

Expertsessie: Ervaringen 30km/h Amsterdam

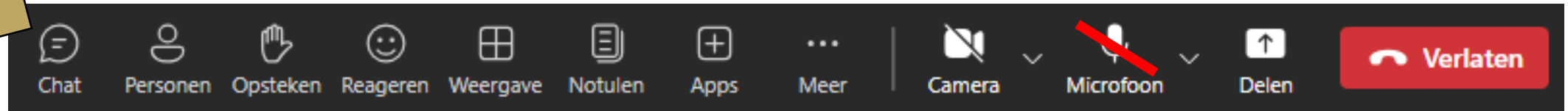
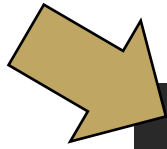
26 mei 2026



Maar eerst...

...de huisregels

- Vragen stellen via de chat > tussendoor behandelen we enkele vragen



- Eventueel vragen achteraf via de mail: info@aanpakspv.nl

- Microfoon uit =

- Sessie wordt opgenomen



Wie zijn wij?

Even voorstellen



- Hessel de Jong



- Anne Hovingh
- Tobias Baarman
- Michiel Beers

Wat gaan we doen?

- Over Aanpak SPV
- Thema's Veilige infrastructuur en Veilige snelheid
- Ervaringen met 30km/h in Amsterdam
 - Planvorming
 - Resultaten en ervaringen
- Tot slot

Over Aanpak SPV

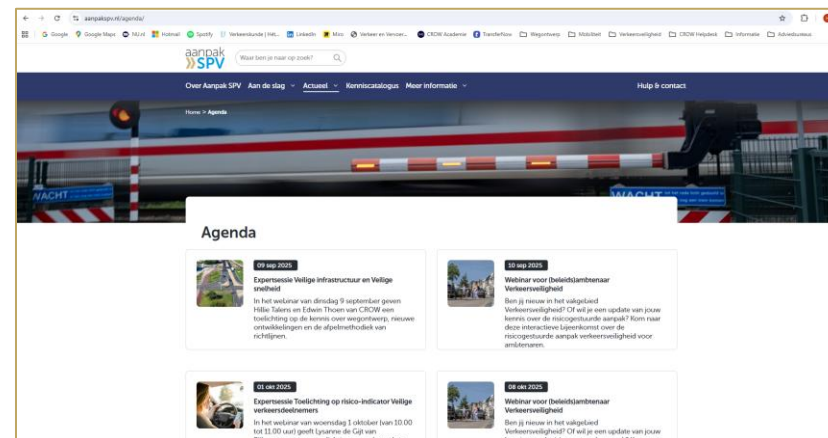
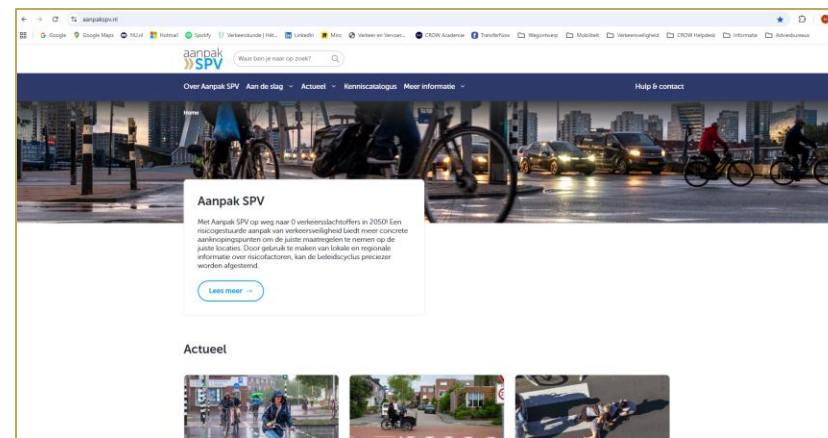


Samen vooruit met de risicogestuurde aanpak Verkeersveiligheid

www.aanpakSPV.nl

Over Aanpak SPV

- Ondersteuning van overheden met aanbieden van kennis en kennisproducten
 - Website www.aanpakspv.nl
- Focus op de praktische aanpak door:
 - Kennisoverdracht/delen van informatie en ervaringen
 - Inhoudelijke en procesmatige ondersteuning
- Ondersteuning provincies en regio's
- Kennissessies op kleinschalig niveau
- Digitale helpdesk via info@aanpakspv.nl



30km/h in de risicogestuurde aanpak

Kennisproducten Aanpak SPV

Eerdere ontwikkelingen over 30km/u



CROW richtlijnen en aanbevelingen

- ASVV2021: inrichtingskenmerken erftoegangswegen 30km/u
- Afweegkader 30km/u: handvatten voor gemeenten wanneer 30 km/h toe te passen en welke wegtype te gebruiken.

[afwegingskader-30-km-per-uur.aspx](#)

- Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30: inrichting gebiedsontsluitingswegen 30 km/u.

[CROW | Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30](#)

Ministerie IenW

- Wijziging IenW van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens: gemeenten 30 km/u breder kunnen invoeren (1 oktober 2023).

[GOW30 krijgt stimulans door aanpassing Uitvoeringsvoorschriften BABW - Kennisnetwerk verkeersveiligheid](#)

- Toolkit GOW30: beschikbaar communicatiemateriaal voor gemeenten rond GOW30.

[GOW30 Toolkit - Maak Een Punt Van Nul](#)

- Investeringsimpuls verkeersveiligheid: maatregel aanleg van een GOW30 toegevoegd aan de menukaart.

[Home | Investeringsimpuls Verkeersveiligheid](#)



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Parket CVOM

OPENBAAR MINISTERIE

- Uitbreiding van beleid flitspalen met GOW30-wegen. [Landelijk flitspalen bij 30 km per uur mogelijk | Openbaar Ministerie](#)
- [Veel meer flitspalen, geautomatiseerde handhaving verdubbelt | Openbaar Ministerie](#)

Expertsessie Aanpak SPV: Veilige infrastructuur en Veilige snelheid (9 september 2025)

- Inrichtingskenmerken GOW30
- Afweegkader gebiedsontsluitingsweg 80km/u en 60km/u

[Verslag expertsessie Veilige infrastructuur en Veilige snelheid – Aanpak SPV](#)



Risicogestuurde aanpak

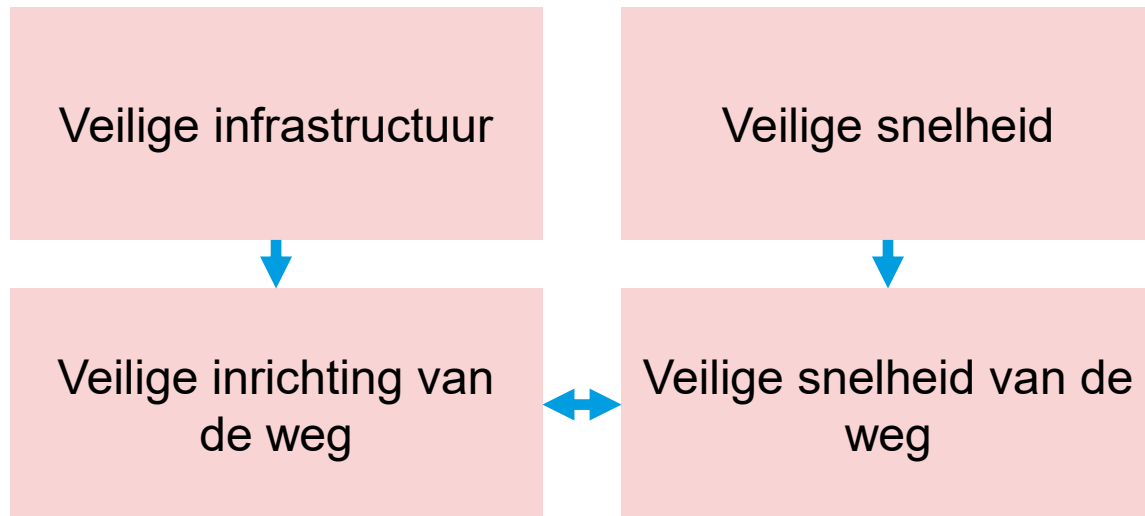
- Vertaling van Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 naar vijf Risico-indicatoren.



Klik naar het document

| | | Risico-indicatoren | | | | |
|--------------------|---|-------------------------------|------------------|----------------------------|--------------------|-------------------------|
| | | Veilige infrastructuur | Veilige snelheid | Veilige verkeersdeelnemers | Veilige voertuigen | Hoogwaardige traumazorg |
| SPV-beleidsthema's | 1 | Veilige infrastructuur | ✓ | | | ✓ |
| | 2 | Heterogeniteit in het verkeer | ✓ | ✓ | | |
| | 3 | Technologische ontwikkelingen | | ✓ | ✓ | ✓ |
| | 4 | Kwetsbare verkeersdeelnemers | ✓ | ✓ | ✓ | (✓) |
| | 5 | Onervaren verkeersdeelnemers | | | ✓ | |
| | 6 | Rijden onder invloed | | | ✓ | |
| | 7 | Snelheid in het verkeer | | ✓ | | |
| | 8 | Afleiding in het verkeer | | | ✓ | |
| | 9 | Verkeersovertreders | | ✓ | ✓ | |

Veilige infrastructuur en snelheid



| Wegtypen in combinatie met toegestane verkeersdeelnemers | Veilige snelheid [km/uur] |
|--|---------------------------|
| Wegen met mogelijke conflicten tussen auto's en onbeschermden verkeersdeelnemers | 30 |
| Kruisingen met mogelijke dwarsconflicten tussen auto's | 50 |
| Wegen met mogelijke frontale conflicten tussen auto's | 70 |
| Wegen waarbij frontale of zijdelingse conflicten met andere verkeersdeelnemers onmogelijk zijn | ≥ 100 |

Tabel 1.2 Veilige snelheden voor enkele conflicttypen (bron: Wegman & Aarts, 2005).

Veilige infrastructuur



**Veilige
infrastructuur**

Wanneer zijn wegvakken,
fietspaden en kruispunten
'voldoende veilig'?

