



**Tussentijdse evaluatie van het
Meerjarenplan Verkeersveiligheid
Amsterdam 2016-2021**



Keypoint Consultancy bv

Vestiging Enschede

Institutenweg 32
7521 PK Enschede
Tel. 053 482 57 00
Fax 053 482 57 29

Vestiging Utrecht

Ganzenmarkt 6
3512 GD Utrecht
Tel. 030 82 01 168

www.keypoint.eu
info@keypoint.eu

Opdrachtgever:	Gemeente Amsterdam
Titel rapport:	Tussentijdse evaluatie van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid Amsterdam 2016-2021
Versie:	1.0
Status:	Definitief (echter nog exclusief kostenindicatie scenario's)
Projectleider:	Ronnie Poorterman
Datum:	Oktober 2020

Niets uit dit rapport mag worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt worden in enige vorm of op enige wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Keypoint Consultancy bv, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.



Inhoudsopgave

1	Evaluatie MJPV Amsterdam	2
1.1	Aanleiding.....	2
1.2	Doel van dit onderzoek.....	3
1.3	Aanpak en leeswijzer	3
2	Vooronderzoek.....	4
2.1	Doelen MJPV, in perspectief	4
2.2	Trends in verkeersveiligheid.....	5
2.3	Krachtenveld.....	10
3	Tussentijdse evaluatie MJPV 2016-2021	12
3.1	Evaluatie per maatregel.....	12
3.2	Evaluatie per pijler.....	14
3.3	Conclusies en aanbevelingen.....	16
4	Handelingsperspectief ter aanscherping van het MJPV	21
4.1	Proces en organisatie	22
4.2	Maatregelen en pijlers	25
4.3	Uitvoeringsprogramma SPV Amsterdam.....	34
4.4	Conclusies en aanbevelingen.....	40
	Bijlage 1: evaluatie per maatregel (factsheets)	43
	Bijlage 2: trendscan	44
	Bijlage 3: inspiratie strategie	45
	Bijlage 4: indicatie omvang/reductie aantal slachtoffers	46
	Bijlage 5: overzicht risicogedragingen verkeer	47



1 Evaluatie MJPV Amsterdam

1.1 Aanleiding

Het Meerjarenplan Verkeersveiligheid (MJPV) van Gemeente Amsterdam loopt van 2016-2021. Het bevat maatregelen waarmee de gemeente 25% minder verkeersdoden en ernstig gewonden in 2020 (ten opzichte van peiljaar 2010) beoogt. Maar de wereld staat niet stil en er zijn meerdere redenen om nu aan de slag te gaan met een tussentijdse evaluatie en aanscherping van het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid, te weten:

- *Momenteel zijn we enkele jaren onderweg met het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021 en collegeperiode 2018-2022:* dit is een geschikt moment om een tussentijdse evaluatie en aanscherping te maken van het huidige MJPV, om eveneens de kans te benutten om nog tijdens de huidige collegeperiode bij te kunnen sturen indien wenselijk.
- *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna: SPV 2030):* Het SPV 2030 stelt nieuwe kaders voor regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid en heeft als hoofddambitie 0 verkeersdoden in 2050 in heel Nederland. In dit plan zijn onder meer afspraken gemaakt om risico-gestuurd te gaan werken, regionale en lokale uitvoeringsagenda's op te stellen en een financieringsstrategie te ontwikkelen. Met deze tussentijdse evaluatie onderzoekt de gemeente in hoeverre het MJPV al aansluit op de kaders van het SPV.
- *Regionale verkeersveiligheidsanalyse SPV:* in het Startakkoord SPV is afgesproken dat regionale overheden, met ondersteuning van een procesbegeleidingsteam en een expertiseteam, tot gedegen analyses komen van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's. Op basis hiervan stellen regionale overheden uitvoeringsagenda's op. De Vervoerregio Amsterdam trekt dit voor de gehele regio Amsterdam en heeft recent een brede verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd, waarmee de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's in de regio inzichtelijk zijn gemaakt.
- *Reorganisatie en programma infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen:* eind 2018 is de gemeente grootschalig gereorganiseerd. Voorheen voerden stadsdeelorganisaties als wegbeheerder zelfstandig projecten en infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen uit, veelal op verzoek van Amsterdammers. Sinds de reorganisatie is de directie Verkeer en Openbare Ruimte (hierna: V&OR) regisseur en initiator van alle projecten in de stad inclusief infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen. Dit zorgt voor veranderingen in de organisatie en uitvoering op vlak van verkeersveiligheid, wat effect kan hebben op (de uitvoering van) het MJPV.
- *Evaluatie en aanbesteding verkeerseducatie Amsterdam:* de gemeente Amsterdam heeft verkeerseducatie uitbesteed aan Verkeersplein Amsterdam. In 2020 besteedt de gemeente dit opnieuw aan (aanbesteding is inmiddels gepubliceerd). Ter voorbereiding daarop is een evaluatiestudie uitgevoerd.



1.2 Doel van dit onderzoek

Deze evaluatie heeft een tweeledig doel:

- Terugkijken op de periode tussen de vaststelling van het MJPV en nu. Hoe is de uitvoering van het MJPV verlopen en wat heeft het opgeleverd?
- Vooruitkijken op de resterende looptijd van het MJPV (2020-2021). Wat zijn aanbevelingen voor het handelingsperspectief (met scenario's) ter aanscherping van de uitvoering van het huidige MJPV?

1.3 Aanpak en leeswijzer

De rapportage van het onderzoek bestaat uit drie onderdelen:

Hoofdstuk 2: Vooronderzoek

Dit hoofdstuk beschrijft kaders en context:

- Doelen: verkeersveiligheidsdoelen / ambities die zijn opgenomen in het MJPV, in relatie tot de ambities uit andere beleidsdocumenten van Amsterdam en het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid
- Trends in verkeersveiligheid: overzicht van de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de afgelopen jaren, binnen en buiten Amsterdam.
- Krachtenveld: hoe werken Amsterdam en haar stakeholders samen aan verkeersveiligheid

Hoofdstuk 3: Terugkijken (tussentijdse evaluatie)

Evaluatie per maatregel en per pijler. Welke inzet is gepleegd, hoe is hierin samengewerkt met partners, welke effecten heeft het opgeleverd, welke witte vlekken zijn er (welke nieuwe trends verdienen meer aandacht)?

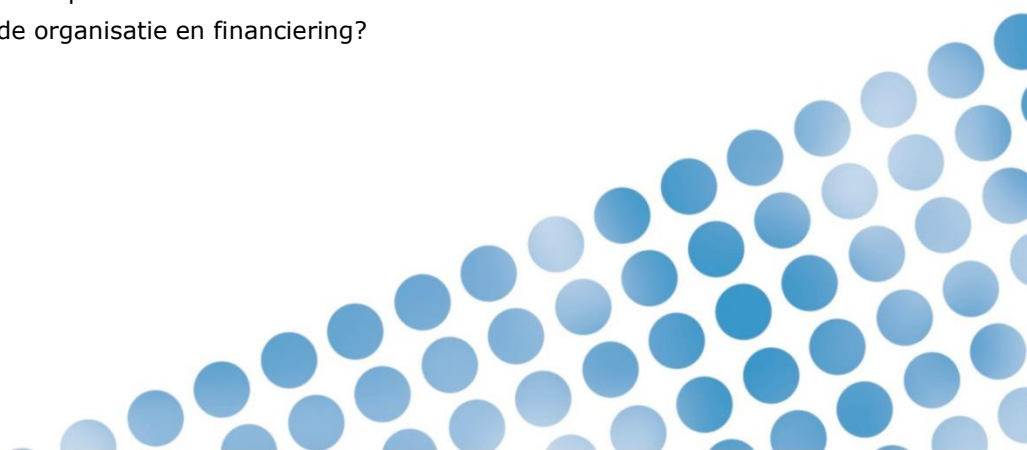
- Evaluatie op basis van literatuur en effectstudies
- In aanvulling op literatuuronderzoek: circa 15 gesprekken met stakeholders binnen en buiten de gemeente (projectleiders van individuele maatregelen, programmatrekkers van andere programma's en agenda's, samenwerkingspartners).
- trendonderzoek: wat komt op ons af, hoe ontwikkelt de mobiliteit zich (doelgroepen, modaliteiten, ...) en wat zal de impact op de verkeersveiligheid zijn?

De resultaten zijn opgenomen in een factsheet per maatregel. Daarnaast is een beschouwing gegeven op de drie maatregelpijlers (infrastructuur, gedrag/educatie, handhaving).

Hoofdstuk 4: Vooruitkijken (advies handelingsperspectief)

Advies voor de inzet gedurende de resterende looptijd van het huidige MJPV.

