



Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Postadres

Gemeente Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Bezoekadres

Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

T 14 024
nijmegen.nl

Contactgegevens

nijmegen.nl/contact

Ons kenmerk

D252444551

Bijlage(n)

Bijgevoegd: Ja

Datum 2 september 2025
Onderwerp Uitvoeringsplan 30 km/uur

Geachte leden van de raad,

Op 29 januari 2025 heeft uw raad de 'Netwerkvisie: 30 km/uur als norm' vastgesteld. De kern van dat besluit is om de verkeersveiligheid te verbeteren door het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur op ongeveer de helft van alle huidige 50 km/uur wegen. In dit besluit heeft uw raad besloten tot het opstellen van een uitvoeringsplan als uitwerking van de vastgestelde 'Netwerkvisie mobiliteit: 30 km/uur als norm'. Ook is in dit besluit aangegeven dat het uitvoeringsplan ter vaststelling wordt voorgelegd aan het college en na vaststelling ter informatie wordt verstuurd naar de raad.

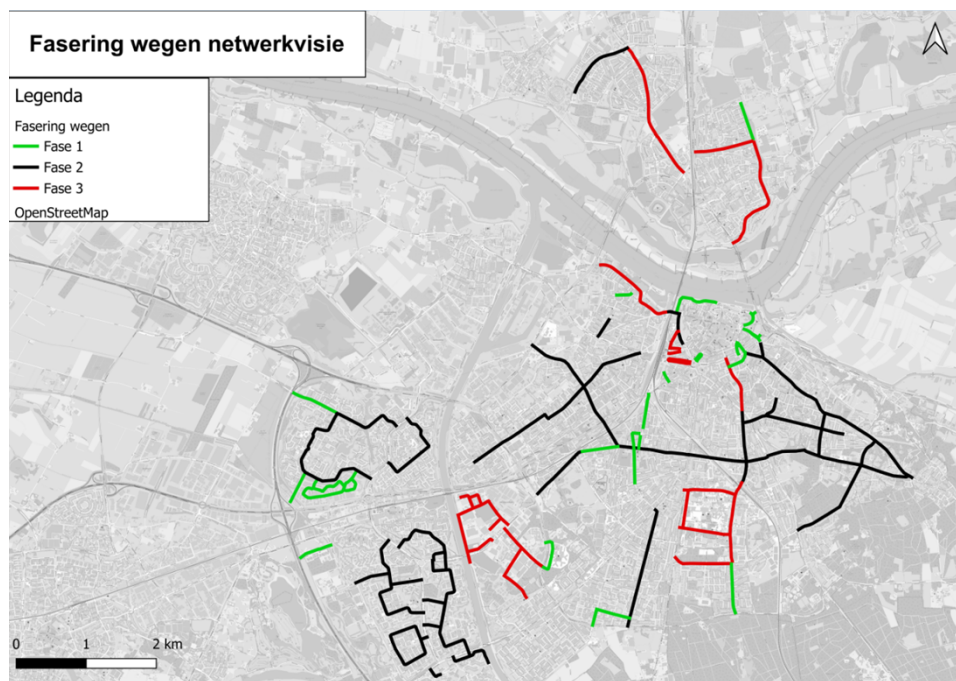
Het op 2 september 2025 door het college vastgestelde uitvoeringsplan gaat over de voorbereiding van de besluitvorming en de uitvoering van de beoogde maatregelen. In voorliggende brief wordt een samenvatting gegeven van het uitvoeringsplan. Het plan zelf is als bijlage toegevoegd.

