



# Gemeente Amsterdam



## 30 km/u in de stad

Onderzoeksrapport

# Colofon

**Titel**

30 km/u in de stad - Onderzoeksrapport

**Status**

Definitief

**Datum**

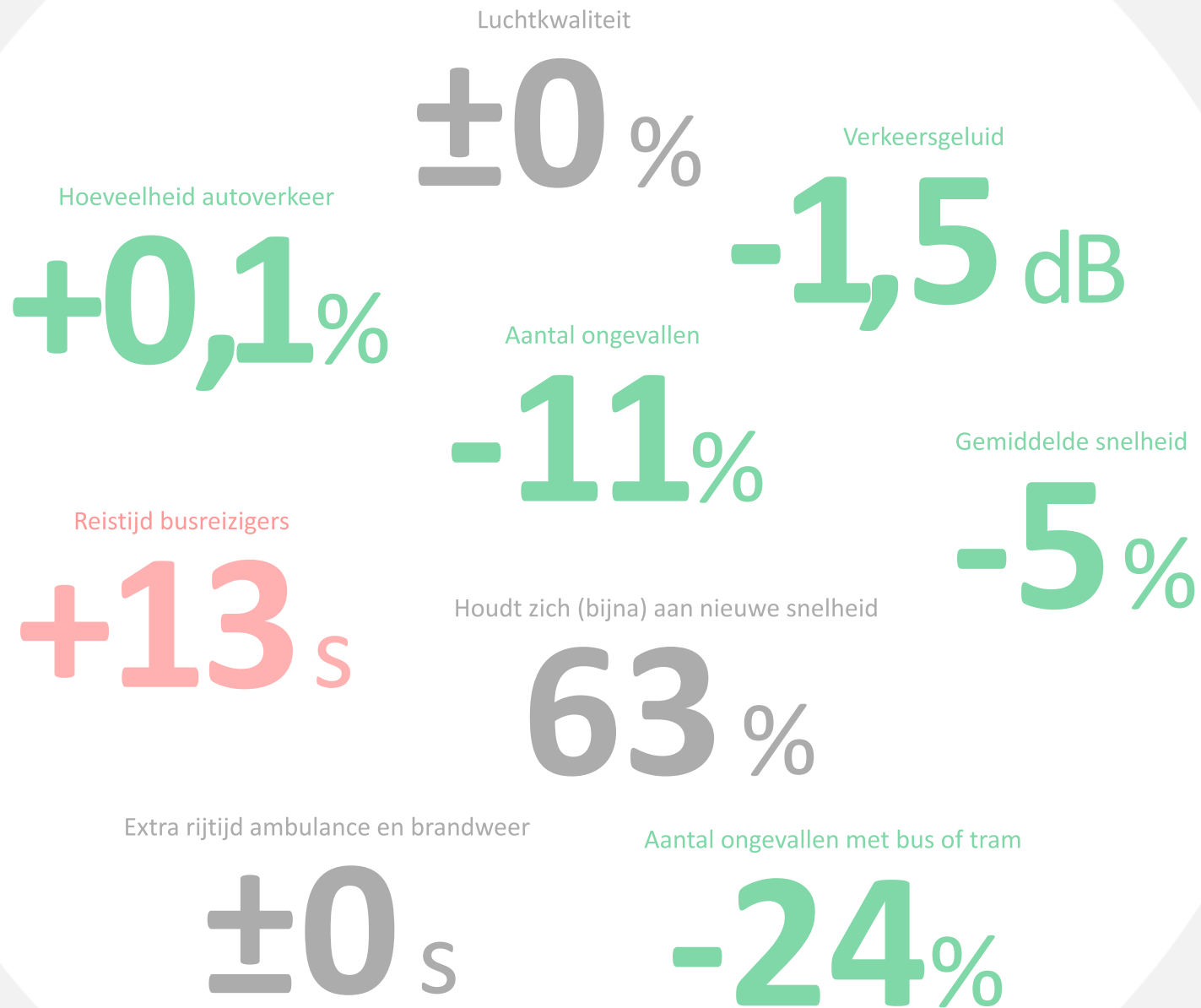
5 juni 2025

**Tekst en redactie**

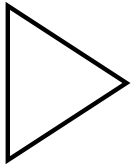
Gemeente Amsterdam  
Verkeer en Openbare Ruimte

**Fotografie**

o.a. Edwin van Eis



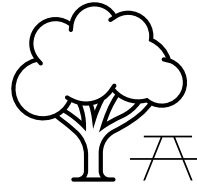
# Inhoud



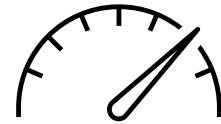
Inleiding



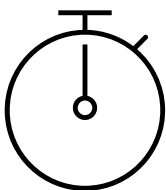
Verkeersveiligheid



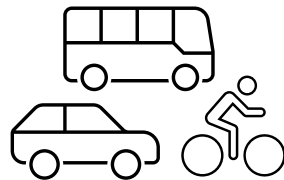
Leefbaarheid



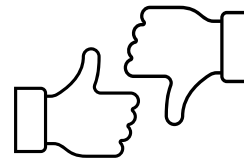
Snelheden



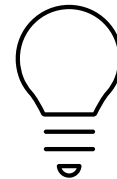
Rijtijden



Verkeersvolume



Draagvlak



Conclusies

# Inleiding

## Aanleiding en doel

In december 2023 is de maatregel 30 km/u in de stad ingevoerd. Op een groot aantal gebiedsontsluitingswegen is de maximumsnelheid verlaagd van 50 naar 30 km/u. Dit zijn zogeheten GOW30-wegen geworden. Dat zijn wegen met relatief veel verkeer, maar waar de verblijfsfunctie meer prioriteit krijgt. In totaal zijn circa 4.500 verkeersborden geplaatst en zijn 140 verkeerslichten opnieuw ingesteld. In het najaar van 2024 is ook nog meer dan 200 kilometer markering aangepast. De maatregel moet bijdragen aan de hogere doelen van een veilige, leefbare en toegankelijke stad.

## Onderwerpen van de evaluatie

De effecten van de maatregel zijn gemonitord voor en na invoering van de maatregel. Daarbij is gekeken naar zes onderwerpen:

1. Verkeersveiligheid
2. Leefbaarheid
3. Snelheden
4. Rijtijden
5. Hoeveelheid verkeer
6. Draagvlak voor maatregel

## Aanpak

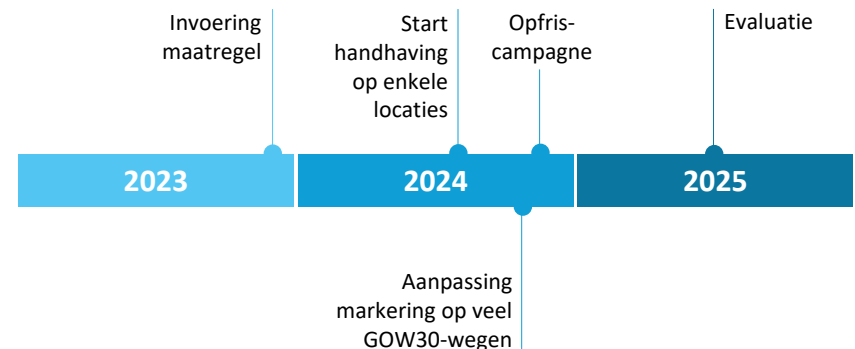
Deze evaluatie is in opdracht van de gemeenteraad uitgevoerd. Aan het onderzoek hebben verschillende partijen binnen en buiten de gemeente meegewerkt, waaronder GVB, DAT Mobility, TNO, GGD en Amsterdam

