



Plan van Aanpak Evaluatie GOW30 'Aanpak 30km/u'

Plan van aanpak voor het monitoren en evalueren van de impact van de invoering van nieuwe gebiedsontsluitingswegen 30 km/u (GOW30) in de gemeente Rotterdam



**Gemeente
Rotterdam**

Samenvatting

Dit plan van aanpak is opgesteld om de effecten van de 'Aanpak 30km/u' in Rotterdam te evalueren. Het doel van de 'Aanpak 30 km/u' is het verbeteren van de verkeersveiligheid door nieuwe gebiedsontsluitingswegen 30km/u (GOW30) in te richten. Hierbij wordt de maximumsnelheid verlaagd van 50 km/u naar 30 km. De straat wordt ook op die manier opnieuw ingericht. Denk aan 30 km/u borden, aangepaste belijning etc. De uitvoering hiervan start in 2025. De evaluatie richt zich op twee hoofdthema's: verkeersveiligheid en doorstroming. Beide hebben verschillende onderzoeksonderwerpen en kijkt naar de impact en de effecten op zowel de nieuwe GOW30-straten als het bredere Rotterdam. Het monitoren van objectieve en subjectieve verkeersveiligheid, doorstroming van verkeer en openbaar vervoer (OV) en de aanrijtijden van hulpdiensten (NHD) helpen om het effect van de snelheidsaanpassing te beoordelen. Het plan volgt het stappenplan van SWOV en is geïnspireerd door het Amsterdamse evaluatieplan die eerder 30 km/u als norm heeft ingesteld. Het stelt de gemeente Rotterdam in staat om een volledig beeld van de impact te krijgen, zodat de werkelijke gevolgen van de 'Aanpak 30 km/u' beoordeelt kunnen worden. De resultaten dragen bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid in de stad door waardevolle inzichten te bieden die als basis kunnen dienen voor toekomstig beleid. Zo ondersteunen ze de ontwikkeling van een toekomstbestendig Rotterdam, waarin zowel leefbaarheid als mobiliteit gewaarborgd blijven.

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	2
1.1 Raakvlakken en consequenties	2
1.2 Onderzoeksthema's en onderzoeksonderwerpen	3
1.2.1 Onderzoeksthema: Verkeerveiligheid.....	4
1.2.2 Onderzoeksthema: Doorstroming.....	5
1.3 Overzicht van de betrokken straten	6
2. Onderzoeksmethode	7
2.1 Onderzoeksthema: Verkeersveiligheid	7
2.1.1 Onderzoeksonderwerp: Objectieve verkeersveiligheid	7
2.1.2 Onderzoeksonderwerp: Subjectieve verkeersveiligheid	9
2.2 Onderzoeksthema: Doorstroming	11
2.2.1 Onderzoeksonderwerp: Algemene doorstroming	11
2.2.2 Onderzoeksonderwerp: Doorstroming openbaar vervoer (OV)	14
2.2.3 Onderzoeksonderwerp: Aanrijtijden nood- en hulpdiensten (NHD)	15
3. Tijdsplanning.....	17
4. Nawoord	18
Bijlagen.....	19
Bijlage A: Overzicht nieuwe GOW30 straten	19
Bijlage B: Overzicht van plan van aanpak voor evaluatie	23

1. Inleiding

Dit plan van aanpak voor evaluatie is opgesteld om de effecten van de ‘Aanpak 30km/u’ in de gemeente Rotterdam te kunnen volgen en evalueren. De ‘Aanpak 30km/u’ is één van de onderdelen van het beleid om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in Rotterdam te verbeteren. De aanpak bestaat uit de invoering van de nieuwe gebiedsontsluitingswegen 30 km/u (GOW30). In mei 2024 is een besluit genomen om 115 straten in 2025 naar 30 km/u te brengen. In dit besluit is onderscheid gemaakt tussen reeds lopende verkenningen/projecten en straten met elk een eigen planning. Dit plan van aanpak voor evaluatie richt zich op de straten die in 2025 naar 30km/u gaan. Zie Bijlage A voor een overzicht van de straten. Voor deze straten worden sobere en doelmatige maatregelen getroffen. Er wordt nieuwe wegmarkering aangebracht en er worden verkeersborden geplaatst, maar in sommige gevallen worden er ook verlaagde drempels aangebracht en fietsstroken verbreed.

Het doel van dit plan van aanpak voor evaluatie is om te beschrijven hoe de effecten van de ‘Aanpak 30km/u’ geëvalueerd kunnen worden, onder meer op het gebied van verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en leefomgeving. Het plan beschrijft de methoden en de gegevens die gebruikt worden om te meten of de doelen worden bereikt. De resultaten worden ook gebruikt om eventuele ongewenste effecten, zoals de verschuiving van verkeer naar andere straten, te onderzoeken. Naast tellingen en metingen, zoals ongevallen, snelheid en hoeveelheid verkeer, wordt ook het gevoel van veiligheid achterhaald (subjectieve verkeersveiligheid).

De aanpak voor de evaluatie van GOW30 is gebaseerd op het stappenplan van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Daarnaast is inspiratie opgedaan uit het evaluatieplan van de gemeente Amsterdam. De evaluatie geeft inzicht in de effecten van de GOW30 in Rotterdam en draagt daarnaast bij aan het ontwikkelen van (landelijke) kennis over de GOW30.

1.1 Raakvlakken en consequenties

Bij het uitvoeren van evaluatie voor het GOW30-project moet rekening gehouden worden met de raakvlakken van andere lopende projecten, zoals bijvoorbeeld de werkzaamheden rond het Hofplein of de inrichting van een nieuw park in de Gedempte Zalmhaven. Deze projecten kunnen invloed hebben op de betrouwbaarheid van de metingen, doordat ze tijdelijke verkeersomleidingen of andere verstoringen kunnen veroorzaken. Om ervoor te zorgen dat de gegevens die verzameld worden representatief blijven, worden extra stappen ondernomen. Bijvoorbeeld, data verzamelen gebeurt zoveel mogelijk pas nadat andere werkzaamheden zijn afgerond, en metingen worden op verschillende momenten en locaties

