

Verkeersbesluit gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur gemeente Amsterdam

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

g e l e t o p:

- de Wegenverkeerswet (WVW 1994);
- het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
- de bepalingen en de uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW);
- de Algemene wet bestuursrecht (Awb);
- de Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022 met bijlagen waaronder het Bevoegdhedenregister en het besluit van het college van 7 maart 2023, met nummer: VN2023-007341, waarin het project '30 km/u in de stad' is aangemerkt als een grootstedelijk opgave (grootstedelijk project) met een stadsdeeloverstijgend belang in het belang van de slagvaardigheid en overzichtelijkheid van de te nemen verkeersbesluiten en waarbij de taken en bevoegdheden, voor zover dit taken en bevoegdheden betreffen die moeten worden uitgeoefend ten behoeve van het project '30 km/u in de stad', gedurende het project 30 km/u worden uitgeoefend door het college van burgemeester en wethouders.

Overwegingen ten aanzien van dit besluit:

Aanleiding

De stad wordt steeds drukker. Dit leidt ertoe dat de leefbaarheid en de verkeersveiligheid onder druk komen te staan. De gemeente Amsterdam werkt al jaren met behulp van allerlei maatregelen aan de verbetering van de leefbaarheid van en de verkeersveiligheid binnen de gemeente. Daar staat tegenover dat de stad goed bereikbaar moet blijven, ook voor gemotoriseerd verkeer.

Een van de maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid betreft de invoering van 30 km/u als maximumsnelheid op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom in het stedelijk gebied, in de vorm van de aanwijzing van gebiedsontsluitingswegen waar 30 km/u als maximumsnelheid geldt en door de aanwijzing van erftoegangswegen waar 30 km/u als maximumsnelheid geldt. Met de invoering van 30 km/u als maximumsnelheid verbetert de verkeersveiligheid en vermindert de geluidsoverlast. De gebiedsontsluitende functie van een gebiedsontsluitingsweg met 30 km/u als maximumsnelheid vereist een zekere mate van doorstroming in de lengterichting, voor zowel gemotoriseerd als fietsverkeer. Het gemotoriseerd verkeer verkrijgt met de nieuwe maximumsnelheid een plek die past bij de huidige vorm van het stedelijk verblijfsklimaat zodat een betere balans ontstaat tussen de verkeersfunctie en verblijfsfunctie van deze gebiedsontsluitingswegen. In de stad heeft de verblijfsfunctie op straat een steeds belangrijkere rol gekregen. Veel straten hebben niet uitsluitend een verkeersfunctie. De doorstroombaan van straten is veelal gecombineerd met een verblijfsfunctie. Daarbij kan worden gedacht aan winkelen, zitten, lopen, flaneren of ontspannen. Het traditionele onderscheid tussen gebiedsontsluitingswegen (wegen met doorgaand verkeer, nu 50 km/u) en erftoegangswegen (wegen in woonbuurten met alleen bestemmingsverkeer, nu 30 km/u) sluit derhalve niet langer aan bij het hedendaagse gebruik van de openbare ruimte. Er is meer (verschillend) verkeer en meer verschillend gebruik van de openbare ruimte. Het college van burgemeester en wethouders acht het daarom noodzakelijk meer gewicht toe te kennen aan de balans tussen de verblijfsfunctie en de verkeersfunctie, waarbij de veiligheid op deze straten gewaarborgd blijft.

Onderhavig besluit moet ook worden geplaatst in de context van het landelijk kader dat in ontwikkeling is voor de GOW30 dat op 31 mei 2023 in de commissie Verkeer van de Tweede Kamer wordt behandeld. Onderdeel daarvan is het eindrapport 'Handreiking Voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' van het CROW en de mogelijke wijzingen in wet- en regelgeving die op basis daarvan nodig worden geacht door het CROW.

De volgende overwegingen zijn bij de totstandkoming van de in dit besluit opgenomen maatregelen van belang.

Stedelijke norm: maximumsnelheid 30 km/u

Door middel van onderhavig verkeersbesluit gaat voor alle wegen waarop onderhavig verkeersbesluit betrekking heeft een maximumsnelheid van 30 km/u gelden. 'Stedelijk gebied' wordt daarbij ruim opgevat als: 'gebieden waar functies dicht op of aan de weg liggen met een relatief hoge omgevingsadressedichtheid'. Ook wegen met relatief veel voetgangers en fietsers en de mogelijkheid om over te steken vallen hieronder. Deze zogeheten oversteekrelatie hangt vaak samen met het feit dat er aan beide zijden van de weg woningen en voorzieningen zijn.

Niet-stedelijke wegen

Voor gebiedsontsluitingswegen in een niet-stedelijke omgeving geldt in principe een maximumsnelheid van 50 km/u of hoger. Op deze wegen is de verkeersfunctie dominant en is een snelheidsverlaging niet nodig. Indien daar redenen toe zijn, kan in de toekomst alsnog worden besloten de maximumsnelheid van deze wegen te verlagen naar 30 km/u. Buiten de bebouwde kom geldt dat geen sprake is van een stedelijke omgeving zodat de bestaande snelheidslimieten op deze wegen eveneens gehandhaafd blijven.

Stedelijkheid en veilig verblijf als uitgangspunt

De gemeente Amsterdam streeft naar nul verkeersslachtoffers in het verkeer. Daarom is verkeersveiligheid in het mobiliteitsbeleid als de hoogste prioriteit opgenomen. Relevant daarbij zijn de cijfers van het CBS van 18 april 2022 waaruit volgt dat het aantal verkeersdoden in 2022 landelijk is toegenomen met bijna 27%. Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers nam daarbij het sterkst toe onder fietsers. Uitbreiding van het aantal gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u is een belangrijke stap ten aanzien van het verbeteren van de verkeersveiligheid. Een auto of ander gemotoriseerd verkeer is zwaar en heeft een relatief hoge snelheid in vergelijking met de voetganger en fietser die zich in dezelfde openbare ruimte verplaatsen. Voetgangers maken bovendien van die ruimte gebruik om te verblijven: te winkelen, te ontspannen en te flaneren. De principes van Duurzaam Veilig (een visie op hoe het verkeer systematisch maximaal veilig gemaakt kan worden en die de gemeente Amsterdam sinds de jaren 90 volgt) zijn erop gericht om weggebruikers met verschillende snelheden en massa's te scheiden. Dit blijkt in de stad vaak lastig omdat de ruimte beperkt is. Ook heeft een weg met gescheiden verkeer doorgaans de uitstraling van een weg waar de verkeersfunctie voorop staat, met belijning en opstelvakken. De gemeente Amsterdam wil in het stedelijk gebied juist de verblijfsfunctie zwaarder mee laten wegen. De maximumsnelheid van 30 km/u past daarbij.

Om op de straten met een verscheidenheid aan verkeer en met een verblijfsfunctie toch een veilige situatie te creëren, wordt 30 km/u als maximumsnelheid ingevoerd. Hiermee wordt de verkeersveiligheid op deze straten vergroot. Het positieve effect op de verkeersveiligheid leidt ook tot een prettige en leefbare stad waar mensen kunnen ontspannen, verblijven en elkaar kunnen ontmoeten. Dat de verblijfsfunctie in de prioritering op de eerste plaats komt, betekent niet dat verplaatsingen niet meer belangrijk zijn. Veel stadsstraten danken hun stedelijke karakter juist aan de combinatie van verblijven en verplaatsen. Deze drukke stadsstraten blijven belangrijk voor de doorstroming van verkeer. Daarom houdt het verkeer op deze routes voorrang en wordt zorggedragen voor aparte fietsvoorzieningen. De weg blijft belangrijk in het netwerk van wegen.

Het invoeren van 30 km/u binnen de bebouwde kom heeft betrekking op de volgende doelen:

1. *Verkeersveilige stad*
Voetgangers, fietsers en bromfietzers zijn relatief kwetsbaar. Met de groei van de stad, de toenemende drukte en de opkomst van nieuwe voertuigtypen die mogelijk gebruik mogen maken van het fietspad, zal het aandeel voetgangers, fietsers, bromfietzers, snorfietzers en andere voertuigtypen in de komende jaren waarschijnlijk verder toenemen. Aanvullende maatregelen zijn daarom noodzakelijk om de verkeersveiligheid op de wegen in de stad te garanderen en verder te verbeteren met het doel om geen verkeersslachtoffers meer te hebben. Deze noodzaak wordt ondersteund door de CBS-cijfers van 18 april 2023 waaruit blijkt dat het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in 2022 is toegenomen. De snelheid speelt een hoofdrol in de verkeersveiligheid. Hoe sneller een voertuig gaat, hoe hoger het risico op ongevallen en hoe harder de klap bij een botsing. Hoe langzamer een voertuig rijdt, des te beter dat een bestuurder kan reageren op onverwachte verkeerssituaties. Een lagere maximumsnelheid draagt derhalve bij aan het verzekeren van de veiligheid op de weg in de stad en daardoor minder en tevens minder ernstige verkeersongevallen.
2. *Verminderen van overlast door minder geluidsbelasting*
Met een maximumsnelheid van 30 km/u wordt ernstige geluidshinder in de vorm van verkeerslawaaai aangepakt. Uit het Actieplan Geluid Amsterdam 2020-2023 volgt dat in theorie de geluidsbelasting door invoering van een maximumsnelheid van 30 km/u met maar liefst 3 dB kan afnemen. Aangezien het effect van intensiteit op het geluidsniveau logaritmisch schaaft (20% afname in intensiteit betekent een vermindering van 1 dB en 50% afname een vermindering van 3 dB) heeft een snelheidsverlaging naar 30 km/u een vergelijkbaar effect als wanneer de hoeveelheid verkeer gehalveerd zou worden. Verkeerslawaaai is een belangrijke bron van hinder, waardoor op termijn gezondheidsproblemen kunnen ontstaan. Verlaging van de snelheid draagt derhalve bij aan het voorkomen en beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast en daaraan gekoppeld aan een betere gezondheid van de inwoners.
3. *Autoluwe stad*
Een maximumsnelheid van 30 km/u in de stad draagt voorts bij aan de ambitie om meer ruimte te maken voor een leefbare en toegankelijke stad. Naar verwachting leidt een lagere snelheid tot minder autoverkeer en zal een deel van het autoverkeer zich verplaatsen naar plekken waar dat tot minder overlast leidt. Als er minder (dominant) autoverkeer is, kunnen ook andere keuzes worden gemaakt in de inrichting en functionaliteit van de openbare ruimte. Er kan meer ruimte worden geboden aan verblijven en aan alternatieve vormen van mobiliteit, zoals lopen en fietsen.

