Gemeente Amsterdam



Amsterdam Maakt Ruimte voor Veilig Lopen en Fietsen

Monitor Uitvoeringsplan 2025



Inhoud

Inleiding **3**
- Ontwikkelingen en opgaven 4
- Verbeteren verkeersveiligheid 5
- Veilig en uitnodigend voor fietsers en voetgangers 5
- Bewust mobiliteitsgedrag 5

Verbeteren verkeersveiligheid **6**
- Verkeersveiligheidsmaatregelen 7
- Schoolomgevingen 7
- Snelheden GOW30-wegen 8
- Verkeersveiligheid 9
- Voorbeeldprojecten 10

Veilig en uitnodigend voor fietsers en voetgangers **11**
- Ruimte maken voor de fietser 12
- Fietsparkeren (in de openbare ruimte en bij OV-locaties) 13
- Voetgangersknelpunten en -toegankelijkheid 13
- Voorbeeldprojecten 14

Bewust mobiliteitsgedrag **15**
- Handhaving, aanpak risicogedrag en -doelgroepen 16
- Fietsstimulering, educatie en bewustwording 17
- Voorbeeldprojecten 18

Financiën **19**
Bijlage **20**

Inleiding

Voor u ligt de monitor van het Uitvoeringsplan Amsterdam Maakt Ruimte voor Veilig Lopen en Fietsen. Hierin staan de maatregelen beschreven die in 2025 zijn uitgevoerd gericht op verkeersveiligheid, voetgangers en fietsers. De monitor geeft inzicht in de voortgang en resultaten van deze maatregelen. We starten met cijfers over verkeersveiligheid, gevolgd door de onderwerpen die centraal staan in het uitvoeringsplan:

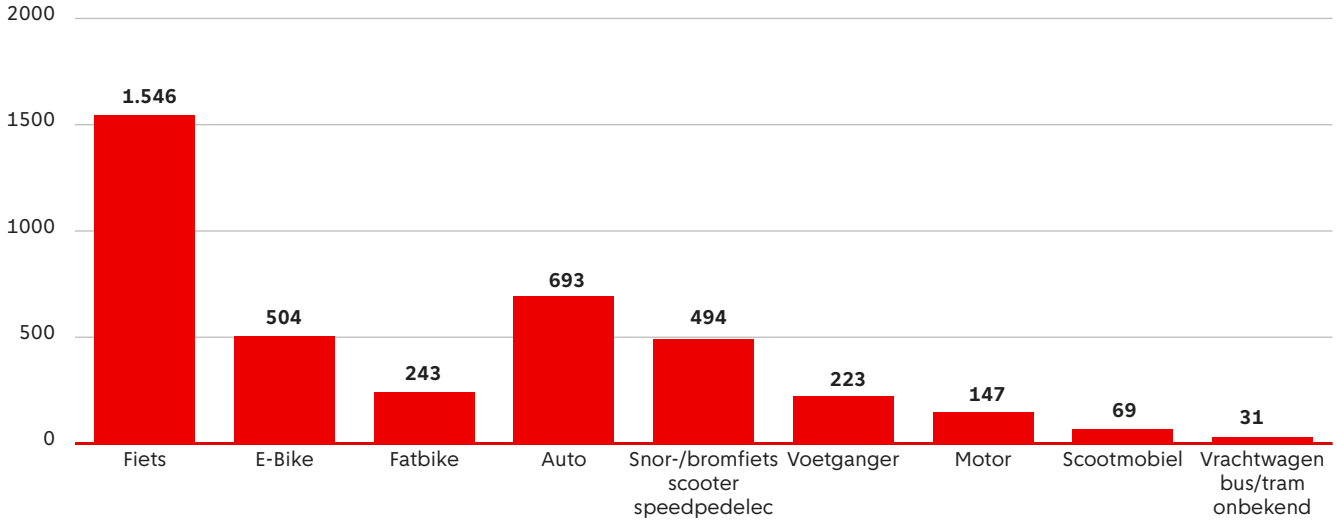
- **Verbeteren verkeersveiligheid**
- **Veilig en uitnodigend voor fietsers en voetgangers**
- **Bewust mobiliteitsgedrag**

Het doel van deze monitor is om een duidelijk overzicht te geven van de resultaten in 2025. Hiermee laten we zien hoe we werken aan een veiliger, toegankelijker en duurzamer mobiliteitsnetwerk in Amsterdam.



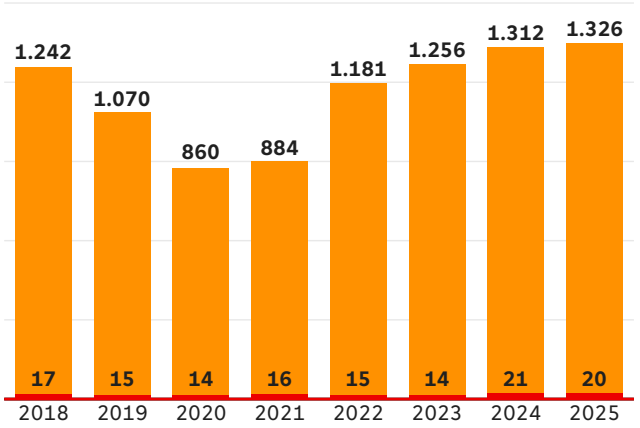
Ontwikkelingen en opgaven

Aantal verkeersslachtoffers naar vervoerswijze in 2025 (3.950 in totaal)



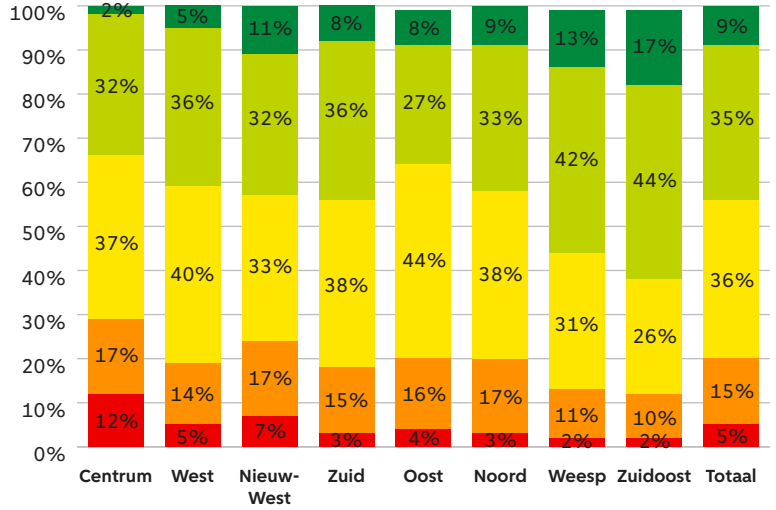
Bron: VeiligheidNL Ambulancedata.
De (geanonimiseerde) data is afkomstig uit MOVE Ambulancedata 2026 en met goedkeuring gepubliceerd.

Schatting aantal ernstige verkeersslachtoffers en absoluut aantal verkeersdoden



Bron: VIA, afgesloten data politieregistraties

Verkeersveiligheid in Amsterdam (n=748)

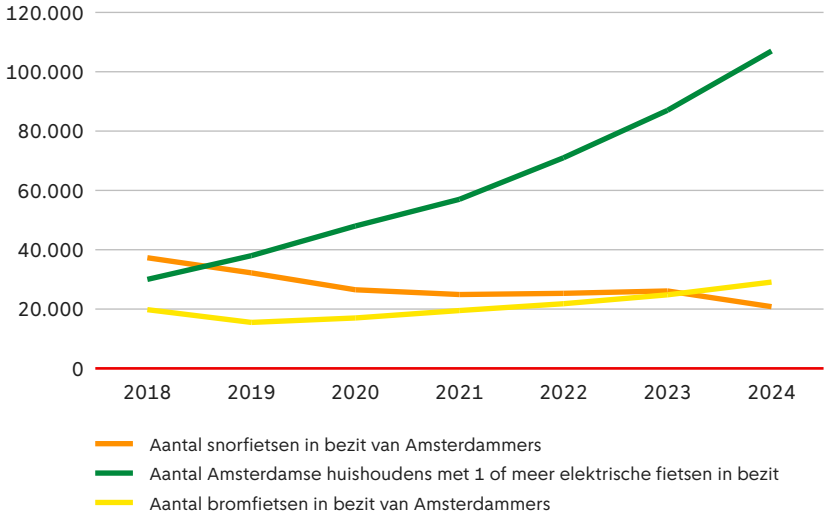


Bewoners zijn gevraagd of ze hun buurt verkeersveilig vinden waarbij 1 staat voor zeer onveilig en 5 voor zeer veilig.

Bron: Panel Openbare Ruimte en Mobiliteit (gemeente Amsterdam, 2025)

- 5 (zeer veilig)
- 4 (veilig)
- 3 (neutraal)
- 2 (onveilig)
- 1 (zeer onveilig)

Bezit brom-, snor- en elektrische fietsen



Bron: Amsterdamse Thermometer Bereikbaarheid 2026

Verbeteren verkeersveiligheid

Relevantie

- Veilige netwerken
- Prettige, gezonde en ontspannen ruimte om te verblijven

Lage snelheden en autoluwe zones

Risicogestuurd werken

Aanpak risicolocaties

Veilige schoolomgeving

Aanpak dodehoekongevallen

Veilig en uitnodigend voor fietsers en voetgangers

Relevantie

- Prettig voor voetgangers en fietsers
- Kwetsbare groep, grootste deel verkeersslachtoffers
- Het is sociaal veiliger als meer mensen lopen en fietsen

Veilig en comfortabel fietsen

Veilig en comfortabel lopen

Toegankelijke openbare ruimte

Gebruiksvriendelijk fietsparkeren

Bewust mobiliteitsgedrag

Relevantie

- Verkeersveilig gedrag
- Duurzame mobiliteit

Aanpak risicogedrag

Aanpak risicodoelgroepen

Handhaving

Educatie en bewustwording

Fietsstimulering

Verbeteren verkeersveiligheid



Een veilig en gebruiksvriendelijk netwerk draait om infrastructuur die ruimte biedt aan zowel verblijven en recreatie als veilige en efficiënte mobiliteit. Deze pijler omvat maatregelen die de stad Amsterdam veiliger en toegankelijker maken voor alle weggebruikers. Denk aan snelheidsverlagingen in de stad en het aanpakken van risicovolle punten in het verkeersnetwerk. Daarnaast pakken we locaties proactief aan, in plaats van pas maatregelen te treffen als er een ongeluk is gebeurd.

Onderwerpen

- Lagere snelheden en autoluwe zones
- Risicogestuurd werken
- Aanpak risicolocaties
- Veilige schoolomgeving
- Aanpak dodehoekongevallen

Verkeersveiligheidsmaatregelen

Blackspots
24 14



Protocol-locaties
30 13

21
IVM-locaties uitgevoerd

Toelichting op de verschillende onderdelen is terug te lezen in de bijlage op pagina 20

Schoolomgevingen

Veilige schoolomgevingen
21 9



Schoolstraten
10 4

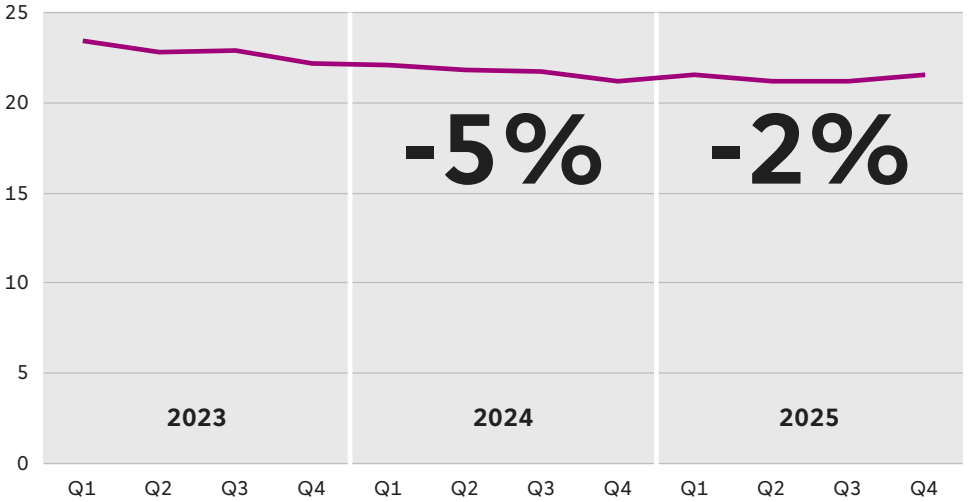
In onderzoek Gerealiseerd

Snelheden GOW30-wegen

Verdere daling gemiddelde snelheid op GOW30-wegen

De gemiddelde snelheid van het autoverkeer op GOW30-wegen lag in 2024 ongeveer 5% lager dan in 2023. In 2025 is de gemiddelde snelheid verder gedaald met nog eens 2%. Het gaat hier om typisch stedelijk verkeer waarbij optrekken, afremmen en stilstaan voor een verkeerslicht zijn inbegrepen.

Daling gemiddelde snelheid autoverkeer

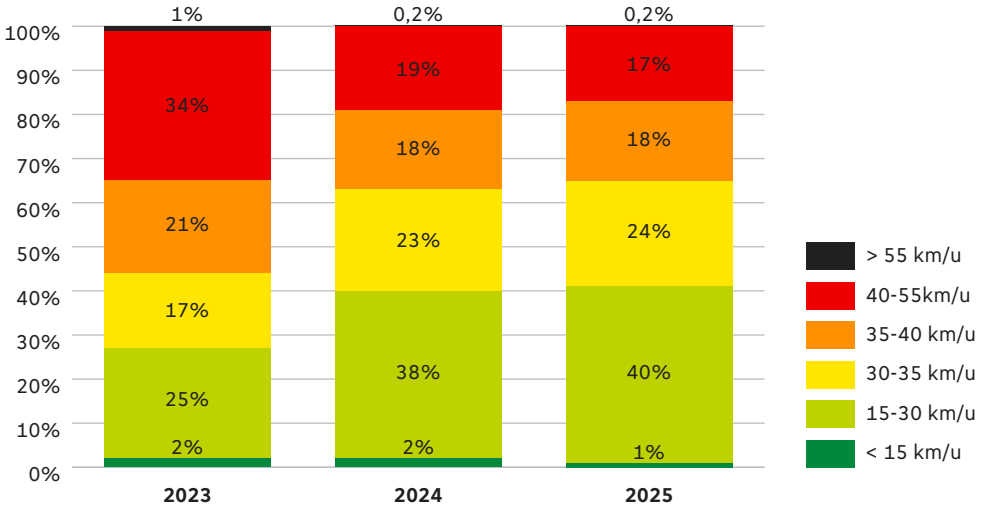


Cijfers betreffen de gemiddeld gereden snelheden op GOW30-wegen (in km/u).

Meer automobilisten houden zich (bijna) aan maximumsnelheid

Steeds meer automobilisten houden zich aan de maximumsnelheid. In 2025 reden ruim 40% van de automobilisten 30 km/u of minder op GOW30-wegvakken waar men goed kan doorrijden. Zij hielden zich dus goed aan de nieuwe snelheid. Dat is één procentpunt meer dan in 2024. Ook het aandeel dat net iets te hard rijdt (maximaal 35 km/u) is met één procentpunt toegenomen. Een daling zien we juist bij automobilisten die duidelijk te hard te rijden (40 km/u of meer). Het aantal echte hardrijders (meer dan 55 km/u) is gedaald van 1% in 2023 naar 0,2% in 2024 en 2025.

Verdeling snelheidsklassen autoverkeer



Cijfers betreffen de gemiddeld gereden snelheden overdag[1] op GOW30-wegvakken waar goed kan worden doorgereden[2].

1 Overdag is op werkdagen tussen 9 en 16u en tussen 18 en 19u en in het weekend tussen 11 en 16u en tussen 18 en 19u. Brondata: TomTom.

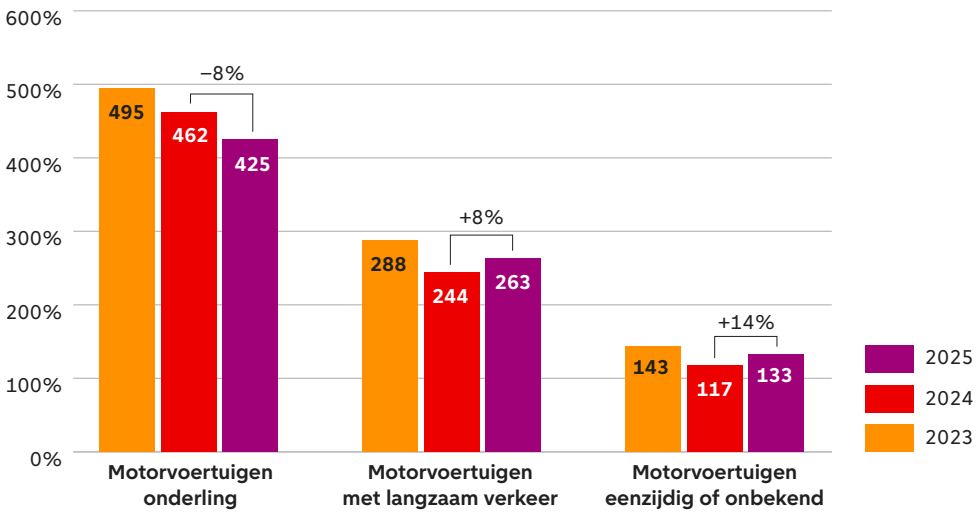
2 Deze analyse is gebaseerd op een steekproef van 64 wegvakken, verspreid over de stad, waar de snelheid niet wordt beïnvloed door verkeerslichten.

Verkeersveiligheid

Geen verdere daling aantal ongevallen op GOW30

Het aantal ongevallen op GOW30-wegen is in 2025 gelijk gebleven ten opzichte van 2024. De ongevallen tussen motorvoertuigen onderling zijn wel gedaald (-8%). daar staat tegenover dat het aantal ongevallen tussen motorvoertuigen en langzaam verkeer zijn toegenomen met 8%. Ook het aantal eenzijdige ongevallen met een motorvoertuig zijn toegenomen (+14%).

Aantal ongevallen met motorvoertuigen op GOW30 gelijk gebleven



Cijfers betreffen de ongevallen op GOW30-wegen, waarbij een motorvoertuig[3] is betrokken.

3 Motorvoertuigen zijn alle voertuigen die op de rijbaan of ov-baan rijden: personenauto's, bestelauto's, vrachtauto's, landbouwvoertuigen, brom- en snorfietsen, trams en bussen. Bron: politieregistraties (VIA). De cijfers van 2023 zijn ongevallen van december 2022 t/m november 2023. Cijfers van 2024 en 2025 zijn van januari t/m december.







Kruispunt Maxwellstraat – Kruislaan

Vanwege het aantal ongevallen met letsel heeft de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA) het kruispunt Kruislaan – Maxwellstraat op de blackspot-lijst geplaatst. Op basis van een verkeerskundige analyse door de WBA zijn de er verschillende aanpassingen gedaan. Dit is er veranderd:

- De maximumsnelheid is verlaagd naar 30 km/uur, passend bij het project 30 km/uur in de stad;
- Er zijn er busvriendelijke drempels aangebracht om de snelheid te verlagen van het verkeer;
- Om het verkeer langzamer te laten rijden zijn de bochten aangepast (scherper gemaakt);
- De ruimte bij het fietspad voor afslaand verkeer vanaf de Kruislaan is vergroot;
- De oversteekmogelijkheden voor voetgangers op de Kruislaan en Maxwellstraat zijn verbeterd.

Schoolstraten

In 2025 is opnieuw onderzocht bij welke basisscholen een schoolstraat kan bijdragen aan een betere verkeersveiligheid. Daarbij is gekeken naar drukke situaties, smalle straten en beperkte ruimte voor voetgangers en fietsers tijdens haal- en brengtijden. Op basis van dit onderzoek zijn meerdere geschikte locaties geselecteerd. Een schoolstraat houdt in dat de straat tijdens de begin- en eindtijden van de schooldag tijdelijk wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Dit zorgt ervoor dat er meer ruimte ontstaat voor kinderen en ouders om veilig te lopen en te fietsen. Het draagt bij aan een overzichtelijkere en veiligere omgeving rondom scholen. Een deel van deze schoolstraten is inmiddels gerealiseerd. Voor scholen waar een schoolstraat niet mogelijk is, bijvoorbeeld vanwege de ligging of verkeerssituatie, onderzoeken we welke andere verkeersmaatregelen kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid.

30 km/uur in de stad

In 2025 is er verder gewerkt aan 30 km/u in de stad. Dit is gedaan door:

- **Ontwerpen voor drempels.** Er zijn plannen gemaakt voor het aanleggen van snelheidsremmende drempels. Dit is gedaan om de snelheid te verlagen en de wegen geschikt te maken voor een 30 km/u-inrichting. Dit geldt voor de volgende straten: Hoofdweg, Meeuwenlaan, Hogeweyselaan in Weesp, Aalbersestraat, Dubbelinkdreef, De Savornin Lohmanstraat.
- **Ontwerpen voor plateaus.** Er zijn ook ontwerpen gemaakt voor snelheidsremmende plateaus. Dit geldt voor: Bert Haanstrakade, Churchilllaan en Waddenweg

Snelheidsdifferentiatie (eerste fase)

Op de Rooseveltlaan is een scheidingsband aangelegd tussen de trambaan en de rijbaan voor autoverkeer. Voor auto's geldt een maximumsnelheid van 30 km/u, terwijl bussen en trams 50 km/u blijven rijden. Ook is er gewerkt aan de voorbereidingen voor een soortgelijke scheiding op de Treublaan.

Invoeren 30 km/u

Op de Prins Hendrikkade Oost is de maximum-snelheid verlaagd naar 30 km/u.

Veilig en uitnodigend voor fietsers en voetgangers



We willen het fietsnetwerk in Amsterdam verbeteren. Ons doel is dat fietsers hun bestemming kunnen bereiken via veilige, comfortabele en duidelijke routes. Zo zorgen we ervoor dat fietsers tevreden zijn over het netwerk en zich veilig voelen op de fiets. Ook voetgangers moeten zich comfortabel en veilig kunnen bewegen in de stad. Dat betekent in de eerste plaats dat de voetganger in Amsterdam voldoende ruimte krijgt. Vooral op plekken waar het druk is, de stoepen smal zijn, obstakels staan of verschillende verkeersstromen samenkomen.

Onderwerpen

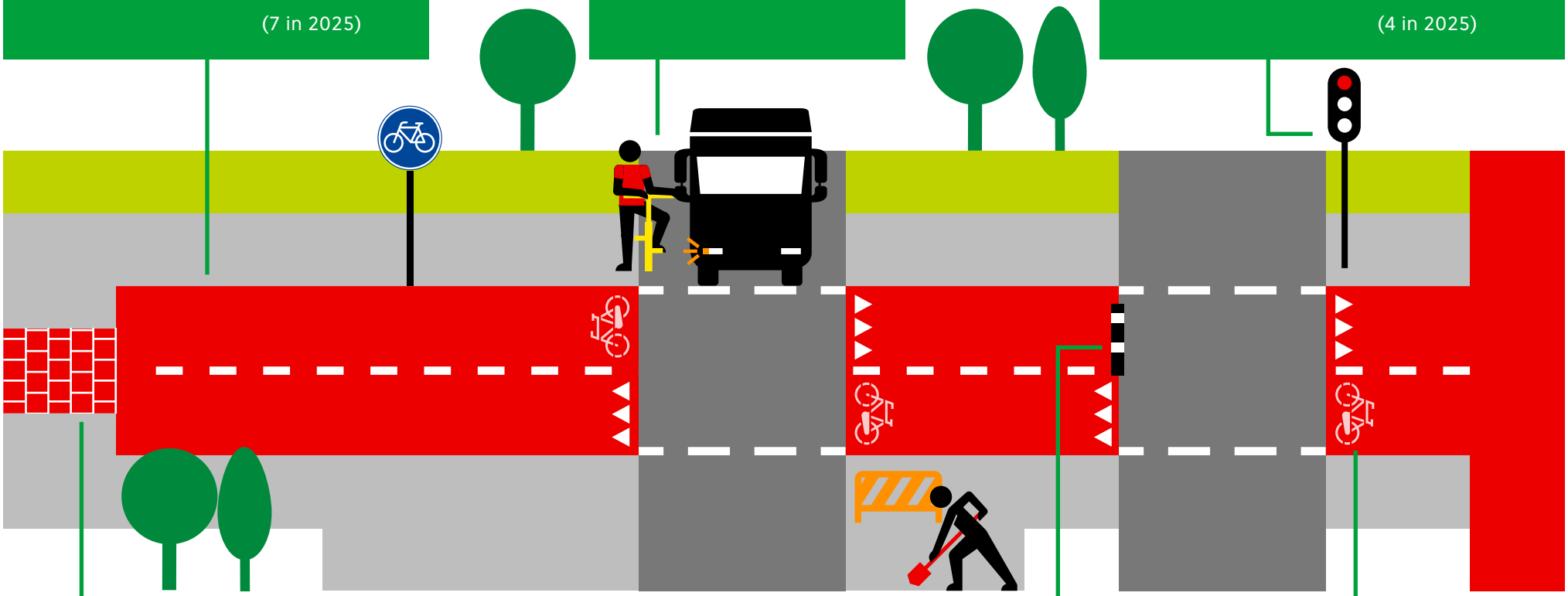
- Veilig en comfortabel fietsen
- Veilig en comfortabel lopen
- Toegankelijke openbare ruimte
- Gebruiksvriendelijk fietsparkeren

Ruimte maken voor de fietser

Verbrede locaties (2016-2025)
14 in onderzoek, 68 gerealiseerd
(7 in 2025)

Dodehoekconflicten
4 in onderzoek, 2 gerealiseerd

Kleine Infrastructurele Maatregel (2016-2025)
4 in onderzoek, 29 gerealiseerd
(4 in 2025)



Locaties omgezet van tegels naar asfalt (2016-2025)
9 in onderzoek, 26 gerealiseerd
(4 in 2025)

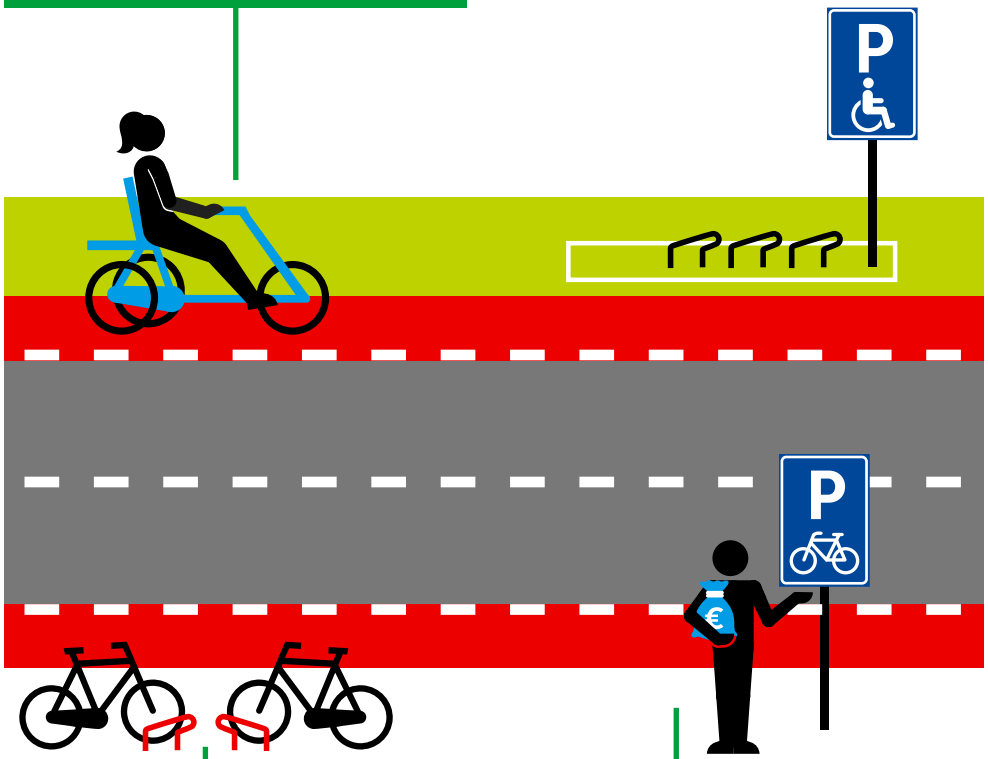
61
fietspaaltjes
veiliger gemaakt

Nieuwe fietsverbindingen (2016-2025)
3 in onderzoek, 24 gerealiseerd
(2 in 2025)

In onderzoek Gerealiseerd

Fietsparkeren (in de openbare ruimte en bij OV-locaties)

8
fietsparkeerplekken voor mensen met een beperking gerealiseerd

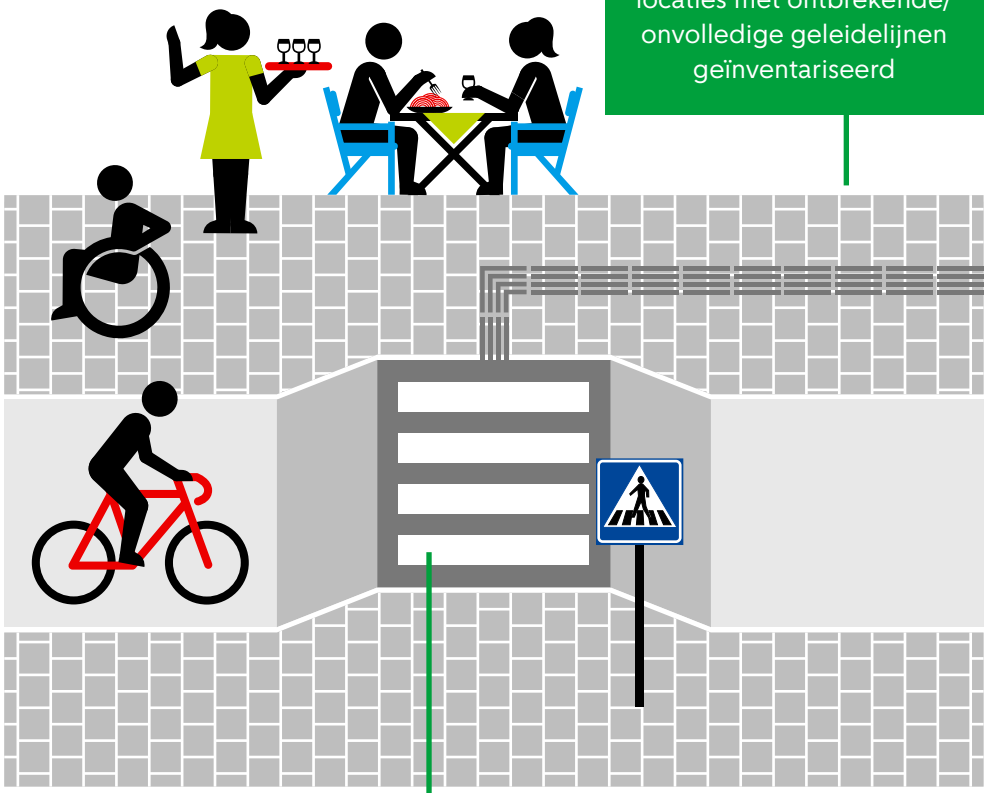


1.516
gerealiseerde fietsparkeerplekken op straat

4
uitgegeven subsidies voor exploitatie van buurtfietsenstallingen

Voetgangersknelpunten en -toegankelijkheid

648
locaties met ontbrekende/ onvolledige geleidelijnen geïnventariseerd



Zebrapad op plateau
11 5
(uitvoering loopt door in 2026)

Jaar van de Voetganger rapporteert afzonderlijk aan de Gemeenteraad

In onderzoek Gerealiseerd



Amsteldijk (Zuid)

Op de Amsteldijk is de situatie voor bewoners, fietsers, voetgangers en automobilist verbeterd. De fietspaden zijn geasfalteerd en de fiets- en voetpaden zijn breder gemaakt, wat het comfort verhoogt. Langs de Amstel is een brede wandelboulevard aangelegd, waarbij de oude tegels van de fiets- en voetpaden gebruikt zijn.

Bij de oversteekplaatsen is extra aandacht besteed aan de veiligheid van fietsers en voetgangers. Er is voldoende opstelruimte gemaakt en zebrapaden hebben nu geleidemarkeringen volgens de huidige standaard. Om meer ruimte te maken voor voetgangers en fietsers is de rijbaan voor auto's versmald van twee keer twee rijbanen naar twee keer één rijbaan, en is de maximumsnelheid verlaagd naar 30 km/u. Ook zijn autoparkeerplekken weggehaald. Hierdoor kwam ruimte vrij om de Amsteldijk te vergroenen. De groenstrook en bomenrij zijn doorgetrokken van de President Kennedylaan tot aan de Vrijheidslaan. Dit zorgt niet alleen voor een mooi straatbeeld, maar helpt ook tegen hittestress en wateroverlast.



Seineweg/Brettenpad (Nieuw-West)

Het Brettenpad ter hoogte van de Seineweg was een gevaarlijk verkeerspunt. Fietsers en voetgangers moesten omlopen of omrijden via de Haarlemmerweg om de overkant te bereiken. Veel mensen deden dit niet, zelfs niet toen er een hek werd geplaatst. Hierdoor staken zij toch de Seineweg over, waar een maximumsnelheid van 70 km/u geldt. Dit zorgde voor gevaarlijke situaties.

Om de situatie te verbeteren, is er een nieuwe oversteek aangelegd. Deze oversteek sluit direct aan op het Brettenpad en is voorzien van verkeerslichten. Dit maakt oversteken veilig en comfortabel voor fietsers en voetgangers. Ook is er gedacht aan dieren: onder de weg is een buis aangelegd, zodat kleine dieren veilig naar de andere kant kunnen.

Naast de nieuwe oversteek zijn de fietspaden langs de Seineweg geasfalteerd. Ook is het wegdek van de Seineweg gerepareerd. Dit zorgt voor een betere en veiligere doorstroming van het verkeer.

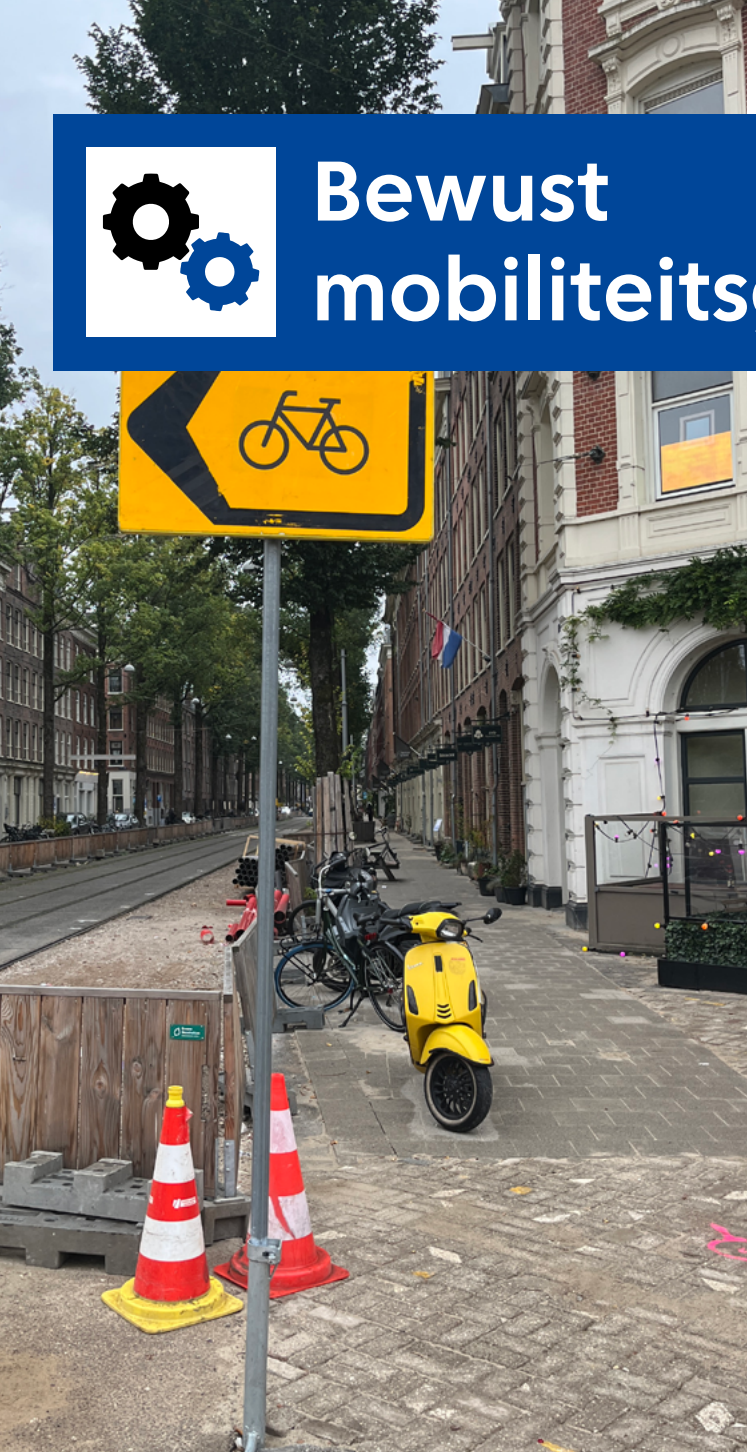


Veilige oversteekplaatsen voor voetgangers

In de afgelopen jaren zijn van meerdere oversteekplaatsen voor voetgangers meldingen binnengekomen dat deze onveilig zijn. In 2025 is er een aantal projecten uitgevoerd om het oversteken van voetgangers veiliger te maken. De focus lag vooral op oversteken op GOW30 wegen. Maatregelen die zijn genomen, zijn bijvoorbeeld:

- Het plaatsen van drempels bij zebrapaden om auto's af te remmen;
- Het versmallen van rijbanen bij zebrapaden door bijvoorbeeld het aanleggen van een middeneiland;
- Het verhogen van zebrapaden (op een plateau) volgens de 'Richtlijnen Vrijliggende Zebrapaden op wegvakken' die eind 2024 is vastgesteld.

Al dit soort maatregelen maken zebrapaden veiliger voor voetgangers en zorgen ervoor dat automobilisten langzamer rijden. Een voorbeeld hiervan is de aanleg van een voetgangersoversteekplaats (VOP) op plateau bij de kruising Maxwellstraat/Kruislaan.



Bewust mobiliteitsgedrag

Het effectief aanpakken van gevaarlijk verkeersgedrag in Amsterdam betekent kiezen voor oplossingen die passen bij de specifieke problemen en doel-groepen. Naast het nemen van infrastructurele maatregelen, beïnvloeden we verkeersgedrag door middel van inzet van campagnes, verkeerseducatie en gedragsprojecten. Daarbij geldt handhaving als sluitstuk om gedrag te beïnvloeden.

