

30 km/u als norm binnen de bebouwde kom

De maatschappelijke effecten op nationale schaal



Sibren Vegter (Decisio)

Ross Goorden (Fietzersbond)

CROW kennis café - 24 april 2025

- Inleiding onderzoek
- Effecten uit literatuur en buitenlandse steden
 - Vekeersveiligheid
 - Effecten Leefomgeving
 - Bereikbaarheid
 - Verandering van vervoerwijze (modal shift)
- Maatschappelijke effecten 30 km/u in Nederland
- Optimalisaties weginrichting
- Doorkijk landelijke uitrol 30 km/u als norm

Aanleiding

- Actie opgezet in januari 2018
- Daarmee op de agenda gezet
- Kans op een ernstig ongeluk is 3,5 maal lager bij 30 km/u in vergelijking met 50 km/u
- Geeft ook meer ruimte op het fietspad



Vergaderjaar 2020–2021

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 862

MOTIE VAN HET LID KRÖGER

Voorgesteld tijdens het Notaoverleg van 12 oktober 2020

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de schoolomgeving voor kinderen een veilige verkeersomgeving moet zijn;

overwegende dat de SWOV ook 50 km/u-verkeer als een risico identificeert voor vervoer van kinderen naar school en/of de kinderopvang;

verzoekt de regering, om 30 km/u in de bebouwde kom als uitgangspunt te nemen, waarbij lokaal beredeneerd afgeweken kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

Kröger

Motie Kröger

- In oktober 2020 neemt de Tweede Kamer een motie aan
- Initiatief van GroenLinks en SGP
- 70 % van de wegen in de bebouwde kom is al 30 km/u
- Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is groot fan!

Zorg voor goede
oversteekvoorzieningen
in de voorrang.

Bij GOW30 zijn
Fietsvoorzieningen
wenselijk

Kies voor
voorrangskruispunten

Maak een afwisselend
wegbeeld met eventueel
snelheidsremmers

Hoe ziet GOW30 er volgens de Fietzersbond uit?

Werk met klinkerverharding
En de fietsvoorzieningen in asfalt

Waarom in deze stad vorig jaar geen fietsers en voetgangers stierven in het verkeer

Na Oslo kan ook Helsinki trots melden dat er in 2019 geen kinderen, voetgangers of fietsers zijn gestorven in het verkeer. De oorzaak? Een verkeersbeleid dat de zwakkere weggebruikers consequent beschermt.

City of Helsinki posting lower speed limits

Milan to lower speed limit to 30 km/h, sparking controversy

How Helsinki and Oslo cut pedestrian deaths to zero

Helsinki
Traffic Safety
Development Programme
2022–2026

None of the European cities that lowered the speed limit to 30 km/h regrets it

The long-term goal for Helsinki is to halve the number of road deaths and injuries from 2020. This means that there are at most 3 road deaths and fewer than 10 serious injuries in Helsinki traffic in the year 2030. While the EU goal to halve fatalities and serious injuries, the goal set by the City of Helsinki covers all traffic.

...e main benefits

- The number of people killed or seriously injured on the roads fell from 150 in 1992 to 50 in 2015.
- To continue this decrease, Helsinki imposed 30 km/h speed limits on all roads in residential neighbourhoods in May 2019.
- Along with Oslo, it ended 2019 having suffered no pedestrian or cyclist deaths in traffic accidents.

Hoe dan?

Inleiding onderzoek

Onderzoek bestaat uit de volgende onderdelen:

- Inventarisatie van casuïstiek (Europese steden) en wetenschappelijke literatuur
- Waargenomen effecten in buitenland als indicatie voor verwachte landelijke maatschappelijke effecten
- In analyse wordt gebruik gemaakt van een bandbreedte van de effecten:
 - Onderkant → vervangen van bordje 50 naar 30 km/u en handhaving
 - Bovenkant → inrichting van wegen en straten voor ondersteuning 30 km/u

Analyse focust zich op 50 km/u wegen met gemengd verkeer; auto en fietsers delen de weg → Deze wegen gaan over naar 30 km/u

