

UITVOERINGSPLAN

30 km/uur

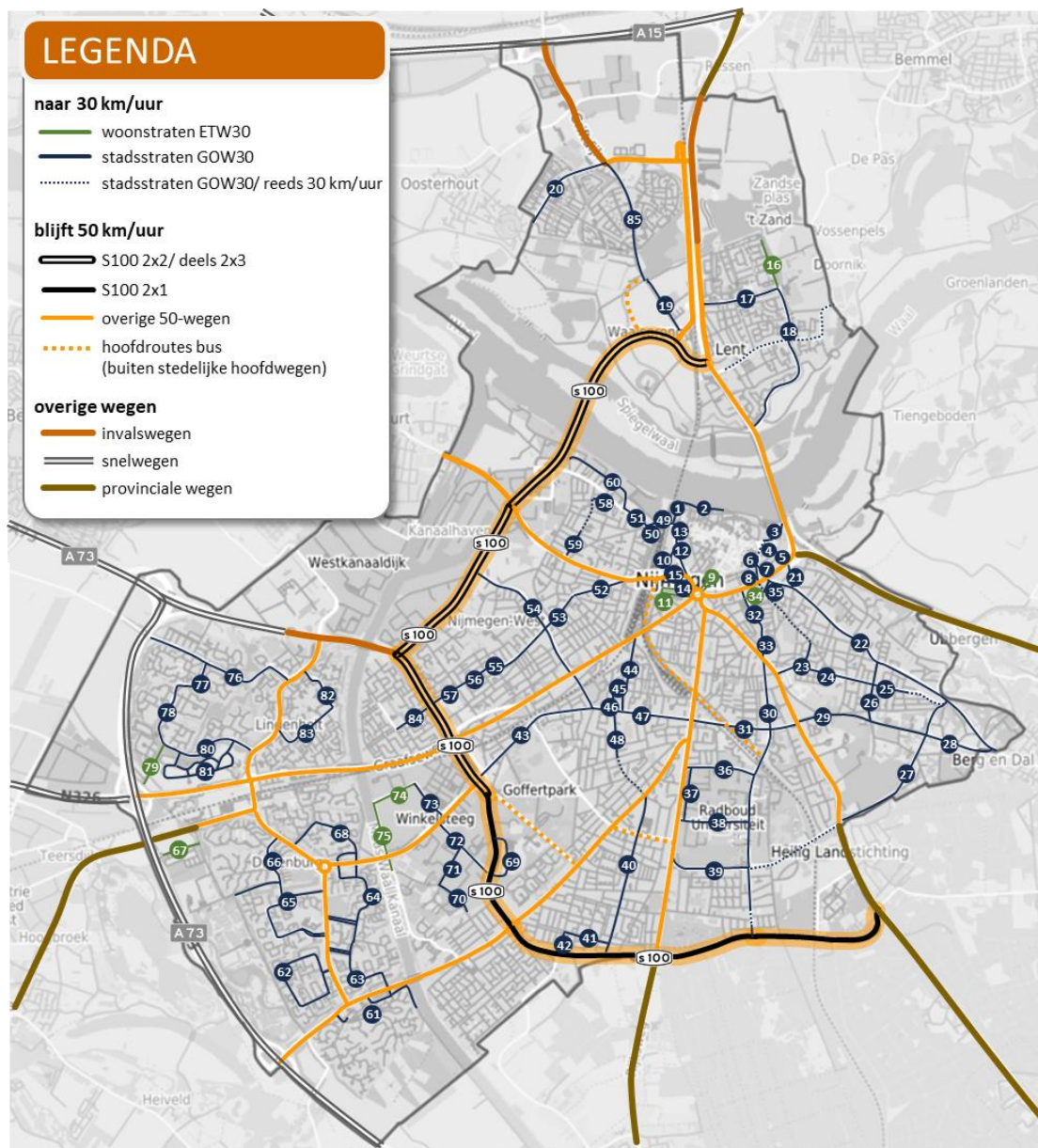


Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
1.1	Fasering.....	4
1.2	Scope uitvoeringsplan	6
2	Infrastructuur.....	7
2.1	Bebording	7
2.2	Markering.....	9
2.3	Verkeersregelinstallaties (vri's).....	12
2.4	Aanvullende fysieke maatregelen.....	13
3	Juridisch proces	17
3.1	Wettelijk kader	17
3.2	Beschrijving proces	17
3.3	Juridische risico's.....	18
3.4	Uitvoering en planning.....	19
4	Communicatie, gedrag en handhaving.....	20
5	Stakeholders.....	22
6	Monitoring en evaluatie.....	24
7	Planning.....	26
8	Financiën	27

1 Inleiding

Op 29 januari 2025 heeft de gemeenteraad de 'Netwerkvisie Mobiliteit: 30 km/uur als norm' vastgesteld. Deze visie bouwt voort op de eerder vastgestelde Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie'. In de Netwerkvisie staat beschreven hoe ongeveer de helft van de huidige 50 km/uur-straten een nieuwe functie krijgt als 'stadsstraat', waarbij de maximumsnelheid wordt verlaagd naar 30 km/uur (zie figuur 1). Dit uitvoeringsplan beschrijft de benodigde stappen om tot deze omzetting naar stadsstraten te komen.



Figuur 1: Wegcategorisering conform netwerkvisie gemeente Nijmegen

1.1 Fasering

Bij een snelheidsverlaging naar 30 km/uur is een passende weginrichting essentieel. Daarom is het belangrijk om prioriteiten te stellen, zodat de straten met de hoogste urgentie als eerste worden aangepakt. De implementatie van de Netwerkvisie is om die reden opgedeeld in drie fases, namelijk:

- fase 1: omzetting in één keer, medio 2026;
- fase 2: omzetting na aanvullende maatregelen, medio 2026;
- fase 3: omzetting na herinrichting.

Deze gefaseerde invoering biedt meer ruimte voor een zorgvuldige inrichting van stadsstraten, in lijn met de principes van een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur (GOW30). Deze fasering is aangegeven op het kaartje in figuur 2.

Fase 1: omzetting in één keer, medio 2026

Dit betreft straten met een verhoogd veiligheidsrisico, namelijk straten waar relatief veel verkeersongevallen hebben plaatsgevonden en straten die geen (vrijliggende) fietsinfrastructuur hebben. Om de veiligheid te verbeteren kunnen deze straten worden omgevormd naar 30 km/uur door middel van het plaatsen van bebording en het aanpassen van de wegmarkering.

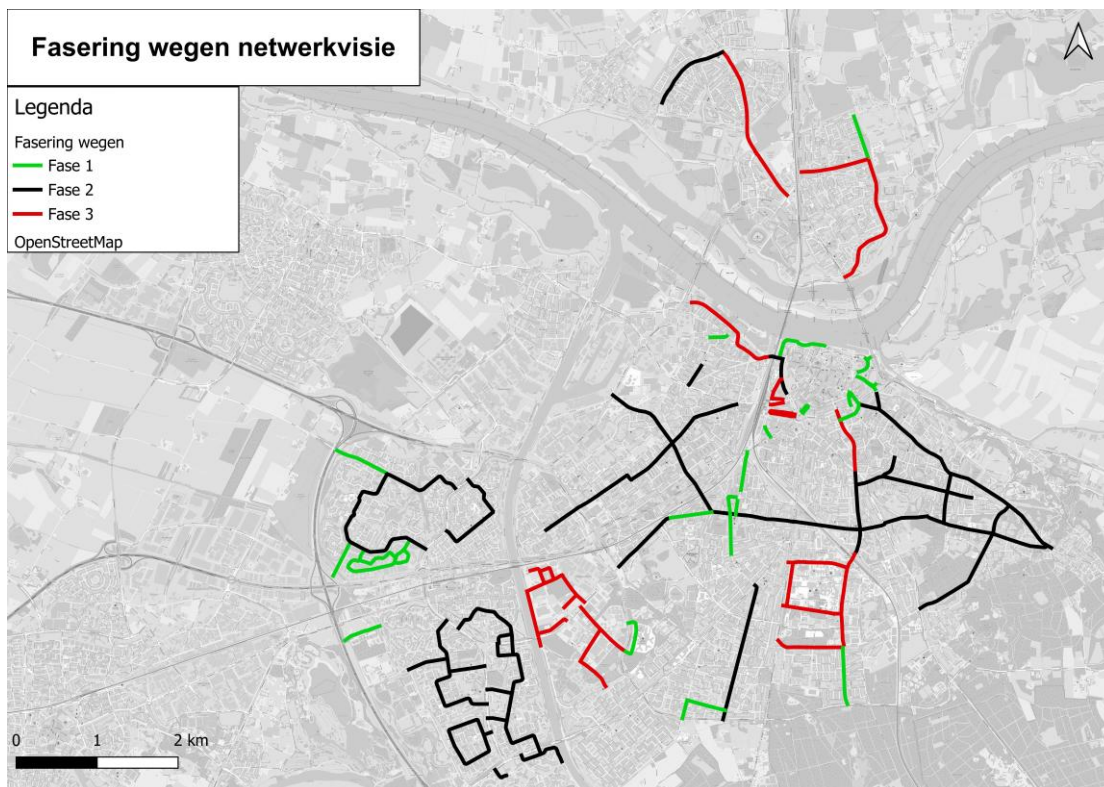
Fase 2: omzetting na aanvullende maatregelen, medio 2026

