-Oplegnotitie-

Driehoek

Agendapunt: Verkeershandhaving op de recentelijk ingevoerde 30 km/u

Vergadering:	**Driehoek oktober 2025** *(exacte datum volgt)*
Agendapunt:	**Verkeershandhaving op de recentelijk ingevoerde 30 km/u**
Ingebracht door:	**Bestuur**
Behandelend ambtenaar:	5.1, 2, e

Gevraagd besluit

A. Bespreken verzoek voor meer structurele handhaving op verkeersonveilige GOW30 wegen, ook als die volgens de politie (nog) niet (volledig) geloofwaardig zijn ingericht conform de voorlopige inrichtingskenmerken van het CROW
B. Kennisnemen van aanleiding: evaluatie 30 km/u in Amsterdam en eerdere bespreking handhaving op GOW30 wegen in de Driehoek van april 2024
C. Kennisnemen (verschil in) standpunten Gemeente, Politie en OM handhaving op GOW30 wegen

Aanleiding en context

Wethouder van der Horst heeft tijdens de Staf d.d. oktober 2025 aangegeven de beperkte verkeershandhaving op GOW30[1] wegen te willen agenderen in de Driehoek. Deze oplegnotitie dient als voorbereiding daarop. Als gemeente willen wij bestuurlijk het nadrukkelijke verzoek doen aan de politie en het OM tot meer en structurele handhaving op GOW30 wegen in Amsterdam.

De oplegnotitie kent de volgende beslispunten:

A. Bespreken verzoek voor meer structurele handhaving op verkeersonveilige GOW30 wegen, ook als die volgens de politie (nog) niet (volledig) geloofwaardig zijn ingericht conform de voorlopige inrichtingskenmerken van het CROW

[1] GOW30 wegen zijn gebiedsontsluitingswegen waar een maximumsnelheid geldt van 30 km/u, zie ook https://www.crow.nl/actueel/voorlopige-inrichtingskenmerken-voor-gow30/

Het OM en Politie zijn van mening dat de weginrichting randvoorwaardelijk is voor de inzet van (zowel flits- als politie) handhaving op GOW30. In de praktijk betekent dit dat er van alle 270 km GOW30 in Amsterdam de komende jaren er op slechts vier locaties 4.1, 4 Spaklerweg) wordt gehandhaafd. Voor de andere wegen zijn of (nog) geen concrete herinrichtingsmiddelen- of plannen omdat de wegen technisch nog voldoen, kunnen mogelijk bij verdere aanpassingen de aanrijtijden van de nood- en hulpdiensten in het geding komen, of ontbreekt het aan fysieke en/of financiële ruimte om wegen verder aan te kunnen passen aan de voorlopige inrichtingskenmerken voor GOW30 wegen.

De gemeente verwacht dat door een grotere inzet van handhaving op GOW30 wegen de snelheid verder zal dalen, en zo ook het aantal verkeersslachtoffers verder kan dalen.

B. Kennisnemen van aanleiding: evaluatie 30 km/u in Amsterdam en eerdere bespreking handhaving op GOW30 wegen in de Driehoek van april 2024

- *Kennisnemen van de uitkomsten uit de evaluatie invoering 30 km/u*

Parallel aan de gesprekken over handhaving op GOW30 wegen heeft het Programma 30 km/u in de Stad ook de invloed van de invoering van 30 km/u gemonitord. De uitkomsten hiervan zijn voor de zomer met de Raad gedeeld. Het doel van 30 km/u in de stad is om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. De cijfers laten al in het eerste jaar na de invoering zien dat het met deze doelen de goede kant opgaat.

Zo laat de recent opgestelde evaluatie invoering 30 km/u zien dat het totaal aantal ongevallen op de nieuwe 30 km/u-gebiedsontsluitingswegen (GOW30) waar een motorvoertuig bij betrokken is, in één jaar tijd met 11% is gedaald. Het aantal ongelukken op GOW30-wegen, waarbij langzaam verkeer is betrokken is met 15% afgenomen. Dit zijn ongevallen tussen een motorvoertuig en een (elektrische) fiets of voetganger.

De gemeente Amsterdam concludeert dat er n.a.v. de evaluatie van 30 aanknopingspunten zijn om juist wel te gaan handhaven zonder extra fysieke maatregelen, want het verschil in snelheid is vrij klein en effect handhaving vrij groot en effect maatregel 30 in voorkomen slachtoffers ook vrij groot. Ook zijn de beschikbare middelen beperkt om wegen verder te herinrichten en kan dit nog tientallen jaren duren voordat het hele wegennet is aangepast.

- *Kennisnemen eerdere besprekingen handhaving GOW30 in de Driehoek van april 2024*

Het onderwerp handhaving op GOW30 wegen is al eerder tijdens de Driehoek van 4 april 2024 besproken. De uitkomst was toen dat de politie zou handhaven op 30 kilometer wegen die conform geldende wetgeving ingericht zijn. De politiechef Peter Holla zei hierover het volgende; "*De plv. PC geeft aan dat de politie kan handhaven op 30 kilometer wegen die conform geldende wetgeving ingericht zijn.*"

C. Kennisnemen (verschil in) standpunten Gemeente, Politie en OM handhaving op GOW30 wegen

Tot op heden is de handhaving op GOW30 wegen beperkt tot de pilot (3 locaties). Na de pilot zijn er veel ambtelijke overleggen geweest, wat uiteindelijk heeft gezorgd voor een impasse vanwege standpunten die op dit moment niet verenigbaar zijn. Er is gebleken dat er tussen gemeente en politie/OM sprake is van een fundamenteel verschil van inzicht in de wijze van handhaven op GOW30 wegen. Uitkomst van de overleggen is dat er tot nu toe van de 24 aangedragen locaties er slechts één nieuwe weg geschikt bevonden is door het OM/Politie om structureel op hand te haven. Daarmee komt het totaal op 4 GOW30 locaties in heel Amsterdam.

Standpunt gemeente
De gemeente is van mening dat het belangrijk is om te handhaven op GOW30 wegen op basis van het aantal verkeersongevallen waarbij snelheid ook een criterium is. Zo laat de recent opgestelde evaluatie invoering 30 km/u zien dat het aantal ongevallen waarbij een motorvoertuig betrokken is op de nieuwe 30 km/u-gebiedsontsluitingswegen (GOW30) in één jaar tijd met 11% is gedaald. Verder blijkt uit de evaluatie van 30 km/u dat kleine maatregelen zoals onderbroken belijning effect hebben op snelheidsverlaging. Handhaving op GOW30 wegen zou het effect nog meer versterken en het wegennetwerk in Amsterdam nog verkeersveiliger maken.

Standpunt politie
De politie en het OM hebben als standpunt dat een geloofwaardige weginrichting op dit moment randvoorwaardelijk is of er handhaving plaats kan vinden. Daardoor vindt er momenteel geen handhaving plaats op plekken die niet goed zijn ingericht, maar wel er wel te hard gereden wordt en veel ongevallen plaatsvinden. De politie beoordeelt aangedragen wegen als A, B en C locaties. A wegen zijn wegen die in aanmerking komen voor handhaving, B wegen zijn wegen waar de politie kans ziet voor handhaving na het toepassen van snelheidsremmende maatregelen, zoals het aanleggen van plateau's of drempels of het versmallen van de wegen. Bij C wegen

voldoet de inrichting van de weg helemaal niet of is ongeschikt bevonden omdat er al herinrichtingsplannen voor zijn.

voorbeeld uitwerking
Van de 12 beoordeelde wegen is er slechts één A weg (Spaklerweg) in de hele stad die concreet in aanmerking komt, daarom is er nu slechts structureel handhaving op één 30km weg in de hele stad. Van vier andere wegen heeft de politie gezegd dat zij, na het toepassen van snelheidsremmende maatregelen, deze wegen ook geschikt vinden voor handhaving (B wegen).

Interessant genoeg zijn twee van deze vier wegen al ingericht als wegen met een GOW30 inrichting. Het gaat om de 4.1, 4 Over de benodigde wegaanpassingen op deze locaties volgen nog ambtelijke gesprekken.

verder aanpassen wegen verloopt nu al in de praktijk ingewikkeld, nood- en hulpdiensten hebben ambigue standpunt
De oplossingsrichting die de politie in algemene zin aangeeft om B-wegen aan te passen met drempels en plateaus blijkt in de praktijk nu al ingewikkeld. Zo zijn we in het kader van het Uitvoeringsprogramma 30 km/u in de Stad momenteel bezig om op 11 locaties in de stad snelheidsremmende maatregelen uit te voeren voor 2025. Mogelijke wegaanpassingen om de wegen verder in te richten naar GOW30 zijn verhoogde oversteekplateau's en busvriendelijke drempels.

Maar bij deze uitvoering lopen we voornamelijk aan tegen negatieve adviezen van de Nood- en Hulpdiensten gezien de mogelijke impact op aanrijtijden in het Toetsteam, waar de politie onderdeel van is.

Standpunt OM
Het (CV)OM is verantwoordelijk en bepalend qua voorwaarden en plaatsing als het gaat om elektronische handhaving (met behulp van flitspalen). Het (CV)OM hanteert hierin dezelfde lijn met een nadruk op geloofwaardige weginrichting als de politie. Deze lijn zal het CVOM nog middels het beleidskader flitspalen GOW30 (Q3 2025) vaststellen. De verwachting is dat het op korte termijn daardoor niet mogelijk is om het aantal handhavende flitspalen op GOW30 locaties uit te breiden. Wel zal handhaving op de huidige drie GOW30km locaties 4.1, 4 en 4.1, 4 doorgaan omdat deze voldoende zijn ingericht volgens het OM.

Het OM en Politie zijn echter van mening dat de weginrichting randvoorwaardelijk is voor de inzet van (zowel flits- als politie) handhaving op GOW30. In de praktijk betekent dit dat er van alle 270 km GOW30 in Amsterdam de komende jaren er op slechts vier locatie 4.1, 4 Spaklerweg) wordt gehandhaafd. Voor de gemeente is dat een onacceptabel uitgangspunt.

Korte bestuurlijke samenvatting

De evaluatie van 30 km/u biedt volgens de gemeente echt aanknopingspunten om juist wel te gaan handhaven zonder extra fysieke maatregelen, want het verschil in snelheid is vrij klein en het effect van handhaving is vrij groot. Ook is het effect van de maatregel 30 in voorkomen slachtoffers vrij groot (zie onder B, alinea 2). Tot slot zijn de beschikbare middelen beperkt om wegen verder te herinrichten en kan dit nog tientallen jaren duren voordat het hele wegennet is aangepast.

De gemeente verwacht dat door de inzet van handhaving dat door de verder dalende snelheid ook het aantal verkeerslachtoffers verder kan dalen bij een grotere inzet op GOW30 in de stad. Zelfs met beperkte maatregelen is in één jaar tijd 11% minder slachtoffers op deze wegen gevallen, zo blijkt uit onze evaluatie.

Het OM en Politie zijn van mening dat de weginrichting randvoorwaardelijk is voor de inzet van (zowel flits- als politie) handhaving op GOW30. In de praktijk betekent dit dat er van alle 270 km GOW30 in Amsterdam op dit moment op slechts vier wegen daadwerkelijk gehandhaafd wordt. Op de 4.1, 4 en op d 4.1, 4 vindt er op dit moment handhaving plaats met behulp van een vaste- en flexflitspalen. Op de Spaklerweg voert de politiecontroles uit. Handhaving is hier mogelijk omdat deze wegen voldoen aan de voorlopige inrichtingskenmerken van het CROW. 4.1, 4 en Spaklerweg worden gehandhaafd).

Voor de andere wegen zijn ook (nog) geen concrete herinrichtingsmiddelen- of –plannen. Dit kan zijn omdat de wegen technisch nog voldoen, of dat mogelijk bij verdere aanpassingen de aanrijtijden van de nood- en hulpdiensten in het geding kunnen komen, of omdat het ontbreekt aan de fysieke ruimte om wegen verder aan te kunnen passen aan de voorlopige inrichtingskenmerken voor GOW 30 wegen.

Consequenties (personele, materiële en/of financiële risico's)

Inzet verkeerspolitie starten op GOW30 km/u handhaving.

Besluitvormingsroute (historie en verdere behandeling)

Datum	Afgestemd in / met
Driehoek 14 maart 2022	Besluit geen lokaal accent RVP-verkeershandhaving op snelheid. Besluit handhaving op snelheid door inzet van techniek.
Driehoek 16 juni 2023	Besluit om voorstel handhaving op snelheid door inzet van techniek ambtelijk terug te leggen.
Driehoek 4 april 2024	Besluit starten met handhaving op GOW30 op wegen die conform geldende wetgeving ingericht zijn.

Meegezonden stukken

-

Communicatie

N.v.t.