

# LIEVER 30 EN MEER RUIJITE VOOR DE FIETS!

Van 50 km/u naar 30 km/u

## Waarom deze brochure?

Landelijk en binnen gemeenten is er veel discussie over verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/u, ook op drukkere wegen. Deze discussie raakt direct de positie van de fiets in steden en dorpen. Fietsersbond ondersteunt van harte de oproep om meer straten 30 km/u te maken en vindt dat dit op een zorgvuldige manier moet gebeuren. Daarom is het belangrijk dat jullie, als lokale vertegenwoordigers van de Fietsersbond, goed op de hoogte zijn van de achtergronden van de discussie, de argumenten en gevolgen.

Het landelijk bureau van Fietsersbond heeft samen met de adviseurs van Goudappel deze brochure gemaakt om de argumenten van Fietsersbond en de beschikbare kennis over 30 km/u op drukkere wegen op een rij te zetten. Goudappel is een van de Vrienden van de Fietsersbond en de adviseurs zijn nauw betrokken bij landelijke en lokale discussies over 30 km/u.

Doordat de uitwerking van 30 km/u als leidend principe nog niet is afgerond, hebben niet alle onderdelen van de brochure dezelfde status. De brochure bevat:

- Onderdelen die de visie en argumenten van de Fietsersbond weergeven. Deze zijn te herkennen aan de gele kaders achter de tekst
- Het landelijke afweegkader zoals dat door de Tweede Kamer is vastgesteld met de bijbehorende toelichting. Je vindt dit onderdeel op pagina 6.
- De eerste uitwerking door de samenstellers van de brochure om de visie over 30 km/u concreet te maken. Deze onderdelen kunnen in de loop van de tijd nog veranderen en hier kan ook lokaal zeker van worden afgeweken.

Deze brochure is een eerste versie en bevat de stand van zaken van februari 2022. Als er landelijke nieuwe onderdelen worden vastgesteld zullen we de brochure hier zonodig op aanpassen.

Titel rapport

Liever 30 en meer ruimte voor de fiets!

Kenmerk

Datum publicatie

011676.20220221.N1.01  
Februari 2022

Status

Concept

Auteur

Goudappel in opdracht van  
de Fietsersbond

## Waarom 30 km/u?

Er zijn veel redenen om 30 km/u in te stellen, maar waarom is dat belangrijk? Onderstaand benoemen we de drie belangrijkste redenen van de Fietsersbond.

**De grijze wegen zijn onveilig:** 30 km/u is veiliger. Soms lopen wegen die (van oudsher) een belangrijke functie voor het wegverkeer hebben, dwars door woonwijken. Die wegen hebben dus óók een verblijfsfunctie. We noemen dit 'grijze wegen'. Vaak geldt daar nog een maximumsnelheid van 50 km/u, ook als er geen ruimte is voor fietspaden. Het is veel veiliger om, in geval van twijfel, altijd voor 30 km/u te kiezen.



**De positie van de auto is nog steeds veel te belangrijk:** De automentaliteit is nog steeds sterk aanwezig bij de verkeerskundige keuzes die worden gemaakt. Door de auto minder te faciliteren ontstaat er meer ruimte voor fietsers en voetgangers. We moeten ons niet afzetten tegen de auto, maar onze positie als fietsers benadrukken.



**Fietspaden overvol in grote steden:** Er wordt steeds meer gefietst wat natuurlijk geweldig is! Maar de fietser verdient dan ook meer ruimte. Naast de toename van het aantal fietsers zijn er ook steeds meer snelle en bijzondere voertuigen op het fietspad. Denk aan de fietsbezorgers op de E-Bikes maar ook grote lichte elektrische voertuigen. Al met al raken de fietspaden overvol.



