30 DE NORM
BESPREKING
CENTRALE VERKEERSCOMMISSIE

Concept 20-04-2021



Agenda Amsterdam Autoluw: stap voor stap meer ruimte voor verblijven

NU (t/m 2022)



STRAKS (t/m 2025)



LATER (tot 2040)



Aangenomen motie: 30km/u als norm ten bate van veiligheid, uitstoot en ruimtebeslag

Aanleiding: Lagere snelheid draagt bij aan een veilige en leefbare stad

Hoe lager de gereden snelheid, hoe groter het voordeel



Verkeersveiligheid neemt toe

20% - 30% minder ernstige verkeersslachtoffers



Geluidsoverlast neemt af

-3dB



Hoeveelheid autoverkeer neemt af

2%-3% minder verkeer



Passend bij mobiliteitstransitie naar actieve en schone mobiliteit

Omdraaien van het denken: 30km/u is de norm

Dat betekent dat we uit moeten leggen waarom een gebiedsontsluitingsweg toch 50 (of 70) km/u moet zijn

30 als norm



Communicatie:
Alles 30 km/u, tenzij…



Inrichting:
tijdelijke en definitieve inrichtingsprincipes voor 30 km/u GOW



Inrichting:
50km/u-wegen altijd ideale GOW

Hiërarchie van het netwerk blijft in stand via een nieuwe categorie: de 30 km/u-gebiedsontsluitingsweg

Duurzaam Veilig vs Amsterdamse praktijk:

verschil tussen verblijfsfunctie en verkeersfunctie is vaak niet zo duidelijk als binnen DV gewenst

Duurzaam Veilig	Erftoegangsweg ETW		Gebiedsontsluitingsweg GOW	
	Ideaal	Minimaal	Minimaal	Ideaal
Functie Duurzaam Veilig	Verblijfsfunctie Uitwisselen		Verkeersfunctie Uitwisselen en stromen	
Snelheid	30		50	

Duurzaam Veilig vs Amsterdamse praktijk:

verschil tussen verblijfsfunctie en verkeersfunctie is vaak niet zo duidelijk als binnen DV gewenst

Duurzaam Veilig	Erftoegangsweg ETW		Gebiedsontsluitingsweg GOW	
	Ideaal	Minimaal	Minimaal	Ideaal
Functie Duurzaam Veilig	Verblijfsfunctie Uitwisselen		Verkeersfunctie Uitwisselen en stromen	
Snelheid	30		50	

Amsterdamse Praktijk En vertaling naar 30 de norm	Erftoegangsweg ETW		Gebiedsontsluitingsweg GOW	
	Ideaal	Minimaal	GOW30	GOW50/70
Praktijk Amsterdam	Verblijfsfunctie Woonstraat	Verblijfsfunctie en Verkeersfunctie Stadsstraat		Verkeersfunctie Hoofdroute
Gewenste snelheid	30 →			50

Kenmerken Erftoegangswegen onveranderd

Kenmerken ETW30

	Erftoegangswegen
	ETW 30 (15)
Positie verkeerssoorten	Gemengd
Kruispunten	Gelijkwaardig (evt. voorrang)
Omgeving	Stedelijk
Functie	Verblijven
Snelheid	30 (15)
Oversteken lv wegvak	Toegestaan
Parkeren	Toegestaan
Fietsvoorzieningen	Niet aanwezig (tenzij hoofdfietsroute)
Rijbaanscheiding	Geen
Verharding	Klinkers
Markering	Geen
Snelheidsremmende maatregelen	Ja
Openbaar Vervoer	Nee
Maatvoering	‘Minimaal’

