

VERSNELD VAN 50 NAAR 30 KM/UUR



Opdrachtgever:
Projectnummer:
Datum:

Gemeente Groningen
11029253
13 oktober 2025



Bezoekadres
Tinnegieter 20
9502 EX Stadskanaal

Postadres
Postbus 12
7683 ZG Den Ham

T +31 (0) 546 67 88 88
E info@roelofsgroep.nl

Tevens vestigingen in
Alblasserdam
Arnhem
Sneek
Stadskanaal
Steenwijk
Veenendaal
Weesp

PROJECTGEGEVENS:

Naam: Versneld van 50 naar 30 km/uur
Nummer: 11029253
Documentnr: R01-D02-11029253-RTN_Versneld van 50 naar 30
Status: Definitief
Datum: 13 oktober 2025
Auteurs: Ing. L. Koers & ing. R. Timmerman

OPDRACHTGEVER:

Gemeente Groningen
Postbus 30026,
9700 RM Groningen

AUTORISATIE

Naam: Ing. C.T. Adema

Handtekening:

Datum: 13-10-2025

INHOUDSOPGAVE

Begrippenlijst	4
1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Wat levert het op?.....	7
1.3 Scope van het project.....	8
2. Proces	11
3. Inventarisatie	12
4. Inrichting	13
4.1 Afwegingskader	13
4.2 Inrichtingsaspecten wegen.....	14
4.3 Gewenste weg- en kruispuntinrichting.....	16
4.4 Maatregelen	17
5. Financiën	19
6. Vervolg	20

BEGRIPPENLIJST

Erftoegangsweg (ETW)

Een erftoegangsweg dient om toegang te bieden tot woningen en andere functies (zoals bedrijven en winkels) binnen een verblijfsgebied, waar de verblijfsfunctie belangrijker is dan de doorgaande verkeersfunctie.

Gebiedsontsluitingsweg (GOW)

Een gebiedsontsluitingsweg is een verkeersader die een gebied ontsluit door de verbinding te vormen tussen stroomwegen en erftoegangswegen waar verkeer zowel kan stromen (op wegvakken) als uitwisselen (op kruispunten).

Verkeersregelininstallatie (VRI)

Een verkeersregelininstallatie (VRI) is de officiële term voor een verkeerslicht die het verkeer regelt.

1. INLEIDING

1.1 AANLEIDING

In de mobiliteitsvisie 'Groningen goed op weg' (2021) van gemeente Groningen en in het uitvoeringsprogramma 'Doorwaadbare Stad' (2022) staat de bereikbaarheid van fietsen en lopen centraal. De focus ligt op herverdeling van de openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer en parkeren en meer ruimte voor groen, voetgangers en fietsers. Op basis van dit uitvoeringsprogramma worden de komende jaren op diverse plekken straten heringericht en de maximumsnelheid verlaagd naar 30 km/uur. In het uitvoeringsprogramma wordt uitgegaan van snelheidsverlaging in combinatie met herinrichting en de planhorizon waarmee het totale pakket aan straten aangepakt is in 2040.

De gemeenteraad Groningen heeft in juli (2024) een motie unaniem aangenomen genaamd '*Bloembakken in de straat, Snelheid eruit*'. Hierin wordt voorgesteld om (vooruitlopend op definitieve herinrichting) te onderzoeken of het mogelijk is om de invoering van 30 km/uur volgens het uitvoeringsprogramma versneld uit te voeren. Dit geldt voor straten die op lange termijnplanning staan voor herinrichting naar 30 km/uur en hierbij passende maatregelen te nemen. In dit project wordt enkel gekeken naar maatregelen die bijdragen aan de herkenbaarheid van 30 km/uur, in de tijdelijke situatie tot de definitieve herinrichting.



Figuur 1 Uitvoeringsprogramma en mobiliteitsvisie Groningen

Doelstelling

Het doel van het project 'Versneld van 50 naar 30' is het inventariseren van de huidige wegen(-structuren) en onderzoeken welke maatregelen passend zijn om de maximale snelheid op korte termijn en op een geloofwaardige manier en sober, doelmatig te verlagen naar 30 km/uur. De gemeente Groningen heeft Roelofs opdracht gegeven om de betreffende werkzaamheden voor het project van 50 naar 30 uit te werken. In nauwe samenwerking met de gemeente zijn concrete maatregelen voorgesteld die tegemoet komen aan de motie. Voorliggende rapportage vormt de leidraad voor die wegen waar de maximumsnelheid van 30 km/uur versneld kan worden omgezet.

Landelijke trends

Sinds de jaren 50 is het autobezit en -gebruik sterk toegenomen in Nederland. De wegen zijn zo ontwerpen dat de auto centraal staat en daardoor veel ruimte inneemt in de openbare ruimte. Daar waar de ruimte schaars is, veelal in de bebouwde kom, zijn voetgangers en fietsers soms aangewezen op beperkte ruimte die overblijft op trottoirs en fietspaden. De ruimte die de auto inneemt in combinatie met de relatief hoge snelheid heeft een negatieve factor op de kwaliteit, verkeersveiligheid, comfort en aantrekkelijkheid om te lopen en fietsen in de bebouwde kom.

In Nederland worden in meerdere gemeenten, zoals Amersfoort, Amsterdam, Haarlem, Rotterdam, Utrecht en Nijmegen op veel wegen afscheid genomen van het uitgangspunt dat de auto centraal staat in de manier waarop we onze ruimtes (her)inrichten. Zo is op veel wegen binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid verlaagd van 50 naar 30 km/uur. Zo wil de gemeente Groningen ook de dominantie van het gemotoriseerd verkeer verminderen en de snelheid verlagen naar 30 km/uur op wegen binnen de bebouwde kom, zodat het gemotoriseerd verkeer te gast is in de Groningse stad- en dorpskernen. Tenzij er een reden is om een specifieke weg 50 km/uur te houden.

1.2 WAT LEVERT HET OP?

Het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur is meer dan een snelheidsverlaging. Een slimme invoering van 30 km/uur is een investering in een gezondere, veiligere en groenere stad, waarbij veel voordelen aan verbonden zijn:

- Verkeersveiligheid:
 - Door verlaging van de maximumsnelheid is er een kortere remweg, waardoor minder kans is op ernstig letsel;
 - Veiliger en gemakkelijker oversteken.
- Ruimte voor langzaam verkeer:
 - Het herwinnen van openbare ruimte op het verkeer;
 - Meer ruimte voor voetgangers;
 - Meer ruimte voor fietsverkeer;
 - Meer ruimte voor langzaam verkeer stimuleert om de auto te laten staan.
- Groenere stad:
 - Een openbare ruimte met meer ruimtelijke kwaliteit en groen, die meer klimaat adaptief is en een prettiger verblijfsklimaat kent.
- Rustiger straatbeeld:
 - Minder overlast van geluid, trillingen en luchtverontreiniging.