Dit zijn de straten die niet vallen onder fase 1 of 3. Deze straten kunnen worden omgevormd tot 30 km/uur wanneer aanvullende maatregelen voor een veilige en herkenbare weginrichting zijn getroffen. Dit gebeurt naast het aanpassen van bebording en wegmarkering door middel van het realiseren van aanvullende (snelheidsremmende) maatregelen.

Fase 3: omzetting na herinrichting

Dit betreft straten met vrijliggende fietspaden, straten die tot en met 2030 gepland staan voor onderhoud, en straten die deel uitmaken van gebiedsontwikkelingen. Deze straten kunnen worden omgezet naar 30 km/uur na herinrichting, gekoppeld aan groot onderhoud of een gebiedsontwikkeling.

In dit uitvoeringsplan is alleen ingegaan op de uitvoering van fase 1 en 2. De straten in fase 3 en de definitieve herinrichting van straten in fase 1 en 2 zijn geen onderdeel van het uitvoeringsplan.



Figuur 2: Fasering straten netwerkvisie

Aanvullende straten naar 30 km/uur

In de uitwerking van het uitvoeringsplan zijn nog enkele straten naar voren gekomen die niet in de Netwerkvisie zijn benoemd. Daarnaast zijn enkele straten niet correct geduid in de kaart en/of tabel in de Netwerkvisie. De heeft tot de volgende correcties geleid:

- Arend Noorduijnstraat: niet genoemd in netwerkvisie, opgenomen in fase 1;
- Archipelstraat (Heyendaalseweg – Groesbeekseweg): niet genoemd in netwerkvisie, opgenomen in fase 2;
- Weurtseweg (oost) / Voorstadslaan: onduidelijk aangegeven onder welke fase deze vallen, opgenomen in fase 3;
- Winkelsteegseweg en Hulzeneseweg: kleur op kaart in bijlage bij amendement komt niet overeen met de kleur in de tabel. Deze straten zijn opgenomen in fase 3;
- Boekweitweg: niet genoemd in netwerkvisie, opgenomen in fase 3;
- Roggeweg: niet genoemd in netwerkvisie, opgenomen in fase 3;
- Nieuwe Dukenburgseweg (afakking vanaf hoofdrijbaan Nieuwe Dukenburgseweg tot Oostkanaaldijk): niet genoemd in netwerkvisie, opgenomen in fase 3;
- Griftdijk (Oude Groenestraat – Italiëstraat): in het amendement opgenomen in fase 3.

1.2 Scope uitvoeringsplan

De overgang naar 30 km/uur voor de straten in fase 1 en 2 vindt integraal plaats. De volgende elementen zijn in dit uitvoeringsplan meegenomen:

- infrastructuur: bebording, markeringen en verkeersregelininstallaties. Voor straten in fase 2 zijn aanvullende snelheid remmende maatregelen nodig (hoofdstuk 2);
- juridisch proces: beschrijving van het proces en de te volgen verkeersbesluitprocedure (hoofdstuk 3);
- communicatie en gedrag: beschrijving van de in te zetten voorlichtings- en communicatiecampagne rondom de invoering van 30 km/uur (hoofdstuk 4);
- stakeholders: betrekken van zowel externe als interne stakeholders (hoofdstuk 5);
- monitoring en evaluatie: vastlegging meetmomenten en criteria om de effectiviteit van de omzetting te beoordelen (hoofdstuk 6);
- planning: planning van alle benodigde acties en maatregelen tot en met de omzetting naar 30 km/uur (hoofdstuk 7);
- financiën: kostenraming van de maatregelen (hoofdstuk 8).

2 Infrastructuur

De invoering van 30 km/uur vereist verschillende aanpassingen in onder andere bebording, wegmarkeringen en verkeerslichten (vri's). Daarnaast zijn er voor verschillende straten aanvullende (snelheidsremmende) maatregelen nodig. In dit hoofdstuk is dit per onderwerp uitgewerkt.

2.1 Bebording

Met het instellen van 30 km/uur op de straten in fase 1 en 2 worden de huidige 30 km/uur zones vergroot (zie figuur 2). Hierdoor dient de bebording aangepast te worden, namelijk:

- 30 km/uur bebording (verwijderen op bestaande locaties en plaatsen op nieuwe locaties);
- voorrangsborden (verwijderen / aanpassen).

Plaatsen en verwijderen bebording

30 km/uur bebording

Juridisch gezien kan de invoering van GOW30 op twee verschillende manieren:

- het instellen van 30 km/uur op straatniveau;
- het instellen van 30 km/uur zones.

Het instellen van 30 km/uur op straatniveau betekent dat op elke straat en na elke zijstraat een verkeersbord 30 km/uur (A01-30) geplaatst dient te worden. Het aantal verkeersborden zou daarmee fors toenemen. Daarmee ontstaan er twee verschillende type straten met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Het toepassen van verschillende verkeersborden om de maximumsnelheid aan te geven kan verwarrend zijn. Daarnaast bestaan er in dat geval situaties waarin weggebruikers eerst een bord "einde zone 30" passeren en vervolgens een 30 km/uur bord.

Door het instellen van 30 km/uur zones (met zoneborden) worden de bestaande 30 km/uur zones feitelijk groter gemaakt. Bij het toepassen van zoneborden is herhaling van het bord na iedere zijweg niet nodig. De 30 km/uur zones worden groter waarmee er een groot aantal huidige zoneborden kan verdwijnen. Hiermee wordt het aantal verkeersborden verminderd wat bijdraagt aan duidelijkheid en overzichtelijkheid voor de verkeersdeelnemers, evenals een rustiger straatbeeld. Daarnaast sluit het aan bij het beleid 'Verkeersborden less is more (2016)' waarmee de gemeente de hoeveelheid verkeersborden in de openbare ruimte juist wil verminderen.

Op basis van bovenstaande argumenten is gekozen voor het uitbreiden van de bestaande 30 km/uur zones. Aan het begin van de zone wordt dit aangegeven met een 30 km/uur zonebord (A01-30-ZB) en aan het eind van de zone met een einde 30 km/uur zonebord (A02-30-ZE). Om kosten te besparen en kapitaalvernietiging tegen te gaan, worden bestaande zoneborden hergebruikt. In totaal worden circa 860 zoneborden verwijderd en circa 145 verplaatst naar nieuwe locaties.

Voorrangsborden

De stadsstraten blijven voorrang houden ten opzichte van de zijstraten. Op dit moment is dit geregeld met inritconstructies of bebording. De inritconstructies blijven gehandhaafd, maar de voorrangsborden moeten op sommige locaties worden aangepast. In de Wegenverkeerswet (Uitvoeringsvoorschriften van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer) staat dat verkeersborden B01 (voorrangsweg) niet toegepast mogen worden op 30 km/uur straten. De verkeersborden B01 worden vervangen door verkeersborden B03, B04 of B05. In

totaal worden circa 305 voorrangsborden vervangen. In figuur 3 zijn de genoemde verkeersborden visueel weergegeven.