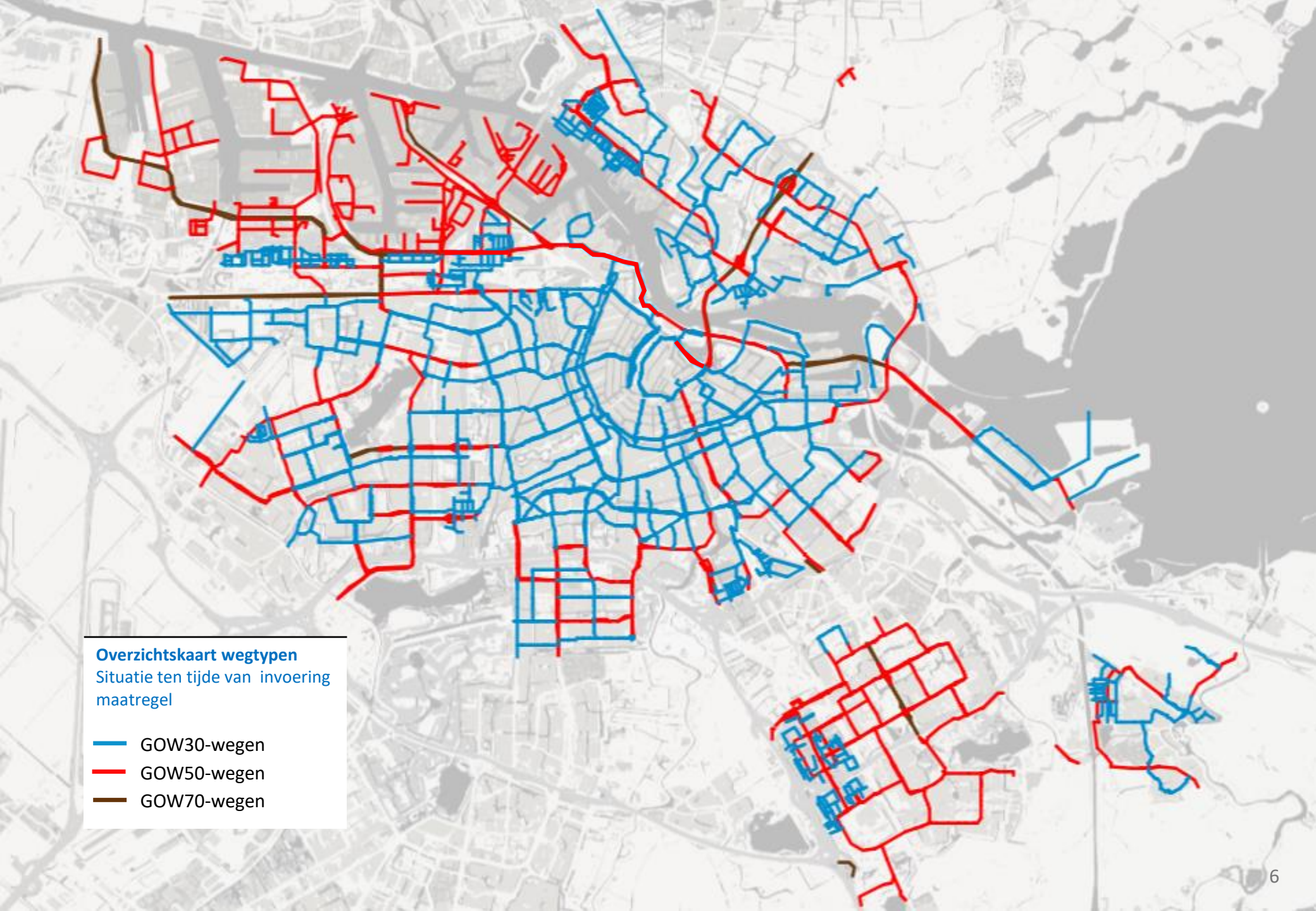
UMC. Dit onderzoeksrapport beschrijft objectief en feitelijk de effecten van de maatregel. Waar nodig zijn deze inhoudelijk geduid en voorzien van context.

---




### Tijdslijn belangrijke momenten

Onderstaande figuur toont een aantal bepalende momenten rond de invoering van de maatregel 30 km/u in de stad en de monitoring ervan.





**Overzichtskaart wegtypen**  
Situatie ten tijde van invoering  
maatregel

-  GOW30-wegen
-  GOW50-wegen
-  GOW70-wegen

# Verkeersveiligheid



## Aantal ongevallen op GOW30 gedaald

Een van de belangrijkste doelen van de maatregel om de snelheid te verlagen is het verbeteren van de verkeersveiligheid. We zien inderdaad dat het aantal ongevallen in 2024 is afgenomen ten opzichte van 2023. In 2023 waren er 926 ongevallen en in 2024 waren dit er 823. De afname bedraagt 11%. Dit cijfer betreft alleen ongevallen op GOW30-wegen waarbij een motorvoertuig\* betrokken is. Ongevallen tussen fietsers onderling of tussen fietsers en voetgangers zijn buiten beschouwing gelaten, omdat die niet worden beïnvloed door de maatregel maar door externe factoren.

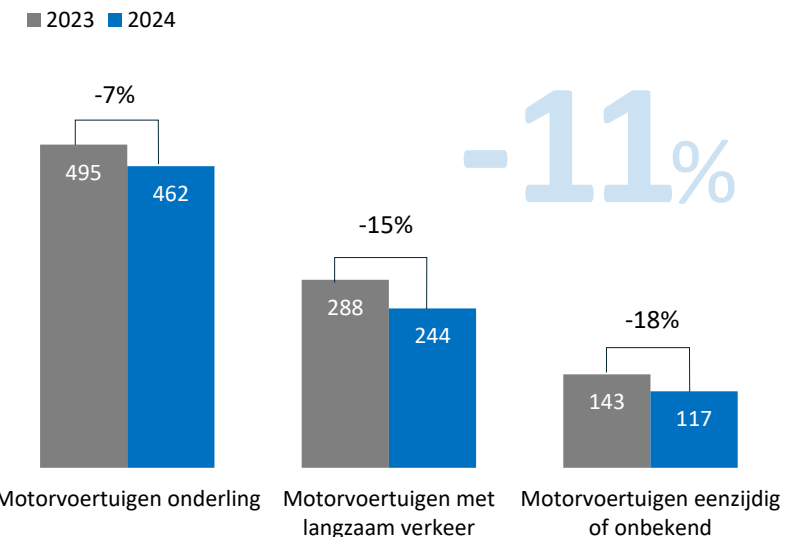
## Vooral minder ongelukken met langzaam verkeer

Het aantal ongelukken op GOW30-wegen waarbij langzaam verkeer is betrokken is met 15% afgenomen. Dit zijn ongevallen tussen een motorvoertuig en een (elektrische) fiets of voetganger. Dit is opvallend omdat het aantal ongevallen tussen (elektrische) fietsen onderling op GOW30-wegen juist sterk is toegenomen (+50%). Dit lijkt mede te worden verklaard door de toegenomen drukte (+9%) en snelheid op het fietspad (hierover meer in hoofdstuk [verkeersvolume](#)).

Ook het aantal eenzijdige ongevallen - waarbij een motorvoertuig is betrokken - is flink gedaald (-18%). In dit cijfer zitten ook ongevallen waarbij de tegenpartij onbekend is. Het aantal ongevallen tussen motorvoertuigen onderling is met 7% gedaald.

## Daling ongevallen met motorvoertuigen op GOW30

Cijfers betreffen de ongevallen op GOW30-wegen, waarbij een motorvoertuig\* is betrokken.



## Ook daling ongevallen op GOW50

Opvallend is dat het aantal ongevallen met een motorvoertuig ook is afgenomen op wegen die 50 km/u zijn gebleven. Ook daar is de afname 11% ten opzichte van 2023. Dit kan komen doordat men ook daar minder hard is gaan rijden (zie hoofdstuk [snelheden](#)).

\* Motorvoertuigen zijn alle voertuigen die op de rijbaan of ov-baan rijden: personenauto's, bestelauto's, vrachtauto's, landbouwvoertuigen, brom- en snorfietsen, trams en bussen. Bron: politieregistraties (VIA). De cijfers van 2023 zijn ongevallen van december 2022 t/m november 2023. Cijfers van 2024 zijn van januari t/m december.

