. Krijgt de weg een verkeersfunctie? Is een snelheid van 30 km/h wenselijk? Wegbeheerders kunnen ervoor kiezen om op meer wegen dan nu een maximumsnelheid van 30 km/h toe te passen. Het is daarom belangrijk dat zij het schema zorgvuldig doorlopen en weloverwogen keuzes maken, zowel op netwerk- als op wegvakniveau. Daarnaast is het advies aan wegbeheerders om in een vroeg stadium te overleggen met ov-autoriteiten, vervoerders en nood- en hulpdiensten, als zij overwegen een maximumsnelheid van 30 km/h in te stellen. Een ov-impactanalyse (zie bijlage 3) kan de effecten van 30 km/h op het ov goed in beeld krijgen.

Betrekken van handhavingsinstanties

Het is van belang handhavingsinstanties vroegtijdig te betrekken. De politie adviseert over de keuzes die gemaakt worden in het afwegingskader; met name over het instellen van een maximum snelheid en de mogelijkheden om deze te handhaven.

1 Aanleiding

Op 27 oktober 2020 heeft de Tweede Kamer de gewijzigde motie van de leden Kröger en Stoffer aangenomen met de onderstaand inhoud [1]:

- *Overwegende dat de schoolomgeving voor kinderen een veilige verkeers-omgeving moet zijn;*
- *Overwegende dat de SWOV ook 50 km/h-verkeer als een risico identificeert voor vervoer van kinderen naar school en/of de kinderopvang;*
- *Verzoekt de regering, in overleg met gemeenten en SWOV een afwegingskader te ontwikkelen waarbij een maximumsnelheid van 30 km/h in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd wordt met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan, en gezamenlijk hiervoor een plan op te stellen.*

Om de motie uit te voeren, wil 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 opstellen – als aanvulling op de bestaande richtlijnen en stappenplannen uit Duurzaam Veilig voor het veilig inrichten en het categoriseren van wegen. Het ministerie van IenW heeft CROW gevraagd om het uiteindelijke afwegingskader en een plan te maken.
CROW heeft dit gedaan, samen met de adviesbureaus DTV Consultants en Goudappel, een breed samengestelde werkgroep en een klankbordgroep met vertegenwoordigers van diverse belanghebbende partijen. Zie bijlage 1 voor een overzicht van de betrokken partijen.

Het resultaat bestaat uit een afwegingskader, met daarin een schema inclusief toelichting, waarmee weloverwogen keuzes kunnen worden gemaakt over het al dan niet verlagen van de maximumsnelheid op wegen van 50 km/h naar 30 km/h. Daarnaast is er een overzicht van vervolgstappen die nog moeten worden gezet om de toepassing van het afwegingskader in praktijk mogelijk te maken. Hierbij kan gedacht worden aan het aanpassen van richtlijnen en wet- en regelgeving, en aan het verder onderzoeken van bepaalde (uitvoerings)aspecten.

2 Probleemanalyse

De visie Duurzaam Veilig verkeer (DV) gaat uit van een indeling van het wegennet in drie categorieën: erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen. Deze hebben elk hun eigen ontwerpprincipes, zowel voor de wegvakken, als voor de kruisingen. De richtlijnen voor een optimaal wegontwerp (afweging tussen bereikbaarheid, veiligheid en milieu) staan in CROW-publicatie 315 'Basiskenmerken wegontwerp' [4].

Binnen de bebouwde kom zijn op dit moment alleen de categorieën erftoegangswegen (ETW30) en gebiedsontsluitingswegen (GOW50) van toepassing. Op ETW30 prevaleert de verblijfsfunctie. ETW's30 hebben als functie wonen en verblijven te ontsluiten. ETW's30 kunnen ook de functie van een verbinding tussen twee kernen vervullen zonder dat de verkeersfunctie sterker is dan de verblijfsfunctie. In het algemeen kennen ETW's30 een volledige menging van verkeerssoorten en een maximumsnelheid van 30 km/h. Op GOW50 prevaleert de ontsluitings- en doorstroomfunctie. GOW's50 hebben als functie het verbinden van stroomwegen met erftoegangswegen. Op wegvakken stroomt het verkeer en op kruispunten vindt uitwisseling plaats. GOW's50 kenmerken zich door gescheiden fietsvoorzieningen en een maximumsnelheid van 50 km/h, omdat bij deze snelheid menging van diverse verkeerssoorten vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet gewenst is.

De visie Duurzaam Veilig, de ontwerpprincipes en de CROW-richtlijnen worden breed gedragen door wegbeheerders. De CROW-richtlijnen zijn overigens niet bindend; het is uiteindelijk de wegbeheerder die bepaalt hoe een weg eruitziet. De vertaling van de visie Duurzaam Veilig naar de basiskenmerken wegontwerp (uitgewerkt in CROW-publicatie 315) gaat uit van de monofunctionaliteit van een weg. Een weg binnen de bebouwde kom is of een ETW30 (verblijfsfunctie), of een GOW50 (ontsluitings- en doorstroomfunctie). De omvang van de verblijfsgebieden en de maaswijdte van de verkeersaders zijn in de huidige situatie vrijwel overal zodanig op elkaar afgestemd dat het verkeerssysteem goed functioneert. Zonder het onderscheid tussen GOW50 en ETW30, en zonder het tijdsvoordeel dat verkeersdeelnemers hebben als ze gebruikmaken van een GOW50, zal het (gemotoriseerd) verkeer zich anders door het netwerk gaan verplaatsen. Dit kan leiden tot negatieve effecten voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door sluipverkeer. Voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid blijven daarom veilige GOW's50 nodig, waar het gemotoriseerd verkeer redelijk vlot kan doorstromen en de snelheid hoger ligt dan op ETW's30. Dat is ook belangrijk voor de aanrijtijden voor nood- en hulpdiensten en voor de rijtijden van het openbaar vervoer.

Op veel wegen binnen de bebouwde kom is (van oudsher al) echter geen sprake van monofunctionaliteit. Voor een deel van het verkeer heeft de weg een stroomfunctie, voor een ander deel een uitwisselfunctie. Dat speelt bijvoorbeeld in de steden op drukke stadsstraten of in dorpen op dorpstraverses. Zo zijn er de zogeheten 'grijze' wegen, wegen met een snelheidslimiet van 50 km/h waarop de functies verblijven en doorstroming beide voorkomen en waar langzaam verkeer niet fysiek gescheiden is van het gemotoriseerde verkeer. Dit soort wegen zijn vanwege de onduidelijke inrichtingseisen en de relatief hoge toegestane maximumsnelheid potentieel onveilig.

Het is niet altijd mogelijk om de richtlijnen voor een ETW30 of GOW50 toe te passen, bijvoorbeeld wanneer de fysieke ruimte ontbreekt. Dat leidt tot erftoegangswegen met te veel verkeer die deels functioneren als gebiedsontsluitingswegen, of tot gebiedsontsluitingswegen waarop snelle, zware voertuigen mengen met kwetsbare, onbeschermde gebruikers, zoals fietsers. In beide gevallen kan dit resulteren in onveilige situaties en (ernstige) ongevallen, en tot ontevreden weggebruikers en omwonenden. Vaak ontbreekt de ruimte om fietsers een veilige plek in het wegprofiel te bieden. Voor de verkeersveiligheid is het juist van belang dat snel en langzaam verkeer van elkaar worden gescheiden, of dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer laag is als fietsers gebruikmaken van dezelfde rijbaan (homogeniteit).

2.1 Waarom een afwegingskader 30 km/h

Binnen de bebouwde kom zijn er op dit moment twee wegcategorieën: erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Een erftoegangsweg (ETW) heeft een verblijfsfunctie, verkeerssoorten zijn gemengd en de maximumsnelheid is 30 km/h. Een gebiedsontsluitingsweg (GOW) heeft een verkeersfunctie, verkeerssoorten zijn van elkaar gescheiden en de maximumsnelheid is 50 km/h. In de praktijk zijn er ook wegen die zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie vervullen en is het niet altijd mogelijk om een GOW veilig als 50 km/h-weg in te richten (met bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden). Er is daarom behoefte de snelheidslimiet op een deel van de gebiedsontsluitingswegen te verlagen naar 30 km/h (GOW30). De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen om een afwegingskader te ontwikkelen om wegbeheerders hierbij te ondersteunen. Het

afwegingskader bestaat uit een (stroom)schema, uitleg over de te nemen stappen en andere overwegingen bij de keuze voor een bepaalde snelheidslimiet.

2.2 Opnieuw kijken naar wegcategorisering

Aan de basis van de wegcategorisering staan de strategische beleidskeuzes voor mobiliteit en verkeer, zoals die gemaakt zijn of worden in het gemeentelijk, regionaal en/of provinciaal verkeer- en vervoerplan. Het nastreven van ruimtelijke- en mobiliteitsdoelstellingen, zoals het bevorderen van bepaalde modaliteiten, kan van invloed zijn op de wegcategorisering, verkeerscirculatie en de verkeersveiligheid. Het is daarom belangrijk dat wegbeheerders opnieuw naar de wegcategorisering kijken en expliciete keuzes maken voor de gewenste wegcategorie en de bijbehorende uitgangspunten voor de inrichting en een veilige snelheidslimiet. Andere dan puur verkeerskundige aspecten, zoals ruimtelijke kwaliteit, identiteit, klimaatadaptatie en groen, kunnen hierbij mogelijk ook een rol spelen. Naast de plek in het netwerk, speelt de plaats in de stad/de omgeving dus een nadrukkelijke rol bij het vaststellen van de functie en de maximumsnelheid.

2.3 Alleen 50 km/h als dat veilig kan

Voor de verkeersveiligheid gaat het afwegingskader ervan uit dat er overal een maximumsnelheid van 30 km/h geldt en dat er enkel nog een maximumsnelheid van 50 km/h mogelijk is als het echt veilig kan en er geen redenen zijn (bijvoorbeeld de aanwezigheid van een school) om te kiezen voor 30 km/h. Op een GOW die niet voldoet aan de (inrichtings)richtlijnen voor de verkeersveiligheid, zou volgens het afwegingskader dus een maximumsnelheid van 30 km/h moeten gelden, en niet meer van 50 km/h. Dat wil niet zeggen dat de functie van de weg verandert – het kan nog steeds een weg zijn die een verkeersfunctie heeft – maar wel dat de snelheidslimiet verandert in een lagere, veilige snelheidslimiet.

Daarmee ontstaat een nieuwe verschijningsvorm van de gebiedsontsluitingsweg: de GOW30 [3]. Een GOW30 heeft andere uitgangspunten dan een ETW30. De GOW moet een vlotte doorstroming voor een gebundelde verkeersstroom faciliteren, terwijl op de ETW de nadruk ligt op verblijven, zonder grote hoeveelheden gemotoriseerd verkeer. Dat vraagt dus ook om andere inrichtingseisen voor een GOW30. Inrichtingseisen die enerzijds zorgen voor herkenbaarheid en een voorspelbare, gestage doorstroming (ook voor ov en hulpdiensten) en anderzijds voor geloofwaardigheid van de snelheidslimiet van 30 km/h. Het vraagt ook om verwachtingsmanagement van de wegbeheerder naar de bewoners: de GOW30 is en blijft vaak een drukke straat. CROW start in het najaar van 2021 met het uitwerken van de inrichtingskenmerken.

Samenvattend

Voorgaande betekent voor het wegontwerp: uitgegaan van de huidige manier van categoriseren van wegen volgens de principes van Duurzaam Veilig en het daaruit voortvloeiende hiërarchisch opgebouwde netwerk binnen de bebouwde kom:

- Beperkt aantal GOW's
  - GOW50 alleen waar 50 km/h veilig kan en voor de doorstroming wenselijk is
  - GOW30 als inrichting met 50 km/h niet veilig kan
- De overige wegen binnen de bebouwde kom zijn verblijfsgebied (ETW30 of woonerf)

Dat betekent in de meeste gevallen:

- Huidige ETW's blijven 30 km/h (in de huidige situatie geldt op circa 70% van de wegen binnen de bebouwde kom al een maximumsnelheid van 30 km/h)
- GOW's waarop 50 km/h wenselijk en veilig mogelijk is, blijven 50 km/h
- Voor een beperkte groep wegen moet opnieuw een keuze worden gemaakt:
  - Wegen die een dubbelfunctie hebben
  - GOW's waarop 50 km/h niet veilig of niet wenselijk is

Hiervoor zijn drie mogelijkheden:

- GOW50 (alleen als 50 km/h wenselijk en veilig mogelijk is)
- GOW30
- ETW30 (als doorstroming niet belangrijk is)

In praktijk kunnen meer wegen een snelheidslimiet van 30 km/h krijgen (en minder wegen een snelheidslimiet van 50 km/h) en ontstaan er wegen (GOW's) met een verkeersfunctie die ondanks deze functie 30 km/h als maximumsnelheid krijgen (GOW30). Daarnaast blijft het van belang dat zowel 30 als 50 km/h-wegen zoveel mogelijk worden ingericht op een wijze die past bij de geldende snelheidslimiet.

3 Afwegingsschema

3.1 Uitgangspunten bij het afwegingsschema

Het afwegingsschema is een stroomschema waarmee de wegbeheerder in vijf stappen kan bepalen welke snelheidslimiet het beste bij een weg past. Bij het schema staat uitleg over de te nemen stappen en andere overwegingen bij de keuze voor een bepaalde snelheidslimiet.
Voor het samenstellen van het afwegingsschema 30 km/h zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

