



**ROVER**

*Amsterdam, 17 september 2021*

## **REACTIE ROVER AFDELING REGIO AMSTERDAM OP HET BELEIDS- VOORNEMEN 30 KM IN DE STAD VAN DE GEMEENTE AMSTERDAM**

Geacht gemeentebestuur,

### **Inleiding en aandachtspunten**

De gemeente Amsterdam wil een maximumsnelheid van 30 km in de stad gaan invoeren. Het doel, het verbeteren van de verkeersveiligheid en bevorderen van de leefbaarheid, spreekt ook reizigersorganisatie Rover aan. Zeker als het gaat om de veiligheid van fietsers en voetgangers. Daarbij merken wij graag op dat openbaar vervoer de veiligste vervoerwijze is en ook relatief weinig beslag legt op de openbare ruimte. Uw doelstellingen laten zich in principe dus goed combineren met het bevorderen van het gebruik van het openbaar vervoer. Wij vragen u om dit expliciet in uw beleid voor 30 km mee te nemen.

Het voorstel maakt niet duidelijk of de verbetering van de verkeersveiligheid in alle gevallen bereikt wordt en gaat ook voorbij aan een aantal negatieve gevolgen voor het openbaar vervoer. Rover vraagt hiervoor aandacht en roept de gemeente op het voorstel op die punten te verduidelijken en aan te passen.

Wij vragen uw aandacht voor:

- 1) Betere doorstroming van het OV
- 2) Uitzonderingen 30 km restricties voor het OV
- 3) Reistijdverhouding tussen OV en auto
- 4) handhaving
- 5) Vergoeding extra exploitatiekosten

### **1) Betere doorstroming met meer prioriteit voor OV**

Rover pleit er voor om het OV meer prioriteit te geven, door het hele tramnet de status van “plusnet” te geven en om juist meer vrije tram- en busbanen aan te leggen. Vrije trambanen kunnen ook aantrekkelijker worden gemaakt door deze in gras aan te leggen, waardoor ook plotseling oversteken door andere verkeersdeelnemers vermindert, wat de veiligheid verder ten goede komt. Maar ook om meer prioriteit te geven voor OV bij verkeerslichten. Wat niet moet is het opheffen van haltes om de gemiddelde snelheid te vergroten, want dat leidt tot langere loopafstanden voor de reizigers.

In september 2020 heeft Rover een brochure “**Vooruitgang gewenst; Amsterdam moet meer werk maken van een vlotte doorstroming van tram en bus**” aan de wethouder verkeer aangeboden. Ons voorstel, dat de gemeente in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam een actieplan op stelt met per lijn verbeteringen voor de doorstroming van tram en bus, werd positief ontvangen, zowel door de wethouder als de VRA. Uitwerking van ons voorstel vraagt om een hogere prioriteit en om tastbare resultaten. Die aandacht mist in uw beleidsvoornemen voor 30 km in de stad.

## **2) Uitzonderingen 30 km restricties voor het OV**

De gemeente geeft aan dat vrije tram- en busbanen zijn uitgezonderd van de beperking tot 30 km/uur. Wij juichen dat toe. De kaart is op dit punt niet duidelijk, er lijkt een aantal vrije banen niet ingetekend te zijn. Wij vragen de gemeente om dit te verduidelijken en alle vrije banen uit te zonderen van de beperking tot 30 km/uur.

De gemeente wil op een aantal wegen en in een aantal straten de maximum snelheid op 50 km/uur houden en niet inperken. Er worden criteria genoemd. Rover stelt voor die criteria aan te vullen met het belang van een vlotte doorstroming van het OV. Rover vraagt de gemeente om meer maatwerk, door in straten met tram- en belangrijke busroutes waar geen vrije banen zijn (we bedoelen de drukke buslijnen van GVB en de R-Netlijnen van GVB en Connexion in doorgaande straten, niet de ontsluitingsstraten in buurten) het OV een ontheffing te geven van 30 km/uur. De bestuurders zullen daar met verstand van zaken mee omgaan, zoals thans ook de praktijk leert, maar kunnen dan wat sneller doorrijden waar de situatie het toelaat. Dit zijn bijna altijd straten met vrijliggende fietspaden en zijstraten die reeds van plateaus of verkeerslichten zijn voorzien (zij bijvoorbeeld de Laïressestraat), zodat vanuit verkeersveiligheid deze ontheffing niet zo'n probleem hoeft te zijn.

