

Eindhovense kansen met 30 km/h

Uitwerking “Motie, 30 tenzij...” Gemeente Eindhoven

Inhoud

1. Aanleiding en doel	2
2. Werkwijze.....	2
3. Wegcategorisering en snelheidslimieten	3
3.1. Wijzigingen	4
3.2. Discussiepunten.....	5
4. Kansen op de lange termijn	6
5. Vooruitblik op de sessie	8

1. Aanleiding en doel

Een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur als basisprincipe en alleen een hogere snelheidslimiet als dat veilig kan. Dat is de kern van de motie Kröger, die op 27 oktober 2020 in de Tweede Kamer is aangenomen. De Tweede Kamer-motie is ook overgenomen door de gemeenteraad van Eindhoven. Met het aannemen van de motie in de gemeenteraad is de eerste stap gezet in de “versnelling naar 30 km/h als norm binnen de bebouwde kom” en zo het verbeteren van de verkeersveiligheid en het versterken van de leefbaarheid. Daarnaast kan het verlagen van de snelheidslimiet naar 30 km/h ruimte bieden voor onder andere groen, lopen en fietsen en de verdichtingsopgave.

Maar wat betekent dit concreet op straat? Wordt elke weg binnen de kom nu 30km/h? En welke keuzes moet je hierbij als gemeente maken? Dit is wat Arcadis voor de gemeente Eindhoven heeft onderzocht.

Met de 'Uitwerking Motie-30' (verder '30-tenzij' genoemd) is een beeld gevormd van de kansen die er zijn om méér wegen naar een lagere snelheidslimiet terug te brengen, van de mogelijke maatregelen hiervoor op korte termijn en van de bredere kansen op lange termijn. Bij deze uitwerking is het volgende doel voor ogen gehouden:

Doel uitwerking Motie 30, tenzij:

“Het inzichtelijk maken van de kansen en maatregelen voor het verlagen van de snelheidslimiet op het Eindhovense wegennet om zo de verkeersveiligheid te verbeteren.”

In de werkwijze van het onderzoek staat het Afwegingskader 30 km/h centraal¹. Hiermee zijn de functies van wegen en best passende snelheidslimiet afgewogen, wat heeft geleid tot een voorstel voor een nieuwe wegcategoriseringskaart. Deze uitwerking is een samenwerking tussen Arcadis en diverse afdelingen van de gemeente Eindhoven, waarbij in het proces ook externe stakeholders zijn betrokken².

Bij het bereiken van het doel is rekening gehouden met een aanpak voor de korte termijn en een visie voor de lange termijn. Voor de korte termijn is het doel om inzichtelijk te maken hoe een lagere snelheidslimiet kan bijdragen aan verkeersveiligheid en leefbaarheid en wat het effect is voor het wegennet en voor gebruikers. Voor de lange termijn zijn er brede ambities in Eindhoven op gebied van economie, gezondheid, sociale cohesie en karakter van gebieden.

In hoofdstuk 2 van dit paper is de werkwijze van het onderzoek beschreven. Hoofdstuk 3 bevat de resultaten van de analyse op het gebied van wegcategorisering en snelheidslimieten en discussiepunten die daarbij openblijven. In hoofdstuk 4 wordt gekeken naar de potentiële situatie voor de lange termijn in Eindhoven. Tot slot bevat hoofdstuk 5 een voorstel voor de opzet en inhoud van de sessie.

2. Werkwijze

Bij de uitwerking van 30-tenzij is het landelijk vastgesteld Afwegingskader 30 km/h van CROW toegepast, om tot een zorgvuldige afweging van de wegcategorieën en snelheidslimieten te komen. Resultaat van het afwegingsschema is een indeling in een van drie mogelijk wegcategorieën: ETW30 (erftoegangsweg), GOW50 (gebiedsontsluitingsweg) en GOW30. Het basisprincipe van de afweging is dat zoveel mogelijk wegen worden aangewezen als erftoegangsweg 30 km/h. Alleen wanneer een weg aan vooraf vastgestelde criteria voldoet, kan deze aangewezen worden als gebiedsontsluitingsweg. Voor de gebiedsontsluitingswegen is een nadere afweging in de snelheidslimiet (30, 50 of eventueel 70km/h) gemaakt.