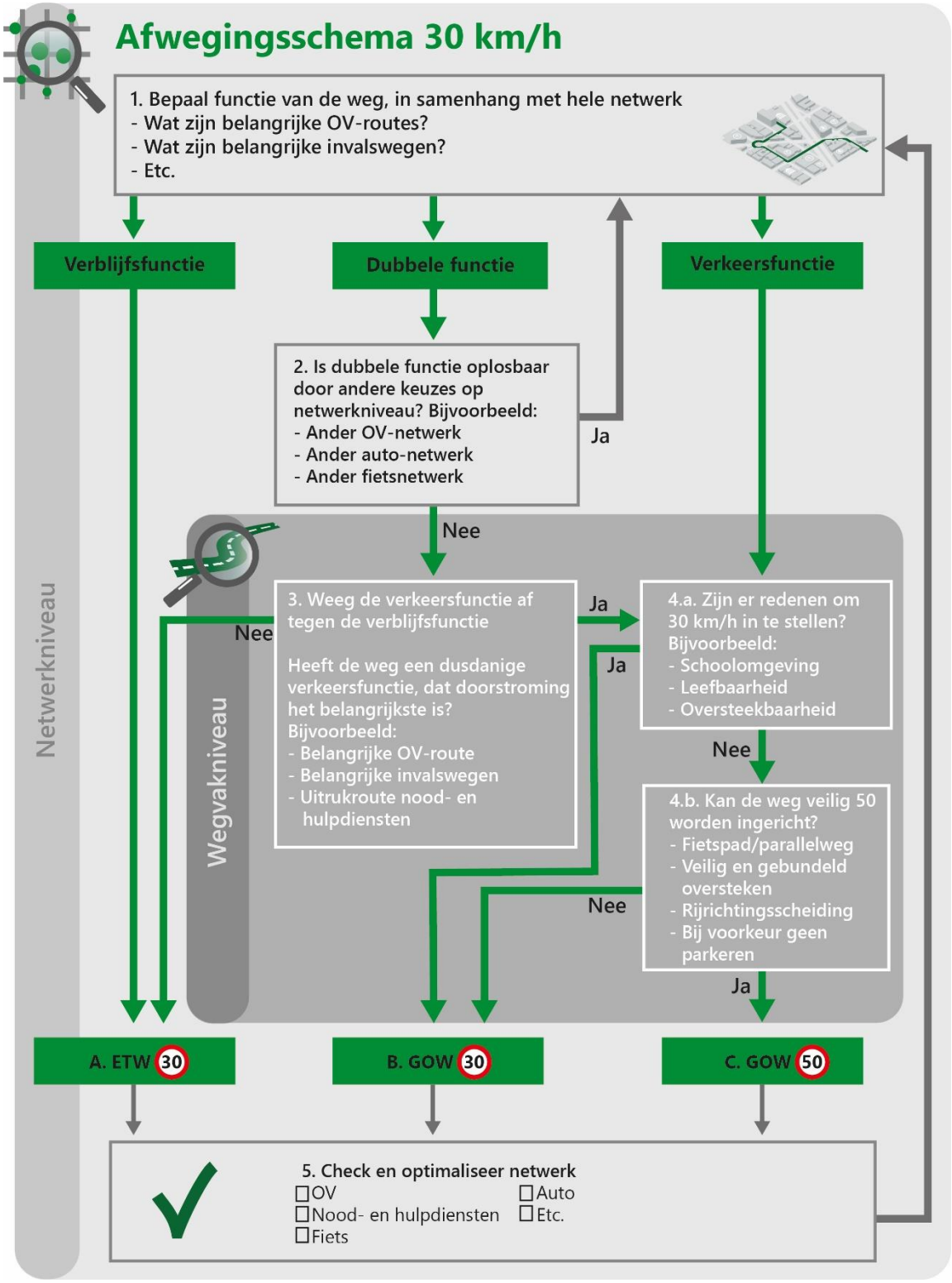
- Het afwegingskader werkt de in de Tweede Kamer aangenomen motie uit.
- Het principe uit de motie is overgenomen: 30 km/h als leidend principe van het afwegingskader.
- GOW's binnen de bebouwde kom kunnen een maximumsnelheid van 50 km/h hebben als dit veilig mogelijk is.
- Waar dit niet wenselijk of niet veilig mogelijk is, wordt de maximumsnelheid teruggebracht naar 30 km/h (ETW30 of GOW30).
- De basis van het afwegingskader is de bestaande wegencategorisering, zoals vastgelegd in de basiskenmerken wegontwerp van CROW volgens de principes van Duurzaam Veilig Verkeer [4].
- De uitwerking van het afwegingsschema sluit aan op resultaten van de enquête onder wegbeheerders (zie bijlage 2 met de resultaten).
- Uitgangspunt blijft een wegcategorisering van het wegennet in wegen die primair zijn gericht op ontsluiten (gebiedsontsluitingswegen) en wegen die zijn gericht op verblijven (erftoegangswegen) volgens de principes van een duurzaam veilig verkeerssysteem.
- GOW's30 krijgen geen verblijfsfunctie: het blijven gebiedsontsluitingswegen die bedoeld zijn om gemotoriseerd verkeer op een vlotte en veilige manier te bundelen en te verwerken. Zo blijft de hiërarchie van het netwerk in stand en is er een goede doorstroming voor openbaar- vervoer en nood- en hulpdiensten.
- De indeling van het wegennet naar wegtypen (ETW30, GOW30, GOW50) is een iteratief proces, waarbij na elke stap de opbouw van het netwerk, ook in relatie tot de afwikkeling van hulpdiensten, openbaar vervoer, vrachtverkeer, fietsers en voetgangers wordt getoetst.
- Niet alle wegen kunnen in de praktijk direct een optimaal veilige vormgeving behorend bij het wegtype krijgen.
- Een wegbeheerder bepaalt zelf, op basis van de lokale (verkeers)situatie, hoe hij een veilig wegennet creëert. Het afwegingskader 30 km/h ondersteunt hem bij deze afwegingen. Voor een eventuele herinrichting van een 50 naar een 30 km/h-weg kan de wegbeheerder een implementatieplan opstellen (zie hoofdstuk 4).

3.2 Afwegingsschema wegencategorisering stap voor stap

Aan de basis van de wegcategorisering staan de strategische beleidskeuzes over mobiliteit en verkeer, zoals die gemaakt zijn of worden in het gemeentelijk (of regionaal/provinciaal) verkeer- en vervoerplan. Het nastreven van ruimtelijke- en mobiliteitsdoelstellingen, zoals het bevorderen van bepaalde modaliteiten, kan van invloed zijn op de wegcategorisering, de verkeerscirculatie en de verkeersveiligheid.

Deze paragraaf beschrijft de stappen om het wegennet opnieuw te categoriseren met het afwegingskader 30 km/h. De uitkomst van het doorlopen van de stappen is ook een herijking van de wegencategorisering van de wegen binnen de bebouwde kom.

Wegbeheerders kunnen aan de hand van het afwegingsschema in overleg – het liefst zo vroeg mogelijk – met betrokkenen de stappen doorlopen en de verschillende belangen daarin meewegen. Betrokkenen zijn bijvoorbeeld ov-bedrijven en ov-autoriteiten, verkeershandhaving, nood- en hulpdiensten en bewoners.



In het schema zijn de te doorlopen stappen als afzonderlijke onderdelen weergegeven. Een wegbeheerder kan bij het toepassen van het schema alle stappen gezamenlijk met de betrokkenen (zoals ov-autoriteiten, nood- en hulpdiensten en politie) bekijken, om zo de functie en de maximumsnelheid van de weg integraal te beoordelen.

In het schema vindt de heroverweging van het netwerk, bijvoorbeeld een optimalisatie van het auto- of ov-netwerk, pas aan het einde plaats, als uitvloeisel van overblijvende knelpunten. Het is echter ook mogelijk het schema omgekeerd te doorlopen door aan het einde, bij stap 5, te beginnen en eerst de netwerken te optimaliseren en dan pas alle wegfuncties vast te leggen.

Stap 1: Bepaal de functie van de weg
De eerste stap van de beoordeling is een categorisering van het wegennet waarin de functie van de weg wordt bepaald. In de basiskenmerken wegontwerp [4] staat de methode om dit te doen. In grote lijnen zijn er vier stappen:

- Bepaal de ambities voor het wegennet en de doelen per weg.
- Ga na welke verbindingen in het netwerk nodig zijn, ook voor bijvoorbeeld openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten.
- Ga na welke (verkeers)functies elke weg moet vervullen.
- Onderzoek de ligging in de omgevingsruimte. Ga bijvoorbeeld na of het een schoolomgeving betreft.

In de bestaande aanpak (Basiskenmerken wegontwerp paragraaf 1.3 Uitwerking componenten wegcategorisering) staat dat '*conflicten als gevolg van een ongewenste combinatie van verkeers- en omgevingsinvloeden (moeten) worden voorkomen'*. Dat blijft het uitgangspunt. In de praktijk komen dit soort conflicten op wegen binnen de bebouwde kom echter nog vaak voor. In het afwegingsschema heeft de functie-indeling van de weg daarom drie mogelijke uitkomsten:

1. Wegen die (vrijwel) alleen een verblijfsfunctie hebben, zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h.
2. Wegen die (vrijwel) alleen een verkeersfunctie hebben, zijn gebiedsontsluitingswegen (GOW).
3. Wegen die een dubbele verkeersfunctie – verkeer en verblijven – hebben, moeten in stap 2 een nadere beoordeling krijgen.

In veel gevallen zal de wegbeheerder al een bestaande wegcategorisering hebben. Bij de toepassing van het afwegingsschema moeten alle wegen opnieuw tegen het licht worden gehouden. Dit geldt zeker voor wegen die zowel een belangrijke verkeers- als een belangrijke verblijfsfunctie hebben. Deze moeten een eenduidige verkeers- of verblijfsfunctie krijgen; er kan geen sprake blijven van een dubbelfunctie.

De belangenafweging tussen de wegen met een verkeers- en verblijfsfunctie ligt primair bij de wegbeheerder. Hij betrekt belanghebbende partijen bij de planvorming. Daarbij is het belangrijk de categoriseringsplannen – het liefst zo vroeg mogelijk in het proces – af te stemmen met onder andere ov-autoriteiten, nood- en hulpdiensten en zo nodig ook met andere wegbeheerders in de regio om het functioneren van het netwerk te garanderen.

Wegen met een dubbelfunctie
Idealiter kent een duurzaam veilig wegennet binnen de bebouwde kom twee wegcategorieën: gebiedsontsluitingswegen (GOW's) met uitsluitend een verkeersfunctie waarop uitwisselen alleen op de kruispunten voorkomt, en erftoegangswegen (ETW's) waarop uitwisselen overal voorkomt en de ontsluitingsfunctie sterk ondergeschikt is. In praktijk zijn deze functies niet zo sterk gescheiden of is dat niet goed mogelijk, waardoor er wegen zijn die zowel een verkeersfunctie, als een verblijfsfunctie (bijvoorbeeld wonen, winkelen, horeca, onderwijs) hebben. Dit maakt ze stedenbouwkundig en economisch aantrekkelijk en dynamisch, maar zorgt ook voor een gevoelige balans tussen verkeer en verblijf.

Voor het gebruik van het schema moeten wegbeheerders een helder beeld hebben waar de grens ligt tussen een weg met (vrijwel) alleen een verblijfsfunctie, een weg met (vrijwel) alleen een verkeersfunctie en een weg met een dubbelfunctie. Wegen met een dubbelfunctie zijn bijvoorbeeld:

- traversen van doorgaande wegen door het centrum van een dorp;
- drukke stadsstraten in (grote) steden;
- lange routes met lintbebouwing;
- oude stadsradialen.

Stap 2: Los de dubbelfunctie op
Wegen met een dubbelfunctie zijn niet de meest veilige onderdelen van het netwerk [5]. De verblijfsactiviteiten conflicteren met de verkeersfunctie van de weg, waardoor onveilige situaties optreden en verkeersongevallen kunnen voorkomen. Uit verkeersveiligheidsoogpunt is het daarom wenselijk om te verkennen of de dubbelfunctie op netwerkniveau kan worden opgelost. Denk aan het in samenspraak met ov-autoriteiten en ov-bedrijven verleggen van een busroute, het maken van een knip in de autostructuur, of het anders ontsluiten van een publiek-aantrekkende voorziening.

Stap 3: Is het nodig om de verkeersfunctie te faciliteren?
Niet op alle wegen die (ook) een ontsluitingsfunctie hebben, is het nodig om deze functie ook te faciliteren.
De omgeving van de weg kan aanleiding zijn om ervoor te kiezen de verblijfsfunctie wel, en de verkeersfunctie niet te faciliteren. Bijvoorbeeld bij een dorpstraverse, een wijkontsluitingsweg met winkelfunctie of langs het centrum van de stad, waar sprake is van veel bebouwing, parkeervoorzieningen en oversteekbewegingen van fietsers en voetgangers. De ontwerpmethodiek 'Verkeer in de stad' (15) kan hierbij bruikbaar zijn.

De zwaarte van de ontsluitingsfunctie voor het gemotoriseerd verkeer, waaronder de functie in het netwerk voor openbaar vervoer, vrachtverkeer en nood- en hulpdiensten of autoverkeer, kan aanleiding zijn om de verkeersfunctie wel te faciliteren en te kiezen voor de categorie gebiedsontsluitingsweg. Bij hoge auto-intensiteiten is het lastig een geschikte en veilige vormgeving volgens de inrichtingsprincipes van een erftoegangsweg te vinden. CROW-Fietsberaadpublicatie 'Fiets- en kantstroken' hanteert bijvoorbeeld voor een gemengd profiel zonder fietsvoorzieningen, een maximale intensiteit van 6.000 mvt/etmaal [6].

Wegen met een dubbelfunctie, waar de verkeersfunctie ondergeschikt is, worden erftoegangs-wegen: ETW30. Wegen waar de verkeersfunctie belangrijk is, worden gebiedsontsluitingswegen. De maximumsnelheid wordt bepaald in stap 4.

Stap 4: Bepaal maximumsnelheid wegen met een verkeersfunctie
Deze stap is een beoordeling of op de wegen met (vrijwel) uitsluitend een verkeersfunctie een snelheidslimiet van 30 of 50 km/h moet gelden.

Stap 4a: Reden om te kiezen voor 30 km/h?
Er kunnen verschillende redenen zijn om voor een gebiedsontsluitingsweg een maximumsnelheid van 30 km/h te kiezen. Deze redenen zijn vooral vanuit de omgeving en de daarmee samenhangende verkeersveiligheid van de weg ingegeven, zoals de aanwezigheid van een school, leefbaarheid of oversteekbaarheid. Er wordt bijvoorbeeld in een straat met een busroute uit leefbaarheidsoogpunt gekozen voor 30 km/h. De bus rijdt daardoor niet meer door de straat, maar via een snellere route buitenom en de straat wordt leefbaarder. Maar daardoor worden haltes opgeheven. Dit kan juist negatieve consequenties hebben voor de leefbaarheid. Het kan dus zijn dat het gebied waar de weg doorheen loopt vraagt om 30 km/h, maar dat er redenen zijn om desondanks voor 50 km/h te kiezen. Deze overwegingen spelen mee in de keuze voor een GOW30 of GOW50.

Stap 4b: Veilige snelheid?
Als in stap 4a op een weg de verkeersfunctie dominant is of wordt, dan kan de snelheidslimiet alleen 50 km/h worden/blijven indien dit veilig mogelijk is.

Uitgangspunt is dat een snelheid van 50 km/h alleen geldt, als de inrichting en de omgeving van de weg dit op een veilige manier mogelijk maken. Het Kennisnetwerk SPV [13] heeft de volgende kenmerken gedefinieerd die horen bij een veilige gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom, uitgaande van een maximumsnelheid van 50 km/h:

- Een rijbaan met fysiek gescheiden fietspad of parallelweg.
- Veilige en gebundelde oversteekvoorzieningen.
- Rijrichtingscheiding (visueel met belijning, maar bij voorkeur fysiek).
- Bij voorkeur geen parkeervoorzieningen langs de rijbaan en een parkeerverbod voor parkeren op de rijbaan.

De maximumsnelheid geldt voor een deel of het gehele wegvak van een gebiedsontsluitingsweg. Enerzijds is het uit oogpunt van begrijpelijkheid wenselijk dat het aantal snelheidsovergangen beperkt blijft. Anderzijds is het goed mogelijk dat met name bij lange wegvakken (dus zonder zijwegen) een bepaald deel van dat wegvak (bijvoorbeeld een schoolomgeving of een gedeelte zonder fietspad) om een limiet van 30 km/h vraagt, terwijl op de rest van de route wel veilig 50 km/h mogelijk is.

Uitkomsten bepaling functie en maximumsnelheid (resultaat na het doorlopen van de stappen 1 tot en met 4)

A. Uitkomst wegcategorisering ETW30
Wegen met (overwegend) een verblijfsfunctie krijgen wegcategorie erftoegangsweg en een maximumsnelheid van 30 km/h: ETW30.

B. Uitkomst wegcategorisering GOW30
Wegen die gecategoriseerd zijn als gebiedsontsluitingsweg, maar waar 50 km/h niet wenselijk/veilig is, krijgen een maximumsnelheid van 30 km/h: GOW30. De inrichtingskenmerken van deze wegen zijn nog niet uitgewerkt. Het ontbreken van vrijliggende fietspaden is een reden om te kiezen voor GOW30, in plaats van GOW50. Dat wil echter niet zeggen dat bestaande fietspaden opgeheven moeten worden als gekozen is voor een GOW30.

C. Uitkomst wegcategorisering GOW50
Het is veilig mogelijk een weg als GOW50 aan te wijzen als minimaal de daarbij benodigde kenmerken aanwezig of te realiseren zijn. In een implementatieplan staat de wijze van de aanpassing aan de kenmerken. In bijlage 2 zijn de benodigde inrichtingskenmerken uitgewerkt.

Bij de voorbereiding van dit afwegingskader is ook gesproken over de kenmerken die horen bij een veilig ingerichte GOW50. De voorwaarde ‘geen parkeren langs de rijbaan’ leidde tot veel discussie in de werkgroep. Langs wegen met (woon)bebouwing is een grote behoefte aan parkeervoorzieningen op of langs de weg. Het is niet bekend welk type parkeervoorziening het veiligst is. Duidelijk is wel dat de afwezigheid van parkeren bijdraagt aan de verkeersveiligheid. In het afwegingsschema is daarom als criterium ‘bij voorkeur geen parkeren’ opgenomen. Indien het niet mogelijk is om de parkeervoorzieningen te verwijderen, dan is in ieder geval een relatief veilige parkeeroplossing met schamp- en uitstapvoorziening wenselijk.

