



GEREEDSCHAPSKIST GOW 30

Gewijzigde versie
oktober 2023



Titel rapport

Gereedschapskist GOW 30

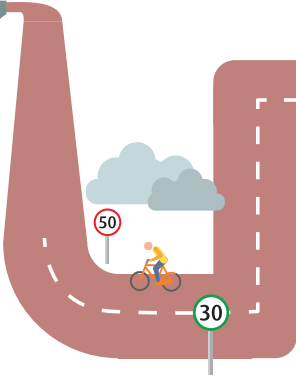
Datum publicatie

Oktober 2023

Status

definitief

Waarom 30km/u?



1

Verkeersveiligheid.

Kans op overlijden bij 30 km factor 3 kleiner. Voorbeeld Nul doden met fietsers en voetgangers in Helsinki en Oslo.



2

Verstedelijking. Meer nadruk voor ruimte-eficiente vervoerwijzen, autoverkeer nieuwe woningen opvangen aan de randen van de stad.

30



4

Luchtqualiteit en geluid.

Minder geluid door lagere snelheid, betere luchtqualiteit in krapste straten door netwerkeffect en mobiliteits-effect.



3

Gezondheid (lichaamsbeweging)

30 km/u maakt fietsen en wandelen aantrekkelijker als gezond alternatief.



6

Duurzaamheid.

Meer ruimte voor klimaatadaptatie. Het effect op CO2 uitstoot is naar verwachting neutraal tot licht negatief (meer uitstoot).



5

Sociale inclusiviteit

Meer ruimte in de stad voor kwetsbare groepen. Kansen voor de 15 minuten stad. Betere oversteekbaarheid voor iedereen, minder verkeershinder.



Afwegingsschema 30 km/u

Voor wie is het schema bedoeld?

Het afwegingsschema is een hulpmiddel voor wegbeheerders die aan de slag willen met 30 als leidend principe voor wegen binnen de bebouwde kom.

Waarom is dit schema gemaakt?

Binnen de bebouwde kom zijn veel zogenaamde grijze wegen waarbij de functie van de weg niet duidelijk is of er onvoldoende ruimte is voor een veilige 50-km 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 als leidend principe.

Wat is er nieuw aan de aanpak?

Er zijn twee belangrijke verschillen met de categorisering uit Basiskenmerken wegontwerp:

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 (gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u) geïntroduceerd.

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

De positie van openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten spelen 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 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. Verder in de brochure wordt dieper ingegaan op het thema openbaar vervoer.

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 gebiedsontsluitingwegen net als in de bestaande situatie een hogere maximumsnelheid.



Afwegingsschema 30 km/h

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 dussdanige 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/h 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

B. GOW

C. GOW

Netwerkniveau

Wegvakniveau



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 | |

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. In aanvulling op het schema zijn inmiddels drie onderdelen verder uitgewerkt.

1. Juridisch

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

- In de meeste gevallen (behalve bij bijvoorbeeld fietspaden en fietsstraten) is het niet mogelijk om voorrang te regelen binnen een 30 km/u-regime. Een voorrangsgeregeling kan wel wenselijk zijn om de GOW30 goed te laten werken.

- Voorgeschreven is dat de wegen met een 30 km/u-regime voornamelijk een verblijfsfunctie hebben en dat de weg waar nodig is aangepast 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 verkeers- functie hebben.



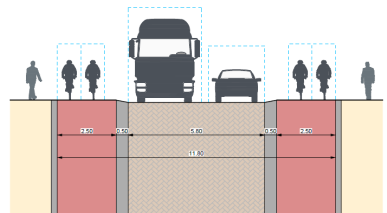
Het Ministerie van IenW heeft aanpassingen voorbereid aan de Wet- en Regelgeving om deze onderdelen van de Uitvoeringsvoorschriften BABW aan te passen met invoeringsdatum 1 oktober 2023.

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 hiervoor zo veilig mogelijke kenmerken worden toegepast en deze wegen ook eenvoudig herkenbaar zijn voor de weggebruikers, heeft CROW de Handreiking Voorlopige Inrichtingskenmerken GOW30 opgesteld. In deze brochure worden, op basis van de Handreiking, voorstellen gedaan voor de inrichting van GOW30.