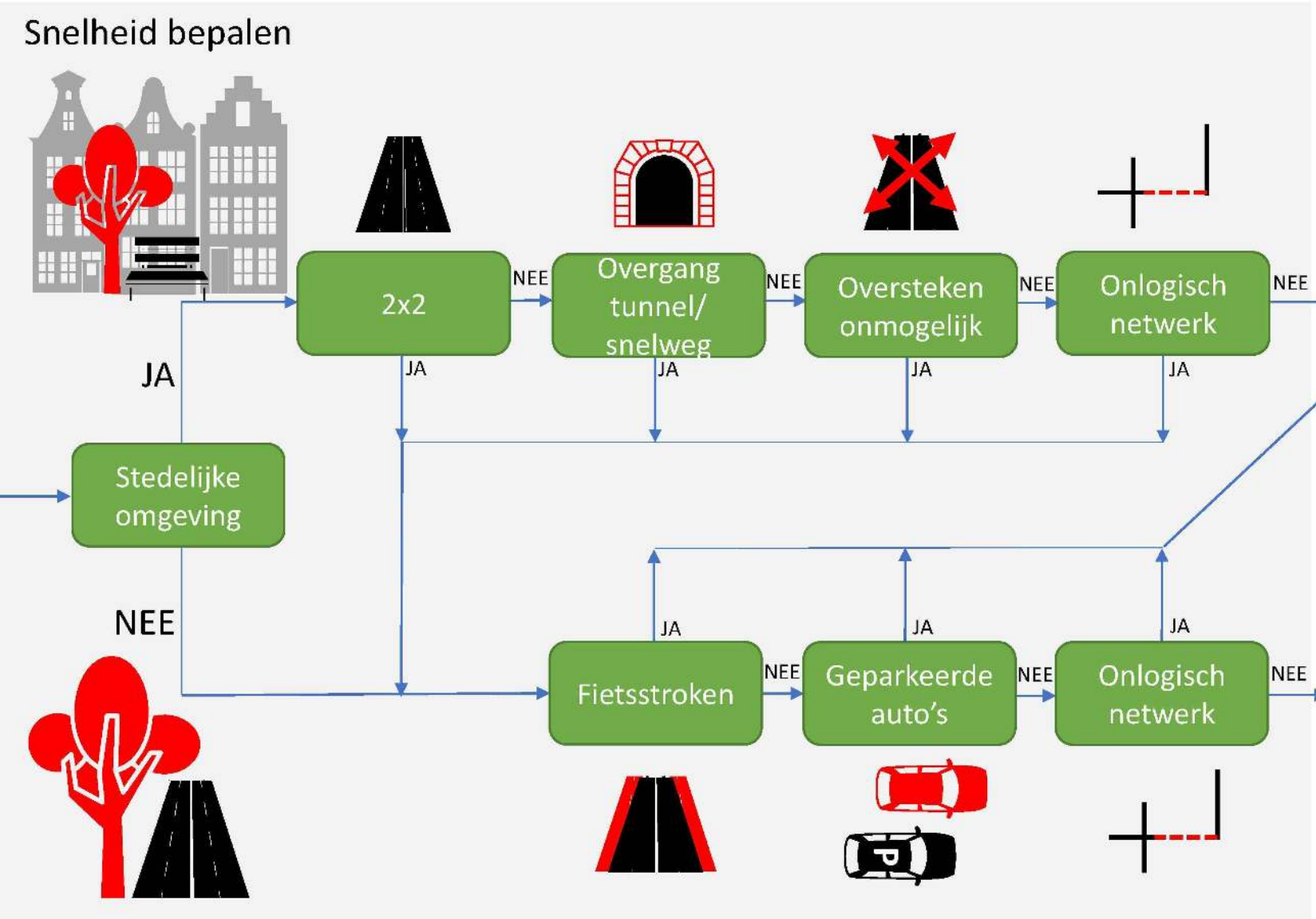
Verschillen binnen de categorie Gebiedsontsluitingswegen

Kenmerken GOW30 en GOW50

	Gebiedsontsluitingswegen	
	GOW 30	GOW 50 (70)
Positie verkeerssoorten	Gescheiden	
Kruispunten	Voorrang	
Omgeving	Stedelijk	Niet-stedelijk
Functie	Verblijven en verkeer	Verkeer
Snelheid	30	50 (70)
Oversteken lv wegvak	Toegestaan (via voorziening)	Niet toegestaan
Parkeren	Toegestaan	Niet toegestaan
Fietsvoorzieningen	Fietsstroken/-paden	Fietspaden
Rijbaanscheiding	Geen / enkele onderbroken asmarkering	Dubbele doorgetrokken asmarkering
Verharding	Asfalt (evt. klinkers)	Asfalt
Markering	Terughoudend	Waar nodig + 50 aanduiding
Snelheidsremmende maatregelen	Mogelijk bij conflictpunten	In principe niet
Openbaar Vervoer	Halteren op rijbaan / haltekom	Haltekom
Maatvoering	‘Minimaal’	‘Maximaal’

