Gemeente Amsterdam



Amsterdam veilig en leefbaar

30 km/u in de stad

Inhoud

Voorwoord 3

Leeswijzer 4

Samenvatting 5

1. Inleiding: Amsterdam veilig en leefbaar 7
- 1.1 Verkeersveiligheid als prioriteit 8
- 1.2 Amsterdam Autoluw 8
- 1.3 Landelijke en internationale trend: 30 km/u 9
- 1.4 Ambitie: lagere snelheid op straat 10
- 1.5 Aanpak: 30 km/u passend in de stad 11

2. Visie op een veilige snelheid 12
- 2.1 Nieuwe visie: stedelijkheid en veilig verblijf als uitgangspunt 13
- 2.2 Afwegingskader: 30 of 50 14
- 2.3 Lokale ingrepen 17
- 2.4 'Nieuw Duurzaam Veilig': GOW30 17
- 2.5 Voorgestelde categorisering: GOW30, ETW30, GOW50/70 19
- 2.6 Effecten voor de stad 21

3. Invoering 30 km/u in Amsterdam 27
- 3.1 Communicatie 28
- 3.2 Inrichting 28
- 3.3 Voertuigtechniek (ISA) 29
- 3.4 Handhaving 29
- 3.5 Negatieve effecten rond invoering minimaliseren waar mogelijk 30
- 3.6 Voorstel voor categorisering 31
- 3.7 30 km/u in Europese steden 31

4. Inrichtingsprincipes en beleid 33
- 4.1 Inrichtingsprincipes GOW30 34
- 4.2 Vrijliggende OV-banen 36
- 4.3 Lopende projecten 36
- 4.4 Juridisch kader 37
- 4.5 Beleidscontext 38

5. Organisatie, planning en participatie 40
- 5.1 Participatie vooraf 41
- 5.2 Inspraak beleidsvoornemen 41
- 5.3 Planning en organisatie uitvoering 41
- 5.4 Financiering 42
- 5.5 Monitoring en evaluatie 42

Bijlage | Onderzoeken 30 km/u in de stad 43
- Verkeersonderzoek 43
- Geluidsonderzoek 44
- Luchtkwaliteit en klimaat 45
- Verkeersveiligheid 45

Voorwoord

Elke week raken in het Amsterdamse verkeer ruim vijftien mensen zwaargewond. Kinderen en volwassenen die in het ziekenhuis terechtkomen en vaak fysiek en mentaal nooit meer helemaal dezelfde worden. Meer dan één keer per maand hebben we een dode te betreuren in het verkeer. Een zoon, moeder, oma of vriend die op pad ging en nooit meer terugkwam. Dat is onacceptabel. We hebben de mogelijkheden hier wat aan te doen. Verkeersveiligheid moet weer topprioriteit zijn. We hebben in het verleden gezien dat dit levens redt.

Amsterdam staat aan de vooravond van een grote verandering in de openbare ruimte. We werken aan de invoering van een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in de stad. De straten en wegen in ons stedelijk gebied worden veiliger en leefbaarder. Het autoverkeer gaat zijn snelheid aanpassen aan dat van de andere verkeersdeelnemers en aan het hedendaagse gebruik van de straten. (Noodzakelijke uitzonderingen komen verderop in dit beleidsvoornemen aan de orde.) Dat is hoog tijd want onze straten zijn steeds meer tot verblijfsgebied uitgegroeid, deels omdat de stad drukker wordt en deels omdat de Amsterdammer in de 21ste eeuw meer activiteiten buiten onderneemt.

In de landen om ons heen zien we hoe goed het werkt, langzamer verkeer in de stad. Bewoners van Brussel tot Helsinki waarderen de toegenomen verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit. Die successen sterken ons in dit voornemen en in de strategische keuze om in één keer over te gaan. Wat ons daarbij gaat helpen, is de invoering van de gebiedsontsluitingsweg waar geen 50 km/u maar 30 km/u wordt gereden, de GOW30.

In dit beleidsvoornemen lichten we deze nieuwe wegcategorie uitgebreid toe. Deze specifieke keuze is belangrijk omdat we de stad bereikbaar willen houden. Bij herinrichtingen van deze wegen kijken we of het zinvol is om specifieke aanvullende aanpassingen te doen bij deze nieuwe wegcategorie. Daar is meer tijd voor nodig.

De coronacrisis heeft ons geleerd hoe belangrijk en kostbaar de openbare ruimte is. We moeten er alles aan doen om goed en veilig gebruik mogelijk te maken. Met 30 km/u in de stad zetten we een grote stap vooruit. Ik verwacht overigens dat het heel snel went, en dat Amsterdammers over een paar jaar tegen elkaar zullen zeggen: 'Weet je nog dat je 50 kon rijden op de Vrijheidslaan en de Postjesweg, op de Beethovenstraat en de Insulindeweg? Dat kun je je toch niet meer voorstellen?' Tijden veranderen, Amsterdam verandert, wij als Amsterdammers veranderen mee. Over een paar jaar vinden we 30 km/u in de stad de normaalste zaak van de wereld.

Egbert de Vries, wethouder Verkeer en Vervoer

Leeswijzer

In dit beleidsvoornemen geven we aan hoe Amsterdam verlaging van de maximumsnelheid in de stad wil realiseren. Dit voornemen vormt de uitwerking van motie 57.20 ('30 km is de norm in de hele stad, 50 de uitzondering' van Ernsting, Bakker en Van Lammeren) voor meer 30 km/u-wegen in de stad.
In hoofdstuk 1 gaan we in op het waarom van de maatregel. We lichten de doelstellingen toe: het vergroten van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de stad. In hoofdstuk 2 beschrijven we onze visie op een veilige snelheid in de stad, waarbij we ingaan op het belangrijkste criterium om een weg 30 km/u te maken: de ligging in stedelijk gebied. Hoofdstuk 3 beschrijft de aanpak. We werken ernaartoe om de maatregel in één keer in te voeren. Dit is het duidelijkst voor de weggebruikers. Hoofdstuk 4 behandelt de inrichtings-principes, het juridisch kader en het beleidskader. Hoofdstuk 5 gaat over de financiële kant van de maatregel, de planning en de participatie.

Samenvatting

Het streven is vanaf 2023 voor alle wegen in stedelijk gebied in Amsterdam in principe een maximumsnelheid van 30 km/u te hanteren. Amsterdam werkt sinds de jaren negentig met allerlei maatregelen aan verbetering van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Tegelijkertijd willen we dat de stad goed bereikbaar blijft, ook voor auto's. Met 30 km/u in de stad sluiten we aan bij een landelijke en internationale trend, gericht op een betere balans tussen de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie van straten. Uiteindelijk willen we dat een snelheid van 30 km/u in een stedelijke omgeving normaal is en normaal wordt gevonden. We sturen op het gedrag van de weggebruiker met de invoering van een nieuwe norm en stevige communicatie van deze norm.

De maatregel dient drie doelen:

1 Verkeersveilige stad; een lagere snelheid draagt bij aan minder én minder ernstige ongevallen.
2 Geluidsarme stad; met een maximumsnelheid van 30 km/u pakken we de grootste bron van ernstige geluidshinder aan: het verkeerslawaai.
3 Autoluwe stad; een maximumsnelheid van 30 km/u in de stad draagt bij aan onze ambitie om meer ruimte te maken voor een leefbare en toegankelijke stad.

Nieuwe categorie: GOW30

Het traditionele onderscheid tussen de categorieën gebiedsontsluitingsweg (weg met doorgaand verkeer, nu 50 km/u) en erftoegangsweg (weg in woonbuurten met alleen bestemmingsverkeer, nu 30 km/u) sluit niet meer goed aan bij het hedendaagse gebruik van de openbare ruimte. Er is meer (verschillend) verkeer en meer verschillend gebruik van de openbare ruimte.

De nieuwe categorie GOW30 is een gebiedsontsluitingsweg waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt. Deze categorie sluit goed aan bij wegen met relatief veel autoverkeer, waar vanuit leefbaarheid en stedelijkheid de verblijfsfunctie prioriteit krijgt boven de verkeersfunctie. De inrichting van een GOW30 heeft zowel kenmerken die bij een doorgaande weg horen als kenmerken van een weg met een lagere maximumsnelheid.

Een GOW30 krijgt geen kenmerken die de doorstroming van de auto te veel belemmeren, zoals hoge drempels of voorrang voor verkeer vanaf een erftoegangsweg van rechts. Het is van belang dat de GOW30 goed begaanbaar blijft voor nood- en hulpdiensten, die met soms grote en zware voertuigen relatief snel door de stad rijden. Uitzonderingen op het beleid zijn onderbouwd opgenomen in een afwegingskader.

Veiliger verkeer, minder geluidsoverlast

Uit onderzoek blijkt dat met een snelheidsverlaging van 50 km/u naar 30 km/u het aantal verkeersslachtoffers en zwaargewonden kan verminderen met 20% tot 30%. Ook de geluidsoverlast neemt af. Verlaging van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u levert een winst op die vergelijkbaar is met of zelfs groter is dan halvering van het autoverkeer: 3 dB(A).
Daarnaast wordt het aandeel van de auto in het verkeer in alle stadsdelen kleiner. In stadsdeel West zijn de verschillen het grootst en in stadsdeel Zuidoost het kleinst. Het dalende aandeel leidt tot een toename van de andere modaliteiten, waarbij het aandeel van de fiets het meest toeneemt.
We verwachten niet dat 30 km/u leidt tot nieuwe normoverschrijdingen op het gebied van de luchtkwaliteit. We zien daarom geen reden om aanvullende maatregelen te nemen. Wel gaan we meten wat het werkelijke effect zal zijn.

Uitzonderingen voor openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten

Voor het goed functioneren van het OV en de nood- en hulpdiensten zijn aanvullende maatregelen bedacht. De belangrijkste maatregel is dat op vrijliggende bus- en trambanen de maximum snelheid 50 km/u blijft.
Op een aantal trajecten wijken we in overleg met VRA, GVB, andere vervoerders en de nood- en hulpdiensten tijdelijk af van het beleid om 30 km/u te hanteren.

Samenvatting

In één keer naar 30 km/u in Amsterdam

Amsterdam zet de stap naar het gewenste netwerk het liefst in één keer. We gaan dit breed communiceren en passen bebording en markering aan. Bij de GOW30-wegen werken we bij herinrichting aan een aangepaste inrichting. Ook onderzoeken we de toepassing van snelheidsbegrenzing in voertuigen. Handhaving zien we als sluitstuk om de snelheid te beperken.

Organisatie en financiën

We zijn constant in gesprek met een groot aantal belanghebbende partijen over het beleidsvoornemen. Van 23 augustus tot en met 3 oktober is er inspraak mogelijk over de plannen. Nadat het beleid in de gemeenteraad is vastgesteld, vindt ook de uitvoeringsfase in goed overleg met vervoerspartners en andere belanghebbenden plaats. Na vaststelling van 30 km/u in de stad werken we toe naar uitvoering op straat, door middel van communicatie, campagnes, fysieke aanpassingen op een aantal locaties, markering en bebording. Bij deze transitie voor de hele stad is maatwerk onmisbaar.

1. Inleiding: Amsterdam veilig en leefbaar

In 2020 ondertekende Nederland in Zweden de Verklaring van Stockholm tijdens een conferentie van 140 landen over verkeersveiligheid. Onderdeel van deze verklaring is de invoering van een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in bebouwde gebieden waar voetgangers, fietsers en auto's zich mengen. In veel buitenlandse steden is verlaging van de snelheid al een belangrijke stap geweest om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te verbeteren. Ook in Nederlandse steden zien we deze beweging ontstaan.
De rijksoverheid werkt aan een landelijk afwegingskader om 30 km/u als leidend principe te hanteren in de bebouwde kom. In het beleidsvoornemen '30 km/u in de stad' werkt de gemeente Amsterdam dit uitgangspunt nu zelf al concreet uit.

Tot nu toe gold een snelheid van 30 km/u alleen in woonstraten, de zogenoemde erftoegangswegen (ETW30). Omdat de stad steeds drukker wordt en daarmee de leefbaarheid en de verkeersveiligheid onder druk staan, kiezen we op veel meer plekken voor de voordelen van een lagere snelheid. Door in veel meer straten 30 km/u in te voeren verbeteren we de verkeersveiligheid en verminderen we de geluidsoverlast. De auto krijgt een plek die beter past bij het stedelijk verblijfsklimaat.



1.1 Verkeersveiligheid als prioriteit

De gemeente Amsterdam hanteert sinds de jaren '90 de landelijke principes van Duurzaam Veilig Verkeer (DV) om wegen zo veilig mogelijk in te richten en ongelukken te voorkomen. Mede hierdoor is het aantal verkeersslachtoffers sterk verminderd. Het aantal geregistreerde verkeersgewonden nam in 2018, 2019 en 2020 af, ook doordat snorfietsen van het fietspad naar de rijbaan zijn gegaan. Toch raken in Amsterdam elk jaar nog honderden mensen ernstig gewond in het verkeer. In 2020 waren er bovendien dertien verkeersdoden te betreuren.

Doel: nul verkeersslachtoffers

Voetgangers, fietsers, bromfietsers en snorfietsers zijn relatief kwetsbaar. Ze voelen zich vaak onveilig en gestrest in het verkeer. Hun aandeel in de ongevalscijfers stijgt relatief snel. Met de groei van de stad, de toenemende drukte en de opkomst van nieuwe voertuigtypen die mogelijk gebruik mogen maken van het fietspad, verwachten we dat deze lijn de komende jaren doorzet. Dit betekent dat we extra maatregelen moeten nemen om de verkeersveiligheid in de stad te garanderen en verder te verbeteren. Het doel blijft tenslotte nul verkeersslachtoffers per jaar. En daarvoor is het nodig dat verkeersveiligheid een prioriteit is voor Amsterdam.

Snelheid speelt een hoofdrol. Hoe sneller een voertuig rijdt, hoe hoger het risico op ongevallen en hoe harder de klap bij een botsing. Hoe langzamer een voertuig rijdt, hoe beter de bestuurder kan reageren op onverwachte verkeerssituaties. Een lagere snelheid zorgt dus voor minder ongevallen. Als het toch misgaat, zijn de gevolgen minder ernstig. In het steeds drukkere Amsterdam is dat belangrijke winst.

Verkeersfunctie versus verblijfsfunctie

Het gevoel van veiligheid in het verkeer is heel belangrijk voor de beleving van de openbare ruimte. De zogeheten verblijfsfunctie van de weg heeft de afgelopen jaren (te) weinig aandacht gekregen in onze verkeerskundige afwegingen. Bij afwegingen over snelheid stond een goede doorstroming van het verkeer meestal voorop. Intussen is de verblijfsfunctie in veel straten steeds belangrijker geworden. Denk bijvoorbeeld aan winkelen, zitten, lopen, flaneren of ontspannen.

Het traditionele onderscheid tussen gebiedsontsluitingswegen (wegen met doorgaand verkeer, nu 50 km/u) en erftoegangswegen (wegen in woonbuurten met alleen bestemmingsverkeer, nu 30 km/u) sluit niet meer goed aan bij het hedendaagse gebruik van de openbare ruimte. Er is meer (verschillend) verkeer en meer verschillend gebruik van de openbare ruimte. In het vervolg laten we de verblijfsfunctie daarom zwaarder wegen bij besluiten over verkeersveiligheid in de stad.

1.2 Amsterdam Autoluw

Tot begin 2020 kwamen er in Amsterdam elk jaar 10.000 inwoners bij. De coronacrisis heeft deze groei tijdelijk tot stilstand gebracht. We verwachten echter dat het inwoneraantal en het aantal bezoekers weer toeneemt als de crisis achter de rug is. Dit zal grote gevolgen hebben voor de openbare ruimte in Amsterdam. Die komt onder druk te staan als steeds meer mensen zich verplaatsen van, naar en in de stad. Tegelijkertijd willen meer mensen de schaarse ruimte gebruiken om te ontspannen. Daarnaast is er ruimte nodig voor allerlei voorzieningen die horen bij een groeiende stad. Als we de stad leefbaar en bereikbaar willen houden, zijn er ingrijpende maatregelen nodig, ook in het stadsverkeer.

Autoluw, niet autoloos

Amsterdam werkt sinds de jaren negentig met allerlei maatregelen aan verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid, onder meer door de druk van de auto op de openbare ruimte te verminderen. Tegelijkertijd willen we dat de stad goed bereikbaar is, ook voor auto's. Dat is in veel gevallen echt nodig, bijvoorbeeld voor logistiek verkeer en gehandicaptenvervoer. We maken de stad daarom niet autoloos, maar autoluw.

Concrete maatregelen die de leefbaarheid en de veiligheid vergroten, zijn de uitbreiding van betaald parkeren, de bouw van P+R-voorzieningen, verbetering van de fiets- en voetgangersvoorzieningen, de uitbreiding en verbetering van het OV en het verkeersveilig maken van de stad. Een voorbeeld van dat laatste is dat de auto op steeds meer plekken te gast is. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor zogeheten actieve modaliteiten (zoals lopen en fietsen), voor verbetering van het openbaar vervoer en voor groen, ontmoeting, ontspanning en andere voorzieningen. Een volgende stap om Amsterdam veiliger en leefbaarder te maken is het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur in de stad.

Gesprek met de stad

In de gesprekken met de stad als voorbereiding op de Agenda Amsterdam Autoluw, hebben we vaak de wens voor meer wegen met 30 km/u gehoord. Vooral in de eigen woonomgeving willen mensen een lagere verkeerssnelheid. Ook aan de grotere wegen waar nu nog 50 km/u geldt, wonen veel mensen. Verder zien we dat ouderen en kinderen minder gaan fietsen doordat ze zich niet veilig voelen. Dit is onwenselijk omdat het de zelfstandigheid van deze groepen vermindert.

Bij herinrichtingen van wegen wordt steeds vaker gekozen voor een lagere maximumsnelheid. Hier betreft het vaak stadsstraten met een even sterke verblijfs- als verkeersfunctie. Op zulke wegen leidt een snelheid van 30 km/u tot een grote verbetering van de leefbaarheid. Dit gaat vaak gepaard met een aangepaste inrichting (bredere fietspaden, minder parkeerplaatsen, bredere stoep). Toch worden deze wegen niet volledig ingericht als erftoegangsweg, omdat dit de doorstroming van het verkeer te veel zou beperken. Dit zou slecht zijn voor de luchtkwaliteit en tot grotere vertragingen leiden voor nood- en hulpdiensten, het OV en fietsers. Feitelijk is er dus een tussenvorm van erftoegangsweg en gebiedsontsluitingsweg gewenst (zie 2.4).