Onderwerpen

- Aanpak risicogedrag
- Aanpak risicodoelgroepen
- Handhaving
- Educatie en bewustwording
- Fietsstimulering

Handhaving, aanpak risicogedrag en -doelgroepen

104.177

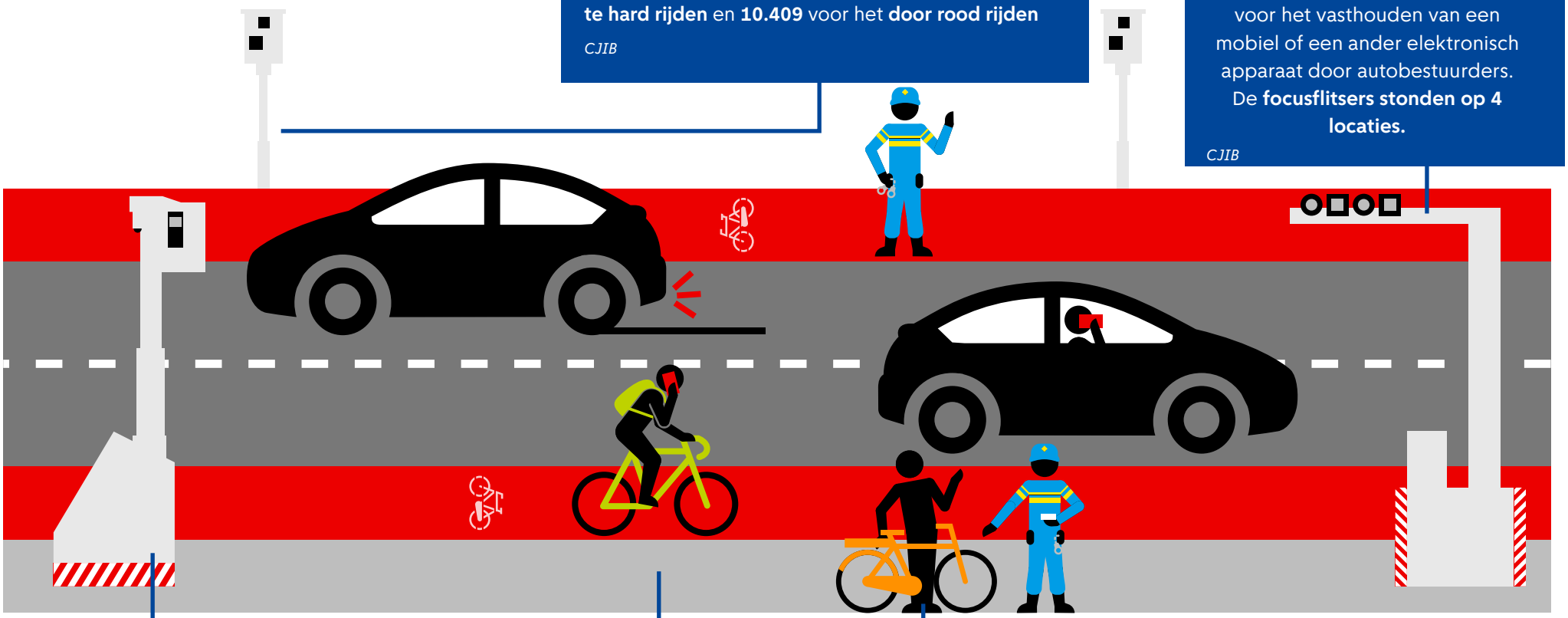
geconstateerde overtredingen, waarvan **93.768** voor **te hard rijden** en **10.409** voor het **door rood rijden**

CJIB

9.169

geconstateerde overtredingen voor het vasthouden van een mobiel of een ander elektronisch apparaat door autobestuurders. De **focusflitsers stonden op 4 locaties.**

CJIB



7

flexflitsers controleerden op snelheid op **18 unieke locaties**

173

boetes voor bellen op de fiets

CJIB/Politie

1.795

boetes voor opgevoerde e-bikes (waaronder fatbikes)

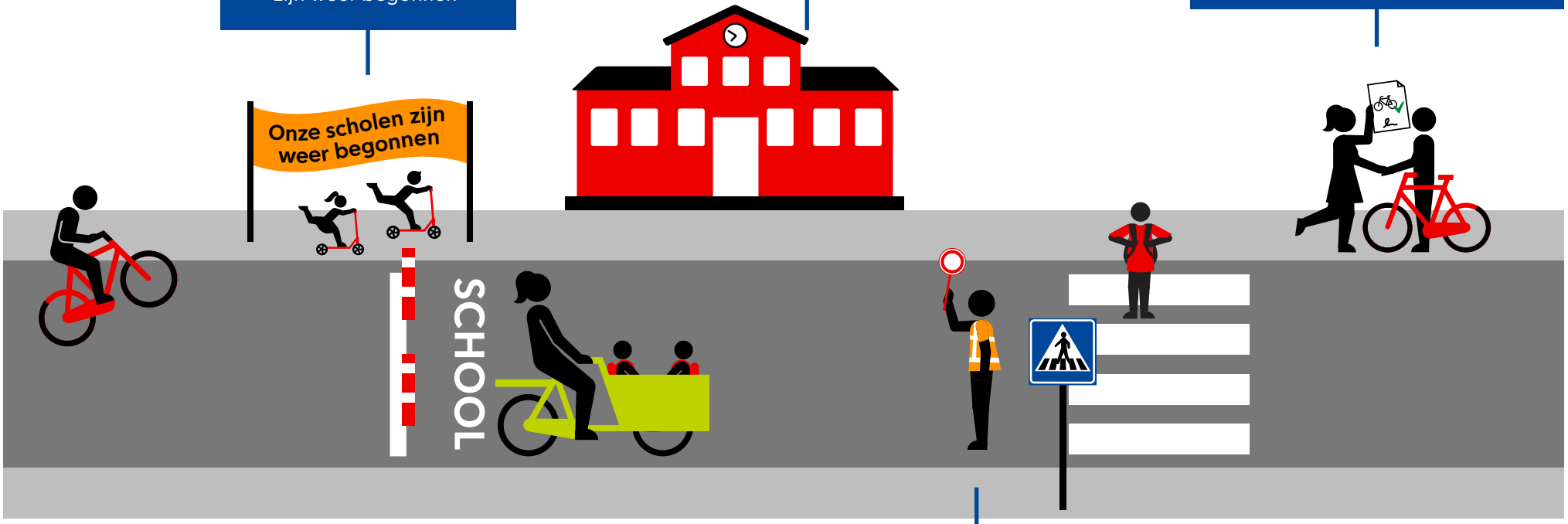
**Pilots 30/20; handhaving 30 km/uur; wegmarkering 30 km/uur; omdraaien voorrangsregeling; onderdoorgangen; high five; ISA e-bike*

Fietsstimulering, educatie en bewustwording

131
opgehangen spandoeken campagne 'Onze scholen zijn weer begonnen'

36
deelnemende scholen aan de week van het verkeer

12
locaties waar fietslessen voor volwassenen worden aangeboden. Geslaagden krijgen een fiets.



Scholen die gebruik maken van het verkeerseducatie-aanbod

192
kinderopvanglocaties

94%
van de basisscholen

36%
van de middelbare scholen

101
verkeersambassadeurs/ verkeersouders bij basisscholen.