Omdraaien van het denken: 30km/u is de norm

Dat betekent dat we uit moeten leggen waarom een gebiedsontsluitingsweg toch 50(of 70)km/u moet zijn






Google

Google

Google

Google

Google

Google

Google

Google

Google

Google

Google

Google

50
Geen stedelijke omgeving

30
Stedelijke omgeving


30 als norm - huidige sit.
ETW(30)
ETW60
GOW30
GOW70
GOW50
SW80PLUS
19-4-2021
NOG IN BEWERKING


30 als norm - wensbeeld
ETW(30)
ETW60
GOW30
GOW70
GOW50
SW80PLUS
19-4-2021
NOG IN BEWERKING
5.1.

Openbaar Vervoer

Snelheid OV volgt in principe de keuze GOW50 of GOW30

In gesprek over gevolgen voor OV en hoe we daar rekening mee kunnen houden in categorisering en inrichting

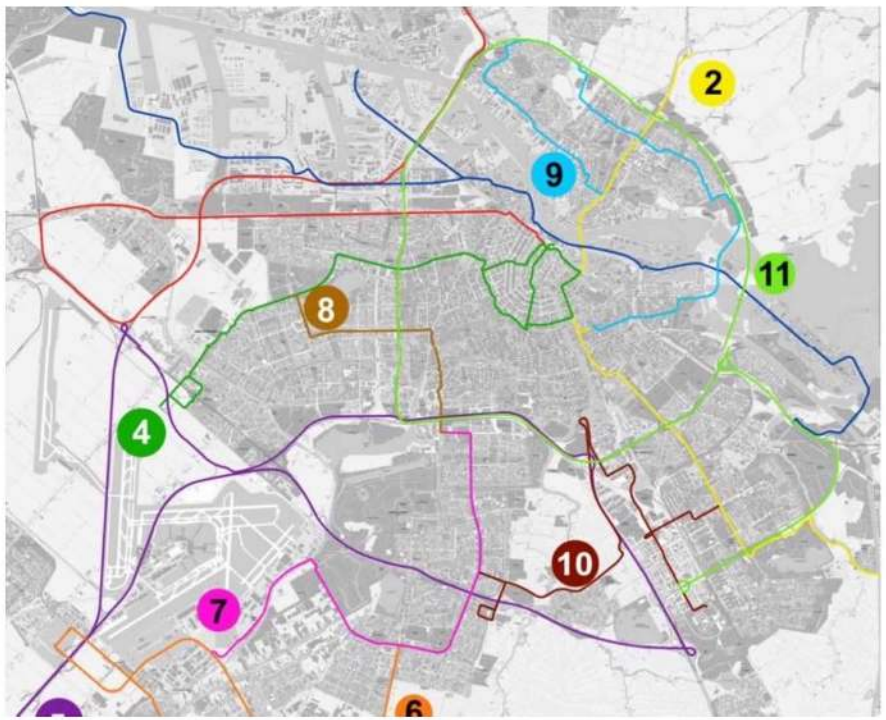
Mogelijke uitzonderingen:

- Bij GOW30 is onder voorwaarden wel een uitzondering mogelijk voor snelheid OV (zie Sarphatistraat). Mogelijkheden verder aan het uitwerken
- Mogelijk aantal straten voorlopig toch volledig GOW50 houden, vanuit bredere belangenafweging

Nood- & hulpdiensten

Voertuigen tot en met 5000 kg: 40 km/uur harder dan de maximum geldende snelheid.
Voertuigen zwaarder dan 5000kg: 20 km/uur harder dan de maximum geldende snelheid.
- *Brancherichtlijnen & Regeling optische en geluidssignalen 2009*

In gesprek over gevolgen en mogelijke oplossingen voor nood- & hulpdiensten voor calamiteitenroutes en andere hoofdroutes

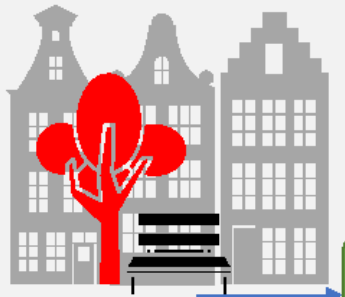




Omdraaien van het denken: 30km/u is de norm

Dat betekent dat we uit moeten leggen waarom een gebiedsontsluitingsweg toch 50(of 70)km/u moet zijn

