



Afdeling Verkeer en Vervoer
Onderwerp Knelpuntenlijst verblijfsgebieden

De leden van de gemeenteraad
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 88 87 Bijlage(n)2

Ons kenmerk RO09.1848915

Datum

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

In het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008 hebben wij aangegeven in 2008 een quick-scan uit te voeren om te bepalen hoe de afronding van de 30km/h-gebieden uitgevoerd moet worden.

In de raadsvergadering van 17 september 2008 hebben wij met u hierover gesproken. De discussie spitte zich erop toe in hoeverre bestaande 30km/h-gebieden functioneren en of we op de lijn van de afgelopen jaren verder moeten gaan.

In de nota destijds zijn twee alternatieven voor de aanpak van de problemen rond 30km/h-gebieden aan u voorgelegd:

- I. Alternatief I: afronden nog in te richten gebieden en overblijvende middelen inzetten voor te verbeteren gebieden;
- II. Alternatief II: een aantal locaties zodanig inrichten dat de toegestane snelheid wordt afgedwongen met infrastructurele maatregelen.

De algemene stemming was dat de stad zich moet toespitsen op die knelpunten waar veel te hard wordt gereden. U heeft zodoende gekozen voor alternatief II: in eerste instantie een beperkt aantal 30km/h-gebieden inrichten, zodanig dat daadwerkelijk een snelheid van 30km/h wordt afgedwongen.

In deze brief geven we een overzicht van de knelpunten in de 30km/h-gebieden met de bijbehorende investeringskosten.

Groningen en Duurzaam Veilig

Vanaf eind jaren 90 is invulling gegeven aan het landelijke beleid 'Duurzaam Veilig'. Voor meer informatie hierover verwijzen we naar bijlage 2.

In 2001 is het Groninger Wegencategoriseringsplan 'Kalm aan en rap een beetje' door u vastgesteld. Hierin is vastgelegd welke wegen erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen moeten zijn. Veelal in combinatie met groot onderhoud is de afgelopen jaren het Groningse

wegennet grotendeels Duurzaam Veilig ingericht. Bijna alle verblijfsgebieden zijn omgevormd tot 30km/h-gebied.

We hebben gekozen bij de inrichting van 30km/h-gebieden voor een sobere inrichtingsvariant. Hierbij gaat het om het aanbrengen van markeringen met tenminste één bord en bij voorkeur een inritconstructie. Met de toepassing van snelheidsremmende maatregelen, zoals drempels, gaan we sober om. We hebben voor deze sobere inrichting van 30km/h-gebieden gekozen, omdat een inrichting met veel snelheidsremmende maatregelen hoge kosten met zich meebrengt en hiervoor niet overal draagvlak is (hulpverleningsdiensten en busroutes). Het gevolg van deze sobere inrichting is dat ontegenzeggelijk de snelheden omlaag zijn gegaan maar snelheden hoger dan 30km/h nog wel mogelijk zijn.

Knelpunten

De afronding van 30km/h-gebieden is bijna gereed. In september 2008 heeft u aangegeven de prioriteit te leggen bij het stringenter inrichten van wegen waarvan algemeen bekend is dat de vormgeving en beoogde functie ver uit elkaar liggen. Dat deze wegen worden aangepakt, stelt u boven het afronden van 30km/h in de hele stad op de sobere wijze van de afgelopen jaren.

We staan nu op het punt om vooral de knelpunten aan te pakken. Voor een aantal locaties geldt dat de verkeerssituatie als onveilig ervaren wordt. Aard en karakter komt niet overeen met het beeld van de weg. Een sobere inrichting is hier niet voldoende. Dit betekent dat er stringentere snelheidsbeperkende maatregelen nodig zijn. De mate van de aanvullende maatregelen kan variëren. Vanzelfsprekend nemen de kosten toe wanneer meer maatregelen worden genomen en kunnen er minder locaties worden aangepakt. Wanneer alle 30km/h-gebieden in Groningen aangepast worden volgens de Duurzaam Veilig ontwerpnormen (om de circa 80 m een verkeersremmende maatregel), dan vergt dit een investeringsbedrag voor de hele stad van over de 50 miljoen euro.

Niet alle locaties worden dus aangepakt en er is een keuze gemaakt uit de verschillende locaties op basis van waar de belangrijkste knelpunten liggen.

Prioriteitsstelling 30km/h-gebieden

De afgelopen periode is onderzocht, onder meer op basis van klachten en brieven, of de huidige inrichting in de 30km/h-gebieden voldoet en waar aanvullende maatregelen genomen dienen te worden. Er is gekeken naar gebieden die al ingericht zijn als 30km/h waar zich knelpunten voordoen en waarbij verbetering noodzakelijk is. Dit zijn veelal gebieden waarbij de layout van de weg uitnodigt tot sneller rijden dan toegestaan is.