**kennis
netwerk
spv** Strategisch Plan
Verkeersveiligheid

[Klik naar het document](#)

Veilige wegvakken

Wegkenmerk **bibeko**

- ✓ Niet parkeren op of naast de rijbaan
- ✓ Fysieke rijrichtingscheiding
- ✓ Oversteekvoorzieningen op wegvakken
- ✓ Geen erfaansluitingen

Wegkenmerk **bubeko**

- ✓ Fysieke rijrichtingscheiding
- ✓ Obstakelvrije zone
- ✓ Berijdbare berm
- ✓ Geen erfaansluitingen

Veilige fietsinfra

Ontwerpprincipe

1. Geen obstakels
2. Visuele geleiding
3. Voldoende breed
4. Verharding vlak, stroef, heel en schoon
5. Vergevingsgezinde rand
6. Vergevingsgezinde berm

Veilige kruispunten

Verkeersvoorzieningen

Rotonde

Vorrangskruispunt

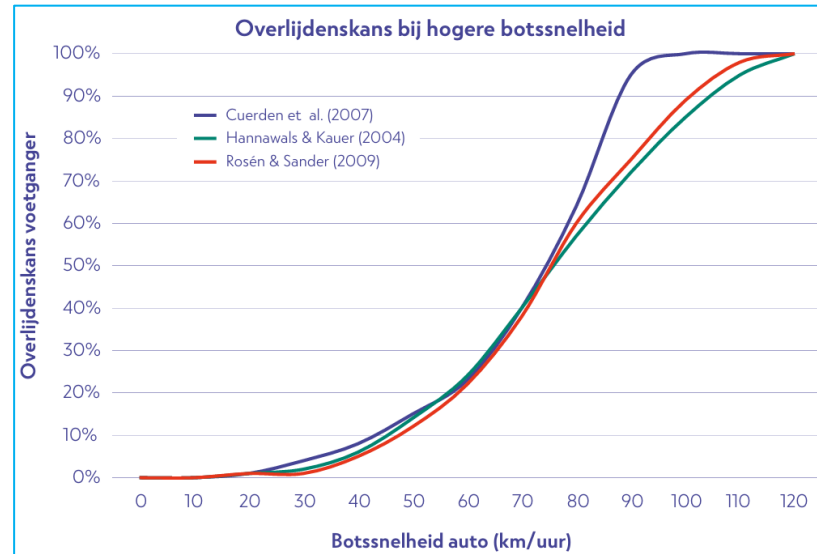
Kruispunt met VRI

Kruispunt met voorrang van rechts

Veilige snelheid



[Klik naar het document](#)



Deelindicator 1

Het aandeel gemotoriseerd verkeer dat niet harder rijdt dan de snelheidslimiet (per wegtype)

Deelindicator 2

Het aandeel gemotoriseerd verkeer dat (per wegtype) niet harder rijdt dan de veilige snelheid

Data over risico-indicatoren Infrastructuur en snelheid

The screenshot shows the website verkeersveiligheid.ndw.nu. The page is organized into several sections:

- Kenmerk Aanwezigheid ...**: Laatste update: 10 dagen geleden. Is er een rijbaanscheiding aanwezig op wegen met een snelheidslimiet van 7...
- Kenmerk Afwezigheid p...**: Laatste update: 10 dagen geleden. Is er GEEN parkeren langs de rijbaan mogelijk op wegen met een...
- Kenmerk Afwezigheid o...**: Laatste update: 10 dagen geleden. Per wegvak, zijn er GEEN oversteekplaatsen (van fietsers en...
- Kenmerk Afwezigheid e...**: Laatste update: 3 dagen geleden. Per wegvak, zijn er GEEN erfaansluitingen op wegen met een...
- Kenmerk Gescheiden v...**: Laatste update: 10 dagen geleden. Per wegvak, is er een geslotenverklaring voor fietsers...
- Kenmerk Obstakels lan...**: Laatste update: 10 dagen geleden. Staan er onafgeschermd obstakels in de obstakelvrije zone die geldt bij de...

Veilige Infrastructuur

- Schatting intensiteiten ...**: Laatste update: 5 maanden geled... Een op het Nationaal Wegenbestand gebaseerde kaart met een inschatting...
- Langsparkeren**: Laatste update: 5 maanden geled... In deze wegkenmerkendatabase worden parkeervakken aan...
- Erfaansluitingen**: Laatste update: ongeveer 2 maan... In deze wegkenmerkendatabase worden de inritten, ook wel bekend al...
- Versmallingen**: Laatste update: 3 maanden geled... Met deze wegkenmerkendatabase kan worden getoetst of het wegontwerp ...
- Oversteekplaatsen**: Laatste update: 6 maanden geled... In de wegkenmerkendatabase Oversteekplaatsen is vastgelegd waa...
- Geleiderails (middenbe...**: Laatste update: 7 maanden geled... In deze wegkenmerkendatabase wordt de aanwezigheid van geleiderails...
- Middenbermbreedte**: Laatste update: 7 maanden geled... In deze wegkenmerkendatabase wordt de breedte van de middenberm...
- Bomen langs de weg**: Laatste update: 6 maanden geled... Deze wegkenmerkendatabase heeft informatie over het aantal en de...
- Voetgangsoversteek...**: Laatste update: 6 maanden geled... Een wegkenmerkendatabase om te koppelen aan het nationaal...
- Breedtelabels fietspad**: Laatste update: 5 maanden geled... Deze dataset geeft op landelijke schaal inzicht of de breedte van fietspaden...

Veilige Snelheid

- Snelheidslimieten**: Laatste update: 3 maanden geled... Een shapefile van NWB wegvakken met de snelheidslimieten van ieder...
- Monitor Snelheid**: Laatste update: 6 maanden geled... De Monitor Snelheid rapporteert jaarlijks over de opvolging van de...
- Schatting V85 alle wegen**: Laatste update: 5 maanden geled... De S85 kaart bevat geschatte snelheden voor iedere weg in...

Klik naar de website

Evaluatie en onderzoek GOW30

- Stappenplan voor gemeenten om GOW30 te evalueren (opgesteld door SWOV)
[Stappenplan-Evaluatie-GOW30.pdf](#)
- SWOV heeft de eerste twee fases afgerond van een meerjarig onderzoek GOW30.
[Eerste fase onderzoek naar GOW30: inrichting is essentieel, effecten vragen om verdere onderbouwing](#)
[GOW30: snelheden liggen nog te hoog](#)
- DTV en Goudappel onderzoeken samen met gemeenten de effecten van de nieuwe wegtype GOW30 om te leren wat wél en niet werkt.
[Eerste ervaringen met GOW30 – Verkeerskunde](#)

Oproep aan wegbeheerders

Voer evaluaties uit!

Evaluatie
GOW30
Doe het samen



Ga je in jouw gemeente aan de gang met GOW30?
Doe dan mee met ons onderzoek!
hetnieuwe30@dtv.nl

Goudappel  DTV

Presentatie Amsterdam



Amsterdam veilig en leefbaar

30 in de STAD

50 de UITZONDERING

presentatie CROW Expertsessie 26 mei 2026

Hessel de Jong ; Hovingh, Anne ; Beers, Michiel





NOS Nieuws • Dinsdag, 10:58

Automobilisten houden zich niet aan 30 km/uur: 'Drempels en klinkers kunnen helpen'

Op wegen waar gemeenten de snelheidslimiet hebben verlaagd van 50 naar 30 km/uur wordt vaak te hard gereden. Uit onderzoek van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) blijkt dat de gemiddelde snelheid op die wegen op ruim 35 km/uur ligt.

Het onafhankelijke kennisinstituut ziet ook dat op 15 procent van deze wegen bestuurders gemiddeld 44 km/uur of harder rijden. Op een op de vijf wegen waar onderzoek is gedaan ligt de gemiddelde snelheid lager dan de limiet.

Weginrichting

Een van de belangrijkste redenen waarom bestuurders zich niet aan de snelheid houden is de weginrichting, vertelt Masha Odijk van SWOV. "We zien dat op veel wegen waar de snelheid wordt verlaagd van 50 naar 30 km/uur de weginrichting hetzelfde blijft. Dan lijkt het op een 50 km/uur-weg, alleen staat er dan een bordje met 30."

NOS Nieuws • Zondag 15 maart, 15:59

Gemeenten gefrustreerd over 30km-wegen, want 'kunnen amper boetes uitdelen'

Marleen de Rooy
politiek verslaggever

Jorn Kooijman
politiek verslaggever

Gemeenten worstelen met de aanpak van hardrijders op 30 km/urige wegen. Vanwege de verkeersveiligheid verlagen steeds meer gemeenten de snelheid van 50 kilometer per uur naar 30, maar het beboeten van overrijders is een groot obstakel. Dat blijkt uit een rondgang van de NOS onder wetenschappers en verkeersdeskundigen. Er zijn nog te weinig flitspalen en autoriteiten durven niet te hard rijden, zeggen ze.

De problemen spelen ook in Amsterdam, zegt de Amsterdamse verkeerswethouder Van der Horst. Op sommige wegen, bijvoorbeeld de Amstelveenseweg, blijven automobilisten te hard rijden. Bewoners willen deze "racebaan" en willen meer flitspalen.





Gemeente
Amsterdam

Aanloop



Trend verdichting

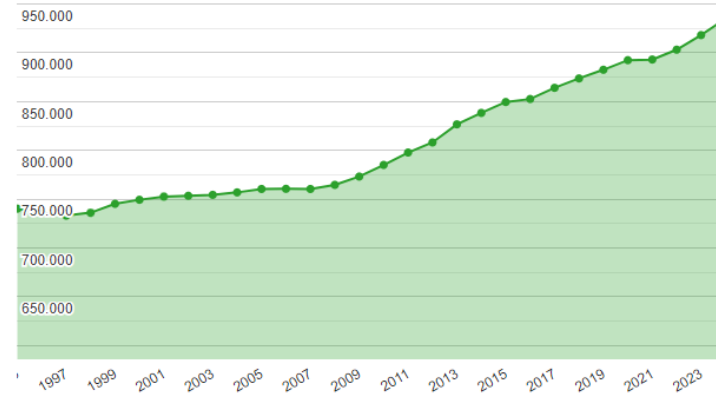


Aantal inwoners per jaar [↗](#)

De gemeente Amsterdam telt 934.927 inwoners in 2024.

Grafiek

[Tabel](#)



Bovenstaande grafiek toont het aantal inwoners per jaar op basis van de data van het [CBS](#) voor de gemeente Amsterdam.



Trend afname veiligheid

Het Parool

Per dag raken (minstens) zeven fietsers in Amsterdam gewond in het verkeer.
Hoe kan dat?



Ruim helft Amsterdamse verkeersslachtoffers zit op de fiets; vooral jongeren de klos

Fietsers blijken met afstand de kwetsbaarste verkeersdeelnemers in de stad. Van de bijna vijftienduizend jaarlijkse verkeersslachtoffers in Amsterdam zit de helft op de fiets. Vooral jongeren tussen de 18 en 24 jaar lopen groot risico.