Fasering

We kiezen voor een gefaseerde invoer van 30 km/uur, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar 3 fasen:

- Fase 1: omzetting in één keer, medio 2026:
Dit zijn de straten met een hoog veiligheidsrisico, namelijk straten waar relatief veel verkeersongevallen zijn gebeurd en straten zonder fietsvoorzieningen. Deze straten kunnen worden omgezet naar 30 km/uur door plaatsing van borden en aanpassingen van de wegmarkeringen.
- Fase 2: omzetting met aanvullende maatregelen, medio 2026:
Dit zijn de straten die niet onder fase 1 of 3 vallen. Deze straten kunnen worden omgezet naar 30 km/uur met realisatie van aanvullende fysieke maatregelen voor een veilige en herkenbare weginrichting.
- Fase 3: omzetting na herinrichting:
Dit zijn de straten met vrijliggende fietspaden, de straten die tot en met 2030 aan de beurt zijn voor onderhoud én straten als onderdeel van gebiedsontwikkelingen. Deze

straten kunnen worden omgezet naar 30 km/uur zodra een herinrichting gekoppeld kan worden aan groot onderhoud of aan een gebiedsontwikkeling.



Fase 1 (groen)	Fase 2 (zwart)	Fase 3 (rood)
1 Veemarkt	12 Kronenburgersingel	10 Stieltjesstraat
2 Waalkade	13 Lange Hazelstraat	11 Van Schaek Mathonsingel
3 Voerweg	20 Oude Groenestraat	14 Burgemeester Hustinxstraat
4 Kelfkensbos	21 Meester Franckenstraat	15 Spoorstraat
5 Sint Jorisstraat	22 Bergen Dalseweg	17 Vrouwe Udsingel
6 Hartogplein	23 Koolemans Beynenstraat	18 Turennesingel
7 Van der Bruggenstraat	24 Van Het Sant-straat	19 Giftdijk Noord
8 Hertogstraat	25 Hengstdalseweg	30b Heyendaalseweg (midden)
9 Bisschop Hamerstraat	26 Broerdijk	32 Prins Bernhardstraat
16 Het Buske	27 Sophiaweg	33 Coehornstraat
30c Heyendaalseweg (zuid)	28 Kwakkenbergweg	36 Kapittelweg
34 Bijleveldsingel (west)	29 Postweg	37 Philips van Leydenlaan
35 Bijleveldsingel (oost)	30a Heyendaalseweg (noord)	38 Erasmuslaan
41 Edisonstraat	31 Groenewoudseweg	39 Houtlaan
42 Nieuwe Mollenhutseweg	40 Sint Jacobsaan	50 Voorstadlaan
43a Muntweg (noord)	43b Muntweg (zuid)	51 Weurtseweg (oost)
44 Willemsweg	47 Groenestraat	60 Laan van Oost-Indië
45 Da Costastraat	49 Nieuwe Hezelpoort	70 Winkelsteegseweg
46 Doctor Schaepmanstraat	52 Tweede Oude Heselaan	71 Hulzenweg
48 Dobbelsmannweg	53 Molenweg	72 Tanweg
58 Kanaalstraat	54 Wolfskuilseweg	73 Gerstweg
67 Teersdijk	55 Daniëlsweg	74 Sint Teunismolenweg
69 Voorrijdlus CVZ	56 Paul Krugerstraat	75 Oostkanaaldijk
76a Broekstraat (west)	57 Rosa de Limastraat	85 Giftdijk
79 Smalsteeg	59 Waterstraat	88 Boekweitweg
81 Kerkenbos	61 Weezenhof	89 Roggeweg
86 Arend Noorduijnstraat	62 Aldenhof	
	63 Malvert	
	64 Lankforst	
	65 Meijhorst	
	66 Tolhuis	
	68 Zwanenveld	
	76b Broekstraat (oost)	
	77 Akerbroekweg	
	78 Leuvenbroek	
	80 Weijbroekweg	
	82 Nieuwstadweg	
	83 Sint Agnetenweg	
	84 Otto C. Huysmanstraat	
	87 Archipelstraat (oost)	

Het uitvoeringsplan ziet toe op de omzetting van de straten in fase 1 en 2 naar 30 km/uur, medio 2026. De straten in fase 3 en de definitieve herinrichting van straten in fase 1 en 2 zijn geen onderdeel van dit uitvoeringsplan; deze straten worden heringericht als onderdeel van gebiedsontwikkelingen of zodra er groot onderhoud wordt uitgevoerd.

Maatregelen

Op de nieuwe 30 km/uur straten (hierna: stadsstraten) in fase 1 én 2 worden de volgende maatregelen genomen:

- **Bebording (ver)plaatsen of verwijderen:** We kiezen voor het vergroten van bestaande 30 km/uur-zones. Bij bestaande zonepoorten (entrepunten van 30 km/uur-zones) worden 30 km/uur zoneborden verplaatst of verwijderd. Op een aantal nieuwe stadsstraten worden de voorrangsborden aangepast.
- **Markering aanbrengen of verwijderen:** Op de stadsstraten worden de asstrepen verwijderd of vervangen door een rode band, conform de principes van een stadsstraat. De zonepoorten worden naast zoneborden ook voorzien van markering; zonebalken en het getal '30'. Bij de bestaande (te verwijderen) zonepoorten worden de zonebalken verwijderd; het getal '30' blijft staan. Overige markeringen zoals zebapaden en haaietanden blijven ongewijzigd.
- **Ter hoogte van elke zijstraat van de stadsstraat wordt het getal '30' met wegverf als markering aangebracht.** Deze wegverf zal na verloop van tijd (circa een jaar) verdwijnen en wordt niet meer teruggebracht. Met deze maatregel wordt het verkeer op de nieuwe stadsstraten extra geattendeerd op de nieuwe maximumsnelheid.
- **De instellingen van circa 20 verkeerslichten worden aangepast.** Dat is nodig omdat de zogenaamde ontruimingstijd (tijd na rood licht voordat een andere richting groen licht krijgt) langer moet zijn vanwege de lagere passeersnelheid. Fysiek hoeven de verkeerslichten of de kruispunten niet aangepast te worden.

Op de stadsstraten in fase 2 worden – naast bovengenoemde maatregelen – ook aanvullende fysieke snelheidsremmende maatregelen gerealiseerd, namelijk busdrempels, wegversmallingen en asverspringingen. Deze maatregelen worden op de wegverharding gemonteerd (verankerd). De asfaltverharding blijft daarmee ongemoeid. Daardoor zijn de maatregelen relatief snel en eenvoudig te realiseren.

Op enkele straten in fase 1 en 2 is onderhoud gepland nog vóór de invoering van 30 km/uur medio 2026 (onder andere Groenestraat, Kwakkenbergweg, Kronenburgersingel). In deze straten zal al de wegmarkering worden toegepast die past bij inrichtingskenmerken van 30 km/uur, vooruitlopend op de omzetting naar 30 km/uur medio 2026.

Juridisch proces

Het invoeren van stadsstraten met snelheidsregime 30 km/uur moet gebaseerd worden op het huidige wettelijk kader zoals dit onder andere is opgenomen in de verkeerswetgeving. Hiervoor is een verkeersbesluit nodig. Het invoeren van 30 km/uur op een groot aantal stadsstraten in Nijmegen heeft een flinke impact in de stad. Om deze reden is gekozen om een uitgebreide verkeersbesluitprocedure te doorlopen. Dit betekent dat eerst een ontwerp-verkeersbesluit wordt gepubliceerd waarop eventuele zienswijzen ingediend

kunnen worden. Deze zienswijzen worden meegenomen in het definitieve verkeersbesluit dat eveneens wordt gepubliceerd. Tegen het definitieve verkeersbesluit kunnen belanghebbenden alleen in beroep gaan.