1.3 Landelijke en internationale trend: 30 km/u

In steeds meer Nederlandse gemeenten, zoals Rotterdam, Amersfoort, Utrecht en Groningen, mag op steeds meer wegen niet harder gereden worden dan 30 km/u. Gemeenten geven daar nu nog op verschillende wijze invulling aan. In het buitenland hebben veel steden al gekozen voor 30 km/u als standaard voor het wegennet. In Brussel is sinds 1 januari 2021 30 km/u de norm en 50 km/u de uitzondering. De Verenigde Naties hebben in mei 2021 opgeroepen tot een wereldwijde verlaging van de snelheidslimiet naar 30 km/uur op plekken waar mensen lopen, leven en spelen. Dit sluit aan bij de internationale ambitie om het aantal verkeersdoden in 2030 te halveren.

Landelijk staat het onderwerp eveneens op de agenda. De Tweede Kamer heeft op 27 oktober 2020 een motie[1] aangenomen om een landelijk plan en afwegingskader te maken voor 30 km/u als leidend principe in de bebouwde kom in Nederlandse gemeenten. De minister van Infrastructuur en Waterstaat had al eerder aangegeven dat gemeenten wegen zelfstandig als 30 km/u-zones kunnen aanwijzen. Zij hebben als functioneel wegbeheerder de bevoegdheid om een verkeersbesluit te nemen. In de praktijk blijkt dat lastig omdat juridisch is vastgelegd dat een wegbeheerder in de bebouwde kom moet uitgaan van 50 km/u. Uitzonderingen moeten worden onderbouwd (zie 4.4 Juridisch kader). Dit betekent dat Amsterdam formeel nu nog steeds moet onderbouwen waarom ergens een maximumsnelheid van 30 km/u geldt.

[1] https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2020Z19682&did=2020D42366

De straat van de toekomst

Wij zijn van mening dat een lagere snelheid in de stad de toekomst heeft. En dat het logischer is een onderbouwing te moeten geven voor een hogere snelheid. Nu is de verkeerskundige functie nog het voornaamste criterium voor het bepalen van de snelheid op en de inrichting van de weg. In straten die zowel een sterke verkeersfunctie als een verblijfsfunctie hebben, leidt dit tot minder goede en verkeersonveilige oplossingen. Bovendien zien we dat in de stad de roep om meer te doen aan verkeersoverlast toeneemt. Niet alleen in drukke stadsstraten, maar ook in straten waar de drukte op straat beperkt is, maar waar wel veel mensen wonen. Amsterdam ziet de verblijfsfunctie van een straat daarom breder dan voorheen: ook wonen is een vorm van verblijven.

Duurzaam Veilig biedt nu nog geen tussenvariant die rechtdoet aan de wens voor een doorstroomfunctie (hoge intensiteit) en tegelijkertijd rekening houdt met de stedelijke verblijfsfunctie en het gebruik van weg en omgeving door voetgangers en fietsers. Voor die groep gebruikers is een lagere snelheid veiliger. In hoofdstuk 2 lichten we het voornemen toe om te komen tot een nieuwe categorie: de gebiedsontsluitingsweg waar 30 km/u de norm is (GOW30).

1.4 Ambitie: lagere snelheid op straat

We willen dat op een groot deel van de wegen straks niet harder wordt gereden dan 30 km/u. We stimuleren een lagere snelheid met gedragsmaatregelen, inrichting, handhaving en (op termijn) voertuigtechniek, in de vorm van snelheidsbegrenzing. We sturen het gedrag met een brede voorlichtingscampagne. Waar nodig passen we de infrastructuur aan, bijvoorbeeld met fysieke aanpassingen, zodat automobilisten langzamer moeten gaan rijden. Wel moeten we daarbij rekening houden met de snelheid van nood- en hulpdiensten.

We monitoren jaarlijks de snelheid van weggebruikers in de stad. Op plekken waar de ambitie niet meteen wordt bereikt, kijken we welke extra maatregelen nodig zijn om de snelheid verder omlaag te brengen. Elke daling van de gereden snelheid is winst vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en een stap richting minder verkeersdoden. In hoofdstuk 3 leggen we meer uit over de maatregelen die we nemen om deze daling voor elkaar te krijgen.

Onze ambitie dient de volgende doelen:

1. De verkeersveilige stad

Een lagere snelheid draagt bij aan minder én minder ernstige ongevallen. Ook verbetert het leefklimaat als gemotoriseerd verkeer rijdt met een lagere snelheid die past bij de stad. Weggebruikers voelen zich veiliger. Als automobilisten in de stad langzamer rijden, sluit dat beter aan op de snelheid van de andere weggebruikers. Zeker in een stad als Amsterdam, waar lopen en fietsen de belangrijkste modaliteiten zijn, is dat van groot belang.

2. De geluidsarme stad

Met een maximumsnelheid van 30 km/u pakken we de grootste bron van ernstige geluidshinder aan: het verkeerslawaai. De geluidshinder kan met maar liefst 3 dB afnemen, vergelijkbaar met een halvering van het verkeer. Geluid is een belangrijke bron van hinder en slaapverstoring, wat op termijn leidt tot een hogere bloeddruk, hartziekten en zelfs sterfte. Een lagere snelheid in de stad draagt dus bij aan een betere gezondheid van Amsterdammers.

3. De autoluwe stad

Een maximumsnelheid van 30 km/u als norm draagt bij aan onze ambitie om meer ruimte te maken voor een leefbare en toegankelijke stad. Naar verwachting leidt een lagere snelheid tot minder autoverkeer. Ook zal een deel van het autoverkeer zich verplaatsen naar plekken waar dat tot minder overlast leidt. Als er minder (dominant) autoverkeer is, kunnen we andere keuzes maken in de inrichting en functionaliteit van de openbare ruimte.

We kunnen meer ruimte bieden aan verblijven en aan alternatieve, actieve vormen van mobiliteit, zoals lopen of fietsen.

1.5 Aanpak: 30 km/u passend in de stad

Invoering van 30 km/u in de stad is meer dan een infrastructurele maatregel. We streven naar een ingrijpende verandering in het gedrag van een groot deel van de verkeersdeelnemers. We sturen daarop met de invoering van een nieuwe norm en stevige communicatie van deze norm. In Brussel zijn er goede ervaringen met een brede aanpak, gebaseerd op communicatie, monitoring en handhaving. Amsterdam volgt deze lijn.

Heldere boodschap

Uiteindelijk willen we dat een snelheid van 30 km/u in een stedelijke omgeving normaal is en normaal wordt gevonden. Verandering van het denken over snelheid in de stad is een belangrijk middel om de snelheid daadwerkelijk omlaag te krijgen. Dat dit kan, bewijst het verleden. Veertig jaar geleden was het ondenkbaar dat er op grote schaal 30 km/u in woonstraten zou worden ingevoerd. Inmiddels is dit gemeengoed. Het merendeel van de mensen begrijpt de logica hiervan en gedraagt zich naar de norm. Daarom is onze boodschap dat de snelheid in een stedelijke omgeving moet zijn aangepast aan die omgeving. Voor de weggebruiker is het heldere verhaal: in Amsterdam is de snelheid 30 km/u, tenzij anders aangegeven. Dit verhaal gaan we voor, tijdens en na invoering van de maatregel breed communiceren. Dit doen we online en offline, in de hele stad en op specifieke wegen waar we extra aandacht willen vestigen op de maatregel (zie 3.1).

Geloofwaardige inrichting

Het huidige Duurzaam Veilig gaat uit van een geloofwaardige snelheid van de weg. Dat blijft een kernpunt voor 30 km/u in de stad. Die geloofwaardige snelheid gaat verder dan de onmiddellijke weginfrastructuur; ook de inrichting van de weg in relatie tot de hele omgeving is van groot belang. Natuurlijk werken we ook aan de inrichting van de weg zelf. We passen markering en bebording aan in de stad om het zo duidelijk en herkenbaar mogelijk te maken. Op locaties waar we verwachten dat de snelheid mogelijk te hoog blijft, nemen we aanvullende fysieke maatregelen, zoals ribbelstroken, versmallingen of plateaus (zie 3.2). Vanuit het programma Verkeersveiligheid en de aanpak Blackspots treffen we nog steeds maatregelen om de verkeerveiligheid verder te vergroten. Bij groot onderhoud of herinrichting zetten we verdere stappen in het afdwingen van de gewenste snelheid. Smallere rijbanen, (overrijdbare) middenbermen, bomen en andere objecten langs de weg kunnen bijdragen aan het beïnvloeden van de snelheid van automobilisten.

Monitoring en handhaving

Een belangrijke stap bij verandering van de norm is constante monitoring van het daadwerkelijke effect van de maatregel. Door de snelheid in de stad te meten voor en na invoering van de maatregel zien we welke verandering er optreedt, wat goed werkt en wat niet, en waar extra inzet nodig is. We kijken ook naar de effecten op de verkeersveiligheid, de snelheid van het OV en de nood- en hulpdiensten. We moeten waar nodig zaken durven terugdraaien of juist extra maatregelen nemen. Naast extra communicatie en aanpassing van de inrichting kunnen we handhaving inzetten. Dit is niet het primaire middel om de snelheid af te dwingen, maar op sommige locaties willen we in overleg met politie en justitie laten zien dat we serieus werk maken van de normverandering. Handhaving hoort daarbij in het geval dat andere maatregelen onvoldoende effect hebben. Over de mogelijkheden hiervoor zijn we met de politie en het OM in gesprek.

2. Visie op een veilige snelheid

We streven ernaar dat de maximumsnelheid van 30 km/u zo snel mogelijk het uitgangspunt is voor alle wegen in het stedelijk gebied van Amsterdam. Wel blijven we onderscheid maken tussen belangrijke en minder belangrijke wegen in de stad. Daarbij introduceren we een nieuwe verkeerskundige categorie, de Gebiedsontsluitingsweg-30 (GOW30). Op deze weg kunnen hogere auto-intensiteiten (veel autoverkeer) gecombineerd worden met een lagere snelheid.
De functie van een weg bepaalt dus niet langer de maximumsnelheid. Ook een 30 km/u-weg kan geschikt zijn voor doorstromend autoverkeer.



De verschillen op een rijtje:
- Een erftoegangsweg heeft vooral een verblijfsfunctie; er geldt 30 km/u.
- Een gebiedsontsluitingsweg *in een niet-stedelijke omgeving* heeft vooral een verkeersfunctie; er geldt 50 km/u (of hoger).
- *Nieuw:* op een gebiedsontsluitingsweg *in stedelijk gebied* zijn de verblijfsfunctie en de verkeersfunctie beide van belang; er geldt 30 km/u.

In dit nieuwe beleid tellen de verkeersveiligheid en de verblijfsfunctie op een gebiedsontsluitingsweg dus zwaarder dan voorheen. Dat leidt tot de keuze voor 30 km/u. De verkeersfunctie blijft wel van belang om de stad bereikbaar te houden voor de auto. Dit komt onder andere tot uiting in het behoud van voorrang en in het beperken van het aantal drempels.

Ook andere partijen erkennen de noodzaak van de GOW30, een tussenvariant tussen de ETW30 en de GOW50. Veel steden hebben te maken met de spanning tussen de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie. Uit onderzoek van het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) blijkt dat er behoefte is aan een nieuwe categorie in de verkeerskunde. Deze categorie past goed op wegen met relatief veel autoverkeer, waar vanuit leefbaarheid en stedelijkheid de verblijfsfunctie prioriteit verdient boven de verkeersfunctie.

2.1 Nieuwe visie: stedelijkheid en veilig verblijf als uitgangspunt

Zoals gezegd streven we naar nul verkeersslachtoffers in Amsterdam. Daarom staat verkeersveiligheid in het mobiliteitsbeleid op één. Toch zijn er elk jaar in Amsterdam nog verkeersdoden te betreuren en zijn er ruim 800 geregistreerde ernstig gewonden. Uitbreiding van het aantal 30 km/u-wegen is een belangrijke stap om hier iets aan te doen.

Een auto is zwaar en heeft een relatief hoge snelheid vergeleken met de voetgangers en fietsers, die zich in dezelfde openbare ruimte verplaatsen. Voetgangers maken bovendien van die ruimte gebruik om te verblijven, te winkelen, te flaneren en te ontspannen. Duurzaam Veilig is erop gericht om weggebruikers met verschillende snelheden en massa's te scheiden. Dit blijkt in de stad vaak lastig doordat de ruimte beperkt is. Ook heeft een weg met gescheiden verkeer doorgaans de uitstraling van een weg waar de verkeersfunctie voorop staat, met belijning en opstelvakken.

Amsterdam wil in stedelijk gebied juist de verblijfsfunctie prioriteit geven boven de verkeersfunctie. Dit draagt immers bij aan een prettige en leefbare stad waar mensen kunnen ontspannen, kunnen verblijven en elkaar kunnen ontmoeten. Hiervoor is een prettige uitstraling nodig, evenals goed oversteekbare (stads) straten die uitnodigen tot gebruik van de openbare ruimte.
Hoe drukker het wordt in de stad, hoe belangrijker dit uitgangspunt.

Dat de verblijfsfunctie op de eerste plaats komt, betekent niet dat verplaatsingen niet meer belangrijk zijn. Veel stadsstraten danken hun bruisende karakter juist aan de combinatie van verblijven en verplaatsen. Deze drukke stadsstraten blijven belangrijk voor de doorstroming van verkeer. Daarom houdt het verkeer op deze routes voorrang en zorgen we voor aparte fietsvoorzieningen. De weg blijft even belangrijk binnen het netwerk van wegen.

Stedelijke norm: maximumsnelheid 30 km/u

Amsterdam gaat voor alle wegen binnen de bebouwde kom in stedelijk gebied in principe een maximumsnelheid van 30 km/u hanteren. 'Stedelijk gebied' wordt ruim opgevat: gebieden waar functies dicht op of aan de weg liggen met een relatief hoge omgevingsadressendichtheid (zie kaarten p. 15).[2]
Ook wegen met relatief veel voetgangers en fietsers en de mogelijkheid om over te steken vallen hieronder. Deze zogeheten oversteekrelatie hangt er vaak mee samen dat er aan beide zijden van de weg woningen en voorzieningen zijn.

[2] Omgevingsadressendichtheid: het aantal adressen binnen een cirkel met een straal van één kilometer rond dat adres, gedeeld door de oppervlakte van de cirkel.

Niet-stedelijke wegen

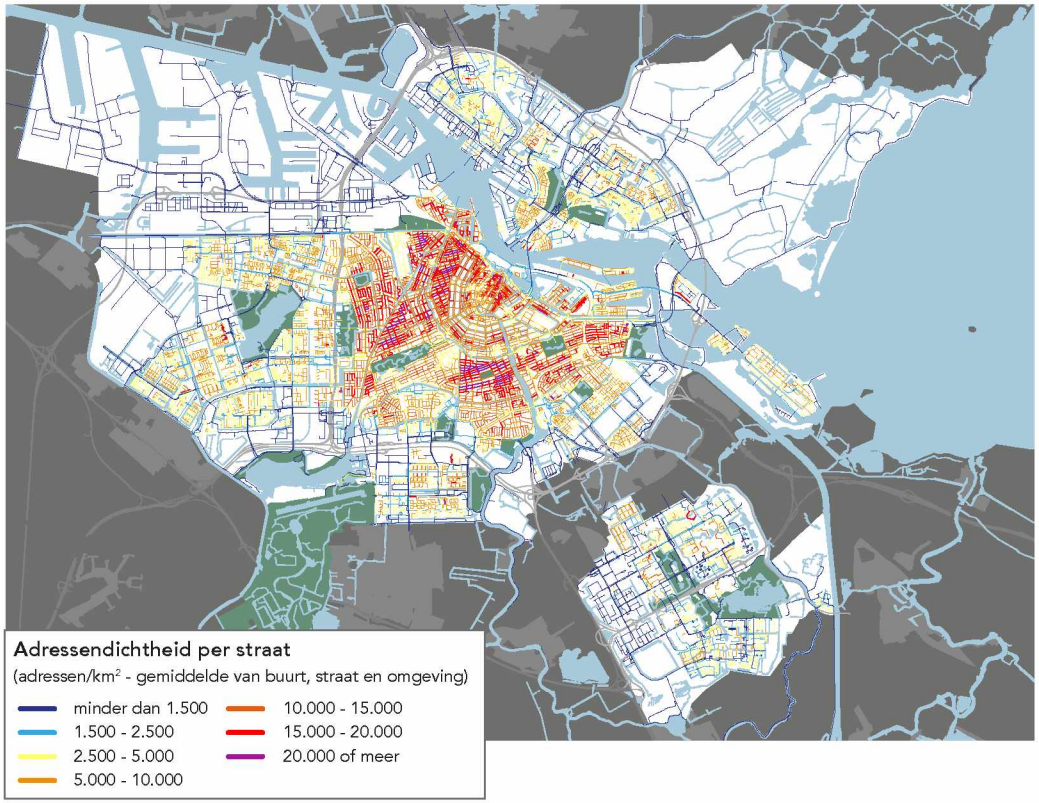
Voor gebiedsontsluitingswegen in een niet-stedelijke omgeving geldt in principe 50 km/u of hoger. Daar is de verkeersfunctie immers dominant en is een snelheidsverlaging vaak ook niet nodig. Toch kan ook daar de weg gemotiveerd alsnog worden gewijzigd in gebiedsontsluitingsweg met 30 km/u. Buiten de bebouwde kom is er geen sprake van een stedelijke omgeving. Hier gelden de bestaande snelheidslimieten, afhankelijk van het type weg: 60 km/u voor een erftoegangsweg, 80 km/u voor een gebiedsontsluitingsweg en 80/100 km/u voor een stroomweg.