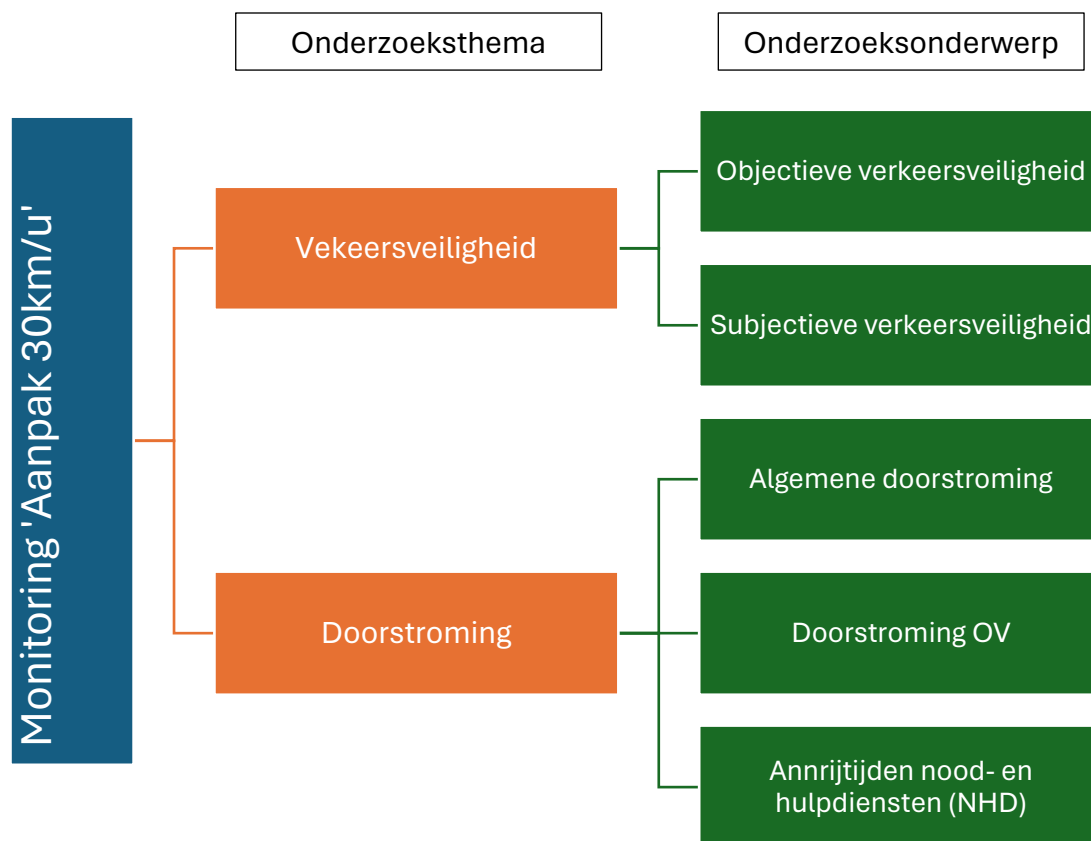
uitgevoerd. Hierdoor kan aan het einde van het proces een weloverwogen en betrouwbare conclusie worden getrokken over de effecten van de GOW30-maatregel.

1.2 Onderzoeksthema's en onderzoeksonderwerpen

Dit plan van aanpak voor evaluatie richt zich op de onderzoeksthema's verkeersveiligheid en doorstroming in Rotterdam. Onder deze thema's vallen diverse onderzoeksonderwerpen. De onderzoeksonderwerpen worden later, in hoofdstuk 2, in detail uitgewerkt. Verkeersveiligheid omvat de onderwerpen objectieve en subjectieve verkeersveiligheid, terwijl doorstroming is onderverdeeld in de thema's algemene doorstroming, doorstroming van openbaar vervoer (OV) en de aanrijtijden van nood- en hulpdiensten (NHD).

Bovenstaande vijf onderwerpen hebben een directe relatie met de 'Aanpak 30 km/u' en worden daarom gecombineerd om de impact van de nieuwe GOW30-straten te bepalen. Er zijn ook andere onderwerpen die leefbaarheid in een stad bepalen, zoals geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Deze onderwerpen worden niet direct onderzocht maar er kunnen in algemene zin wel conclusies aan worden verbonden. Een lagere snelheid en een constante doorstroming van het verkeer is bijvoorbeeld gunstig voor geluid. Studies tonen aan dat een verlaging van de snelheid van voertuigen op een weg van 50 km/u naar 30 km/u kan resulteren in een afname van het geluidsniveau met ongeveer 3 tot 5 decibel (dB). Voor luchtkwaliteit gezien kan de uitstoot van auto's die 30km/u rijden hoger zijn dan die van auto's die 50 km/u rijden. Dat komt doordat het grootste deel van de auto's in Nederland brandstofmotoren hebben die het meest efficiënt draaien tussen de 50 en 90 km/u, maar de verlaging van de snelheid naar 30 km/u leidt ertoe dat autoritten (op korte afstand) deels vervangen worden door fiets en OV, wat bijdraagt aan een duurzame mobiliteitstransitie.

Deze indeling van onderzoeksthema's en onderwerpen is in Figuur 1 weergegeven. Het overzicht staat ook in detail, met per onderzoeksonderwerp de indicatoren, in Bijlage B.



Figuur 1: Overzicht van onderzoeksthema's en onderwerpen

1.2.1 Onderzoeksthema: Verkeerveiligheid

Ten eerste wordt onder het thema verkeersveiligheid zowel de objectieve als subjectieve verkeersveiligheid onderzocht. Beide onderzoeksonderwerpen zijn belangrijk, omdat ze samen een beeld geven van de statistische en de ervaren verkeersveiligheid. Het combineren van objectieve en subjectieve data biedt inzicht in hoe de nieuwe maatregelen de verkeersveiligheid 'meetbaar' beïnvloedt en hoe bewoners en weggebruikers de nieuwe verkeersomstandigheden ervaren.

Objectieve verkeersveiligheid

Objectieve verkeersveiligheid betreft de daadwerkelijke statistieken over verkeersveiligheid, bijvoorbeeld snelheid en ongevallen.

Subjectieve verkeersveiligheid

Subjectieve verkeersveiligheid peilt hoe veilig mensen zich voelen in het verkeer. Dit wordt vaak bepaald door enquêtes of bevestigingen van bewoners en weggebruikers. De

subjectieve verkeersveiligheid heeft invloed op het welzijn van weggebruikers, vooral van de meest kwetsbare zoals voetgangers, fietsers en ouderen. Wanneer mensen zich onveilig voelen, kan dit leiden tot stress en angst en kan ook hun mobiliteitsgedrag beïnvloeden, waardoor ze misschien bepaalde routes vermijden of minder vaak deelnemen aan verkeer, wat hun algehele mobiliteit en levenskwaliteit kan beperken.

1.2.2 Onderzoeksthema: Doorstroming

Hoewel de verbetering van de verkeersveiligheid de centrale doelstelling van de 'Aanpak 30 km/u' is, wordt de doorstroming van het verkeer gemonitord om te beoordelen of de nieuwe maatregel niet onbedoeld een negatieve invloed heeft op de verkeersstroom in de stad. Bij de evaluatie worden dus zowel de bedoelde als de onbedoelde effecten van de invoering van GOW30 in kaart gebracht.

