Gemeente Groningen

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Groningen

Nr. 536708

18 november 2026

Ontwerp verkeersbesluit tot het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u op verschillende wegen in de stadsdelen Binnenstad, Oude Wijken en Oost van de gemeente Groningen

Kenmerk: UI26.02533

Bevoegdheid
Op grond van artikel 18, eerste lid, sub d, van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW) is het college van burgemeester en wethouders bevoegd tot het nemen van dit verkeersbesluit.

Grondslag
Op grond van artikel 15, eerste lid, van de WVW moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit Administratieve bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Uitgebreide voorbereidingsprocedure
Dit ontwerp-verkeersbesluit volgt de procedure zoals omschreven in afdeling 3.4 van de Algemene wet Bestuursrecht (AwB).

Adviezen
Conform artikel 24 BABW hebben wij advies gevraagd aan de Politie Eenheid Noord-Nederland, district Groningen, basisteams Groningen - stad. De politie heeft onder voorwaarden positief geadviseerd, maar aan deze voorwaarden kan niet voldaan worden, waarmee het advies als negatief gezien wordt.

Motivering
De wegen die in dit besluit genoemd worden zijn wegen zoals omschreven in artikel 1, lid 1 onder b van de WVW 1994. Deze wegen liggen binnen de bebouwde kom van Groningen en zijn in beheer en onderhoud bij de gemeente Groningen. De wegcategorisering van de gemeente Groningen sluit aan op de categorisering uit het landelijke beleid Duurzaam Veilig Wegverkeer. De wegen in dit besluit zijn momenteel gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximum-snelheid van 50 km/u (GOW-50). Op een gebiedsontsluitingsweg is de verblijfsfunctie ondergeschikt aan de verkeersfunctie.

Landelijk beleid
Om in Nederland voor een verkeersveilige omgeving te zorgen, worden de principes van Duurzaam Veilig toegepast bij het categoriseren en inrichten van wegen. Duurzaam Veilig gaat ervan uit dat de verkeersomgeving zo is ingericht dat er geen (ernstige) ongevallen kunnen gebeuren. Daarbij staan drie ontwerpprincipes centraal:

- Functionaliteit van wegen: de functie van de weg,
- (Bio)mechanica: het gebruik van de weg zowel qua type voertuigen als de eigenschappen van die voertuigen en de rijrichtingen van die voertuigen, en;
- Psychologica: de relatie tussen de inrichting van de weg en de gebruiker van die weg en wat die gebruiker kan en mag verwachten.

Duurzaam Veilig gaat ervan uit dat, door te kijken naar deze ontwerpprincipes, op een weg de functie, het gebruik en de inrichting bij elkaar passen, waardoor een veilige verkeersomgeving ontstaat. Op basis van deze principes wordt in Nederland onderscheid gemaakt tussen de volgende wegtypes binnen de bebouwde kom:

- De erftoegangsweg (ETW-30), waar de verblijfsfunctie centraal staat, waar langzaam verkeer gemengd met gemotoriseerd verkeer veilig gebruik moet kunnen maken van de weg en waar de inrichting een snelheid van 30 km/u afdwingt en;

- De gebiedsontsluitingsweg (GOW-50), waar de verkeersfunctie centraal staat, waar de verschillende verkeersstromen van elkaar gescheiden worden en waar de inrichting ervoor zorgt dat er zo min mogelijk punten zijn waar verkeersstromen met elkaar gemengd worden. Hier geldt doorgaans een maximumsnelheid van 50 km/u.

Cijfers van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) laten zien dat landelijk sprake is van een stijging van het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers. Deze ongevallen vinden meestal plaats op wegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/u. Vooral fietsers zijn steeds vaker slachtoffer van een verkeersongeval. Daarnaast is er een sterke relatie tussen de ernst van een verkeersongeval en de geldende maximumsnelheid op een weg.

Op 27 oktober 2020 is de motie Kröger/Stoffer (nr:29398-872) aangenomen door de Tweede Kamer. In deze motie is de regering opgeroepen een afwegingskader te maken waarin een maximumsnelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom als uitgangspunt gehanteerd wordt. Om deze motie uit te voeren heeft de regering het SWOV en het CROW (het kennisinstituut voor onder andere de mobiliteitssector) opdracht gegeven dit afwegingskader te maken. In november 2021 heeft het CROW het 'Afwegingskader 30 km/h' gepubliceerd. Dit kader moet wegbeheerders helpen bij het maken van een keuze voor een passende maximumsnelheid op een weg binnen de bebouwde kom.