DECISIO

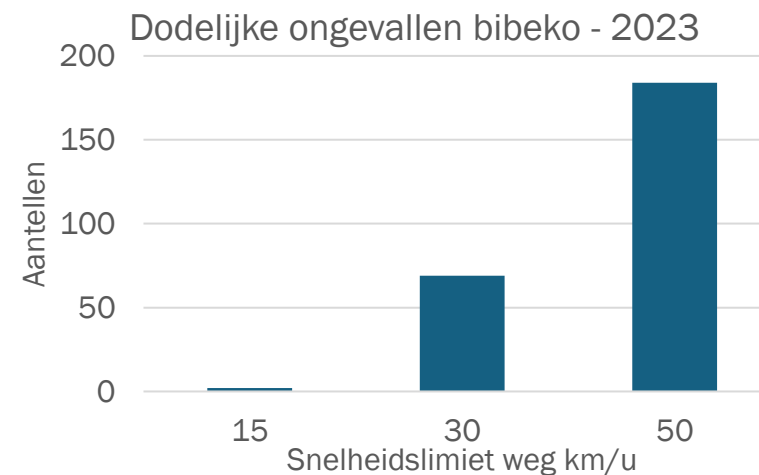
ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

Effecten Literatuur en casussen Europese steden

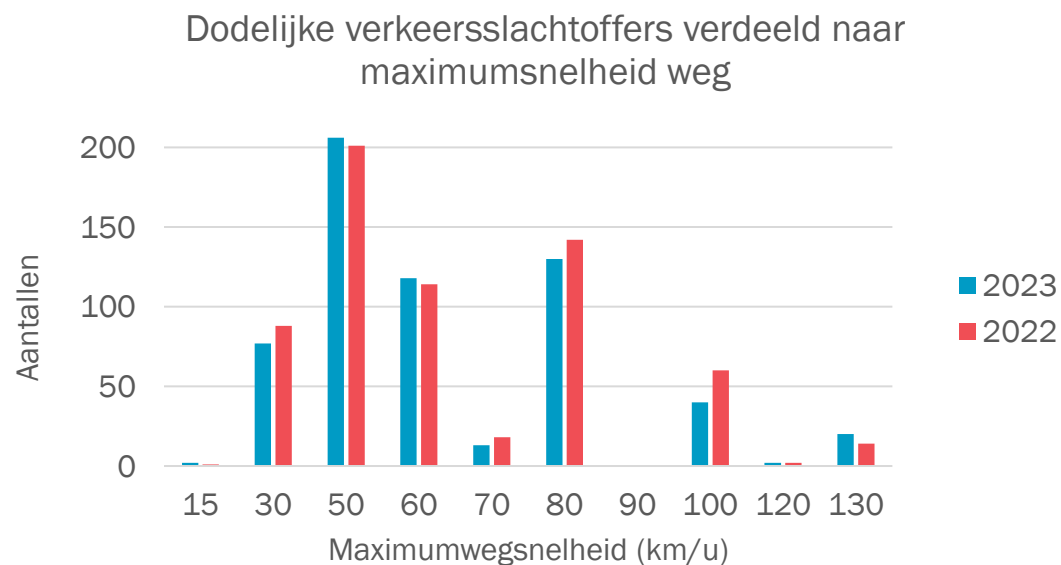
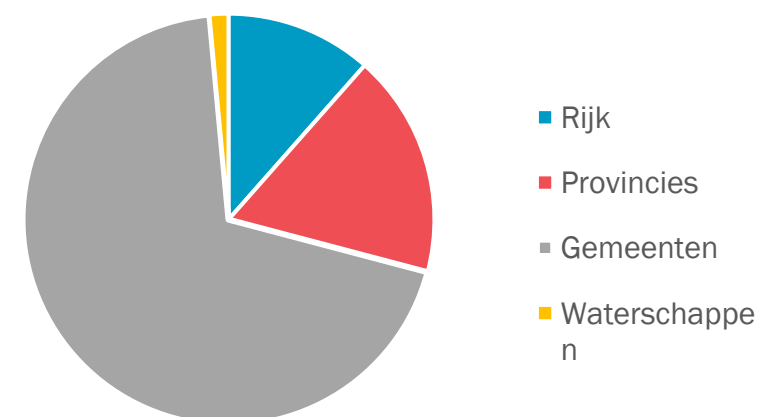
Verkeersveiligheid

