



## Zienswijze snelheidslimiet bebouwde kom

### Standpunt ANWB

Het maatschappelijk debat over de snelheid binnen de bebouwde kom kreeg eind 2020 een impuls toen de motie van kamerlid Kröger in de Tweede Kamer werd aangenomen. Die motie roept op tot de invoering van 30 km/uur als standaardlimiet in de bebouwde kom. In enkele steden zijn hierna vergelijkbare moties aangenomen. De ANWB is verheugd te zien dat de aandacht voor de verkeersveiligheid is toegenomen.

De verlaging van de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom kan leiden tot minder verkeersslachtoffers, mits dit op een goede manier wordt ingezet. Daarnaast zijn er andere zaken die we bij u onder de aandacht willen brengen. Met deze inzichten beoogt de ANWB een bijdrage te leveren aan een goede implementatie zodat niet alleen de verkeersveiligheid, maar ook de leefbaarheid en bereikbaarheid verbetert. Onze zienswijze sluit aan op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030; waarin onder andere gestreefd wordt naar veilig ingerichte wegen met een geloofwaardige limiet.

De ANWB pleit in dit kader voor:

- Behoud van de hiërarchie van wegen, om te zorgen dat zwaar verkeer buiten de verblijfsgebieden blijft en een goede doorstroming voor alle verkeersdeelnemers gewaarborgd blijft;
- Investeren in de fysieke inrichting van (nieuwe) 30 km/uur wegen;
- Maken van duidelijke keuzes tussen verblijven en verkeer om "grijze wegen" zoveel mogelijk te voorkomen;
- Verbeteren van de veiligheid van 50 km/uur wegen (gebiedsontsluiting), door aanleg van vrijliggende fietspaden.

In deze zienswijze gaan we nader in op:

- Snelheid in de praktijk
- Hiërarchie van het wegennet
- Probleemwegen
- Nieuwe wegcategorie GOW30
- Effecten op geluid
- Effect op emissies
- Snelheidsbegrenzing met behulp van ISA
- Plek op de weg snorfiets en lichte elektrische voertuigen

Tot slot wijzen we u op de ontwerpmethodiek 'Verkeer in de stad'. Deze kan helpen bij de implementatie. De methodiek bevat o.a. een stappenplan waarmee verkeer en de ruimtelijke kwaliteit (leefbaarheid) met elkaar in balans gebracht worden. Dit helpt in het maken van afwegingen. Het rapport is vrij beschikbaar op [www.anwb.nl/verkeerindestad](http://www.anwb.nl/verkeerindestad)

### **Snelheid in de praktijk**

Het verkeer past zijn snelheid aan op de omgeving. Door wegen een passende inrichting te geven, voorkom je dat weggebruikers structureel te hard rijden. Omzetten van 50 naar 30 km/uur betekent dat de weginrichting aangepast moet worden. Wordt dit niet of nauwelijks gedaan, dan worden er wegen gecreëerd waar de snelheid in de praktijk hoger ligt dan de limiet; de bekende "grijze wegen". Hierbij is nauwelijks sprake van een effect op de verkeersveiligheid, omdat het verkeersgedrag niet noemenswaardig verandert. Zoals inmiddels bekend vormt de handhaafbaarheid van deze wegen ook een probleem, omdat het wettelijk vereiste verband tussen weginrichting en snelheidslimiet onvoldoende duidelijk is.

### **Hiërarchie van het wegennet blijft belangrijk**

De snelheidslimiet op de weg moet passen bij de functie van een weg, volgens de huidige wetgeving en het beleid Duurzaam Veilig. Voor gebiedsontsluitingswegen is 50 km/uur een passend limiet. Het is bij de uitbreiding van het aantal 30 km/uur wegen belangrijk dat er een goed hoofdnet voor auto- en vrachtverkeer over blijft, waarop dit verkeer wordt afgewikkeld. Dit zorgt voor een goede doorstroming én ontlast de overige straten. Recent onderzoek van SWOV<sup>1</sup> laat zien dat implementatie van 30 km/uur op alle straten leidt tot meer verkeer in woonstraten. We moeten ons ook realiseren dat het streven naar zoveel mogelijk 30 km/uur wegen niet nieuw is. De echte woonstraten in steden zijn immers al als 30 km/uur gebied aangewezen in het kader van het beleid Duurzaam Veilig. Dit is reden temeer om kritisch naar de functie van het resterende 50 km/uur wegennet te kijken.