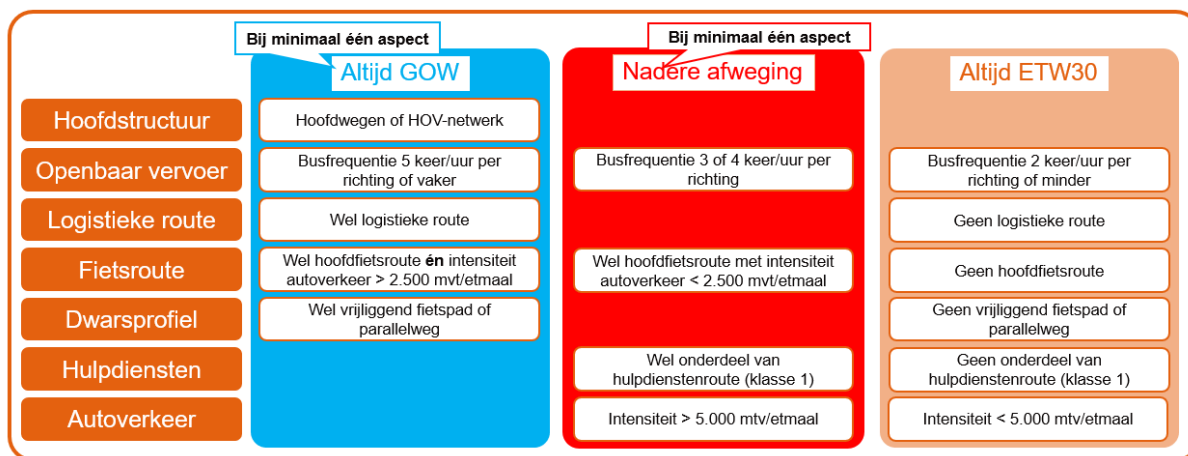
In de aanpak voor 30-tenzij in Eindhoven zijn de vijf stappen uit het afwegingsschema doorlopen. Belangrijke opgave in deze uitwerking is om de criteria SMART te krijgen, zoals verkeerseigenschappen, ontwerpeigenschappen en omgeving van een weg. Bij welke criteria wordt gekozen voor een bepaalde functie? En bij welke criteria past welke snelheidslimiet?

¹ CROW (2021). *Afwegingskader 30 km/h*. Verkregen via: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/11/26/bijlage-3-publicatie-crow-afweegkader-30-km-h>

² Betrokken disciplines vanuit gemeente Eindhoven zijn: verkeer (parkeren, OV, doorstroming, verkeersveiligheid en actieve mobiliteit), openbare ruimte, landschap en lucht & geluid. Externe stakeholders zijn: Veiligheidsregio Eindhoven (hulpdiensten), Politie, Connexion (busdiensten Hermes), Fietsersbond, VVN en provincie Noord-Brabant (concessiehouder openbaar vervoer).

Door de vijf stappen en daarbij geformuleerde criteria toe te passen is een weloverwogen afweging ontstaan, waarbij verschillende verkeerssituaties consequent op dezelfde wijze zijn afgewogen. Samengevat zijn de vijf stappen op de volgende wijze ingevuld:

1. **Bepalen hoofdstructuur met verkeersfunctie.** In stap 1 de hoofdstructuur van Eindhoven, die cruciaal is voor de bereikbaarheid voor verschillende modaliteiten, inzichtelijk gemaakt.
2. **Inventariseren wegen met dubbelfunctie.** Vervolgens is informatie verzameld over verkeersinvloeden en omgevingsinvloeden. Bepaald is welke wegen in een verblijfsgebied veel verkeersinvloeden kennen en welke ontsluitingswegen veel omgevingsinvloeden kennen. De omgevingsinvloeden (zoals aanwezigheid van winkels) zijn factoren die wijzen op een verblijfsfunctie en bijvoorbeeld op aanwezigheid van voetgangers. Vervolgens is beoordeeld of de dubbelfunctie oplosbaar is door het maken van andere keuzes op netwerkniveau.
3. **Afwegen functie.** Voor wegen waar een dubbelfunctie blijft bestaan is afgewogen wat de best passende functie is (erftoegangsfunctie of ontsluitingsfunctie). Hiervoor zijn criteria vastgesteld (zie Figuur 1). Voor een aantal wegen is een nadere afweging op basis van een kwalitatieve beoordeling gemaakt.



