

Bestuursdienst



Telefoon (050) 367 87 27/ Janet Stoker  
Onderwerp Initiatiefvoorstel Stadspartij: 'Proef met Smileys/  
snelheidsdisplays'

De leden van de raad  
van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Datum **26 MRT 2010**

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO10.2213257

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Op 24 februari 2010 heeft de Stadspartij een initiatiefvoorstel ingediend om een proef te houden met Smileys/snelheidsdisplays in de Gemeente Groningen. Zij stelt voor een aantal Smileys/snelheidsdisplays aan te schaffen en deze te introduceren in 30 km/h gebieden. In deze brief gaan wij in op dit initiatiefvoorstel.

Wij delen de zorg van de Stadspartij over het overtreden van de toegestane snelheid in de 30 km/h gebieden. In de afgelopen jaren hebben wij vele woonstraten ingericht als 30 km/h gebied. Hierbij is gekozen voor een sobere inrichting. Hierbij wordt met een bord en inritconstructie duidelijk gemaakt dat het een 30 km/h gebied is. Een sobere inrichting maakt het wel mogelijk harder dan 30 km/h te rijden. Dit kan leiden tot verkeersonveiligheid, met name in die gevallen waar vaak te hard wordt gereden. Daarom hebben wij de belangrijkste knelpunten geïnventariseerd en voorgesteld de vier grootste knelpunten aan te pakken. De brief die wij u hierover hebben gestuurd op 23 april 2009 (RO09.1848915) is als bijlage bijgevoegd. U ontvangt binnenkort voorstellen voor de vier grootste knelpunten, het gaat dan om de Haydnlaan/Troelstralaan, Vechtstraat, Floresstraat/Floresplein en Engelbert/Middelbert.

De Stadspartij verwacht dat het plaatsen van smileys / snelheidsdisplays in 30 km gebieden, leidt tot minder hard rijden door automobilisten. Daarnaast registreren de smileys / snelheidsdisplays ook informatie over snelheid en type voertuig, zodat vergelijkingsmateriaal ontstaat.

Om met het laatste punt te beginnen, wij meten op veel punten de snelheid van het verkeer in 30 km/h gebieden. Dit doen wij door middel van radarkasten (ook zgn. 'blinde', niet opvallende kasten). Deze kasten worden bijna uitsluitend ingezet in 30 km/h gebieden en vaak op verzoek van de bewoners. Hiermee wordt het aantal passerende voertuigen, de snelheid en het type voertuig geregistreerd. We beschikken dus al over de informatie die smileys/snelheidsdisplays kunnen leveren.

De leverancier adviseert om de Smileys/snelheidsdisplays niet toe te passen in 30 km/h gebieden, omdat de wegvakken over het algemeen onvoldoende lang zijn. Daarnaast zijn er vaak obstakels of andere beperkingen in woonwijken. Hierdoor kan de gereden snelheid niet zorgvuldig worden gemeten en zijn de toepassingsmogelijkheden in 30 km/h gebieden beperkt. De Smileys/snelheidsdisplays worden daarom met name toegepast op 50 km/h wegen.

Dit brengt ons tot de conclusie dat smileys/snelheidsdisplays vooral op 50km/h wegen kunnen zorgen voor een afname van de snelheid. Wij stellen dan ook voor een proef te doen met het plaatsen van een snelheidsdisplay op de Helperzoom. Dit is een 50 km/h gebiedsontsluitingsweg waar regelmatig klachten komen over het overtreden van de maximaal toegestane snelheid. In het kader van de plannen van het station Europapark onderzoeken we de mogelijkheid tot invoering van een 30 km/h zone op de Helperzoom. Tot die tijd willen we de proef met de snelheidsdisplays hier uitvoeren. Binnenkort kunt u van ons een voorstel hiertoe verwachten.

