

Grote steden: Maak haast met overal 30 per uur

Wethouders pleiten bij kabinet voor rigoureuze snelheidsbeperking
De vier grote steden willen dat het kabinet haast maakt met aangepaste regelgeving zodat de snelheid op bijna al hun stadswegen terug kan naar maximaal 30 kilometer per uur. Dat scheelt verkeersdoden en heel veel verkeersoverlast.

Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht vragen de landelijke politiek in een brandbrief de verlaging van de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur 'met spoed' te regelen. De Kamer is al akkoord, maar het ministerie vindt wetsaanpassingen tot nu toe niet nodig. Momenteel geldt op bijna de helft van alle wegen in de vier grootste steden van ons land al 30.

De Amsterdamse wethouder Egbert de Vries (Verkeer en Vervoer) wijst erop 'dat 80 procent' van het aantal verkeersslachtoffers op wegen valt waar 50 het maximum is. „Willen we naar nul verkeersslachtoffers dan moet de snelheid omlaag naar 30. In steden als Oslo en Helsinki is dat ook gelukt." Naar de rijbaan

Naast een verlaging van de maximumsnelheid zouden e-steps, speed pedelecs en andere lichte elektrische voertuigen moeten 'verhuizen' naar de rijbaan, stelt De Vries namens zijn verkeerscollega's. Het snelheidsverschil met gewone fietsers is volgens De Vries momenteel 'te groot' op het fietspad.

De G4 vraagt het kabinet de landelijke verkeersregelgeving en -borden zo snel mogelijk aan te passen, zodat ook op grotere verkeersaders nog maximaal 30 kilometer per uur mag worden gereden. Ook in grote Brabantse steden is de trend naar 30 zichtbaar. Den Bosch is bezig met de aanleg en inrichting van de Binnenstadsring: wegen rond de binnenstad waar het verkeer straks maximaal 30 kilometer per uur mag rijden. En in Tilburg werd vorig jaar al een plan gepresenteerd om vrijwel overal binnen de ringbanen de snelheid terug te brengen tot maximaal 30. Ook op de cityring geldt dat inmiddels als maximumsnelheid. Buiten de ringbanen heeft Tilburg nog geen concrete plannen. Een gemeentewoordvoerder zegt dat het vanwege de doorstroming van verkeer niet overal mogelijk is om van 50 kilometer af te stappen.

De Fietsersbond en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) reageren positief op het plannen van de vier grote steden. Als de helft van de 50 kilometerwegen naar 30 gaat kan het aantal gewonden en doden binnen de bebouwde kom volgens de SWOV met 22 tot 31 procent omlaag.

We hebben auto te veel ruimte gegeven

Grote steden willen snelheid op de Stadswegen terugbrengen naar maximaal 30 km/u vanwege de veiligheid



AS MEDIA

Al een kwarteeuw is de 30-kilometerweg bezig aan een gestage opmars. Nu is de tijd rijp om de maximumsnelheid ook op drukkeren verkeersaders in onze grote steden te verlagen, vinden ze zelf.

Het is hard gegaan met de 30-kilometerzones in ons land. Gold de verlaagde snelheid eind jaren 90 op slechts 15 procent van de wegen binnen de bebouwde - met name woonerven - het programma Duurzaam Veilig veranderde dat radicaal. In dit overheidsprogramma, waaraan we ook de Bob-campagnes te danken hebben, kreeg 30 km/u ruim baan. Met succes: binnen vier jaar was bijna de helft (45 procent) van het lokale wegennet ingericht als 30-kilometerzone. Hele woonwijken werden naar het lagere maximum 'overgezet'.

De verlaagde maximumsnelheid rukte vervolgens verder op naar de stadscentra met hun fijnmazige, drukke straatjes. Inmiddels is het aantal 30-kilometerzones opgelopen tot circa 70 procent van de bebouwde kom, blijkt uit cijfers van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). In de vier grote steden ligt het percentage overigens beduidend lager en geldt maar op de helft van de wegen 30 km/u.