Figuur 1: Afweging verkeersfunctie en omgevingsfunctie.

4. **Afwegen snelheidslimiet.** Na het bepalen van de wegcategorie, is de best passende snelheidslimiet bepaald. Het uitgangspunt hierbij is 30 km/h. Alleen wanneer een weg voldoet aan vooraf gestelde criteria is een hogere snelheidslimiet toegewezen. Het Afwegingsschema 30 km/h is alleen gericht op wegen binnen de bebouwde kom (30 of 50km/h). In deze uitwerking is voor huidige 70km/h-wegen en wegen buiten de bebouwde kom eenzelfde afweging gemaakt, dus er is bepaald of de huidige snelheid op een veilige manier te faciliteren is. Zo is bij 70km/h-wegen bepaald of die snelheid op een veilige manier te faciliteren is, of dat 50 km/h als maximumsnelheid beter passend is. Bij wegen buiten de bebouwde kom is gekeken of 80km/h-wegen een passende maximumsnelheid is, of dat 60km/h beter passend is.
5. **Optimaliseren netwerk.** De voorgaande stappen leiden tot een netwerk van wegcategorieën en snelheidslimieten. In de laatste stap is het netwerk geoptimaliseerd om tot een logisch aansluitend netwerk te komen.

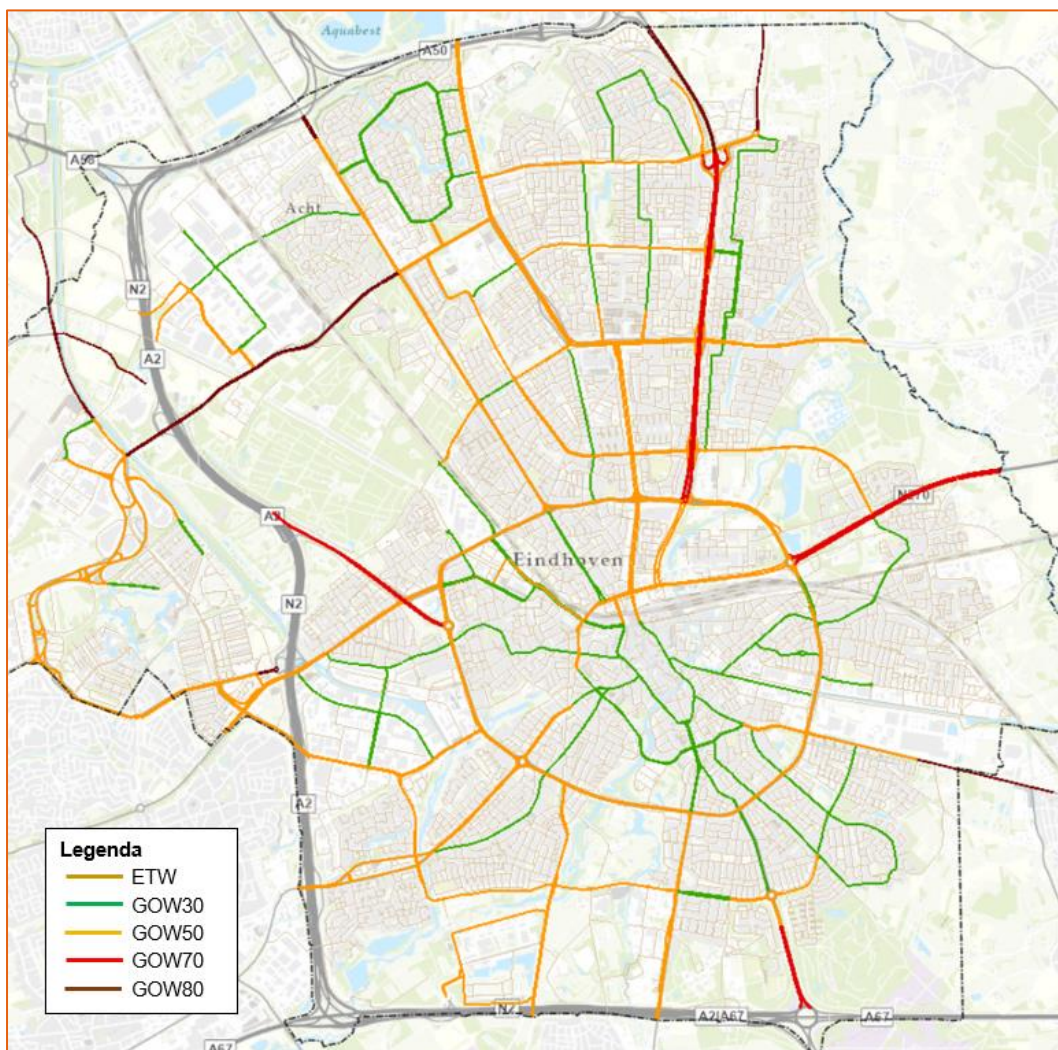
In de aanpak is gebruik gemaakt van een mix aan analyses op basis van GIS-data, kwalitatieve analyses op basis van een deskundigenoordeel en een proces van afstemming met diverse betrokkenen. In het proces van afstemming zijn in meerdere sessies en overleggen de aanpak voor de analyses besproken en zijn resultaten bediscussieerd, zowel met de interne als externe stakeholders.

