Uitvoeringprogramma 30 km impuls



Colofon

Projectgroep
Peter Riefel (beleidsadviseur verkeersveiligheid)
Nick Wilke (beleidsadviseur verkeersveiligheid)
Lucas van der End (beleidsadviseur mobiliteitsonderzoek)
Patricia Stumpel – Vos (beleidsadviseur mobiliteitsonderzoek)
Anne Jousma (beleidsadviseur mobiliteitsonderzoek)
Jeroen Smedts (adviseur verkeersontwerp)
Leo van Ettekoven (vakspecialist verkeersaanduidingen)
Dannie de Bie (vakspecialist verkeersaanduidingen)
Maureen Heijmen (communicatieadviseur mobiliteit)
Ronald van Delft (gis-specialist)
Marcel de Lange (adviseur verkeersmanagement)
Adriaan Wijnveld (technisch projectleider)
Marc van ’t Hazeveld (verkeerskundig ontwerper)
Nely van der Meer (verkeerskundig ontwerper)

Projectmanagement
Leonie Smeets (projectleider)
Danique Wiertsema (projectleider)

Opdrachtgever
Gerard Verrijn Stuart (programmamanager verkeersveiligheid)

Versiedatum
5-6-2025

Vaststelling college
24 juni 2025

Inhoudsopgave

A. Samenvatting 4

1. Introductie 4

2. Resultaten 5

B. 30 kilometer impuls 6

Utrecht naar 30 kilometer 6

Voordelen van een lagere snelheid 6

Handhaving 8

Stakeholders 9

Spoor 1: Bijdrages geprogrammeerde projecten 11

Uitvoering 12

Communicatie 13

Spoor 2: Versnelde aanpak 30 kilometer (2026) 14

Waarom versneld 30 kilometer invoeren? 14

Waar voeren we versneld 30 kilometer in? 14

Met welke maatregelen voeren we versneld 30 kilometer in? 17

Communicatieaanpak: 030 gaat voor 30 19

Uitvoering 20

Planning 21

B. Monitoren, sturen en verantwoorden 22

1. Monitoring 22

Monitoring spoor 1: Bijdrages geprogrammeerde projecten 22

Monitoring spoor 2: Versnelde aanpak 30 kilometer 22

2. Risico's 24

3. Financiën 25

4. Voortgang en verantwoording 26

Bijlage 1 – Stratenlijst spoor 1 27

Bijlage 2 – Stratenlijst wegen met vrijliggende fietspaden 28

Bijlage 3 – Stratenlijst Versnelde aanpak 30 kilometer 30

Bijlage 4 – Kernboodschap communicatieaanpak 36

A. Samenvatting

1. Introductie

Dit Uitvoeringprogramma voor het programma ‘30 km impuls’ is het plan van aanpak ter uitvoering van het raadsbesluit om in Utrecht 30 kilometer per uur in te voeren op alle straten, behalve de stedelijke verbindingswegen (Mobiliteitsplan 2040[1]). Zo zorgen we ervoor dat onze groeiende stad een verkeersveilige en bereikbare plek voor bewoners, ondernemers en bezoekers blijft.

Sinds 2019 zijn we gestart met het verlagen van de snelheid op wegen van 50 kilometer per uur naar 30 kilometer per uur. Door de invoering van 30 kilometer per uur, wordt de stad verkeersveiliger.

Zoals in het Mobiliteitsplan 2040 staat krijgen alle straten in Utrecht een snelheidslimiet van ‘30 kilometer per uur, tenzij’. De stedelijke verbindingswegen blijven 50 kilometer per uur indien dit nodig is om als snelste route naar de Ring te functioneren.

In dit Uitvoeringsprogramma beschrijven we de twee sporen die we hanteren om dit resultaat te behalen:

1. **Bijdrages geprogrammeerde projecten**
   Sinds 2019 doen we een financiële bijdrage aan lopende projecten waar straten naar 30 kilometer per uur worden gebracht met fysieke maatregelen. Het betreft herinrichtingen of projecten vanuit beheer en onderhoud waarbij snelheidsremmers worden toegevoegd.
2. **Versnelde aanpak 30 kilometer (2026)**
   In een keer 30 kilometer per uur invoeren op straten zonder vrijliggende fietspaden met beperkte maatregelen (bebording, markering en belijning) en een communicatiestrategie.

In hoofdstuk B lichten we toe waarom we 30 kilometer invoeren en hoe we omgaan met handhaving en stakeholders. Vervolgens gaan we in op de twee sporen: bijdrages geprogrammeerde projecten (spoor 1) en de Versnelde aanpak 30 kilometer (spoort 2).

In hoofdstuk C gaan we in op de monitoring, risico’s, financiën en voortgang.

Eerdere besluitvorming rond het Programma ’30 km impuls’

In februari 2018 is de raad per raadsbrief voor het eerst geïnformeerd over de 30 kilometer-opgave voor de stad met de benodigde investeringskosten.
Op 20 september 2019 is de raad met een raadsbrief geïnformeerd over de al aangepakte straten en een programmering vanuit het programma 30 km-impuls. Op 15 juli 2021 is het Mobiliteitsplan 2040 vastgesteld waarin is opgenomen welke straten naar 30 kilometer per uur gaan.

Op 27 juni 2024 is de Motie 297 Heel Utrecht 30 km/u aangenomen waarbij werd verzocht te onderzoeken of, naar Amsterdams voorbeeld, een snelheid van 30 km/u in Utrecht in één keer in plaats van gefaseerd ingevoerd kan worden.

In november 2024 heeft het college een aanvullende Versnelde aanpak 30 kilometer goedgekeurd. Hierover is de raad op 3 december 2024 geïnformeerd met de volgende raadsbrief.

[1] Mobiliteitsplan 2040 (utrecht.nl) - Blz. 102 Kop: 30 kilometer per uur als uitgangspunt voor een betere veiligheid

2. Resultaten

Ten behoeve van verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid is voor de auto 30 kilometer per uur de norm voor woonstraten. In het mobiliteitsbeleid zijn alle bestemmingen bereikbaar, maar verblijfskwaliteit en leefbaarheid wegen zwaarder dan doorstroming en het faciliteren van doorgaand autoverkeer[2].

Doelstellingen

Hoofddoelstelling

- Verbeteren van de verkeersveiligheid
  Minder doden en gewonden in het verkeer

Subdoelstellingen

- Meer ruimte voor betere leefkwaliteit in het algemeen (leefbaarheid inwoners)
- Meer ruimte voor fietser en voetganger
- Afname geluidsoverlast
- Afname hoeveelheid autoverkeer met 2-3% minder verkeer

Resultaten die bijdragen aan de doelstellingen

- Alle straten in Utrecht, behalve de meeste stedelijke verbindingswegen, krijgen een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

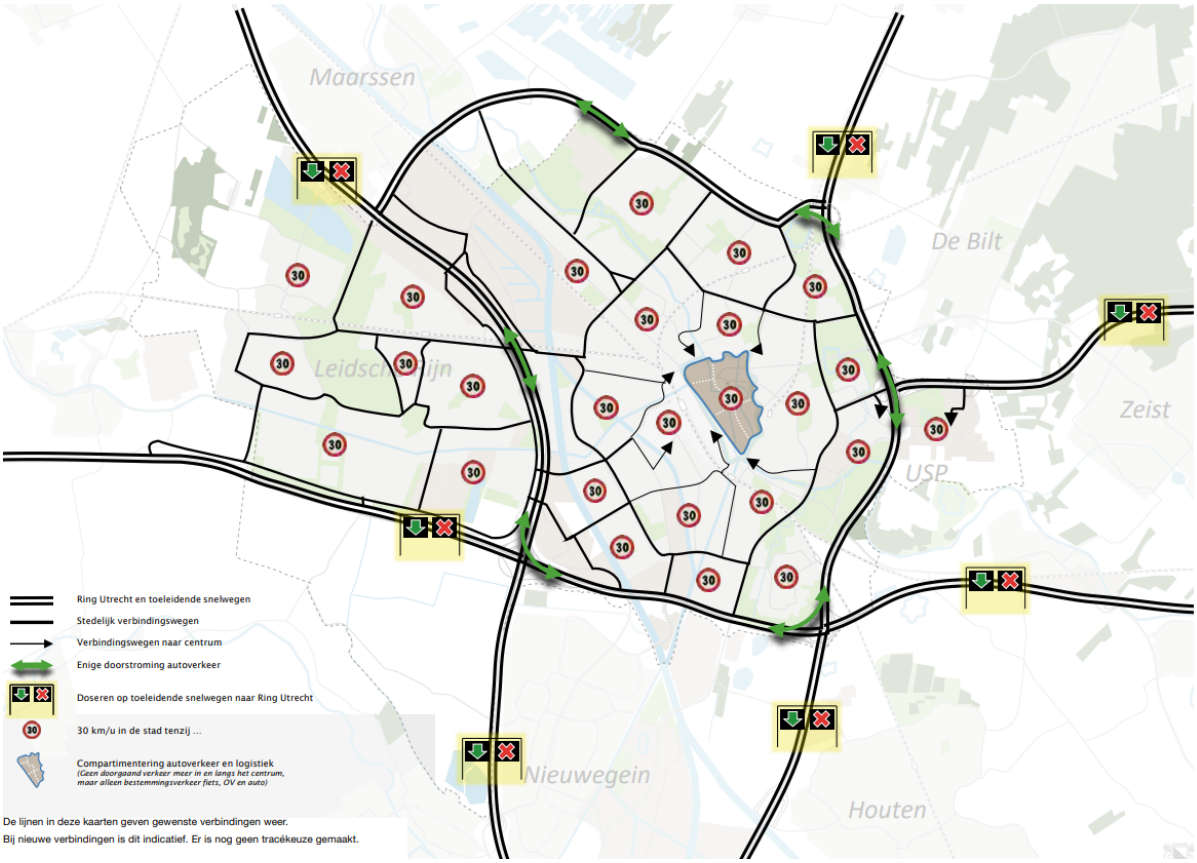
[2] Document Utrecht - Coalitieakkoord 2022 Investeren in Utrecht.pdf - iBabs Publieksportaal - Blz. 38.

B. 30 kilometer impuls

Utrecht naar 30 kilometer

Sinds 2016 hanteert Utrecht 30 kilometer per uur als norm en worden steeds meer straten van 50 naar 30 kilometer per uur gebracht. Vanaf 2019 is het programma '30 km impuls' opgezet om de overgang van 30 kilometer per uur in de stad verder uit te werken en voor te bereiden.

In het Mobiliteitsplan 2040 noemen we 30 kilometer per uur als uitgangspunt voor een betere veiligheid: "*Het veranderen van snelheidslimieten is een bijzondere vorm van beïnvloeding van reisgedrag. Alle wegen en straten krijgen in Utrecht een snelheidslimiet van '30 kilometer per uur, tenzij'. De stedelijke verbindingswegen blijven overwegend 50 kilometer per uur indien dit nodig is om als snelste route naar de Ring te functioneren*", aldus het Utrechtse Mobiliteitsplan 2040[3].



Afbeelding 1 | 30 kilometer per uur tenzij (Mobiliteitsplan 2040)

Voordelen van een lagere snelheid

Een lagere snelheid van gemotoriseerd verkeer heeft verschillende voordelen:

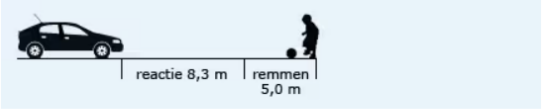
- **Verkeersveiliger**
  - Onderzoek heeft laten zien dat op straten binnen de bebouwde kom een snelheidsverlaging van ongeveer 10% zal leiden tot (bij benadering en gemiddeld genomen) 20-30% minder ernstige verkeersongevallen en 30% minder verkeersdoden[4].
  - Bestuurders hebben meer tijd om informatie te verwerken en te reageren op onverwachte situaties. Het blikveld is breder. Bovendien is de remweg een stuk korter waardoor voertuigen eerder stilstaan.

