Gemeente Amsterdam

MAP

Voordracht voor de Map wethouder Van der Horst van 12 juni 2025

Portefeuille Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (32)
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

Onderbouwing beslispunten

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 mét 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.

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 B-wegen 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 CROW-richtlijnen.

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.

Advies en afstemming

NVT

Participatie

NVT

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2025-033397	Map wethouder Van der Horst Voordracht (pdf)
AD2025-033560	Bijlage 2 Memo Handhaving GOW 30, versie subverkeersdriehoek.pdf (pdf)
AD2025-033571	Bijlage 3 Regionaal handhavingsplan.pdf (pdf)
AD2025-033706	Bijlage 1 Gewenste locaties GOW30 handhaving en reactie politie.docx (msw12)
AD2025-035753	verslag juridisch kader handhaving GOW30 km.docx (msw12)

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

VOR, 5.1, 2, e @amsterdam.nl

Uitslag