

Raadsvoorstel

350095-2025

Onderwerp Versneld van 50 naar 30 km/uur

Telnr. 14 050 Bijlagen 2

Registratienummer 327460-2025

Classificatie ☒ Openbaar ☐ Geheim ☐ Vertrouwelijk (bij gebruik van
persoonsgegevens)

Portefeuillehouder **Broeksma**

Langetermijn agenda (LTA) LTA ja: ☒ Maand 12 Jaar 2025

Raad LTA nee: ☐ Niet op LTA

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de in het Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad 2022-2026 gereserveerde middelen voor de transformatie van de Oostelijke Diepenring, de transformatie van de Goeman Borgesuslaan en de realisatie van de belevingsplek Winkelcentrum Overwinningplein te besteden aan het versneld invoeren van 30 km/uur, waarmee deze projecten komen te vervallen binnen Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad 2022-2026;
- II. de totale investeringskosten (inclusief plankosten) voor het versneld invoeren van 30 km/uur vast te stellen op € 3.000.000,--;
- III. hiervoor een uitvoeringskrediet ter beschikking te stellen van € 3.000.000,-- en de aan het uitvoeringskrediet verbonden structurele kapitaallasten van € 350.000,-- te dekken uit de beschikbare SIF-middelen 'Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie';
- IV. een storting te doen in de reserve SIF ter dekking van de toekomstige uitvoeringskosten in 2027 voor het versneld invoeren van 30 km/uur voor kosten die geen onderdeel zijn van de investering ter hoogte van € 1.500.000,-- en deze te dekken uit;
 - a. € 550.000,-- structurele extra beleidsmiddelen 'Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie' jaarschijf 2025
 - b. € 950.000,-- structurele extra beleidsmiddelen 'Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie' jaarschijf 2026
- V. de begrotingen 2025 en 2026 op deelprogrammaniveau overeenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

In de Doorwaadbare Stad werken we aan het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u in combinatie met een herinrichting van de straat om zo meer ruimte te geven aan groen en leefkwaliteit. Een dergelijk proces kost echter veel tijd. 17 juli 2024 heeft de gemeenteraad de motie 'Bloembakken in de straat, Snelheid eruit' unaniem aangenomen. In de motie wordt het college verzocht om, daar waar mogelijk, de snelheid in straten die op de lange termijnplanning staan voor herinrichting conform 30 km/u, vooruitlopend op definitieve reconstructie op korte termijn terug te brengen naar 30km/uur en hiervoor passende maatregelen te nemen. Met deze kredietaanvraag geven we invulling aan de motie en vragen we de raad krediet beschikbaar te stellen om zo het 30 km/u regime versneld in te voeren.

B&W-besluit d.d.: 4 november 2025.

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

In Groningen is het prettig wonen en verblijven. In geen enkele andere stad wordt meer gefietst dan in Groningen en ook de voetganger krijgt steeds meer ruimte. We maken al decennia lang de keuze voor een compacte gemeente met voorzieningen dichtbij. De komende jaren zal Groningen verder groeien, en daarmee ook de druk op de openbare ruimte. We weten dat de ruimte in onze compacte stad beperkt is. Voetgangers, fietsers, het OV en motorvoertuigen vragen allemaal een plek in onze straten. In onze mobiliteitsvisie nemen we al afscheid van de autologica. We zetten in op het verbeteren van de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van onze straten door ruimte voor autoverkeer te verminderen. Ook zetten we vol in op het verder versterken van lopen en fietsen en stimuleren we ruimte efficiënt, schoon en gezond vervoer. Auto's worden geacht vooral via de ring op hun plek van bestemming te komen en niet meer dwars door de stad te rijden.

We zien dat na jarenlange daling het aantal verkeersslachtoffers de afgelopen jaren weer toeneemt.

Uit de ongevalscijfers blijkt dat bij veel letselongevallen in Groningen sprake is van een conflict tussen een auto en een fietser of voetganger. Tegelijkertijd weten we dat de snelheid waarmee dit gemotoriseerd verkeer rijdt invloed heeft op het aantal ongevallen en bepalend is voor de afloop van een ongeval. Onderzoek wijst uit dat bij een gereden snelheid van 30 km/uur de kans op letsel én de kans op een dodelijke afloop sterk worden gereduceerd ten opzichte van 50 km/uur. Deze aantallen zijn zonder meer substantieel. Daarnaast heeft een lagere snelheid positieve impact op de kwaliteit van de leefomgeving, onder andere door minder geluids- en trillingsoverlast.