# Liever

# 30

## Visie Fietsersbond

Voor de hele FietsFamilie is er in 2040 een veilige en comfortabele plek op de weg. Dat kan omdat de maximumsnelheid voor voertuigen binnen de bebouwde kom naar 30 kilometer per uur is gegaan en naar 60 kilometer per uur daarbuiten op de niet-snelwegen. De inrichting op straat is aangepast en alle voertuigen met een (hulp)motor hebben een intelligente snelheidsassistent, waardoor te hard rijden niet meer mogelijk is. Er zijn drie routenetwerken voor de fiets ontwikkeld en gerealiseerd, waarmee conflicten binnen de FietsFamilie tot het verleden behoren: een rustig netwerk voor kwetsbare fietsers, het hoofdnet voor de fiets om snel en comfortabel van A naar B te rijden en een nieuw routenetwerk dat vooral geschikt is voor zware en snelle fietsen. De verschillende fietsnetwerken, duurzaamheid, veiligheid en gezondheid zijn in de mobiliteitswereld leidend geworden voor beleid en investeringen. Hierdoor is het aantal fietsongelukken op de weg gedecimeerd.



# Wat wint jouw gemeente er mee?

Invoering van 30 in Brussel leidde tot lagere snelheden en minder gewonden.

1

**Goede ervaringen in Europa** Inspiratie: Nul doden met fietsers en voetgangers in Helsinki en Oslo.

30

2

**30 km/u is een belangrijk onderdeel van de fietsvisie**  
Bij 30 is de stad veiliger voor iedereen

3

**30 km/u zorgt voor minder geluid en een fijnere stad**

4

**Ruimte voor verduurzaming, vergroening en verbeteren ecologische voetafdruk**

5

**30 km/u leidt tot meer fietsgebruik\***

6

**Bij een lagere snelheid, minder ruimte voor de auto**  
Meer ruimte voor de fiets!

30

**Veiligheid en ruimte voor de fiets**

*\*Modelberekeningen van de gemeente Amsterdam, Zutphen en Apeldoorn prognosticeren een effect van ordegrrootte een procentpunt verschuiving van auto naar fiets. Dit berekende effect is uitsluitend veroorzaakt door snelheidsaanpassingen. Secundaire effecten op bijvoorbeeld aantrekkelijkheid van het fietsen of vormgeving van de fietsvoorzieningen zijn hierin niet meegenomen*

# Afwegingsschema 30 km/u

## Waarom is dit schema gemaakt?

Binnen de bebouwde kom zijn veel zogenaamde grijze wegen waarbij de functie van de weg niet duidelijk is of onvoldoende ruimte is voor een veilige 550 km/u-inrichting. Bijvoorbeeld een winkelstraat met druk autoverkeer of een 50 km/u-weg zonder fietspaden. Het schema probeert voor dit soort wegen een oplossing te vinden door uit te gaan van 30 km/u als 'leidend principe' binnen de bebouwde kom (dat wil zeggen: standaard 30 km/u tenzij 50 km/u écht op een veilige manier mogelijk is). Wegbeheerders die met dit principe aan de slag willen, kunnen het afwegingsschema als hulpmiddel gebruiken.

## Wat is er nieuw aan de aanpak?

De publicatie 'Basiskenmerken wegontwerp' van het CROW bevat aanbevelingen over de categorisering (de indeling in 50- en 30-wegen) en de inrichting van wegen. De nieuwe aanpak wijkt daar op twee belangrijke punten van af:

1. In de wegcategorysering wordt meer rekening gehouden met de omgeving van de weg, waarbij we onderkennen dat er wegen bestaan met een dubbele functie.
2. Voor wegen die wel een verkeersfunctie hebben, maar waarbij 50 km/u niet wenselijk of veilig mogelijk is, wordt het nieuwe wegtype GOW30 geïntroduceerd. De afkorting 'GOW' staat voor gebiedsontsluitingsweg, een vakterm voor wegen met een functie voor (doorgaand) verkeer. En de toevoeging '30' geeft de maximumsnelheid aan.

## Hoe moet dat met het openbaar vervoer en de nood- en hulpdiensten?

De positie van openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten speelt een belangrijke rol in de keuzes die in het schema moeten worden gemaakt. Krijgt de weg een verkeersfunctie? Is een snelheid van 30 km/u wenselijk? Bij gebruik van het schema zullen echter meer wegen een maximumsnelheid van 30 km/u krijgen. Zonder aanvullende maatregelen zal dit consequenties hebben voor openbaar vervoer (OV) en nood- en hulpdiensten die van deze wegen gebruik maken. Het is daarom zaak deze nieuwe wegindeling, de maatregelen die daaruit voortkomen en routing voor deze diensten in samenhang te bekijken. Bij deze discussie speelt ook de vraag mee of de standaard-maximumsnelheid binnen de kom uiteindelijk 30 km/u wordt. In dat geval wordt het eenvoudiger om maatwerk voor bussen en hulpdiensten te leveren.

## 30 km/u als leidend principe

30 km/u als leidend principe is in het schema als volgt vertaald: wegen binnen de bebouwde kom krijgen een maximumsnelheid van 30 km/u. Alleen als dat wenselijk én veilig mogelijk is, krijgen gebiedsontsluitingswegen net als in de bestaande situatie een hogere maximumsnelheid. Vanuit de fietsvisie van de Fietsersbond betekent dit dat op zo veel mogelijk wegen 30 km/u wordt ingesteld om zo een veilige en comfortabele plek voor de fietsers op de weg te creëren.



# Afwegingsschema 30 km/u

1. Bepaal functie van de weg, in samenhang met hele netwerk

- Wat zijn belangrijke OV-routes?
- Wat zijn belangrijke invalswegen?
- Etc.



**Verblijfsfunctie**

**Dubbele functie**

**Verkeersfunctie**

2. Is dubbele functie oplosbaar door andere keuzes op netwerkniveau? Bijvoorbeeld:

- Ander OV-netwerk
- Ander auto-netwerk
- Ander fietsnetwerk

Ja

Nee

3. Weeg de verkeersfunctie af tegen de verblijfsfunctie

Nee

Heeft de weg een dusdanige verkeersfunctie, dat doorstroming het belangrijkste is?

Bijvoorbeeld:

- Belangrijke OV-route
- Belangrijke invalswegen
- Uitrukroute nood- en hulpdiensten

Ja

Ja

Nee

4.a. Zijn er redenen om 30 km/u in te stellen?

Bijvoorbeeld:

- Schoolomgeving
- Leefbaarheid
- Oversteekbaarheid

Nee

4.b. Kan de weg veilig 50 worden ingericht?

- Fietspad/parallelweg
- Veilig en gebundeld oversteken
- Rijrichtingsscheiding
- Bij voorkeur geen parkeren

Ja

**A. ETW 30**

**B. GOW 30**

**C. GOW 50**



5. Check en optimaliseer netwerk

- |                                                |                               |
|------------------------------------------------|-------------------------------|
| <input type="checkbox"/> OV                    | <input type="checkbox"/> Auto |
| <input type="checkbox"/> Nood- en hulpdiensten | <input type="checkbox"/> Etc. |
| <input type="checkbox"/> Fiets                 |                               |

Netwerkniveau

Wegvakniveau

## Hoe nu verder?

Met het schema zijn we er nog niet. Met het schema kun je namelijk wel bepalen welke wegen in aanmerking komen voor 30 of 50 km/u, maar nog niet hoe je dat precies doet. Er zijn in ieder geval twee onderwerpen die nog verder moeten worden uitgewerkt.

### 1. Juridisch

Met de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u wordt een nieuw wegtype geïntroduceerd dat (nog) niet past in de regels rond de inrichting van de straat. De voornaamste zijn:

- In de meeste gevallen (behalve bij bijvoorbeeld fietspaden en fietsstraten) is het volgens de huidige richtlijnen niet toegestaan om voorrang te regelen binnen een 30 km/u-regime. Een voorrangsregeling kan wel wenselijk zijn om de GOW30 goed te laten werken.
- Voorgescreven is dat de wegen met een 30 km/u-regime voornamelijk een verblijfsfunctie hebben dat de inrichting van de weg daarop is aangepast. Dit om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer. Waar dit zonder meer wenselijk is voor toepassing van 30 in woongebieden, vraagt GOW30 om toepassing van 30 op plekken die (ook) een duidelijke verkeersfunctie hebben.



