

Bestuursdienst

Directie BST/BA/Koes

Onderwerp Stand van zaken 30 km-gebieden



Bezoekadres  
Waagstraat 1

Postadres  
Postbus 20001  
9700 PB Groningen

Wij zijn met het openbaar  
vervoer bereikbaar,  
buslijnen  
1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Informatie over  
vertrektijden krijgt u via  
0900-92 92

In uw antwoord graag datum  
en kenmerk vermelden.

E-mailadres  
bestuursdienst@bsd.  
groningen.nl

Website  
www.groningen.nl

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

<b>GRIFFIE</b>	
nr.	GR08.1678608
ingek.	- 5 SEP 2008
class.	- 2.07.51
te beh. door:	GR
kopie gez. aan:	

Telefoon 050 367 76 76

Bijlage(n) 2

Ons kenmerk BD 08.1678394

Datum - 5 SEP 2008 Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte mevrouw/heer,

De afgelopen jaren is invulling gegeven aan het landelijke beleid "Duurzaam Veilig" met het inrichten van 30 km-gebieden in de woonwijken, de inrichting van gebieds-ontsluitingswegen en de inrichting van 60 km-gebieden buiten de bebouwde kom. Duurzaam Veilig is een landelijk project waarmee de verkeersveiligheid een impuls krijgt. Het project probeert de wegen zo in te richten dat ongevallen worden voorkomen. Bij het project zijn de verschillende overheden, het Openbaar Ministerie, politie en maatschappelijke organisaties betrokken.

Onderdeel van Duurzaam Veilig is de aanleg van 30 km-gebieden binnen de bebouwde kom. Volgens de Duurzaam Veilig-visie moeten binnen de 30 km-gebieden alle verkeersdeelnemers veilig van dezelfde rijbaan gebruik kunnen maken. Omdat de verblijfsfunctie het belangrijkste is, moet de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag. Om deze lagere snelheid af te dwingen zijn de laatste jaren veel snelheidsremmende maatregelen getroffen. Hierdoor wordt doorgaand verkeer zoveel mogelijk geweerd. Naast snelheidsremmende maatregelen worden in principe geen andere verkeersmaatregelen zoals fietsstroken of zebrapaden aangelegd.

Het Groningse wegennet is grotendeels ingericht conform Duurzaam Veilig. We kiezen bij de inrichting van 30 km-gebieden voor een minimale inrichtingsvariant. Hierbij gaat het om het aanbrengen van markeringen met minimaal een bord en bij voorkeur een inritconstructie. Met de toepassing van snelheidsremmende maatregelen, zoals drempels, gaan we sober om. We hebben voor deze inrichting van 30 km-gebieden gekozen omdat een inrichting met veel snelheidsremmende maatregelen hoge kosten met zich meebrengt en hiervoor niet overal draagvlak is.

De afgelopen periode is onderzocht of de huidige inrichting voldoet en waar aanvullende maatregelen getroffen dienen te worden. Er is concreet gekeken naar

1944

1945

1946



gebieden die nog ingericht dienen te worden als 30 km-gebieden en 30 km-gebieden waarbij verbeteringen nodig zijn. In de bijlage treft u hiervan de stand van zaken aan. Voor de uitvoering van maatregelen is in totaal een budget beschikbaar van 1,55 miljoen euro.

Naar aanleiding van het concept raadsvoorstel ontstond er in ons college een discussie over de doelmatigheid van de 30 km-gebieden. In hoeverre realiseren we hiermee onze doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid? Onze sobere inrichting van de 30 km-gebieden lijkt langzamer rijden niet altijd af te dwingen. Het Openbaar Ministerie vindt dat 30 km-gebieden in principe zelfhandhavend moeten zijn, en gaat daarom in beginsel alleen over tot handhaving wanneer sprake is van onveilige situaties.

Gelet op de beschikbare middelen is het niet mogelijk alle 30 km-gebieden zo in te richten dat de toegestane snelheid overal wordt afgedwongen door snelheidsremmende maatregelen. Het is echter wel mogelijk om het aantal gebieden te beperken en die goed in te richten. Hierover willen we graag met u van gedachten wisselen in de raadscommissie Beheer en Verkeer van 17 september 2008. Voor de inzet van dit budget hebben we twee alternatieven op een rijtje gezet.

