



Aan: De leden van de gemeenteraad van Amsterdam  
Datum: 12 januari 2024  
Portefeuille: Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit  
Portefeuillehouder: Melanie van der Horst  
Behandeld door: Verkeer en Openbare Ruimte (Bestuurlijke.Zaken.VOR@amsterdam.nl)  
Onderwerp: Raadsinformatiebrief eerste indrukken 30km/u in de stad

Geachte leden van de gemeenteraad,

Amsterdam heeft 30km/u in de stad ingevoerd, een belangrijke maatregel voor meer verkeersveiligheid. We willen een veilige stad voor iedereen, waar het ook prettig is om te wonen, fietsen en wandelen. Er gebeuren nu gemiddeld 3 ernstige ongelukken per dag in Amsterdam. Met deze lagere snelheid verwachten we 20 tot 30 procent minder ernstige ongevallen. Met deze brief deel ik graag de eerste indrukken van de invoering in de afgelopen weken.

De invoering van 30km/u in de stad heeft veel aandacht gekregen geweest in de media, zowel lokaal als landelijk. Het leeft in de stad. Maar ook buiten de stad wordt met veel interesse gevolgd wat er in Amsterdam gebeurt. Zo zijn er onlangs in de Tweede Kamer vragen gesteld over de invoering van 30km/u in onze stad<sup>1</sup>. Bijgevoegd stuur ik u ook de brief die wij in antwoord daarop aan demissionair minister Harbers en de Tweede Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat verzonden hebben.

De periode van 8 december tot nu is nog te kort om data en resultaten te kunnen delen van de monitoring (bijvoorbeeld over snelheid, verkeersveiligheid of doorstroming). Wat we wel kunnen delen is een algemeen beeld dat in de eerste weken na invoering is opgehaald. Zoals de ervaringen van nood- en hulpdiensten en GVB en meldingen van bewoners.

De invoering van 30km/u is zonder incidenten verlopen. We zien dat veel mensen positief reageren, omdat ze het verkeer in de stad nu al als rustiger en veiliger ervaren. Tegelijkertijd zijn er ook minder enthousiaste verkeersdeelnemers.

### **Ervaringen nood- en hulpdiensten en GVB**

Voorafgaand aan de invoering is er regelmatig overleg geweest met de nood- en hulpdiensten en GVB, de eerste week na de invoering was er dagelijks overleg. Tot op heden zijn er geen bijzonderheden gemeld. Ook zijn er geen meldingen of grote problemen met betrekking tot de doorstroming of opstoppingen van het verkeer waargenomen. De combinatie met de nieuwe dienstregeling van GVB heeft niet tot opvallende situaties geleid. Dit overleg blijft periodiek plaatsvinden in lagere frequentie. Voor acute signalen zijn er korte lijnen ingericht.

---

<sup>1</sup>Tweede Kamer der Staten-Generaal, Vergaderjaar 2023-2024. Mondelinge vragen van het lid Olger van Dijk (Nieuw Sociaal Contract) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de generieke invoering van de maximumsnelheid van 30km/uur in Amsterdam, terwijl het OM dit als geen «geloofwaardige maximumsnelheid» kwalificeert (Trouw, 8 december 2023) (ingezonden 12 december 2023).

**Meldingen inwoners**

Er zijn via 14 020, sociale media, de website en gemeentelijke SIA meldingen binnen gekomen van bewoners. De strekking van deze meldingen loopt uiteen:

- Toelichtende vragen over de invoering van 30 km/u in de stad.
- Betrokken bewoners die actief meedenken met de uitvoering van 30km/u in de stad. Bijvoorbeeld over bebording die mogelijk niet klopt of stickers die nog aanwezig zijn.
- Geluiden van bewoners die vinden dat 30km/u in de stad moet worden teruggedraaid.
- Bewoners die juist graag zien dat hun straat ook wordt aangepast naar een maximumsnelheid van 30km/u.
- Ook zijn er signalen ontvangen van bewoners die er erg blij mee zijn.

**Verdere monitoring in 2024**

Het bovenstaande geeft nog een onvolledig beeld van de resultaten. 30km/u is nu ingevoerd, maar we zijn nog niet klaar. De laatste wegwerkzaamheden worden dit jaar afgerond wanneer de vorstperiode voorbij is. Naar verwachting hebben deze nog invloed op de naleving van de snelheid. Ook is er nog een extra campagnefase in februari.

We hebben ook te maken met een gewenningsperiode: gedragsverandering kost tijd. Het duurt geruime tijd voordat gedrag echt ingeburgerd is. Voor handhaving - bevoegdheid van politie en OM - zijn de (flex)flitspaal, radarauto en laser in beeld. In 2024 vinden vervolgesprekken met het CVOM plaats over een handhavingskader en concrete handhaving op de nieuwe GOW30-wegen.