In onze Mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op Weg' en het daaruit vloeiende Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad (door de gemeenteraad vastgesteld op 16 november 2022) hebben we al opgenomen dat we in veel straten de maximumsnelheid gaan verlagen. In het Uitvoeringsprogramma kiezen we voor het verlagen van de snelheid in combinatie met herinrichting, passend bij de lagere snelheid en andere ruimtelijke ambities. Dit doen we aan de hand van de eveneens door de gemeenteraad vastgestelde leidraad openbare ruimte 'Nieuwe Ruimte' waarbij zoveel mogelijk bredere opgaven in een straat in één keer worden meegenomen. Denk aan het aanpakken van hittestress, opvang van regenwater of meer ruimte voor ontmoeting. Hierdoor krijgen we betere, aantrekkelijker straten en wordt efficiënter omgegaan met het inzetten van beperkte middelen. Om te komen tot daadwerkelijke reconstructie is echter veel tijd gemoeid. Vanwege beperkingen ten aanzien van mankracht en middelen kunnen slechts een aantal straten tegelijkertijd worden opgepakt.

Op 17 juli 2024 is de motie 'Bloembakken in de straat, snelheid eruit' unaniem aangenomen door de gemeenteraad. Hiermee wordt het college opgeroepen om, vooruitlopend op definitieve herinrichting, te onderzoeken of het mogelijk is de invoering van 30 km/uur versneld uit te voeren. Op de wegvakken in Doorwaadbare Stad wordt de snelheid in dat geval op korte termijn teruggebracht naar 30 km/u, vooruitlopend op de definitieve reconstructie. Hierbij horen passende, maar relatief eenvoudige maatregelen. In onze brief van 26 maart 2025 (kenmerk 64898-2025) hebben wij aangegeven op welke wijze wij hier invulling aan willen geven en aangekondigd om in december 2025 met een voorstel te komen. In dit raadsvoorstel geven wij aan hoe wij concreet uitvoering geven aan uw verzoek.

Kader

In de mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op Weg' (2021) en de bijlage 'Netwerk 2040' staan de uitgangspunten voor het mobiliteitsnetwerk van onze gemeente en is een concrete doorvertaling gemaakt op welke wegen wij de maximumsnelheid verlagen naar 30 km/uur. In het 'Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad 2022-2026' hebben wij aangegeven op welke wijze wij hier concrete invulling aan geven en welke wegen in deze periode worden gereconstrueerd.

Niet op alle straten in onze gemeente zal de snelheid verlaagd worden naar 30 km/uur. In de mobiliteitsvisie is al bepaald hoe ons wegennetwerk er in 2040 uit zal moeten komen te zien. In principe wordt op alle wegen binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid verlaagd tot 30 km/uur, tenzij er een aanleiding is om deze 50 km/uur te houden. Ook is het ons doel dat het autoverkeer zoveel mogelijk via de ringwegen en hoofdwegen rijdt en niet dwars door de stad, door de wijken en onze dorpen. Daarom blijft de snelheid op de zogenoemde 'Inprikkers' (wegen die direct naar de ring leiden) 50 km/uur. Ook op een aantal belangrijke hoofd-OV routes zal de snelheid 50 km/uur blijven, om de doorstroming van het OV te behouden. Verder worden of zijn er al plannen gemaakt voor enkele straten of zijn deze

onderdeel van een grotere gebiedsontwikkeling. Straten die op korte termijn worden gereconstrueerd vallen buiten dit voorstel.

Argumenten en afwegingen

In Nederland gaan steeds meer steden naar een maximumsnelheid van 30 km/uur in de bebouwde kom. Steden als Amsterdam, Nijmegen, Amersfoort en Haarlem gingen ons al voor of zijn op dit moment bezig met de invoering. Steden als Rotterdam, Den Haag en Utrecht kiezen voor een meer geleidelijke invoering. Ook in onze stad lag de oorspronkelijke keuze op een meer geleidelijke invoering. Straten als de Zaagmuldersweg, Korreweg, Vestdijklaan, Savornin Lohmanlaan, Lijzijde en Amkemaheerd staan op de planning voor een volledige herinrichting met meer ruimte voor voetgangers en fietsers, waarbij de maximumsnelheid teruggaat naar 30 km/uur. Ook voor de beleefplek Zonnelaan en de Prinsesseweg worden projecten opgestart. Met het versneld verlagen van de maximumsnelheid sorteren we voor op de volledige reconstructie van de overige straten in het uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad.

