

Inrichting GOW30: Amsterdams beleid, in samenwerking met CROW (toevoegingen over tram en andere echt grootstedelijke aspecten zijn weggelaten).

Een GOW30 moet meer autoverkeer (hogere auto-intensiteiten) kunnen verwerken dan een ETW30. Daarom houden we bij een GOW30 de basiskenmerken van een gebiedsontsluitingsweg overeind en geven we een GOW30 geen kenmerken die de doorstroming van de auto te veel belemmeren, zoals hoge drempels of voorrang voor verkeer van rechts. Het is van belang dat de GOW30 goed begaanbaar blijft voor nood- en hulpdiensten, die ook met grote en zware voertuigen relatief snel door de stad moeten kunnen rijden. Toepassing van plateaus die bij 30 km/u geen problemen opleveren voor autoverkeer, is wel mogelijk. We zetten deze alleen in waar dit echt nodig is, zoals op mogelijke conflictpunten bij oversteeklocaties en kruisingen met voetgangers en fietsers. Ook handhaven we de fietsvoorzieningen als basiskenmerk voor de toekomstige inrichting van de GOW30. Op wegen met veel autoverkeer is dit vanuit verkeersveiligheid wenselijk, maar verkeer scheiden draagt ook bij aan een verbeterde doorstroming voor zowel de fiets als de auto.

Bij een GOW30 in stedelijk gebied kunnen we stedelijke verblijfsaspecten een rol geven in de uitstraling van de weg. Dit draagt bij aan het bereiken van een lagere snelheid. Zo kunnen er bij een GOW30 parkeerplaatsen langs de weg liggen. Ook kan er door bussen gehalteerd worden op de rijbaan, wat bij een GOW50 niet wenselijk is. Met dit soort kenmerken krijgt de weg een meer stedelijke uitstraling. Het heeft direct een snelheidsremmend effect op het verkeer. Dit geldt ook voor de maatvoering. Waar rijstroken op een gebiedsontsluitingsweg nu nog altijd minimaal 3,5 meter zijn, worden die bij een GOW30 juist smaller. We houden wel rekening met zwaar verkeer, zoals logistiek (vrachtwagens), bussen voor openbaar vervoer en de passeermogelijkheden voor nood- en hulpdiensten. Fietsers en voetgangers krijgen meer ruimte en meer mogelijkheden om over te steken, dan bij een GOW50. Bij een GOW30 kan dit op verschillende manieren, bijvoorbeeld via een zebrapad met een plateau of een wegversmalling. Wat betreft fietsvoorzieningen zal de voorkeur in veel situaties uitgaan naar vrijliggende fietspaden, maar door de snelheidsverlaging kunnen ook fietsstroken een optie zijn.

Op een GOW30 komen zo min mogelijk markeringen Een GOW30 wordt over het algemeen geasfalteerd aangelegd. Dit doen we om onnodige trillingen en geluidsoverlast te voorkomen. In specifieke situaties is klinkerverharding mogelijk. We zijn terughoudend in het toepassen van markering en bebording om de verkeersuitstraling te beperken. We passen in principe geen asmarkering toe. Alleen waar noodzakelijk worden markeringen aangebracht, zoals stopstrepen of pijlen. De markering over de as van het wegvak is op een GOW30 nooit doorgetrokken. Als alternatief voor kant- of asstrepen die het wegprofiel (optisch) versmallen, kiezen we liever voor bijvoorbeeld een overrijdbare middenberm. Deze keuzes zijn afhankelijk van de plaatselijke situatie.

Door deze principes te combineren creëren we wegen met een duidelijk verblijfskarakter en een goede doorstroming. Dat laatste is van belang omdat stilstaande auto's leiden tot meer uitstoot en onveilige situaties. Bovendien willen we het OV en fietsers goed laten doorrijden.

Voor GOW50-wegen geldt dat deze straks voldoen aan de ideale eisen van een gebiedsontsluitingsweg. Voor de weggebruikers maken we extra duidelijk dat ze op een GOW50-weg rijden.