Met bovenstaande in gedachten komen we medio 2024 met een tussentijds rapport over de gereden snelheid. Er wordt uiteraard dit jaar uitvoerig gemonitord, bijvoorbeeld op het gebied van luchtkwaliteit en geluid. Ik verwacht u over een jaar een compleet beeld te kunnen geven. Ook volgt op korte termijn een breder pakket aan maatregelen voor veilig verkeer in de stad, onder meer gericht op opgevoerde elektrische fietsen. Uiteraard zal ik u hierover informeren.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,



Melanie van der Horst

Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit



Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
t.a.v. minister Harbers  
Rijstraat 8  
2515 XP Den Haag

Datum 12 januari 2024  
Behandeld door Verkeer en Openbare Ruimte (Bestuurlijke.Zaken.VOR@amsterdam.nl)  
Bijlage(n) Raadsinformatiebrief eerste indrukken invoering 30km/u in de stad  
Onderwerp Eerste beeld invoering 30km/u in Amsterdam n.a.v. Vragenuur Tweede Kamer

Excellentie, geachte demissionair minister Harbers,

Met deze brief informeer ik u over de eerste beelden van de invoering van '30km/u in Amsterdam'. We willen een veilige stad voor iedereen zijn, waar het ook prettig is om te wonen, fietsen en wandelen. Daarom is de maximumsnelheid op de meeste plekken in de stad op 8 december 2023 naar 30 kilometer per uur gegaan. Er gebeuren nu gemiddeld 3 ernstige ongelukken per dag in Amsterdam. Met deze lagere snelheid verwachten we 20 tot 30 procent minder ernstige ongevallen. Ook de geluidsoverlast neemt naar verwachting af. In veel buitenlandse steden is verlaging van de snelheid al een belangrijke stap geweest om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te verbeteren. Ook in Nederlandse steden zien we deze beweging ontstaan.

De invoering van 30km/u leeft in de stad en landelijk in de Tweede Kamer. Het vragenuur van dinsdag 12 december ging onder meer over de invoering van de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in Amsterdam. Daarbij zijn er verschillende vragen gesteld door Kamerleden. U heeft toegezegd een eerste beeld uit Amsterdam op te halen en aan de Kamer toe te zenden. Naar aanleiding van deze vragen wil ik u graag nadere toelichting geven over '30 km/ u in Amsterdam' middels deze brief.

### **Eerste beeld invoering 30 km/u in Amsterdam**

De periode van 8 december tot nu is nog te kort om data en resultaten te kunnen delen van de monitoring. Wat we wel kunnen delen is een beeld dat in de eerste weken na invoering is opgehaald. Zoals de ervaringen van nood- en hulpdiensten en GVB en meldingen van bewoners. Ik heb daarom de gemeenteraad van Amsterdam geïnformeerd over de eerste indrukken van de invoering. De raadsinformatiebrief treft u aan in de bijlage.

### **Gezamenlijke stappen naar GOW 30 binnen de bebouwde kom**

Kamerlid van Dijk (NSC) vroeg naar de zorgen ten aanzien van verkeersveiligheid over de "grootschalige invoering in Amsterdam, terwijl de wegen onvoldoende zijn aangepast en er niet kan worden gehandhaafd".

Amsterdam heeft de stap naar het gewenste netwerk in één keer gezet. Dit is duidelijker voor de weggebruiker; in Amsterdam is nu 30km/u de meest voorkomende snelheid. Een invoering straat voor straat is minder duidelijk voor weggebruikers en kost veel meer tijd en geld. Om de stad snel verkeersveiliger te maken, zijn grote stappen noodzakelijk.

Wij zijn blij dat het Rijk gemeenten ondersteunt in het bezien waar binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid zinvol verlaagd kan worden naar 30 km/h. We hebben samen met uw ministerie, CROW en andere overheden constructief gewerkt aan de handreiking met inrichtingskenmerken voor het nieuwe wegtype binnen de bebouwde kom zijn opgenomen, de gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30). De inzet was om als gemeenten samen met de Rijksoverheid de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom te verbeteren. Het college is dankbaar voor de getoonde inzet en samenwerking met het Rijk om dit gezamenlijk mogelijk te maken. Amsterdam voldoet met de invoering van 30 km/u in de stad zoveel mogelijk aan de inrichtingskenmerken die voor dit nieuwe wegtype zijn opgenomen.