Algemene doorstroming

Daarnaast wordt bij het monitoren van de GOW30 de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer gemeten. Het meten van de doorstroming is belangrijk, omdat het laat zien hoe goed het verkeer zich voortbeweegt bij een aangepaste snelheidslimiet of dat er vertragingen of opstoppingen plaatsvinden. Een goede doorstroming draagt bij aan een bereikbare stad, een veilige verkeerssituatie, vermindert stress voor bestuurders en bevordert de algehele leefbaarheid van het gebied, bijvoorbeeld door het verminderen van geluidsoverlast.

Doorstroming openbaar vervoer (OV)

De doorstroming van het OV wordt ook gemonitord, omdat het verbeteren van de mobiliteit en veiligheid van alle vervoerswijzen, inclusief het openbaar vervoer, een belangrijk doel is binnen de 'Aanpak 30km/u'. Het monitoren van de doorstroming van het OV wordt uitgevoerd door de RET en zij zullen hun bevindingen met de gemeente delen.

Aanrijtijden nood- en hulpdiensten (NHD)

Tenslotte wordt de aanrijtijd van nood- en hulpdiensten (NHD) onderzocht, omdat het belangrijk is dat NHD niet worden belemmerd in de uitvoering van hun taken door de nieuwe verkeersmaatregel en de wettelijke aanrijtijden gewaarborgd blijven. De wettelijke aanrijtijden bepalen binnen welke tijd NHD op locatie moeten kunnen zijn. Dit is belangrijk om de veiligheid en de effectiviteit van de noodhulp te garanderen.

1.3 Overzicht van de betrokken straten

Figuur 2 geeft op een kaart van Rotterdam een overzicht van alle straten die deel uitmaken van de 'Aanpak 30km/u'. In Bijlage A zijn deze straten ook in een tabel weergegeven.

Kaart: van 50 naar 30km/u



Figuur 2: Kaartoverzicht van de nieuwe GOW30 straten

2. Onderzoeksmethode

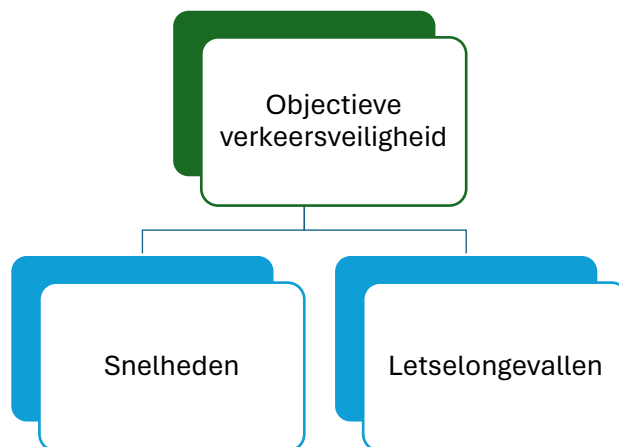
In dit hoofdstuk wordt de onderzoeksmethode van het plan van aanpak voor evaluatie toegelicht. Per onderzoeksthema, verkeersveiligheid en doorstroming, worden de bijbehorende onderwerpen in detail uitgelegd. Voor elk onderwerp worden de indicator, databron, meetlocaties en meetmomenten beschreven. Om de impact van de invoering van GOW30 op deze onderwerpen te meten, wordt voor de meeste onderwerpen het verschil tussen een voor- en nameting gebruikt. Voor sommige onderwerpen, zoals subjectieve verkeersveiligheid, is het voldoende om alleen een nameting uit te voeren.

De exacte periode van de uitvoering van GOW30 is nog niet helemaal vastgelegd. Daarom zijn de onderstaande meetmomenten nog onder voorbehoud.

2.1 Onderzoeksthema: Verkeersveiligheid

2.1.1 Onderzoeksonderwerp: Objectieve verkeersveiligheid

Dit onderzoeksonderwerp behandelt objectieve verkeersveiligheid, met de focus op twee belangrijke indicatoren: snelheden en letselongevallen (ongevallen waar slachtoffer bij vallen, dit kunnen zowel gewonden als verkeersdoden zijn). Deze indicatoren zijn gekozen omdat ze direct de verkeersveiligheid beïnvloeden. Snelheid is belangrijk omdat hogere snelheden zowel de kans op als de ernst van ongelukken vergroten. Dit komt omdat bij dezelfde reactietijd voertuigen een langere remweg hebben. Het meten van snelheid op verschillende wegen helpt te bepalen of deze binnen veilige grenzen blijft, vooral in de nieuwe GOW30-zones. Letselongevallen geven een duidelijk beeld van de verkeersonveiligheid en laten risicovolle situaties zien.



Figuur 3: Uitsplitsing van het onderzoeksonderwerp: Objectieve verkeersveiligheid

Snelheden

Indicator

De invoering van de GOW30 heeft als doel de verkeersveiligheid te verbeteren door middel van de invoering van een verlaagde snelheidslimiet van 30 km/u. Vanzelfsprekend is snelheid daarom een belangrijke indicator. Snelheid meten we op twee manieren: de gemiddelde snelheid en de V85-snelheid.

- De gemiddelde snelheid is het gemiddelde van de snelheden van alle voertuigen op een bepaald weggedeelte.
- De V85-snelheid is de snelheid die 85% van het verkeer niet overschreed (SWOV). Als de V85-snelheid te hoog is dan duidt dit erop dat er vaak te hard wordt gereden.

Samen geven deze indicatoren een duidelijk beeld van de snelheidsdynamiek en helpen ze bij het evalueren van de effecten van GOW30.

Bron

De gemeente Rotterdam wil met de invoering van de nieuwe GOW30-straten de gemiddelde snelheid en de V85-snelheid verlagen. De benodigde data voor deze indicatoren worden verzameld uit navigatiegegevens van voertuigen, zogenaamde Floating Car Data (FCD). FCD verzamelt locatiegegevens (via GPS) van voertuigen op de weg, waardoor actuele informatie over snelheden, reistijden, vertragingen en verkeersdruk beschikbaar komt. Dit geeft inzicht in het rijgedrag en de invloed van verkeersomstandigheden op de snelheid. FCD biedt een betrouwbaar beeld van het verkeer zonder dat er fysieke meetapparatuur nodig is. Het wordt gebruikt om de gemiddelde snelheid (V_g), de maximale snelheid (V_{max}) en de V85-snelheid (V_{85}) te bepalen.

