VN2025-010050
rve verkeer en or

Gemeente Amsterdam

Staf

Voordracht van 07 juli 2025

Portefeuille: Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit

Agendapunt: Bo

Onderwerp

Svz Handhaving GOW30km door politie en vervolg

Gevraagde beslispunten

1. Kennisnemen van de uitkomsten van de Subdriehoek van 22 mei
2. Kennisnemen van de ambtelijke vervolgbespreking over B-wegen; dit zijn wegen die volgens de politie gereed kunnen worden gemaakt voor structurele handhaving op GOW30 wegen na het aanleggen van snelheidsremmende maatregelen.

3. Kennis nemen van het voorleggen van de Uitwerking propositie verkeershandhaving aan de Burgemeester waarin de uitwerking van de maatregelenlijst en vervolg

Onderbouwing beslispunten

Voorliggend stuk is in de staf geagendeerd op uw verzoek: "Graag op staf. Ik vind dat de evaluatie 30km echt aanknopingspunten geeft om juist wel te gaan handhaven zonder extra fysieke maatregelen want verschil in snelheid is vrij klein en effect handhaving vrij groot en effect maatregel 30 in voorkomen slachtoffers ook vrij groot." Deze vetgedrukte en onderstreepte tekst geeft de wijzigingen aan ten opzichte van de eerdere mapvoordracht.

Bij de beslispunten is als actualisatie punt 3 toegevoegd en dit is onderbouwd bij Onderbouwing beslispunten Ad 3.. Onderdeel van beslispunt 3 is dat op de agenda van de Driehoek structureel ruimte zal worden gemaakt voor het onderwerp verkeersveiligheid. Dit biedt voor u een kans om op termijn het onderwerp verkeershandhaving GOW 30km te agenderen op de Driehoek zonder te hoeven escaleren.

Bij de onderbouwing beslispunten onder ad 2 is als actualisatie onderaan het volgende toegevoegd: Bij het laatste ambtelijke overleg met de politie is afgesproken dat verkeerskundigen van gemeente en politie verder spreken over de mogelijke aanpassingen aan en eventuele transitie van vier B-wegen naar A-wegen Politie wil een Definitief Ontwerp (DO) voor deze transitie voordat ze tot handhaving overgaat (dat doen ze binnen 6-12 maanden voordat het DO wordt uitgevoerd).

Bij de processtappen is onderaan toegevoegd dat vanuit de uitwerking vanuit de propositie verkeershandhaving ruimte zal worden gemaakt op de agenda van de Driehoek voor het onderwerp verkeersveiligheid en zo nodig ook voor Handhaving GOW30km.

In de stafbespreking van 19 mei 2025 heeft u gevraagd een om terugkoppeling van de bespreking 'structurele handhaving op GOW30 wegen door de politie in de Subdriehoek van 22 mei 2025. Gesprekken met de politie en het OM en de subdriehoek hebben (nog) niet geleid tot de door gemeente Amsterdam gewenste structurele handhaving op meerdere locaties van GOW30 in de stad. Door de politie zijn 12 van de 24 aangedragen wegen beoordeeld. Daarvan is ambtelijk aangegeven dat momenteel alleen de Spaklerweg geschikt is om te gaan handhaven. Alle andere aangedragen GOW30 wegen voldoen (nog) niet aan de (interpretatie van de politie van een) geloofwaardige weginrichting die de politie eist om te gaan handhaven. Sommige wegen zouden met relatief beperkte ingrepen geschikt gemaakt kunnen worden. Andere wegen zouden veel ingrijpender moeten worden aangepast om aan de eisen van de politie te voldoen. Hiervoor ontbreken de middelen. Bovendien zijn de door de politie gevraagde maatregelen zoals drempels

vaak in strijd met de eisen die de politie elders aan de gemeente stelt vanwege de aanrijtijden voor Nood- en Hulpdiensten. Komende periode werken we ambtelijk door aan het beoordelen van meer wegen en de benodigde wegaanpassingen in gezamenlijkheid met de politie.