67%

Van de Amsterdammers voelt zich onveilig in het verkeer

4.845

Slachtoffers van een verkeersongeval in Amsterdam in 2022



Trend naar 30

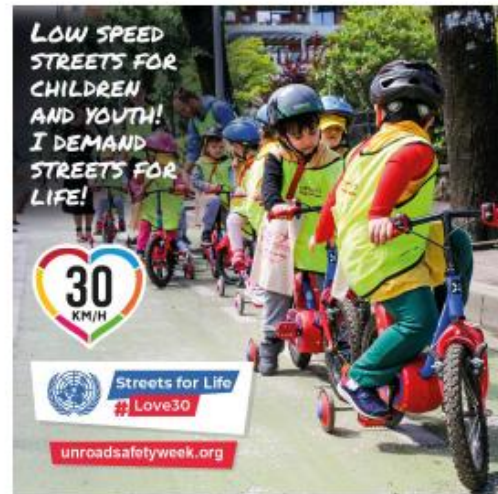
30km/h Cities

Cities in Europe where more than 70% of the urban roads are in the 30km/h Zone



MAPS.INTERLUDE

©2024 Maps.interlude (<https://maps.interlude.wordpress.com>)





Beleidskader Amsterdam

december 2021



**Amsterdam
veilig en leefbaar**

30 km/u in de stad

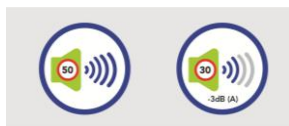


30km/u heeft verschillende voordelen

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



Passend bij verblijfsklimaat



Passend bij mobiliteitstransitie



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 wegdek

en/of



overgang (tunnel/snelweg)

en/of



geen logisch netwerk

dan



vrijliggend fietspad(en)

en



geen geparkeerde auto's

Randvoorwaarden bij GOW50

- geen geparkeerde auto's langs rijbaan
 - vrijliggende fietspad(en)
- Zo niet, alsnog 30



Focus op 30 km/u bij stedelijke wegen

Doorgaande stadsstraten met een verblijfs- en verkeersfunctie

- Veel woningen, bedrijven, publieke voorzieningen (sport, horeca, zorg, scholen ed)
- Parkeren aan de weg
- Fietsvoorzieningen
- Veel oversteekbewegingen
- Hoge verkeersintensiteit: veel auto's en vaak veel OV en fiets



Snelheid en slachtoffers

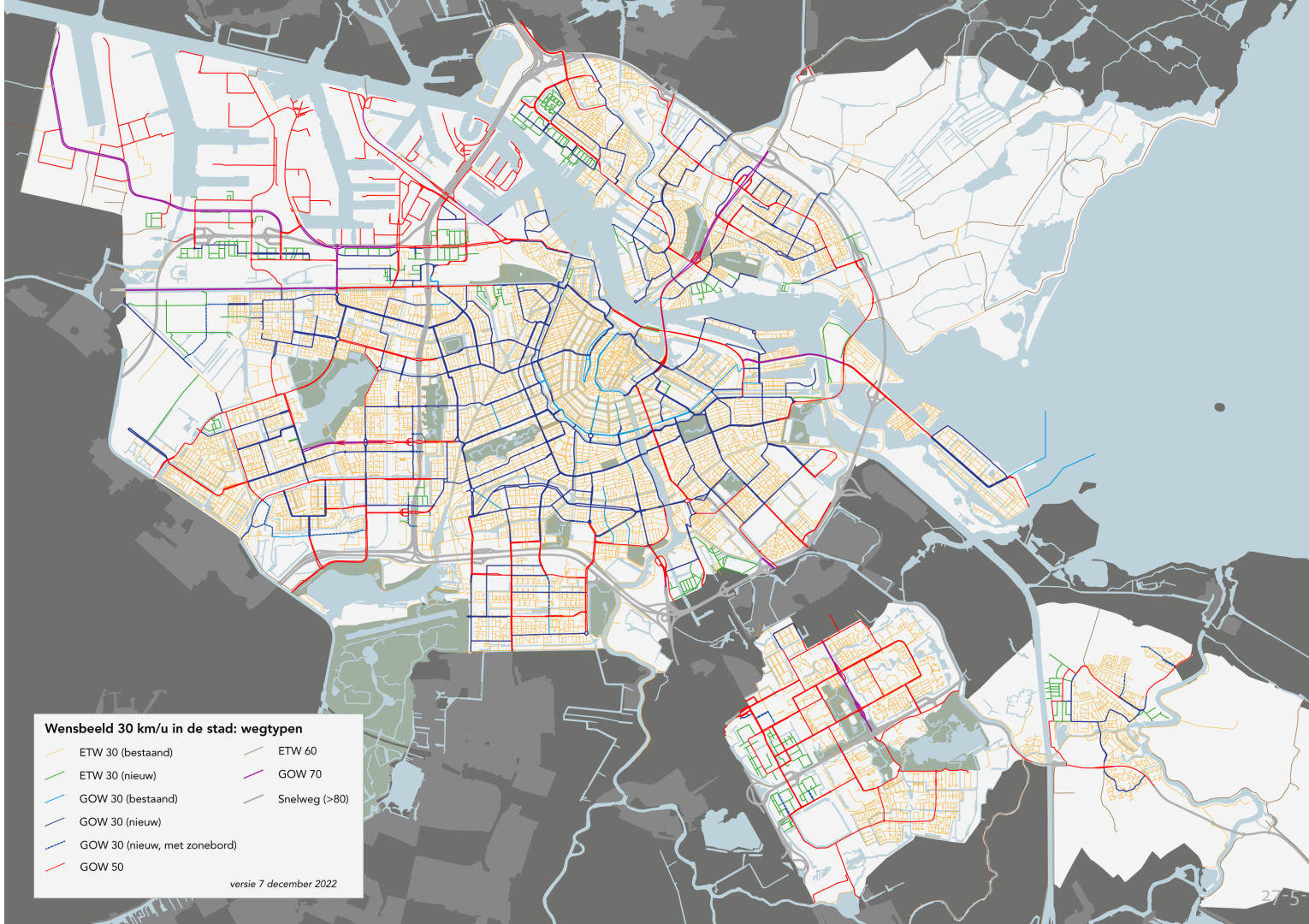


| Ongevallen | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|----------------------|------|------|------|------|
| met letsel | 1120 | 992 | 820 | 873 |
| met dodelijke afloop | 16 | 15 | 14 | 14 |



Samenhangende factoren

- Intensiteit verkeer
- Motorvoertuigen
- Detailhandel
- Fiets
- Panden
- Tram/OV
- Horeca
- Voetpad
- Adressen in 25m



Wensbeeld 30 km/u in de stad: wegtypen

- | | |
|------------------------------|---------------|
| ETW 30 (bestaand) | ETW 60 |
| ETW 30 (nieuw) | GOW 70 |
| GOW 30 (bestaand) | Snelweg (>80) |
| GOW 30 (nieuw) | |
| GOW 30 (nieuw, met zonebord) | |
| GOW 50 | |

versie 7 december 2022



Gemeente
Amsterdam

Invoering



Uitgangssituatie 2022

- 70% van wegennet was al ETW₃₀ (30km-zones)
- 500 km wegennet was 50km/u
- Van deze 500km is 270 km omgezet van 50km/u naar 30km/u
 - 200km in de vorm van de nieuwe GOW₃₀
 - 70 km extra ETW₃₀



2 verkeersbesluiten

B&W 16 mei 2023

- Alle GOW₃₀ wegen (voorrangswegen, verkeers- én verblijfsfunctie)



- Alle ETW-wegen (zones, voornamelijk verblijfsfunctie)





30 km/u in één keer met integrale aanpak uitrollen

Bij integrale aanpak: dan effecten bij eerste stap zo groot mogelijk

Communicatie



Infrastructuur

Voertuigtechniek



Handhaving



Communicatie

- Stakeholdersmanagement: bijeenkomsten, nieuwsbrief
- Intern: roadshows, intranet, interviews, eigen wagenpark
- Externe communicatie: corporate kanalen gemeente Amsterdam, informatiepakketten voor stakeholders en stadsdelen, aansluiten bij communicatie lopende projecten (denk aan groot onderhoud of herinrichtingen), informatie voor geregistreerde voertuigen VRA
- We zetten smileypalen, tekstkarren en drips in boven en langs de weg. Special was: spaarpaal
- Zowel binnen Amsterdam als landelijk kijken we naar de actualiteiten om de maatregel aan te verbinden.
- Samen optrekken met Veilig Verkeer Nederland en de G4.
- Campagne en communicatie worden afgestemd met gedragsdeskundigen



Campagne



Er is een grootschalige publiekscampagne ontwikkeld. Deze is in 3 fases ingezet:

1. Aankondigen (stickers op 30km-borden)
2. Startfase
3. Bestendigen





Campagne

- We leren de jonge en toekomstige bestuurder (16-24) de voordelen van langzamer rijden: met een interventie langs scholen en verspreiden de campagne gericht op jongeren én hun ouders.
- Primair: Aansluiting rijkschoolhouders en interventies voor leerlingen bovenbouw, MBO, HBO, WO (jonge en toekomstige bestuurder).
- Secundair: Primair Onderwijs, Onderbouw Voortgezet Onderwijs, Ouders.



Intelligente snelheidsaanpassing (ISA)

- Verkennen wat nodig is om basis op orde te hebben: digitale kaart en bebording
- Verkennen mogelijkheden aansluiten bij bestaande pilot retrofit ISA met (deel van) gemeentelijk wagenpark
- Verder verkennen mogelijkheid breed uitrollen van feedback rijgedrag middels een app
- Verder verkennen mogelijkheden voor doelgroepen in mobiliteitssysteem (taxi, deelmobiliteit, openbaar vervoer, logistiek)
- Verkennen mogelijkheden ISA voor e-bikes en speed pedelecs in stedelijk gebied



Verkeershandhaving snelheid - voorheen

- Geconcentreerd op 50km/u doorgaande wegen (GOW) met een verkeersstroomfunctie.
- 10 stedelijk geprioriteerde locaties per jaar.
- 30km/u wegen zijn enkel 30km/u erftoegangswegen. Duurzaam veilig vraagt daar dat de inrichting leidt tot gedrag met de gewenst snelheid op de weg. Geen handhaving (hoewel juridisch wel mogelijk).
- Middelen:
- Bestaande politiecapaciteit en toepassing van radar, mobiele flitsers, scanauto's, vaste flitspalen



Verkeershandhaving snelheid – na invoering

- Er geldt 30km/u op 270km drukke en doorgaande stadsstraten.
- Deze doorgaande stadsstraten hebben een verblijfs- én verkeersstroomfunctie
- Zijn niet als een erftoegangsweg met inrichting dwingend naar 30 te brengen.
 - Drempels e.d. belemmeren doorstroming op deze intensieve wegen.
 - Rekening houden met OV, Nood- en hulpdiensten, goederentransport, drukke spitsstroom.
 - Zeer hoge kosten voor gemeente.