Deze aspecten komen voort bij een volledige herinrichting van de straten om te komen tot een passende inrichting behorend bij een 30 km/uur straat. Voor het project versneld van 50 naar 30 km/uur is getracht zoveel mogelijk tegemoet te komen aan bovengenoemde aspecten. Tegelijkertijd is daarbij ook gekeken naar de uitvoerbaarheid en realisatie op korte termijn.



Figuur 2 Ruimte voor fietsverkeer – vrijliggend tweerichtingsfietspad

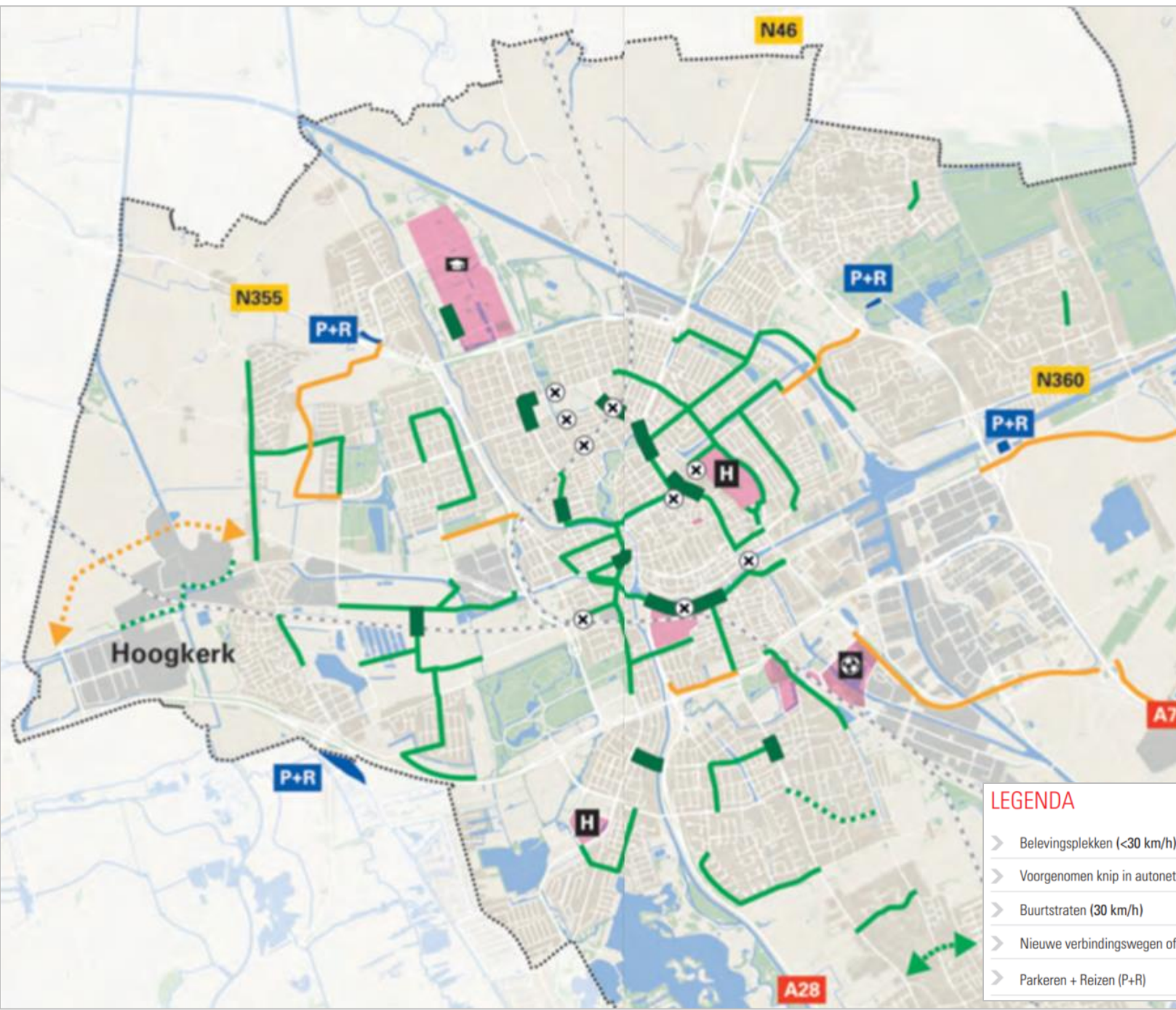
1.3 SCOPE VAN HET PROJECT

De wegen die in de toekomst naar een maximumsnelheid van 30 km/uur gaan, zijn vastgesteld in de mobiliteitsvisie 'Groningen goed op weg' (2021) en het uitvoeringsprogramma 'Doorwaadbare Stad' (2022) vormt de uitwerking hiervan. Dit betreft wegen binnen de stad Groningen, omdat in de omliggende dorpen de wegen al nagenoeg 30 km/uur zijn. Binnen dit project zullen niet alle wegen in de mobiliteitsvisie en het uitvoeringsprogramma opgenomen worden in het versneld van 50 naar 30 km/uur. Een aantal wegen is reeds uitgevoerd als 30 km/uur of komt op korte termijn in aanmerking voor een herinrichting als project. Andere wegen zijn daarentegen nieuw gecategoriseerd in 50 en 30 km/uur wegen. Deze wegen vormen nog steeds onderdeel van het uitvoeringsprogramma, maar komen niet in aanmerking voor versneld van 50 naar 30 km/uur. Het gaat daarbij om de volgende wegen:

- *Leegeweg*: de west-oost verbinding tussen Gravenburg en Vinkhuizen is ingedeeld in secties, t.o.v. de motie, omdat het inrichten van een maximumsnelheid 30 km/uur op deze locatie niet overal geloofwaardig is.
- *Winkelcentrum Paddepoel*: De Zonnelaan en de Eikenlaan (t.h.v. winkelcentrum Paddepoel) hebben voor nu nog een te grote verkeersfunctie om de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/uur met sobere maatregelen. Het transformeren van de Zonnelaan en Eikenlaan worden meegenomen vanuit de bredere ontwikkeling van het naastgelegen winkelcentrum. De Pleiadenlaan en Dierenriemstraat worden daarentegen wel opgenomen in de scope.
- *Belevingsplek Blauwborgje*: maakt onderdeel uit van de plannen voor de Zernike Campus.
- *Oosterhamrikkade*: maakt onderdeel uit van het ontwikkelgebied Oosterhamrikzone en loopt nog.
- *Hereweg*: tussen Rabenhauptstraat en Helperlinie heeft een breed profiel met aan weerszijden een busstrook. In verband met de tijdelijke afsluiting van het Emmaviaduct en met de nog te bouwen busstation aan de zuidzijde van het station, zullen voorlopig veel bussen gebruik blijven maken van de Hereweg en is het derhalve niet geloofwaardig om hier een maximumsnelheid van 30 km/uur in te stellen.
- *Zuiderweg*: gedeelte tussen Bangeweer en Jan Ensinglaan vraagt om een volledige herinrichting in verband met de geloofwaardigheid en handhaving.