DECISIO

- Verreweg meeste (dodelijke) ongevallen gebeuren op 50 km/u wegen binnen de bebouwde kom.



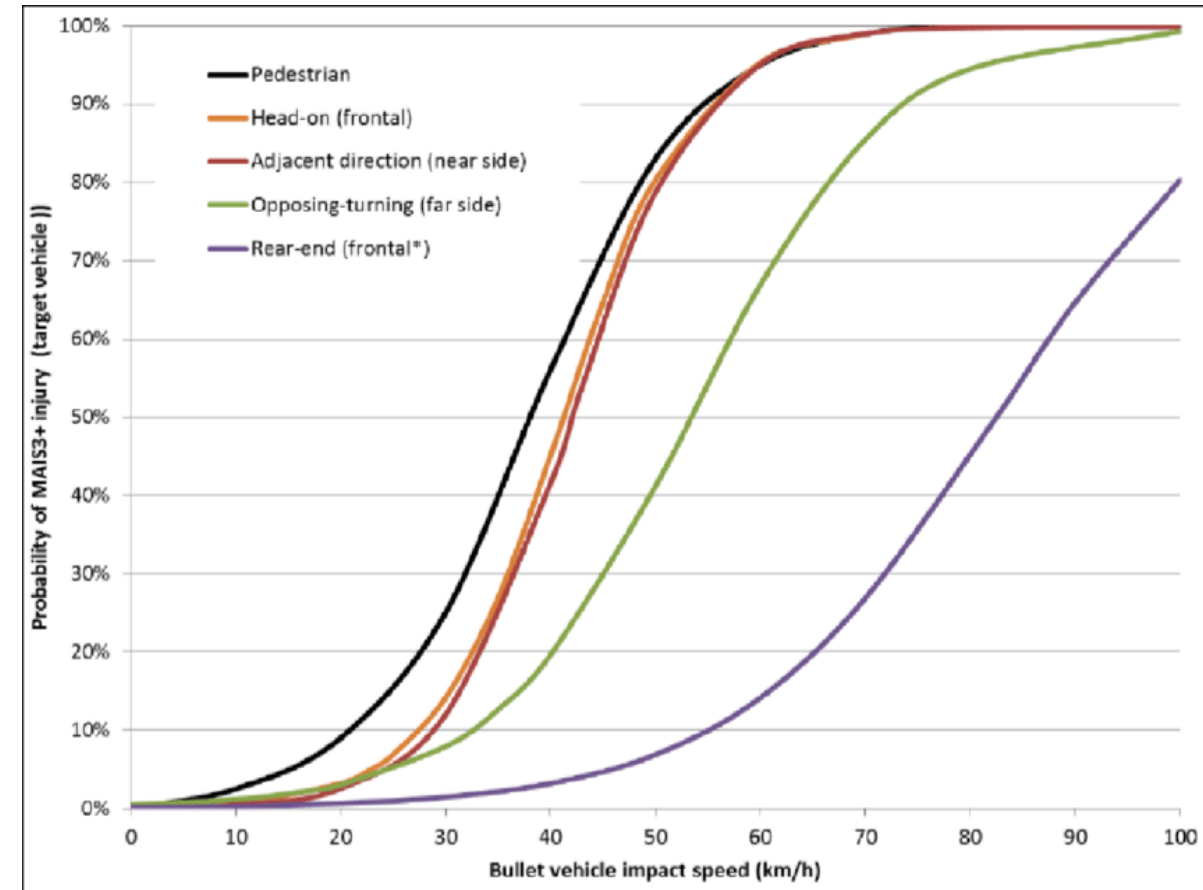
Dodelijke verkeersslachtoffers naar wegbeheerder 2023



