Adviesaanvraag college aan dagelijks bestuur

Invullen door directie:

Onderwerp adviesaanvraag:	Aantrekkelijk OV in een 30 km/u stad
Portefeuille:	Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Directie:	Verkeer & Openbare Ruimte
Datum behandeling staf WH	30 januari 2023
Datum adviesaanvraag:	13 maart 2023
Deadline ontvangst advies:	9 mei 2023
Advies mailen naar:	l.vanderlinde@amsterdam.nl
Meegestuurde stukken:	Notitie aantrekkelijk OV in een 30 km/u stad + Oplegger adviesaanvraag
Heeft er consultatie vooraf plaatsgevonden?	Nee

Invullen door stadsdeel:

Stadsdeel:	Noord
Procesbegeleider:	Darren Rijsdijk
Datum weekstart/staf:	03-04-2023
Datum stadsdeelcommissie:	19-04-2023
Datum dagelijks bestuur:	09-05-2023
Registratienr. (optioneel):	...

Over gevraagde adviezen: Conform de Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022:

- (art. 12, lid 1) betrekt college en BM het DB bij voorbereiding van stedelijke kaders als deze kaders betrekking hebben op taken en bevoegdheden van DB of DB een rol krijgt in uitvoering van die kaders, of
- (art. 12, lid 2) als college of BM voornemens is over stedelijke kaders besluit te nemen of voornemens is ander besluit te nemen waarbij belangen van een of meer stadsdelen zijn betrokken, in ieder geval bij vaststellen van bestemmingsplannen, wint college of BM bij DB advies in.

DB legt deze adviezen voor aan SDC (art. 19).
Bij besluitvorming maakt DB inzichtelijk wat advies van SDC is en hoe eventuele voorstellen of moties als bedoeld in art. 30, lid 3, zijn verwerkt. DB neemt advies van SDC over indien is vastgesteld met meerderheid van stemmen en past binnen stedelijke en budgettaire kaders. DB kan uitsluitend schriftelijk met zeer zwaarwegende redenen afwijken van advies of voorstel van SDC. (art. 19, lid 5) Als standpunten van stadsdeelcommissieleden bij uitbrengen van advies uiteenlopen, worden in advies standaard alle verschillende standpunten binnen commissie kenbaar gemaakt. (art. 30, lid 5)

Adviesvraag college

Formuleer hier de vraag aan het dagelijks bestuur

De notitie ‘Aantrekkelijk ov in een 30km/u stad’ brengt in beeld wat de impact is van de invoering van ’30 in de stad’ op het stedelijk openbaar vervoer. Om het effect zoveel mogelijk te mitigeren zijn mogelijke voorstellen in beeld gebracht. Aan u wordt gevraagd kennis te nemen van de brief ‘Aantrekkelijk ov in een 30 km/u stad’ en advies uit te brengen over de voorstellen en aandachtspunten aan te geven bij de mogelijk verdere planvorming van de voorstellen.

Conceptadvies DB:

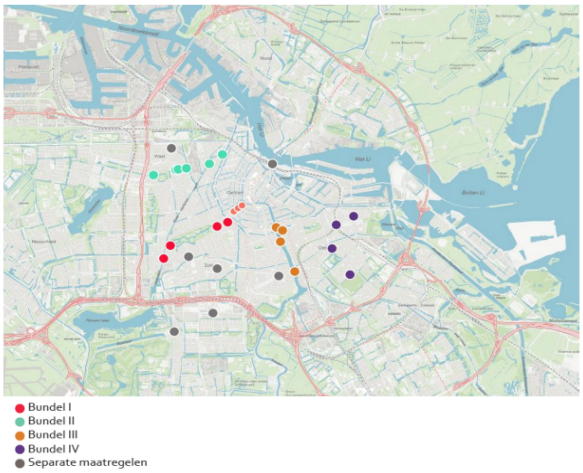
Het dagelijks bestuur formuleert hier -indien van toepassing- t.b.v. de stadsdeelcommissievergadering een conceptadvies

Oorsprong advies en relatie tot coalitieakkoord.

Motie 852 van lid Vroege wees op de impact van het 30 km/u regime op het openbaar vervoer en constateerde dat inzicht omtrent deze impact en mogelijk mitigerende maatregelen voor het reduceren van deze impact nog ontbrak. De impact en mitigerende maatregelen zijn nu onderzocht door RHDHV. Het onderzoek en de genoemde maatregelen

richt zich op de volgende twee vragen.
1. Is het mogelijk het resterende exploitatietekort dat ontstaat voor het bus- en tramvervoer ten gevolge van de invoering van 30 km/u in de stad in Amsterdam te mitigeren?
2. Welke mitigerende maatregelen zijn er mogelijk?