De overzichtskaart op de volgende pagina laat de scope van het project zien vanuit de mobiliteitsvisie en daaropvolgende pagina laat de status van elk wegvak zien.

SCOPE VAN HET PROJECT

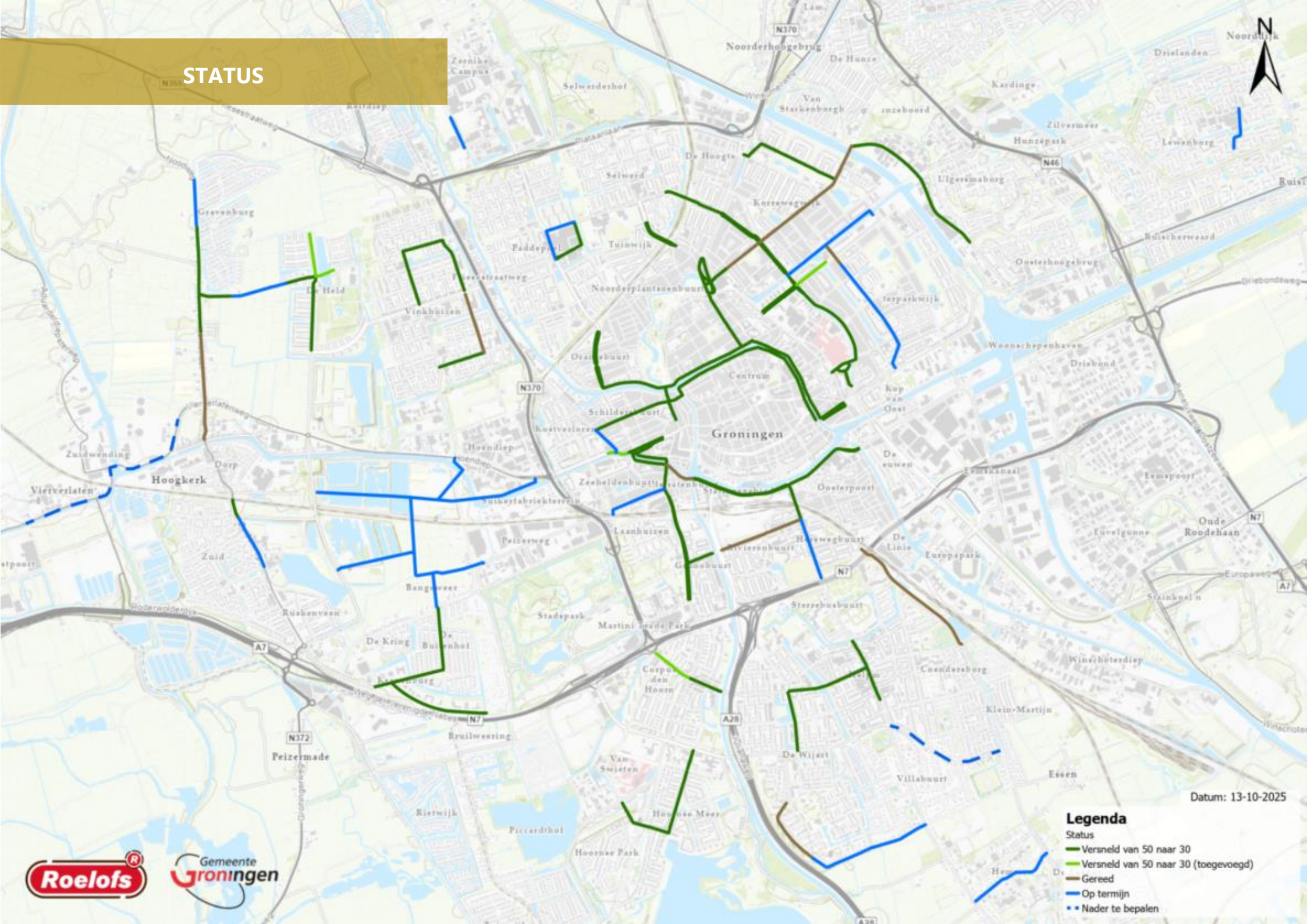


LEGENDA

- > Belevingsplekken (<30 km/h)
- > Voorgenomen knip in autonetwerk
- > Buurtstraten (30 km/h)
- > Nieuwe verbindingswegen of snelheid verlagen naar 50 km/h
- > Parkeren + Reizen (P+R)



STATUS



Datum: 13-10-2025

Legenda

Status

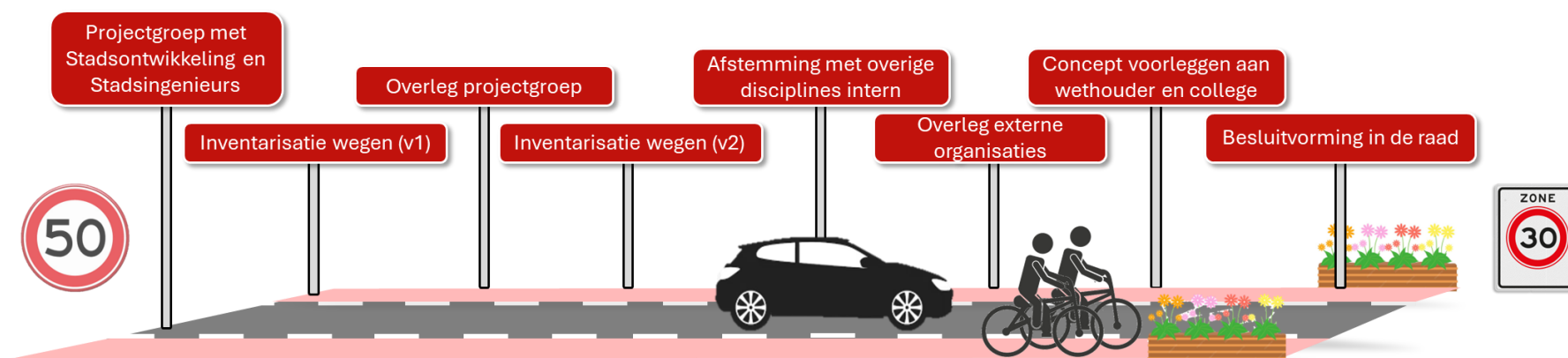
- Versneld van 50 naar 30
- Versneld van 50 naar 30 (toegevoegd)
- Gereed
- Op termijn
- Nader te bepalen

2. PROCES

Het project is met medewerkers van de gemeente Groningen en Roelofs tot stand gekomen. Daarbij hebben zowel interne als externe overleggen plaatsgevonden. Samen met Stadsontwikkeling en Stadsingenieurs van de gemeente Groningen is de projectgroep gestart met de inventarisatie. Tijdens het startoverleg is, op basis van de motie, een eerste lijst met wegen vastgesteld die versneld van 50 naar 30 km/uur kunnen worden gebracht. Daarbij is een afwegingskader aangemaakt op basis van de landelijke richtlijnen, afgestemd op de Groningse situatie. Vervolgens is een eerste voorstel op hoofdlijnen uitgewerkt en teruggekoppeld aan de projectgroep. Op basis van kleine aanpassingen is de inventarisatie en analyse verder aangescherpt.

Daarnaast zijn er overleggen ter afstemming gehouden met beleidsmedewerkers, projectleiders en andere disciplines, zoals Stadsbeheer binnen de gemeentelijke organisatie. Ook hebben er twee interne kennissessies plaatsgevonden, waar medewerkers de gelegenheid hadden om hun input te geven op het voorstel.

Verder zijn er gesprekken gevoerd met verschillende externe partijen. Dit zijn de hulpdiensten, het OV-bureau samen met Qbuzz, de politie, de Fietzersbond, Werkgroep Toegankelijk Groningen en de Adviescommissie Verkeer en Vervoer. Dit waren constructieve gesprekken, waarbij het belang van 30 km/uur werd onderstreept en er mee werd gedacht over de verdere uitvoering. Na het afronden van de inventarisatie, analyse en de begroting, wordt het concept voorgelegd aan de wethouder en het college. Op basis hiervan wordt een besluit genomen in de gemeenteraad van Groningen.

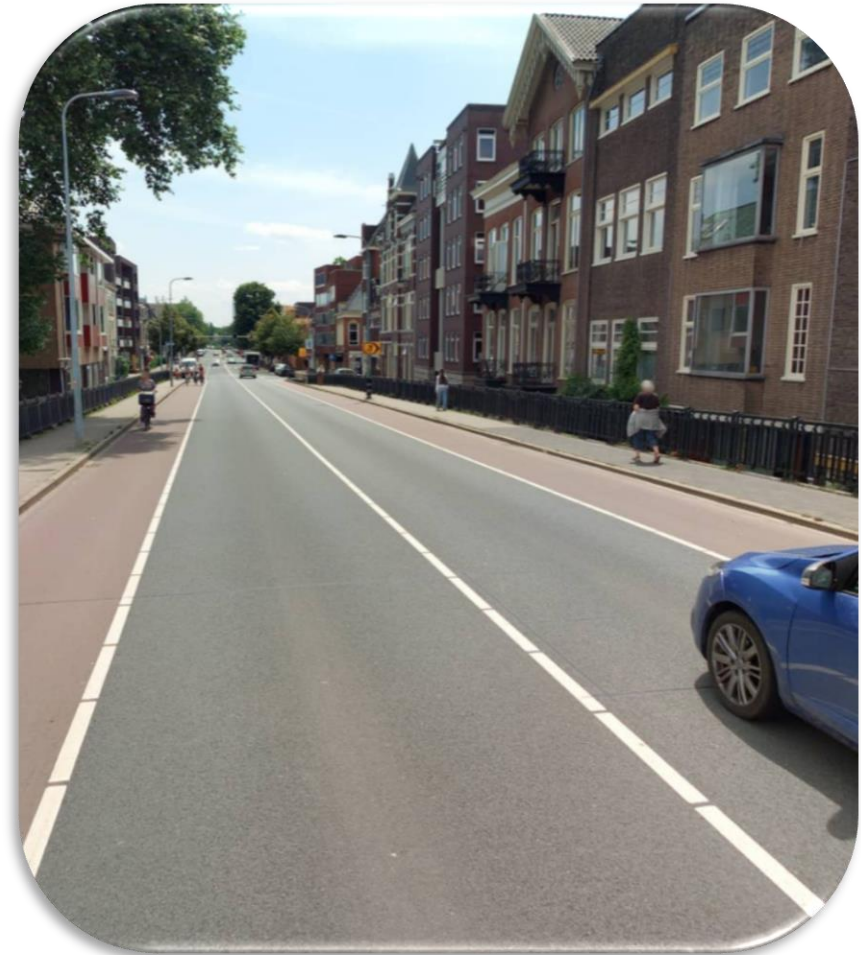


Figuur 3 Proces van project 'Versneld van 50 naar 30 km/uur'

3. INVENTARISATIE

Er is een inventarisatie uitgevoerd van de wegenprojecten om de huidige weg- en kruispuntinrichtingen inzichtelijk te maken. Op deze manier is een volledig beeld geschetst van de huidige inrichting van de infrastructuur en kunnen de nodige maatregelen getroffen worden. Onderstaand de aspecten die geïnterviewd zijn:

- Huidige weginrichting:
 - Verharding rijbaan en fietspad;
 - Breedte rijbaan en fietspad (in meters);
 - Kleur rijbaan en fietspad;
 - Markering rijbaan en fietspad;
 - Type fietsvoorziening (vrijliggend of fiets(suggestie)stroken);
 - OV-voorziening (busstrook).
- Huidige kruispuntinrichting en snelheidsremmers:
 - Kruispunttypes;
 - Voorrang fietsers en voetgangers;
 - Snelheidsremmers.

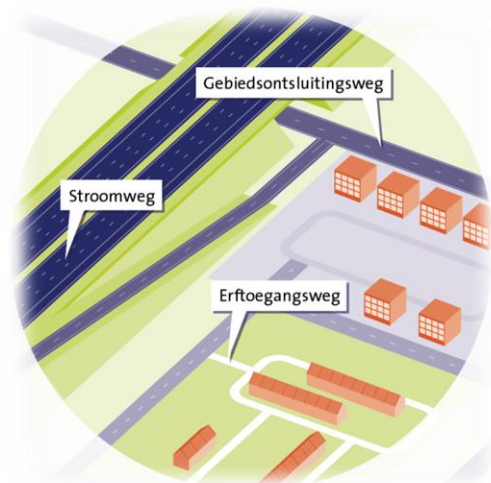


Figuur 4 Hereweg, Groningen – Huidige weginrichting

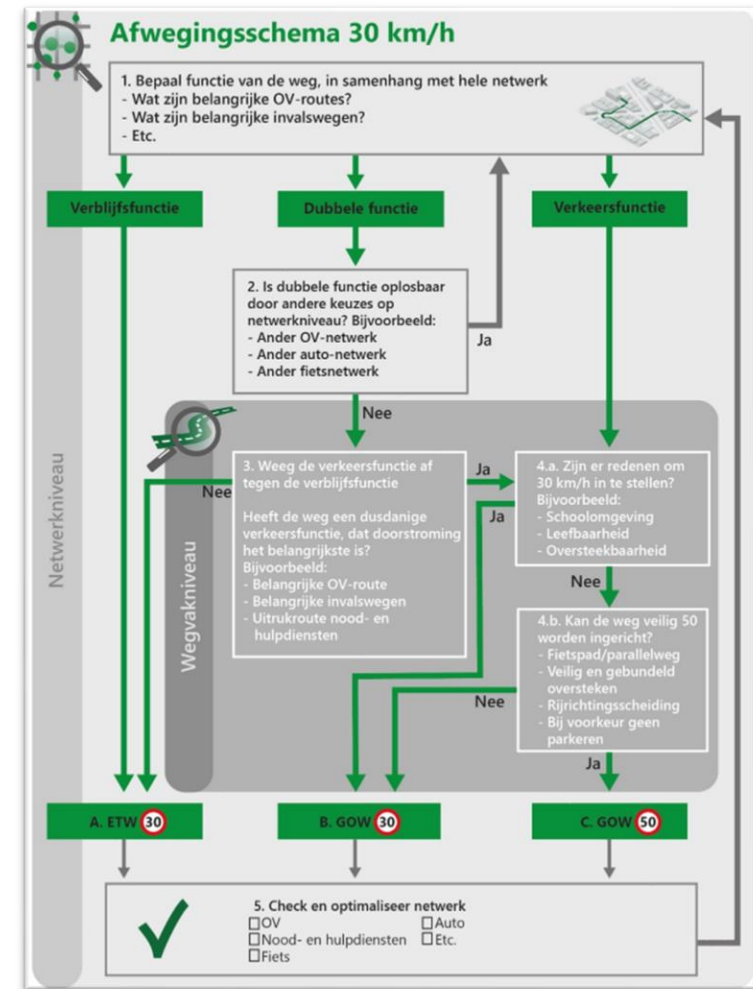
4. INRICHTING

4.1 AFWEGINGSKADER

Binnen de bebouwde kom wordt het wegennet gecategoriseerd in erftoegangswegen (ETW) en gebiedsontsluitingswegen (GOW). Een ETW heeft een verblijfsfunctie, terwijl een GOW met een maximumsnelheid van 30 km/uur een dubbele functie heeft. Deze categorie heeft zowel een verblijfs- als verkeersfunctie. De functies zullen tegen elkaar afgewogen worden om te bepalen of het wegvak ingericht zal worden als ETW30 of GOW30. Er worden geen afwegingen gemaakt tussen de maximale snelheid van 30 km/uur of 50 km/uur. Dit is al vastgesteld in de mobiliteitsvisie.



Figuur 5 Functionele indeling van wegen (bron: CROW)



Figuur 6 Afwegingsschema 30 km/h (bron: CROW)

4.2 INRICHTINGSASPECTEN WEGEN

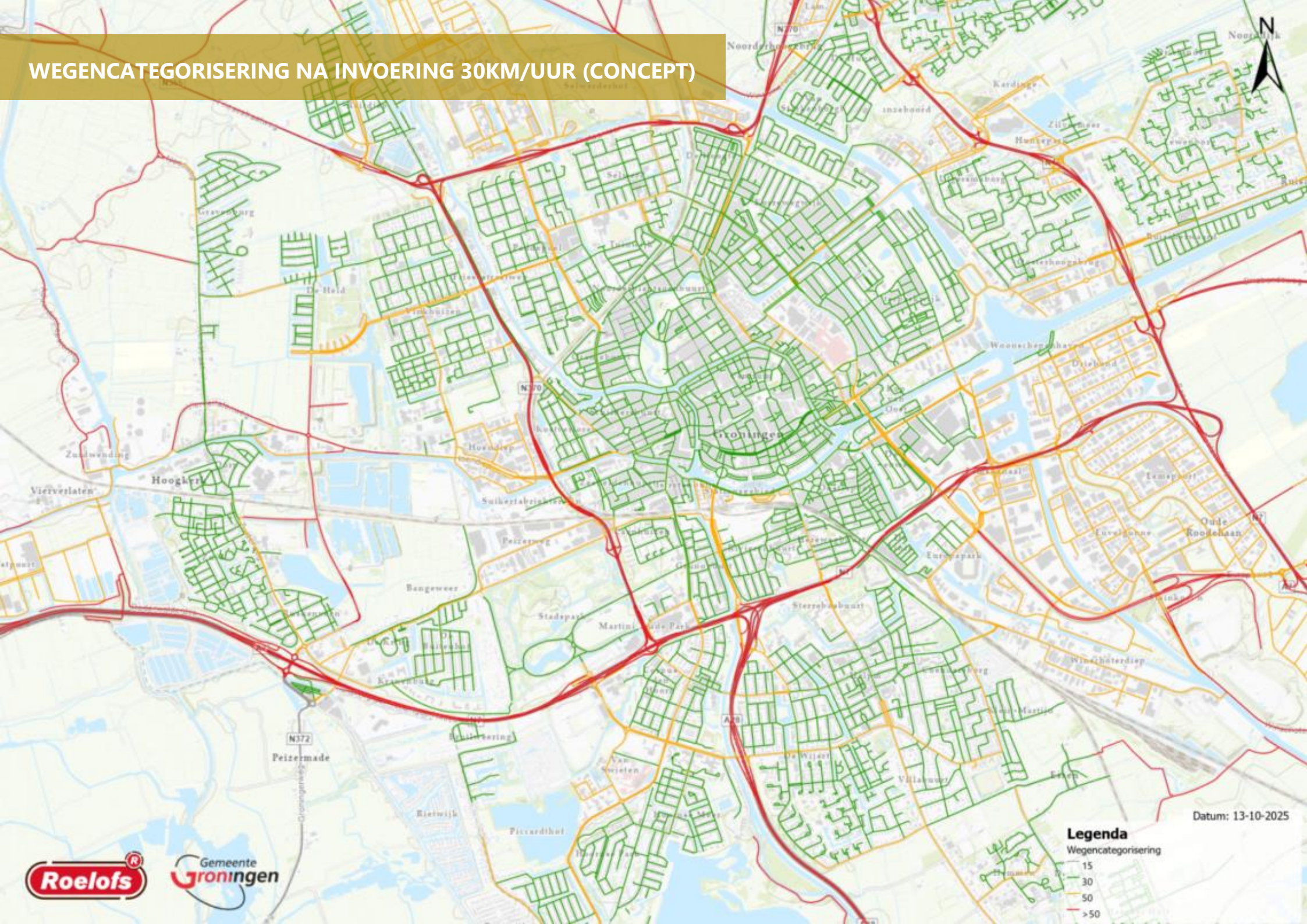
Elke wegcategorie kent zijn eigen inrichtingskenmerken waardoor hiërarchie ontstaat en te herkennen is in de openbare ruimte. In de CROW-kennisbank¹ zijn (voorlopige) inrichtingskenmerken opgesteld voor een ETW30 en GOW30. Deze inrichtingskenmerken zijn vertaald en passend gemaakt voor het project 'Versneld van 50 naar 30 km/uur'. Het doel hiervan is om de weginrichting in te richten als geloofwaardige 30 km/uur-weg met beperkte maatregelen. Het is niet mogelijk zonder een herinrichting te voldoen aan alle kenmerken. Zo is er een Groningse tabel opgesteld waarin de inrichtingskenmerken voor elke wegcategorie in beeld wordt gebracht. Dit is als uitgangspunt genomen voor het verdere vervolg van het project. In onderstaande tabel zijn ook de kenmerken voor een GOW50 benoemd. Dit is enkel om de kenmerken te vergelijken onder de verschillende wegcategorieën.

