Gemeente Amsterdam

Adviesaanvraag notitie 'Aantrekkelijk OV in een 30 km/u stad'

Aan	Dagelijks bestuur van de stadsdelen
Van	Wethouder Van der Horst
Kopie aan	Ntb
Bijlagen	Aantrekkelijk OV in een 30 km/u stad
Datum	14 maart 2023

Geachte leden van het dagelijks bestuur,

Eind dit jaar wordt de snelheid van een groot aantal wegen in de stad van 50 km/u naar 30 km/u verlaagd om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de stad te verbeteren. De maatregel leidt tot exploitatieverlies voor het openbaar vervoer (ov). Het onderzoeksbureau RHDHV heeft in opdracht van de gemeente en de Vervoerregio (VRA) mogelijke maatregelen in beeld gebracht om dit effect te mitigeren.

De gemeente zet sowieso in op het invoeren van snelheidsdifferentiatie. Daar waar het veilig kan, blijft ov 50 km/u rijden en het overige verkeer 30 km/u. Deze maatregel is al vastgesteld. Ook zal er gekeken worden naar de optimalisatie van verkeerslichten. Hieraan wordt al gewerkt. Daarnaast zijn door RHDHV voorstellen voor fysieke ingrepen gedaan om meer ruimte te geven aan openbaar vervoer, maar ook de fiets, de voetganger en een prettige openbare ruimte. Op dit moment wordt er gewerkt aan een uitvoeringstoets op (bundels van) deze voorstellen. Hierin bestuderen we de voorstellen op de mate waarin ze het beleid versterken, de maakbaarheid en de planning, mede in relatie tot andere projecten ('werk met werk').

Parallel hieraan wordt aan u gevraagd advies uit te brengen over de voorstellen om de effecten van '30 in de stad' op het openbaar vervoer te mitigeren, zoals die uit de studie van RHDHV zijn gekomen. Tevens horen we graag uw aandachtspunten bij de mogelijke verdere planvorming van de voorstellen. Uw advies zal worden gebruikt als input voor de raadsinformatiebrief betreffende de voorstellen voor het ov die later in Q2 aan de gemeenteraad zal worden verstuurd. Uw advies en de uitvoeringstoets zijn van belang voor het college om te bepalen of en zo ja hoe en wanneer er met één of meer van de voorstellen uit het RHDHV rapport wordt verder gewerkt tot een concreet projectvoorstel.

Wij ontvangen uw advies, middels het advies aanvraagformulier, graag uiterlijk dinsdag 9 mei (standaardprocedure 6 weken + 2 weken reces).

Aanleiding: menselijke metropool met een veilige openbare ruimte en goed openbaar vervoer
In 2021 is de Omgevingsvisie voor Amsterdam 2050: een menselijke metropool door de gemeenteraad vastgesteld. Amsterdam wordt steeds autoluwer om ruimte te maken voor andere modaliteiten en functies in de openbare ruimte. Dat draagt bij aan veel beleidsdoelen: meer verkeersveiligheid, betere leefbaarheid door minder uitstoot en geluidsoverlast en meer verblijfsruimte voor de bewoners en bezoekers van Amsterdam.

Amsterdam werkt dan ook toe naar een aantrekkelijke, verbonden stad voor haar inwoners en bezoekers, met aantrekkelijk openbaar vervoer. De gemeente Amsterdam brengt hiervoor eind dit jaar in een groot deel van de stad de maximumsnelheid voor het verkeer terug naar 30 km/u. Een verandering die het aantal verkeersdoden en ernstige ongevallen beoogt te reduceren en bijdraagt aan een geluidsarme en aangename stad. Naar verwachting zal de reistijd voor ov-reizigers niet opvallend langer worden. De maatregel leidt echter mogelijk wel tot hogere exploitatielasten van het openbaar vervoer. In een studie, mede uitgevoerd op basis van de motie Vroege, is dan ook op hoofdlijnen onderzocht in hoeverre het exploitatietekort te mitigeren is en welke voorstellen hiervoor mogelijk zijn.