### **Probleemwegen**

Eén van de pijnpunten zit bij de zogeheten "grijze wegen" die een ontsluitingsfunctie en verblijfsfunctie hebben. Bijvoorbeeld winkelstraten langs een drukke OV-route. Voor de ontsluiting is 50 km/uur gewenst,

---

<sup>1</sup> SWOV (2019). Naar een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom? R-2019-24

maar gezien de activiteiten op straat past 30 km/uur beter. Mogelijk kan de nieuwe wegcategory GOW30 (gebiedsontsluitingsweg 30) op enkele van deze wegen een uitkomst bieden. Echter, vanwege het netwerkeffect kan dit niet overal. Daarnaast weten we nog niet of GOW30 in de praktijk gaat werken, zeker als richtlijnen en wetgeving hierop nog niet zijn aangepast.

### **Nieuwe wegcategory GOW30**

Het concept GOW30 moet nog ontwikkeld worden. We vinden het daarbij belangrijk dat er onderzocht wordt of 30 km/uur ook in daluren een logische snelheid voor weggebruikers op deze wegen is en hoe daarmee omgegaan wordt als dit niet het geval blijkt. Een uitdaging is ook het bereiken van een herkenbaar verschil in wegontwerp tussen GOW30 en GOW50 wegen, die in beginsel juist veel overeenkomsten hebben.

### **Effecten op geluid**

Als de rijnsnelheid omlaaggaat van 50 naar 30 km/uur dan levert dat theoretisch een vermindering ongeveer 5 decibel op<sup>2</sup> voor de weg waar de limiet verlaagd wordt. Richting 2030 elektrificeert het wagenpark en worden in de logistiek steeds meer lichte voertuigen ingezet. Op termijn zal vrijwel het hele wagenpark elektrisch rijden. Op dat moment is er een geluidsreductie van 2,5dB; bij kruispunten is dit zelfs 5 tot 9 dB<sup>3</sup>. Het effect van een model shift naar lichtere voertuigen (voor logistiek en persoonlijk vervoer) is niet doorberekend. Bij elkaar leveren deze twee ontwikkelingen mogelijk een grotere winst op.

Als een deel van het verkeer mogelijk andere routes gaat rijden<sup>4</sup> treden er verschuivingseffecten op van de geluidsproductie. Hierdoor kan de geluidsoverlast op het stedelijke wegennet als geheel toenemen. Een deel van dat verkeer zal dan overgaan op wegen die zijn ingericht als erftoegangsweg 30 (ETW30). Doordat deze straten zijn uitgerust met klinkerverharding gaat de geluidsproductie omhoog. Hiermee komt de geluidsproductie op de gevel mogelijk boven de door de gemeente gehanteerde grenswaarde. Dit zou, naast de overlast, tot gevolg kunnen hebben dat meer gevels geïsoleerd moeten worden.