### 2. Vormgeving

Het staat wegbeheerders vrij om te kiezen voor een inrichting die past bij hun ambities voor de GOW30 (en GOW50). Om ervoor te zorgen dat deze wegen ook eenvoudig herkenbaar zijn voor de weggebruikers, is het wenselijk om landelijk een richting mee te geven. Wat doen we altijd en wat nooit bij een GOW30? Een eerste idee van toepasbare profielen voor GOW30 is verderop in de brochure opgenomen.

## Ambities voor de toekomst

Met het afweegschema en de introductie van 30 km/u op gebiedsontsluitingswegen is een eerste stap gezet naar een veiligere, fietsvriendelijkere en minder autogerichte stad. Op dit vlak zijn er twee ambities voor de toekomst waar de Fietzersbond nadrukkelijk voor blijft pleiten:

### 1 Toepassing van intelligente snelheidsaanpassing (ISA).

ISA zorgt ervoor dat bestuurders niet sneller kunnen rijden dan de ingestelde snelheid. Dit maakt het mogelijk om veel grotere stappen te maken met 30 km/u in de stad. Het naleven van de maximale snelheid is een belangrijk onderdeel voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op 30-wegen. ISA kan dit oplossen maar dit geldt pas voor de lange termijn.

2 **30 km/u als norm.** In de huidige regels is de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom 50 km/u en zijn er allerlei voorschriften om een weg 30 km/u te maken. Fietzersbond pleit voor het omgekeerde. Alle wegen zijn 30 km/u tenzij de wegbeheerder kan aantonen dat op bepaalde wegen veilig 50 kan worden gereden.



## Hoe gaat een GOW30 eruit zien?

Dit vormgeving van de GOW30 is nog niet precies vastgelegd. Duidelijk is dat een GOW30 zeker niet hetzelfde is als een woonstraat waar 30 km/u de limiet is. Er moet rekening worden gehouden met de ontsluitingsfunctie van de weg (rustig doorstromen). Hieronder een aantal voorbeeldwegen:

Adriaen van Ostadelaan - Utrecht



Maliesingel - Utrecht



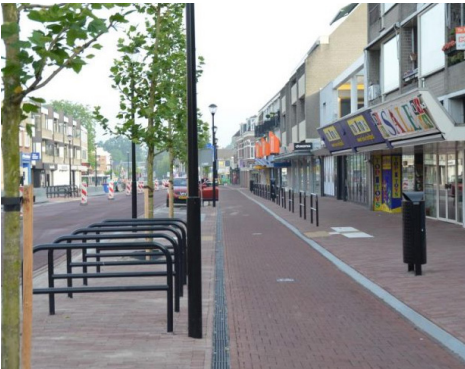
Ruys de Beerenbrouckstraat - Delft



Dorpsstraat - Elst



Van Weedestraat - Soest



Van der Spekstraat - Amsterdam



## Wanneer welke fietsvoorziening?

In de onderstaande tabel wordt aangegeven welke fietsvoorzieningen toepasbaar zijn. In de tabel zijn de omgevingsinvloeden niet meegenomen en wordt er gefocust op intensiteit en wegcategorie.

Wegcategorie	Snelheid gemotoriseerd verkeer	Intensiteit gemotoriseerd verkeer [mvt/etm]	Functie fietsroute	
			Stedelijke fietsroutes (<750 fts/etm)	Regionale fietsroutes & hoofd fietsroutes (>500 fts/etm)
Erftoegangsweg	Stapvoets	<1.000	Woonerf	N.v.t.
	30	<4.000	Gemengd	Fietsstraat, fietspad
		4.000 – 6.000		Fietspad
Gebiedsontsluitingsweg	30	< 10.000	Fietsstroken, fietspad	
	30	> 10.000	Fietspad	
	50	Niet relevant	Fietspad	
	70	Niet relevant	Fiets-/ bromfietspad	