[3] Mobiliteitsplan 2040 (utrecht.nl) - Blz. 102 Kop: 30 kilometer per uur als uitgangspunt voor een betere veiligheid.
[4] FS 30 km-uur gebieden.pdf (swov.nl) - Blz. 13 Kop: Hoe kunnen 30km/uur-gebieden (nog) veiliger worden?

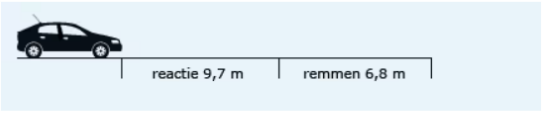
Verband tussen snelheid en verkeersveiligheid

Hoe lager de snelheid, hoe korter de remweg en hoe eerder een voertuig stil kan staan om een botsing te voorkomen. De remweg van een auto is bij 30 kilometer per uur 13,3 meter, bij 50 kilometer per uur is dit 27,7 meter[5].

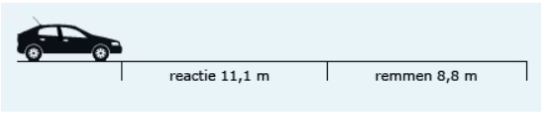
Bij een snelheid bij de botsing van lager dan 30 km/u heeft een ongeval zelden een dodelijke afloop. Dit geldt ook voor een ongeval tussen een auto en een fietser of voetganger. Wanneer een auto 30 km/u rijdt overleeft meer dan 95% van de voetgangers een eventuele aanrijding. Bij een snelheid van 50 km/u overleeft maar 85% van de voetgangers de aanrijding[6].



Bij 30 kilometer per uur totale remweg 13,3 meter



Bij 35 kilometer per uur totale remweg 16,5 meter



Bij 40 kilometer per uur totale remweg 19,9 meter

- Volgens het SWOV (Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) moeten fietsers en voetgangers gescheiden worden met vrijliggende fietspaden en voetpaden bij een snelheid van 50 kilometer per uur. Op straten waar geen ruimte is voor een vrijliggend fietspad, is 50 kilometer per uur geen veilige snelheid.


Voorbeeld: straat (admiraal Helfrichlaan) met gescheiden verkeer d.m.v. vrijliggende fietspaden


Voorbeeld: straat (Wilhelminaparklaan) waar geen sprake is van scheiding tussen auto en fietser is

- **Geluidsreductie**
  Een lagere snelheid in de stad zorgt voor een gemiddelde afname van het geluid met 3 decibel. Verkeersgeluid is de belangrijkste bron van geluid in de stad. Na de invoering van 30 kilometer per uur werd met onderzoek een afname van de gemiddelde geluidsbelasting gevonden tussen 1,5 en 6 decibel. Meerdere onderzoeken vonden een afname van 3 decibel. Deze afname is van meerdere factoren afhankelijk: het wegdek, de aanwezigheid van snelheidsremmende maatregelen, veelvuldig optrekken en afremmen, de hoeveelheid verkeer en het aandeel elektrisch verkeer[7].

- **Trillingen**
  Een lagere snelheid heeft een gunstig effect op trillingen. Over het algemeen zijn trillingen lager bij een lagere snelheid, omdat de aanstoot (voornamelijk van zwaarder verkeer) met minder energie gebeurt. Het is lastig om een waarde te noemen. Dit komt omdat het trillingsniveau dat in woningen langs straten optreedt afhankelijk is van veel factoren. Aan de bronzijde (de weg) zijn dit onder meer het type voertuig, de snelheid van het voertuig, het type wegdekverharding, de conditie waarin de weg verkeert en de fundatie van de weg. Aan de

[5] Risico's | Kom veilig Thuis
[6] SWOV factsheet 30 km/u gebieden: FS 30 km-uur gebieden.pdf (swov.nl)
[7] Impact 30kmh in bebouwde kom (awgl.nl) – Blz. 3 Kop: Luchtkwaliteit

zijde van de woning zijn dit de eigenschappen van de fundatie, constructie en vloeren. Verder zijn ook de eigenschappen van de bodem tussen de bron en de ontvanger van belang.

Niet bewezen, wel te verwachten voordelen
Onderstaande voordelen zijn niet bewezen vanuit onderzoek, maar de verwachting is dat de invoering van 30 kilometer hier een positief effect op gaat hebben.

- **Modal shift / alternatieven vervoerswijzen**
  Overheidsinstanties veronderstellen vaak dat er een modal shift plaatsvindt naar meer actief transport (fietsen en lopen) na het verlagen van de maximum snelheid op de weg. Het bewijs hiervoor is echter schaars. Dit komt doordat onderzoek hiernaar erg complex is en het verband tot op heden nog niet uitgebreid genoeg is onderzocht[8].

  - Omdat lopen en fietsen verkeersveiliger zijn en de verwachting is dat reistijdconcurrentie ten opzichte van de auto verbeterd, verwachten we dat reizigers vaker gaan fietsen of lopen. Dit is een positief effect van de invoering van meer 30 kilometer per uur straten in de stad.
  - In 2023 heeft de Rijksoverheid zich met een campagne ingezet voor het stimuleren van het gebruik van de fiets voor korte afstanden[9]. Het invoeren van meer 30 kilometer straten kan hier extra aan bijdragen.
  - Het Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions (AMS Institute) meldt dat steden die de maximumsnelheid naar 30 kilometer verlagen, vaak een afname in autogebruik en een toename in wandelen en fietsen zien (AMS Institute).

- **Luchtkwaliteit**
  Er is veel onzekerheid over de impact van 30 kilometer per uur op de uitstoot van voertuigen en de resultaten van onderzoek hiernaar zijn inconsistent en soms tegenstrijdig. De gemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM) veranderen waarschijnlijk niet of nauwelijks[10].

- **Gezonde leefomgeving**
  In Utrecht willen we gezond stedelijk leven voor iedereen. Naast de positieve gezondheidseffecten op het gebied van geluid, trillingen en luchtkwaliteit, kan de snelheidsverlaging meer positieve effecten hebben op gezond stedelijk leven. De snelheidsverlaging en verbeterde verkeersveiligheid dragen ook bij aan een veiligere omgeving waar met name kwetsbare doelgroepen als kinderen en ouderen meer buiten verblijven, wandelen, fietsen of op straat spelen.

Handhaving

Wij spannen ons in voor meer verkeershandhaving om de pakkans bij verkeersovertredingen en onveilig verkeersgedrag te vergroten. De capaciteit bij de politie en het aantal beschikbare flitspalen voor Utrecht vanuit CVOM (Centrale Verwerking Openbaar Ministerie) is beperkt.

Het CVOM is eigenaar van alle automatische verkeershandhavingsmiddelen (VHM). In december 2024 heeft het CVOM aangekondigd dat het voortaan mogelijk is flitspalen in te zetten op straten waar een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur geldt. Juist op deze straten, waar veel fietsers en voetgangers oversteken is een hoge snelheid (40 km/u of hoger) een risico voor de verkeersveiligheid.

Handhaving is een belangrijk onderdeel om de snelheid verder omlaag te brengen en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren. Wij zijn regelmatig in gesprek met politie en het CVOM over de handhavingsmogelijkheden.

Het proces van aanvragen van flitspalen werkt als volgt: de gemeente vraagt flitspalen op 30 kilometer straten aan. Het CVOM kijkt of een locatie geschikt is: rijdt er voldoende verkeer, ligt de gereden

---

[8] Impact 30kmh in bebouwde kom (awgl.nl) - Blz. 3 Kop: Modal Shift.
[9] Home | Daszogefietst
[10] Impact 30kmh in bebouwde kom (awgl.nl) - Blz. 3 Kop: Modal Shift.

snelheid hoog en is er sprake van verkeersveiligheidsrisico's. Bij de toekenning houdt het CVOM rekening met de landelijke verdeling van flitspalen.

Stakeholders

Er wordt met de nood- en hulpdiensten, het Openbaar Vervoer en verschillende belangenverenigingen gesproken over de invoering van 30 kilometer per uur in de stad.

Nood- en hulpdiensten

Er is periodiek overleg met de nood- en hulpdiensten over aanrijtijden en overige zaken die spelen in de stad. Dit doen we met de politie, de ambulance (RAVU; Regionale Ambulance Voorziening Utrecht) en de brandweer (VRU = Veiligheidsregio Utrecht). In deze overleggen kan een ieder thema's agenderen. Het Programma '30 km impuls' en de Versnelde aanpak 30 kilometer zijn hierin meerdere malen besproken en toegelicht.

In recent overleg is aangegeven dat de nood- en hulpdiensten geen probleem hebben met de invoering van 30 kilometer per uur, mits er wel voldoende mate van doorstroming is. Zij geven aan dat de invoering van 30 kilometer per uur niet de belangrijkste oorzaak is waardoor de reistijden, aanrijtijden en dekkingspercentages achteruitgaan. Het is de combinatie van allerlei maatregelen in de stad zoals het terugbrengen van de maximumsnelheid, de aanleg van drempels, versmallingen, het verminderen van doorgaande straten en wegwerkzaamheden (o.a. afzettingen) die hieraan bijdragen.

Openbaar Vervoer (OV)

Het verlagen van de maximum snelheid op busroutes heeft effect op de doorstroming van het openbaar vervoer. Gemeente en provincie Utrecht spannen zich binnen de OV-Alliantie in om elders in het netwerk maatregelen te treffen die het verlies aan rijtijd compenseren.

Binnen de OV-Alliantie is regelmatig overleg over zaken rondom Openbaar Vervoer in de stad. Binnen dit orgaan hebben we afgestemd over de impact, maatregelen en keuzes rondom de 30 kilometer aanpak en het OV.

Onderzoek impact 30 kilometer op nood- en hulpdiensten en OV

In 2023 zijn OV en de nood- en hulpdiensten betrokken bij het onderzoek 'Impact 30 km op NHD en OV'. Hierin werd aangegeven dat niemand tegen 30 kilometer per uur is, maar wel tegen stilstaan door opstoppingen en vertragingen door slechte doorstroming.

Tijdens dit onderzoek zijn ook mogelijke mitigerende maatregelen voorgesteld en besproken. Een van de belangrijkste wensen vanuit alle partijen was om 'geen snelheidsremmers' toe te passen, waardoor er vooral voor het groter vervoer nog meer vertraging ontstaat. Dit verzoek hebben we gehonoreerd binnen de Versnelde aanpak 30 kilometer.

Resultaten uit het onderzoek:

- De dekking voor de politie verandert niet.
- De dekking voor de ambulance neemt af met 0,05% naar 99,60%, maar dit blijft binnen de wettelijke dekkingsgraad.
- De dekking voor de brandweer neemt met 2,03% af naar 82,82%.
- Gemiddeld neemt per kilometer nieuwe 30 weg de reistijd voor de bus toe met 14,1 seconden. Dit brengt 11.813 extra dienstregelingsuren met zich mee en leidt tot een toename in kosten van circa € 1.063.000 tot €1.300.000 per jaar.

Het rapport en de bijhorende raadsbrief zijn hier terug te vinden: Raadsbrief Voortgang Programma Verkeersveiligheid Utrecht - iBabs Publieksportaal.