3. Wegcategorisering en snelheidslimieten

De kaart in Figuur 2 toont het resultaat van de analyse door middel van het afwegingskader. Dit voorstel is het resultaat van toepassing van het Afwegingskader 30 km/h. Het betreft uitdrukkelijk een beeld van 30-tenzij op basis van de huidige situatie en hiermee betreft het een wegategorisering voor de korte termijn (hoofdstuk 4 bevat een visie op de wegategorisering in het licht van bredere ontwikkelingen in Eindhoven).

Deze kaart is een belangrijke basis voor de verkeerskundige opbouw van het wegennet, de daaraan gekoppelde weginrichting en de ligging en omvang van gebieden met focus op leefbaarheid en verblijven. De wegcategorisering is opgebouwd vanuit drie principes:

- **Zo groot mogelijke verblijfsgebieden.** De gedachte achter 30-tenzij is om in de basis uit te gaan van grote en aantrekkelijke verblijfsgebieden vanuit oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid.
- **Keuze voor gebiedsontsluitingswegen waar nodig.** Het aanwijzen van gebiedsontsluitingswegen is nodig om op een aantal routes ruimte te bieden aan de verkeersfuncties. Door de verkeersfuncties (zoals openbaar vervoer, hulpdiensten en autoverkeer) op een beperkt aantal wegen te bundelen, zijn ruime verblijfsgebieden mogelijk.
- **Afweging van passende snelheidslimieten op basis van verkeersveiligheid.** Het vertrekpunt is 30 km/h, een hogere snelheidslimiet wordt toegepast wanneer dat veilig kan.



Figuur 2: Resultaat analyse afwegingskader voor wegcategorisering en snelheidslimieten in Eindhoven.

3.1. Wijzigingen

De methodiek heeft geleid tot een voorstel voor een aantal wijzigingen in het Eindhovense netwerk.

50-wegen naar ETW30

Op sommige wegen waar momenteel een maximumsnelheid van 50km/h geldt is geen duidelijke verkeersfunctie aanwezig of is deze verkeersfunctie ongeschikt aan de verblijfsfunctie. Deze wegen zijn in het voorstel voor de nieuwe wegcategorisering aangewezen als erftoegangswegen, waar een maximumsnelheid van 30 km/h geldt.

50-wegen naar GOW30

Een aantal huidige 50km/h-wegen voldoen in de huidige situatie niet aan de inrichtingskenmerken voor een GOW50. De snelheidslimiet kan daarom niet 50km/h blijven. Deze wegen kennen echter wel een verkeersfunctie. De meest voorkomende reden hiervoor is de aanwezigheid van een hoofdfietsroute of van een hoogfrequente busdienst. Deze groep wegen vraagt wel om een lagere snelheidslimiet vanwege de aanwezigheid van omgevingsinvloeden en/of onvoldoende ruimte in het profiel voor vrijliggende fietsvoorzieningen.

