

## **Het nieuwe 30 en de bus**

Menno Oedekerk - provincie Groningen – [m.r.oedekerk@provinciegroningen.nl](mailto:m.r.oedekerk@provinciegroningen.nl)  
Arent Jan Speulman - OV-bureau Groningen-Drenthe - [aj.speulman@ovbureau.nl](mailto:aj.speulman@ovbureau.nl)  
Roy Tammens - OV-bureau Groningen Drenthe - [r.tammens@ovbureau.nl](mailto:r.tammens@ovbureau.nl)

### **Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk**

**25 en 26 november 2021, Utrecht**

#### **Samenvatting**

De openbare ruimte in verblijf- en woongebieden wordt meer getransformeerd naar een publieke ruimte voor iedereen. Het heerschap van de auto (waar de bus van dezelfde infrastructuur profiteert) verdwijnt. Het 'nieuwe 30' is hiervan een voorbeeld. Mits slim uitgevoerd is dit een goede ontwikkeling voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het kan tevens een verdere katalysator zijn voor het 'strekken' van buslijnen die (toch al) meer en meer op de hoofdwegen gericht zijn.

Tegelijkertijd staat het belang van goed openbaar vervoer niet ter discussie. Hier wordt zelfs meer waarde aan gehecht. De betaalbaarheid ervan staat wel steeds verder onder druk. Het toenemende belang wat aan het openbaar vervoer wordt gehecht en de transformatie van wegen naar meer minder auto-logica versterkt dit verder.

Wij zijn ervan overtuigd dat de bus van betekenis is en blijft voor de leefbaarheid, bereikbaarheid en ook zeker een stukje geluk van onze (potentiële) gebruikers en niet-gebruikers. Maar hoe houden we de bus ook voor de wijk met goed comfort en relatief hoge frequenties?

Hoe passen we dat in? Heeft u ervaringen met infrastructuur, bewoners, pakketdiensten, vervoerbedrijven, technologie die dit mogelijk maakt... We gaan hierover graag met u in gesprek tijdens een kampvuursessie.

## **1. Het nieuwe 30: voor- én nadelen**

Een gezonde en veilige leefomgeving is ons wat waard. Bij herinrichtingen wordt de nadruk tegenwoordig gelegd op meer ruimte voor de fiets en voetganger. Al decennia bestaat de spanning tussen gebiedsoverstijgende doelen (zoals een comfortabel en snel OV) en de druk op de schaarse ruimte op projectniveau. Vooral de auto heeft wel veel vierkante meters ingenomen. Hier maakt het OV (dankbaar) gebruik van. Maar het draagvlak voor grote lappen asfalt neemt af en 'het nieuwe 30' lijkt er nog een schepje bovenop te gaan doen. Algemeen worden de volgende na- en voordelen gezien:

### *1.1 Nadelen van afwaarderingen van OV-routes in het algemeen*

- Een lagere snelheid betekent een langere ritduur. Dus meer tijd voor dezelfde afstand. In een ongewijzigde exploitatie betekent dit dat aansluitingen misgaan of krapper worden, met een onbetrouwbare reis als gevolg. Reizigers zijn langer onderweg naar hun bestemming.
- Om routes efficiënt, dus binnen 27, 42 etc. minuten, te blijven rijden wordt gezocht naar versnellingsmogelijkheden, waardoor lusjes die nog een laatste stukje van de wijk meepikken als eerste vervallen of routes aan het einde moeten worden ingekort.
- Voorwaarde voor het strekken van lijnen is dat op de vervangende route betrouwbare en vlotte doorstroming nodig is om de tijdswinst niet verloren te laten gaan. Dit is niet altijd het geval.
- Een niet goed ingerichte 30-zone staan synoniem voor een weg met verkeersremmers. Niet bevorderlijk voor het OV-comfort zijn drempels, versmallingen en toepassing van klinkers. De dimensionering van een goed ingerichte 30-zone is niet verenigbaar met een ov-route.
- De betaalbaarheid van het openbaar vervoer staat reeds onder druk en komt steeds verder onder druk te staan, terwijl het openbaar vervoer een dubbele groei-opgave heeft (zowel toename gebruik door autonome groei en wens tot modal shift naar het OV). Een transformatie naar voor het OV minder geschikte wegen vergroot de opgave om de doelen op gebiedsoverstijgend en projectniveau te halen.
- De stadsdienst van Groningen is onder de naam Q-link gekoppeld aan een groot deel van het regionale net (15-20 kilometer uit de stad). De kracht van dit openbaar vervoer is dat zowel mensen uit nabije regio als uit stad samen voor voldoende reizigers zorgen, waardoor dit net voldoende frequentie en daarmee kwaliteit kan bieden. Dit kan alleen in stand blijven als de snelheid en betrouwbaarheid ook in de stad gewaarborgd is