Stap 5: Netwerkcheck en optimalisatie
Na stap 4 is het schema voor alle wegen binnen de bebouwde kom doorlopen. Het is belangrijk om het netwerk dat zo ontstaat nogmaals tegen het licht te houden om te zien of een netwerk is ontstaan dat optimaal functioneert. Daarbij kunnen de effecten zoals beschreven in hoofdstuk 6 als richtlijn dienen.

Waarop checken?
Toets het netwerk van wegen binnen de bebouwde kom op:
- Samenhang van het netwerk met wegen buiten de bebouwde kom en het netwerk van wegbeheerders in omliggende gebieden.
- Netwerken voor nood- en hulpdiensten, openbaar vervoer, vrachtverkeer.
- Veilige routes voor fietsers en voetgangers, waaronder schoolroutes, schoolzones en winkelgebieden.
- Logische opbouw, hiërarchie en robuustheid van de netwerken.
- Bundeling verkeer op veilige wegen (voorkomen sluipverkeer).
- Lage intensiteiten gemotoriseerd verkeer op 30 km/h-wegen [6].
- Lengte van de verplaatsingen met lage snelheid [7].
- Geloofwaardige inrichting van 30 km/h-wegen.

Wat te doen bij een suboptimaliteit?

Blijkt dat het netwerk op een of meer aspecten niet optimaal is opgebouwd, doorloop de stappen van het afwegingsschema dan opnieuw. Verken daarbij of uitgangspunten en keuzes moeten worden aangepast:

- Generiek
  - Andere (beleids)keuzes voor bepaling snelheidsregime GOW30/GOW50 (heroverwegen keuzes in stap 4a).
  - Aanpassen GOW's om alsnog veilig GOW's50 te maken.
- Optimalisatie openbaar vervoer

  In overleg met de ov-autoriteiten en ov-bedrijven:
  - Aanpassen busnetwerk met bijvoorbeeld onderscheid tussen snelle (HOV-) en ontsluitende buslijnen, opwaarderen of afwaarderen van buslijnen, aanpassen busroutes en aanpassen halte-afstanden, waarbij de belangrijkste buslijnen zo veel mogelijk over de GOW50-wegen rijden.
  - Differentiatie snelheden voor autoverkeer en bus- of trambanen, waar deze fysiek zijn gescheiden en waar veilig kan worden overgestoken, met name door fietsers en voetgangers.
  - Concurrentiekracht ov versterken door aanvullende infrastructurele (bijvoorbeeld busbanen en busdoorsteken) en niet-infrastructurele maatregelen (bijvoorbeeld prioriteit bij verkeerslichtenregelingen).
  - Beperking autoverkeer op de belangrijkste assen voor ov om de afwikkeling te verbeteren en andere kruispuntvormen te kunnen toepassen.
  - Compenseren met hogere snelheid elders waar dit veilig mogelijk is (doorstroming bij kruispunten, opwaarderen GOW50 naar GOW70).
  - Afstemmen wegontwerp op functie in het ov-netwerk (bijvoorbeeld busvriendelijke drempels).
  - Doorsteekjes maken voor de bus.
- Optimalisatie nood- en hulpdiensten

  In overleg met nood- en hulpdiensten/veiligheidsregio:
  - Differentiatie snelheden voor autoverkeer en bus- of trambanen die ook door nood- en hulpdiensten kunnen worden gebruikt waar deze fysiek zijn gescheiden en waar veilig kan worden overgestoken, met name door fietsers en voetgangers.
  - Beperking autoverkeer op de belangrijkste assen voor nood- en hulpdiensten om de afwikkeling te verbeteren en andere kruispuntvormen te kunnen toepassen.
  - Aanpassen routes nood- en hulpdiensten en/of aanpassen uitruklocaties.
  - Compenseren met hogere snelheid elders (doorstroming bij kruispunten, opwaarderen GOW50 naar GOW70).
  - Afstemmen wegontwerp op functie in netwerk nood- en hulpdiensten.
  - Doorsteekjes maken voor nood- en hulpdiensten.
- Optimalisatie autonetwerk
  - Reductie autoverkeer met circulatie, mobiliteits- en/of parkeermaatregelen, aanpassing ruimtelijk programma.
  - Aanvullende maatregelen in bestaande 30 km/h-gebieden om sluipverkeer tegen te gaan.
  - Aanvullende netwerkschakels (rondweg, busbaan) of alternatieve doorstroomroutes.
- Optimalisatie netwerk fietsers en voetgangers
  - Andere routes fietsverkeer, voetgangers.
  - Ruimte winnen door bijvoorbeeld het saneren van parkeervoorzieningen om alsnog een fietspad te kunnen realiseren.
  - Afstemmen wegontwerp op functie fietsnetwerk (bijvoorbeeld fietsstraat).

Voorbeeld bij de toepassing van het afwegingskader
Een kleine stad heeft, naast een paar grootschalige gebiedsontsluitingswegen aan de randen van de stad, een oude invalsweg met in de oude schil van de stad een gebied met veel winkels.
Voor het hele netwerk is een indeling gemaakt: het begin van de route krijgt een verkeersfunctie, het gedeelte met veel winkels een dubbelfunctie.

Eerst wordt gekeken of de dubbelfunctie op netwerkniveau is op te lossen. Gezien het belang als toegangsweg naar het centrum van de stad, lukt dat niet. De weg wordt gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Hierna wordt gekeken of het wenselijk is de weg een maximumsnelheid van 30 km/h te geven. Op het gedeelte met de winkels is dat inderdaad wenselijk vanwege de verkeersveiligheid, leefbaarheid en oversteekbaarheid. Op de rest van de route is 50 km/h voor de doorstroming en bereikbaarheid wenselijk.

Vervolgens wordt bekeken of op alle wegvakken waar 50 km/h wenselijk is, ook veilig 50 km/h kan gelden:
- het gedeelte zonder fietspad krijgt dan alsnog de aanduiding GOW30;
- de rest van de route wordt GOW50.

Ten slotte wordt beoordeeld of deze wegen, met de andere wegen in het net, een logisch samenhangend netwerk vormen. Dit blijkt het geval, maar er wordt wel besloten een onderzoek te starten naar de routering van de HOV-bus die wellicht beter een andere GOW in de stad zou kunnen gebruiken.

4 Aandachtspunten afwaarderen van 50 km/h-wegen naar 30 km/h-wegen

4.1 Implementatieplan

De wegbeheerder kan een separaat uitvoeringsplan maken voor extra 30 km/h-wegen of een veiligere inrichting van 30 en 50 km/h-wegen. Dit kan ook binnen een risicoanalyse verkeersveiligheid, een uitvoeringsplan verkeersveiligheid of het integraal meenemen bij (het herzien van) een wegcategoriseringsplan, een onderhoudsplan en/of gemeentelijk verkeer en vervoerplan. Bij dergelijke plannen moeten belanghebbenden betrokken zijn, zoals omwonenden, bedrijven, ov-bedrijven, ov-autoriteiten en hulpdiensten en de politie.

Niet alle wegen zijn meteen geschikt om als veilige GOW50, geloofwaardige GOW30, of ETW30 uit te voeren. Om aan alle bij de wegcategorie behorende kenmerken en de verkeersveiligheid te voldoen, zijn aanpassingen nodig aan de weginfrastructuur. De herkenbaarheid van de wegen waar een snelheidslimiet van 30 km/h of 50 km/h geldt, is daarbij een belangrijke voorwaarde. De wegbeheerder bepaalt de precieze strategie.

In een implementatieplan beschrijft de wegbeheerder de strategie voor het aanpassen van wegen. Net als voor het opstellen van het wegencategoriseringsplan, moet over de implementatie overleg zijn met belanghebbenden. De implementatie heeft nadrukkelijk ook een financiële en planningscomponent.

4.2 Regelgeving

De specifieke regelgeving voor het aanduiden en inrichten van 30 km/h-zones is vastgelegd in de Uitvoeringsvoorschriften BABW. Voor het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/h is een verkeersbesluit van het bevoegd gezag nodig (Wvw artikel 15 i.c.m. BABW artikel 12), voor een gemeentelijke weg en overige wegen die niet in het beheer van provincie, waterschap of rijk zijn, neemt het college van burgemeesters en wethouders deze. Er zijn een aantal onderdelen, die relevant zijn voor de vraag in hoeverre de bestaande regelgeving voldoet om bij het instellen en inrichten van 30 km/h-wegen of -zones op wegen (ook) een ontsluitingsfunctie te maken:

- Hoofdstuk II, paragraaf 4, onder 1: *De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving.*
- Hoofdstuk II, paragraaf 4, onder 4: *Bord A1 (30 km/h binnen en buiten de bebouwde kom en 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.
    - Met het oog op snelheidsbeperking en attentieverhoging is extra aandacht besteed aan potentieel gevaarlijke punten (…).

In de discussie over het instellen van 30 km/h en de handhaving ervan, gaat doorgaans de meeste aandacht uit naar het eerste punt. Deze eis lijkt geen belemmering te zijn om meer doorgaande wegen, met meestal een andere vormgeving, goed in te richten voor een maximumsnelheid van 30 km/h. Dit betekent dat dit artikel in de Uitvoeringsvoorschriften BABW in praktijk niet altijd strikt wordt geïnterpreteerd.

Het eerste punt in Hoofdstuk II, paragraaf 4, onder 4 van de Uitvoeringsvoorschriften BABW stelt dat alle wegen in een 30 km/h-zone voornamelijk een verblijfsfunctie hebben. Het wegtype GOW30 betekent een keuze voor ontsluiten als primaire functie en een maximumsnelheid van 30 km/h. Een GOW30 lijkt daarmee momenteel onverenigbaar met de Uitvoeringsvoorschriften BABW. Bij de verdere uitwerking van de GOW30 als nieuwe wegcategorie, moet het genoemde uitvoeringsvoorschrift hierop aangepast worden.

De overige uitvoeringsvoorschriften leveren normaliter geen belemmeringen op voor het instellen en inrichten van 30 km/h-zones volgens het afwegingsschema.

Hoewel de uitwerking van de inrichtingskenmerken van een GOW30 door CROW nog moet plaatsvinden, ligt toepassing van voorrangskruispunten op dit wegtype voor de hand, omdat doorstroming prevaleert bij een verkeersfunctie. Toepassing van voorrangskruispunten binnen 30 km/h-gebieden is binnen de bestaande BABW echter slechts in een beperkt aantal gevallen (bijvoorbeeld in een busroute of hoofdfietsroute) mogelijk. Ook dit vraagt om aanpassing.

Buiten de BABW zijn wellicht aanpassingen van regelgeving nodig waarbij eisen zijn gekoppeld aan de maximumsnelheid, bijvoorbeeld rondom openbaar vervoer, nood- en hulpdiensten of geluidshinder.

4.3 CROW-richtlijn Basiskenmerken wegontwerp

CROW-publicatie 315 'Basiskenmerken wegontwerp' moet worden aangepast; zowel de wegcategorisering (met de mogelijkheid om uit te komen op een GOW30), als de wegkenmerken van de categorie GOW30 [4]. CROW start in het najaar van 2021 met het uitwerken van de richtlijn voor de GOW30 en de aanpassing van de basiskenmerken wegontwerp.

4.4 Financiering

Om een snelheidslimiet van 30 km/h geloofwaardig in te stellen, is in de meeste gevallen aanpassing van de infrastructuur wenselijk. Een veilig wegennetwerk is niet haalbaar dat dit met bebording en handhaving alleen wordt opgelost. Er moet worden nagedacht over de financiering van de beoogde infrastructurele aanpassingen. Veel gemeenten hebben hier mogelijk niet op korte termijn alle financiële middelen voor. Wellicht kan werk met werk worden gemaakt door aan te sluiten bij de planning van wegenonderhoud, rioleringswerkzaamheden of gebiedsontwikkeling. Afhankelijk van de invulling van de volgende tranches, biedt de investeringsimpuls verkeersveiligheid enige mogelijkheid voor cofinanciering.

4.5 Handhaving

Handhaving is het sluitstuk van verkeersveiligheid, ook voor 30 km/h-wegen. Als de weginrichting op een zodanige manier is ingericht dat de maximum snelheid werkelijk geloofwaardig is en als daarmee snelheidsovertredingen worden tegengegaan, kan handhaving zo nodig ingezet worden om excessen verder in te perken. Er wordt op dit moment (beperkt) gehandhaafd in 30km/h-gebieden op basis van verkeersonveiligheid, risico's en geloofwaardige inrichting. De inzet is mede afhankelijk van de prioritering in de lokale driehoeken waar inzet van politiecapaciteit ook wordt meegewogen.

Bij het volgen van de stappen uit het afwegingsschema ontstaan mogelijk meer 30 km/h-wegen en minder 50 km/h-wegen en ontstaan er wegen met een verkeersfunctie met 30 km/h als maximumsnelheid (GOW30). Nader overleg en afstemming hierover met het OM en de politie is nodig.

4.6 Gedragsbeïnvloeding

Wanneer op gebiedsontsluitingswegen 30 km/h als maximumsnelheid wordt ingesteld, is gedragsverandering een belangrijke factor. Voor bestuurders van gemotoriseerd verkeer moet het duidelijk zijn welke snelheidslimiet geldt en waarom. De omgeving van de weg en de inrichting van de infrastructuur spelen hierbij de grootste rol. Daarnaast zijn er andere manieren om de gewenste gedragsverandering te ondersteunen. Denk hierbij aan een (landelijke) campagne om duidelijk te maken waar en waarom je maximaal 30 km/h mag rijden, zodat mensen meer openstaan en begrijpen dat 30 km/h een logische, veilige snelheid is. Zodra het begrepen wordt, is de kans ook groter dat mensen hun gedrag aanpassen en dit ook volhouden. De boodschap dat de limiet in ieder geval 30 km/h is zodra er fietsers op de rijbaan rijden, is een heldere.

4.7 Intelligente snelheidsadaptie (ISA)

Met een ISA-systeem krijgt de bestuurder van een personenauto tijdens het rijden informatie over de ter plaatse geldende maximumsnelheid. Daarnaast krijgt de bestuurder een waarschuwing bij het overtreden van die maximumsnelheid. Afhankelijk van het ingebouwde systeem is dat een geluidssignaal of een reactie van het gaspedaal. Intelligente snelheidsadaptatie (ISA) is een maatregel voor de lange termijn. In 2019 is door het Europees parlement een regeling aangenomen [8] dat in 2022 alle nieuwe automodellen voorzien moeten zijn van ISA en andere technologieën. Het zal nog enige jaren duren voordat de meerderheid van de personenauto's een vorm van ISA heeft en deze daadwerkelijk gebruikt. Toch kan ook de situatie waarbij slechts een deel van de bestuurders ISA gebruikt al tot een ander snelheidsbeeld leiden.

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid staat dat de verwachting is dat in 2030 de technologieën (waaronder ISA en ook adaptive cruise control en lane keeping systems) een bijdrage gaan leveren aan de verkeersveiligheid [14].

5 Effecten

Over de effecten die het op meer wegen terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/h heeft, is nog veel onduidelijk. In een enquête die voor dit project is uitgevoerd onder wegbeheerders, gaven veel respondenten aan behoefte te hebben aan meer inzicht in de werkelijke effecten. Zowel vooraf, als na toepassing van het afwegingskader, zou meer onderzoek gedaan kunnen worden om uitsluitsel te geven over de exacte effecten. In dit hoofdstuk staat een eerste overzicht van de beschikbare kennis.