FIETSPAD AANLIGGEND

Profiel in klinkers



INTENSITEIT: tot 10.000 mvv / etmaal
WEGCATEGORISERING: GOW 30
MAATGEVEND SITUATIE: FF + V + A + FF



30 km/u gaat over meer dan alleen verkeersveiligheid

Bij Goudappel denken we na over mobiliteit als onderdeel van brede welvaart. Verkeersingrepen moeten daarom altijd meerdere doelen tegelijk dienen: een duurzamere, gezondere en veiligere leefomgeving voor iedereen.

30 km/u is bij uitstek een verkeersmaatregel die bijdraagt aan hoge doelen: minder ernstige afloop van ongevallen, het temperen van autoverkeer wat past bij ruimtelijke inbreiding in steden. Maar ook minder geluidhinder door lagere snelheden. Verder draagt 30 km/u bij aan de kwaliteit voor veilig wandelen en fietsen. Zo kunnen gemeenten hun inwoners ondersteunen in gezonde mobiliteitskeuzes (lichaamsbeweging). De oversteekbaarheid kan verbeteren, wat extra belangrijk is voor kwetsbare doelgroepen zoals kinderen, ouderen en mensen met een beperking. Tot slot kan 30 km/u er toe leiden dat er minder verharding nodig is. Dit is gunstig voor opvangen van heftige regenval en hitteperiodes.

Door zo te werken aan het nieuwe 30, ontstaat ook buiten het vakgebied mobiliteit draagvlak. Immers: 30 km/u draagt bij aan meerdere doelen tegelijk.



Aanpak

Hoewel de meeste gemeenten nog aan de voorkant staan van de invoering van meer 30 km/h zien we in grote lijn twee verschillende insteken ontstaan:

- Sommige, vooral grote steden, hebben de ambitie om in korte tijd veel wegen 30 km/h te maken. De geloofwaardigheid van deze nieuwe 30 wegen moet komen van een combinatie van de bestaande stedelijkheid, communicatie, kleinschalige aanpassingen en handhaving.
- De meeste gemeenten kiezen voor een geleidelijke aanpak, waarbij de meest problematische grijze wegen en wegen die toch al op de rol staan voor onderhoud worden aangepast.

Participatie

Er is onder inwoners en bestuurders van de stad veel draagvlak voor de invoering van 30 km/h op meer wegen in de stad. Participatie van de inwoners is in ieder geval nodig bij het komen tot de grote netwerkkeuzen in de stad (waar blijft het nog wel 50? Wat betekent dit voor de bus of het autonetwerk?) maar ook voor de uitwerking van 30 km in profielen en ontwerpen voor een buurt of straat.



*Voorbeeld project Amersfoort:
30 km Noordewierweg ontwerp
en participatie*

<https://www.goudappel.nl/projecten/noordewierweg-amersfoort/>

Hoe gaat een GOW30 eruit zien?

De inrichting van een GOW30 is zeker niet hetzelfde 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 voorbeeld wegen:

Ruys de Beerenbrouckstraat - Delft



Maliesingel - Utrecht



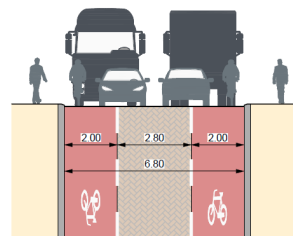
Wegprofielen

Wanneer er in een profiel fietsstroken nodig zijn om fiets en auto te scheiden ga je over naar een GOW30 profiel. De Goudappel standaard wegprofielen zijn in beginsel opgebouwd uitgaande van tweerichtingsverkeer, waarbij de veiligheid voor de fiets centraal staat. Vanuit deze optiek is als minimale variant een profiel van 5,80 meter aangehouden (maatsegment fiets 1,00 meter en tweemaal maatsegment personenauto 2x 2,40 meter). Een logisch verloop van 1,00 meter (plus één fietser) verbreden is in de opbouw van de standaard profielen goed mogelijk. Het helpt bij het zoeken en vergelijken van wegprofielen.

Aan het einde van de Brochure zijn er twee wegprofielen opgenomen. In het document '[Gereedschapskist GOW 30 Profielenboek](#)' zijn alle wegprofielen te vinden.