- trendonderzoek: welke kansen zijn er om in te spelen op verkeersveiligheidsrisico's van de belangrijkste / nieuwe risicodoelgroepen?
- Welke mix van maatregelen op het gebied van infrastructuur, gedrag/educatie en handhaving sluit hier goed op aan?
- Wat betekent dit voor de organisatie en financiering?



2 Vooronderzoek

2.1 Doelen MJPV, in perspectief

Deze paragraaf beschrijft kort de doelen zoals die in het huidige MJPV zijn gesteld en welke nieuwe inzichten zijn ontstaan na vaststelling van het huidige MJPV.

2.1.1 Relatie met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020

Het huidige MJPV Amsterdam (met peiljaar 2010) is vastgesteld in 2016. Landelijk gold toen het vorige Strategisch Plan Verkeersveiligheid (het SPV 2008-2020) als belangrijkste beleidskader. Het huidige MJPV is dan ook hoofdzakelijk op de uitgangspunten van dat plan gebaseerd.

De belangrijkste ambitie van zowel het MJPV als het SPV2008-2020 is het behalen van 25% minder ernstig gewonden en doden in 2020. Gemeente Amsterdam voegt met het MJPV daar een extra ambitie aan toe, door (per jaar) maximaal 90 ernstig verkeersgewonden per 100.000 inwoners toe te staan.

De doelgroepen waarop de maatregelen van het MJPV zich richten zijn grotendeels gelijk aan die in het SPV2008-2020. Wel zijn hier lokale accenten in aangebracht, door bijvoorbeeld toeristen expliciet als doelgroep op te nemen en motorrijders juist niet. Zowel het SPV2008-2020 als het MJPV hanteren de dimensies infrastructuur, gedrag en voertuigkwaliteit waarbinnen maatregelen uitgevoerd dienen te worden. Maatregelen kunnen zowel proactief als reactief zijn.

2.1.2 Coalitieakkoord "Een nieuwe lente en een nieuw geluid"

In 2018 heeft het college van Gemeente Amsterdam het coalitieakkoord "Een nieuwe lente en een nieuw geluid" vastgesteld. Hoewel dit akkoord niet expliciet over verkeersveiligheid gaat, zijn wel enkele specifieke maatregelen genoemd (de introductie van het programma Amsterdam Autoluw, het verlagen van de snelheid naar 30 km/uur en specifieke maatregelen rondom schoolomgevingen). Er zijn geen expliciete wijzigingen aangebracht in de ambities of doelen van de gemeente op het gebied van verkeersveiligheid.

2.1.3 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Eind 2018 is het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid (het SPV2030) geïntroduceerd. Dat plan is van de grond af opnieuw opgesteld en bevat hernieuwde doelen en ambities ten aanzien van verkeersveiligheid in Nederland. De ambitie van het SPV2030 is om tot 0 verkeersdoden in 2050 te komen. Centraal staat een meer risico-gestuurde aanpak; een proactieve aanpak om ongevallen op voorhand te voorkomen. Beleid en maatregelen worden hier bepaald door risico's en locaties waar de inrichting of de aanwezigheid van doelgroepen of modaliteiten aanleiding geven tot verhoogde risico's. Het SPV2030 biedt daarmee aanleiding om de ambities, doelen en verkeersveiligheidsaanpak aan te scherpen.



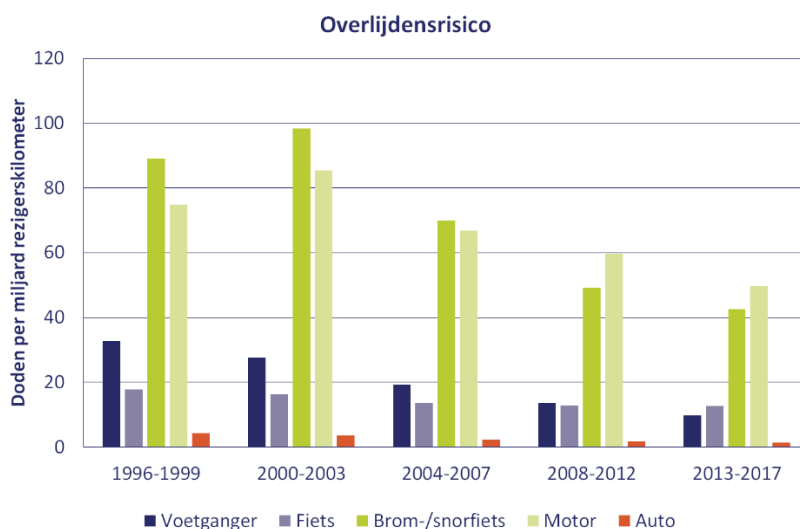
"Het wordt nu zaak om door te pakken en de komende jaren met effectieve maatregelen het verkeerssysteem veiliger in te richten en zo het aantal verkeersslachtoffers te verlagen. Daarbij is specifiek aandacht nodig voor de volgende groepen slachtoffers: fietsers, scootmobielrijders, 80-plussers, en slachtoffers op 30km/uur-wegen. Daarnaast bevelen we aan de handhaving verder te intensiveren om onder andere het alcoholgebruik en het gebruik van mobiele telefoons in het verkeer terug te dringen." – SWOV, monitor verkeersveiligheid 2019

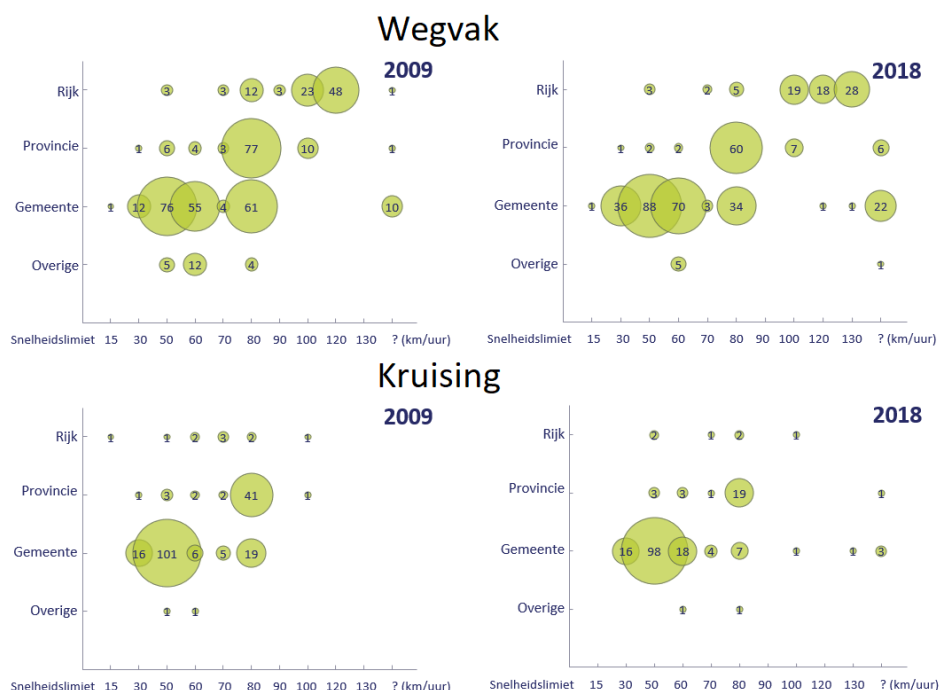
2.2 Trends in verkeersveiligheid

2.2.1 Verkeersveiligheid in Nederland

Er is in Nederland een toename van verkeersdoden sinds 2018 (vooral op 30- en 60- wegen). Mogelijke oorzaken hiervan zijn (SWOV R-2019-22B):

- Toename aantal kilometers afgelegd door motorvoertuigen
- Vergrijzing van verkeersdeelnemers
- Minder ervaren bestuurders
- Toename gebruik mobiele telefoons en andere apparatuur
- Minder handhaving
- Verhoging snelheidslimiet naar 130 km/uur op autosnelwegen (resultaten begin 2020)
- Toename gebruik verdoovende middelen

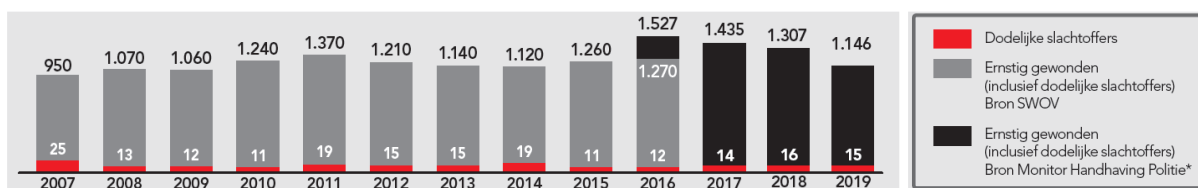




SWOV: verkeersdoden in Nederland

2.2.2 Verkeersveiligheid in Amsterdam, ongevallenregistratie

Er zijn diverse bronnen m.b.t. de data van verkeersongevallen in Amsterdam. In de Monitor Verkeersveiligheid 2019 van gemeente Amsterdam is op basis van beschikbare bronnen een overzicht gemaakt van het aantal ernstige verkeersgewonden en absoluut aantal verkeersdoden in Amsterdam.



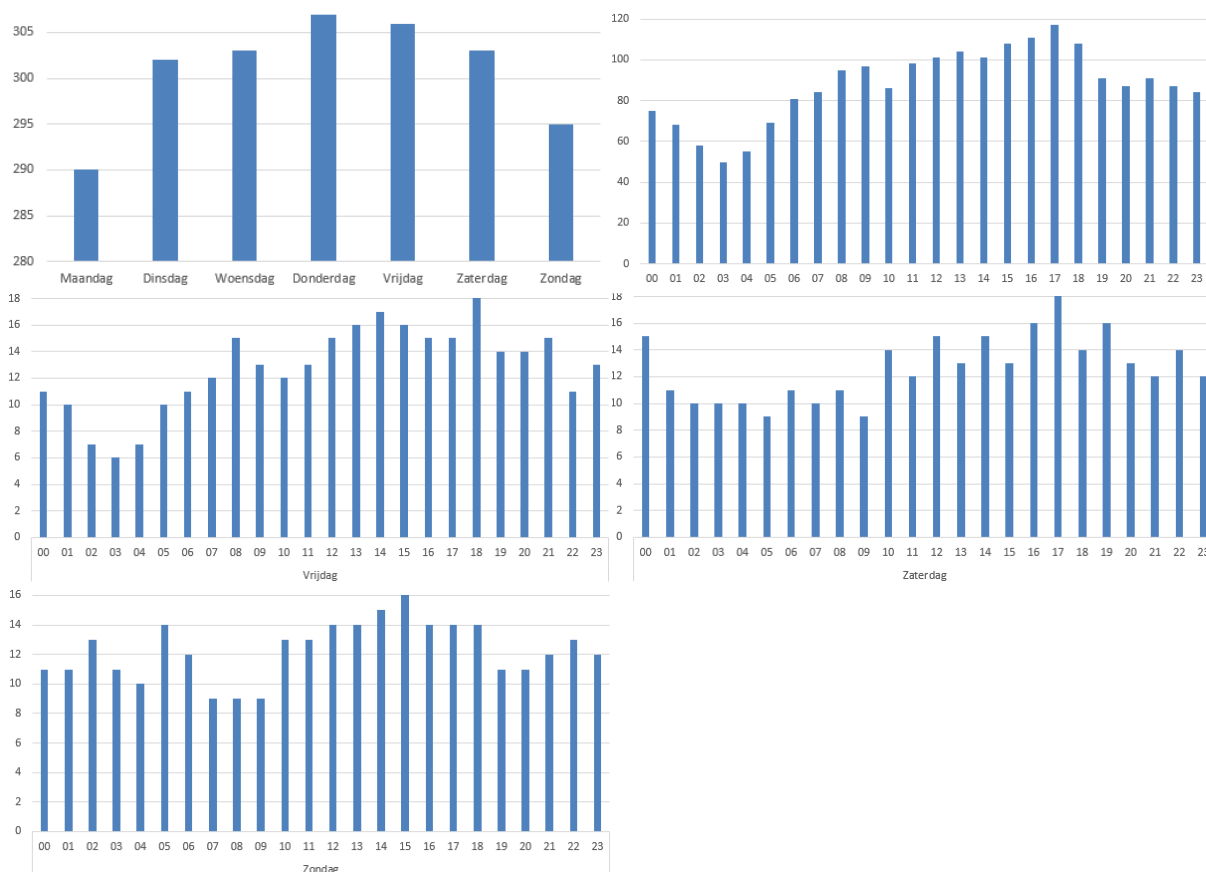
Monitor Verkeersveiligheid Amsterdam 2019

*Vanwege het ontbreken van recente ambulancedata, zijn er vanaf 2017 geen SWOV-cijfers meer over het aantal ernstige verkeersgewonden. Daarom gebruiken we nu de cijfers uit Monitor Handhaving Politie.

We zien een licht afnemend aantal verkeersongevallen met letsel. Het aantal ongevallen met dodelijke afloop is licht stijgend (verschillen jaar op jaar zijn klein).

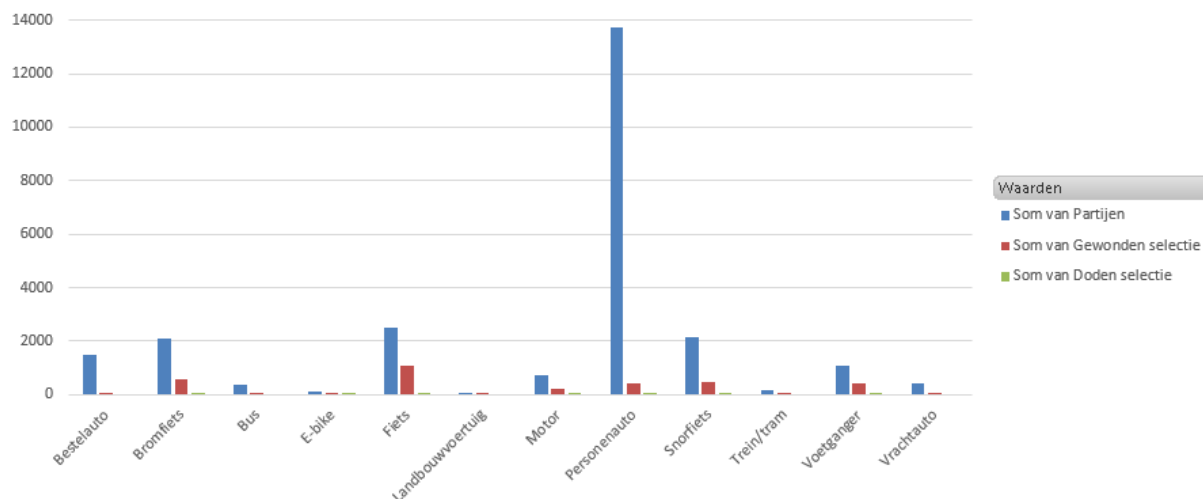
Tijd

Uit onderstaande afbeeldingen blijkt dat de meeste ongevallen plaatsvinden van **dinsdag tot en met zaterdag**. De meeste ongevallen vinden in de **middagspits** van 15.00 – 19.00 uur plaats. Ook is te zien dat er in de **weekendnachten** meer ongevallen plaatsvinden dan op de andere dagen. In deze afbeeldingen zijn alle aanrijdingen van 2017 t/m 2019 meegenomen, met uitzondering van de ongevallen op de rijkswegen.[bron: VIA].

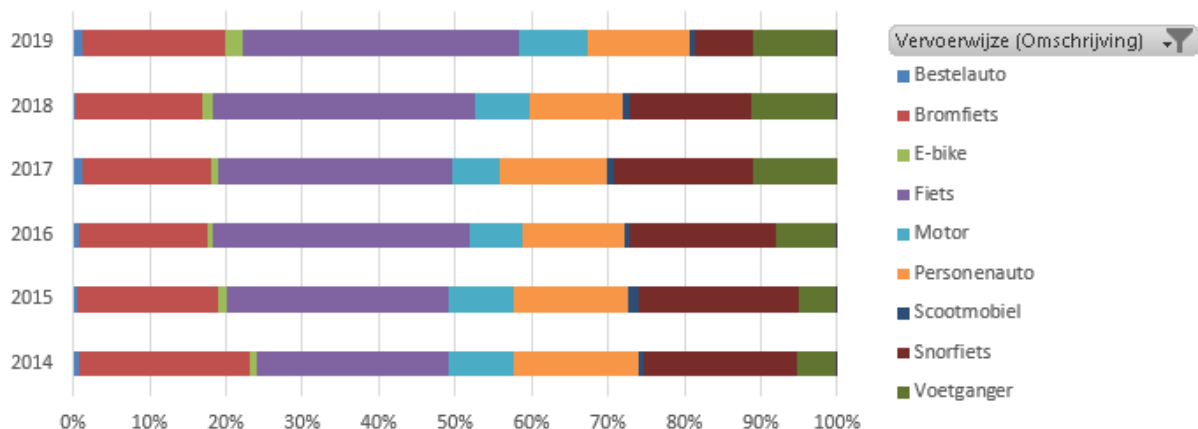


Modaliteit

Uit onderstaande schema blijkt dat de automobilist het meest betrokken is bij een ongeval. De meeste slachtoffers vielen onder de fietsers en bromfietzers. [bron: VIA]



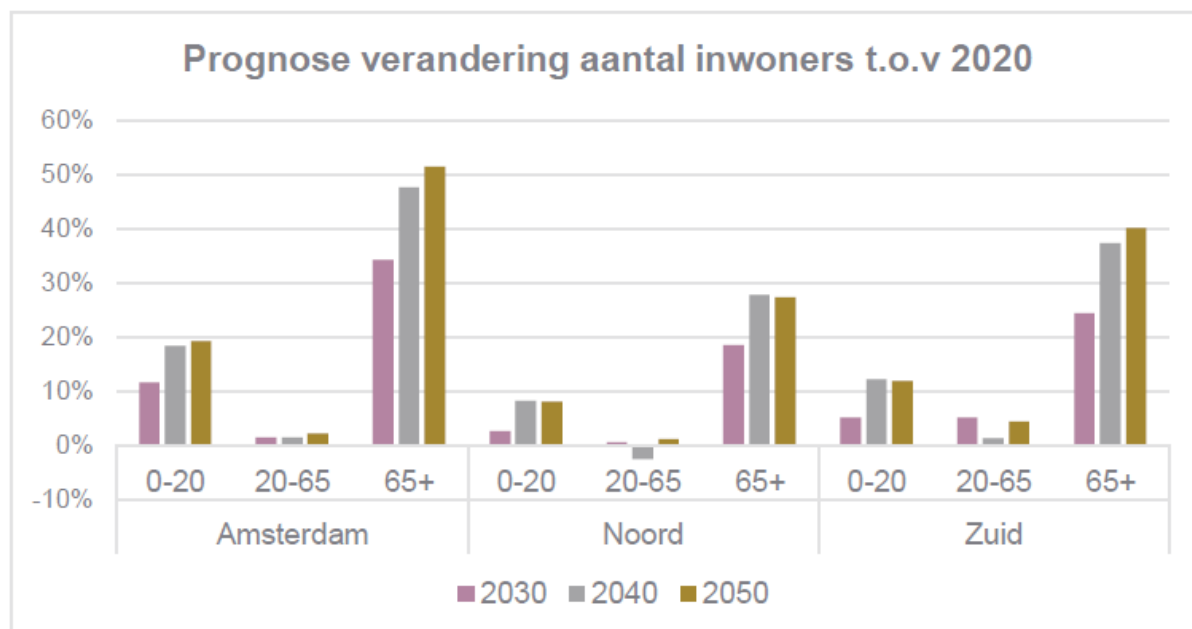
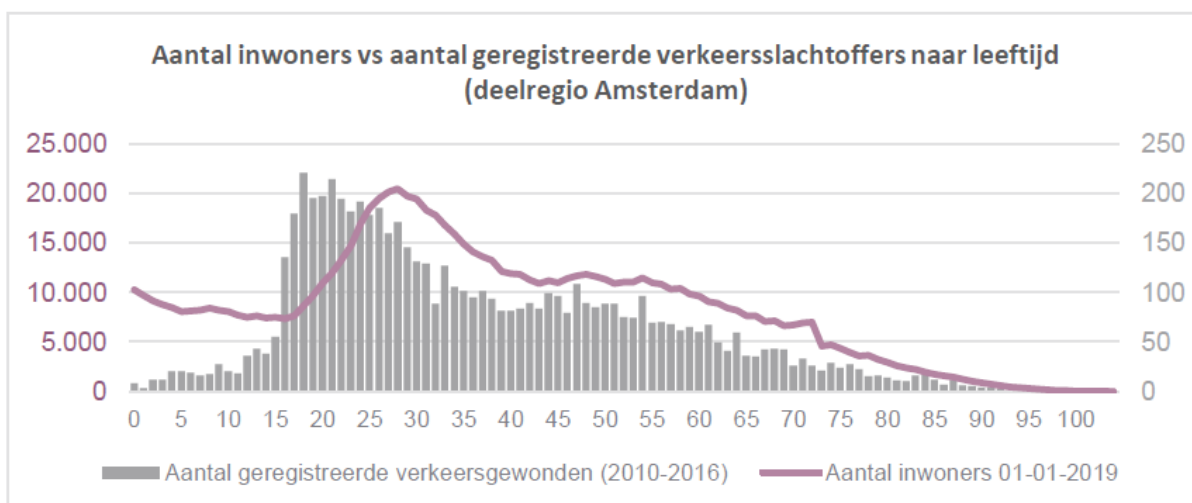
In onderstaande afbeelding zijn de verschillende slachtoffers per vervoerwijze aangegeven. Duidelijk is te zien dat er in 2019 minder snorfietsers gewond zijn geraakt. Het aantal fietsslachtoffers is licht gestegen. [bron: VIA]



Op basis van de cijfers uit VIA-stat in de periode 2017 t/m 18-12-2019 zijn de meest onveilige wegvakken binnen de politie-eenheid Amsterdam geselecteerd. Hierbij zijn de rijkswegen buiten beschouwing gelaten. Bij deze wegvakken is vervolgens gekeken naar de locaties en de problematiek van de ongevallen waarna vervolgens een Top 10 (projectwegen) is samengesteld. Voor deze projectwegen is een analyse gemaakt van ongevallen en gereden snelheid per dag en per uur. Dit is input voor de handavingsinzet: op welke dag van de week en op welke uren van de dag is handhaving gewenst, gericht op welke doelgroepen.

Leeftijd

Onderstaande figuren (afkomstig uit de risicoanalyse in opdracht van de Vervoerregio) geven het aantal inwoners versus het aantal verkeersslachtoffers naar leeftijdscategorie, en de verandering van het aantal inwoners naar leeftijdscategorie. We zien in de eerste figuur dat de risico's het grootst zijn bij jongeren en ouderen (dit zijn de delen in de grafiek waar het aantal verkeersslachtoffers dichtbij of boven de lijn van het aantal inwoners ligt, dus relatief veel slachtoffers ten opzichte van het aantal inwoners in die leeftijdscategorie). In de tweede figuur zien we voor de jaren 2030, 2040 en 2050 het aandeel jongeren en vooral het aandeel ouderen toenemen. De risicogroepen jongeren en ouderen worden de komende jaren dus nog belangrijker.



2.3 Krachtenveld

Het krachtenveld rondom verkeersveiligheidsbeleid is de afgelopen jaren in beweging. Deze paragraaf beschrijft de ontwikkelingen en de consequenties voor het verkeersveiligheidsbeleid.

2.3.1 Reorganisatie en programma infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen

Onder de noemer 'Slagvaardig Werken in de Openbare Ruimte' (SWOR) is de gemeente Amsterdam eind 2018 grootschalig gereorganiseerd. Insteek was een besparing en meer slagvaardig werken. Deze insteek is vertaald naar een meer centrale regie, en dus minder autonomie voor (beleidsbepaling door) de stadsdeelorganisaties. Dit uit zich als volgt:

- Voorheen voerden stadsdeelorganisaties als wegbeheerder zelfstandig projecten en infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen uit, veelal op verzoek van Amsterdammers. Sinds de reorganisatie maken stadsdeelorganisaties geen eigen beleid meer, en ze hebben geen eigen begroting meer. Ze zijn nu gemandateerd opdrachtgever, in plaats van gedelegeerd opdrachtgever. Ze agenderen opgaven en wensen, en sturen bij op de uitvoering van beleid.
- Er zijn centrale directies voor beleid (Verkeer en Openbare Ruimte, V&OR) en uitvoering (Stadswerken) geïntroduceerd. V&OR is regisseur en initiator van alle projecten in de stad inclusief infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen. stadsdeelorganisaties adviseren o.a. aan V&OR.
- De pijler 'infrastructurele maatregelen' is hierbij tijdelijk op de achtergrond geraakt. De realisatie van de infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen (zoals drempels, bandenversmallingen, schoolzones, voetgangersoversteekplaatsen en laad-en-losvoorzieningen / kiss-and-ride zones) is niet overgegaan naar V&OR waardoor in sommige ambtelijke stadsdeelorganisaties verkeersveiligheidsprogramma's werden gerealiseerd terwijl zij geen juridisch wegbeheerder waren en werden in andere stadsdeelorganisaties weinig tot geen infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen getroffen. Op dit moment worden ze via het programma infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen (IVM) opgepakt door V&OR (budget circa € 1,75 miljoen per jaar), met de intentie dat dit vanaf 2021 wordt overgenomen door Stadswerken. De exacte invulling (verantwoordelijkheden, financiering) krijgt nu vorm.

2.3.2 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

In dit plan zijn onder meer afspraken gemaakt om meer risico-gestuurd te gaan werken, regionale en lokale uitvoeringsagenda's op te stellen en een financieringsstrategie te ontwikkelen. Van belang voor de uitvoering van het MJPV is:

Risico-gestuurd werken

In opdracht van de Vervoerregio Amsterdam is een risicoanalyse uitgevoerd. Hierin is onderzocht welke impact de introductie van het SPV2030 heeft op het verkeersveiligheidsbeleid in de regio en dus ook in Amsterdam. Specifieke bevindingen voor Amsterdam waren:

- Risico's vanuit het oogpunt van infrastructuur

- Meeste ernstige verkeersgewonden onder fietsers op gemeentelijke 50 km/uur wegen: wegvakken en 4-taks kruispunten. Minder op 3-taks en rotondes.
- Automobilisten op rijkswegen grote risico's
- Gemeentelijke 50 km/uur wegen hebben een hoger risico dan 30 km/uur wegen.
- Risico's vanuit het oogpunt van doelgroepen
 - meeste ernstige verkeersgewonden onder fietsers van 65 jaar en ouder
 - fietsers in andere leeftijdsgroepen scoren hoog
 - Relatief gezien: bromfietsers van middelbare schoolleeftijd en ook van 18 t/m 24 jaar grote risico's
 - Verkeersdeelnemers onder de 12 jaar komen pas onderaan de toprisico's voor, evenals de automobilisten (die dan de jongere automobilisten betreffen).
- Risico's vanuit oogpunt gedrag (Algemeen voor alle regio's en komt overeen met risico's SPV)
 - Snelheid
 - Rijden onder invloed van alcohol/drugs
 - Afleiding
 - Fietsers: fietsverlichting en roodlichtnegatie

Regionale en lokale uitvoeringsagenda's

In het Startakkoord SPV is afgesproken dat regionale overheden, met ondersteuning van een procesbegeleidingsteam en een expertiseteam, tot gedegen analyses komen van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's. Op basis hiervan stellen regionale overheden uitvoeringsagenda's op. De Vervoerregio Amsterdam trekt dit voor de gehele regio Amsterdam en heeft recent een brede verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd, waarmee de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's in de regio inzichtelijk zijn gemaakt. Amsterdam was een van de deelgebieden in dit onderzoek. Vervolgactie is om een uitvoeringsagenda voor Amsterdam op te stellen (door Amsterdam, in afstemming met de Vervoerregio).

Financieringsstrategie

Het Rijk stelt tot 2030 in totaal 500 miljoen euro beschikbaar voor een investeringsimpuls in het verkeersveiliger maken van wegen en fietspaden. Het geld wordt in verschillende tranches ingezet. In de eerste tranche, voor 2020 en 2021, is in totaal 100 miljoen euro beschikbaar. Dit budget dient als cofinanciering voor 50% van de kosten voor maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. Van dit budget is ongeveer 90% bestemd voor infrastructurele maatregelen, en ongeveer 10% voor gedragsmaatregelen. De rijkssubsidie betreft alleen uitvoeringskosten (net als de VRA-bijdrage op infrastructurele maatregelen). Voorbereidingskosten zijn ongeveer een derde tot de helft, en hier zit geen subsidie op. Zie ook paragraaf 0 (Organisatie van de) financiering.



3 Tussentijdse evaluatie MJPV 2016-2021

Het MJPV bestaat uit een pakket van circa 30 (sub)maatregelen, onderverdeeld in 3 programmapijlers: Infrastructuur, Gedrag/Educatie en Handhaving. De maatregelen en de pijlers worden geëvalueerd op werkwijze, inzet en effect.

3.1 Evaluatie per maatregel

Het MJPV bestaat uit verschillende type maatregelen, die een weergave geven van waar in 2016 aan gewerkt werd of waar potentiële winst werd gezien. Deze categoriseren we als volgt:

- **Doorlopende activiteiten:** dit zijn (veelal meerjarige) activiteiten, zoals educatie, handhaving, het plaatsen van digitale informatieborden, het schouwen van schoolomgevingen en de ongevalanalyses van de Werkgroep Black Spots. Ook het toepassen van (bestaande) richtlijnen valt hieronder. Denk hierbij aan het inrichten van de wegen volgens de uitgangspunten van Duurzaam Veilig en het hanteren van ongevalsprotocollen.
- **Onderzoeken:** gemeente Amsterdam doet veel onderzoek naar mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen. Het gaat enerzijds om onderzoeken naar aanleiding van trends, en anderzijds om onderzoeken naar aanleiding van acute (politieke) urgentie. Voorbeelden zijn onderzoeken naar obstakels op en langs fietspaden, fiets-fiets en fiets-voetgangersongevallen bij VRI's, afwatering van fietspaden, ongevallen met trams en vrachtvoertuigen.
- **Concrete maatregelen:** dit zijn concrete maatregelen die zijn opgenomen in het MJPV, of maatregelen die volgen uit de onderzoeken die als maatregel zijn opgenomen in het MJPV. Denk aan het veiliger inrichten van schoolomgevingen naar aanleiding van de schouwen, en concrete maatregelen zoals de snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/uur en de maatregel om snorfietzers te verplaatsen naar de rijbaan.

De resultaten van de evaluatie per maatregel zijn opgenomen in een factsheet per maatregel. Deze factsheets zijn opgenomen in bijlage 1. Uit de evaluatie komt het volgende beeld naar voren:

Effectiviteit: doelstelling en doelbereik

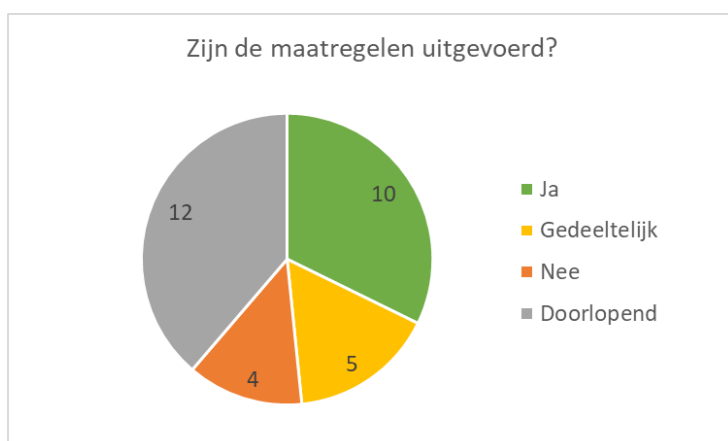
Het meten van de effectiviteit een verkeersveiligheidsmaatregel is gecompliceerd. Langjarige trends tonen aan of de verkeersveiligheid verbetert of niet, maar de directe koppeling aan een maatregel (maatregel X leidt tot Y minder verkeersslachtoffers) is nauwelijks te maken. Dit komt voornamelijk omdat andere, vaak niet aanwijsbare variabelen ook invloed hebben. De maatregelen in het MJPV hebben dan ook niet een dergelijke doelstelling meegekregen. De wel geformuleerde doelstellingen zijn gerelateerd aan de inzet (het uitvoeren van een onderzoek, het uitvoeren een x-aantal handhavingsacties/uren, het aanpakken van een x-aantal blackspots). De effectmeting is dan ook op hetzelfde niveau: zijn deze doelen behaald?

Doelbereik: voortgang van de uitvoering

Van alle maatregelen in het MJPV categoriseren we 12 als doorlopende activiteiten. Daarnaast zijn er 19 onderzoeken en maatregelen met een concrete begin- en einddatum. Van deze 19 zijn er 10 volledig uitgevoerd, 5 gedeeltelijk en 4 (nog) niet. Zoomen we in op de 4 maatregelen die (nog) niet zijn uitgevoerd, dan zien we:



- voor 2 maatregelen is een gewijzigde scope is bepaald (de maatregel is anders ingevuld dan bij het opstellen van het MJPV is voorzien). Dit betrof de maatregelen 16 (onderzoek linksaf rechtdoor) en 19 (Onderweg OFFline voor voetgangers).
- voor 1 maatregel ontbrak data om de maatregel uit te werken. Dit betrof maatregel 22 (onderzoek aandeel toeristen bij ongevallen).
- 1 maatregel heeft geen opvolging gekregen. Dit betrof maatregel 23 (onderzoek effect goederenvervoer op doorstroming en verkeersveiligheid).



Voortgang: oorspronkelijke invulling en voortschrijdend inzicht

Het MJPV heeft een looptijd van vijf jaar. In zo'n periode kunnen nieuwe inzichten ontstaan. Dat zien we terug in de nadere invulling van de maatregelen. Er wordt op een adaptieve wijze gewerkt, waarbij wordt afgewogen wat er leeft in de samenleving en welke ontwikkelingen er zijn qua (kwetsbare) doelgroepen. Dit bepaalt de nadere selectie / invulling van maatregelen binnen de scope van het MJPV. Voorbeelden zijn het vervangen van een onderzoek naar wachttijdindicatoren bij VRI's door het nu lopende onderzoek roodlichtnegatie (en daarnaast een pilotonderzoek van de WBA naar LED-lijnen), en het opzetten van de campagne 'Spaakbeknelling 2018' om de veiligheid van kinderen achterop de fiets te verbeteren. Deze adaptieve aanpak heeft als voordeel dat goed aangesloten wordt bij de (ervaren) problematiek. Het heeft wel als consequentie, dat de doelstellingen van het MJPV (in termen van de uit te voeren maatregelen) niet altijd leidend zijn. Maatregelen worden dus vervangen door andere, indien dat bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

Voortgang: uitvoering infrastructurele maatregelen onder druk

Gemeente Amsterdam voert als onderdeel van het MJPV veel verkeersveiligheidsonderzoeken, -scans en -schouwen uit. Hieruit volgen adviezen tot uitvoering van kansrijke infrastructurele maatregelen. Het blijkt echter dat die maatregelen lang niet altijd uitgevoerd kunnen worden. Uit de evaluatie blijkt dat hier verschillende oorzaken voor zijn:

- Het beschikbare budget voor verkeersveiligheid is beperkt, in verhouding tot hoeveelheid zinvol geachte maatregelen. Er is dus onvoldoende budget om alle voorgestelde

maatregelen direct uit te voeren. Ook de beschikbare tijd (tijdvakken voor uitvoering van maatregelen) is een beperkende factor.

- Besluitvorming vindt vaak plaats over individuele maatregelen, ook als die maatregelen klein zijn. Hierbij vallen kleinere maatregelen soms buiten de boot, ten faveure van grotere maatregelen. We zien dit terug bij kleine infrastructurele maatregelen die zijn aangevraagd door bewoners, die zijn geadviseerd vanuit blackspot analyses, en die zijn geadviseerd vanuit de schouw van schoolomgevingen.
- De reorganisatie, waarbij besluitvorming is gecentraliseerd (stadsdeelorganisaties zijn nu gemandateerd in plaats van gedelegeerd opdrachtgever), heeft geleid tot onduidelijkheid over wie aan de lat staat voor besluitvorming over en realisatie van kleine infrastructurele maatregelen.

Voortgang: samenwerking met andere programma's / agenda's

Het MJPV staat als programma niet op zichzelf. Er zijn meerdere programma's die een relatie hebben met verkeersveiligheid. Ook al hebben die programma's het thema verkeersveiligheid niet in hun doelstelling staan, ze hebben wel invloed op verkeersveiligheid. Het meest concrete voorbeeld is de relatie met de agenda Autoluw, die zich bezighoudt met de doorontwikkeling van de maatregel 50→30 km/uur. Ook andere programma's hebben invloed op de verkeersveiligheid, omdat ze effect hebben op de vervoerwijzekeuze van de Amsterdammer (meerjarenplan fiets, agenda taxi, uitvoeringsagenda stedelijke logistiek).

Uit de uitvoeringsagenda stedelijke logistiek: "Verkeersveiligheid is bij alle maatregelen een randvoorwaarde. Veel van de uitvoeringsmaatregelen dragen actief bij aan de verkeersveiligheid van verkeersdeelnemers. Met het terugdringen van het aantal kilometers en het foutief en langdurig stilstaan dragen de maatregelen bij aan de verkeersveiligheid."

Afstemming tussen de verschillende programma's gebeurt veelal ad-hoc. De lijntjes zijn kort. Uit de gevoerde gesprekken in het kader van deze opdracht ontstaat echter wel het beeld, dat programma's explicieter kunnen samenwerken op basis van gezamenlijke verkeersveiligheidsdoelstellingen (integrale afweging: wie is voor wat verantwoordelijk, en hoe kun je elkaar helpen).

3.2 Evaluatie per pijler

Op basis van de evaluatie per maatregel zijn samenvattende conclusies te trekken over de drie programmapijlers.

3.2.1 Infrastructuur

De pijler infrastructuur beslaat een belangrijk deel van de verkeersveiligheidsbegroting (circa € 2,5 miljoen per jaar). Binnen deze pijler worden diverse onderzoeken uitgevoerd (circa 10% van de pijler infrastructuur). Ook worden maatregelen op straat gerealiseerd (circa 90% van de pijler infrastructuur), met dien verstande dat niet alles wat vanuit onderzoeken (en meldingen) geadviseerd wordt, ook direct uitgevoerd kan worden. Hiertoe ontbreekt budget.

Voor de uitvoering van projecten ontvangt de gemeente Amsterdam een dekking vanuit de Vervoerregio. Over het totaal aan projecten binnen deze pijler is die dekking circa 10%. De overige

90% komt uit de gemeentelijke middelen. De dekking op onderzoeken is hoger dan de dekking op realisaties. Het vinden van aanvullende financieringsbronnen voor de realisatie van maatregelen op straat zou de effectiviteit van het verkeersveiligheidsprogramma vergroten. Voor een slagvaardige uitvoering is daarbij gewenst dat niet over iedere kleine maatregel afzonderlijk besluitvorming moet plaatsvinden. In paragraaf 0 is dit verder uitgewerkt.

Een groot deel van de infrastructuur maatregelen in het MJPV is gericht op de grootste risicogroepen (jongeren, ouderen, fietsers). Denk aan het verwijderen of beter zichtbaar maken van obstakels op fietspaden, onderzoek naar kantmarkering langs vrijliggende fietspaden, onderzoek veilige trottoirbanden, onderzoek gebruik fietspaatjes van buigzaam materiaal, onderzoek naar veilige schoolomgevingen. Nu deze onderzoeken zijn uitgevoerd, zou de inzet de komende jaren moeten liggen op de uitvoering op straat.

De afgelopen jaren is meermaals onderzoek gedaan naar voorrangssituaties tussen fietsers en voetgangers op kruispunten. Dit levert eigenlijk geen nieuwe inzichten op. Bovendien is het op kruispunten vaak zo druk, dat juist ook verkeersgedrag (hoe gaan we onderling met elkaar om) in grote mate de verkeersveiligheid bepaalt.

Verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan is een zeer positieve risico-gestuurde maatregel gebleken. Er is meer ruimte op het fietspad ontstaan, er zijn minder conflicten tussen fietsers en snorfietsers. Tegelijkertijd is het aantal snorfietsers afgenomen.

Maatregelen gericht op de logistiek (inzet van 360 graden camera's ter voorkoming van dodehoekongevallen met vrachtwagens, inrichten spiegelfastelplaatsen, onderzoek effecten goederenvervoer op verkeersveiligheid) zijn vooralsnog beperkt in aantal en ook beperkt effectief gebleken. De logistiek maakt een sterke ontwikkeling door, met een forse toename van het aantal bestelbusjes en Licht Electriche VrachVoertuigen (LEV's). De huidige scope van verkeersveiligheid in relatie tot logistiek dient daarom herzien te worden.

3.2.2 Pijler: gedrag/educatie

Binnen het MJPV nemen projecten op het gebied van gedrag en educatie een belangrijke plek in (circa € 1,5 miljoen per jaar). Voor de uitvoering van veel projecten ontvangt de gemeente Amsterdam een dekking vanuit de Vervoerregio. Over het totaal aan projecten binnen deze pijler is die dekking circa 50%. De overige 50% komt uit de gemeentelijke middelen.

Deze pijler richt zich op meedoen aan landelijke campagnes (zoals alcohol en fietsverlichting) en programma's (doortrappen), en op lokale initiatieven (zoals de campagnes Superbelangrijk en Spaakbekenning). Nb. Superbelangrijk, was een eenmalige actie, in afwachting van de invulling van een Rijkscampagne. Dat is MONO geworden, waarbij ervoor gekozen heeft om de voetganger hierin niet mee te nemen. Dit is nog steeds het landelijke standpunt. Een campagne zoals Superbelangrijk, gericht op fietsers én voetgangers, blijft dus (als dit zou worden doorgezet) een lokaal initiatief.

De lokale initiatieven zijn goed gericht op belangrijke risicogroepen (jongeren, fietsers en voetgangers). Naast deze al opgezette lokale initiatieven zien we ruimte voor meer maatwerk op specifiek Amsterdamse risicogroepen, zoals (fietsvaardigheid van) toeristen en expats. Deze groepen worden op basis van ervaringen/gevoel aangeduid als risicogroep, al is de registratie van ongevallencijfers er niet op ingericht om dit cijfermatig te onderbouwen. Belangrijk voor alle campagne- / educatieprojecten is per doelgroep af te wegen welk doelgedrag wordt beoogd. Dit werkt richtinggevend voor de invulling van het project. Zo kan een effectieve aanpak per doelgroep gerealiseerd worden.

3.2.3 Pijler: handhaving

De financiering van maatregelen/inzet binnen de pijler handhaving komt volledig uit de gemeentelijke middelen. Er is geen bijdrage vanuit bijvoorbeeld de Vervoerregio. Gemeente Amsterdam voert handhavingsacties uit conform het jaarlijks handhavingsplan. De beschikbare handhavingscapaciteit wordt hiermee zo gericht mogelijk ingezet, waarbij de aandacht vooral uitgaat naar de grootste (gemeten) gedragsrisico's (snelheid/alcohol/drugs), die volgen uit de verkeersveiligheidsanalyses.

Met het opkomen van nieuwe risicogroepen constateren we een aanvullende, meer risico-gestuurde handhavingsbehoefte. Bijvoorbeeld waar het gaat om handhaving op het rijgedrag van taxichauffeurs, en handhaving op het parkeren van Licht Electriche VrachtVoertuigen (LEVVs). Met de huidige politiecapaciteit en aanpak is het helaas niet goed mogelijk om ook hier volledig aandacht aan te besteden. De politie kan niet op alle plekken tegelijk zijn. Meer ogen en oren op straat is wenselijk, echter is aanvullende inzet van BOA's geen structurele oplossing. De sleutel ligt bij participatie van bewoners, bezoekers en ondernemers van Amsterdam (eigen gedrag, en signaleringsfunctie).

3.3 **Conclusies en aanbevelingen**

Deze paragraaf bevat een integrale samenvattende beschouwing op de evaluatieresultaten. Ingegaan wordt op de strategie, de inzet op de maatregelen, witte vlekken in de huidige aanpak en de programma-aanpak en sturingswijze. Gezamenlijk geeft dit invulling aan de vragen 'Doet u (gemeente Amsterdam) de goede dingen?' en 'doet u de dingen goed?'

3.3.1 Strategie

Hoge ambitie, maar nog een lange weg te gaan

De belangrijkste ambitie van zowel het MJPV als het SPV2008-2020 is het behalen van 25% minder ernstig gewonden en doden in 2020. Gemeente Amsterdam voegt met het MJPV daar een extra ambitie aan toe, door (per jaar) maximaal 90 ernstig verkeersgewonden per 100.000 inwoners toe te staan. De ambitie van het SPV2030 is hoger, namelijk om tot 0 verkeersdoden in 2050 te komen. Centraal staat een meer risico-gestuurde aanpak; een proactieve aanpak om ongevallen op voorhand te voorkomen.

Waar de ambities hoog liggen, laten de verkeersveiligheidscijfers een ander beeld zien. Van de beoogde sterke verbetering van de verkeersveiligheid is helaas geen sprake. De ontwikkeling van het aantal ongevallen onvoldoende dalend. De afgelopen jaren is er landelijk juist een toenemende trend van ernstig gewonden (Amsterdam kent geen geregistreerde toename in ernstig verkeersgewonden in de afgelopen jaren, al zijn deze getallen niet zuiver aangezien de politieregistratie niet optimaal is en veel fiets-fiets conflicten of eenzijdige ongevallen niet geregistreerd worden; en voor Amsterdam geldt tevens dat het grootste aantal ernstig verkeersgewonden fiets betreft).

Inzet binnen de drie pijlers

De maatregelen van het MJPV zijn verdeeld over drie pijlers. Onderstaande tabel geeft per pijler aan hoe de realisatie aansluit bij de doelen uit het MJPV en welke aanbevelingen er zijn:

Conclusies	Aanbevelingen
Infrastructuur	
+ Maatregelen voor een groot deel gericht op de grootste risicogroepen (jongeren, ouderen, fietsers). + Verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan is een zeer positieve risico-gestuurde maatregel gebleken - Uitvoering maatregelen blijft nog achter bij de adviezen uit de onderzoeken Dat heeft vooral te maken met de keuze dat realisatie opgenomen wordt in beleid, dit duurt bij infra ongeveer 25 jaar voor alles is aangepakt. Er is geen geld in het programma voor de realisatie van maatregelen geregeld, ook niet voor kleinschalige maatregelen. - Onderzoeken naar voorrangssituaties tussen fietsers en voetgangers op kruispunten leveren geen nieuwe inzichten meer op. - Maatregelen gericht op de logistiek zijn vooralsnog beperkt in aantal en ook beperkt effectief gebleken.	Focus leggen op de uitvoering van adviezen uit de onderzoeken, met name t.b.v. de fietser en voetganger. T.b.v. conflicten fietser/voetganger op kruispuntniveau meer inzetten op gedrag (hoe gaan we met elkaar om) dan op infrastructuur. T.b.v. logistiek: focus op innovatieve infrastructurele maatregelen (denk aan intelligente toegang o.b.v. gebundelde stromen) en handhaving (snelheid, parkeren). Dat intelligente toegang kansrijk kan zijn, blijkt uit de onlangs ingevoerde maatregel voor taxi's op de wallen 90% van de SPV investeringsimpuls is gericht op infrastructurele maatregelen. Om hier maximaal gebruik van te kunnen maken, is een passende aanpak voor besluitvorming over infra-maatregelen nodig: maatregelbundels in plaats van losse kleinschalige maatregelen (zie ook paragraaf 0).
Gedrag/educatie	
+ combinatie van landelijke campagnes, en lokale campagnes gericht op specifieke Amsterdamse risicogroepen. - Er is meer ruimte voor maatwerk in benadering van risicogroepen dan nu wordt benut.	Meer inzicht krijgen in de risico's van de risicogroepen toeristen en expats. Meer inzetten op campagnes voor grote / opkomende risicogroepen (jongeren, ouderen, taxi's, toeristen, expats) Maatwerk per doelgroep en bepalen van beoogd doelgedrag
Handhaving	
+ beschikbare handhavingscapaciteit van gemeentelijke BOA's en politie wordt zo gericht mogelijk ingezet. Aandacht gaat uit naar de	Aanvullende instrumenten om in te zetten zijn nodig, ter ontlasting van / ter aanvulling op de huidige politie-inzet. De sleutel ligt bij

grootste (gemeten) gedragsrisico's (snelheid/alcohol/drugs), die volgen uit de verkeersveiligheidsanalyses. - Onvoldoende capaciteit om aanvullende, meer risico-gestuurde handhavingsbehoefte gericht op nieuwe risicogroepen, op te pakken.	participatie van bewoners, bezoekers en ondernemers van Amsterdam (eigen gedrag, en signaleringsfunctie): wisdom of the crowds.
--	---

3.3.2 Witte vlekken in de huidige aanpak

Onder witte vlekken verstaan we trends waar het programma nog niet op inspeelt. Hiertoe is een trendscan uitgevoerd (zie bijlage 2 voor de totale trendscan en toelichting op de gehanteerde begrippen). Onderstaande tabel geeft een overzicht van de witte vlekken / trends (gekoppeld aan zeven behoeftes / waarden van de mens: FUEL, PLEASURE, IDENTITY, CONNECTION, CREATIVITY, AWARENESS en SOULFUL), de mogelijke risico's voor de verkeersveiligheid en de mogelijke richting voor maatregelen. De verdere uitwerking van maatregelen en pijlers is opgenomen in hoofdstuk 3.3.3.

Trend	Risico verkeersveiligheid	Richting voor maatregel
Foodism (FUEL)	Toename van bezorgscooters en -fietsen, waarvan de bestuurders wellicht meer bezig zijn met snelheid en hun telefoon dan met de verkeerssituatie. Ander type verkeersdeelnemer in het wegbeeld.	Gedragscampagne 'onbezorgd' Handhaving
Robotisering (FUEL) & Always on (CONNECTION)	Digitalisering maakt het mogelijk om bijvoorbeeld meer thuis te werken. Dit kan leiden tot minder verkeersbewegingen, wat gunstig kan doorwerken in de verkeersveiligheid. Echter, digitalisering en dan specifiek de mobiele telefoon zorgt ervoor dat we altijd 'aan' staan en daardoor in de bubbel van onze telefoon leven. Hierdoor hebben we minder oog voor het verkeer om ons heen. Variatie van snelheden en soorten verkeersdeelnemers: voertuigen met rijtaak ondersteunende functies, elektrisch fietsen en andere elektrische voertuigen, zoals e-step, e-board	Signaalfunctie via mobiele telefoon Vergunningverlening nieuwe voertuigtypen Rijles (e-bike) Beperking snelheid e-bike / speed-pedelec op basis van geofence (geografisch of o.b.v. drukte) Handhaving
Instant Gratification (FUEL)	De bereidheid om te wachten neemt af: risico voor de verkeersveiligheid i.v.m. roodlichtnegatie, geen voorrang verlenen, geduld en omgang met de ander.	Signaalfunctie via mobiele telefoon (Talking Traffic)

