

Versneld van 50 naar 30 km/uur

Externe adviezen



Gemeente Groningen

15 oktober 2025

Memo Adviescommissie Verkeer en Vervoer over 'Versneld naar 30'

Aan: College van B&W

Van: Adviescommissie Verkeer en Vervoer

Datum: 22 september 2025

Onderwerp: Aandachtspunten en overwegingen bij het versneld invoeren van 30 km/u zones

De Adviescommissie Verkeer en Vervoer (AVV) heeft kennisgenomen van de plannen van de gemeente om, naar aanleiding van een unaniem aangenomen raadsmotie en de visie 'De Doorwaadbare Stad', de maximumsnelheid op diverse wegen versneld te verlagen naar 30 km/u.

Het initiatief om de verkeersveiligheid, vooral met het oog op stijgende ongevalscijfers en letsels (met name onder tweewielers) te verbeteren middels "simpele" fysieke maatregelen en een communicatiecampagne, wordt door de AVV positief ontvangen.

De AVV waardeert de intentie om advies te vragen alvorens het raadsvoorstel definitief te maken.

Gezien de complexiteit en de brede impact van dit plan, wil de AVV de volgende aandachtspunten en overwegingen meegeven voor de verdere uitwerking:

1. Verkeersveiligheid en de noodzaak van complete data-analyse:

- De belangrijkste motivatie voor snelheidsverlaging naar 30 km per uur is verkeersveiligheid. De AVV onderstreept de noodzaak om gedetailleerder inzicht te krijgen in de oorzaken van ongevallen, met specifieke aandacht voor fietsongevallen onderling, e-bikes en fatbikes, en eenzijdige ongevallen omdat deze data essentieel is voor gericht beleid voor snelheidsverlagende maatregelen. Hierbij is het ook van belang dat deze dataset juist vanaf het startmeetmoment wordt bijgehouden. Met andere woorden, alle vormen van ongevallen tussen de diverse modaliteiten zijn van groot belang om in de toekomst steeds adequaat te kunnen bijsturen of andere interventies te plegen.
- Het belang van een uitgebreide monitoring en evaluatie na de invoering van de nieuwe maximumsnelheid wordt door de AVV benadrukt, waarbij niet geadviseerd wordt om niet alleen ongevalscijfers, maar ook gereden snelheden, reistijden van bussen en effecten op hulpdiensten mee te nemen om zo breder inzicht te krijgen in de (maatschappelijke) effecten van de snelheidsverlaging. De AVV adviseert om data van een jaar voor en een jaar na de invoering te verzamelen, zodat eventuele trend duidelijk worden en meetfouten (zoals seizoensinvloeden) worden genivelleerd.
 - De AVV vraagt zich af in hoeverre de eerste maatregelen ook daadwerkelijk gaan bijdragen aan het bevorderen van de verkeersveiligheid. Voorbeeld de Savornin Lohmanlaan (Helpman), foto situatie onderaan dit document:
 - Lengte Savornin Lohmanlaan is ca. 800 meter
 - 7 groenbakken (ca. 2 meter x 1 meter); 1 bak is weggeschoven, 1 staat scheef op de straat, 5 bakken staan (enigszins) op de weg
 - reflectieschild op de groenbakken, 30 km/h bord ontbreekt
 - Er is enige literatuur voorhanden in de vorm van used-cases.

<https://www.perplexity.ai/search/wat-is-het-effect-van-plantenb-8vXF2a1rQ3uffpgSYjyGnQ#>

2. Duidelijkheid en uniformiteit voor de weggebruiker:

- De AVV uit haar zorg over de **herkenbaarheid en logica van de snelheidszones** voor weggebruikers. Met een "lappendeken" van 30 km/u en 50 km/u zones bestaat de kans op verwarring, ondanks bebording en wegmarkeringen.
- De AVV heeft een sterke voorkeur dat de weginrichting herkenbaar en begrijpelijk is. Ondanks alle communicatie die er gepleegd kan worden heeft eenvoud de sterke voorkeur.