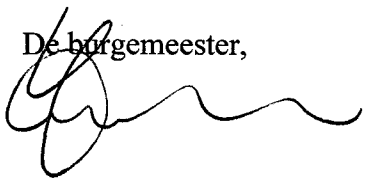
#### **Eenmalige en structurele kosten**

De eenmalige aanschafkosten van een snelheidsdisplay bedragen circa € 3.600,-- excl. BTW; de kosten van aanschaf van een 'Smiley' € 6.500,-- excl. BTW. Naast deze eenmalige investeringskosten zijn er structurele kosten voor beheer en onderhoud, herstel bij schade en vervanging na diefstal. Daarnaast de kosten van regelmatig wisselen van locatie, ontmantelen en opnieuw opzetten. En ten slotte is er capaciteit nodig om de gemeten effecten te analyseren en te presenteren.

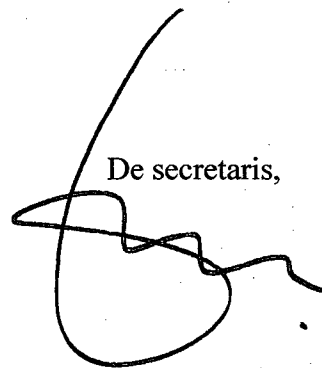
We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders  
van Groningen,

De burgemeester,



De secretaris,



Afdeling Verkeer en Vervoer  
Onderwerp Knelpuntenlijst verblijfsgebieden

De leden van de gemeenteraad  
te  
GRONINGEN

ARCHIEF KOTIE MEEST KOTZ.
CLASS. NR. -1.811.31

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

Ons kenmerk RO09.1848915

Datum 23 APR 2009 Uw brief van

Uw kenmerk

R015484

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 spitste 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

*Archiefs*

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, Plutolaan en de Verlengde Lodewijkstraat.

#### **Participatie**

Het inrichten van 30km/h-gebieden heeft directe gevolgen voor de nabije woonomgeving van Stadlers. 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.

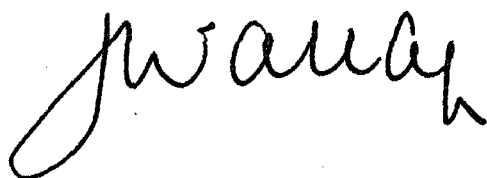
Na de voltooiing van de busbaan wordt een knip aangebracht in de Koeriersterweg. Doorgaand verkeer is dan niet meer mogelijk. De Koeriersterweg wordt dan een erftoegangsweg en zodoende ingericht als 30km/h.

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

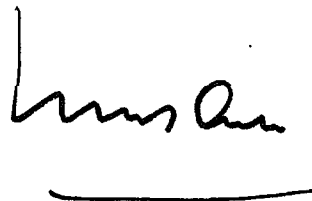
We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders  
van Groningen,

De burgemeester.



De secretaris.