2.2 Afwegingskader: 30 of 50

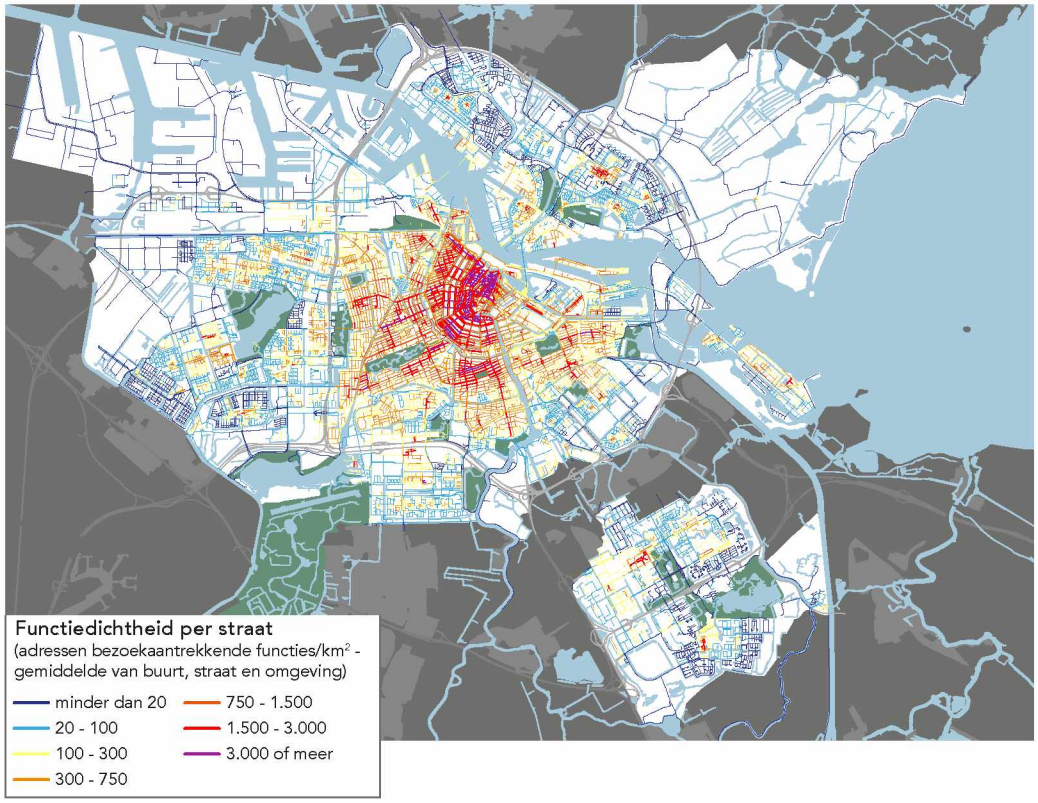
Het nieuwe beleid betekent dat er in principe een maximumsnelheid van 30 km/u geldt op alle wegen met woningen, kantoren en voorzieningen en waar voetgangers en fietsers ook gebruikmaken van de weg en openbare ruimte. Hieronder beschrijven we een aantal uitzonderingen op dit beleid (snelheid verwijst naar maximumsnelheid).

Uitzondering: 30 km/u tenzij, dus 50 km/u

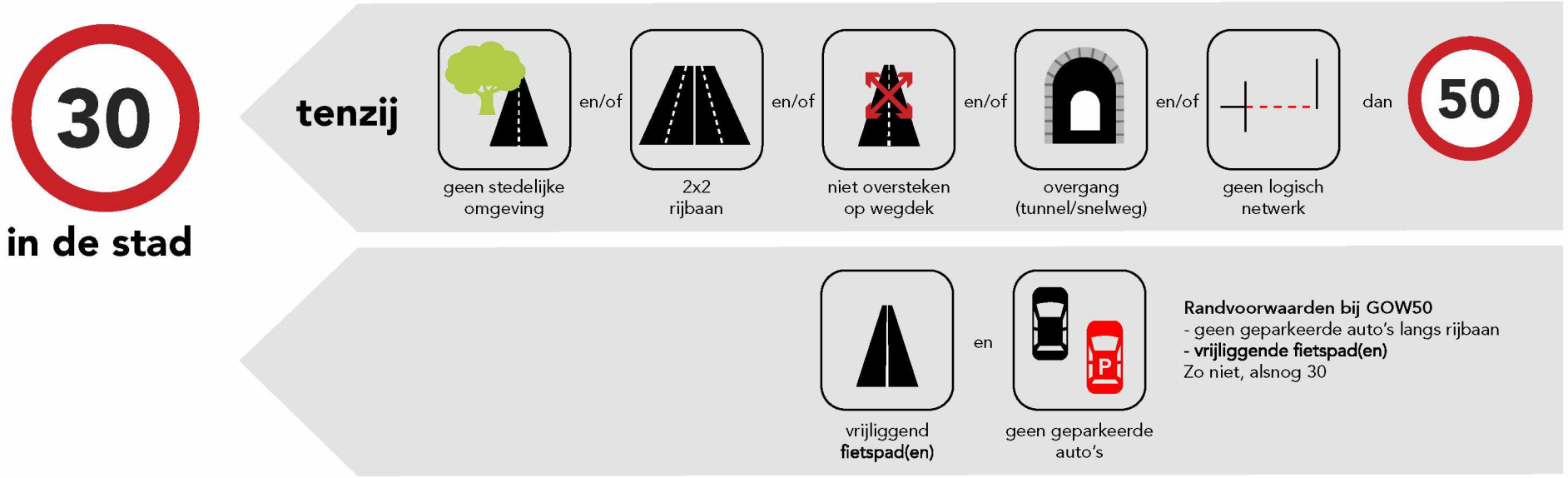
- De stedelijkheid wordt een van de bepalende keuzes in het maken van afwegingen rond snelheid in de stad. Als er weinig of geen directe functies aan de weg liggen, er een grote afstand is tot bebouwing, er een lage dichtheid is en/of geen langzaam verkeer van de straat gebruik kan maken, is er sprake van een niet-stedelijke omgeving.
- Op wegen met twee dubbele rijbanen (2x2) blijft een snelheid van 50 km/u gelden omdat de nadruk er ligt op de verkeersfunctie. Door de ruime inrichting is het voor automobilisten lastiger om een maximumsnelheid van 30 km/u aan te houden. Het is bovendien lastig om met aanvullende inrichtingsprincipes de rijsnelheid op dergelijke wegen structureel te verminderen, omdat automobilisten betrekkelijk eenvoudig kunnen inhalen.
- Op weggedeelten die direct aansluiten op wegen met een snelheid van 70 km/u of hoger (zoals een tunnel) blijft de snelheid 50 km/u. We willen voorkomen dat automobilisten plotseling snelheid moeten verminderen. We stellen de overgang naar een lagere snelheid uit tot een plek waar 30 km/u passend is. Als de overgang te groot is, is de kans groter dat er te hard wordt gereden en is het daarmee verkeersonveiliger.
- Op wegen waar oversteken voor voetgangers of fietsers niet mogelijk of nodig is, bijvoorbeeld omdat er hekken zijn of er maar aan één kant van de straat voorzieningen zijn, kan de snelheid 50 km/u blijven.
- Op weggedeelten waar voor de weggebruiker mogelijk een onlogische situatie ontstaat, kan de snelheid 50 km/u blijven. Te veel overgangen of wisselingen doen af aan de herkenbaarheid en de verwachte snelheid, waardoor er vaker harder wordt gereden.



Afbeelding 1.
Adressendichtheid van alle wegen in Amsterdam. Berekening van stedelijkheid op basis van de Basisregistratie Adressen en Gebouwen. De weergegeven waarde is het gemiddelde van buurt, straat en directe omgeving.



Afbeelding 2.
Functiedichtheid van alle wegen in Amsterdam.



Afbeelding 3. Schematische weergave uitzonderingen op GOW30

Randvoorwaarden bij GOW-50

Op wegen die volgens het afwegingskader 50 km/u worden, hebben we twee uitzonderingen:

- Op wegen zonder vrijliggend fietspad, waar fietsers wel gebruik van mogen maken (bijvoorbeeld met een fietsstrook), wordt de snelheid 30 km/u om het verschil in snelheid tussen de weggebruikers te beperken.
- Op wegen waar auto's direct aan de weg geparkeerd kunnen worden, wordt de snelheid 30 km/u om aanrijdingen met hoge snelheid te voorkomen bij in- en uitparkeren en in- en uitstappen.

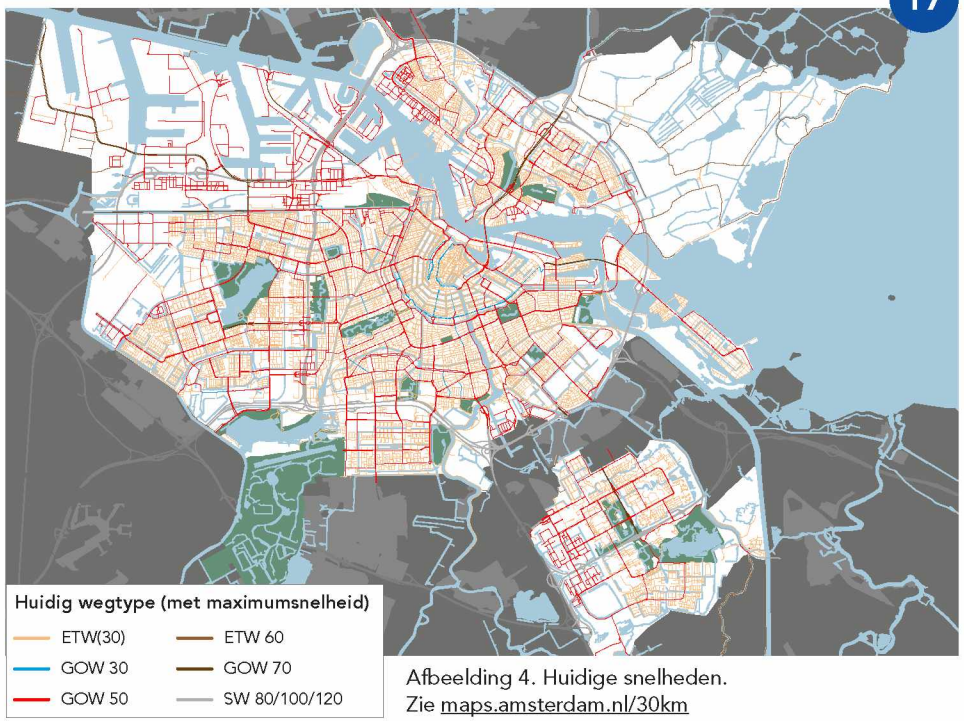
2.3 Lokale ingrepen

Met specifieke (circulatie)maatregelen kunnen we lokaal stappen zetten in het verminderen van verkeer op specifieke wegen. Dat biedt kansen deze wegen verder autoluw te maken. Zo wordt in stadsdeel Zuid de noordelijke Van Woustraat afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Ook wordt gewerkt aan de situatie bij de Prins Hendrikkade en aan circulatiemaatregelen bij de Haarlemmer Houttuinen. Dit leidt op deze wegen tot aanzienlijk minder verkeer. Een gevolg is wel dat een groot deel van het verkeer zich verplaatst naar andere wegen, die daardoor drukker worden. De totale hoeveelheid verkeer in de stad vermindert slechts beperkt. Als de stad blijft groeien (met naar verwachting 150.000 woningen en 200.000 banen tot 2050) wordt het een stevige uitdaging om de hoeveelheid autoverkeer tot het huidige niveau te beperken. Alhoewel de geschiedenis heeft uitgewezen dat goede maatregelen ervoor zorgen dat de groei van de stad niet automatisch leidt tot groei van het autoverkeer.

2.4 'Nieuw Duurzaam Veilig': GOW30

Duurzaam Veilig kent binnen de bebouwde kom twee type straten: erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u (of stapvoets bij erf) en gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/u (soms 70 km/u). Het huidige netwerk van gebiedsontsluitingswegen in Amsterdam is relatief fijnmazig. Hoewel er sinds de jaren '90 stelselmatig gebieden als erftoegangsweg met 30 km/u worden ingericht, is op veel wegen de maximumsnelheid nog 50 km/u (zie afbeelding 4). Wegen waar relatief veel autoverkeer rijdt (vuistregel meer dan 6000 voertuigen per etmaal), vallen over het algemeen in de categorie gebiedsontsluitingsweg (GOW). Hierbij hoort conform Duurzaam Veilig een snelheid van 50 km/u en een inrichting die past bij de verkeersfunctie, zoals relatief brede rijstroken met belijning.

Als dit het uitgangspunt blijft, wordt het lastig om op meer wegen 30 km/u te hanteren. Conform Duurzaam Veilig hoort 30 km/u namelijk bij de categorie



Afbeelding 4. Huidige snelheden.
Zie maps.amsterdam.nl/30km

erftoegangswegen. Dit betekent dus in principe menging van verkeerssoorten, voorrang van rechts en klinkerverharding. In de stad is er op veel wegen relatief veel autoverkeer. Dit maakt deze wegen niet geschikt als erftoegangsweg. Bovendien is het voor sommige wegen onwenselijk om deze als erftoegangsweg aan te wijzen. Veel wegen hebben een belangrijke functie om een gebied te ontsluiten voor de auto, de fiets of de tram. Ook is het lastig om de verkeersintensiteit er te verminderen (zie 2.3).

Inrichting erftoegangsweg

Bij een erftoegangsweg hoort een specifieke inrichting. Die gaat uit van gemengd verkeer, klinkerverharding, 'rechts heeft voorrang' en snelheidsremmende maatregelen. Op wegen met relatief veel autoverkeer is zo'n inrichting niet wenselijk. Voor fietsers zou de straat onveiliger worden. Ook zou de doorstroming verslechteren, waardoor de luchtkwaliteit achteruit zou gaan. We werken daarom met nieuwe inrichtingsprincipes voor een GOW30 (zie 4.1). Ook kennisplatform CROW is bezig deze principes te ontwikkelen. We trekken hier zoveel mogelijk gezamenlijk in op.

2.5 Voorgestelde categorisering: GOW30, ETW30, GOW50/70

Toepassing van het afwegingskader uit 2.2 leidt tot een voorkeurskaart (zie p. 19) waarop per weg is aangegeven wat de gewenste snelheid en categorisering is op de korte termijn. Op deze kaart is te zien welke wegen veranderen van 50 km/u naar 30 km/u en welke wegen 50 km/u blijven.

Sommige wegen waar nu een snelheid van 50 km/u geldt, hebben meer de functie van een erftoegangsweg. Deze wegen horen in het huidige Duurzaam Veilig-kader ook al een snelheid van 30 km/u te hebben. Het gaat hierbij om verblijfsgebieden/woonstraten die nog niet als zodanig zijn aangewezen/ingericht. Bij een toekomstige herinrichting van een nu aangewezen GOW30 kan altijd bekeken worden of het wenselijk is om de straat in te richten als ETW30.

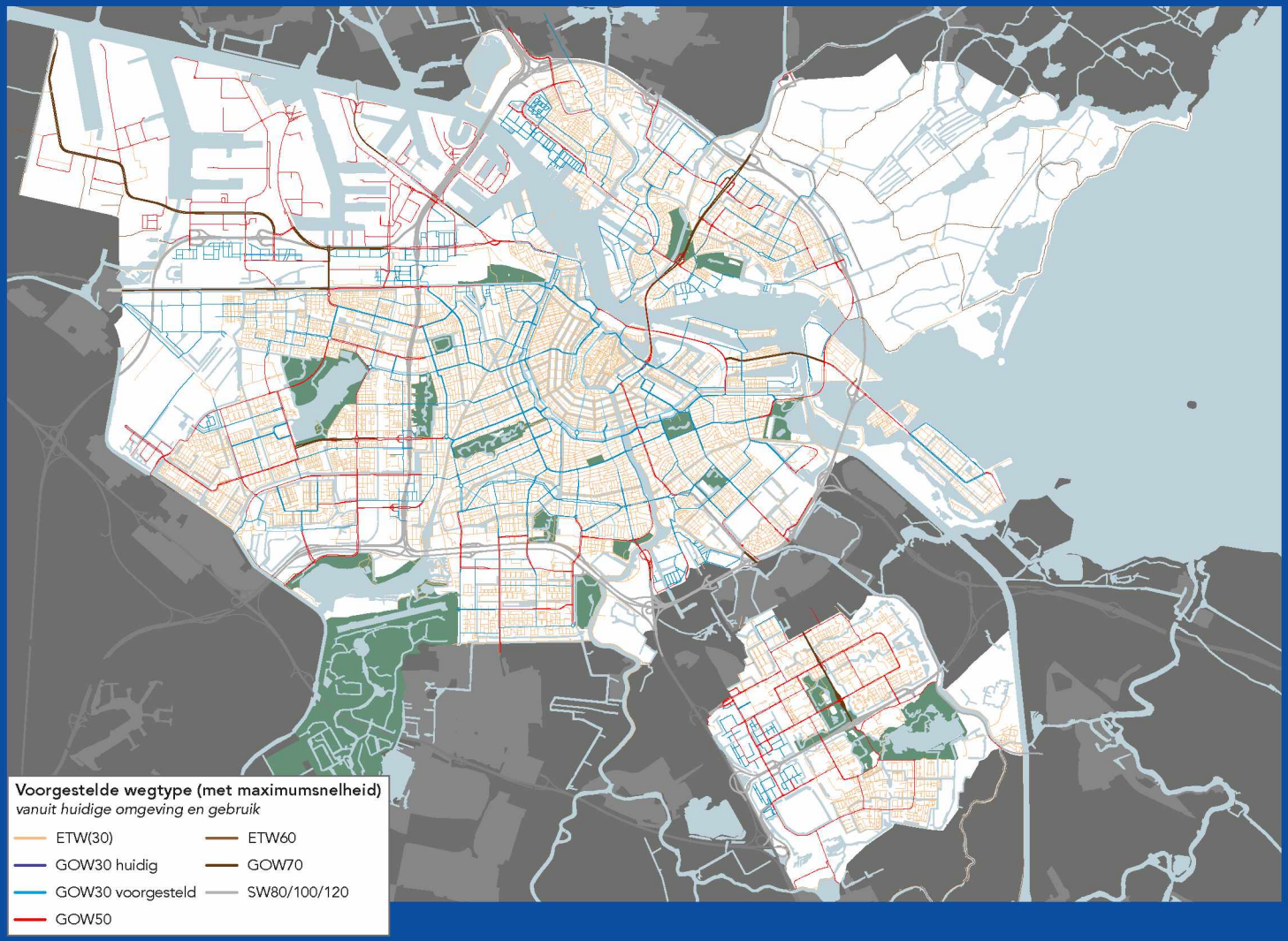
Op de kaart zijn de volgende categorieën te zien:
- Erftoegangswegen die nu 50 km/u zijn en ETW30 worden;
- Gebiedsontsluitingswegen die nu 50 km/u zijn en GOW30 worden;
- Gebiedsontsluitingswegen die nu 50 km/u of 70 km/u zijn en GOW50/70 blijven;
- Wegen buiten de bebouwde kom (30, 60 km/u, 80 km/u of 100 km/u).