Figuur 3: overzicht verkeersborden

Uitvoering en planning

Op het moment van invoering van de nieuwe maximumsnelheid dient de 30 km/uur bebording op de nieuwe locaties zijn geplaatst. Het is niet mogelijk – gezien de hoeveelheid – om het plaatsen en verwijderen van de 30 km/uur bebording op één moment uit te voeren. De werkzaamheden worden daarom voor het moment van invoering uitgevoerd. De verkeersborden op de nieuwe locaties worden voorzien van een tijdelijke sticker met een vooraankondiging en nader te bepalen campagnetekst. Deze vooraankondiging geeft aan vanaf wanneer het nieuwe snelheidsregime van kracht gaat. Op het moment van invoering worden deze stickers (op één moment) verwijderd.

Het aanpassen van de voorrangsborden op kruispunten kan voor en na invoering gebeuren, maar in ieder geval na vaststelling definitief verkeersbesluit. Op de nieuwe 30 km/uur straten worden eventueel aanwezige verkeersborden B01 vervangen door de verkeersborden B03, B04 of B05.

De locaties van de te plaatsen 30 km/uur bebording en voorrangsborden is globaal op de digitale kaart bepaald. Voor de uitvoering wordt de specifieke locatie bepaald. De wijzigingen worden verwerkt in het beheersysteem Greenpoint van Stadsbeheer. Tijdens de uitvoering worden verschillende stappen doorlopen:

- Stap 1:** Het exact bepalen en intekenen van de nieuw te plaatsen bebording op basis van beschikbare ondergronden.
- Stap 2:** Het plaatsen van de zoneborden A01-30-ZB en A02-30-ZE in de periode voorafgaand aan de invoering van het nieuwe maximumsnelheid van 30 km/uur (voorzien van een tijdelijke sticker). Op locaties waar bestaande zoneborden worden verwijderd, plaatsen we tijdelijke zoneborden.

Het vervangen van de voorrangsborden (B01) voor de verkeersborden B03, B04 of B05) wordt uitgevoerd in de periode voorafgaand aan het moment van invoering van de nieuwe maximumsnelheid.
- Stap 3:** Op het moment van invoering worden de stickers op de zoneborden (op één moment) verwijderd.
- Stap 4:** Het verwijderen van (tijdelijke) zoneborden op de oude locaties na het moment van invoering.
- Stap 5:** Controlerondes, mutaties en inmetingen in het beheersysteem.

Risico's bebording

Risico	Preventieve maatregel	Correctieve maatregel
Niet genoeg verkeersborden voor hergebruik	Tijdig controleren in beheersysteem of er voldoende verkeersborden zijn van juiste kwaliteit	Tijdig nieuwe verkeersborden bestellen
Eventueel te bestellen verkeersborden zijn niet op tijd geleverd	Levertijden controleren en tijdig verkeersborden bestellen	Oude verkeersborden met wellicht niet de juiste kwaliteit tijdelijk plaatsen
Tijdelijke stickers op verkeersborden op nieuwe locaties worden (door derden) al eerder verwijderd	Regelmatig controleren Goede communicatie	Stickers opnieuw plaatsen

Tabel 1: risico's bebording

2.2 Markering

Een GOW30 kent een eigen uitstraling met een daarbij behorend dwarsprofiel. De markering van straten uit fase 1 en 2 dient daarop aangepast te worden.

Plaatsen en verwijderen markering

Asmarkeringen

Voorop de stadsstraten met fietstroken is in de huidige situatie vaak nog witte asmarkering aanwezig. Een belangrijk herkenbaarheidskenmerk van de GOW30 is een rode middenstrook op de wegas in plaats van een witte wegmarkering. In een heringerichte situatie kan een dergelijke rode middenstrook uit een klinkerbestrating bestaan, zoals bijvoorbeeld op de St. Jacobslaan. Het aanbrengen van een dergelijke middenstrook in klinkerbestrating is in een bestaande situatie niet realistisch, gelet op de lange doorlooptijd en hoge kosten. Voor de straten uit fase 1 en 2 is daarom uitgegaan van het toepassen van een rode coating. Voor smalle straten wordt geen rode middenstrook toegepast. Dit zijn doorgaans de straten waar nu ook geen witte asmarkering aanwezig is. Het toepassen van een klinkerbestrating kan bij toekomstig onderhoud of herinrichting overwogen worden.

Bestaande (rode) fiets- en suggestiestroken en de daarbij behorende witte markering blijven gehandhaafd.

In figuur 4 is een overzicht weergegeven van mogelijke dwarsprofielen.

Verkeersgeleiders

Op locaties waar een rode middenstrook wordt aangebracht, loopt deze door tot de eventueel aanwezige verkeersgeleiders. Voor een betere zichtbaarheid wordt de kop van de verkeersgeleiders voorzien van een witte markering.

STADSSTRATEN MET FIETSPADEN

GOW30 met vrij liggende fietsvoorzieningen



Voorbeeld mogelijk dwarsprofiel. Enkele voorbeelden in Nijmegen zijn de Tweede Oude Hesenslaan en de Sint Jacobsaan (beelden: googlemaps.com)

STADSSTRATEN MET FIET(SUGGESTIE)STROKEN

GOW30 met fiets(suggestie)stroken



Voorbeeld mogelijk dwarsprofiel. Enkele voorbeelden in Nijmegen die hierbij passen zijn de Sophiaweg (smalle rijloper) en de Groenestraat (brede rijloper met middenstrook) (beelden: googlemaps.com)

STADSSTRATEN MET GEMENGD WEGPROFIEL

GOW30 waarbij fiets, bus en auto de straat delen



Voorbeeld mogelijk dwarsprofiel. Enkele voorbeelden in Nijmegen die hierbij passen zijn de Waterstraat en de Willemweg (beelden: googlemaps.com)

Figuur 4: overzicht van mogelijke profielen

Markering begin 30 km/uur zones

Een van de kenmerken van een zone betreft de 'poort' bij het in- en uitrijden. Naast zoneborden wordt een 'poort' ook voorzien van markering. Dit betreft een dubbele (witte) markering (zonebalken) dwars over de rijbaan en het getal '30' (zie figuur 5). Hiermee wordt het binnenrijden van de 30 km/uur zones verduidelijkt. De zonebalken en het getal '30' wordt bij de poorten uitgevoerd in markering (thermoplast) op asfalt en wordt ingestraat wanneer het op klinkerbestrating ligt. Bij de poorten van de bestaande zones worden de eventueel aanwezige zonebalken weggehaald.

Tijdelijke '30' markeringen

Met het invoeren van fase 1 en 2 worden de huidige 30 km/uur zones groter. Door het verdwijnen van de bestaande poorten (bebording en markering) is het wenselijk om toch een extra attentie aan te brengen op deze locaties om weggebruikers te attenderen op de gewijzigde situatie. Op de nieuwe GOW30 straten ter hoogte van de bestaande poorten wordt door middel van wegverf eenmalig een '30' markering aangebracht. Uiteindelijk slijt deze er

na circa 1 jaar af en wordt deze niet meer opnieuw aangebracht. Hiermee wordt in de eerste periode na invoering gezorgd voor extra aandacht voor de nieuwe maximumsnelheid.



Figuur 5: voorbeeld markering begin 30 km/uur zone (Dillestraat, Nijmegen; bron: googlemaps.com)

Overige markeringen

De overige aanwezige (dwars)markeringen zoals haaiantanden, zebrapaden, kanalisatiestrepen, blokmarkeringen, bliksemschichten etc. blijven behouden.

Uitvoering en planning

De markeringen kunnen niet allemaal op één moment worden aangepast. Voor het moment van invoering van de nieuwe maximumsnelheid is de 30 km/uur bebording (juridisch) bepalend. De toe te passen markering geeft extra herkenbaarheid, maar heeft in juridische zin geen status.

