



ESSENTIE

Gemeenten zetten met de invoering van 30 km/uur op veel wegen een belangrijke stap richting nul verkeersslachtoffers in 2050.

Deze overgang kan echter gevolgen hebben voor de **rijtijd** en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. De Vervoerregio werkt samen met gemeenten en vervoerders om dit zorgvuldig in goede banen te leiden. Zo zorgen we dat **verkeersveiligheid en bereikbaarheid hand in hand gaan**, en er duidelijke afspraken zijn voor de invoering van GOW-30 op busroutes.

AANLEIDING

- Steeds meer gemeenten volgen de **landelijke trend** in de overgang van 50 naar 30 km/uur.
- Deze verandering draagt bij aan verkeersveiligheid, maar kan **rijtijden** van bussen verlengen en daarmee de kwaliteit van het **ov** aantasten.
- De Vervoerregio **werkt samen met gemeenten en vervoerders** om dit in goede banen te leiden.

UITGANGSPUNTEN VAN DE WERKWIJZE

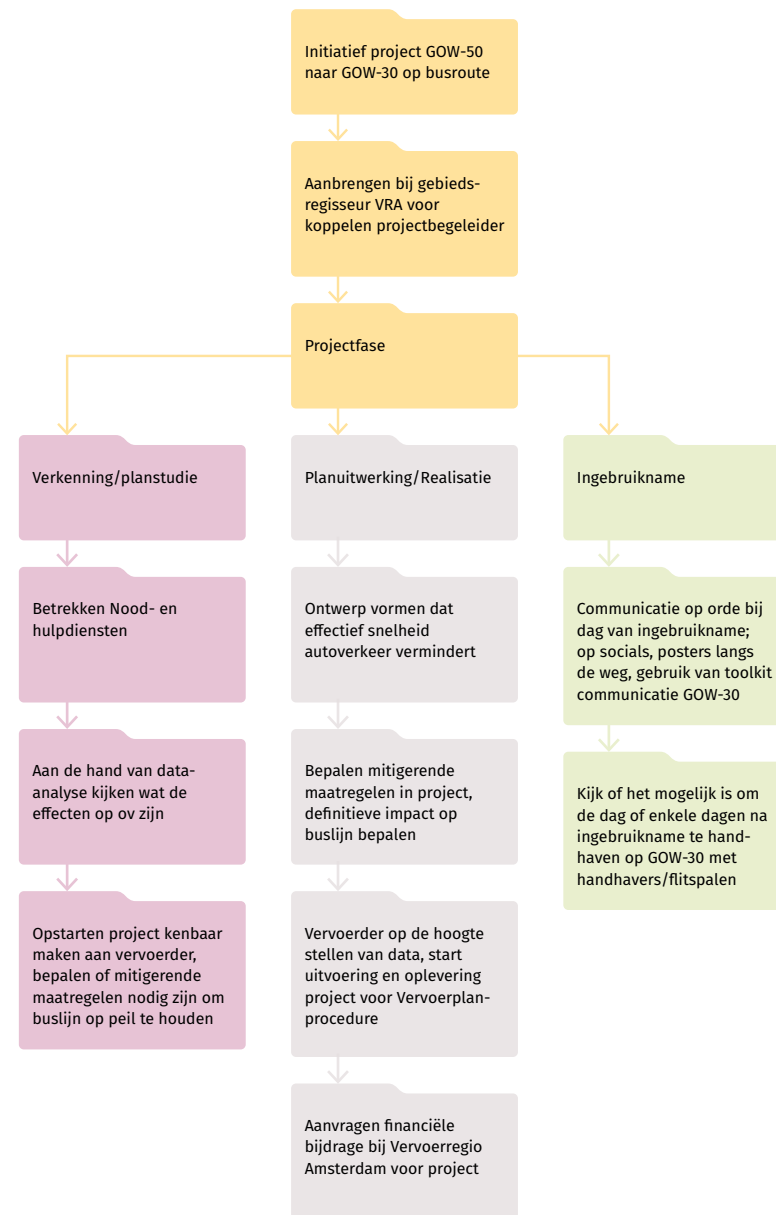
1. **Veiligheid:** effectieve snelheidsverlaging op onveilige 50-wegen.
2. **Bereikbaarheid:** behoud van aantrekkelijk en robuust **ov**, zonder onnodig reistijdverlies.
3. **Uitvoerbaarheid:** praktische afspraken en stappen voor gemeenten, vervoerders en de Vervoerregio.

WERKWIJZE IN DE PRAKTIJK

De stappen binnen de aanpak:

- **Vroegtijdige communicatie:** gemeenten melden plannen tijdig aan vervoerders en de Vervoerregio.
- **Impactanalyse:** vervoerders berekenen de effecten op lijnen en corridors.
- **Beperken van reistijdverlies:** gemeenten en de Vervoerregio treffen maatregelen om ov-reistijd te compenseren. Het principe 'de veroorzaker betaalt' is hierbij leidend, met financiële steun van de Vervoerregio.
- **Samenwerking:** gezamenlijke sessies om knelpunten op te lossen en draagvlak te creëren.

DE STAPPEN BINNEN DE AANPAK



TOEKOMSTBEELD

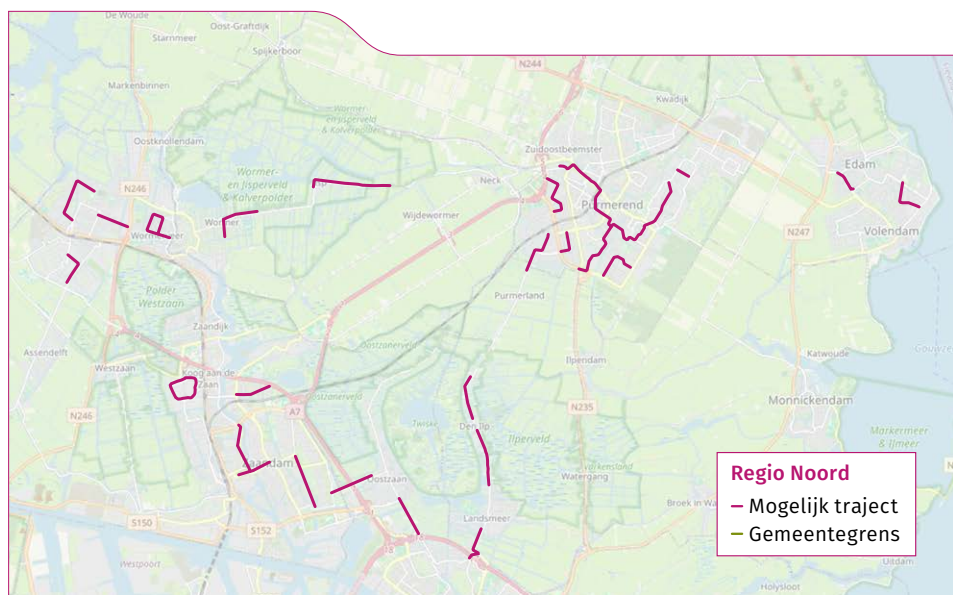
- Op basis van een eerste inventarisatie zijn trajecten in beeld gebracht waar gemeenten de komende vijf jaar **mogelijk** GOW-30 invoeren.
- Data-analyse laat zien wat dit betekent voor het **ov-netwerk**.
- Kaarten geven een overzicht van het beoogde toekomstige netwerk.

VERVOLG EN MONITORING

- De werkwijze geldt voortaan als leidraad bij invoering van GOW-30.
- De Vervoerregio monitort effecten en rapporteert jaarlijks over voortgang en knelpunten.
- Gemeenten beslissen zelf over hun areaal, maar doen dit met deze gezamenlijke werkwijze als basis.

RESULTAAT

Met deze aanpak creëren we duidelijkheid en consistentie. Gemeenten en vervoerders handelen eenduidig en efficiënt, waardoor we samen werken aan een **veerkrachtige én bereikbare regio**.



HET EFFECT VAN GOW-30 OP HET OPENBAAR VERVOER

Door invoering van GOW-30 kan de snelheid dalen en reistijd van het openbaar vervoer toenemen. Dit maakt het ov minder aantrekkelijk voor reizigers, maar heeft ook gevolgen voor de vervoerder. Er zijn meer uren nodig om dezelfde dienstregeling te rijden, waardoor de kosten toenemen. Vanwege concessieafspraken is dit niet zomaar op te vangen.

Een concreet voorbeeld van (gemeente-overstijgende) effecten is **lijn 111**, die rijdt tussen **Zaandam en Marken**, via **Oostzaan, Amsterdam-Noord, Broek in Waterland** en **Monnickendam**. Wanneer gemeenten zoals Zaanstad en Oostzaan de snelheid verlagen naar 30 km/uur, neemt de rijtijd per rit toe. Voor vervoerder **EBS** betekent dit bijvoorbeeld circa **twee minuten extra rijtijd**. Dat lijkt weinig, maar doordat bussen op vaste tijden rijden, wordt de totale omlooptijd (heen- en terugrit samen) langer. Hierdoor is **één extra bus en chauffeur** nodig om de frequentie van vier ritten per uur te behouden.

Als die extra capaciteit er niet is, moet de frequentie worden verlaagd naar drie ritten per uur. Daarmee komen reizigers in gemeenten verderop, zoals **Waterland**, minder vaak of later aan. Dit laat zien hoe lokale keuzes invloed kunnen hebben op het netwerk als geheel, en waarom gezamenlijke afstemming tussen gemeenten en vervoerders essentieel is.

