



# Notulen gesprek 30km/u met wethouder de Vries en stakeholders

Van Joost Jonkman, Verkeer en Openbare Ruimte, [j.jonkman@amsterdam.nl](mailto:j.jonkman@amsterdam.nl)

Datum 29 november 2021

## 1 Welkom en korte impressie deelnemers door Michiel Hulshof

Welkomstwoord van Michiel en toelichting van programma. We zijn hier samen gekomen om met elkaar te spreken over het voorgenomen beleid door het college van Burgemeester en Wethouders om 30km/u als standaard snelheid binnen de bebouwde kom van Amsterdam in te voeren. Het doel vandaag is om iedereen te informeren over de hoofdpunten van het voorgenomen beleid en de totstandkoming daarvan.

Op 23 november voorgenomen beleid vastgesteld door college. Gemeenteraad bespreekt op 16 december in commissie de beleidsnota en 23 december plenair in de raad.

Nemen u mee in de plannen zoals het college deze wilt invoeren. Aan u om tijdens dit overleg de kans om de wethouder nog iets mee te geven voor de komende besprekingen. Tegelijkertijd kunt u op deze wijze de raad nog uw standpunt meegeven.

We beginnen zo met een korte presentatie door Wiard Kuné, strategisch adviseur Verkeer en Openbare Ruimte. Voordat we dat gaan doen, eerst aan de wethouder de vraag: is er iets dat u vooraf aan de presentatie wilt meegeven aan de aanwezigen?

## 2 Wethouder de Vries

"Dank voor iedereen die bij deze call aanwezig is. Ik zag dat behoorlijk velen van u zich hadden aangemeld en ook aanwezig zijn op dit moment. Dat tekent het belang dat iedereen bij dit beleid heeft. Maar ook wel dat we geprobeerd hebben, en daar gaan we ook mee door, om zoveel mogelijk mensen te betrekken bij het onderwerp die er ook echt belang bij en kennis van zaken hebben.

Ons doel is natuurlijk om uiteindelijk een stad te maken waarin we allemaal prettig en gezond met elkaar kunnen leven. Mobiliteit is een voorwaarde om hieraan te kunnen voldoen, om dit zo aangenaam en gemakkelijk te kunnen doen. Onze analyse was dat het verlagen van de maximum snelheid op veel plekken bijdraagt aan de veiligheid. Dit betekent je komt er wel, wellicht iets minder snel met de auto dan voorheen, maar je hebt wel de ruimte en je zorgt ook dat andere verkeersgebruikers zich prettig en aangenaam op de weg en straat kunnen begeven. Hiermee verhoog je ook de leefbaarheid. Juist die combinatie daar draait dit hele verhaal om.

We hebben gemerkt dat Amsterdam niet de enige is, in Nederland en daarbuiten zijn veel partijen en gemeenten hier ook mee bezig. We hebben ook gezien aan de reacties uit de inspraak dat men hierop wil reageren en ook met veel positiviteit. Tegelijkertijd is er nog veel dat we moeten doen,

zo ook het klein houden van de negatieve invloed op bijvoorbeeld OV en NHD. Dat betekent dat we komend 1.5 jaar nog veel werk moeten verrichten om het in te voeren en de negatieve effecten zoveel mogelijk te voorkomen. Dit gesprek gaat natuurlijk daarover en dat we naar de gemeenteraad gaan, welke het beleid hoogstwaarschijnlijk zal gaan aannemen. Maar ook, wat gaan we dan doen en hoe gaan we dan met jullie verder in die periode daarna om ieders belang zo goed mogelijk daarin mee te nemen.”

Bent u te tevreden met het resultaat?

Wethouder de Vries: “Heel tevreden, vooral de indruk dat langzaam het gevoel is ontstaan dat dit project niet voor of tegen de auto is maar vooral gaat om de vraag wat voor stad wil je zijn? En hoe kan je als stad voor iedereen zo prettig en aangenaam mogelijk blijven terwijl iedereen bereikbaar blijft en kan komen waar zij wezen moeten. Dat zie ik in veel meer gesprekken terugkomen bij mensen die dat steeds meer herkennen. Blij met de vele positieve reacties plus zelfs wensen om op meer plekken 30km/u in te voeren. Maar er blijven ook wegen gewoon 50km/u. Het is dan ook geen dogma maar uiterst pragmatisch gericht - hoe maak je wijken en buurten zo aangenaam mogelijk? - dit wordt dan ook herkend.”