In de bijlage staat in de tabellen 1 t/m 4 het overzicht van deze quick-scan. Er is onderscheid gemaakt in urgentie van de aanpak van de knelpunten in 30km/h-gebieden. De knelpunten zijn verdeeld in vier categorieën: 'zeer urgent', 'urgent', 'minder urgent' en 'nog niet uitvoeren'. In de tabellen staan naast het betreffende gebied de voorgestelde maatregelen plus de geraamde kosten. Op basis van de quick-scan van de knelpunten is een top 6 samengesteld van de grootste knelpunten. Deze knelpunten worden met voorrang aangepakt.

Aandachtspunt

Extra aandacht is vereist voor de wegen in 30km/h-gebieden die onderdeel uitmaken van busroutes. Omdat wij het openbaar vervoer aantrekkelijk willen laten zijn, streven we na om de busroute zo comfortabel mogelijk te laten verlopen door het beperken van verkeersremmende maatregelen. Hiervoor bestaan busvriendelijkere drempels en plateaus. Deze drempels zijn minder steil dan normale drempels en plateaus maar hebben toch een verkeersremmend effect. De gebieden die onderdeel uitmaken van een busroute zijn de Haydnlaan, Floresstraat, Engelbert, Middelbert, Vestdijklaan, Bordewijklaan, Esdoornlaan, Venuslaan en de Plutolaan.

Participatie

Het inrichten van 30km/h-gebieden heeft directe gevolgen voor de nabije woonomgeving van Stadjers. Vroegtijdige participatie is dan ook een belangrijk onderdeel bij het uitvoeren van de 30km/h-maatregelen. De plannen worden in overleg met de politie gemaakt. De politie vindt dat 30km/h-gebieden in principe zelfhandhavend moeten zijn en gaat daarom in beginsel alleen over tot handhaving wanneer sprake is van onveilige situaties.

Kosten

Alle verblijfsgebieden in de stad stringent inrichten, zodat maximaal 30km/h in alle gevallen met zekerheid wordt afgedwongen, vergt een grote investering. Daarbij gaat het om een bedrag van over de 50 miljoen euro.

Wanneer we alleen de knelpunten aanpakken zijn de kosten hiervoor aanzienlijk lager. Uit de quick-scan blijkt dat voor de aanpak van de 19 knelpunten, afhankelijk van het ambitieniveau en de mogelijke combinatie met beheermaatregelen, een geraamd investeringsbedrag van in totaal circa 5,2 miljoen euro nodig is. Dit bedrag is inclusief BTW, voorbereidings- en toezichtskosten en de post 'onvoorzien'.

Vanuit het Meerjaren Programma Verkeer en Vervoer is voor het 'Afronden 30km/h-gebieden in de stad' destijds, op basis van een sobere en doelmatige inrichting, rekening gehouden met een bedrag van 1,55 miljoen euro.

Het verkeersknelpunt in Dorkwerd is reeds aangepakt. Voor de uitvoering van 30km/h-gebieden in Dorkwerd is inmiddels € 100.000,- besteed. Het resterende bedrag voor de aanpak van de overige knelpunten in verblijfsgebieden is dus 1,45 miljoen euro,

Voor het bedrag van 1,45 miljoen euro kunnen wij in deze collegeperiode de eerste vier van de zes knelpunten in de categorie 'zeer urgent' aanpakken.

Dekking

De dekking van de 1,45 miljoen euro voor de aanpak van de eerste vier knelpunten komt uit het budget kleine verkeerskundige maatregelen + BDU.

Hiervoor is in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008-2011 krediet beschikbaar gesteld van 1,55 miljoen euro (inclusief aanpak Dorkwerd). Daarvan is € 350.000,- afkomstig uit de reeds toegekende BDU 2008. Voor 2010 vragen we de resterende € 325.000,- BDU aan.

Overige knelpunten

Vooralsnog voeren we de aanpak van de overige knelpunten nog niet uit. De kosten van de aanpak van de overige knelpunten schatten we op circa 3,8 miljoen euro. Hiervoor is geen dekking aanwezig. Voorgesteld wordt het definitieve besluit hieromtrent te nemen in de volgende collegeperiode. Indien we 2,25 miljoen euro uit eigen middelen beschikbaar kunnen stellen, vragen we hiervoor 1,50 miljoen euro BDU aan.

Planning

Momenteel is de omvorming tot 30km/h gebied in Dorkwerd en de Koeriersterweg in uitvoering.

Na de voltooiing van de busbaan wordt een knip aangebracht in de Koeriersterweg. Doorgaand verkeer is dan niet meer mogelijk. De Koeriersterweg wordt dan een erftoegangsweg en zodoende ingericht als 30km/h.

De overige werkzaamheden voeren wij gefaseerd uit. De aanpak van de knelpunten 1 t/m 4 hopen wij eind 2010 afgerond te hebben.

We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester.

De secretaris.