



Handreiking
Effectieve toepassing
verkeersknips

Inhoud

1 Inleiding	4
2 Typologie verkeersknips	6
Definitie verkeersknip	6
Soorten verkeersknips	6
Schaalniveaus verkeersknips	6
3 Participatie	9
Participatie en communicatie	9
4 Verkeerskundige en ruimtelijke criteria	11
Algemene bevindingen voor het beperken van verkeersdrukteverschuiving	12
5 Herkenbaarheid en naleving	14
Digitaal verkeersmanagement	15
Uitzonderingsgroepen	16



Inleiding

1 Inleiding

Steeds meer gemeenten binnen en buiten de regio overwegen de toepassing van verkeersknips. Met een verkeersknip wordt de toegang van een bepaalde vervoerswijze 'geknipt'. Het (auto)verkeer kan dan geen gebruik meer maken van een gedeelte of de volledige weg. Dit doen zij om onder andere sluipverkeer tegen te gaan. En ook om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer in een gebied te verbeteren. Dit gebeurt steeds vaker in combinatie met autoluwe ontwikkelingen en het stimuleren van een modal-shift.

In samenwerking met de Hogeschool van Amsterdam deden wij onderzoek naar effectieve verkeersknips. Op basis hiervan hebben wij deze handreiking ontwikkeld. Wat voor soorten verkeersknips worden er toegepast en in welke situatie? Wat zijn belangrijke criteria bij het vaststellen hiervan? Wat is noodzakelijk voor de herkenbaarheid en naleving? En welke afwegingen moeten er gemaakt worden bij soms minder zichtbare belanghebbenden die complicaties ervaren? In deze hand-out staan de conclusies en aanbevelingen op een rij. Het gehele onderzoek inclusief bronnen is opvraagbaar bij de Vervoerregio.





Typologie verkeersknips

2 Typologie verkeersknips

Definitie verkeersknip

Een verkeersknip, ook een verkeersfilter, afsluiting, inrijverbod, intelligente toegang, toegangsbeperking of selectieve toegang genoemd, is een maatregel die ingezet wordt om de toegang van een bepaalde vervoerswijze te 'knippen'. Een verkeersknip kan plaatsvinden bij beide rijrichtingen of alleen een bepaalde rijrichting. Hierdoor ontstaat er eenrichtingsverkeer. Het verminderen van het aantal rijstroken zonder afsluiting valt hier niet onder. Dit wordt vaak 'knippen' of een 'taillering' genoemd.

Soorten verkeersknips

Bij een harde knip gaat het om een fysieke herinrichting of barrière die de doorgang van een bepaalde vervoerswijze volledig blokkeert. Het gaat om een volledige herinrichting, busluizen, paaltjes, betonblokken, hekwerken, bloembakken of andere ondoordringbare objecten. Zo is een harde knip direct fysiek afdwingbaar. Het bijkomende nadeel is dat harde knips weinig ruimte overlaten voor flexibiliteit.



Voorbeeld harde knip met groene inrichting

filter genoemd, wordt de vervoerswijze beperkt zonder een fysieke permanente barrière. In plaats daarvan wordt de knip afgedwongen door verkeersborden, camera's of dynamische toegangscontrole, zoals verzinkbare palen. Het voordeel van zachte knips ten opzichte van harde knips is de flexibiliteit in toegankelijkheid voor specifieke doelgroepen. Zo kunnen er uitzonderingen worden gemaakt voor bepaalde doelgroepen of op bepaalde tijden.

Schaalniveaus verkeersknips

Er is een duidelijk verschil te zien in de schaal waarop een verkeersknip wordt toegepast. En ook wat voor effecten dit heeft op het verkeer en de openbare ruimte. Zo heeft een verkeersknip in een woonstraat om de leefbaarheid te vergroten een heel ander karakter dan een grote netwerkingreep. Verkeersknips kunnen variëren van zeer lokale ingrepen tot maatregelen die het gehele regionale netwerk beïnvloeden. Op basis van deze observaties maken wij onderscheid tussen vijf schaalniveaus.



