# VERKEERSVEILIGHEID

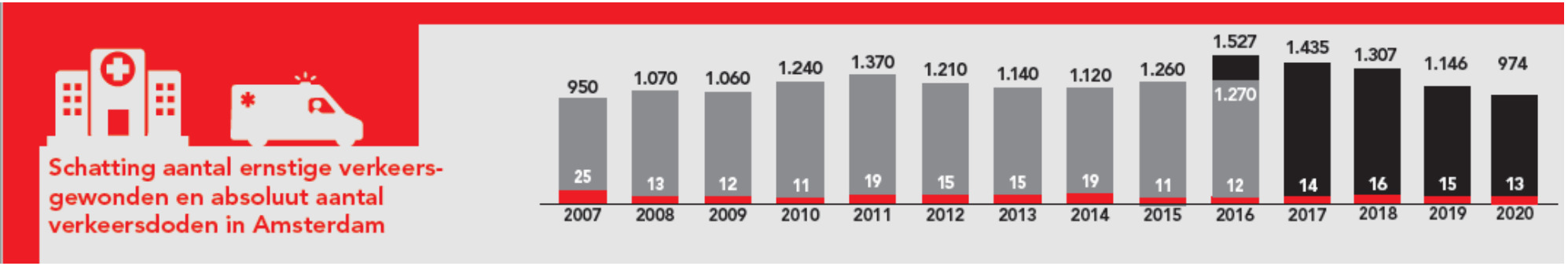
# 30 KM/U IN DE STAD

## 50 KM/U DE UITZONDERING

# Verkeersveiligheid in Amsterdam

Licht dalende trend, doelstelling 0 slachtoffers in 2050 raakt uit zicht

| Landelijk | Gemeente |
|---|---|
| Stagnatie daling sinds 2010 | 14 doden<br>circa 820 gewonden |
| | Fietsers grootste groep slachtoffers |
| | 56% voelt zich soms onveilig, 18% vaak |



