Ontwikkeling rijsnelheden na invoering maatregel 30km/u in de stad

Stand van zaken na het eerste kwartaal van 2024

1. Inleiding

Om de rijsnelheden van het autoverkeer te monitoren in het kader van het project *30km/u in de stad*, maken we gebruik van een representatieve set floating car data uit navigatiesystemen. Deze data hebben we beschikbaar voor 2023 en 2024. Voor 2023 hebben we een dataset per kwartaal, in 2024 ontvangen we na afloop van iedere maand een nieuwe dataset. In hoeverre houdt men zich aan de nieuwe maximumsnelheid? En verandert dit gedurende het jaar? Dat kunnen we met analyses op deze data inzichtelijk maken. Deze notitie gaat over de stand van zaken na het eerste kwartaal van 2024.

2. Bevindingen alle wegen

In de grafieken in de bijlagen zijn de data van alle gereden snelheden op de betreffende wegvakken ingedeeld in 6 snelheidscategorieën:

- **< 15 km/u**: stagnerend verkeer, congestie.
- **15-30 km/u**: verkeer dat de gewenste snelheid rijdt.
- **30-35 km/u**: verkeer dat nèt te hard rijdt, mogelijk wel met de intentie zich aan maximumsnelheid te houden. Bovendien valt dit binnen de meetcorrectie van 3 km/u met de ondergrens van 4 km/u (opgeteld 7 km/u) voordat wordt bekeurd.
- **35-40 km/u**: verkeer dat net iets harder rijdt dan de maximumsnelheid.
- **40-55 km/u**: verkeer dat duidelijk harder rijdt dan de maximumsnelheid.
- **> 55km/u**: verkeer dat veel te hard rijdt.

Kijkend naar het totaal van alle wegen die van 50km/u naar 30km/u zijn gegaan, dan constateren we:

- De mediane snelheid is in het eerste kwartaal van 2024 met ongeveer 6% afgenomen ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar.
- Het aandeel van het autoverkeer dat maximaal 30km/u rijdt is in Q1 van 2024 toegenomen in vergelijking met dit aandeel in 2023 (vóór invoering van de maatregel).
- Een aanzienlijk deel van het verkeer houdt zich (nog) niet aan de nieuwe maximumsnelheid.
- Het aandeel van het verkeer dat zich aan de nieuwe maximumsnelheid houdt, varieert per periode van de dag (zie de grafieken in Figuur 1). Ook is er een relatief grote groep die nèt iets te hard (30-35 km/u) rijdt. Enkele voorbeelden uit het eerste kwartaal van dit jaar (Q1 2024):
    - Weekdag overdag: **54%** reed niet harder dan 30km/u, **70%** reed niet harder dan 35km/u (dit is ongeveer 10% meer dan in 2023).
    - Werkdag ochtendspits: **52%** reed niet harder dan 30km/u, **69%** reed niet harder dan 35km/u (dit is ongeveer 13% meer dan in 2023).
    - Weekend nacht: **35%** reed niet harder dan 30km/u, **51%** reed niet harder dan 35km/u (dit is ongeveer 15% meer dan in 2023).
- De verschillen tussen de perioden ochtendspits, avondspits, en overdag (de uren tussen de twee spitsperioden) zijn klein. In de avond en (met name) de nacht is het beeld anders. Dan houdt een groter aandeel van het verkeer zich niet aan de nieuwe maximumsnelheid.
- Het aandeel verkeer in de categorie 0-15km/u is vrijwel ongewijzigd t.o.v. de situatie vóór invoering van de maatregel. Het lijkt er op dat de maatregel dus niet tot extra congestie heeft geleid in de stad.

3. Bevindingen selectie specifieke locaties

Naast het totaal van alle wegen samen, kunnen we ook van ieder wegvak in het netwerk afzonderlijk de snelheidsontwikkeling bekijken. Om naast het totaalbeeld wat meer gevoel te krijgen op straatniveau, hebben we vooraf een lijst van 15 wegvakken opgesteld om door de tijd heen te volgen. Bij de keuze van deze locaties is rekening gehouden met een goede geografische spreiding door de stad. Daarnaast zijn er zowel straten opgenomen waarbij minimale aanpassingen zijn gedaan aan de infrastructuur (belijning en borden), als straten die volledig zijn heringericht volgens GOW30-principes (onze zogenaamde 'etalagestraten', zoals bijvoorbeeld de Koninginneweg). In Figuur 2 is per locatie een grafiek van de snelheidsontwikkeling opgenomen.
In Figuur 3 is de lijst met locaties en een kaartje van de ligging van het wegvak te vinden.