Verkeersveiligheid

DECISIO

- Verlaging van snelheid zorgt voor forse reductie van ongelukken met fatale afloop of ernstig letsel
- Bij aanrijding van een voetganger:
 - risico op fatale afloop factor 4 of 5 lager bij 30 km/u vergeleken met 50 km/u
 - risico op ernstig letsel 25% bij 30 km/u vs. 85% bij 50 km/u

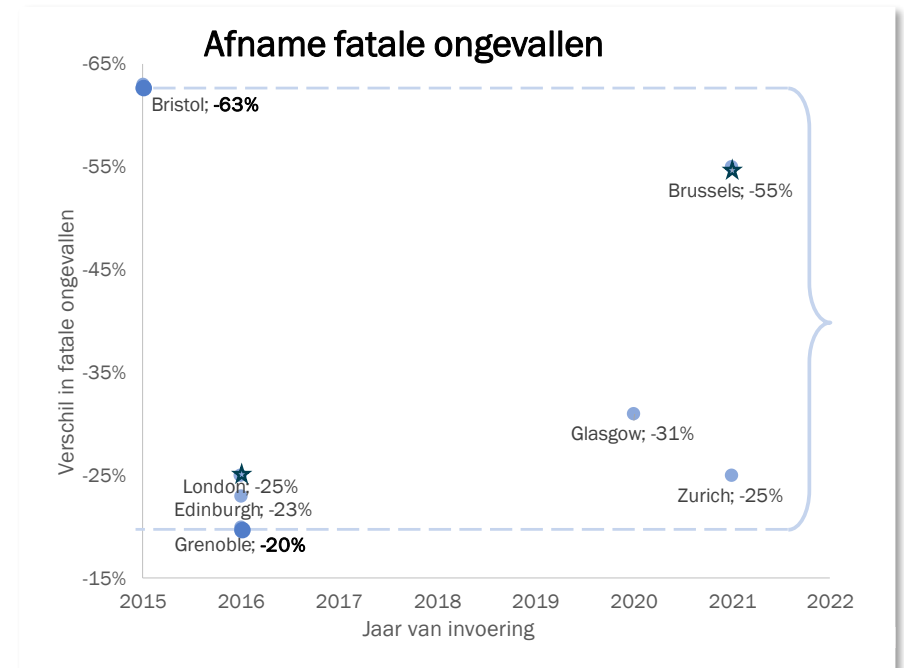
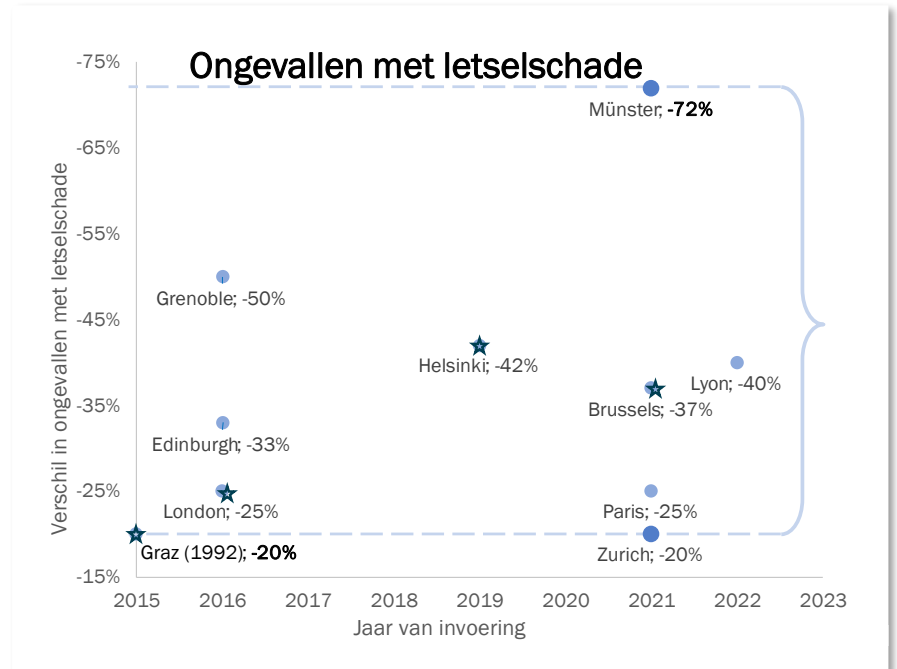