- De AVV vraagt zich af of de onder punt 3 genoemde uitzonderingen op het beleid opwegen tegen de onveiligheid. Immers het OV is zelf ook een verkeersdeelnemer. Het effect op tijdsverlies, zeker wanneer het traject van 50 km/u kort is, zal te verwaarlozen zijn
 - Als het betekent dat onder OV ook taxivervoer (blauw kenteken) valt, ontstaat de vraag bij de AVV of dit überhaupt een wenselijke situatie is omdat deze dan automatisch vallen onder de beleidskeuze 'uitzonderingen' en dus ook 50 km/u mogen.
- Er is grote behoefte aan **heldere en uniforme communicatie** richting de inwoners en weggebruikers.
 - Het draagvlak (en/of berusting) wordt groter wanneer het een eenduidig verhaal is zonder noemenswaardige uitzonderingen of uitzonderingen die er echt toe doen.
- De AVV vraagt ook aandacht voor het **potentiële "waterbedeffect"**, waarbij verkeer vanuit 30 km/u zones uitwijkt naar smallere, mogelijk minder veilige wegen.

3. Consistentie in beleidskeuzes:

- De AVV plaatst vraagtekens bij het **vasthouden aan bestaande besluiten** (bijvoorbeeld de Oostersingel op 50 km/u houden), terwijl de **algemene visie "30 tenzij"** is en de winst in reistijd voor bussen beperkt blijkt. Flexibiliteit en revaluatie van oude besluiten wordt als wenselijk gezien.
 - Zie punt 2
- De AVV erkent de uitdagingen rond de exacte afbakening van het netwerk en het tempo van de uitvoering, evenals de complexiteit van verkeersbesluiten.

4. Uitstraling en leefbaarheid van tijdelijke maatregelen:

- De voorgestelde "simpele maatregelen" (zoals borden en plantenbakken) roepen vragen op over de **esthetische impact en leefbaarheid** van de stad. De AVV waarschuwt voor het risico op een "rommelige" of "grauwere" stad, denk goed na over de uitstraling van tijdelijke oplossingen;
- De unaniem aangenomen motie 'Bloembakken in de straat, snelheid eruit' ziet ook toe op het verder vergroenen van straten;
- De AVV is uiteraard een groot voorstander van het bevorderen van de verkeersveiligheid in de stad en de gemeente. Versneld naar 30 moet vooral 'snel' kunnen starten. Wel is de uitvoering van het geheel zowel in de communicatie als in de operatie een punt van aandacht. De communicatie is hierboven aangehaald, het operationaliseren volgt nu:
 - Plaatsen van signing en snelheidsbeperkende maatregelen moet primair duidelijk en veilig zijn voor alle weggebruikers
 - Regelmatige meting van de effectiviteit van de genomen (tijdelijke) maatregelen (data)
 - Bij langdurige aanpassingen – maanden – speelt aandacht voor signing en snelheidsbeperkende maatregelen wel een rol. Het genoemde onder bullet 1 blijft van kracht maar zeker ook de cosmetische kant is een onderwerp voor de desbetreffende buurt
 - Het gebruik van snelheidsbeperkende maatregelen in de vorm van plantenbakken lijkt een effectief middel. Juist deze bakken kunnen het straatbeeld meteen vergroenen wanneer deze ook worden gebruikt voor meer groen in de straat zoals benoemd in groenplan 'Vitamine G', het aanstaande Bomenplan en de 30% groennorm bij projecten. Buurten, sponsors of externen kunnen worden gevraagd om hier een rol in te spelen (b.v. adoptie van groen of outsourcen)
 - Bij tijdelijke werkzaamheden – enkele weken – is het niet van belang om na te denken over de cosmetische kant

Beelden van de actuele situatie van de Savornin Lohmanlaan (Helpman Groningen)



Aan: Mw. Dony Duifhuis, projectleider “versneld naar 30”

Datum: 11 oktober 2025

Betreft: Reactie Fietzersbond Groningen op plannen voor “versneld naar 30”

Geachte mevrouw Duifhuis, beste Dony,

Hartelijk dank voor het bieden van de gelegenheid om te reageren op de plannen voor “versneld naar 30” en het gesprek dat wij hierover hebben gehad op dinsdag 7 oktober.

In deze brief vatten wij onze mening voor de plannen nog eens schriftelijk samen.

Voor de Fietzersbond kan het overgaan naar een regime van een snelheid voor gemotoriseerd verkeer van 30 km/h eigenlijk niet snel genoeg gaan. Het is algemeen bekend dat snelheid een belangrijke factor is voor de impact van ongevallen tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers, vandaar dat de Fietzersbond al jaren pleit voor reductie van de maximum snelheid naar 30 km/h; dat zou de verkeersveiligheid enorm ten goede komen. Dat de gemeente Groningen hier nu een nieuwe stap in zet verheugt ons dan ook zeer.