Het invoeren van 30 km/uur behelst meer dan alleen het plaatsen van een 30-bord en het aanbrengen van markering. Er gelden allerlei voorschriften en richtlijnen voor een goede weginrichting conform 30 km/uur. Om aan al deze richtlijnen te voldoen is in veel gevallen een complete herinrichting nodig. De impact op de snelheid bij een daadwerkelijke reconstructie is in veel gevallen een stuk groter dan wanneer alleen de borden en markering worden gewijzigd. Bovendien kunnen met een complete herinrichting ook veel andere opgaven van de straat worden opgepakt. Voor het versneld invoeren van 30 km/uur kiezen we voor een sobere en doelmatige aanpak. Hierbij hanteren we het uitgangspunt dat de weg geloofwaardig 30 km/uur wordt, vooruitlopend op deze herinrichting. Geloofwaardig betekent in dit geval dat het voor de weggebruiker zonder twijfel duidelijk is dat er 30 km/uur gereden dient te worden. In het rapport 'Versneld van 50 naar 30 km/uur', dat in de bijlage van dit raadsvoorstel is te vinden, is uiteengezet welke maatregelen minimaal genomen dienen te worden om de betreffende straten geloofwaardig terug te brengen naar 30 km/uur. Het rapport dient als basis voor het uitwerken van de maatregelen per straat.

Basismaatregelen en aanvullende maatregelen

Op elk wegvak waar de snelheid verlaagd zal worden geldt een basismaatregelenpakket bestaande uit bebording en markering. Daarnaast komt er bij elke overgang van 50 naar 30 een zoneportaal. Deze dient als versterking voor de zichtbaarheid van het 30 km/uur gebied. Voor veel straten zijn deze maatregelen niet genoeg om geloofwaardig 30 km/uur af te dwingen. Aanvullende maatregelen zijn vaak nodig. Welke maatregelen dat zijn hangt af van de situatie. In het rapport 'Versneld van 50 naar 30 km/uur' is een inschatting gemaakt per wegvak. Denk hierbij aan het verbreden of aanbrengen van fietsstroken, het verwijderen van asmarkering, het plaatsen van busdrempels of wegversmallingen en het aanbrengen van attentievlakken. Daarnaast zal in sommige gevallen de verkeerslichtenregeling aangepast moeten worden op de nieuwe snelheid. Verder zijn er een paar wegen waarbij de snelheid niet met een paar 'simpele' maatregelen geloofwaardig omlaag gebracht kan worden. Om welke wegen dit gaat en waarom, staat beschreven in het rapport. In totaal brengen we de snelheid op 48 straten versneld terug naar 30 km/uur. De komende maanden werken we de maatregelen per straat verder uit.

Verkeersveiligheid

Uit verschillende wetenschappelijke onderzoeken is gebleken dat het verlagen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur de verkeersveiligheid drastisch doet toenemen. Het aantal verkeersongevallen is minder, maar ook de kans op (ernstig) letsel ligt lager bij een gereden snelheid van 30 km/uur. De eerste bevindingen uit steden waar 30 km/uur al de norm is, zijn positief. In Amsterdam is een jaar na het invoeren van de maatregelen het aantal ongevallen waarbij ten minste één motorvoertuig is betrokken met 11% gedaald. Dergelijke cijfers zijn niet in beton gegoten; vaak worden ongevallen waarbij geen of geringe schade is, niet geregistreerd. Daardoor worden ze ook niet meegenomen in de cijfers. Mogelijk nog belangrijker dan cijfers, ofwel de objectieve verkeersveiligheid, is het gevoel van verkeersveiligheid: de subjectieve verkeersveiligheid. Doordat gemotoriseerd verkeer minder hard rijdt ontstaat er een rustiger wegbeeld waarbij voetgangers met een veiliger gevoel kunnen oversteken en fietsers meer ruimte ervaren. Het reduceren van de maximumsnelheid draagt dus niet alleen bij aan de verkeersveiligheid, maar ook de leefkwaliteit in de straat. Dit neemt niet weg dat de leefkwaliteit nog meer kan toenemen bij een volledige herinrichting van de straat.