Kijkend naar deze selectie van specifieke locaties (voor de periode 'weekdag overdag') dan constateren we:

- Op alle locaties is de nieuwe wettelijke maximumsnelheid 30km/u, maar er zijn grote verschillen in de werkelijk gereden snelheden te zien.
- Op alle locaties, met uitzondering van de Spaklerweg, is in Q1 van 2024 het aandeel van het verkeer dat maximaal 30km/u rijdt hoger dan vóór de invoering van de maatregel.
- De naleving van de maximumsnelheid is het hoogst op de Stadhouderkade en de Jan van Galenstraat. Op de Stadhouderkade reed **84%** niet harder dan 30km/u, **98%** reed niet harder dan 35km/u.
- De naleving van de maximumsnelheid is het laagst op de Rhoneweg en de Dalsteindreef. Op de Rhoneweg reed **20%** niet harder dan 30km/u, **34%** reed niet harder dan 35km/u.
- Opvallend is de snelheid op de Spaklerweg. Dit is één van de straten die recent is heringericht voor GOW30. Slechts 38% van het autoverkeer hield zich in Q1 aan de nieuwe maximumsnelheid. Er werd zelfs harder gereden dan in 2023. Bij dat laatste moet wel worden opgemerkt dat die lagere snelheid in 2023 vermoedelijk werd veroorzaakt door de langdurige wegwerkzaamheden in dat jaar.

4. Conclusie

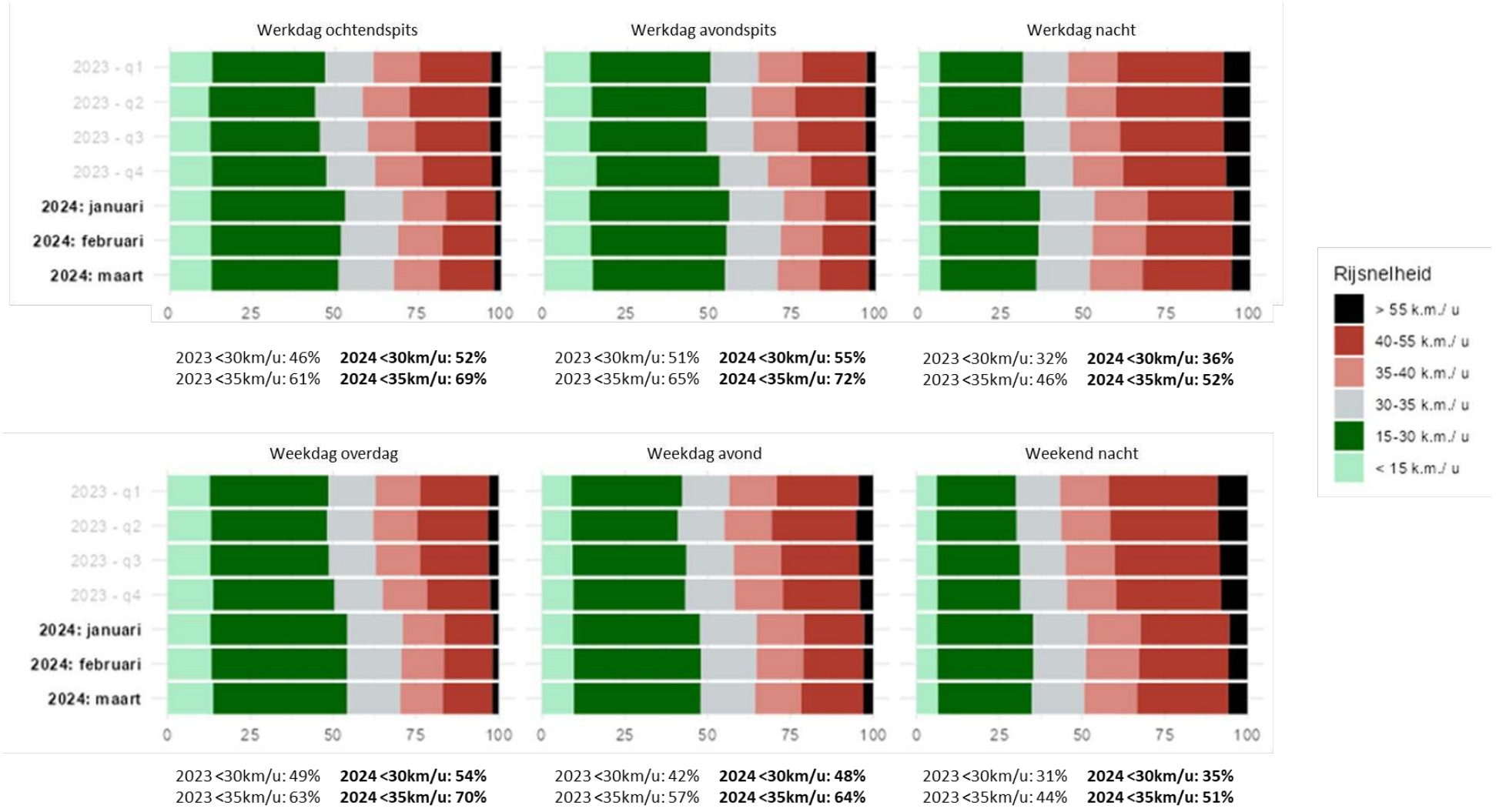
Resumerend, in het eerste kwartaal van dit jaar zien we op hoofdlijnen dat:

- Het aandeel van het autoverkeer dat maximaal 30km/u rijdt is toegenomen.
- Maar een aanzienlijk deel van het verkeer houdt zich (nog) niet aan de nieuwe maximumsnelheid.
- Het aandeel van het verkeer dat zich aan de nieuwe maximumsnelheid houdt, varieert per periode van de dag. Ook is er een relatief grote groep die nèt iets te hard (30-35 km/u) rijdt.

Tot slot, op basis van de eerste 3 maanden kun je nog geen conclusies trekken over het effect van de maatregel. Wat opvalt is dat de grootste daling van de rijsnelheid in januari was en dat de snelheid in de maanden februari en maart weer wat opliep. Een mogelijke verklaring is dat er rond de invoering van de maatregel heel veel (media)aandacht is geweest en dat er in december en januari een grote publiekscampagne is geweest. Mogelijk lette men in het begin daardoor bewuster op de eigen rijsnelheid en verviel men daarna wat terug in oude gewoonten.

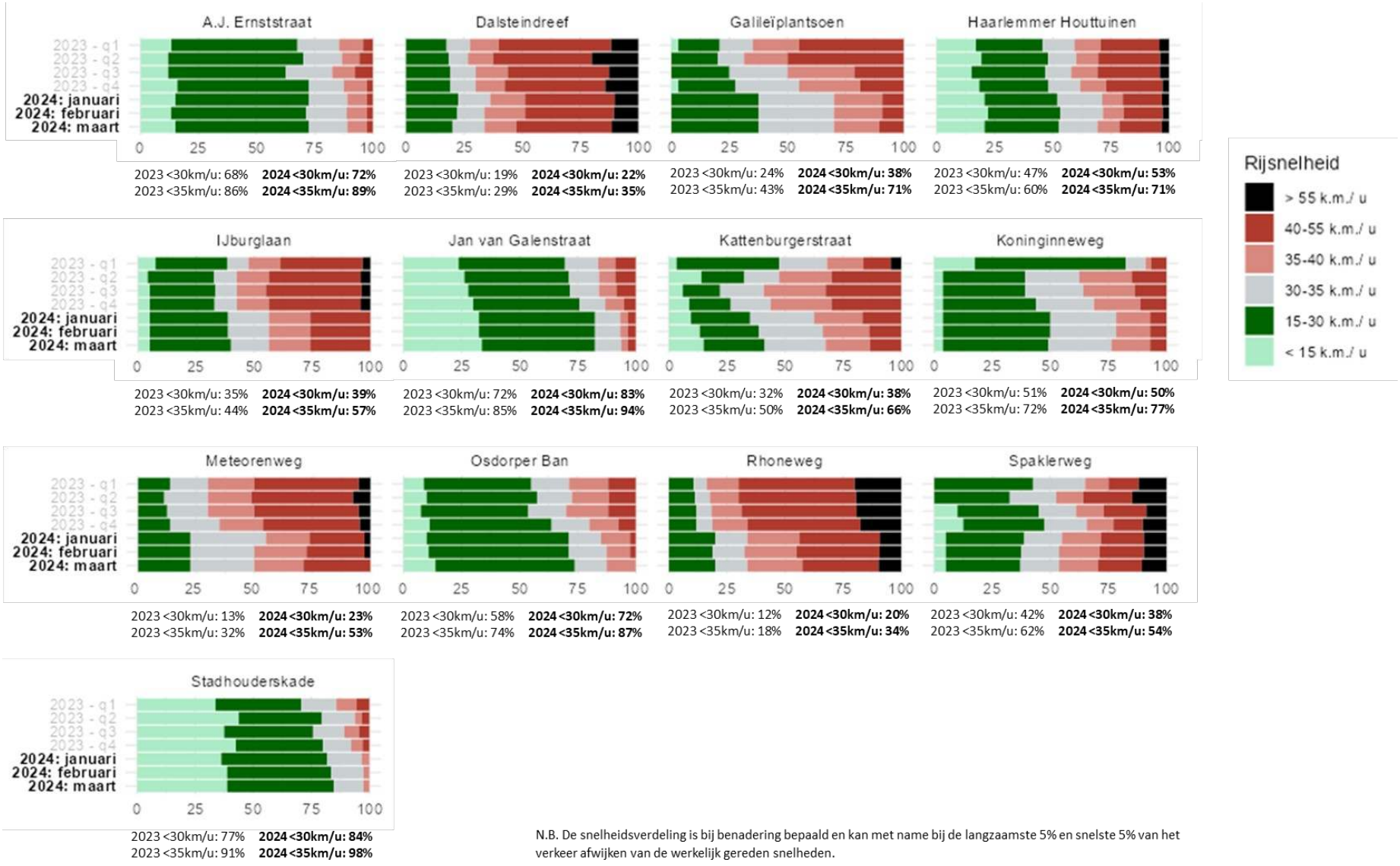
De komende tijd worden er op diverse plekken op straat nog aanpassingen aan de belijning gedaan. Ook wordt er ingezet op handhaving. In september is een opfriscampagne gepland. Deze zaken kunnen invloed hebben op in hoeverre men de maximumsnelheden naleeft. We blijven daarom nog het gehele jaar maandelijks monitoren op de gereden snelheid.