Verder verheugt het ons dat besloten is reeds vrij liggende fietspaden op de genoemde routes ongemoeid te laten. Dit is met name fijn voor kwetsbare fietsers.

Ten aanzien van deze eerste stap heeft de Fietzersbond nog wel de volgende opmerkingen:

1. Uit de bespreking is ons gebleken dat met name de aan- en afvoerroutes van de snelwegen niet versneld over zullen gaan. Naar onze mening dient niet alleen deze – in onze ogen selectieve – classificatie van de weg maatgevend te zijn, maar ook het verdere gebruik van de weg. Wij pleiten ervoor om de wegdelen die nu nog voor 50km/h gemarkeerd staan, nog eens kritisch te herbeoordelen. Zo zien wij, niet limitatief, nog enkele trajecten waarvan wij denken dat zij ook naar 30 km/h zouden kunnen c.q. moeten.
2. Zo verdient naar onze mening ook de Van Iddekingeweg tussen het Overwinningsplein en de Vondellaan het om naar 30 km/h te gaan. Ten eerste is dit een vrij smalle weg met fietsstroken, waar heel veel gefietst wordt, o.a. als alternatief voor de Laan Corus den Hoorn. Daarnaast wordt het wegbeeld op deze route erg onrustig als de maximumsnelheid eerst 30 km/h is op het Overwinningsplein, vervolgens 50 km/h tussen de brug en de Vondellaan en daarna weer 30 km/h tussen de Vondellaan en de Hereweg. Daarbij ligt de school De Wiardt net vóór de Vondellaan, en er liggen ook enkele zebrapaden in het voorbestemde 50 km/h-deel. 30 km/h zou hier meer op zijn plaats zijn. Verder zien wij niet dat dit stuk een aan-/afvoerroute is van de snelweg: er is geen op-/afrit voor de A28 op dit traject.
3. Uit de presentatie menen wij af te lezen dat Eemsgolaan slechts 30 km/h wordt tot aan (vanuit het oosten gezien) de bocht in deze weg ter hoogte van het gebouw van Concentrix. Dit terwijl 80 meter verder naar het westen een deel van de fietsers de weg over moet steken omdat er van een eenzijdig tweerichtings fietspad overgegaan wordt op fietspaden aan beide kanten van de weg. Uit

ervaring weten wij ook dat momenteel door automobilisten ter plekke vaak erg hard gereden wordt. In onze ogen dient de weg het dan ook, vanuit het westen gezien, ruim voor de inrit van "Axians" 30 km/h te worden.

4. Verder stellen wij voor om nu ook al de Diamantlaan tussen de Metaallaan en de Siersteenlaan 30 km/h te maken.
5. Dit laatste geldt ook voor de Siersteenlaan ter hoogte van het winkelcentrum in Vinkhuizen.

Wij hopen dat onze voorstellen duidelijkheid zijn. mocht u nog vragen hebben, dan wil wij deze graag beantwoorden. Hiervoor zijn wij bereikbaar via onderstaande emailadres en andere bekende kanalen.

Met vriendelijke fietsgroet,

Wim Borghols

Fietsersbond Groningen

groningen@fietsersbond.nl

Fietsersbond Groningen streeft naar plezier in het fietsen voor iedereen op de fiets

Notitie

Effecten Versneld van 50 naar 30 voor het ov.

September 2025

1. Inleiding

Naar aanleiding van een motie in de gemeenteraad onderzoekt de gemeente Groningen of een veertigtal wegen die in de mobiliteitsvisie aangemerkt waren om afgewaardeerd te worden van 50 naar 30 versneld uitgevoerd kunnen worden. Als onderdeel van de verkenning naar de mogelijkheden en gevolgen van het versneld afwaarderen is er op dinsdag 2 september 2025 een gesprek geweest tussen de gemeente, het OV-bureau Groningen Drenthe en vervoerder Qbuzz.

In deze notitie worden kort de gevolgen van Versneld naar 30 voor het busvervoer in de gemeente Groningen geschetst.

2. Mogelijke gevolgen afwaarderingen

Eerdere verkenningen naar de voorstellen in de mobiliteitsvisie lieten zien dat de afwaarderingen leiden tot toename van de rijtijden. Als de rijtijden toenemen moet de dienstregeling aangepast worden, zodat de bus op tijd kan blijven rijden. Aangezien Qbuzz per minuut wordt betaald kan een gevolg zijn dat het exploitatiebudget verhoogd moet worden om hetzelfde aantal ritten te rijden. Andere maatregel is om routes aan te passen om de rijtijd gelijk te houden. Een derde is het minderen van het aantal ritten om de extra kosten per rit te compenseren.