Dynamische toepassing afwegingskader

De stad ontwikkelt zich constant. Wegen die nu in een drukke en bruisende buurt liggen, waren dertig jaar geleden afgelegen wegen buiten stedelijk gebied. De komende decennia wordt de stad verder verdicht. We maken ruimte voor 150.000 woningen. Dit leidt in veel gevallen tot de aanleg van nieuwe stadsstraten of het omvormen van bestaande verkeerswegen tot stadsstraat. Bij deze transformatie en verandering van functie wordt steeds het afwegingskader toegepast. Zo kunnen wegen die nu 50 km/u blijven, in de toekomst een 30 km/u-regime krijgen. In die zin is de kaart op de volgende pagina niet het eindbeeld, maar het beginpunt van de transitie.

Toelichting snelheidskaart
Op bijgaande kaart is het netwerk te zien na de toepassing van het hier beschreven afwegingskader. We zien dat een groot deel van de wegen in de bebouwde kom 30 km/u wordt. In **Noord** zien we dat de belangrijkste Plusnet-autoroutes 50 km/u blijven, omdat deze als niet-stedelijk zijn geclassificeerd. Deze wegen liggen veelal op een dijklichaam of hebben geen of vrijwel geen direct aanliggende bebouwing. Naast de Plusnet-autoroutes blijven de volgende wegen 50 km/u:

- Nieuwe Purmerweg van Leeuwarderweg tot Ringsloot: de weg is deels 2x2 en heeft nauwelijks aanliggende bebouwing. Het is de bedoeling om deze weg op termijn te herinrichten en er een meer stedelijke omgeving van te maken. In dat geval is 30 km/u een meer passende snelheid. Dit geldt ook voor de Waddenweg.
- Stellingweg/Molenaarsweg: deze wegen zijn ruim opgezet en hebben bebouwing op ruime afstand. Specifieke aandacht voor de oversteekbaarheid is nodig.



Afbeelding 5. Snelheidskaart bij toepassing van afwegingskader. Op een aantal wegen is al een snelheid van 30 km/u ingevoerd, zoals Damrak, Rokin en Sarphatistraat. Zie maps.amsterdam.nl/30km

Ook in **Zuid**, met name ten zuiden van de Ring A10, blijft een deel van het netwerk 50 km/u, omdat het criterium stedelijkheid er niet van toepassing is:

- De Boelelaan blijft 50 km/u, vanwege de ruime opzet van de weg (2x2) en de bebouwing op afstand. Alleen het middelste deel, tussen de Van Leijenberghlaan en de Buitenveldertselaan, wordt 30 km/u (de weg is er 2x1 en de bebouwing ligt dichter aan de weg).
- De overige wegen rond station Zuid (Parnassusweg, Strawinskylaan, Beethovenstraat) blijven in de huidige situatie vooralsnog 50 km/u. Er zijn plannen om deze wegen te herinrichten en een meer stedelijke uitstraling te geven. In dat geval is 30 km/u een meer passende snelheid.
- Van Nijenrodeweg: een ruim opgezette straat, met parallelstructuur met beperkt aanliggende bebouwing.
- Buitenveldertselaan: 2x2 met een ruime middenberm met tram.
- President Kennedylaan: 2x2.

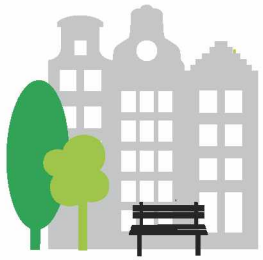
In **Nieuw-West** wordt een deel van de wegen 30 km/u. Tegelijkertijd blijft een deel van de wegen nog 50 km/u. Dit heeft grotendeels te maken met adressen die verder van de weg afliggen of 2x2-wegen.

Voor **Zuidoost** geldt dat een groot deel van het netwerk 50 km/u blijft, omdat dit dreven zijn zonder direct aanliggende bebouwing. Een aantal wegen blijft 50 km/u vanwege de 2x2-indeling van de weg.

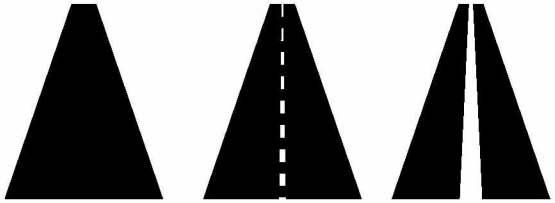
In **Centrum, West en Oost** zien we het grootste deel van de wegen verkleuren naar 30 km/u. Weesperstraat en Wibautstraat blijven vooralsnog 50 km/u, vanwege de 2x2-rijbanen. Piet Heinkade/De Ruyterkade is ook 50 km/u door de ligging langs de spoordijk. Het westelijk deel van de Haarlemmerweg blijft 50 km/u, vanwege de beperkte adressendichtheid daar. Voor het **Amsterdam Science Park** geldt dat een groot deel van de rondweg nu nog 50 km/u is, waar niet gefietst of gewandeld mag worden. Er zijn ambities om de rondweg deels autoluw en toegankelijk voor fietsers te maken en als 30 km/u aan te merken. Dit blijft mogelijk, maar op grond van dit afwegingskader gebeurt dat nu niet. Een deel van deze straten is nu nog verboden voor fietsers en er is nauwelijks bebouwing aan de wegen. Bij verdere ontwikkeling is een verlaging van de snelheid ook hier logisch. Het stuk C. Mac Gillavrylaan dat nu als 50 km/u is aangemerkt, wordt 30 km/u met de nieuw aan te leggen C. Mac Gillavrylaan en de onderdoorgang vanaf de rondweg. Er komen dan vrijliggende fietspaden. Bij eventuele verkeersremmende maatregelen moet rekening worden gehouden met de naastliggende laboratoria in verband met mogelijke trillingen.

Het kader geldt dus ook voor nieuwe wegen en te ontwikkelen gebieden, zoals de verdere ontwikkeling van IJburg. Hier bepalen dezelfde aspecten als in de rest van de stad uiteindelijk de passende snelheid. Het beleidsvoornemen heeft mogelijk invloed op de inrichting en de uitvoering op straat van dit soort gebieden. Dit wordt met de betreffende projecten opgepakt.

Op de meeste **bedrijfsterreinen** geldt van oudsher een maximumsnelheid van 50 km/uur. De wat rustigere straten zijn hier meestal niet conform Duurzaam Veilig op ingericht met fietsvoorzieningen en voorrang op kruispunten. Afhankelijk van het type bedrijfsterrein lijkt het wenselijk om ook hier op bepaalde straten de snelheid te verlagen naar 30 km/uur. Op bedrijfsterreinen met bijvoorbeeld kantoren en baliefuncties waar veel werknemers en bezoekers op de fiets naartoe komen, is het vanuit verkeersveiligheid gewenst om bij afwezigheid van fietsvoorzieningen de snelheid naar 30 km/uur te verlagen.



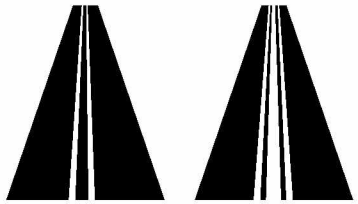




1. Geen asmarkering
2. Onderbroken enkele asmarkering
3. Middenberm zonder belijning







1. Dubbele doorgetrokken asmarkering
2. Middenberm met doorgetrokken lijn

Afbeelding 6. Bebording en markering bij 30 km/u- en 50 km/u-wegen

2.6 Effecten voor de stad

Effect op de inrichting van de wegen

Het voorgenomen beleid leidt ertoe dat de resterende 50 km/u-wegen in de stad allemaal meer zullen gaan voldoen aan de eisen die in Duurzaam Veilig worden gesteld aan een gebiedsontsluitingsweg. Hierbij geldt dat een weg met een verkeersfunctie als zodanig is ingericht. De snelheid is er 50 km/u, er is sprake van een gesloten verharding (asfalt), oversteken van langzaam verkeer op wegvakken is niet toegestaan, en parkeren langs deze wegen evenmin.
Ook zijn de verkeerssoorten gescheiden, zodat snel en langzaam verkeer niet met elkaar in conflict komen. De rijrichtingen voor het autoverkeer worden gescheiden door een middenberm of minimaal door een doorgetrokken asmarkering. Dergelijke wegen hebben altijd voorrang op wegen van een lagere orde.

In de huidige Amsterdamse situatie voldoen veel 50 km/u-wegen niet aan deze eisen. Vaak is er sprake van parkeren langs de route, soms liggen er fietsstroken in plaats van fietspaden. Ook oversteken op de wegvakken komt vaak voor. In die gevallen spreken we van een 'minimaal ingerichte gebiedsontsluitingsweg'. Deze wegen zijn niet geschikt als erftoegangsweg omdat er daarvoor te veel autoverkeer is en er dan juist nog meer verkeerssoorten gemengd moeten worden. Ook hier zien we de voordelen van een GOW30.

We stellen dus voor om op alle wegen waar nu geen ideale GOW-inrichting is, de snelheid naar 30 km/u aan te passen vanuit verkeersveiligheid zonder de functie ingrijpend te wijzigen.

Veiliger verkeer

Een van de belangrijkste overwegingen om 30 km/u als norm te hanteren, is dat het aanzienlijk bijdraagt aan de verkeersveiligheid in de stad. Vooral het aantal en de impact van ongevallen tussen gemotoriseerd verkeer en zogenoemde kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, brom- en snorfietsers) moeten verminderen. Dit doordat de remweg veel korter is bij 30 km/u en het gezichtsveld van bestuurders en andere weggebruikers groter.

Daarnaast is de impact van een ongeval bij 30 km/u veel kleiner. Voor voetgangers is het risico op overlijden bij 50 km/u vijf keer hoger dan bij 30 km/u. Ook voor de inzittenden van de auto is 30 km/u veel veiliger. Het risico om bij een ongeval te overlijden of ernstig gewond te raken is driemaal lager dan bij 50 km/u. Dit effect valt of staat met de uiteindelijke snelheid en het gedrag van alle verkeersdeelnemers, maar valt altijd positief uit ten opzichte van de huidige situatie. In 90% van alle verkeersongevallen speelt gedrag een rol. Daarom is het van belang dat alle maatregelen er zoveel mogelijk op gericht zijn om veilig gedrag te bereiken. Onderzoek heeft herhaaldelijk het belang van geloofwaardige en herkenbare snelheden en infrastructuur aangetoond om kopieergedrag te stimuleren, zowel van automobilisten als van voetgangers en fietsers.

De effecten van een lagere rijsnelheid op de verkeersveiligheid:
1. Botsingen hebben minder impact
2. Automobilisten hebben een breder gezichtsveld
3. Er is meer tijd om te reageren
4. De remweg neemt sterk af (zie afbeelding 7).



Afbeelding 7. Effecten van een lagere snelheid

Minder geluidsoverlast

Geluidsoverlast als gevolg van verkeer ontstaat enerzijds door motorgeluid en anderzijds door het geluid van de banden op het asfalt (rolgeluid). Bij snelheden hoger dan 40 km/u is het rolgeluid de belangrijkste geluidsbron, bij lagere snelheden de motor. Behalve van de snelheid van het voertuig, hangt het geluidsniveau ook af van het soort voertuig, het soort wegdek, de mate waarin er wordt opgetrokken en natuurlijk het aantal voertuigen. Verkeerslawaai pak je het best bij de bron aan. Verlaging van de snelheid van een voertuig van 50 km/u naar 30 km/u levert een winst op die vergelijkbaar is met of zelfs groter is dan halvering van het autoverkeer: 3 dB(A).

We hebben de effecten van een lagere snelheid op het verkeersgeluid in de stad in beeld gebracht. Dit hebben we gedaan met de Urban Strategy Tool, een instrument van onderzoeksbureau TNO en de gemeente Amsterdam. Hieruit blijkt dat in een groot deel van de stad de geluidshinder afneemt tot zelfs 5 dB. Dit komt door de combinatie van een lagere snelheid en minder verkeer op de betreffende wegen. Op een aantal wegen neemt de geluidshinder toe als gevolg van een toename van verkeer.

De ambities van het Actieplan Geluid en Actieplan Schone Lucht zijn belangrijk om op de plekken waar het autoverkeer toeneemt, de geluidsoverlast terug te dringen. Op termijn leidt de opkomst van uitstootvrije voertuigen tot een extra afname van geluidsoverlast van 5 dB tot 10 dB. Dit komt voornamelijk omdat deze voertuigen geen motorgeluid produceren.

Effecten op autoverkeer

Amsterdam is de eerste grote stad in Nederland waar op het overgrote deel van de wegen een maximumsnelheid van 30 km/u gaat gelden. We weten daarom nog niet precies hoe het verkeer zich gaat gedragen. We hebben gekeken naar voorbeelden in het buitenland en hebben met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) berekeningen uitgevoerd om de effecten in beeld te brengen (zie bijlage: Onderzoeken 30 km/u in de stad).

Vanuit het verkeersonderzoek hebben we naar de volgende aspecten gekeken:

- wegen waar het drukker en minder druk wordt;
- de hoeveelheid mensen die zich met auto, fiets of OV verplaatsen;
- het aantal met de auto afgelegde kilometers;
- de verhouding tussen de hoeveelheid auto's op de Ring A10 en de capaciteit van de weg.

Het verkeersmodel laat een structurele afname zien op het stedelijk wegennet van ongeveer 2,5% van het gebruik van de auto. Het aandeel van de auto wordt in alle stadsdelen kleiner. In stadsdeel West is het verschil het grootst en in stadsdeel Zuidoost is het verschil het kleinst. Het dalende aandeel leidt tot een toename van de andere modaliteiten, waarvan het aandeel van de fiets het meest toeneemt.

Over het hele netwerk worden er 1,2% minder autokilometers gereden. Op sommige wegen is de afname groter. De grootste afname zal plaatsvinden op S-wegen. Veel van dit type wegen worden ook in snelheid verlaagd en worden daarmee relatief minder aantrekkelijk. De wegen die 50 km/u blijven, worden over het algemeen wat meer belast. De grootste effecten zijn zichtbaar op stukken van/richting de Ring A10.

We hebben specifiek aandacht besteed aan de effecten op de Ring A10 en onderzocht in hoeverre de capaciteit daar in de knel kan komen. De A10 wordt op de meeste locaties iets drukker, maar de effecten zijn beperkt. Op sommige wegvakken zal de waarde stijgen naar een hogere categorie qua belasting, maar vaak zaten deze wegstukken daar al tegenaan. Met Rijkswaterstaat is op basis van deze resultaten afgesproken dat we de effecten monitoren. In de evaluatie hebben we specifiek aandacht voor de effecten op de Ring A10.

Uiteindelijk bepaalt de capaciteit van wegen de doorstroming in de stad. Op kruispunten met de huidige 30 km/u-wegen (de ETW30) worden nu nog geen verkeerslichten geplaatst, omdat door de lage snelheid voorrangsregels voldoende moeten zijn voor de afwikkeling van het verkeer. Op een GOW30 is dit niet altijd mogelijk, door de grote aantallen fietsers en voetgangers in combinatie met de hoeveelheid autoverkeer. Verkeersregelinstallaties (VRI's) blijven dus nodig op de GOW30. De capaciteit van deze wegen ligt naar verwachting bij 30 km/u beperkt lager dan bij 50 km/u. Dit komt doordat er meer tijd nodig is om de kruising vrij te maken nadat een verkeerslicht op rood is gegaan (de ontruimingstijd). Door de VRI's optimaal af te stellen verwachten we dit effect te kunnen beperken, zeker als de hoeveelheid verkeer ook afneemt. Voordat we de maatregelen invoeren, onderzoeken we de ideale afstelling van de VRI's.

Na invoering blijven we monitoren en evalueren, zodat we direct kunnen ingrijpen bij ongewenste effecten (zie Bijlage: Onderzoeken 30 km/u in de stad). Monitoring biedt input voor het verkeersmodel.

Openbaar vervoer (OV)

Op de plekken waar het openbaar vervoer rijdt, geldt in de stad nu doorgaans een maximumsnelheid van 50 km/u. Op sommige plekken mengt het OV zich met het andere verkeer, op andere plekken is er sprake van vrijliggende OV-banen. Samen met de Vervoerregio Amsterdam, GVB en andere vervoerders in de stad hebben we geanalyseerd welke mogelijke effecten 30 km/u heeft op het functioneren en aanbieden van het OV-systeem in Amsterdam. We hebben een vergelijking gemaakt met de snelheid die in 2019 gold en de theoretische snelheid bij 30 km/u op dezelfde trajecten. Ook hebben we een vergelijking gemaakt met scenario's waarin op meer of juist minder routes 30 km/u zou worden gereden in de stad. Zo kunnen we de relatieve omvang van effecten beter plaatsen.

Als we het afwegingskader (zie 2.2) volledig toepassen, zijn de effecten op het OV negatief. De reistijd en de omlooptijd voor trams en bussen worden langer. Voor OV-bedrijven betekent dit hogere exploitatiekosten, meer materieelbehoefte en langere reistijden. Deze effecten zijn groter voor de bus dan voor de tram, die op veel trajecten wel een hogere snelheid haalt. Waar de extra rijtijd per omloop op veel plaatsen voor de tram tussen de 1 en 2 minuten ligt, loopt die voor busroutes op tot wel zes minuten per omloop (een verschil van 5 tot 15%).

Samen met de Vervoerregio Amsterdam en de vervoerders is gezocht naar manieren om de negatieve effecten te verminderen. Hiervoor zijn aanvullende maatregelen bedacht, die in hoofdstuk 3 nader worden toegelicht. De belangrijkste maatregel is dat op vrijliggende bus- en trambanen nog steeds met dezelfde snelheid mag worden gereden, terwijl de snelheid op de naastgelegen rijbanen wel 30 km/u wordt. Dit noemen we snelheidsdifferentiatie. Een voorbeeld hiervan kennen we onder andere al in de Sarphatistraat, waar de auto te gast is. Ook is gekeken naar (tijdelijke) uitzonderingen op specifieke routes. Tegelijkertijd hebben we geconstateerd dat voor een leefbare en toegankelijke stad ook het OV op veel plekken te maken zal krijgen met een lagere maximumsnelheid. Door naast de genoemde maatregelen ook te kijken naar andere manieren om de doorstroming van het OV te verbeteren leidt dit er toe dat het OV ten opzichte van de auto een steeds betere positie krijgt.

Ondanks de maatregelen blijft er nog steeds een negatief effect voor het OV over. Met name bussen rijden op veel plekken mee met het autoverkeer. Daar is snelheidsdifferentiatie niet mogelijk. Gemeente en Vervoerregio blijven voor en na de implementatie kijken welke maatregelen mogelijk zijn om de negatieve effecten te verminderen.

Nood- en hulpdiensten

Het is belangrijk dat nood- en hulpdiensten goed kunnen blijven functioneren in een autoluwe stad. Met minder auto's profiteren ook zij van een betere doorstroming, maar aan de andere kant kan de focus op langzaam verkeer nadelig zijn. De gemeente voert geregeld overleg met de nood- en hulpdiensten om knelpunten en oplossingen te bespreken.