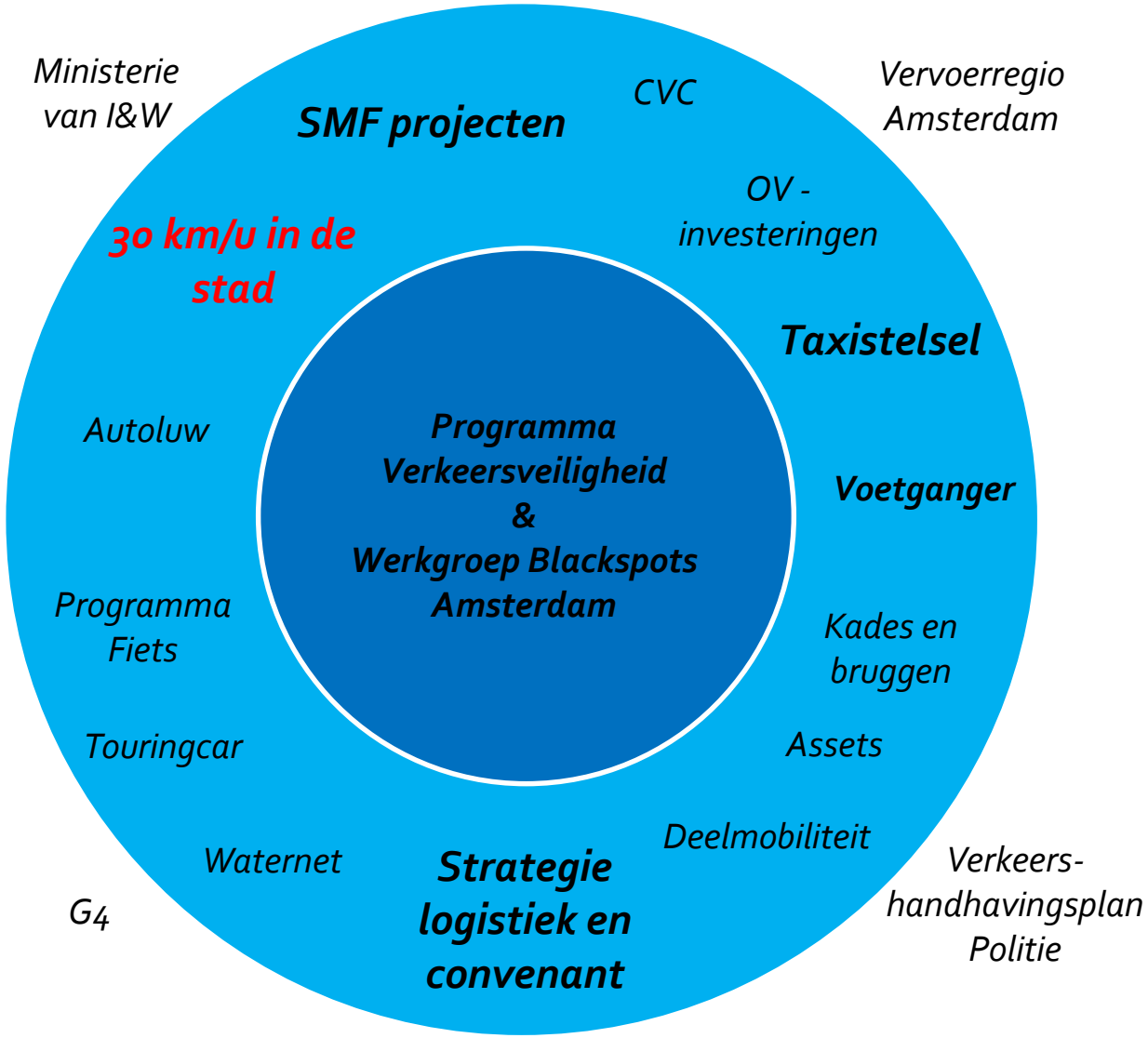

Dodelijke slachtoffers

Ernstig gewonden Amsterdam (bron: SWOV)

Ernstig gewonden politieregio (bron: politie)

# Verkeersveiligheid zit in al onze thema's

Samenwerking is dus nodig!



# Naar 30 km/u in de stad: onderkenning van het belang van een lagere snelheid

Internationale, nationale en gemeentelijke trend

**Internationaal**

*Stockholm Declaration*
*VN*
*Brussel, Bilbao, Helsinki, Dublin, …,*

**Landelijk**

*Afwegingskader 30 km/u als leidend principe in de bebouwde kom*

**Gemeentelijk**

*30 km is de norm in de hele stad, 50 de uitzondering*

Verklaring van Stockholm: 140 landen willen maximumsnelheid van 30 km/u in bebouwde gebieden

**<u>Steden bezig met 30 km/u oa</u>**

Groningen, Nijmegen, Gouda, Amersfoort, Utrecht, Rotterdam en Amsterdam

**<u>Motie in Amsterdam</u>**

*30 km is de norm in de hele stad, 50 de uitzondering*

In kaart te brengen hoeveel 30 kilometer zones er nu zijn en een plan te maken "Amsterdam: 30 kilometer" waarin een tijdspad en aanpak wordt voorgesteld (inclusief een pakket tijdelijke maatregelen)

# 30km/u heeft verschillende voordelen

Meest in het oog springend zijn verbetering verkeersveiligheid en afname geluidsoverlast

Verkeersveiligheid neemt toe: 20-30% minder ernstige ongevallen

Geluidsoverlast neemt af: gemiddeld 3dB minder

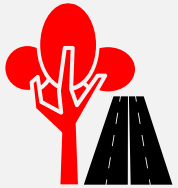
Hoeveelheid autoverkeer neemt af: 2-3% minder verkeer