Belangenverenigingen

Er is met drie belangenverenigingen gesproken en zij geven allen aan dat ze voorstander zijn van het 30 kilometer programma voor de stad. Zij begrijpen ook allen waarom er nu naast spoor 1 ook een nieuw spoor is toegevoegd: de Versnelde aanpak 30 kilometer.

- **Veilig Verkeer Nederland (VVN)**
  VVN vindt het met name sterk dat er 30 kilometer wordt ingevoerd op straten waar fietsers op gemengd rijden met gemotoriseerd verkeer. 50 kilometer is hier geen veilige snelheid. Daarnaast wil VVN dat er sneller 30 kilometer wordt ingevoerd, om zo de verkeersveiligheid al snel te kunnen verbeteren. Zij begrijpen dat dit niet altijd met een volwaardige inrichting kan vanwege kosten en dat dit qua voorbereiding en planning langer duurt. Zij staan achter de huidige twee sporen zoals nu opgesteld voor het 'impuls 30 km' programma.

- **Fietsersbond**
  De Fietsersbond vindt het fijn dat de gemeente ook ziet dat er op dit moment onlogische overgangen van 30 kilometer naar 50 kilometer zijn, dat vinden zij ook. De straten waar de fietser op de rijbaan zit zijn ook de "ellendeplekken", dus dat de gemeente deze als prioriteit zien vinden ze erg goed.

- **ANWB**
  De ANWB heeft met hun eigen verkeerskundige dit programma doorgenomen en zij geven aan dat de gemeente terecht constateert dat het aanpassen van straten in het tempo van onderhoudswerkzaamheden niet matcht met de ambities op het gebied van verkeersveiligheid.

  Het is beter om alle beoogde 30 kilometer per uur straten in één keer aan te wijzen en dit vervolgens op zoveel mogelijk manieren duidelijk te maken aan de weggebruiker.

Spoor 1: Bijdrages geprogrammeerde projecten

Sinds vaststelling van het programma ’30 km impuls’ in 2019 is op veel straten in Utrecht al 30 kilometer ingevoerd. Het uitgangspunt was om de snelheid te verlagen in combinatie met reeds geplande projecten (herinrichtingen) en onderhoud (werk met werk kansen), waarbij de snelheid direct van 50 naar 30 kilometer werd teruggebracht met fysieke maatregelen. Vanuit het programma 30 kilometer denken we mee met maatregelen en doen we een financiële bijdrage.

Spoor 1 bestaat uit twee categorieën, namelijk:

1. **Reeds toegezegde bijdrages aan geprogrammeerde projecten**
   Dit zijn financiële bijdrages aan projecten die voor of na de Versnelde aanpak 30 kilometer (spoor 2) plaatsvinden. De bijdrages zijn reeds toegezegd aan lopende projecten.
2. **Financiële bijdrages voor straten met vrijliggende fietspaden**
   Na de Versnelde aanpak 30 kilometer (spoor 2) blijven er 50 straten met vrijliggende fietspaden over. Deze straten moeten met fysieke maatregelen binnen een herinrichting of bij gepland onderhoud naar 30 kilometer per uur gebracht worden. Van deze straten is nu niet precies bekend is wanneer er een herinrichting of gepland onderhoud plaatsvindt. De financiële bijdrages zijn daarom ook nog niet toegezegd.

Wij hebben de afgelopen vijf jaar ervaring opgedaan met spoor 1. We zagen voordelen en nadelen (zie blokken hieronder). Mede op basis van deze ervaring is besloten om het beleid aan te vullen met een Versnelde aanpak 30 kilometer (spoor 2).

Voordelen spoor 1

- Door werk-met-werk te combineren kunnen **kosten bespaard** worden. Dit kan oplopen tot 10-15%. De straat hoeft namelijk maar één keer open. Dit levert ook **minder overlast** op voor bewoners en weggebruikers.
- Er zijn meer mogelijkheden om de weg **geloofwaardig 30 kilometer** per uur in te richten. Denk bijvoorbeeld aan het realiseren van klinkers. De straat heeft daarna een nieuw uiterlijk. 30 kilometer per uur op die specifieke straat is na de herinrichting vaak een geloofwaardige snelheid.
- Door werkzaamheden te combineren is er ook meer kans om **andere beleidsdoelen te realiseren**. Zoals het toevoegen van meer groen en het realiseren van meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

Nadelen spoor 1

- Het **duurt voor veel straten nog jaren** voordat hier (werk-met-werk) kansen komen om een 30 kilometer per uur inrichting te realiseren.
- Er ontstaan **onlogische overgangen** tussen 30 en 50 kilometer per uur doordat bij werk-met-werk regelmatig maar één straat (of een deel daarvan) wordt heringericht en een aansluitend wegvak niet
- Er zijn straten met vrijliggende fietspaden waar je 30 kilometer per uur mag terwijl er tegelijkertijd woonstraten zijn met een gemengd profiel en gevels dicht op de weg waar de snelheid nog 50 kilometer per uur is. Hierdoor wordt de snelheid minder geloofwaardig en is het niet duidelijk hoe hard je waar mag rijden.
- Het **budget (1 miljoen per jaar) is onvoldoende** om het gehele netwerk voor 2040 op orde te krijgen.
- Duidelijke communicatie over waar 30 km is ingevoerd (niet per straat, maar stadsbreed) is niet mogelijk omdat er geen duidelijk uitlegbaar verhaal is over waar 50 en waar 30 gereden mag worden.

Uitvoering

1. Reeds toegezegde bijdrages aan geprogrammeerde projecten

In de periode tot en met 2024 hebben we (in lijn met) spoor 1 financiële bijdrages toegezegd aan diverse projecten. Deze projecten betreffen allemaal herinrichtingen of onderhoudsprojecten waarvan de voorbereiding reeds gestart is. De projecten zijn in hun financiële dekking uitgegaan van de bijdrage uit het programma '30 km impuls'.

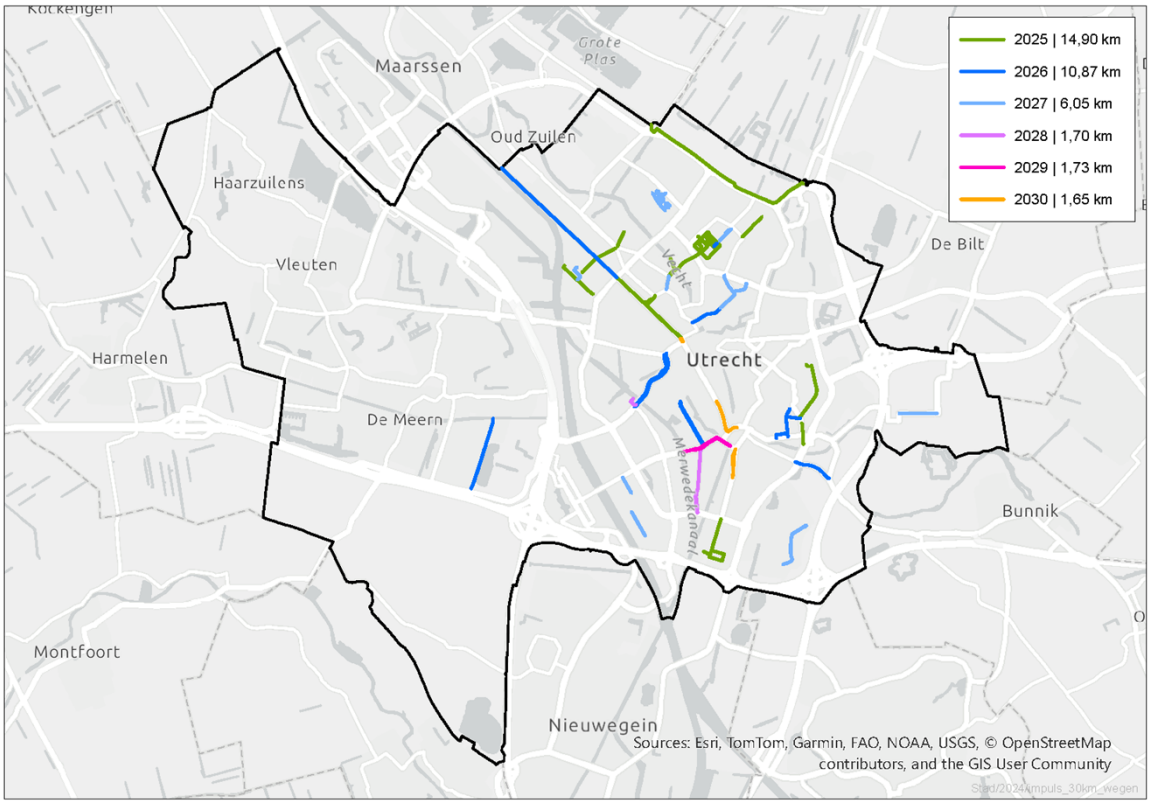
Er zijn ook straten die naar 30 kilometer per uur worden gebracht maar waar vanuit het '30 km impuls' programma geen financiële bijdrage is toegezegd. Het betreft projecten welke zonder onze bijdrage al financiële dekking hebben voor het project. Wij denken wel mee in de maatregelen die binnen het ontwerp worden genomen om een 30 kilometer inrichting te garanderen.

Voor de volledigheid hebben we een overzicht van beide geprogrammeerde projecten opgenomen in dit Uitvoeringsprogramma.

Er zijn 76 straten onderdeel van een lopend project om een 30 kilometer snelheidsregime te krijgen (zie bijlage 1 voor de stratenlijst). Het gaat om circa 36 kilometer weg.

- In 2025 staan 41 straten geprogrammeerd
- In 2026 staan 17 straten geprogrammeerd
- In 2027 staan 14 straten geprogrammeerd
- In 2028 t/m 2030 staan 4 straten geprogrammeerd

Zoals te zien in de planning, worden sommige straten pas in of na 2026 uitgevoerd. Omdat we willen dat alle straten zonder vrijliggend fietspad op 3 maart 2026 30 kilometer per uur zijn, nemen we ze ook mee in de Versnelde aanpak 30 kilometer. Aan de hand van bebording voeren we hier 30 kilometer in. Zodra het project start krijgt de straat alsnog een andere inrichting en/of snelheidsremmers.



Afbeelding 2 | Straten die reeds geprogrammeerd zijn (er kunnen geen rechten aan worden ontleend)

2. Financiële bijdrages voor straten met vrijliggende fietspaden

Na de Versnelde aanpak 30 kilometer (spoor 2) blijven er straten over welke volgens het Mobiliteitsplan 2040 een snelheidsregime van 30 kilometer per uur moeten krijgen. Deze straten hebben allemaal vrijliggende fietspaden. We koppelen de invoering van 30 kilometer per uur op deze

straten aan de onderhoudsplanning van Beheer Openbare Ruimte (BOR). We zijn op deze straten afhankelijk van een herinrichting, omdat deze straten zonder nieuwe inrichting niet geloofwaardig 30 kilometer per uur zijn. Voorbeelden van deze straten zijn de Admiraal Helfrichlaan en Balijelaan.

In bijlage 2 hebben we een inschatting per straat over de mogelijke financiële bijdrage vanuit het programma ‘30 km impuls’ opgenomen. Dit zijn bijdragen gebaseerd op vergelijkbare projecten in het verleden waarbij vanuit het programma een financiële bijdrage is gedaan.

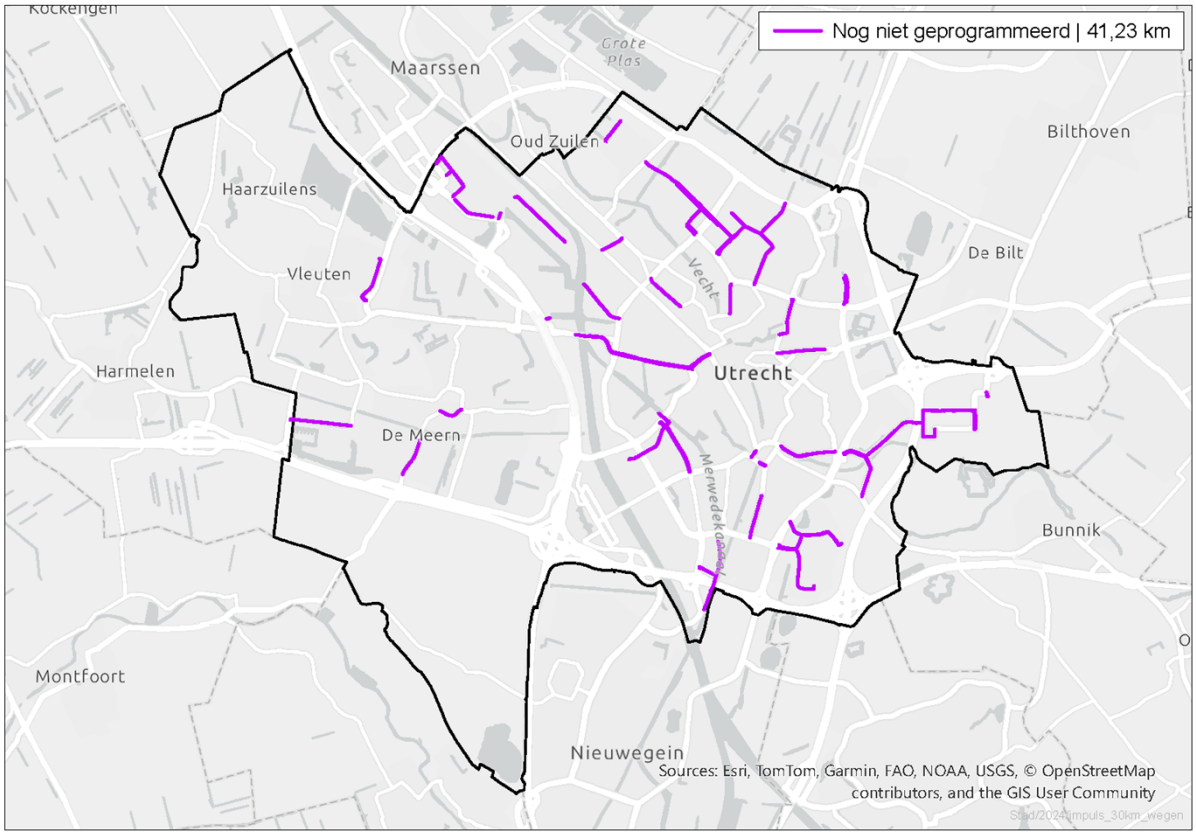


Admiraal Helfrichlaan



Balijelaan

Het gaat om 50 straten (circa 37 kilometer weg).



Afbeelding 3 | Straten met vrijliggend fietspad die nog niet geprogrammeerd zijn (er kunnen geen rechten aan worden ontleend)

Communicatie

Communicatie over de invoering van 30 kilometer vindt in spoor 1 binnen de projecten zelf plaats. Hierbij leveren we vanuit het Programma input. De betrokken communicatieadviseurs gebruiken bij herinrichtingsprojecten een kernboodschap voor invoering 30 kilometer, zodat dit bij alle communicatiemiddelen (zoals wijkberichten of webpagina's) genoemd wordt.

Spoor 2: Versnelde aanpak 30 kilometer (2026)

Sinds 2019 voeren we spoor 1 uit. Mede op basis van de ervaringen met spoor 1 is besloten om een nieuw spoor aan het 30 km impuls programma toe te voegen, de Versnelde aanpak 30 kilometer.

In december 2024 is de Versnelde aanpak 30 kilometer vastgesteld en hebben we toegezegd de aanpak verder uit te werken.

Binnen deze Versnelde aanpak 30 kilometer krijgen alle 50 kilometer per uur straten zonder vrijliggend fietspad in één keer een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur. Op deze straten worden kleine maatregelen genomen (bebording, markering/belijning en/of poortconstructies)[11]. Daarnaast komt er een duidelijke communicatiestrategie voor heel Utrecht. Op 3 maart 2026 zijn alle straten binnen de Versnelde aanpak 30 kilometer teruggebracht naar 30 kilometer per uur.

Waarom versneld 30 kilometer invoeren?

We verbeteren de verkeersveiligheid direct door op de straten versneld 30 kilometer per uur in te voeren. Op straten waar fietsers en voetgangers gebruik maken van dezelfde ruimte als de auto is een snelheid van 50 kilometer per uur te hard. Daarnaast wordt de situatie in de hele stad duidelijker door de versnelde invoer. Gebruikers weten: op alle straten zonder apart fietspad geldt een snelheid van 30 kilometer per uur.

Met de maatregelen en stadsbrede communicatiestrategie brengen we de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag. Op veel van deze straten staat in de komende jaren geen onderhoud op de planning, waardoor deze onveilige 50 kilometer straten (want fietsers en autoverkeer op dezelfde rijbaan) volgens spoor 1 nog jaren 50 kilometer zouden blijven. We verbeteren met deze Versnelde aanpak 30 kilometer de verkeersveiligheid direct.

De verwachting is dat na het doorvoeren van deze aanpak de snelheid daalt. Belangrijk is dat elke daling van de snelheid een winst is voor de verkeersveiligheid. Een daling van de gereden snelheid van 10% leidt al tot 20-30% minder ernstige verkeersslachtoffers en 30% minder verkeersdoden, aldus SWOV onderzoek[12]. Dit houdt in dat wanneer de snelheid daalt van 50 kilometer per uur naar 45 kilometer per uur (10%) dit al 20-30% ernstige verkeersgewonden scheelt. Wanneer de snelheid nog verder daalt, verbetert de verkeersveiligheid verder.

Straten duurzaam veilig inrichten

Wij richten in Nederland straten Duurzaam Veilig in. Het basisprincipe is scheiding bij hogere snelheden (50 kilometer per uur en hoger) en menging bij lagere snelheid (30 kilometer per uur en lager). In heel Nederland kennen we nog straten waar een snelheid van 50 kilometer per uur geldt terwijl er wel sprake is van menging (fietsers op de rijbaan en/of veel oversteekbewegingen). Dit is niet gewenst en veilig vanuit verkeersveiligheid (SWOV). In het voorjaar van 2023 publiceerde het CROW de voorlopige inrichtingskenmerken voor GOW30-wegen. Hierin staat ook dat een gemengd profiel (fietsers en gemotoriseerd verkeer op één rijbaan) niet past bij een 50 kilometer per uur weg.

Deze door het CROW opgestelde richtlijnen zijn geen wetten. Wel zijn het door deskundigen opgestelde handreikingen hoe gezorgd kan worden voor een veilige weginrichting. Omdat een eventuele aanrijding met 50 kilometer per uur een veel grotere kans is op ernstig letsel of dodelijke afloop, geven we de voorkeur aan 30 km wegen, ook als deze niet volledig voldoen aan GOW30.

Waar voeren we versneld 30 kilometer in?

1. **Op alle straten zonder vrijliggend fietspad**
   Op deze straten is sprake van een gemengd profiel: er is geen vrijliggend fietspad. Soms ligt er een fietsstrook, soms is er helemaal geen fietsvoorziening. Op deze straten is een snelheid van 50 kilometer niet gewenst vanuit verkeersveiligheid (SWOV). Op alle straten zonder

[11] Wanneer deze straten in de toekomst voor onderhoud worden heringericht, zal de inrichting worden aangepast. De Versnelde aanpak 30 kilometer speelt dus vooruitlopend op herinrichtingen.

[12] FS 30 km-uur gebieden.pdf (swov.nl). - Blz. 13 Kop: Hoe kunnen 30km/uur-gebieden (nog) veiliger worden?

vrijliggend fietspad die nu een maximale snelheid van 50 kilometer per uur hebben, voeren we 30 kilometer in.

Voorbeeldstraten welke onderdeel zijn van de Versnelde aanpak 30 kilometer



Aartsbisschop Romerostraat – Fietsstroken op 2 richtingen rijbaan, zonder as-markering



Oudenoord – Fietsstroken op 1 richting met gedeeltelijk 2 rijbanen



Humberdreef – doorgetrokken fietsstrook op 2 richtingen rijbaan met as-markering



Kernweg – Fietsers op de rijbaan, 2 richtingen rijbaan zonder as-markering (bedrijventerrein)

2. Straten met vrijliggende fietspaden tussen 30 kilometer straten in

In sommige gevallen zijn er relatief korte straten met vrijliggende fietspaden terwijl de aangrenzende straten geen vrijliggend fietspad hebben. Om te voorkomen dat we na afronding van de Versnelde aanpak 30 kilomter nog steeds onlogische overgangen hebben waarbij er op een kort stukje 50 kilometer per uur geldt en daarna weer 30 kilometer per uur, wordt ook hier de snelheid 30 kilometer per uur. Dat kan hier geloofwaardig, omdat de aangrenzende wegvakken ook 30 kilometer per uur zijn en het in het net werk past. Daarom worden de volgende straten ook meegenomen in de Versnelde aanpak 30 kilometer:

- Kennedylaan
- Niels Bohrweg (viaduct)
- Oudenoord/Nijenoord
- Ledig Erf/Krommerijnbrug
- Julianalaan

3. Op de Burgemeester van Tuyllkade en Prins Bernhardlaan

Bijna alle straten in de Versnelde aanpak 30 kilometer worden volgens het Mobiliteitsplan 2040 teruggebracht naar 30 kilometer. Dit geldt alleen niet voor stedelijke verbindingswegen. De Burgemeester van Tuyllkade en de Prins Bernhardlaan staan in het Mobiliteitsplan 2040 als stedelijke verbindingswegen aangemerkt. Omdat deze straten in beide rijrichtingen geen vrijliggende fietspaden hebben, worden deze ook meegenomen in de Versnelde aanpak 30 kilometer.

Vanwege de ligging in het netwerk van autowegen in de stad verwachten we met het invoeren van 30 kilometer geen negatieve effecten qua routekeuzes van automobilisten richting andere bestemmingen in de stad of naar de ring.

4. **Op straten uit spoor 1 waarvan de uitvoering nog niet is gestart**
   Voor veel straten is er een lopend project om via een herinrichting of gepland onderhoud naar 30 kilometer te gaan. De uitvoerdata van deze projecten staan in de komende jaren gepland. In de Versnelde aanpak 30 kilometer brengen we alle straten zonder vrijliggend fietspad in één keer naar 30 kilometer per uur. Op straten die na 3 maart 2026 opnieuw ingericht worden, voeren we, vooruitlopend op de herinrichting, daarom al 30 kilometer per uur in.

Bedrijventerreinen ook 30 kilometer
Alle bedrijventerreinen vallen binnen de totale 30 kilometer opgave die in het Mobiliteitsplan 2040 benoemd staan. De straten zijn vaak breed en geasfalteerd. Er rijden veel zware voertuigen en er wordt regelmatig op de rijbaan geparkeerd. Op bedrijventerreinen verwachten weggebruikers minder snel fietsers en voetgangers, maar deze zijn er wel degelijk. Mede hierom is 50 kilometer hier geen veilige snelheid. De straten op bedrijventerreinen zonder vrijliggend fietspad worden daarom meegenomen in de Versnelde aanpak 30 kilometer.