Voorbeeld zachte knip met toegangscontrole door camera's

	Context	Wegcategorie	Vormgeving	Aanleiding	Voorbeelden
 Straatniveau	Lokale kleinschalige maatregel gericht op één straat.	• Woonerven • ETW 30	Een harde knip met herinrichting of fysieke barrière, of een zachte knip met vaak alleen verkeersborden.	Verbeteren van de lokale ruimte, leefbaarheid en verkeersveiligheid.	• Autovrije straten • Schoolstraten • Eenrichtingsverkeer • Doodlopende straten
 Wijk-/buurt niveau	Samenhangende maatregelen die de interne verkeersstructuur van een wijk of buurt aanpast.	• Woonerven • ETW 30 • Op uitzondering in combinatie met een GOW 30 of GOW 50	Vaak een combinatie van harde knips met herinrichting of fysieke barrière en zachte knips. De inzet van dynamische en intelligente toegang is beperkt.	Verbeteren van de ruimte, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Vaak gekoppeld aan het voorkomen van sluipverkeer.	• Palenplan Centrum West Amsterdam • Superblocks Barcelona • Low Traffic Neighbourhoods Engeland
 Stadsniveau	Enkele of samenhangende maatregelen die de hoofdstructuur van een stad, stadsdeel of dorp aanpast.	• GOW 30 • GOW 50 • Vaak in combinatie met meerdere ETW en woonerven	Harde knip met bussluis of zachte knip met dynamische of intelligente toegang op GOW. Vaak in combinatie met mitigerende knips op wijk-/buurtniveau.	Herstructurering om de ruimte, leefbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid te verbeteren door doorgaand verkeer te weren en een modal-shift te stimuleren. Vaak ook ten behoeve van gebiedsontwikkelingen.	• Verkeerscirculatieplan Groningen • Circulatieplan Binnenstad Gent • Lussenplan Amsterdam
 Regionaal niveau	Enkele of samenhangende maatregelen op wegen met een bovenlokale functie die door meerdere steden, dorpen of regio's gaat.	• Regionale Stroomwegen (N-wegen) • GOW 60 • GOW 80	Harde knip met bussluis/ busbaan of een zachte knip met verkeers-borden of intelligente toegang. Vaak in combinatie met mitigerende knips op stadsniveau.	Prioritering van andere vervoers-wijze, verminderen van barrière-werking en het verbeteren van de verkeersveiligheid door ruimtelijke ontwikkelingen en functie-verlies van de weg door aanleg alternatieve route.	• N196 Aalsmeer (HOVASZ) • Oplossingsrichting N201 • Festival Op de Ring!
 Buitengebied niveau	Lokale maatregel gericht op kwetsbare wegen in het buitengebied veelal gericht op rust, landschap, landbouwverkeer of recreatie.	• ETW 60 • Landbouwwegen • Onderhoudswegen • Kavelpaden • Jaagpaden • Dijkwegen • Lintdorpen	Harde knip met herinrichting of fysieke barrière of een zachte knip met verkeersborden. Intelligente toegang vaak voor een spits- of vrachtautoverbod.	Vaak het beschermen van kwetsbare wegen, gebieden of ecologische waarde door het weren van sluipverkeer en het vergroten van de verkeersveiligheid.	• Programma Ringdijk en Ringvaart • Haarlemmermeer • Spitsverbod Landsmeer en Oostzaan • Pilot Binnenveld Wageningen



Participatie

3 Participatie

Verkeersknips kunnen gevoelig liggen bij bewoners, reizigers en politiek. Het is daarom belangrijk om in alle fases te zorgen voor een goede participatie én communicatie daarover.

Participatie en communicatie

- ▶ Communiceer op basis van het totale ruimtelijke plaatje, zoals bijvoorbeeld een herinrichting tot groene leef-omgeving waarbij meer ruimte is voor voetganger en fiets.
- ▶ In eerste instantie lijkt het draagvlak vaak groter bij een zachte verkeersknip, maar juist een autovrije herinrichting heeft veel meer effect en waardering op de leefomgeving. Communiceer dit goed in de ontwerpen, sfeerbeelden en referentievoorbeelden.
- ▶ Kies de voorkeurslocatie op buurtniveau samen met de omgeving en zorg voor gelijke lasten en baten.
- ▶ Communiceer de objectieve cijfers over zowel de kwantitatieve als de kwalitatieve kant en blijf in gesprek over wat we allemaal willen als stad om polarisatie te voorkomen.
- ▶ Wees bewust dat goede participatie niet gelijkstaat aan uitgebreide participatie.
- ▶ Zorg ervoor dat participatie niet alleen bestaat uit mensen die tegen zijn, maar ook de mensen die er baat bij hebben of groepen die niet gewend zijn om voor hun belangen op te komen. En wees ook bewust van de zwijgende minderheid.
- ▶ Onderzoek de mogelijkheden voor co-creatie met de bewoners.
- ▶ Communiceer goed en blijf herhalen waarom het wordt gedaan en wat er wordt gedaan, ook over interne stappen. En bespreek het met degenen die er last van hebben en geef aan wat niet lukt en dat ze wel zijn gehoord.
- ▶ Bij controversiële projecten of lage maatschappelijke of politieke acceptatie is het verstandig om een pilot in te zetten. Zorg ervoor dat er vooraf duidelijk gecommuniceerde doelstellingen zijn met een langere looptijd om effecten goed te kunnen meten. Zo kunnen de eerste niet-representatieve effecten bezinken.
- ▶ Om te voorkomen dat belanghebbenden het gevoel krijgen dat het een uitruil is van het probleem tussen wijk of straat A en wijk of straat B is het belangrijk om vanuit de omgevingsmanagement duidelijk te communiceren over de objectieve cijfers.