FIETSSTROKEN

Fietsstroken in asfalt



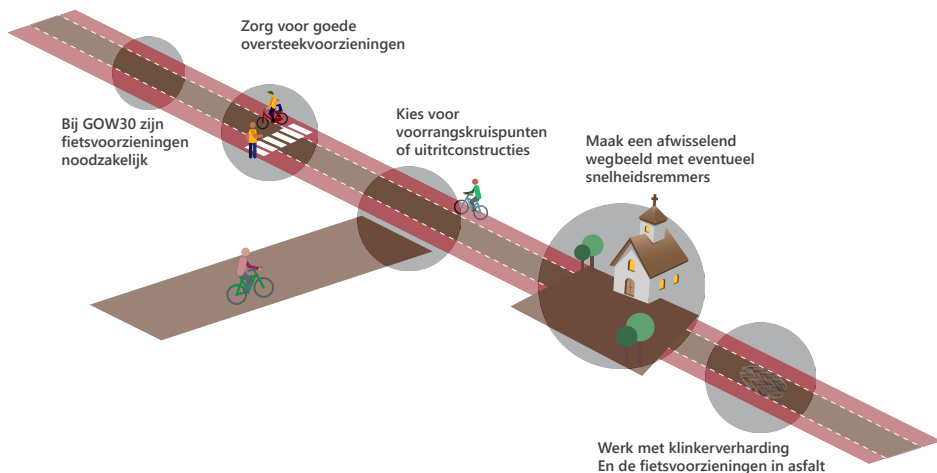
INTENSITEIT:	tot 6.000 mvv / etmaal
WEGCATEGORISERING:	GOW 30
MAATGEVEND VOERTUIG:	Vrachtauto
ALTERNATIEF PROFIEL:	Gemengd, Met indeling Fietsstraat twee rijders

Voorkeurskenmerken GOW30

In deze gereedschapskist sluiten we aan bij de Handreiking GOW30 van CROW – of eigenlijk sluiten de aanbevelingen goed aan bij de elementen die al in de gereedschapskist stonden. Op twee punten zien we ruimte voor een andere uitwerking dan uit de CROW-handreiking blijkt:

- De onderbrekingen van het wegbeeld, zoals ook CROW voorstelt, kunnen wat Goudappel betreft ook goed in de vorm van pleintjes of shared-spacegebieden worden vormgegeven waarbij bij voldoende onderscheid met de andere wegvakken en kruispunt ook gelijkwaardige kruispunten kunnen worden toegepast.
- Snelheidsremming op kruispunten heeft de sterke voorkeur om het aantal remmers te beperken en de snelheid laag te houden op conflictpunten. Afhankelijk van de omstandigheden zullen echter soms ook remmers nodig zijn bij oversteken en op wegvakken, uiteraard rekeninghoudend met de functie voor openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten.

	ETW30	GOW30	GOW50
fietsvoorziening	Geen (gemengd)	Fietsstrook of fietspad	Fietspad
Verharding	Voorkeur klinkers	Deels klinkers	Asfalt
Kruispunten	Gelijkwaardig Evt. Uitritten bij ondergeschikte zijstraten Voorrang bij fietsstraten	Voorrang	Voorrang
Remmers	Wegvakken en kruispunten	Kruispunten	Geen (tenzij)
Onderbrekingen	Veel	Regelmatig pleintje of zebra	Niet buiten kruispunten
Oversteken	Overal	Bij kruispunten en zebra's	Bij kruispunten
Parkeren	Ja, haaks, langs, evt op de rijbaan	Ja, langs	Bij voorkeur niet, zeker niet veel wisselen



Intermezzo

Ruimtelijke bouwstenen GOW 30

Doel

Snelheid remmen doormiddel van ruimtelijke ingrepen in de horizontale en verticale ruimte