GOW30 op bestaande 30-wegen

Vanuit het Afwegingskader komt een aantal bestaande 30 km/h-wegen naar voren waar een functie als gebiedsontsluitingsweg wenselijk is. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de aanwezigheid van een hoofdfietsroute en/of een hoogfrequente busdienst. De maximumsnelheid van 30 km/h blijft gehanteerd, maar de functie van de weg wordt aangepast. Dit heeft mogelijk consequenties voor de inrichting.

70-wegen naar GOW50

Ook de huidige 70km/h-wegen, waaronder de Ring Eindhoven, zijn beoordeeld. Vanuit het principe van 30-tenzij is een snelheidslimiet van 70km/h alleen acceptabel wanneer de inrichting van de weg voldoende veilig is. De wegen waar momenteel een snelheidslimiet van 70km/h geldt, zijn getoetst aan de inrichtingskenmerken voor een GOW70 uit de ASVV 2021. Als een weg niet aan deze kenmerken voldoet, is een maximumsnelheid van 70 km/h niet op een veilige manier te faciliteren.

Prioritering

Niet alle wegen kunnen tegelijkertijd aangepakt worden. Daarom is inzichtelijk gemaakt welke prioriteit in aanpassingen aan de wegategorisering wenselijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Hierbij is rekening gehouden met aanpak van (potentieel) onveilige wegen.

3.2. Discussiepunten

Uit de analyses o.b.v. het afwegingskader is een voorstel voor een aantal veranderingen in de wegategorisering naar voren gekomen. Belangrijke bevinding is dat met name op de 'grijze wegen' een (vrij fundamentele) discussie kan ontstaan over de verschillende belangen. Enerzijds gaat het op netwerkniveau over de positie van openbaar vervoer, hulpdiensten en fietsers in 30km-gebieden en anderzijds gaat het om de vraag bij welke ontwerpeigenschappen een weg voldoende veilig wordt geacht voor een hogere snelheidslimiet dan 30km/h.

Openbaar vervoer

Er is op dit moment nog geen nauwkeurig beeld van de impact van het voorstel voor verlaging van de maximumsnelheid op bijvoorbeeld doorrijtijden van het openbaar vervoer. Een snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/h lijkt op het eerste gezicht te leiden tot reistijdverlies, maar omdat de bussen op een groot deel van het netwerk momenteel de snelheid van 50km/h niet halen (bussen in Eindhoven rijden gemiddeld 25 km/h, zo blijkt uit onderzoek van BonoTraffics), valt het reistijdverlies mee op bepaalde trajecten.

Een belangrijk aandachtspunt is dat momenteel een aantal (goed gebruikte) buslijnen door verblijfsgebieden rijden. Overwogen kan worden of de buslijnen deze routes moeten behouden, of dat alternatieve routes mogelijk zijn. Het openbaar vervoer heeft een belangrijke sociale functie voor de wijken. Het is dan ook van belang dat het vervoersniveau in de wijken op niveau blijft en dat de bushaltes niet te ver van de belangrijke herkomsten en bestemmingen komen te liggen.

Vanuit de vervoerder is het comfort van reiziger en buschauffeur het grootste aandachtspunt. Om 30 km/h af te dwingen wordt vaak gebruik gemaakt van verticale snelheidsremmers (drempels/plateaus). Deze snelheidsremmers hebben een negatief effect op het reiscomfort van de passagiers. Het afdwingen van een lagere maximumsnelheid combineren met het behouden van voldoende comfort voor de bus kan mogelijk bereikt worden door andere vormen van snelheidsremmers.

Hulpdiensten

De hulpdiensten (politie, brandweer en ambulance) zijn gebaat bij een goede doorstroming. Het netwerk aan hulpdienstenroutes is dan ook meegenomen in de analyse.

