Aanpak 30

Inrichtingskenmerken en ontwerpprincipes Gebiedsontsluitingsweg 30 (“GOW30”)

Uitvoering 2025

Gemeente Rotterdam

Inhoud

- Aanleiding
- Afweegkader: welke wegen worden 30 in Rotterdam in 2025?
- Kaart Aanpak 30 Uitvoering 2025
- Inrichtingskenmerken Gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW 30)
- Uitgangspunten Rotterdamse ontwerptoolkit GOW 30
- Ontwerpprincipes inrichting GOW 30 voor 2025
  - Principe 1: Bebording en voorrangsregeling
  - Principe 2. Belijning
  - Principe 3: (waar nodig) Aanvullende fysieke maatregelen
  - Principe 4: Overgangen van 50 km/u naar GOW30

Ontwerpprincipes inrichting GOW 30 voor 2025

Sobere herinrichting tot GOW 30 door middel van:

- 1. Bebording en voorrangsregeling

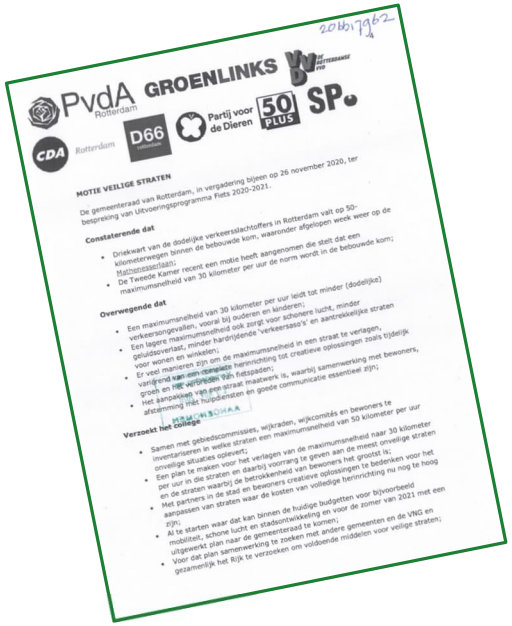
- 2. Belijning:
  - A. Minder lengtemarkering => verwijderen geleidende markeringen
  - B. Aanbrengen attentieverhogende markeringen
  - C. Visuele versmallingen

- 3. (waar nodig) Aanvullende fysieke maatregelen
  - in lengterichting / dwarsrichting (fysieke versmallingen)
  - verticale snelheidsremmers: drempels en plateaus

- 4. Overgangen van 50 km/u naar GOW 30

Aanleiding

- Context
  - Lokaal: ongevallen zoals op Mathenesserlaan leidden tot raadsmotie najaar 20220
  - Landelijk: Afwegingskader 30 km/u als leidend principe in de bebouwde kom
  - Internationaal: Stockholm-declaratie
- Collegebesluit eind 2021
- Coalitieakkoord: 2022-2026 ’30 km/u waar dat nodig en mogelijk is’


PvdA Rotterdam GROENLINKS SP CDA Rotterdam D66 Partij voor de Dieren 50 PLUS

MOTIE VEILIGE STRATEN

De gemeenteraad van Rotterdam, in vergadering bijeen op 26 november 2020, ter bespreking van Uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2021.

Constaterende dat

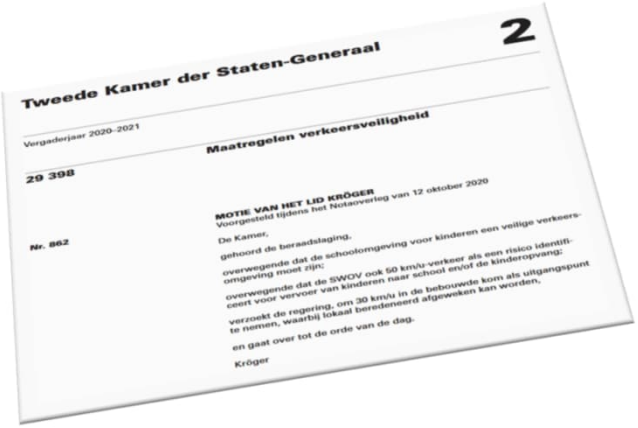
- Driekwart van de dodelijke verkeersslachtoffers in Rotterdam valt op 50-kilometerwegen binnen de bebouwde kom, waaronder afgelopen week weer op de Mathenesserlaan;
- De Tweede Kamer recent een motie heeft aangenomen die stelt dat een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur de norm wordt in de bebouwde kom;

Overwegende dat

- Een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur leidt tot minder (dodelijke) verkeersongevallen, vooral bij ouderen en kinderen;
- Een lagere maximumsnelheid ook zorgt voor schonere lucht, minder geluidsoverlast, minder hardrijdende ‘verkeerssso’s’ en aantrekkelijke straten voor wonen en winkelen;
- Er veel manieren zijn om de maximumsnelheid in een straat te verlagen, variërend van een complete herinrichting tot creatieve oplossingen zoals tijdelijk groen en het verbieden van fietspaden;
- Het aanpakken van een straat maatwerk is, waarbij samenwerking met bewoners, afstemming met hulpdiensten en goede communicatie essentieel zijn;

Verzoekt het college

- Samen met gebiedscommissies, wijkraden, wijkcomités en bewoners te inventariseren in welke straten een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur onveilige situaties oplevert;
- Een plan te maken voor het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur in die straten en daarbij voorrang te geven aan de meest onveilige straten en de straten waarbij de betrokkenheid van bewoners het grootst is;
- Met partners in de stad en bewoners creatieve oplossingen te bedenken voor het aanpassen van straten waar de kosten van volledige herinrichting nu nog te hoog zijn;
- Al te starten waar dat kan binnen de huidige budgetten voor bijvoorbeeld mobiliteit, schone lucht en stadsontwikkeling en voor de zomer van 2021 met een uitgewerkt plan naar de gemeenteraad te komen;
- Voor dat plan samenwerking te zoeken met andere gemeenten en de VNG en gezamenlijk het Rijk te verzoeken om voldoende middelen voor veilige straten;


Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2020–2021

29 398 Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 862

MOTIE VAN HET LID KRÖGER
Voorgesteld tijdens het Notaoverleg van 12 oktober 2020

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de schoolomgeving voor kinderen een veilige verkeers-omgeving moet zijn;

overwegende dat de SWOV ook 50 km/u-verkeer als een risico identifi-ceert voor vervoer van kinderen naar school en/of de kinderopvang;

verzoekt de regering, om 30 km/u in de bebouwde kom als uitgangspunt te nemen, waarbij lokaal beredeneerd afgeweken kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

Kröger

30 kilometer worden 0 Delga

140 landen willen maximumsnelheid van 30 km/u in alle bebouwde gebieden

Verkeersministers en andere deskundigen en vertegenwoordigers uit 140 landen hebben in Zweden onlangs de Stockholm Declaration ondertekend. Daarmee tekenden zij voor de invoering van een

Veel steden werken aan 30 km/uur

In Utrecht rijden we straks niet harder dan 30 kilometer per uur

De maximumsnelheid op bijna alle wegen in de stad Utrecht wordt 30 kilometer per uur. Een meerderheid van de gemeenteraad stemde hiermee donderdagavond in.

Maximumsnelheid

Amsterdam begint als eerste stad met maximum van 30 kilometer per uur

Spanje verlaagt maximumsnelheid in bebouwde kom naar 30

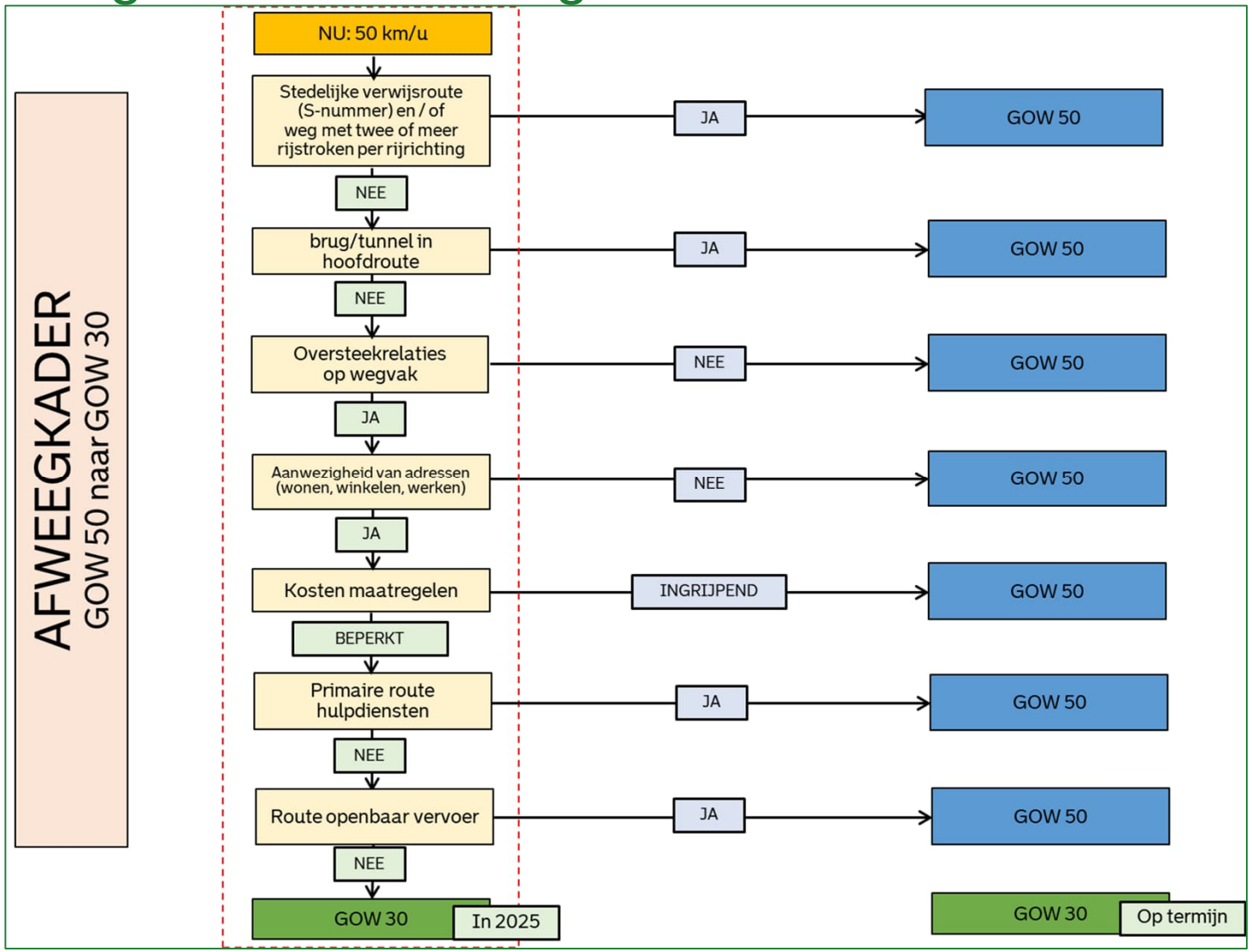
amer: 30 kilometer in bebouwde kom als standaard

Pleidooi voor 30 km per uur in bebouwde kom

UITZONDERING OP GROTE TOEGANGSWEGEN

BRUSSEL VOORTAAN ÉÉN GROTE 30 KM/H-ZONE

Afweegkader: welke wegen worden 30 in Rotterdam in 2025?



'30 km/u waar dat nodig en mogelijk is'

Inrichtingskenmerken Gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30)

Wegcategorie	Verblijfsgebieden	Verkeersnetwerk	
	ETW30	GOW30	GOW50
Functie	Verblijven	Verblijven en verkeer	Verkeer
Snelheid	30	30	50
Maatvoering	Minimaal	Minimaal	Maximaal
Parkeren	Toegestaan	Toegestaan (langsparkeren)	Bij voorkeur niet toegestaan
Laden en lossen	Toegestaan	Toegestaan	Terughoudend
Positie fiets en auto	Gemengd	Gescheiden (fietspaden/-stroken)	Gescheiden (bij voorkeur fietspaden)
Kruispunten	Gelijkwaardig	Voorrang	Voorrang
Verharding	Klinkers	Klinkers of Asfalt	Asfalt
Oversteken op wegvak	Toegestaan	toegestaan (via voorziening)	Niet toegestaan
Fietsvoorzieningen	Niet aanwezig	Fietspaden / -stroken	Fietspaden
Openbaar vervoer	Nee	Halteren op rijbaan (evt. haltekom)	Haltekom
Lengtemarkering	Geen	Geen / materiaal	Ja
Snelheidsremmers	Ja	Beperkt, bij conflictpunten	Nee

Tabel 1 – kenmerken per wegcategorie en per functie

Uitgangspunten Rotterdamse ontwerptoolkit GOW 30

- 1: slimme inrichting
  - Basiskenmerken lijken op wegen 50 km /u
  - Doorstroming autoverkeer niet belemmeren
    - Geen hoge drempels
    - Geen gelijkwaardige kruispunten
    - Fietspaden kunnen aanwezig zijn, maar fietsstroken ook
  - Goed begaanbaar voor nood- en hulpdiensten
  - Op conflictpunten snelheidsremmende maatregelen

Geschikt voor hogere verkeersintensiteiten en zwaarder verkeer

- 2: stedelijke uitstraling > snelheidsremmend effect
  - Parkeren langs rijbaan
  - Bus halteert veelal op de rijbaan
  - Krappere maatvoering (let op mbt logistiek, Openbaar vervoer en hulpdiensten)
  - Meer oversteekmogelijkheden voetganger en fiets
  - Meer ruimte voor fiets: fietspaden, maar ook bredere fietsstroken bij gemengde tram/rijbaan

Stedelijke kenmerken

- 3: terughoudend met markeringen
  - Om verkeersuitstraling te beperken
  - Overrijdbare middenberm in plaats van kant- of asstrepen
  - Fietsstroken kunnen echter wel (zie 2)
  - Verharding in de regel asfalt, waar mogelijk klinker

Zo min mogelijk lengtemarkeringen

Ontwerpprincipes inrichting GOW 30 voor 2025

Sobere herinrichting tot GOW 30 door middel van:

- 1. Bebording en voorrangsregeling

- 2. Belijning:
  - A. Minder lengtemarkering => verwijderen geleidende markeringen
  - B. Aanbrengen attentieverhogende markeringen
  - C. Visuele versmallingen

- 3. (waar nodig) Aanvullende fysieke maatregelen
  - in lengterichting / dwarsrichting (visuele en fysieke versmallingen)
  - verticale snelheidsremmers: drempels en plateaus

- 4. Overgangen van 50 km/u naar GOW 30

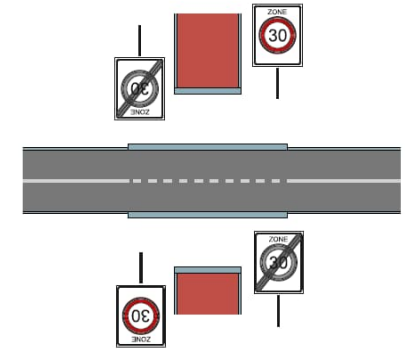
GOW 30 Principe 1: Bebording en voorrangsregeling (1)

- De nieuwe maximumsnelheid op de GOW30 straten wordt aangegeven met bebording.
- Anders dan verkeersluwe woonstraten in de 30km zones, blijft de GOW30 geschikt voor doorgaand verkeer.
- Daarom krijgt de GOW30:
  - niet het zonebord 30 (A1 30 zb)
  - maar het rood gerande ronde bord (A1 30)
  - waarbij het bord A1 30 na elke zijweg opnieuw wordt geplaatst
  - de 30 km-zones behouden de zoneborden.