Rijbaan wegversmalling

Zoals verhoogde bloembakken of verharde versmalling

Asverspringing

Visuele verspringing van het wegprofiel

Onderbrekingen

Zoals verkeersplateau, pleintje of zebra

Verbijzondering lokaal doormiddel van markering of verharding

Kleur of type bestrating, creatief patroon of verven

Ruimte in lengterichting

Langsparkeren, bebouwing, vrijliggende voet- en fietspaden

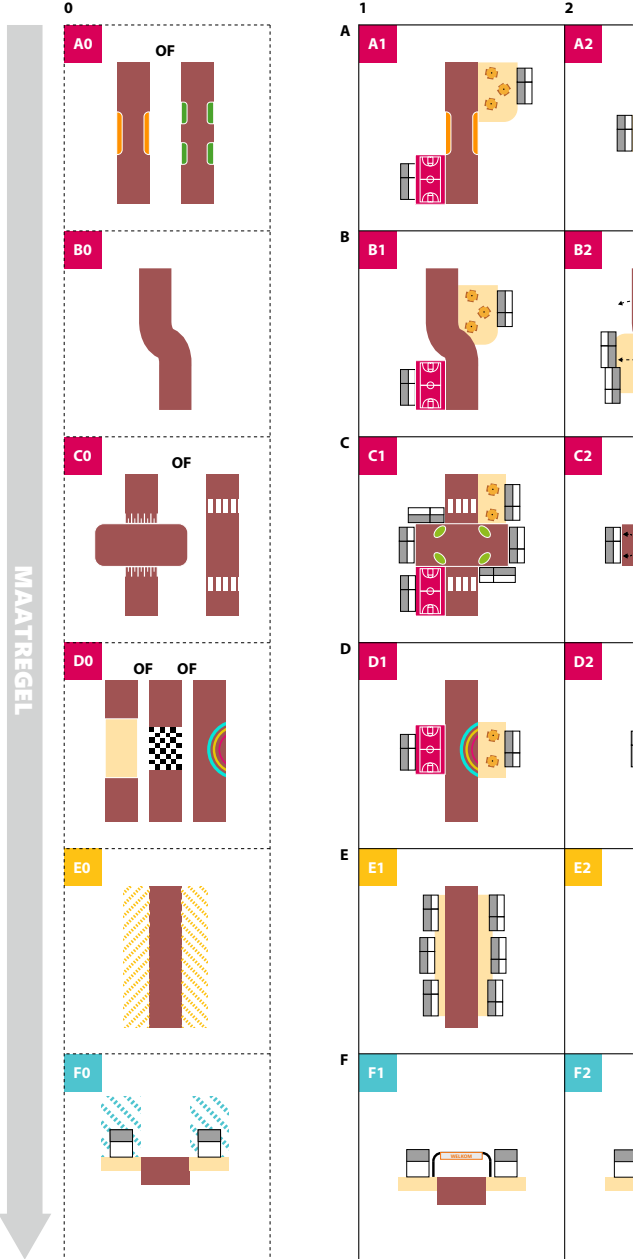
Verticale solitaire objecten

Zoals toegangsboog, lichtmasten, kunst, bomen+struiken, water(partijen)

Basis verkeerskundige maatregel
Binnen het GOW30 profiel en de directe omgeving

Functies
Horeca, winkels, scholen, spel & sport

Grote schaal
Kruisende verkeerswegen, zoals fiets- en voetpaden (kruisras)



Weg
 Doel/netwerk
 stromen
 +voetgangers




Symboliek
 Historie, kunst,
 cultuur, religie

Groen
 Bomen, struiken

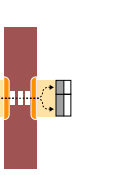
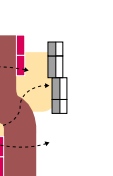
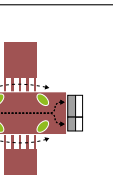
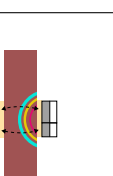
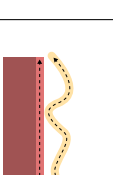


Water
 Fontein, rivier

Legenda



-  *Bebouwing*
-  *Kruisende bewegingen*
-  *voetgangersbewegingen*

Voorbeelden

	3	4	5
			
			
			