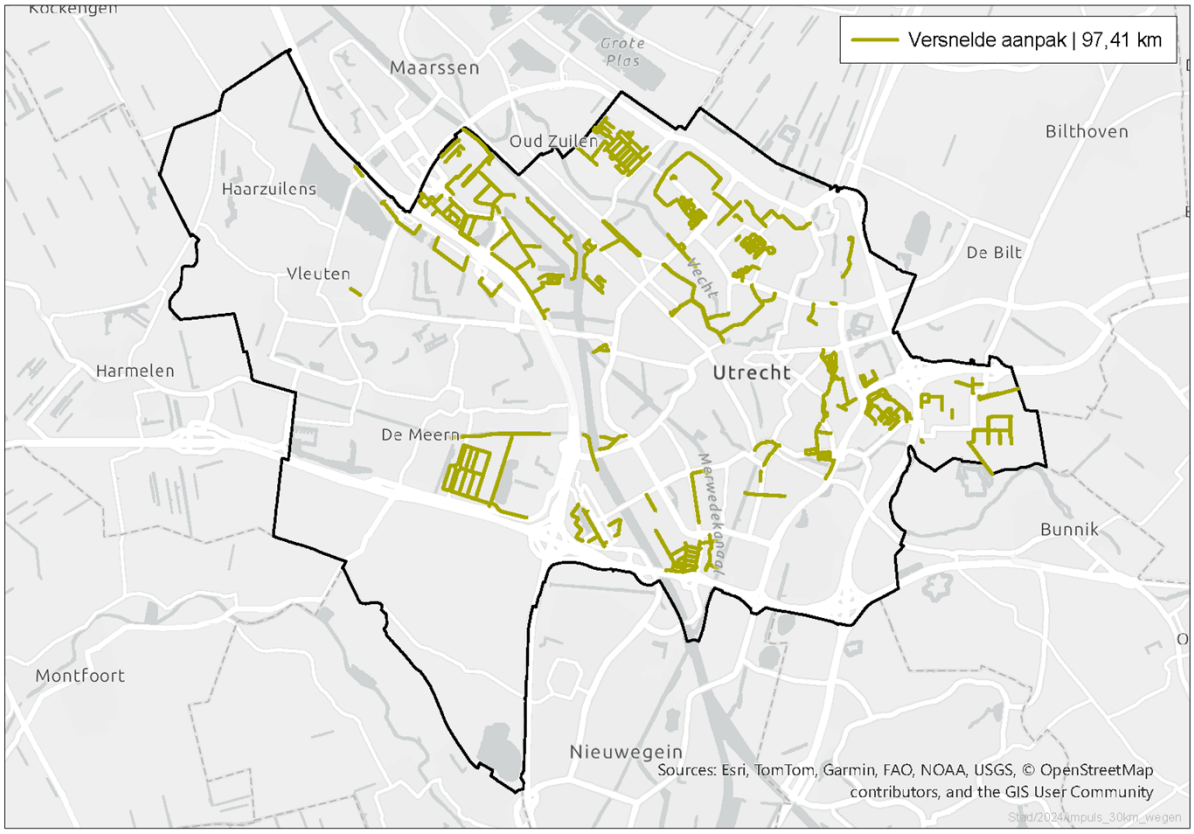
In totaal voeren we op 241 straten versneld 30 kilometer in. In tabel 1 staat het aantal straten per wijk. In bijlage 3 staat de volledige stratenlijst. In totaal gaat het om circa 97,5 kilometer weg.

Tabel 1 | Straten spoor 2 per wijk

Wijk	Aantal straten	Waarvan op bedrijventerrein
West	39	35
Noordwest	12	3
Overvecht	64	16
Noordoost	15	0
Oost	61	0
Binnenstad	6	0
Zuid	5	0
Zuidwest	19	14
Leidsche Rijn	11	10
Vleuten – De Meern	8	6
Totaal	**241**	**84**

Een deel van de straten (zie afbeelding 4) wordt ook genoemd in spoor 1. Voor deze straten geldt dat er een bijdrage is gedaan voor de herinrichting, maar dat de herinrichting pas start na 3 maart 2026. Omdat we in één keer alle straten zonder vrijliggend fietspad naar 30 kilometer brengen, voeren we ook op deze straten, vooruitlopend op de herinrichting, 30 kilometer per uur in. Het gaat hierbij om straten zoals de Adelaarstraat, Willem van Noortstraat en Marco Pololaan.

Straten met Openbaar Vervoer
Op 54 van de 241 straten rijdt Openbaar Vervoer. De vervoerder heeft niet inzichtelijk kunnen maken wat de huidige snelheid van de bussen is op deze specifieke straten. Hierdoor is het niet mogelijk om het reistijdverlies op deze straten te berekenen. In het monitoringsplan (bladzijde 22) is opgenomen dat de Provincie en vervoerder dit inzichtelijk gaan maken.



Afbeelding 4 | Straten onderdeel van de Versnelde aanpak 30 kilometer

Met welke maatregelen voeren we versneld 30 kilometer in?

We voeren 30 kilometer in aan de hand van principemaatregelen. Deze zijn gebaseerd op de CROW-inrichtingskenmerken voor een 30 kilometer uitstraling.

1. **Bebording**
   Op alle straten wordt de 50 kilometer bebording vervangen door 30 kilometer bebording.
   - Het uitgangspunt is om alle straten op te nemen in een 30 kilometer zone.
   - Op bepaalde plekken zoals op brede doorgaande straten herhalen we 30 kilometer per uur. Dit doen we met een bord of met markering. Als er een herhalingsbord staat, komt er geen herhalings-markering op de weg, en andersom. Het uitgangspunt is om markering op het wegdek toe te passen.

2. **Poortconstructies**
   Door middel van een duidelijke poortconstructie (zie afbeelding 5 voor een voorbeeld) en herhalingsmarkering/bebording herinneren we weggebruikers op bredere doorgaande straten aan de 30 kilometer snelheid.
   - De poortconstructie bestaat uit: zonebord 30 kilometer en dubbele streep en 30 markering zonder rand op het wegdek. Conform de CROW richtlijnen.
   - De poortconstructie staat bij het begin van een 30 kilometer zone op een logische plek, bijvoorbeeld direct na een kruispunt of waar de vrijliggende fietspaden verdwijnen.

3. **Herhaling 30 markering op het wegdek**
   De locaties waar 30 markering wordt toegepast zijn:
   - Op overgangen tussen twee verschillende type straten, bijvoorbeeld tussen een woonwijkstraat met klinkers naar een bredere doorgaande weg met asfalt. N.B. We passen dit niet toe na elke zijstraat, maar wel regelmatig en op logische plekken na (drukkere) kruisingen.
   - Er is nu geen criteria voor herhalingsbord of markering. Maar onze voorkeur heeft om markering te doen bij herhaling, liever niet aanvullend met borden. Markering op het wegdek zie je sneller dan borden langs de kant van de weg.

- We verwachten dat na enige tijd gewenning plaatsvindt waardoor herhalings-borden en -markering minder nodig zijn.



Afbeelding 5 | Voorbeeld poortconstructie op Prinses Irenelaan.

4. Geen as-markering

- As-markering wordt verwijderd op straten waar nu as-markering aanwezig is. As-markering werkt snelheidsverhogend en past niet bij de uitstraling van een 30 kilometer straat. Op geloofwaardige 30 km/u straten is geen as-markering aanwezig (CROW-richtlijnen).

5. Geen dichte fietsmarkeringen

- Op drie straten zijn smalle fietsstroken met dichte (doorgetrokken) markering aanwezig. Deze markering werkt snelheidsverhogend. Daarom gaan we op straten waar dit mogelijk is de markering weghalen en nieuwe ‘open’ markering terugplaatsen.
- In een aantal gevallen plaatsen we deze markering zo terug dat de fietsstrook ook breder wordt. Dit gebeurt op een beperkt aantal straten, zoals de Humberdreef. Als we dit doen, voorzien we het extra toegevoegde gedeelte van een rode coating.
- Oudwijk vormt een uitzondering. Deze eenrichtingsstraat heeft een gesloten fietsstrook aan een kant. We halen deze volledig weg en voegen geen nieuwe (open) fietsstrook toe, omdat volgens de inrichtingskenmerken dit niet nodig is.
- Wanneer de fietsstrook verbreed wordt voegen we fietssymbolen toe in de fietsstrook indien deze nog niet (voldoende) aanwezig zijn.



Abeelding 6 | Sfeerimpressie Catharijnesingel waarbij principemaatregelen 3, 4 en 5 zijn toegepast

Op straten waar een herinrichting binnen 2 jaar na de invoering van de 30 kilometer op 3 maart 2026 plaatsvindt passen we alleen de bebording aan en voeren we geen andere maatregelen uit. Dit in verband met kapitaalvernietiging en het onnodig afsluiten van straten voor bewoners en passanten.

Communicatieaanpak: 030 gaat voor 30

Het succes van de Versnelde aanpak 30 kilometer hangt niet alleen af van het invoeren zelf. Het plaatsen van borden en het aanpassen van straten moet worden ondersteund met communicatie.

Om omwonenden, weggebruikers en ondernemers uit te leggen waarom de snelheid verlaagd wordt en ook te onderstrepen dat het van belang is voor hun veiligheid en die van andere weggebruikers is het belangrijk dat we ook inzetten op communicatie. Zo kunnen we meer draagvlak creëren voor de maatregel, met natuurlijk als uiteindelijke doel dat verkeersdeelnemers zich aan de nieuwe maximum gestelde snelheid houden.

Communicatiedoelstellingen

- Omwonenden, weggebruikers en ondernemers weten op welke datum welke straten 30 km/u worden.
- Omwonenden, weggebruikers en ondernemers weten dat 30 km/u wordt ingevoerd op straten waar fietsers en gemotoriseerd verkeer samen op de rijbaan rijden. En waarom hiervoor gekozen is.
- Omwonenden, weggebruikers en ondernemers weten dat er bij een maximale snelheid van 30km/u minder (ernstige/dodelijke) verkeersslachtoffers vallen.

In de campagne houden we vast aan de kernboodschap Versnelde aanpak 30 kilometer (zie bijlage 4).

In september 2023 is het communicatieconcept en bijbehorende campagne ‘030 gaat voor 30’ gelanceerd. Dit concept hergebruiken we in 2025 en 2026. De boodschap wordt aangescherpt en toegespitst naar de Versnelde aanpak 30 kilometer. In samenwerking met een communicatie- en vormgevingsbureau ontwikkelen we een communicatiecampagne. De communicatiemiddelen die we inzetten voor deze campagne zijn nog niet definitief besloten, maar de focus ligt op communicatie in de fysieke ruimte. Dus daar waar de weggebruikers zijn. Denk aan bouwhekdoeken, tekstkarren, straatbanners en posters. Daarnaast is de campagne ook online terug te vinden, denk hierbij aan advertenties op sociale media, digitale nieuwsbrieven en natuurlijk de website van gemeente Utrecht.



Abeelding 7 | Uiting campagne ‘030 gaat voor 30’.

Uitvoering

In 2025 werken we toe naar het invoermoment op 3 maart 2026. Hiervoor zijn de onderstaande stappen nodig.

- **Ontwerpen opstellen**
  Voor het aanpassen van de bebording stellen we een bebordingsplan op.
  Voor straten waar markering of belijning wordt toegepast stellen we uitvoeringstekeningen op.
  Het bebordingsplan en de uitvoeringstekeningen worden getoetst door medewerkers vanuit verschillende gemeentelijke afdelingen voor inrichting en beheer van de openbare ruimte, bijvoorbeeld Groen, Wegbeheer, Stedenbouw, Spelen. Voor de veiligheid zitten de politie en de brandweer in de commissie. Zo komen problemen aan het licht en worden die samen besproken.

