

Verkeersbesluit erftoegangswegen 30 km/uur gemeente Amsterdam

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

g elet op:

- 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 grootstedelijke opgave (grootstedelijk project) met een stadsdeeloverstijgend belang, in het belang van de slagvaardigheid en overzichtelijkheid van de te nemen verkeersbesluiten, 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 in de stad worden uitgeoefend door het college van burgemeester en wethouders.

Overwegingen ten aanzien van dit besluit :

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 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 een brede invoering van 30 km/u als maximumsnelheid 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.

Met onderhavig verkeersbesluit worden erftoegangswegen aangewezen, binnen de bebouwde kom in stedelijk gebied, waar 30 km/u als maximumsnelheid zal gelden. Dit besluit wordt gelijktijdig genomen met het verkeersbesluit waarmee 30 km/u wordt ingevoerd op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom in het stedelijk gebied.

Op 23 december 2021 heeft de gemeenteraad de beleidsnota '30 km/u in de stad' vastgesteld, waarmee is ingestemd met het voornemen om eind 2023 de maximumsnelheid op de in de beleidsnota voorziene (gebiedsontsluitings-)wegen terug te brengen naar 30 km/u.

Bij de voorbereiding van de verkeersbesluiten ter uitvoering van de vastgestelde beleidsnota '30 km/u in de stad' is gebleken dat voor een deel van de in de beleidsnota voorziene straten weliswaar een la-

gere maximumsnelheid wenselijk en noodzakelijk is, maar dat deze straten niet het karakter van een gebiedsontsluitingsweg dragen omdat er ofwel geen sprake is van een doorgaande functie van de weg of dat er geen sprake is van een gecombineerde doorstroom- en verblijfsfunctie van de weg. Deze wegen hebben het karakter van een erftoegangsweg: wegen met bestemmingsverkeer, waar geen doorgaande verkeersfunctie van toepassing is en die niet als gebiedsontsluitingsweg functioneren. Inherent aan erftoegangswegen is dat een hogere snelheid dan 30 km/u niet wenselijk is.

Met onderhavig verkeersbesluit worden erftoegangswegen aangewezen, waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt. Hiermee wordt gedeeltelijk afgeweken van de beleidsnota '30 km/u in de stad', aangezien in het beleidskader nog geen onderscheid werd gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Gelet op de verschillen tussen beide wegtypen is in onderhavig besluit wel onderscheid gemaakt tussen enerzijds de erftoegangswegen waar 30 km/u als maximumsnelheid wordt ingevoerd en anderzijds de gebiedsontsluitingswegen waar 30 km/u als maximumsnelheid wordt ingevoerd.

Om de aanwijzing van straten en de nieuwe maximumsnelheid in het kader van de stadsbrede invoering van de maximumsnelheid van 30 km/u, overzichtelijk en eenduidig door te voeren, heeft het college ervoor gekozen de erftoegangswegen waar een maximumsnelheid van 30 km/u wordt ingevoerd en die geen gebiedsontsluitingsweg zijn, niet mee te nemen in het stadsbrede verkeersbesluit waarin een maximumsnelheid van 30 km/u wordt ingevoerd voor de in dat verkeersbesluit genoemde gebiedsontsluitingswegen. Voor de erftoegangswegen waar 30 km/u als maximumsnelheid wordt ingevoerd, wordt met onderhavig verkeersbesluit een separaat verkeersbesluit genomen. Een groot deel van de straten die middels dit verkeersbesluit als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u worden aangewezen, gaan onderdeel uitmaken van zones (30 km/u - zones) met de bijbehorende voorrangregels.

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 binnen het stedelijk gebied 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 omgevingsadressendichtheid. 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 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 van de gemeente 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 wegen 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 openbare ruimte gebruik om te verblijven: om 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 prioriteit geven boven de verkeersfunctie. 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. Voor erftoegangswegen geldt dat de doorgaande verkeersfunctie niet van toepassing is. Deze wegen zijn ingericht voor bestemmingsverkeer. Inherent aan dit type wegen is dat een snelheid van meer dan 30 km/u hier niet passend is. Door in dit besluit erftoegangswegen met 30 km/u als maximumsnelheid aan te wijzen, wordt ook op deze wegen een duidelijke en veiligere situatie gecreëerd.