Verhulzen
 Verbinding met groen aan weerszijden



Schiedam
 Overstroom



Smeetsoord
 Groen langs de kant van de weg



Almere
 Verticaal functie in combinatie met water



Horizontale verticale objecten
 Lange rechtstreeks met fatsoen op de weg



Overwater
 Lichtmasten aan weerszijden in combinatie met een watergang



Groedingen
 Contrastrijke met onderbreking en lichtmasten aan weerszijden



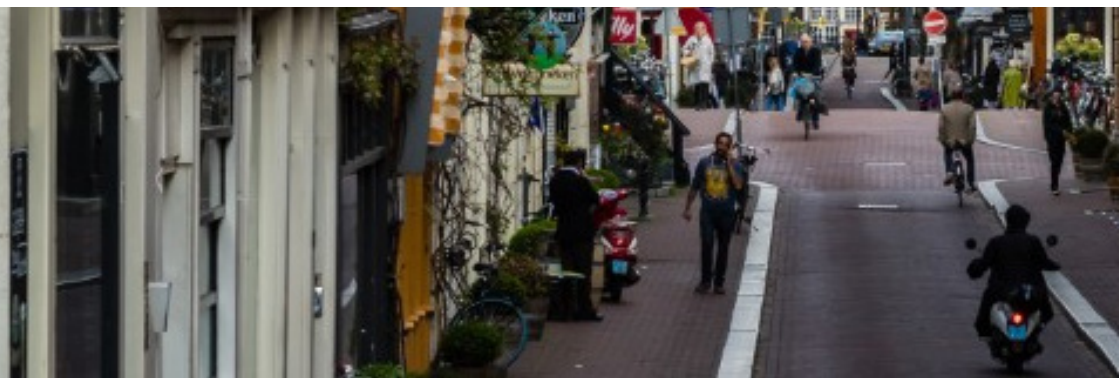
Wanneer welke fietsvoorziening?

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	

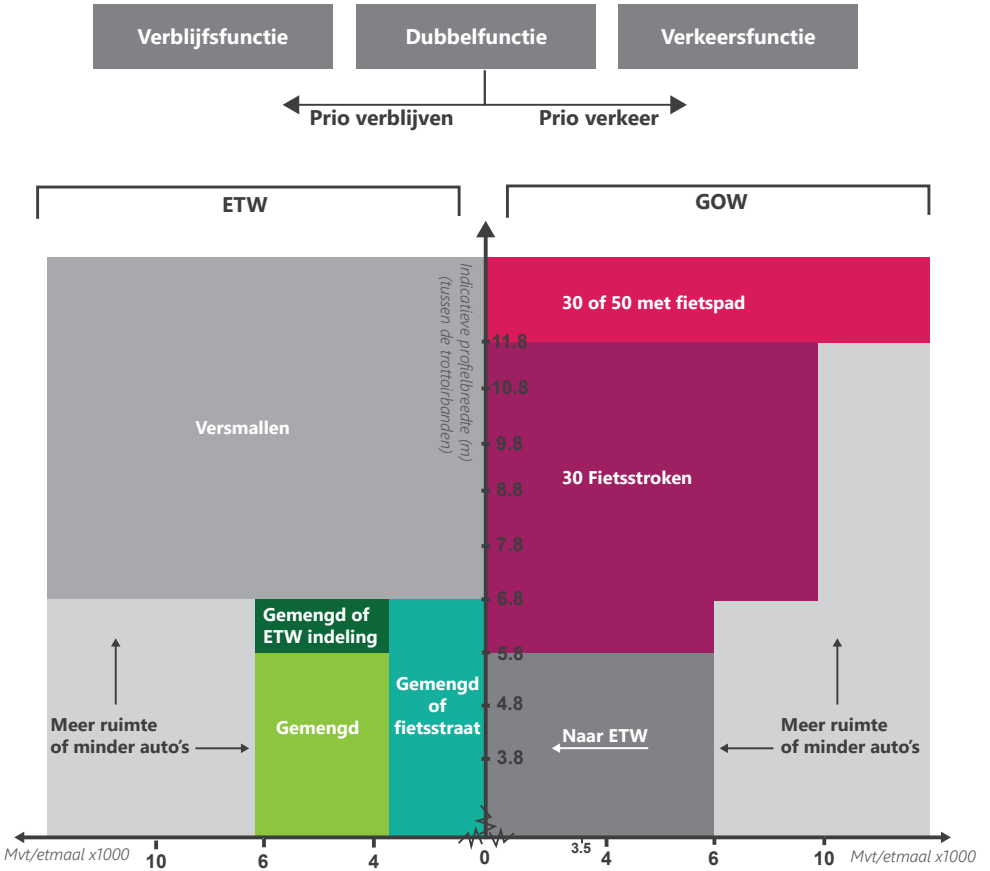
30km/u en het openbaar vervoer

De impact van de invoering van 30 km/h op meer wegen in de stad op het openbaar vervoer zal van stad tot stad sterk verschillen. Dit is in ieder geval afhankelijk van het ambitieniveau voor '30 als leidend principe' en de uitgangssituatie voor het wegen- en openbaar vervoernet. De bepaling van het effect zal dus maatwerk zijn. In het onderzoek het Nieuwe 30 werd al gekeken naar de verschillen in bussnelheid voor grijze wegen met een maximum snelheid van 50 en 30 km/h. De rijksnelheid van de bus ligt in dit onderzoek 4,8 km/h lager op de wegen met 30 km/h. Voor gemeente Gouda werd een eerste verkenning uitgevoerd naar het effect op netwerkniveau en mogelijke mitigerende maatregelen. Ook voor Amsterdam werd samen met de stakeholders een dergelijke analyse uitgevoerd, ook om te komen tot een proces voor evaluatie in monitoring, waarbij opvalt dat het zeker niet eenvoudig is om de toename in dienstregelingsuren (DRU) zomaar te compenseren en dat de mogelijkheden erg situatie-afhankelijk zijn. In Gouda lijken de mogelijkheden voor compensatie dan in Amsterdam.