Nood- en hulpdiensten rijden zoveel mogelijk over hoofdroutes in de stad en voornamelijk op de 50 km/uur-wegen. Belangrijk daarbij zijn de snelheid op de route, de mogelijkheden om andere voertuigen te passeren en de robuustheid van de inrichting, waarbij er voldoende alternatieve mogelijkheden zijn om bij onvoorziene situaties op de bestemming te komen. De diensten hanteren als richtlijn dat zij in geval van prioriteit-één 20 km/u (grote voertuigen) tot 40 km/u (kleine voertuigen) sneller kunnen rijden dan de geldende snelheidslimiet. Invoering van 30 km/u in de stad heeft dus gevolgen voor de maximumsnelheid van de nood- en hulpdiensten. Voor de brandweer is de impact het grootst, vooral vanwege de korte opkomsttijden na een melding. Een tweede punt van zorg is de inrichting van nieuwe 30 km/u-wegen. Bij de GOW30 zijn we terughoudend in de toepassing van (hoge) drempels en wegversmallingen die (grote) voertuigen dwingen stevig af te remmen. We blijven in gesprek met de nood- en hulpdiensten. Ook zijn we in overleg met het Instituut Fysieke Veiligheid, om samen te bekijken of de introductie van de GOW30 iets betekent voor de brancherichtlijnen voor snelheid van voorrangsvoertuigen.

Luchtkwaliteit en klimaat

De uitstoot van verkeer draagt sterk negatief bij aan de luchtkwaliteit in Amsterdam en met name aan NO_x – ongeveer 45% van de waarde van NO_x komt voort uit de uitstoot van motorvoertuigen in de stad. De uitstoot van NO_x wordt sterk bepaald door het soort voertuig, de leeftijd en het rijgedrag van de voertuigen.

We hebben de effecten van een lagere snelheid op de uitstoot van verkeer in de stad in beeld gebracht. Dit hebben we gedaan met de Urban Strategy Tool, een instrument van onderzoeksbureau TNO en gemeente Amsterdam.

Daarnaast heeft TNO onderzocht wat de verwachte uitstoot is van verschillende voertuigen op de GOW30. Hiervoor was innovatief onderzoek nodig, omdat het rijgedrag op de GOW30 anders zal zijn dan op GOW50 en ETW30 en hierover nog geen specifieke data zijn.

Op basis van de beschikbare gegevens lijkt de uitstoot van voertuigen op GOW30 ongeveer 5%-8% hoger te zijn dan op GOW50[3]. Deze verhoging komt waarschijnlijk doordat verbrandingsmotoren doorgaans zijn afgesteld om optimaal te presteren bij 50 km/u en hoger. Omdat maar een deel (ongeveer 10%) van alle wegen in Amsterdam wordt omgezet van GOW50 naar GOW30, beperkt het totale effect op de NO_x-concentraties in Amsterdam zich tot een toename van maximaal 0,4%.

De impact van snelheid op uitstoot van fijnstof is niet te modelleren. TNO heeft aangegeven dat het effect marginaal zal zijn en wellicht positief uitvalt. Dit komt doordat fijnstof vooral voortkomt uit slijtage van de weg en van banden en remmen. De verwachting is dat dit vergelijkbaar zal zijn met de huidige situatie. Daarnaast heeft verkeer maar een aandeel van 10% in fijnstof.

Voor de uitstoot van CO_2 is er een vergelijkbare analyse gedaan als voor NO_x. Voor CO_2 blijkt de uitstoot van voertuigen op GOW30 ongeveer 10%-15% hoger te zijn dan op GOW50. Het effect van verkeer op de totale CO_2-uitstoot is ongeveer 10%. Het totale effect op de CO_2-uitstoot in Amsterdam beperkt zich derhalve tot een toename van maximaal 0,2%.

Het effect van 30 km/u op de uitstoot is zo marginaal dat we lastig kunnen inschatten of de situatie op een specifieke locatie verslechtert of verbetert.

[3] Dit percentage hangt sterk af van het soort verkeer dat op de weg rijdt. In de berekening zijn niet alle emissieklassen (voorheen euroklassen) even goed vertegenwoordigd. Er zit dus een significante onzekerheidsmarge in de data.

Langzamer verkeer betekent meer uitstoot, maar minder verkeer zorgt voor minder uitstoot. Bovendien verbetert de luchtkwaliteit in de stad continu doordat het wagenpark steeds schoner wordt. Dit laatste leidt jaarlijks tot ongeveer 10% minder uitstoot van NO_x. We verwachten niet dat 30 km/u leidt tot nieuwe normoverschrijdingen en zien daarom geen reden om aanvullende maatregelen te nemen. Wel gaan we meten wat het werkelijke effect zal zijn. Ook monitoren we de luchtkwaliteit standaard in het kader van het Actieplan Schone Lucht.

Logistiek

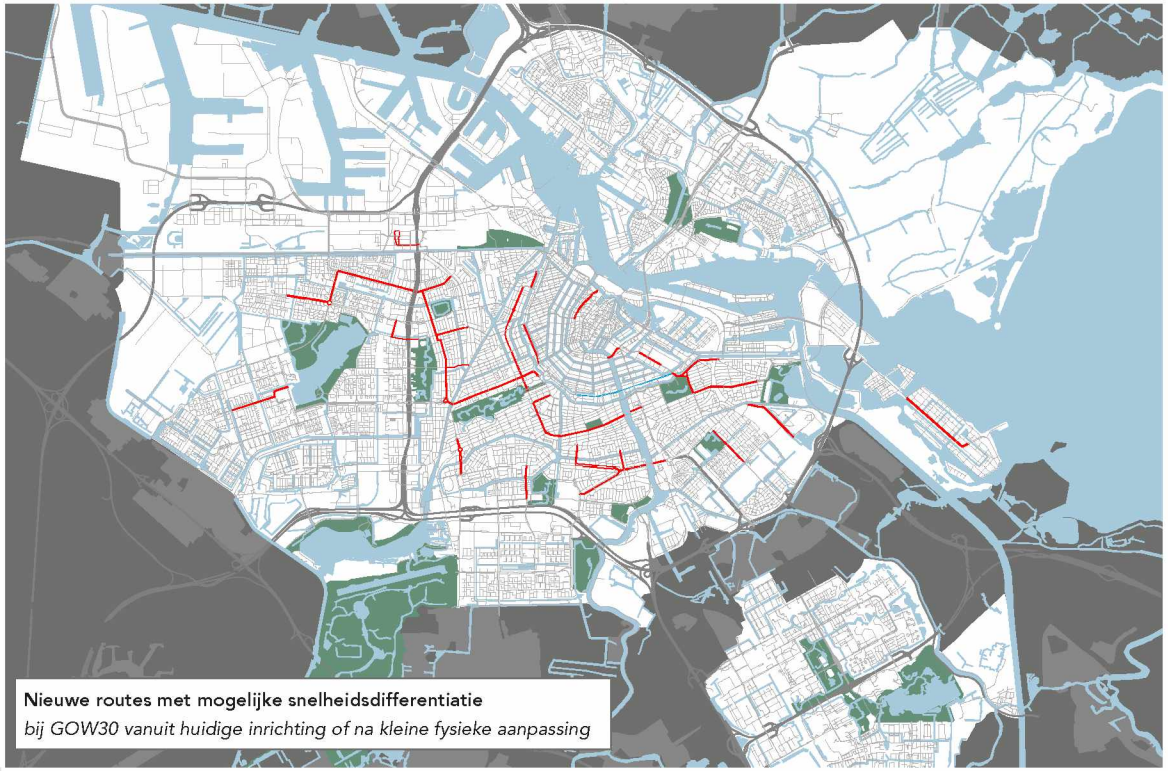
De reistijden binnen de Ring A10 zullen beperkt toenemen voor logistiek vervoer. Bereikbaarheid en toegankelijkheid van de stad is voor de logistiek essentieel. Logistiek wordt naast 30 km/u in de stad ook geconfronteerd met andere maatregelen, zoals ZE-stadsvervoer, hubs en 7,5-ton zones. Voor logistiek zullen we specifiek gaan monitoren in welke mate de reistijden significant toenemen. Wanneer dat het geval is, kijken we of er maatregelen mogelijk zijn.

Taxi

Voor taxi's volgen we het op dat moment geldende beleid rond lijnbusbaanontheffingen. Waar taxi's op de OV-banen mogen rijden en snelheidsdifferentiatie van toepassing is, mogen zij even hard rijden als het openbaar vervoer. Op de overige wegen zullen ze zich aan de snelheid van het overige verkeer moeten houden.

Weesp

Ambtelijk is voor het grondgebied van Weesp afgestemd wat 30 km/u in de stad daar zou betekenen. Vanuit de mobiliteitsvisie Weesp is hier een inschatting van gemaakt. Omdat Amsterdam formeel nog geen bevoegdheid heeft op het moment van besluitvorming over dit voornemen, worden verdere stappen op dit punt meegenomen in de implementatiefase.



Afbeelding 8. Locaties waar we snelheidsdifferentiatie willen toepassen: de vrije OV-baan heeft hier een maximumsnelheid van 50 km/u, voor de naastliggende rijbaan geldt 30 km/u. Zie maps.amsterdam.nl/30km

3. Invoering 30 km/u in Amsterdam

Landelijk neemt de vraag naar meer 30 km/u binnen de bebouwde kom toe. Veel gemeenten werken stapsgewijs toe naar meer 30 km/u-wegen. Sommige gemeenten houden vast aan de traditionele indeling in ETW30 en GOW50. Andere gemeenten voegen net als Amsterdam de nieuwe categorie GOW30 toe aan het instrumentarium. Daarbij wordt gekeken hoe GOW30 het best kan worden toegepast.



Veel gemeenten verlagen de snelheid pas naar 30 km/u als een weg wordt heringericht. Hierdoor duurt het lang voordat de gewenste situatie is bereikt. In de tussentijd ontstaat er een gefragmenteerd netwerk van 30 km/u- en 50 km/u-wegen. Amsterdam geeft er de voorkeur aan om de stap in één keer te zetten. Voor deze aanpak zijn vier elementen belangrijk:

1 Communicatie
2 Inrichting (tijdelijk en definitief)
3 Voertuigtechnieken
4 Handhaving

3.1 Communicatie

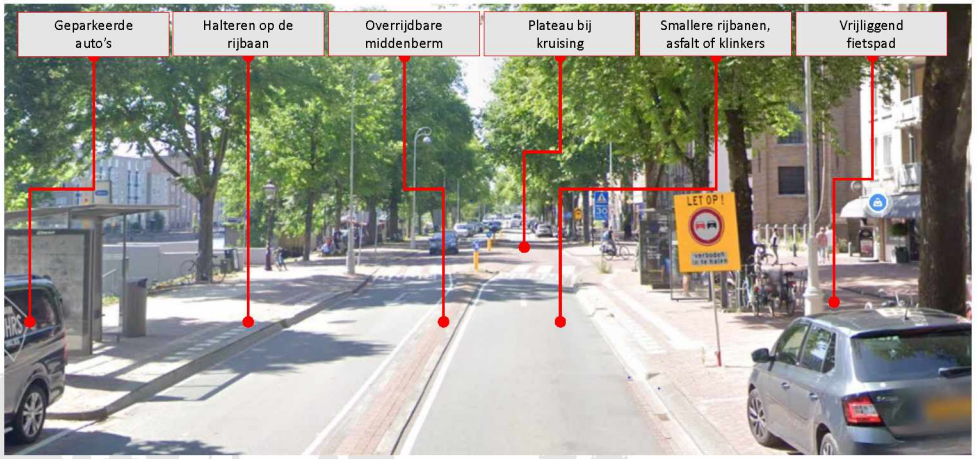
De boodschap voor de weggebruiker is helder: in Amsterdam is de maximumsnelheid 30 km/u, tenzij uit de weginrichting en de bebording duidelijk blijkt dat er 50 km/u of sneller geldt. Communicatie op de weg en een uitgebreide voorlichtingscampagne zijn erg belangrijk om deze boodschap te verspreiden en mensen hun gedrag te laten aanpassen. De 30 km/u-boodschap krijgt de automobilist zowel bij het binnenrijden van de stad als verspreid door de stad. We zetten zowel statische boodschappen in als smiley-borden die de actuele snelheid van de automobilist aangeven. De invoering wordt ondersteund met een campagne, die ook na invoering nog doorloopt. Met verkeersborden en markeringen zorgen we voor een helder, gestandaardiseerd wegbeeld zodat de weggebruiker aan de indeling van de weg kan zien welke snelheid past. Bebording is wettelijk verplicht en geldt als bevestiging van de te rijden snelheid.

3.2 Inrichting

De weginrichting is een belangrijk onderdeel van de communicatie en kan er ook voor zorgen dat de snelheid zoveel mogelijk wordt afgedwongen. Uiteindelijke doel is dat voor alle wegtypes de juiste principes worden toegepast. We gaan GOW50-wegen extra duidelijk aangeven zodat weggebruikers weten dat ze op een weg rijden met een afwijkende snelheid. Bij de GOW30 werken we aan een aangepaste inrichting.

Het is financieel en fysiek onmogelijk om alle GOW30-wegen in één keer van de juiste inrichting te voorzien. We doen dit daarom in twee stappen:

1 Bij invoering passen we de bebording en belijning aan om de herkenbaarheid van de verschillende wegtypen te vergroten. Op specifieke locaties brengen we de snelheid omlaag door middel van fysieke aanpassingen. Dit gaat in overleg met de Werkgroep Blackspots Amsterdam.
2 Bij herinrichting van de GOW30 werken we met nieuwe en aanvullende inrichtingsprincipes. Eerder gedane aanpassingen blijven in principe gehandhaafd (bebording, belijning). Bij een herinrichting kunnen we anders omgaan met bijvoorbeeld maatvoering, halteren van de bus, plateaus en fietsvoorzieningen. Deze ingrepen helpen om de gewenste snelheid op deze wegen af te dwingen.



Afbeelding 9. Snelheidsvertragende maatregelen op de Oostenburgergracht (Centrum)

3.3 Voertuigtechniek (ISA)

Het is al tientallen jaren mogelijk om auto's van Intelligente Snelheidsadaptatie (ISA) te voorzien. Vanaf 2024 worden nieuwe auto's in de EU verplicht voorzien van deze techniek om de snelheid te kunnen begrenzen, al blijft het mogelijk de begrenzer uit te zetten. Amsterdam ziet veel kansen in deze techniek en verkent de komende tijd verder hoe ISA een steeds grotere rol kan spelen rond snelheden in de stad. Als een deel van de weggebruikers deze techniek gebruikt, zal de snelheid van overige deelnemers ook direct omlaag gaan.

3.4 Handhaving

Handhaving is het sluitstuk van de maatregelen om de gereden snelheid te beperken. Dit geldt zowel voor statische als dynamische handhaving, maar ook voor informerende handhaving. Het is belangrijk dat gebruikers zich bewust worden van de risico's van te hard rijden en het mogelijke effect daarvan. Handhaving door middel van snelheidscontroles en flitspalen werkt goed. Het confronteert de gebruiker met het eigen gedrag, het risico ervan voor anderen en de financiële gevolgen in de vorm van boetes. Deze aanpak werkt ook preventief en draagt bij aan gedragsverandering en verkeersveiligheid. Hierbij is samenwerking met de politie en de centrale verwerking openbaar ministerie (CVOM) nodig.

Op dit moment handhaaft CVOM vrijwel niet op 30 km/u-wegen. Bij 30 km/u dient de inrichting van de weg de snelheid zoveel mogelijk te beïnvloeden. Daarnaast heeft de politie in de regio beperkte capaciteit om te handhaven op snelheid. De gemeente Amsterdam verkent met politie, OM en CVOM de mogelijkheden voor handhaving, ook in het licht van het nieuw te vormen landelijke afwegingskader 30 km/u. Het komende jaar komt hier meer duidelijkheid over.

3.5 Negatieve effecten rond invoering minimaliseren waar mogelijk

Openbaar vervoer

Samen met de Vervoerregio Amsterdam en GVB hebben we gekeken hoe we ervoor kunnen zorgen dat het OV zo min mogelijk wordt belemmerd door de invoering van 30 km/u. Voor een goed bereikbare stad is een snel, robuust OV-systeem van groot belang. We hebben een afweging gemaakt tussen het belang van het OV, de mate van stedelijkheid, de inrichting, de logica en herkenbaarheid van het netwerk en de voordelen van 30 km/u voor de stad.

Voor tram- en busbanen die duidelijk gescheiden zijn van het overige verkeer (bijvoorbeeld met een verhoging of een afscheiding), blijft 50 km/u gelden. Op een aantal trajecten wijken we in overleg met de Vervoerregio Amsterdam, GVB en andere vervoerders tijdelijk af van het beleid om 30 km/u te hanteren. We doen dit op grond van het grote belang van het openbaar vervoer. We kiezen nadrukkelijk voor een tijdelijke situatie, waarbij we de noodzaak voor de uitzondering jaarlijks evalueren. Deze routes, die voorlopig 50 km/u blijven, staan aangegeven op de kaart op pagina 31.

Met de Vervoerregio Amsterdam en de vervoersbedrijven is afgesproken dat we het OV op de trajecten die van 50 km/u naar 30 km/u gaan monitoren. Zo kunnen we bepalen of er extra maatregelen nodig zijn om doorstroming en rijtijden te verbeteren na invoering.

Nood- en hulpdiensten

Nood- en hulpdiensten kunnen gebruikmaken van de vrije tram- en busbanen voor een hogere snelheid (zie 2.6). Ook met de nood- en hulpdiensten zijn routes overeengekomen die vooralsnog 50 km/u blijven (zie kaart pagina 31). Hierbij is vooral gekeken naar de calamiteitenroutes. Nader onderzoek naar andere routes en aanrijtijden volgt. Een aantal routes waar de nood- en hulpdiensten 50 km/u willen behouden, worden toch 30 km/u.

Bij invoering van 30 km/u in de stad bespreken we de zaken waar de nood- en hulpdiensten tegenaan lopen. We houden de vinger aan de pols en evalueren jaarlijks of er aanpassingen van het netwerk nodig zijn. Ook is er een geregeld overleg tussen gemeente en nood- en hulpdiensten ingesteld, waar op strategisch niveau de ontwikkeling van mobiliteit en infrastructuur kan worden besproken.