## 1.2 Het nieuwe 30: ook voordelen

- Het strekken van lijnen om 30-zones te vermijden heeft als voordeel dat doorgaande reizigers korter onderweg zijn. Onze ervaring is dat dit per saldo tot een beter OV-product leidt met ook meer tevreden OV-reizigers.
- Het strekken van lijnen (lees: het weghalen van de bus uit de (kleinere) woonstraten) biedt de mogelijkheid voor wegbeheerders om meer wegen als écht verblijfsgebied in te richten.
- Door de lagere snelheid zijn rotondes niet altijd nodig: een gelijkwaardige kruising zorgt voor minder bochtwerk (gunstig voor chauffeur en reiziger)
- Verkeerslichten zijn minder of niet nodig (kunnen het OV ook frustreren)
- De bus kan onderdeel zijn van snelheidsremmende en verkeersveilige maatregelen. Denk aan bushaltes op plateaus of nabij kruisingen en het beperkte acceleratievermogen van een bus. De bus kan gezien worden als een rijdend obstakel dat regelmatig even stil staat (halteert) en daarmee een afremmende werking heeft voor het overige verkeer.
- Infrastructuur ontworpen voor 30 km/h neemt minder ruimte in dan infrastructuur voor 50 km/h. Hierdoor is het mogelijk om dichter aan de weg en dus ook hogere woningdichtheden rondom OV-haltes te realiseren, waardoor meer mensen toegang hebben tot het openbaar vervoer. Zeker in hoogstedelijke gebieden is dit een kans.

Het is nog onduidelijk wat precies de uitwerking is - als die al te uniformeren is. In alle redelijkheid wordt het 30 waar het echt moet en blijft het 50 of 70 waar het kan. Ondertussen wel te maken met herinrichtingen, herziening van mobiliteitsplannen etc. Hierin neemt steeds vaker de 'kwetsbare' verkeersdeelnemer en leefbaarheid voor de omgeving genoemd al een hoofdrol.

Een nuancering van de nadelen is wel nodig. Het verlagen van de maximumsnelheid op een weg wordt nog vaak gezien als een ongunstige ontwikkeling. Echter, op een weg in een stedelijke omgeving waar een maximumsnelheid van 50 geldt, rijdt de bus vrijwel nooit daadwerkelijk 50. De snelheid ligt eerder rond de 40 km/u. De aanwezigheid van bushaltes (elke 500 meter of soms zelfs minder), overig verkeer en bochten verlaagt de gemiddelde snelheid verder.

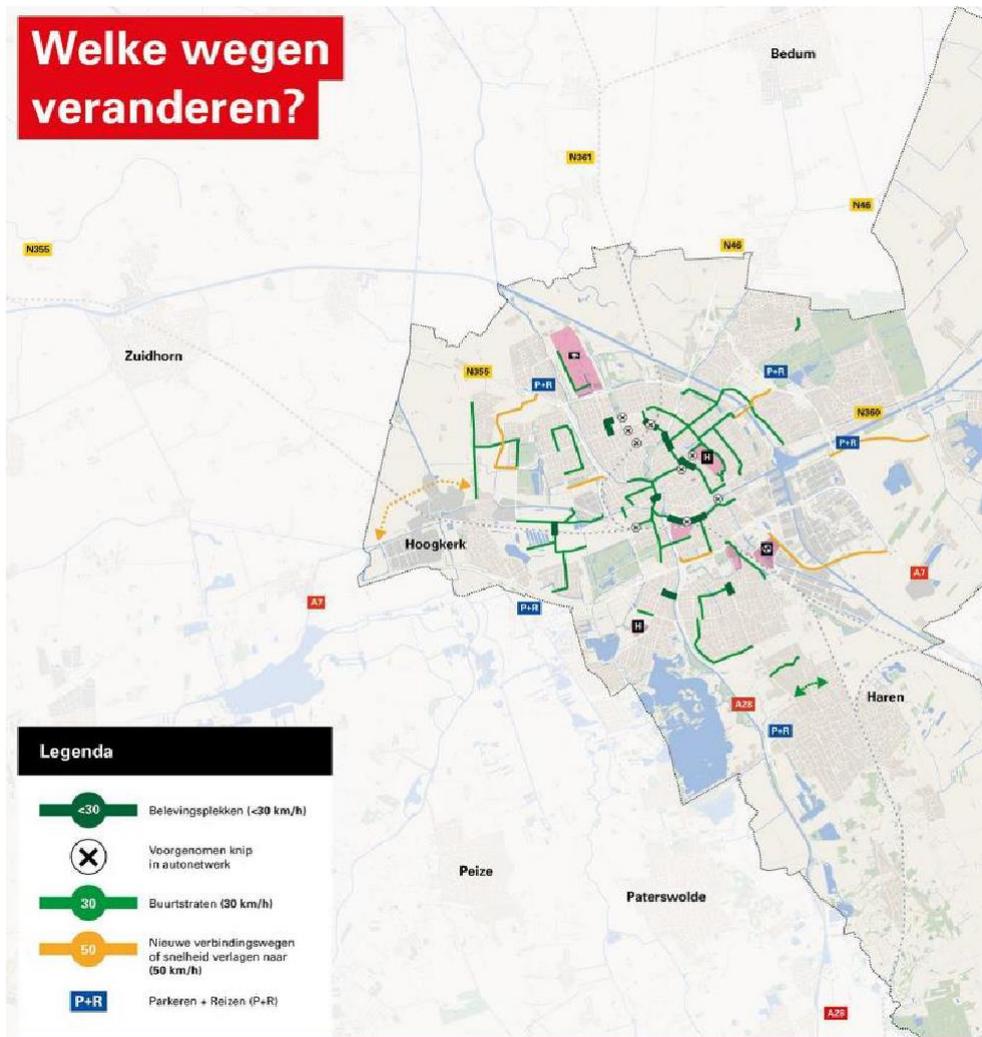
Dat dus op veel 50-wegen binnen de bebouwde kom al langzamer dan dat wordt gereden, maakt dat onder bepaalde voorwaarden op postzegelniveau een 30-zone geen probleem hoeft te zijn. Er moet dan wel aandacht zijn voor het netwerkniveau. Veel kleine maatregelen bij elkaar opgeteld kunnen immers wel veel impact hebben.