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 in de stad te garanderen en 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 een bestuurder kan reageren op onverwachte verkeerssituaties. Een lagere maximumsnelheid draagt derhalve bij aan 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 verkeerslawaai 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 schaal (20% afname in intensiteit betekent een vermindering van 1 dB en 50% afname in intensiteit betekent een vermindering van 3 dB) heeft een snelheidsverlaging naar 30 km/u een vergelijkbaar effect als wanneer de hoeveelheid verkeer gehalveerd zou worden. Verkeerslawaai 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 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 nadere keuzes worden gemaakt in de inrichting en functionaliteit van de openbare ruimte. Dan 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 snorfietsers) 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 dat 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 voorts 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 met een snelheid van 30 km/u. Ook voor de inzittenden van de auto is een snelheid van 30 km/u veiliger omdat het risico om als inzittende bij een ongeval te overlijden of ernstig gewond te raken bij 30 km/u 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 bij een snelheid van 30 km/u 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. Automobilisten hebben een breder gezichtsveld
2. Er is meer tijd om te reageren
3. De remweg neemt sterk af
4. Botsingen hebben minder impact

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.

Verkeerslawaai 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: namelijk een afname van de geluidsbelasting van 3 dB(A).

Onderzoek naar de effecten van het invoeren van 30 km/u heeft aangetoond dat in een groot deel van de stad de geluidsbelasting als gevolg van de verlaging van de snelheid zal afnemen tot 5 dB. Dit komt door 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. Aan de hand van voorbeelden uit het buitenland en het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) zijn er berekeningen uitgevoerd om de effecten van de verlaging van de snelheid in beeld 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

van de auto in het verkeer 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 van het autoverkeer 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/richting 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 op de Ring A10 in de knel kan komen als gevolg van de verlaging van de snelheid. 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. Uit de berekeningen volgt dan ook dat op voorhand geen nieuwe problemen verwacht lijken te worden voor de capaciteit op de Ring A10.

De doorstroming in de stad wordt uiteindelijk bepaald door de capaciteit van wegen. Op kruispunten met ETW 30 km/u-wegen (de ETW30) worden nu (nog) geen nieuwe verkeerslichten geplaatst, omdat door de lage snelheid voorrangregels voldoende moeten zijn voor de afwikkeling van het verkeer. Na invoering van de maatregelen, wordt blijvend gemonitord en geëvalueerd, zodat bij onvoorziene en ongewenste effecten tijdig kan worden ingegrepen. De uitkomsten van de monitoring zullen de benodigde input leveren voor het verkeersmodel.

Luchtkwaliteit en klimaat

Het rijgedrag op wegen met een maximumsnelheid van 30-km/u zal anders zal zijn dan op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u. Er is nog geen specifieke data beschikbaar over de verwachte uitstoot van verschillende voertuigen op erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u.

Uit onderzoek van TNO is gebleken dat, de uitstoot van voertuigen op gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u, ongeveer 5%-8% hoger lijkt te zijn dan op gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 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 emissieklassen even goed vertegenwoordigd zijn.

Deze hogere uitstoot zoals door TNO is berekend, 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 wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u (gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen), beperkt het totale effect op de NOx-concentraties in Amsterdam, als gevolg van de snelheidsverlaging, zich tot een toename van maximaal 0,4%.

De impact van snelheid op de uitstoot van fijnstof is niet te modelleren. Volgens TNO zal dit 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 op de weg. De uitstoot van fijnstof is bij een snelheid van 30 km/u naar verwachting vergelijkbaar met de huidige situatie. Daarnaast heeft verkeer slechts een aandeel van 10% in het aanwezige fijnstof.

Voor de uitstoot van CO₂ is een vergelijkbare analyse uitgevoerd door TNO. De CO₂-uitstoot van voertuigen lijkt op (GOW)30-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 van de wijziging van de maximumsnelheid op de voorziene wegen naar 30 km/u in Amsterdam, beperkt zich

derhalve tot een toename van CO₂-uitstoot van maximaal 0,2%. Het effect van 30 km/u op de uitstoot is zo marginaal dat moeilijk kan worden ingeschat of de situatie op een specifieke locatie verslechtert of verbetert als gevolg van de verlaging van de maximumsnelheid.

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 NO_x.

De verwachting is dat de invoering van een lagere maximumsnelheid, naar 30 km/u, 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. Samen met de Vervoerregio Amsterdam (VRA), 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 de gemeente Amsterdam. Op de, in onderhavig verkeersbesluit opgenomen, nieuwe ETW-straten, waar 30 km/u als maximumsnelheid wordt ingevoerd, zal nauwelijks sprake zijn van doorgaande routes voor het openbaar vervoer. Op enkele ETW30-straten zal sprake zijn van busverkeer. Voor zover sprake is van busverkeer in deze straten, is van belang dat de bus zich zal moeten houden aan de maximumsnelheid van 30 km/u. Toepassing van snelheidsdifferentiatie is op deze straten niet aan de orde omdat er geen vrijliggende OV-baan beschikbaar is. Op deze straten zal daarmee sprake zijn van een langere reistijd en omloopsnelheid voor het busverkeer.