Woningisolatie

Dit beleidsvoornemen heeft mogelijk invloed op de subsidieregeling gevelsanering. Goede gevelsanering (isolatie, ventilatie en HR++ isolatieglas) beperkt geluidsoverlast van verkeer aanzienlijk. Door gevelisolatie met HR++ glas en het dichten van naden en kieren zijn de voorgevels ook klaar voor gasloos bouwen. Een groot aantal woningen is de afgelopen jaren gesaneerd. Voor de laatste 12.300 woningen zijn we in het proces om rijkssubsidie aan te vragen via de laatste subsidieregeling, die in 2021 afloopt.

Verwachting is dat voor ongeveer 7400 woningen subsidie verleend gaat worden. In toekomstige regelingen onder de Omgevingswet zal maar een klein gedeelte van deze woningen in aanmerking komen voor een vergelijkbare vergoeding van het Rijk.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kent geen subsidie toe voor wegen waar 30 km/u wordt gereden aangezien 30 km/u-wegen over het algemeen lage verkeersintensiteiten kennen en dus minder geluid produceren. Dit is vastgelegd in de Wet geluidshinder. In het ongunstigste geval loopt de gemeente hierdoor ongeveer € 33,5 miljoen aan subsidie mis en moet er € 630.000 aan ontvangen subsidie worden terugbetaald. We zijn met het ministerie in overleg over een oplossing.

Taxi

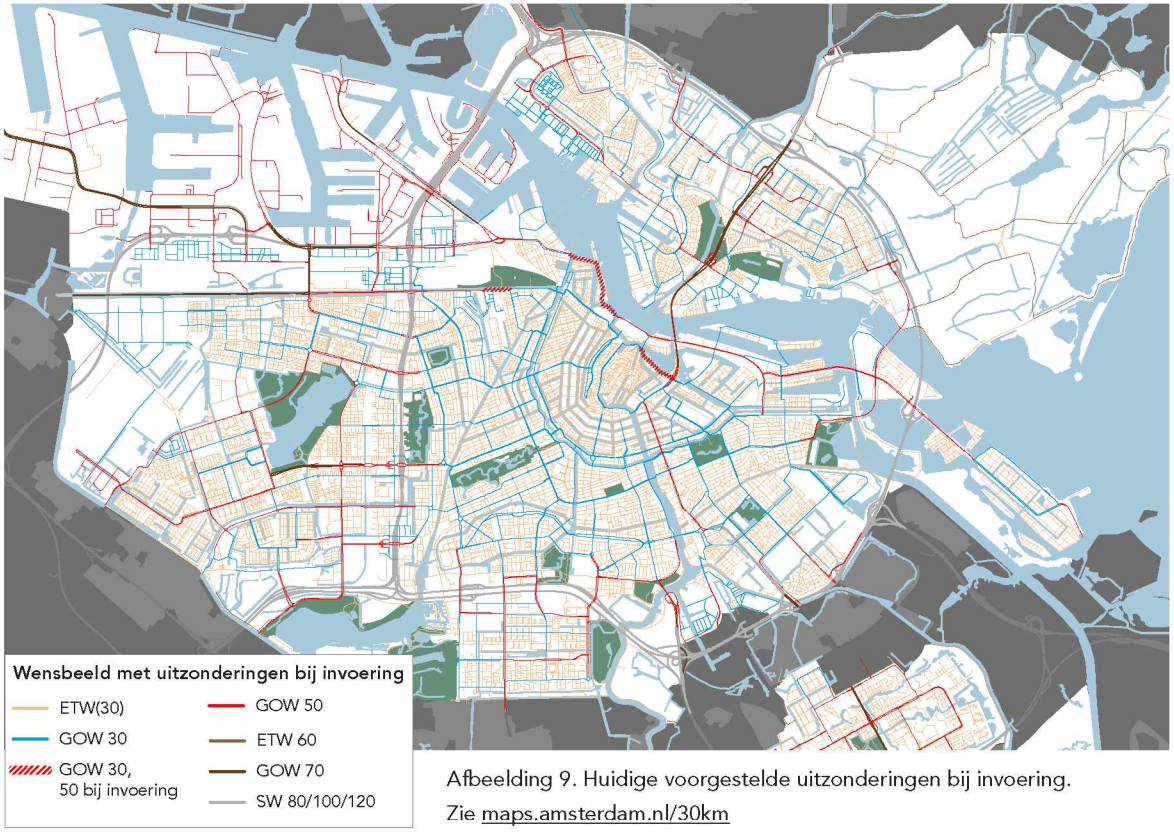
De reistijden voor taxi's zullen beperkt toenemen. Via snelheidsdifferentiatie kunnen taxi's op plekken waar zij samen rijden met het OV, hun huidige snelheid aanhouden.

3.6 Voorstel voor categorisering

Met het project 30 km/u in de stad kunnen we een grote stap zetten naar de ideale situatie die we in het afwegingskader hebben geschetst (zie 2.2.). Zoals gezegd hebben we gesprekken gevoerd met belangrijke stakeholders in de stad. Op deze trajecten stellen we voor om nog niet direct naar straten te gaan waar 30 km/u de maximumsnelheid is. Op een aantal trajecten blijft het hele profiel 50 km/u:

- Haarlemmerweg tussen Van Hallstraat en Vredenhofweg
- Van Diemenstraat en Westerdoksdijk
- Prins Hendrikkade tussen ODE-brug en IJ-tunnel

Daarnaast stellen we voor om de huidige snelheden op vrijliggende OV-banen te behouden. Op basis van deze uitgangspunten komen we tot de volgende kaart als uitgangspunt voor het verkeersbesluit (zie pagina 31).



Afbeelding 9. Huidige voorgestelde uitzonderingen bij invoering.
Zie maps.amsterdam.nl/30km

3.7 30 km/u in Europese steden

In Nederland loopt Amsterdam met dit beleidsvoornemen voorop, maar internationaal gezien niet. In alle Europese steden waar grote stappen zijn gezet met de invoering van 30 km/u, is volgens bewoners en bezoekers de levenskwaliteit verbeterd. Zij ervaren meer rust doordat het autoverkeer minder dominant is en voelen zich veiliger door de vermindering van de snelheid en het lawaai. Uit een inventarisatie in opdracht van het gewest Brussel blijkt dat geen van de steden die deze stap hebben gezet, dit hebben teruggedraaid. Het draagvlak is na invoering doorgaans groot (zie kader). Ook andere Europese steden hebben (grote) stappen gezet met het verlagen van de snelheid, zoals Oslo, Berlijn, Helsinki, Bilbao en Graz. Dit komt voort uit een andere manier van denken over de rol van automobiliteit in de stad. Daarin hoeft de auto niet de stad uit, maar is het zoeken naar de juiste balans tussen de rol van de auto en de gewenste leefbaarheid in de stad, waar mensen wonen, werken, ontspannen en elkaar ontmoeten. Zelfs landelijk worden in Spanje grote stappen gezet. Binnen de bebouwde kom is sinds mei 2021 de snelheid standaard 30 km/u.

Effecten van 30 km/u in de Europese steden uit onderzoek Brussel

1. De daadwerkelijke vermindering van de gemiddelde snelheid hangt af van de oorspronkelijke situatie, maar in alle onderzochte steden is sprake van een aanzienlijke vermindering.
2. De grootste winst is verbeterde verkeersveiligheid met minder zwaargewonden, dit kan oplopen tot 30%.
3. Geen enkele stad ziet een toename van de reistijden van de auto. Minder autoverkeer en een efficiëntere openbare ruimte leiden soms zelfs tot een verbetering.
4. In combinatie met een stevig fietsbeleid wordt er ook een modal shift naar actieve mobiliteit gesignaleerd.

Brussel

Sinds 1 januari 2021 geldt in het gewest Brussel in alle straten 30 km/u, tenzij anders aangegeven. Op die datum werd in één keer op veel wegen 30 km/u ingevoerd, op een aantal grotere verkeersassen na. Brussel heeft deze straten niet eerst heringericht. Uit een eerste tussentijdse evaluatie is een structurele daling van de gemiddelde snelheid in heel Brussel te zien. Ook bleek dat de reistijd voor de weggebruikers niet is toegenomen.

Bilbao

In juni 2018 zette Bilbao de eerste stappen en vanaf september 2020 geldt 30 km/u voor het hele grondgebied. De nadruk ligt op de positieve effecten op geluidsoverlast, vervuiling en verkeersveiligheid. Door de winst op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming werden ook de grootste tegenstanders overtuigd.

Helsinki

De hoofdstad van Finland heeft een grote omwenteling gemaakt: van toonbeeld van verkeersonveiligheid naar minder dan vijf verkeersdoden per jaar, en geen enkel slachtoffer in langzaam verkeer. In bewoonde gebieden is 30 km/u ingevoerd, gecombineerd met duidelijke communicatie en handhaving. Het beleid is erop gericht auto's te sturen naar doorgaande wegen met een hogere snelheid, waar niet of nauwelijks wordt verbleven.

Graz

In 1992 was Graz de eerste grote Europese stad die 30 km/u invoerde in 80% van de straten. De maatregel was gericht op verbetering van de luchtkwaliteit en leidde tot minder autogebruik doordat tegelijk het gebruik van de fiets werd aangemoedigd. De inwoners van Graz waren in het begin sceptisch, maar hebben het na invoering grootschalig omarmd.

4. Inrichtingsprincipes en beleid

10.2.b

Er zijn nog geen landelijke richtlijnen voor de GOW30, hoewel deze variant in de praktijk steeds vaker voorkomt, zowel in Amsterdam als daarbuiten. De inrichting van een GOW30 heeft zowel kenmerken die bij een doorgaande weg horen als kenmerken die bij een weg horen met een lagere maximumsnelheid.

Met de wens voor 30 km/u in de stad zal de GOW30 steeds vaker voorkomen in de stad. Het is zaak om duidelijk te zijn over hoe we met dit type weg omgaan bij een herinrichting. In deze paragraaf lichten we de inrichtingsprincipes van een GOW30 toe. Deze principes zijn geen blauwdruk, er vindt altijd een afweging plaats op basis van de situatie ter plekke.



10.2.e

4.1 Inrichtingsprincipes GOW30

Principe 1: slimme inrichting

Net als de GOW50 moet de GOW30 veel autoverkeer (hogere auto-intensiteiten) kunnen verwerken. Daarom houden we bij een GOW30 de basiskenmerken van een gebiedsontsluitingsweg overeind en geven we een GOW30 geen kenmerken die de doorstroming van de auto te veel belemmeren, zoals hoge drempels of voorrang voor verkeer van rechts. Het is van belang dat de GOW30 goed begaanbaar blijft voor nood- en hulpdiensten, die ook met grote en zware voertuigen relatief snel door de stad moeten kunnen rijden.

Toepassing van plateaus die bij 30 km/u geen problemen opleveren voor autoverkeer, is wel mogelijk. We zetten deze alleen in waar dit echt nodig is, zoals op mogelijke conflictpunten bij oversteeklocaties voor voetgangers en fietsers. Ook handhaven we de fietsvoorzieningen als basiskenmerk voor de toekomstige inrichting van de GOW30. Op wegen met veel autoverkeer is dit vanuit verkeersveiligheid wenselijk, maar verkeer scheiden draagt ook bij aan een verbeterde doorstroming voor zowel de fiets als de auto.

Principe 2: stedelijke uitstraling

Bij een GOW30 in stedelijk gebied kunnen we stedelijke verblijfsaspecten een rol geven in de uitstraling van de weg. Dit draagt bij aan het bereiken van een lagere snelheid. Zo kunnen er bij een GOW30 parkeerplaatsen langs de weg liggen. Ook kan er door bussen gehalteerd worden op de rijbaan, wat bij een GOW50 niet wenselijk is.

Met dit soort kenmerken krijgt de weg een meer stedelijke uitstraling. Het heeft direct een snelheidsremmend effect op het verkeer. Dit geldt ook voor de maatvoering. Waar rijstroken op een gebiedsontsluitingsweg nu nog altijd minimaal 3,5 meter zijn, worden die bij een GOW30 juist smaller.

We houden wel rekening met de hoeveelheid zwaar verkeer, zoals logistiek (vrachtwagens), bussen voor openbaar vervoer en de passeermogelijkheden voor nood- en hulpdiensten.

Fietsers en voetgangers krijgen meer ruimte en meer mogelijkheden om over te steken. Bij een GOW30 kan dit op verschillende manieren, bijvoorbeeld via een zebrapad met een plateau of een wegversmalling. Voor fietsvoorzieningen maken we keuzes vanuit het Afwegingskader: Fietsstraten, Fietspaden & Fietsstroken. De voorkeur zal in veel situaties uitgaan naar vrijliggende fietspaden, maar door de snelheidsverlaging kunnen ook fietsstroken een optie zijn. Bij vaststelling van het raadsbesluit bepalen we of het afwegingskader aangepast moet worden om het beter te laten aansluiten op 30 km/u in de stad, bijvoorbeeld door toepassing van fietsstroken bij een gemengde tram/rijbaan.

Principe 3: zo min mogelijk markeringen

Een GOW30 wordt over het algemeen geasfalteerd aangelegd. Dit doen we om onnodige trillingen en geluidsoverlast te voorkomen. In specifieke situaties is klinkerverharding mogelijk. We zijn terughoudend in het toepassen van markering en bebording om de verkeersuitstraling te beperken. We passen in principe geen asmarkering toe of alleen een enkele onderbroken lijn. Alleen waar noodzakelijk worden markeringen aangebracht, zoals stopstrepen, pijlen en kant- en/of asstrepen. De markering over de as van het wegvak is op een GOW30 nooit doorgetrokken. Als alternatief voor kant- of asstrepen die het wegprofiel (optisch) versmallen, kiezen we liever voor bijvoorbeeld een overrijdbare middenberm. Deze keuzes zijn afhankelijk van de plaatselijke situatie.

Door deze principes te combineren creëren we wegen met een duidelijk verblijfskarakter en een goede doorstroming. Dat laatste is van belang omdat stilstaande auto's leiden tot meer uitstoot en onveilige situaties. Bovendien willen we het OV en fietsers goed laten doorrijden. De ontwerpprincipes voor de GOW30 worden bij vaststelling van dit beleid verder uitgewerkt, zowel voor de leidraad CVC als voor het handboek Rood van de Puccinimethode. Voor GOW50-wegen geldt dat deze straks voldoen aan de ideale eisen van een gebiedsontsluitingsweg. Voor de weggebruikers maken we extra duidelijk dat ze op een GOW50-weg rijden.

Tabel 1. Inrichtingsprincipes uit Duurzaam Veilig voor erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Bewerkt voor de Amsterdamse toevoeging van de GOW30. De snelheid van 50 km/u geldt nog voor wegen die ideaal volgens Duurzaam Veilig zijn ingericht.

	Erftoegangswegen	**Gebiedsontsluitingswegen**	
	ETW30(15)	**GOW30**	**GOW50(70)**
Omgeving	Stedelijk	Stedelijk	Niet-stedelijk
Functie	Verblijven	Verblijven en verkeer	Verkeer
Snelheid	30 (15)	30	50 (70)
Positie fiets en auto	Gemengd	Gescheiden	Gescheiden
Kruispunten	Gelijkwaardig (evt. voorrang)	Voorrang	Voorrang
Fietsvoorzieningen	Niet aanwezig (m.u.v.) hoofdfietsroute)	Fietspaden/-stroken	Fietspaden
Verharding	Klinkers	Asfalt (evt. klinkers)	Asfalt
Openbaar vervoer	Nee	Halteren op rijbaan/ haltekom	Haltekom
Oversteken lv wegvak	Toegestaan	Toegestaan (via voorziening)	Niet toegestaan
Parkeren	Toegestaan	Toegestaan	Niet toegestaan
Laden en lossen	Toegestaan	Toegestaan	Terughoudend
Asmarkering	Geen	Geen/enkele onderbroken	(Dubbel) doorgetrokken
Markering	Nee	Waar nodig/terughoudend	Ja
Snelheidsremmers	Ja	Beperkt, bij conflictpunten	Nee
Maatvoering	'Minimaal'	'Minimaal'	'Maximaal'

4.2 Vrijliggende OV-banen

Het functioneren en de doorstroming van het openbaar vervoer zijn belangrijke randvoorwaarden bij de besluitvorming over een lagere snelheid in de stad. We hebben onderzocht hoe we de effecten op de doorstroming voor het OV kunnen verminderen. De wet biedt ruimte om op vrijliggende OV-banen een hogere snelheid (50 km/u) te hanteren dan op de naastgelegen rijweg (30 km/u). Dit is bijvoorbeeld het geval op de Sarphatistraat. Verschillende snelheden hanteren we alleen op de belangrijkste routes voor openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten. Daarbij is het van belang dat de snelheid op de vrijliggende OV-baan voor alle gebruikers (OV, nood- en hulpdiensten, taxi's, andere ontheffingshouders) hetzelfde is, om opstoppingen en onduidelijke situaties te voorkomen. Dit betekent bijvoorbeeld dat nood- en hulpdiensten op de OV-baan uit kunnen gaan van een maximumsnelheid van 50 km/u (en daar dus boven mogen gaan zitten).

Het snelheidsverschil tussen OV-baan en rijbaan kan op de volgende manieren worden aangeduid:

- met onder het 30 km/u verkeersbord een onderbord met de tekst 'm.u.v. tram/bus/nood- en hulpdiensten';
- met een bord bij de trambaan met daarop een afwijkend snelheidsregime voor alle diensten die van de baan gebruikmaken.

Het gebruik van deze borden moet vanuit verkeerskundig perspectief goed onderbouwd zijn en mag de veiligheid van de gebruikers van de rijbanen en de openbare ruimte niet in het geding brengen. Daarom moet er sprake zijn van een fysiek afgescheiden rijbaan (door middel van verhoging, fysieke afscheiding of hek) en moet dit herkenbaar worden aangeduid. Op plekken waar dit tot onveilige situaties leidt, moeten aanvullende maatregelen genomen worden.

4.3 Lopende projecten

Op dit moment lopen er verschillende herinrichtingen van straten. Bij projecten die richting uitvoering gaan, zijn mogelijk keuzes gemaakt die afwijken van dit beleidsvoornemen omdat bij vaststelling het vigerende beleid anders voorschreef. Meestal konden er afspraken worden gemaakt zodat er geen grootschalige aanpassingen nodig zijn om de straat te wijzigen in een GOW30.