Verwachte effecten verlaging maximumsnelheid

De effecten van de wijziging van de snelheid zullen hierna beschreven worden, waarbij eerst de effecten ten aanzien van beoogde doelen worden beschreven. Daarna worden de consequenties ten aanzien van andere aspecten beschreven.

Veiliger verkeer

De aanzienlijke bijdrage aan de verkeersveiligheid in de stad is de belangrijkste overweging voor het invoeren van 30 km/u als maximumsnelheid. Met de maatregel wordt beoogd het aantal ongevallen en de impact van ongevallen tussen gemotoriseerd verkeer en zogenoemde kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, brom- en snorfietzers) te verminderen.

De verbetering van de verkeersveiligheid bij een maximumsnelheid van 30 km/u wordt veroorzaakt door het feit dat de remweg veel korter is bij een snelheid van 30 km/u en het gezichtsveld van bestuurders en andere weggebruikers bij deze snelheid groter is. De impact van een ongeval bij een maximumsnelheid van 30 km/u is veel kleiner. Voor voetgangers is het risico op overlijden bij een ongeval met een gemotoriseerd voertuig waarbij sprake is van een snelheid van 50 km/u vijf keer hoger dan bij een ongeval met een gemotoriseerd voertuig waarbij sprake is van een snelheid van 30 km/u. Ook voor de inzittenden van de auto is een snelheid van 30 km/u veiliger omdat het risico als inzittende om bij een ongeval te overlijden of ernstig gewond te raken driemaal lager is dan bij een snelheid van 50 km/u. Dit effect valt of staat met de uiteindelijke snelheid en het gedrag van alle verkeersdeelnemers, maar

valt altijd positief uit ten opzichte van de huidige maximumsnelheid. In 90% van alle verkeersongevallen speelt gedrag een rol. Daarom is het van belang dat alle maatregelen er zoveel mogelijk op gericht zijn om veilig gedrag te bereiken. Onderzoek heeft herhaaldelijk het belang van geloofwaardige en herkenbare snelheden en infrastructuur aangetoond om kopieergedrag te stimuleren, zowel van automobilisten als van voetgangers en fietsers.

De effecten van een lagere rijsnelheid op de verkeersveiligheid betreffen:

1. Botsingen hebben minder impact
2. Automobilisten hebben een breder gezichtsveld
3. Er is meer tijd om te reageren
4. De remweg neemt sterk af

Minder geluidsoverlast

Geluidsoverlast als gevolg van verkeer ontstaat enerzijds door motorgeluid en anderzijds door het geluid van de banden op het asfalt (rolgeluid). Rolgeluid is bij snelheden hoger dan 40 km/u de belangrijkste geluidsbron. Bij lagere snelheden is de motor de belangrijkste geluidsbron. Het geluidsniveau wordt niet alleen bepaald door de snelheid, maar ook door het soort voertuig, het soort wegdek, de mate waarin er wordt opgetrokken en natuurlijk het aantal voertuigen. Verkeerslawaaai kan het beste worden aangepakt bij de bron. Verlaging van de snelheid van een voertuig van 50 km/u naar 30 km/u levert een winst op die vergelijkbaar is met of zelfs groter is dan halvering van het autoverkeer: 3 dB(A).

Onderzoek naar de effecten van de maatregelen heeft aangetoond dat in een groot deel van de stad de geluidsbelasting zal afnemen tot 5 dB. Dit heeft te maken met de combinatie van een lagere snelheid en minder verkeer op de betreffende wegen.

Op een aantal wegen neemt de geluidshinder toe als gevolg van een toename van verkeer. De ambities van het Actieplan Geluid en Actieplan Schone Lucht zijn belangrijk om op de plekken waar het autoverkeer toeneemt, de geluidsoverlast terug te dringen. Op termijn leidt de opkomst van uitstootvrije voertuigen tot een extra afname van geluidsoverlast van 5 dB tot 10 dB. Dit komt voornamelijk omdat deze voertuigen geen motorgeluid produceren.

Autoverkeer

De invoering van 30 km/u als maximumsnelheid zal ook effect hebben op het autoverkeer in de stad. Op basis van voorbeelden uit het buitenland en het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) zijn er berekeningen uitgevoerd om de verwachte effecten van de verlaging van de snelheid in kaart te brengen. Het verkeersmodel laat bij een snelheid van 30 km/u een structurele afname van het autogebruik zien op het stedelijk wegennet van ongeveer 2,5%. Het aandeel van de auto wordt in alle stadsdelen kleiner. In stadsdeel West is het verschil het grootst en in stadsdeel Zuidoost is het verschil het kleinst. Het dalende aandeel leidt tot een toename van de andere modaliteiten, waarvan het aandeel van de fiets het meest toeneemt.

Over het hele verkeersnetwerk zullen er naar verwachting 1,2% minder autokilometers gereden worden. Op sommige wegen is de afname groter. De grootste afname van autoverkeer zal plaatsvinden op S-wegen. Op veel van deze wegen wordt ook de snelheid verlaagd, waarmee deze wegen relatief minder aantrekkelijk worden voor autoverkeer. De wegen die 50 km/u blijven, worden over het algemeen wat meer belast. De grootste effecten zijn zichtbaar op stukken van en naar de Ring A10.

Ook is in de berekeningen specifiek aandacht besteed aan de effecten op de Ring A10 en is onderzocht in hoeverre de capaciteit daar in de knel kan komen. De A10 wordt op de meeste locaties naar verwachting iets drukker, maar de effecten zijn beperkt. Op sommige wegvakken zal de waarde stijgen naar een hogere categorie qua belasting van de wegcapaciteit, maar vaak zaten deze wegstukken daar al tegenaan. Met Rijkswaterstaat is op basis van deze resultaten afgesproken dat de effecten worden gemonitord.

De doorstroming in de stad wordt uiteindelijk bepaald door de capaciteit van wegen. Op kruispunten met de huidige 30 km/u-wegen (de ETW30) worden nu (nog) geen verkeerslichten geplaatst, omdat door de lage snelheid voorrangregels voldoende moeten zijn voor de afwikkeling van het verkeer. Op een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u is dit niet altijd mogelijk wegens de grote aantallen fietsers en voetgangers in combinatie met de hoeveelheid autoverkeer. Verkeersregelinstallaties (VRI's) blijven dus nodig op deze wegen. De capaciteit van deze wegen ligt naar verwachting bij een maximumsnelheid van 30 km/u beperkt lager dan bij 50 km/u omdat er meer tijd nodig is om de kruising vrij te maken nadat een verkeerslicht op rood is gegaan (de ontruimingstijd). De verwachting is dat dit effect kan worden beperkt door de VRI's optimaal af te stellen, zeker als de hoeveelheid verkeer afneemt. Voordat eventuele maatregelen worden genomen, wordt eerst onderzoek gedaan naar de ideale afstelling van VRI's.

Na invoering van de maatregelen, wordt gemonitord en geëvalueerd, zodat bij onvoorziene en ongewenste effecten eventueel tijdig kan worden ingegrepen. De uitkomsten van de monitoring zullen de benodigde input leveren voor het verkeersmodel.

Luchtkwaliteit en klimaat

Het rijgedrag op de wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u zal anders zal zijn dan op gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/u en erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u. Uit onderzoek van TNO is gebleken dat, op basis van beschikbare gegevens, de uitstoot van voertuigen op gebiedsontsluitingswegen 30 km/u ongeveer 5%-8% hoger lijkt te zijn dan op gebiedsontsluitingswegen 50 km/u. Daarbij is van belang dat dit percentage sterk afhankelijk is van het soort verkeer dat aanwezig is op de weg en dat in deze berekening niet alle emissieclassen even goed vertegenwoordigd zijn. Deze verhoging komt waarschijnlijk doordat verbrandingsmotoren doorgaans zijn afgesteld om optimaal te presteren bij 50 km/u en hoger. Omdat slechts een deel (ongeveer 10%) van alle wegen in Amsterdam wordt omgezet van gebiedsontsluitingswegen 50 km/u naar gebiedsontsluitingswegen 30 km/u, beperkt het totale effect op de NO_x-concentraties in Amsterdam zich tot een toename van maximaal 0,4%.

De impact van snelheid op uitstoot van fijnstof is niet te modelleren. Volgens TNO zal het effect marginaal zal zijn en wellicht positief uitvallen. Dit heeft te maken met het feit dat fijnstof vooral voortkomt uit slijtage van de weg en van banden en remmen. Dit is naar verwachting vergelijkbaar met de huidige situatie. Daarnaast heeft verkeer maar een aandeel van 10% in het aanwezige fijnstof.

Voor de uitstoot van CO₂ is een vergelijkbare analyse uitgevoerd. De CO₂-uitstoot van voertuigen lijkt op GOW30-wegen ongeveer 10%-15% hoger te zijn dan op GOW50-wegen. Het effect van verkeer op de totale CO₂-uitstoot is ongeveer 10%. Het totale effect op de CO₂-uitstoot met de wijziging van de maximumsnelheid op de voorziene wegen naar 30 km/u in Amsterdam beperkt zich derhalve tot een toename van maximaal 0,2%. Het effect van 30 km/u op de uitstoot is zo marginaal dat moeilijk kan worden geschat of de situatie op een specifieke locatie verslechtert of verbetert.

Langzamer verkeer betekent meer uitstoot, maar daar staat tegenover dat minder verkeer leidt tot minder uitstoot. Voorts verbetert de luchtkwaliteit in de stad continu als gevolg van het aldoor schoner worden van het wagenpark. Dit leidt jaarlijks tot ongeveer 10% minder uitstoot van NOx. De verwachting is dat de invoering van GOW30 niet zal leiden tot nieuwe normoverschrijdingen. Het treffen van aanvullende maatregelen is daarom niet nodig. Wel zullen de werkelijke effecten worden gemeten en wordt de luchtkwaliteit reeds standaard gemonitord in het kader van het Actieplan Schone Lucht.

Logistiek

Voor de logistieke sector zullen de reistijden binnen de Ring A10 mogelijk beperkt toenemen. Voor deze sector is de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de stad essentieel. Indien sprake is van een significante toename van de reistijden zal het nemen van aanvullende maatregelen worden onderzocht.

Openbaar vervoer (OV)

Voor het openbaar vervoer geldt in de stad doorgaans een maximumsnelheid van 50 km/u. Op sommige plaatsen in de stad mengt het OV zich met het andere verkeer, op andere plekken is er sprake van vrijliggende OV-banen. Samen met de Vervoerregio Amsterdam, het GVB en andere vervoerders in de gemeente is een analyse uitgevoerd naar de mogelijke effecten van de invoering van een maximumsnelheid van 30 km/u op het functioneren en aanbieden van het openbaar vervoer in Amsterdam en Weesp. Daarbij is een vergelijking gemaakt met de snelheid die in 2019 gold en de theoretische snelheid bij een maximumsnelheid van 30 km/u voor het autoverkeer op dezelfde trajecten. Bekeken is wat het effect is op de tijden die het OV nodig heeft voor de omloop. Voorts is een vergelijking gemaakt met scenario's waarin op meer of juist minder routes 30 km/u zou worden gereden in de stad. Zonder rekening te houden met mitigerende maatregelen zijn de effecten van de verlaging van de maximumsnelheid voor het functioneren van het openbaar vervoer negatief. De reistijd en de omlooptijd voor trams en bussen worden dan langer. Dit heeft gevolgen voor de exploitatiekosten van OV-bedrijven en de materieelbehoefte.

In samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam en de vervoerders is gezocht naar manieren om de negatieve effecten te verminderen. Hiervoor zijn aanvullende maatregelen bedacht. De belangrijkste maatregel is dat op vrijliggende bus- en trambanen nog steeds met dezelfde snelheid (50 km/u) mag worden gereden. Op de naast de vrijliggende OV-baan gelegen rijbanen geldt dan een afwijkende snelheid van 30 km/u. Dit betreft de zogenoemde snelheidsdifferentiatie. De gemeente Amsterdam past deze snelheidsdifferentiatie al enige tijd toe op de Sarphatistraat. Snelheidsdifferentiatie wordt uitsluitend toegepast op vrijliggende OV-banen waar de OV-baan met een fysieke verhoging, bijvoorbeeld door middel van het gebruik van een persrichel, is afgescheiden van de naastgelegen rijbanen. Met behulp van onderborden wordt aan de weggebruiker kenbaar gemaakt dat op de OV-baan een afwijkende maximumsnelheid (max. 50 km/u) geldt voor de weggebruikers die bevoegd zijn over de OV-baan te rijden.

Geconstateerd is dat voor een leefbare en toegankelijke stad, ook het OV op veel plekken te maken zal krijgen met een lagere maximumsnelheid. Door ook te kijken naar andere manieren om de doorstroming van het OV te verbeteren leidt dit er toe dat het OV ten opzichte van de auto een steeds betere positie krijgt. Dit levert een positieve bijdrage aan de bereikbaarheid van de stad.

Ondanks de maatregelen zal er een negatief effect overblijven voor het OV. Met name bussen rijden op veel plekken met het autoverkeer mee. Toepassing van snelheidsdifferentiatie is op deze plekken niet mogelijk omdat er geen vrijliggende OV-baan beschikbaar is. Zowel de VRA als de gemeente hechten waarde aan het aanbod van het OV in de stad. Er wordt gestreefd om het effect op de exploitatie voor het OV te mitigeren. De gemeente is daarom volop in gesprek met vervoersaanbieders om gezamenlijk te komen tot een pakket van aanvullende mitigerende maatregelen.

Nood- en hulpdiensten

In een autoluwe stad is het van belang dat de nood- en hulpdiensten goed blijven functioneren. Nood- en hulpdiensten profiteren van de verlaging van de maximumsnelheid een betere doorstroming door minder auto's. Het uitgangspunt van 30 km/u als maximumsnelheid kan echter ook nadelig zijn voor het functioneren van de nood- en hulpdiensten. Om de huidige aanrijtijden van nood- en hulpdiensten zoveel mogelijk te borgen, zullen zij zoveel mogelijk over hoofdroutes en op de 50 km/u wegen in de stad blijven rijden.

Belangrijke factoren bij de borging van de huidige aanrijtijden zijn de snelheid op de route, de mogelijkheden om andere voertuigen te passeren en de robuustheid van de inrichting, waarbij er voldoende alternatieve mogelijkheden zijn om bij onvoorziene situaties op de bestemming te komen. De nood- en hulpdiensten hanteren als richtlijn dat zij in geval van een prioriteit-één rit, 20 km/u (grote voertuigen) tot 40 km/u (kleine voertuigen) sneller kunnen rijden dan de geldende maximumsnelheid.

De invoering van 30 km/u in de stad heeft gevolgen voor de maximumsnelheid van de nood- en hulpdiensten. Het effect zal het meest merkbaar zijn voor de brandweer, in het bijzonder vanwege de benodigde korte opkomsttijden van de brandweer na een melding. Een aandachtspunt ligt in dit kader bij de inrichting van de gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u. Bij de gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u wordt bij de inrichting terughoudend omgegaan met de toepassing van (hoge) drempels en wegversmallingen die (grote) voertuigen, waaronder de nood- en hulpdiensten, dwingen stevig af te remmen. Daarnaast wordt het principe van snelheidsdifferentiatie toegepast op de vrijliggende OV-banen waar de nood- en hulpdiensten gebruik van maken. Vrijliggende OV-banen behouden een maximumsnelheid van 50km/u en daarmee draagt de maatregel van snelheidsdifferentiatie bij aan korte aanrijtijden. Tevens zijn enkele wegen op calamiteitenroutes uitgezonderd van de 30km/u maatregel en wordt na evaluatie van de 30km/u-maatregel bezien hoe daarmee verder om te gaan. De gemeente blijft in gesprek met de nood- en hulpdiensten en zal de effecten op de aanrijtijden blijven monitoren. Daar waar nodig en mogelijk zullen aanvullende maatregelen worden onderzocht.

Taxi

Uitgangspunt is dat de ontheffingshouders zich aan de snelheid van het overige verkeer moeten houden en dat ook voor hen een maximumsnelheid van 30 km/u geldt. Op plekken waar ontheffingshouders op de OV-banen mogen rijden en snelheidsdifferentiatie van toepassing is, mogen zij even hard rijden als het openbaar vervoer.

Op de overige wegen zullen ontheffinghouders zich aan de lagere maximumsnelheid moeten houden.

Wijze van invoering

Voor de wijze van invoering is van belang dat het college van B&W rekening houdt met het feit dat de huidige verkeersonveiligheid en sterk stijgende aantallen verkeersslachtoffer (CBS april 2023: 27% toename met 155 slachtoffers 2022, ook in Amsterdam) om snellere actie vragen dan het tempo dat kan worden bereikt met een benadering die vooral is gericht om een high end inrichting van de weg. De uitvoeringbaarheid van die benadering is ook complex en kostbaar. Mede omwille van recente CBS-cijfers die een stijging in het landelijk aantal dodelijke verkeersslachtoffers laten zien, wordt voor de voorziene wegen de maximumsnelheid omlaag gebracht. Het college staat voor een snelle, brede invoering van de 30km/u op één moment in december 2023.

De invoering van 30 km/u als maximumsnelheid vindt integraal plaats. Aanpassingen aan de infrastructuur, communicatie, voertuigtechniek en handhaving maken onderdeel uit van de implementatie. Het

geheel van deze inspanningen zal bijdragen aan de gedragsverandering van de weggebruiker op de aangewezen 30 km/u wegen.

In aanvulling daarop neemt het college op enkele risicolocaties aanvullende inrichtingsmaatregelen en wordt de snelheidsontwikkeling nauwgezet gemonitord opdat na invoering zo nodig extra maatregelen kunnen worden genomen om onveilige verkeerssituaties aan te pakken. Op lange termijn wordt verwacht dat de nieuwe (nog vast te stellen) uitgangspunten van het landelijke kader en de politie door herinrichting en groot onderhoud steeds meer werkelijkheid worden in Amsterdam.

Bebording

Ter uitvoering van dit verkeersbesluit worden diverse verkeersborden verwijderd en geplaatst. Dit betreft bijvoorbeeld het verwijderen en plaatsen van borden met betrekking tot de maximumsnelheid en borden die de voorrangssituatie ter plaatse aanduiden.

Maximumsnelheid

Ter uitvoering van dit verkeersbesluit wordt op die wegen die bij dit besluit worden genoemd de nieuwe maximumsnelheid aangegeven door het verwijderen van het thans aanwezige bord conform model A1-50km/u bord van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Dit bord wordt vervangen door het plaatsen van het verkeersbord conform model A1- 30 km/u van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Het einde van deze maximumsnelheid wordt aangegeven door het plaatsen van bord conform model A2-30km/u bord van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990

Op enkele plaatsen geldt reeds de maximumsnelheid 30 km/u, maar zal het A1-30 km/u zone bord worden vervangen voor een A1-30 km/u bord. Hetzelfde geldt voor het verwijderen van de borden A2-30 km/u en A2-30 km/u einde zone.

Op diverse plaatsen is voorts het bord conform model A4-advieessnelheid 30 km/u van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 aanwezig. Deze zal wegens de nieuwe maximumsnelheid worden verwijderd.

Ter duiding van het einde van de maximumsnelheid van 30 km/u wordt het bord conform model A2-einde 30 km/u van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 geplaatst.

Op straten waar snelheidsdifferentiatie van toepassing is voor de rechtmatige gebruikers van de vrijliggende OV-banen zal de afwijkende snelheid voor de OV-baan aan de weggebruiker kenbaar worden gemaakt conform model A1-30 km/u van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 met onderbord als bedoeld in artikel 67 het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 "muv. gebruikers OV-baan"

Voorrangsaanduiding

De invoering van 30 km/u als maximumsnelheid op de voorziene wegen heeft ook gevolgen voor de bebording die de voorrangssituatie ter plaatse aanduiden. Het gebruik van bord conform model B1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 is op grond van hoofdstuk II paragraaf 4 van de Uitvoeringsvoorschriften Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer niet toegestaan op

wegen waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt. Dit betekent dat de thans aanwezige verkeersborden conform model B1 (voorrangsweg) en model B2 (einde voorrangsweg) op de wegen waar de nieuwe maximumsnelheid van 30 km/u zal gelden, zullen worden verwijderd. De voorrangssituaties zullen op deze locaties worden geduid door het plaatsen van de borden conform model B3 t/m B6 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Deze wijze van invoeren is in overeenstemming met de nog vast te stellen 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW 30' van het CROW.

Voor het overzicht van de borden en eventuele onderborden die verwijderd en geplaatst worden ter uitvoering van dit besluit, wordt verwezen naar het bebordingsplan (**bijlage 1**) en de tekeningen (**bijlage 2**) bij dit verkeersbesluit.

Belijning

Ter uitvoering van dit verkeersbesluit wordt voorts de belijning op de wegen aangepast. Om voor de weggebruiker het verschil tussen de gebiedsontsluitingsweg waar 30 km/u als maximumsnelheid geldt en de gebiedsontsluitingsweg waar 50 km/u als maximumsnelheid geldt duidelijk zichtbaar te maken, wordt tussen deze wegen een onderscheid gemaakt in het gebruik van lengtemarkering. Op de in dit verkeersbesluit genoemde wegen waar de nieuwe maximumsnelheid van 30 km/u zal gaan gelden, wordt gestreefd naar minimalisering van het gebruik van lengtemarkering, uitgezonderd de belijning van fietsstroken. Aanwezige middenstrepen en belijning wordt zoveel als mogelijk achterwege gelaten c.q. verwijderd. Een en ander past ook in de lijn van het eindrapport 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW 30' van het CROW. Op de gebiedsontsluitingswegen 50 km/u wordt deze belijning juist wel toegepast. Een middenstreep zal op deze wegen worden aangepast naar een dubbele doorgetrokken (midden)streep.

Voor het overzicht van de wijziging aan de wegmarkering ter uitvoering van dit besluit, wordt verwezen de tekening (bijlage 2) bij dit verkeersbesluit.

Communicatie

Kort voor invoering van 30 km/u als maximumsnelheid en de eerste maanden na de invoering vindt een uitgebreide en intensieve communicatiecampagne plaats. Dit gaat om communicatie op de weg onder meer in de vorm van een uitgebreide voorlichtingscampagne op straat en in de media om de boodschap te verspreiden en mensen hun gedrag te laten aanpassen. De invoering van de nieuwe maximumsnelheid is daarmee zichtbaar in de openbare ruimte en in de media. Het gemotoriseerd verkeer krijgt de 30 km/u-boodschap daardoor zowel bij het binnenrijden van de gemeente als verspreid door de gemeente te zien. Met verkeersborden en markering wordt permanent gezorgd voor een helder en gestandaardiseerd wegbeeld, zodat de weggebruiker aan de inrichting van de weg kan zien welke snelheid past. De communicatiecampagne heeft ook betrekking op verkeerseducatie op onderwijsinstellingen.

Evaluatie en monitoring effecten maatregel

Een jaar na invoering vindt een brede evaluatie plaats van de 30 km/u maatregel. De aspecten verkeerssnelheid, verkeersveiligheid, geluid, uitstoot, doorstroming van onder andere het OV en de nood- en hulpdiensten komen aan bod. Door de snelheid te meten voor en na invoering van de maatregelen wordt inzichtelijk gemaakt welke verandering er optreedt, wat werkt goed, wat niet en waar is eventueel extra inzet gewenst. Waar dat wenselijk blijkt te zijn, zal het nemen van aanvullende maatregelen worden onderzocht. Er zal in het eerste jaar na invoering van de 30km/u maatregel ook een continue monitoring van de snelheid van weggebruikers plaatsvinden. Op plekken waar de werkelijke snelheid van weggebruikers relatief hoger is/blijft en waar verkeersonveilige situaties optreden, zal worden bekeken of, en zo ja welke, extra maatregelen nodig zijn om de snelheid verder omlaag te brengen.

Naast extra communicatie, wijzigingen aan de infrastructuur en voertuigtechniek, maakt ook handhaving onderdeel uit van de implementatie. Op sommige locaties wil de gemeente in overleg met politie en justitie laten zien dat wordt gewerkt aan normverandering. Handhaving hoort daarbij als sluitstuk in samenhang met andere instrumenten.

Belangenafweging

Aan dit besluit ligt het belang van artikel 2 lid 1 onder a en artikel 2 lid 2 onder a Wegenverkeerswet 1994 ten grondslag, te weten: het verzekeren van de veiligheid op de weg en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast.

In het voortraject is uitvoerig overleg gepleegd met onder meer vervoersmaatschappijen, nood- en hulpdiensten, ondernemersverenigingen, logistieke partijen, de ANWB, het Openbaar Ministerie, de Fietsersbond Amsterdam, Cliëntenbelang Amsterdam, stadsdeelorganisaties, bewonersverenigingen en belangenorganisaties over de inhoud en wijze van invoering van de maatregel tot verlaging van de maximumsnelheid.

Er was zowel sprake van tweegesprekken als brede stakeholdermeetings waar belangen in alle openheid zijn gedeeld, waarna deze zo goed mogelijk in de beleidsvorming en het uitvoeringsplan zijn meegenomen.

De beleidsnota '30 km/u in de stad' is door het college van B&W, met daarin de uitgangspunten voor onderhavig verkeersbesluit, voor inspraak ter inzage gelegd van 23 augustus tot en met 3 oktober 2021. Op 7 september 2021 heeft er voorts een stadsgesprek plaatsgevonden waarin de gemeente in gesprek is gegaan over de gevolgen van de verlaging van de maximumsnelheid. Naar aanleiding van de inspraakperiode zijn er in totaal 951 inspraakreacties ingediend. De ingekomen inspraakreacties zijn beantwoord in een nota van beantwoording. De beleidsnota is op 23 december 2021 door de gemeenteraad vastgesteld, waarmee is ingestemd met het voornemen om eind 2023 de maximumsnelheid op de voorziene wegen terug te brengen naar 30 km/u. Onderhavig verkeersbesluit is een uitvoering van de kaders als opgenomen in de beleidsnota 30 km/u in de stad'.

Veruit het grootste deel van de inspraakreacties (69%) was positief over de voorgenomen maatregelen. De insprekers staan positief tegenover de maatregelen tot verlaging van de maximumsnelheid omdat de verkeersveiligheid verbetert. Ook de leefbaarheid en de verbeterde inrichting van de stad voor langzaam verkeer komen in de inspraakreacties duidelijk als positieve punten naar voren. Een goede handhaving wordt daarbij door de indieners van de inspraakreacties wel belangrijk geacht.

Van de inspraakreacties was 20% negatief over de voorgenomen maatregelen. Zorgen omtrent de handhaving vormen in deze inspraakreacties een belangrijk aandeel. Een klein aandeel van de reacties is gerelateerd aan de mogelijk negatieve effecten die optreden bij de invoering van een lagere maximumsnelheid. Zo worden vragen gesteld over het effect op de verschuiving van het verkeer, de mogelijke uitstoot, de bereikbaarheid van de stad en mogelijke gevolgen voor de verkeersveiligheid. Tot slot wordt er in de inspraakreacties ook een aantal suggesties gedaan om andere afwegingen te maken rondom de structurele keuzes die bepalen of een weg 30 km/u- of 50 km/u als maximumsnelheid zou moeten hebben.

In de nota van beantwoording heeft het college gereageerd op alle inspraakreacties. Het college heeft per thema en onderwerp een inhoudelijk antwoord gegeven op de inspraakreacties. Hierin is tevens opgenomen hoe de inspraakreactie in het traject wordt meegenomen. De inspraak heeft niet tot grote wijzigingen geleid in het beleidsvoornemen. Zo zijn de structurele keuzes rond snelheden in de stad onveranderd gebleven ten opzichte van het ter inspraak gelegde conceptbeleidskader. Op basis van de inspraakreacties en op basis van de adviezen van de stadsdelen is voor een aantal specifieke straten in Amsterdam wel de maximumsnelheid gewijzigd.

Aan de hand van alle input die in het vooroverleg verzameld is, de onderzoeken die zijn uitgevoerd en de inspraakreacties ten aanzien van het concept beleidskader, heeft het college een belangenafweging gemaakt tussen het algemene belang dat wordt gediend met het besluit tot invoering van 30 km/u als maximumsnelheid (verkeersveiligheid en leefbaarheid binnen Amsterdam) en de overige relevante belangen die door dit besluit geraakt worden.

De verlaging van de maximumsnelheid heeft als doel de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de stad te vergroten. Het college heeft vastgesteld dat een verlaging van de snelheid zal leiden tot minder verkeersongevallen, minder geluidhinder en minder autoverkeer in de stad, waarmee deze maatregel bijdraagt aan de beoogde doelen.

Het college begrijpt dat de maatregelen als ingrijpend kunnen worden ervaren. Bij een deel van de weggebruikers bestaat de vrees dat de bruikbaarheid en bereikbaarheid van de wegen in Amsterdam onder druk zullen komen te staan als gevolg van de verlaging van de maximumsnelheid. In het bijzonder voor het openbaar vervoer, de nood- en hulpdiensten, de ontheffinghouders en de logistieke sector kunnen de maatregelen als ingrijpend worden ervaren.

Na alle belangen zorgvuldig te hebben afgewogen, stelt het college zich op het standpunt dat de algemene belangen, te weten het verzekeren van de veiligheid op de weg en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, door de verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/u, met dit verkeersbesluit worden gediend en in dit geval zwaarder wegen dan de belangen van de betrokkenen die mogelijk negatieve effecten ondervinden van de verlaging van de maximumsnelheid. De gemeente Amsterdam zal te maken krijgen met een toenemend inwoneraantal en een groei van het aantal bezoekers. Door deze groei van inwoners en bezoekers zal de druk op de openbare ruimte toenemen, aangezien steeds meer mensen zich zullen verplaatsen van/naar en binnen de stad. Ook zal er door deze toename een steeds grotere druk op de (openbare) voorzieningen komen te liggen. Om ondanks deze toenemende drukte een veilige, leefbare en bereikbare stad te blijven, dienen nu maatregelen genomen te worden. Het bewerkstelligen van deze doelen, gericht op de leefbaarheid en veiligheid, is op dit moment het meest zwaarwegende belang.

De gemeente treft diverse maatregelen om nadelige gevolgen door verlaging van de snelheid (deels) te ondervangen. In het bijzonder gaat het om de toepassing van snelheidsdifferentiatie op vrijliggende OV-banen waar een afwijkende maximumsnelheid van 50 km/u zal gelden voor de gebruikers van de OV-baan. Specifiek voor het OV wordt ernaar gestreefd om het effect op de exploitatie voor het OV te mitigeren. De gemeente is daarom volop in gesprek met vervoersaanbieders om gezamenlijk te komen tot een pakket van aanvullende mitigerende maatregelen.

Verder dient ook meegewogen te worden dat de gemeente diverse maatregelen neemt als waarborg van de bereikbaarheid en bruikbaarheid van de weg. Bij de invoering van de nieuwe maximumsnelheid kiest de gemeente voor eenduidigheid in het beleid door middel van duidelijke inrichtingsprincipes om het verschil tussen de verschillende soorten maximumsnelheden en wegen in de stad voor de weggebruiker kenbaar te maken. De gekozen inrichting en bebording van de ETW30 straten sluit aan bij het nog vast te stellen 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW 30' van het CROW. De in te stellen snelheid en de gekozen wegaanduiding zijn in overeenstemming met het wegbeeld ter plaatse, conform hetgeen beschreven staat in de uitvoeringsvoorschriften van het BABW en de principes van 'Duurzaam Veilig' waardoor de beoogde snelheid en wegaanduiding redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betreffende weg en zijn omgeving.

Door middel van bebording, inrichting, afstemming en onderzoek ten aanzien van het gebruik van de weg en een uitgebreide campagne worden de bereikbaarheid en bruikbaarheid van de weg gewaarborgd.

Ook wordt gekeken naar een nieuwe optimale afstelling van de verkeersregelininstallaties om ervoor te zorgen dat de ontruimingstijden van kruispunten zo optimaal mogelijk zijn afgesteld op de nieuwe maximumsnelheid ter bevordering van een goede doorstroming van alle modaliteiten. Na invoering van de maximumsnelheid zal er continu worden gemonitord en geëvalueerd, zodat bij onvoorziene en ongewenste nadelige effecten tijdig kan worden ingegrepen.

Het college meent dat de maatregel tot verlaging van de maximumsnelheid zorgvuldig is voorbereid en wordt getroffen in het algemeen belang gericht op het verzekeren van de veiligheid op de weg en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast.

Gevolgte procedure

Dit verkeersbesluit wordt voorbereid volgens de reguliere procedure van de Algemene wet bestuursrecht. Ter voorbereiding op het te nemen verkeersbesluit is het beleidsvoornemen '30 km/u in de stad' door het college van B&W vrijgegeven voor inspraak. Het beleidsvoornemen heeft van 23 augustus tot en 3 oktober 2021 ter inspraak gelegen. De ingekomen inspraakreacties zijn beantwoord in een nota van beantwoording. Op 23 december 2021 heeft de gemeenteraad de beleidsnota '30 km/u in de stad' vastgesteld. Omdat onderhavig verkeersbesluit een uitvoering betreft van de kaders als opgenomen in de beleidsnota '30 km/u in de stad' en een ieder reeds in de gelegenheid is gesteld daartegen zienswijzen kenbaar te maken, wordt voor onderhavig verkeersbesluit de reguliere procedure doorlopen.

Dit besluit wordt gelijktijdig genomen met het stadsbrede verkeersbesluit waarbij 30 km/u wordt ingevoerd op ETW-wegen.

De generieke inrichtingskenmerken zijn op 14 februari 2023 besproken met het Toetsteam Openbare ruimte & Mobiliteit van de gemeente Amsterdam en zijn door het toetsteam met advies en aandachtspunten positief beoordeeld.

Het in artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer bedoelde overleg met de gemandateerde van de politie, regionale eenheid Amsterdam heeft plaatsgevonden. Deze heeft op 24 april 2023 positief op het plan geadviseerd.

Besluit:

Om op de hierna in figuur 1 t/m 9 genoemde straten de volgende maatregelen te nemen:

Ten aanzien van bebording

Verwijderen

1. Het verwijderen van de aanwezige verkeersborden conform model A1-30 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 9.
2. Het verwijderen van de aanwezige verkeersborden conform model A1-30 zone volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 9.
3. Het verwijderen van aanwezige verkeersborden conform model A1-50 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 9.
4. Het verwijderen van aanwezige verkeersborden conform model A2-30 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 9.
5. Het verwijderen van aanwezige verkeersborden conform model A2-30 einde zone volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1.
6. Het verwijderen van aanwezige verkeersborden conform model A4-30 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 9.
7. Het verwijderen van aanwezige verkeersborden conform model B1 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 9.
8. Het verwijderen van aanwezige verkeersborden conform model B2 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 9.
9. Het verwijderen van aanwezige verkeersborden conform model B6 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 9.