Bij de invoering heeft de gemeente Amsterdam een brede aanpak toegepast, gebaseerd op communicatie, monitoring en handhaving. Ook aan de inrichting van de weg zelf is gewerkt. We passen markering en bebording aan in de stad om het zo duidelijk en herkenbaar mogelijk te maken. Op locaties waar we verwachten dat de snelheid mogelijk te hoog blijft, nemen we aanvullende fysieke maatregelen, zoals ribbelstroken, versmallingen of plateaus. Per locatie bepalen we wat hier nodig is. Wanneer een straat toe is aan groot onderhoud of herinrichting, wordt deze zoveel mogelijk (her)ingericht volgens de GOW30 inrichtingskenmerken van het CROW.

### **Wisselende snelheden / Snelheidsdifferentiatie**

Kamerlid van Dijk (NSC) vroeg naar *"wisselende snelheden van weggebruikers die zich wel en niet houden aan de geldende maximumsnelheid en het mogelijk negatief effect op de verkeersveiligheid."*

Er is geen 30km/u ingevoerd op wegen met twee dubbele rijbanen (2x2). Er kan op enkelbaanswegen (2x1) niet harder gereden worden dan degene voor je. Weggebruikers kunnen elkaar in deze situatie dan ook doorgaans niet inhalen. Dat een kleine minderheid harder wil rijden dan is toegestaan, kunnen we helaas nooit helemaal voorkomen. Verder zijn er vrijliggende tram- en busbanen waar gebruikers van de OV-baan en ontheffingshouders nog steeds 50km/u mogen rijden. Hiermee kan het OV zich zoveel mogelijk aan de dienstregeling houden en kunnen nood- en hulpdiensten hier doorrijden. Mensen die hier oversteken worden geattendeerd op dit mogelijke snelheidsverschil door tekstmarkeringen op het wegvak. En uiteraard gaan we dit monitoren.

### **Handhaving**

Kamerlid van Dijk (NSC) vroeg ook *"hoe er in de nieuwe situatie wordt gehandhaafd"*.

Er wordt ingezet op een combinatie van communicatieve en voornamelijk technische handhavingsmaatregelen. Preventief werken we vanaf januari met smileys en LED-borden om de weggebruiker extra op de juiste snelheid te wijzen. Ook gaan we werken met een spaarpaal-pilot. Dit digitale beloningssysteem belooft de

buurt met een geldbedrag zodra een passerend voertuig niet harder dan 30 kilometer per uur rijdt. Voor repressieve handhaving - bevoegdheid van politie en OM - zijn de (flex)flitspaal, radarauto en laser in beeld. Handhaving op 30km/u zal noodzakelijk zijn op risicovolle plekken met een ruime mate van snelheidsovertredingen waarbij tevens (nogmaals) naar andere maatregelen en naar de inrichting van de weg wordt gekeken. In het eerste kwartaal van 2024 vinden vervolggesprekken met het CVOM plaats over een handhavingskader en concrete handhaving op de nieuwe GOW30-wegen. Op basis van onze eerste metingen zullen we casuïstiek en de nodige aanvragen tot snelheidshandhaving aan de orde stellen.

### **Afstemming en aanrijtijden nood- en hulpdiensten**

Kamerlid Veltman (VVD) vroeg *"of de minister kan waarborgen dat de hulpdiensten altijd binnen de normen voor de opkomsttijden blijven en dat de hulpdiensten altijd aan tafel zitten bij het maken van deze plannen"*.

Voorafgaand aan de invoering in Amsterdam heeft er lokaal geregeld afstemming plaatsgevonden met de nood- en hulpdiensten. De eerste week na de invoering heeft er dagelijks overleg plaatsgevonden. Er zijn tot op heden (vier weken na invoering) geen bijzonderheden gemeld. Dit overleg blijft periodiek plaatsvinden in lagere frequentie. Voor acute signalen zijn er korte lijnen ingericht. Ook zijn er geen meldingen of grote problemen met betrekking tot de doorstroming of opstoppingen van het verkeer waargenomen. De aanrijdtijden van de nood- en hulpdiensten worden gemonitord en meegenomen in de evaluatie.

### **Monitoring en evaluatie**

Er wordt uiteraard dit jaar uitvoerig gemonitord, bijvoorbeeld op het gebied van de doorstroming in de stad, de gereden snelheid en de aanrijtijden van nood- en hulpdiensten evenals de verkeersveiligheid. We verwachten over een jaar een compleet beeld te kunnen geven en tussentijds na een halfjaarlijkse update.

Tot slot wil ik u van harte uitnodigen in Amsterdam om 30km/u in de stad met eigen ogen te ervaren en te spreken over de mobiliteitsvraagstukken in onze regio.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



Melanie van der Horst  
Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit  
Gemeente Amsterdam