In de huidige situatie zijn er al straten met GOW30 kenmerken in de vorm van een (rode) middenstrook (bijvoorbeeld St. Jacobslaan en Willemsweg). In de periode tot de invoering van de nieuwe maximumsnelheid is en wordt nog op diverse straten onderhoud uitgevoerd (bijvoorbeeld Groenestraat, Kwakkenbergweg, Kronenburgersingel). Vooruitlopend op de invoering van de nieuwe maximumsnelheid wordt bij deze onderhoudswerkzaamheden al rekening gehouden met de nieuwe inrichting passend bij GOW30. Op deze straten kan daarmee al eerder sprake zijn van een (rode) middenstrook. Dit is/wordt gedaan uit oogpunt van kostenbesparing en beperken van extra verkeersoverlast. De aanpassing van de asmarkering op overige straten wordt uitgevoerd na de invoering van de nieuwe maximumsnelheid.

Het verwijderen en aanbrengen van de zonebalken en het getal '30' vindt plaats na de invoering van de nieuwe maximumsnelheid. Het is voor een weggebruiker juist verwarrend als deze markering al eerder wordt aangebracht. Naar verwachting zal het aanpassen hiervan enkele maanden in beslag nemen.

Risico's markeringen

Risico	Preventieve maatregel	Correctieve maatregel
Bij het mechanisch verwijderen van markering beschadigd het asfalt	Per locatie beoordelen hoe markering daar het best verwijderd kan worden en wanneer mogelijk 'demarkeren'	Zwarte slijtlaag aanbrengen als middenstrook 'over' het achtergebleven asfalt op de middenas
Het aanpassen van de markering loopt uit in de planning, bijvoorbeeld door weersomstandigheden	Markering die i.c.m. onderhoud al aangepast kan worden al mee laten nemen. Aanpassing van markering in 2026 direct na invoering en tijdig inplannen.	Tijdelijke borden 'markering ontbreekt' wanneer oude markering al is verwijderd en coating nog niet is aangebracht

Tabel 2: risico's markering

2.3 Verkeersregelinstallaties (vri's)

De wijziging in maximumsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur heeft invloed op de werking van verkeersregelinstallaties (hierna VRI's).

VRI-nr.	Locatie	Opmerkingen
K153	Heyendaalseweg – Archipelstraat	
K161	Berg en Dalseweg - Heydenrijkstraat	Onderdeel onderhoud VRI, wordt mogelijk vervangen door VOP ¹ (2025/2026)
K162	Berg en Dalseweg - Huygensweg	
K163	Berg en Dalseweg - Broerweg	
K164	Berg en Dalseweg - Holleweg	
K181	Van 't Santstraat - Dommer van Poldersveldweg	GOP - Onderdeel onderhoud VRI, wordt mogelijk vervangen door VOP (2025/2026)
K190	Groenewoudseweg - Professor Bellefroidstraat	
K202	Molenweg - Fuchsiastraat	Onderdeel project 'Van Stier tot Spoor', verdwijnt na herinrichting (2026) (GOP ²)
K203	Wolfskuilseweg - Molenweg	Onderdeel project 'Van Stier tot Spoor', verdwijnt na herinrichting (2026)
K205	Paul Krugerstraat - Dennenstraat	
K207	O.C. Huismanstraat - Fanfarestraat	
K220	Wolfskuilseweg - Floraweg	
K221	Wolfskuilseweg - Boksdooornstraat	
K240	Wolfskuilseweg - Schependomlaan	
K409	Groenewoudseweg - Verlengde Groenestraat	GOP
K410	Willemsweg - Groenestraat	
K411	Muntweg - Wezenlaan	
K412	Muntweg - spoorwegovergang	GOP
K413	Muntweg - Manningstraat	GOP – Onderdeel onderhoud VRI, wordt mogelijk vervangen door VOP (2025/2026)
K441	St. Jacobslaan - uitrit Albert Heijn	Onderdeel onderhoud VRI, wordt mogelijk vervangen door VOP (2025/2026)

Tabel 3: Overzicht VRI's op GOW30 straten (fase 1 en 2)

¹ Een voetgangersoversteekplaats (VOP), ook wel bekend als een zebrapad, is een gedeelte van de weg waar voetgangers veilig kunnen oversteken. Bestuurders moeten voetgangers op een zebrapad voorrang verlenen.

² Een geregelde voetgangersoversteekplaats, ook wel een geregelde oversteekplaats (GOP) genoemd, is een voetgangersoversteekplaats waarbij de voorrang wordt geregeld door middel van verkeerslichten.

Het gaat dan specifiek over de wijziging van de ontruimingstijden van het kruispunt (lagere snelheid betekent een langere ontruiming van verkeer op het kruispunt). Het invoeren van fase 1 en 2 heeft effect op 20 VRI's. Dit betreft de VRI's die na de invoering van de nieuwe maximumsnelheid (volledig) binnen een GOW30 liggen (zie tabel 3).

Door middel van een herberekening van de ontruimingstijden kan eenvoudig bepaald worden of aanpassingen aan de ontruimingstijden nodig is. Deze herberekening kan door de gemeente zelf uitgevoerd worden. Indien uit de herberekening van de ontruimingstijden blijkt dat aanpassingen noodzakelijk zijn (voor of tijdens de invoering van 30 km/uur), dienen software aanpassingen uitgevoerd te worden door de leverancier van de VRI's. Hiermee borgen we de kwaliteit van verkeersafwikkeling en -veiligheid voor het (auto)verkeer.

2.4 Aanvullende fysieke maatregelen

Voor de straten uit fase 2 zijn er naast de eerder genoemde aanpassingen nog aanvullende snelheidsremmende maatregelen nodig. Deze maatregelen dragen bij aan een veilige en herkenbare weginrichting.

Plaatsen fysieke maatregelen

Binnen dit uitvoeringsplan wordt de omzetting gerealiseerd met beperkte (aanvullende) maatregelen. Het betreft fysieke snelheidsremmende maatregelen zoals:

- (bus)drempels;
- wegversmallingen;
- asverspringingen (met bijvoorbeeld verkeerseilanden).

In figuur 6 zijn enkele principe maatregelen visueel weergegeven. De toe te passen maatregelen worden op de wegverharding gemonteerd (verankerd). De asfaltverharding blijft daarmee ongemoeid. Daardoor zijn de maatregelen relatief snel en eenvoudig te realiseren. De locaties van de maatregelen zijn gesitueerd op locaties waarbij rekening is gehouden met de aanwezigheid van het openbaar vervoer, lange rechtstanden en conflictpunten zoals voetgangersoversteken, fietsoversteken, schoolzones, etc.

Busdrempel op straten zonder fiets(suggestie)stroken



Voorbeeld mogelijk dwarsprofiel. Voorbeeld in Nijmegen welke vergelijkbaar is betreft de maatregel op de Waterstraat (beelden: googlemaps.com)

Busdrempel in combinatie met wegversmalling



Voorbeeld mogelijk dwarsprofiel. Voorbeeld in Nijmegen welke vergelijkbaar is betreft de maatregel op de Doctor Schaepmanstraat (beelden: googlemaps.com)

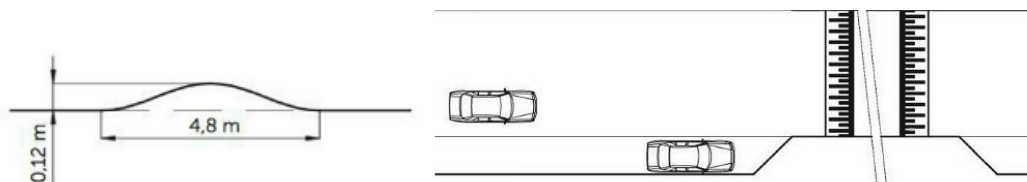
Busdrempel op straten met fiets(suggestie)stroken



Voorbeeld mogelijk dwarsprofiel. Voorbeeld in Nijmegen welke vergelijkbaar is betreft de maatregel op Lankforst (beelden: googlemaps.com)