Figuur 1 – Ontwikkeling rijsnelheid per periode van de dag



N.B. De snelheidsverdeling is bij benadering bepaald en kan met name bij de langzaamste 5% en snelste 5% van het verkeer afwijken van de werkelijk gereden snelheden.

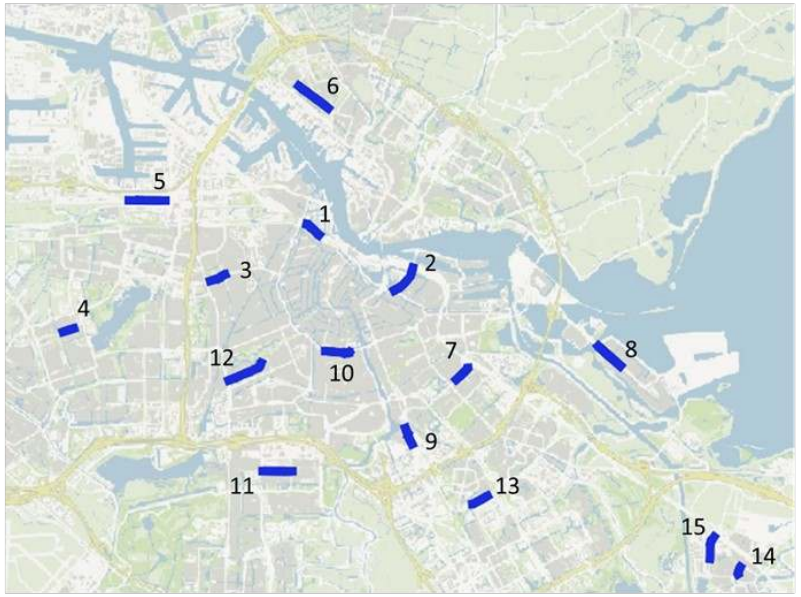
Figuur 2 – Ontwikkeling rijsnelheid per locatie (periode 'weekdag overdag')



N.B. De snelheidsverdeling is bij benadering bepaald en kan met name bij de langzaamste 5% en snelste 5% van het verkeer afwijken van de werkelijk gereden snelheden.

Figuur 3 - Specificatie locaties uit figuur 2

	straat	van zijstraat	tot zijstraat
1	Haarlemmer Houttuinen	Buiten Dommersstraat	Buiten Oranjestraat
2	Kattenburgerstraat	Marinierskade	Kattenburgerkruisstraat
3	Jan van Galenstraat	Admiraal de Ruijterweg	Bestevaerstraat
4	Osdorper Ban	Bullepad	Notweg
5	Rhoneweg	Mekongweg	Kapoeasweg
6	Meteorenweg	Neptunesstraat	Andromedastraat
7	Galileïplantsoen	Radioweg	Ampèrestraat
8	IJburglaan	Vennepluimstraat	Diemerparklaan
9	Spaklerweg	Welnastraat	Amstelstroomlaan
10	Stadhouderskade	Ferdinand Bolstraat	Eerste van der Helststraat
11	A.J. Ernststraat	Willem van Weldammelaan	Van Leijenberghlaan
12	Koninginneweg	Hendrik Jacobszstraat	Valeriusplein
13	Dalsteindreef	Chestertonlaan	Daniël Defoelaan
14	Tooropstraat*	Jacob Marisstraat	Johannes Vermeerstraat
15	Hogeweyselaan*	Eemmeerlaan	Gemeenschapspolderweg



* Van de wegen in Weesp zijn de gereden snelheden nog niet bekend, omdat Weesp niet in het contract met de leverancier van de floating car data was opgenomen (Weesp was toen nog zelfstandig). Dit wordt momenteel gecorrigeerd. Medio dit jaar hebben we ook de snelheidsdata van de wegen in Weesp tot onze beschikking, ook historisch.