Kenmerken	1 Erftoegangsweg 30 km/uur	2 Gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur	3 Gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur
Functie	Verblijf	Verblijf en verkeer	Verkeer
Snelheid	30	30	50
Positie fiets en auto	Gemengd	Gescheiden (visueel/fysiek)	Gescheiden (fysiek)
Kruispunttype	Gelijkwaardig	Vorrangskruispunt	Vorrangskruispunt
Snelheidsremmers	Wegvakken en kruispunten	Kruispunten (basis)	Nee (basis)
Fietsvoorziening	Nee	Fietspaden of fietsstroken	Fietspaden
Rijbaanscheiding	Nee	Nee	Ja

Tabel 1 Inrichtingsaspecten wegen

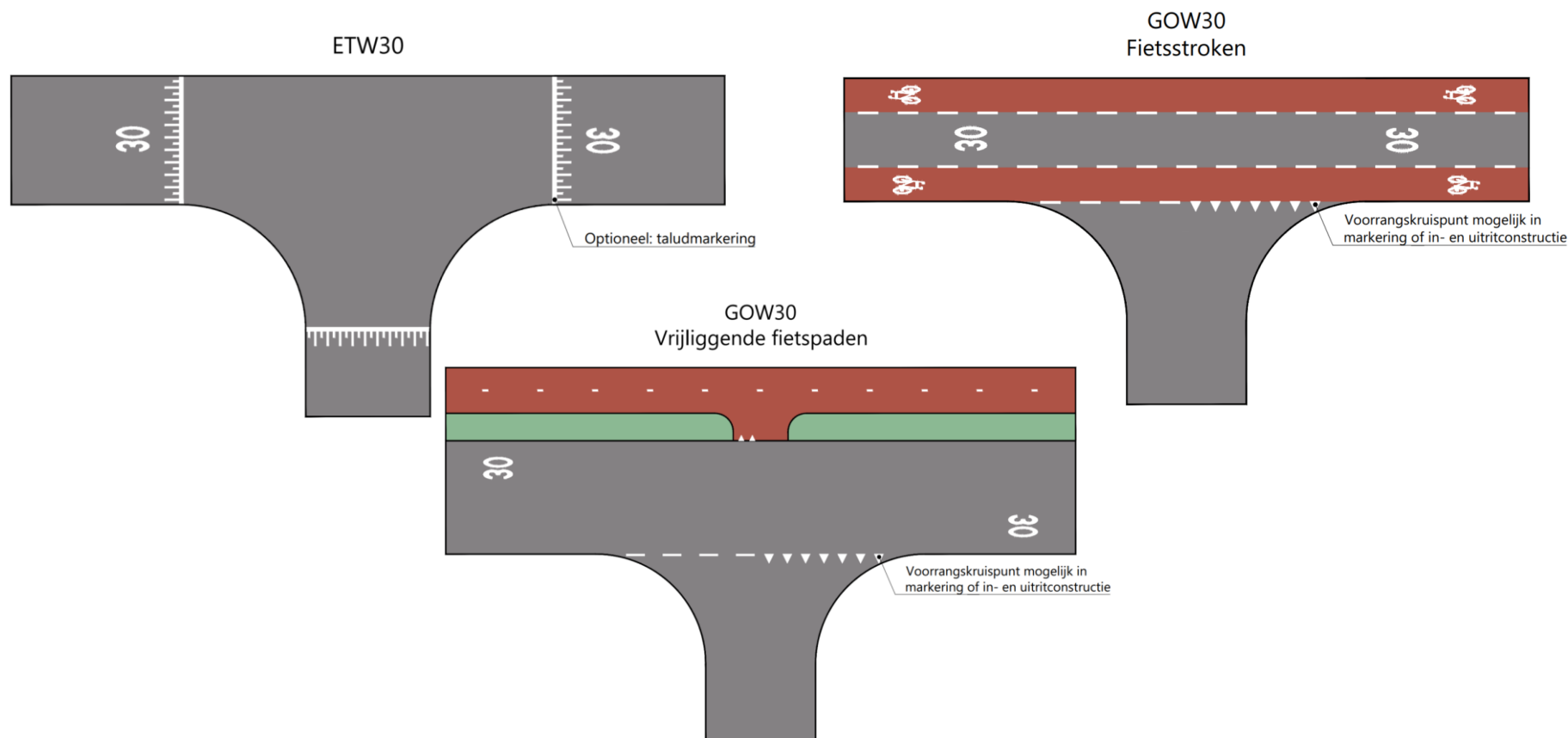
¹ Nederlands kenniscentrum dat zich richt op infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer.