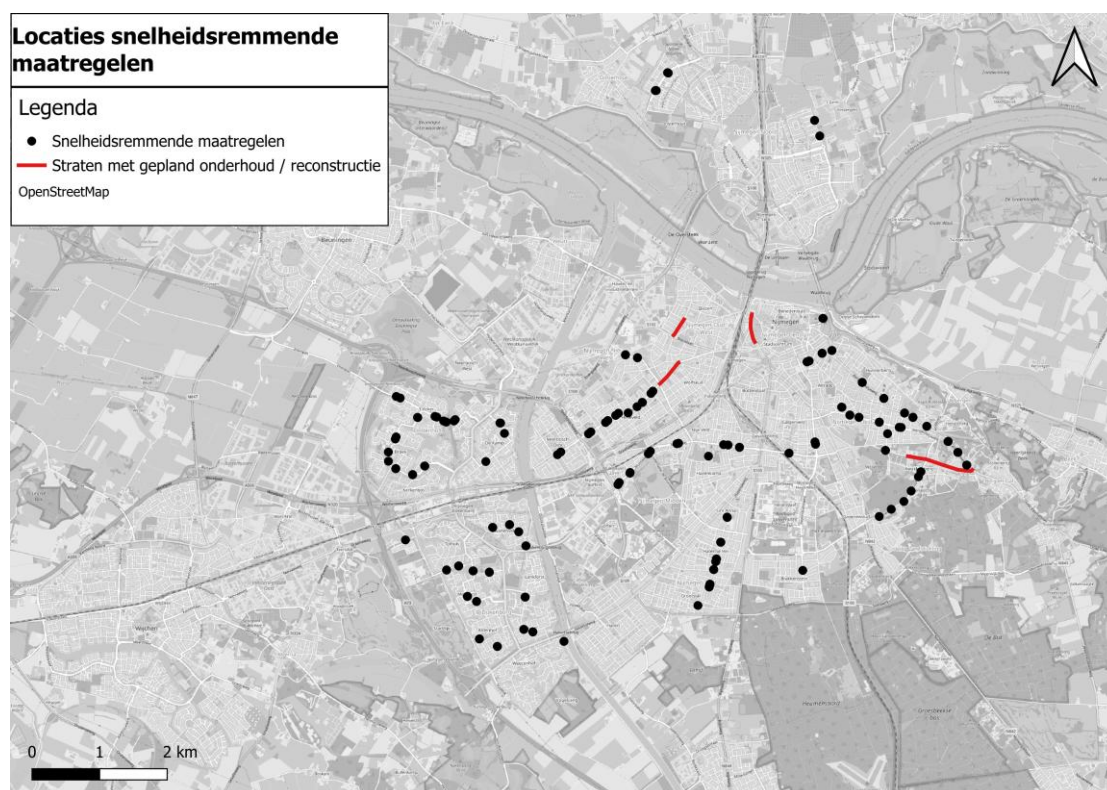
Figuur 6: principe snelheid remmende maatregelen GOW30 straten fase 2

Enkele straten worden afgewaardeerd naar erftoegangswegen (ETW30). Deze straten zitten in fase 1. Op deze straten zijn in het kader van de netwerkvisie niet direct maatregelen noodzakelijk. Echter zijn maatregelen hier wenselijk om beter aan te sluiten bij de inrichting van een erftoegangsweg en om de verkeersveiligheid te verhogen. De maatregelen op een ETW30 komen in aanmerking voor een subsidie in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) derde tranche en dienen daarom uitgevoerd te worden in een open bestrating zodat dit past bij een ETW30, zoals 30 km/uur drempels (zie figuur 7).



Figuur 7: principe 30 km/uur drempel (bron: CROW ASVV 2021)

In figuur 8 zijn de locaties van de nieuw te realiseren maatregelen opgenomen. De locaties van deze aanvullende maatregelen worden in de voorbereiding nader uitgewerkt en afgestemd met onder andere hulpdiensten en de vervoerder van het openbaar vervoer.



Figuur 8: overzicht locaties nieuw te realiseren maatregelen

Op enkele straten uit fase 2 zijn in het uitvoeringsplan geen aanvullende maatregelen voorzien. Dit betreft de volgende straten:

- Tweede Oude Heselaan;
- Molenweg (Wolfskuilseweg – Tweede Oude Heselaan);
- Kronenburgersingel;
- Kwakkenbergweg (Oude Kleefsebaan – Mariënboomseweg);
- Waterstraat (Vredenburgplein – Niersstraat).

Op deze straten is in 2025 of 2026 onderhoud / herinrichting gepland. Aanvullende maatregelen voor een GOW30 inrichting worden binnen deze projecten meegenomen.

Uitvoering en planning

De aanvullende maatregelen kunnen niet allemaal op één moment worden gerealiseerd. De werkzaamheden zullen direct na de invoering van de maximumsnelheid van 30 km/uur plaatsvinden. Prioritering van de aanvullende maatregelen wordt in de voorbereiding verder uitgewerkt.

Risico's aanvullende maatregelen

Risico	Preventieve maatregel	Correctieve maatregel
Fysieke verkeersmaatregelen kunnen hinderlijk zijn en vertraging opleveren voor hulpdiensten	Locaties en ontwerpen van de maatregelen afstemmen met de hulpdiensten	Maatregelen na invoering evalueren en wanneer noodzakelijk aanpassingen doen
Fysieke verkeersmaatregelen kunnen hinderlijk zijn en vertraging opleveren voor bussen	Locaties en ontwerpen van de maatregelen afstemmen met het busbedrijf	Maatregelen na invoering evalueren en wanneer noodzakelijk aanpassingen doen
Fysieke maatregelen op alle locaties liggen er pas een tijd na invoering van 30 km/uur	Op tijd de uitvoering hiervan inplannen en prioriteren	

Tabel 4: risico's aanvullende maatregelen

3 Juridisch proces

3.1 Wettelijk kader

Het invoeren van GOW30 moet gebaseerd worden op het huidige wettelijk kader zoals dit onder andere is opgenomen in de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw1994), het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV1990), het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) en de Uitvoeringsvoorschriften BABW.

Voor het aanpassen van de maximumsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur is een verkeersbesluit nodig. Op grond van artikel 12 van de BABW is namelijk een verkeersbesluit nodig voor het plaatsen of verwijderen van onder andere de borden A01, A02, B01, B03, B04, B05 en B06 (borden maximumsnelheid en voorrangsborden) (zie figuur 3, paragraaf 2.1).

Een GOW30 is relatief nieuw. Voor de komst van een GOW30 was het op 30 km/uur straten (ETW30) in de meeste gevallen niet mogelijk om de voorrangsregeling in te stellen (verkeer van rechts heeft voorrang). Een ETW30 heeft voornamelijk een verblijfsfunctie, waarbij de straat en omgeving aangepast zijn om hoge intensiteiten tegen te gaan. Met de aanpassing van de Uitvoeringsvoorschriften BABW in 2023 gelden deze voorwaarden niet meer en is het mogelijk om ook op straten met hogere intensiteiten en zonder verblijfsfunctie een maximumsnelheid van 30 km/uur in te stellen en om een dergelijke straat (GOW30) in de voorrang te houden.

Wel geldt dat met het oog op snelheidsbeperking en attentieverhoging dat er extra aandacht besteed moet worden aan potentieel gevaarlijke punten (paragraaf 4 Uitvoeringsvoorschriften BABW). Dat is de reden dat de straten in fase 2 voorzien worden van snelheid remmende maatregelen, veelal gericht op conflictpunten.

3.2 Beschrijving proces

Vorbereidingsprocedure

Over het algemeen kan er voor het nemen van verkeersbesluiten worden gekozen tussen de reguliere of de uitgebreide voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 Awb). De procedures verschillen van elkaar voor wat betreft de mogelijkheden op inspraak.

Wanneer het verkeersbesluit omstreden is of bijvoorbeeld veel impact heeft, dan kan het raadzaam zijn om voor het verkeersbesluit de uitgebreide voorbereidingsprocedure te doorlopen (ontwerp-verkeersbesluit ter inzage, nota van zienswijzen en vaststellen besluit, beroep, hoger beroep). Wanneer er reeds uitgebreide inspraakmogelijkheden zijn geweest voor het vaststellen van het voornemen waarvan dit verkeersbesluit het gevolg is, dan kan het voldoende zijn om de reguliere voorbereidingsprocedure (vaststellen besluit, bezwaar, beroep, hoger beroep) te doorlopen. Het verkeersbesluit is een uitwerking van de vastgestelde netwerkvisie. Echter om het besluit zorgvuldig op te bouwen is gekozen voor de uitgebreide procedure. Op deze manier kunnen eventuele zienswijzes verwerkt worden in het definitieve besluit.