Tijdelijkheid

De maatregelen voorgesteld in het rapport zijn in principe allemaal van tijdelijke aard. Bij de volledige herinrichting van de straten wordt gekeken naar de gehele openbare ruimte, zoals ook met de Doorwaadbare Stad straten is gedaan die nu richting uitvoering gaan. Aangezien het uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad een doorlooptijd heeft tot 2040, betreft de levensduur van deze tijdelijke maatregelen al gauw 10-15 jaar.

Wel of geen bloembak

In de motie ‘Bloembakken in de straat, Snelheid eruit’ wordt uitdrukkelijk gesproken over het plaatsen van snelheidsremmers in de vorm van bloembakken. Dit is inderdaad een simpele, doeltreffende manier om de snelheid eruit te halen. Het is een snel uitvoerbare, tijdelijke maatregel. Echter zijn bloembakken zeer onderhoudsgevoelige objecten. De beplanting in een bloembak heeft veel aandacht nodig. Stadsbeheer heeft niet de capaciteit om voor alle straten waar verkeersremmende maatregelen worden voorzien, zorg te dragen voor de bloembakken. ‘Adoptiebakken’ kunnen hier wellicht een uitkomst bieden. Gezien het feit dat de ‘tijdelijkheid’ waarover we spreken toch al snel enkele jaren betreft, kiezen we hier in eerste instantie niet voor bloembakken, maar voor een andere aankleding van de wegversmallingen en zoneportalen. Hoe deze aankleding er precies uit komt te zien, hoort bij de verdere uitwerkingen van de maatregelen. Daar waar betrokken buurtbewoners aangeven zorg te willen dragen voor bloembakken in de vorm van adoptiebakken, gaan we de mogelijkheden hiervoor onderzoeken.

Aanrijtijden OV en hulpdiensten

Het invoeren van 30 km/uur heeft invloed op de rijtijden en dienstregeling van het OV en de aanrijtijden van de hulpdiensten. De (aan)rijtijden zijn afhankelijk van meerdere factoren. De maximumsnelheid is één factor, maar ook de verkeersdruk, passeermogelijkheden, het aantal kruispunten, de vormgeving daarvan en de prioritering (van OV) hebben invloed. Zoals genoemd gaan niet alle straten terug naar 30 km/uur. De belangrijkste OV-routes blijven 50. Hulpdiensten maken ook veelal gebruik van deze routes. De kwaliteit van het OV heeft continu onze aandacht, zoals bij het project Spoorzone, de insnijding van het Emmaviaduct, de busbaan N355 naar Zuidhoorn, etc. Dat neemt niet weg dat er mogelijk consequenties zijn voor aanrijtijden. In nauw overleg met de hulpdiensten en het OV bureau zoeken we naar passende oplossingen en/of alternatieven.

Uitvoering

We willen het 30 km/uur regime in één keer invoeren op de betreffende wegvakken. Er moet nog wel veel uitgezocht worden voor het zo ver is. We kijken samen met het OV bureau en de hulpdiensten naar de best mogelijke oplossing voor het verlies van aanrijtijden. De ontwerpen per straat worden opgesteld, evenals de verkeersbesluiten. De verkeersbesluiten hebben een standaard inspraaktermijn waaraan gehouden moet worden. Daarnaast moeten de ontwerpen omgezet worden in technische tekeningen en moeten één of meerdere aannemers gevonden worden die het werk kunnen uitvoeren. We streven naar een invoering in het eerste kwartaal van 2027.