✘ ✘ ✘ Handhaving op GOW30 wegen

Niet goed
(Stadhouderskade)

Bijna goed
(Scheepsbouwweg)

Goedgekeurd
(Spaklerweg)



Ongeloofwaardige inrichting

Snelheidsremmers
ontbreken

Voldoet aan (niet alle)
inrichtingskenmerken



Verkeershandhaving snelheid – na invoering

- Stedelijke ontwikkeling van verdichting en verkeersintensiteit brengt deze straten nu al naar een lagere snelheid met veel oversteekbewegingen. Norm 50km/u niet verantwoord.
- Veilige 50km/u weg niet te realiseren door ruimtegebrek op meeste straten.
- De 30km/u bebording, belijning en een paar aanvullende maatregelen zijn samen met de communicatie-campagne, educatie, voertuigtechniek en handhaving het laatste stukje in de puzzel op weg naar een veilige en leefbare verkeerssituatie.
- Tussenoplossing. Met herinrichting en groot onderhoud op termijn naar meer ideale situatie.
- Toepassing landelijk kader inrichtingskenmerken GOW30 medebepalend voor handhaving.



Verkeershandhaving informatiegestuurd

Zwaartepunt op techniek

- Flexibele politie-inzet op risicovolle locaties (bestaande capaciteit)
- Extra inzet op techniek
 - Mobiele flitspalen, scanauto's
 - Vaste flitspalen
 - Inzet op pilot met CVOM gemeentelijke camera-infrastructuur (Reguliere controle als ook trajectcontrole mogelijk)
- Stavaza = overleg met OM en politie voor een handhavingsplan 30km/u



Gemeente
Amsterdam

Infrastructuur



Duurzaam Veilig (sinds 1997) ETW en GOW





Afwegingskader CROW

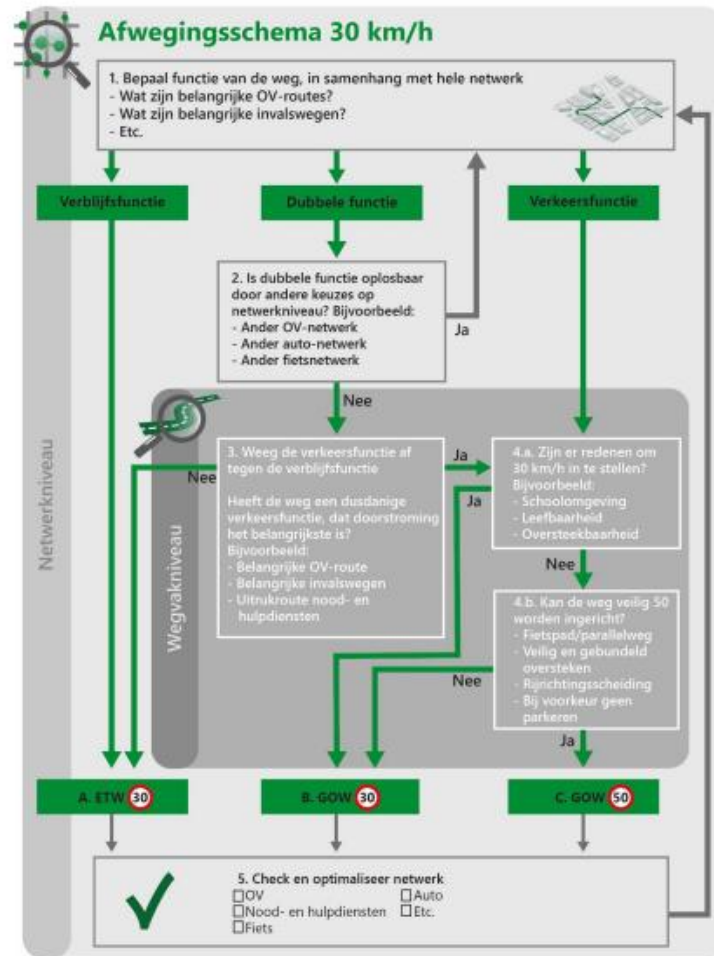
november 2021

Samenvatting

In grote lijnen consensus over:

- Meer wegen moeten 30 km/h worden; alleen drukke GOW's moeten 50 of 70 km/h blijven
- Er moeten landelijke richtlijnen komen voor de afweging 50 of 30 km/h (maar wegbeheerders moeten wel de vrijheid hebben om zelf keuzes te maken)
- Er moeten minimale inrichtingseisen komen voor 50- en 30km-wegen (en we gaan niet wachten op ISA)
- Fietsers op de rijbaan = maximaal 30 km/h
- Schoolomgeving = maximaal 30 km/h
- Er zijn nog tal van aspecten waarnaar nader onderzoek nodig is

Maar ook grote verschillen in mening over principiële aanpak



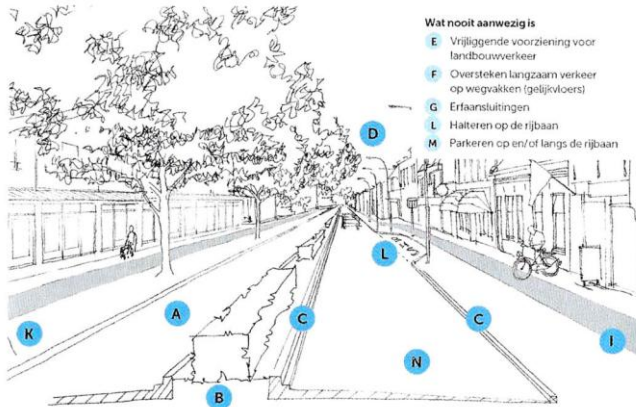


Ontwerprichtlijnen 50km/u

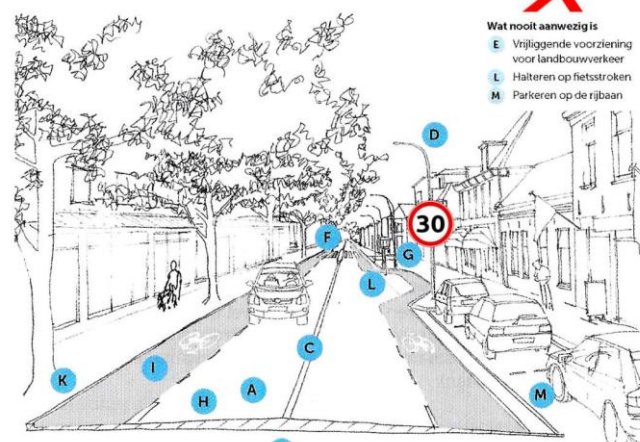
Ideaal: rijrichtingscheiding, fietspaden, geen oversteken
niet parkeren, geen terreinaansluitingen: 50

Minimaal: fietsstroken, toch oversteken, wel parkeren: ~~50~~ 30

Ideale inrichting gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/h)



Minimale inrichting gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/h)





Voorrang en 30

Van

Voorrang = 50km/u, ook in woonomgeving

Overig mag 30km/u, onder voorwaarden

Naar

Wonen = 30km/u, ook met voorrang

Overig mag 50km/u, onder voorwaarden





Inrichtingsprincipes GOW 30

Principe 1: slimme inrichting

... heeft de basiskenmerken van een gebiedsontsluitingsweg en we geven een GOW30 geen kenmerken die de doorstroming van de auto te veel belemmeren...

Principe 2: stedelijke uitstraling

... stedelijke verblijfsaspecten geven we een rol in de uitstraling van de weg; dit draagt bij aan het bereiken van een lagere snelheid...

Principe 3: zo min mogelijk markeringen

... terughoudend in het toepassen van markering en bebording om de verkeersuitstraling te beperken...



Gemeente
Amsterdam

Infrastructuur – korte termijn

Invoering op bestaand wegennet



Hand-out ten behoeve
van projecten tijdens de
invoeringsperiode

 **Gemeente
Amsterdam**



30

Programma 30 km/u in de stad

Inrichtingskenmerken GOW30

De Gemeenteraad heeft 23 december 2021 het beleid "Amsterdam veilig en leefbaar" vastgesteld. Hiermee wordt een groot deel van het Amsterdamse doorgaande wegennet aangepast naar 30km/u. Deze wegen heten voortaan gebiedsontsluitingsweg 30, oftewel GOW30. Er wordt landelijk door het CROW gewerkt aan de inrichtings-kenmerken. In deze hand-out vind je de tussenstand voor Amsterdam. Met herinrichtings- en groot onderhouds-projecten kunnen we de GOW30-wegen zoveel mogelijk inrichten volgens deze nieuwe principes. Wanneer iedereen deze principes toepast, komt dat de invoering van de nieuwe maximumsnelheid ten goede.

GOW30 heeft 3 principes

1. GOW30 is een gebiedsontsluitingsweg en geschikt voor hogere verkeersintensiteiten en zwaar verkeer. Scheiding van verkeerssoorten is daarom het uitgangspunt.
2. GOW30 is herkenbaar aan 'stedelijke kenmerken'. Parkeerstroken, bushaltes op de rijbaan, oversteken van langzaam verkeer dragen bij aan de 30km/u-uitstraling.
3. GOW30 heeft zo min mogelijk lengtemarkeringen. Markering draagt namelijk bij aan de verkeerskundige uitstraling die niet bij GOW30, maar wel bij GOW50 op zijn plaats is.

Duidelijke bebording

GOW30 krijgt bord A1-30

- De nieuwe maximumsnelheid op de GOW30-straten wordt aangegeven met bebording.
- Anders dan verkeersluwe buurt straten (erftoegangsweg 30 of ETW30) in de 30km-zones, blijft GOW30 geschikt voor doorgaand verkeer.
- Daarom krijgt GOW30 niet dezelfde bebording, maar gebruiken we het roodgerande ronde bord A1-30.



Minder markering

- Bij GOW30 streven we naar minimalisering van het gebruik van lengtemarkering: een middenstreep of belijning langs de middenberm laten we achterwege.
- Bij GOW50 passen we deze belijning juist wél toe. Bij een middenstreep zelfs in de vorm van een doorgetrokken dubbele middenstreep.





Smallere weg

- Bij een smallere rijbaan wordt minder hard gereden. Voor GOW30 wordt een **rijsstrookbreedte van 3,10m** aangehouden. Bij twee rijstroken krijgt de rijbaan een breedte van 6,20m.
- Een smalle rijbaan heeft tot gevolg dat er dichter langs de kant gereden moet kunnen worden. Bij een smalle rijbaan horen **ruime parkeervakken: > 2,10m**.
- Wanneer de rijweg breder is dan **6,70m** wordt de weg visueel versmald met een **overrijdbare middenstrook**.