**Alternatief 1: afronden nog in te richten gebieden en overblijvende middelen inzetten voor te verbeteren gebieden.**

Dit alternatief is opgenomen in bijlage 1. Hiermee continueren we het bestaande beleid. De prioriteit ligt bij het afronden van de 30 km-gebieden. Dit betekent dat deze gebieden worden ingericht overeenkomstig de huidige visie van "sober en doelmatig" met een beperkt aantal snelheidsremmende maatregelen.

Hiervoor is 1,15 miljoen euro nodig. Voor de te verbeteren maatregelen resteert er dan nog 400 duizend euro. Hiermee worden de belangrijkste knelpunten aangepakt. Na overleg met diverse belanghebbenden blijkt dat de belangrijkste knelpunten zich voordoen bij de Haydnlaan, Vechtstraat en Floresstraat.

**Alternatief 2: een aantal locaties zodanig inrichten dat de toegestane snelheid wordt afgedwongen met infrastructurele maatregelen.**

Voor een aantal locaties geldt dat er op dit moment te hard wordt gereden. De sobere inrichting voldoet hier niet voldoende. Dit betekent dat er aanvullende 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.

Ook voor de nieuwe locaties geldt dat deze minder sober ingericht kunnen worden om de toegestane snelheid zoveel mogelijk af te dwingen.

In dit scenario worden dus niet alle locaties aangepakt, maar dient een keuze te worden gemaakt uit de verschillende locaties op basis van waar de belangrijkste knelpunten liggen.