Monitoring en evaluatie

De versnelde invoering van 30 km/uur moet vooral ten goede komen aan de verkeersveiligheid. Door op alle wegvakken in één keer de snelheid te verlagen wordt een krachtiger signaal afgegeven en kan aan de weggebruiker beter duidelijk gemaakt worden wat er van hem of haar verwacht wordt. Hoewel meerdere steden al vergelijkbare projecten hebben uitgevoerd, staat het principe van op grote schaal versneld de snelheid verlagen naar 30 km/u nog relatief in de kinderschoenen. Het is daardoor niet met zekerheid te zeggen wat de precieze effecten van de maatregel zullen zijn. Het is daarom belangrijk om te evalueren wat de positieve en negatieve effecten zijn van het versneld invoeren van 30 km/u. Het effect op de verkeersveiligheid kan direct en indirect kwantitatief worden bepaald. Voor de evaluatie kijken we naar verkeersveiligheid (ongevallendata), snelheid, intensiteiten en doorstroming, rijtijden voor openbaar vervoer (bus), aanrijtijden voor hulpdiensten, effecten voor omgeving (sluiproutes) en draagvlak. We vergelijken de data van een jaar vóór de invoering met de data van een jaar na de invoering. Voor alle aspecten geldt dat een evaluatie na volledige herinrichting waardevol is, als vergelijking met de huidige situatie en de situatie met versneld 30.

Na de algemene en operationele monitoring en evaluatie wordt eind 2027 een evaluatierapport opgesteld. Naar aanleiding daarvan kan aanvullend gemonitord worden, of wordt overgegaan op de reguliere verkeersmonitoring, zoals die ook nu al wordt gedaan in de gemeente.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

In het beleidskader ‘Samen maken we Groningen; beleidskader participatie 2025’ is opgenomen op welke wijze participatie in onze gemeente plaats dient te vinden. In dit document zijn verschillende participatieniveaus opgenomen. Bij het vaststellen van de mobiliteitsvisie is reeds besloten op welke wegen de maximumsnelheid verlaagd wordt en ook op welke wegen een maximumsnelheid van 50 km/u gehanteerd blijft. Hierbij is een uitvoerig participatietraject doorlopen, waarbij via een grote verscheidenheid aan kanalen inwoners, ondernemers en gebruikers de gelegenheid hebben gehad hun mening kenbaar te maken. Gezien in de mobiliteitsvisie al het besluit is genomen om op de

voorgestelde wegen de snelheid te verlagen naar 30 km/uur, kiezen we ervoor dat niet weer over te doen. Daarom is voor het versneld invoeren van 30 km/uur gekozen voor het niveau ‘informer’.

Gesprekken

Tijdens het opstellen van het rapport ‘Versneld van 50 naar 30 km/uur’ hebben we -buiten de afstemming intern-gesprekken gevoerd en afstemming gezocht met verschillende externe partijen. Dit zijn de politie, de veiligheidsregio en ambulancezorg, het OV bureau, Qbuzz, Werkgroep Toegankelijk Groningen, de Adviescommissie Verkeer en Vervoer (AVV) en de fietsersbond. De gesprekken waren zeer constructief. Het belang van 30 km/uur werd onderstreept en er werd meegedacht over de verdere uitvoering. Er zijn een aantal suggesties gedaan over de weginrichting en het belang van evalueren. Wat vooral naar voren kwam tijdens deze gesprekken is dat een weg een dusdanige inrichting moet hebben dat deze ook echt 30 km/uur uitstraalt. Daarnaast is het belang van handhaving meerdere keren aangekaart. Begrijpelijkermijns maken -zoals genoemd- het OV bureau en de hulpdiensten zich vooral zorgen om de (aan)rijtijden. In het vervolgetraject waarbij we de maatregelen per straat verder uitwerken, bekijken we samen waar en hoe we de impact hiervan kunnen verminderen. Op ons verzoek hebben het OV bureau samen met Qbuzz, de fietsersbond en het AVV hun inbreng op papier gezet in de vorm van memo's. Het Consumentenplatform Openbaar Vervoer heeft ongevraagd ook haar advies uitgebracht. Deze zijn te vinden in de bijlage.

Grote campagne

Het invoeren van 30 km/uur is meer dan het alleen aanbrengen van fysieke maatregelen op de weg. We willen ook dat gebruikers zich aan de 30 km/uur gaan houden. Dit vergt een gedragsaanpassing. Daarom zetten we vol in op een grote campagne. Jong, oud, automobilist, fietser, voetganger, ondernemer, forens, bezoeker, Stadler, student en Ommelander. De boodschap is duidelijk; in Groningen is 30 km/uur de norm. Conform mobiliteitsvisie. Samen met een communicatiebureau zorgen we ervoor dat deze boodschap iedereen kan bereiken.