Spaarzaam met drempels

- De verkeersfunctie van GOW30 is belangrijk voor openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten. Daarom worden **zo min mogelijk drempels** toegepast.
- Op specifieke plekken kunnen toch verkeersremmers worden toegepast. Bijvoorbeeld bij drukke of onoverzichtelijke oversteekplaatsen voor langzaam verkeer.
- De standaard is een **bus-vriendelijke drempel of een plateau**. Is er een vrije OV-baan waar bussen en nood- en hulpdiensten van gebruik maken? Dan zijn de mogelijkheden voor het toepassen van drempels op de gewone rijbaan groter.



Halteren op de rijbaan

- Bij GOW30 halteren bussen het liefst op de rijbaan. Zo creëer je rechte fietspaden of meer ruimte voor voetgangers.
- Bij veel risico op **gevaarlijke inhaalmanoeuvres**: pas een **inhaalverbod** (ter plaatse toepassen van doorgetrokken middenstreep) of een **fysieke middenberm** toe.



Afslagvakken vermijden

- Een GOW30 is markeringsarm en heeft dus **zo min mogelijk afslagvakken en uitvoegstroken**. Deze kosten namelijk ruimte die expliciet voor verkeersdoorstroming wordt gebruikt en ze geven een verkeerskundige uitstraling.
- De gewonnen ruimte komt ten goede aan langzaam verkeer of vergroening.



Puccini

Er zijn enkele GOW30-ontwerp aspecten waar nader onderzoek naar loopt:

- **Langs trambanen en fietsstraten** wordt vaak **lengtemarkering** toegepast. Er wordt gezocht naar een verschijningsvorm die past bij het markeringsarme principe.
- Voor de **overrijdbare middenberm** bij te brede GOW30-straten wordt gezocht naar **geschikt materiaal**. Er zijn verschillende mogelijkheden in onderzoek.
- Ook voor de **inleidingen van oversteekheuvels** wordt hiernaar gezocht.
- De **snelheidsremmers** die we op GOW30 gaan toepassen moeten geschikt zijn voor **zwaar én licht verkeer**.
- **Inhaalverbod** bij halteren op rijbaan.

Komt je deze tegen? Neem dan contact op met de opstellers van Puccini Handboek Rood over de laatste stand van zaken.



Contact

Heb je vragen over 30km/u? Stuur ons een mail: 30km@amsterdam.nl.

Heb je vragen mbt jouw project / inrichting? Neem dan contact op met Bilal Amajjoud: b.amajjoud@amsterdam.nl

Kijk voor meer informatie en de presentatie met de uitgebreide inrichtingskenmerken op intranet.amsterdam.nl/verkeer-en-openbare-ruimte-medewerkers

Heb je vragen over materialen? Neem contact op met Puccinimethode@amsterdam.nl



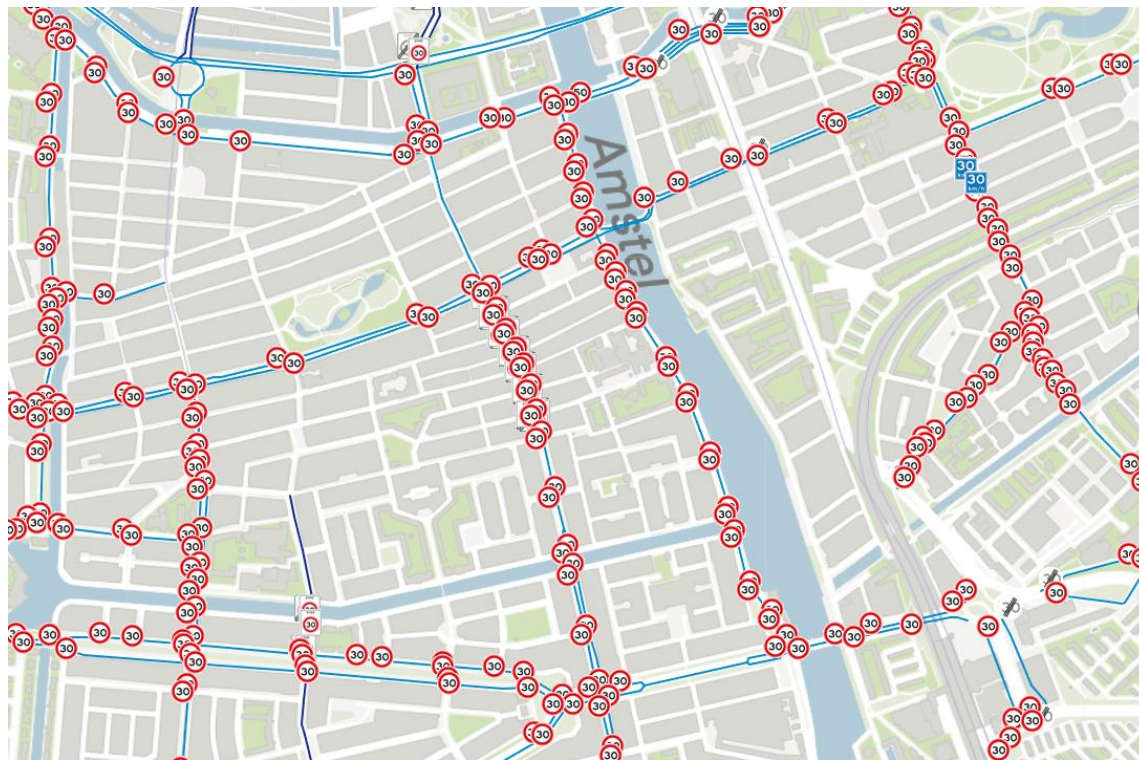
Duidelijke bebording

- De nieuwe maximumsnelheid op de GOW30-straten wordt aangegeven met bebording.
- Anders dan verkeersluwe buurt straten (erftoegangsweg 30 of ETW30) in de 30km-zones, blijft GOW30 geschikt voor doorgaand verkeer.
- Daarom krijgt GOW30 niet dezelfde bebording, maar gebruiken we het roodgerande ronde bord A1-30.
- Bij overgang 30-50 ook bord 'einde 30'





Bebording bij invoering





Bebording





Minder markering

- Bij GOW₃₀ streven we naar minimalisering van het gebruik van lengtemarkering: een middenstreep of belijning langs de middenberm laten we achterwege.
- Bij GOW₅₀ passen we deze belijning juist wél toe. Bij een middenstreep zelfs in de vorm van een doorgetrokken dubbele middenstreep.





Smallere rijweg

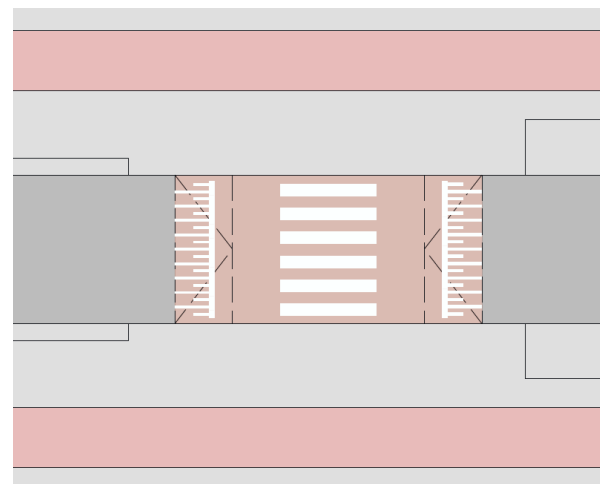
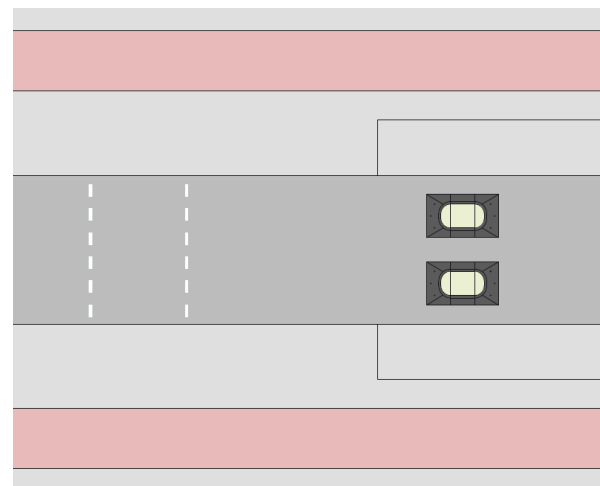
- Bij een smallere rijbaan wordt minder hard gereden. Voor GOW₃₀ wordt een rijstrookbreedte van 3,10m aangehouden. Bij twee rijstroken krijgt de rijbaan een breedte van 6,20m.
- Een smalle rijbaan heeft tot gevolg dat er dichter langs de kant gereden moet kunnen worden. Bij een smalle rijbaan horen ruime parkeervakken: > 2,10m.
- Wanneer de rijweg breder is dan 7m wordt de weg visueel versmald met een overrijdbare middenstrook.





Spaarzaam met drempels

- De verkeersfunctie (doorstroming) van GOW30 is belangrijk voor openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten. Daarom worden zo min mogelijk drempels toegepast.
- Op specifieke plekken kunnen toch verkeersremmers worden toegepast. Bijvoorbeeld bij drukke of onoverzichtelijke oversteekplaatsen voor langzaam verkeer.
- De standaard is een bus-vriendelijke drempel of een plateau. Is er een vrije OV-baan waar bussen en nood- en hulpdiensten van gebruik maken? Dan zijn de mogelijkheden voor het toepassen van drempels op de gewone rijbaan groter.





Halteren op de rijbaan

- Bij GOW30 kunnen bussen op de rijbaan halteren. Zo creëer je rechte fietspaden of meer ruimte voor voetgangers.
- Bij veel risico op gevaarlijke inhaalmanoeuvres: pas een inhaalverbod (ter plaatse toepassen van doorgetrokken middenstreep) of een fysieke middenberm toe.





Afslagvakken vermijden

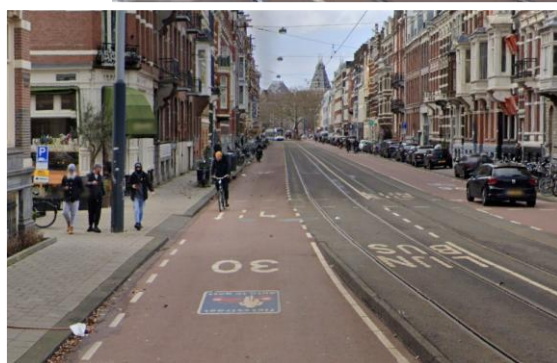
- Een GOW₃₀ is markeringsarm en heeft dus zo min mogelijk afslagvakken en uitvoegstroken. Deze kosten namelijk ruimte die expliciet voor verkeersdoorstroming wordt gebruikt en ze geven een verkeerskundige uitstraling.
- De gewonnen ruimte komt ten goede aan langzaam verkeer of vergroening.





Fiets

- Gebiedsontsluitingswegen hebben bij voorkeur een fietspad. Dat geldt bij GOW30 nog steeds.
- Wanneer er te weinig ruimte is voor een goed fietspad, dan kan bij GOW30 een fietsstrook acceptabel zijn.
- Met de introductie van GOW30 zijn fietsstroken bij GOW50 niet meer toe te passen.
- De Amsterdamse Fietsstraat, met veel fietsers en OV, maar weinig autoverkeer, past in de GOW30 beweging.





Openbaar vervoer

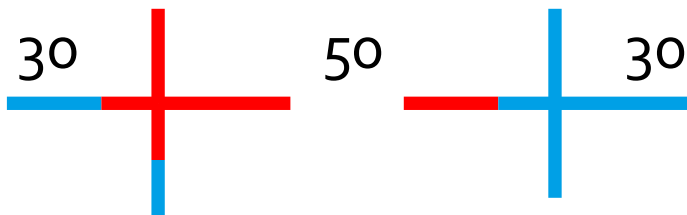
- Straten met vrije OV-banen krijgen snelheidsdifferentiatie. Voor het op de OV-baan toegestane verkeer geldt 50km/u als maximum.
- Een OV-baan geldt als 'vrije baan' wanneer er een fysieke afscheiding is van de rijbaan. Dat kan door de OV-baan verhoogd aan te leggen of door een persrichel aan te brengen.





Verkeerslichten

- Verkeerslichten worden geprogrammeerd op één maximumsnelheid: 30 of 50.
- Bij twee of meer toeleidende GOW50 is de kruispuntsnelheid 50km/u.
- Bij 1xGOW50, wordt de snelheid voor het kruispunt teruggebracht en geldt voor het kruispunt 30km/u.





GOW50 bij invoering

Straat voor

Straat na

IJdoornlaan
middenstreep



Meer en Vaart
kantstreep





GOW30 bij invoering

Straat voor

Straat na

Hobbemakade <7m



Stadhouderskade
>7m





Sticker

Bij overgang 50-30





Middenstreep verwijderen





Specials – 30-patroon

Visuele versmalling van brede rijbanen





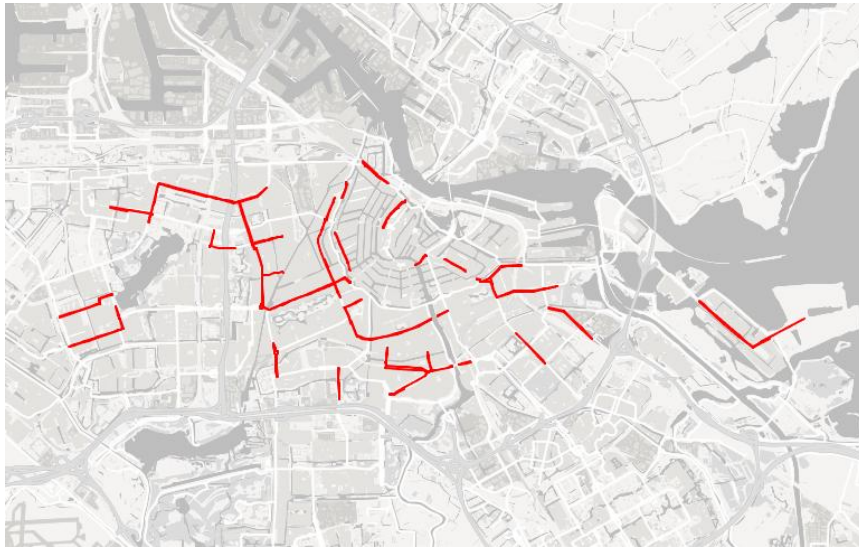
Specials – fietsstroken

Bij ontbreken fietsvoorziening op GOW



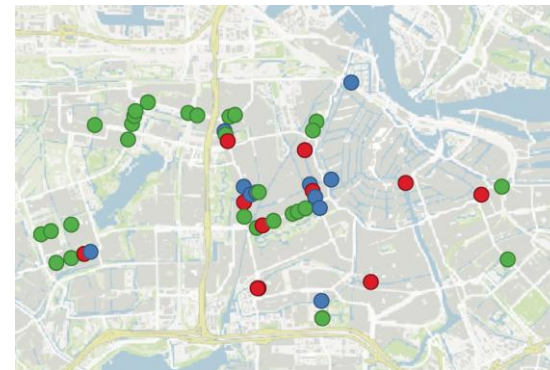


Specials - snelheidsdifferentiatie





Snelheidsdifferentiatie





Gemeente
Amsterdam

Infrastructuur – projecten

Optimaliseren bij onderhoud en vervanging

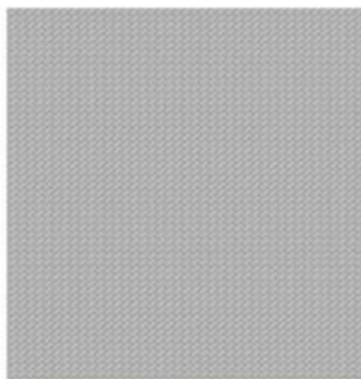


Inrichtingskenmerken, CROW

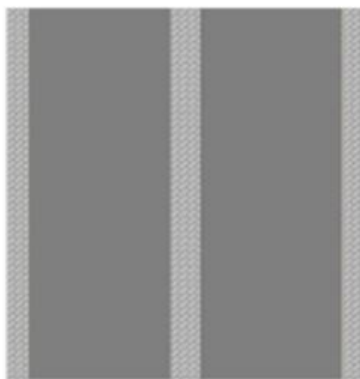




Inrichtingskenmerken CROW



5,80 m



0,35 m 2,30 m 0,50 m 2,30 m 0,35 m

Tabel 1 Basissenmerken wegvakken

| Basissenmerk wegvak | Inrichtingskenmerk GOW30 | Aanscherping GOW50 | Inrichtingskenmerk ETW30 |
|--|---|---|---|
| A. Verharding ¹ | Open of gedeeltelijk gesloten verharding <ul style="list-style-type: none"> - Uitgangspunt: Open verharding (elementenverharding) - Bij gesloten verharding een deel klinker- of klinkerachtige verharding | n.v.t. | n.v.t. |
| B. Fysieke rijrichtingscheiding ² | Geen fysieke rijrichtingscheiding (niet overrijdbaar obstakel) en geen juridische rijrichtingscheiding (witte onderbroken of ononderbroken asstreep). | Fysieke rijrichtingscheiding (niet overrijdbaar obstakel) bij 2x2 of meer rijstroken per rijrichting. | n.v.t. |
| C. Lengtemarkering ³ | Geen lengtemarkering anders dan voor fietsstroken. Vergevingsgezinde trottoirbanden direct langs rijbaan en fietsstrook. | Geen fiets- of suggestiestroken. | n.v.t. |
| D. Openbare verlichting | Openbare verlichting is aanwezig. Uitgangspunt: toepassen van lage lichtmasten. | n.v.t. | n.v.t. |
| E. Voorzieningen landbouwverkeer | Geen inrichtingskenmerk aanwezig | n.v.t. | n.v.t. |
| F. Oversteken langzaam verkeer op wegvakken | Oversteken op wegvakken is toegestaan voor langzaam verkeer. Uitgangspunt: verleiden/stimuleren om geconcentreerd over te steken via oversteekevoorzieningen. Fietsoversteekvoorziening: zie inrichtingskenmerken kruispunten | n.v.t. | n.v.t. |
| G. Erfaansluitingen op de rijbaan | Erfaansluitingen op de rijbaan zijn toegestaan. | n.v.t. | n.v.t. |
| H. Menging verkeersoorten | <ul style="list-style-type: none"> - Landbouw- en bromfietsverkeer zijn toegestaan op de rijbaan. - Fietsers en snorfietsers rijden op fietsstroken (menging) of op een vrijliggend fietspad (geen menging). - Voor voetgangers is een trottoir aanwezig (geen menging). | <ul style="list-style-type: none"> - Voor voetgangers is een trottoir aanwezig (geen menging). - Fietsers rijden op vrijliggend verpild fietspad, parallelweg (ETW30) of alternatieve route (geen menging). | n.v.t. |
| I. Fietsvoorzieningen ² | Fietsvoorzieningen zijn aanwezig: <ul style="list-style-type: none"> - Uitgangspunt: (rode) fietsstroken. | <ul style="list-style-type: none"> - Vrijliggend verpild fietspad, parallelweg of fietsers via een alternatieve route. | <ul style="list-style-type: none"> - Geen fietsstroken⁴. - Geen suggestiestroken met witte markering |
| K. Obstakelafstand | Geen voorschriften voor | n.v.t. | n.v.t. |
| L. Ov-haltes (bus/tram) | Halteren op de rijbaan (uitgangspunt) | n.v.t. | n.v.t. |
| M. Parkeren | Parkeren op de rijbaan niet toegestaan. Parkeren naast een rijbaan met fietsstroken alleen met aanvullende voorzieningen. | <ul style="list-style-type: none"> - Geen haaks- of schuinparkeerruimte naast de rijbaan. | n.v.t. |



Geloofwaardige limiet, SWOV

- > Aantal rijstroken (en breedte)
- > Verhouding gevelafstand/gevelhoogte
- > Wegbeeld/dichtheid van de omgeving
- > Lengte van rechtstanden
- > Omgeving (landgebruik en type bebouwing)
- > Parkeren/parkeerwisselingen
- > Verhardingsbreedte
- > Aantal (of aandeel) bedrijven
- > Dichtheid van kruispunten
- > Soort verharding
- > Aanwezigheid fietsstroken/-paden
- > Snelheidsremmers (uitritconstructies)
- > Rijrichtingscheiding
- > Verkeersintensiteit

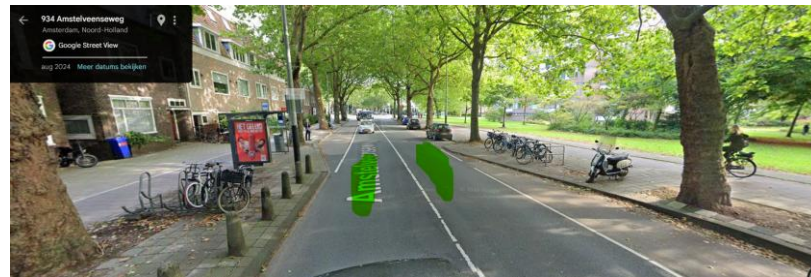
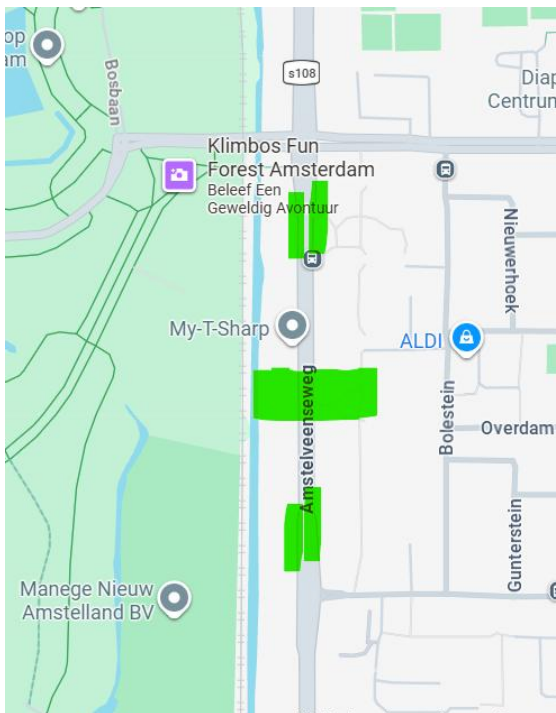
1. Geslotenverklaring
2. Rijrichtingscheiding
3. Wegbeeld
4. Rijbaanbreedte
5. Rijstrookbreedte
6. Aantal rijstroken
7. Dichtheid erfaansluitingen/kruisingen
8. Rechtstanden

| |
|---------------------------|
| Wegbeeld (x 1) |
| Rijbaanbreedte (x 1,4) |
| Rechtstand (x 2) |





Wegvaklengte





GOW30 Praktijk





GOW30 Praktijk





GOW50 ter vergelijking





Gemeente
Amsterdam

Evaluatie en monitoring



Onderzoeksrapport

- 1 jaar na invoering
- Snelheid
- Doorstroming: reistijd OV & nood- en hulpdiensten
- Verkeersveiligheid: ongevallen data
- Geluid
- Uitstoot
- Met behulp van geregistreeerde cijfers, meldingen en apart onderzoek (interview / enquête)



<https://openresearch.amsterdam/nl/page/124453/onderzoeksrapport-30-km-u-in-de-stad>



Evaluatie





Gemeente
Amsterdam

GOW₃₀ Amsterdam

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

maps.amsterdam.nl/30km

30km@amsterdam.nl

Expertsessie: Ervaringen 30km/h Amsterdam

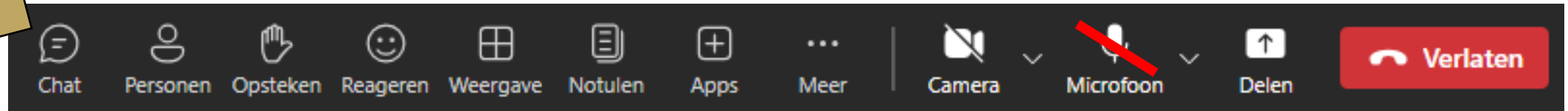
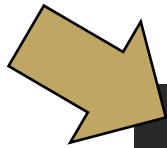
26 mei 2026



Maar eerst...

...de huisregels

- Vragen stellen via de chat > tussendoor behandelen we enkele vragen



- Eventueel vragen achteraf via de mail: info@aanpakspv.nl

- Microfoon uit =

- Sessie wordt opgenomen



Wie zijn wij?

Even voorstellen



- Hessel de Jong



- Anne Hovingh
- Tobias Baarman
- Michiel Beers

Wat gaan we doen?

- Over Aanpak SPV
- Thema's Veilige infrastructuur en Veilige snelheid
- Ervaringen met 30km/h in Amsterdam
 - Planvorming
 - Resultaten en ervaringen
- Tot slot

Over Aanpak SPV

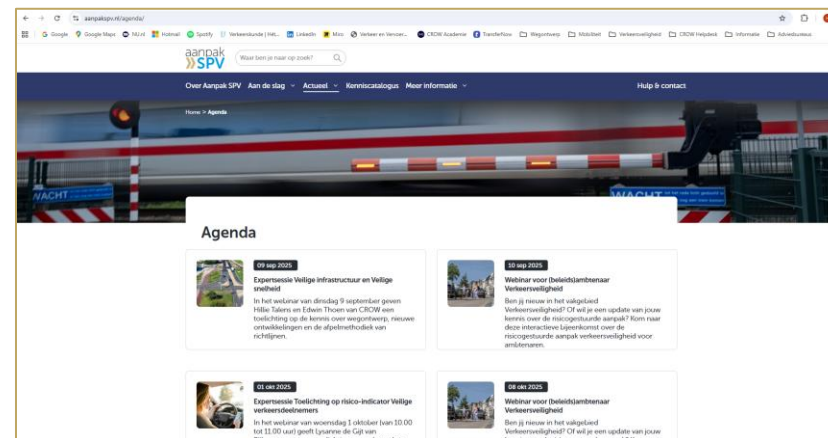
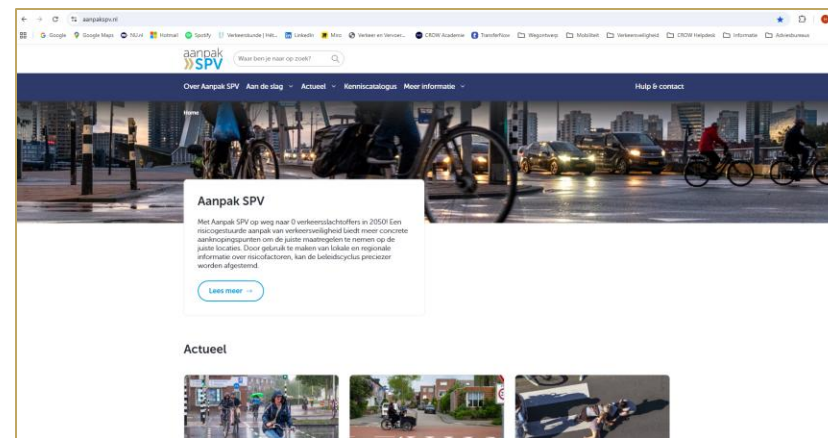


Samen vooruit met de risicogestuurde aanpak Verkeersveiligheid

www.aanpakSPV.nl

Over Aanpak SPV

- Ondersteuning van overheden met aanbieden van kennis en kennisproducten
 - Website www.aanpakspv.nl
- Focus op de praktische aanpak door:
 - Kennisoverdracht/delen van informatie en ervaringen
 - Inhoudelijke en procesmatige ondersteuning
- Ondersteuning provincies en regio's
- Kennissessies op kleinschalig niveau
- Digitale helpdesk via info@aanpakspv.nl



30km/h in de risicogestuurde aanpak

Kennisproducten Aanpak SPV

Eerdere ontwikkelingen over 30km/u



CROW richtlijnen en aanbevelingen

- ASVV2021: inrichtingskenmerken erftoegangswegen 30km/u
- Afweegkader 30km/u: handvatten voor gemeenten wanneer 30 km/h toe te passen en welke wegtype te gebruiken.

[afwegingskader-30-km-per-uur.aspx](#)

- Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30: inrichting gebiedsontsluitingswegen 30 km/u.

[CROW | Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30](#)

Ministerie IenW

- Wijziging IenW van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens: gemeenten 30 km/u breder kunnen invoeren (1 oktober 2023).

[GOW30 krijgt stimulans door aanpassing Uitvoeringsvoorschriften BABW - Kennisnetwerk verkeersveiligheid](#)

- Toolkit GOW30: beschikbaar communicatiemateriaal voor gemeenten rond GOW30.

[GOW30 Toolkit - Maak Een Punt Van Nul](#)

- Investeringsimpuls verkeersveiligheid: maatregel aanleg van een GOW30 toegevoegd aan de menukaart.

[Home | Investeringsimpuls Verkeersveiligheid](#)



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Parket CVOM

OPENBAAR MINISTERIE

- Uitbreiding van beleid flitspalen met GOW30-wegen. [Landelijk flitspalen bij 30 km per uur mogelijk | Openbaar Ministerie](#)
- [Veel meer flitspalen, geautomatiseerde handhaving verdubbelt | Openbaar Ministerie](#)

Expertsessie Aanpak SPV: Veilige infrastructuur en Veilige snelheid (9 september 2025)

- Inrichtingskenmerken GOW30
- Afweegkader gebiedsontsluitingsweg 80km/u en 60km/u

[Verslag expertsessie Veilige infrastructuur en Veilige snelheid – Aanpak SPV](#)



Risicogestuurde aanpak

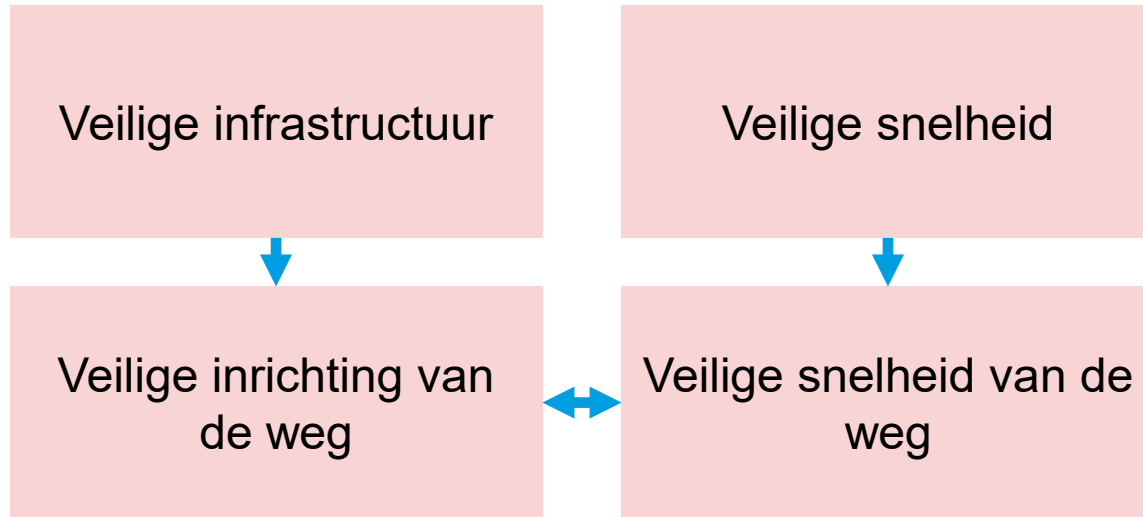
- Vertaling van Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 naar vijf Risico-indicatoren.