## 2. Voorbeeldcasus: Concept Mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op Weg'

In haar Concept Mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op Weg' geeft de gemeente Groningen aan veel waarde te hechten aan leefbaarheid en daarom ook lopen, fietsen en openbaar vervoer op 1, 2 en 3 te willen zetten. De gemeente geeft aan: *"Nog steeds zijn te veel straten ingericht vanuit het perspectief van de auto, terwijl we juist andere vervoerswijzen willen omarmen. Van oudsher is binnen Groningen de fiets al de slimste en snelste manier om je te verplaatsen. Nu geven we ook de voetganger ruim baan."*

*Fietser én voetganger letterlijk en figuurlijk alle ruimte geven is de toekomst. Dat gaat ten koste van de ruimte die de auto nu inneemt. Het loslaten van de autologica omarmen we nu op veel meer plekken in onze gemeente. Zo brengen we de maximumsnelheid voor autoverkeer terug naar 30 km/u op bijna elke weg binnen de bebouwde kom. 30 km/u wordt de norm en 50 km/u de uitzondering. Dat doen we ten behoeve van onder andere de stedelijke bereikbaarheid en de doorstroming van het openbaar vervoer.”*

In haar Concept Netwerk Doorwaadbare Stad 2040 vertaalt de gemeente dit in een wegcategorysering met het principe '30 tenzij' (zie figuur 1 en 2). Zo blijven veel, maar niet alle belangrijke OV-routes 50 km/h. Uit de nadere uitwerking moeten de effecten op het openbaar vervoer blijken.



Egwin



**Doel:**

***Het herwinnen van de openbare ruimte kan niet zonder toegankelijk, gemakkelijk, duurzaam en hoogwaardig OV.***

### 3. Het gesprek

In de kampvuursessie zouden wij graag willen bespreken:

- Het spanningsveld tussen een leefbare omgeving en een toch hoogwaardig rijden van de bus in die omgeving

Aan de hand van een prikkelde pitch en stellingen willen wij de sessie vormgeven. Wij zijn op zoek naar inzichten en invalshoeken die we nog over het hoofd zien en ons helpen bij het maken van keuzes en beleidsmatige afwegingen.

Op deze discussies is nu namelijk geen eenduidig antwoord te formuleren, gezien de veranderende focus op de leefomgeving. Daarnaast wordt deze discussie voor het komende decennium bepalend voor de waarde van openbaar vervoer en een bijbehorende leefomgeving.

## Literatuur of Referenties

- Jacobs, I., 2021. *30 kilometer per uur voor de bus: hoe vang je de nadelen op?* VerkeersNet <<https://www.verkeersnet.nl/mobiliteitsbeleid/39394/30-kilometer-per-uur-voor-de-bus-hoe-vang-je-de-nadelen-op/>> [Geraadpleegd in September 2021].
- Gemeente.groningen.nl. 2021. *Groningen Goed op Weg | Gemeente Groningen* <<https://gemeente.groningen.nl/groningen-goed-op-weg>> [Geraadpleegd in September 2021].
- Metselaar, D., 2021. Snelheidsverlaging kan zowel positief als negatief uitpakken voor de bus. OVPro.nl <<https://www.ovpro.nl/bus/2021/03/03/snelheidsverlaging-kan-zowel-positief-als-negatief-uitpakken-voor-de-bus/?gdpr=accept>> [geraadpleegd in September 2021].