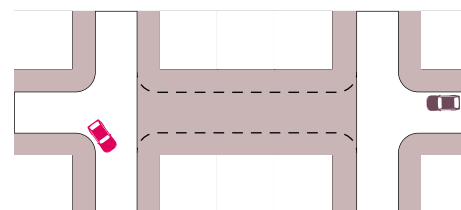
Verkeerskundige en
ruimtelijke criteria

4 Verkeerskundige en ruimtelijke criteria

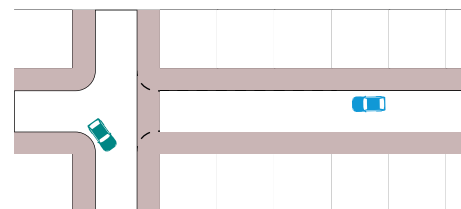
Om tot een geschikte locatie te komen waar een verkeersknip kan worden toegepast, moeten verschillende punten worden meegenomen. Hierbij gaat het om de voorbereidingen, de ruimtelijke inpassing en de eisen die nodig zijn voor een goede werking van de verkeersknip. Daarnaast is het belangrijk om negatieve effecten, zoals het verschuiven van verkeersdrukte naar een andere plek, te voorkomen.

- ▶ Kies in de verkenning nog niet één oplossingsrichting in de vorm van van een knips. Uit ontwerpen, effectenonderzoeken, haalbaarheidsstudies en participatie moet blijken of een verkeersknip de juiste oplossingsrichting is en hoe die vormgegeven wordt.
- ▶ Naast verkeersknips kan ook gedacht worden aan, knippen/tailleringen, afwaarderen, opwaarderen van alternatieve routes en snelheidsremmende maatregelen.
- ▶ Locatiekeuze en het beperken van negatieve verkeerskundige effecten zijn belangrijke aandachtspunten. Het is belangrijk om een knip altijd te zien vanuit het bredere ruimtelijk plaatje.
- ▶ Koppel een individuele verkeersknip aan een ruimtelijke wens en zet deze in een breder ruimtelijk perspectief. Communi- ceer dit in de ontwerpen, sfeerbeelden en referentievoorbeelden. En gebruik aantrekkelijke framing in de naamgeving van het project die tot de verbeelding spreekt.
- ▶ Minimaliseer onnodig omrijden en fuiksituaties door een locatiekeuze op of vlak na kruispunten en gebruik bestaande barrières om het aantal verkeersknips te minimaliseren.
- ▶ Zorg dat het verkeer al voor de knip een andere route neemt.
- ▶ Pas een verkeersknip alleen midden op de weg toe: op straat- en wijkniveau bij korte straten met veel fietsverkeer. Of op buitengebied niveau bij hele lange straten met veilige keermogelijkheden.
- ▶ Hou rekening met de omleidingsver- spreiding en zorg ervoor dat de gewenste routes de gewijzigde verkeersstromen aankunnen en kruispunten afgestemd zijn op de nieuwe situatie.
- ▶ Voorkom een uitruil van het probleem tussen wijk of straat A en wijk of straat B.

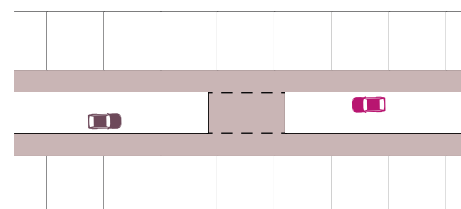
Algemene visualisatie van mogelijke locaties voor een verkeersknip.