Verkeersveiligheid

- Bij Europese steden waar 30 km/u per uur is ingevoerd met minimale ingrepen (vervangen bordje en handhaving) daalde het aantal fatale ongevallen minimaal met 20% (Grenoble) en het aantal ongevallen met 20% (Graz).
- Bij steden met meer snelheidsbeperkende maatregelen zijn de dalingen in verkeersongevallen groter.

Bandbreedte reductie van typen ongevallen in Europese steden bij 30 km/u als limiet

Veiligheidseffecten	Minimum	Maximum
Ongevallen (totaal)	-9%	-46%
Fataal	-20%	-63%
Letsel	-20%	-72%



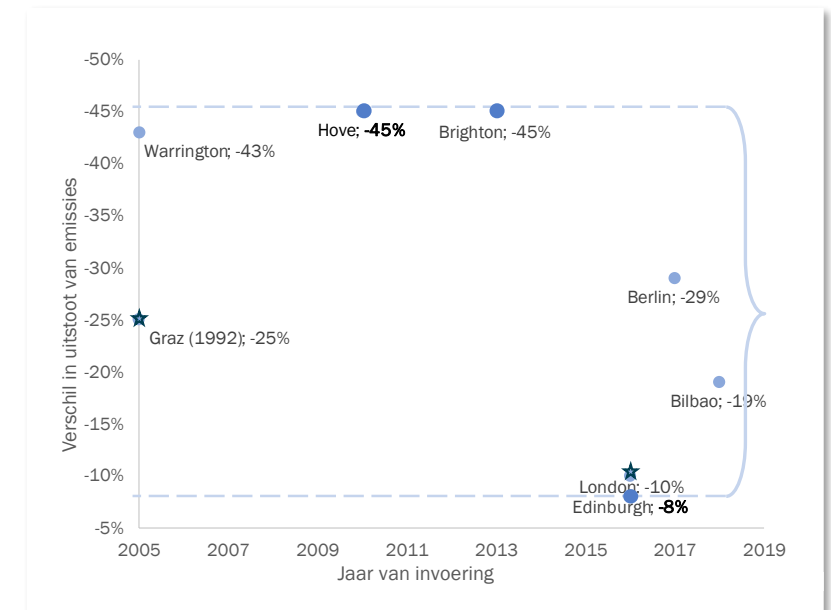
Effecten leefomgeving

- Uitstoot van emissies, twee tegengestelde effecten:
 - Bij constante snelheid van 50 km/u is verbrandingsmotor efficiënter dan bij 30 km/u.
 - Optrekken naar 50 km/u uit stilstand kost aanzienlijk meer vermogen (en verbranding) en toename van uitstoot.
- In praktijk wordt constant 50 km/u weinig gereden. Daarnaast meer efficiënte doorstroming op 30 km/u wegen. Netto neem emissie-uitstoot af.
- Minder geluidsoverlast bij lagere snelheden. Minimaal 1,7 dB

Bandbreedtes reductie emissies en geluidsoverlast in Europese steden

Omgevingseffecten	Minimum	Maximum
Uitstoot Emissies	-8%	-45%
Geluid (in dB)	-1,7	-3,0

Gemeten emissie effecten Europese steden



Bereikbaarheid - Auto

- **Reistijdeffect:** Verlaging van snelheidslimiet zorgt voor een lagere gemiddeld gereden snelheid en langere reistijd. In Amsterdam daalde bv. de gemiddelde snelheid met 5%.
- **Congestie (vertraging door files/opstropend verkeer):** Bij een 30 km/u limiet verloopt het verkeer vloeiender vanwege minder remmen en optrekken, blijkt uit Europese casestudies.