Het ontwerp-verkeersbesluit wordt voor advies voorgelegd in het Verkeersoverleg, waarna vervolgens bekendmaking volgt. Het Verkeersoverleg bestaat uit verschillende betrokkenen en belanghebbenden, zoals de verkeersjurist en de verkeerskundige van de gemeente en daarnaast externe belanghebbenden zoals vertegenwoordigers van het openbaar vervoer bedrijf, hulpdiensten, de adviseur van de politie, etc. Adviezen uit het Verkeersoverleg worden meegenomen in het ontwerp-verkeersbesluit.

Als het ontwerp-verkeersbesluit definitief is dan wordt deze ter inzage gelegd gedurende zes weken. Na de ter inzageperiode worden eventueel ingediende zienswijzen beoordeeld in een nota van zienswijzen en al dan niet in het definitieve verkeersbesluit verwerkt. Indien er geen zienswijzen zijn ingediend moet er binnen vier weken na afloop van de termijn van ter inzagelegging een besluit zijn genomen. Hierna staat beroep open tegen het definitieve verkeersbesluit door belanghebbenden die ook een zienswijze ingediend hebben. Het

verkeersbesluit wordt onherroepelijk wanneer geen of niet tijdig beroep wordt ingediend of wanneer dit ongegrond wordt verklaard.

Verkeersbesluiten

Het invoeren van de snelheid van 30 km/uur en het aanpassen van de voorrangsborden op de verschillende straten in fase 1 en 2 kan worden geregeld via één of meerdere verkeersbesluiten. Hiervoor zijn meerdere strategieën mogelijk, zoals één verkeersbesluit voor alle straten uit fase 1 en 2 of meerdere losse verkeersbesluiten (bijvoorbeeld per stadsdeel).

We kiezen ervoor om één massa-verkeersbesluit te nemen waarin alle straten in fase 1 en 2 worden opgenomen. Hiermee ontstaat er duidelijkheid naar de buitenwereld en dit draagt bij aan het streven om 30 km/uur op zoveel mogelijk straten in één keer in te voeren binnen de gemeente Nijmegen. Het maken van meerdere losse verkeersbesluiten zou naast meer administratieve lasten ook zorgen voor verwarring aangezien bepaalde straten door meerdere stadsdelen lopen. Hiermee is een logische verdeling van de verschillende straten in verschillende besluiten niet goed mogelijk.

3.3 Juridische risico's

Er zijn verschillende juridische risico's met betrekking tot het verkeersbesluit om de maximumsnelheid te verlagen van 50 km/uur naar 30 km/uur.

Bezwaar en beroep

De mogelijkheden bezwaar of beroep aan te tekenen tegen een verkeersbesluit zijn geregeld in de Awb (Algemene wet bestuursrecht). In het geval van een ontwerp-verkeersbesluit heeft een belanghebbende eerst de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Vervolgens kunnen belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend tegen het definitieve verkeersbesluit beroep aantekenen bij de rechtbank. De termijn waarin beroep kan worden aangetekend, bedraagt 6 weken. Bezwaar en beroep hebben geen schorsende werking voor het verkeersbesluit.

Nadeelcompensatie

Het is mogelijk dat personen of ondernemingen schade leiden als gevolg van een (rechtmatig) verkeersbesluit. In bepaalde gevallen moet die schade worden vergoed. Hierbij gaat het om nadeelcompensatie. De nadeelcompensatieregeling is neergelegd in onderdeel 4.5 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

De overheid is niet verplicht om iedere schade die zij in de uitvoering van haar publieke taken veroorzaakt in zijn geheel te vergoeden. Het is namelijk onvermijdelijk dat overheidsingrijpen voor sommige individuen of partijen nadelige gevolgen kan hebben. Deze gevolgen moeten tot op zekere hoogte worden geaccepteerd.

Aansprakelijkheid wegbeheerder (risicoaansprakelijkheid)

In artikel 6:174 van het burgerlijk wetboek (BW) staat omschreven dat de wegbeheerder risico-aansprakelijk is voor de schade die is ontstaan als gevolg van een gebrekkige staat van de straat. Daarvan is sprake als de weg niet voldoet aan de eisen die daaraan in de gegeven omstandigheden mogen worden gesteld. De weginrichting vormt hierin een belangrijk onderdeel.

De gemeente Nijmegen gaat bij de invoering van GOW30 niet direct over tot herinrichting van al deze straten. De invoering beperkt zich op korte termijn tot het aanpassen van de bebording, de markeringen en het nemen van extra fysieke maatregelen op risicolocaties of op locatie met (te) lange rechtstanden.

In het kader van een geloofwaardige inrichting is het van belang dat de maximumsnelheid aansluit bij de verwachtingen die de weggebruiker heeft bij het wegbeeld. Op basis van de

eerdere fasering van de straten is beoordeeld op welke straten, buiten het aanpassen van de bebording en de markering, aanvullende maatregelen nodig zijn om te komen tot een geloofwaardige inrichting. Met deze deze aanpassingen is de gemeente van mening dat de inrichting straks voldoende aansluit bij de nieuwe maximumsnelheid.

Risico	Preventieve maatregel	Correctieve maatregel
Langlopende juridische procedure (niet op tijd klaar voor invoering GOW30)	Op tijd starten met verkeersbesluitprocedure, voorbespreken met leden verkeerscommissie	Ondanks een evt. lopend beroep kan invoering GOW30 doorgaan
Nadeelcompensatie	Hier in verkeersbesluit inhoudelijk op ingaan	
Aansprakelijkheid	Hier in verkeersbesluit inhoudelijk op ingaan	Bij onderhoud / reconstructie in toekomst straten aanpassen conform richtlijnen inrichting GOW30

Tabel 5: risico's juridisch proces

3.4 Uitvoering en planning

De voorbereidingen voor het verkeersbesluit liggen deels in dit uitvoeringsplan. Het gaat hierbij met name om het bepalen van de maatregelen en de input voor de bijlages bij het verkeersbesluit (zoals de te plaatsen en te verwijderen bebording). Het opstellen van het ontwerp-verkeersbesluit kan daarmee in de zomer van 2025 worden opgestart. Publicatie van het ontwerp-verkeersbesluit volgt pas na vaststelling van dit uitvoeringsplan in het college van B&W. In figuur 9 is een globale planning opgenomen van de planning voor het nemen van het verkeersbesluit.

Planning verkeersbesluit	2025			2026		
	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3
Bepalen maatregelen (GOW)30 wegen						
Maatregelen voorleggen aan belanghebbenden						
Opstellen ontwerp-verkeersbesluit						
Ontwerp-verkeersbesluit in verkeersoverleg						
Terinzagelegging ontwerp-verkeersbesluit en mogelijkheid tot indienen zienswijzes						
Beoordeling zienswijzes en beantwoording in reactienota						
Definitief verkeersbesluit						
Mogelijkheid tot beroep en hoger beroep tegen verkeersbesluit						
Invoering 30 km/uur						

Figuur 9: planning verkeersbesluit

Het opstellen van het verkeersbesluit en het begeleiden van de juridische procedure wordt in principe intern binnen de gemeente opgepakt. De ondertekening van het verkeersbesluit is gemandateerd aan de Manager bureau Dienstverlening van Afdeling Stadsbeheer.