## BIJLAGE 1 – Knelpuntenlijst verblijfsgebieden

Tabel 1 Zeer urgente knelpunten in verblijfsgebieden

	Gebied	Maatregel	Kosten	Toelichting
1.	Haydnlaan/ Troelstralaan	Aanleg 4 inritconstructies en 7 kruispuntplateaus	+/- € 440.000,-	Onderdeel van het 30km/h-gebied maar niet ingericht volgens de ontwerpisen van Duurzaam Veilig. De gereden snelheden liggen boven de gewenste rijsnelheid.
2.	Vechtstraat	Aanleg 1 inritconstructie, 2 kruispuntplateaus en Vernailen rijbaan	+/- € 426.500,-	Onderdeel van het 30km/h-gebied maar niet ingericht volgens de ontwerpisen van Duurzaam Veilig. De gereden snelheden liggen boven de gewenste rijsnelheid.
3.	Floresstraat/ Floresplein	Aanleg 2 inritconstructies, 3 kruispuntplateaus en voorrangssituatie aanpassen (verwijderen haaiantanden)	+/- € 289.000,-	Door middel van inritconstructies van de zijwegen suggereert de Floresstraat een gebiedsontsluitingsweg te zijn waar 50km/h gereden mag worden. Door deze inritconstructies te transformeren tot kruispuntplateaus wordt de voorrangssituatie gewijzigd en daalt de rijsnelheid.
4.	Engelbert/ Middelbert	Invoering 30km/h- gebied	+/- € 300.000,-	Engelbert en Middelbert zijn nog niet ingericht als 30km/h-gebied waardoor de snelheid in de dorpen te hoog is BDU is reeds toegekend.
<b>Sub-totaal</b>			<b>+/- € 1.455.500,-</b>	
5.	De bebouwde kom van Hoogkerk, ten noorden van het Hoendiep	Aanleg inritconstructies en kruispuntplateaus	+/- € 120.000,-	Het gebied binnen de bebouwde kom van Hoogkerk tussen het Hoendiep en de Leegeweg is eveneens nog niet ingericht als 30km/h-gebied en is door de hoge verkeersdruk een knelpunt.
6.	Vestdijklaan/ Bordewijklaan	Aanleg 1 inritconstructie (Vestdijklaan/ Heereweg), 14 kruispuntplateaus en wegversmalling gedeelte van de Bordewijklaan	+/- € 1.042.000,-	De Vestdijklaan en Bordewijklaan in De Wijert-Zuid zijn lange en brede rechte wegen waar te hard gereden wordt. De bewonersorganisatie heeft positief geoordeeld om de Vestdijklaan af te waarderen naar 30km/h, mits er verkeersremmende maatregelen getroffen worden. Een maatregel hiervoor is om elk kruispunt om te vormen tot een kruispunt met een plateau.
<b>Totale kosten</b>			<b>+/- € 2.656.500,-</b>	



Tabel 2 Urgente knelpunten in verblijfsgebieden

Gebied	Maatregel	Kosten	Toelichting
7. Esdoomlaan	Aanleg 3 kruispuntplateaus en versmalling rijbaan van de Esdoomlaan	+/- € 451.000,-	Lange rechtstand in de wijk Selwerd waar te hard gereden wordt. Tussen De Mispellaan en Maluslaan worden kruispuntplateaus aangelegd en de rijbaan versmald door haaksparkeren in de voeren. Het gedeelte ten noorden van de Maluslaan wordt vanwege de busroute niet aangepakt.
8. Venuslaan/ Plutolaan	Aanleg kruispuntplateau, versmalling rijbaan en verwijderen inritconstructie	+/- € 815.000,-	Lange rechtstand in de wijk Paddepoel-Noord waar te hard gereden wordt. De Venuslaan en Plutolaan zijn onderdeel van een busroute. Drempels en kruispuntplateaus zijn hierom niet wenselijk en wordt de rijbaan versmald.
9. Magnusstraat	Aanleg 2 Kruispuntplateaus	+/- € 92.000,-	Lange rechtstand in de wijk Gravenburg waar te hard gereden wordt.
10. Boerhaavelaan	Aanleg 2 kruispuntplateaus in asfalt	+/- € 78.000,-	Lange rechtstand in de wijk Corpus den Hoorn waar hard te gereden wordt.
11. Parkweg	Aanleg verkeersdrempel	+/- € 8.000,-	Op de parkweg wordt tussen de Rijnstraat en Merwedestraat te hard gereden.
12. Voermanstraat	Wegversmallingen en aanleg 1 kruispuntplateau	+/- € 90.000,-	Lange rechtstand in de wijk Paddepoel-Zuid waar te hard gereden wordt.
13. Herman Colleniusstraat	Versmalling rijbaan + aanleg 2 kruispuntplateaus	+/- € 192.000,-	Wordt ervaren als een 50km/h-straat door 2 uitritconstructies op de Herman Colleniusstraat. Deze uitritconstructies worden omgevormd tot kruispuntplateaus waardoor de voorrang gelijk is. Tevens wordt door haaksparkeren de rijbaan versmald tot 6m.
14. Verzetsstrijderslaan	Aanleg 2 Verkeersdrempels	+/- € 16.000,-	Verkeersonveilige situaties door te hoge snelheden. Aanleg van twee verkeersdrempels als middel om de snelheid op dit wegvak omlaag te brengen.
<b>Totale kosten</b>		<b>+/- € 1.742.000,-</b>	