Snelheid bepalen









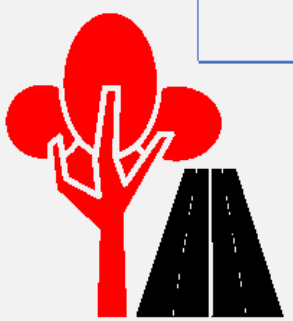


2x2 — NEE → Overgang tunnel/ snelweg — NEE → Oversteken onmogelijk — NEE → Onlogisch netwerk — NEE → **30**

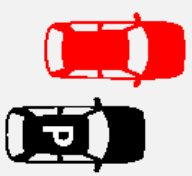
JA ↓ (2x2) JA ↓ (Overgang tunnel/ snelweg) JA ↓ (Oversteken onmogelijk) JA ↓ (Onlogisch netwerk)

JA → Stedelijke omgeving

NEE →









JA ↑ (Onlogisch netwerk) JA ↑ (Geparkeerde auto's) JA ↑ (Fietsstroken)

Fietsstroken — NEE → Geparkeerde auto's — NEE → Onlogisch netwerk — NEE → **50**

Herkenbaarheid snelheid





Bebording (noodzakelijk bij implementatie) — Markering (noodzakelijk bij implementatie)

Principes bij herinrichting (volgende stap) — Communicatie en handhaving

Bebording (noodzakelijk bij implementatie) — Markering (noodzakelijk bij implementatie)

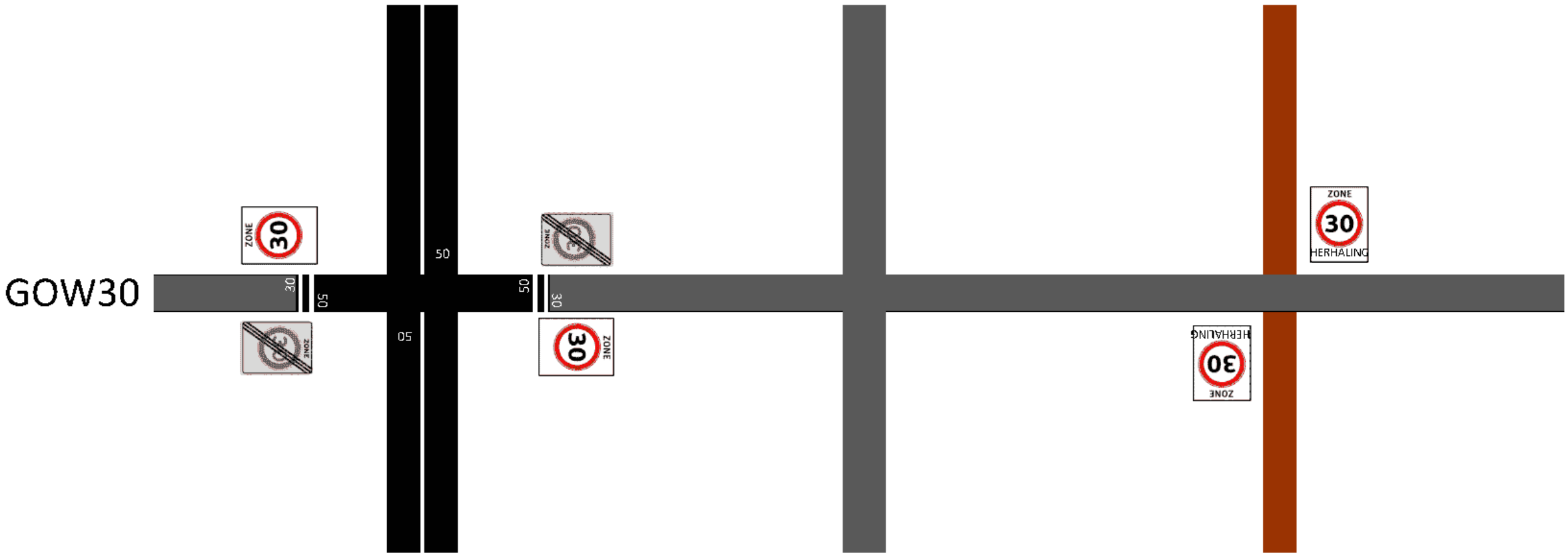




Waar moet aangepast worden?