In de studie van RHDHV staat vermeld dat het exploitatieverlies met de beoogde snelheidsaanpassingen kan oplopen tot 66.000 dienstregelingsuren (DRU's). Maatregelen om dit exploitatieverlies tegen te gaan behelzen voornamelijk het afsluiten van wegen voor doorgaand autoverkeer (zie onderstaande afbeeldingen).
Implementatie van alle geïdentificeerde maatregelen genoemd in het onderzoek kan jaarlijks 35.500 DRU's (dienstregeling uren) aan mitigerende rijtijdeffecten opleveren. Dit betekent dat 54% van het eerder berekende exploitatieverlies gecompenseerd kan worden d.m.v. uitvoeren van de geïdentificeerde maatregelen. Dit betekent dat de transitie naar 30 km/u, ondanks te nemen maatregelen, een exploitatieverlies van 30.500 DRU veroorzaakt.



4 bundels en 9 separate ingrepen om de doorstroming van het ov te verbeteren

1. Bundel I: Afsluiten doorgaand autoverkeer op 4 locaties rondom Vondelpark
2. Bundel II: Afsluiten doorgaand autoverkeer op 6 locaties in Stadsdeel West
3. Bundel III: Afsluiten doorgaand autoverkeer op 4 bruggen over de Amstel
4. Bundel IV: Afsluiten doorgaand autoverkeerop 4 locaties in Stadsdeel Oost
5. Afsluiting doorgaand autoverkeer op de Linneusstraat tussen Transvaalkade en Linneauskade
6. Afsluiting doorgaand autoverkeer op de Molukkenstraat-Noord tussen Javastraat en Zeeburgerdijk
7. Doorstroming Haarlemmercircuit Cornelis Krusemanstraat
8. Doortrekken vrije busbaan de Boelelaan tussen Buitenveldertselaan en Leijenberghlaan
9. Busbaan Amstelveenseweg, tussen Boelelaan en Kalfjeslaan
10. Afsluiting doorgaand autoverkeer Rijnstraat, tussen Lekstraat en Victorieplein
11. Afsluiting doorgaand autoverkeer Beethovenstraat tussen Apollolaan en Stadionweg
12. Vrije busbaan Bos- en Lommerweg Noord (project in uitvoering)
13. Afsluiting doorgaand autoverkeer de Ruijtertunnel (alleen in combinatie met bundel I)

-De voorgestelde maatregelen vanuit het onderzoek van RHDHV.

Dat de transitie naar 30 km/u een grote impact heeft op de exploitatie van openbaar vervoer baart ons als stadsdeel Noord zorgen, zeker in de bredere context van het coalitieakkoord waar o.a. wordt gesproken over de verdere uitrol van Agenda Autoluw en de uitbreiding van betaald parkeren daar waar de parkeerdruk hoog is. Als DB zijn we ervan overtuigd dat het succes van deze ontwikkelingen valt en staat met het beschikbaar zijn van geschikte alternatieven. In het coalitieakkoord wordt ook vermeldt dat we inzetten op fijnmaziger, duurzamer en betaalbaarder ov, als alternatief voor de auto. In de concept plannen voor het ov voor zowel 2023 als 2024 wordt echter geconstateerd dat de betaalbaarheid van het ov juist nu al onder druk staat.

In de studie van RHDHV zijn er voor Stadsdeel Noord geen concrete maatregelen voorgesteld. De bundels en maatregelen zijn voorgesteld in hoog stedelijk gebied, omdat hier meer ov ritten en knelpunten zijn. Echter vinden we de voorstellen in dit stadium onvoldoende uitgewerkt om voldoende te kunnen beoordelen wat de effecten van deze voorgestelde maatregelen in Noord zullen zijn. Vandaar geven we toch een aantal adviezen puntsgewijs mee.