3. Proces

Het voorstel van de gemeente is om de gemeenteraad in december 2025 een keuze te laten maken over Versneld naar 30 en om in de zomer van 2026 de maatregelen uit te voeren.

Voor het openbaar vervoer komt deze planning ongelukkig uit. Het reguliere proces van afwaarderingen beslaat doorgaans al snel één tot twee jaar, waardoor er voldoende tijd is om de consequenties voor de dienstregeling goed in kaart te brengen en om oplossingen voor toegenomen rijtijd te onderzoeken en af te wegen.

Extra ingewikkeld is dat de dienstregeling meestal robuust genoeg is om een afwaardering op een enkel wegvak op te vangen, terwijl de effecten van het afwaarderen van een groot gedeelte van een stad ervoor zorgt dat de dienstregeling als een kaartenhuis in elkaar valt.

Grote ingrepen in de dienstregeling zoals wijzigingen in de route of het ritaanbod moeten meegenomen worden in het jaarlijkse dienstregelingsproces. Het proces voor de dienstregeling die op 28 juni 2026 ingaat is op 3 september 2025 afgerond. Op 19 september heeft het bestuur van het OV-bureau een besluit genomen over de plannen voor 2026 en kort daarna worden de plannen gepubliceerd voor de inspraak. Het gesprek over Versneld naar 30 en het inzicht in de impact ervan komen te laat om nog in het proces voor 2026 meegenomen te worden.

Het gevolg van de planning van de gemeente voor Versneld naar 30 is dat, wanneer de motie ongewijzigd uitgevoerd wordt, er noodgrepen genomen moeten worden om de dienstregeling uitvoerbaar te houden. OV-bureau en Qbuzz hebben gekeken naar consequenties per corridor en de noodgrepen zullen bestaan uit het schrappen van een groot aantal routedelen om te

zorgen dat bussen binnen de op dit moment in de begroting opgenomen rijtijd op hun eindpunt aan kunnen komen. Veel reizigers zullen hierdoor gedupeerd worden.

De oproep van OV-bureau en Qbuzz is daarom het afwaarderen van wegen op een later moment te doen dan zomer 2026, om daarmee meer tijd te creëren voor een goede afweging over de te maken aanpassingen in de dienstregeling of om compenserende maatregelen uit te werken.

Voor het ov is een goed moment om de maatregelen in te voeren zomer 2027. Dan is er voldoende tijd om de in hoofdstuk 5 beschreven maatregelen uit te werken en kunnen eventuele ingrepen in de dienstregeling meegenomen worden in het reguliere inspraakproces.

4. Berekening

Om een inschatting te kunnen maken van de effecten van Versneld naar 30 is een berekening gemaakt van de te verwachten rijtijdtoename als gevolg van de snelheidsverlagingen. Zie hiervoor de tabel in bijlage 1. De berekening is gemaakt door de huidige snelheid te vergelijken met de te verwachten snelheid tussen twee haltes in de nieuwe situatie. Op veel trajecten ligt de gemiddelde snelheid laag en is het effect beperkt, maar meerdere trajecten achter elkaar met een beperkte toename van de rijtijd tellen al snel op tot een aanzienlijke rijtijdtoename. Ook zal het effect van de snelheidsverlagingen in de avond en andere rustige uren groter zijn dan overdag omdat er dan minder verkeer is. In de berekening is geen rekening gehouden met de gevolgen van doorstromingsbeperkende maatregelen zoals bloembakken of wegversmallingen, of met rijtijd verkortende maatregelen als het vergroten van de prioriteit voor het ov bij verkeerslichten.

Alle maatregelen die onderdeel zijn van Versneld naar 30 bij elkaar leiden tot ongeveer 6 ton aan extra kosten door langere rijtijden. Zonder (op andere plekken) compenserende maatregelen te nemen om de dienstregeling te versnellen, leidt dit tot een onaanvaardbare toename van de kosten om de bestaande dienstregeling uit te voeren.