- **Verkeersbesluiten**
  Om een verkeersmaatregel uit te voeren moeten we in veel gevallen een verkeersbesluit nemen. Bijvoorbeeld voor het afsluiten van een weg of het plaatsen van verkeersborden. Dit geldt ook voor het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 kilometer per uur.

- **Uitvoeren bebording, poortconstructies en 30 markering (principemaatregelen 1 t/m 3)**
  Na het verkeersbesluit brengen we de straten daadwerkelijk naar 30 kilometer door het uitbreiden van de 30 km zones. Op 3 maart 2026 is de bebording op straat uitgevoerd. Het starten van het aanbrengen van poortconstructies bij binnenkomst van de 30 zone en het plaatsen van 30 markering op specifieke straten vinden vanaf 3 maart 2026 plaats.

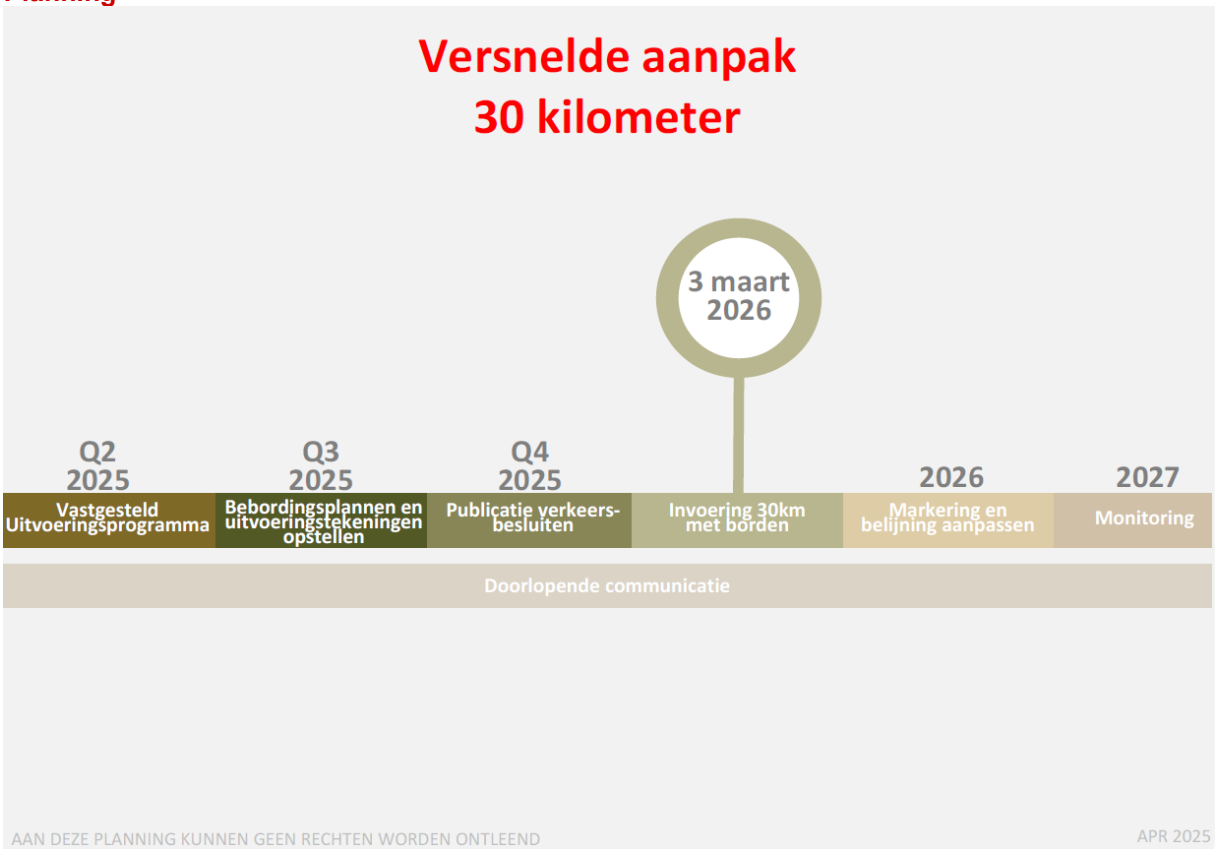
- **Aanpassen snelheid in navigatiesystemen**
  We laten de snelheid op de straten uit de Versnelde aanpak 30 kilometer in de navigatiesystemen aanpassen naar 30 kilometer per uur. Zo krijgen weggebruikers de juiste snelheidsinformatie te zien als ze door Utrecht rijden.

- **Aanpassen belijning straten (principemaatregelen 4 en 5)**
  Voor de straten die in aanmerking komen voor het aanpassen van belijning stellen we een planning op. Omdat bij de uitvoering van deze maatregelen de straten tijdelijk worden afgesloten is een logistieke planning van belang.
  Deze werkzaamheden worden zo snel mogelijk uitgevoerd na het plaatsen van de bebording. We gaan uit van de periode vanaf 3 maart t/m Q4 2026.

- **Aanpassen verkeersregelinstallaties**
  We gaan de verkeersregelinstallaties (VRI) aanpassen op kruispunten waar dat nodig is. Door het verlagen van de snelheid gelden er nieuwe ontruimingstijden. Deze moeten opnieuw berekend worden. Als de berekeningen gedaan zijn, worden de chips in de VRI-kasten (bij het verkeerslicht) vervangen. We verwachten zo'n 20-25 VRI's aan te passen.

- **Aanvragen flitspalen voor handhaving**
  Bij het CVOM vragen we op specifieke straten flitspalen aan.

Planning



Abeelding 8 | Beoogde planning Versnelde aanpak 30 kilometer

C. Monitoren, sturen en verantwoorden

1. Monitoring

Monitoring spoor 1: Bijdrages geprogrammeerde projecten

Voor de straten in spoor 1 wordt de monitoring gedaan op projectniveau. De keuze voor hoe er gemonitord wordt en op welke momenten, wordt gemaakt binnen het project. Deze is afhankelijk van de omvang van de ingreep en het belang van de straten voor bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer.

Monitoring spoor 2: Versnelde aanpak 30 kilometer

De Versnelde aanpak 30 kilometer is een stadsbrede aanpak, daarom hebben we hiervoor een los monitoringsplan opgesteld.

Monitoring aan de hand van thema's

We monitoren de effecten van spoor 2 aan de hand van zeven thema's:

1. aantal verkeersslachtoffers,
2. gereden snelheid,
3. verkeersintensiteiten,
4. geluid,
5. opkomsttijden brandweer,
6. rijtijd openbaar vervoer
7. ervaringen van bewoners (tabel 2)

We toetsen of de aanpak bijdraagt aan een verbetering van de (ervaren) verkeersveiligheid in de stad. Op basis van de resultaten kunnen we – als het nodig is – bijsturen.

Het belangrijkste doel van het invoeren van 30 kilometer is het verbeteren van de verkeersveiligheid op straat. Dit meten wij aan de hand van de ontwikkeling van het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers en de gereden snelheid. Daarnaast onderzoeken we het effect op geluidshinder: die zal waarschijnlijk afnemen (zie hoofdstuk B).

Hoe monitoren we?

We monitoren voor de meeste thema's voorafgaand aan 3 maart 2026 (0-meting) en na de invoering van 30 kilometer (1-meting). Zo monitoren we zo goed mogelijk het effect van de invoering van 30 kilometer. Maar voor alle thema's geldt de kanttekening dat de effecten niet altijd 1-op-1 te koppelen zijn aan de invoering zelf. Zo worden o.a. de verkeersintensiteiten, de opkomsttijden van de brandweer en de rijtijd van openbaar vervoer ook beïnvloed door werkzaamheden of afsluitingen elders in de stad.

Wat meten we niet?

We monitoren de effecten op trillingen en uitstoot niet. Dit omdat het lastig is om de relatie tussen de invoering van 30 kilometer en de effecten op trillingen en uitstoot te meten. In algemene zin is het zo dat trillingen lager zijn bij een lagere snelheid omdat de aanstoot met minder energie gebeurt. Overlast van trillingen ontstaat echter vrijwel uitsluitend door zwaarder verkeer. Daarnaast zijn trillingen erg locatiespecifiek. Ze zijn afhankelijk van veel parameters en de overlast kan tussen twee aangrenzende huizen al erg verschillen. Om die redenen gaan we de trillingen niet monitoren in het kader van de invoering van 30 kilometer. Voor uitstoot geldt dat er in Utrecht veel maatregelen genomen worden om de uitstoot te verlagen. Het is daarom niet mogelijk om de effecten van de invoering van 30 kilometer op uitstoot te bepalen.

We monitoren de effecten op politie en ambulance niet. Onderzoeksbureau DTV concludeerde in 2023 dat een stadsbrede invoering van 30 km/u (conform Mobiliteitsplan) geen effect heeft op de dekkingsgraad van de politie en het dekkingspercentage van de ambulance zeer beperkt (0,05%) afneemt. Daarom monitoren we in overleg met politie en ambulance hun aanrijdtijden niet. Wij blijven wel met ze in gesprek.

Rapportage
We monitoren doorlopend de effecten van de invoering van 30 kilometer. Een jaar na invoering informeren we de gemeenteraad met een rapportage (midden 2027). Hierin laten we de resultaten zien en vergelijken we de 1-meting met de 0-meting. Daarnaast sturen we de gemeenteraad in het najaar van 2026 een tussentijdse update met een terugblik op de invoering van de Versnelde aanpak 30 kilometer en de eerste effecten op de gereden snelheden.

Eventuele bijsturing
Als uit de resultaten van de monitoring blijkt dat er op sommige straten toch extra maatregelen nodig zijn, gaan we daar op bijsturen. Dit doen we na afronding van de monitoring, omdat de situatie voor en na invoering dan goed in kaart is gebracht. Wat deze extra maatregelen zijn, is nog niet bekend. De keuze hiervoor wordt gemaakt op basis van de monitoringsresultaten. Voor eventuele bijsturing is een bedrag van € 500.000 gereserveerd.