Op sommige plekken is vooruitlopend op dit beleid nagedacht over invoering van 30 km/u. Dit geldt bijvoorbeeld voor de **Kattenburgerstraat**, waar de gemeenteraad eerder uitsprak dat deze snelheid beter past bij de wensen van de buurt. De Nota van Uitgangspunten stelt dat de Kattenburgerstraat een 30 km/u-straat wordt met de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg. Voor de **De Boelelaan midden** is gekozen voor 50 km/u als uitgangspunt, maar het ontwerp maakt het mogelijk dat de snelheid op deze locatie wordt verlaagd. De **Spaklerweg** zal in ieder geval ten noorden van de Amstelstroomlaan 30 km/u worden. Op de **Kinkerstraat** en de **Koninginneweg** is al gekozen voor 30 km/u. Bij de Koninginneweg hadden de bewoners van de Willemsparkweg de wens om op deze weg ook 30 km/u in te voeren, wat met het voorliggende voorstel gebeurt. Voor een project als de **Marnixstraat Noord** geldt hetzelfde. Bij het combineren van auto en OV zou de snelheid op 30 km/u moeten liggen. Bij een vrijliggende OV-baan met fietsstraat daarnaast kan de snelheid hoger dan 30 km/u liggen. Met de maatregelen uit dit beleidsvoornemen wordt daaraan tegemoet gekomen. Ook in andere Nota's van Uitgangspunten wordt vooruitgelopen op dit beleidsvoornemen of wordt er rekening mee gehouden.

4.4 Juridisch kader

Momenteel geldt voor motorvoertuigen binnen de bebouwde kom een algemene snelheidslimiet van 50 km/u.[4] Afwijkende snelheidslimieten worden geregeld met een plaatsingsbesluit dat moet voldoen aan de eisen van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).[5]
Een snelheidslimiet van 30 km/u kan worden vastgesteld voor zones of afzonderlijke wegvakken. Volgens het BABW moet de weg aan specifieke eisen voldoen als er zoneborden of limietborden (anders dan 50 km/u) worden geplaatst.

Voor de concrete invoering van '30 km/u in de stad' moeten verkeersbesluiten worden genomen om het 30 km/u-regime daadwerkelijk vaker in te voeren. In een verkeersbesluit moet zijn aangegeven hoe er wordt voldaan aan het BABW en aan een aantal eisen op het gebied van bebording, inrichting en voorrang. Dit zijn de eisen opgenomen in het BABW:

1. Bebording

Een 30 km/u-bord mag momenteel worden geplaatst als:

1. de snelheidslimiet van 30 km/u in overeenstemming is met het wegbeeld; waar nodig moeten snelheidsremmers worden aangebracht;
2. de 30 km/u-straat voornamelijk een verblijfsfunctie heeft;
3. de 30 km/u-straat zodanig is ingericht dat de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer de verblijfsfunctie niet aantast.

2. Inrichting

Om gevaarlijke situaties te voorkomen moet er vooral aandacht zijn voor de veiligheid op oversteekplaatsen voor voetgangers, op kruispunten met fietsroutes en op voorrangskruispunten. Een 30 km/u-zone mag sober worden ingericht, met alleen strikt noodzakelijke maatregelen. In- en uitgangen dienen te worden aangegeven door zoneborden met daarbij een ondersteunende maatregel (zoals een uitritconstructie of een terugliggende[6] drempel met voorrangsregeling). In het verblijfsgebied zelf moeten op mogelijke conflictpunten (scholen, bushaltes, winkelcentra en dergelijke) maatregelen getroffen worden die de aandacht trekken. Een sobere inrichting is daarbij bedoeld als tijdelijke oplossing.

3. Voorrang

In een 30 km/u-zone gelden momenteel geen of alleen beperkte voorrangsmaatregelen. Voor zebrapaden geldt een uitzondering, zeker bij belangrijke oversteeklocaties voor voetgangers.[7] Kruispunten zijn in principe gelijkwaardig. Als de overgang naar een hogere maximumsnelheid (50 km/u) samenvalt met een kruispunt, moet deze overgang duidelijk herkenbaar zijn. De voorrang moet daar geregeld zijn met voorrangsborden of een uitritconstructie. Ook hiervoor is het BABW van belang.

Momenteel wordt er door CROW in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gewerkt aan het landelijk afwegingskader omtrent 30 km/u als leidend principe in de bebouwde kom in Nederlandse gemeenten, Hierbij wordt ook in beeld gebracht welke stappen nodig zijn om dit daadwerkelijk als leidend principe landelijk te gaan hanteren. Dit zal naar verwachting gevolgen hebben voor de bestaande richtlijnen en wet- en regelgeving, waar een verkeersbesluit op moet aansluiten. Als gemeente Amsterdam zijn wij betrokken bij het opstellen van het afwegingskader. Met CROW is afgesproken ook bij de vervolgstappen nauw samen te werken, onder andere bij het vormgeven van de inrichtingsprincipes voor een GOW30.

---

[4] Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 – RVV 1990

[5] Het belangrijkste aanknopingspunt in het BABW is: '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.'

[6] Een drempel die niet op de kruising ligt, maar verderop in de straat.

[7] Uitvoeringsvoorschriften BABW, hoofdstuk IV, paragraaf 2, lid 9

4.5 Beleidscontext

Het verlagen van de snelheid voor gemotoriseerd verkeer in de stad is onderdeel van een bredere visie op Amsterdam. Hieronder volgt een overzicht van de verschillende maatregelen en plannen die erop gericht zijn om de leefbaarheid van de stad te vergroten en een goede bereikbaarheid te bieden (op volgorde van vaststelling, meest recente eerst).

Omgevingsvisie (2021)

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 zet in op vijf principes: 1) een meerkernige ontwikkeling, met meer stedelijke centra in stad en regio; 2) groeien binnen grenzen, waarbij we de groei vooral binnen het stedelijk gebied opvangen; 3) duurzaam en gezonder bewegen, gericht op nabijheid van voorzieningen en een leefbare stad; 4) rigoureus vergroenen, zodat de stad leefbaar en klimaatadaptief wordt; 5) samen stadmaken, gericht op een meer actieve rol van de Amsterdammer bij de ontwikkeling van de stad. Voor mobiliteit en openbare ruimte wordt ingezet op meer ruimte voor het verblijfsklimaat en een dragende rol van de actieve modaliteiten (fietsen en lopen) en het OV. Uitbreiding van 30 km/u wordt in de Omgevingsvisie genoemd.

Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (2021)

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit is het programma van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) met alle voorgenomen mobiliteitsmaatregelen in samenhang beschreven. Dit programma is samen met de vijftien regiogemeenten opgesteld. Door investeringen in de infrastructuur werkt VRA aan een betere doorstroming van het OV en aan hoogwaardige fietsroutes. Ook wordt ingezet op de verkeersveilige inrichting van straten en het verhelpen van knelpunten in het wegennet.

Actieplan Geluid (2021)

In het ontwerp Actieplan Geluid 2020-2023 worden beleidsuitgangspunten, maatregelen en acties voorgesteld die kunnen bijdragen aan het verminderen van ernstige hinder door omgevingslawaai in Amsterdam. Het wegverkeer is de grootste bron van geluidshinder in Amsterdam. In het actieplan zijn ook maatregelen beschreven die het college neemt vanuit andere kaders (zoals Autoluw en uitstootvrij) en die ook een positief effect hebben voor geluid. De belangrijkste in het actieplan beschreven maatregelen om geluidsoverlast van het wegverkeer te verminderen zijn voorrang geven aan OV en fiets, meer 30 km/u-wegen, geluidsisolatie van zwaar belaste woningen, geluidreducerend asfalt op plaatsen waar dit technisch mogelijk is en het bevorderen van uitstootvrij (en stiller) vervoer.

Agenda Amsterdam Autoluw (2020)

Met de Agenda Amsterdam Autoluw werkt Amsterdam aan een leefbare en toegankelijke stad. We creëren meer ruimte voor verblijfsfuncties, meer ruimte voor alternatieven voor de auto (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, deelmobiliteit) en meer ruimte voor voorzieningen. We maken werk van een schonere stad met minder geluid en een betere verkeersveiligheid. Ook zetten we in op een inclusieve stad. Met verschillende maatregelen creëren we deze ruimte door de druk van rijdende en geparkeerde auto's te verminderen. In de Agenda hebben we inrichtingsprincipes vastgelegd voor de manier waarop we de stad inrichten.

Motie 30 km/u (2020)

Bij de vaststelling van de Agenda Amsterdam Autoluw is de motie '30 km is de norm in de hele stad, 50 de uitzondering' (motie 57.20, Ernsting, Bakker en Van Lammeren) aangenomen door de gemeenteraad. De motie roept op 'in kaart te brengen hoeveel 30 kilometer zones er nu zijn en een plan te maken "Amsterdam: 30 kilometer" waarin een tijdspad en aanpak wordt voorgesteld (inclusief een pakket tijdelijke maatregelen) om van veel meer straten in de bebouwde kom in de gehele stad 30 kilometer straten te maken onder het motto: '30 kilometer per uur is de norm, 50 de uitzondering'.'

Amsterdam Klimaatneutraal (2020)
De Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 is erop gericht de CO_2-uitstoot in de stad terug te dringen. We willen dat de uitstoot in 2025 5%, in 2030 55% en in 2050 95% lager is dan in 1990. Mobiliteit uitstootvrij maken en beperken is een belangrijke pijler om deze ambitie te realiseren.

Actieplan Schone Lucht (2019)
In het Actieplan Schone Lucht nemen we maatregelen die de luchtkwaliteit in de stad verbeteren. De belangrijkste ambitie is dat per 2030 alle mobiliteit in de stad volledig uitstootvrij is.

Beleidskader Verkeersnetten (2018)
In het Beleidskader Verkeersnetten zijn de netwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto in kaart gebracht. Het beleidskader geeft richting aan de wijze waarop Amsterdam de komende jaren werkt aan verbetering van de bereikbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte in de stad. Voor de modaliteiten lopen, fietsen, openbaar vervoer en autoverkeer zijn een Plusnet en een Hoofdnet gedefinieerd. Alle overige straten behoren tot het Basisnet. In de Plusnetten krijgt de betreffende modaliteit prioriteit. In de Hoofdnetten ligt het accent op het behouden van voldoende capaciteit en kwaliteit, gerelateerd aan de functie(s) van het net in het netwerk. Voor de voetganger zijn de Plus- en Hoofdnetten gekoppeld aan doorstroming en aan de gewenste verblijfskwaliteit (zoals winkelen). We constateren dat sommige uitgangspunten in het Beleidskader Verkeersnetten niet meer in lijn zijn met de uitgangspunten in het voorliggende beleidsvoornemen. Er zal daarom gewerkt worden aan een aanpassing van het Beleidskader Verkeersnetten.

Samen Bouwen aan Bereikbaarheid
Met de Metropool Regio Amsterdam (MRA) en het Rijk werken we aan het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, met als doel om een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat te behouden.

Meerjarenplan Fiets 2017-2022 (MJPF)
Met het MJPF werkt Amsterdam aan het aantrekkelijker en veiliger maken van fietsen in Amsterdam. Dit gebeurt aan de hand van drie doelstellingen:
1) comfortabel doorfietsen, waarmee wordt ingezet op nieuwe en aantrekkelijke verbindingen en het verbeteren van drukke routes; 2) gemakkelijk fietsparkeren, waarmee wordt gewerkt aan meer en betere fietsparkeervoorzieningen; 3) het nieuwe fietsen, dat inzet op het stimuleren van het gebruik van de fiets en op verschillende gedragsmaatregelen.

Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021 (MJPV)
Met het MJPV zet Amsterdam in op het voorkomen van verkeersonveiligheid. We verkleinen het risico op ongevallen met maatregelen die gericht zijn op het gedrag van weggebruikers, de infrastructuur waar zij gebruik van maken en de voertuigen die ze besturen. In het Programma Verkeersveiligheid worden de maatregelen uit het MJPV uitgevoerd. 'Meer straten naar 30' is een maatregel uit het programma. In maart 2021 is een aanscherping vastgesteld voor 2021 en 2022. Er wordt gewerkt aan een nieuw uitvoeringsplan Strategisch Verkeersveiligheidsbeleid (SPV) samen met Rijk en regio waarbij nul verkeersslachtoffers de gezamenlijke ambitie is.

Mobiliteitsaanpak Amsterdam (2013)
De Mobiliteitsaanpak is het formele kader voor het Amsterdams verkeer- en vervoerbeleid. Met dit beleid geven we voorrang aan kostenefficiënte en ruimtebesparende vervoerwijzen. Ook zetten we erop in dat de bestaande capaciteit beter wordt benut. De mobiliteitsaanpak werkt gebiedsgericht. In de centrumgebieden krijgt de verblijfsfunctie prioriteit, in het overige gebied binnen de Ring A10 zoeken we de balans tussen verblijven en verplaatsen. Hier ligt de prioriteit bij een betere balans tussen ruimte voor de fietser, de voetganger en verblijven enerzijds en ruimte voor de auto en het OV anderzijds. Buiten de A10 is beperkt nog groei van het autoverkeer mogelijk.

5. Organisatie, planning en participatie

In de gesprekken met de stad voor de Agenda Amsterdam Autoluw (2019) kwam duidelijk naar voren dat een lagere snelheid voor vrijwel elk gebied een belangrijk onderwerp was. Dit had altijd te maken met leefbaarheid of verkeersveiligheid. Deze thema's zijn vanaf het begin het vertrekpunt geweest voor de verkenning of een lagere snelheid voor straten overal in Amsterdam nuttig zou zijn.



5.1 Participatie vooraf

Om tot dit beleidsvoornemen te komen hebben we met een groot aantal belanghebbende partijen gesproken over hun wensen en behoeftes. We zijn constant in gesprek gebleven om hun opmerkingen en ideeën zo goed mogelijk af te wegen en te verwerken. Ondanks uiteenlopende belangen kon het beleidsvoornemen doorgaans na de nodige toelichting op veel begrip rekenen. Kritische vragen hadden vooral betrekking op doorstroming, gedrag, daadwerkelijk effect, effect op exploitatie, aanrijtijden en afwijking van huidige verkeerskundige principes. Deze vragen hebben we zoveel mogelijk verwerkt in de afwegingen en de aanpak, zoals aangegeven in de voorgaande hoofdstukken.

Daarnaast waren we in gesprek met mobiliteitsexperts die in het land met vergelijkbare opgaven bezig zijn, ter voorbereiding van het landelijk afwegingskader. Hun input hebben we kunnen gebruiken om ons voorstel aan te scherpen. Internationaal hebben we contact gezocht met steden die een vergelijkbare stap hebben gezet, en geleerd van hoe zij dit hebben aangepakt.

5.2 Inspraak beleidsvoornemen

Dit document is voor inspraak vrijgegeven in de collegevergadering van 6 juli 2021. Aangezien de zomervakantie hierop aansluit, is besloten om de inspraakperiode te laten lopen van 23 augustus t/m 3 oktober. Gedurende deze periode is het mogelijk het beleidsvoornemen online in te zien en een inspraakreactie achter te laten. Op de website amsterdam.nl/30km wordt toegelicht waarom we dit willen, wat we gaan doen en hoe we dat gaan doen.

Tijdens deze inspraakperiode wordt een online plenaire uitzending georganiseerd waarbij het mogelijk is om reacties achter te laten. Hierbij wordt per stadsdeel ingezoomd op de keuzes in de verschillende gebieden van de stad. Alle reacties tijdens de inspraakperiode worden verzameld en opgenomen in een nota van beantwoording. De reacties zullen we vervolgens categoriseren en voorzien van een antwoord wat we ermee doen en of dit leidt tot andere keuzes. Voorafgaand aan de vaststelling in de raad wordt bovendien nog een onderzoek gedaan om de maatregelen te toetsen aan de wensen en gedachtes die bij verschillende doelgroepen in de stad leven.

Na de vaststelling van het beleidsvoornemen en de nota van beantwoording gaan we over tot de voorbereiding op daadwerkelijke invoering van 30 km/u. We streven ernaar dit in 2023 te doen. We publiceren online over de voortgang van het proces en eventuele wijzigingen in de planning. Bij voorkeur is op een digitale kaart te zien welke aanpassingen waar en wanneer in de straten van Amsterdam plaatsvinden.

5.3 Planning en organisatie uitvoering

Naar verwachting is de maximumsnelheid van 30 km/u vanaf 2023 in Amsterdam het uitgangspunt voor alle wegen in het stedelijk gebied. Na vaststelling van 30 km/u in de stad werken we toe naar invoering op straat, door middel van communicatie, campagnes, fysieke aanpassingen, markering en bebording. Dit vraagt veel voorbereiding, zoals opstellen van bebordings- en markeringsplannen, uitwerking op straatniveau, programmering van alle werkzaamheden etc. Daarnaast moeten een campagne, een monitoringsplan en een (of meerdere) volledige verkeersbesluit(en) worden opgesteld. Het is een transitie voor de hele stad, maar vraagt tegelijkertijd maatwerk voor maximale duidelijkheid.

Het projectteam voor 30 km/u in de stad wordt gevormd rond de volgende onderdelen:

- beleid & strategie en landelijk afwegingskader
- projectmanagement
- techniek/innovatie
- communicatie, educatie, voorlichting & campagne
- juridische advisering en producten
- stakeholders/-omgevingsmanagement
- inrichting openbare ruimte
- handhaving
- monitoring/evaluatie
- business control

5.4 Financiering

Voor het daadwerkelijk invoeren van 30 km/u in de stad moeten maatregelen genomen worden zoals beschreven in hoofdstuk 3. In het programma Stads-verbetering (SMF) is voor 2021 en 2022 € 4.660.000 gereserveerd voor 30 km/u in de stad. Bij de Voorjaarsnota 2022 wordt volgens voorlopige ramingen een extra reservering voor 2023 en 2024 aangevraagd. Deze ramingen worden aangescherpt richting de behandeling van 30 km/u als norm in de raad.

5.5 Monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie zijn belangrijke onderdelen bij de invoering van 30 km/u in de stad. We staan voor een transitie die in Nederland niet eerder is toegepast. Het bijhouden van de effecten is noodzakelijk om aanvullende maatregelen te kunnen nemen waar de effecten, bijvoorbeeld op het gebied van verkeersveiligheid, anders zijn dan verwacht. Dit doen we in het belang van vervoers- en verkeerspartners in de stad. Er is sprake van een transitieperiode waar enige gewenning bij hoort. We zullen dus kijken hoe de effecten zich ontwikkelen en terughoudend zijn om in een vroegtijdig stadium al naar maatregelen te grijpen. Daarnaast zien we invoering van 30 km/u ook als (inter)nationaal voorbeeldproject om de ambities rond verkeersveiligheid te verstevigen en tempo te maken met meer 30 km/u in de stad. Om goed in beeld te hebben wat werkt en wat niet, werken we aan een monitoringsplan om de effecten van het beleid optimaal in beeld te brengen. Dit zal een brede monitoring zijn die ook nuttig kan zijn voor de invoering in andere steden.