### **Effect op emissies**

Het effect van een snelheidsverlaging op de uitstoot is lastig te voorspellen. De uitstoot van een individueel voertuig hangt af van de grootte van de motor. Een voertuig met een grote motor heeft moeite om efficiënt te rijden bij 30 km/uur, de uitstoot is dan hoger. Terwijl een auto met een kleine motor ongeveer hetzelfde tot hooguit iets minder uitstoot. Van groter belang is de doorstroom; start-stop verkeer en het wisselen van snelheid zorgt voor een hogere uitstoot. Het effect van doorstroming op de uitstoot is te zien in de publicatie 'Emissiefactoren voor snelwegen en niet-snelwegen' van de Rijksoverheid<sup>5</sup>. Uit die cijfers is op te

---

<sup>2</sup> Peeters, De Graaff (2019). Eindelijk stiller verkeer, dankzij elektrische voertuigen. Of hebben we dan te vroeg gejuicht? Geluid nummer 2. Juni 2019. P. 11

<sup>3</sup> Peeters, De Graaff (2019). Eindelijk stiller verkeer, dankzij elektrische voertuigen. Of hebben we dan te vroeg gejuicht? Geluid nummer 2. Juni 2019. P. 12

Gemeente Amsterdam (2020). Actieplan Geluid 2020-2023 ontwerp. P. 13

<sup>4</sup> SWOV (2019). Naar een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom? R-2019-24

<sup>5</sup> Rijksoverheid. 'Emissiefactoren voor snelwegen en niet-snelwegen' Via:

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit/documenten/publicaties/2020/03/13/emissiefactoren-voor-snelwegen-en-niet-snelwegen-2020>. Datum 13-3-2020

maken hoeveel een voertuig per kilometer uitstoot in de scenario's stad 'doorstromend', 'normaal' en 'stagnerend/file'. De uitstoot van NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en (ultra) fijnstof is substantieel hoger in het scenario 'normaal' en 'file', ten opzichte van 'doorstromend'.

In het maatschappelijk debat rondom 30 km/uur komen regelmatig twee thema's naar voren, waar we een reactie op willen geven. Het betreft snelheidsbegrenzing met behulp van ISA en de plek op de weg van de snorfiets en nieuwe lichte elektrische voertuigen.

### **Snelheidsbegrenzing met behulp van ISA**

Met de wens om de snelheid in de stad te verlagen komen o.a. knelpunten op gebied van infrastructuur naar voren. Op veel wegen kan de lagere snelheid niet genoeg worden afgedwongen met fysieke maatregelen, zoals drempels. Dit geldt o.a. vaak voor OV-routes. Naar aanleiding hiervan wordt steeds meer gesproken over de mogelijkheid van het automatisch begrenzen van de snelheid met een 'intelligente snelheidsassistent' (ISA). Dit is een logische gedachte, want dit betekent een geheel nieuw instrument om verkeersgedrag te beïnvloeden. Het idee dat gemotoriseerd verkeer op bepaalde wegen simpelweg niet harder *kan* rijden, zou immers de noodzaak tot infra-aanpassingen en intensieve handhaving wegnemen. Op de korte termijn biedt dit echter geen oplossing. ISA zit niet in alle nieuwe auto's en als dit verplicht wordt dan duurt het zeker een decennium voordat een significant deel van het wagenpark vernieuwd is. Daarnaast is ISA niet fraudebestendig. Uitschakelen of andere manieren om het systeem te misleiden, kunnen waarschijnlijk mogelijk zijn. Net als dat nu gebeurt met scooters. Controle via de APK moet dan ook eerst mogelijk gemaakt worden. Echter; wij verwachten dat handhaving op de weg (door politie) noodzakelijk zal zijn. Zeker aangezien een voertuig de eerste vier jaar niet voor APK in aanmerking komt onder de huidige APK-eisen. Hier zal capaciteit op ingezet moeten worden als we via deze techniek de veiligheid van verkeersdeelnemers willen garanderen.

Een andere vereiste is een accurate open database van alle snelheidslimieten die digitaal ontsloten wordt, zodat het voertuig overal de juiste snelheid aanhoudt. Op dit moment is deze data nog niet in orde. De data wordt op dit moment samengesteld door (verouderde) waarnemingen van kaartenmakers en verkeersbordherkenning, waarbij vaak het onderbord niet herkend wordt. Hierdoor wordt ingeschat dat de betrouwbaarheid van dit systeem op dit moment 70% bedraagt.