# Uitgangspunt: stedelijke weg is in principe 30 km/u

We leggen uit waarom de snelheid op een weg hoger moet zijn

**In de stad**

TENZIJ



geen stedelijke omgeving

en/of

2x2 rijbaan

en/of

niet oversteken op wegvak

en/of

(overgang) tunnel/snelweg

en/of

geen logisch netwerk

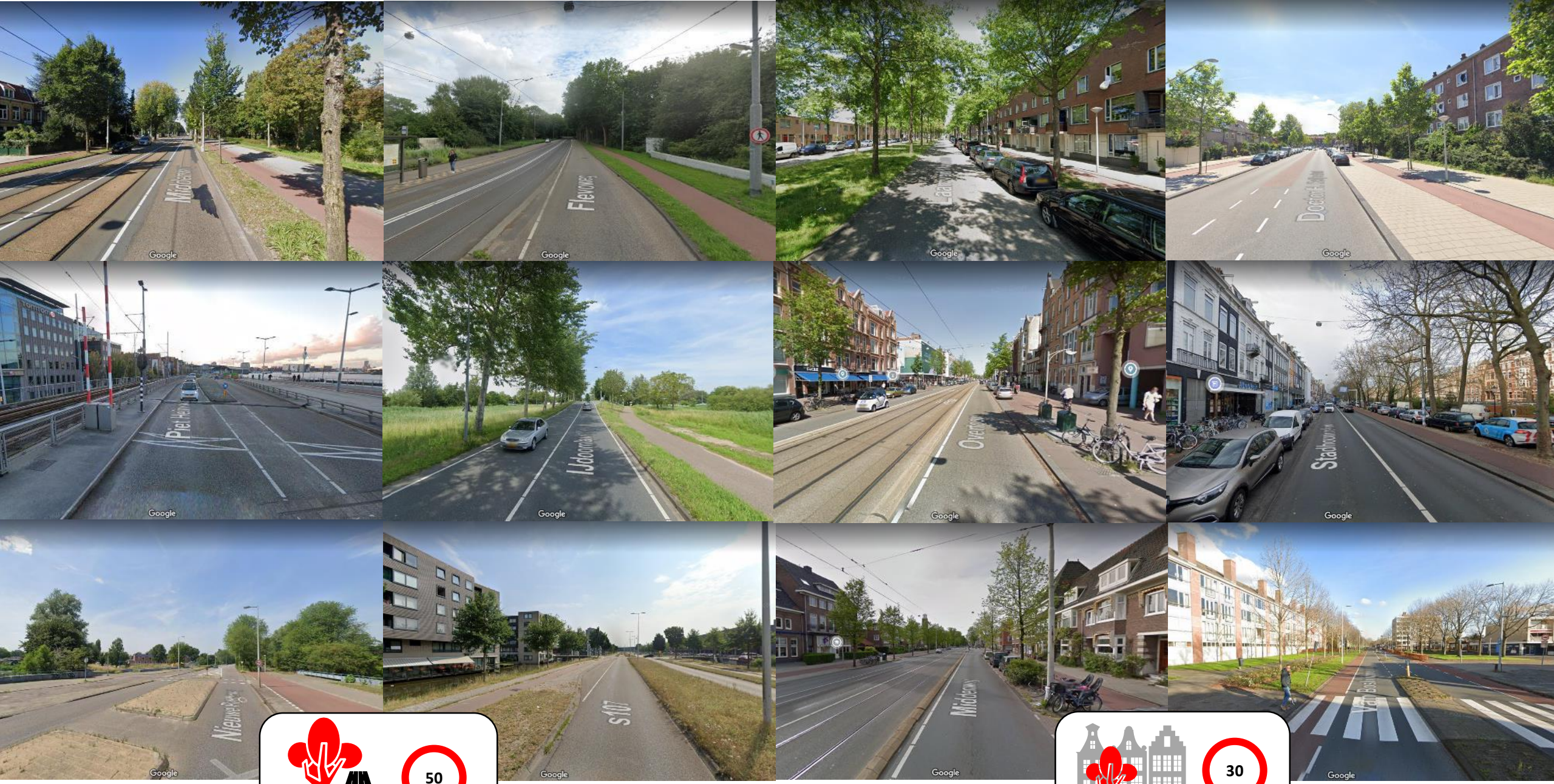
dan

## Voorwaarden voor 50 km/u

vrijliggende fietspad(en)