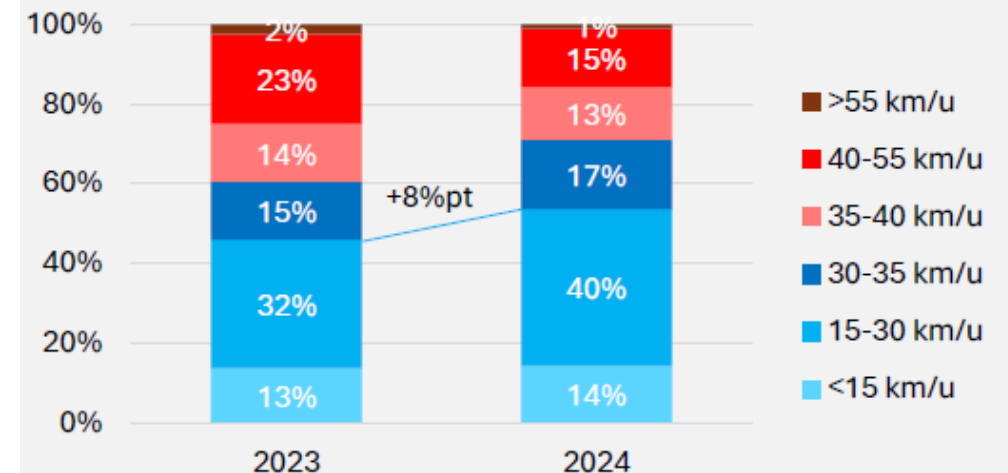
Tabel 2-3 Bandbreedtes effecten bereikbaarheid bij 30 km/u limiet

Bereikbaarheidseffecten	Minimum	Maximum
Reistijd*	+6,1%	+1,2%
Congestie**	-2%	-9%

Aandelen van de overdag gereden snelheden op 30 km/u wegen in Amsterdam

Verdeling snelheidsklassen autoverkeer

Cijfers betreffen de gemiddeld gereden snelheden in de eerste zes maanden van het jaar overdag* op GOW30-wegen.



Bereikbaarheid - Fiets

- Doordat auto's langzamer rijden op 30 km/u wegen is het fietsen op deze wegen een comfortabelere, prettigere en veiligere beleving.
- Dit comforteffect drukken we uit in een lagere reistijdwaardering bij de 30 km/u wegen (zie multipliers in tabel).
- M.a.w. fietsen langs de (nieuwe) gedeelde 30 km/u wegen is nu even aantrekkelijk als de fictieve situatie dat de fietsroute 12% korter zou zijn (van 2 naar 1). Bij een fietsstrook is dat 4% (van 5 naar 4).
- Bij minimale ingrepen is het comforteffect een kwart van het totale comforteffect vanwege beperkte verlaging van de gemiddeld gereden autosnelheid.

Configuratie van fietsinfra		Multiplier
1 Gedeelde weg met auto's (30 km/u)		1,085
2 Gedeelde weg met auto's (50 km/u)		1,233
3 Fietsstraat (auto's toegestaan, voorrang voor fietsers, 30 km/u)		0,956
4 Fietsstrook met onderbroken streep (30 km/u)		0,993
5 Fietsstrook met onderbroken streep (50 km/u)		1,034
6 Vrijliggend fietspad langs een weg (50 km/u)		0,963
7 Vrijliggend fietspad langs een weg (80 km/u)		1,122
8 Vrijliggend fietspad (zonder andere weg in de buurt)		0,862

Bron: Nieuwe waarderingsgetallen voor reistijd, betrouwbaarheid en comfort. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en Significance, 2023.