Kruispunten en overgangen op wegvakken

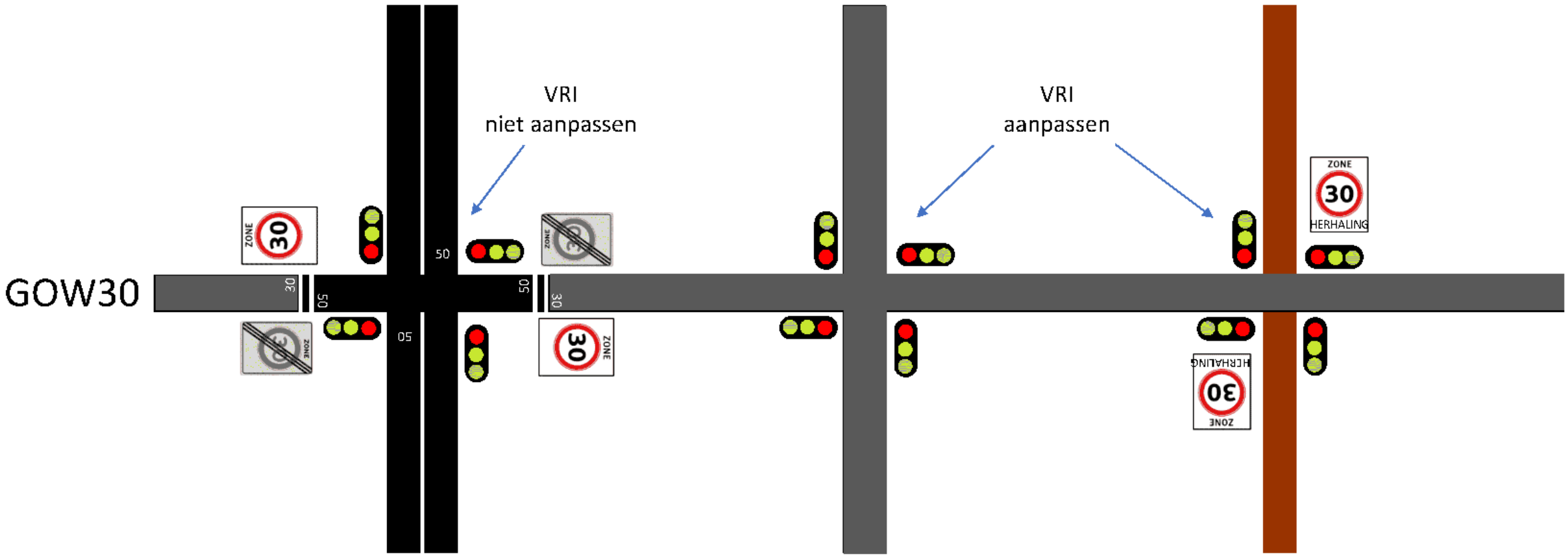
Overgang snelheid (bebording)



Waar moet aangepast worden?

Kruispunten en overgangen op wegvakken

Verkeerslichten



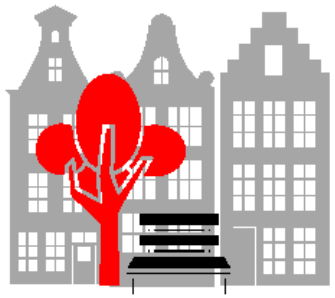
Hogere orde
(≥GOW50)

Gelijke orde
(GOW30)

Lagere orde
(≤ETW30)

Snelheid herkenbaar aan de markering

GOW50 belijning conform Duurzaam Veilig – GOW30 zo weinig mogelijk (as)markering



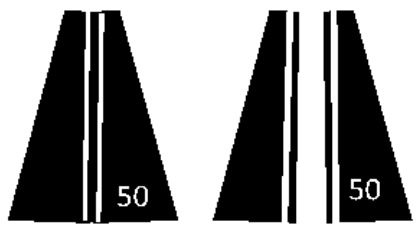




1. Geen asmarkering
2. Onderbroken enkele asmarkering
3. Middenberm (zonder belijning)







1. Dubbele doorgetrokken asmarkering
2. Middenberm met doorgetrokken lijn

GOW30: bij 30 de norm, minimale aanpassingen nodig

Bij implementatie 30 norm: aanpassen bebording en markering
>> ‘beperken verkeersuitstraling’