In het afwegingskader staat een nieuwe wegcategorie. Deze nieuwe wegcategorie is een aanvulling op de wegcategorieën van Duurzaam Veilig en wordt de gebiedsontsluitingsweg 30 genoemd (GOW-30). Een GOW-30 is een gebiedsontsluitingsweg die een belangrijke functie heeft voor het verkeer, maar waarop een maximumsnelheid van 30 km/u geldt. Voor deze maximumsnelheid wordt gekozen, omdat op een GOW-30 ook sprake is van verblijfsfuncties langs de weg, of omdat veel langzaam verkeer, zoals fietsers en voetgangers, gebruik maakt van de weg en er geen ruimte is om op een veilige manier een GOW-50 aan te leggen. Functie en gebruik zijn op deze weg daardoor niet in balans met elkaar, waardoor verkeersonveiligheid kan ontstaan.

In mei 2023 heeft het CROW de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW-30' gepubliceerd. Deze handreiking is opgesteld na de motie Van Ginneken/Kröger (nr. 29398-988), waarin de regering door de Tweede Kamer is opgeroepen het CROW opdracht te geven om inrichtingskenmerken op te stellen voor het nieuwe wegtype GOW-30 en de richtlijnen voor een erftoegangsweg 30 km/u (ETW-30) aan te scherpen. Wegbeheerders, waaronder gemeentes, hebben met deze handreiking en het afwegingskader 30 km/u duidelijkheid gekregen welke inrichtingskenmerken bij een GOW30 horen. Wegbeheerders zijn daarom nu in staat om opnieuw naar hun wegencategorisering te kijken en binnen de categorisering een maximumsnelheid van 30 km/u als standaard te hanteren.

Om de motie Van Ginneken/Kröger (nr. 29398-988) verder uit te voeren zijn met een ministeriële regeling per 1 oktober 2023 aanpassingen gedaan aan de uitvoeringsvoorschriften van het BABW, waarmee het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom breder toepasbaar is. Zo is het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u niet enkel meer bedoeld voor wegen waar een verblijfsfunctie geldt, maar kan dit ook op wegen waar zowel sprake is van een verblijfs- als een verkeersfunctie.

Met de ontwikkelingen in het landelijke beleid is er een wegcategorie ontstaan die de wegcategorieën vanuit Duurzaam Veilig aanvult. Op wegen waar het ruimtelijk niet mogelijk is om een duidelijke keuze te maken tussen een standaard GOW-50 of een ETW-30 biedt de GOW-30 een wegtype dat op deze wegen functie, gebruik en inrichting met elkaar in overeenstemming brengt.

Gronings beleid

Op 22 december 2021 heeft de gemeenteraad van Groningen de mobiliteitsvisie 'Naar een leefbare, schone en gezonde gemeente' vastgesteld. Om vanuit de mobiliteitsvisie te werken aan een leefbare, schone en gezonde gemeente, zet de gemeente eerst in op lopen, daarna op fietsen, vervolgens op OV, daarna op deelmobiliteit en als laatste op de privé-auto. Daarmee moet langzaam verkeer de maat worden, zodat het aantrekkelijker en verkeersveiliger wordt om in de gemeente te verblijven. Daarmee stapt Groningen af van de 'autologica', waarbij juist de auto centraal staat bij de inrichting van de verkeersruimte. Door toenemende mobiliteit komt de leefkwaliteit in de gemeente onder druk te staan. Vooral het faciliteren van autoverkeer neemt veel ruimte in beslag, waardoor de verblijfsfunctie op verschillende wegen in conflict komt met de verkeersfunctie.

Gelet op de landelijke ontwikkelingen en de doelen vanuit de mobiliteitsvisie zet de gemeente Groningen daarom ook in op een maximumsnelheid van 30 km/u als uitgangspunt binnen de bebouwde kom. Het verbeteren van de verkeersveiligheid krijgt een impuls met deze nieuwe visie op het wegennet. De kans op ernstige ongevallen is bij een snelheid van 30 km/u aanzienlijk kleiner dan bij 50 km/u. Ook het te-

rugdringen van het autoverkeer, ten gunste van lopen en fietsen, verlaagt de kans op ongevallen. Als de maximumsnelheid van de auto is teruggebracht naar 30 km/u op voormalige 50 km/u wegen zonder fietspaden of met alleen fietsstroken, wordt het snelheidsverschil tussen auto's en fietsers kleiner. Dit betekent hier een verbetering van de verkeersveiligheid, ook omdat de reactietijd van automobilisten beter wordt en tegelijkertijd autoverkeer door het kleinere snelheidsverschil zich vaker aan moet passen aan het fietsverkeer, in plaats van andersom.