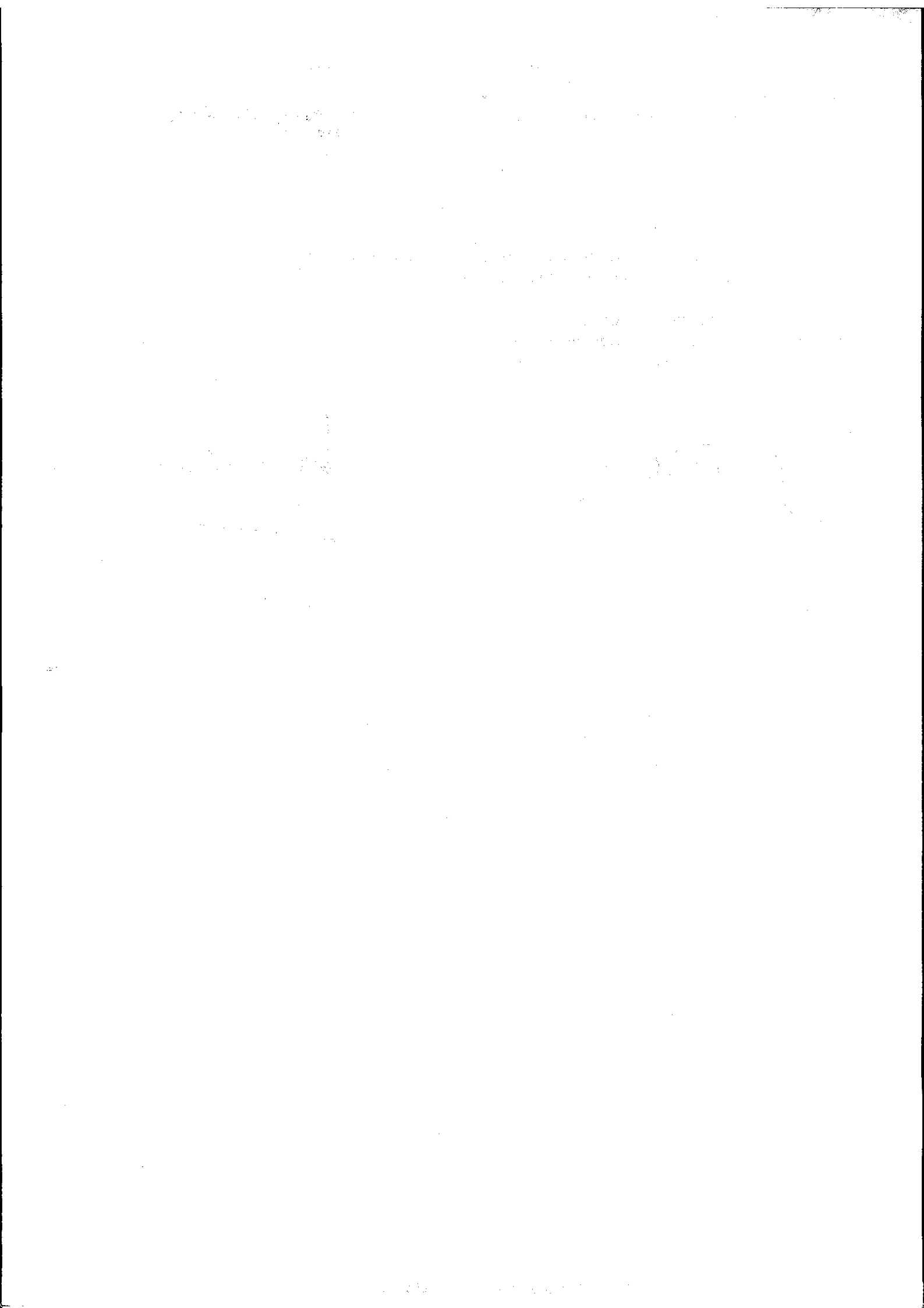


Graag horen we van u welk alternatief uw voorkeur heeft. We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders  
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,



## **Bijlage 1: stand van zaken en voorstel afronding 30 km/uur gebieden**

In het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008-2011 is voor het afronden van 30 km/u-gebieden in de stad en de 30 km/u-gebieden Engelbert, Middelbert en Dorkwerd een bedrag begroot van respectievelijk €625.000 en €250.000. Verder is € 350.000 afkomstig uit de reeds aangevraagde BDU 2008 en € 325.000 uit de nader aan te vragen BDU 2010 beschikbaar. Voor de aanpak van de 30 km/u-gebieden in de stad is totaal €1.150.000 begroot en voor de gebieden in de dorpen €400.000.

In het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2007-2010 heeft u voor het afronden van 30 km/u-gebieden en voor de 30 km/u-gebieden Engelbert, Middelbert en Dorkwerd reeds een krediet beschikbaar gesteld, respectievelijk €150.000 en €30.000. Dit krediet wordt onder andere gebruikt voor de planvorming. Het overige deel zal gefaseerd worden aangevraagd, op basis van meer uitgewerkte plannen van de aan te pakken locaties. Voor Dorkwerd worden op dit moment voorbereidingen getroffen om 30 km/uur in te voeren. Voor Engelbert en Middelbert is de planvorming gestart.

In het door u vastgestelde Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008-2011 hebben wij aangegeven in 2008 een quick-scan uit te voeren om te bepalen of de huidige inrichting voldoet en waar verbeteringen wenselijk zijn. In deze brief informeren wij u over de stand van zaken van de afronding van de 30 km/u-gebieden in de stad.

### **Terugblik**

Verbeteren van de verkeersveiligheid is een belangrijk onderdeel van ons verkeersbeleid. De afgelopen jaren is invulling gegeven aan het landelijke beleid 'Duurzaam Veilig'. Centraal hierin staat het streven naar een Duurzaam Veilig wegennet. Het inrichten van 30 km/u-gebieden in de woonwijken, de inrichting van gebiedsontsluitingswegen en de inrichting van 60 km/u-gebieden buiten de bebouwde kom zijn uitwerkingen van dit beleid. De focus lag daarbij met name op de inrichting van de 30 km/u-gebieden.

Voor het afronden van 30 km/u-gebieden is de door u in 2001 vastgestelde categoriseringsvisie het uitgangspunt. Net zo als elders in Nederland wordt bij de inrichting conform 'Duurzaam Veilig' veelal met een sobere en doelmatige inrichting volstaan. In de begin jaren van 'Duurzaam Veilig' is een hoge intensiteit aan drempels gepland. Dit kostte echter veel geld en het draagvlak voor deze maatregelen waren niet overal aanwezig. Dit heeft geleid tot een minimale inrichtingsvariant, namelijk het sober en doelmatig inrichten. Dit betekent het duidelijk markeren van de 30 km/uur gebieden met minimaal een bord en bij voorkeur met een inritconstructie (in een aantal gevallen twee strepen dwars op de weg) en tevens een sobere toepassing van snelheidsremmende maatregelen.

### **Quick-scan**

Door middel van een quick-scan hebben wij gekeken waar met betrekking tot de inrichting van 30 km/u-gebieden verbeteringen wenselijk zijn. In de quick-scan is gekeken hoe de huidige inrichting van de 30 km/u gebieden er uit ziet en wat wenselijk is. Op basis van een inventarisatie van de afdeling Verkeer en Vervoer in overleg met de afdeling Stadsdeelcoördinatie en verzoeken/klachten (recentelijk en uit het verleden) van Stadgers zijn knelpunten in huidige 30 km/u-gebieden in beeld gebracht. Uitgangspunt is de vigerende categoriseringsvisie. In de quick-scan is gekeken naar:

1. gebieden die in de huidige situatie nog niet als 30 km/u-gebied zijn ingericht, maar dat conform de categoriseringsvisie wel moeten zijn;
2. gebieden die in de huidige situatie wel als 30 km/u-gebied zijn ingericht, maar verbetering behoeven

### **Nog in te richten 30 km/u-gebieden**

Uit de quick-scan blijkt dat de inrichting van 30 km/u-gebieden in stad grotendeels is afgerond. Op enkele locaties kunnen we verbeteringen toepassen. Gebieden die in de categoriseringsvisie 30 km/u zijn bestemd en nog niet als dusdanig zijn ingericht zijn:

- Beijum
- Hoendiep en Kerkstraat (binnen de bouwde kom van Hoogkerk ten noorden van het Hoendiep)
- Pleiadenlaan en Dierenriemstraat
- Hoornsediep Westzijde
- Oosterhamrikkade/Antillenstraat
- Ulgersmaborg Zuid
- Oosterhaven e.o.
- Hanzeplein
- Marwixstraat e.o.
- Zuiderweg/Peizerweg
- Silviusstraat
- Veldijklaan e.o.
- Kempkensberg

Voor het afronden van de 30 km/u-gebieden ligt de prioriteit op deze nog in te richten 30 km/u-gebieden. De voorbereidings- en uitvoeringskosten schatten wij op globaal €750.000.

### **Te verbeteren 30 km/u-gebieden**

In de quick-scan zijn de reeds ingerichte 30 km/u-gebieden, die verbetering behoeven in beeld gebracht. De kosten voor het optimaliseren van de huidige 30 km/u-gebieden zijn afhankelijk van het gekozen ambitieniveau. Vanuit het Meerjaren Programma Verkeer en Vervoer zijn voor het 'Afronden 30 km/u-gebieden in de stad' de kosten voor de uitvoering van optimaliseringsmaatregelen globaal op een bedrag van €1.150.000 begroot. Na het afronden van de 30 km/u-gebieden is voor optimalisatie van de huidige 30 km/u-gebieden €400.000 beschikbaar. Uit de quick-scan blijkt dat afhankelijk van het ambitieniveau (o.a. na overleg met betrokkenen) en de mogelijke combinatie met beheermaatregelen een bedrag van tussen de €1.500.00 en €1.900.000 nodig is.

Aangezien er op dit moment €400.000 beschikbaar is, is er op basis van onder andere de haalbaarheid, de wensen van de afdeling Verkeer en Vervoer, stadsdeelcoördinatie en de politie en bestaande opmerkingen/klachten van de hulpdiensten, het OV-bureau en direct betrokkenen een prioritering aangebracht. Hieruit kwamen de Haydnlaan, Vechtstraat en de



Floresstraat als de drie belangrijkste knelpunten naar voren en deze willen we in het kader van de afronding 30 km/u-gebieden als eerste aanpakken. Indien het taakstellende budget van €400.000 niet toereikend is, is een belangenafweging tussen c.q. binnen deze drie knelpunten onderdeel van de opgave of vragen wij aanvullend krediet bij u aan. Voor verbeteringen op de overige locaties zullen wij u tijdig informeren en vragen wij aanvullend krediet bij u aan.