WEGENCATEGORISERING NA INVOERING 30KM/UUR (CONCEPT)



4.3 GEWENSTE WEG- EN KRUISPUNTINRICHTING

Het doel van het project is om met sobere en doelmatige maatregelen te nemen om de maximale snelheid op een geloofwaardige manier te verlagen naar 30 km/uur, waarbij geen sprake is van een herinrichting. Hierdoor is het uitgangspunt om geen kruispunten te reconstrueren. Oftewel, waar nu een voorrangskruispunt ligt, in de vorm van een in- en uitritconstructie, zal gecategoriseerd zijn als GOW30, mits de betreffende weg een verkeers- en verblijfsfunctie heeft. Figuur 7 toont de gewenste weg- en kruispuntinrichting bij de wegcategorisering. Deze inrichting zal als uitgangspunt worden gehanteerd, zodat voor het totale wegennet een uniform en herkenbaar wegbeeld ontstaat.



Figuur 7 Gewenste weg- en kruispuntinrichting - ETW30 en GOW30

4.4 MAATREGELEN

Om de gewenste weg- en kruispuntinrichting te verkrijgen, dienen maatregelen genomen te worden. Het uitgangspunt is dat het enkel gaat om sobere en doelmatige maatregelen, vooruitlopend op herinrichting op de langere termijn (periode 2026-2040). Tegelijkertijd dienen de maatregelen ook bij te dragen aan een geloofwaardige snelheid en moeten voor langere tijd acceptabel zijn. De dimensies toegankelijkheid en veiligheid uit de ontwerpleidraad 'Nieuwe Ruimte' worden zoveel mogelijk meegenomen in de tijdelijke maatregelen. De maatregelen die benodigd zijn voor het versneld invoeren van 50 naar 30 km/uur zijn:

- Bebording;
- Markering;
- Overgangsversterking (bijvoorbeeld: bloembak);
- Verbreden/aanbrengen fietsstroken;
- Snelheidsremmende maatregelen;
- Attenderend vlak in wegbeeld;
- Verwijderen asmarkering;
- Aanpassen verkeerslichtenregeling.

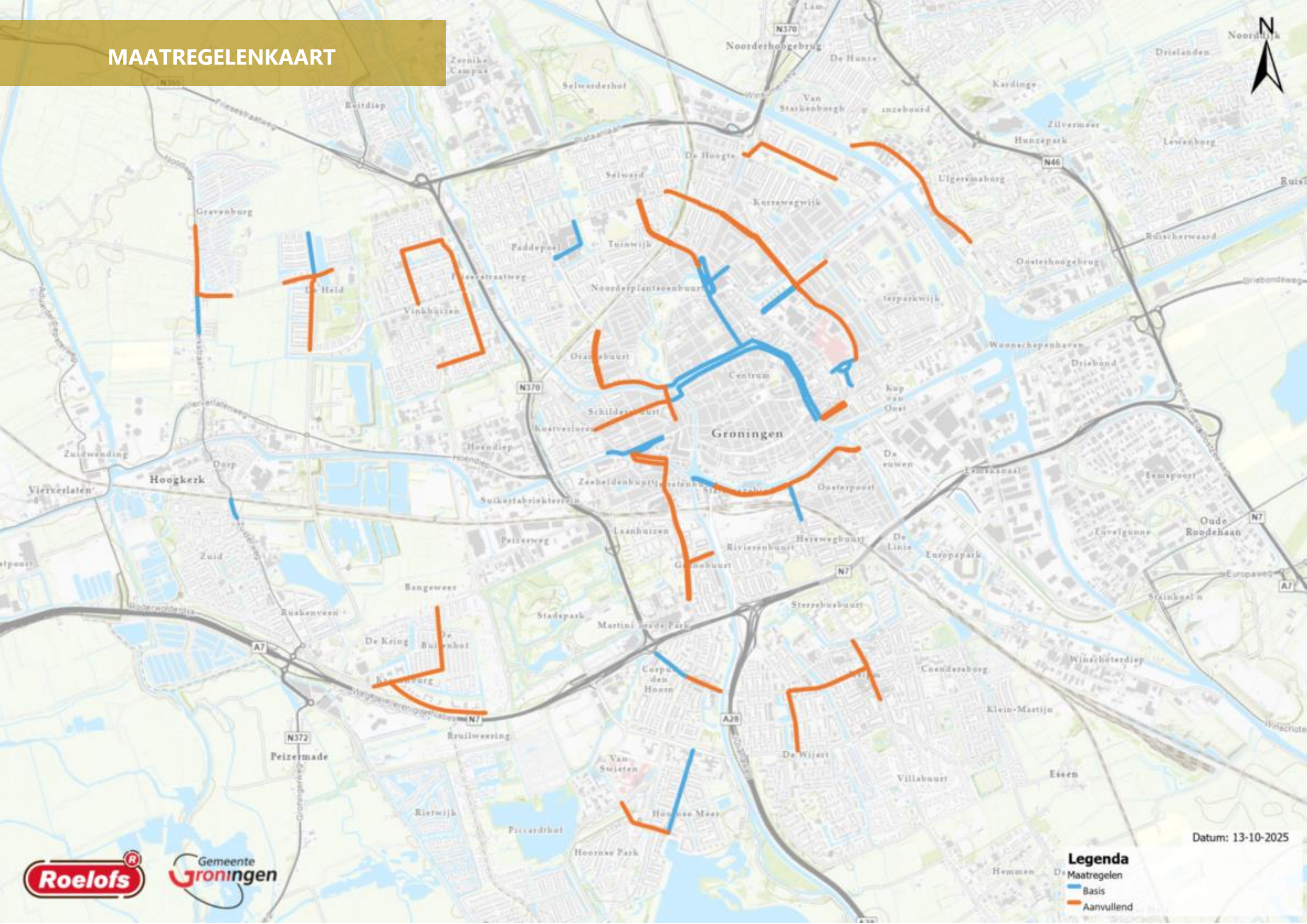
Bovenstaande maatregelen zijn onderverdeeld in 'basis' en 'aanvullende' maatregelen aan de hand van de ingreep van de maatregelen. Zo is het plaatsen van een verkeersbord een kleinere ingreep ten opzichte van het verwijderen van de asmarkering. In de kern krijgen alle wegen 'basis' maatregelen en waar nodig 'aanvullende' maatregelen.

Tabel 2 bevat een overzicht van de beoogde maatregelen; op de volgende pagina is aangegeven welke wegvakken met basismaatregelen kunnen worden teruggebracht naar 30 km/u en waar aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Dit betekent niet dat alle maatregelen volgens tabel 2 uitgevoerd kunnen worden. Elk wegvak vergt maatwerk om de juiste maatregelen te kiezen.