Door het kleinere snelheidsverschil wordt het ook veiliger om fietsers en auto's gezamenlijk gebruik te laten maken van de rijbaan. Zo krijgen fietsers letterlijk meer ruimte en kan de verkeersveiligheid op drukke fietsroutes met conflicten tussen alle soorten en maten fietsers verbeteren. Automobilisten hebben de fietsers op zo'n gemengde route altijd in het oog. Zij moeten immers op het hele wegvak rekening houden met fietsers, niet meer alleen op de kruisingen of oversteekplaatsen.

Voor de auto wordt in Groningen gezorgd voor een goede ringstructuur zodat de stad van buitenaf goed bereikbaar is. Wil je vervolgens de stad in- of uitrijden, dan kan dat op veel plekken wel, maar zul je als automobilist je aan moeten passen aan het langzame verkeer. Als alternatief zijn er verschillende plekken langs de Ring waar je vanuit de auto over kunt stappen op het OV, om zo vlot de verblijfsgebieden in te komen en te verlaten. Ook binnenstedelijk autoverkeer wordt gestimuleerd om gebruik te maken van de Ring, zodat de verblijfsgebieden zoveel mogelijk ontlast worden en het autoverkeer snel op goed ingerichte hoofdwegen rijdt.

Een maximumsnelheid van 30 km/u als standaard binnen de bebouwde kom vraagt om een nieuwe wegcategorisering. De uitgangspunten uit de mobiliteitsvisie zijn verder uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma 'Doorwaadbare Stad'. In dit uitvoeringsprogramma is opgenomen hoe de nieuwe wegencategorisering van Groningen eruit komt te zien en op welke wegen de gemeente kiest voor een nieuwe categorisering. Op verschillende wegen verlaagt de gemeente de maximumsnelheid naar 30 km/u, omdat deze wegen binnen de nieuwe wegencategorisering van een GOW-50 categorisering naar een:

- categorisering als ETW-30 gaan, omdat op deze wegen duidelijk de verblijfsfunctie de prioriteit krijgt ten opzichte van de ontsluitingsfunctie, en;
- categorisering als GOW-30 gaan, omdat op deze wegen weliswaar erkend wordt dat autoverkeer hiervan gebruik moet maken, maar de verblijfsfunctie hier net zo belangrijk is of hier veel langzaam verkeer gebruik maakt van de weg, waardoor het verkeersveiliger is om de maximumsnelheid te verlagen.

Binnen het uitvoeringsprogramma wordt ingezet op het stapsgewijs toepassen van de nieuwe wegencategorisering en het verlagen van de maximumsnelheid op verschillende wegen. Veel wegen die binnen het uitvoeringsprogramma van een GOW-50 naar ETW-30 of GOW-30 gaan zijn op dit moment nog niet optimaal ingericht om een maximumsnelheid van 30 km/u af te dwingen bij de weggebruiker. In het uitvoeringsprogramma is opgenomen hoe en wanneer deze wegen qua inrichting verbeterd worden. Door de grote investeringen die nodig zijn voor deze aanpassingen vraagt dit echter veel tijd.

Op 17 juli 2024 is door de gemeenteraad unaniem de motie: 'Motie (M 05) Bloembakken in de straat, snelheid eruit' aangenomen. Deze motie roept het college op om, vooruitlopend op herinrichtingen van straten die binnen het uitvoeringsprogramma naar een maximumsnelheid van 30 km/u gaan, alvast over te gaan tot het verlagen van de maximumsnelheid met uitsluitend sobere doch doelmatige maatregelen. Op die manier worden in ieder geval de eerste positieve effecten van het verlagen van de maximumsnelheid gerealiseerd, in afwachting van de herinrichting van deze wegen.

Toepassing snelheidsverlagingen naar 30 km/u
Om te onderzoeken hoe versneld de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u gebracht kan worden op de wegen uit het uitvoeringsprogramma, heeft verkeerskundig adviesbureau Roelofs in kaart gebracht wat minimaal nodig is om een maximumsnelheid van 30 km/u in te stellen.