## Voorkeurskenmerken GOW30

De inrichting van GOW30 wegen is nog niet volledig uitgedacht. Maar er zijn wel een aantal voorkeurskenmerken waar opgelet kan worden, zoals:



## 10 tips voor de toepassing van het schema

- 1** **Het gaat niet vanzelf: de gemeente moet wel aan de slag.** Het afweegkader is een hulpmiddel voor gemeenten die aan de slag willen met 30 als leidend principe. Er is (nog) geen dwingend voorschrift om dit ook daadwerkelijk te doen. Motiveer je gemeente dus om mee te doen.
- 2** **Neem de fiets volwaardig mee in de wegcategorisering.** Het afweegkader is een goede aanleiding om de wegcategorisering opnieuw tegen het licht te houden. Dit betekent dat er opnieuw naar het fietsnetwerk gekeken gaat worden. Ook keuzes die worden gemaakt voor het netwerk voor de auto en het openbaar vervoer, beïnvloeden de situatie voor fietsers. Zorg dus dat de gemeente de fietsbelangen goed meeneemt in haar nieuwe plannen.
- 3** **Je bent er nog niet als het in het beleid staat.** Een aantal gemeentes hebben in hun beleid omgenomen om 30 km/u als norm in te stellen. Helaas wordt er, ondanks hun beleid, nog steeds gekozen om 50 km/u toe te passen op wegen die potentie hebben om 30 km/u te worden.
- 4** **De fiets omleiden: meestal geen goed idee.** Uitgangspunt is dat 50 km/u-wegen geen fietsers op de rijbaan of op fietsstroken hebben. Gemeenten zouden dan kunnen overwegen om de fietsers om te leiden. Dit is doorgaans geen goed idee. Je wilt voorkomen dat de fietser moet omrijden en alle bestemmingen moeten ook per fiets bereikbaar blijven.
- 5** **Fietspaden op GOW30 goed mogelijk.** De snelheid van 30 km/u hoeft niet te betekenen dat een fietspad niet mogelijk is. Dit kan namelijk prima en laat je ook niet weerhouden op dit toe te passen. Zie voorbeeld Van Weedestraat - Soest. Kies je voor fietsstroken, zorg dan dat deze breed genoeg zijn zodat twee fietsers naast elkaar kunnen fietsen.



**6** Laat je horen, dat doen de OV-bedrijven ook! Wees niet bang om het belang van de fietser te benadrukken. Andere partijen benadrukken ook hun eigen belang.

**7** Zorg voor 30 als veilige snelheid. Bij het instellen van 30 km/u moet deze snelheid ook worden nageleefd. Alleen het plaatsen van een 30-bord is niet voldoende. Maak dus een inrichting die past bij een 30-weg. Op deze manier is een 30-weg ook beter te handhaven.

**8** Woongebieden op orde. Wijs de gemeente erop dat ook de 30-wegen in de woongebieden moeten kloppen. Bij het verlagen van de snelheid kunnen andere routes aantrekkelijker worden met als gevolg dat er sluiproutes ontstaan. Zorg daarom dat de woongebieden op de juiste manier zijn ingericht en niet aantrekkelijk zijn voor sluiipverkeer.

**9** Klinkers: verblijven en fietsen. Klinkers zorgen voor een lagere snelheid en een afwijkend beeld ten opzichte van GOW50, maar het fietst niet altijd prettig, zeker niet voor de hoofdroutes. Er is dus een bewuste afweging nodig tussen verblijfkwaliteit en lagere snelheid van het autoverkeer en comfort voor de fiets. Een profiel met fietsstroken in asfalt en een rijbaan in klinkers doet allebei!

**10** Oversteken is ook belangrijk! Met alleen een lagere snelheid op wegvakken zijn we er niet. De meeste ongevallen gebeuren op oversteekplaatsen en kruispunten. Let ook daar op een lagere snelheid voor gemotoriseerd verkeer, ook op wegen die verder 50 km/u blijven.



Hulp nodig?  
Vraag de Fietzersbond

[www.fietzersbond.nl](http://www.fietzersbond.nl)