Klik naar het document

| | | Risico-indicatoren | | | | |
|--------------------|---|-------------------------------|------------------|----------------------------|--------------------|-------------------------|
| | | Veilige infrastructuur | Veilige snelheid | Veilige verkeersdeelnemers | Veilige voertuigen | Hoogwaardige traumazorg |
| SPV-beleidsthema's | 1 | Veilige infrastructuur | ✓ | | | ✓ |
| | 2 | Heterogeniteit in het verkeer | ✓ | ✓ | | |
| | 3 | Technologische ontwikkelingen | | ✓ | ✓ | ✓ |
| | 4 | Kwetsbare verkeersdeelnemers | ✓ | ✓ | ✓ | (✓) |
| | 5 | Onervaren verkeersdeelnemers | | | ✓ | |
| | 6 | Rijden onder invloed | | | ✓ | |
| | 7 | Snelheid in het verkeer | | ✓ | | |
| | 8 | Afleiding in het verkeer | | | ✓ | |
| | 9 | Verkeersovertreders | | ✓ | ✓ | |

Veilige infrastructuur en snelheid



| Wegtypen in combinatie met toegestane verkeersdeelnemers | Veilige snelheid [km/uur] |
|--|---------------------------|
| Wegen met mogelijke conflicten tussen auto's en onbeschermden verkeersdeelnemers | 30 |
| Kruisingen met mogelijke dwarsconflicten tussen auto's | 50 |
| Wegen met mogelijke frontale conflicten tussen auto's | 70 |
| Wegen waarbij frontale of zijdelingse conflicten met andere verkeersdeelnemers onmogelijk zijn | ≥ 100 |

Tabel 1.2 Veilige snelheden voor enkele conflicttypen (bron: Wegman & Aarts, 2005).

Veilige infrastructuur



**Veilige
infrastructuur**

Wanneer zijn wegvakken,
fietspaden en kruispunten
'voldoende veilig'?

**kennis
netwerk
spv** Strategisch Plan
Verkeersveiligheid

[Klik naar het document](#)

Veilige wegvakken

Wegkenmerk **bibeko**

- ✓ Niet parkeren op of naast de rijbaan
- ✓ Fysieke rijrichtingscheiding
- ✓ Oversteekvoorzieningen op wegvakken
- ✓ Geen erfaansluitingen

Wegkenmerk **bubeko**

- ✓ Fysieke rijrichtingscheiding
- ✓ Obstakelvrije zone
- ✓ Berijdbare berm
- ✓ Geen erfaansluitingen

Veilige fietsinfra

Ontwerpprincipe

1. Geen obstakels
2. Visuele geleiding
3. Voldoende breed
4. Verharding vlak, stroef, heel en schoon
5. Vergevingsgezinde rand
6. Vergevingsgezinde berm

Veilige kruispunten

Verkeersvoorzieningen

Rotonde

Vorrangskruispunt

Kruispunt met VRI

Kruispunt met voorrang van rechts

Veilige snelheid

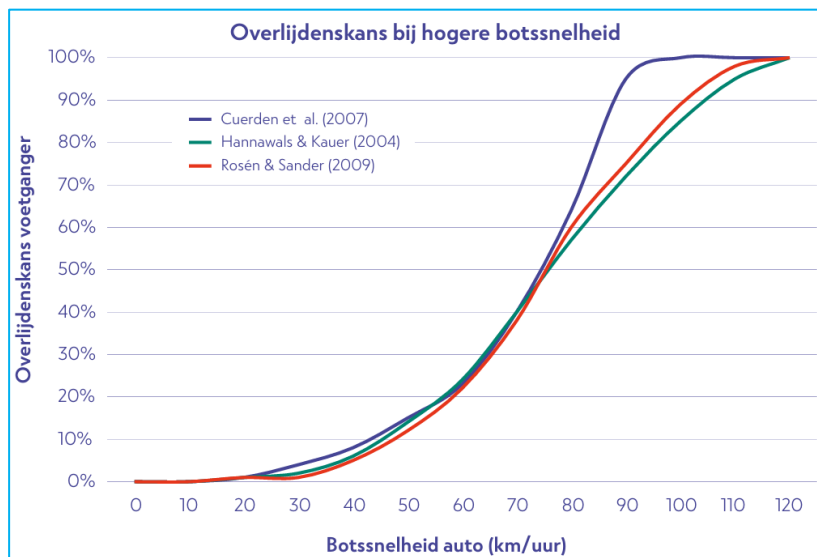


De (voorlopige) definitie van Veilige snelheid

Op weg naar bruikbare risico-indicatoren voor verkeersveiligheid

kennis
netwerk
spv
Strategisch Plan
Verkeersveiligheid

[Klik naar het document](#)



Deelindicator 1

Het aandeel gemotoriseerd verkeer dat niet harder rijdt dan de snelheidslimiet (per wegtype)

Deelindicator 2

Het aandeel gemotoriseerd verkeer dat (per wegtype) niet harder rijdt dan de veilige snelheid

Data over risico-indicatoren Infrastructuur en snelheid

The screenshot shows the website verkeersveiligheid.ndw.nu. The page is organized into several sections:

- Kenmerk Aanwezigheid ...**: Laatste update: 10 dagen geleden. Is er een rijbaanscheiding aanwezig op wegen met een snelheidslimiet van 7...
- Kenmerk Afwezigheid p...**: Laatste update: 10 dagen geleden. Is er GEEN parkeren langs de rijbaan mogelijk op wegen met een...
- Kenmerk Afwezigheid o...**: Laatste update: 10 dagen geleden. Per wegvak, zijn er GEEN oversteekplaatsen (van fietsers en...
- Kenmerk Afwezigheid e...**: Laatste update: 3 dagen geleden. Per wegvak, zijn er GEEN erfaansluitingen op wegen met een...
- Kenmerk Gescheiden v...**: Laatste update: 10 dagen geleden. Per wegvak, is er een geslotenverklaring voor fietsers...
- Kenmerk Obstakels lan...**: Laatste update: 10 dagen geleden. Staan er onafgeschermd obstakels in de obstakelvrije zone die geldt bij de...

Veilige Infrastructuur

- Schatting intensiteiten ...**: Laatste update: 5 maanden geled... Een op het Nationaal Wegenbestand gebaseerde kaart met een inschatting...
- Langsparkeren**: Laatste update: 5 maanden geled... In deze wegkenmerkendatabase worden parkeervakken aan...
- Erfaansluitingen**: Laatste update: ongeveer 2 maan... In deze wegkenmerkendatabase worden de inritten, ook wel bekend al...
- Versmallingen**: Laatste update: 3 maanden geled... Met deze wegkenmerkendatabase kan worden getoetst of het wegontwerp ...
- Oversteekplaatsen**: Laatste update: 6 maanden geled... In de wegkenmerkendatabase Oversteekplaatsen is vastgelegd waa...
- Geleiderails (middenbe...**: Laatste update: 7 maanden geled... In deze wegkenmerkendatabase wordt de aanwezigheid van geleiderails...
- Middenbermbreedte**: Laatste update: 7 maanden geled... In deze wegkenmerkendatabase wordt de breedte van de middenberm...
- Bomen langs de weg**: Laatste update: 6 maanden geled... Deze wegkenmerkendatabase heeft informatie over het aantal en de...
- Voetgangsoversteek...**: Laatste update: 6 maanden geled... Een wegkenmerkendatabase om te koppelen aan het nationaal...
- Breedtelabels fietspad**: Laatste update: 5 maanden geled... Deze dataset geeft op landelijke schaal inzicht of de breedte van fietspaden...

Veilige Snelheid

- Snelheidslimieten**: Laatste update: 3 maanden geled... Een shapefile van NWB wegvakken met de snelheidslimieten van ieder...
- Monitor Snelheid**: Laatste update: 6 maanden geled... De Monitor Snelheid rapporteert jaarlijks over de opvolging van de...
- Schatting V85 alle wegen**: Laatste update: 5 maanden geled... De S85 kaart bevat geschatte snelheden voor iedere weg in...

Klik naar de website

Evaluatie en onderzoek GOW30

- Stappenplan voor gemeenten om GOW30 te evalueren (opgesteld door SWOV)
[Stappenplan-Evaluatie-GOW30.pdf](#)
- SWOV heeft de eerste twee fases afgerond van een meerjarig onderzoek GOW30.
[Eerste fase onderzoek naar GOW30: inrichting is essentieel, effecten vragen om verdere onderbouwing](#)
[GOW30: snelheden liggen nog te hoog](#)
- DTV en Goudappel onderzoeken samen met gemeenten de effecten van de nieuwe wegtype GOW30 om te leren wat wél en niet werkt.
[Eerste ervaringen met GOW30 – Verkeerskunde](#)

Oproep aan wegbeheerders

Voer evaluaties uit!

Evaluatie
GOW30
Doe het samen



Ga je in jouw gemeente aan de gang met GOW30?
Doe dan mee met ons onderzoek!
hetnieuwe30@dtv.nl

Goudappel  DTV

Presentatie Amsterdam

Tot slot

Kennisproducten Aanpak SPV

www.aanpakspv.nl

Alle kennisproducten over risicogestuurde aanpak

[Stappenplan: 'Van risicoanalyse tot uitvoeringsprogramma'](#)

[Kenniscatalogus, met artikelen over infrastructuur en snelheid](#)

- Met handige zoekfunctie

[Webpagina 'Data en informatie'](#)

- Definities van de risico-indicatoren
- Factsheet over databronnen

[Data en risico-scores Veilige infrastructuur voor alle wegbeheerders \(NDW\)](#)

- Per kenmerk een totaalscore van areaal (praktisch)
- Per kenmerk een onderbouwing van de opbouw van de data (technisch)

Kennissessies Aanpak SPV

- Kennissessies met experts > Aanmelden kan [hier](#)
 - *Subsidieprogramma Fietsveiligheid Voorop* 24 maart 2026 ([terugkijken](#))
 - *Bestuurlijke draagvlak voor verkeersveiligheid* 15 april 2026 ([terugkijken](#))
 - *Ervaringen met 30km/h in Amsterdam* 26 mei 2026
 - *Nog twee te plannen* Najaar
- Aansluiting bij kennissessies bij provincies en regio's (o.a. voor gemeenten)
 - *Zie je kansen? Bespreek het met je contactpersoon bij de provincie!*
- Ontwikkelingen kennisproduct: Doelen, monitoring en evaluatie – *In de loop van dit jaar*
- [Cursus DTV](#) – 'Aan de slag met de risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak'



www.aanpakspv.nl

info@aanpakspv.nl