Roelofs heeft op alle wegen de huidige inrichting in kaart gebracht. Vervolgens is in kaart gebracht wat minimaal nodig is om hier op korte termijn over te gaan op 30 km/u. Daarbij onderscheidt Roelofs basismaatregelen en aanvullende maatregelen. De basismaatregelen worden op alle wegen toegepast. Daar waar alleen de basismaatregelen niet voldoende zijn, worden ook aanvullende maatregelen toegepast. Zo wordt zoveel als mogelijk aangesloten bij de inrichtingskenmerken die vanuit Duurzaam Veilig en het CROW toegekend worden aan een ETW-30 en GOW-30.

De basismaatregelen bestaan uit het aanbrengen, wijzigen of verwijderen van markering op de weg, het plaatsen van de benodigde beording en het zorgen voor een duidelijke overgang van maximumsnelheid. Op wegen waar al snelheidremmende maatregelen aanwezig zijn, of die voorzien zijn van

fietsstroken, zijn deze maatregelen voldoende om op een sobere en doelmatige manier een snelheid van 30 km/u in te stellen. Op wegen waar deze kenmerken niet aanwezig zijn, worden waar nodig de volgende aanvullende maatregelen genomen:

- het verbreden of aanbrengen van fietsstroken;
- het realiseren van snelheidsremmende maatregelen;
- het aanbrengen van attentievlakken op gevarenpunten zoals kruispunten;
- het verwijderen van asmarkering;
- het aanpassen van verkeerlichtenregelingen.

Voor het uitvoeren van de basis- en aanvullende maatregelen die Roelofs heeft omschreven worden een aantal verkeersmaatregelen die nu gelden op deze wegen gewijzigd. Voor deze maatregelen geldt dat deze besluitplichtig zijn en dat deze daarom meegenomen moet worden in dit verkeersbesluit. Concreet gaat het dan om:

- Waar nodig het verwijderen van een doorgetrokken as-markering waardoor het verbod deze doorgetrokken streep te mogen overschrijden opgeheven wordt. Hierdoor ontstaat ruimte op de rijbaan om fietsstroken aan te leggen en langzaam verkeer de ruimte te geven, zonder dat het onmogelijk wordt voor gemotoriseerd verkeer om fietsers veilig te passeren;
- Het waar nodig wijzigen van ingestelde voorrangsregelingen op kruispuntniveau. Bij een maximumsnelheid van 30 km/uur is het conform paragraaf 4, onder de toepassing van B1, van de uitvoeringsvoorschriften van het BABW niet toegestaan om voorrang te regelen middels het instellen van een voorrangsweg met verkeersbord B1. Bij een maximumsnelheid van 30 km/uur dient dit op kruispuntniveau geregeld te worden door het instellen van voorrangskruispunten met verkeersborden B3, B4 en B5;
- Het opheffen van voorrangsregelingen op kruispunten van wegen die binnen de mobiliteitsvisie naar een categorisering als ETW30 gaan, omdat het op kruispunten tussen ETW30 wegen gebruikelijk is om een gelijkwaardige voorrangsregeling van toepassing te laten zijn (ofwel, verkeer van rechts heeft voorrang op het verkeer op andere aansluitingen van het kruispunt). Door de voorrangssituatie op deze kruispunten te wijzigen wordt aangesloten bij de verwachting van de weggebruiker;
- Het instellen van fietsstroken op wegen waar geen fietsvoorzieningen, of alleen fietssuggestiestroken, aanwezig zijn, zodat de positie van de fiets versterkt wordt en voor de wegen die als GOW30 gecategoriseerd zijn vanuit de mobiliteitsvisie, ook aangesloten wordt bij de voorlopige inrichtingskenmerken die het CROW voor dergelijke wegen geeft;
- Het verwijderen van een voetgangersoversteekplaatsen op kruispunten om te waarborgen dat op kruispunten sprake is van uniforme voorrangsregelingen.