Tabel 2 | Monitoringsthema's en hoe we deze monitoren

1	**Verkeersslachtoffers**
	We monitoren het totaal aantal (ernstige) verkeersslachtoffers op de straten waar de snelheid van 50 naar 30 kilometer per uur gaat (0-meting en 1-meting) en vergelijken deze met de stadsbrede cijfers. Dit doen we op basis van ambulancedata (RAVU), omdat deze de hoogste registratiegraad heeft binnen de gemeente Utrecht.
2	**Gereden snelheid**
	We monitoren de gereden snelheid op basis van snelheidsdata uit voertuigen (Floating Car Data) (0-meting en 1-meting). Dit doen we voor de straten waar 30 kilometer is ingevoerd en voor de wegvakken waar het hardst wordt gereden. Hierdoor weten we de effecten op de gemiddelde snelheden en op de pieksnelheden. Hierbij kijken we zowel naar de stadsbrede effecten, als naar de effecten op verschillende type straten.
3	**Verkeersintensiteiten**
	Door het verlagen van de snelheid bestaat de kans dat verkeer via andere straten gaat rijden. We verwachten dat dit nagenoeg niet gebeurt, maar gaan het mogelijke effect wel monitoren. Dit doen we door verkeersintensiteiten te meten met data uit verkeersregelinstallaties (VRI), door cameratellingen en door tellussen op de weg (0-meting en 1-meting). Deze metingen worden mogelijk ook beïnvloed door andere factoren, zoals bijv. werkzaamheden.
4	**Geluid**
	We berekenen de effecten op geluid aan de hand van geluidsmodellen. Dit doen we omdat het meten van geluid niet betrouwbaar is doordat factoren als wind, regen en ander geluid de metingen beïnvloeden. De berekeningen worden o.a. gemaakt op basis van snelheidsdata, zie punt 2 (0-meting en 1-meting).
5	**Opkomsttijden brandweer**
	De Veiligheidsregio Utrecht (brandweer) gaat de dekkingsgraad zowel stadsbreed als per buurt monitoren (0-meting en 1-meting). Dit doen ze op basis van de opkomsttijden van de tankautospuiten bij incidenten. De metingen per buurt zijn alleen betrouwbaar als de tankautospuit meermaals naar een specifieke buurt is uitgerukt. Voor sommige buurten zal er daarom onvoldoende data beschikbaar zijn. De Veiligheidsregio Utrecht deelt de resultaten met ons. Wij nemen de belangrijkste resultaten op in de rapportage.
6	**Rijtijd openbaar vervoer**
	In overleg met de provincie Utrecht is afgesproken dat de provincie samen met de vervoerder monitort. Zij monitoren of de afspraken die gemaakt zijn in het Vervoerplan 2026 worden gehaald en delen de resultaten met de gemeente. Wij nemen de belangrijkste resultaten op in de rapportage.
7	**Ervaringen bewoners**
	We willen weten hoe bewoners de invoering van 30 kilometer ervaren. Hiervoor zetten we na de invoering een digitale enquête op. Hierin vragen we bewoners wat zij van de communicatie rondom de invoering vinden en wat hun ervaringen zijn na invoering: welke veranderingen merken zij op en hoe ervaren zij de verkeersveiligheid? Alle bewoners die direct wonen aan een straat(deel) waar 30 kilometer ingevoerd wordt ontvangen een uitnodiging per post. Daarnaast sturen we ook brieven naar bewoners in de buurt van deze straten. Zo krijgen we een beeld van de ervaringen van aanwonenden en gebruikers van de straat.

2. Risico’s

Risico-omschrijving	Toelichting	Maatregelen
Door slechte weersomstandigheden bestaat de kans dat er vorst aan de grond zit, met als gevolg dat markering en belijning niet kan worden aangepast.	Dit is een belangrijk risico omdat in dit geval er geen poortconstructies en 30 markering op de weg worden aangebracht direct na het plaatsen van de 30 km. Deze maatregelen zijn belangrijk om de invoering 30 extra te verduidelijken.	We hebben opgenomen dat op 3 maart 2026 alle bebording van de nieuwe 30 km zones geplaatst zijn. Hierna kan markering worden toegepast. Afhankelijk van het weer kan de markering in maart worden geplaats. Als dit niet het geval is verschuift de uitvoering naar april of mei.
Door bezwaren op verkeersbesluiten bestaat de kans dat er vertraging plaatsvindt, met als gevolg dat de uitvoering vertraging oploopt.	Dit is een belangrijk risico omdat als de bezwaren gegrond worden bevonden en er een gerechtelijke procedure volgt, dan kan dit zorgen voor extra vertraging, waardoor de uitvoering op 3 maart verschoven moet worden.	Ruim van tevoren (6 tot 7 maanden) de verkeersbesluiten nemen. Hierin dan specifiek benoemen wanneer de uitvoering start. Op deze manier is er voldoende tijd voor het verwerken van eventuele bezwaren.
Bebording is op 3 maart niet gereed	Dit is een belangrijk risico, omdat de bebording noodzakelijk is om wettelijk daadwerkelijk de snelheid naar 30 kilometer te brengen. Na het plaatsen starten alle andere maatregelen zoals VRI’s aanpassen en belijning/markering aanpassen. De aannemer heeft op 3 maart alle bebording gereed te hebben.	Zodra het bebordingsplan gereed is wordt direct een aannemer aangesteld om mee te denken over de planning. Hierdoor is er voldoende tijd om te zorgen dat 3 maart alle bebording gereed is. Daarnaast zorgen we dat de bebording in fases wordt voorbereid, zodat niet alle druk op 3 maart zelf ligt.

3. Financiën

Bij de voorjaarsnota 2018 is een budget van 1 miljoen euro per jaar structureel toegekend voor ’30 km impuls’ binnen het programma Duurzame Bereikbaarheid (investeringsbudget MPB).

De kosten van dit uitvoeringsprogramma zijn gedekt en opgenomen in het MPB. De Versnelde aanpak leidt tot naar voren halen van budget en daarmee lagere uitgaven in de toekomst om dit naar voren gehaalde geld weer te compenseren.

	2025	**2026**	**2027**	**2028**	**structureel jaarbedrag**
Programmakosten					50
Bijdrages geprogrammeerde projecten	111	290	1.205	567	0
Bouw- en engineeringskosten (Versnelde aanpak)	384	1.527			
Bebording (Versnelde aanpak)	0	100	0	0	0
Navigatiesystemen (Versnelde aanpak)	0	17	0	0	0
Monitoring (Versnelde aanpak)	43	130	125	0	0
Communicatie (Versnelde aanpak)		143			0
Reservering extra maatregelen			500		0
Totaal benodigd budget	**529**	**2.207**	**1.830**	**567**	**50**

4. Voortgang en verantwoording

Het college wordt jaarlijks per rapportage geïnformeerd over de voortgang van het programma. Hierin beschrijven we onder andere de volgende punten:

- Effecten van invoering 30 kilometer
- Effecten Versnelde aanpak 30 kilometer
- Overzicht geprogrammeerde projecten met bijhorende kosten
- Overige zaken o.a. betreffende stakeholders, trends en ontwikkelingen

Bijlage 1 – Stratenlijst spoor 1

Hieronder een overzicht van straten t/m 2030 welke binnen een geprogrammeerd project vallen en waarbij er vanuit het 30 km impuls programma een financiële bijdrage wordt gedaan.

Straat	Financiële bijdrage	Oplevering project gepland
Hooft Graaflandstraat	€ 50.000	2025
Adriaen van Ostadelaan	€ 61.600	2025
Koningsweg	€ 190.000	2026
Croeselaan	€ 100.000	2026
Adelaarstraat	€ 119.064	2027
Kaatstraat	€ 41.198	2027
De Omloop	€ 100.000	2027
Willem van Noortstraat	€ 262.000	2027
Antonius Matthaeuslaan	€ 223.000	2027
Ingen Houszstraat	€ 52.000	2027
Juliusstraat	€ 32.000	2027
Marco Pololaan	€ 176.000	2027
Amsterdamsestraatweg (noordelijke deel)	€ 200.000	2027
Cambridgelaan	€ 192.478	2028
Columbuslaan	€ 225.000	2028
Rijnlaan Noord	€ 150.000	2028
Balijelaan	€ 429.000	2029
Vondellaan	€ 369.600	2029
Briljantlaan	€ 290.400	2030
Catharijnesingel (gedeeltelijk)	€ 298.320	2030
Totaal	**€ 3.561.660**	

Hieronder een overzicht van straten welke binnen een geprogrammeerd project vallen waarbij er vanuit het 30 km impuls programma geen financiële bijdrage (meer) wordt gedaan.

Project	Straten	Uitvoering gepland
Jan van Scorelstraat		2025
Gageldijk		2025
Taagdreef en omgeving	Taagdreef, Rhônedreef, Henriettedreef, Ebrodreef, De Charmantdreef, Dorbeendreef, Keggedreef, Sastoksdreef, Suze Noiretdreef, Rubicondreef, Teun de Jagerdreef, Van Brammendreef, Vader Rijndreef, Bruisdreef, Hildebranddreef	2026
Strijkviertel		2026
Mauritsstraat		2026
Stadhouderslaan		2026
Amazonekwartier	Rio Negrodreef, Amazonedreef, Amazonedreef, Patagoniedreef, Argentiniëdreef, Braziliëdreef, Sao Paulodreef	2027
Furkabaan		2027

Bijlage 2 – Stratenlijst straten met vrijliggende fietspaden

Hieronder een overzicht van de straten met vrijliggende fietspaden welke nog niet geprogrammeerd zijn in een project. De bedragen zijn afhankelijk van de specifieke maatregelen binnen toekomstige projecten. De genoemde bedragen zijn een maximale bijdrage, in veel gevallen is de bijdrage lager, omdat het niet altijd om een gehele herinrichting gaat, maar slechts om het toevoegen van een aantal snelheidsremmers.

Straat	Budget
Winthontlaan	€ 148.800
Lundlaan deel 1	€ 49.500
Van Heuven Goedhartlaan	€ 133.760
Meerndijk	€ 225.742
Admiraal Helfrichlaan	€ 253.440
Royaards van Den Hamkade	€ 188.496
Marnedreef	€ 100.650
Kanaalweg	€ 70.840
Meester Tripkade	€ 164.736
Zeehaenkade	€ 113.664
Zamenhofdreef	€ 308.000
Carnegiedreef	€ 573.760
Paranadreef	€ 250.800
Bolognalaan deel 1	€ 231.000
Aarhuslaan	€ 57.200
Brennerbaan	€ 290.400
De Lessepsstraat	€ 173.250
Sartreweg gedeeltelijk	€ 192.610
Simplonbaan	€ 388.080
Lunettenbaan/Lunettenbrug	€ 171.600
Stelviobaan	€ 143.000
Moezeldreef	€ 336.600
Rio Brancodreef	€ 241.010
Vicuslaan	€ 92.960
Sorbonnelaan deel 2	€ 111.628
Furkaplateau	€ 42.240
Helsinkilaan	€ 39.182
De Tol	€ 207.350
Moldaudreef	€ 222.332
Biltstraat	€ 99.488
Heldammersingel	€ 164.560
Leuvenlaan	€ 293.480
Universiteitsweg	€ 97.020
Blauwkapelseweg	€ 227.700

Kleine singel	€ 44.550
Venuslaan	€ 422.400
Talmalaan	€ 181.500
Constant Erzeijstraat	€ 99.000
Baden-Powellweg	€ 85.800
Overste Den Oudenlaan	€ 572.000
Vleutenseweg	€ 743.600
Daalsetunnel	€ 528.000
Herculeslaan	€ 264.000
Laan van Maarschalkerweerd	€ 231.000
Weg tot de Wetenschap	€ 462.000
Nijverheidsweg	€ 40.000
Maarssenbroeksedijk	€ 429.000
W.A. Vultostraat	€ 198.000
Meteorenweg	€ 44.044
Thoriumweg	€ 35.200
Totaal	**€ 10.784.972**

Bijlage 3 – Stratenlijst Versnelde aanpak 30 kilometer

Opmerkingen:

1. Een deel van de straten is al (gedeeltelijk) 30 kilometer per uur. De straat wordt hier alsnog genoemd, maar we voeren alleen 30 kilometer per uur in op het deel dat nu 50 kilometer per uur is.
2. Voor sommige straten geldt dat er maar gedeeltelijk 30 kilometer per uur wordt ingevoerd. Deze straten zijn te herkennen aan de tekst *gedeeltelijk* of *ventweg* achter de straatnaam.
    5. *Gedeeltelijk*: we voeren hier slechts gedeeltelijk 30 kilometer per uur in, omdat op het andere deel vrijliggende fietspaden aanwezig zijn.
    6. *Ventweg*: we voeren hier alleen 30 kilometer per uur in op de ventweg. Op de ventweg rijden fietsers. De hoofdrijbaan is alleen voor automobilisten (geen fietsers en voetgangers).
3. Voor inzicht in het specifieke straat(deel) dat naar 30 kilometer per uur gaat, verwijzen we naar de kaart.