Locaties en meetmomenten

De FCD-gegevens worden verzameld voor de nieuwe GOW30-wegen. De voormeting wordt gebaseerd op de gegevens van februari 2025, die later worden vergeleken met de data van februari 2026 (een jaar later), om de impact van GOW30 op snelheid te evalueren. Afhankelijk van de voortgang van de uitvoering kunnen deze data worden aangepast.

Letselongevallen

Indicator

Met de invoering van GOW30 streeft de gemeente naar veiligere straten en daarmee ook naar een afname van het aantal letselongevallen. Letselongevallen zijn verkeersongevallen waarbij één of meer personen gewond raken. Dit kunnen zowel lichte als ernstige gewonden

of soms verkeersdoden zijn. De indicator voor deze doelstelling is het totaal aantal letselongevallen op alle nieuwe GOW30-wegen. Een beperking van ongevallenregistratie is dat niet alle incidenten worden gemeld, zoals ongevallen met beperkte schade (zowel persoonlijk als materieel) of wanneer de betrokken partijen geen melding maken bij de politie. Dit kan betekenen dat de ongevallenstatistieken niet volledig of representatief zijn voor de werkelijke situatie. Op dit moment is er echter geen betere bron voor deze gegevens, waardoor deze data de beste beschikbare bron blijft.

Bron

De gegevens worden verkregen uit de landelijke ongevallenstatistieken, Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland (BRON).

Locaties en meetmomenten

Voor het verzamelen van letselongevallen data op alle nieuwe GOW30-staten wordt de dataverzamelperiode uitgebreid naar drie jaar vóór en drie jaar na de invoering van GOW30. Op deze manier wordt gehoopt dat voldoende data wordt verzameld, zodat de beperking van onder registratie minimaal zal zijn. Dit komt doordat een grotere hoeveelheid data de betrouwbaarheid van de gegevens vergroot. Dit betekent dat de effecten op zijn vroegst over ongeveer drie jaar bepaald kunnen worden. De eerste bevindingen zullen gebaseerd worden op de voorlopige gegevens van een voormeting met data van 2022 tot en met 2024, en een tussentijdse nameting na één jaar.

2.1.2 Onderzoeksonderwerp: Subjectieve verkeersveiligheid

Indicator

Het meten van subjectieve verkeersveiligheid is belangrijk voor een compleet beeld van de verkeersveiligheid in een gebied. Waar objectieve data de kwantitatieve situatie tonen, gaat subjectieve verkeersveiligheid over de ervaringen en gevoelens van weggebruikers over de veiligheid in hun omgeving. Dit wordt gemeten met vragen over de veiligheidsbeleving in een enquête, waarbij respondenten hun mening kunnen geven op een schaal of door het beantwoorden van meerkeuzevragen. Door de impact van GOW30 op de subjectieve verkeersveiligheid te volgen, kan de gemeente beter begrijpen hoe bewoners de veiligheid op de nieuwe GOW30-straten ervaren en inzichten verkrijgen in mogelijke verschillen tussen bewonersgroepen.

Bron

Om inzicht te krijgen in de beleving van weggebruikers over de verkeersveiligheid na de invoering van GOW30, worden korte straatinterviews afgenomen. Deze interviews leveren directe feedback van weggebruikers en geven waardevolle informatie over hun ervaringen met de veranderingen. De data bestaat dus uit de antwoorden, die worden geanalyseerd om het effect op de subjectieve verkeersveiligheid te evalueren.

Locaties en meetmomenten

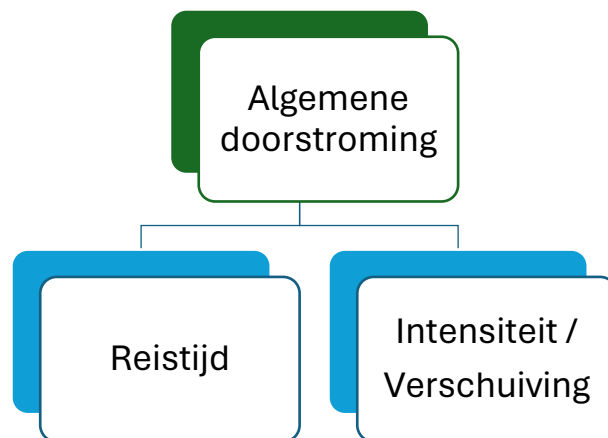
Op basis van de expertise van het verkeersveiligheidsteam en de beschikbare gegevens zullen vijf nieuwe GOW30-straten geselecteerd worden voor straatinterviews. De uiteindelijke selectie van de vijf straten zal plaatsvinden zodra het uitvoeringsplan is afgerond. Bij de keuze van de straten worden twee belangrijke aspecten in overweging genomen: het type straat en de geografische locatie. Er wordt gezorgd voor een variëteit aan straattypes, zoals bijvoorbeeld straten waar het openbaar vervoer rijdt, straten waarvan de inrichting de 30 km/u snelheidslimiet logisch ondersteunt, en straten waar dit minder het geval is. Bovendien wordt ervoor gezorgd dat de geselecteerde straten verspreid liggen over verschillende delen van Rotterdam, zodat de gegevens representatief zijn voor diverse buurten en omstandigheden. De geselecteerde straten zullen verspreid zijn over de gebieden Centrum, Zuid, Delfshaven en Hoogvliet. Dit draagt bij aan de betrouwbaarheid van de resultaten.

De vragenlijsten voor deze straatinterviews gaan relevante aspecten van subjectieve verkeersveiligheid bevatten, zoals bijvoorbeeld ervaren veiligheid, perceptie van verkeersdruk of gevoelde overeenkomst tussen de snelheidslimiet en de infrastructuur. Zo wordt een nauwkeurig beeld gekregen van de ervaringen van de bevolking met de nieuwe GOW30-straten met betrekking tot verkeersveiligheid. De stratenquêtes worden na de herinrichting van de geselecteerde straten na een gewenningsperiode uitgevoerd. Deze belevingsonderzoeken zijn ook al toegepast bij andere wegen die de laatste jaren getransformeerd zijn van 50 km/u naar 30 km/u. Naast de inwinning van verkeersveiligheidsbeleving op straten die naar 30km/u met behulp van straatinterviews wordt de verkeersveiligheidsbeleving van Rotterdammers ook jaarlijks gemonitord in de vragenlijst van de Omnibusenquête.