De campagne begint daags na het vaststellen van dit raadsvoorstel. Richting de aanloop van de daadwerkelijke invoering van 30 km/uur, zal op diverse manieren duidelijk worden gemaakt dat Groningen de stad van 30 wordt. Niet alleen op straat zal dit zichtbaar zijn, maar ook via diverse mediakanalen zal hier aandacht aan worden besteed. Hoe dichterbij het moment van invoering komen, hoe zichtbaarder het zal zijn dat het gaat gebeuren. Ook het moment van daadwerkelijke invoering zal groots kenbaar gemaakt worden. En dat allemaal met een Gronings sausje.

De materialen die gebruikt worden voor de campagne zijn dusdanig ontworpen dat ze makkelijk hergebruikt kunnen worden, ook na de invoering. Zo kunnen we snel aanvullende aandacht geven aan het 30 km/uur regime als blijkt dat dit nodig is op bepaalde straten.

Financiële consequenties

De totale kosten voor het versneld invoeren van 30 km/uur worden geraamd op € 5.550.000,--, inclusief plan- en voorbereidingskosten en communicatie. Het gehele bedrag wordt gedekt uit de structurele extra beleidsmiddelen ‘Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie’. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

Maatregel / onderdeel	Bedrag
Infrastructuur	€ 3.000.000,--
Belijning en markeringen op bestaand wegdek.	€ 2.300.000,--
Communicatie	€ 250.000,--
Totaal:	€ 5.550.000,--

Om over de middelen voor het versneld invoeren van 30 km/uur te beschikken, worden de in het Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad 2022-2026 gereserveerde middelen voor de transformatie van de Oostelijke Diepenring, de transformatie van de Goeman Borgesiuslaan en de realisatie van de beleevingsplek Winkelcentrum Overwinningplein gebruikt. Deze projecten zijn daarmee niet van de baan. Zij kunnen alsnog opgenomen worden in het Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad 2026-2030. Dit leggen we te zijner tijd aan uw raad voor.

Conform de financiële verordening van de gemeente Groningen maken de kosten voor belijning en markeringen op bestaand wegdek en de kosten voor communicatie geen onderdeel uit van het aan te vragen uitvoeringskrediet. Om deze kosten te kunnen dekken in 2027 en de realisatie van dit project mogelijk te maken wordt in 2025 en 2026 een storting gedaan in de reserve SIF. Het betreft een storting van € 1.500.000,-- (jaarschijf 2025 € 550.000,-- en jaarschijf 2026 € 950.000,--). Na deze stortingen resteert er nog een bedrag van € 1.050.000,--, dit bedrag wordt in 2026 (€ 150.000,--) en 2027 (€ 900.000,--) gedekt uit de beschikbare extra beleidsmiddelen ‘Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie’.

Voor het resterende onderdeel Infrastructuur, wordt een uitvoeringskrediet aangevraagd van € 3.000.000,--. De structurele jaarlijkse kapitaallasten worden tevens gedekt uit de beschikbare extra beleidsmiddelen 'Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie' en bedragen jaarlijks € 350.000,--. Deze investering wordt in 10 jaar afgeschreven.

De begrotingswijziging van de investering is als volgt:

BEGROTINGSWIJZIGING INVESTERINGEN 2025 (x € 1000)						
DIRECTIE:	Stadsontwikkeling					
LOOPTIJD:	2025 - 2027					
Programma	Deelprogramma	Beleidsveld	Inc/str	Lasten	baten	Saldo te activeren
01 Economie en Ruimte	01.2 Mobiliteit	01.2.2 Impact op de directe omgeving	I	3.000		3.000
Totaal				3.000	-	3.000

De begrotingswijzigingen voor de exploitatie zijn als volgt:

BEGROTINGSWIJZIGING EXPLOITATIE 2025 (x € 1000)										
Programma	Deelprogramma	Beleidsveld	inc/str	Lasten	baten	Saldo voor res.mut.	Toevoeging reserves	Onttrekking reserves	Saldo na res.mut.	
01 Economie en Ruimte	01.2 Mobiliteit	01.2.2 Impact op de directe omgeving	I	-550		550	550		0	
Totaal				-550	0	550	550	0	0	