5. Oplossingen en alternatieven

Om de toegenomen rijtijden te compenseren moeten maatregelen getroffen worden. Hiervoor zijn grofweg de mogelijke oplossingsrichtingen:

- Het compenseren van de extra rijtijd door op andere routedelen de (85 percentiel) snelheid te verhogen. Denk hierbij aan het verhogen van de maximumsnelheid op busbanen, het verkleinen van de maximale wachttijdenvoor het ov bij verkeerslichten of andere kruispunten of het aanleggen van busbanen en busstroken waarmee bussen stukjes route of wachtrijen kunnen afsnijden.
- Het compenseren van de extra rijtijd door ritten of routedelen te schrappen in de dienstregeling. Denk hierbij aan het verlagen van frequenties waar mogelijk, het beperken van de bedieningstijden of het strekken van routes.

Het heeft onze voorkeur om de extra rijtijd als gevolg van de verlaagde maximumsnelheid te compenseren door middel van het verhogen van de snelheid elders. Enkele concrete voorbeelden van rijtijdcompenserende maatregelen:

- Verhogen van de maximumsnelheid op busbanen. Op de Peizerbaan, Oosterhamrikbaan en de busbaan Europaweg zien wij mogelijkheid om de maximumsnelheid voor openbaar vervoer te verhogen van 50 naar 70. Er moet nog nader onderzoek gedaan worden naar welke aanvullende maatregelen nodig zijn om dit uit te voeren en wat de daadwerkelijke

reistijdwinst zal zijn, maar op basis van een eerste inschatting zal dit per jaar 250.000 euro besparing opleveren.

- Aanpassen van voorrangssituaties zodat de bus in de voorrang komt. Voorbeelden waar dit mogelijk is (en in enkele gevallen in het verleden ook al eens aangepast is ten gunste van de bus) zijn:
 - o Kruispunt Wilhelminakade/Plantsoenbrug;
 - o Kruispunt Hoendiep/Eendrachtskade Noordzijde;
 - o Kruispunt Linaeusplein/Zaagmuldersweg;
 - o Van Swietenlaan t.h.v. personeelsparkeergarage Martini Ziekenhuis.
 - o Kruispunt Zuiderdiep/Stationsstraat
 - o Kruispunt Prof. Uilkensweg/De Bunders, inclusief verwijderen uitritconstructie
- Vergroten van de prioriteit voor het ov bij verkeerslichten. De wachttijden bij verkeerslichten voor bussen zijn op meerdere kruispunten nog steeds te lang of inconsistent. Met name wanneer de wachttijden erg wisselend zijn (de ene keer in één keer door, de andere keer lang wachten), heeft het stroomlijnen van de prioriteit veel impact op de dienstregeling. In het kader van het opstellen van de Routekaart 2040 heeft Movares onderzoek gedaan naar de doorstroming van het ov in Groningen. Hoewel er al een goed netwerk van busbanen en busstroken in Groningen ligt, bleek dat dit onderbenut is doordat de doorstroming op kruispunten het rijtijdeffect van de busbanen grotendeels tenietdoet. Verbeterde doorstroming op kruispunten is daardoor een quick-win om veel rijtijd te besparen. Enkele kruispunten waar de prioriteit voor het ov verbeterd kan worden:
 - o VK39 (Sontplein)
 - o VK08 (Damsterdiep/Petrus Campersingel)
 - o VK07 (Damsterdiep/Eltjo Ruggeweg)
 - o VK16 (W. Van Doeverenplein)
 - o VK37 (Hanzeplein/Petrus Campersingel)

Het is lastig te berekenen wat de financiële opbrengsten zijn van het verbeteren van de prioriteit bij verkeerslichten. Om een voorbeeld te geven: wanneer de wachttijd voor het 85-percentiel 15 seconden afneemt op VK39, dan levert dit per jaar 74.000 euro rijtijdwinst op.

Wanneer bovenstaande maatregelen niet mogelijk zijn of onvoldoende rijtijdcompensatie opleveren, is er nog de optie om te schrappen in de dienstregeling of routes. Qbuzz en het OV-bureau hebben een eerste verkenning gedaan naar de mogelijkheden. In de berekening bij onderstaande voorstellen is geen rekening gehouden met een eventueel verlies in aantal reizigers. Voorop staat dat het onze voorkeur heeft om geen van de genoemde maatregelen te hoeven doorvoeren en met slimme rijtijd compenserende maatregelen de reiziger zo veel mogelijk te ontzien.