2.2 Onderzoeksthema: Doorstroming

2.2.1 Onderzoeksonderwerp: Algemene doorstroming

De verkeersdoorstroming is sterk verbonden met de invoering van GOW30, omdat een lagere snelheidslimiet meestal ook voor gelijkmatigere snelheden zorgt. Dit helpt om de doorstroming te verbeteren en plotselinge vertragingen te verminderen. Om het effect van GOW30 op de doorstroming te meten, worden twee indicatoren gebruikt: reistijd en verkeersintensiteit. Reistijd laat zien hoelang het duurt om een bepaalde route af te leggen, wat helpt te begrijpen of de doorstroming beter of slechter wordt (of gelijk blijft) door de maatregelen. Verkeersintensiteit geeft het aantal voertuigen op een route weer en is belangrijk voor het vaststellen of er meer of minder verkeer is. Hoge intensiteit kan wijzen op overbelasting, wat de doorstroming en leefbaarheid belemmert. Verkeersintensiteiten geven niet alleen inzicht in het volume van het verkeer op specifieke routes, maar ook in hoe de nieuwe maatregel de routekeuze van automobilisten beïnvloedt. Door de verandering in snelheidslimieten kunnen sommige routes drukker worden, doordat bestuurders hun rijgedrag of routes aanpassen om vertragingen te vermijden. Door zowel reistijd als intensiteit te meten, wordt een beter overzicht gekregen van hoe de GOW30-maatregelen de verkeersdoorstroming beïnvloeden.



Figuur 4: Uitsplitsing van het onderzoeksonderwerp: Algemene doorstroming

Reistijd

Indicator

Met de invoering van GOW30 wordt de maximumsnelheid op 115 straten verlaagd. Desondanks, verwacht de gemeente op basis van het verkeersmodel geen negatieve

gevolgen voor de doorstroming of de reistijden. Om dit te monitoren, wordt Floating Car Data (FCD) gebruikt, een methode die betrouwbare en gedetailleerde informatie over reistijden (uitgedrukt in minuten) biedt door voertuigen in real-time te volgen. Meer informatie over wat FCD precies is, is te vinden in paragraaf 2.1.1. FCD is gekozen vanwege de hoge nauwkeurigheid en het gemak van het volgen van verkeer op verschillende momenten zonder handmatige metingen.

Verder kan door het verzamelen van reistijdgegevens ook de reistijdbetrouwbaarheid worden gemeten. Reistijdbetrouwbaarheid verwijst naar de variatie in reistijd op hetzelfde moment tussen dagen. Hoe hoger de betrouwbaarheid, hoe beter de reistijd voorspelbaar is, wat betekent dat dagelijkse verplaatsingen beter gepland kunnen worden met minder onverwachte vertragingen. In het kader van GOW30 is het meten van de reistijdbetrouwbaarheid belangrijk om te evalueren of de verlaging van de maximumsnelheid de voorspelbaarheid van de reistijden beïnvloedt en of dit zorgt voor een consistentere verkeersstroom.

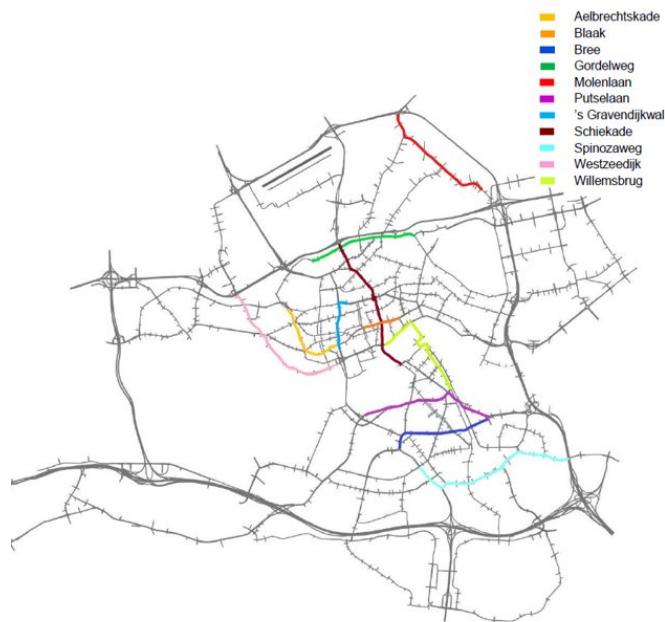
Bron

De FCD wordt verzameld uit navigatiegegevens, die op vrijwel het gehele wegennet worden vastgelegd.

Locaties en meetmomenten

Door het absolute en percentuele tijdsverschil tussen de voormeting (februari 2025) en de nameting (februari 2026) te vergelijken, kan de impact van de veranderingen op het verkeer worden bepaald. Data over reistijd wordt tijdens de ochtendspits (7-9u) en avondspits (15-19u) verzameld.

Reistijd wordt op 11 routes onderzocht, namelijk Aelbrechtskade, Blaak, Bree, Gordelweg, Molenlaan, 's Gravendijkwal, Schiekade, Spinozaweg, Westzeedijk en Willemsbrug. In Figuur 5 zijn deze straten ook op de kaart weergegeven. Deze routes zijn gekozen omdat het de belangrijkste verkeersaders in de stad zijn. Hier kan de invloed van de verkeersmaatregelen op de reistijd het beste worden onderzocht.



Figuur 5: Kaart overzicht van meetlocaties voor het onderwerp reistijd

Intensiteit en verschuiving

Indicator

Om te onderzoeken of door de invoering van GOW30 routes wijzigen, wordt niet alleen de verkeersintensiteiten van GOW-straten onderzocht maar ook de intensiteiten van alternatieve straten/routes. Verkeersintensiteit en verschuiving zijn nauw met elkaar verbonden. Verkeersintensiteit meet de hoeveelheid verkeer op een bepaalde weg of route, terwijl verschuiving verwijst naar veranderingen in waar en hoe het verkeer zich verplaatst door een verkeersmaatregelen. Wanneer er bijvoorbeeld een snelheidsverlaging wordt ingevoerd op een bepaalde route, zoals bij de invoering van GOW30, kan het verkeer van die route verschuiven naar andere omliggende routes die nog een hogere snelheid toestaan. De verschuiving in verkeersstromen wordt dus bepaald door de verandering van de intensiteit op verschillende routes te bepalen.

Bron

Verkeersintensiteitsgegevens worden verzameld door het aantal motorvoertuigen per etmaal te tellen en het verschil tussen de voor- en nameting te berekenen. Dit biedt inzicht in de veranderingen in verkeersintensiteit en mogelijke verschuivingen van routes door de GOW30-maatregelen.

De gegevens over verkeersintensiteiten worden op twee manieren verzameld: via bestaande statistieken en nieuwe tellingen. Op sommige meetlocaties zijn al vaste meetpunten beschikbaar, waardoor een deel van de gegevens uit bestaande statistieken gehaald kan worden. Voor straten zonder telapparatuur worden nieuwe tellingen uitgevoerd.