Plaatsen

10. Het plaatsen van verkeersborden conform model A1-30 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 9, al dan niet voorzien van het onderbord "muv. gebruikers OV-baan" als bedoeld als bedoeld in artikel 67 het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.
11. Het plaatsen van verkeersborden conform model A1-30 zone volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 9, al dan niet voorzien van het onderbord "muv. gebruikers OV-baan" als bedoeld als bedoeld in artikel 67 het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.
12. Het plaatsen van verkeersborden conform model A1-30 zone herhaling volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 9.
13. Het plaatsen van verkeersborden conform model A2-30 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 9.
14. Het plaatsen van verkeersborden conform model A2-30 zone volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 9.
15. Het plaatsen van verkeersborden conform model B2 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 9.
16. Het plaatsen van verkeersborden conform model B3 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 9.
17. Het plaatsen van verkeersborden conform model B4 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 9.
18. Het plaatsen van verkeersborden conform model B5 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 9.
19. Het plaatsen van verkeersborden conform model B6 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuur 1 t/m 9.

De maatregelen zijn voorts weergegeven op het bebordingsplan zoals bijgevoegd als **bijlage 1** en de overzichtstekeningen zoals bijgevoegd als **bijlage 2**.

Ten aanzien van andere verkeersbesluitplichtige maatregelen:

20. het verwijderen van de aanwezige doorgetrokken (midden)streep zoals bedoeld in hoofdstuk IV, paragraaf 2, lid 4, van de Uitvoeringsvoorschriften van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) op de locaties als weergegeven in figuur 1 t/m 9 en de tekening in **bijlage 2**.
21. het plaatsen van markering in de vorm van een doorgetrokken (midden)streep zoals bedoeld in hoofdstuk IV, paragraaf 2, lid 4, van de Uitvoeringsvoorschriften van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW), op de locaties als weergegeven in figuur 1 t/m 9 en de tekening in **bijlage 2**.

Figuur 1 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per straat

Stadsdeel Centrum

Straatnaam	Verwijderen										Plaatsen													
	A1-30	A1-30ZB	A1-50	A2-30	A2-30ZE	A4-30	B1	B2	B6	Door-getrokken streep	Toel. door-getrokken streep	A1-30	A1-30ZB	A1-30ZBH	A2-30	A2-30ZE	B2	B3	B4	B5	B6	Door-getrokken streep	Onder-bord OV	
Alexanderplein												2												2
Amstel												2												
Anne Frankstraat											1	6												
Cruquiuskade												5												
Czaar Peterstraat												0				1								
Droogbak												2												
Elandsgracht												1												
Foellestraat												2												
Frederik Hendrikpln						1						0												
Frederiksplein												0	1			1								
Haarlemmer Houttuinen							3					6						1			1			6
Haarlemmerplein							1					4												
IJ-tunnel												0			1									
Jodenbreesstraat							1					2												
Kattenburgergracht												1												
Kattenburgerplein												2												
Marnixplein						3						1												
Marnixstraat						15	3				1	Uitgez. thv tramhaltes	0											3
Mr. Visserplein							4					2			1									
Nieuwe Westerdokstraat							2					4						1	1					
Nieuwezijds Voorburgwal							1					0		2										5
Odebrug												1												

Straatnaam	Verwijderen										Plaatsen													
	A1-30	A1-30ZB	A1-50	A2-30	A2-30ZE	A4-30	B1	B2	B6	Door-getrokken streep	Toel. door-getrokken streep	A1-30	A1-30ZB	A1-30ZBH	A2-30	A2-30ZE	B2	B3	B4	B5	B6	Door-getrokken streep	Onder-bord OV	
Oostenburgergracht							1					4								1				
Oosterdoks-kade												3												
Planciusstraat												1	1			1								
Plantage Middenlaan	2					3	1					9										1		4
Plantage Parklaan						1						0												
Prins Hendrikkade							16					12			2	1		3	1	3				
Raadhuisstraat						2	8					13										2		
Roetersstraat											1	0												
Rozengracht						5						13												
Sarphatistraat		1					2					6										2		
Tussen de Bogen							2					3										2		2
Utrechtsestraat		2			1							0												
Valkenburgerstraat							2				1	3			1							1		
Vijzelgracht											1	0												
Waterlooplein												5												5
Westeinde												2												
Westermarkt												2												
Weteringcircuit												1												
Wittenburgergracht							2					4												
Zeeburgerstraat							1					2										1		

Figuur 2 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per straat

Stadsdeel Nieuw-West

Straatnaam	Verwijderen											Plaatsen												
	A1-30	A1-30ZB	A1-50	A2-30	A2-30ZE	A4-30	B1	B2	B6	Door- getrokken- streep	Toel. door- getrokken- streep	A1-30	A1-30ZB	A1-30ZBH	A2-30	A2-30ZE	B2	B3	B4	B5	B6	Door- getrokken- streep	Onder- bord OV	
Aalbersestraat				2								16												
Abberdaan							13					15	1			1		8	2	3				
Abraham Kuyperplein												1												
Aletta Jacobslaan							2					5			1				1	1				
Anderlechtlaan			1			3	6					6												
Antony Modderman- straat	1			1							1	15												
Antwerpenbaan												0			1									
Arlandaweg							5					7			2				1	2				
Barajasweg												4												
Burg De Vlugtlaan							5					12						2	1					9
Burg Van de Pollstraat						2						8			1									
Burg Van Leeuwenlaan												15												
Burg Van Tienhovengracht												2												
Burg Vening Meineszlaan												5												

Straatnaam	Verwijderen										Plaatsen													
	A1-30	A1-30ZB	A1-50	A2-30	A2-30ZE	A4-30	B1	B2	B6	Door- getrokken streep	Toel. door- getrokken- streep	A1-30	A1-30ZB	A1-30ZBH	A2-30	A2-30ZE	B2	B3	B4	B5	B6	Door- getrokken streep	Onder- bord OV	
Burgemeester Fockstraat												8												
Burgemeester Roellstraat	2								2			7			1				2					6
Cornelis Outhoornstraat												11												
De Savornin Lohmanstraat												22												
Delflandlaan												2			2									
Derkinderen- straat											1	19												
Dortmuiden												0			1									
Dr. H. Colijnstraat												17												
Hoekenes												8												
J.M. den Uylstraat											1	7												
Jan Evertsenstraat									1			7			1				1					2
Jan Tooropstraat												13			1									6
Jarmuiden									7			13	6		1	7			2	1	4			
Johan Huizingalaan									13			0							5	2	3			
Johan Jongkindstraat		1										0	1			1								
Kastrupstraat									2			2			1							1		
Kimpoweg												2			1									
Kingsfordweg												6												
Koningin Wilhelminaplein												7												
Koos Vorrinkweg									1			6												

Straatnaam	Verwijderen										Plaatsen													
	A1-30	A1-30ZB	A1-50	A2-30	A2-30ZE	A4-30	B1	B2	B6	Door- getrokken streep	Toel. door- getrokken- streep	A1-30	A1-30ZB	A1-30ZBH	A2-30	A2-30ZE	B2	B3	B4	B5	B6	Door- getrokken streep	Onder- bord OV	
Laan van Vlaanderen											1				2									
Louis Davidsstraat							2				1	5			1									
Meer en Vaart								4				7			1					1	1			5
Nachtwachtlaan		1										0												
Naritaweg				1								6			1									
Noordzijde												0												1
Osdorper Ban											1	28			3									
Osdorperban												1												
Osdorperweg												4			1									
Osdorpplein												4												4
Overschiestraat												4	1			1								
Pieter Calandlaan											1	63			3									18
Postjesweg											1	9												
President Allendelaan												0			1									
Rhönweg								9				10	1		1					5	4			
Robert Fruinlaan												4			1									
Ruys de Beerenbrouckstr.	1				1							24												
Sam van Houtenstraat												8												
Schipluidenlaan									1			5	1			1								
Sierenborch									15			16			3	4			8	1	1			
Slotermeerlaan									1	1		14			1									11
Sloterweg	1											0	1			1								
Theemsweg									1			2				1								

Straatnaam	Verwijderen										Plaatsen													
	A1-30	A1-30ZB	A1-50	A2-30	A2-30ZE	A4-30	B1	B2	B6	Door- getrokken streep	Toel. door- getrokken- streep	A1-30	A1-30ZB	A1-30ZBH	A2-30	A2-30ZE	B2	B3	B4	B5	B6	Door- getrokken streep	Onder- bord OV	
Tijnmuiden												4	1								3			
Troelstralaan									3			8			1									
Tussen Meer												0	1			1								
Vlaardingenlaan									1			9												
Vrije Geer												0	1			1								
Willem Schermerhornstr.				1								2			1									
Wolbrantskerk- weg		1				1	1					11	1											

Figuur 3 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per straat

Stadsdeel Noord

Straatnaam	Verwijderen											Plaatsen											
	A1-30	A1-30ZB	A1-50	A2-30	A2-30ZE	A4-30	B1	B2	B6	Doorgetrokken streep	Toel. doorgetrokken streep	A1-30	A1-30ZB	A1-30ZBH	A2-30	A2-30ZE	B2	B3	B4	B5	B6	Doorgetrokken streep	Onderbord OV
Appelweg							7					6								3	3		
Asterweg							1					8										1	
Ataturk							1					1			1							1	
Banne Buikslootlaan							10					14			1			4	3	3			
Beemsterstraat					1							24			2								
Buiksloterdijk		2	1		2							0											
Buikslotermeerplein							5					12	1			1					1		
Buiksloterweg											1	4											
Distelweg	2			2								16	2			2							
Docklandsweg												1											
Elzenhagensingel	1											15			3								
G.T. Ketjenweg												1											
H. Clevdertweg												15			1								
Hagedoornplein							3	1				7							1				
Hagedoornweg							5					12									1		
Hardwareweg												4			1								
Havikslaan							2					6							1	1			
Heimansweg												3											
Ijdoornlaan												0											1
J. Drijverweg												8			1								
J.H. van Heekweg										1		10											
Johan van Hasseltweg												5											
Kamperfoelieweg							7					16			1			2	2	1			
Kanaaldijk												2											
Klaprozenweg												4			1								
Kometensingel												8			1								
Kraaienplein							1					2											

Straatnaam	Verwijderen											Plaatsen											
	A1-30	A1-30ZB	A1-50	A2-30	A2-30ZE	A4-30	B1	B2	B6	Doorgetrokken streep	Toel. doorgetrokken streep	A1-30	A1-30ZB	A1-30ZBH	A2-30	A2-30ZE	B2	B3	B4	B5	B6	Doorgetrokken streep	Onderbord OV
Meeuwenlaan							13	1	2			20								4	6		
Meidoornplein												2											
Meidoornweg				1								7											
Meteorenweg												22											
Molenaarsweg												0			1								
Mosplein												1											
Motorkade												0	1			1						1	
Nieuwendammerdijk												0	1			1							
Noorderbreedte												10											
Oosterlengte												16			1			2					
Oostzanerdijk												5			1								
Papaverweg							2					0	2			2					2		
Pomonastraat							2					22							1	1			
Processorstraat												2			1								
Purmerplein						1						7											
Purmerweg						1					1	26			1								
Ranonkelkade												6											
Ridderspoorweg	2						3					13			2			2			1		
Schellingwouderdijk							2					2											
Schepenlaan							1					8									1		
Slijperweg												0	1			1							
Softwareweg												2			1								
Statenjachtstraat							6	2				6			1					2	3		
Stellingweg							6				1	11							1	2			
Stenendokweg												3			1								
Strekkerweg							2					2							2				
Th. Weeversweg												10			2								
tt. Vasumweg												36							5	5	10		
Van der Pekplein												2											

Straatnaam	Verwijderen										Plaatsen													
	A1-30	A1-30ZB	A1-50	A2-30	A2-30ZE	A4-30	B1	B2	B6	Door- getrokken streep	Toel. door- getrokken- streep	A1-30	A1-30ZB	A1-30ZBH	A2-30	A2-30ZE	B2	B3	B4	B5	B6	Door- getrokken streep	Onder- bord OV	
Volendammerweg			2			2	1					19			1									
Waddenweg							1					9			2					1				
Werengouw							5					21									1			
Werktuigstraat							7	1				12							1	2				
Westerlengte												16			1									
Zamenhofstraat												2												
Zuideinde												8												
Zuiderzeeweg		1					3					10			1									

Figuur 4 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per straat

Stadsdeel Oost

Straatnaam	Verwijderen										Plaatsen													
	A1-30	A1-30ZB	A1-50	A2-30	A2-30ZE	A4-30	B1	B2	B6	Door- getrokken streep	Toel. door- getrokken- streep	A1-30	A1-30ZB	A1-30ZBH	A2-30	A2-30ZE	B2	B3	B4	B5	B6	Door- getrokken streep	Onder- bord OV	
's-Gravesandplein												5												
's-Gravesandestraat												4												
Afrikanerplein												2												
Alexanderplein												1												1
Archimedesweg											1	Uitgez. thv aanwezig bushaltes	5											
Azartplein							1					2							1					
Berlagebrug							1					1						1						
Bert Haanstrakade			2									14												
Beukenplein						2						2												
Beukenweg											1	8												
Borneolaan												6			1									
C. van Eesterenlaan			1			1		2				13									2			
Carolina												6			1									6
MacGillavrylaan												1												
Cas Oorthuyskade												7												
Cruquiuskade												1												
Cruquiusweg						2						3	2			2								
Frans de Wollantstraat			1			1						1			1									
Galileiplantsoen												9												
Galileoplantsoen											1	0												
Hugo de Vrieslaan												0			2								1	
IJburglaan							5					12			1			6						11
Insulindeweg							8					13			1			4		1				12
J.F. van Hengelstraat												2												
Javabrug												1			1									

Straatnaam	Verwijderen											Plaatsen												
	A1-30	A1-30ZB	A1-50	A2-30	A2-30ZE	A4-30	B1	B2	B6	Door-getrokken streep	Toel. door-getrokken streep	A1-30	A1-30ZB	A1-30ZBH	A2-30	A2-30ZE	B2	B3	B4	B5	B6	Door-getrokken streep	Onderbord OV	
Javaplein												2												
Joan Muyskenweg												0	3			2								
Julianaplein												4												
Kamerlingh Onneslaan								2			1	14			1			2						
Korte 's-Gravesandestraat												1												
Krugerplein												7												
Krugerstraat												4												
Kruislaan	3			2				1			1	24			1									
Linnaeusstraat								2				26					2							9
Maritzstraat												1												
Mauritskade								9	1			24			2		2	2	1					9
Maxwellstraat												8			1									
Middenweg								4				26			1		2							18
Molukkenstraat						1	3					24					2			1				
Mr. Treublaan							1					4					1							2
Muiderlaan												0											1	
Nieuwe Amstelbrug												1												
Nobelweg												8			1									
Oostelijke Handelskade	1		1									6			1									
Oosterpark												9												
Overzichtweg											1	3												
Pampuslaan								5				10			1		2	1	1					2
Panamalaan												0			1									
Plantage Middenlaan												0												1
Pontanusstraat												18												
President Steynstraat												5			1									
Prins Bernhardplein								1				1			2									
Rozenburglaan												0											1	
Ruyschstraat												6			1									2
Schalk Burgerstraat												6												
Science Park	1											7			1									1

Straatnaam	Verwijderen											Plaatsen												
	A1-30	A1-30ZB	A1-50	A2-30	A2-30ZE	A4-30	B1	B2	B6	Door-getrokken streep	Toel. door-getrokken streep	A1-30	A1-30ZB	A1-30ZBH	A2-30	A2-30ZE	B2	B3	B4	B5	B6	Door-getrokken streep	Onderbord OV	
Spaklerweg												0				1								
Sumatrakade								1				11												
Th. K. van Lohuizenlaan								3				6						2						
Tosarstraat												1												
Veelaan		1			1							4												
Verbindingsdam								1			1	2										1		
Weesperzijde												1												
Wethouder Frankeweg												4												
Wijtttenbachstraat												5												5
Zeeburgerdijk										7		25			1			1	1	1				4
Zeeburgerstraat												1												

Figuur 5 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per straat

Stadsdeel West

Straatnaam	Verwijderen											Plaatsen												
	A1-30	A1-30ZB	A1-50	A2-30	A2-30ZE	A4-30	B1	B2	B6	Door- getrokken streep	Toel- door- getrokken- streep	A1-30	A1-30ZB	A1-30ZBH	A2-30	A2-30ZE	B2	B3	B4	B5	B6	Door- getrokken streep	Onder- bord OV	
Ze Hugo de Grootstraat												7												
Admiraal de Ruijterweg							4					19			1					2	2			
Amstelveenseweg												2												
Archangelweg						1						3			1									
Bilderdijkstraat							3					13						4						13
Bos en Lommerplein							4					8							1	2				8
Bos en Lommerweg							11	1				20			1				1					9
Changiweg												1												
De Clercqstraat												19												
E Constantijn Huygensstr												12												17
Elandsgracht												1												
Frederik Hendrikplnts							1					5												
Frederik Hendrikstraat						2	1					9												10
Haarlemmerplein							1					1						1						
Haarlemmerweg							11				1	6			1		1	5	2	1			1	
Haparandaweg												4												
Hoofdweg							2					25												25
Houtmankade							1					8												
Hugo de Grootplein												2			1									
Jan Evertsenstraat							2					16												12
Jan van Galenstraat							9				1	26			1			6	1	1				
Kinkerstraat							4				1	15												
Kostverlorenstraat							1	1			1	4												
Mercatorplein												5												4
Nassaukade							2	7			1	49						2			1			6
Nassauplein												3												
Overtoom							7					24						4	1	1				24

Straatnaam	Verwijderen											Plaatsen												
	A1-30	A1-30ZB	A1-50	A2-30	A2-30ZE	A4-30	B1	B2	B6	Door- getrokken streep	Toel- door- getrokken- streep	A1-30	A1-30ZB	A1-30ZBH	A2-30	A2-30ZE	B2	B3	B4	B5	B6	Door- getrokken streep	Onder- bord OV	
Postjesweg							2					17												11
Rozengracht												1												
Sloterdijkerweg	1			1			5					4			1						2			
Spaarndammerdijk												8			1									
Stadhouderskade							3					4												2
Surinameplein												4			1									5
Surinamestraat												2												1
Tasmanstraat							1					2			1		1							
Tweede Nassaustraat												4												
Van Beuningenplein												2												
Van der Hoopstraat												5												
Van Diemenstraat							1				1	0							1					
Van Hallstraat							3				1	20								1	2			
Van Limburg Stirumplein												4												
Van Limburg Stirumstraat												7												
Velsersweg												1												
Willem de Zwijgerlaan												22												
Wiltzanghlaan				2								8												

