

**Aan de heer E.J. de Vries, wethouder Verkeer en
Vervoer van de gemeente Amsterdam
en aan het dagelijks bestuur van de Vervoerregio
Amsterdam**

Datum 22 oktober 2021
Uw kenmerk
Ons kenmerk 2021/RAR/30 km-u

Onderwerp RAR advies OV in 30 km/u gebied

Inlichtingen rar@vervoerregio.nl

Bijlagen

Geachte heer De Vries, geacht dagelijks bestuur,

De gemeente Amsterdam wil een maximumsnelheid van 30 km per uur in de hele stad gaan invoeren. Het doel, het verbeteren van de verkeersveiligheid, spreekt ook de Reizigers Advies Raad aan. Met name als het gaat om de veiligheid van fietsers en voetgangers. Het voorstel maakt echter niet duidelijk of die verkeersveiligheid in alle gevallen bereikt wordt en het gaat ook voorbij aan een aantal negatieve gevolgen, met name voor het openbaar vervoer. Wij vragen hiervoor aandacht en roepen de gemeente op het voorstel op die punten te verduidelijken en aan te passen.

Reistijd met het OV en exploitatiekosten

Het belang van het openbaar vervoer in de stad is reeds groot en moet steeds groter worden, volgens het beleid van zowel de gemeente als Vervoerregio Amsterdam. Het gebruik van OV wordt sterk beïnvloed door de reistijd en de betrouwbaarheid van de dienstuitvoering. Als ook het OV op veel plekken maximaal 30 km/uur per uur mag rijden, nemen de reistijden toe. Een langere reistijd kost reizigers, maar verhoogt ook de exploitatiekosten, omdat tram en met name bus meer tijd nodig hebben om hun routes te rijden. In de voorstellen van de gemeente wordt hier weinig aandacht aan besteed.

Allereerst ziet de RAR 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, is de vraag of de gemeente de extra kosten gaat compenseren. Gebeurt dat niet dan zullen OV-bedrijven als GVB en Connexxion 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.

Prioriteit voor 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.

De RAR vraagt aan 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 Connexxion op doorgaande straten, niet ontsluitingsstraten in buurten) het OV een ontheffing te geven van de maximumsnelheid 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 vrij liggende fietspaden en zijstraten die reeds van plateaus of verkeerslichten zijn voorzien (zij bijvoorbeeld de Lairessestraat), zodat vanuit verkeersveiligheid deze ontheffing niet zo'n probleem hoeft te zijn. Daarbij moet worden opgemerkt dat het OV een bijzonder veilige vorm van vervoer is, dus op zich al een reden om juist het OV aantrekkelijker te maken en meer reizigers te trekken.

De Reizigers Advies Raad pleit er verder 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 door 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.

Handhaving

Het valt de RAR 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/u in de stad geldt, leert dat die in de praktijk beduidend harder rijden. Er valt dan ook te vrezen dat in veel straten auto's ook veel harder dan 30 km/u zullen rijden, wat juist de veiligheid verslechtert als de mensen op straat verwachten dat deze niet zo hard rijden. Graag zien wij dit onderwerp nader uitgewerkt.

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. Zij moeten dan nog veel verder afremmen dan 30 km/u en dus nog veel langzamer moeten rijden dan auto's, hetgeen nog nadeliger is voor de reistijd. 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.

Wij hopen met dit advies een positieve bijdrage te kunnen leveren aan de invoering van de maximumsnelheid van 30 km per uur en zien met belangstelling uit naar uw reactie.

Met vriendelijke groet,
namens de Reizigers Advies Raad

Bart Drenth
Voorzitter