–Oplegnotitie–

Driehoek

Agendapunt: Verkeershandhaving op de recentelijk ingevoerde 30 km/u en handhaving op (opgevoerde) elektrische fietsen/fatbikes

Vergadering:	**Driehoek 4 april 2024**
Agendapunt:	**1a**
Ingebracht door:	**Bestuur**
Behandelend ambtenaar:	5.1, 2, e

Gevraagd besluit

1. Bespreken wens om te starten verkeershandhaving op de recentelijk ingevoerde 30 km/u wegen die al zo ingericht zijn;
2. Bespreken stand van zaken verkeershandhaving van (opgevoerde) elektrische fietsen/fatbikes;
3. Bespreken mogelijkheid voor het instellen van een bestuurlijke Subdriehoek Verkeersveiligheid.

Aanleiding en context

Het gaat niet goed met de verkeersveiligheid in Amsterdam. In 2023 zijn er 10% meer verkeersslachtoffers (1263) in vergelijking met 2022 (1150). Op 8 december 2023 is 30 km/u in de stad ingevoerd, waarbij de verwachting is dat het aantal ongevallen tussen de 20 en 30% kan afnemen. Tot nu toe wordt nog niet gehandhaafd, terwijl dit wel nodig is.
In de vorige besprekingen in de Driehoek in 2022 ter voorbereiding op de uitvoering van 30 km/u in de stad is Verkeershandhaving besproken en is destijds besloten om in te zetten op techniek en overleg met het Rijk om dit mogelijk te maken. Ondanks onze inspanningen om dit elkaar te krijgen heeft dit tot op heden heeft het OM als standpunt dat er niet (automatisch) gehandhaafd wordt op 30 km/u wegen. Intussen is 30 km/u in Amsterdam ingevoerd en worden op straat momenteel de laatste maatregelen uitgevoerd. Op vlak handhaving is er nog geen voortgang, dit ontbreekt nog in het geheel. Dat knelt. Naast de grootschalige invoering zijn er ook al wegen ingericht volgens de GOW 30km/u richtlijnen en daar kan dan worden begonnen met handhaving. We hebben nu ook eerste resultaten, snelheidsdata om dit te onderbouwen.
Daarnaast zien we een urgente opgave voor verkeersveiligheid in de stad met opgevoerde e-bikes, fatbikes (LEVs). Het aantal ongevallen met fietsen is schrikbarend. Uit ons onderzoek blijkt dat meer dan de helft van alle elektrische fietsen harder rijdt dan de toegestane 25 kilometer per uur. Elektrische fietsen zijn veel meer dan een fiets die wat sneller rijdt. Het zijn soms zware bakbeesten die bij een ongeval ernstig letsel veroorzaken . Sinds februari beschikt de politie over rollerbanken en we willen graag in gesprek over hoe de handhaving tot nu toe verloopt en wat er nog meer nodig is om dit probleem op te lossen.

–Oplegnotitie–

1. **Bespreken wens om te starten met verkeershandhaving op de recentelijk ingevoerde 30 km/u wegen die al zo ingericht zijn.**

We willen de mogelijkheid bespreken om op korte termijn te starten met handhaving door de Verkeerspolitie op GOW 30 wegen:

1. Er zijn al wegen zo goed mogelijk ingericht conform de inrichtingskenmerken GOW30 [4.1, 4] Spaklerweg). Daar kan gelijk begonnen worden met handhaving om zo de subjectieve pakkans en het effect van 30 km/u in de stad te vergroten
2. Als volgende stap ook te handhaven andere wegen die objectief onveilig zijn

We hebben als stad veel geïnvesteerd in de 30 km/u aanpak, om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Het OM geeft vooralsnog geen toestemming om (flex)flitspalen voor 30 km/u te plaatsen terwijl deze wel beschikbaar zijn. Hier zetten we druk op richting het Rijk onder andere in de onlangs gepubliceerde G4 propositie Verkeershandhaving. In de tussentijd willen we graag starten met handhaven op specifieke wegen die goed ingericht zijn en waar onveiligheid speelt. Dit vergroot het succes van de 30 km/u aanpak, het sluitstuk van het project is handhaving.