## **3) Reistijdverhouding OV en auto**

Uw argument dat het OV thans gemiddeld niet harder rijdt dan 30 km verwacht gemiddelde en maximumsnelheid. De gemiddelde snelheid staat los van de maximumsnelheid. Zo rijdt de metro gemiddeld 30 km uur, maar kan dat alleen dankzij snelheden tot 70 km tussen de stations.

Het beleidsvoorstel gaat er vanuit dat alle verkeer veelal maximaal 30 km per uur mag rijden en daarmee de reistijdverhouding tussen OV en auto niet verandert. Echter in uw voorstellen kunnen heel veel autoverplaatsingen nog steeds over 50 km wegen worden afgewikkeld en via de snelwegen, met name de ringweg A10. Dus die autoritten wordt niet langzamer. Bij bus en tram wordt het 30 km regime verwerkt in de dienstregelingstijden. Bus en tram zullen dus wel langzamer moeten rijden vanwege de dienstregeling. Daarmee verslechtert de concurrentieverhouding.

Wij vragen om maatregelen om die reistijdverhouding voor het OV juist te verbeteren. Wij missen dit aspect in uw analyse, evenals voorstellen om de maximumsnelheid op de ringweg A10 te verlagen, bijvoorbeeld tot 70 km (op het overgrote deel is die nog steeds 100 km).

#### **4) Handhaving**

Het valt op dat de gemeente geen voorstellen doet voor fysieke maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De ervaring met snorfietsen (scooters) en bromfietsen, waarvoor officieel een snelheidslimiet van 30 km in de stad geldt, leert dat die in de praktijk veel harder rijden, tot 50 - 60 km uur. Wij zien weinig tot geen handhaving. Er valt dan ook te vrezen dat in veel straten auto's ook veel harder dan 30 km zullen rijden, wat juist de veiligheid verslechtert als de mensen op straat verwachten dat deze niet zo hard rijden. Bij bus en tram daarentegen worden die 30 km maatregelen verdisconteerd in de dienstregeling en die handhaven daarmee zichzelf. Graag zien wij nader uitgewerkt hoe de gemeente gaat handhaven.

Als er wel fysieke maatregelen worden getroffen, zoals drempels en rotondes dan zijn die vaak funest voor het comfort van de reiziger en de gezondheid van de chauffeurs, die dan bovendien nog veel verder moeten afremmen dan 30 km en dus nog veel langzamer moeten rijden dan auto's, hetgeen nog nadeliger is voor de reistijd en het reiscomfort. Mocht de gemeente meer drempels willen aanleggen, dan is ons verzoek om speciale verkeersdrempels aan te leggen, zoals op verschillende wegen in de stad al het geval is, die wel gemakkelijk voor bus, brandweer en ambulance te passeren zijn.

#### **5) Vergoeding extra exploitatiekosten**

Als ook het OV op veel plekken maximaal 30 km per uur mag rijden, nemen de reistijden toe. Een langere reistijd kost reizigers dus levert ook minder inkomsten op, maar verhoogt ook de exploitatiekosten, omdat tram en bus meer tijd nodig hebben om hun routes te rijden. In de voorstellen van de gemeente wordt hier weinig tot geen aandacht aan besteed.

Allereerst zien wij graag dat het OV niet langzamer wordt, maar eerder gemiddeld sneller, om de reistijd aantrekkelijker te maken. Maar als dat onverhoopt toch het geval zou zijn, dan vragen wij de gemeente de extra exploitatiekosten te vergoeden. Gebeurt dat niet dan zullen OV-bedrijven als GVB en Connexion gedwongen worden om frequenties te verlagen of lijnen op te heffen, vanwege ontoereikend exploitatiebudget. Dat maakt het OV juist minder aantrekkelijk en leidt tot minder klanten.

Met vriendelijke groet, namens Rover afdeling regio Amsterdam

Marinus de Jong, voorziter.