VN2025-011237
rve verkeer en or

Gemeente Amsterdam

Map

Voordracht voor de Map wethouder Van der Horst van 19 augustus 2025

Portefeuille Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (32)

Agendapunt B13

Onderwerp

Instemmen met oplegnotitie voor de Driehoek met het verzoek om meer structurele handhaving op verkeersonveilige GOW30 wegen

Gevraagde beslispunten

Gevraagde beslispunten

1. Instemmen met de oplegnotitie voor de Driehoek. Daarin staat het verzoek van de gemeente Amsterdam aan de politie en het OM, om 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

Met als onderdelen:

A. Bespreken verzoek om 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 over de handhaving op GOW30 wegen.

2. Instemmen om de bijgevoegde oplegnotitie schriftelijk voor te leggen aan de burgemeester via de bestuursmap

Onderbouwing beslispunten

Onderbouwing beslispunten

1. Instemmen met de oplegnotitie voor de Driehoek. Daarin staat het verzoek van de gemeente Amsterdam aan de politie en het OM om 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

U heeft tijdens de Staf van 7 juli jl., aangegeven te willen opschalen naar de Driehoek om te verzoeken om meer structurele handhaving op GOW30 wegen. Deze voordracht dient als voorbereiding op het verzoek om dit onderwerp te agenderen tijdens de Driehoek van oktober 2025 *(exacte datum volgt)* waarin wij als gemeente het verzoek aan de politie en het OM willen doen tot meer structurele handhaving op GOW30 wegen in Amsterdam. De bijgevoegde oplegnotitie kent de volgende beslispunten:

A. Bespreken verzoek om 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

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. Uit de evaluatie blijkt namelijk dat het verschil in snelheid op 50km versus 30 km wegen vrij klein is, dat het effect van handhaving vrij groot is, en dat door de nieuwe maximumsnelheid van 30km het aantal ernstige slachtoffers afneemt. Daarentegen zijn de beschikbare middelen beperkt (geld en tijd) om wegen verder of sneller compleet te herinrichten. Het zal nog tientallen jaren duren voordat het hele Amsterdamse wegennet conform GOW30 kenmerken is aangepast, omdat we pas een weg aanpakken als die aan (vervangings-) onderhoud toe is

De gemeente verwacht dat door de inzet van handhaving, de gemiddelde snelheid verder daalt en dat ook het aantal verkeerslachtoffers daarmee verder kan dalen. Zelfs met de overwegend beperkte maatregelen van bebording en belijning zijn er in één jaar tijd 11% minder slachtoffers op deze wegen gevallen (ongevallen met motorvoertuigen), zo blijkt uit onze evaluatie. 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.

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 4.1, 4 vindt handhaving plaats met behulp van vaste- en flexflitspalen. En op de Spaklerweg voert de politie controles uit, omdat deze volgens de politie voldoet aan de voorlopige GOW30 inrichtingskenmerken van het CROW. Daarmee vindt er op slechts 1% van de GOW30 wegen in Amsterdam handhaving plaats. Voor de gemeente is dat een onacceptabel uitgangspunt.

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

Zie oplegnotitie in bijlage voor nadere toelichting.

C. Kennisnemen (verschil in) standpunten Gemeente enerzijds en Politie en OM anderzijds over de handhaving op GOW30 wegen

Standpunt gemeente

De gemeente van mening is 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 op de nieuwe 30 km/u-gebiedsontsluitingswegen (GOW30) in één jaar tijd met 11% is gedaald (ongevallen met motorvoertuigen). 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 kunnen versterken en het wegennetwerk in Amsterdam significant verkeersveiliger maken.

Standpunt politie

De politie beoordeelt aangedragen wegen als A, B en C locaties. A-wegen zijn GOW30 wegen die in aanmerking komen voor handhaving, omdat politie en OM van mening zijn dat de inrichting van de weg geloofwaardig is (momenteel vier wegen van de in circa 500 GOW30 wegen in Amsterdam). Er zijn vier B-wegen waar de politie kans ziet voor handhaving na het toepassen van snelheidsremmende maatregelen, zoals het aanleggen van plateaus of drempels of het versmallen van de wegen. Bij C-wegen (7 wegen) voldoet de inrichting niet of is ongeschikt bevonden omdat er al herinrichtingsplannen voor zijn. Hier zal dus sowieso niet worden gehandhaafd. Bij B-wegen ziet de politie in de toekomst wel mogelijkheden voor handhaving.

voorbeeld uitwerking

Van de 12 beoordeelde wegen is er slechts één weg (Spaklerweg) in de hele stad die concreet in aanmerking komt. Er is dus nu slechts structureel handhaving op één 30km weg in de hele stad, naast de reeds genoemde locaties waar een vaste en flexflitspalen staan. Van vier andere wegen heeft de politie gezegd dat zij, na het toepassen van snelheidsremmende maatregelen, deze wegen ook geschikt vinden voor handhaving.

Interessant genoeg zijn twee van deze vier wegen recent heringericht 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 in 2025. Mogelijke wegaanpassingen om de wegen verder in te richten naar GOW30 zijn verhoogde oversteekplateau's en busvriendelijke drempels. Maar bij de uitvoeringsvoorbereiding loopt de gemeente aan tegen negatieve adviezen van de Nood- en Hulpdiensten (in het Toetsteam) gezien de mogelijke impact op aanrijtijden. Kortom: Enerzijds wordt een weginrichting geëist door de politie, die door dezelfde politie vervolgens ontraden wordt.

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 als de politie, met een nadruk op geloofwaardige weginrichting. Deze lijn zal het CVOM nog vaststellen middels het beleidskader flitspalen GOW30 (Q3 2025) . 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, omdat deze voldoende geloofwaardig 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 locaties 4.1, 4 4.1, 4 Spaklerweg) wordt gehandhaafd. Voor de gemeente is dat een onacceptabel uitgangspunt.

2. Instemmen om de oplegnotitie en deze schriftelijk voor te leggen aan de burgemeester via de bestuursmap.

In voorbereiding op de behandeling in de Driehoek in oktober 2025 wordt voorgesteld om de oplegnotitie in concept voor de te leggen aan de burgemeester. Na accordering door de burgemeester zal er ook een reactie gevraagd worden aan de politie en het OM op de oplegnotitie. Deze reactie wordt ter voorbereiding op de Driehoek gedeeld.

Volgende processtappen

-Ter afstemming schriftelijk in de bestuursmap of bespreken met de burgemeester

-Agendering voor de Driehoek in oktober 2025 *(exacte datum volgt)*.

Gemeente Amsterdam

Map

Advies en afstemming

-V&OR Kennis en Kaders

-Openbare Orde en Veiligheid

Duurzaamheid

Niet van toepassing, omdat de gemeente niet in de lead is v.w.b. flitspalen, dat is het OM. Ook is de gemeente niet de handhavingsinstantie, dat zijn de politie en het OM.

Participatie

Niet van toepassing (zie tekst onder duurzaamheid).

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2025-049105	Map wethouder Van der Horst Voordracht (pdf)
AD2025-049797	Bijlage 1_Concept Oplegnotitie Driehoek Inzet Verkeershandhaving 30 km.docx (msw12)

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

5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl
5.1, 2, e 5.1, 2, e .1, 2, e @amsterdam.nl

Uitslag

D Niet akkoord
Naar staf