Knip tussen twee kruisingen



Enkele knip bij één kruising



Enkele knip midden op de weg

Algemene bevindingen voor het beperken van verkeersdrukke- verschuiving

- ▶ Praktijkvoorbeelden laten zien dat een verkeersdrukkeverschuiving, voornamelijk op de korte termijn, een vaker voorkomend negatief effect is bij de toepassing van verkeersknips.
- ▶ Op de lange termijn is terug te zien dat na een gewenningsperiode gedeeltelijk verkeersverdamping plaatsvindt. Hierbij reizen weggebruikers op andere tijden, kiezen zij andere vervoerswijzen kiezen of overwegen zij locaties die dichterbij zijn.
- ▶ Zorg ervoor dat de gewenste routes de omrijdstromen aankunnen en kruispunten afgestemd zijn op de nieuwe situatie.
- ▶ In de praktijk is te zien dat door een verspreiding van het verkeer en verkeersverdamping het probleem nooit één op één verplaatst. Diverse praktijkvoorbeelden in binnen- en buitenland laten zien dat de luchtkwaliteit bij verkeersknips significant toeneemt en de geluidsoverlast afneemt.
- ▶ Op de plekken waar het verkeer terugkomt blijft de luchtkwaliteit boven het niveau waar het afgenomen is. En de toename van geluidsoverlast is niet merkbaar voor het menselijk gehoor.
- ▶ Voorkom een uitruil van het probleem tussen wijk of straat A en wijk of straat B.



Herkenbaarheid
en naleving

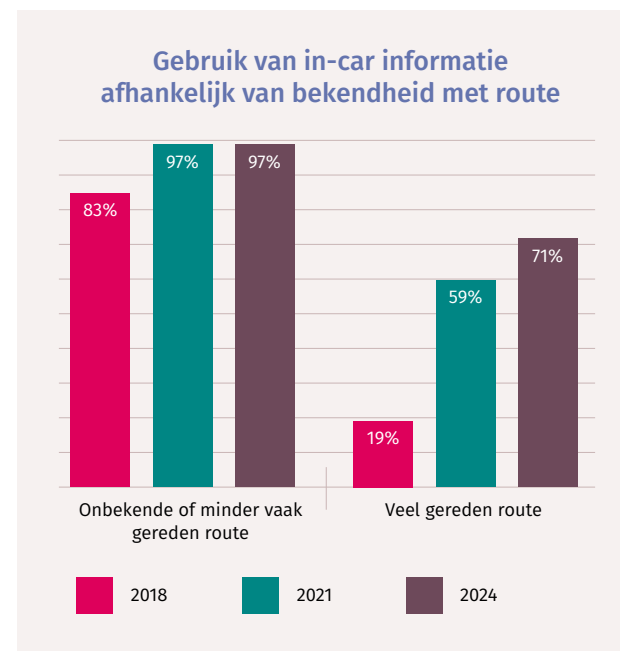
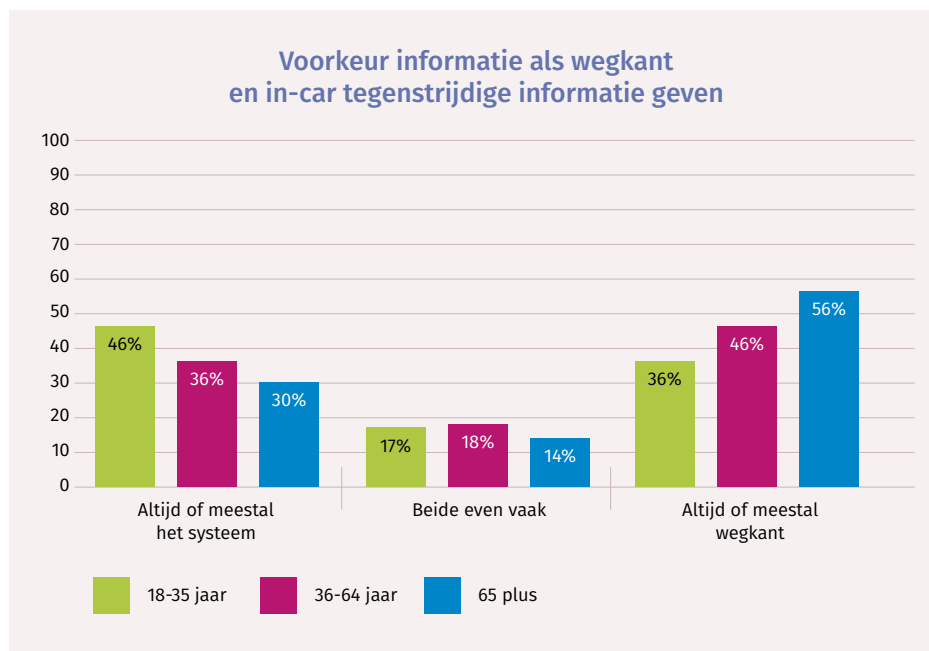
5 Herkenbaarheid en naleving

Een belangrijk aspect bij de toepassing van verkeersknips is de herkenbaarheid en naleving van de maatregel. Een consequente koppeling tussen de fysieke inrichting op straat en digitale verkeersmanagement is hierom cruciaal om de herkenbaarheid en naleving van een verkeersknip te waarborgen.