5.1 Verkeersveiligheid

Van alle effecten die worden beoogd met 30 km/h, is het effect op de verkeersveiligheid de voornaamste. Tegelijkertijd is er weinig bekend over het precieze effect van het volgen van het afwegingskader. Het effect op de verkeersveiligheid zal sterk afhankelijk zijn van op welke wegen 30 km/h wordt ingevoerd. Ook is relevant welke inrichting wordt gekozen voor deze 30 km/h-wegen en hoe veilig de overblijvende 50 km/h-wegen worden ingericht.

SWOV schat in dat als de helft van de huidige wegen met een 50 km/h-limiet wordt omgezet naar een 30 km/h-limiet, het aantal ernstige slachtoffers (doden en gewonden) binnen de bebouwde kom tussen 22% en 31% zou kunnen dalen.
De aanname bij deze schatting is dat de wegen die een 30 km/h-limiet krijgen zo zijn ingericht, dat de gereden snelheden aan deze limiet voldoen [5].

Onderzoek naar 200 bestaande ‘grijze wegen’ laat zien dat de ongevallen op wegen met een snelheidsregime van 30 km/h significant minder ernstig zijn: 21% van de ongevallen op een 30 km/h-weg is ernstig, tegen 30% bij 50 km/h [10].

Over de subjectieve verkeersveiligheid op drukkere wegen die als 30 km/h-weg zijn ingericht, is nog weinig bekend. Toch is ook dat belangrijk, bijvoorbeeld voor het draagvlak van maatregelen en om te voorkomen dat kwetsbare gebruikers een weg gaan mijden.

De precieze effecten van 30 km/h op de verkeers(on)veiligheid zijn nog onzekerheid. Het is wenselijk de effecten per project, per wegbeheerder en landelijk goed te monitoren en te evalueren om tijdig te kunnen bijsturen en te kunnen leren van ervaringen elders.

5.2 Modal split

Een verlaging van de snelheid op een aantal wegen binnen de bebouwde kom kan de modal split (verdeling in de vervoerswijzekeuze) beïnvloeden, omdat de reistijd voor gemotoriseerd verkeer kan toenemen. Kort gezegd wordt het dan relatief minder aantrekkelijk om voor ritten in en naar de bebouwde kom de auto te gebruiken. Dit kan ook voor het gebruik van het openbaar vervoer gelden. Zeker in gebieden waar de fiets een goede concurrentiepositie heeft, is een verschuiving van autoverkeer naar fietsverkeer te verwachten. Modelberekeningen van de gemeenten Amsterdam, Zutphen en Apeldoorn voorspellen een effect van ordegrootte een procentpunt verschuiving van auto naar fiets. Dit berekende effect is uitsluitend veroorzaakt door snelheidsaanpassingen. Secundaire effecten op bijvoorbeeld de aantrekkelijkheid van het fietsen of de vormgeving van de fietsvoorzieningen, zijn hierin niet meegenomen. Het effect op openbaar vervoer is sterk afhankelijk van het effect dat de aanpassing op de snelheid van het openbaar vervoer heeft en het aanbod ervan.

5.3 Doorstroming openbaar vervoer

Busverkeer rijdt vaak over wegen waar verkeersdoorstroming een prominente rol heeft: een snelle bus is immers aantrekkelijk voor reizigers en efficiënter voor de exploitant. Versnellen van het busvervoer draagt bij aan aantrekkelijker openbaar vervoer. Het versnellen is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt echter onwenselijk op die plekken waar dit leidt tot een hoger veiligheidsrisico.

De rol van de bus is van belang voor de weginrichting. Klassieke snelheidsremmende maatregelen zoals drempels of chicanes zijn niet toereikend en ook niet altijd wenselijk voor de omgeving of het busverkeer. Een andere, nieuwe weginrichting is vereist om het openbaar vervoer over de weg op een goede manier te faciliteren, terwijl ook het overige verkeer zich aan de snelheid van 30 km/h houdt. Bij de uitwerking van de inrichtingseisen voor een GOW30 wordt hier aandacht aan besteed.

Uit een doorrekening van de gemeente Gouda [12] blijkt dat een lagere maximumsnelheid leidt tot een toename aan dienstregelingsuren van circa 10%. Het busvervoer wordt zonder aanvullende maatregelen dus minder aantrekkelijk voor de reiziger en duurder voor de exploitant. Inclusief kruispuntaanpassingen en andere maatregelen, gaat de invoering van GOW30 op een aantal bestaande wegen gepaard met een toename van het aantal dienstregelingsuren van circa 5%. Een vergelijking van de bussnelheid op bestaande 'grijze wegen' met een maximumsnelheid van 30 of 50 km/h, laat een verschil zien van 4,1 km/h (een afname van de rijsnelheid met 13%). Daarom is het wenselijk dat wegbeheerders vroegtijdig in gesprek gaan met ov-autoriteiten en ov-bedrijven bij de afweging voor het instellen van 30 km/h op meer wegen.

5.4 Nood- en hulpdiensten

Een belangrijk aandachtspunt bij het realiseren van 30 km/h op wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie, is het effect op het functioneren van de nood- en hulpdiensten. De invloed op de brandweer lijkt daarbij het grootst, vanwege de korte opkomsttijden na een melding, de grote zware voertuigen en de vaste kazernes van de brandweer. Ritten van nood- en hulpdiensten gaan voor een zo groot mogelijk deel over hoofdroutes (GOW50) [12]. Drie belangrijke aspecten die op de hoofdroutes gelden zijn snelheid op de route, passeermogelijkheden van andere voertuigen op de route en robuustheid.
De diensten hanteren de richtlijn dat zij in geval van prioriteit 1 (hoogste prioriteit bij de oproep van brandweer of ambulancevoertuigen) 20 km/h (voor grote voertuigen) tot 40 km/h (voor kleine voertuigen) sneller kunnen rijden dan de geldende snelheidslimiet. Het invoeren van 30 km/h op meer wegen heeft dus impact op de maximale snelheid van de nood- en hulpdiensten. Daarom is het wenselijk dat wegbeheerders in gesprek gaan met nood- en hulpdiensten/veiligheidsregio's bij de overweging om meer 30 km/h-wegen in te stellen. Naast de verlaging van de snelheid, leven er bij de nood- en hulpdiensten vooral zorgen over de specifieke manier waarop de nieuwe 30 km/h-wegen worden ingericht. Bij de uitwerking van het concept GOW30 en de bijbehorende inrichtingsprincipes, wordt hier rekening mee gehouden.

5.5 Netwerkeffecten

Wegen die als GOW30 worden gecategoriseerd, moeten hun ontsluitingsfunctie kunnen behouden, waarbij de hiërarchie in het netwerk zo veel mogelijk in stand kan blijven. Erftoegangswegen moeten niet onbedoeld doorgaand verkeer te verwerken krijgen. Toch is te verwachten dat wegen die als GOW30 zijn ingericht, door de lagere snelheid iets minder aantrekkelijk zijn voor (doorgaand) gemotoriseerd verkeer. Uit modelberekeningen voor de gemeenten Apeldoorn en Zutphen, waarin 30 km/h op een aantal wegen met (ook) een ontsluitingsfunctie is toegepast, blijkt dat in grote lijnen drie effecten te verwachten zijn:

1. de grootschalige stedelijke wegen die GOW50 blijven, worden drukker;
2. de GOW30-wegen worden rustiger;
3. wegen met een doorgaand karakter (bijvoorbeeld oude invalwegen) die al eerder een 30 km/h-regime kregen, worden drukker.

5.6 Capaciteit

De theoretische afrijcapaciteit van een rijstrook ligt lager bij 30 km/h dan bij 50 km/h.

Theoretische capaciteit bij verschillende snelheden:
50 km/h= +/- 1950 vtg/uur
30 km/h= +/- 1700 vtg/uur
15 km/h= +/- 900 vtg/uur

Deze theoretische capaciteit zal in de stad eigenlijk nooit worden gehaald. De capaciteit van kruispunten en verstoringen op wegvakken en bij ondergeschikte zijstraten is veel bepalender voor de omvang van het gemotoriseerd verkeer dat via het stedelijke wegennet kan worden afgewikkeld. Wellicht is er een (gering) effect bij de afrijcapaciteit bij VRI's.

6 Aanbevelingen vervolgstappen

Nadat het afwegingskader is vastgesteld, moeten verschillende aspecten nog uitgewerkt of onderzocht worden. Hieronder staan de belangrijkste vervolgstappen.

6.1 Wegkenmerken

- *Minimale kenmerken 'veilig 50'*
  Er is behoefte aan aanscherping van de basiskenmerken wegontwerp [4], waarbij moet worden vastgesteld welke inrichtingskenmerken een weg minimaal moet hebben om 'veilig 50' te zijn. Het Kennisnetwerk SPV heeft hiervoor een lijst met criteria. Met name over de voorwaarde 'geen parkeren langs de rijbaan' bleek veel discussie in de werkgroep en klankbordgroep.
- *Minimale kenmerken 'veilig 30'*
  Hetzelfde geldt voor de inrichtingskenmerken die een weg minimaal moet hebben om 'veilig 30' te zijn. Daarbij is zowel geloofwaardigheid als herkenbaarheid van belang.
- *Voorkeurskenmerken GOW50*
  Behalve de minimale inrichtingskenmerken waaraan een 50 km/h-weg moet voldoen, moeten ook de voorkeurskenmerken worden vastgelegd in de basiskenmerken wegontwerp.
- *Voorkeurskenmerken GOW30*
  De GOW30 is een nieuwe wegcategorie die kan worden toegepast als een GOW niet 'veilig 50' kan worden gemaakt. Er moeten richtlijnen komen waarin is vastgelegd welke kenmerken een GOW30 bij voorkeur moet bevatten. CROW start in het najaar van 2021 met het uitwerken van de inrichtingskenmerken.
- *Voorkeurskenmerken ETW30*
  Voor ETW30 moeten de voorkeurskenmerken worden bepaald. Daarbij is de discussie of deze kenmerken anders zijn voor 'een pure woonstraat' dan voor 'een drukke stadsstraat' die als ETW30 is gecategoriseerd.

6.2 CROW-richtlijn Basiskenmerken wegontwerp

In het verlengde van het bovenstaande moet CROW-publicatie 315 'Basiskenmerken wegontwerp' worden aangepast; zowel de wegcategorisering (met de mogelijkheid om uit te komen op een GOW30), als de wegkenmerken van de categorie GOW30 [4]. CROW start in het najaar van 2021 met het uitwerken van de richtlijn voor de GOW30 en de aanpassing van de basiskenmerken wegontwerp.

6.3 Juridische vervolgstappen

- *Aanpassing Uitvoeringsvoorschriften BABW*
  Om het toepassen van een GOW30 mogelijk te maken, moeten de Uitvoeringsvoorschriften BABW in ieder geval op twee punten worden aangepast:
  - Het moet mogelijk zijn om 30 km/h in te stellen op wegen met een verkeersfunctie;
  - Het moet mogelijk zijn om de voorrang te regelen op kruispunten met een GOW30.
- *Interpretatie "beoogde snelheid vloeit redelijkerwijs voort…"*
  In de Uitvoeringsvoorschriften BABW staat dat een snelheid van 30 km/h alleen kan worden ingesteld als deze "beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving". Er moet uitgezocht worden of deze formulering de toepassing van een GOW30 in de weg staat of niet.

6.4 Organisatorische vervolgstappen

- *Handhaving*
  In de huidige situatie zijn politie en Openbaar Ministerie terughoudend bij de inzet van handhaving op GOW 30. Nagedacht moet worden over de kaders waarbinnen handhaving als sluitstuk kan worden ingezet.
- *Financiering aanpassing wegkenmerken*
  Wanneer nieuwe richtlijnen voor de minimale inrichting van 50 en 30 km/h-wegen zijn vastgesteld, is het de bedoeling dat wegbeheerders hun wegen (op kortere of langere termijn) in overeenstemming brengen met de richtlijnen, of hier in bijzondere situaties gemotiveerd van afwijken. Aangezien aanpassingen vaak veel geld kosten, moet nagedacht worden over de financiering. Afhankelijk van de invulling van de volgende tranches, is cofinanciering via de investeringsimpuls verkeersveiligheid wellicht mogelijk.

- *Boodschap aan weggebruikers*
  Wanneer op meer wegen dan nu een maximumsnelheid van 30 km/h gaat gelden, is het voor het draagvlak belangrijk dat wegbeheerders goed uitleggen waarom dat zo is. Er moet worden nagedacht of het nodig en wenselijk is om, bijvoorbeeld in een (landelijke) campagne, duidelijk te maken waar en waarom je maximaal 30 km/h mag rijden, zodat mensen meer openstaan en begrijpen dat 30 km/h een logische snelheid is. Acceptatie en begrip maken de kans ook groter dat mensen hun gedrag aanpassen en dit ook volhouden.

6.5 Nader onderzoek effecten

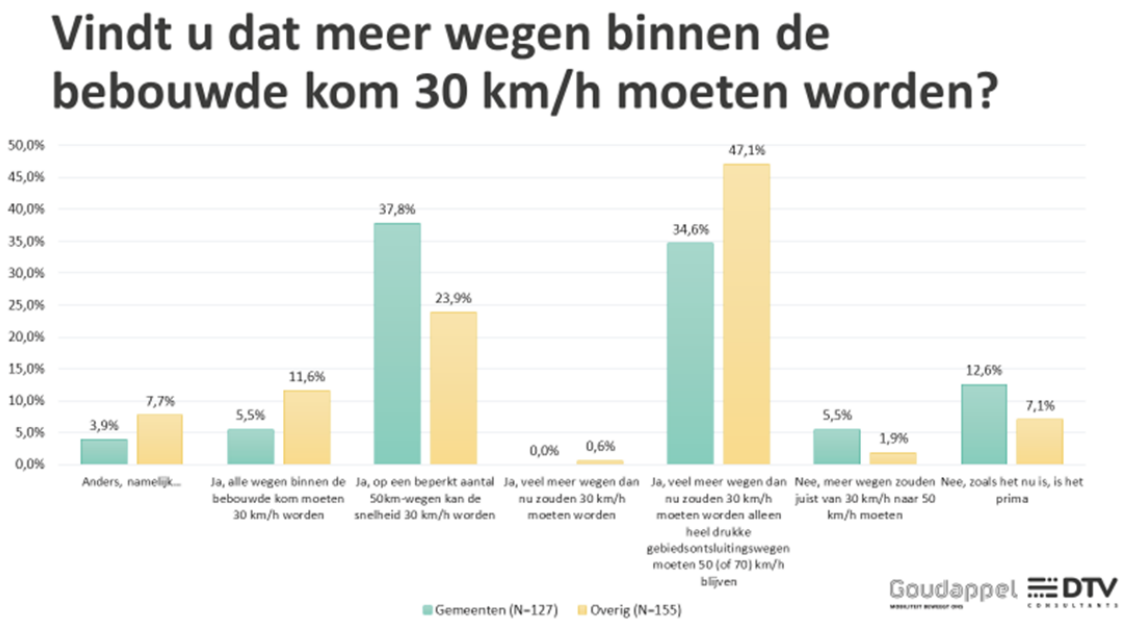
Er is veel discussie over de effecten die het op meer wegen terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/h heeft. In een enquête die voor dit project is uitgevoerd onder wegbeheerders, gaven veel respondenten aan behoefte te hebben aan meer inzicht in de werkelijke effecten. Zowel vooraf, als na toepassing van het afwegingskader, zou meer onderzoek gedaan kunnen worden om uitsluitsel over de exacte effecten te geven. Doordat de besluitvorming op dit vlak een gemeentelijke aangelegenheid is, is het moeilijk om de voor- en na-onderzoeken centraal te regelen. De besluiten worden immers door de diverse gemeenten op verschillende momenten genomen en uitgevoerd. Het Rijk zou hierin wel een regierol kunnen vervullen. Het gaat dan met name om de volgende aspecten:

- *Verkeersveiligheid*
  Het effect van toepassing van het afwegingskader 30 km/h op de verkeersveiligheid zal sterk afhangen van op welke wegen 30 km/h wordt ingevoerd. De keuze voor de inrichting van deze 30 km/h-wegen en de overblijvende 50 km/h-wegen is ook relevant. Onderzoek per situatie kan inzichtelijk maken hoeveel verkeersveiligheidswinst kan worden geboekt.
- *Openbaar vervoer*
  Een vlotte doorstroming is voor het ov van groot belang. Langere rijtijden door snelheidsverlagingen maken het ov minder aantrekkelijk voor de reiziger en duurder voor de exploitant. Het effect van toepassing van het afwegingskader 30 km/h op de rijtijden van het ov zal sterk afhangen van op welke wegen 30 km/h wordt ingevoerd. De keuze voor de inrichting van deze 30 km/h-wegen is ook relevant. Een ov-impactanalyse kan per situatie inzichtelijk maken wat de te verwachten effecten zijn voor de kwaliteit van het ov en hoe deze eventueel kunnen worden gecompenseerd. Op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben vertegenwoordigers van ov-bedrijven een voorbeeld template voor een impactanalyse opgesteld om duidelijk te maken wat de consequenties van het invoeren van een limiet van 30 km/h op wegen met een busroute op de bedrijfsvoering van het ov zijn. Zie bijlage 3.
- *Nood- en hulpdiensten*
  Nood- en hulpdiensten hanteren in de huidige situatie de richtlijn dat zij in geval van prioriteit 1 (hoogste prioriteit bij de oproep van brandweer of ambulancevoertuigen) 20 km/h (voor grote voertuigen) tot 40 km/h (voor kleine voertuigen) sneller kunnen rijden dan de geldende snelheidslimiet. Het invoeren van 30 km/h op meer wegen heeft dus impact op de maximale snelheid - en dus het dekkingsgebied - van de nood- en hulpdiensten. Onderzoek per situatie moet uitwijzen wat de implicaties hiervan zijn en of dit aanleiding geeft om de richtlijn aan te passen.
- *Netwerkeffecten*
  Als de hiërarchie van het netwerk overeind blijft (zoals de insteek is van het afwegingskader), lijken de netwerkeffecten (zoals ongewenst sluipverkeer) beperkt. Onderzoek kan hierover uitsluitsel geven.
- *Doorstroming*
  De effecten van snelheidsverlaging van 50 km/h naar 30 km/h op de doorstroming lijken op voorhand beperkt, omdat in het stedelijk wegennet vooral de kruispunten de mate van doorstroming bepalen. Onderzoek kan hierover uitsluitsel geven.