Naast deze technische uitdagingen moet er ook voldoende maatschappelijk draagvlak zijn om ISA daadwerkelijk in te voeren. Al met al is er dus nog een flink traject te doorlopen voordat dit een standaard onderdeel van de mobiliteit in ons land kan worden. Dit neemt niet weg dat er vooruitlopend hierop met pilots geprobeerd kan worden wat het effect is als OV-voertuigen of vuilniswagens van een begrenzer voorzien worden die de snelheid binnen de bebouwde kom begrenst. Het voordeel van een dergelijke pilot is dat het direct inzichtelijk wordt op welk deel van het netwerk de snelheid correct wordt herkend. De gemeente zal goede afspraken moeten maken met betrokken partijen om te zorgen dat omissies in het systeem snel worden opgelost. Dit voorkomt dat deze wagens het verkeer ophouden (op wegen waar de limiet niet goed gedetecteerd wordt door het systeem).

### **Plek op de weg snorfiets en lichte elektrische voertuigen**

Het idee om 30 km/uur als algemene limiet in te voeren in de bebouwde kom wordt door sommigen in verband gebracht met de plek op de weg van de snorfiets, bakfiets en lichte elektrische voertuigen (LEV's). De snorfiets, LEV's en bakfietsen kunnen niet zondermeer naar de rijbaan. Dit kan alleen als de rijnsnelheid daadwerkelijk rond de 30 km/uur ligt; ook in de daluren.

Is dit het geval, dan moet er gekeken worden naar het type verkeer (massa) op de hoofdrijbaan en de intensiteit. Als het gaat om een drukke weg, met veel vrachtverkeer en bestelbussen, dan is dit geen veilige plek voor snorfietsen en andere lichte twee- en driewielers. Deze massaverschillen zijn te groot. Daarnaast gaat het om voertuigen met een klein ruimtebeslag die slecht zichtbaar zijn tussen zwaar verkeer. Doordat mensen op een dergelijk voertuig kwetsbaar zijn, is mengen bij grote verschillen in massa en/of snelheid risicovol. In sommige gevallen is het mengen wel mogelijk. Daarbij en daarnaast kan er ook gekeken worden naar andere opties. Een optie zou kunnen zijn om het fietspad onverplicht te maken, zodat snorfietsers, mensen op een LEV of bakfiets (en speed pedelec) zelf kunnen kiezen tussen gebruik van het fietspad of de rijbaan. Dit stelt mensen in staat zelf een inschatting te maken van de risico's op basis van de verkeersdrukke en andere factoren. Een andere optie om te verkennen is of vrijliggende busbanen (indien aanwezig) gebruikt kunnen worden door gemotoriseerde tweewielers.

U heeft nu al onze aandachtspunten gehad. Op hoofdlijnen komt het erop neer dat we willen zorgdragen dat er een goed hoofdnet is waarop het merendeel van het gemotoriseerd verkeer wordt afgewikkeld. Zodat de overige wegen ontlast worden en problemen op het gebied van veiligheid, emissies en geluid zich niet verplaatsen. Dit vraagt om het maken van keuzes. Aan het begin van de zienswijze reikte wij u de ontwerpmethodiek 'Verkeer in de stad' aan. Deze methodiek kan o.a. helpen in het maken van keuzes op netwerkkniveau. De invoering van GOW30 is één van de keuzes, er zijn ook andere alternatieven. De methodiek bevat een stappenplan waarmee verkeer en de ruimtelijke kwaliteit (leefbaarheid) met elkaar in balans gebracht worden. Deze is als rapport vrij beschikbaar op [www.anwb.nl/verkeerindestad](http://www.anwb.nl/verkeerindestad)

Voor meer informatie kan contact worden opgenomen met:

Naam: Roxy Tacq / Stefan Westerman

Tel: ...../ 06- 22936443

E-mail: [rtacq@anwb.nl](mailto:rtacq@anwb.nl) / [swesterman@anwb.nl](mailto:swesterman@anwb.nl)