4 Communicatie, gedrag en handhaving

Bij een verandering van snelheidslimieten op een groot aantal straten is goede communicatie noodzakelijk. We willen dat de overgang van 50 km/uur naar 30 km/uur voor alle weggebruikers duidelijk is en dat 30 km/uur uiteindelijk vanzelfsprekend wordt. Dit betekent dat weggebruikers goed geïnformeerd moet worden over de veranderingen en het bijbehorende gedrag wat hierbij verwacht wordt. Een goede communicatie- en gedragsaanpak is hiervoor van belang. Bij de overgang van 50 km/uur naar 30 km/uur spelen drie belangrijke gedragsfactoren een rol waarmee rekening gehouden moet worden om het project te laten slagen:

- Sociale norm: 5 á 10 km te hard rijden wordt sociaal geaccepteerd;
- Automatisch gedrag: autorijden is een gewoonte, mensen zijn gewend om een bepaalde snelheid te rijden en ze zijn gewend bij bepaalde weginrichting hun snelheid te kiezen;
- Risicoperceptie: afleiding op de weg, het missen van borden en een lage risicoperceptie zorgt ervoor dat mensen te hard rijden.

Automatisch gedrag veranderen is moeilijk. Er gaat immers geen lang afwegingsproces aan vooraf. Uit eerdere onderzoeken komen wel kansrijke aandachtspunten. Verkeersveiligheid (met name voor kinderen), boetes voorkomen, en drukte op de weg zijn een belangrijke motivatie om zich aan de snelheid te houden. Tenslotte blijkt uit eerdere onderzoeken dat aanpassingen aan de weg, borden op logische plekken en momenten en het communiceren van de nieuwe sociale norm helpt om mensen langzamer te laten rijden.

Gedrags- en communicatieaanpak

In de gedrags- en communicatieaanpak wordt onder andere gekeken naar de communicatie van de invoering en aandachtspunten voor de fysieke inrichting. We gaan vooral voorafgaand en tijdens de invoering te communiceren. Na de invoering kunnen eventueel extra gedragsinterventies worden opgepakt om te zorgen dat mensen herinnerd worden aan de snelheidslimiet. Het advies is om geen andere grote mobiliteitscampagnes naar buiten te brengen vlak voor en tijdens de invoering. Anders heeft de campagne geen attentiewaarde.

Op locaties waar na invoering invoering van de nieuwe maximumsnelheid te hard gereden wordt, kan gekozen worden voor een gedragsaanpak mét de buurt / wijk (gerichte participatie). Hiervoor gebruiken we data en informatie over wijken waar te hard gereden wordt.

Handhaving

Handhaving is een effectief onderdeel om hard rijden tegen te gaan. Het gaat dan onder andere om snelheidscontroles. De gemeente gaat hier niet zelf over. Dit is een bevoegdheid van de politie en het openbaar ministerie (OM). We zetten in op handhaving als sluitstuk zoals ook afgesproken bij Duurzaam Veilig Verkeer (DVV) en verwerkt in het Strategisch plan Verveersveiligheid (SPV) 2030, waarbij met name gericht wordt op locaties met veel snelheidsovertredingen en (ervaren) gevaarzetting. We hebben hiervoor nauw contact met de politie en het OM, om te streven ernaar handhaving op de meest risicovolle locaties in te zetten. De politie en het OM besluiten uiteindelijk zelf over de in te zetten handhaving.

Eerder was structurele handhaving op 30 km/uur nog niet mogelijk. Het Openbaar Ministerie heeft in de gemeente Amsterdam een pilot gedaan met het handhaving op 30 km/uur. Uitkomst hiervan was dat handhaven met flitspalen effectief kan zijn. Deze pilot geeft daarmee aanleiding om in het hele land handhaving op GOW30-straten mogelijk te maken, in aanvulling op andere snelheid remmende maatregelen. Bij het beoordelen van locaties voor handhaving wordt gekeken naar een geloofwaardige weginrichting de aanwezige risico's en de inzet van andere maatregelen. Handhaving blijft daarbij het sluitstuk van de maatregelen om te hard rijden tegen te gaan.

Mogelijke maatregelen door inzet politie en OM

- Flexibele politie-inzet voor snelheidshandhaving (laser) op risicovolle locaties (af te stemmen met politie);
- Extra inzet op handhaving door inzet (flex)flitsers (af te stemmen met het OM).

Uitvoering en planning

Om gewenst gedrag te stimuleren is ondersteuning op meerdere momenten van belang. In onderstaande tabel is per fase aangegeven wat de belangrijkste acties zijn om uit te voeren.

Fase	Wat
Voor de invoering	• Communicatie dat de invoering eraan komt: communiceren van frame. Campagne materiaal af. • Wijken selecteren voor extra acties.
Tijdens de invoering	• Straten aangepast • Eventuele andere aanpassingen • Kunnen we het waarschuwen leuker maken? iets uitdelen? • Guerilla-actie?
Na de invoering	• Handhaven, waarschuwen en daarna beboeten. • Acties om de attentiewaarde te vergroten van 50 naar 30. • Inzetten van matrix-/smileyborden.

Tabel 6: fases van communicatie

5 Stakeholders

Tijdens het opstellen van dit uitvoeringsplan is er gesproken met verschillende externe en interne partijen. In dit onderdeel is aangegeven met welke partijen is gesproken en hoe dit is meegenomen in dit uitvoeringsplan.

Externe partijen

Tijdens het opstellen van de netwerkvisie is er reeds gesproken met belanghebbende externe partijen, zoals het openbaar vervoer bedrijf, nood- en hulpdiensten en verschillende belangenverenigingen. Een aantal van deze stakeholders hebben we ook gesproken tijdens het opstellen van dit uitvoeringsplan. In tabel 7 is kort aangegeven wat de belangrijkste input is geweest en hoe hiermee is omgegaan bij het opstellen van dit uitvoeringsplan.

Stakeholder	Opgehaalde input	Verwerking in UVP
<i>Brandweer en Ambulance</i>	• Behoud van voldoende doorgaande 50 km/uur straten voor bereikbaarheid. • Hulpdiensten moeten in noodgevallen verkeer veilig kunnen passeren. • Fysieke inrichting moet geschikt zijn voor zwaar materieel; chicanes en haakse bochten vermijden.	• Input meegenomen bij bepalen aanvullende maatregelen, beperkte toepassing chicanes. • Locaties en ontwerpen van aanvullende maatregelen worden afgestemd met hulpdiensten.
<i>Politie</i>	• Inrichting van straten moet passen bij nieuwe maximumsnelheid. • Belang van duidelijke en herkenbare bebording. • Gedragsverandering onder weggebruikers is cruciaal • Handhaving blijft nodig.	• Inrichting en maatregelen worden afgestemd. • Politie wordt meegenomen bij opstellen verkeersbesluit. • Mogelijkheden voor handhaving worden o.a. met politie afgestemd.
<i>Openbaar vervoer</i>	• Voorrang voor bussen voor goede doorstroming. • Terughoudendheid met drempels en chicanes in verband met comfort en materieel. • Busdrempels kunnen indirect vertraging veroorzaken.	• Input meegenomen bij bepalen aanvullende maatregelen, beperkte toepassing chicanes, geen 30 km/uur drempels op busroutes. • Locaties en ontwerpen aanvullende maatregelen worden afgestemd met ov-bedrijven.
<i>Fietzersbond</i>	• Steunt snelle invoering van 30 km/uur voor meer veiligheid. • Benadrukt een geloofwaardige inrichting van GOW30 straten, conform CROW-richtlijnen. • Fase drie versnellen wenselijk.	• Invoering van 30 km/uur op straten in fase 1 en 2 sluit aan bij wensen.
<i>Bewonerscollectief / Wijkraden</i>	• Benadrukt het belang van een stadsbrede campagne. • Handhaving blijft essentieel. • Terughoudendheid met toepassing klinkers en hoge drempels.	• Input meegenomen bij bepalen aanvullende maatregelen. • Wijkraden meenemen in het op te stellen communicatieplan. • Mogelijkheden voor handhaving worden besproken.

Tabel 7: externe partijen

Interne partijen

Tijdens het opstellen van dit uitvoeringsplan is er voor het uitwerken van de verschillende onderdelen afstemming geweest met interne stakeholders. In tabel 8 is per onderdeel kort aangegeven welke stakeholder is betrokken.