Mogelijke effecten verder exploitatie tekort op Noord.
Sinds de indiensttreding van de Noord/Zuid lijn in Juli 2018 is het ov-netwerk in de stad opnieuw ingericht. Van het kronkelige spinnenweb met vele buslijnen, naar het strakke visgraat model met focus op de metroverbinding. Deze transitie heeft voor Noord destijds al een aantal knelpunten opgeleverd. Bijvoorbeeld te vaak overstappen als er geen gebruik wordt gemaakt van de Noord/Zuidlijn, langere reistijd voor ritten binnen Noord, langere overstaptijd en grotere afstanden tot haltes voor bewoners. Een goed functionerend ov-systeem is echter cruciaal voor de bereikbaarheid van Noord. Dit geldt voor het stadsdeel op dit moment, maar wordt nog urgenter als we de forse groei die Noord nog gaat doormaken in ogenschouw nemen. Onze zorgen omtrent ov zitten zowel bij lijnvoering alsmede de frequenties.

De invoering van '30 km/u in de stad' heeft een negatieve impact op de exploitatie van het openbaar vervoer in de stad, van met name het GVB. Bij een oplopend exploitatietekort wordt er mogelijk stads-breed gekeken naar het

verminderen van frequenties van bepaalde routes. In bepaalde buurten in Noord is het ov momenteel geen (volwaardig) alternatief voor de auto. Het is wat ons betreft dus niet acceptabel om verder te versoberen op het ov vanwege de invoering van '30 in de stad'. Dit in ogenschouw nemend is het van belang dat er maatregelen worden genomen om het effect op de exploitatie op zo kort mogelijke termijn daadwerkelijk tot een minimum weten te reduceren. Op deze manier kan er weer ruimte komen om in te zetten op een verbeterd, fijnmaziger ov. Indien 30 km/u tot exploitatieverlies leidt, dienen er goede afspraken gemaakt worden met de Vervoerregio en vervoerders om verdere negatieve impact op het ov te vermijden.

Werk de voorstellen verder uit en breng in beeld wat de effecten op de gehele stad zijn.
Geen van de voorgestelde bundels en maatregelen is in Noord, echter kunnen afsluitingen in de rest van de stad wel degelijk impact hebben op de mobiliteit in Noord. Een voorbeeld hiervan zijn de plannen voor de pilot Weesperstraat, die ervoor zorgen dat autoverkeer vanuit Noord richting bijvoorbeeld de Wibautas enkel via de A10 kan verlopen. De voorstellen/afsluitingen voorgesteld in dit onderzoek zijn nu nog niet uitgewerkt genoeg om inhoudelijk te beoordelen wat de impact hiervan zou kunnen zijn op de bereikbaarheid en ontsluiting van Noord. Om de mogelijke impact van deze maatregelen op stadsdeel Noord te kunnen beoordelen is het essentieel om te weten hoe de invulling van de afsluitingen eruit komt te zien. Een groot deel van de maatregelen heeft namelijk niet alleen een lokaal effect, maar zal ook stads-brede impact hebben. We zouden graag zien dat de effecten per maatregel en per geheel beter in beeld worden gebracht. Idealiter niet alleen voor de auto, maar ook voor het ov en fiets.

Uitrol van Omgevingsvisie 2050.
De brief Aantrekkelijk ov in een 30 km/u stad refereert naar de Omgevingsvisie 2050.
'' *In 2021 is de Omgevingsvisie voor Amsterdam 2050: een menselijke metropool door de gemeenteraad vastgesteld. De omgevingsvisie beschrijft de gewenste ontwikkeling van de stad en vormt het kader voor ruimtelijke ontwikkelingen''*
De voorgestelde maatregelen geven een eerste invulling aan een mogelijk toekomstig autonetwerk zoals is opgenomen in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. De A10 functioneert in dit voorstel als verdeelring voor het autoverkeer van de stad. Elk stadsdeel is via de Ring A10 bereikbaar. Als een automobilist van één stadsdeel naar een ander stadsdeel wil reizen, zal dit in de eindsituatie zoals geschetst in de Omgevingsvisie via de A10 plaatsvinden. Deze situatie kan een forse impact hebben op de bredere ontsluiting en bereikbaarheid van Noord. Als in de transitie van 50km/u naar 30 km/u de eerste stappen worden voorgesteld om tot toekomstig autonetwerk te komen is het van groot belang om verder inzicht te krijgen in hoe de verdere uitwerking en fasering van de totstandkoming van deze structuur eruitziet.

Advies stadsdeelcommissie:

Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB

De stadsdeelcommissie is blij met het besluit van het college om de maximale snelheid te verlagen naar 30km/uur omdat het in sommige delen van ons stadsdeel zal leiden tot een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid. Voorbeelden zijn de Pomonastraat en de Meteorenweg waar de bussen met 50 km/uur veel te dicht langs fietsers komen. Dit leidt nu, met name op de plekken waar auto's op de fietssuggestiestroken staan geparkeerd, tot levensgevaarlijke situaties.