Bijgevoegde lijst met straten van Amsterdam geeft een eerste beeld van de gereden snelheden tot nu toe sinds de invoering op 8 december jl. Dit biedt een aanleiding om concrete handhavingslocaties gezamenlijk te bepalen. De verder uitgewerkte evaluatie volgt rond de zomer 2024. In de eerste twee maanden van 2024 is ten opzichte van 2023 al een daling van de V85 gereden snelheid van 10% te zien. Zonder handhaving en grote infrastructurele ingrepen is dit al een fors resultaat. Als gemeente werken we ook nog meerdere maatregelen op straat uit, zoals markeringen en belijning.

Op deze lijst zijn ook straten opgenomen die al zoveel mogelijk ingericht zijn conform de GOW 30 richtlijnen, zoals [4.1, 4], Spaklerweg [4.1, 4]. Dit jaar zullen meer straten een GOW30 inrichting krijgen (o.a. Stadhouderskade en Nassaukade). En dat er nog meer projecten in de planning zitten die conform GOW 30 heringericht zullen worden.

Voor de subjectieve pakkans willen we graag dat de politie ook meedoet en zichtbaar handhaaft op 30 km/u. Met handhaving erbij kunnen we ervoor zorgen dat de snelheid verder daalt. We kunnen hier snel mee starten. Een aantal wegen staan ook als *Projectwegen* op de verkeershandhavingslijst van de politie. Ervaringen in andere steden (Brussel, Bilbao, Helsinki, Graz) hebben eerder ook al laten zien dat de invoering van 30 km/u juist gecombineerd met handhaving de effectieve snelheid en het aantal verkeersslachtoffers verder kan dalen. Zowel op wegen waar het snelheidsregime niet wijzigde (behoud van 30 of 50 km/u), als op wegen waar de maximumsnelheid verlaagd werd van 50 naar 30 km/u[1].

[1] https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/news/drie-jaar-30-kmu-in-brussel-een-stand-van-zaken

2. Bespreken stand van zaken verkeershandhaving van (opgevoerde) elektrische fietsen/fatbikes

Het aantal ongevallen waar fietsers slachtoffer zijn is schrikbarend: meer dan 52% van alle verkeersslachtoffers zat op de fiets, 2500 in totaal. We zien nu in metingen op straat dat tussen de 20 en 30% een e-bike in Amsterdam is. Meer dan de helft van alle elektrische fietsen rijdt (ook wel Light Electric Vehicles genoemd) harder dan de toegestane constructiesnelheid van 25 kilometer per uur. Elektrische fietsen zijn veel meer dan een fiets die wat sneller rijdt. Het zijn soms zware bakbeesten die bij een ongeval ernstig letsel veroorzaken . Sinds februari 2024 beschikt de politie over rollerbanken en we willen graag in gesprek over hoe de handhaving tot nu toe verloopt en wat er nog meer nodig is om dit probleem op te lossen.



Bespreekpunten:

- *Hebben we de indruk dat hiermee er substantieel minder illegale of opgevoerde e-bikes op de weg zijn?*
- *Wat is er meer nodig richting het Rijk en Ministerie van JenV, wetende dat het aanvalsplan e-bike/fatbike eraan komt waar een verbod waarschijnlijk gaat komen op opvoeren?*
- *Is er meer prioriteit mogelijk om in 2024 extra op te handhaven op opgevoerde LEVs ten koste van andere thema's? Bv. na de zomerperiode als schoolseizoen begint?*

3. Bespreken mogelijkheid voor het instellen van een bestuurlijke Subdriehoek Verkeersveiligheid

We willen het voorstel bespreken om een bestuurlijke Subdriehoek Verkeersveiligheid in te stellen. Dit omdat:

- Goede afstemming over handhaving ten behoeve van verkeersveiligheid van belang is.
- We goed kunnen afstemmen over infrastructurele en mobiliteitsprojecten en pilots in de stad
- Overleg eens per kwartaal
- Deelnemers: Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit, Politie Amsterdam, OM, THOR

Korte bestuurlijke samenvatting

Volgt

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

Inzet starten verkeerspolitie op GOW 30 km/u handhaving en prioriteren op constructiesnelheid LEVs.

–Oplegnotitie–

Besluitvormingsroute (historie en verdere behandeling)

Datum	Afgestemd in / met
Driehoek 16 juni 2023	Besluit om voorstel handhaving op snelheid door inzet van techniek ambtelijk terug te leggen.
Driehoek 14 maart 2022	Besluit geen lokaal accent RVP verkeershandhaving op snelheid. Besluit handhaving op snelheid door inzet van techniek.

Meegezonden stukken

Monitor 30 km eerste beeld snelheidsdata

Communicatie

N.v.t.