Ad 1. Kennisnemen van de uitkomsten van de Subdriehoek van 22 mei
In de Subdriehoek van 22 mei is het volgende besproken: Structurele handhaving GOW 30 locaties, en het handhavingsplan 2025.
a. Structurele handhaving door de politie op GOW30 wegen en de bijhorende memo hierover opgesteld door de politie.
Er zijn verschillende ambtelijke overleggen geweest tussen de gemeente, de politie en het OM. De gemeente heeft de politie gevraagd om over te gaan tot structurele handhaving op een aantal door de gemeente voorgestelde GOW30 wegen. De gemeente is van mening dat het belangrijk is om te handhaven op GOW30 wegen vanuit een verkeersveiligheidperspectief (waaronder gemeten snelheden). In overleg met de politie heeft de gemeente een groslijst met wegen aangeleverd waar handhaving is gewenst.
De politie heeft 12 van de 24 door gemeente aangeleverde locaties geselecteerd, geanalyseerd en beoordeeld:

In deze beoordeling is één locatie door de politie geschikt bevonden voor handhaving (zie bijlage 1). Belangrijkste criterium om de rest van de locaties op dit moment af te wijzen is dat deze wegen volgens de politie niet ('geloofwaardig') voldoen aan de CROW GOW30 inrichtingskenmerken. De enige locatie die wél in aanmerking komt voor handhaving is de Spaklerweg. De politie heeft deze locatie beoordeeld als A-locatie. Andere wegen zijn beoordeeld als B of C locaties. De uitleg van deze classificering is door de politie beschreven in de memo Handhaving GOW30 (zie bijlage 2).
Voor B-wegen geldt dat de politie hier kansen ziet voor handhaving na het toepassen van snelheidsremmende maatregelen, zoals het aanleggen van plateau's en/of drempels. De politie heeft vier van de 12 beoordeelde wegen aangemerkt als B-wegen. Het gaat hier om 4.1, 4 (ondanks het feit dat de laatste twee wegen recent opnieuw zijn ingericht als wegen met GOW30 inrichtingskenmerken). Over deze B-wegen gaan wij nog in gesprek met de politie (ad 3).
Verder zijn er zeven GOW30 wegen geclassificeerd als een C-weg. Hierbij voldoet de inrichting van de weg niet of is de weg ongeschikt bevonden vanwege (toekomstige) werkzaamheden, waarbij de politie aangeeft deze na de werkzaamheden nogmaals te beoordelen.
De overige 12 aangedragen wegen zijn nog niet beoordeeld vanwege capaciteitstekort van de politie. De gemeente zal bij het eerstvolgend gesprek met de politie vragen wanneer beoordeling plaatsvindt van deze laatste set wegen.
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 GOW 30 (Q2/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 4.1, 4 doorgaan.
Aandachtpunt bij B-wegen: dilemma risicolocaties 30km in de stad
De oplossingsrichting die de politie 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 in de Stad momenteel bezig om op 11 locaties in de stad snelheidsremmende maatregelen uit te voeren voor 2025. De maatregelen zoals plateau's zijn in lijn met de nieuwe richtlijnen voor verbrede zebra's en de CROW inrichtingskenmerken. Maar bij deze uitvoering lopen we voornamelijk aan tegen negatieve adviezen van de Nood- en Hulpdiensten in het Toetsteam, waar de politie onderdeel van is.
Niet alleen de locaties worden ter discussie gesteld, maar ook de drempels op zich en ook nog eens