Verandering vervoerwijze: modal shift

- Fietsen en lopen wordt aantrekkelijker vanwege verhoogd comfort en toename van de veiligheidsperceptie. Ook door toename van de autoreistijd worden fietsen en lopen relatief aantrekkelijker. → modal shift van auto naar fiets (en lopen)
- Omdat fietsen en fietsinfra in Nederland sterk verschilt met de Europese steden gaan we niet uit van de daar geobserveerde modal shift. De modal shift wordt berekend op basis van de reistijdeffecten auto en comforteffecten voor fietsers.
- 1,5% in minimum en 2,4% in maximum scenario.

Elasticiteiten afgelegde afstand per vervoerwijze bij een 10% toename van de variabele weergegeven in de eerste kolom (P10). Op basis van reisgedrag 2015-2017.

Kilometers – Alle motieven	Auto-bestuurder	Auto-passagier	Trein	BTM	Fiets	Totaal
Reistijden auto	-0,90	-1,03	0,22	0,17	0,18	-0,63
Brandstofkosten auto per km	-0,34	0,09	0,06	0,05	0,06	-0,18
Frequenties trein	-0,01	0,00	0,24	-0,07	-0,01	0,02
Invoertuigtijd trein	0,01	0,01	-1,07	0,18	0,02	-0,10
Kosten trein	0,01	0,00	-0,44	0,07	0,01	-0,04
Frequenties btm	0,00	-0,01	0,00	0,30	-0,01	0,01
Invoertuigtijd btm	0,01	0,01	0,13	-0,87	0,02	-0,02
Kosten btm	0,00	0,01	0,05	-0,33	0,02	0,00
Reistijden fiets en e-bike	0,11	0,19	0,22	0,32	-1,19	0,03

Bron: Tabel 4 uit RWS, 2024. De directe elasticiteiten zijn grijs gemarkeerd.

Samenvattend

Bandbreedtes maatschappelijke effecten instellen 30 km/u uit (wetenschappelijke) literatuur

	Minimum	Maximum
Verkeersveiligheid		
Ongevallen (totaal)	-9%	-46%
Fataal	-20%	-63%
Letsel	-20%	-72%
Leefomgeving		
Uitstoot Emissies	-8%	-45%
Geluid (in dB)	-1,7	-3,0
Bereikbaarheid		
Congestie	-2%	-9%
Reistijd auto	+6%	+1,2%
Comforteffect fiets	+1 tot +3%	+12%
Modal shift effect fiets	+1,5%	2,4%

Maatschappelijke effecten 30 km/u in Nederland

Methode opschaling

1. Selectie van wegen die direct van 50 naar 30 km/u kunnen gaan → Criterium: op deze wegen is sprake van gemengd verkeer; zowel auto's als fietsers op de rijbaan (al dan niet met een fietssuggestiestrook)
2. Selectie van deze wegen uit Nationaal Wegenbestand (NWB) combineren we met landelijke verkeersgegevens om het aantal voertuigkilometers te achterhalen.
3. De maatschappelijke effecten berekenen we aan de hand van de percentages uit literatuur en voertuigkilometers vanuit het verkeersmodel. Vervolgens monetariseren we ze met kengetallen die ook worden gehanteerd (en gevalideerd) bij het opstellen van MKBA's. → zie rapport
4. De maatschappelijke effecten worden voor één jaar, 2025, berekend.

Totaal maatschappelijke effecten (2025)

DECISIO

*Eindtabel maatschappelijke baten 30km/u als nationale norm
(mln. euro's per jaar)*

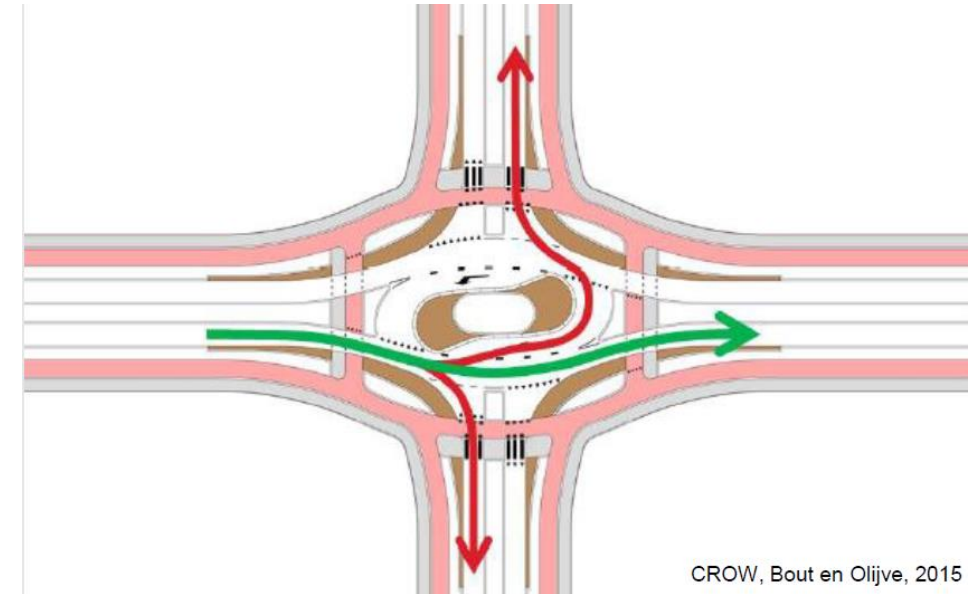
- Minimale effecten van 50 naar 30 km/u bij alleen veranderen van verkeersbord + handhaving én alleen op wegen met gemengd verkeer.
- Jaarlijks minimaal bijna 13 verkeersdoden minder en 600 (ernstig) gewonden → kan bij herinrichting oplopen naar 40 vermeden verkeersdoden en ruim 2.100 vermeden (ernstig) gewonden.
- Minder uitstoot CO₂, verbeterde luchtkwaliteit en minder geluidsoverlast
- Reistijd auto neemt toe (welvaartsverlies), maar tijdens piekmomenten is congestie relatief lager
- Verhoogde aantrekkelijkheid voor fietsers vanwege rustiger straatbeeld.
- Toename aantrekkelijkheid van fiets zorgt voor modal shift van auto naar fiets

	Minimum	Maximum
<i>Verkeersveiligheid</i>		
Fataal	€ 107	€ 338
(Ernstig) Letsel	€ 418	€ 1.506
Materiële schade	€ 4	€ 18
Totaal verkeersveiligheid	€ 529	€ 1.863
<i>Effecten leefomgeving</i>		
Klimaat	€ 9	€ 48
Luchtkwaliteit	€ 9	€ 53
Geluid	€ 3	€ 5
Leefomgeving	€ 21	€ 106
<i>Bereikbaarheid</i>		
Congestie auto	€ 6	€ 27
Reistijd auto	-€ 118	-€ 22
Comforteffect fiets	€ 27	€ 162
Bereikbaarheid	-€ 85	€ 167
Modal shift naar fiets	€ 55	€ 90
Totaal maatschappelijke baten	€ 521	€ 2.225

Optimalisaties weginrichting 30 km/u

DECISIO

- Optimalisatie in de infrastructuur, obv CROW Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken, kan het succes en de effecten van een maximumsnelheid van 30 km/u vergroten:
 - Wegversmallingen
 - Verkeersdrempels en plateaus
 - Verhoogde kruispunten
 - Bewonersvriendelijke inrichting
- Herinrichting kan ook leiden tot een betere doorstroming bv. door herinrichting van kruispunten en weghalen van verkeerslichten (VRI's). Een voorrangsp plein is een goed voorbeeld waarin de lagere snelheden bij rotondes worden benut i.c.m. het overzichtelijk oversteken in etappes.
- Herinrichting kan geleidelijk en hoeft niet veel te kosten



En nu?

- RVV1990 artikel 20 aanpassen
- Via petitie
- Samen met jullie?

 **4.457 fietsers hebben al ondertekend!**

Ja, ik teken de petitie



fietsersbond.nl/petitie