# Verkeersveiligheid



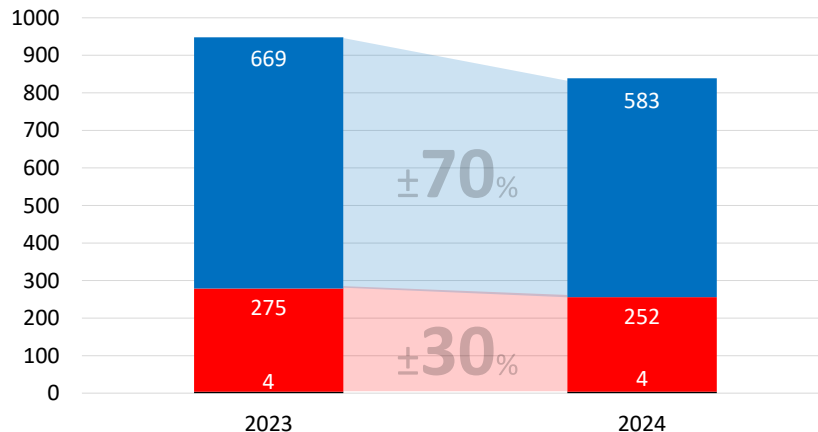
## Gevolgen van ongevallen op GOW30 min of meer gelijk gebleven

Bij verkeersongevallen is ook gekeken naar de afloop. Daarin is niet veel veranderd. Bij ongeveer drie van de tien ongevallen zijn letselslachtoffers het gevolg. Bij de rest gaat het uitsluitend om materiële schade. Het aantal verkeersdoden bij verkeersongevallen met een motorvoertuig op GOW30-wegen is gelijk gebleven (4 in beide jaren). Het aantal gewonden op deze wegen is gedaald van 275 naar 252 (-8%).

### Afloop van ongevallen vrijwel gelijk gebleven

Cijfers betreffen ongevallen op GOW30-wegen, waarbij een motorvoertuig is betrokken.

■ Doden ■ Gewonden ■ Materiële schade



Hierbij moet worden opgemerkt dat van de letselslachtoffers de ernst van de verwonding niet bekend is. Daarom is niet te zeggen of de lagere snelheden tot minder ernstige verwondingen hebben geleid. Dit is wel de verwachting.

## Ook daling ongevallen waarbij openbaar vervoer is betrokken

Op grote delen van de vrijliggende ov-banen langs GOW30-wegen geldt snelheidsdifferentiatie. Dat houdt in dat verkeer daar 50 km/u mag blijven rijden, terwijl op de naastgelegen rijbaan een maximum van 30 km/u geldt. Op GOW30-wegen zonder vrijliggende ov-baan rijdt het tram- en busverkeer mee met het overige verkeer en geldt dus ook een maximum snelheid van 30 km/u. Uit de cijfers blijkt dat het aantal ongevallen waarbij een tram of bus betrokken is op en langs GOW30-wegen is gedaald van 58 naar 44 (-24%) in 2024 ten opzichte van 2023\*. De snelheidsdifferentiatie heeft dus niet geleid tot meer verkeersveiligheid.

\* Bron: politieregistraties (VIA). De cijfers van 2023 bestaan uit ongevallen uit december 2022 tot en met november 2023. Cijfers van 2024 zijn van januari t/m december.

# Leefbaarheid



## Verkeersgeluid licht afgenomen

Door de verlaging van de snelheid is de hoeveelheid verkeersgeluid licht gedaald. Het gaat op GOW<sub>30</sub>-wegen om ongeveer -1,5 decibel. De daling is echter niet waarneembaar voor het menselijk gehoor. Daarvoor moet het verschil minimaal 3 decibel zijn. De afname van het verkeersgeluid is lager dan het verwachte eindbeeld, maar dat komt omdat nog niet iedereen zich aan de lagere maximum snelheid houdt (zie hoofdstuk [snelheden](#)). Ook op GOW<sub>50</sub>-wegen is het verkeersgeluid gedaald (met 1 decibel). Dat komt waarschijnlijk omdat ook daar langzamer wordt gereden. Deze meetwaarden kunnen overigens niet zomaar van toepassing worden verklaard op de hele stad. Het gaat namelijk maar om een zeer beperkt aantal waarnemingen.

## Luchtkwaliteit min of meer gelijk gebleven

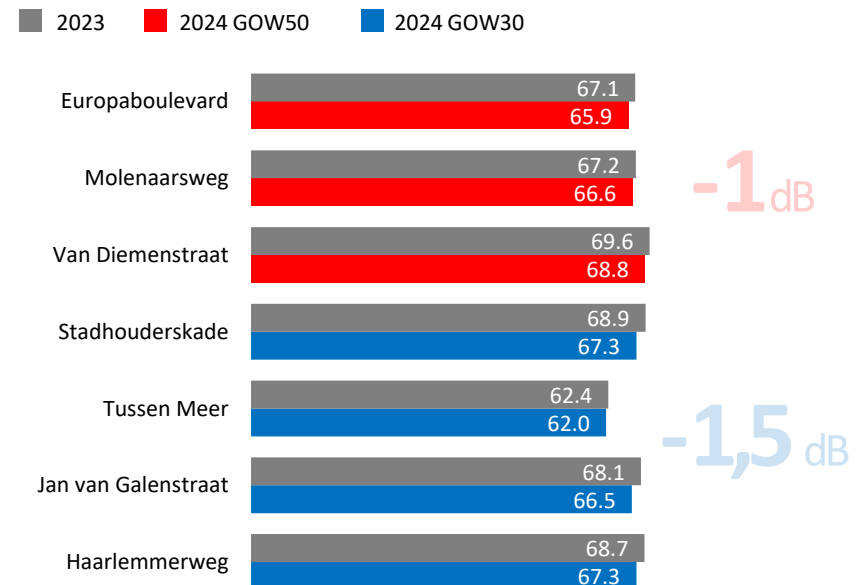
Auto's met een verbrandingsmotor stoten schadelijke stoffen uit die de luchtkwaliteit verslechteren. Hoewel de motor bij 30 km/u minder efficiënt draait dan bij 50 km/u, zorgt optrekken naar 50 km/u juist voor meer uitstoot. Onderzoekers van het Amsterdam UMC hebben gekeken naar de impact van 30 km/u in de stad op veranderingen in stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) concentraties in de stad. Gebruikmakend van het NO<sub>2</sub> meetnet van de GGD Amsterdam, zagen zij geen verschillen in NO<sub>2</sub> concentraties tussen de straten die veranderd zijn naar 30 km/u en de straten die 50 km/u zijn gebleven. Dat betekent dat zij geen positieve of negatieve impact van de maatregel zagen op de luchtkwaliteit. Dit wordt ondersteund door modelberekeningen door TNO, waar ook verwaarloosbare effecten te zien waren.

## Geen effecten voor klimaat

De maatregel heeft geen positieve of negatieve effecten voor het klimaat. De CO<sub>2</sub>-emissies van het verkeer zijn min of meer gelijk gebleven. Dit blijkt uit modelberekeningen van TNO.

## Geluidsproductie door wegverkeer afgenomen

Cijfers betreffen de gemiddelde geluidsniveaus (in decibel) op drie wegen die 50 km/u zijn gebleven en vier wegen die van 50 naar 30 km/u zijn gegaan\*.



\* Deze analyse is gebaseerd op gegevens uit meetpunten in de periode tussen 1 oktober 2023 en 31 maart 2024. Bron: R&D.

# Leefbaarheid



## Mogelijk meer sociale interacties op straat

Onderzoekers van het Amsterdam UMC en Erasmus MC hebben gekeken naar brede effecten van de verlaging van snelheidslimieten naar 30 km/u op de gezondheid en leefbaarheid in Amsterdam. In 2023 en 2024, vóór en na de invoering van de maatregel, werd door middel van vragenlijsten en straatobservaties op zes locaties in de stad gekeken naar beweeggedrag, mobiliteit en sociale interacties, zoals een praatje maken op straat. Eerste onderzoeksresultaten onder deelnemers van de vragenlijsten laten een voorzichtige toename zien in actieve vormen van transport (lopen en fietsen) en een afname van gemotoriseerde vormen. Deze verschillen waren echter niet significant en de onderzoekspopulatie was niet representatief voor alle Amsterdammers. Bij de straatobservaties was wel sprake van een meer representatieve populatie. De eerste resultaten wijzen ook in de richting van een kleine toename in wandelen. Tevens zagen de onderzoekers een toename van sociale interacties op straat. Deze voorlopige inzichten worden komende maanden nog nader bestudeerd om tot harde conclusies te komen.