Zowel de VRA als de gemeente hechten waarde aan het aanbod van het openbaar vervoer in de stad. Het streven is om de (negatieve) effecten voor de exploitatie van het openbaar vervoer 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 door 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 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 (voor grote voertuigen) tot 40 km/u (voor 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 wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u. Bij de wegen waarop onderhavig verkeersbesluit betrekking heeft, wordt bij de inrichting terughoudend omgegaan met de toepassing van (hoge) drempels en wegversmallingen die (grote) voertuigen, waaronder de voertuigen van 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. Dit geldt uitsluitend voor GOW30-wegen, waarvoor een apart verkeersbesluit wordt genomen. Vrijliggende OV-banen met snelheidsdifferentiatie behouden een maximumsnelheid van 50km/u. Hier zullen nood- en hulpdiensten 50 km/u kunnen rijden, waarmee deze maatregel van snelheidsdifferentiatie bijdraagt 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.

Wijze van invoering

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.

Bij de invoering wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de nog vast te stellen 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' van het CROW waarin voorlopige inrichtingskenmerken zijn opgenomen

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, de zonerings- en borden die de voorrangssituatie ter plaatse aanduiden.

Maximumsnelheid en zonerings

Ter uitvoering van dit verkeersbesluit wordt op die wegen die bij dit besluit worden genoemd de nieuwe maximumsnelheid aangegeven door het plaatsen van het verkeersbord A1-30 (maximumsnelheid 30 km/u), als opgenomen in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Een groot deel van de ETW-straten zal onderdeel uitmaken van een ETW-zone waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt. Om de begrenzing van deze zones aan te duiden, zullen de borden: A1-30ZB (30 km/u zone) en A2-30ZE (einde 30 km/u zone) conform het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 geplaatst worden.

Voorrangsaanduiding

De invoering van 30 km/u als maximumsnelheid op de voorziene wegen heeft ook gevolgen voor de bebording die de voorrangssituatie ter plaatse aanduidt. Het gebruik van bord conform model B1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (bord: B01), waarmee een voorrangsweg wordt aangeduid, 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 nu 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. 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 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.

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 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 en de doorstroming van al het verkeer (waaronder ook het OV en de nood- en hulpdiensten) komen dan 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 van 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 concept beleidskader. 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 (gericht op de 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 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, taxi's 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. 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.

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, de principes van 'Duurzaam Veilig' en de voorgeschreven inrichtingskenmerken van het CROW voor wat betreft erftoegangswegen, 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. 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 eenieder al 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 wegen die zowel een verblijfsfunctie hebben als een doorgaande functie voor het verkeer; de zogenoemde GOW-30 straten.

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 de figuren 1 t/m 10 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 figuren 1 t/m 10.
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 figuren 1 t/m 10.
3. 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 figuren 1 t/m 10.
4. 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 figuren 1 t/m 10.
5. Het verwijderen van aanwezige verkeersborden conform model B1 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuren 1 t/m 10.







plaatsen

6. Het plaatsen van verkeersborden conform model A1-30 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuren 1 t/m 10.
7. 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 figuren 1 t/m 10.
8. Het plaatsen van verkeersborden conform model A2-30 zone einde volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuren 1 t/m 10.
9. Het plaatsen van verkeersborden conform model A2-30 volgens Bijlage I, van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in de straten zoals genoemd in figuren 1 t/m 10.

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

Figuur 1: Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per straat

Stadsdeel Centrum

	Verwijderen					Plaatsen			
	A1- 30	A1- 30ZB	A2- 30	A2- 30ZE	B1	A1 - 30	A1 – 30ZB	A2 - 30ZE	A2- 30
Straat									
Blankenstraat							1	1	
Czaar Peterstraat							1	1	
De Ruijterkade							1	1	1
Eerste Breeuwersstraat		1		1					
Frederiksplein		1		1					
Plantage Doklaan			1						
Tweede Breeuwersstraat		1		1					
Uilenburgersteeg						2			










Figuur 2: Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per straat

Duivendrecht

	Verwijderen					Plaatsen			
	A1- 30	A1- 30ZB	A2- 30	A2- 30ZE	B1	A1 - 30	A1 – 30ZB	A2 - 30ZE	A2- 30
Straat									
Joop Gesinkweg							1	1	







Figuur 3: Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per straat

Stadsdeel Nieuw-West

	Verwijderen					Plaatsen			
	A1- 30	A1- 30ZB	A2- 30	A2- 30ZE	B1	A1 - 30	A1- 30ZB	A2 - 30ZE	A2-30
Straat									
Abberdaan							5	4	
Baionen							2	2	
Baldermoer							1	1	
Barajasweg							1	1	
Benit							2	2	
Bolstoen							2	2	
Bristou							2	1	










	Verwijderen					Plaatsen			
	A1-30	A1-30ZB	A2-30	A2-30ZE	B1	A1-30	A1-30ZB	A2-30ZE	A2-30
Straat									
Burg Van Leeuwenlaan							1	1	
Changiweg							1	1	
Heathrowstraat							1	1	
Heining							3	3	
Herwijk							2	2	
Humberweg							1	1	
Ingelandenweg							1	1	
Jan Rebelstraat							1	1	
Jan Tooropstraat		1		1			1	1	
Jarmuiden							4	4	
Kapoeasweg							1	1	
Kastrupstraat							1	2	
Kortrijk		1		1					
Lutkemeerweg		2		2					
Mekongweg							1	1	










	Verwijderen					Plaatsen			
	A1- 30	A1- 30ZB	A2- 30	A2- 30ZE	B1	A1 - 30	A1- 30ZB	A2 - 30ZE	A2-30
Straat									
Naaldwijkstraat							2	2	
Nachtwachlaan		1		1					
<u>Naritaweg</u>							2	2	
<u>Nico Broekhuysenweg</u>	1								
<u>Oderweg</u>							1	1	
Osdorpplein							1	1	
Overschiestraat	1								
<u>Pelerin</u>							2	2	
<u>Pleimuiden</u>							1	1	
Poeldijkstraat							1	1	
Poortland							1	1	
<u>Portsmuiden</u>							2	2	
Rijswijkstraat		1							
<u>Roesiel</u>							1	1	
<u>Saskia van Uijlenburgkd</u>		1		1					

	Verwijderen					Plaatsen			
	A1-30	A1-30ZB	A2-30	A2-30ZE	B1	A1-30	A1-30ZB	A2-30ZE	A2-30
Straat									
Sierenborch							1	1	
Slego							1	1	
Stapels							2	2	
Teleportboulevard								1	
Tempelhofstraat							1	1	
Tijnmuiden							3	3	
Tom Schreursweg							1	1	
Vaalmuiden							1	1	
Voorburgstraat		1							
Zuidermolenweg							1	1	

Figuur 4: Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per straat










Stadsdeel Noord

	Verwijderen					Plaatsen			
	A1-30	A1-30ZB	A2-30	A2-30ZE	B1	A1-30	A1-30ZB	A2-30ZE	A2-30
Straat									
Analoogstraat							1	1	
Back-upstraat							4	4	
Binairstraat							1	1	
Buikslotermeerplein		1		1					
Chrysantenstraat						1	1		
Computerweg						1	1	1	
Digitaalstraat							1	1	
Disketteweg							3	3	
Displaystraat							1	1	
Gedempt Hamerkanaal							1	1	
Grasweg	2				1	2			

	Verwijderen					Plaatsen			
	A1-30	A1-30ZB	A2-30	A2-30ZE	B1	A1-30	A1-30ZB	A2-30ZE	A2-30
Straat									
Hardwareweg							1	1	
Internetstraat							1	1	
Kadoelenweg		1							
Melkweg							1	1	
Meteorenweg							2	2	
Modemstraat							1	1	
Monnikendam merweg					1				
Netwerkweg							2	2	
Plotterstraat							1	1	
Printerstraat							1	1	
Processorstraat							1	1	
Programmeurs straat							1	1	
Ribesstraat		1		1					
Scannerstraat							1	1	
tt. Melissaweg							3	3	
Volendammer- weg		1		1					
Zamenhof- straat							1	1	

Figuur 5: Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per straat










Stadsdeel Oost





	Verwijderen					Plaatsen			
	A1- 30	A1- 30ZB	A2- 30	A2- 30ZE	B1	A1 - 30	A1 – 30ZB	A2 - 30ZE	A2-30
Straat									
Daniël Goedkoop-straat	1						2	2	
De Heusweg							1	1	
Duivendrechtse kade	1		1				1	1	
H.J.E. Wenckebach-weg		1		2	4				
Joan Muyskenweg	2						1	2	
Joop Geesinkweg					1				