### 3 Presentatie door Wiard Kuné

In een aantal korte sheets neem ik u mee langs wat is nou ook al weer het voorstel om vervolgens te gaan praten waarvoor we hier zitten namelijk: wat zijn de resultaten van de inspraak en hoe is dat verwerkt? (de presentatie is meegestuurd als bijlage)

Cijfers uit de inspraak

- 951 reacties totaal.
- Bijna 70% positief, 20% negatief, overige 10% niet aangegeven voor of tegen te zijn kwamen vooral met suggesties op het voornemen.
- 119x over de van Diemenstraat/Westerdoksdiijk naar 30km/u.
- 39x over de Prins Hendrikkade Oost naar 30km/u.
- 69x Weesperstraat en Wibautstraat naar 30km/u; blijven dicht bij het kader dat er nu ligt, 2 rijbanen dus blijft 50km/u. Link gelegd met verkenning oostelijke binnenstad.
- 191x Handhaving genoemd, zowel door voor- als tegenstanders.

Reacties vanuit diverse stakeholders:

- OV; effecten op OV en de exploitatie. Inzetten op mitigerende maatregelen.
- Fiets; grijpen voornemen niet aan om vrijliggende fietsvoorzieningen weg te halen.
- Toegankelijkheid; zorgen over de toegankelijkheid bij bijvoorbeeld de oversteekbaarheid bij tram- en busbanen.
- Infra; zorgen over aanpassing infrastructuur. Vooral inzetten op belijning en bebording, aantal aanvullende maatregelen enkel op risicolocaties. In zetten op monitoring van de wegen waar men te hard blijft rijden.
- Kader; stedelijkheid als uitgangspunt voor 30km/u. Aantal overwegingen is meegegeven en behandelt maar zorgt veelal teveel voor een lappendeken van uitzonderingen in de stad.
- Veiligheid; zorgen over snelheidsdifferentiatie. Uitbreiden van huidige situatie die nu al aanwezig in de stad, stevig op gaan monitoren.

- Uitvoering; veel suggesties voor de uitvoering. Veel opmerkingen die zullen worden meegenomen in de voorbereiding richting uitvoering.

Voor enkele wegen zijn wijzigingen doorgevoerd na inspraak, vooral in Nieuw-West. Diverse wegen waar de ambitie nog steeds is om naar 30 te gaan maar in de toekomst pas verder worden opgepakt.

Kaart van het Wensbeeld is op de site al aangepast. [www.amsterdam.nl/30km](http://www.amsterdam.nl/30km)

16 december spreekt de raadscommissie. U kunt zich aanmelden voor de inspraakmogelijkheid, u dient zich aan te melden bij de griffie.

22/23 december definitief vaststellen door de Gemeenteraad.

#### **4 Kort woord van wethouder de Vries over resultaat inspraak**

Zijn de belangen van alle stakeholders voldoende en afgewogen meegenomen? Is dit beleidsstuk samen gecreëerd of zijn sommige belangen wat minder vertegenwoordigd?

Wethouder de Vries: "Denk dat co-creatie echt wel anders gaat. We zitten natuurlijk in een situatie dat dit een onderwerp is wat we hebben opgepakt omdat de raad daarover een motie had ingediend. Overigens ook de Tweede Kamer. Het speelt ook op allerlei andere vlakken speelde. We pakken iets op wat in de maatschappij leeft en ons gevraagd is om op te pakken. We hebben vervolgens wel geprobeerd door allerlei gesprekken met diverse sectoren erachter te komen hoe we hen hierin het beste kunnen inpassen. Het OV en NHD werden net al genoemd, ORAM noemde al de logistieke sector. We hebben met alle sectoren gesprekken gevoerd, ook door deze gezamenlijke gesprekken die we nu voeren. We hebben al deze elementen meegenomen in het beleid maar het is uiteindelijk natuurlijk een beweging die je uit maatschappelijk belang moet maken. Vervolgens moet dit worden getoetst aan alle verschillen (deel)belangen die hierin aanwezig zijn."