Locaties en meetmomenten

Voor het monitoren van de impact van 'Aanpak 30km/u' wordt verkeersintensiteit op zeven trajecten gemeten: Bergweg, Dordtsestraatweg, Groenezoom, Groene Hilledijk, Rochussenstraat, Westzeedijk en Willem Ruyslaan. Deze zeven trajecten zijn gekozen omdat het verkeersmodel van de gemeente Rotterdam voorspelt dat de intensiteit hier waarschijnlijk zal toenemen, doordat omliggende straten worden omgevormd naar GOW30-straten. In Figuur 6 zijn deze straten ook op de kaart weergegeven. Willem Ruyslaan en Westzeedijk zijn in blauw afgebeeld, omdat dit de twee straten zijn waarop al vaste meetpunten beschikbaar zijn.

De voormeting is gebaseerd op gegevens van februari 2025 en de gegevens voor de nameting zijn gebaseerd op tellingen in februari 2026. Zo kunnen de gegevens met elkaar vergeleken worden en de impact van de verkeersmaatregelen geëvalueerd worden.



Figuur 6: Kaart overzicht van meetlocaties voor het onderwerp intensiteiten/verschuiving

2.2.2 Onderzoeksonderwerp: Doorstroming openbaar vervoer (OV)

Indicator

Het verlagen van de snelheidslimiet heeft mogelijk ook invloed op het openbaar vervoer. De impact van de 'Aanpak 30km/u' op de OV-reistijden spelen een belangrijke rol in het evalueren van de verkeersmaatregelen, omdat de dienstregeling van het OV door de nieuwe maatregel zo min mogelijk belemmerd zou moeten zijn. In straten waar het openbaar vervoer op een aparte baan rijdt, blijft de oorspronkelijke snelheidslimiet van 50 km/u van kracht maar op andere GOW30 straten mengt het openbaar vervoer zich soms ook met het andere verkeer en moet het zich dus ook aan de nieuwe snelheidslimiet houden. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de reistijd van deze voertuigen en daarmee mogelijk voor de dienstregeling. Met de invoering van de 'Aanpak 30 km/u' streeft de gemeente ernaar de impact op de totale reistijd van het openbaar vervoer zoveel mogelijk te beperken.

De RET gaat de effecten van deze maatregelen volgen en evalueren en de inzichten delen met de gemeente Rotterdam. Op basis van deze bevindingen kan worden geëvalueerd of en in welke mate de invoering van GOW30 de doorstroming van het openbaar vervoer beïnvloedt.

2.2.3 Onderzoeksonderwerp: Aanrijtijden nood- en hulpdiensten (NHD)

Indicator

De invoering van de nieuwe snelheidslimiet op de nieuwe GOW30-straten heeft mogelijk ook invloed op de aanrijtijden van de nood- en hulpdiensten (NHD). NHD hoeven zich niet altijd aan de snelheidslimiet te houden maar een lagere rijsnelheid van overig verkeer kan wel voor meer oponthoud zorgen. Hoewel de verwachting, op basis van dynamische verkeersmodellering door de gemeente Rotterdam, is dat het reistijdverlies beperkt zal blijven, is het belangrijk dit goed in de praktijk te monitoren.

Bron

Om de impact van GOW30 op aanrijtijden van NHD te monitoren, wordt gebruikgemaakt van gegevens die door de NHD zelf beschikbaar worden gesteld. De gegevens bieden inzicht in de tijd die de verschillende diensten nodig hebben om vanaf het moment van de melding naar de locatie van het incident te rijden.

Locaties en meetmomenten

De 11 verkeerscorridors genoemd in paragraaf 2.2.1, zijn ook de belangrijkste verkeersroutes voor NHD. Om deze reden zijn ze geselecteerd voor het monitoren van dit

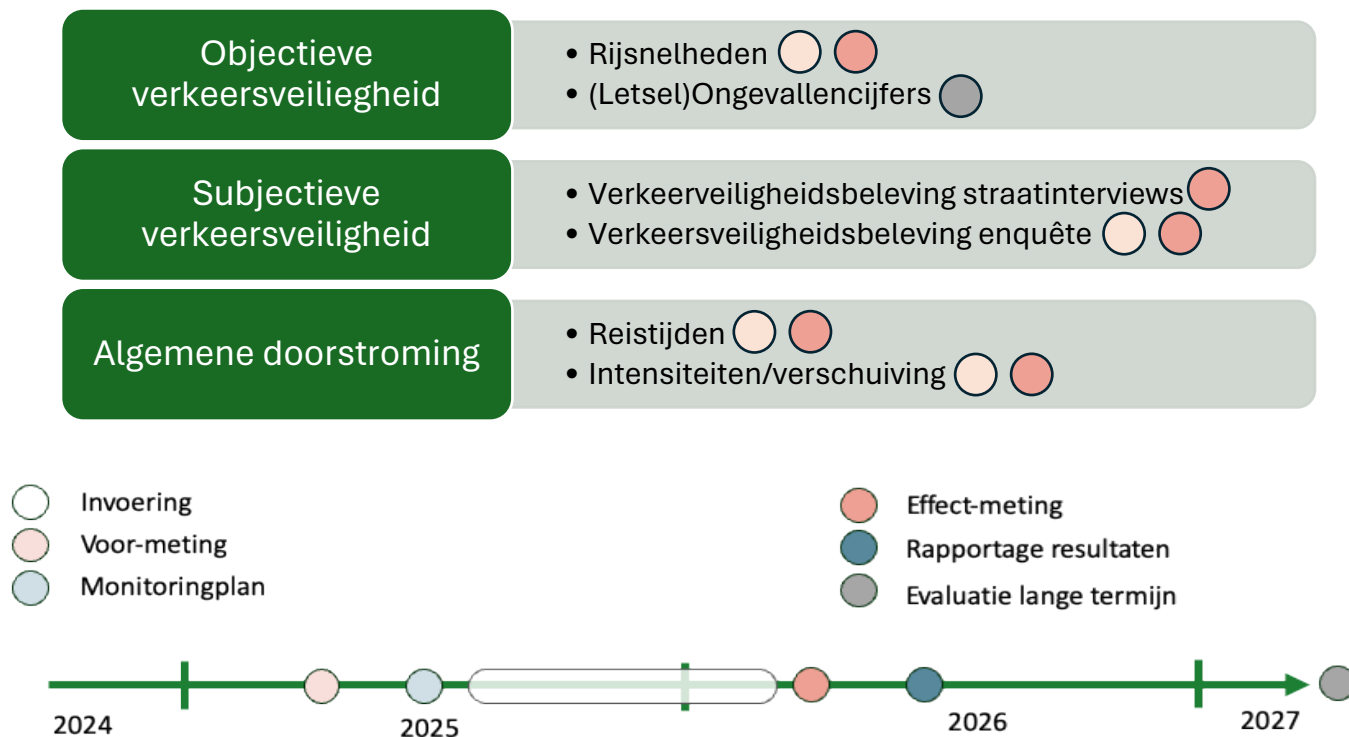
onderwerp. Deze straten zijn: Aelbrechtskade, Blaak, Bree, Gordelweg, Molenlaan, 's Gravendijkwal, Schiekade, Spinozaweg, Westzeedijk en de Willemsbrug. In Figuur 7 zijn deze straten op de kaart weergegeven. Door de gegevens van deze routes te analyseren, kan de impact van GOW30 op de aanrijtijden van de hulpdiensten worden geëvalueerd en kan worden vastgesteld of de verwachte effecten inderdaad beperkt zijn.