de materialisering daarvan. Zo hebben de brandweer en ambulance eerder in principe goedkeuring gegeven op de meeste locaties, mits de drempels van rubber zijn. Dit is geen drempel die Puccini voorschrijft en heeft ook een mindere remmende werking. De politie heeft nog meer moeite met de maatregelen. Hun standpunt tot nu toe is: "Hoewel deze drempels goed overrijdbaar zijn voor brandweer en ambulancedienst, zijn deze dat niet voor de politievoertuigen. De beoogde snelheidsreductie voor het algemene verkeer, zal dus eveneens van toepassing zijn op de politievoertuigen, hetgeen ten nadele zal zijn van de effectieve aanrijdtijden/ operationele inzet."
Dus de politie is vanuit hun operatie geen voorstander van drempels, maar als handhaver vraagt de politie juist wel om snelheidsremmede maatregelen.
Het is op dit moment dan ook onzeker of het haalbaar is om in ieder geval 8 van de 11 locaties uit te voeren vanwege de negatieve adviezen, dus alles schuift door in de tijd. En zodoende lijkt het niet haalbaar om het budget van €1 mio, bestemd voor 30 km in de stad voor dit jaar uit te geven. Ook voor de komende jaren heeft het Uitvoeringsprogramma eenzelfde budget om snelheidsremmende maatregelen uit te voeren op GOW30 wegen (1 mio/jaar). Hiervan is nu onduidelijk of dit budget uitgegeven kan worden gezien de huidige principiële discussies over drempels met Nood- en Hulpdiensten op dit dossier. En ook op andere dossiers en/of thema's zal dit terugkomen. Zo zijn er vanuit de Pijler Voetganger (onderdeel van UVP Veilig Lopen en Fietsen) ook locaties waar snelheidsremmende maatregelen worden voorgesteld.
Belangrijk om te benoemen dat de CROW inrichtingskenmerken geen wetgeving zijn, maar richtlijnen voor wegbeheerders. Hierover zegt het CROW zelf dat het om voorlopige richtlijnen gaat en dat de ontwerprichtlijnen pas vastgesteld kunnen worden wanneer de effecten in de praktijk voldoende zijn aangetoond, omdat er op dit moment nog nauwelijks ervaring is opgedaan met de GOW30.
b. Het Regionale Handhavingsplan 2025 van de politie
Het Regionale Handhavingsplan van de politie (bijlage 3) heeft een nieuwe vorm en wordt ter kennisname aan de Driehoek aangeboden. De politie stelt dit plan op en is verantwoordelijk voor de uitvoering van de verkeershandhaving. Het (CV)OM is verantwoordelijk voor de vervolging en heeft het gezag over de politie. Het CVOM voert de regie en bepaalt o.a. de thema's en het aantal uren dat de politie krijgt voor de inzet van handhaving. Verder is het CVOM in de lead als het gaat om elektronische handhaving (flitspalen) en hanteren hier in zekere zin dezelfde lijn als de politie.
Het Regionale Handhavingsplan bevat een top 10 van onveilige projectwegen waarop structureel wordt gehandhaafd op Verlichting, Alcohol, Roodlicht, Afleiding en Snelheid (VARAS). Ook is er in het Handhavingsplan beschreven welke inzet er per stadsdeel specifiek zal worden gepleegd. Deze inzet op overtredingen van automobilisten bestaat voornamelijk uit radarcontroles en laserguncontroles).
Het handhavingsplan is een groeidocument. Politie, (CV)OM en gemeente overleggen 1x per kwartaal over de stand van zaken. De politie is initiatiefnemer en stelt het plan op. De gemeente is adviserend.
Conclusie: Beperkte structurele snelheidshandhaving op GOW30km wegen, wel incidenteel
Voorheen werd op snelheid structureel gehandhaafd vanuit het Handhavingsplan Politie. De politie is nu voorlopig niet van plan om structureel te handhaven op snelheidsovertredingen van automobilisten op GOW30 wegen (behalve op de Spaklerweg), omdat de politie de weginrichting vooralsnog niet bij de maximale snelheid van 30km/u vindt passen. Politie gaf in de Subdriehoek van 22 mei aan in heel Amsterdam, ook op GOW30km wegen, incidenteel te handhaven bij rijdende controles. Incidentele handhaving is ongepland en gebeurt bij opvallend gedrag zoals slingeren, te hard rijden en dergelijke. Dit wordt toegepast door zowel verkeersagenten als door agenten van de basisteams. Er is geen inzicht in het aantal geschreven incidentele bekeuringen.
Overwegingen om nu nog niet te agenderen voor driehoek
Nu ons na vele gesprekken duidelijk is geworden dat de politie op korte termijn slechts op één GOW30 straat bereid is te gaan handhaven, kunt u overwegen om opnieuw bestuurlijk in de Driehoek te bespreken hoe verder te gaan met handhaving op GOW30. We adviseren dat nu nog niet te doen, en eerst verder te verkennen samen met de politie en OM wat er wel mogelijk is en welke wegaanpassingen gevraagd worden. De uitkomst van de vorige keer in de Driehoek van april 2024