Hoofdlijnen uit de studie "Aantrekkelijk ov in een 30 km/u stad"
Uit deze studie blijkt dat snelheidsdifferentiatie voor bus en tram de maatregel is met de meeste impact. Vrijliggende tram- en busbanen worden uitgezonderd van de snelheidsverlaging, daar waar dat veilig mogelijk is. Eind 2021 is bij het vaststellen van het beleidsvoornemen van 30 km/h hiertoe al besloten. Tevens zijn in het verleden grote winsten geboekt met het optimaliseren van verkeerslichten. Tegelijkertijd zien we dat we de afgelopen jaren dit al hebben ingevoerd bij de grootste projecten dus de tijdwinst is naar verwachting beperkt voor toekomstige projecten. In de studie zijn tenslotte voorstellen voor 4 bundels en 9 separate ingrepen gedaan voor het afsluiten van het doorgaand autoverkeer om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. Bij deze voorstellen is gekeken hoe voetgangers en fietsers ook profiteren en het verkeersveiligheid en leefbaarheid verbetert. De voorstellen zijn nu nog in een eerste onderzoeksfase. Er zijn hierover nog geen besluiten genomen. Via de bijlage informeren we u over de uitgevoerde studie en de potentiele voorstellen hieruit en vragen we u advies uit te brengen over de voorstellen en uw aandachtspunten aan te geven bij de mogelijk verdere planvorming van deze voorstellen. Daarnaast wordt u binnenkort geïnformeerd over de nieuwe concessie voor het openbaar vervoer in Amsterdam. Hierin kunt u breder adviseren over het openbaar vervoer in en om de stad.

Uitvoeringstoets
Parallel aan de adviezen van de stadsdelen wordt de komende periode een uitvoeringstoets op de voorstellen uitgevoerd. Hierin werken we de voorstellen uit in de mate waarin ze het beleid versterken, de maakbaarheid en de planning, mede in relatie tot andere projecten ('werk met werk'). De adviezen van de stadsdelen samen met de resultaten uit de uitvoeringstoets leiden tot een voorstel aan de gemeenteraad hoe om te gaan met de voorstellen; welke wel en niet, eventueel aangepast en of met welke prioritering. Hierin wordt rekening gehouden met de beperkte financiële mogelijkheden van de gemeente Amsterdam. Buiten de uitvoeringskosten van 30km/u, de snelheidsdifferentiatie en het kijken naar de optimalisatie van de VRI's, is er binnen de gemeente Amsterdam nu nog geen budget gereserveerd voor de 4 bundels en 9 separate ingrepen.

Werken aan een leefbare en verkeersveilige stad voor iedereen
De voorstellen hebben impact op bewoners, ondernemers en bezoekers in de stad. Tegelijkertijd helpen ze ons ook om de stad te realiseren die we voor ogen zien en waar mensen in de stad behoefte aan hebben: een leefbare stad, veilige stad waar je wilt zijn en waar ruimte is om elkaar te ontmoeten. Aangezien dat grotere, algemene belang zoveel mogelijk in evenwicht moet zijn met de effecten van maatregelen op individuen, hecht de gemeente aan een proces waarin ook de belangen van individuen op een goede manier kunnen worden meegenomen om uiteindelijk te komen tot besluiten die het algemeen belang zo goed mogelijk dienen. Voor elk voorstel waarvoor besloten wordt om het verder uit te werken zal dan ook worden bepaald op welke manier de participatie wordt ingevuld.

Ik hoop u hiermee voldoende geinformeerd te hebben van het proces en ontvang graag uw advies uiterlijk 9 mei via het volgende e-mailadres: l.vanderlinde@amsterdam.nl.

Hoogachtend,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,

Melanie van der Horst
Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit