Bijlage 1: Wijzigingen doorgevoerd in gewijzigd Uitvoeringsprogramma 30 km Impuls

Thema en paginanummer	Toelichting
Programmering projecten spoor 1, pagina 12.	De programmering is geactualiseerd. Een deel van de projecten die gepland stonden voor 2025 is al uitgevoerd. Het andere deel loopt uit, waardoor dit in 2026 wordt gerealiseerd. Een deel van de projecten vanaf 2026 is ook verschoven in de tijd. Op basis van deze informatie is de kaart up to date gemaakt.
Straten met vrijliggend fietspad die nog niet geprogrammeerd zijn, pagina 13.	Het aantal straten is van 50 naar 54 gegaan. Een aantal stedelijke inprikkers naar het centrum waar we 30 kilometer invoeren waren eerder niet opgenomen. De verkeerskundige heeft inmiddels uitsluitsel gegeven over welke van deze straten 30 km worden en 50 km blijven. Deze keuze is gebaseerd op kenmerken als de aanwezigheid van een vrijliggend fietspad, stedelijke omgeving en oversteekbewegingen van fietsers en voetgangers. Op basis van deze informatie is de kaart up to date gemaakt.
Nieuwe datum Versnelde aanpak, Pagina 14.	Na nieuwe gesprekken met de provincie en de nieuwe vervoerder van het openbaar vervoer (Transdev) zijn nieuwe inzichten ontstaan. Uit een nieuwe berekening van de vervoerder blijkt dat de effecten van het versneld invoeren van 30 km/uur groter zijn dan eerder ingeschat. Hierdoor is een aanpassing van het vervoersplan en van de dienstregeling noodzakelijk. Het moment van versnelde invoering van 30 km/u wordt daarom gekoppeld aan de start van de zomerdienstregeling van het Openbaar Vervoer (OV) op 12 juli 2026. Een afschaling van de dienstregeling is noodzakelijk, omdat dit effect heeft op de rijtijden van het OV. Deze afschaling is op het totaal van de dienstregeling naar verwachting relatief beperkt: qua ordegrootte gaat het om een verlaging van de frequentie van 6 keer per uur naar 5 keer per uur op 3 stadslijnen, dit betreft ca 1,5% op de gehele concessie.
Straten Versnelde aanpak, pagina 16.	Er zijn wijzigingen in de straten van de Versnelde aanpak. Een deel is inmiddels al 30 kilometer per uur (en is uit de scope verwijderd). Er zijn ook straten welke eerder niet in beeld waren, maar na het live langslopen van alle nieuwe zones zijn toegevoegd. Het totaal aantal straten blijft gelijk: 241 straten. Op basis van deze informatie is de kaart up to date gemaakt.
Straten met openbaar vervoer, pagina 16.	Extra toegelicht wat de ingeschatte impact op het OV is en dat dit geen financiële gevolgen heeft.

Herhaling 30 markering op het wegdek, pagina 17-18	We willen binnen de 30 km zones een uniform wegbeeld voor weggebruikers en bewoners. Daarom kijken we binnen de zones die we uitbreiden of er bestaande 30 km wegen zijn waar het wenselijk is om extra 30 km markering op het wegdek te plaatsen. Hiermee verduidelijken we extra binnen de zone wat de maximum snelheid is. In principe zijn alle bestaande 30 km per uur zones al volgens de geldende richtlijnen ingericht. 30 km markering passen we vooral toe op doorgaande 30 km per uur wegen (niet op rustige woonstraatjes).
Communicatieaanpak, pagina 19.	• De vier communicatieniveaus toegevoegd om duiding te geven waar de communicatie op focust. • We behouden de titel 030 gaat voor 30, maar gaan werken met een nieuw communicatieconcept. De oude campagne richtte zich op het informeren van het belang van 30 km en dat wij dit als stad invoeren bij herinrichtingen. De Versnelde aanpak is anders, waardoor een nieuw concept nodig is. • Geen digitale nieuwsbrief, want deze is vanaf 2026 niet meer actief.
Toelichting op invoering 30 kilometer, pagina 20.	Nieuwe paragraaf toegevoegd met uitleg over invoering van de Versnelde aanpak en de voordelen hiervan.
Uitvoer (stappen en planning), pagina 20-21.	Geactualiseerde planning vanwege nieuwe invoerdatum, extra uitleg over invoerwijze op één moment, aanscherping aanvragen flitspalen voor handhaving en aanscherping aantal VRI's. Op basis van de nieuwe invoerdatum is ook afbeelding 8 geactualiseerd.
Monitoring, pagina 22-23.	• Tussenmeting en 1-meting publicatiemomenten aangepast. De raad ontvangt de resultaten van de tussenmeting begin 2027 en de rapportage eind 2027. • In overleg met de brandweer onderzoeken hoe we de aanrijdtijden van de brandweer het beste kunnen monitoren: door de VRU of door een extern bureau. In de versie van juni leek het erop dat de brandweer dit zelf zou doen, maar vanwege de hoeveelheid data en de specifieke vragen is beoordeling door een extern bureau gewenst.
Risico's, pagina 24.	• Het risico op vorst is verwijderd, omdat uitvoering nu in de zomerperiode plaatsvindt. • De VRIs worden voor het invoeren van 30 kilometer aangepast vanuit veiligheidsoogpunt.
Financiën, pagina 25.	• Kosten van monitoring verhoogd met €35.000 om het monitoren van de aanrijdtijden van de brandweer eventueel extern te beleggen (zie monitoring). • Kosten van communicatie verhoogd met €56.500. Er is gebleken dat we een communicatieadviseur moeten

	inhuren om de gehele communicatiecampagne voor te bereiden en uit te voeren. Deze kosten waren eerder niet inzichtelijk gemaakt. • De kosten voor geprogrammeerde projecten is verschoven, vanwege het uitlopen van projecten van 2025 naar 2026.

Naast bovenstaande wijzigingen zijn ook de straten in beide sporen geactualiseerd. Het overzicht van de straten per spoor staat in bijlage 1 en bijlage 2 van het gewijzigde Uitvoeringsprogramma. De wegen zijn ook op de digitale kaart te vinden. Hieronder de wijzigingen per spoor.

Spoor 1

Geprogrammeerde projecten

- De oplevering van de volgende straten is verplaatst van 2025 naar 2026:
  - Hooft Graaflandstraat
  - Jan van Scorelstraat
  - Gageldijk
- Er zijn drie nieuwe projecten toegevoegd aan de lijst met geprogrammeerde projecten zonder financiële bijdrage. De projecten worden in 2026 gerealiseerd:
  - Niels Bohrweg (deel 2)
  - Fietsroute Utrecht-Amersfoort (Jan van Galenstraat en Alexander Numankade)
  - Lombokplein (Graadt van Roggenweg en Westplein)

Niet geprogrammeerde projecten

- Er zijn nieuwe straten toegevoegd aan de lijst met niet geprogrammeerde projecten:
  - Niels Bohrweg (deels)
  - Rijnlaan Zuid
  - Rubenslaan
  - Stadionlaan

Spoor 2

- De volgende straten zijn uit de Versnelde aanpak gehaald, omdat deze inmiddels al 30 kilometer per uur zijn:
  - Briljantlaan (ventweg)
  - Budapestlaan
  - Europalaan Noord (ventweg)
  - Koningin Wilhelminalaan (ventweg)
  - Princetonlaan
  - Sorbonnelaan (gedeeltelijk)
  - Vlampijpstraat
- De volgende straten zijn uit de Versnelde aanpak gehaald, omdat hier voor 10 juli 2026 door een project al 30 kilometer wordt ingevoerd:
  - Arabelladreef
  - Strijkviertel
- De volgende straten zijn toegevoegd aan de Versnelde aanpak, omdat we tijdens het opstellen van de bebordingsplannen erachter kwamen dat deze nog niet expliciet waren benoemd. De gebieden waarin deze straten liggen, waren al wel ingetekend als 30 km/uur-zones:
  - Adriaen van Ostadelaan
  - Boteyken

- Gessel
- Hondiuslaan
- Janssoniuslaan
- Keulsekade
- Molensteyn
- Nijenoord

- De volgende straat is toegevoegd aan de Versnelde aanpak, omdat uitvoering door het project na 10 juli 2026 plaatsvindt.
  - Gageldijk