Het is echter niet op alle wegen waar dit gewenst is mogelijk om reeds bij de invoering van 30 km/u aanvullende maatregelen toe te passen. Toch wordt op deze wegen ook versneld de snelheid verlaagd naar 30 km/u. In het kader van het creëren van een samenhangende wegcategorisering, waarbinnen wegen die qua functie passen binnen een GOW-30 of ETW-30 eenzelfde maximumsnelheid hebben, is het gewenst om voor de wegen waarop nog stappen gezet moeten worden op het gebied van inrichting, wel de snelheid al te verlagen. Dit voorkomt dat onwenselijke overgangen ontstaan in snelheden tussen wegen die in functie hetzelfde zijn. Er wordt hier nadrukkelijk gekozen voor uniformiteit en voor verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Door het herzien van de categorisering van de in dit besluit genoemde wegen naar een GOW-30 of ETW-30, worden deze wegen conform Duurzaam Veilig in overeenstemming gebracht met de functie, het gebruik en de inrichting van deze wegen. Voor de wegen die niet op korte termijn kunnen voldoen aan de inrichtingskenmerken van een GOW-30 of ETW-30 geldt dat deze wegen door het opnieuw categoriseren en het verlagen van de maximumsnelheid wel in overeenstemming komen met de functie en het gebruik van deze wegen. Dit, in combinatie met de bijkomende voordelen van het verlagen van de maximumsnelheid, maakt dat ook op de wegen waarop wel gewacht moet worden op de aanpassingen zoals opgenomen in het uitvoeringsprogramma, al wel de snelheid verlaagd wordt. Het toepassen van een maximumsnelheid van 30 km/u zorgt er namelijk voor dat:

- de verkeersveiligheid verbeterd, omdat de reactietijd voor gemotoriseerd verkeer verbeterd, de remweg korter wordt en het veiliger wordt om de weg over te steken;
- er meer ruimte ontstaat voor langzaam verkeer, letterlijk doordat gemotoriseerd verkeer op wegen met gemengd gebruik zich aan moet passen aan fietsers en figuurlijk, omdat het voor voetgangers prettiger en makkelijker wordt om wegen over te steken;
- er minder overlast in de vorm van verkeerslawaai, trillingen of luchtverontreiniging geproduceerd wordt door gemotoriseerd verkeer, en routes door de stad, over de in dit besluit genoemde wegen, minder aantrekkelijk worden voor doorgaand verkeer. De hoeveelheid doorgaand verkeer neemt

daardoor op de GOW-30 wegen af en verkeer wordt aangemoedigd om gebruik te maken van andere vervoerswijzen of de goed ingerichte verbindingswegen zoals de ringwegen en de GOW-50 wegen.

Het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u kan ook nadelige gevolgen hebben. Deze nadelige gevolgen kunnen zich uiten in de vorm van:

- een mogelijk langere reistijd voor personenauto's en andere gemotoriseerde voertuigen, omdat langzamer gereden moet worden;
- het verplaatsen van verkeersbewegingen naar wegen die op dit moment al een maximumsnelheid hebben van 30 km/u, omdat er geen snelheidsverschil meer zit tussen deze wegen;
- hulpdiensten kunnen te maken krijgen met langere aanrijtijden, omdat de overschrijdingslimiet van de maximumsnelheid die hulpdiensten hebben ook lager komt te liggen bij 30 km/u;
- de reistijden voor het openbaar vervoer kunnen toenemen.

De gevolgen voor de reistijd van gemotoriseerd verkeer zullen beperkt blijven. Doordat de effectieve capaciteit van een weg bij een lagere snelheid toeneemt, neemt de kans op vertraging door filevorming op een weg af. Voertuigen moeten dus weliswaar langzamer rijden, maar zullen vooral op drukke momenten eerder minder vertraging ervaren dan meer. Daarnaast is het ook een bewuste keuze om het voor gemotoriseerd verkeer minder aantrekkelijk te maken om gebruik te maken van de binnenwegen van de gemeente Groningen. Alleen verkeer dat ook daadwerkelijk een bestemming heeft aan een van de binnenwegen maakt gebruik van deze wegen en moet zich daarbij aanpassen aan de snelheid van het langzame verkeer. Daarnaast zullen de wegen die van een GOW-50 categorisering naar een GOW30 categorisering gaan, qua inrichting nog altijd in staat zijn om verkeer het beste af te wikkelen ten opzichte van de wegen die gecategoriseerd zijn als ETW-30 wegen. De snelste route zal daarom nog altijd via deze wegen gaan, en niet via de ETW-30 wegen. Enige verplaatsing van verkeer naar bestaande ETW-30 wegen valt nooit helemaal uit te sluiten, maar gelet op het hiervoor genoemde zal dit dusdanig beperkt zijn, dat hierdoor geen nadelige effecten ontstaan.

Met de Veiligheidsregio Groningen en Ambulancezorg Groningen is afstemming geweest over de gevolgen van het verlagen van de maximumsnelheid en hoe die acceptabel gemaakt kunnen worden voor de aanrijtijden van de hulpdiensten. Door het verlagen van de maximumsnelheid worden de richttijden die nu gelden nog altijd gehaald. Wel is door de hulpdiensten aangegeven dat het de voorkeur heeft om de routes zoveel mogelijk vrij te houden van snelheidsremmende maatregelen. Het toepassen van deze maatregelen wordt beperkt tot het noodzakelijke.