- *Milieu en geluid*
  Het (lokale) effect van een snelheidsverlaging van 50 km/h naar 30 km/h op de luchtkwaliteit en de geluidsproductie was geen onderdeel van dit afwegingskader. Separaat onderzoek kan deze effecten in kaart brengen.

6.6 30 km/h als norm

In het werkveld is discussie over de wens en/of de noodzaak om 30 km/h als de standaard-maximumsnelheid binnen de bebouwde kom in te stellen. Deze discussie is ook gevoerd bij een deel van de leden van de werkgroep en de klankbordgroep die betrokken waren bij het opstellen van het afwegingskader. In de enquête die ter voorbereiding op het samenstellen van dit afwegingskader is uitgevoerd onder wegbeheerders en andere belanghebbenden, werd verdeeld gereageerd op deze vraag (zie figuur 1).



Figuur 1. Voorkeur gemeenten voor verlaging maximumsnelheid

Een volledig overzicht van de enquêteresultaten staat in bijlage 4. Dit geeft een beeld van hoe het werkveld over vergroting van het aantal wegen met een snelheidslimiet van 30 km/h denkt. Het is wenselijk om deze discussie te structureren, de voor- en nadelen op een rij te zetten en op basis daarvan een conclusie te trekken over nut en noodzaak.

Geraadpleegde literatuur

1. Nader gewijzigde motie van de leden Kröger en Stoffer over 30 km/u in de bebouwde kom als leidend principe hanteren (t.v.v. 29398-871), Kamerstuknummer 29398-872. Den Haag Tweede Kamer 2020
2. Naar een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom? SWOV-publicatie/rapport R-2019-24, A. Dijkstra en J.W. van Petegem, Den Haag, SWOV 2019
3. Nieuwe wegcategorie GOW30 ter vervanging van 'grijze wegen', Internetartikel, https://www.swov.nl/nieuws/nieuwe-wegcategorie-gow30-ter-vervanging-van-grijze-wegen.
4. Basiskenmerken wegontwerp; Categorisering en inrichting van wegen. CROW-publicatie 315, Ede, CROW, 2012.
5. Achtergronden bij De Staat van de Verkeersveiligheid 2020; De jaarlijkse monitor, SWOV-publicatie/rapport R-2020-27A, L.T. Aarts, J.P. Schepers, Ch. Goldenbeld, R.J. Decae, N.M. Bos, F.D. Bijleveld, M.J.A. Doumen, A. Dijkstra, C. Mons, J.J.F. Commandeur, en F. Hermens, Den Haag, SWOV, 2020.
6. Fietsberaadpublicatie 28: Evaluatie discussienotitie fiets- en kantstroken, Theo Zeegers en Otto van Boggelen (CROW-Fietsberaad) i.s.m. Peter Morsink en Jos Hengeveld (Royal HaskoningDHV); Ede, CROW-Fietsberaad, 2015.
7. Shared Space, het concept en zijn toepassing, S. Lutz en W. Foorthuis, Drachten, Kenniscentrum Shared Space voor Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2011.
8. https://www.europarl.europa.eu/news/nl/press-room/20190410IPR37528/europees-parlement-nieuwe-voertuigen-uitrusten-met-levensreddende-technologie
9. Verlaging snelheid naar 30 km/u pas zinvol als de weg wordt aangepast, Sweco-white paper, Hans Drolenga, De Bilt, Sweco, 2021
10. Het nieuwe 30; Eindrapport data-onderzoek, 005496.20200708.R1.05, DTV Consultants en Goudappel, Breda/Deventer, 2021
11. Deze tegenstrijdige effecten heeft een lagere snelheid op het busvervoer, E. van der Werff en R. Huisman e.a., https://www.ovpro.nl/bus/2021/03/19/snelheidsverlaging-heeft-tegenstrijdige-effecten-op-busvervoer/ gepubliceerd op 19 maart 2021.
12. Hulpdiensten snel op weg, CROW publicatie 165, Ede, CROW, 2013
13. Kennisnetwerk Strategisch Plan Verkeersveiligheid: www.kennisnetwerkspv.nl
14. Het strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 Veilig van deur tot deur. https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/12/05/bijlage-1-het-strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030-veilig-van-deur-tot-deur
15. Verkeer in de stad, ANWB, Mobycon, Ben Immers Advies, Bart Egeter Advies en adviesbureau Awareness, Den Haag, ANWB 2020.

BIJLAGEN

Bijlage 1 Samenstelling werkgroep en klankbordgroep (organisaties)

Werkgroep
Gemeente Amsterdam
Gemeente ’s-Hertogenbosch
Gemeente Gouda
Gemeente Groningen
Gemeente Lansingerland
Gemeente Soest
Gemeente Utrecht
RWS-WVL
SWOV

Klankbordgroep
ANWB
Fietsersbond
Gemeente De Bilt
Gemeente Den Haag
Gemeente Eindhoven
Gemeente Gooise Meren
Gemeente Leeuwarden
Gemeente Nijmegen
Gemeente Rotterdam
Gemeente Tilburg
Gemeente Zaanstad
GNMI
Hogeschool Windesheim
Ministerie van IenW
Ministerie van JenV
Openbaar Ministerie
Politie
Samenwerkingsverband DOVA
VNG
VVN

Openbaarvervoersorganisaties
DOVA
HTM
Keolis
Rover
Transdev

Bijlage 2 Aanzet wegkenmerken

In deze bijlage staan de eerste ideeën over de wegkenmerken, als input voor verdere discussie

Aanzet aanbevelingen voor een veilige 50 km/h-weg

- Fietsers veilige plek
  - Fietspad of
  - Fietsers via andere route
- Omgeving
  - Geen noemenswaardige verblijfsactiviteiten of verblijven een aparte plek
  - Nooit: schoolomgeving
- Oversteken veilig geregeld
  - Geen gelijkvloerse oversteken of
  - Veilige oversteekvoorzieningen
- Autoparkeren veilig geregeld
  - Geen autoparkeren op of langs de rijbaan
- Geen frontale conflicten
  - Voldoende ruime rijloper
  - Middenberm of
  - Eenrichtingsverkeer of
  - Minimaal twee rijstroken en middenstreep
- Wegontwerp
  - Voldoende obstakelafstand 50 km
  - Horizontaal en verticaal alignement: ontwerpsnelheid 50 km
- Bushaltes
  - Niet op de rijbaan
- Voorrangsweg of voorrangskruispunten

Kenmerken geloofwaardigheid 30 km/h

Uit het onderzoek 'Het nieuwe 30' komen de volgende kenmerken die bijdragen aan een geloofwaardige snelheid van 30 km/h op drukkere 30 km/h-wegen.

Kenmerken die bijdragen aan geloofwaardig 30	Kenmerken die niet bijdragen aan geloofwaardig 30
Aanwezigheid bebouwing	Groene omgeving
Aanwezigheid winkels	Eenzijdige bebouwing bedrijven, wonen
Aanwezigheid hoge bebouwing dicht bij de weg	Eenzijdige bebouwing bedrijven, wonen
Klinkers	Asfalt
Gelijkwaardige kruispunten	Voorrang
Snelheidsremmers op kruispunten	Geen snelheidsremmers
Hoog inrichtingsniveau	Standaardmaterialen
Een rijbaan	Middenberm
Gespreide elementen langs weg	Laanvorming

Bijlage 3 Impactanalyse 30 km/h voor openbaar vervoer

Op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben vertegenwoordigers van openbaarvervoerbedrijven een impactanalyse opgesteld. Hierin maken zij duidelijk wat de consequenties voor de bedrijfsvoering van het openbaar vervoer zijn van het invoeren van een snelheidslimiet van 30 km/h op wegen met een busroute.

Aan het ov wordt, net zoals aan de fiets, in verkeers- en mobiliteitsplannen een belangrijke rol en prioriteit toegekend om in de nabije toekomst meer duurzame en veilige vormen van vervoer te krijgen. Bovendien wordt in veel gemeentelijke verkeer- en vervoerplannen het ov een belangrijke rol toebedeeld in het terugdringen van het autoverkeer en daarmee het leefbaar houden van de kern. Met Duurzaam Veilig en 30 km/h binnen de bebouwde kom is er het risico dat het ov onbedoeld minder aantrekkelijk wordt.

De aantrekkelijkheid van ov wordt in hoofdzaak bepaald door vijf factoren:
1. reissnelheid (zowel subjectief als objectief)
2. ritfrequentie
3. aansluitingen
4. nabijheid van de halten
5. comfort van de rit

Vuistregel: iedere kilometer verlaging van de gemiddelde snelheid leidt tot circa 5% extra rijtijd en in veel gevallen ook tot inzet van extra voertuigen.
Verlaging van de reissnelheid leidt tot een dalend aantal reizigers. Met elasticiteitsmodellen kan het effect becijferd worden. Er zijn onderzoeken waarin het aantal dienstregelingsuren (dru) toeneemt met 5-13%: de rijtijd van de bus neemt dus met 5-13% toe.
- Bij een gemiddelde ritduur in de stad van 15 minuten kan dit leiden tot een circa 2 minuten langere rijtijd. De gangbare elasticiteitsmodellen vertalen dat in circa 3% reizigersdaling: een verslechtering van de modal split.
- Financieel leidt het dus tot hogere exploitatielasten bij minder reizigersopbrengsten.
- Dit kan vervolgens leiden tot een daling van het aantal ritten, waardoor ook aansluitingen op bijvoorbeeld de trein verloren gaan.
- Als wordt gekozen voor verlegging van de busroute, kan de loopafstand naar de halten (te) groot worden.
- Bij handhaving van de busroute kan het reiscomfort dalen, afhankelijk van de aard en omvang van het wegontwerp en de gekozen verkeersremmers.

Kortom: er dient nadrukkelijk rekening gehouden te worden met het belang van het ov. De vraag is: hoe maak je een zorgvuldige afweging tussen verkeersveiligheid en doorstroming ov?

Basiswens

De basiswens voor het ov is handhaving van de huidige reissnelheden.
Het is daarom belangrijk om ov-routes zo veel mogelijk te ontzien als het gaat om afwaardering van 50 km/h naar 30 km/h. Met andere woorden: draai de discussie ten dele om als het gaat om busroutes: dus niet standaard 30 km/h tenzij er overwegingen zijn om 50 km/h te handhaven, maar standaard 50 km/h tenzij er overwegingen zijn om 30 km/h te introduceren.

Wat te doen als GOW30 wenselijk is?

1. Betrek het ov bij de allereerste fase van planvorming. Door vroegtijdige betrokkenheid kunnen de gevolgen voor het ov goed in beeld worden gebracht (extra reistijd, gevolgen voor aansluitingen, extra kwantiteiten enzovoort) en worden meegewogen. Bovendien is er dan voldoende tijd om mogelijke alternatieven te onderzoeken en waar nodig het netwerk aan te passen. Vroegtijdig betekent in dit geval: nog voordat de plannen in de openbaarheid komen. Betrek hierbij ook nadrukkelijk de opdrachtgever voor het ov. Hij draagt immers de financiële consequenties van de gevolgen.

2. Benader de invoering van GOW30 concessiebreed. De Stadsregio Arnhem-Nijmegen omvat bijvoorbeeld 18 gemeenten. Als die elk vier projecten GOW30 starten, hebben vervoerder en concessieverlener in totaal 72 projecten onderhanden. Individueel zal het effect van elk van de projecten beperkt zijn; afwaardering van GOW50 naar GOW30 op één busroute in één wijk heeft geen schokkende gevolgen voor het ov als geheel. Zodra echter alle 72 projecten gerealiseerd zijn, kan het effect voor de reizigers aanzienlijk zijn.
   Nu al blijkt het in de dagelijkse praktijk lastig om de som van diverse maatregelen te overzien. Vanuit de projectmatige benadering van infrastructurele aanpassingen kunnen gevolgen uitsluitend per project besproken worden. De integrale benadering ontbreekt. Daarom is betrokkenheid van de opdrachtgever essentieel, mede met het oog op volgende aanbestedingen.

3. Laat in de keuze van wel/niet introductie GOW30 het belang van de betreffende buslijnen meewegen. GOW30 heeft op magere, laagfrequente corridors minder impact dan op drukke corridors. Definieer daarom een grens tussen magere en drukke corridors:
   a. Drukke corridor: vier of meer ritten per uur per richting (HOV, R-net, BRT)
   b. Magere corridor: minder dan vier ritten per uur per richting

   Een dergelijke grens mag echter geen vrijbrief zijn om bij concessies met een groot aandeel landelijk gebied en navenant lage frequenties, GOW30 door te voeren met beperkte aandacht voor het ov.

4. Denk bij een GOW30 en de wens om fietsers en motorvoertuigen hun eigen deel van de rijbaan te geven ook aan de mogelijkheid om fietsroutes te verleggen. Dat kan vaak gemakkelijker dan busroutes verleggen.

5. Kies bij GOW30 voor maatregelen die de bus niet of in mindere mate raken dan het overige verkeer.
   Denk daarbij aan:
   a. Knip in de weg met bussluis
   b. Busvriendelijke drempels
   c. Wegversmallingen die tevens bushalte zijn
   d. Opheffen van parkeerplaatsen direct langs busroutes

   In de praktijk blijkt dat straten waar geen bus rijdt, in toenemende mate ‘dicht worden geplamuurd’ met onder andere zeer bus-onvriendelijke drempels. Dat betekent dat er bij bijvoorbeeld werkzaamheden geen omleiding ingesteld kan worden, waardoor reizigers hun bus tijdelijk moeten missen.