Focusflitsers

In 2025 is de focusflitser door het CVOM geïntroduceerd in Amsterdam. De focusflitser handhaaft op het gebruik van mobiele telefoons achter het stuur. Omdat de focusflitser eenvoudig te verplaatsen is kan met een gering aantal flitsers op verschillende plekken gehandhaafd worden. De focusflitser is daarmee een aanvulling op de bestaande handhavingsmethoden (zoals de MONOcam en controle vanuit een touringcar) tegen afleiding in het verkeer. Het handhaven versterkt zo de boodschap van de MONO-campagne: achter het stuur ben je alléén bezig met het verkeer.

Er zijn op dit moment zeven locaties in Amsterdam door het OM geschikt bevonden waar een focusflitser kan staan. Net als de flexflitsers wordt de focusflitser elke twee maanden verplaatst naar een andere plek. Hierdoor komt een focusflitser één tot drie keer per jaar terug op dezelfde locatie.



Fietsstimulering: High Five & Fietsboxen

Bij sommige basisscholen zorgt het halen en brengen van kinderen met de auto voor onveilige situaties en gevoel. Daarom is bij zes scholen het spel High Five gestart. Dit spel motiveert kinderen om lopend of fietsend naar school te gaan. Onderweg geven ze een “high five” aan digitale handen langs de route. Zo verdienen ze een beloning voor zichzelf of de school. Het spel duurt een jaar en bevat extra opdrachten om kinderen te motiveren. Hierdoor gaan meer kinderen actief naar school. In 2026 wordt het spel na evaluatie op nieuwe scholen ingevoerd.

Leren fietsen

Sommige kinderen kunnen niet fietsen. Daarom leren gymdocenten hen fietsen met speciale fietsboxen vol lesmateriaal. Deze boxen komen twee keer per jaar op het schoolplein. Het programma loopt tot 2027.



Pilot “Rustig fietsen in parken”

In het voorjaar van 2025 heeft de gemeente een proef gedaan in het Vondelpark, Rembrandtpark en Westerpark om snelle fietsers rustiger te laten rijden. Bij de ingangen stonden schermen met de boodschap: “Ik rijd rustig, omdat...”. Halverwege het park werden fietsers bedankt voor hun snelheid. De boodschap was positief en liet fietsers zelf nadenken over hun reden om rustiger te rijden. Dit werkt beter dan waarschuwen of straffen.

Op de videoschermen waren verschillende soorten fietsers te zien, zodat parkgebruikers zich herkenden. De boodschap werd getoond op drukke fietsroutes en op drukke tijden. Bezoekers waardeerden de aandacht voor het probleem, maar snelheidsmetingen lieten geen verschil zien. De resultaten worden gebruikt voor nieuwe maatregelen in 2026.

Financiën

Begroting en realisatie programmaperiode

De realisatie voor het programma tot en met 2025 bedraagt € 144,54 miljoen. In 2025 is een totaal van €15,44 miljoen gerealiseerd (inclusief ontvangen subsidies). Dit bedrag is uitgegeven aan de deelprogramma's Fietsinfrastructuur, Fietsparkeren, Verkeersveiligheid, 30 km/uur in de stad en Voetganger. 2025 was een overgangsjaar, van programma naar opgaveteam en een voorbereiding op de overgang naar de lijn, met een bijbehorende verlaging van de budgetten. Bij het opstellen van de begroting voor 2025 was het ambitieniveau hoger dan wat uiteindelijk is uitgevoerd. Onder andere een bezuiniging op het deelprogramma 30 km/u in de stad lag hier ten grondslag aan. Doordat we als programma in 2025 minder hebben uitgegeven, ontvingen we ook minder subsidie van de Vervoerregio Amsterdam.

	Realisatie	Dekking Stedelijk Mobiliteitsfonds (SMF) / Fonds Stadsverbetering	Dekking derden (o.a. VRA, Rijk)
Totaal gerealiseerd 2018-2025	€ 144,54 miljoen	€ 107,38 miljoen	€ 31,17 miljoen
Totaal gerealiseerd 2018-2024	€ 128,81 miljoen	€ 97,59 miljoen	€ 31,23 miljoen
Begroot 2025	€ 22,62 miljoen	€ 15,12 miljoen	€ 7,50 miljoen
Gerealiseerd 2025	€ 15,73 miljoen	€ 9,79 miljoen	€ 5,94 miljoen

Bijlage

Verbeteren verkeersveiligheid

Blackspots

Een blackspot is een plaats waar veel verkeersongevallen plaatsvinden. Het programma Verkeersveiligheid laat jaarlijks een overzicht opstellen van de blackspots in de stad. De Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA) heeft hierin een onderzoeks-, advies- en toetsingsrol en werkt samen met de juridisch wegbeheerder bij de aanpak van blackspots.

IVM-locaties (Gebiedslocaties)

Dit zijn locaties die als verkeersonveilig gemeld zijn door bewoners, ondernemers en gebiedsteams. Vanaf 2021 zijn deze locaties toegevoegd aan programma Verkeersveiligheid. Prioritering van maatregelen vindt plaats in overleg met de stadsdelen.

Protocol-locaties

Na elk dodelijk ongeval wordt door de WBA een onderzoek gedaan naar de infrastructuur. Ook na ernstige ongevallen die door de politie aan de WBA worden voorgelegd gebeurt dit conform het protocol afhandeling verkeersongevallen met dodelijke en ernstige afloop. Indien nodig worden na een onderzoek versneld aanpassingen gedaan aan de infrastructuur.

Veilig en uitnodigend voor fietsers en voetgangers

1.516
Aantal gerealiseerde fietsparkeerplekken op straat

58
Centrum

218
Oost

0
Weesp

82
West

172
Zuid

0
Nieuw-West

0
Noord

986
Zuidoost

Bewust mobiliteitsgedrag

11.150
Verspreide fietsparkeerkaarten door fietsverhuurders

18.300
Uitgedeelde fietslampjes

9
Uitgevoerde campagnes (BOB, MONO, Onze scholen zijn weer begonnen, Met elkaar Overweg, Snelheid, AAN, Week van het Verkeer, ’t Kan Hard Gaan (e-bike), Doortrappen)

Colofon

Tekst en redactie
Gemeente Amsterdam,
Verkeer en Openbare Ruimte,
Kennis en Kaders

Vormgeving
Ontwerpwerk

Fotografie
Beeldbank gemeente Amsterdam
o.a. Edwin van Eis

Meer informatie
Verkeer en Openbare Ruimte
Postbus 95089, 1090 HB, T 12 020
amsterdam.nl/verkeersveiligheid
veiliglopenenfietsen@amsterdam.nl

Augustus 2026

©V&OR. Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.
V&OR aanvaardt geen aansprakelijkheid voor onjuistheden/onvolledigheden.

ONT20261136