Er heeft overleg plaatsgevonden met het OV-bureau Groningen-Drenthe en vervoerder Qbuzz over de gevolgen van het verlagen van de maximumsnelheid op de uitvoering van de verschillende buslijnen in de gemeente Groningen. Het OV-bureau heeft aangegeven wat het reistijdverlies gaat zijn door het verlagen van de snelheid. Daaruit komt naar voren dat voor sommige buslijnen geldt dat de frequentie omlaag zal moeten of bepaalde bushaltes verwijderd moeten worden, om de betrouwbaarheid van het busvervoer in stand te houden.

Vanuit de mobiliteitsvisie wordt gestreefd naar OV-lijnen die concurrerend zijn met de auto en een hoge betrouwbaarheid hebben. Daar staat tegenover dat de gemeente Groningen vanuit de mobiliteitsvisie ook streeft naar een verbetering van de verblijfskwaliteit en dat dit op sommige plekken mag betekenen dat het OV ook langzamer moet rijden. Dit sluit ook aan op het mobiliteitssysteem waar Groningen naartoe wil binnen de mobiliteitsvisie, waarin de voetganger en de fietser op de eerste plaats staan en daarna gevolgd worden door het OV. Vanuit de doelstellingen van de mobiliteitsvisie zal gezorgd worden dat het OV betrouwbaar en concurrerend blijft met de auto en zelfs een aanvulling wordt op de verplaatsingen als voetganger of fietser. Dit wordt gedaan door ervoor te zorgen dat op wegen waar de maximumsnelheid omlaag gaat, bussen zo min mogelijk oponthoud hebben. Op de wegen waar de belangrijkste OV-corridors lopen blijft sprake van een maximumsnelheid van 50 km/u.

Het realiseren van de snelheidsverlagingen gebeurt door het plaatsen van verkeersbord A1 zonale toepassing (zowel voor het begin als het einde van de zone) van bijlage 1 van het RVV 1990. Om onderscheid te maken tussen de GOW-30 wegen en de ETW-30 wegen, wordt bij de aansluiting van een ETW-30 op een GOW-30 een bord A1-30 zonale toepassing met de tekst 'herhaling' geplaatst.

De wegen in dit besluit zijn wegen gelegen binnen het stadsdeel Binnenstad en Oude Wijken en het stadsdeel Oost. Omdat het verlagen van de maximumsnelheid op wegen over de hele gemeente plaatsvindt, is gekozen om per stadsdeel een verkeersbesluit te nemen, zodat de besluiten overzichtelijk blijven voor inwoners.

Afwijking politieadvies
De politie heeft aangegeven positief te adviseren als de maximumsnelheid op de in dit besluit genoemde wegen wordt verlaagd naar 30 km/uur, en tegelijkertijd wordt voldaan aan diverse basiskenmerken uit de voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 van het CROW. Op een klein aantal wegen zijn deze kenmerken aanwezig. Op het merendeel van de wegen wordt hieraan echter niet voldaan. Daarmee wordt het advies van de politie dan ook als negatief beschouwd.

Het college wijkt af van het advies van de politie. Het college heeft verkeerskundig adviesbureau Roelofs gevraagd in kaart te brengen wat minimaal nodig is om een maximumsnelheid van 30 km/uur in te stellen. Roelofs heeft daarbij minimale en optimale maatregelen beschreven. Vervolgens is samen met de gemeente vastgesteld welke aanpassingen per weg minimaal nodig zijn om op korte termijn een maximumsnelheid van 30 km/uur in te stellen. Op basis van het advies van Roelofs wijkt de gemeente daarmee deels af van de voorlopige inrichtingskenmerken voor een GOW30 waarop de politie haar advies baseert.

Op basis van het advies van Roelofs acht het college de toepassing van de voorgeschreven minimale kenmerken voldoende om een maximumsnelheid van 30 km/uur af te dwingen. Daarnaast geeft het college voorrang aan het op korte termijn verbeteren van de verkeersveiligheid door een aaneengesloten netwerk van wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur te creëren. Het college kiest hiervoor in plaats van te wachten totdat de in dit besluit genoemde wegen volledig volgens de CROW-richtlijnen kunnen worden ingericht. Het risico dat niet alle weggebruikers zich aan de maximumsnelheid zullen houden, weegt daarbij niet op tegen het voordeel dat de meeste weggebruikers dit dankzij de door Roelofs voorgeschreven minimale kenmerken wel zullen doen.