Tabel 3 Minder urgente knelpunten in verblijfsgebieden

	Gebied	Maatregel	Kosten	Toelichting
15.	Laan van de Vrijheid	Aanleg kruispuntplateau en versmallen rijbaan	+/- € 282.000,-	Als aansluiting Laan Corpus den Hoorn op de A7 gereed is wordt deze 50 km/h en de Laan van de Vrijheid ingericht als 30km/h-gebied. Het wegprofiel is te breed om de gewenste snelheid af te dwingen en wordt versmald. Daarnaast wordt de kruising met de 16 Aprillaan omgevormd tot een kruispuntplateau.
16.	Ter Borchlaan	Aanleg van 5 kruispuntplateaus, 1 inritconstructie, 2 verkeersdrempels en plaatsen bebording	+/- € 266.000,-	De Ter Borchlaan is gedefinieerd als gebiedsontsluitingsweg, maar de functie is de laatste jaren veranderd tot een erftoegangsweg. Daarom wordt het ingericht als 30km/h-gebied. Inmiddels zijn de werkzaamheden aan de wijk Ter Borch afgerond. De Ter Borchlaan wordt niet meer gebruikt als route voor het vrachtverkeer en kan ingericht worden als 30km/h-gebied.
17.	Ulgersmaborg-Zuid	Aanleg inritconstructies en drempels	+/- € 200.000,-	Ulgersmaborg-Zuid is in het wegencategoriseringsplan opgenomen als onderdeel van het 30km/h-gebied. Tot op heden zijn deze wijken nog niet ingericht als 30km/h-gebied. Voorgesteld wordt om deze wijk in het kader van de afronding van 30km/h-gebieden alsnog in te richten als 30km/h-gebied.
18.	Oosterhoogebrug	Aanleg 2 inritconstructie en plaatsen bebording	+/- € 30.000,-	Oosterhoogebrug is in het wegencategoriseringsplan opgenomen als onderdeel van het 30km/h-gebied. Tot op heden zijn deze wijken nog niet ingericht als 30km/h-gebied. Voorgesteld wordt om deze wijk in het kader van de afronding van 30km/h-gebieden alsnog in te richten als 30km/h-gebied.
19.	Beijum	Plaatsen bebording + belijning	+/- € 30.000,-	In Beijum is de ringstructuur 50km/h en de woonstraten ingericht als woonerf. Een inrichting met woonerven is niet conform DV, maar met een woonerveninrichting wordt nagenoeg dezelfde doelen bereikt. Voorgesteld wordt om deze wijk in het kader van de afronding van 30km/h-gebieden alsnog in te richten als 30km/h-gebied.
<b>Totale kosten</b>			<b>+/- € 808.000,-</b>	