Hulp nodig bij de wegprofiel keuze?

In de bijlage van de brochure kunt u alle weprofielen vinden. Het onderstaande schema kunt u gebruiken om te bepalen welk profiel u het beste kunt toepassen. Bij vragen of meer informatie over de profielen dan kunt u contact opnemen met Jeroen Kuijpers, jkuijpers@goudappel.nl



Monitoring

Verschillende gemeenten zijn bezig met het Afwegingskader 30 km/h en maken plannen voor het inrichten van straten als GOW30. Voorlopige aanbevelingen voor de inrichting van een GOW30 zijn recent gepresenteerd, maar definitieve richtlijnen zijn op korte termijn niet te verwachten. Het is daarom extra belangrijk om ervaringen te verzamelen en hiervan te leren. Dat kan alleen als we het samen doen!

Wat stellen we voor?

Onze aanpak bestaat uit twee delen:

1. Evaluatie

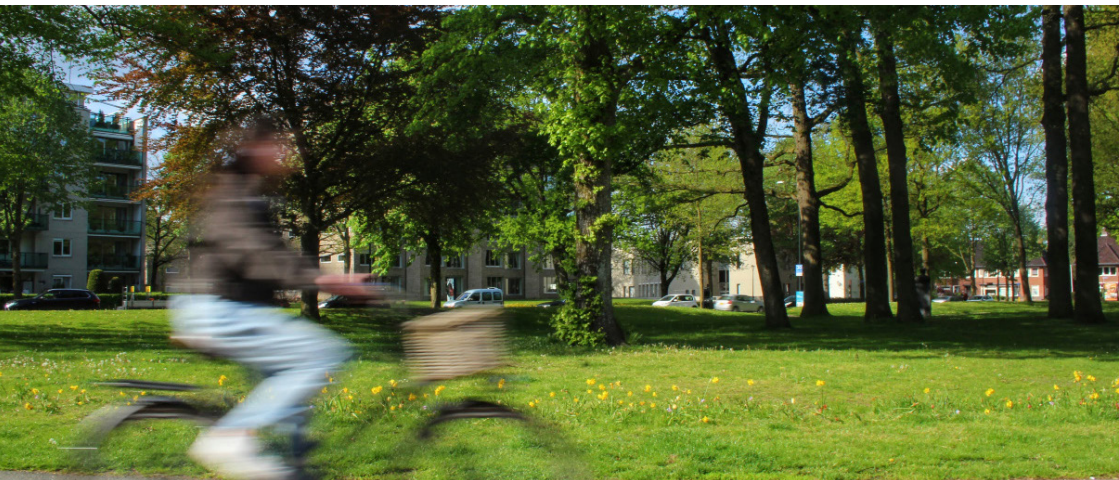
Voor elke aangemelde GOW30 voeren we een voor- en nameting uit. Daarbij onderzoeken we de rijsnelheid, intensiteit en daarnaast de tevredenheid van fietsers en voetgangers

2. Kennisontwikkeling en uitwisseling

Op basis van de verzamelde gegevens en een gesprek met de wegbeheerder analyseren we de grote lijn van de bevindingen. Welke weg- en omgevingskenmerken zijn bepalend voor de werking van GOW30? Wat maakt dat de ene GOW30 beter functioneert dan de andere? We kunnen daarbij ook de vergelijking maken met de bestaande voorbeelden in onze Nieuwe30-database. Daarnaast organiseren we minimaal twee keer een kennissessie met de deelnemende gemeenten om de resultaten te delen en ervaringen uit te wisselen.

Waarom meedoen?

- Eenvoudige en eenduidige aanpak: u hoeft zelf geen evaluatieplan te schrijven
- Meer informatie door vergelijking met andere straten
- Samen werken aan kennisontwikkeling voor heel Nederland
- Leren van de ervaringen van andere wegbeheerders



Wat krijgt u?