Bijlage | Onderzoeken 30 km/u in de stad

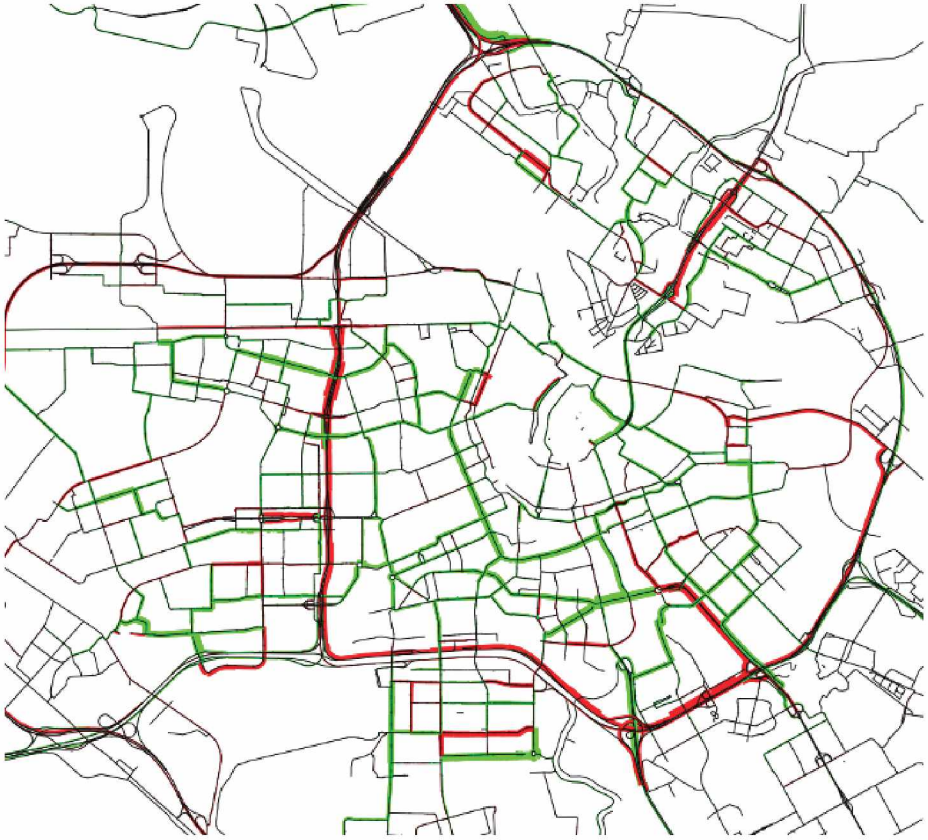
Verkeersonderzoek

Met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) is onderzocht welke netwerkeffecten optreden als de snelheid op de meeste wegen in de stad wordt verlaagd naar 30 km/u. Hierbij is ervan uitgegaan dat de gebiedsontsluitingswegen met 30 km/u een betere doorstroming hebben dan de erftoegangswegen met 30 km/u, als gevolg van de inrichting (o.a. drempels en rechts voorrang op de erftoegangswegen). Onderstaande modelplot laat zien welke effecten het verlagen van de snelheid heeft. Op hoofdlijnen zien we de volgende effecten:

- 2%-3% minder verkeer in de stad – met name personenverkeer. Dit is met name het gevolg van een modal shift (verplaatsing naar ander vervoer) naar lopen, fiets en OV.
- Drukker op de 50 km/u-wegen
- Minder druk op de 30 km/u-wegen
- A10 blijft stromen, extra belasting is beperkt

Daarnaast verwachten we op basis van de modelberekening een intensiteitsverandering per richting in de ochtendspits en avondspits en impact op de verkeersafhandeling van de verkeersregelinstallaties als gevolg van de maatregel (expert judgement van de afdeling R&D).

Op basis van deze twee aspecten passen we de verkeersregelinstallaties bij uitvoering al aan op wat we kunnen voorzien. Daarnaast wordt bekeken wat aanvullende maatregelen zouden kunnen zijn bij mogelijke knelpunten. Deze worden wel al in beeld gebracht, maar pas geïmplementeerd wanneer het werkelijke verkeersgedrag zich voordoet in de praktijk na uitvoering.



Bijlage | Onderzoeken 30 km/u in de stad

Geluidsonderzoek

Het verminderen van de geluidsbelasting in de stad is een belangrijke doelstelling van het verlagen van de snelheid voor gemotoriseerd verkeer in de stad. Verkeerslawaai is een belangrijke bron van geluidsoverlast. Door een lagere snelheid neemt het motorgeluid en het rolgeluid van de banden af. Hoewel hiermee niet de piekbelasting van bijvoorbeeld optrekkende motoren wordt voorkomen, zal het geluid in de stad significant afnemen. Vooral op wegen die van 50 km/u naar 30 km/u gaan, zien we een stevige reductie, oplopend tot 5 dB. Op wegen die drukker worden als gevolg van de maatregel neemt het geluidsniveau echter toe. Met de groei van zero-emissie vervoer neemt de geluidsbelasting van wegverkeer nog verder af. Maar ook daar is 30 km/u in plaats van 50 km/u beter, omdat bij 50 km/u het rolgeluid van de banden dominant is.

Daarnaast verwachten we op basis van de modelberekening een intensiteitsverandering per richting in de ochtendspits en avondspits en impact op de verkeersafhandeling van de verkeersregelinstallaties als gevolg van de maatregel (expert judgement van de afdeling R&D).

Op basis van deze twee aspecten passen we de verkeersregelinstallaties bij uitvoering al aan op wat we kunnen voorzien. Daarnaast wordt bekeken wat aanvullende maatregelen zouden kunnen zijn bij mogelijke knelpunten. Deze worden wel al in beeld gebracht, maar pas geïmplementeerd wanneer het werkelijke verkeersgedrag zich voordoet in de praktijk na uitvoering.



Bijlage | Onderzoeken 30 km/u in de stad

Luchtkwaliteit en klimaat

Het verlagen van de snelheid betekent dat individuele auto's meer gaan uitstoten. Dit heeft ermee te maken dat pas bij hogere snelheden motoren zorgen voor optimale verbranding. De effecten van de maatregel voor luchtkwaliteit (NO_x en PM_{10}) en klimaat (CO_2) zijn hieronder weergegeven.

Luchtkwaliteit (NO_x en PM_{10}):

- Bij gelijkblijvend verkeer zien we op GOW30-wegen een verslechterde uitstoot/emissie van NOx: 5%-8% toename.
- Door de afname van verkeer op deze wegen is er sprake van een verminderde uitstoot.
- Effect van verkeersemissies op de totale NO_x-uitstoot is ongeveer 45%. Ongeveer 12% van de wegen gaat naar GOW30. Daarmee is het algehele effect op luchtkwaliteit in Amsterdam niet significant.
- Op specifieke routes (en met name routes die 50 km/u blijven en drukker worden) kan er sprake zijn van een verslechtering van de luchtkwaliteit. Echter, we verwachten dat er geen nieuwe knelpunten ontstaan.
- Door de jaarlijkse autonome verbeteringen aan voertuigen treedt een vermindering van uitstoot van ongeveer 10% op.
- Voor PM_{10} geldt dat de bijdrage van verkeer aan de totale concentratie fijnstof maximaal 10% is.
- De impact van snelheid op uitstoot van fijnstof (met name slijtage weg, banden en remmen) blijkt een stuk kleiner dan bij NO_x.

CO_2:

- Op GOW30-wegen zien we een toegenomen uitstoot/emissie van 10%-15%.
- Door de afname van verkeer op deze wegen is er sprake van een verminderde uitstoot.
- Effect van verkeersemissies op totale CO_2-emissies in de stad is ongeveer 10% en ongeveer 12% van de wegen gaat naar GOW30. Daarmee is het algehele effect op CO_2-uitstoot in de stad heel beperkt: ~0,2%.

Verkeersveiligheid

Het aantal aanrijdingen neemt af bij een lagere snelheidslimiet doordat automobilisten meer tijd hebben om een onjuiste inschatting te corrigeren of om zich aan te passen aan een onverwacht object. Er is immers bij lagere snelheden meer tijd om (visuele) informatie van de omgeving waar te nemen en te verwerken. Bovendien is de remweg korter, waardoor voertuigen kunnen uitwijken en de kans op botsingen lager is. Uit een Nederlandse review blijkt het effect van snelheid op het aantal botsingen binnen de bebouwde kom groter te zijn dan buiten de bebouwde kom. Daarbij speelt het verschil in snelheid van de vervoerstypen een belangrijke rol. Voertuigen met een (veel) hogere snelheid dan de andere weggebruikers zijn vaker betrokken bij een ongeval. Voor het omgekeerde effect (minder betrokkenheid van tragere voertuigen bij botsingen) is er minder bewijs. De meeste onderzoeken uit de review zijn gebaseerd op absolute cijfers van de snelheid van individuele modaliteiten of per wegdeel.

Remweg en impact van aanrijdingen

Doordat bij een hogere snelheid de remweg langer is en de reactietijd korter, vindt de botsing plaats met een hogere snelheid en is de impact groter. De impact van snelheid neemt exponentieel toe. Dit betekent dat een afname van 25% in de snelheidslimiet van 100 km/u naar 75 km/u niet hetzelfde oplevert als bij een limiet van 20 naar 15 km/u. Hoe hoger de snelheid, hoe sneller het aantal doden en gewonden oploopt. Het risico op fatale ongelukken is bij 50 km/u meer dan twee keer zo hoog als bij 40 km/u en meer dan vijf keer zo hoog als bij 30 km/u. Bij 30 km/u is een ongeval zelden tot nooit dodelijk.

Vermindering aantal slachtoffers: doden en gewonden

Onderzoek heeft veelvuldig aangetoond dat er minder doden vallen bij een lagere snelheidslimiet. Zo wees een onderzoek in België uit dat de snelheidsverlaging naar 70 km/u waar eerder 90 km/u gold, resulteerde in een afname van het aantal botsingen van 5%.

Bijlage | Onderzoeken 30 km/u in de stad

Het aantal ongevallen met gewonden of een dodelijke afloop nam daar zelfs met 33% af. De effectiviteit van de snelheidsverlaging was groter op weggedeelten dan op kruisingen.

In 2019 heeft SWOV specifiek onderzoek gedaan naar het verlagen van de snelheidslimiet van de helft van de wegen in de bebouwde kom in Nederland van 50 naar 30 km/u. Zij concluderen op basis van theoretische modellen dat het aantal verkeersslachtoffers zal dalen met 20% tot 30%. Dit effect is groter naarmate wegen geloofwaardiger zijn ingericht. SWOV stelt dat een limietwijziging in de hele stad op korte termijn nadelig is, omdat veel straten nog niet zijn aangepast aan de lagere limiet. Hierdoor wordt verwacht dat de daadwerkelijk gereden snelheden nauwelijks dalen. De ervaringen in Brussel laten echter zien dat dit wel degelijk kan leiden tot verbetering. Wij nemen wel aanvullend nog maatregelen met belijning en specifieke aanpassingen per wegdeel.

Wegkenmerken

Dit sluit aan bij onderzoek naar geloofwaardige snelheden (in het Engels 'selfexplaining roads' (SER)). Dit houdt in dat snelheden geloofwaardig of 'begrijpelijk' zijn door (fysiek) herkenbare kenmerken van een weg, die de weg onderscheiden van andere wegtypen. Wanneer de verwachte snelheidslimiet en de toegestane limiet overeenkomen, vermindert het aantal botsingen met 30% en de bijkomende jaarlijkse kosten met 86% ten opzichte van wegen waarop dit niet overeenkomt.

Verkeersongevallen zorgen voor materiële en immateriële kosten. Immateriële kosten van verkeersongevallen zijn kosten in de vorm van leed, pijn, verdriet en verlies aan kwaliteit van leven en levensvreugde bij slachtoffers en hun naasten. De maatschappelijke kosten per verkeersdode zijn circa € 2,8 miljoen en per ernstig verkeersgewonde ruim € 300.000. Daarmee zullen door een geloofwaardige snelheidsverlaging dus ook lagere maatschappelijke kosten worden veroorzaakt.

De geloofwaardigheid voor alle soorten wegtypen wordt vastgesteld aan de hand van zogenoemde 'versnellers' en 'vertragers' die in het wegbeeld aanwezig zijn. Relevante kenmerken daarbij zijn rechtstanden, fysieke snelheidsremmers, openheid van de omgeving, wegbreedte en effenheid van het wegdek. SWOV heeft een instrument ontwikkeld om de Safety Performance Index (SPI) veilige en geloofwaardige snelheden (VSGS) te meten. Deze indeling betreft de conventionele wegcategorisering Duurzaam Veilig, waarbij de wegcategorie 30GOW nog niet bestaat.

Omgevingskenmerken

Hoewel onderzoeken en 'Duurzaam Veilig-principes' doorgaans ingaan op genoemde verkeerskundige wegkenmerken, spelen omgevingskenmerken ook een rol in de beleving van de functie van een gebied en daarmee van geloofwaardige snelheden (REF).

Voorbeelden hiervan zijn bebouwingstype, bebouwingshoogte en -breedte, aantal in-/uitritten en kruispunten, parkeersituatie (aantal, vorm), open ruimte, bomen en begroeiing, intensiteit van fietsers en voetgangers. Een combinatie van deze omgevingskenmerken geeft een indruk van de straat als overzichtelijk, druk, vertrouwd, complex, en benadrukt de verblijfsfunctie (wonen, winkelen, spelen) of de verkeersfunctie (doorstroom van het verkeer) van de straat. Dit onderzoek concludeert dat de omgevingskenmerken ertoe bijdragen dat de gewenste snelheid in een straat ook een geloofwaardige snelheid wordt.

Gedrag en infrastructuur

In ongeveer 90% van alle verkeersongevallen speelt gedrag een rol, terwijl de omgeving en het vervoersmiddel respectievelijk 18% en 8% gedeeltelijk bijdragen aan ongevallen. Gedrag is niet zomaar een gegeven, maar kan gestuurd worden door infrastructuur. Daarom is het belangrijk om gedrag niet zonder meer af te schrijven als menselijke fout, maar om de oorzaak van gedrag in ogenschouw te nemen.

Bijlage | Onderzoeken 30 km/u in de stad

Automobilisten

Een verandering van snelheidslimiet leidt voornamelijk tot onveilige situaties doordat automobilisten de snelheidsverlaging niet correct volgen. Wanneer de snelheid en de infrastructuur van een weg niet op elkaar zijn afgestemd, wekt dit onjuiste verwachtingen van verkeersdeelnemers met betrekking tot de regels en de ruimtelijke ordening. Hierdoor volgen automobilisten bewust of onbewust niet de snelheidslimiet. De verwachtingen en geloofwaardigheid van snelheden worden mede bepaald door de indruk van de omgeving (REF). Wanneer automobilisten een verkeersfunctie waarnemen en deze belangrijker achten dan de verblijfsfunctie, zullen zij met een hogere snelheid rijden. Andersom zullen ze hun rijgedrag aanpassen aan de verblijfsfunctie met een lagere snelheid wanneer zij die functie waarnemen op basis van omgevingskenmerken. Ongeduld en irritatie zijn aspecten om naar te kijken in het vervolg.

Kwetsbare verkeersdeelnemers

Onderzoek heeft aangetoond dat bewoners van dunbevolkte gebieden met autowegen hun buurt als gevaarlijk ervaren in vergelijking met compacte, gemengde wegen. Toch vinden er juist meer ongelukken plaats op gemengde wegen doordat daar meer interactie plaatsvindt tussen verschillende typen verkeersdeelnemers. Dit paradoxale effect wordt verklaard doordat voetgangers en fietsers verkeersregels overtreden als gevolg van de aanname dat de wegen en hun gedrag niet onveilig zijn. Dit impliceert dat als kwetsbare verkeersdeelnemers zich veiliger voelen op een 30 km/u-weg, zij meer risico's zullen nemen dan de huidige infrastructuur van 50 km/u-wegen toelaat. Om dit potentieel risicovolle gedrag te managen worden in deze onderzoeken passende infrastructuur, gedragsprogramma's en handhaving geadviseerd.

Spreiding autoverkeer

In hun onderzoek naar de 30 km/u norm binnen de bebouwde kom voorspelt SWOV dat het autoverkeer meer geconcentreerd wordt op de hoofdwegen waar de limiet bij uitzondering 50 km/uur of hoger is. Deze verspreiding wordt veroorzaakt door automobilisten die de voorkeur geven aan wegen met een hogere limiet. Dit zal de veiligheid van wegen met de lagere limiet ten goede komen.

'Speed spillover': bredere impact op snelheidsgedrag

Plaatselijke snelheidsremmende interventies zijn minder effectief gebleken in steden met risicovolle locaties, omdat botsingen sterk verspreid plaatsvinden. Interventies in het hele gebied, zowel voor hoofdwegen als voor woonwijken, zouden daarom een geschiktere strategie kunnen vormen door consistentie te creëren. Amerikaanse onderzoeken hebben aangetoond dat een algehele snelheidsverhoging ertoe leidt dat automobilisten ook op andere wegen harder gaan rijden, door gewenning aan de nieuwe snelheid. Dit effect wordt 'speed spillover', 'speed adaption' of 'speed generalization' genoemd. Daarbij leidt snelheidsverhoging tot onveiligere wegen. Andersom laat een onderzoek in Zuid-Australië zien dat na een snelheidsverlaging van 60 km/u naar 50 km/u zowel op lokale als op netwerkwegen de snelheid en het aantal botsingen afneemt. Drie jaar na invoering was de snelheid gemiddeld afgenomen met 3,8 km/u op 50 km/u-wegen en met 2,1 km/u op 60 km/u-wegen. Het aantal fatale ongelukken was respectievelijk met 23% en 16% afgenomen. Dit suggereert een 'speed spillover' ten gunste van de verkeersveiligheid (algeheel langzamer rijgedrag en daardoor minder ongevallen). Er is echter geen empirisch bewijs gevonden voor deze aanname, doordat de meeste onderzoeken vanwege een gebrek aan gegevens over daadwerkelijk gereden snelheden uitgaan van snelheidslimieten.

Colofon

Gemeente Amsterdam, Verkeer en Openbare ruimte
Beleidsvoornemen 30km/u in de stad
Vrijgave voor inspraak in juli 2021

De kaarten uit dit beleidsvoornemen staan op
maps.amsterdam.nl/30km

Dit beleidsvoornemen en het digitale kaartmateriaal is met zorg samengesteld door de gemeente Amsterdam.
Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend.