

Aanpak 30

Inrichtingskenmerken en ontwerpprincipes Gebiedsontsluitingsweg 30 ("GOW30")
Uitvoering 2025

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

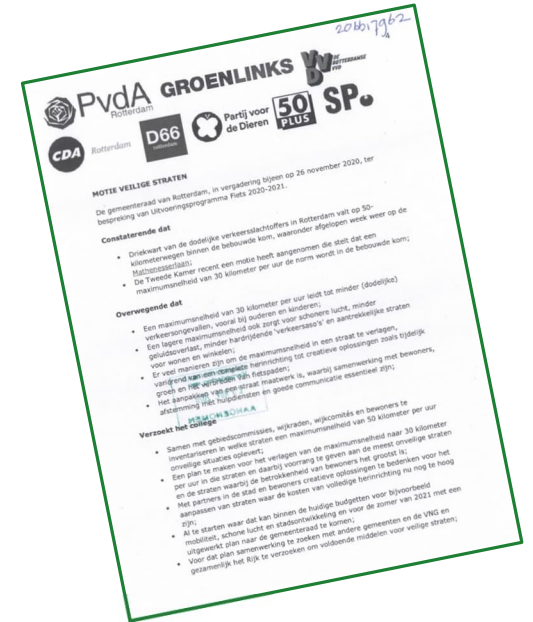
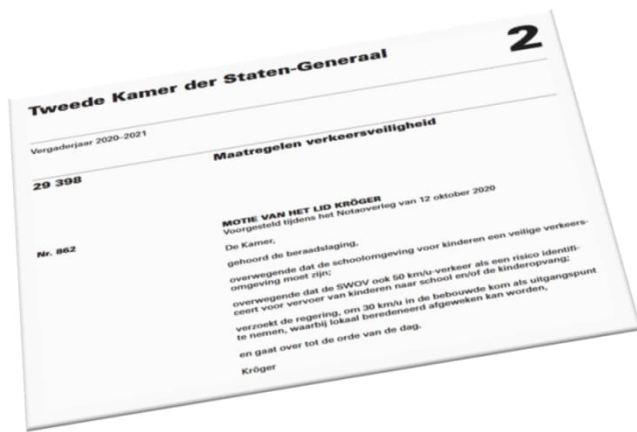
Ontwerpprincipes inrichting GOW 30 voor 2025

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 leiden tot raadsmotie
 - Landelijk: Afwegingskader 30 km/u als leidend principe in de bebouwing
 - Internationaal: Stockholm-declaratie
- Collegebesluit eind 2021
- Coalitieakkoord: 2022-2026 '30 km/u waar dat nodig en mogelijk is'



Veel steden werken aan 30 km/uur

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

Spanje verlaagt maximumsnelheid in bebouwde kom naar 30

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.

Amsterdam: 30 kilometer in bebouwde kom als standaard

Les nouvelles limitations de vitesse à Paris

70 km/h

50 km/h

30 km/h



Bilbao

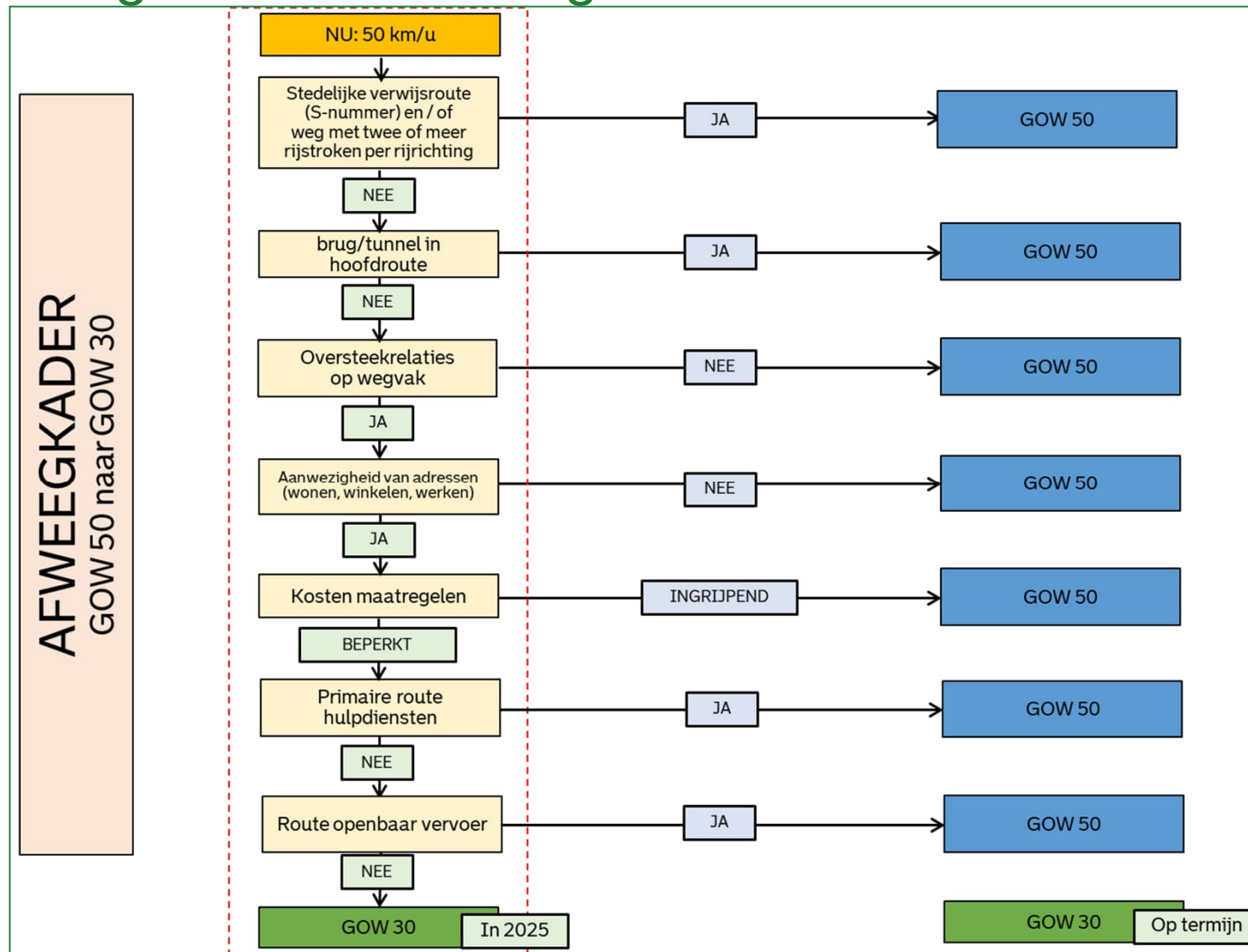


 UITZONDERING OP GROTE TOEGANGSWEGEN

BRUSSEL VOORTAAN ÉÉN GROTE 30 KM/H-ZONE

Pleidooi voor 30 km per uur in bebouwde kom

Afweegekader: 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

- Basiskennmerken 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

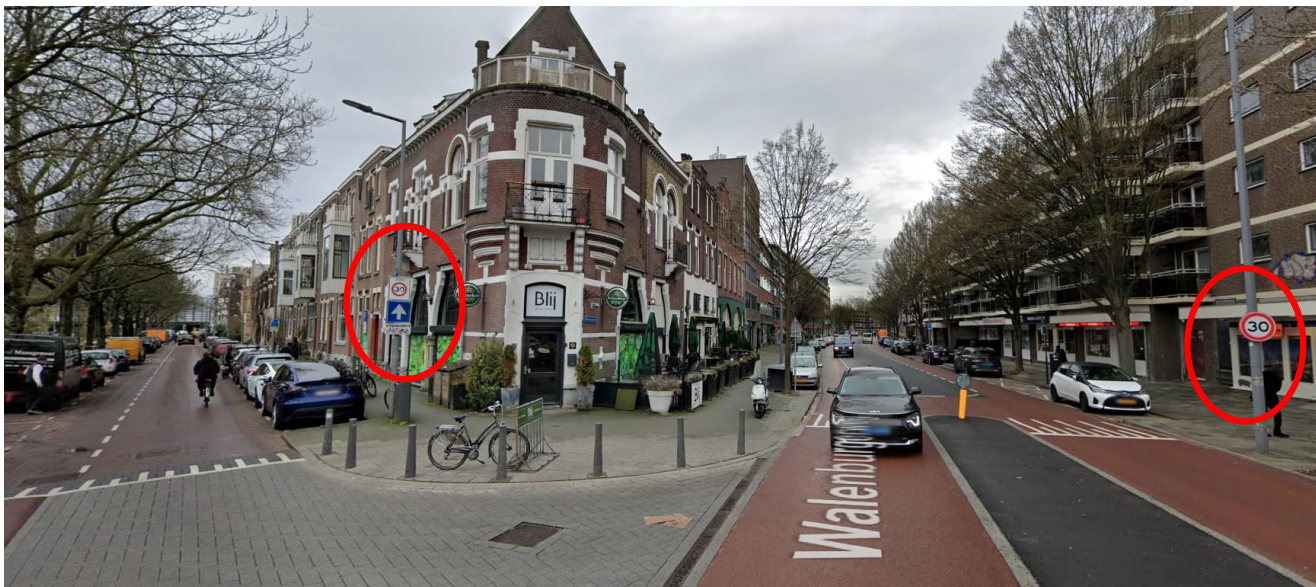
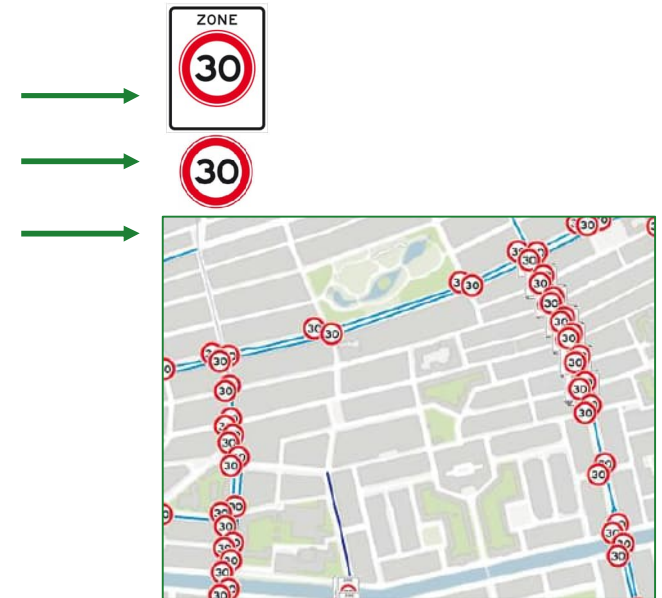
Ontwerpprincipes inrichting GOW 30 voor 2025

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)

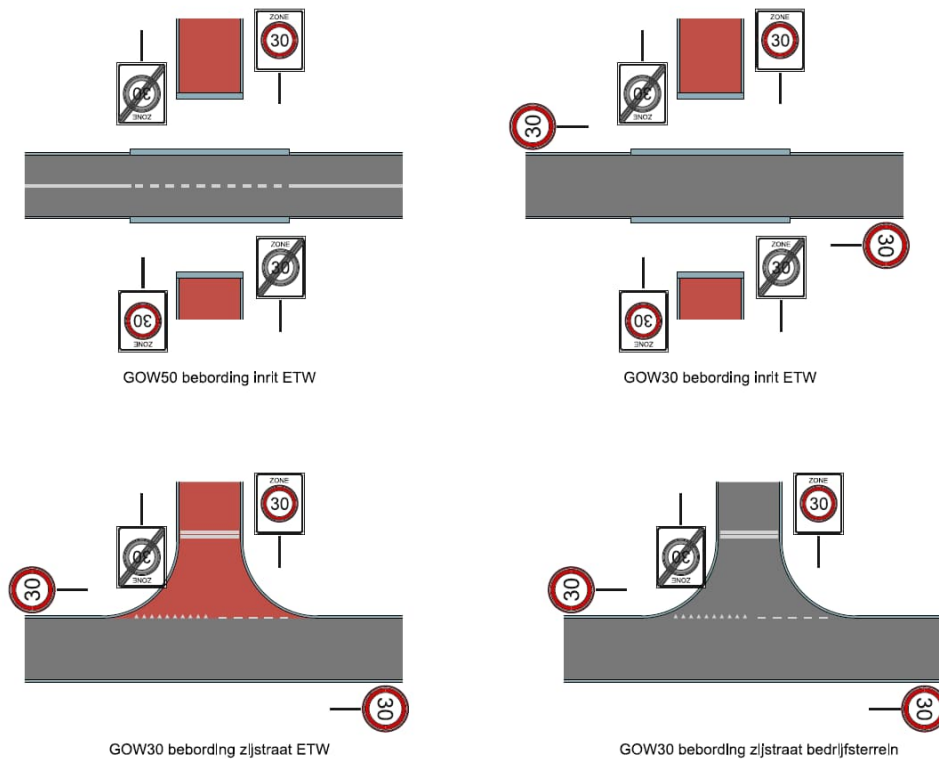
- De nieuwe maximumsnelheid op de GOW30 straten wordt aangegeven met bebording.
- Anders dan verkeersluwe woonstraten in de 30km zones, blijft de GOW30 geschikt voor doorgaand verkeer.
- Daarom krijgt de GOW30:
 - niet het zonebord 30 (A1 30 zb)
 - maar het rood gerande ronde bord (A1 30)
 - waarbij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

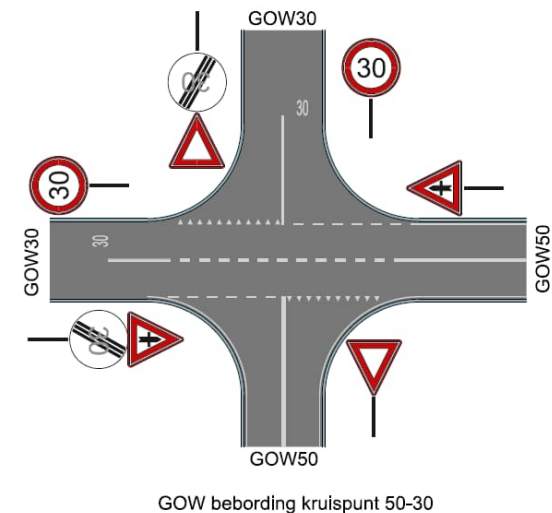
GOW30 Principe 1: Bebording en voorrangsregeling (2)

bij zijstraten verkeersluwe buurten
("erftoegangswegen of ETW30")



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 oversteekeland (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



An aerial photograph of Rotterdam, Netherlands, during a vibrant sunset. The sky is filled with orange and yellow clouds, with the sun low on the horizon. The city's skyline is visible in the background, featuring several tall, modern skyscrapers, including the Abdoellink Tower and the Rotterdam Tower. In the foreground, a dense cluster of traditional Dutch residential buildings with dark roofs and white window frames is visible. The word "Rotterdam." is overlaid in large, white, sans-serif font across the center of the image.

Rotterdam.