Samengevat: u zegt eigenlijk dat u een goed beeld heeft van wat die belangen allemaal zijn. Daar heeft u naar geluisterd maar uiteindelijk is het een wens van de gemeenteraad en we hebben gekeken in de uitvoering hoe we die belangen een plek zouden kunnen geven.

Wethouder de Vries: "Dat klopt."

#### **5 Feitelijke vragen over de inspraak en presentatie**

Nicolette Besemer (Cliëntenbelang): blij dat bij herprofilering de Van Diemenstraat misschien 30 wordt. Als bewoners van West ondervinden we veel problemen op deze straat, waarbij sommige bewoners zelfs niet meer naar buiten durven. Hoe lang duurt het nog voor de van Diemenstraat zal worden geherprofileerd en dus naar 30km/u?

Ward Kuné: ik kan daar geen specifiek uitspraak doen van zoveel jaar voordat er 30km/u zal worden ingevoerd. Op het moment dat we gaan herprofileren is het uitgangspunt dat we naar 30km/u gaan. Tegelijkertijd moet er ook nog gekeken worden wanneer daar de financiering voor rond is en op welk moment dat kan gebeuren. Dan dient er nog te worden gekeken hoe dat er in het ontwerp eruit gaat zien.

Florrie de Pater (Fietzersbond): blij met het plan, dank jullie wel ook dat er in Nieuw-West meer 30km/u komt. Niet precies gehoord welke straat werd genoemd na de Westerdoksstraat en de Van

Diemenstraat. Had je het over de Oostelijke Handelskade? Want in het stuk staat de Oostelijke Handelskade nog als 50km/u maar op de kaart als 30.

Wiard Kuné: ging om de Prins Hendrikkade Oost. Uit mijn hoofd gaat de Oostelijke Handelskade naar 30km/u. Goed om nogmaals te controleren.

Marinus de Jong (Rover): lees in het stuk dat voor de impact op OV vooral over monitoren wordt gesproken. Terwijl de impact op voorhand al bekend zou moeten zijn want het Ov rijdt gewoon volgens een dienstregeling. Waarom monitoren en niet vooraf het effect al in kaart brengen en de consequenties meenemen?

Wiard Kuné: hele goede inschatting gemaakt met de vervoerregio en vervoerders. Wat blijkt is dat er inderdaad een vertraging gaat opspelen (vooral bij bussen). Wat we aan de voorkant gaan doen is samen onderzoeken welke mitigerende maatregelen we kunnen nemen. Bijvoorbeeld versnelde doorstroming voor OV, voorsorteervakken die niet op de trambaan liggen, meer circulatie maatregelen, lijnen wellicht anders verleggen waardoor er meer ruimte voor OV is. Gaan we met VRA en vervoerders komende maanden verder uitwerken om ervoor te zorgen dat er een goed pakket ligt dat ervoor kan zorgen de effecten te mitigeren.

Michel van Wijk (Autoluw): vooral over de Van Diemenstraat, Prins Hendrik Oost en deels Weesperstraat. Zijn ook de drie straten waar opvallend veel reacties op zijn gekomen van mensen die een beetje teleurgesteld zijn en hadden gehoopt op 30km/u. Kijkend naar NvB vooral voor de Van Diemstraat, Westerdokdijk en Prins Hendrikkade Oost wat jullie noemen een maatschappelijke afweging tussen voor doorstroming NHD en OV. Wat is de mogelijkheid dat we voor 23 december, dat we voor 2023 deze straten alsnog meenemen in uitvoering voor 30km/u wegen?

Wethouder de Vries: hier komen twee dingen bij elkaar die we net hoorden. Input van Rover was: hoe kunnen we OV openhouden? U kaart aan of we de straten eerder meenemen. 2 straten (Van Diemenstraat als Prins Hendrikkade) staan al op lijstje voor herprofilering. Hierin kan ook de buurt door inspraak worden meegenomen in herprofilering. Lastig om daar nu een datum op te kunnen plakken.

Weesperstraat is anders omdat het nu gewoon een tweebaansweg is en daardoor uitnodigt tot 50km/u. We willen wel vasthouden aan de logica die een weg moet hebben bij de snelheid. Gesprek is al gaande wat we in de toekomst willen met deze straat. Gaat hierbij zowel om OV en NHD om te kunnen doorrijden. Zo ook Hugo de Vrieslaan om op deze plekken snelheid te kunnen halen door de hulpdiensten.

Gerrie Oosterbaan (RMC): heldere presentatie, hartstikke verdedigbaar wat er gaat gebeuren in Amsterdam.. Wij zijn verantwoordelijk voor aanvullend openbaar vervoer, dagelijks met zo'n 200 voertuigen door Amsterdam. Snelheid is daarbij belangrijk maar doorstroming en congestie zijn wellicht nog belangrijker. In hoeverre zijn analyses gemaakt van de doorstroming en congestie in de toekomstige situatie?

Wiard Kuné: er is een doorrekening gemaakt op het verkeersmodel waaruit blijkt dat er geen nieuwe knelpunten gaan ontstaan in de stad. Wat we in andere steden zien zoals Brussel is dat de ritsnelheid/ritduur niet zoveel langer wordt. In Brussel is deze zelfs gelijk gebleven, 30km/u kan dus zorgen voor een betere doorstroming in een meer fluïde verkeersnetwerk. Zowel in theorie als

praktijk zien we dat we daar aan de voorkant in ieder geval geen zorgen over hoeven te hebben. Iets wat we natuurlijk we zullen gaan monitoren.

Brussel heeft inderdaad een andere structuur zoals integrale ontheffing van de tram en veel vrije busbanen. Wat we niet hebben gezegd of van plan zijn is dat er op 1 wegvak twee type voertuigen met een andere snelheid gaan rijden.

Wethouder de Vries: wat we proberen te doen bij herprofilering meer vrije tram- en busbanen te maken waar ze nu nog niet zijn. Bij project 'Oranje loper' zijn nu geen vrije tram- en busbanen maar die komen hier wel.

Florrie de Pater (Fietsersbond): hoor u zeggen dat er meer vrijliggende trambanen komen, dan is de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers een moeilijk punt. Let op die oversteekbaarheid, geeft dit graag mee.

Nicolette Besemer (Cliëntenbelang): namens cliëntenbelang wilt zij dit zeker toevoegen want veilige oversteekbaarheid voor voetgangers en ook voor blinde voetgangers is zeer belangrijk en dit kan niet bij vrijliggende trambanen.

## **6 Verdere reacties vanuit de stakeholders**

Stefan Westerman (ANWB): zeker positief over de intentie van de plannen, begrijpen dat de lagere snelheid bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Werkt alleen als het gedrag werkelijk verandert. Waarderen de gelegenheid tot het meedenken. Blijft het gevoel dat er te makkelijk wordt gedacht over het oplossen van de knelpunten. Neem de lessen mee waar in Nederland al eerder mee is geworsteld doordat bleek dat het lastiger was om de snelheid naar beneden te krijgen dan vooraf gedacht. Realiseer je ook welke verwachtingen je creëert bij bewoners. Blijkt dit in de praktijk niet haalbaar dan ben je beperkt in je beschikbare instrumentarium. Menselijk gedrag is lastiger aan te passen dan vaak vooraf gedacht. Zo ook bij verlaging van snelheid bij doorstroming verkeer.

Type wegcategorie GOW30 wordt sterk op geleund. Maar daar is nog geen wettelijke basis voor dus ook lastig handhaafbaar. Daarbij kan er snel verwarring met 50 ontstaan door beide asfalt. Mensen moet direct kunnen zien op wat voor weg zij zich begeven. We snappen het streven maar voorzien hier diverse knelpunten.

Marinus de Jong (Rover): kanttekening vooraf dat zij niet tegen 30km/u zijn. Geeft graag twee punten mee aan de wethouder. Kijkend naar doorstroming dat dat niet als een inspanningsverplichting wordt opgevat maar als een resultaatsverwachting, dus dat hier volgend jaar ook concrete voorstellen over komen. Punt twee dat het monitoren van OV vooraf dient te worden meegenomen in plaats van achteraf. De negatieve effecten spelen vooral in de kostensfeer en dat dit dan ook daadwerkelijk aan de raad wordt voorgelegd. Anders gaan de frequenties van het OV omlaag of moeten er lijnen worden geschrapt, dit lijkt ons niet de insteek van het voornemen. Zo hebben wij de wethouder ook niet begrepen maar breng dit dan ook in kaart voordat er een definitief besluit wordt genomen.

Ron Veerman (GVB): opmerking in het verlengde van Stefan Westerman(ANWB). Kernbegrip is ook de geloofwaardigheid van het snelheidsregime dat wordt opgelegd. 50 wegen die in ieders hoofd zijn ingebakken als 50 wegen waarbij bijna niets wordt veranderd aan de inrichting maar wel een lagere snelheid, hoe geloofwaardig is dat?

Vanuit GVB maken we ons zorgen over een wildgroei van maatregelen die dan daarna ingezet gaan worden om het af te dwingen. Dat via stadsdelen of na ongelukken toch allemaal drempels worden geplaatst, dat kan dan weer heel slecht zijn voor het OV maar ook voor de NHD.

Reinder Rustema (Autotluw.nu): op Haarlemmerweg is veel ruimte, en snor moet de weg op. Kan er misschien een bromfietspad komen? Zou wellicht kunnen volgens wegenverkeerswet. Daarbij ook een mooie noviteit voor Amsterdam.

Simon Visser (Ambulance): wethouder graag meegeven dat met name de gelijktijdigheid van allerlei maatregelen binnen Amsterdam sterk van invloed zal zijn op de uitwerking ervan in 2023. Berijpt ook dat er niet overal financiële voorziening voor is om alles tegelijk uit te voeren. Als we het hebben over Bruggen&Kades, over palen, de wijken auto leeg maken, deze (30km/u) maatregelen. Vooral meegeven om in die planning in die 27 agendapunten van de agenda autoluw om die gelijktijdigheid te bewaken. Dat niet alles tegelijk wordt uitgevoerd op dezelfde plekken, dit zou onhandig zijn voor de bereikbaarheid.

Goed meegenomen in alle plannen voor 30km/u. Begrijpt dat niet iedereen tevreden kan worden gehouden maar fijn dat iedereen zo wordt betrokken. Iedereen heeft belangen en gevoel heerst dat die overal zo goed mogelijk zijn meegenomen door met elkaar het gesprek te voeren.

Michiel Hulshof (voorzitter): veel dingen gezegd maar een paar dingen die steeds terugkomen. Ten eerste, denk er goed over na dat invoering 30km/u niet betekent dat iedereen zich hier direct aan gaat houden. Zit ook in het ontwerp van de wegen maar dat mag ook niet leiden tot problemen bij de NHD en OV. Daarnaast is nog vaak genoemd de planning, graag niet allemaal tegelijk overal. Tot slot zijn meerdere keren de belangen van het OV teruggekomen.

Wiard Kuné: de geloofwaardigheid is inderdaad veel genoemd, is ook veelvuldig over nagedacht. Is een heel traject doorlopen, onder andere over de wens om dat via handhaving te doen of via kleine maatregelen te doen. Met name de normstelling. Juist de belangrijkste boodschap Amsterdam is 30km/u, dus u rijdt 30km/u en de uitzondering is 50km/u is iets wat nog nooit is gedaan in Nederland. Dit zal al een hele stap zijn. Dat de voorganger 30 rijdt zorgt er ook voor dat de rest niet harder kan. Daarbij zien we in Amsterdam dat er op veel plekken al niet harder gereden kan worden ondanks dat het een 50 weg is. Wat er vanuit de ANWB ook terecht wordt gezegd is dat op rustige momenten nog zorgen liggen. Dit alles nemen we ook mee in alle plannen richting uitvoering. Samen met stakeholders kijken naar welke maatregelen mogelijk zijn.