1. Lijn 61 niet meer door Oosterpark maar via Bedumerweg de stad in. (Optioneel via station Noord)
 - o Om de afgewaardeerde route in de Oosterparkwijk te mijden kan lijn 61 zijn oude route van voor 2013 weer terugkrijgen. Vanaf Zuidwolde rijdt de bus via Noorderhoogebrug, de Noordzeebrug en de Bedumerweg Groningen in. Vanaf het Noorderplantsoen wordt dezelfde route gereden als lijn 1 richting het Hoofdstation. Deze route is drie minuten korter dan de huidige route. De besparing is 198.000 euro op jaarbasis. Het nadeel is dat ongeveer 70 reizigers

per dag uit o.a. Bedum en Middelstum hun verbinding met Karding en de Oosterparkwijk verliezen.

2. Lijn 10 kwartiersdienst schrappen

- Vanwege de verbouwing van de Korreweg tot fietsstraat wordt deze weg minder geschikt voor het ov. Omdat de rijtijden toenemen wordt de fiets nog concurrerender dan nu en verwachten een daling van het aantal reizigers. We kunnen de dienstregeling afschalen door de frequentie te verlagen van vier naar twee keer per uur. Dit levert een besparing op van 588.000 euro per jaar. Deze optie gaat er vanuit dat lijn 61 via de Bedumerweg gaat rijden, zodat reizigers rondom de Sumatrastraat en Floresstraat meerdere reismogelijkheden naar het Hoofdstation houden. Momenteel stappen ongeveer 880 reizigers per dag in, in de Korrewegwijk. Voor een deel zullen de haltes aan de Oosterhamrikbaan een alternatief zijn, of de haltes van lijn 61 aan de Bedumerweg.

3. Lijn 7 niet meer via Edelsteenlaan

- Op de route van lijn 7 en 19 vinden meerdere snelheidsverlagingen plaats. Om dit te compenseren kan de route van lijn 7 ingekort worden door tussen de haltes Pyrietstraat en Voermanstraat via de Siersteenlaan te rijden. De route via Edelsteenlaan vervalt dan. De extra loopafstand van de halte Diamantlaan is dan ongeveer 500 meter meer. Dit levert ongeveer 217.000 euro per jaar op. Ongeveer 350 reizigers per dag moeten tot 500 meter verder lopen naar hun dichtstbijzijnde halte.

4. Lijn 35 en 39: of niet meer via Gravenburg en De Held of niet meer door Vinkhuizen

- Om de rijtijdefecten van het afwaarderen van de wegen in Gravenburg te mitigeren stellen we voor om lijn 35 en 39 vanaf Slaperstil recht door over de N355 te laten rijden en vervolgens via Ring West en de Siersteenlaan naar Vinkhuizen. Dit levert 148.000 euro per jaar op. Ongeveer 120 reizigers per dag moeten 1 tot 2 kilometer verder reizen naar hun dichtstbijzijnde halte.

5. Lijn 35 en 39 niet meer via Schildersbuurt, maar via Hoendiep.

- Om de snelheidsverlagingen in de Schildersbuurt te mijden kan vanaf tussen Vinkhuizen via de Ring West en het Hoendiep naar Westerhaven gereden worden. Dit levert 100.000 euro per jaar op. Deze optie gaat er vanuit dat lijn 35 en 39 wél door Vinkhuizen blijven rijden. Gemiddeld 150 reizigers per dag krijgen minder reismogelijkheden en 25 reizigers per dag krijgen een extra overstap.

6. Lijn 61 en/of 65 niet meer door Oosterpark maar via UMCG Noord/Oostersingel

- In plaats van via de afgewaardeerde Zaagmuldersweg stellen we voor om lijn 61 en 65 via de Vrydemalaan en de Oostersingel te laten rijden. Deze route is ongeveer 1 minuut sneller dan de huidige route en levert daarmee 120.000 euro per jaar op. Dit optie gaat er vanuit dat lijn 61 de huidige route via Karding behoudt. De haltes in de Oosterparkwijk vervallen, de halte Oostersingel moet ongeveer 100 meter naar het Zuiden verplaatst worden om als goed alternatief voor de halte UMCG Hoofdingang te kunnen fungeren.