Communicatie, gedrag en handhaving

Bij een verandering van de maximumsnelheid op een groot aantal straten is een goede communicatie- en gedragsaanpak noodzakelijk. Daarbij wordt gekeken naar het moment van invoering, aandachtspunten voor fysieke inrichting en een focus op bepaalde wijken / straten waar relatief hard wordt gereden. Communicatie over de aanpassingen moet vooral gedaan worden voor en tijdens het invoeren. Gedragsinterventies doen we eventueel na de invoering als hier aanleiding toe is.

De gemeente beslist niet zelf over het handhaven van de snelheid die wordt gereden. Dit is een bevoegdheid van de politie en het openbaar ministerie (OM). In overleg met de politie en het OM zetten we in op handhaving als sluitstuk, met name gericht op locaties met veel snelheidsovertredingen en (ervaren) gevaarstelling. Mogelijk in te zetten maatregelen zijn lokale flexibele snelheidshandhaving door de politie en de inzet van (flex)flitsers in overleg met het OM. Als gemeente overleggen we hierover met politie en OM. Zij maken de uiteindelijke beslissing om dergelijke maatregelen in te zetten.

Stakeholders

Net als bij het opstellen van de Netwerkvizie is tijdens het opstellen van het uitvoeringsplan gesproken met belanghebbende externe partijen, zoals het openbaar vervoer, brandweer, ambulance, politie, fietsersbond en vertegenwoordigers van wijkraden. Uit deze gesprekken wordt duidelijk dat er vele en diverse belangen zijn. Zo is bijvoorbeeld de doorgang voor de hulpdiensten en een goede doorstroming voor het openbaar vervoer cruciaal. Bij het bepalen van de fysieke snelheidsremmende maatregelen is daar in het uitvoeringsplan rekening mee gehouden. Deze maatregelen worden in de verdere (werk)voorbereiding nog afgestemd in het reguliere verkeersoverleg met hulpdiensten en openbaar vervoer.

Monitoring en evaluatie

Om te kunnen vaststellen wat de effecten zijn van het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur, onderzoeken we de veranderingen bij de volgende indicatoren:

- verkeersveiligheid: objectief (geregistreerde ongevallen en gereden snelheden) en subjectief (het oordeel van inwoners via de Stadsmonitor);
- bereikbaarheid nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer (rijtijden);
- verkeersintensiteiten (incl. impact op geluid): op de nieuwe stadsstraten (30 km/uur) en de hoofdwegen (50 km/uur).

We verwachten ongeveer anderhalf jaar na de invoering de raad te informeren met een evaluatiebrief. Eerder is niet haalbaar. Dit komt omdat weggebruikers een gewenningsperiode nodig hebben. Daarnaast komen de data van enkele indicatoren alleen op jaarbasis beschikbaar. Dit gaat bijvoorbeeld om de informatie uit de stadsmonitor.

Financiën

Voor de voorbereiding en uitvoering van de maatregelen uit het uitvoeringsplan is een budgetplafond beschikbaar van €2 mln. Dit wordt gedekt uit programma Bereikbaarheid:

- krediet 'invoering GOW30' €1,5 mln: in de concept Stadsbegroting 2026-2029 is de nieuwe investering 'invoering GOW30' opgenomen (onder voorbehoud van vaststelling van de stadsbegroting 2026-2029 eind 2025).
- subsidieverwachting €0,5 mln: voor een aantal fysieke maatregelen verwachten we subsidie te kunnen aanvragen bij provincie Gelderland en bij het Rijk.

Vervolg

Na vaststelling van het uitvoeringsplan worden de verkeersbesluitprocedure en de communicatie- en gedragscampagne opgestart. Ook worden de maatregelen voorbereid. Medio 2026 worden de maatregelen gerealiseerd, waarmee de maximumsnelheid op de betreffende straten wordt verlaagd naar 30 km/uur. Ongeveer anderhalf jaar na invoering worden de effecten geëvalueerd.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

A.P.W. van de Klift
gemeentesecretaris

H.M.F. Bruls
burgemeester

Bijlage:

- Uitvoeringsplan 30 km/uur