Figuur 6 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per straat

Stadsdeel Westpoort

Straatnaam	Verwijderen											Plaatsen												
	A1-30	A1-30ZB	A1-50	A2-30	A2-30ZE	A4-30	B1	B2	B6	Door- getrokken streep	Toel- door- getrokken- streep	A1-30	A1-30ZB	A1-30ZBH	A2-30	A2-30ZE	B2	B3	B4	B5	B6	Door- getrokken streep	Onder- bord OV	
Archangelkade						1					1	6												
Danzigerkade											1	7												
Dynamostraat												2			1									
Haparandaweg						1						3												
Kabelweg												0												1
Koivistokade												8												
Nieuwe Hemweg												1			1									
Zekeringstraat												4			2									

Figuur 7 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per straat

Stadsdeel Zuid

Straatnaam	Verwijderen											Plaatsen												
	A1-30	A1-30ZB	A1-50	A2-30	A2-30ZE	A4-30	B1	B2	B6	Door-getrokken streep	Toel. door-getrokken streep	A1-30	A1-30ZB	A1-30ZBH	A2-30	A2-30ZE	B2	B3	B4	B5	B6	Door-getrokken streep	Onderbord OV	
Aalsmeerplein																								
Aalsmeerweg						2					1													
Albert Cuyppstraat																								
Amstedijk							3				1								4					
Amstelkade		1																						
Amstelveenseweg							12				1				1			2						12
Anthony Fokkerweg		1			1																			
Apollolaan							7											5	1					
Arent Janszoon Ernststr						2									2									
Beethovenstraat						2	4								1									7
Berlagebrug																								
Bernard Kochstraat											1													
Ceintuurbaan		1			1		3											2	1	1				18
Churchill-laan							4											4						9
Concertgebouwplein						1																		
Cornelis						4																		
Krusemanstraat																								
Cornelis Troostplein																								
De Boelelaan															2									
De Cuserstraat						4									1									
De Lairesestraat						3	3				1													
Diepenbrockstraat			5					2																
Europaboulevard																1								
Europaplein																2								1
Ferdinand Bolstraat								1												1	2			8
Gustav Mahlerlaan		2														2								
Haarlemmermeercircuit								2																1
Haarlemmermeerstraat											1													

Straatnaam	Verwijderen											Plaatsen												
	A1-30	A1-30ZB	A1-50	A2-30	A2-30ZE	A4-30	B1	B2	B6	Door-getrokken streep	Toel. door-getrokken streep	A1-30	A1-30ZB	A1-30ZBH	A2-30	A2-30ZE	B2	B3	B4	B5	B6	Door-getrokken streep	Onderbord OV	
Havenstraat																								
Heemstedestraat																1								
Henk Sneevlietweg															1									
Hobbemakade							5				1								2	1	1			
Hobbemastraat																								
Hoofddorppein																								
Hoofddorppweg											1													
Joh.M. Coenenstraat																								
Maasstraat		1			1									1			1							
Mozartkade																								
Mr. Treublaan																								2
Muzenplein								1																
Olympiaplein								3											1					
Olympiaweg																								
Overschiestraat		1																						
Overtoom																								
Parnassusweg						2	1				1				1									
Paulus Potterstraat						1																		2
Rijnstraat																1								6
Roelof Hartplein								1														1		2
Roelof Hartstraat								1												1				4
Rooseveltlaan								5											2	1	1			8
Sarphatipark								1																
Scheldeplein																						1		
Scheldestraat											1													2
Stadhouderskade								10			1								2	1	2			
Stadionplein								1							1				1		1			
Stadionweg								1			1								1					
Surinameplein								1							1									
Torontobrug			1																		1			
Valeriusplein																								

Straatnaam	Verwijderen											Plaatsen													
	A1-30	A1-30ZB	A1-50	A2-30	A2-30ZE	A4-30	B1	B2	B6	Door- getrokken streep	Toel. door- getrokken- streep	A1-30	A1-30ZB	A1-30ZBH	A2-30	A2-30ZE	B2	B3	B4	B5	B6	Door- getrokken streep	Onder- bord OV		
Van Baerlestraat								4				16							2						14
Van Boshuizenstraat			2			2					1	45			1										
Van der Boechorststraat												10			1										
Van Hilligaertstraat												6													
Van Nijenrodeweg							1					17			1										
Van Woustraat		1			1							17													
Victorieplein							2	1				5								1				4	
Vlaardingenlaan												1													
Vrijheidslaan								2				5							2			1			5
Westeinde												1													
Weteringlaan												1													
Willemsparkweg	2				2						1	10													
Zeilstraat												8													

Figuur 8 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per straat

Stadsdeel Zuid-Oost

Straatnaam	Verwijderen											Plaatsen													
	A1-30	A1-30ZB	A1-50	A2-30	A2-30ZE	A4-30	B1	B2	B6	Door- getrokken streep	Toel. door- getrokken- streep	A1-30	A1-30ZB	A1-30ZBH	A2-30	A2-30ZE	B2	B3	B4	B5	B6	Door- getrokken streep	Onder- bord OV		
Abcouderstraatweg												0												1	
Dalsteindreef			1				1					8									1				
De entree												0	1			1									
Dolingadreef											1	0												1	
Dubbelinkdreef							2					6			1					1	1				
Hessenbergweg							1					0													
Langbroekdreef												0												1	
Lemelerbergweg												0												1	
Paasheuvelweg												0	1			1									
Schoonhovendreef												0												1	
Snijdersbergweg							1					0	1			1			1					1	
Tafelbergweg												0												1	
Valburgdreef												0												1	

Figuur 9 Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per straat

Stadsdeel Weesp

Straatnaam	Verwijderen										Plaatsen													
	A1-30	A1-30 ZB	A1-50	A2-30	A2-30ZE	A4-30	B1	B2	B6	Door- getrokken streep	Toel. door- getrokken- streep	A1-30	A1-30 ZB	A1-30 ZBH	A2-30	A2-30ZE	B2	B3	B4	B5	B6	Door- getrokken streep	Onder- bord OV	
Amstellandlaan							1					8										1		
C.J.van Houtenlaan							2					2			1									
Casparuslaan												8												
G.J.Wiefferingdreef			1				29	1				28	1		2	1		2	2	7				
Gemeenschapspolderweg							2					4			1			1		1				
Herensingel							1				1	Uitgez. thv aanwezige bushaltes	6							1				
Hogeweyselaan							4					7			1					1	2			
Jan Tooropstraat						1					1	8												
Korte Muiderweg			2									6			1									
Leeuwenveldseweg							2					6			1					1	1			
Leeuwerikstraat												0	1				1							
M.Nijhoffstraat							1				1	Uitgez. thv aanwezige bushaltes	9											
Nijverheidslaan												0	1				1							
Plataanlaan												4												
Prinses Irenelaan				1				1				6												
Stationsweg												2												
Vechtstroomlaan												0	1				1							

Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op 8 december 2023.

Amsterdam, 16-05-2023

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

Femke Halsema Peter Teesink

Burgemeester Gemeentesecretaris

Bekendmaking van dit besluit geschiedt op de voorgeschreven wijze

Niet mee eens ?

Bent u het niet eens met dit besluit? Dan kunt u **binnen zes weken** na de bekendmaking van dit besluit bezwaar maken.

U kunt online bezwaar maken via www.amsterdam.nl/bezwaar/jb. Daarvoor hebt u een DigiD nodig.

U kunt uw bezwaarschrift ook per post sturen aan:

Gemeente Amsterdam

T.a.v. Juridisch Bureau

Postbus 483

1000 AL Amsterdam

Vermeld in uw bezwaarschrift altijd:

- uw naam, adres en telefoonnummer;
- de datum waarop u het bezwaarschrift schrijft en uw handtekening;
- het besluit waartegen u bezwaar maakt, met datum en publicatienummer van het besluit;
- waarom u bezwaar maakt.

Na ontvangst informeert de gemeente u over de manier waarop zij uw bezwaarschrift gaat behandelen.

Schorsende werking

Het indienen van een bezwaarschrift heeft geen schorsende werking. Dat wil zeggen: het besluit waartegen u bezwaar maakt, blijft geldig totdat over uw bezwaar is beslist.

Spoed? Voorlopige voorziening

Bij grote spoed kunt u (tegen kosten) een zogeheten voorlopige voorziening aanvragen. Dat is een spoedprocedure waarmee het genomen besluit tijdelijk kan worden ingetrokken en/of andere maatregelen kunnen worden getroffen. Een voorlopige voorziening vraagt u aan bij:

de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Amsterdam

sector Bestuursrecht Algemeen

Postbus 75850

1070 AW AMSTERDAM

Dat kan ook via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor hebt u een DigiD nodig. Op deze site vindt u ook meer informatie.