Onderdeel	Betrokken interne stakeholders
<i>Infrastructuur</i>	Stadsrealisatie (verkeerskundige) en Stadsbeheer (beheerders bebording, markering en verharding)
<i>Juridisch proces</i>	Stadsbeheer (jurist verkeersbesluiten) en Juridische Zaken
<i>Communicatie en gedrag</i>	Stadsontwikkeling (beleidsadviseur mobiliteitsgedrag) en (adviseur) communicatie
<i>Monitoring en evaluatie</i>	Stadsontwikkeling (beleidsadviseur infrastructuur)
<i>Financiën</i>	Stadsrealisatie (kostenramer)

Tabel 8: interne partijen

6 Monitoring en evaluatie

In de 'Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie' is afgesproken dat de effecten van het totale pakket van de beleidsmaatregelen mobiliteit op stedelijk niveau gemonitord worden. Hiervoor wordt een monitoringsplan opgesteld, waarbij enkele effecten van het verlagen van de maximumsnelheid op de diverse stadsstraten meegenomen worden. Echter is het voor het monitoren van andere aspecten raadzaam om deze gericht te monitoren. In dit onderdeel wordt ingegaan op de verschillende onderdelen die gemonitord en geëvalueerd kunnen worden en hoe hiermee wordt omgegaan binnen dit uitvoeringsplan.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid kan op verschillende manieren gemonitord worden, waarbij onderscheid tussen gemaakt wordt in objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. De algemene monitoring van de 'Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie' ziet toe op de periode van circa 10 jaar. Verkeersveiligheid wordt hierin op twee manieren gemonitord:

- objectieve verkeersveiligheid (geregistreerde ongevallen; werkelijk gereden snelheden);
- subjectieve verkeersveiligheid (via de jaarlijkse Stadsmonitor van de gemeente Nijmegen).

Voor het monitoren van de objectieve verkeersveiligheid wordt naast de algemene monitoring een specifieke monitoring opgezet. Het gaat hierbij onder andere om de volgende analyses:

- gereden snelheden op de nieuwe 30 km/uur straten voor en na invoering van 30 km/uur;
- aantal ongevallen binnen de gemeente Nijmegen voor en na invoering van 30 km/uur;
- aantal ongevallen op de nieuwe 30 km/uur straten voor en na invoering van 30 km/uur.

Bovenstaande analyses zijn enkele voorbeelden. Hiervoor kan telkens eenzelfde periode van een maand met elkaar vergeleken worden. Bijvoorbeeld het gemiddelde van een maand na invoering in 2026 met eenzelfde maand een jaar eerder (in 2025) vergelijken.

De monitoring van snelheden kan daarnaast een belangrijke rol spelen op locaties waar de naleving achterblijft en waar mogelijk aanvullende maatregelen nodig zijn om het gewenste gedrag alsnog te realiseren.

Voor het monitoren van de subjectieve verkeersveiligheid wordt gebruikt gemaakt van de algemene monitoring binnen de Stadsmonitor. Voorgesteld wordt om voor dit onderdeel specifieke vragen in op te nemen. De exacte vorm en inhoud van de vragen wordt intern met de betrokken collega's van de Stadsmonitor afgestemd.

Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer

Hierbij gaat het onder andere om de rijtijden van de nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer. Voor de uitrukroutes wordt voorgesteld om in overleg met de hulpdiensten vooraf enkele routes te benoemen. Van deze routes wordt een 0-meting gedaan: hoelang duurt deze route op dit moment? Vervolgens wordt een aantal maanden na invoering voor deze zelfde uitrukroutes opnieuw bekeken hoelang de routes duren. Voor de bus wordt hetzelfde principe voorgesteld. Aandachtspunt is dat er in de zomer van 2026 een nieuwe concessie ingaat. Busroutes kunnen op dat moment afwijken van de huidige busroutes. Voorgesteld wordt om enkele routes te selecteren die in de huidige en in de nieuwe concessie hetzelfde zijn, zodat er een goede vergelijking kan worden gemaakt.

Verkeersintensiteiten

Met de invoering van een maximumsnelheid van 30 km/uur op verschillende straten, is het mogelijk dat er sprake is van een verschuiving van verkeersstromen. Denk bijvoorbeeld aan verkeer dat de Heyendaalseweg mijdt en uitwijkt naar de St. Annastraat. Om dergelijke verschuivingen te kunnen vaststellen en analyseren, is het belangrijk om vooraf te bepalen welke alternatieve routes waarschijnlijk zijn. Alleen dan kan een goede vergelijking worden gemaakt tussen de verkeersintensiteiten vóór en na de invoering van de nieuwe snelheid.

Een belangrijk onderdeel van het plan is het uitvoeren van een nulmeting. Deze meting zal plaatsvinden op straten waar de snelheid verlaagd wordt naar 30 km/uur, maar ook op enkele straten die 50 km/uur blijven, om te kunnen beoordelen of deze routes drukker worden als gevolg van de wijziging. Vervolgens wordt na invoeren een nieuwe meting uitgevoerd op deze zelfde straten. Beide metingen vinden plaats met behulp van data (telgegevens) uit VRI's op een selectie van relevante straten.

Met de resultaten hiervan zien we of de intensiteiten op de stadsstraten afnemen en in hoeverre deze toenemen op de hoofdroutes. Met deze gegevens en met de gegevens over de gereden snelheid kunnen we ook iets zeggen over het verkeersgeluid.

Voor het in kaart brengen van deze verschuivingen maken we gebruik van bestaande VRI's die verkeersgegevens registreren. Op basis hiervan stellen we een monitoringsplan op. Dit plan moet in het begin van 2026 gereed zijn.

Uitvoering en planning

We verwachten ongeveer anderhalf jaar na de invoering (dus eind 2027) de raad te informeren met een evaluatiebrief. Eerder is niet haalbaar, omdat er eerst sprake zal zijn van een gewenningsperiode en omdat bij enkele indicatoren enkel op jaarbasis de data beschikbaar komt.

7 Planning

In figuur 10 is een planning opgenomen van het uitvoeringsplan van de netwerkvisie voor fase 1 en 2, inclusief monitoring na daadwerkelijke invoering van de 30 km/uur. Het betreft een planning op hoofdlijnen en wordt verder verfijnd in het Plan van Aanpak, dat vanuit Stadsrealisatie wordt opgepakt.

Planning	2025		2026				2027			
	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Vaststellen uitvoeringsplan										
Verkeersbesluitprocedure										
Vorbereiding en nadere uitwerking bebording										
Vorbereiding en nadere uitwerking markering										
Vorbereiding en nadere uitwerking aanvullende maatregelen										
Vorbereiding en nadere uitwerking aanpassen regelingen VRf's										
Uitwerking plan communicatie & gedrag										
Afstemming handhaving met politie en OM										
Uitwerking plan monitoring										
Invoering 30 km/uur										
Aanpassen bebording										
Aanpassen markeringen										
Realiseren aanvullende maatregelen										
Aanpassen regelingen VRf's										
Monitoring invoering 30 km/uur										
Informereren Raad (eerste) resultaten monitoring										

Figuur 10: planning uitvoeringsplan

8 Financiën

Voor de realisatie van het uitvoeringsprogramma is een maximaal budget beschikbaar van € 2.000.000,-. Deze raming is inclusief kosten van de interne projectorganisatie. In tabel 9 is een overzicht opgenomen van de raming per onderdeel en verdeeld per jaar.

Onderdeel	2025	2026	2027
<i>Infrastructuur</i>			
Bebording	€ 10.000,-	€ 140.000,-	
Markering	€ 35.000,-	€ 650.000,-	
Verkeersregelininstallaties	€ 20.000,-	€ 50.000,-	
Fysieke maatregelen	€ 50.000,-	€ 935.000,-	
<i>Communicatie, gedrag en handhaving</i>			
Gedragsonderzoek /-interventies		€ 20.000,-	
Wijkinterventies		€ 15.000,-	
Campagnes	€ 5.000,-	€ 20.000,-	
Handhaving	€ 5.000,-	€ 15.000,-	€ 5.000,-
<i>Monitoring en evaluatie</i>	€ 5.000,-	€ 15.000,-	€ 5.000,-
TOTAAL	€ 130.000,-	€ 1.860.000,-	€ 10.000,-

Tabel 9: raming realisatie uitvoeringsplan