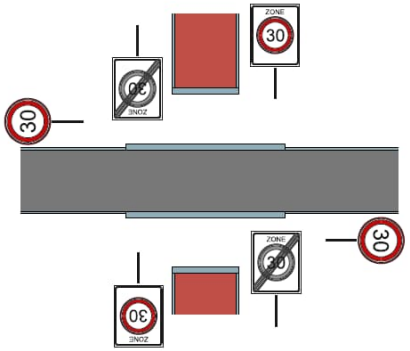
Afbeelding links:
Walenburgerweg als GOW 30 met ronde bord 30
en Spoorsingel met zonebord 30 (bestaande zone 30)

GOW30 Principe 1: Bebording en voorrangsregeling (2)

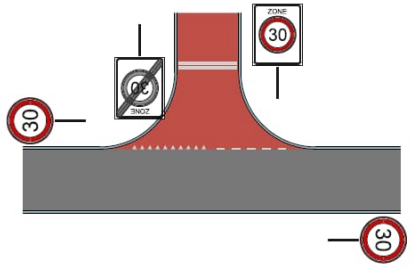
bij zijstraten verkeersluwe buurten
(“erftoegangswegen of ETW30”)



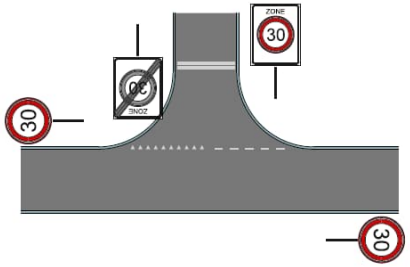
GOW50 bebording inrit ETW



GOW30 bebording inrit ETW



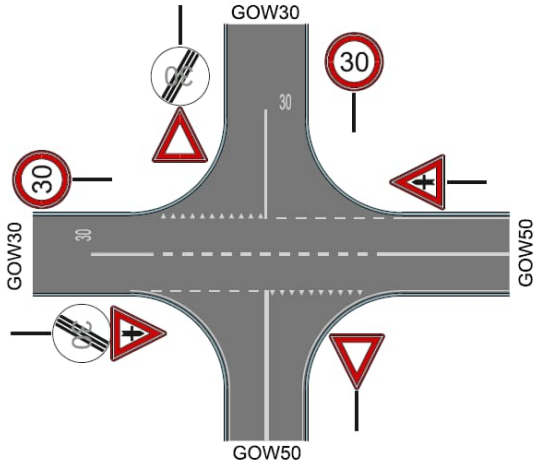
GOW30 bebording zijstraat ETW



GOW30 bebording zijstraat bedrijfsterrein

GOW 30 heeft voorrang op ETW30

bij kruising GOW30 met 50 km/u weg (GOW50)



GOW bebording kruispunt 50-30

GOW 50 heeft voorrang op GOW30

GOW30 Principe 2a : minder lengtemarkering

- minimalisering gebruik lengtemarkering: verwijderen asstreep
  - (Inleidende markering naar eilanden handhaven)

GOW 30 principe 2b: aanbrengen extra markeringen 30

- Aanbrengen markering 30

GOW 30 principe 2c: aanbrengen extra markeringen

- (waar nodig) bliksemschichtmarkeringen

GOW 30 principe 2d: aanbrengen extra markeringen

- Visuele versmalling door verbreden of aanbrengen fiets(suggestie)stroken

GOW 30 principe 2e: aanbrengen extra markeringen

- Aanbrengen visuele versmalling: drakentanden (‘psychobremsen’)

GOW 30 principe 3a: fysieke maatregelen

- Visuele vernauwing door aanbrengen rammelstrook
- als rijbaanbreedte > 7.0 m

GOW 30 principe 3a(2): fysieke maatregelen

- Visuele vernauwing door aanbrengen rammelstroken (variant)
- als rijbaanbreedte > 7.0 m
-

GOW 30 principe 3b: fysieke maatregelen

- Aanbrengen plateau (op conflictpunten, bus- en hulpdienstvriendelijk)

GOW 30 principe 3c: fysieke maatregelen

- Aanbrengen wegversmalling door aanbrengen oversteekeiland (op conflictpunten)

GOW 30 principe 3d: fysieke maatregelen

Busvriendelijke / hulpdienstvriendelijke drempel: gumatec / gumacon drempel

GOW 30: principe 3e fysieke maatregelen

- Aanbrengen streetprint

GOW 30 principe 4: Overgangen van 50 km/u naar GOW30

- Markering 30 op wegdek + bord A130
- Eventueel aangevuld met een hulpdienstvriendelijk plateau

Rotterdam.