Belangenafweging
Gelet op artikel 2 van de WVW 1994 en de hiervoor genoemde overwegingen, strekken de hiervoor genoemde maatregelen tot:

- lid 1, sub b: het verzekeren van de veiligheid op de weg, en
- lid 2, sub a: het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer.

Het in lid 1, sub b, van de WVW 1994 genoemde belang van het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer komt in het geding met het uitvoeren van deze verkeersmaatregelen. De positieve effecten van het verlagen van de maximumsnelheid en de daarmee gediende belangen worden van groter belang geacht dan de beperking van de vrijheid van het verkeer in de vorm van het met een lagere snelheid gebruik mogen maken van de in dit besluit genoemde wegen en de in de motivering beschreven eventuele nadelige gevolgen daarvan.

Gelet op artikel 21a van het BABW is getoetst of voor dit verkeersbesluit een akoestisch onderzoek noodzakelijk is, als bedoeld in artikel 5.78j van het Besluit kwaliteit leefomgeving (BKL). Gebleken is dat wanneer er een toename van het aantal motorvoertuigen op een bestaande 50 km/h-weg wordt verwacht, dat deze toename dermate laag is dat de geluidstoename onder de grenswaarde van 1,5 dB stijging blijft.

Besluit
Wij besluiten op grond van bovenvermelde overwegingen tot het:

1. instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u, door middel van het plaatsen van verkeersbord A1 30 (begin zone) en A1 30 (einde zone) op de volgende wegvakken:
    - Asingastraat;
    - Eikenlaan tussen de Iepenlaan en de Van Oldenbarneveltlaan;
    - Aweg;
    - Hoendiepkade;
    - Damsterdiep tussen Steentilbrug en Oosterhavenstraat in beide richtingen;
    - Noorderhaven noordzijde;
    - Lopendediep;
    - Spilsluizen;
    - Turfsingel tussen Ebbingebrug en Turfstraat (zuidzijde) en tussen Gymnasiumstraat en Ebbingebrug (noordzijde);
    - Schuitendiep tussen huisnummers 15 en 37 (westzijde) en tussen Hopmansgang en huisnummer 1004 (oostzijde);

- Poelebrug;
- Maagdenbrug;
- Ebbingebrug;
- Boteringebrug;
- Kijk in 't Jatbrug;
- E. Thomassen à Thuessinklaan;
- Eendrachtskade;
- Abel Tasmanbrug;
- Hanzeplein;
- Hereweg tussen de Stationsweg en Rabenhauptstraat;
- Hoendiep tussen Aweg en Hoendiep huisnummer 1015;
- J.C. Kapteynlaan;
- Korreweg tussen de Nieuwe Ebbingestraat en Singelweg;
- L.J. Zielstraweg;
- Nieuwe Ebbingestraat;
- Kastanjelaan tussen Moesstraat en Noorderstationsstraat;
- Petrus Campersingel tussen Dirk Huizingastraat en S.S. Rosensteinlaan;
- S.S. Rosensteinlaan;
- Wouter van Doeverenplein;
- Prinsesseweg tussen de Herman Colleniusbrug en de oversteek ter hoogte van de Albertine Agnesstraat;
- Rodeweg;
- Boterdiep tussen Korreweg en Boteringesingel;
- Boteringesingel tussen Nieuwe Ebbingestraat en Boterdiep;
- Noorderstationsstraat tussen Bedumerweg en Noorderbuitensingel;
- Bedumerweg tussen Noorderstationsstraat en Allersmastraat;
- Stationsweg tussen fietsoversteek t.h.v. Professor H.C. van Hallpad/ontsluiting K+R en Zuiderpark;
- Sumatralaan;
- Ulgersmaweg tussen Heerdenpad en Pop Dijkemaweg;
- Pop Dijkemaweg tussen Ulgersmaweg en Rijksweg;
- Vrydemalaan;
- Westersingel;
- Plantsoenbrug;
- Wilhelminakade tussen Prinsesseweg en Noorderhaven;
- Oosterhamriklaan;

2. opheffen van het niet mogen overschrijden van een doorgetrokken streep als bedoeld in artikel 76 lid 1 van het RVV 1990, door middel van het verwijderen van de doorgetrokken asmarkering op de:
   - Asingastraat;
   - Wilhelminakade;