BEGROTINGSWIJZIGING EXPLOITATIE 2026 (x € 1000)										
Programma	Deelprogramma	Beleidsveld	inc/str	Lasten	baten	Saldo voor res.mut.	Toevoeging reserves	Onttrekking reserves	Saldo na res.mut.	
01 Economie en Ruimte	01.2 Mobiliteit	01.2.2 Impact op de directe omgeving	I	-950		950	950		0	
Totaal				-950	0	950	950	0	0	

Overige consequenties

Het versneld invoeren van 30 km/uur heeft natuurlijk niet alleen financiële gevolgen. De belangrijkste consequenties, de verkeersveiligheid en de aanrijtijden voor OV en hulpdiensten, zijn hierboven al beschreven. Daarnaast zijn er nog andere gevolgen te benoemen, zoals;

Handhaving

Om af te dwingen dat bestuurders daadwerkelijk 30 km/uur rijden, is de weginrichting van groot belang. Toch zullen er altijd bestuurders zijn die zich hier niet aan zullen houden. Snelheidscontroles kunnen zeker bijdragen aan het algemene rijgedrag. Handhaving op snelheid is een bevoegdheid van de politie. De politie werkt op basis van prioritering en capaciteit. Snelheidscontroles zullen hier niet snel onderdeel van zijn. We blijven de situatie monitoren en op basis van noodzaak in overleg met de politie de mogelijkheden tot handhaving bespreken.

Veranderde verkeerssituatie

Elke verandering in een verkeerssituatie heeft aanpassingstijd nodig. Over het algemeen duurt het ongeveer 3 maanden voordat gebruikers aan de nieuwe situatie gewend zijn. Tot die tijd zal er hoogstwaarschijnlijk een toename zijn in het aantal meldingen over de verkeersveiligheid, maar we verwachten dat na de gewenningsperiode de gemiddelde snelheid niet meer tot onveilige situaties gaat leiden. Uiteraard zal de communicatiecampagne hier een positieve bijdrage aan leveren.

Sluiproutes

De snelheidsverlaging kan in theorie leiden tot verschuiving van routes en de daarbij horende overlast. Sluipverkeer door woonstraten moet worden voorkomen. Het is dan ook van belang om de hiërarchie van de wegen waar de snelheid verlaagd wordt in het netwerk te behouden. Vanuit dit project wordt er weinig aan de hiërarchie gewijzigd; vrijwel alle voorrangssituaties blijven bijvoorbeeld gelijk. Desondanks zullen voor bepaalde wegvakken de routes gemonitord moeten worden.

Luchtkwaliteit

Vaak wordt gedacht dat het terugbrengen van de verkeerssnelheid van 50 naar 30 km/uur ook positief bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Uit recente evaluaties is echter gebleken dat het terugbrengen van de snelheid van 50 naar 30 km/uur amper tot geen effect heeft op het verbeteren van de luchtkwaliteit. Dat neemt niet weg dat het reduceren van de maximale snelheid vele andere positieve effecten heeft, zoals het verbeteren van de verkeersveiligheid en het reduceren van ernstige verkeersongelukken.

Beheer en onderhoud

De fysieke maatregelen die nodig zijn voor het invoeren van 30 km/uur zijn natuurlijk onderhevig aan onderhoud. In principe zijn het tijdelijke maatregelen die er liggen totdat de herinrichting kan plaatsvinden. Samen met stadsbeheer stemmen we af welke wegen al in de planning staan voor onderhoud zodat we werk van werk zullen maken. Op de wegen waar dit niet kan (het merendeel) kiezen we op advies van stadsbeheer voor onderhoudsarme materialen. Onderhoud wordt vervolgens in het programma van stadsbeheer ondergebracht.

Vervolg

Met het vaststellen van dit raadsvoorstel en het vrijgeven van het krediet kunnen we verder met de uitwerking van het invoeren van versneld 30. Zoals genoemd streven we naar invoering van 30 km/uur in het eerste kwartaal van 2027.

Lange Termijn Agenda

Het project versneld van 50 naar 30 staat op de LTA van december 2025

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Roelien Kamminga

loco-secretaris,
Bert Popken

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.