Figuur 7: Kaart overzicht van meetlocaties voor het onderwerp aanrijtijden NHD

3. Tijdsplanning

In dit hoofdstuk wordt de tijdsplanning van de uitvoering van het monitoringsplan toegelicht. Figuur 8 laat een overzicht zien. Voor de onderwerpen met een voormeting worden deze begin 2025, vóór de invoering van GOW30, uitgevoerd. Zoals genoemd in paragraaf 2.1.2, wordt voor het onderzoeken van subjectieve verkeersveiligheid geen voormeting gedaan. De meeste nametingen volgen begin 2026. Tussen deze periodes wordt de ‘Aanpak 30km/u’ uitgevoerd en worden de meeste van de 115 straten omgevormd tot GOW30-straten. Mocht de uitvoering van GOW30 vertragen, waardoor bepaalde straten niet in 2025 uitgevoerd kunnen worden, dan zal ook de nameting van de evaluatie opschuiven. Na de invoering van de nieuwe maatregel worden de effecten gemeten en geëvalueerd, zodat de conclusies over de impact van GOW30 medio 2026 gepresenteerd kunnen worden. De definitieve evaluatie van de letselongevallen volgt, zoals eerder genoemd in paragraaf 2.1.1, pas 3 jaar na de invoering van GOW30, omdat een langere periode van observaties nodig is om te bepalen of er een significante verandering in de ongevallencijfers heeft plaatsgevonden. Verder, de uitvoering van ‘Aanpak 30km/u’ is afhankelijk van de stedelijke bereikbaarheid (zoals het verkrijgen van een vergunning voor afsluitingen) en onwerkbaar weer, wat kan leiden tot vertragingen. Daarom wordt begin 2026 gekeken of er voldoende straten naar 30 km/u zijn om de evaluatie uit te voeren, anders wordt de planning aangepast.



Figuur 8: Indicatoren en tijdlijn van monitoringsplan

4. Nawoord

Het monitoringplan voor 'Aanpak 30km/u' biedt een duidelijk overzicht van de thema's, onderwerpen en indicatoren die verzameld moeten worden om de effecten van de nieuwe verkeersmaatregel GOW30 te beoordelen. Door het monitoren van de onderwerpen objectieve en subjectieve verkeersveiligheid, algemene doorstroming, doorstroming van het openbaar vervoer (OV) en aanrijtijden van nood- en hulpdiensten (NHD), kan het effect van de invoering van GOW30 in Rotterdam, en de verwachte verlaging van de snelheid, goed worden geëvalueerd. Het plan stelt de gemeente Rotterdam in staat om een compleet beeld te krijgen van de impact van de verkeersmaatregelen. De uitvoering van dit plan van aanpak voor evaluatie helpt bij het bereiken van de doelstellingen voor een toekomstbestendig Rotterdam, waarin zowel de leefbaarheid als de mobiliteit van de bewoners gewaarborgd blijven.