was:"Wethouder Melanie van der Horst vraagt van de Driehoek aandacht voor het handhaven op 30 kilometer zones en dan met name op de wegen die reeds zo zijn ingericht dat er ook daadwerkelijk handhavend kan worden opgetreden. De plv. PC heeft in dat Driehoekoverleg aangegeven dat de politie
kan handhaven op 30 kilometer wegen die conform geldende wetgeving ingericht zijn. De plv. PC zegt
toe dat het infrateam van de politie zich hierop zal gaan richten en dat ook de basisteams in de stad hier
een bijdrage aan zullen leveren. "
We verkennen de komende tijd verder ambtelijk wat voor ruimte politie en (CV)OM hebben om alsnog over te gaan op handhaving op meer GOW30km wegen. Daarbij wordt geprobeerd om partijen dichter bij elkaar te brengen. Mocht dit niet lukken dan kan er alsnog voor gekozen worden om naar de Driehoek te gaan met bijvoorbeeld de volgende insteek:
We kunnen nieuwe informatie inbrengen in de Driehoek, namelijk de Monitor 30km. Onze evaluatie van de maatregel laat zien dat we met beperkte wegaanpassingen al 11% slachtofferreductie in één jaar tijd behaald hebben. Door naast de Spaklerweg op meer plekken zichtbaar te gaan handhaven (en hierover te communiceren) kunnen we er gezamenlijk voor zorgen dat '30 km in de stad' een nog groter succes wordt, voor de leefbaarheid en veiligheid van onze stad.
Daarnaast kunnen we om een eenduidigere houding van de politie vragen over het toepassen van wegaanpassingen en snelheidsremmende maatregelen. Enerzijds eist de politie deze aanpassingen vóórdat er gehandhaafd kan worden, en anderzijds worden onze voorgestelde wegaanpassingen "negatief geadviseerd" door andere politiecollega's in het Toetsteam vanwege de geschatte impact op aanrijtijden Nood- en Hulpdiensten (zie 1a).
Risico van deze vorm van agendering is dat de Driehoek ons blijft terugverwijzen naar weginrichting en er geen beweging komt in het standpunt ten aanzien van inzet op handhaving op GOW30 wegen, met name omdat het CVOM ook deze lijn steunt in de (beperkte) toekenning van flexflitspalen op GOW30 wegen. We adviseren om in dit scenario in ieder geval in een voorgesprek met de Burgemeester de inzet in de Driehoek bespreken.
In de raadsinformatiebrief Monitor 30km hebben we deze problematiek bestuurlijk samengevat voor de raad.

Ad 2. Kennisnemen van de ambtelijke vervolgbespreking over B-wegen; dit zijn wegen die volgens de politie gereed kunnen worden gemaakt voor structurele handhaving op GOW30 wegen na het aanleggen van snelheidsremmende maatregelen.
In de Subdriehoek van 22 mei 2025 is afgesproken dat vertegenwoordigers van de politie, gemeente en het OM in juni om tafel gaan om de mogelijke aanpassing van B-wegen te bespreken om er (in de ogen van de politie) een A-weg van te maken. Voor kleine maatregelen is mogelijk budget voor vrij te maken vanuit het budget 30 in de stad en het UVP (pijler Voetganger). Voor grotere maatregelen zoals herinrichtingen is beperkt budget.
Op vele manieren vindt ambtelijk overleg met de politie plaats waaronder:
- Overleg B-wegen
- Kwartaaloverleg Regionaal Handhavingsplan
- Juridisch kader
- Het toepassen van drempels
- Subdriehoek etc.

De vraag is wat deze gesprekken op zullen leveren. De politie vraagt om diverse aanpassingen op Bwegen
volgens de CROW-richtlijnen voor 30km wegen voordat ze structurele handhaving willen inzetten. Bij de gemeente is er vaak onvoldoende budget voor een herinrichting waarbij de hele weg wordt versmald, is er beperkte capaciteit om wegen aan te kunnen passen of het ontbreekt het aan fysieke ruimte om de weginrichting aan te passen en er een (volgens de politie) geloofwaardige

weginrichting van te maken. Ook is er op juridisch niveau discussie over sommige reeds genomen verkeersbesluiten, denk aan het plaatsen van 30 km/uur borden. Beide argumenten (geen geloofwaardige inrichting en geen houdbaar verkeersbesluit) zijn terugkerende discussiepunten op wegen waar wij vragen om handhaving. Het OM sluit zich rond deze punten aan bij de politie. Dat maakt het voor ons, als gemeente, erg lastig om het gesprek aan te blijven gaan met de politie – laat staan om wegen goedgekeurd te krijgen voor handhaving. Een ambtelijk gesprek met juristen van politie en gemeente heeft in dat kader niets opgeleverd (zie bijlage verslag gesprek juridisch kader handhaving). Het woord "onrechtmatig" is altijd gerelateerd aan de inrichting volgens de CROWrichtlijnen.

Bij het laatste ambtelijke overleg met de politie is afgesproken dat verkeerskundigen van gemeente en politie verder spreken over de mogelijke aanpassingen aan en eventuele transitie van vier B-wegen naar A-wegen [redacted]). Politie wil een Definitief Ontwerp (DO) voor deze transitie voordat ze tot handhaving overgaat (dat doen ze binnen 6-12 maanden voordat het DO wordt uitgevoerd).

Ad 3. Kennis nemen van het voorleggen van de Uitwerking propositie verkeershandhaving aan de Burgemeester waarin de uitwerking van de maatregelenlijst en vervolg.

De wethouder van Rotterdam heeft bij het Bestuurlijk Overleg (BO) van de G4 op 21 mei jl. met u en de andere wethouders Verkeer gesproken over de Propositie Verkeershandhaving. Vanuit het Strategisch Beraad Verkeersveiligheid (SBV) is vorig jaar besloten dat een gezamenlijke werkgroep G4, JenV, CVOM, I&W, VNG, CJIB, IPO, MRDH/VRA en Politie een pakket aan gedragen maatregelen opstelt om verder uit te werken. Rotterdam neemt namens de G4 deel aan deze werkgroep. In het BO van de G4 is afgesproken dat alle wethouders de 13 benoemde verder uit te werken maatregelen zouden ontvangen (zie tabel hieronder en bijlage 4).

Tabel: 13 uit te werken maatregelen om de objectieve en subjectieve pakkans van verkeersovertredingen te vergroten

Meest kansrijk: door 4 of 5 partijen kansrijk gescoord	**Penvoerder Fiche**
1. Meer maatwerk mogelijk maken in de criteria, met name voor de flexflitser. Input wegbeheerders meenemen in opstellen van de criteria.	OM (met inbreng wegbeheerders en G4)
1. Gemeenten meer invloed geven (bijv. in de vorm van een adviserende rol) op de roulatie van de camera's en de effectiviteit van de flexflitsers, bv door de roulatie-frequentie te verhogen.	OM (met inbreng wegbeheerders en G4)
1. Prioritering verkeershandhaving Politie: *Elke agent meer aandacht voor verkeershandhaving*	JenV/DGPenV (met inbreng Politie en DRC)
1. Meer aandacht voor verkeershandhaving na de basispolitieopleiding PO21	JenV/DGPenV (met inbreng Politie, DRC en IenW)
13. Rijdende radar: uitzoeken wat er voor nodig is om deze in te kunnen gaan zetten	Politie (met inbreng DGPenV en OM)
19. Verkeersveiligheid en daarmee verkeershandhaving structureel agenderen in lokale driehoeken. Dit omvat gerichte afstemming over handhavingsprioriteiten, de juiste doelgroepen en tijdstippen, evenals het verbeteren van briefings voor de politie om handhaving effectiever en gerichter te maken.	G4 (met inbreng van VNG, IPO, Politie, Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam/Den Haag)

20. Gesprek DGRR/DGPenV/Politie over prioritering verkeershandhaving	JenV/DGRR (met inbreng Politie en DGPenV)
Kansrijk: door 2 of 3 partijen kansrijk gescoord	**Penvoerder Fiche**
1. Inzet ANPR camera's op veelplegers of alcoholisten: juridische en daarna praktische analyse of dit mogelijk is	OM (met inbreng Politie, DGPenV en G4)
11. Verhogen van het aantal alcohol+ drugs controles in het verkeer (ook met als doel verhogen subjectieve pakkans)	JenV/DGPenV (met inbreng Politie en DRC)
12. Waarschuwingspalen (tussen flitspaal en smileypaal in)	G4 (met inbreng van VNG en OM)
16. Communicatieboodschap integreren bij inzet flexflitser en mee laten reizen. Vóóraf waarschuwen op locatie – handhaven op locatie – boodschap nog even laten hangen als paal al verhuisd is. Hier ook effectmetingen op uitvoeren.	IPO (met inbreng OM, G4, IenW en Vervoerregio Amsterdam)
17. Communicatie over (nut en doel) handhaving richting burger.	JenV/DGRR (met inbreng Politie, DGPenV, IenW en CJIB)
23. Samenwerken met verzekeraars om bijvoorbeeld kortingen te geven op verzekeringspremies voor veilige rijgedragingen. Dit kan bestuurders motiveren om zich aan de regels te houden, omdat ze weten dat ze anders hogere kosten riskeren.	IenW

Opmerkingen bij tabel over G-4 acties, hoogte boetes en gemeentelijk beheer flitspalen

G-4 acties

Voor twee van de dertien maatregelen staat de G4 aan de lat:

-Verkeersveiligheid en verkeershandhaving structureel agenderen op de lokale driehoek (maatregel 19)

-Inzet waarschuwingspalen, een bestuurder die te hard langs een paal rijdt, krijgt dan een waarschuwingsbrief thuis (maatregel 12).

gemeentelijk beheer flitspalen

Zoals door de G4 besproken is het gemeentelijke beheer van flitspalen (fiche 2) geen onderdeel van het maatregelenpakket. De afspraak is dat het komende jaar eerst maatregelen worden uitgevoerd en dat daarna bekeken wordt of er nog steeds behoefte is.

hoogte boetes

U heeft bij een eerder overleg verzocht of we bij het Rijk aandacht kunnen vragen voor de hoogte van de boetes. Dit is nu geen onderdeel van het maatregelenpakket. Over de hoogte van de boetes is een kamerbrief verschenen met advies van het OM aan de minister om boetes te verlagen. Beslisnota bij Kabinetsreactie rapport "Boetestelsels in balans".pdf. De minister heeft dit advies naast zich neergelegd.

Aanleiding

Vorig jaar is door verschillende partijen de propositie 'Van Versnipperde Verantwoordelijkheden naar Veilig Verkeer' gelanceerd van-versnipperde-verantwoordelijkheden-naar-veilig-verkeer-propositie-verkeershandhaving-def.pdf