✓ Een voormeting

- Inventarisatie weg- en omgevingskenmerken
- Rijsnelheid en intensiteit gemotoriseerd verkeer en fiets
- Enquête tevredenheid fietsers en voetgangers

✓ Een nameting

- Inventarisatie weg- en omgevingskenmerken
- Rijsnelheid en intensiteit gemotoriseerd verkeer en fiets
- Enquête tevredenheid fietsers en voetgangers

✓ Een eigen overzicht van de meetgegevens van uw GOW30

✓ Een jaarlijks tussenrapport met de nieuwe metingen

- Analyse van de meetgegevens
- Vergelijking tussen de wegvakken
- Relaties tussen (inrichtings)kenmerken en meetgegevens

✓ Een uitnodiging voor minimaal twee kennissessies

Wat kost het?

De kosten voor het onderzoek worden gedekt door een bijdrage van Goudappel en DTV Consultants en de gezamenlijke bijdragen van de wegbeheerders. De kosten voor deelname (inclusief voor- en nameting) bedragen € 8.000,- exclusief btw per weg/meetlocatie uitgaande van minimaal 8 deelnemers.

Meer wensen?

Wilt u meer? Bijvoorbeeld een analyse van de rijsnelheid van de bus met een Govi-analyse, een uitgebreide schouw ter plekke of een extra meetmoment dan kunnen we daar uiteraard in voorzien.

Meer informatie en aanmelden?

Bel voor vragen Rico Andriessse van Goudappel 06 206 11 645
Hans Godefrooij van DTV Consultants 06 204 91 590

of mail naar Hetnieuwe30@dtvconsultants.nl



10 tips voor de toepassing van 30 km/u

- 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, maar we kunnen gemeenten wel motiveren om mee te doen en te laten zijn wat het kan opleveren.
- 2 GOW30 als kapstok voor een nieuwe wegencategorisering.** Het afweegkader is een goede aanleiding om de wegencategorisering opnieuw tegen het licht te houden. Welke beleidspunten moeten nog meer worden meegenomen?
- 3 Alvast aan slag.** Misschien is de gemeente op beleidsniveau nog niet zover om alle een visie te maken voor het hele wegennet, maar is er op projectniveau al wel ruimte om over 30 km/h a te denken.
- 4 Fietspaden op GOW30 goed mogelijk.** De snelheid van 30km/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.
- 5 Nieuwe keuze tussen erftoegangsweg en gebiedsontsluitingsweg.** Het afweegschema biedt verschillende mogelijkheden voor keuzes rond grijze wegen. Dit betekent nadrukkelijk dat je ook nog steeds kunt kiezen voor erftoegangsweg 30 km/h als je de verblijfskwaliteit het belangrijkste vindt. Ook op drukke 30 km/h wegen. Andersom kun je overwegen routes die nu al (ETW30) zijn alsnog GOW30 te maken omdat dat beter past bij de omstandigheden.



6 Betrek het OV op tijd. Onze adviseurs openbaar vervoer kunnen je helpen om de belangen en gevolgen voor het openbaar vervoer in beeld te brengen, mogelijkheden voor compensatie te schetsen en de juiste contacten te leggen.

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 km/u weg.

8 Woongebieden op orde. Wijs de gemeente erop dat ook de 30-wegen in de woongebieden 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 sluipverkeer.

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

10 Monitoring. Landelijk wordt volop de discussie gevoerd over de toepassing en vormgeving van 30 km/h op drukkeren wegen. En we moeten natuurlijk ook nog aan de slag waar we tegen knelpunten aanlopen en nieuwe inzichten opdoen. Houd dus oren en ogen open.



Voorbeeldprojecten van Goudappel

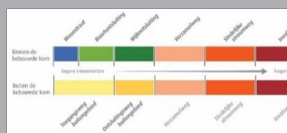
Rotterdam: ondersteuning samenstellen en uitwerking visie.

<https://www.rotterdam.nl/nieuws/meer-30km-zones/>



Zaanstad: 30 km in Mobiliteitsplan, vertaling naar wegprofielen.

<https://www.goudappel.nl/projecten/het-zaanstad-van-2040-een-belangrijke-rol-voor-duurzame-en-slimme-mobiliteit/>



Amsterdam: ondersteuning visie, analyse effecten openbaar vervoer.