Straatnaam	Wijk
2e Polderweg	Overvecht
Aartsbisschop Romerostraat	Noordoost
Abstederdijk	Binnenstad
Acaciastraat	Noordwest
Adelaarstraat	Noordoost
Ahornstraat	Noordwest
Aidadreef	Overvecht
Albatrosstraat	Zuid
Albert van Dalsumlaan	Oost
Alexander Numankade	Noordoost
Amazonedreef	Overvecht
Ambachtsweg	West
Antonius Matthaeuslaan	Noordoost
Arabelladreef	Overvecht
Argentiniëdreef	Overvecht
Arizonadreef	Overvecht
Arkansasdreef	Overvecht
Arnodreef	Overvecht
Atoomweg (ventweg)	West
Australiëlaan	Zuidwest
Bariumweg	West
Bizetlaan	West
Bleekstraat (gedeeltelijk)	Binnenstad
Bolognalaan (gedeeltelijk)	Oost
Bosboomstraat	Oost
Boylelaan	Oost
Bramerijweg	Noordwest
Braziliëdreef	Overvecht
Breitnerlaan	Oost
Briljantlaan (ventweg)	Zuid

Budapestlaan	Oost
Burgemeester Fockema Andrealaan	Oost
Burgemeester ter Pelkwijklaan	Oost
Burgemeester van Tuylkade	Noordwest
Butterflydreef	Overvecht
Caesarlaan	Oost
Californiëdreef	Overvecht
Carmendreef	Overvecht
Catharijnesingel (gedeeltelijk)	Binnenstad
Ceylonlaan	Zuidwest
Christiaan Krammlaan	Noordoost
Cicerolaan	Oost
Coloradodreef	Overvecht
Columbuslaan	Zuidwest
Computerweg	West
Damzigt	Vleuten – De Meern
David van Mollemstraat	Noordwest
Decimalaan	Zuidwest
De Lessepsstraat	Noordwest
Demkaweg	Noordwest
Draaiweg	Noordoost
Drommedarislaan	Zuidwest
Eendrachtlaan	Zuidwest
Elbedreef	Overvecht
Emmalaan	Oost
Enny Vredelaan	Oost
Euclideslaan	Oost
Europalaan Noord (ventweg)	Zuidwest
Europalaan Zuid (ventweg)	Zuidwest
Falklanddreef	Overvecht
Faustdreef	Overvecht
Fermiweg (gedeeltelijk)	West
Fideliodreef	Overvecht
Franciscusdreef (ventweg)	Overvecht
Frits Coerslaan	Noordoost
Gabriellaan	Oost
Genevelaan	Oost
Gisbert Bromlaan	Noordoost
Groenewoudsedijk (gedeeltelijk)	Leidsche Rijn
Harvardlaan	Oost
Havenweg	West
Herodotuslaan	Oost
Hindersteinlaan	Vleuten – De Meern
Hollantlaan	Zuidwest
Hoofddijk (gedeeltelijk)	Oost
Horatiuslaan	Oost
Hudsondreef	Overvecht

Humberdreef	Overvecht
Hyperonenweg	West
Ien Dalessingel	Leidsche Rijn
Ina Boudier-Bakkerlaan	Oost
Ingen Houszstraat	Noordoost
Isotopenweg	West
Israëlslaan	Oost
Jan Muschlaan	Oost
Jan van Galenstraat	Noordoost
Japuradreef	Overvecht
Jenalaan	Oost
Johan Willem Frisostraat	Oost
Julianalaan	Oost
Juliusstraat	Noordoost
Kaap de Goede Hooplaan	Zuidwest
Kaap Hoorndreef	Overvecht
Kaatstraat	Noordwest
Kanaaldijk	West
Kantonnaleweg	West
Kate ter Horstsingel	Leidsche Rijn
Kennedylaan	West
Kernkade	West
Kernweg	West
Kobaltweg	West
Kögllaan	Noordoost
Kon. Wilhelminalaan	Zuidwest
Korfoedreef	Overvecht
Krommerijnbrug	Binnenstad
Krommewetering	Leidsche Rijn
La Bohèmedreef	Overvecht
La Traviatadreef	Overvecht
Laan van Chartroise	Noordwest
Labradordreef	Overvecht
Landzigt	Vleuten – De Meern
Ledig Erf/Tolsteegsingel	Binnenstad
Limalaan	Oost
Livingstonelaan	Zuidwest
Liviuslaan	Oost
Lohengrindreef	Overvecht
Louis Bouwmeesterlaan	Oost
Louis Davidslaan	Oost
Lundlaan (gedeeltelijk)	Oost
Manitobadreef (gedeeltelijk)	Overvecht
Marburglaan	Oost
Marco Pololaan	Zuidwest
Marislaan	Oost

Martin-Ovenweg	Noordwest
Mauritsstraat	Oost
Meijewetering	Leidsche Rijn
Mesdaglaan	Oost
Mesonweg	West
Middenwetering	Leidsche Rijn
Mignondreef	Overvecht
Mississippidreef	Overvecht
Montevideodreef	Overvecht
Münsterlaan	Oost
Museumlaan (gedeeltelijk)	Oost
N. Stantsbrug	Oost
Naamrijk	Vleuten – De Meern
Nautilusweg	West
Nebraskadreef	Overvecht
Neckardreef	Overvecht
Neutronweg	West
Nevadadreef	Overvecht
Newtonlaan	Oost
Niels Bohrweg (gedeeltelijk)	West
Nieuw Amsterdamlaan	Zuidwest
Nijldreef	Overvecht
Nucleonenweg	West
Oberondreef	Overvecht
Oderdreef	Overvecht
Omloop	Noordwest
Ontariodreef	Overvecht
Oranjebrug/Diamantweg	Zuid
Oranjerivierdreef	Overvecht
Oregondreef	Overvecht
Othellodreef	Overvecht
Otto Hahnweg	West
Oude Leidseweg	West
Oudenoord	Noordwest
Oudenrijnsepad	Leidsche Rijn
Oudwijk	Oost
Overijssellaan	Zuidwest
Ovidiuslaan	Oost
Parsifaldreef	Overvecht
Patagoniëdreef	Overvecht
Positronweg	West
Pr. Marijkelaan	Oost
Princetonlaan	Oost
Prins Bernardlaan	Noordwest
Prins Hendriklaan	Oost
Prinsesselaan	Oost

Ptolemaeuslaan	Leidsche Rijn
Radonweg	West
Ramstraat	Oost
Reactorweg	West
Rembrandkade	Oost
Rigolettodreef	Overvecht
Rijksstraatweg	Vleuten – De Meern
Rijnzathe	Vleuten – De Meern
Rio Negrodreef	Overvecht
Robijnlaan	Zuid
Rubenslaan (ventweg)	Oost
Rubicondreef	Overvecht
Rutherfordweg	West
Salomedreef	Overvecht
Sao Paulodreef	Overvecht
Savannahweg	West
Schaverijstraat	West
Sint Eustatiusdreef	Overvecht
Sint Laurensdreef	Overvecht
Smaragdplein	Zuid
Snellenlaan	West
Sophialaan	West
Sophocleslaan	Oost
Sorbonnelaan (gedeeltelijk)	Oost
Stadhouderslaan	Oost
Steenovenweg	West
Sterrebaan	West
Strijkviertel	Vleuten – De Meern
Tacituslaan	Oost
Tamboersdijk	Oost
Tannhäuserdreef	Overvecht
Techniekweg	West
Tennessedreef	Overvecht
Terentiuslaan	Oost
Texasdreef	Overvecht
Theemsdreef	Overvecht
Tiberdreef (gedeeltelijk)	Overvecht
Tigrisdreef	Overvecht
Tirionlaan	Leidsche Rijn
Toscadreef	Overvecht
Tractieweg	West
Turandotdreef	Overvecht
Upssalalaan	Oost
Uraniumweg	West
Vaartscherijnbrug	Binnenstad
Van Deventerlaan	Leidsche Rijn

Van Lieflandlaan	Noordoost
Van Rensselaerlaan	Zuidwest
Varrolaan	Oost
Veldzigt	Vleuten – De Meern
Vergiliuslaan	Oost
Vlampijpstraat	West
Vleutensevaart	West
Vliegend Hertlaan	Zuidwest
Vrieslantlaan	Zuidwest
Vuurlanddreef	Overvecht
Westkanaaldijk	West
Wilhelminapark	Oost
Willem Schuylenburglaan	Noordoost
Willem van Noortstraat/plein	Noordoost
Wim Sonneveldlaan	Oost
Winterboeidreef	Overvecht
Wolgadreef	Overvecht
Woudwetering	Leidsche Rijn
Xenophonlaan	Oost
Yalelaan	Oost
Zambesidreef	Overvecht
Zandlaan	Oost
Zandpad	Overvecht
Zeelantlaan	Zuidwest
Zonnebaan	West
Zuidpooldreef	Overvecht

Bijlage 4 – Kernboodschap communicatieaanpak

Kernboodschap
We rijden in onze straten zoveel mogelijk maximaal 30 kilometer per uur. We passen in 2026 ongeveer 220 straten in één keer aan naar deze maximale snelheid. Dat is veiliger voor iedereen. Deze verandering wordt doorgevoerd op alle straten waar fietsers en auto's de rijbaan delen, en waar geen apart fietspad aanwezig is. Dit zorgt voor meer verkeersveiligheid, minder geluidsoverlast en een betere leefomgeving. De aanpassing vindt plaats met eenvoudige maatregelen, zoals het aanpassen van verkeersborden en wegmarkeringen.

Waarom doen we dit?
Een lagere snelheid is veiliger en zorgt voor minder (dodelijke) ongelukken. Bij een snelheid van 30 kilometer per uur heeft een ongeval minder ernstige gevolgen en bijna nooit een dodelijke afloop. Ook is de kans op een ongeval kleiner doordat automobilisten sneller reageren en remmen bij een lagere snelheid. Daarnaast levert een lagere snelheid andere voordelen op. Zo vermindert het verkeerslawaai, wat de leefbaarheid in de stad vergroot. Ook wordt het voor voetgangers en fietsers makkelijker om veilig over te steken.

Versnelde aanpak 30 kilometer
In plaats van te wachten op gepland onderhoud, kiezen we ervoor de invoering van 30 kilometer per uur versneld door te voeren. Op 3 maart hebben we 241 straten van 50 kilometer naar 30 kilometer per uur gebracht. Als we dat niet zouden doen, zou het nog jaren duren voordat veel straten, in combinatie met gepland onderhoud, de 30 kilometer limiet zouden krijgen.

Momenteel komt het vaak voor dat binnen één wijk de snelheden sterk verschillen. Zo kan het zijn dat je als automobilist op de ene straat 50 km/u mag rijden en op de andere straat 30 km/u. Dit is verwarrend en kan leiden tot gevaarlijke situaties. Het is gemakkelijker, veiliger en consequenter om overal in zo’n wijk de snelheid naar 30 km/u te verlagen.

Door nu sneller actie te ondernemen, zorgen we voor een consistentere snelheidslimiet die makkelijker te begrijpen en veiliger is voor iedereen. Het maakt de stad overzichtelijker en draagt bij aan de verkeersveiligheid.

Uitzonderingen
Straten met aparte fietspaden welke nog 50 kilometer per uur zijn brengen we pas later naar 30 kilometer per uur. Hier zijn grotere aanpassingen nodig om de snelheid te verlagen. Zoals het smaller maken van de rijbaan, ander materiaal op de weg of het aanleggen van drempels. Op deze straten voeren we 30 kilometer per uur in als we aan de weg gaan werken voor onderhoud.

Sommige straten blijven 50 kilometer per uur. Deze straten zijn de meeste logische en korte routes naar bestemmingen in de stad. Dit zijn bijvoorbeeld de Einsteindreef, de Beneluxlaan en de Vleutensebaan.