Gelijktijdigheid is een helder punt van Simon Visser. Amsterdam is constant in onderhoud en ontwikkeling wat een groot aandachtspunt vormt. We zijn met elkaar in overleg en dat is waardevol omdat we zo ook het andere perspectief meekrijgen. Juist dat perspectief dienen we zo goed mogelijk te integreren, ook in de uitvoering van het project.

## **7 Afronding wethouder de Vries**

“Dank voor alle aangeleverde suggesties, gaan nog even nadenken van dat nieuwe bromfietspad. Onze instelling is dat het OV moet blijven functioneren. Het moet ook eerlijk zijn dat de snelheid van sommige bussen op sommige plekken ook op zichzelf al onaangename situaties geeft en onveiligheidsgevoelens met zich meebrengt. Daar zit altijd een soort van spanning op. Binnen dat

gegeven streven we er naar, dit is ook uitgesproken in het stuk, dat de effecten van de kosten van het OV zodanig zijn dat ze dus niet de dienstregeling hoeven af te schalen. Precies het punt dat Rover maakt, dat is iets waar we het komende jaar hard mee aan de slag moeten om allerlei maatregelen bij elkaar te zetten die dat voor elkaar gaan krijgen. Gaat niet gebeuren voor het moment dat we het besluit van 30km/u gaan nemen want dat nemen we al heel snel. Dan hebben we nog niet alle maatregelen met elkaar getroffen. Gaat wel gebeuren voordat we het feitelijk gaan uitvoeren, hier is nog tijd voor. Gaat het helemaal lukken? Daar kunnen we nog geen belofte over doen. Het is wel het streven uiteraard. Aan de andere kant betekent dat we ook maatregelen moeten willen nemen ook misschien ten aanzien van de auto die best wel stevig zijn. Zodat je relatief weer het voordeel van het OV ten opzichte van de auto hebt bereikt. Daartoe ben ik wel bereid want we hebben immers een doel dat het OV ook gewoon goed functioneert in deze stad. Dat even over het OV.

Met betrekking tot de ANWB en wat er allemaal geleerd is van andere steden, ook hele verschillende steden. De bottom-line is nog steeds om juist alles in 1 keer te doen om die zichtbaarheid en intentie direct duidelijk te maken. Wel heleboel kleine maatregelen nemen om de verkeersdeelnemers het prettig en makkelijk te maken wat we gaan doen. Dit kan ook gewoon want dit gebeurt al op verschillende plekken in Amsterdam. Juist het feit dat we het in een keer gaan doen met het verhaal daarover is het belangrijkste middel om dit te realiseren. Rijden er mensen 30 dan dwingt dat anderen ook tot het matigen van hun snelheid, ze kunnen immers niet door elkaar heen rijden."

U gaat zich voorbereiden op de besprekingen in de raadscommissie en gemeenteraad. U heeft vandaag alle reacties gehoord, hoe kijkt u naar die twee bijeenkomsten?

Wethouder de Vries: "Denk dat gemeente raad heel benieuwd is naar de opzet en uitwerking. Ze hebben zelf natuurlijk de opdracht gegeven met hun motie. Helemaal gericht op de diverse, ook hier aanwezige, stakeholders."

Wat kunnen de partijen verwachten in de toekomst, worden zij ook betrokken in de uitvoering?

Wethouder de Vries: "Zeker, juist. Blijven met de NHD en OV om de tafel zitten. Wat gaan we nou precies doen en hoe werkt zich dit precies uit. Welke kleine maatregelen hebben nou effect op hen? Maar ook met cliëntenbelang en de fietsersbond om de tafel om de oversteekbaarheid te kunnen bewaken. Gezamenlijke programma's om de plekken en snelheid lokaal te beoordelen."