



# Algemene snelheidslimiet 30 km/h in de bebouwde kom?

**Atze Dijkstra**  
SWOV-onderzoeker



# Wat komt aan de orde?

- Welke aspecten heeft SWOV bekeken
- Ongevallen
- Modelberekeningen
- Standpunten en meningen
- Voorstel



# Welke aspecten heeft SWOV bekeken

- Wegcategorisering door de jaren heen
- Omvang verblijfsgebieden
- Grijsze wegen
- Stedenbouwkundige en verkeerskundige trends
- **Schatting van aantal ongevallen**
- **Modelberekeningen**
- **Interviews: standpunten en meningen**
- Inpassing in regelgeving



# Ongevallen (I)

- De straten die een limiet 30 krijgen worden verondersteld zo te zijn ingericht dat de gereden snelheden voldoen aan deze limiet.
- Bij de aanname dat de helft van de straten met limiet 50 wordt omgezet naar limiet 30 zal naar schatting het aantal slachtoffers in de bebouwde kom substantieel dalen, variërend tussen 22 en 31%.



## Ongevallen (II)

- Overigens kan een extra veiligheidswinst worden gerealiseerd als de resterende straten met limiet 50 ook worden ingericht volgens de geldende richtlijnen van CROW.



# Modelberekeningen

- Met een verkeersmodel van een verstedelijkte regio is RHDHV (in opdracht van SWOV) nagegaan wat de effecten van een limietverlaging zijn op de doorstroming en routekeuze. Er zijn drie varianten beschouwd:



# Modelberekeningen (I)

- Variant 1: het hele onderliggend wegennet krijgt een 30km/uur-limiet.
  - Er ontstaan kortere routes, waardoor het aantal voertuigkilometers afneemt. De kortere routes lopen ook door verblijfsgebieden, omdat deze geen grotere weerstand meer hebben dan de omliggende wegen, met de verlaagde limiet. De reistijd neemt toe, enerzijds doordat er langzamer gereden moet worden, anderzijds door meer vertraging bij de kruispunten.

# Modelberekeningen (II)

- Variant 2: stedelijke verbindingswegen houden een 50km/uur-limiet, de rest van het onderliggend wegennet krijgt een 30km/uur-limiet.
- Op het onderliggend wegennet concentreert het verkeer zich wat meer op de stedelijke verbindingswegen. Hierdoor neemt het aantal voertuigkilometers op deze wegen toe en is er een afname op de straten met limiet van 30 km/uur. De reistijd neemt vooral toe op de stedelijke verbindingswegen, enerzijds door meer verkeer, anderzijds door meer vertraging bij kruispunten.



# Modelberekeningen (III)

- Variant 3: stedelijke verbindingswegen houden een 50km/uur-limiet, kruispunten op de radialen tussen de binnenring en snelwegring krijgen meer capaciteit, de rest van het onderliggend wegennet krijgt een 30km/uur-limiet.
- In deze variant ontstaat er een betere verkeersafwikkeling tussen de binnenring en de snelweg en omgekeerd. Het reistijdverlies zoals dat optreedt in variant 2, wordt hierdoor gedeeltelijk gecompenseerd.

# Standpunten en meningen (I)

- Interviews gehouden bij ANWB, CROW, Fietsersbond, gemeente Utrecht, gemeente Groningen, Qbuzz, RAI Vereniging, Transport en Logistiek Nederland, brandweer gemeente Utrecht, Veilig Verkeer Nederland
- In algemene zin is er onder de meeste geïnterviewde partijen draagvlak te vinden voor een algemene snelheidslimiet van 30 km/h binnen de bebouwde kom met de mogelijkheid van uitzonderingen.
- Steun en begrip voor de maatregel is echter afhankelijk van de uitvoeringsvorm, verwachte effecten, uitvoering van en proces en aanloop naar de maatregel.

## Standpunten en meningen (II)

- Draagvlak voor het instellen van een algemene limiet van 30 km/h op alle wegen binnen de bebouwde kom *ontbreekt volledig*.
- Enkele onderwerpen zijn nader belicht: brandweer, goederenvervoer, openbaar vervoer en netwerkhiërarchie.
- Voertuigen van brandweer, goederenvervoer en openbaar vervoer stellen specifieke eisen aan de fysieke infrastructuur en de bijbehorende regelgeving. Hier moet een afweging worden gemaakt tussen enerzijds het algemene verkeersveiligheidsbelang en anderzijds de belangen van deze doelgroepen, die ook een algemeen belang dienen.

# Conclusie

- De algemene snelheidslimiet in de bebouwde kom naar 30 km/h brengen is op dit moment geen geschikte maatregel om grijze gebiedsontsluitingswegen duurzaam veilig te maken.



# Veiligheidsdoel

- Een toekomstige situatie waarin niemand meer hoeft te fietsen op een rijbaan waar gemotoriseerd verkeer 50 km/h mag rijden.



# Aanpak

- Wegen zonder fietspaden die tevens een 'dubbele functie' hebben als eerste aanpakken.
- Voor deze wegen moet een nieuwe subcategorie van de GOW worden ingesteld:

## **GOW30**

- Daarmee wordt gemeenten de mogelijkheid geboden om – mits goed beargumenteerd! – de verkeersfuncties stromen en uitwisselen (erftoegang bieden) op een veilig manier te combineren.
- De inrichting van de GOW30 zal anders moeten zijn dan van de straten in een zone 30.

# GOW30

- De erftoegangsfunctie van de voormalige grijze gebiedsontsluitingsweg profiteert van een lagere snelheid: uitwisselen verloopt veiliger bij lagere snelheden.
- De doorstromingsfunctie van de GOW30 gaat achteruit, want er is meer weerstand op dit wegtype in termen van rijtijd.
- Als de vormgeving overeenkomt met de inrichtingseisen, is handhaving passend.

# Voorwaarden invoering GOW30

- volwaardige, legitieme en veilige GOW30,
- duidelijke set van eisen voor alle infrastructuur met een limiet 30 of lager (ETW15, ETW30 en GOW30),
- vormgevingseisen vastleggen in de Uitvoeringsvoorschriften BABW,
- overgangperiode van enkele jaren (om het ongewenste effect van onveilige 30-wegen te vermijden).
- voldoende deskundigheid en middelen op gemeentelijk niveau.



- Wanneer de wegcategorie GOW30 een feit is en de aanpassing van de betreffende straten is uitgevoerd, moet bezien worden of dit leidt tot een versnelling van het bereiken van eerder genoemde doel (een toekomstige situatie waarin niemand meer hoeft te fietsen op een rijbaan waar gemotoriseerd verkeer 50 km/h mag rijden.)



- Wanneer dit doel niet wordt bereikt kan het instellen van een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur worden overwogen om het positieve effect op het veilig inrichten van wegen en een evenwichtig verkeerssysteem in gemeenten te versnellen.
- In elk geval worden hierbij 'corridors' aangewezen met een hogere limiet (50 of 70 km/uur)