Onder andere in de Wet Veiligheidsregio en de Wet ambulancezorgvoorzieningen zijn opkomsttijden vastgesteld waar de verschillende hulpdiensten aan dienen te voldoen. Opkomsttijden komen mogelijk onder druk komen te staan, wanneer op veel wegen de maximumsnelheid wordt verlaagd. Verder is het voor de hulpdiensten cruciaal dat doorstroming (ook bij incidenten) voldoet. Vooral de inrichting van bepaalde wegen en te nemen maatregelen bepalen voor een groot deel het kunnen halen van de opkomsttijden. Een nadere analyse van de gevolgen van verlaging van de maximumsnelheid voor hulpdiensten is dan ook nodig.

Fiets

De gemeente Eindhoven kent een uitgebreid fietsnetwerk. In de afweging voor de wegcategorysering is gefocust op de invloed van doorfietsroutes en primaire fietsroutes. Deze zijn als indicatoren voor een verkeersfunctie gebruikt. In sommige gevallen is de fietsroute echter de enige verkeersfunctie op een weg. In zo'n geval is de omgeving vaak duidelijk een verblijfsgebied. In deze gevallen is dan ook gekozen om de wegcategorysering in het voorstel op ETW te houden. Op dergelijke wegen is het de vraag in hoeverre het wenselijk is om de fietser een eigen positie op de weg te geven. Afhankelijk van de intensiteiten van auto- en fietsverkeer is het mogelijk op een ETW een fietsstraat inrichting te realiseren. Op wegen waar de intensiteiten een fietsstraat onwenselijk maken, moet een afweging gemaakt worden of het wenselijk is om (bestaande) fietsstroken te handhaven/terug te brengen. Dit past echter niet binnen de inrichtingskenmerken van een ETW.

Ontwerpeigenschappen: wanneer is een hogere snelheidslimiet veilig?

In de analyse zijn strikte uitgangspunten aangehouden om te bepalen wanneer een hogere snelheidslimiet dan 30 km/h veilig is. De ontwerpeigenschappen van een weg moeten daarvoor voldoen aan de richtlijnen voor 50 km/h (onder andere vrijliggende fietsvoorzieningen, goede oversteekvoorzieningen, geen parkeren/uitritten aanwezig). Dit leidt tot de conclusie dat op wegen met een relatief kleine afwijking een hogere snelheidslimiet niet veilig mogelijk is. Dit is voor discussie vatbaar.