Tabel 4 Nog niet aan te pakken knelpunten in verblijfsgebieden

	Gebied	Maatregel	Toelichting
1.	Pleiadenlaan	2 uitritconstructies en versmallen toegangswegen winkelcentrum	Pleiadenlaan staat in het wegcategoriseringsplan als 30km/h-gebied. Het is geen onderdeel van een verblijfsgebied en kan zodoende 50km/h blijven.
2.	Parkweg	Plaatsen bebording + belijning	Parkweg staat in het wegcategoriseringsplan als 30km/h-gebied. Het fungeert echter als onderdeel van de hoofdontsluitingsstructuur en is een belangrijke as voor het openbaar vervoer. Tot de oplevering van het laatste deel van de busbaan (Paterswoldseweg- Hoofdstation) worden geen 30km/h-maatregelen toegepast.
3.	Metaallaan	Inrichten als 30km/h-gebied	De Metaallaan heeft tot de aanleg van de nieuwe verbinding naar de Westelijke Ringweg een ontsluitingsfunctie. Daarna wordt de Metaallaan 30 km/u.
4.	Zerniketerrein	Inrichten als 30km/h-gebied	Het universiteitsterrein wordt opnieuw ingericht. Na de functieverandering van de wegen wordt naar een passende categorisering gekeken.
5.	Eenrumermaar (bedrijventerrein nabij Kardinge)	Inrichten als 30km/h-gebied	Bedrijventerreinen hebben geen prioriteit bij inrichting van 30km/h-gebieden.
6.	Schweitzerlaan/ Sylviuslaan	Inrichten als 30km/h-gebied	Bedrijventerreinen hebben geen prioriteit bij inrichting van 30km/h-gebieden.
7.	Bieskemaar (parkeerterrein nabij Kardinge)	Inrichten als 30km/h-gebied	Parkeerterreinen hebben geen prioriteit bij inrichting van 30km/h-gebieden.
8.	Sontplein	Inrichten als 30km/h-gebied	Parkeerterreinen hebben geen prioriteit bij de inrichting van 30 km/u-gebieden

Tabel 5 Knelpunten in verblijfsgebieden die reeds worden aangepakt

	Gebied	Maatregel	Toelichting
1.	Dorkwerd	Invoering 30km/h-gebied	In uitvoering
2.	Koeriersterweg	Invoering 30km/h-gebied	Wordt meegenomen bij de aanleg van de busbaan.

## BIJLAGE 2 – Duurzaam Veilig

Vanaf eind jaren 90 is invulling gegeven aan het landelijke beleid 'Duurzaam Veilig'. Door specifieke aandacht voor verkeersveiligheid op diverse fronten was het doel het aantal verkeerslachtoffers fors terug te brengen.

Een belangrijk onderdeel van Duurzaam Veilig is om de wegen zo in te richten dat vormgeving, functie en gebruik van een weg in overstemming met elkaar zijn. Zodat vanuit de aard en het karakter van de weg voor elke weggebruiker duidelijk is wat van hen wordt verwacht en zo ongevallen worden voorkomen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in wegen met een verblijfsfunctie (overstekende voetgangers, fietsen, parkeren, menging van verkeerssoorten etc.) en wegen met een verkeersfunctie (doorstroming, scheiding van verkeerssoorten). Hieruit ontstaat een wegindeling in stroom-, gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen.

- Bij erftoegangswegen staat 'verblijven' voorop. Hierbij gaat het meestal om woonstraten;
- Gebiedsontsluitingswegen verbinden gebieden met elkaar en verzorgen de ontsluiting naar stroomwegen. Hierbij gaat het meestal om de grote wegen in de stad met veel verkeer en bijvoorbeeld aparte voorzieningen voor fietsers e.d;
- Bij stroomwegen staat het doorstromen van het verkeer voorop. Hierbij gaat het om auto(snel-)wegen.

De gewenste wegindeling binnen een gemeente wordt vastgelegd in een zogenaamd wegencategoriseringsplan.

De erftoegangswegen binnen de bebouwde kom worden ingericht als 30km/h-gebied, buiten de bebouwde kom als 60km/h-gebied. Volgens Duurzaam Veilig moeten binnen 30km/h-gebieden alle verkeersdeelnemers veilig van dezelfde rijbaan gebruik kunnen maken. Omdat de verblijfsfunctie voorop staat, moet de snelheid van het gemotoriseerde verkeer laag zijn. Om dit af te dwingen zijn in Nederland overal 30km/h-gebieden ingesteld en snelheidsremmende maatregelen getroffen. 30km/h-gebieden worden dusdanig ingericht dat ze geen aantrekkelijke routes vormen voor doorgaand verkeer. Naast snelheidsremmende maatregelen worden in principe geen andere verkeersmaatregelen zoals fietsstroken of zebapaden aangelegd. Uitgangspunt van Duurzaam Veilig is dat, omwille van de kosten, het toepassen van drempels en plateaus in eerste instantie sober en doelmatig gebeurt.



Figuur 1 Verblijven staat voorop in de Magnusstraat