3. opheffen van de voorrangsweg en het instellen van een voorrangskruispunt, door het verwijderen van de verkeersborden B1 en het plaatsen van de verkeersborden B4 en B5 op;
   - De kruispunten Stationsweg – Stationsplein;
   - Het kruispunt Stationsweg – Herebrug – Zuiderpark – Hereweg;

4. opheffen van de voorrangsregeling, door het verwijderen van verkeersbordorden B4, B5 en B6 en de bijbehorende haaientandmarkering, waardoor een gelijkwaardige voorrang ontstaat op;
   - het kruispunt Ulgersmaweg – Hunzeboord;
   - het noordelijke kruispunt Ulgersmaweg – Beckerweg;
   - het zuidelijke kruispunt Ulgersmaweg – Beckerweg;
   - het kruispunt Ulgersmaweg – Kardingerweg (exclusief naastgelegen tweerichtingsfietspad);
   - het kruispunt Ulgersmaweg – Pop Dijkemaweg;
   - het kruispunt Pop Dijkemaweg – H. Ridderstraat;

5. instellen van een fietsstrook aan beide zijden van de rijbaan door middel van het aanbrengen van een fietssymbool in combinatie met een onderbroken streep op de:
   - Damsterdiep tussen Steentilbrug en Oosterhavenstraat;
   - Damsterdiep tussen Nieuweweg en Steentilbrug
   - E. Thomassen à Thuessinklaan;

- Oosthamriklaan

6. Verwijderen van zebramarkering en bijbehorende verkeersborden L2 op de
   - Kardingerweg bij het kruispunt met de Ulgersmaweg

Bovenvermelde bebording conform bijlage 1 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Situatieschets

De bij dit besluit horende situatieschets is als externe bijlage meegepubliceerd in het gemeenteblad.

Bekendmaking
Dit ontwerp-verkeersbesluit wordt gepubliceerd in het gemeenteblad en ligt met ingang van de dag na publicatie voor een termijn van acht weken ter inzage. Daarnaast is het ontwerp-verkeersbesluit inclusief alle daarbij behorende stukken in te zien op (https://gemeente.groningen.nl/versneld-van-50-naar-30-kmu). Op deze website kunt u ook digitaal uw zienswijze indienen

Zienswijze
Dit ontwerpbesluit wordt, zoals op 17-112026 is besloten door het college, voorbereid volgens de Uniforme openbare voorbereidingsprocedure (UOV) zoals bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Dit betekent dat eenieder een zienswijze op het ontwerpbesluit kan geven. Het besluit is, samen met alle bijbehorende stukken, digitaal in te zien via (https://gemeente.groningen.nl/versneld-van-50-naar-30-kmu), alsmede fysiek bij het loket (parkeren van de gemeente Groningen aan de Kreupelstraat). Als u dit wilt, kunt u de informatie van de website ook schriftelijk ontvangen. Mailt u dan naar (50naar30@groningen.nl) of bel naar 14 050.

U kunt uw zienswijze op verschillende manieren indienen.

- Per mail: (50naar30@groningen.nl)
- Per brief. Stuur deze dan naar:

(Stadsontwikkeling

Gedempte Zuiderdiep 98

Postbus 7081

9701 JB Groningen)

Voor alle bovenstaande mogelijkheden geldt dat als u een zienswijze wilt indienen, u in ieder geval in de zienswijze vermeldt:

- uw naam, adres en bij voorkeur uw telefoonnummer
- de datum waarop u de zienswijze indient
- het besluit waarop u een zienswijze indient (stuur zo mogelijk een kopie van het besluit mee)
- de inhoudelijke reactie van uw zienswijze
- uw handtekening.

Let op: de zienswijze moet u indienen binnen acht weken na 17 november 2026, de publicatiedatum van dit besluit. Dat is de datum die u bovenaan dit besluit vindt. Dit houdt in dat u uw zienswijze in kan dienen van 18-11-2026 tot en met 13-01-2027

Heeft u meer tijd nodig? Dan kunt u een voorlopige zienswijze indienen. In deze zienswijze geeft u aan dat u het niet eens bent met het ontwerpbesluit. Later dient u uw inhoudelijke reactie van de zienswijze in. U krijgt daarvoor maximaal twee weken extra tijd (Awb artikel 6:12, lid 2, sub b).

Aldus besloten in de collegevergadering d.d. 17-11-2026

De burgemeester,

Roelien Kamminga

De secretaris,

Sander Gerritsen