4. Kansen op de lange termijn

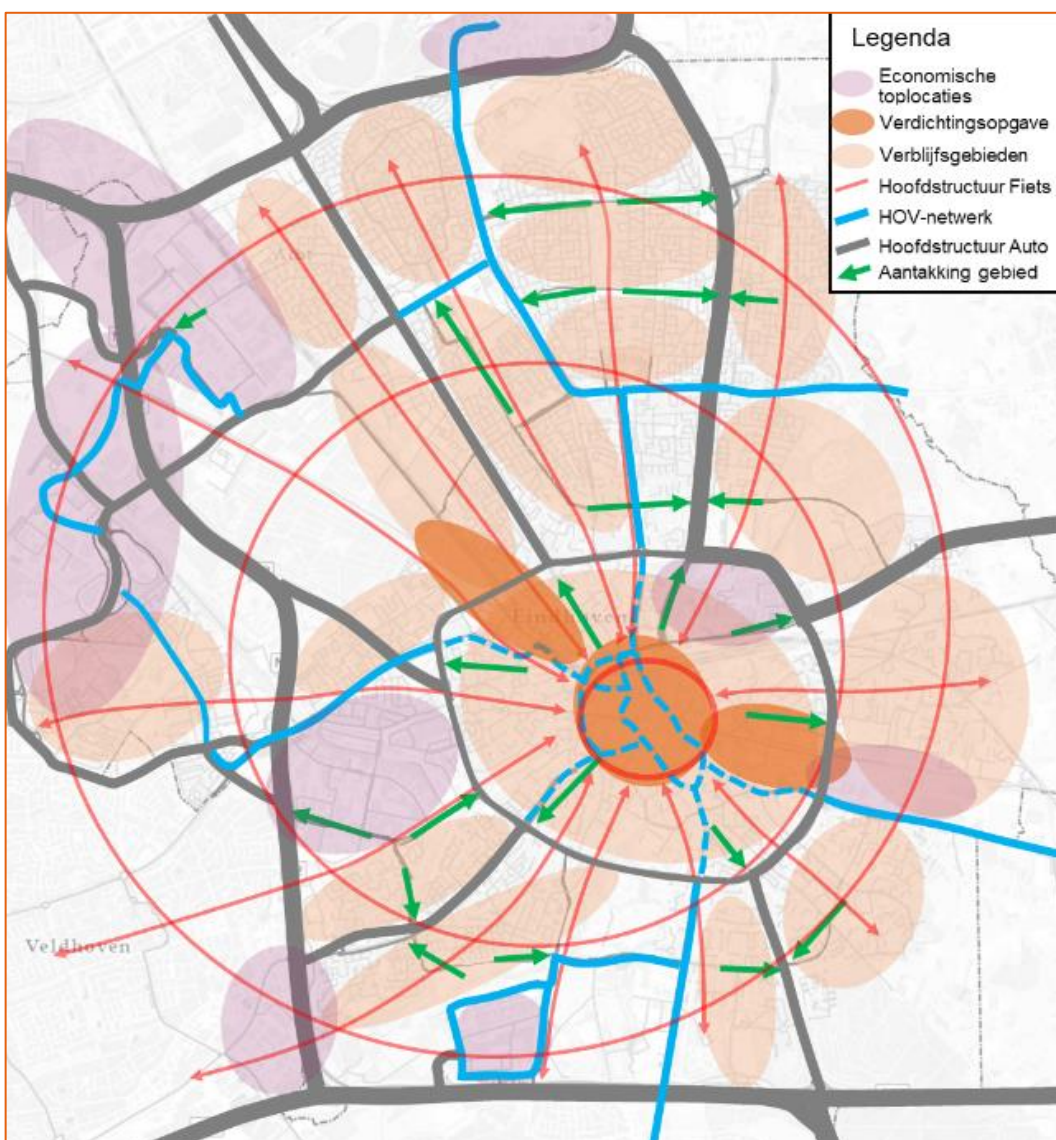
In de ambities van Eindhoven wordt gestreefd naar een authentieke stad met goede economische positie, gezondheid en duurzaamheden, sociale cohesie. Hierbij gaan meer aandacht voor leefbaarheid, klimaatadaptatie, sociale betrokkenheid en stedelijke verdichting samen met een goede bereikbaarheid. Belangrijkste conclusie is dat het principe van 30-tenzij past binnen de ontwikkeling van meer aandacht voor leefbaarheid, klimaatadaptatie en stedelijke verdichting (zoals aandacht voor duurzame mobiliteit). Het uitgangspunt van 30 km/h biedt kansen om het wegennet te ontwikkelen in die denklijn, al komt ook hierbij een aantal fundamentele afwegingen naar voren. Gemeente Eindhoven heeft het voornemen om een Masterplan Mobiliteit op te stellen. Als input voor de discussie is inzichtelijk gemaakt welke kansen zich voordoen vanuit het principe van 30-tenzij. In Figuur 3 zijn deze principes gevisualiseerd in een kansenkaart voor de lange termijn. De kansen voor de toekomstige wegenstructuur bestaan in het kort uit:

- **Grote verblijfsgebieden.** Grote verblijfsgebieden zorgen voor betere verkeersveiligheid en dragen daarnaast bij aan betere leefbaarheid (minder geluidsoverlast, luchtvervuiling en doorgaand verkeer) en minder barrièrewerking.
- **Netwerk van hoogwaardige fietsroutes.** De fiets heeft een belangrijke rol in de stedelijke bereikbaarheid van de toekomst. Dit vraagt om comfortabele en directe fietsroutes met voldoende capaciteit, waarop gebruikers zonder veel belemmeringen kunnen doorfietsen.
- **Een sterk HOV-netwerk.** Het netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer vormt de drager van de stad voor de stedelijke bereikbaarheid. Door stadslijnen meer op het HOV-netwerk te bundelen wordt ook de snelheid en kwaliteit van de stadslijnen verbeterd.
- **Het autoverkeer is vooral van belang voor externe verbindingen.** Voor de binnenstedelijke bereikbaarheid licht de focus op langzaam verkeer en openbaar vervoer. De auto blijft een belangrijke rol vervullen in de (economische) bereikbaarheid, waarvoor een hoofdstructuur auto de basis is. Interne verbindingen met de auto blijven mogelijk, maar krijgen minder prioriteit.