en

geen geparkeerde auto's




50

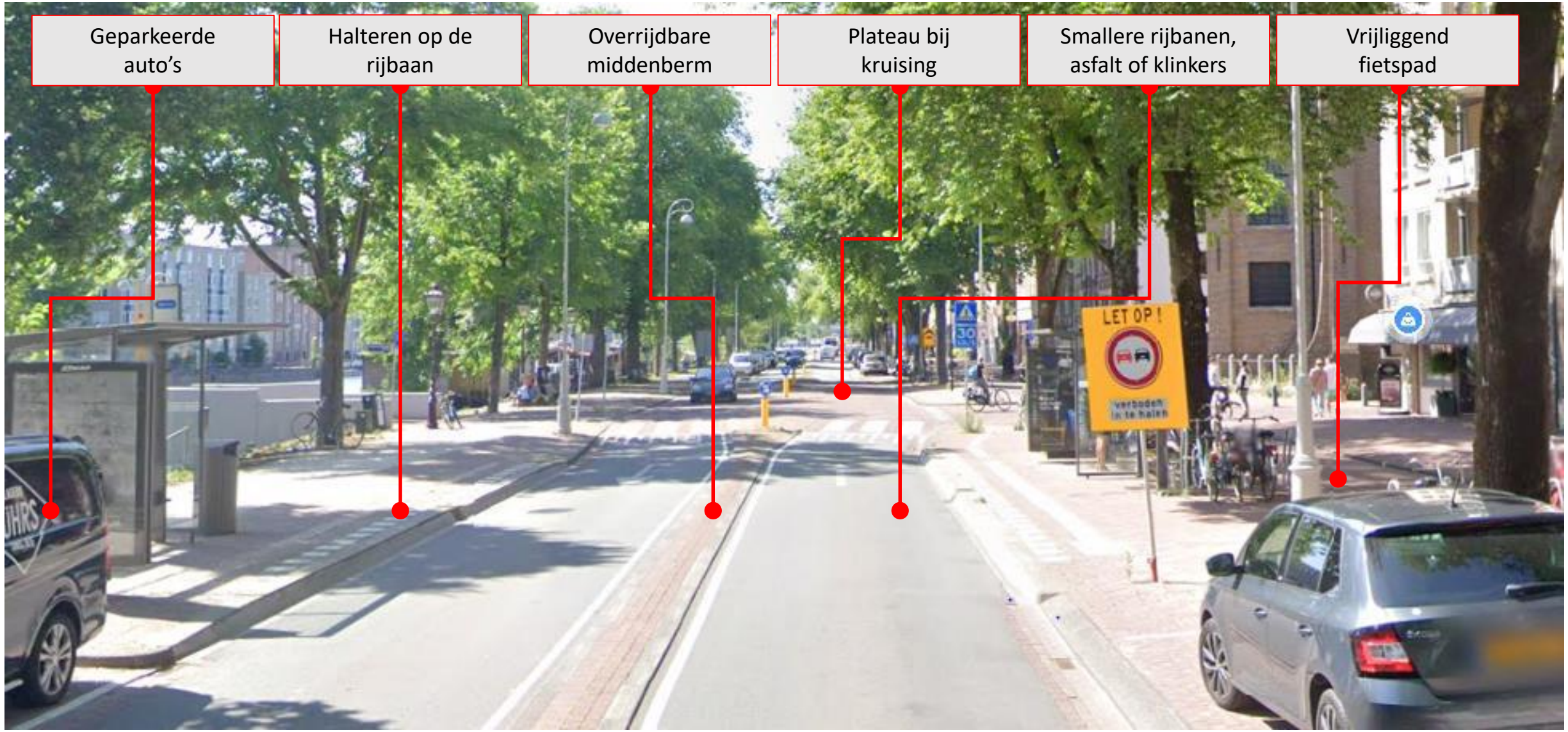
Geen stedelijke omgeving

30

Stedelijke omgeving

# Inrichting gericht op doorstroming, maar veel elementen om snelheid te verlagen

Precieze keuze voor elementen verschilt per weg, hieronder indicatief beeld



# Voorstel is om 30 km/u in één keer uitrollen

Brede aanpak om positieve effecten zo goed mogelijk tot uiting te laten komen