<https://www.amsterdam.nl/30km/>

[goudappel.nl/projecten/het-effect-van-30-kmu-in-amsterdam-op-het-openbaar-vervoer/](https://www.goudappel.nl/projecten/het-effect-van-30-kmu-in-amsterdam-op-het-openbaar-vervoer/)



Gouda: 30 km/h in Mobiliteitsplan, effecten op openbaar vervoer

<https://www.goudappel.nl/projecten/gouda-kiest-voor-een-leefbare-en-aantrekkelijke-stad/>

<https://www.ovpro.nl/bus/2021/03/19/snelheidsverlaging-heeft-tegenstrijdige-effecten-op-busvervoer/?gdpr=accept>



Voorbeeld GOW30 Nederland

Gouda: Ridder Van Catsweg



Rotterdam: Walenburgseweg



Utrecht: Tolsteegsingel

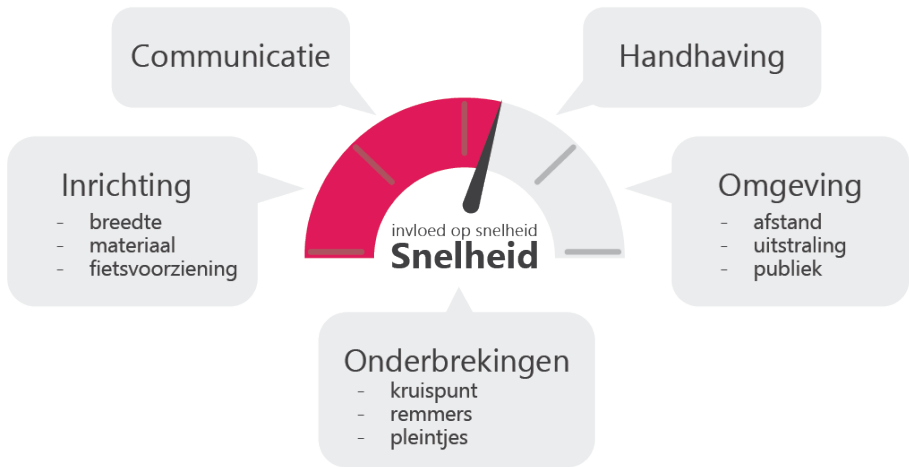


Ijmuiden: Kennemerlaan



Omgeving en geloofwaardigheid

Uitgangspunt bij het inrichten van een GOW30 is dat de maximaal toegestane snelheid geloofwaardig is. Het zoeken naar de juiste balans tussen de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie zorgt voor de nodige uitdagingen. Er zijn verschillende elementen die bijdragen aan de werkelijk gereden snelheid: de inrichting, de omgeving, onderbrekingen, communicatie en handhaving.



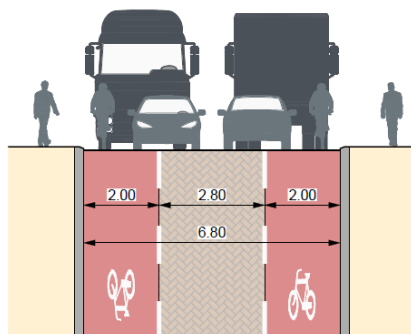
GOW30 Profielen

'GEREEDSCHAPSKIST GOW 30 PROFIELENBOEK'



FIETSSTROKEN

Fietsstroken in asfalt

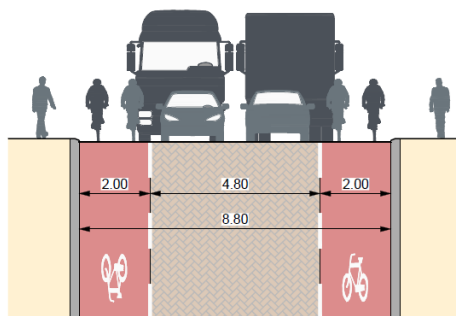


- INTENSITEIT:** tot 6.000 mvt / etmaal
WEGCATEGORISERING: GOW 30
MAATGEVEND VOERTUIG: Vrachtauto
ALTERNATIEF PROFIEL: Gemengd, Met indeling
Fietsstraat twee rijlopers



FIETSSTROKEN

Fietsstroken in asfalt



- INTENSITEIT:** tot 8.000 (10.000) mvt / etmaal
WEGCATEGORISERING: GOW 30
MAATGEVEND VOERTUIG: Vrachtauto
ALTERNATIEF PROFIEL: Fietsstroken in klinkers