De bevindingen uit het toepassen van het Afwegingskader 30 km/h laten echter zien dat bij bovengenoemde kansen een aantal belangrijkste aandachtspunten voor de lange termijn spelen. Dit zijn:

- **Rol van openbaar vervoer.** Risico is dat de sociale rol van het OV onder druk staat, terwijl juist deze stadslijnen veel gebruikt worden door mensen die van het OV afhankelijk zijn.

- Hulpdiensten. In lijn met de impact voor maatregelen op de korte termijn leidt het vergroten van verblijfsgebieden tot langere aanrijdtijden voor hulpdiensten. De ontwikkeling hiervan vraagt dan ook nadere overweging van fijnmazigheid van ontsluitingsroutes, doorstroming op de hoofdstructuur en eventuele oplossingen zoals heroriëntatie op uitruklocaties.
- Verkeersafwikkeling. Het vergroten van verblijfsgebieden en prioriteit voor langzaam verkeer en openbaar vervoer kan druk zetten op de verkeersafwikkeling voor het autoverkeer. Voor een goede bereikbaarheid van de stad en doorstroming voor hulpdiensten is een minimale kwaliteit van verkeersafwikkeling op de hoofdstructuur auto benodigd. Het vraagt daarbij een nadere analyse of de hoofdstructuur deze kwaliteit kan bieden.
- Grote investeringen. Het creëren van grote verblijfsgebieden vraagt investeringen voor het aanpassen van ontsluitingswegen naar verblijfsgebieden en groen. Deze investeringen vragen om een integrale visie en aanpak. Aangezien dergelijke maatregelen juist ook van belang zijn voor bredere doelen kan de uitvoering integraal worden gezien.



Figuur 3: Kansenkaart 30-tenzij ter inspiratie voor beleidsontwikkeling

5. Vooruitblik op de sessie

In dit paper hebben we een actuele en integrale praktijkcasus uiteengezet. De discussie rondom 30 km/h als norm binnen de bebouwde kom is actueel en heeft een link met verkeersveiligheid, leefbaarheid in de stad en met de verdichtingsopgave waar veel steden voor staan. Tijdens de sessie willen we de aanwezigen meenemen in de afwegingen en keuzes die bij dit vraagstuk komen kijken. Daarvoor organiseren Arcadis en de gemeente Eindhoven graag een workshop, waarin we samen met de deelnemers de belangrijkste discussiepunten behandelen.

De workshop bestaat uit drie onderdelen:

1. **Toelichting op de werkwijze en resultaten**, waarbij we met name gebruik maken van kaartmateriaal.
2. **Toelichting op het proces binnen de gemeente**, waarbij we onder andere ingaan op:
 - a. De toepasbaarheid van de resultaten in de praktijk.
 - b. De actuele stand van zaken omtrent versnelling naar 30 km/h als norm binnen de bebouwde kom.
 - c. De relatie met andere gemeentelijke beleidsplannen.
 - d. Hoe om te gaan met aversie, hoe stakeholders betrekken, en hoe om te gaan met politieke standpunten.
3. **Gezamenlijk aan de slag met belangrijke discussiepunten**

In het interactieve deel gaan deelnemers aan de slag met de criteria die gebruikt zijn om de afweging tussen functie en snelheidslimiet te maken. Voor voorbeeldstraten maken deelnemers een afweging, waarin zij moeten beargumenteren waarom bepaalde keuzes gemaakt worden. Hierbij komen de eerder benoemde discussiepunten aan bod; hoe ga je bijvoorbeeld om met parkeren langs 50 km/h-wegen, en met openbaar vervoer en hoofdfietsroutes door verblijfsgebieden? En hanteren we daarmee op dit moment de juiste criteria? Hiervoor voeren we discussie aan de hand van concrete voorbeelden. Doel is om gezamenlijk meer gevoel krijgen hoe de professionele wereld tegen deze afwegingen aankijkt en of hier een gedragen beeld uit naar voren komt.