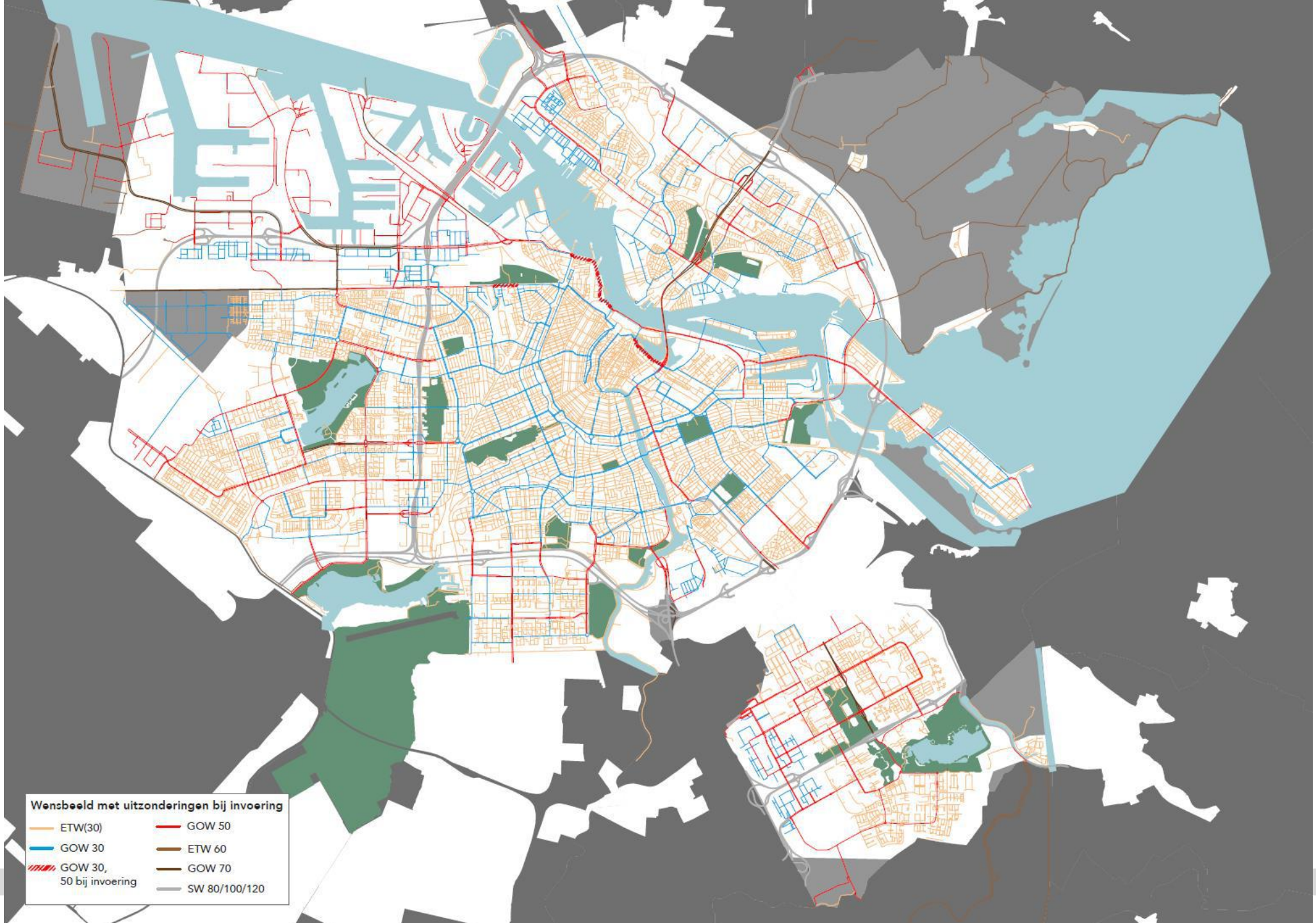
| | | |
|---|---|---|
| Communicatie | Brede communicatie | Focus op specifieke locaties |
| Monitoring | 0-meting | Continue monitoring |
| Infrastructuur | Bebording, markering, kleine fysieke maatregelen | GOW30 bij groot onderhoud/herinrichting |
| Voertuigtechniek | Pilots met Intelligent Speed Adaptation (ISA) | Groei van aantal voertuigen met ISA |
| Handhaving | Acties, radarcontroles | |