Tabel 2 Beoogde maatregelpakketten

MAATREGELENKAART



5. FINANCIËN

Er is een raming gemaakt op basis van de voorgestelde maatregelen per wegvak. De raming is op hoofdlijnen, waardoor een aantal uitgangspunten zijn genomen per maatregel. Onderstaand zijn de uitgangspunten en werkzaamheden nader toegelicht.

- Verbreden/aanbrengen fietsstroken:
 - Aanbrengen fietsstroken, rood, breedte: 2,00m;
 - Aanbrengen lengtemarkering 1-1, wit;
 - Aanbrengen fietssymbolen, wit. Per 75,00m.
- Verwijderen asmarkering:
 - Demarkeren asmarkering rijbaan (1x lengte of 2x lengte bij dubbele asmarkering).
- Snelheidsremmende maatregelen:
 - Uitgaande van busvriendelijke drempels.
- Attenderend vlak in wegbeeld:
 - Aanbrengen rood vlak. Aantal m2 afhankelijk per locatie en rijbaanbreedte.
- Bebording / markering wegvak:
 - Aanbrengen herhalingsborden 30-zone met flespaal;
 - Aanbrengen markering '30', wit.
- Bebording / markering zijwegen (per locatie afhankelijk):
 - Verwijderen verkeersbord 30km/u met flespaal;
 - Plaatsen herhalingsborden 30-zone met flespaal;
 - Verwijderen haaiantanden.
- Versterken overgang 50 naar 30 km/uur:
 - Aanbrengen bloembak met reflectoren (2x);
 - Aanbrengen portaal met bebording 30km/u (2x);
 - Aanbrengen zone markering en '30', wit.
- Aanpassen verkeerslichtenregeling.

Maatregelen	Kosten (afgerond)	%
Verbreden fietsstroken	€ 1.600.000	40,0%
Aanbrengen fietsstroken	€ 555.000	13,9%
Verwijderen asmarkering	€ 25.000	0,6%
Snelheidsremmende maatregelen	€ 300.000	7,5%
Attenderend vlak in wegbeeld	€ 300.000	7,5%
Bebording / markering zijwegen	€ 170.000	4,3%
Bebording / markering wegvak	€ 145.000	3,6%
Overgangsversterking	€ 865.000	21,6%
Aanpassen verkeerslichtenregeling	€ 40.000	1,0%
Totale kosten excl. onvoorziene kosten	€ 4.000.000	100,0%
Onvoorziene kosten (30%)	€ 1.200.000	-
Verkeersmaatregelen tijdens uitvoering	€ 200.000	-
Totale kosten	€ 5.400.000	-

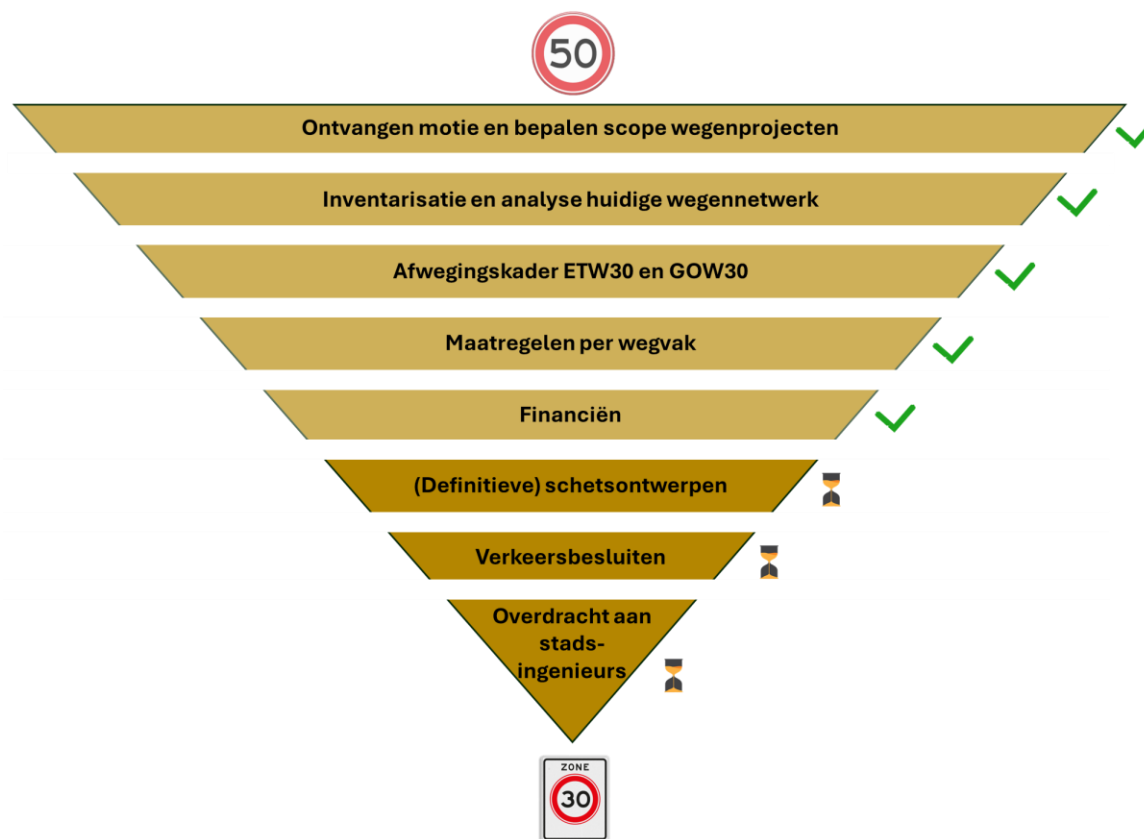
Tabel 3 Kostenindicatie uitvoeringskosten op hoofdlijnen (afgerond)



Figuur 8 Referentie aanbrengen fietsstroken m.b.v. coating

6. VERVOLG

Voorliggend rapport vormt de leidraad om de maximumsnelheid versneld te verlagen van 50 naar 30 km/uur op 48 wegen in Groningen. Dit kent een totale lengte van ca. 35 kilometer. Er kan nu een doorkijk gemaakt worden naar het vervolg van het onderzoek. In de volgende fase dienen maatvasten en definitieve schetsontwerpen opgesteld te worden van de fysieke maatregelen (o.a. bebording, markering/belijning, snelheidsremmende maatregelen) per straat. Dit vergt maatwerk per straat, waarbij dit tijdens uitvoering aangescherpt kan worden ten opzichte van globale maatregelen getoond in bijlage 1. Aan de hand van de ontwerpen kunnen verkeersbesluiten worden opgesteld. Het communicatieplan (branding e.d.) wordt door een externe partij uitgevoerd.



Figuur 9 Uitvoering, monitoring en evaluatie