### **Uitzonderingen**

Een aantal locaties zal in het kader van de afronding van de 30 km/u-gebieden nog niet worden aangepakt, omdat deze afhankelijk zijn van andere maatregelen of geen prioriteit hebben. Bij de volgende uitzonderingen wordt voorlopig geen 30-km/u conform Duurzaam Veilig ingericht:

1. Zernike-terrein  
*Het universiteitsterrein wordt opnieuw ingericht. Na de functieveranderingen van de wegen wordt naar een passende categorisering gekeken.*
2. Bieskemaar (parkeerterrein nabij Kardingse)  
*Parkeerterreinen hebben geen prioriteit bij inrichting van 30 km/u-gebieden.*
3. Eenrumermaar (bedrijventerrein nabij Kardingse)  
*Bedrijventerreinen hebben geen prioriteit bij inrichting van 30 km/u-gebieden.*
4. Metaallaan  
*De Metaallaan heeft tot de aanleg van de nieuwe verbinding naar de Westelijke Ringweg een ontsluitingsfunctie. Daarna wordt de Metaallaan 30 km/u.*
5. Parkweg  
*Tot de oplevering van het laatste deel van de busbaan (Paterwoldseweg-Hoofdstation) worden op de Parkweg geen 30-km/u-maatregelen toegepast.*
6. Sontplein  
*Parkeerterreinen hebben geen prioriteit bij de inrichting van 30 km/u-gebieden.*
7. Stadspark  
*Momenteel wordt gewerkt aan een visie over de herinrichting van het park*
8. Laan Corpus den Hoorn/Laan van de Vrijheid  
*Als aansluiting Laan Corpus den Hoorn op de A7 gereed is wordt deze route 50 km/uur en de Laan van de Vrijheid 30 km/uur.*
9. Ter Borchlaan  
*Het invoeren van 30 km/uur met bijbehorende maatregelen vindt plaats na afronding van de bouwwerkzaamheden voor Ter Borch.*

Te zijner tijd zijn we ook voornemens om bovengenoemde gebieden die we voorlopig niet tot 30 km/u-gebied inrichten conform Duurzaam Veilig te gaan inrichten.

### **Participatie**

Het afronden van 30 km/u-gebieden heeft directe gevolgen voor de woonomgeving. Participatie is dan ook een belangrijk onderdeel van de opgave. De impact voor de betrokkenen verschilt per maatregel. Per maatregel wordt naar de passende vorm van participatie gezocht. Dit kan bijvoorbeeld een inspraakavond zijn.

### **Planning**

De werkzaamheden voeren wij gefaseerd uit. Het afronden van de 30 km/u-gebieden hopen wij eind 2010 afgerond te hebben. De werkzaamheden in de dorpen Engelbert, Middelbert en Dorkwerd hopen wij uiterlijk in 2009 af te ronden.

### **Samenvattend**

Met de invoering van 30 km/u-gebieden zijn we al een eind op streek en met de genoemde maatregelen kunnen we de inrichting conform Duurzaam Veilig in 30 km/h-gebieden nagenoeg afronden. De nog niet ingerichte gebieden, op een aantal uitzonderingen na, zullen worden ingericht. Ten aanzien van de gebieden, waar 30 km/u is ingevoerd, maar waar aanvullende maatregelen wenselijk zijn, zijn wij voornemens de inrichting van de Haydnlaan, Vechstraat en Floresstraat te optimaliseren. De overige knelpunten zullen in een later stadium worden aangepakt, hierover zullen wij u tijdig informeren en vragen wij aanvullend krediet bij u aan. Participatie is een belangrijk onderdeel van de opgave. Indien meer verbeteringen of verbeteringen op andere locaties gewenst zijn informeren wij u hierover en vragen wij aanvullend krediet bij u aan.

**Bijlage 2: Quick scan 30 km/u-gebieden in woonwijken**

Gebied	Straat	Opmerkingen
Gravenburg	Magnusstraat	te snel rijdend verkeer
Hoogkerk	Johan Faberlaan	sluipverkeer
Kranenburg	parallelweg Peizerweg	te snel rijdend verkeer
Vinkhuizen	Siersteenlaan	te snel rijdend verkeer
Paddepoel	Voermanstraat	te snel rijdend verkeer
	Plutolaan	te snel rijdend verkeer
Selwerd	Esdoornlaan	te snel rijdend verkeer
Oranjobuurt	Oranjesingel	is 30 km/u, inrichting 50
Hortus	Nieuwe Boteringestraat	
Indische buurt	Floresstraat	is 1 van de 3 projeccten
Rivierenbuurt	Vechtstraat	is 1 van de 3 projeccten
Laanhuizen	Verzetstrijderslaan	te snel rijdend verkeer
Coendersborg	Haydnlaan	is 1 van de 3 projeccten
	Thorbeckelaan	
Corpus den Hoorn	Boerhavelaan	te snel rijdend verkeer