Basislijn: in de stad geldt 30 km/u, tenzij dit anders staat aangegeven

# Wensbeeld

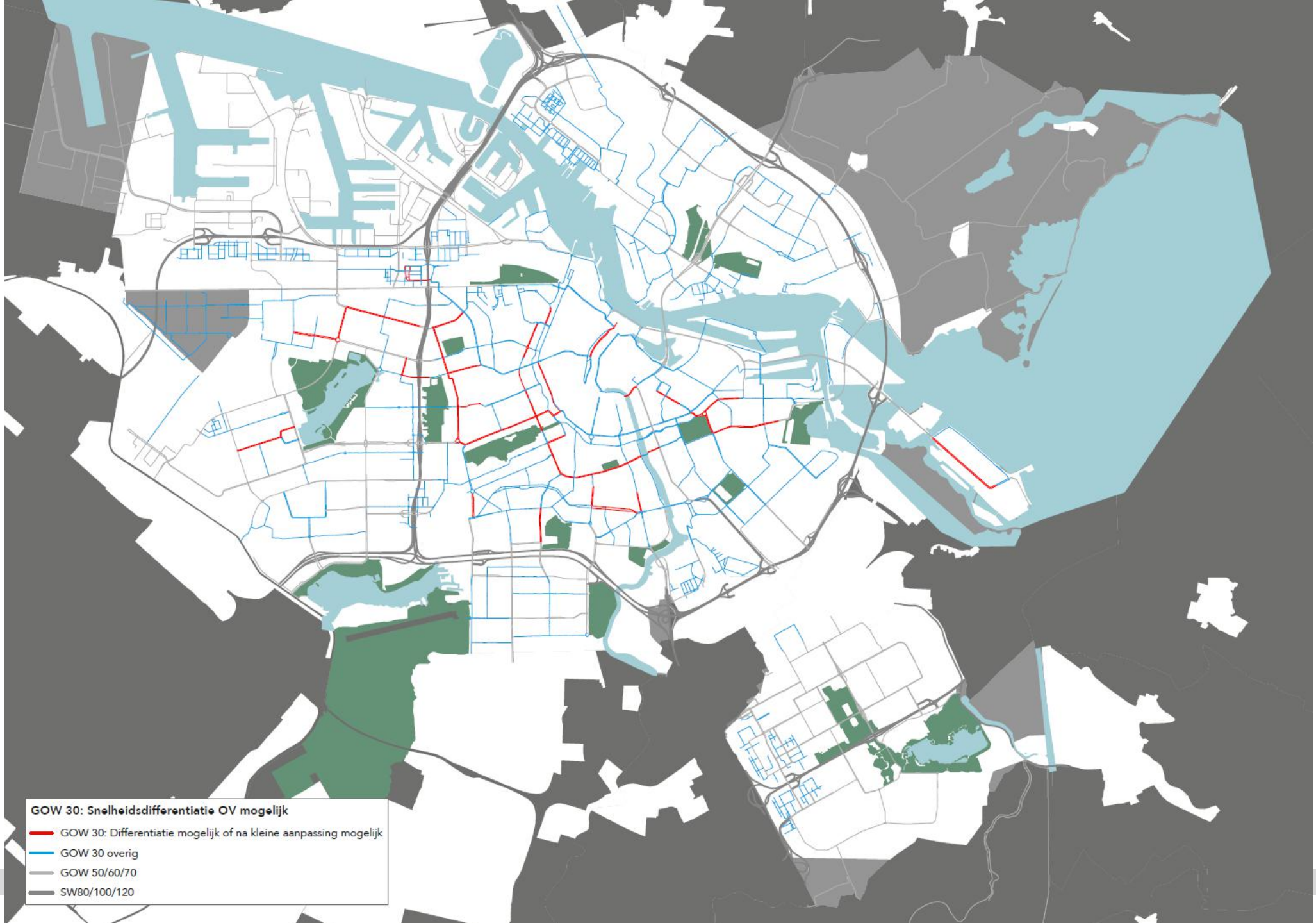
Implementatievoorstel
ETW(30)
GOW 30
GOW 50
ETW 60
GOW 70
SW 80/100/120

# Uitzonderingen bij implementatie



# Snelheids-differentiatie

*(OV-baan 50 km/u, rijbaan 30 km/u)*



# Streven naar start uitvoering in 2023

Besluitvorming gericht op december 2021

**Voor de zomer** → **Vrijgave voor inspraak beleidsdocument in college**

> Inspraakperiode van eind augustus 2021 t/m begin oktober 2021.

**22/23 dec 2021** → **Gemeenteraad**

> Definitief vaststellen beleidsdocument.
> Voorbereiding implementatie start direct na vaststelling raad.

**2023** → **Streefdatum implementatie**

# Vervolgstappen

## Van beleid naar uitvoering

Samen: aandachtspunten benoemen, monitoren en eventuele (deel)oplossingen

Klankbordgroep: bij vaststelling definitief beleid en bij implementatie

Nogmaals een brede bijeenkomst in oktober na de inspraak

# 30 KM/U IN DE STAD

# 50 KM/U DE UITZONDERING