Herkenbaarheid en naleving

- ▶ Besteed extra aandacht bij intelligente toegang voor de herkenbaarheid in een doordacht bebordingsplan en een attentieverhogende vormgeving:
 - Voorkom fuiksituaties met een voor-aankondiging op bord L10. Gebruik vooraf voor de vormgeving een combinatie van een versmalling met een gematerialiseerd plateau. Voorzie deze van wegmarkering en C01 symbolen.
 - Gebruik het bord C01 om de boodschap 'Niet verder, tenzij...' te geven.
 - Vermijd 'Uitgezonderd' bij tijdsloten.
 - Plaats tijdsloten boven uitzonderingsgroepen.
- Gebruik het bord L215 om verwachting van handhaving te versterken.
- Beperk drie borden per paal en plaats palen niet te dicht op elkaar.
- Het op zichzelf toepassen van drempels, wegversmallingen en een materialisatieverandering worden als minder effectief ervaren. Dit komt omdat ze geassocieerd worden met andere verkeerssituaties en daardoor niet direct de boodschap 'hier mag ik niet door' overbrengen.
- Wegmarkeringen en symbolen worden over het algemeen als effectief ervaren voor de attentiewaarde, maar zijn lastig op elementenverharding. Eventuele oplossingen hiervoor zouden speciale tegels of streetprint zijn. Een combinatie met materialisatieverandering biedt de meeste attentiewaarde.





Data: Goudappel, 2025

Digitaal verkeersmanagement

- Het is belangrijk dat verkeersknips goed verwerkt zijn in de navigatiediensten, inmiddels gebruikt bijna 100% van de weggebruikers navigatie bij onbekende routes en ruim 70% bij bekende routes.
- Er zijn verschillende in-car en online navigatiesystemen. Hoewel het aandeel van TomTom onder navigatie-applicaties de afgelopen jaren sterk is afgenomen, is het desondanks belangrijk hiermee rekening te houden. TomTom is namelijk nog steeds de grootste partij die navigatiediensten levert aan auto­mobiel-fabrikanten voor ingebouwde navigatie-systemen.
- We zien dat automobilisten bij tegenstrijdige informatie tussen wegkant en navigatiediensten regelmatig de navigatiedienst wordt gevolgd in plaats van de wegkant informatie
- De verwerking kan real-time door een intermediair gedaan worden of handmatig 30 dagen van tevoren bij de eigen platformen van dienstverleners, het NDW en directe contacten. Als de wegbeheerder deze contacten niet heeft, is het aan te raden om dit handmatig te doen en te kijken bij de provincie of andere gemeenten in de regio welke afspraken zij hebben gemaakt met dienstverleners en intermediairs.

Uitzonderingsgroepen

- ▶ Het is belangrijk om niet alleen te kijken naar wat er rijdt (voertuigkenmerken), maar ook wie (groepskenmerken) en waarom zij rijden (verplaatsingskenmerken).
- ▶ Denk hierbij bijvoorbeeld aan nood- en hulpdiensten, openbaar vervoer, transport van grote en kwetsbare goederen of voertuigen die ook als gereedschap dienen, zoals vetafzuigers voor de horeca.
- ▶ Bij groepskenmerken kan gedacht worden aan bijvoorbeeld bewoners, bezoekers, specifieke beroepen, demografische kenmerken en sociaal-economische kenmerken.
- ▶ Bij verplaatsingskenmerken kan het bijvoorbeeld gaan om verplaatsingsdoelen, riteigenschappen, en wie en wat er wordt vervoerd. Dit geldt bijvoorbeeld voor verloskundigen, thuiszorgmedewerkers en triagisten die met spoed naar locatie moeten, maar rijden in een eigen niet-herkenbare auto. Ook worden soms taxi's ingezet als aanvullend openbaar vervoer (AOV) door een tekort in deze sector.
- ▶ Kijk bij de keuze voor uitzonderingsgroepen kritisch wie en waarom zij rijden. Zorg ervoor dat de regeling voor ontheffingen helder, eenvoudig en rechtvaardig is.

Colofon

Datum	Januari 2026
Fotografie	Vervoerregio Amsterdam
Vormgeving	Vorm de Stad

Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626

1000 AP Amsterdam

Termini 179

1025 XM Amsterdam

T 020 527 37 00

E info@vervoerregio.nl

W www.vervoerregio.nl