6. Compenseer de vertraging op het GOW30-traject met maatregelen elders op de route. Hou daarbij wel de basiswens van het handhaven van de huidige reissnelheden in gedachte.
   Denk daarbij aan:
   a. Versnelling door meer prioriteit voor de bus (met (intelligente) verkeersregelinstallaties (ivri))
   b. Samentrekken van haltes waar de halte-afstanden gering zijn
   c. Het opwaarderen van trajectdelen van GOW50 naar GOW70

7. Als een GOW30 en de bus onverenigbaar blijken, kan onderzocht worden of een andere busroute haalbaar is. Al dan niet met aanvullende maatregelen zoals aangepaste toeleidende voet- en fietspaden naar andere haltes.

   Een alternatieve route is natuurlijk mede afhankelijk van de functie van de betreffende buslijn(en). HOV rechtvaardigt wellicht een routewijziging naar een GOW50, terwijl een drukke ontsluitende stadslijn hier absoluut niet bij gebaat is.

   Ook hierbij een kanttekening: het straktrekken van lijnen is al vele jaren aan de orde, getuige de randontsluiting van veel kleine kernen in het landelijk gebied. Het is dus niet de ideale oplossing met grote potentie.

Een voorbeeld – casus Veenendaal

Stel, de bebouwde kom van Veenendaal wordt geheel GOW30. Wat zijn dan de gevolgen:

optie I. De bus verlaat de kern en rijdt via de Rondweg West/Oost. Hierdoor vervallen de aansluitingen op stations, vervalt de bediening van centrum, medische centra en andere attractiepunten.
De snelheid is behouden, maar de kwaliteit en het bedieningsgebied gaan sterk achteruit.

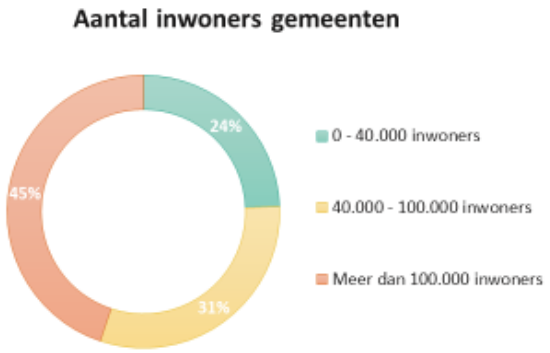
optie II. De bus blijft door de kern rijden, maar met verlaagde snelheid. Dit resulteert in meer rijtijd en dus een extra omloop (= extra bus, meer kosten). Bovendien gaat door de extra rijtijd de aansluiting op het IC-station verloren, wat leidt tot reizigersverlies en inkomstenderving.

Per saldo weer de eerder genoemde hogere kosten bij lagere opbrengsten.

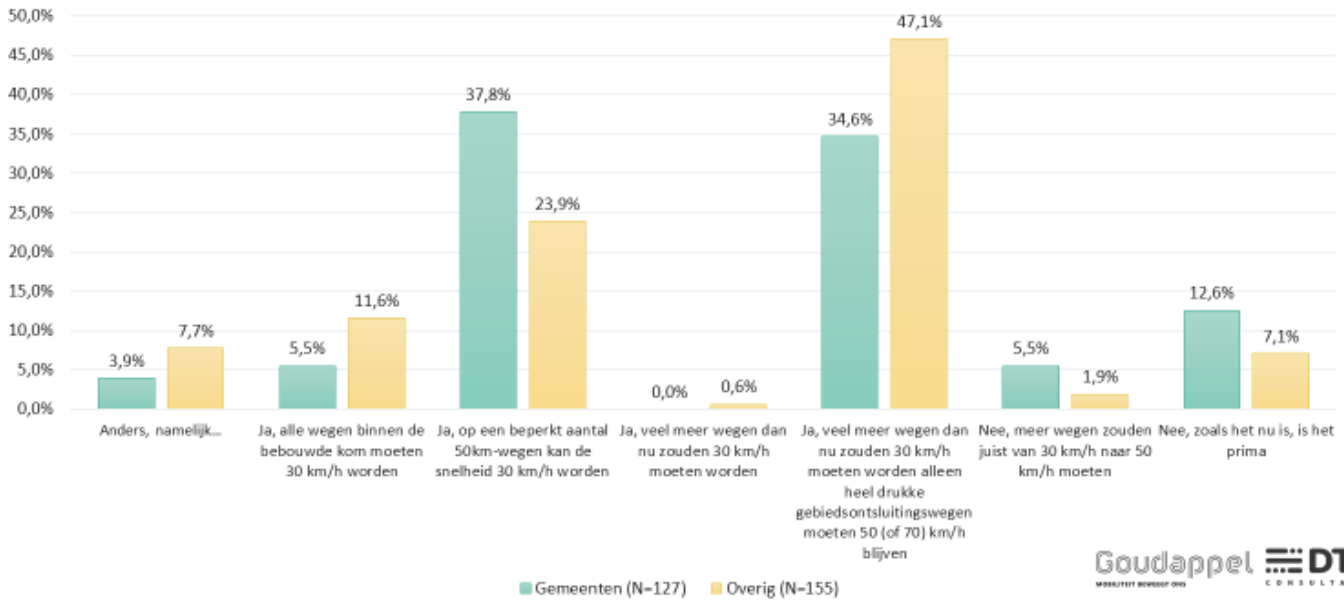
Bijlage 4 Resultaten enquête

Respons

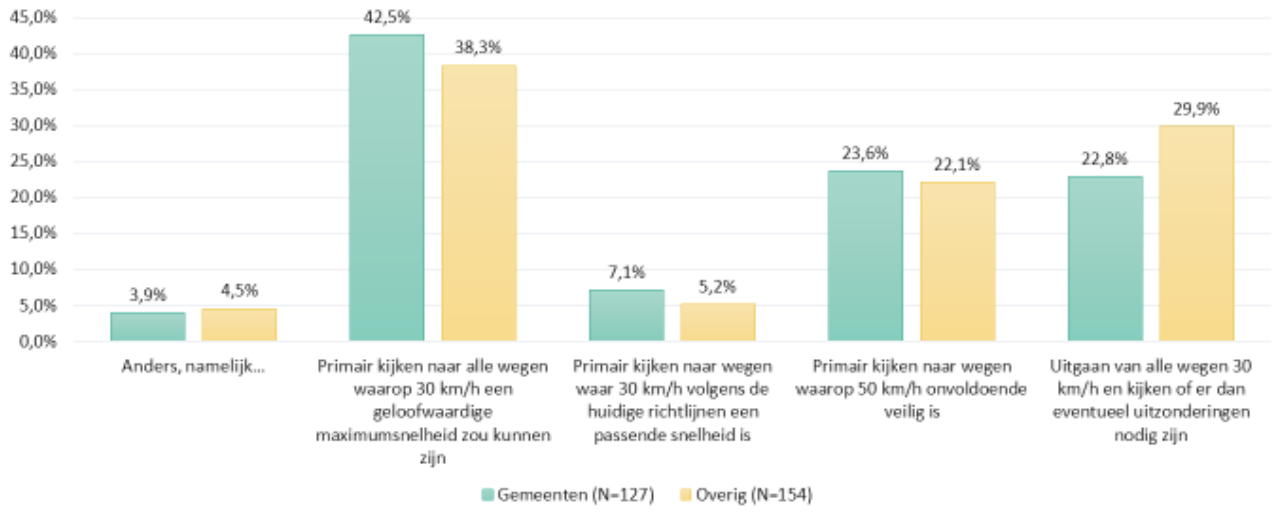
- 282 Respondenten
- 185 betrokken bij afweging 50 en 30 km/h



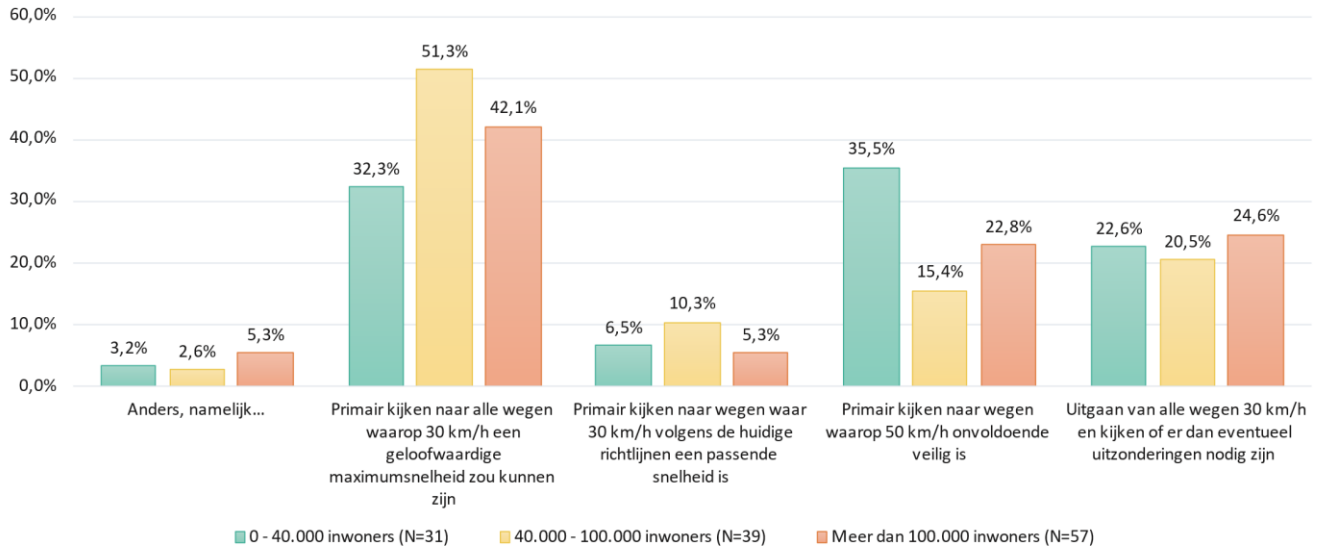
Vindt u dat meer wegen binnen de bebouwde kom 30 km/h moeten worden?



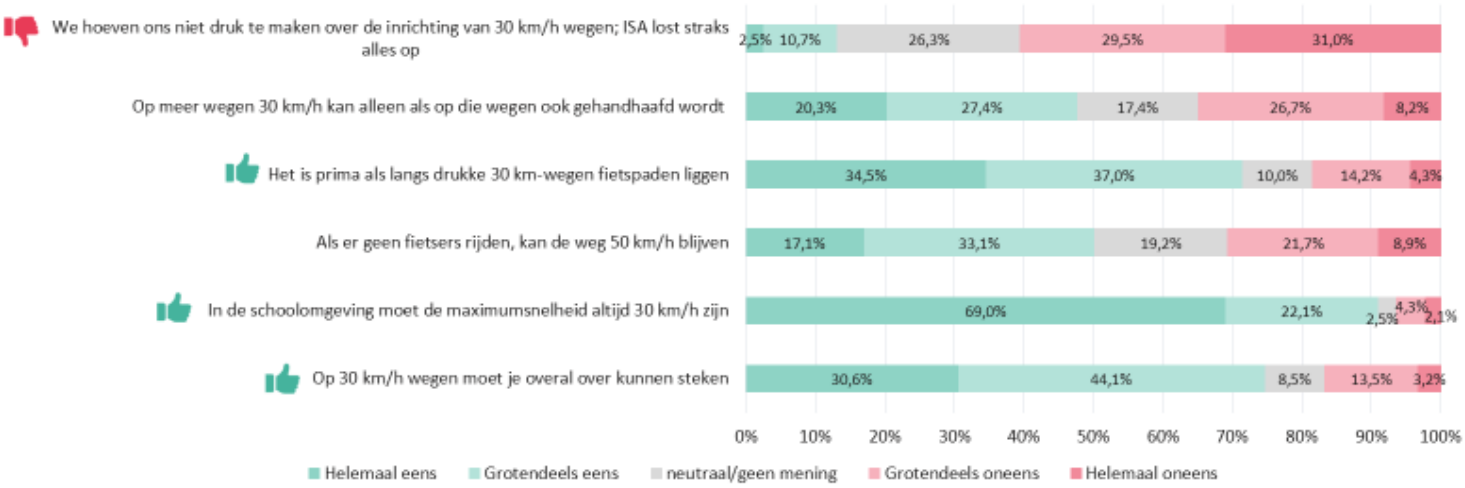
Als op meer wegen de maximumsnelheid terug moet naar 30 km/h, welke aanpak zou dan uw voorkeur hebben?



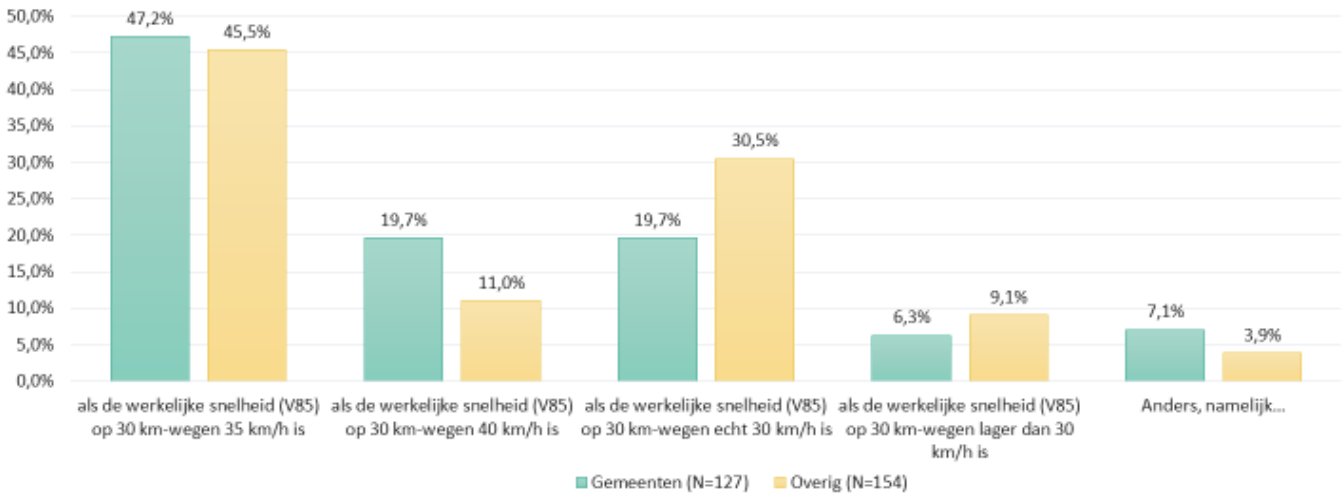
Als op meer wegen de maximumsnelheid terug moet naar 30 km/h, welke aanpak zou dan uw voorkeur hebben?