- Deze propositie is tweemaal besproken in het SBV. De noodzaak van goede en intensievere verkeershandhaving wordt door alle partijen onderschreven en voor alle partijen is de (gevoelde) pakkans van groot belang om verkeersdeelnemers zich aan de regels te laten houden. In het SBV is echter geconcludeerd dat aan de voorstellen uit deze propositie belangrijke juridische en praktische nadelen kleven en er meer principiële afwegingen aan ten grondslag liggen vanwege fundamentele wijziging van de verkeershandhaving die dit vereist.
- Er is daarom gekozen om een gezamenlijke werkgroep op te richten om te werken aan maatregelen die op een effectieve, proportionele en uitvoerbare manier bijdragen aan de doelstelling achter de propositie, namelijk het vergroten van de objectieve en subjectieve pakkans. De landelijke werkgroep onder voorzitterschap van JenV, bestaat uit vertegenwoordigers van de G4, VNG, OM, Politie, IPO, vervoersregio's, CJIB, JenV en IenW. De afgelopen maanden heeft de werkgroep gewerkt aan haar opdrachtformulering en aan de uitwerking van maatregelen die bijdragen aan het gezamenlijk gestelde doel.
- De intentie van de geselecteerde maatregelen en de werkgroep is dat de verschillende partijen de handen ineenslaan en daarbij voor de komende twee jaar een heldere koers hebben om maatregelen uit te werken die de verkeershandhaving gericht verstevigen.
- Het onderdeel van de oorspronkelijke handhavingspropositie dat ging over de uitbreiding van bevoegdheden van Boa's is conform afspraak in SBV ondergebracht in de algehele herziening van het Boa-bestel.

Kortom: op de agenda van de Driehoek structureel ruimte worden gemaakt voor het onderwerp verkeersveiligheid. Dit biedt voor u een kans om op termijn het onderwerp verkeershandhaving GOW 30km te agenderen op de Driehoek zonder te hoeven escaleren.

Volgende processtappen

De samenwerking op vlak van handhaving met politie en OM gaat (nog) niet zoals we willen. We zijn blij met de pilot flitspalen op 30 en de gesprekken die wel plaatsvinden, maar de structurele inzet is tot nu toe beperkt.
We adviseren de volgende stappen:
1. We moeten echter eerst nog verder samenwerken-verkennen met politie in OM want we hebben nog niet alle ambtelijke stappen gezet.Zo moeten we:
1. Aanvullende wegen laten beoordelen door de politie
2. Benodigde weginrichting aanpassingen in meer detail doorspreken, inclusief dilemma van plateaus/drempels en aanrijtijden voor nood- en hulpdiensten
3. Bespreken welke CROW richtlijnen echt noodzakelijk zijn voor het kunnen starten van handhaving en welke optioneel
2. Mogelijk adviseren we later dit jaar wel om dit onderwerp bestuurlijke te agenderen in de driehoek. We zouden daar het volgende kunnen (in)brengen:
1. Resultaten 30 km evaluatie en welke stappen wij als gemeente zetten voor meer aanpassingen aan de wegen
2. Dilemma benodigde aanpassingen weginrichting versus aanrijtijden
3. Gevraagde locaties voor handhaving
Agendering in de driehoek kent echter ook een risico: dat we hetzelfde signaal als in de ambtelijke gesprekken krijgen (handhaving kan alleen op locaties waar de weg geloofwaardig is ingericht) en vereist goede voorbespreking met BM.

Gemeente Amsterdam

Staf

Vanuit de uitwerking van maatregel 19 van de propositie verkeershandhaving zal op de agenda van de Driehoek ruimte worden gemaakt voor het onderwerp verkeersveiligheid en zo mogelijk ook voor Handhaving GOW30km.

Advies en afstemming

Punt 3 afgestemd met Burgemeester, map 7 juli

Punt 3 afgestemd met THOR

alle punten afgestemd met politie en OM

Participatie

Punt 3 afgestemd met politie, OM en THOR voor draagvlak bij uitwerking structurele agendering Driehoek

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2025-041700	Integrale Staf Van der Horst Voordracht (pdf)
AD2025-041759	Bijlage 1 Locaties gewenste GOW30handhaving 2025 en REACTIE POLITIE.docx (msw12)
AD2025-041760	Bijlage 3 Regionaal handhavingsplan.pdf (pdf)
AD2025-041761	Bijlage 2 Memo Handhaving GOW 30, versie subverkeersdriehoek.pdf (pdf)
AD2025-041762	Bijlage 4 Map Burgemeester Voordracht Uitwerking propositie verkeershandhaving.pdf (pdf)

Behandelend ambtenaar of indienend raadslid (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

VOR, 5.1, 2, e @amsterdam.nl

Uitslag