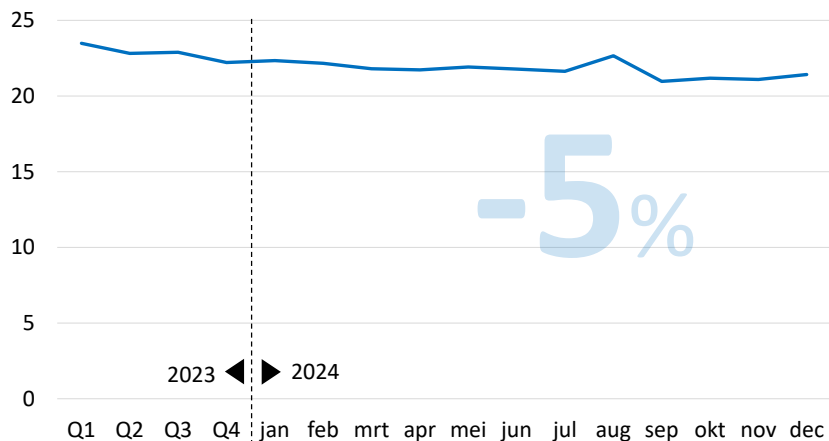
# Snelheden

## Daling gemiddelde snelheid op GOW30-wegen

De gemiddelde snelheid van het autoverkeer op GOW30-wegen ligt in 2024 ongeveer 5% lager dan in 2023 (toen daar nog 50 km/u mocht worden gereden). Het gaat hier om typisch stedelijk verkeer waarbij optrekken, afremmen en stilstaan voor een verkeerslicht zijn inbegrepen. De snelheden variëren enigszins per maand. Dit is normaal en heeft onder andere te maken met de drukte op de weg die verschilt per maand.

### Daling gemiddelde snelheid autoverkeer

Cijfers betreffen de gemiddeld gereden snelheden op GOW30-wegen (in km/u).

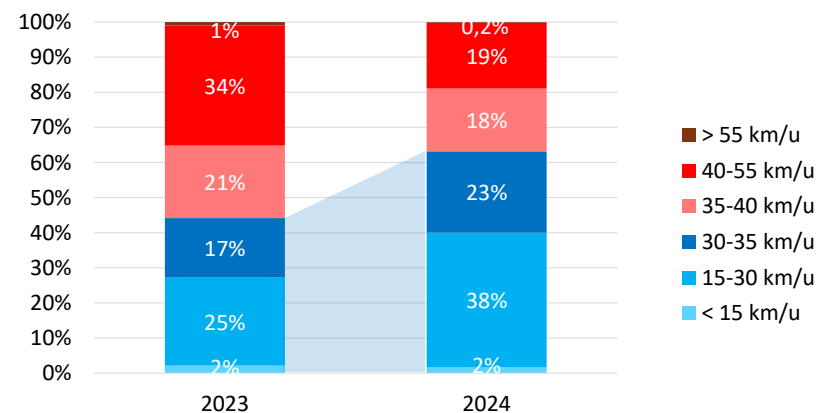


## Ruim 60% houdt zich (bijna) aan nieuwe maximum snelheid

Vier van de tien automobilisten rijden 30 km/u of minder op GOW30-wegvakken waar men goed kan doorrijden. Zij houden zich dus goed aan de nieuwe snelheid. Nog eens bijna een kwart rijdt net iets te hard (maximaal 35 km/u). Ongeveer twee van de tien automobilisten rijdt nog duidelijk te hard (40 km/u of meer). Het aantal echte hardrijders (meer dan 55 km/u) is gedaald van 1% in 2023 naar 0,2% in 2024. Gemiddeld is de snelheid op deze wegvakken met 8% gedaald ten opzichte van 2023.

### Verdeling snelheidsklassen autoverkeer

Cijfers betreffen de gemiddeld gereden snelheden overdag\* op GOW30-wegvakken waar goed kan worden doorgereden\*\*.



\* Overdag is op werkdagen tussen 9 en 16u en tussen 18 en 19u en in het weekend tussen 11 en 16u en tussen 18 en 19u. Brondata: TomTom.

\*\* Deze analyse is gebaseerd op een steekproef van 64 wegvakken, verspreid over de stad, waar de snelheid niet wordt beïnvloed door verkeerslichten.

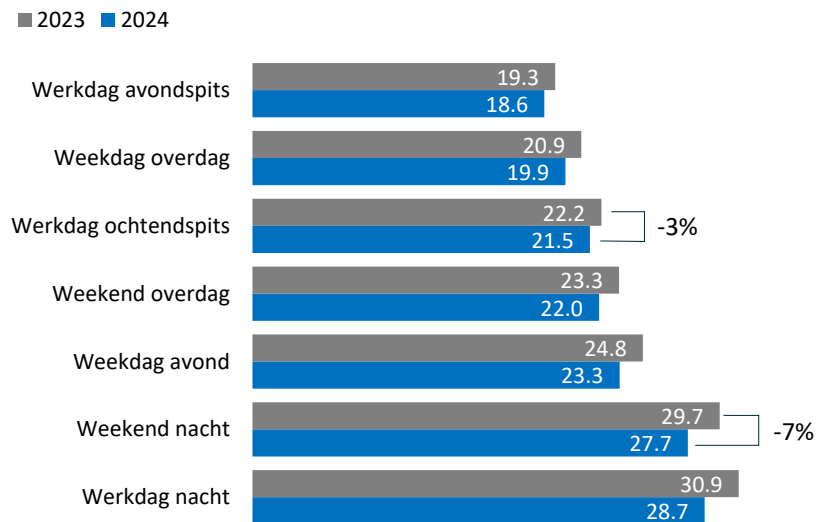
# Snelheden

## Snelheden fluctueren per moment van de week

De verschillen in drukte op de weg hebben effect op de gereden snelheid. In de avondspits zijn de snelheden het laagst en in de nachten het hoogst. Op alle momenten van de week zijn de gemiddelde snelheden in 2024 minimaal 3% tot maximaal 7% lager dan in 2023.

### Ontwikkeling gemiddelde snelheid autoverkeer per tijdvak

Cijfers betreffen de gemiddeld gereden snelheden op GOW30-wegen (in km/u).



## Ook op 50 km/u wegen wordt minder hard gereden

Opvallend is dat de gemiddelde snelheid ook is afgenomen op wegen die 50 km/u zijn gebleven. De afname daar is 3%. Het is mogelijk dat automobilisten ook op die wegen hun snelheid vrijwillig matigen. Het kan ook zijn dat voor hen niet duidelijk is dat daar nog steeds 50 km/u gereden mag worden.

## Snelheidsverschillen tussen auto's nemen af

Naast de verlaging van de snelheid zijn ook de onderlinge snelheidsverschillen tussen auto's afgenomen. De spreiding (standaardafwijking) in snelheden is afgenomen met 6%. Daardoor is een rustiger en gelijkmatiger verkeersbeeld ontstaan.

# Snelheden

## Weginrichting en omgevingskenmerken van invloed op snelheid

Typische GOW30-wegen hebben bepaalde inrichtings- en omgevingskenmerken (zie kader). Cijfers laten zien dat op wegen met veel van die GOW30-kenmerken langzamer wordt gereden dan op wegen met weinig GOW30-kenmerken. De verschillen zijn wel kleiner geworden na invoering van de maatregel 30 km/u in de stad. Het verschil bedroeg in 2023 ongeveer 5 km/u (13%) en in 2024 circa 3 km/u (8%).

### Typische GOW30 kenmerken

#### Wegkenmerken

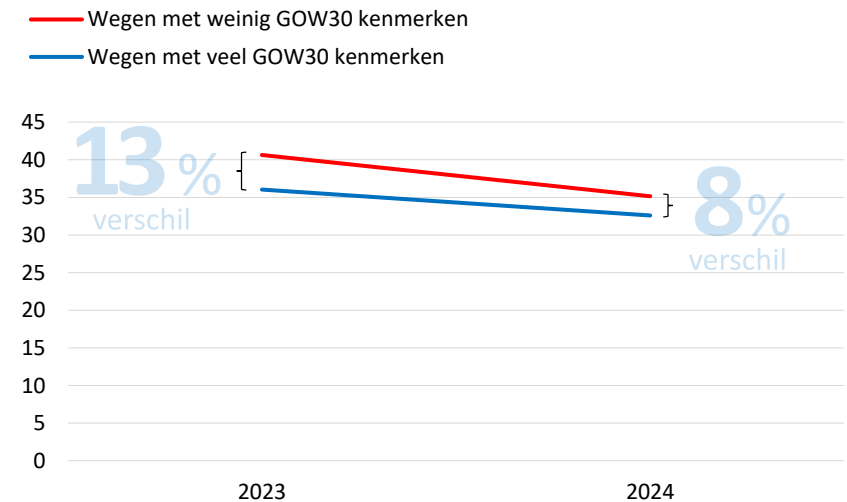
- Voorrangsweg met uitritconstructies
- Smalle rijbaan
- Brede fietsstroken of vrijliggende fietspaden
- Bussen halteren op de rijbaan (geen haltekom)
- Parkeerplaatsen langs de weg
- Snelheidsremmers (o.a. drempels, verhoogde zebrapaden)
- Geen fysieke of juridische rijrichtingscheiding (asstreep of -barrière), maar brede middenberm of ov-baan mag wel
- Afwisselend wegbeeld (vooral bij lange rechtstanden)

#### Omgevingskenmerken

- Korte afstand tot gevels
- Veel functies langs de weg (wonen, winkelen, onderwijs)
- Geen lange rechtstanden

### Op wegen met veel GOW30 kenmerken wordt langzamer gereden

De grafiek toont de snelheden op wegvakken\* met relatief veel of weinig kenmerken van typische GOW30-wegen (in km/u).



Het is niet eenvoudig om GOW30 kenmerken toe te voegen aan een bestaande weg. Daar is doorgaans een herprofilering voor nodig. Omgevingskenmerken - zoals het aantal functies langs de weg - zijn vaak helemaal niet aan te passen. Wel zijn kleinere ingrepen mogelijk, zoals de aanpassingen van de wegmarkering die zijn uitgevoerd.

\* Cijfers betreffen de snelheid van een gemiddelde auto op een selectie van 34 wegvakken waar 30 km/u geldt als maximum snelheid en waar goed doorgereden kan worden, verspreid over de stad. Ongeveer de helft van die wegvakken heeft veel GOW30 kenmerken, de andere helft heeft weinig van die kenmerken. Bron snelheden: TomTom.

# Snelheden

## Belijning lijkt enig effect te hebben

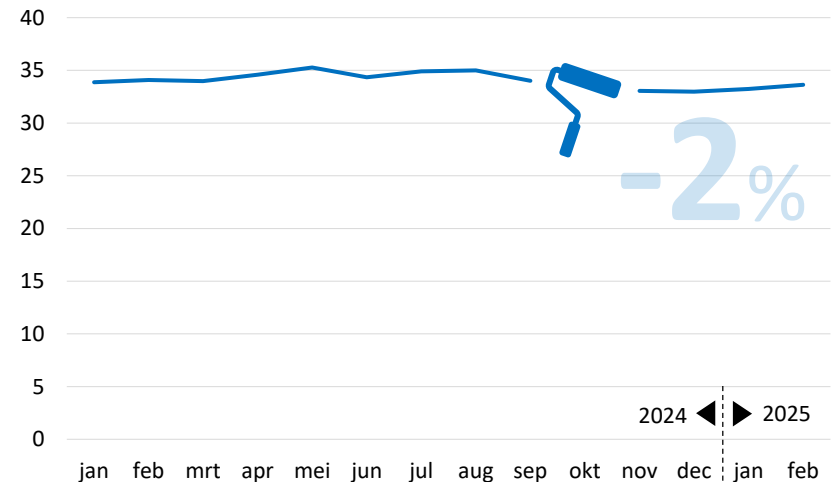
In oktober en november 2024 is lijnmarkering aangebracht in het merendeel van de straten die van 50 naar 30 km/u zijn gegaan. In onderstaande foto is een voorbeeld van de typische 30 km/u middenmarkering afgebeeld. Uit de cijfers blijkt dat de gemiddelde snelheid iets omlaag is gegaan nadat de markering is aangebracht. Gemiddeld gaat het om -1 km/u (-2%) in vergelijking met september (de maand voordat de markering is aangepast). Door natuurlijke schommelingen in snelheden per maand is niet met zekerheid te zeggen dat de verlaging (geheel) door de belijning komt, maar het is wel aannemelijk dat er een effect is.



Kenmerkende brede middenmarkering op GOW30 wegen

## Effecten van toepassen lijnmarkering

De grafiek toont de gemiddelde snelheid (in km/u) op GOW30 wegvakken\* waar in oktober 2024 lijnmarkeringen zijn aangebracht.



\* Cijfers betreffen de snelheid van een gemiddelde auto op een selectie van ongeveer 40 wegvakken waar in oktober 2024 wegmarkering is aangebracht en goed doorgereden kan worden. Bron: TomTom.

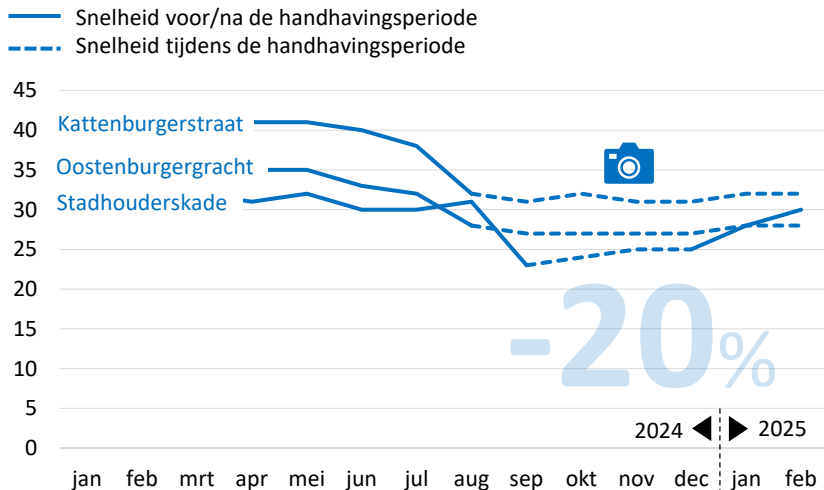
# Snelheden

## Handhaving heeft duidelijk effect

Op een beperkt aantal locaties zijn na de zomer van 2024 verplaatsbare flitscamera's geplaatst. De snelheid daalde op die locaties met ruim 20%. Dit geldt voor beide rijrichtingen (ook in de richting die niet wordt geflitst). De snelheidsverlaging blijft in stand zo lang er wordt gehandhaafd, maar lijkt weer op te lopen als de flitscamera's worden verwijderd. Dit zien we op de locatie Stadhouderskade gebeuren waar in

### Effecten van handhaving op snelheid

De grafiek toont de afname van de snelheid\* op 3 locaties waar flitscamera's aanwezig waren (in km/u).



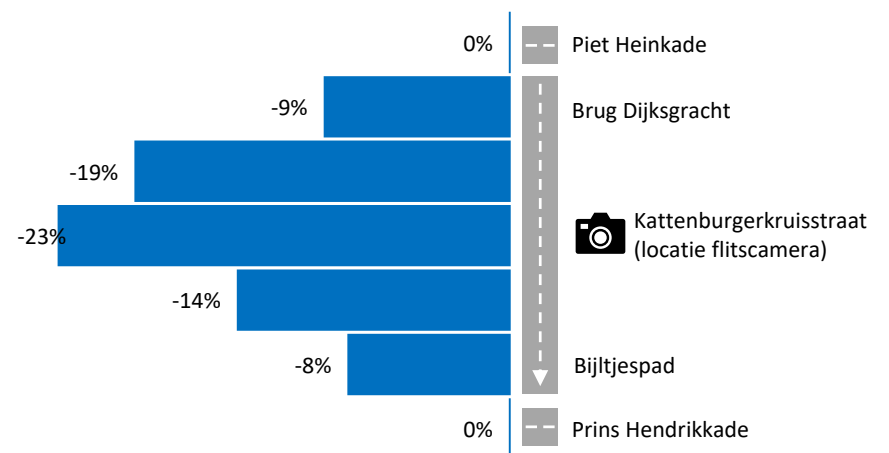
januari 2025 de flitscamera's zijn weggehaald.

## Reikwijdte effecten handhaving beperkt

Op wegvakken direct voor en direct na de flitslocaties daalt de snelheid ook, maar wel minder dan op de flitslocatie zelf. Na het eerstvolgende kruispunt is er helemaal geen effect meer op gereden snelheid merkbaar. Dit is te zien in onderstaande grafiek van de Kattenburgerstraat.

### Reikwijdte effecten van snelheidshandhaving in de Kattenburgerstraat

De grafiek toont de relatieve afname van de snelheid\*\* op de locatie van de flitscamera en de wegvakken ervoor en erna.



\* Cijfers betreffen de snelheid van een gemiddelde auto op het wegvak waar de flitscamera's stonden. Bron: TomTom.

\*\* Cijfers zijn op basis van de snelheid van een gemiddelde auto op het wegvak waar de flitscamera stond plus twee wegvakken ervoor en erna. Bron: TomTom.

# Snelheden

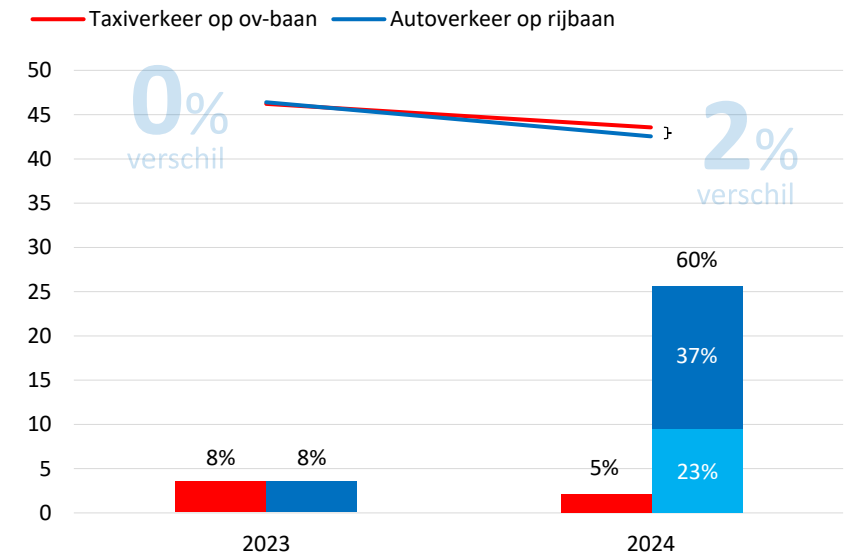
## Nauwelijks verschil tussen snelheden op ov-baan en rijbaan

Op veel vrijliggende ov-banen langs GOW30 wegen geldt nog een maximum snelheid van 50 km/u. Onderzocht is of de snelheidsverschillen van taxiverkeer op de ov-baan en autoverkeer op de naastgelegen rijbaan zijn toegenomen. De cijfers laten zien dat er in 2023 geen verschil was tussen de snelheden op de ov-baan en de rijbaan. Ook het percentage verkeer dat harder reed dan de maximaal toegestane snelheid was gelijk (8%). De snelheidslimiet was bij beide 50 km/u.

In 2024 is de snelheid gedaald. Dit geldt zowel voor de rijbaan - waar de maximum snelheid is verlaagd naar 30 km/u - als op de ov-baan, waar nog wel 50 km/u gereden mag worden. De snelheidsverschillen tussen ov-baan en rijbaan zijn een heel klein beetje toegenomen, maar dat is zo weinig dat dat niet merkbaar is op straat. Het aandeel taxi's dat te snel rijdt op de ov-baan is in 2024 gedaald naar 5%. Dat gebeurt nog vooral in de nacht. Het aandeel auto's dat te hard rijdt op de rijbaan is sterk toegenomen (naar 60%), maar dat komt dus doordat de snelheidslimiet is verlaagd, niet doordat er harder wordt gereden. In dit percentage zitten overigens ook auto's die nét iets te hard rijden (30 tot 35 km/u). Dat aandeel is 23%.

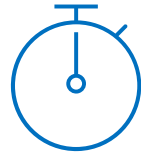
## Weinig snelheidsverschillen op trambaan en naastgelegen rijbaan

De grafiek toont de V85-snelheden\* van taxi's op ov-banen en autoverkeer op naastgelegen rijbanen (in km/u). Daaronder wordt het percentage snelheidsovertreders weergegeven.



\* Cijfers betreffen de V85 - de snelheid waar 85% van de auto's onder blijft en 15% boven zit - op een selectie van ongeveer 40 wegvakken waar goed doorgereden kan worden, verspreid over de stad. Er is hier voor de V85 gekozen omdat daarin de meeste verstoringen van (halterende) trams niet meetellen. De V85 ligt doorgaans een stuk hoger dan de gemiddelde snelheid. Bron: VIA.

# Rijtijden



## Geen effect op aanrijtijden spoedritten brandweer

Uit een uitgebreide analyse van bijna 8.000 ritten van de brandweer is gebleken dat de aanrijtijden niet of nauwelijks zijn veranderd sinds de maatregel 30 km/u in de stad is ingevoerd. De analyse is gebaseerd op ritten met de hoogste prioriteit (prio 1). De mediane aanrijtijd van de prio 1 ritten bleef vrijwel gelijk rond de 3:30 minuten. De kleine verschillen (circa 2 seconden kortere rijtijden in 2024) zijn statistisch niet significant en operationeel verwaarloosbaar. Op wegvakken die van 50 naar 30 km/u zijn gegaan\*, is de mediane snelheid wel licht gedaald met 1 km/u. De omvang hiervan op de totale rijtijd is echter dermate gering dat dit niet heeft geleid tot langere aanrijtijden. Verder wijzen de cijfers erop dat brandweerauto's mogelijk iets vaker kiezen voor andere routes, maar deze verschuivingen zijn beperkt.

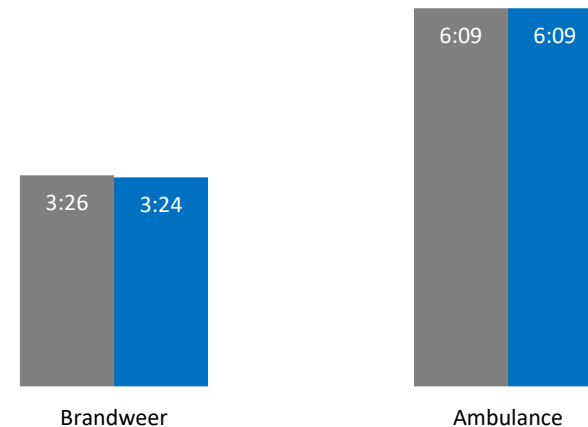
## Aanrijtijden ambulance spoedritten ongewijzigd

Ook de aanrijtijden van ambulanceritten zijn niet veranderd sinds de invoering van 30 km/u. Dit blijkt uit een analyse van ongeveer 50.000 ambulanceritten met de hoogste prioriteit (zogenoemde A0 en A1 ritten). De mediane rijtijd was met 6:09 minuten precies even lang voor en na invoering van de maatregel. Ook voor ambulanceritten geldt dat de mediane snelheid op de nieuwe GOW30-wegvakken\* licht is gedaald met 1 km/u. Daarnaast zijn er, net als bij de brandweer, lichte verschuivingen in de gekozen routes. Per saldo heeft dit dus niet geleid tot wijzigingen in de aanrijtijden.

## Aanrijtijden brandweer en ambulance onveranderd

De grafiek toont de aanrijtijden van een gemiddelde spoedrit van brandweer en ambulance binnen de gemeente Amsterdam (mm:ss)\*\*.

■ 2023 ■ 2024



\* Dit betreft GOW30-wegvakken waar geen vrijliggende ov-baan ligt waar ambulances gebruik van kunnen maken.

\*\* De cijfers betreffen de mediane rijtijd. Dat is de rijtijd van het middelste voertuig in de steekproef. Bron: DAT Mobility.

# Rijtijden

## Langere rijtijden openbaar vervoer, maar minder dan verwacht

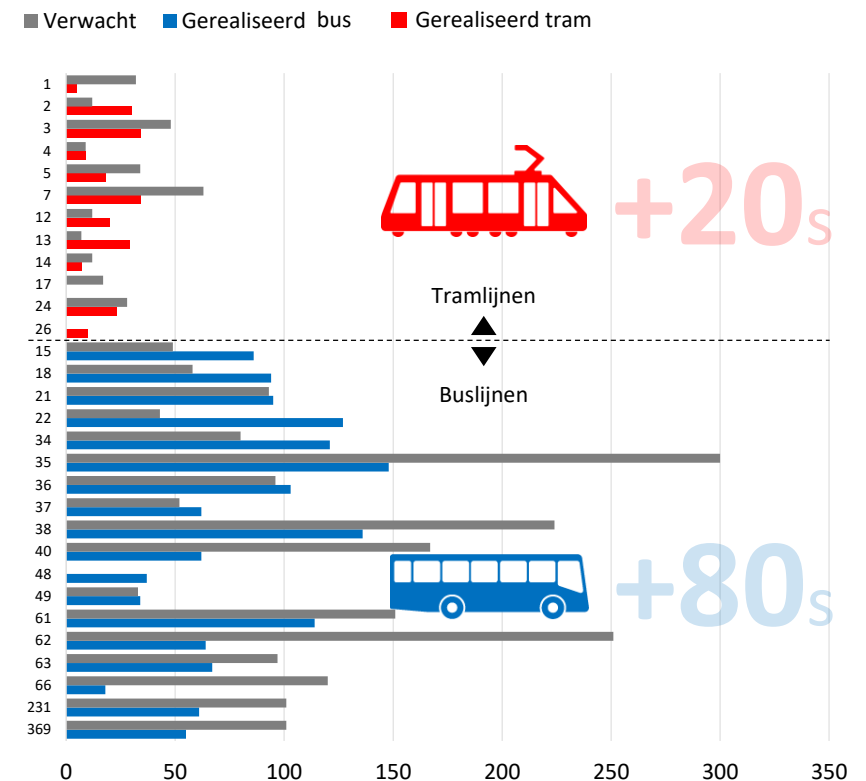
Het GVB heeft onderzocht wat het effect is van de invoering van 30 km/u in de stad op het openbaar vervoer. Daarvoor zijn de rijtijden van de tramlijnen en buslijnen geanalyseerd\*. Daarbij zijn de gerealiseerde rijtijden vergeleken met de verwachtingen vooraf.

Zoals verwacht zijn de rijtijden van de meeste buslijnen langer geworden. Daarom is de dienstregeling aangepast bij invoering van de maatregel. Gemiddeld gaat het om een toename van ruim 80 seconden per omloop (dat is heen en terug). Vooraf werd rekening gehouden met een toename van ruim 110 seconden. De effecten zijn dus wat minder groot dan van tevoren was ingeschat door het GVB. Mogelijk komt dit doordat de snelheden van het overige verkeer ook nog wat hoger liggen dan 30 km/u. De langere rijtijden hebben wel gezorgd voor hogere exploitatiekosten. Voor de reiziger is het effect beperkt. Een gemiddelde busrit van 10 minuten duurt 13 seconden langer.

Ook voor veel tramlijnen werden vooraf langere rijtijden verwacht. Gemiddeld hield het GVB rekening met ongeveer 25 seconden extra per omloop per lijn. Dat is minder dan bij de bussen, omdat tramlijnen veel meer gebruik kunnen maken van vrijliggende infrastructuur waar nog 50 km/u geldt als maximum snelheid. In werkelijkheid deden de tramlijnen gemiddeld ongeveer 20 seconden langer over hun omloop. Ook dat is dus iets lager dan verwacht. Voor tramreizigers is dit effect te verwaarlozen (3 seconden extra voor een rit van 10 minuten).

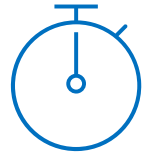
## Langere omlooptijden bus- en tramlijnen

De grafiek toont per tram- en buslijn de verschillen in rijtijd (in seconden per omloop) in 2024 ten opzichte van 2023\*.



\* In de analyse zijn de rijtijden van 4 t/m 19 november 2024 (exclusief 12 en 13 november) vergeleken met die in de referentieweek 9 t/m 15 oktober 2023. De perioden, lijnen en tracédelen zijn zodanig geselecteerd dat er zo min mogelijk last is van versturende externe factoren zoals omleidingen en calamiteiten. Bron: GVB.

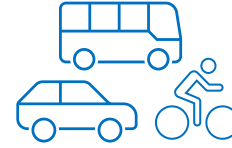
# Rijtijden



## **Extra rijtijd overig autoverkeer beperkt**

Ook het overige autoverkeer heeft te maken met extra rijtijd door de lagere snelheid. Bij een gemiddelde autorit gaat het om ongeveer 30 seconden extra rijtijd. Dit is slechts 1% van de totale rijtijd. Daarbij is uitgegaan van een gemiddelde autorit van 30 km, waarvan 3,5 km over GOW<sub>30</sub>-wegen wordt gereden. Om een beeld te geven, dat is een rit uit bijvoorbeeld Bussum via de A10 Oost naar de Plantagebuurt. Voor korte, binnenstedelijke autoverplaatsingen is de extra rijtijd maximaal 5%.

# Verkeersvolume



## Hoeveelheid autoverkeer en ov gelijk gebleven, fiets gegroeid

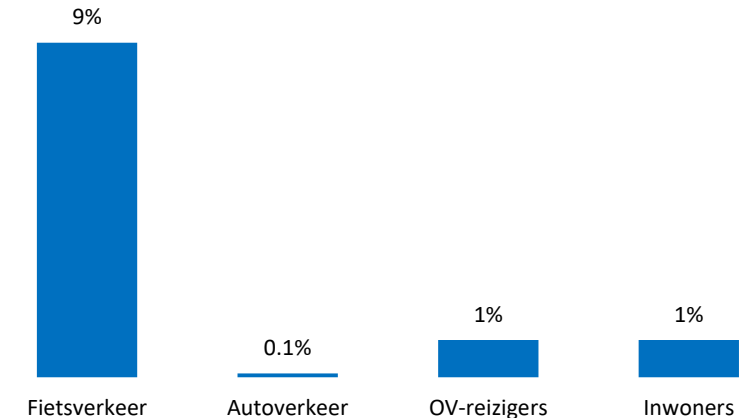
De hoeveelheid autoverkeer is vrijwel gelijk gebleven sinds de invoering van de maatregel 30 km/u in de stad. Het aantal inwoners is sinds die tijd wel met 1% gegroeid. Het aantal reizigers in het openbaar vervoer is - net als het aantal inwoners - ook met 1% gegroeid. Er lijkt vooral een forse toename te zijn van het fietsverkeer (+9%). Dit getal moet wel met enige voorzichtigheid worden beschouwd, want het aantal fietstel-punten in de stad is beperkt. Het past wel binnen de (autonome) trend dat er steeds meer elektrische fietsen in het verkeer zijn. Dat leidt tot een toename van de gemiddelde fietsafstand en daarmee tot de hoeveelheid fietskilometers in de stad. Ook de snelheidsverschillen op het fietspad nemen daardoor toe, wat de toename van fietsongevallen kan verklaren (zie hoofdstuk [verkeersveiligheid](#)).

## Groei fietsverkeer voornamelijk autonome ontwikkeling

De groei van het fietsverkeer is waarschijnlijk een autonome trend die los van de invoering van 30 km/u plaatsvindt. Ook in het jaar voor invoering van de maatregel groeide het fietsverkeer namelijk met ongeveer 10% ten opzichte van een jaar eerder. Toch is niet ondenkbaar dat er door de invoering van 30 km/u in de stad een kleine verschuiving heeft plaatsgevonden van auto naar (elektrische) fiets. Dit effect is echter niet goed te onderscheiden van de autonome trend van meer elektrische fietsen.

## Groei van de hoeveelheid verkeer\*

De grafiek toont de groeipercentages van de hoeveelheden verkeer en inwoners in 2024 ten opzichte van 2023.



\* Bron fietsverkeer: Data uit 17 permanente fietstel-punten verspreid over de stad. Bron autoverkeer: data uit detectielussen bij verkeerslichten. Bron ov-reizigers: GVB, cijfers zijn inclusief bus, tram en metro (exclusief Noord/Zuidlijn, vanwege een aanpassing in de aantakking met streekvervoer in Noord). Bron inwoners: O&S.

# Draagvlak

## Meerderheid Amsterdammers positief over maatregel

In juli 2024 is aan een panel van ongeveer 1.500 Amsterdammers gevraagd wat ze van de maatregel 30 km/u in de stad vinden. In totaal hebben 817 mensen de vraag beantwoord. Dit geeft een vrij goed beeld van de gehele Amsterdamse bevolking. Het overgrote deel (75%) van de mensen die geen auto tot hun beschikking hebben, zijn (zeer) positief over de maatregel. Ook van de autobezitters is de meerderheid (zeer) positief. In totaal\* zijn 6 van de 10 Amsterdammers (zeer) positief over 30 km/u in de stad. Ongeveer 10% van de niet-autobezitters en 30% van de autobezitters is (zeer) negatief over de maatregel.

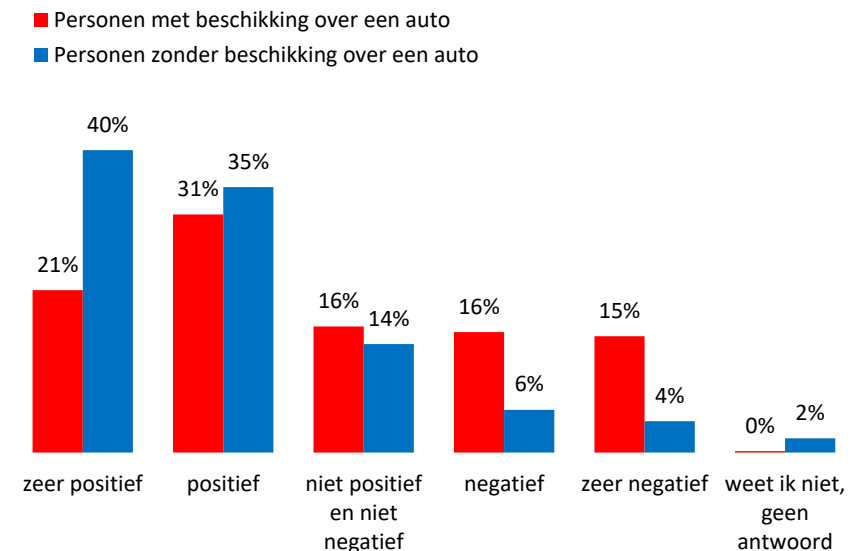
De mensen die positief zijn over de maatregel noemen de verkeersveiligheid het vaakst als reden. Ook zijn zij vaak positief over het verkeersbeeld dat rustiger is geworden. Een aantal mensen noemt de positieve effecten op het milieu en geluidsoverlast als pluspunten.

De mensen die negatief zijn over de maatregel geven aan dat veel automobilisten zich niet houden aan de snelheid en vragen om meer handhaving. Veel mensen zijn ontevreden dat fatbikes en scooters nu harder rijden dan auto's. Sommige mensen vinden 30 km/u te langzaam en voelen zich soms opgejaagd door auto's achter hen.

De mensen die meer neutraal staan tegenover de maatregel geven vooral aan dat het niet overal logisch is waar 50 of 30 km/u mag worden gereden. Ze noemen daarbij de weginrichting vaak als oorzaak voor de verwarring. Anderen geven aan dat het soms moeite kost om 30 km/u te rijden.

## Draagvlak 30 km/u in de stad

In december 2023 is de maatregel 30 km/u in Amsterdam ingevoerd. Op een groot aantal wegen is de maximumsnelheid verlaagd van 50 naar 30 kilometer per uur. De maatregel moet bijdragen aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de stad. Hoe beoordeelt u deze maatregel?



\* Onder de respondenten bevinden zich zowel autobezitters als niet-autobezitters en mensen uit verschillende inkomensklassen en stadsdelen. Wel is het aandeel hoogopgeleiden en autobezitters onder de respondenten wat hoger dan bij de gehele Amsterdamse bevolking. Hiervoor is gecorrigeerd in de berekening.

# Conclusies



## **Positieve resultaten na 1 jaar**

De maatregel 30 km/u in de stad is ingevoerd met als doel de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te verbeteren. De cijfers laten al in het eerste jaar na de invoering zien dat het met deze doelen de goede kant opgaat. Het aantal ongevallen op GOW30-wegen is met 11% gedaald en de hoeveelheid verkeersgeluid is afgenomen met -1,5 decibel. Ook is de hoeveelheid autoverkeer niet of nauwelijks gegroeid, terwijl het aantal inwoners wel is toegenomen (met 1%). Ruim 60% van de automobilisten houdt zich (bijna) aan de snelheid op GOW30 en het aandeel echte hardrijders (harder dan 55 km/u) is gedaald van 1% naar 0,2%. Een meerderheid van de Amsterdammers is dan ook positief over de maatregel.

## **Zorgen vooraf zijn niet uitgekomen of minder dan verwacht**

Voor invoering van de maatregel waren er ook zorgen over mogelijke negatieve effecten. Daarbij ging het bijvoorbeeld over mogelijk langere rijtijden van het openbaar vervoer en van nood- en hulpdiensten. De rijtijden van het openbaar vervoer (met name bussen) zijn inderdaad langer geworden (gemiddeld 80 seconden per omloop – dat is heen en terug), maar vooraf werd rekening gehouden met meer vertraging. Voor de reiziger is het effect beperkt. Een gemiddelde busrit van 10 minuten duurt 13 seconden langer, een tramrit 3 seconden. De aanrijtijden van brandweer en ambulance zijn niet veranderd. Een andere zorg betrof de luchtkwaliteit die mogelijk zou verslechteren. Dat is niet gebeurd.

## **Verwachte verdere verbeteringen in de komende jaren**

Nog niet alle effecten zijn volledig zichtbaar. Dat was ook niet de verwachting al een jaar na invoering. De verwachting voor de toekomst is dat de snelheid verder omlaag zal gaan en daarmee de verkeersveiligheid en leefbaarheid verder verbetert. Automobilisten raken steeds meer gewend aan 30 km/u, ook omdat steeds meer steden plannen hebben om over te gaan naar 30 km/u. Bovendien worden gaandeweg steeds meer straten ingericht met GOW30-kenmerken. In andere steden zoals Brussel nam de snelheid ook verder af naarmate de tijd vorderde. Handhaving op snelheden kan daarbij ook helpen, al zijn de effecten daarvan tot nu toe lokaal en tijdelijk.

## **Niet alles één op één toe te rekenen aan de maatregel**

In praktijksituaties zoals deze heb je altijd te maken met externe factoren die de resultaten mede beïnvloeden. Denk bijvoorbeeld aan wegomproeven, het weer, de groeiende populariteit van elektrische fietsen en natuurlijke schommelingen in het aantal ongevallen. In dit onderzoek is zo goed als mogelijk gecorrigeerd voor deze externe factoren. We kunnen echter niet uitsluiten dat een deel van de effecten (mede) worden veroorzaakt door externe factoren. Niettemin zijn de gevonden resultaten plausibel en in lijn met internationaal onderzoek naar de effecten van 30 km/u in de stad.