Bijlagen

Bijlage A: Overzicht nieuwe GOW30 straten

Tabel 1: Overzicht nieuwe GOW30 straten

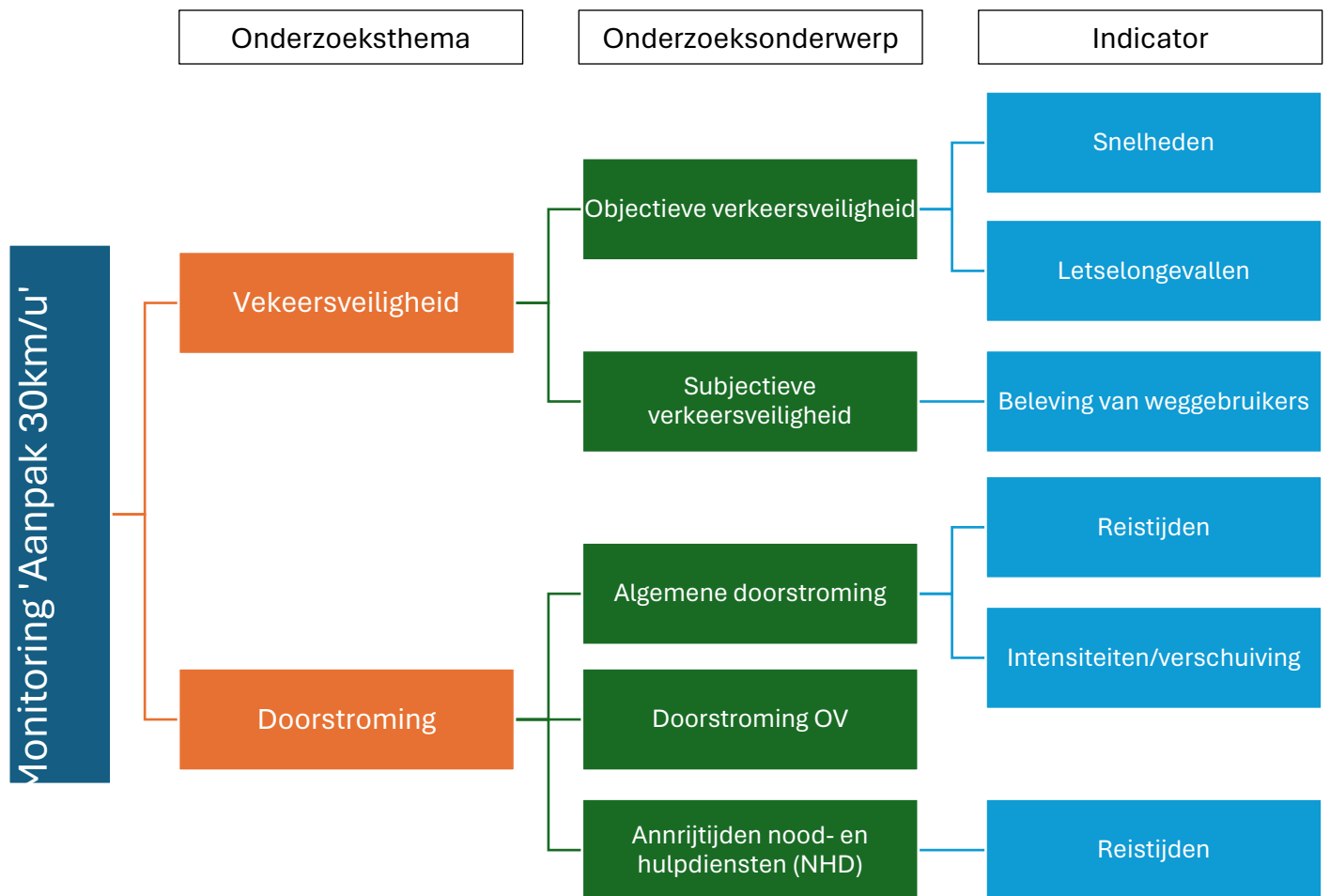
Wijk	Straatnaam	Wegvak
Centrum	Eendrachtsplein	
	Eendrachtsweg	Ten zuiden van Witte de Withstraat
	Eendrachtsweg	Tussen Witte De Withstraat en Eendrachtsplein
	Glashaven	
	Goudsesingel	
	Mathenesserlaan	Tussen Nieuwe Binnenweg en Rochussenstraat
	Mauritsweg	
	Nieuwe Binnenweg	Tussen Eendrachtsplein en 's-Gravendijkwal
	Oostplein	
	Parkhaven	
	Posthoornstraat	
	Regentessebrug	
	Scheepstimmermanlaan	
	Weena	Parallelbaan
	West Kruiskade	
	Westersingel noord	Tussen Weena en Eendrachtsplein
	Westersingel zuid	Tussen Eendrachtsplein en Westzeedijk
	Langenhorst	Tussen Oldegaarde en Slinge
	Wolphaertsbocht	Tussen Pleinweg en Brielselaan
	Wolphaertsbocht	Tussen Dorpsweg en Doklaan
	Wolphaertsbocht	Tussen Pleinweg en Dorpsweg
Delfshaven	1e Middellandstraat	
	2e Middellandstraat	
	Beukelsdijk	
	Beukelsweg	
	Bilderdijkstraat	
	Da Costastraat	
	Groshansstraat	
	Grote Visserijstraat	
	Mathenesserdijk	Tussen Marconiplein en Mathenesserbrug

	Mathenesserlaan	Tussen Groshansstraat en Nieuwe Binnenweg
	Mathenesserlaan	Tussen Mathenesserweg en Groshansstraat
	Mathenesserweg	
	P.C. Hooftplein	
	's-Gravendijkwal	Parallelbaan tussen Rochussenstraat en 1e Middellandstraat
	Schiedamseweg oost	Tussen Mathenesserweg en Lage Erfbrug
	Spanjaardstraat	
	Van Cittersstraat	
	Vierambachtsstraat	
Feijenoord	Beukendaal	
	Brede Hilledijk	Tussen Hillelaan en Laan op Zuid
	Brede Hilledijk	Tussen Hillelaan en Maashavenstraat
	Brede Hilledijk	Tussen Maashavenstraat en Tolhuislaan
	Groene Hilledijk	Tussen Bree en Groene Zoom
	Hillevliet	
	Lange Hilleweg	
	Maashavenstraat	
	Maashaven noordzijde	
	Maaskade	
	Meeuwenstraat	
	Olivier van Noortstraat	
	Prins Hendrikkade	Tussen Meeuwenstraat en Koninginnebrug
	Prins Hendrikkade	Tussen Brugweg en Olivier van Noortstraat
	Veldstraat	Tussen Strevelsweg en Verlengde Motorstraat
Hillegersberg-Schiebroek	Achillesstraat	
	Ceintuurbaan	
	Dirk van der Kooijweg	
	Junolaan	
	Kleiweg	G.K. van Hogendorpweg tot spoorwegovergang Kleiweg
	Minervalaan	
	Minosstraat	
	Weissenbruchlaan	
Hoek van Holland	De Cordesstraat	
	De Houtmanstraat	

	Hoekse Hillweg	
	Koningin Emmaboulevard	
	Pastoor Onderwaterstraat	Keerlus busstation / entree terminal Stena
	Stationsweg	Hoeksebaan en Berghaven
Hoogvliet	Baarsweg	
	Bovensim	
	Desdemonastraat	
	Endenhout	Ten westen van Kouwenaardseweg
	Fideliolaan	Tussen Troubadourlaan en Desdemonastraat
	Fideliolaan	Tussen Desdemonastraat en Toscalaan
	Holwinde	
	Horsweg	
	Kapershoekseweg	
	Kruisnetlaan	
	Lengweg	
	Max Havelaarweg	
	Mosoelstraat	
	Othelloweg	
	Oude Wal	
	Overwolde	
	Parelvissersstraat	
	Posweg	
	Speerreep	
	Steurweg	
	Tijmweg	
	Toscalaan	Tussen Othelloweg en Desdemonastraat
	Toscalaan	Tussen Oudelandseweg en Fideliolaan
	Troubadourlaan	
	Wijnruitstraat	
IJsselmonde	Reyerdijk	
Kralingen-Crooswijk	Boezemweg	
	Gerdesiaweg	
	Kortekade	
	Slaak	
	Vondelweg	
	Warande	
	Bergselaan	Tussen Schieweg en Gordelweg

	Heer Bokelweg	
	Noordplein	
	Proveniersplein	
	Stationssingel	
Overschie	Abtsweg	Rotonde en Kleinpolderplein
	Burgemeester Baumannlaan	2e Hogenbanweg en Duyvesteynstraat
	Burgemeester Baumannlaan	2e Hogenbanweg en De Lugt
	De Lugt	
	Parallelstraat	
Prins Alexander	Koningslaan	Hoofdweg en Duikerstraat
	Watermanweg	
	Zevenkampse Ring	Zevenkampseweg en Kurt Weillstraat
Rozenburg	Blankenburg	
	Esdoornlaan	
	Grote Stern	
	Meeuwensingel	
	Wilgensingel	

Bijlage B: Overzicht van plan van aanpak voor evaluatie



Figuur 9: Overzicht van plan van aanpak voor evaluatie