7. Stadslijnen niet meer via Emmaplein en Zuiderdiep westzijde.

- Lijn 7, 8, 9 en 19 rijden in dit voorstel tussen Westerhaven en het Hoofdstation geen rondje meer over het Zuiderdiep, maar rechtstreeks van de Eeldersingel naar de Stationsweg. Dit is mogelijk zodra het nieuwe busstation aan de zuidzijde van het hoofdstation en de bustunnel klaar zijn. Ongeveer 1000 reizigers per dag moeten tot 800 meter verder lopen naar de bushalte of een extra overstap maken. Deze maatregel levert 743.000 euro per jaar op.

Alle opties samen leveren ongeveer 1,9 miljoen euro per jaar op aan rijtijdbesparingen, waarbij de verwachte impact van de afwaardering om en nabij 650.000 euro bedraagt. Er is dus gelegenheid om te kiezen welke uitgevoerd worden en welke niet, rekeninghouden met eventuele afhankelijkheden tussen de opties. Als de snelheidsverhoging op busbanen wordt meegenomen blijft er nog 300.000 euro aan extra rijtijd over die gecompenseerd moeten worden.

Enkele (combinaties van) maatregelen leveren meer besparing op dan nodig. Er kan dan toch wel voor die maatregelen gekozen worden: het resterende budget kan gebruikt worden om de pijn voor reizigers weer iets te verzachten (bijvoorbeeld middels extra ritten op een andere lijn).

Zoals eerder genoemd heeft het onze voorkeur om geen van de genoemde opties die effect hebben en het dienstregelingsaanbod te hoeven doorvoeren. Bijna alle optie zijn een verslechtering van het ov-netwerk omdat haltes vervallen en reizigers door grotere loopafstanden of extra overstappen langer onderweg zijn. We verwachten veel reizigers kwijt te raken door deze maatregelen. Indien de extra rijtijd niet gecompenseerd kan worden door middel van maatregelen die de rijtijd verkorten, dwingen de kosten van de extra rijtijd als gevolg van Versneld naar 30 ons echter om wel maatregelen te nemen.

Bijlage 1:

halte-halte traject		Stad in			Stad uit			Extra kosten
van	naar	Snelheid nu	Snelheid straks	verschil (s)	Snelheid nu	Snelheid straks	verschil (s)	
Augustinusstraat	Lutherstraat	37,22	25	20	39,85	25	24	
Lutherstraat	Leegeweg	39,17	25	20	40,88	25	22	
Leegeweg	Arminiusstraat	29,7	24	10	28,7	24	9	
Arminiusstraat	De Held	36,82	25	36	37,64	25	35	
De Held	Hans Lodeizenstraat	39,2	25	19	37,82	25	18	€ 96.609,20
Siersteenlaan	Edelsteenlaan	29,68	25	8	27,01	25	4	
Edelsteenlaan	Diamantlaan	28,28	22	11	25,31	22	6	
Diamantlaan	Barnsteenstraat	32,53	22	19	24,88	24	2	
Metaallaan	Goudlaan	36,27	24	19	33,29	24	17	€ 51.126,44
Trefkoel	Wkc. Paddepoel	20,18	20	0	17,03	17	0	€ -
Abeelstraat	Station Noord	26,53	25	2	32,3	25	9	€ 29.147,26
Wielewaalplein	Klaprooslaan	34,48	25	20	33,23	25	13	
Klaprooslaan	Linaeusplein	22,5	21	4	29,75	21	17	€ 47.925,54
Van Doeverenplein	UMCG Noord	27,57	22	16	20,3	20	1	€ 39.284,58
Sint Jansbrug	Zuiderdiep	24,38	23	6	26,56	23	15	€ 90.252,58
J. Steenstraat	H. Colleniusstraat	39,46	23	12	27,1	23	4	
H. Colleniusstraat	Verl. Visserstraat	27,8	23	11	33,3	23	20	
Regentessestraat	Oranjesingel	30,12	24	8	26,84	24	6	
Oranjesingel	Verl. Visserstraat	25,13	21	12	25,98	21	8	
Verl. Visserstraat	Westerhaven	19,2	19	0	19,2	19	0	€ 94.481,22
Westerhaven	Emmaplein	21,3	20	13	21,49	20	14	€ 68.812,82
Concourslaan	K. Onnesstraat	23,47	23	1				€ -
Vechtstraat	Hoofdstation	17,6	17	4	21,75	17	39	€ 38.218,59
P.C. Hooftlaan	Jan Luykenstraat	19,81	20	0	24,94	20	10	€ 6.417,43
Overwinningsplein	Jan Luykenstraat	30,87	25	22	30,4	25	19	€ 68.670,35
Maartenshof	Eisenhowerstraat	25,69	23	8	27,84	23	14	
Eisenhowerstraat	Palmelaan	28,22	25	3	47,94	25	16	
Palmelaan	C.G. Wickmannstraat	37,87	25	13	26,14	25	2	
C.G. Wickmannstraat	Martini Ziekenhuis Zuid	26,04	25	2	28,57	25	6	
Lübeckweg	Sontplein	26	37	-25	33,51	45	-15	€ -58.310,86
Kranenburg	Bedrijven Peizerweg	47,97	55	-11	47,33	55	-12	€ -86.012,09
Pop Dijkemaweg	Oliemuldersbrug	45,78	55	-10	46,93	55	-8	
Oliemuldersbrug	Zaagmuldersbrug	34,68	50	-14	38,18	50	-10	€ -139.825,37