Toch deelt de stadsdeelcommissie de zorgen van het dagelijks bestuur met betrekking tot de exploitatie. De extra kosten mogen niet leiden tot een vermindering van het aanbod. Noord is het enige stadsdeel binnen de ring waar geen voorgenomen mitigerende maatregelen zijn genomen. Met het uitblijven van beslissingen over vaste oeververbindingen is het strikt noodzakelijk dat het OV-netwerk in Amsterdam Noord niet verder verslechterd. Ook vinden we het zorgwekkend dat de impact van 30 km/uur voor Noord in grote lijnen bekeken

is maar dat een nauwkeurig en verdiepend onderzoek niet gedaan is. Daarom is het moeilijk te schatten wat voor gevolgen 30km/uur voor Noord betekent op de korte en lange termijn.

Wat ons verder zorgen baart is dat alle R-net buslijnen wel over de 50 km wegen binnen Noord rijden, terwijl de GVB lijnen veelal over 30 km/uur zullen komen te rijden. Dit kan tot effect hebben dat de R-RET lijnen aan populariteit winnen ten opzichte van de langzamere en meer fijnmazige GVB lijnen, waardoor de laatste minder passagiers ontvangen en minder inkomsten genereren en daardoor in een neerwaartse spiraal raken. Dit kan op den duur weer ten koste gaan van lijnen.

De stadsdeelcommissie adviseert het college:

- Een verdiepende onderzoek over de gevolgen van 30/uur voor Noord te doen. Maak beter inzichtelijk welke gevolgen de 30km/uur maatregelen hebben voor de kwaliteit en de fijnmazigheid van het OV in Noord.
- Beter inzichtelijk te maken waarom er niet gekozen is voor mitigerende maatregelen in Amsterdam Noord, gezien de verwachte toename van het aantal inwoners en daarmee de toename van het aantal vervoersbewegingen in het stadsdeel.
- Bekijk goed hoe de concurrentiepositie van de GVB zich ontwikkelt ten opzichte van R-netlijnen en welke consequentie dit heeft op lange termijn van de houdbaarheid van de GVB lijnen.

Finaal advies DB:

Advies van het dagelijks bestuur aan het college van burgemeester en wethouders

Oorsprong advies en relatie tot coalitieakkoord.

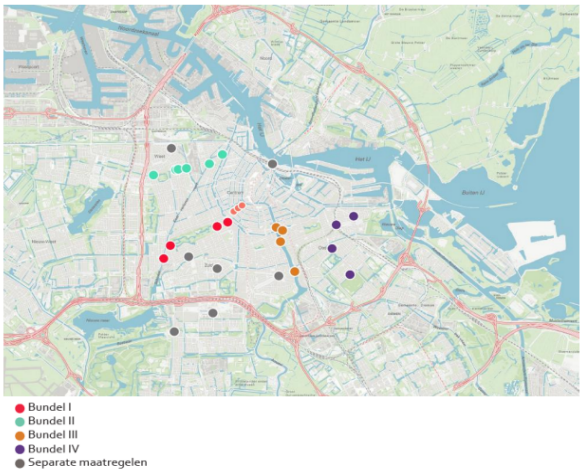
Allereerst zijn het DB en de stadsdeelcommissie blij met het besluit van het college om de maximale snelheid te verlagen naar 30km/uur omdat het in sommige delen van ons stadsdeel zal leiden tot een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid.

Motie 852 van lid Vroege wees op de impact van het 30 km/u regime op het openbaar vervoer en constateerde dat inzicht omtrent deze impact en mogelijk mitigerende maatregelen voor het reduceren van deze impact nog ontbrak. De impact en mitigerende maatregelen zijn nu onderzocht door RHDHV. Het onderzoek en de genoemde maatregelen richt zich op de volgende twee vragen.

1. Is het mogelijk het resterende exploitatietekort dat ontstaat voor het bus- en tramvervoer ten gevolge van de invoering van 30 km/u in de stad in Amsterdam te mitigeren?