Nu is het tijd voor de laatste beslissende stap en moeten ook de drukkeren

verkeersaders aan de 30 km/u, stellen Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. „Onze steden worden steeds drukker“, licht wethouder Egbert de Vries (Verkeer en Vervoer) namens de G4 toe. „In het verleden hebben we de auto te veel ruimte gegeven, nu staat leefbaarheid voorop. Willen we voetgangers en fietsers beter beschermen dan moeten we actie ondernemen.“

Voetgangers

Hij wijst er op 'dat 80 procent van het aantal verkeersslachtoffers' binnen de bebouwde kom op 50-kilometerwegen valt. In 2020 stierven er 610 mensen in het verkeer, onder wie 229 fietsers en 41 voetgangers. Het is de reden dat het bestuur van onze grootste steden Helsinki en Oslo achterna willen. Die hebben het aantal verkeersdoden naar bijna nul teruggebracht.

Afgelopen week maakte Amsterdam bekend dat de meeste hoofdstedelijke wegen naar 30 km/u gaan. „Uiteindelijk blijven er slechts een handvol 50-kilometerwegen wegen over“, stelt De Vries.

Ook in Utrecht wordt 30 km/u de norm, besliste de gemeenteraad eerder dit jaar. Bekende Utrechtse wegen als de Amsterdamse Straatweg en de Sweder van Zuylenweg nemen afscheid van 50 km/u. Ook in Den Haag en Rotterdam (Walenburgerweg) is het de bedoeling dat 30 op veel meer wegen de norm wordt. De hofstad wil circa twintig wegen aanpakken waar nu nog 50 km/u geldt, waaronder de Van der Vennestraat, de Adriaan Goekooplaan, de Theresiastraat en Spui/Pletterijkade.

Voor hun plannen hebben Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht de hulp nodig van de rijksoverheid. Momenteel is 50 km/u de norm binnen de bebouwde kom. Het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV), het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW), allemaal zijn ze op dat maximum toegesneden. Gemeenten moeten iedere 30-kilometerweg speciaal aanwijzen. Bovendien zijn snelheidsremmende maatregelen in de vorm van verkeersdrempels hier verplicht.

Bij woonerven is dat logisch, maar niet voor grotere verkeersaders. Daar moeten ook hulpdiensten in geval van nood overheen, terwijl bussen en trams er ook door gehinderd worden. „Dat kan niet met verkeersdrempels“, stelt Amsterdamse wethouder De Vries. Deze ontsluitingswegen moeten daarom met smallere rijstroken, vrij liggende fietspaden en direct aan de rijbaan grenzende bushaltes worden ingericht.

Drempels

Probleem is dat gemeenten 30-kilometerwegen nu niet zonder maatregelen als drempels mogen vormgeven. „Wij willen dat het kabinet daarom de regelgeving met spoed aanpast“, zegt De Vries. Daarnaast moeten e-steps, scooters en andere licht elektrische voertuigen van het fietspad naar de

rijbaan. Op het fietspad zijn ze te gevaarlijk voor gewone fietsers. De politie moet verder meer flitsers krijgen om de 30 km/u te handhaven.

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid is positief over de plannen. Het aantal ongevallen kan met meer 30-kilometerzones met ruim een vijfde tot bijna een derde dalen als automobilisten minder hard gaan rijden, zegt hoofd afdeling Infrastructuur en Verkeer Wendy Weijermars.

Ook in de Tweede Kamer bestaat brede steun voor de 30-kilometerzones. Een motie van GroenLinks-Kamerlid Suzanne Kröger om van 30 km/u de norm te maken, behaalde ruim een jaar geleden een meerderheid. Tegelijkertijd zag toenmalig minister Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterstaat) de noodzaak niet. Het kabinet ondernam weinig actie.

Begin december debatteert de Tweede Kamer opnieuw over de verkeersveiligheid. „Wij rekenen op steun voor meer 30-kilometerwegen”, stelt De Vries namens de G4.