Toelichting:

Snelheid nu: op basis van werkdaggemiddelde in april 2025

Snelheid straks: inschatting op basis van vergelijkingen en ervaring

Verschil (s): berekende verschil aan rijtijd in seconden tussen snelheid nu en straks

Extra kosten: berekende toename aan kosten op jaarbasis om de dienstregeling uit te voeren bij gelijkblijvende route en aantal ritten

Groningen, 9 oktober 2025

Onderwerp:

Gevolgen snelheidsaanpassing van 50km naar 30km

Geachte heer, mevrouw

Geacht college,

Het OV-Consumentenplatform Groningen wil graag aandacht vragen voor de gevolgen van de wens van de gemeente Groningen om de snelheidsverlaging van de 50km naar 30km zones in Groningen versneld in te laten gaan.

Het OV-bureau en Qbuzz delen het standpunt van het Consumentenplatform dat de impact van deze aanpassing erg groot is en deze te benadrukken. Reizigers zijn de afgelopen periode al behoorlijk gedupeerd geweest als gevolg van de hele Spoorzone operatie. Compleet veranderde dienstregelingen en omleidingen waren daarvan het gevolg. Het zal wederom een behoorlijk impact hebben op de reizigerservaring om nu ook de snelheid op bepaalde bus-routes te gaan aanpassen.

Door de Spoorzone-operatie is het gehele traject van het Ontwerp Dienstregeling 2026 voor Groningen en Drenthe al aangepast en anders ingezet en gepland. Het zou niet wenselijk zijn dat boven op deze veranderingen door een snelheidsverlaging op sommige trajecten dit ontwerp deels tenietdoet.

Niet alleen voor de reizigers heeft de snelheidsaanpassing grote gevolgen maar zeker ook voor de vervoerders en vervoersbedrijven, namelijk:

- Een langere reistijd per lijn telt op over een hele dag. Vervoerders moeten mogelijk een extra bus en extra personeel inzetten om dezelfde dienstregeling te garanderen. Dit kost veel geld, dat niet gebruikt kan worden om de nodige verbeteringen door te voeren in het ov.
- Het kan tot gevolg hebben dat door de langere reistijd, aansluitingen gemist worden. Of dat reizigers een half uur tot een uur eerder moeten vertrekken voor het halen van een aansluiting.
- Hoewel de extra rijtijd per halte klein is, kan de totale reistijd op een lijn aanzienlijk langer worden, wat reizen met de bus minder aantrekkelijk kan maken.
- Het handhaven van een consistente dienstregeling met een lagere snelheid heeft impact op de gehele dienstregeling ook op routes waar de snelheid niet wordt aangepast.

Ook het comfort van de reiziger is ons als Consumentenplatform veel waard. Een aanpassing naar 30 km zones zou alleen aanvaardbaar zijn als het stabiele 30km routes gaan worden zonder obstakelontwijking, of andere verstoringen waardoor het reiscomfort niet meer vanzelfsprekend is. Overigens neemt het niet weg dat er ongetwijfeld ook voordelen zullen zijn bij de invoering van een snelheidsverlaging.

Het Consumentenplatform stelt voor om deze snelheidsaanpassing in elk geval uit te stellen tot de periode waarin deze gelijk kan worden meegenomen in de totstandkoming van het volgend Ontwerp Dienstregeling voor 2027, en hopen op een positieve reactie.

Namens het OV Consumentenplatform Groningen

R.D. Rijploeg



Voorzitter OV-consumentenplatform Groningen

Postbus 189

9400 AD Assen

secretariaat@ov-consumentenplatform.nl