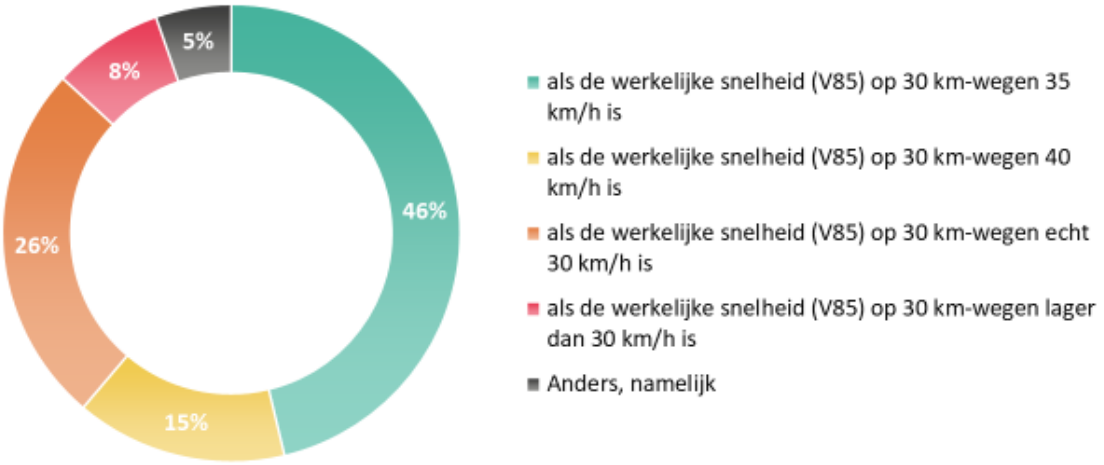
Stellingen



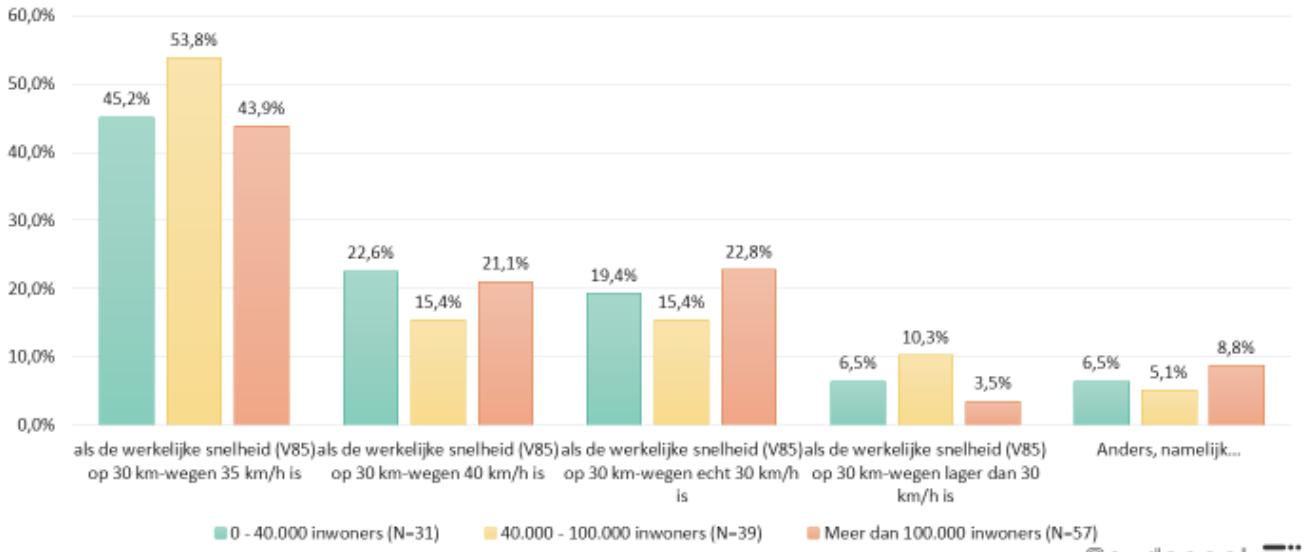
In welk van onderstaande situaties bent u tevreden over de werkelijke snelheid (V85) op drukke 30 km-wegen?



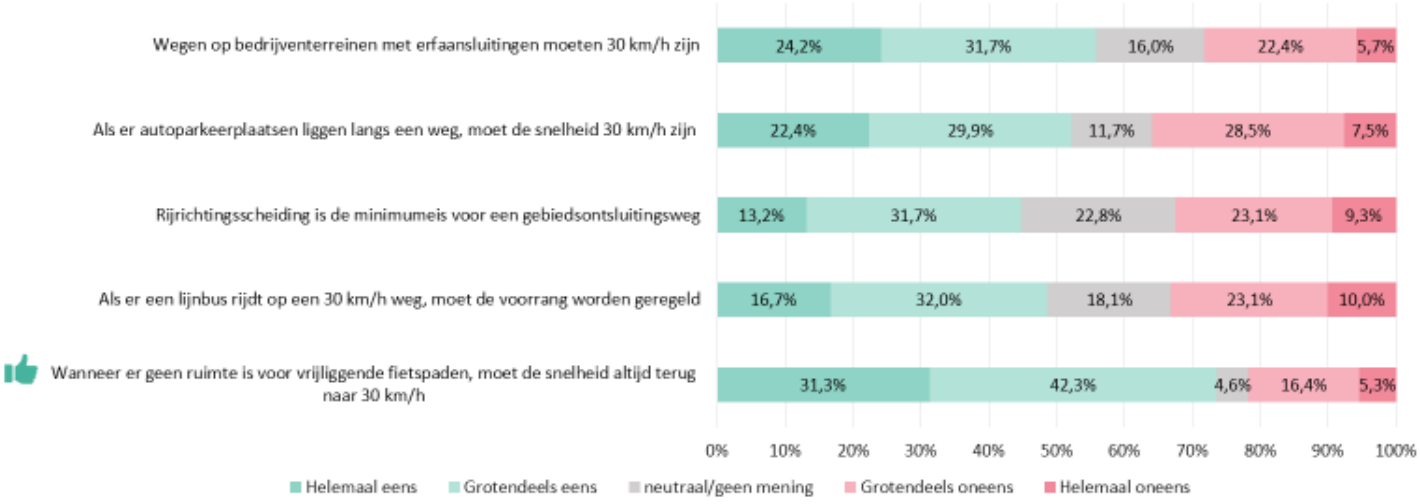
In welk van onderstaande situaties bent u tevreden over de werkelijke snelheid (V85) op drukke 30 km-wegen?



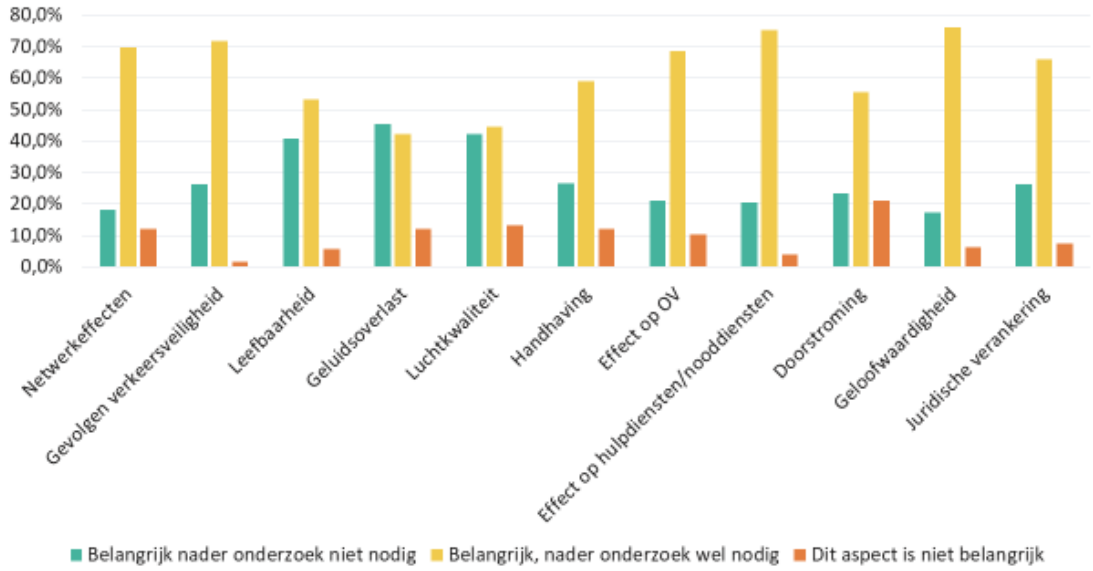
In welk van onderstaande situaties bent u tevreden over de werkelijke snelheid (V85) op drukke 30 km-wegen?



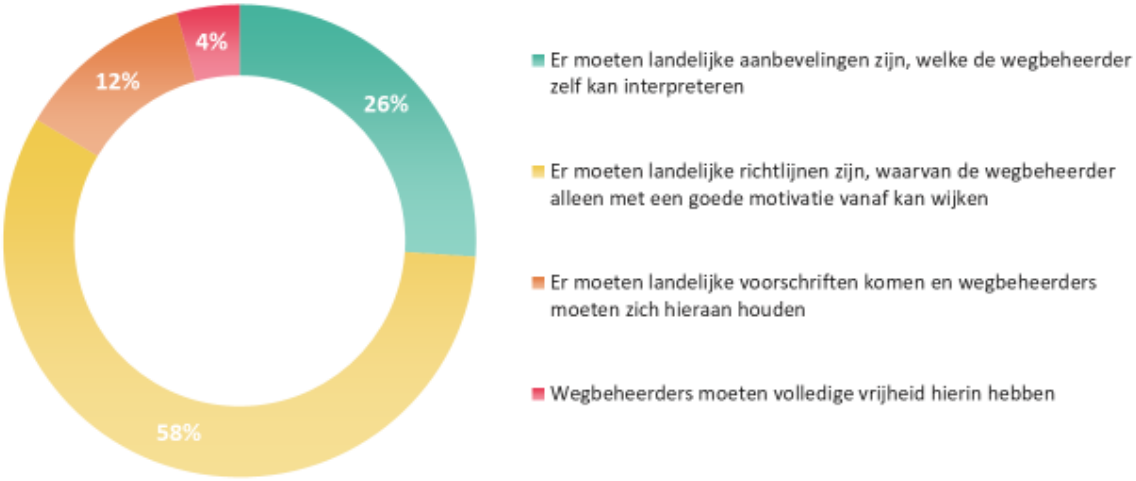
Stellingen



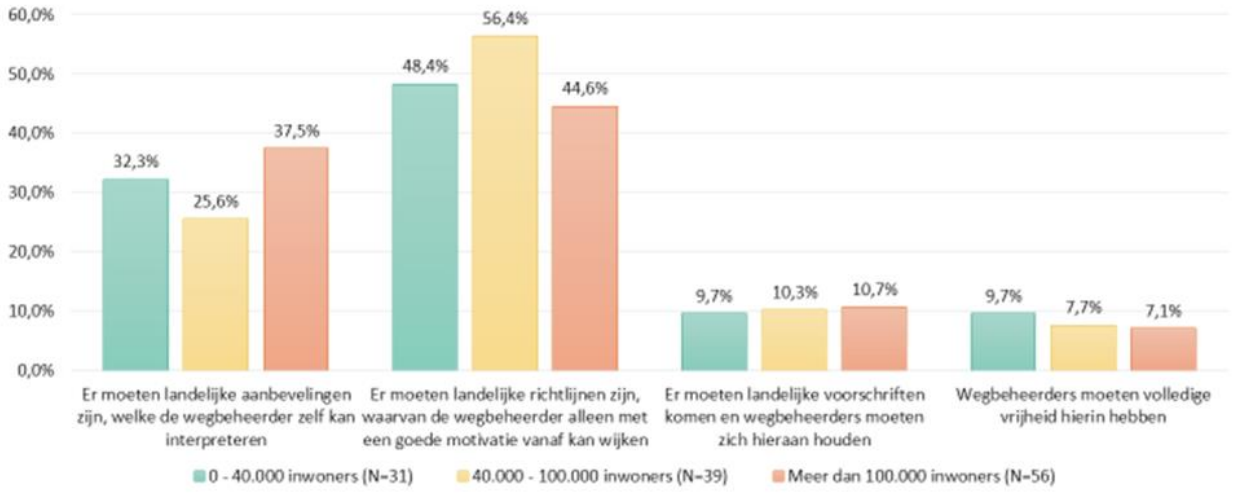
Aspecten afwegingskader



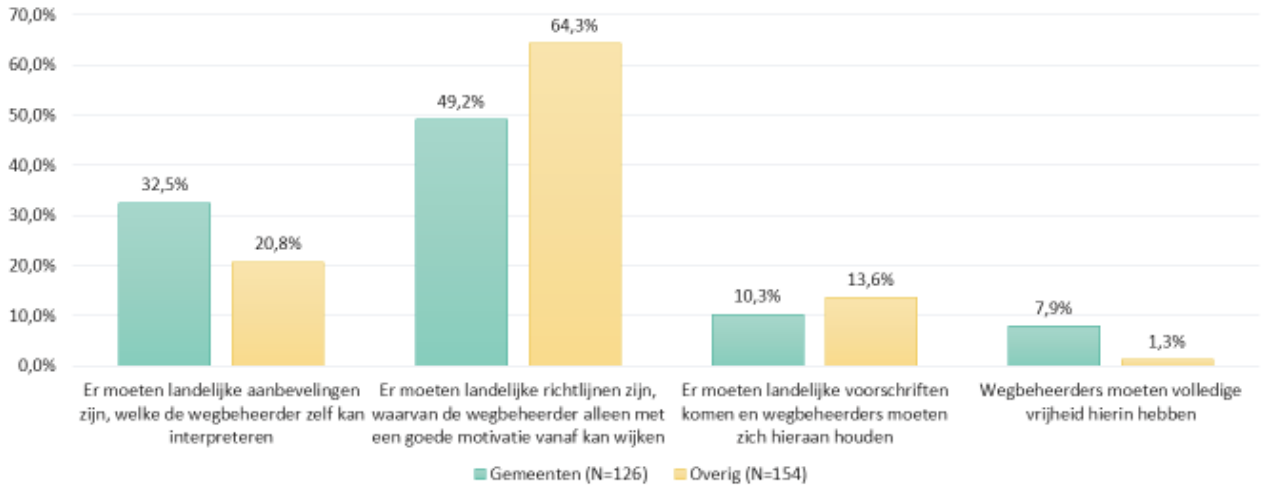
In hoeverre moeten wegbeheerders volgens u naar eigen inzicht invulling kunnen geven aan de afweging 50 of 30?



In hoeverre moeten wegbeheerders volgens u naar eigen inzicht invulling kunnen geven aan de afweging 50 of 30?



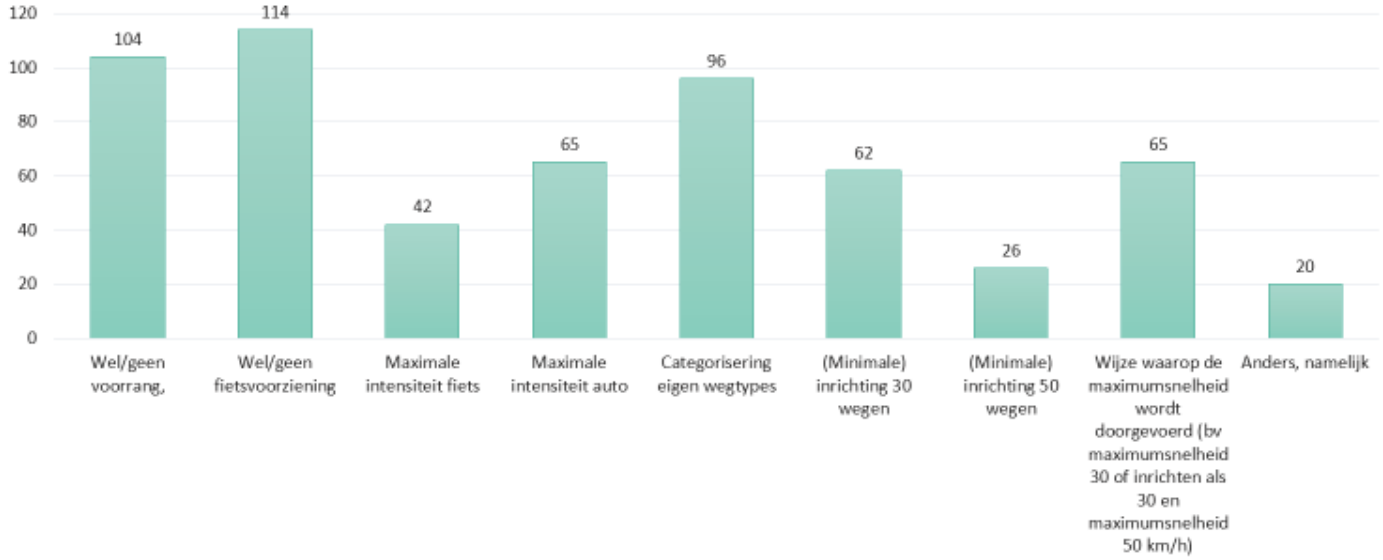
In hoeverre moeten wegbeheerders volgens u naar eigen inzicht invulling kunnen geven aan de afweging 50 of 30?