2. Welke mitigerende maatregelen zijn er mogelijk?

In de studie van RHDHV staat vermeld dat het exploitatieverlies met de beoogde snelheidsaanpassingen kan oplopen tot 66.000 dienstregelingsuren (DRU's). Maatregelen om dit exploitatieverlies tegen te gaan behelzen voornamelijk het afsluiten van wegen voor doorgaand autoverkeer (zie onderstaande afbeeldingen).
Implementatie van alle geïdentificeerde maatregelen genoemd in het onderzoek kan jaarlijks 35.500 DRU's (dienstregeling uren) aan mitigerende rijtijdeffecten opleveren. Dit betekent dat 54% van het eerder berekende exploitatieverlies gecompenseerd kan worden d.m.v. uitvoeren van de geïdentificeerde maatregelen. Dit betekent dat de transitie naar 30 km/u, ondanks te nemen maatregelen, een exploitatieverlies van 30.500 DRU veroorzaakt.



4 bundels en 9 separate ingrepen om de doorstroming van het ov te verbeteren

1. Bundel I: Afsluiten doorgaand autoverkeer op 4 locaties rondom Vondelpark
2. Bundel II: Afsluiten doorgaand autoverkeer op 6 locaties in Stadsdeel West
3. Bundel III: Afsluiten doorgaand autoverkeer op 4 bruggen over de Amstel
4. Bundel IV: Afsluiten doorgaand autoverkeerop 4 locaties in Stadsdeel Oost
5. Afsluiting doorgaand autoverkeer op de Linneusstraat tussen Transvaalkade en Linneauskade
6. Afsluiting doorgaand autoverkeer op de Molukkenstraat-Noord tussen Javastraat en Zeeburgerdijk
7. Doorstroming Haarlemmercircuit Cornelis Krusemanstraat
8. Doortrekken vrije busbaan de Boelelaan tussen Buitenveldertselaan en Leijenberghlaan
9. Busbaan Amstelveenseweg, tussen Boelelaan en Kalfjeslaan
10. Afsluiting doorgaand autoverkeer Rijnstraat, tussen Lekstraat en Victorieplein
11. Afsluiting doorgaand autoverkeer Beethovenstraat tussen Apollolaan en Stadionweg
12. Vrije busbaan Bos- en Lommerweg Noord (project in uitvoering)
13. Afsluiting doorgaand autoverkeer de Ruijtertunnel (alleen in combinatie met bundel I)

-De voorgestelde maatregelen vanuit het onderzoek van RHDHV.

Dat de transitie naar 30 km/u een grote impact heeft op de exploitatie van openbaar vervoer baart ons als stadsdeel Noord zorgen, zeker in de bredere context van het coalitieakkoord waar o.a. wordt gesproken over de verdere uitrol van Agenda Autoluw en de uitbreiding van betaald parkeren daar waar de parkeerdruk hoog is. Als DB zijn we ervan overtuigd dat het succes van deze ontwikkelingen valt en staat met het beschikbaar zijn van geschikte alternatieven. In het coalitieakkoord wordt ook vermeldt dat we inzetten op fijnmaziger, duurzamer en betaalbaarder ov, als alternatief voor de auto. In de concept plannen voor het ov voor zowel 2023 als 2024 wordt echter geconstateerd dat de betaalbaarheid van het ov juist nu al onder druk staat.

In de studie van RHDHV zijn er voor Stadsdeel Noord geen concrete maatregelen voorgesteld. De bundels en maatregelen zijn voorgesteld in hoog stedelijk gebied, omdat hier meer ov ritten en knelpunten zijn. Echter vinden we de voorstellen in dit stadium onvoldoende uitgewerkt om voldoende te kunnen beoordelen wat de effecten van deze voorgestelde maatregelen in Noord zullen zijn. Vandaar geven we toch een aantal adviezen puntsgewijs mee.

Mogelijke effecten verder exploitatie tekort op Noord.
Sinds de indiensttreding van de Noord/Zuid lijn in Juli 2018 is het ov-netwerk in de stad opnieuw ingericht. Van het kronkelige spinnenweb met vele buslijnen, naar het strakke visgraat model met focus op de metroverbinding. Deze transitie heeft voor Noord destijds al een aantal knelpunten opgeleverd. Bijvoorbeeld te vaak overstappen als er geen gebruik wordt gemaakt van de Noord/Zuidlijn, langere reistijd voor ritten binnen Noord, langere overstaptijd en grotere afstanden tot haltes voor bewoners. Een goed functionerend ov-systeem is echter cruciaal voor de bereikbaarheid van Noord. Dit geldt voor het stadsdeel op dit moment, maar wordt nog urgenter als we de forse groei die Noord nog gaat doormaken in ogenschouw nemen. Onze zorgen omtrent ov zitten zowel bij lijnvoering alsmede de frequenties.

De invoering van ‘30 km/u in de stad’ heeft een negatieve impact op de exploitatie van het openbaar vervoer in de stad, van met name het GVB. Bij een oplopend exploitatietekort wordt er mogelijk stads-breed gekeken naar het verminderen van frequenties van bepaalde routes. In bepaalde buurten in Noord is het ov momenteel geen (volwaardig) alternatief voor de auto. Het is wat ons betreft dus niet acceptabel om verder te versoberen op het ov vanwege de invoering van ’30 in de stad’. Dit in ogenschouw nemend is het van belang dat er maatregelen worden genomen om het effect op de exploitatie op zo kort mogelijke termijn daadwerkelijk tot een minimum weten te reduceren. Op deze manier kan er weer ruimte komen om in te zetten op een verbeterd, fijnmaziger ov. Indien 30 km/u tot exploitatieverlies leidt, dienen er goede afspraken gemaakt worden met de Vervoerregio en vervoerders om verdere negatieve impact op het ov te vermijden.

Werk de voorstellen verder uit en breng in beeld wat de effecten op de gehele stad zijn.
Geen van de voorgestelde bundels en maatregelen is in Noord, echter kunnen afsluitingen in de rest van de stad wel degelijk impact hebben op de mobiliteit in Noord. Een voorbeeld hiervan zijn de plannen voor de pilot Weesperstraat, die ervoor zorgen dat autoverkeer vanuit Noord richting bijvoorbeeld de Wibautas enkel via de A10 kan verlopen. De voorstellen/afsluitingen voorgesteld in dit onderzoek zijn nu nog niet uitgewerkt genoeg om inhoudelijk te beoordelen

wat de impact hiervan zou kunnen zijn op de bereikbaarheid en ontsluiting van Noord. Om de mogelijke impact van deze maatregelen op stadsdeel Noord te kunnen beoordelen is het essentieel om te weten hoe de invulling van de afsluitingen eruit komt te zien. Een groot deel van de maatregelen heeft namelijk niet alleen een lokaal effect, maar zal ook stads-brede impact hebben. Graag zouden we een verdieping willen over de gevolgen van de transitie naar 30 km/uur op Noord en daarmee specifiek de mogelijke impact op de kwaliteit en fijnmazigheid van het OV.
Ook zien we graag dat er gemonitord blijft worden op het aantal vervoersbewegingen binnen het stadsdeel, zeker met de verwachte toename van het aantal inwoners in Amsterdam Noord in het achterhoofd, zodat er tijdig wordt gesignaleerd of mitigerende maatregelen binnen Amsterdam Noord zinvol kunnen zijn.
Tot slot, hoewel er inzichtelijk is dat het op ritniveau slechts een verschil van een paar seconde is, willen we verzoeken om de concurrentiepositie van de GVB lijnen ten opzichte van de R-netlijnen in de gaten te houden en in kaart te brengen of dit consequenties heeft voor de houdbaarheid van de GVB lijnen op de lange termijn.

Uitrol van Omgevingsvisie 2050.
De brief Aantrekkelijk ov in een 30 km/u stad refereert naar de Omgevingsvisie 2050.
'' *In 2021 is de Omgevingsvisie voor Amsterdam 2050: een menselijke metropool door de gemeenteraad vastgesteld. De omgevingsvisie beschrijft de gewenste ontwikkeling van de stad en vormt het kader voor ruimtelijke ontwikkelingen''*
De voorgestelde maatregelen geven een eerste invulling aan een mogelijk toekomstig autonetwerk zoals is opgenomen in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. De A10 functioneert in dit voorstel als verdeelring voor het autoverkeer van de stad. Elk stadsdeel is via de Ring A10 bereikbaar. Als een automobilist van één stadsdeel naar een ander stadsdeel wil reizen, zal dit in de eindsituatie zoals geschetst in de Omgevingsvisie via de A10 plaatsvinden. Deze situatie kan een forse impact hebben op de bredere ontsluiting en bereikbaarheid van Noord. Als in de transitie van 50km/u naar 30 km/u de eerste stappen worden voorgesteld om tot toekomstig autonetwerk te komen is het van groot belang om verder inzicht te krijgen in hoe de verdere uitwerking en fasering van de totstandkoming van deze structuur eruitziet.