GOW nu



GOW30 bij invoering



GOW50: Alleen ideale GOW-wegen hebben nog een snelheid van 50km/u

Bij implementatie 30 norm: aanpassen bebording en markering ter verduidelijking uitzondering 50
>> ‘optimaliseren verkeersuitstraling’

GOW nu



GOW50 bij invoering



Mogelijke aanvullende maatregelen in specifieke situaties GOW30

Bij knelpunten/problemen bij invoering in 1 keer extra maatregelen (achter de hand)



Aanvullende maatregelen:
Op specifieke locaties op GOW30's, waar nodig extra maatregelen om de snelheid te verlagen:

- Communicatie
- Handhaving
- Fysieke maatregelen

Fysieke maatregelen:

Bij implementatie 30 de norm	: op conflictpunten, waar nodig	← *locaties nog te bepalen i.o.m. WBA*
Bij herinrichtingen	: op gehele route	

Mogelijke aanvullende maatregelen in specifieke situaties GOW30

Extra fysieke maatregelen

Beperken ‘verkeersuitstraling’, maatregelen moeten passen bij 30 km/uur. Dus niet ‘te verkeerskundig’/ niet verkeersfunctie benadrukken.

Wel

- Oversteek/zebra op plateau
- Oversteek/zebra met versmalling
- Versmalling door overrijdbare rollaag, middenberm of ribbelmarkering
- Afwijkende verharding (kleur, materiaal)
- Smiley-borden (roulerend?)



Oversteek op plateau



Oversteek met versmalling



Versmalling dmv ribbelmarkering



Versmalling door overrijdb. middenberm

Niet

- Extra verkeersborden (m.u.v. juridisch noodzakelijk)
- Extra markering zoals zigzag, psychobremsen, 3D zebra’s, etc.
- Objecten zoals paaltjes en plantenbakken







GOW30: Bij herinrichtingen en waar nodig passen we de GOW30's verder aan

Volgende stap: uitwerken nieuwe inrichtingsprincipes
zoals rijbaanbreedte, oversteekvoorzieningen, materiaalgebruik



Nieuwe mogelijkheden bij herinrichting GOW30

GOW30 biedt nieuwe mogelijkheden voor het inrichten van gebiedsontsluitingswegen

Algemeen

- Een GOW waar de snelheid naar 30 gaat wordt in principe een GOW30, dus belangrijkste kenmerken van een GOW blijven overeind (zoals voorrang en gescheiden fietsvoorzieningen)
- Als je naar mengen gaat (geen fietsvoorzieningen) heb je het over een ETW zoals we die nu ook al kennen
- De ‘nieuwe’ ontwerpmogelijkheden bij een GOW30 (t.o.v. huidige GOW) worden nog verder uitwerken (in Leidraad CVC en handboek Rood van de Puccini-methode).





Nieuwe mogelijkheden bij herinrichting GOW30

GOW30 biedt nieuwe mogelijkheden voor het inrichten van gebiedsontsluitingswegen

Nieuwe mogelijkheden (nog uit te werken):

Maatvoering
- Krappere maatvoering, met name smallere rijbanen voor autoverkeer
- Fietsstroken als goede optie (bij huidige GOW ligt voorkeur meestal bij fietspaden)
- Versmalling door overrijdbare rollaag of (overrijdbare) middenberm
- Geen asmarkering of eventueel onderbroken asmarkering

Oversteken
- Oversteken op wegvak mogelijk maken
- Oversteek/zebra op plateau
- Oversteek/zebra met versmalling

Overige kenmerken
- Parkeren langs rijbaan goed mogelijk (bij huidige GOW is parkeren eigenlijk ongewenst)
- Halteren OV op rijbaan

Materiaalgebruik
- Afwijkende verharding (kleur, materiaal). Klinkers in rijbaan als optie?





Streven naar start uitvoering in 2023

Besluitvorming nu gericht op december 2021

Mei 2021 → **Laatste ronde stakeholders**

> Stadsdelen + externe stakeholders.

6 juli 2021 → **Vrijgave voor inspraak beleidsdocument in college**

> Inspraakperiode van 16 augustus 2021 t/m 3 oktober 2021

22/23 dec 2021 → **Gemeenteraad**

> Definitief vaststellen beleidsdocument.
> Voorbereiding implementatie start direct na vaststelling raad.

Q2 2023 → **Implementatie**