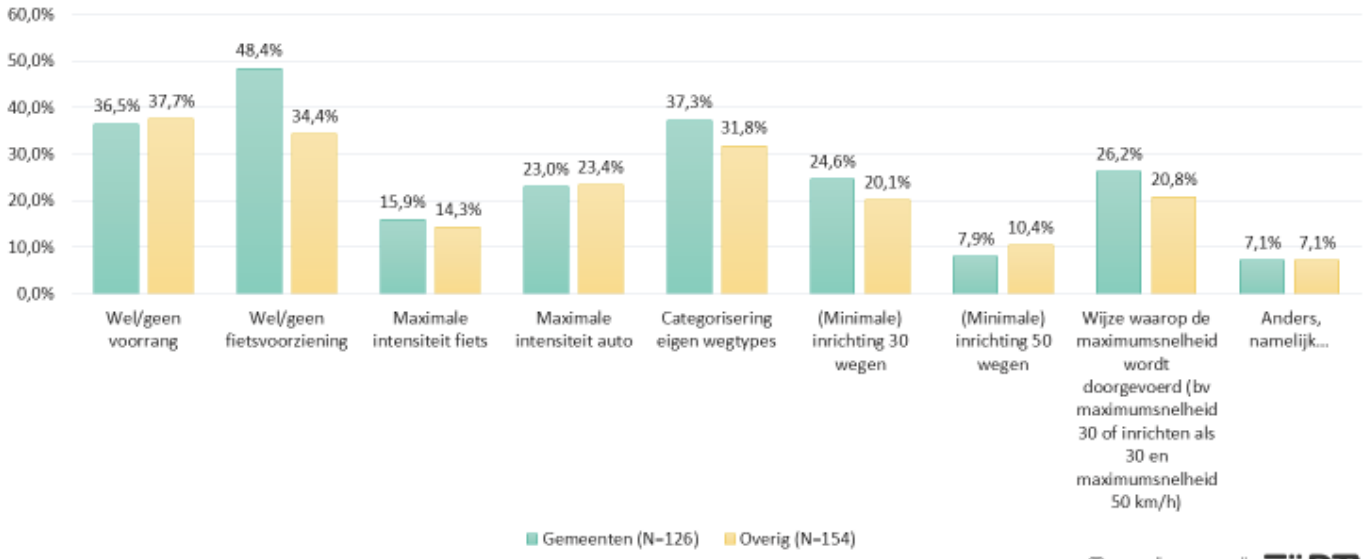
Welke aspecten ontbreken

- Bevolkingsdichtheid
- Subjectieve verkeersveiligheid
- Human factors
- Oversteekbaarheid
- Schoolomgeving max 15 km/u
- Intensiteiten, tot wanneer ETW 30 veilig
- veiligheidsratio
- Capaciteiten/capaciteitseffecten
- Functie van wegen
- Kenmerken omgeving
- Holistische benadering SWOV
- Diversiteit voertuigen
- Economische effecten/financiële haalbaarheid
- Effecten op vrachtverkeer
- Ecologische overweging
- Effect op modal split
- Effect op navigatiesystemen
- Het effect op genoemde aspecten van een volledig, deels of niet duurzaam veilige weginrichting
- onderzoek naar psychologische maatregelen die autochauffeurs aanmoedigen niet harder dan 30 te rijden
- Maatschappelijk draagvlak creëren (Draagvlak bij omwonenden en geregelde gebruikers, bestuurlijke ruggengraat/ voor en prognoses over invoering automatische snelheidsadaptatie/ welke wegen wel en welke niet.)
- de veiligheidsbeleving van de zwakste gebruikers van de openbare ruimt, i.e. de voetganger in al zijn/haar gedaanten, loopvaardigheid, leeftijden, beperkingen
- Naast een GOW en ETW, pleidooi om de WOW (wijkontsluitingsweg) te introduceren. Maximumsnelheid van 40km/u met fiets(suggestie)stroken, weg in de voorrang.
- Communicatie (belang) algemeen als op de weg (bereidheid weggebruiker om gewenst gedrag te vertonen (eigen verantwoordelijkheid om bijdrage te leveren aan verkeersveiligheid)
- Uniforme inrichtingsprincipes/basiskenmerken (GOW30, GOW50)
- Positie fietser/fietsfamilie (relatie met nieuwe toelatingskader LEV's)
- Verdwijnen vrijstelling emissies (30 km/h geeft meer emissie dan 40 km/h)
- Aanwezigheid voetpad
- Bereikbaarheid van bedrijventerreinen voor vrachtverkeer en personen/ woon-werk verkeer splitsen

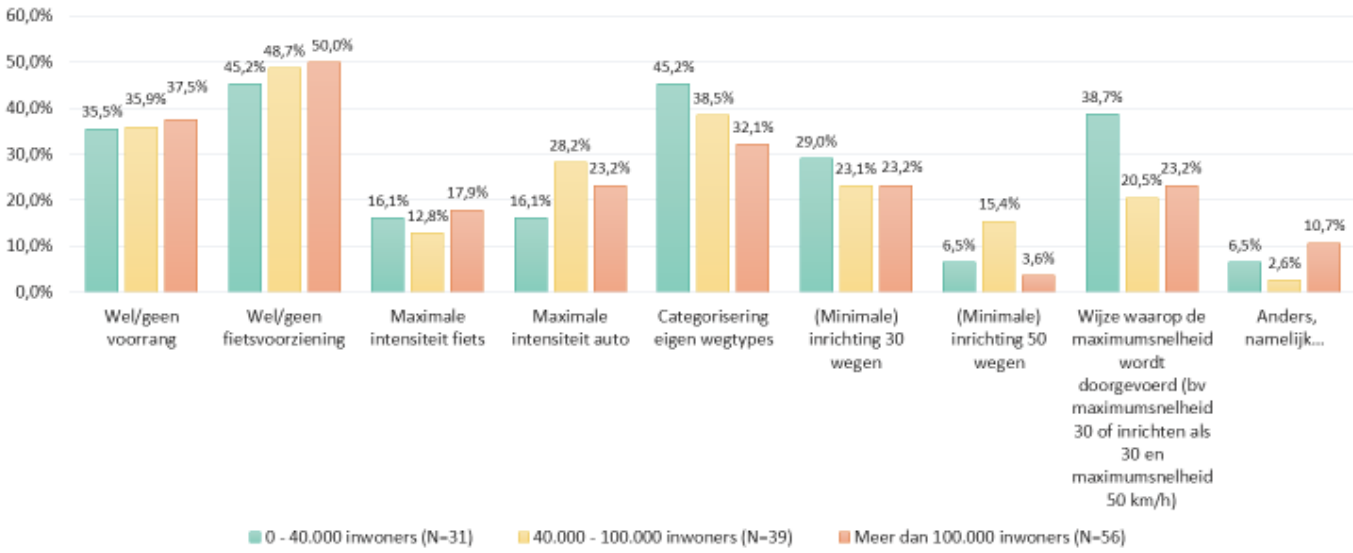
Welk van onderstaande aspecten zou elke wegbeheerder zelf moeten kunnen bepalen?



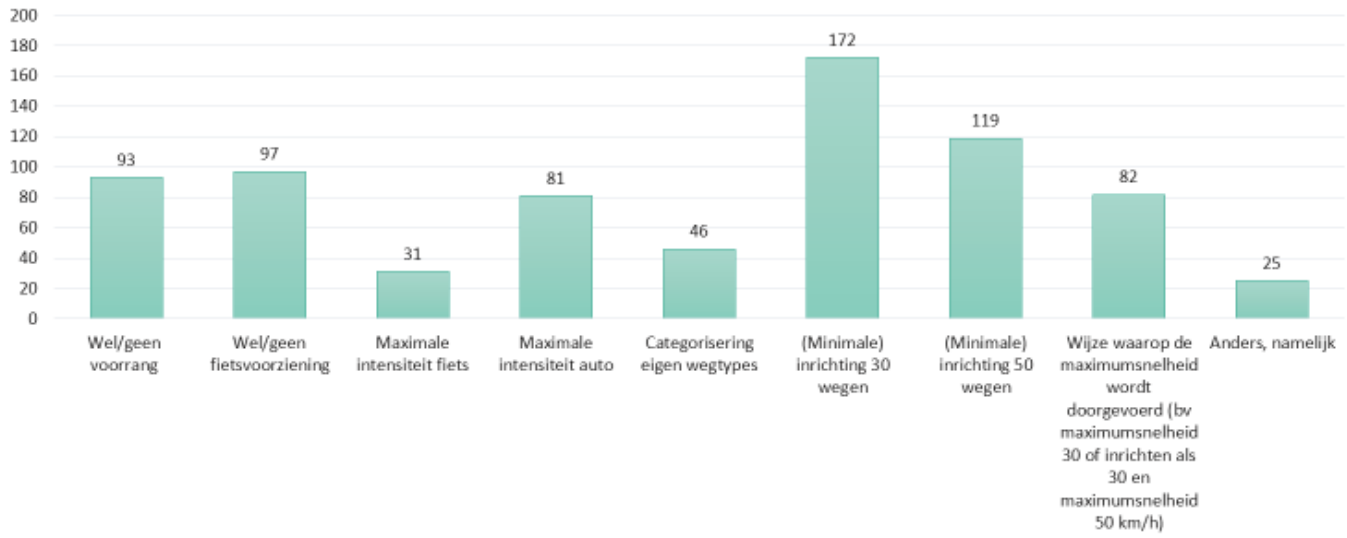
Welk van onderstaande aspecten zou elke wegbeheerder zelf moeten kunnen bepalen?



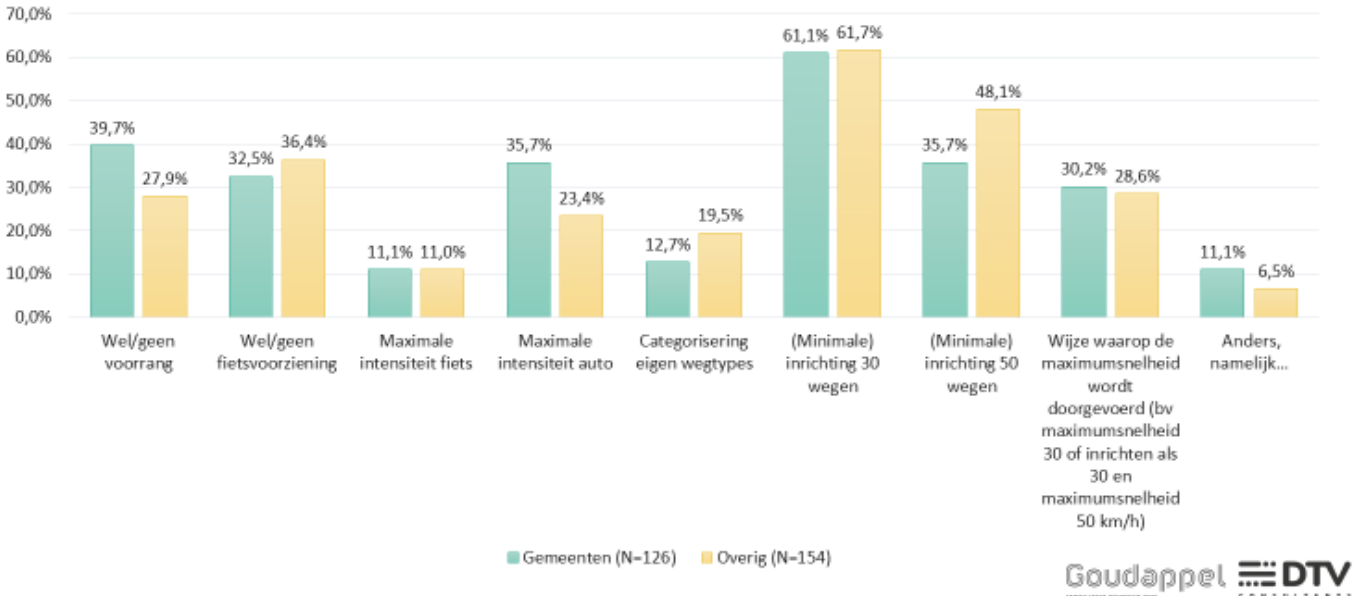
Welk van onderstaande aspecten zou elke wegbeheerder zelf moeten kunnen bepalen?



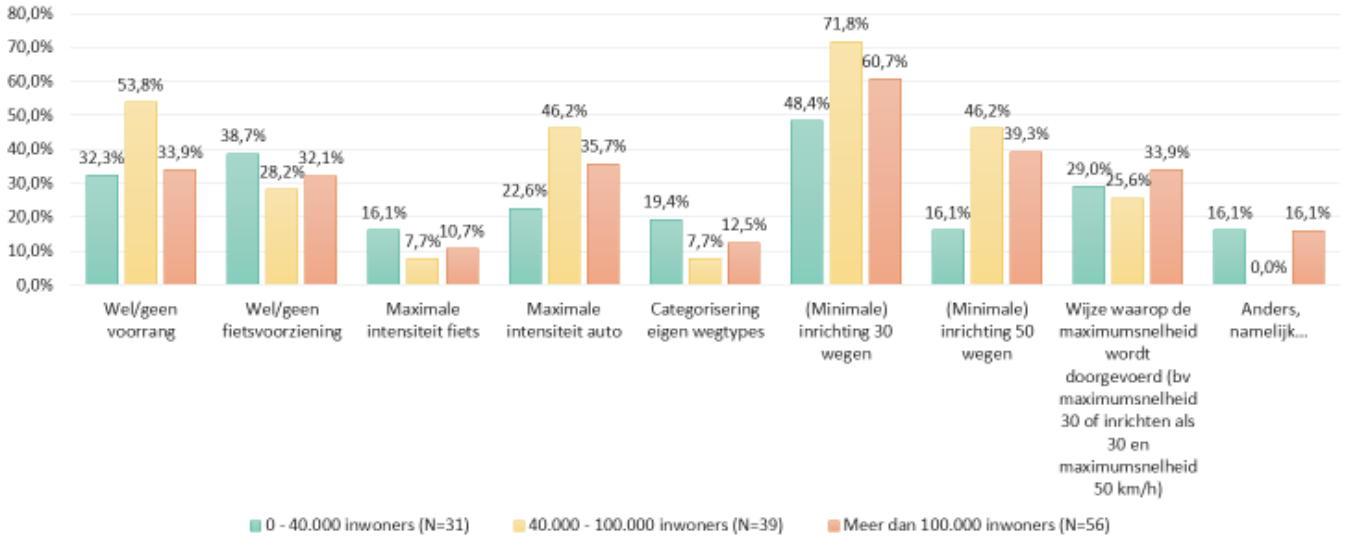
Voor welk van onderstaande aspecten wilt u landelijke aanbevelingen hebben?



Voor welk van onderstaande aspecten wilt u landelijke aanbevelingen hebben?



Voor welk van onderstaande aspecten wilt u landelijke aanbevelingen hebben?



Samenvatting

In grote lijnen consensus over:

- Meer wegen moeten 30 km/h worden; alleen drukke GOW's moeten 50 of 70 km/h blijven
- Er moeten landelijke richtlijnen komen voor de afweging 50 of 30 km/h (maar wegbeheerders moeten wel de vrijheid hebben om zelf keuzes te maken)
- Er moeten minimale inrichtingseisen komen voor 50- en 30km-wegen (en we gaan niet wachten op ISA)
- Fietsers op de rijbaan = maximaal 30 km/h
- Schoolomgeving = maximaal 30 km/h
- Er zijn nog tal van aspecten waarnaar nader onderzoek nodig is

Maar ook grote verschillen in mening over principiële aanpak

Colofon

Afwegingskader 30 km/h

uitgave
Kennisplatform CROW, Ede

tekst
DTV Consultants, Breda
Goudappel, Deventer

eindredactie
Floors tekstBureau, Oosterbeek

contact
Kennisplatform CROW, Ede
klantenservice@crow.nl

bestellen
Deze uitgave is gratis te downloaden/bestellen via
www.crow.nl/publicaties

kennisplatform CROW