	Verwijderen					Plaatsen			
	A1- 30	A1- 30ZB	A2- 30	A2- 30ZE	B1	A1 - 30	A1 – 30ZB	A2 - 30ZE	A2-30
Straat									
Nieuwevaart-weg							1	1	
Veemarkt							1	1	
Willem Fenengastraat							1	1	
Zuider IJdijk	1	1		1					
Zuiderzeeweg							2	2	

Figuur 6: Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per straat

Stadsdeel West

	Verwijderen					Plaatsen			
	A1-30	A1-30ZB	A2-30	A2-30ZE	B1	A1-30	A1-30ZB	A2-30ZE	A2-30
Straat									
Accumulatorweg							1	1	
Condensatorweg				1					
Contactweg							3	4	
Den Brielstraat		1		2					
Generatorstraat							1	1	
Groen van Prinstererstr						1			

	Verwijderen					Plaatsen			
	A1-30	A1-30ZB	A2-30	A2-30ZE	B1	A1-30	A1-30ZB	A2-30ZE	A2-30
Straat									
Joan Melchior Kemperstr						1			
Kabelweg							4	4	
Magneetstraat							1	1	
Transformatorweg							5	4	
Turbinestraat								1	
Van Hogendorpstraat		2		1					
Van Slingelandtstraat							1	1	
Vredenhofweg							1	1	










Figuur 7: Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per straat

Westpoort

	Verwijderen					Plaatsen			
	A1-30	A1-30ZB	A2-30	A2-30ZE	B1	A1-30	A1-30ZB	A2-30ZE	A2-30
Straat									
Aziëhavenweg							1	1	
Oostzeeweg							3	3	










Figuur 8: Overzicht verkeersbesluitplichtige maatregelen per straat

Stadsdeel Zuid

	Verwijderen					Plaatsen			
	A1-30	A1-30ZB	A2-30	A2-30ZE	B1	A1-30	A1-30ZB	A2-30ZE	A2-30
Straat									
Kuipersstraat							2	2	
Mozartkade						1			
Naaldwijkstraat		1		1					
Pieter Aertsstraat							2	2	
Rustenburgerstraat							2	2	
Sint Willibrordusstraat							2	2	
Tolstraat							2	2	
Van Ostadestraat							2	2	

Figuur 9: Overzicht verkeersbesluitbesluitplichtige maatregelen per straat

Stadsdeel Zuidoost

Straat	Verwijderen					Plaatsen			
	A1-30	A1-30ZB	A2-30	A2-30ZE	B1	A1-30	A1-30ZB	A2-30ZE	A2-30
									
		2		1					
Herikerbergweg	1			1					
Hettenheuvelweg							5	5	
Hogehilweg	4	1		1			1	1	
Hullenbergweg	3	2	2				2	2	
Keienbergweg							2	2	
Klokkenbergweg							2	2	
Kollenbergweg							2	2	
Kuiperbergweg							1	1	
Laarderhoogt- weg							1	1	
Lemelerberg- weg							1	1	
Luttenberg-weg							1	1	
Paalbergweg					1				
Paasheuvelweg					5				
Pamirstraat					4				

	Verwijderen					Plaatsen			
	A1-30	A1-30ZB	A2-30	A2-30ZE	B1	A1-30	A1-30ZB	A2-30ZE	A2-30
Straat									
Pietersbergweg	1				3				
Schepenbergweg					4				
Sijsjesbergweg					5				
Stekkenbergweg					6				
Tafelbergweg							1	1	

Figuur 10: Overzicht verkeersbesluitbesluitplichtige maatregelen per straat

Weesp

Weesp									
	Verwijderen					Plaatsen			
	A1-30	A1-30ZB	A2-30	A2-30ZE	B1	A1-30	A1-30ZB	A2-30ZE	A2-30
Straat									
Ambachtstraat							2	2	
Amstellandlaan							2	2	
Aquamarin		1		1			1	1	
Bastionweg							1	1	
Begijnepolderweg							1	1	
Bloemendalerweg							1	1	
Blokland							2	2	
Bolwerk							1	1	
Capelleland							1	1	
Eemmeerlaan							2	2	
Flevolaan							1	1	
Gildemeestersweg							1	1	
Gooimeerstraat							1	1	
Gouwzeestraat							1	1	
IJsselmeerlaan							1	1	

	Verwijderen					Plaatsen			
	A1- 30	A1- 30ZB	A2- 30	A2- 30ZF	B1	A1 - 30	A1 – 30 ZB	A2 - 30 ZE	A2-30
Straat									
Keurstraat							2	2	
Klein Dijkland							1	1	
Mr. C.Kooiman centrum							1	1	
Pampuslaan							1	1	

Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op 8 december 2023.

Amsterdam, 16-05-2023

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam, namens hen,

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.