Trend	Risico verkeersveiligheid	Richting voor maatregel
	Ander bestelgedrag van taxi's (taxi app): taxichauffeurs zijn meer met hun telefoon bezig en minder met het verkeer. Taxi's kunnen gaan 'zwerven' door de stad en stoppen waar dit ongewenst is. Online bestellen: gebruik van fietsroutes in plaats van autoroutes door Licht Electricische VrachtVoertuigen (LEVV's), parkeren op de stoep, voertuigen met minder veiligheidsvoorzieningen.	Belonen goed gedrag (o.b.v. reviews van klanten / mystery shoppers) Onderzoek stadsdistributie per fiets (onderdeel van meerjarenplan fiets). Evt. maatregelen voor vergunningverlening LEVV's / handhaving
Populisme, Tribalism (IDENTITY) & Selfism (CONNECTION)	Tolerantie tussen groepen en mensen onderling neemt af: risico op asociaal verkeersgedrag zoals over de stoep fietsen, te hard rijden en geen ruimte geven aan andere weggebruikers.	Gedragscampagne 'enjoy Amsterdam' (voor fietsers als onderdeel van de campagne 'het nieuwe fietsen')
Healthify (AWARENESS)	Toename buitensporters (hardlopen, bootcamp, freerunning), waardoor meer gevarieerde groepen verkeersdeelnemers. Mogelijk een risico omdat ze meer gefocust zijn op hun sportbubbel dan het verkeer.	Signaalfunctie via mobiele telefoon Sportroutes inrichten o.b.v. input sporters
Expatisering & Overtoerisme (IAMSTERDAM)	Expats en toeristen die de verkeersregels niet goed kennen en wél de fiets pakken, maar niet de fietservaring hebben. Voor deze doelgroepen is de telefoon hét hulpmiddel om je weg te vinden in Amsterdam: risico is de telefoonbubbel.	Fietsles op Bikepark (bijvoorbeeld in een Amsterdams park of op de Zuid-as)

3.3.3 Programma-aanpak en sturingswijze

Samenhang MJPV en overige programma's

De verkeersveiligheidsopgave is opgenomen in het programma MJPV en daarmee helder belegd. Andere programma's hebben geen expliciete verkeersveiligheidsopgave (in de zin van een te behalen reductie in aantallen ongevallen / slachtoffers). Wel hebben de lijn en andere programma's afgeleide verkeersveiligheidsdoelstellingen. Bijvoorbeeld bij stedelijk beheer zijn Duurzaam Veilig en de Leidraad CVC leidend bij de onderhoudsopgaven (met onze werkwijze en onze maatregelen dragen we ook bij aan de verkeersveiligheid).. Dit leidt ertoe, dat andere programma's niet expliciet gestimuleerd worden om actief mee te denken over kansen voor verkeersveiligheid. Er lijkt dan ook winst te behalen in de afstemming tussen de programma's, door verkeersveiligheid niet als afgeleid doel, maar als expliciet onderdeel in alle programma's op te nemen en te concretiseren.

Wat daarbij kan helpen, is om voor verkeersveiligheid een aantal KPI's te formuleren, en vervolgens per programma uit te werken welke bijdrage dat programma levert op deze KPI's. Het SPV2030 hanteert vaak de term SPI (Safety Performance Indicator). Deze worden gemeten om de verkeersveiligheid (van een stuk infrastructuur of van een maatregel) te bepalen. Zie ook paragraaf 4.3.4 over risico-indicatoren.

Besluitvorming

Bij de analyse per pijler (paragraaf 3.2) kwam naar voren dat infrastructurele maatregelen voor 90% uit gemeentelijke middelen worden gefinancierd. Op het gebied van verkeersveiligheid zijn cofinancieringsbronnen beschikbaar, vanuit de Vervoerregio Amsterdam en vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Investeringsimpuls Verkeersveiligheid, beschikbaar vanaf medio 2020).

Uit de gevoerde interviews bleek dat cofinanciering weliswaar wordt aangewend, echter nog niet voor het volledige potentieel. Een oorzaak is dat cofinanciering nu vaak op maatregelniveau wordt aangevraagd, in plaats van op het niveau van bundels van maatregelen. Budgetten komen hierdoor via afzonderlijke besluitvorming tot stand, zodat relatief veel werk nodig is voor kleine subsidies.

Het verhogen van cofinanciering is een kans, die interessant is voor bijvoorbeeld Stadswerken of andere programma's bij V&OR. Dit heeft veel potentie, als je kijkt naar de mogelijkheden die er zijn voor het binnenhalen van Verkeersveiligheid financiering van het Rijk en de Vervoerregio Amsterdam.



4 Handelingsperspectief ter aanscherping van het MJPV

Met het MJPV zijn de afgelopen jaren veel goede resultaten behaald. Het gros van de maatregelen uit het MJPV is uitgevoerd/afgerond, of het betreft doorlopende maatregelen zoals jaarlijkse campagnes. Kanttekening is dat meerdere maatregelen zijn geformuleerd als 'het uitvoeren van een onderzoek'. Wanneer zo'n onderzoek is uitgevoerd, zijn daarmee nog niet de aanbevelingen / maatregelen die voortkomen uit dat onderzoek ook uitgevoerd.

Daarbij komt, dat de verkeersveiligheid blijvend onder druk staat, in Nederland en ook in Amsterdam. Recentelijk is het SPV2030 geïntroduceerd. De extra nadruk op de risico-gestuurde aanpak in het SPV2030 heeft (landelijk) nog niet geleid tot een grote verbetering van de verkeersveiligheid. In het Bestuurlijk Overleg verkeersveiligheid SPV2030 van december 2019 is in dat kader dan ook het volgende vastgesteld (citaat uit het landelijke overleg):

- Partijen wisten allemaal bij het ondertekenen van het SPV2030 dat het geen gemakkelijke opgave zou worden. En dat nieuwe inzet zich niet altijd vertaalt in een direct resultaat. De integrale en risico-gestuurde aanpak moet verder worden uitgewerkt, maar er zijn **nu extra maatregelen nodig**. Waar voorgaande jaren nog sprake was van een stagnatie in de daling van het aantal verkeersdoden, blijkt uit recente cijfers dat dit zich nu ombuigt tot een stijgende trend. Daarnaast zijn de risico's uit de eerste inventarisaties van een dusdanige grootte dat, als er geen extra maatregelen worden genomen, een verder stijgende trend wordt ingezet. De partijen kunnen en willen dit niet accepteren.
- Partijen spreken samen de intentie uit om op korte termijn gezamenlijk een extra impuls te geven aan de aanpak van de **prioritaire risico's** en de **meest verkeersonveilige locaties op het onderliggend wegennet**.
- Partijen onderschrijven - op grond van de eerste risico-inventarisaties - dat met name **kwetsbare verkeersdeelnemers, (fiets)infrastructuur, afleiding en snelheid** op het onderliggend wegennet de prioritaire risico's zijn.

Dit hoofdstuk beschrijft wat deze opgave betekent voor het handelingsperspectief voor gemeente Amsterdam. De beschrijving is opgedeeld in drie onderdelen:

1. **Proces en organisatie** (strategie, organisatie);
2. **Maatregelen en pijlers** (handelingsperspectief per maatregel en programmapijler);
3. **Uitvoeringsprogramma SPV Amsterdam** (hoe kan dit eruit zien?)

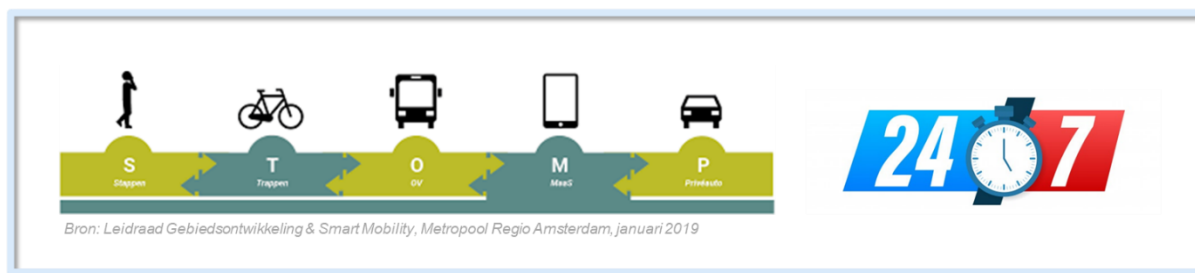


4.1 Proces en organisatie

4.1.1 Strategie

Steden in binnen- en buitenland hanteren verschillende strategieën om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bijlage 3 geeft een overzicht van steden die op het gebied van verkeersveiligheid goed scoren en een duidelijke strategie hanteren. Deze kunnen dienen als inspiratie voor Amsterdam. Gekeken is welke elementen uit de strategieën van deze steden passend zijn voor Amsterdam. Met die elementen is hieronder een risico-gestuurde strategie voor Amsterdam geformuleerd.

Voorbeeldsteden zetten vaak in op een lage maximumsnelheid en op ruimte geven aan lopen en fietsen (het STOMP principe). Voor risico-gestuurde prioritering/locatiebepaling van maatregelen en handhaving wordt slim gebruik gemaakt van technologie en wisdom of the crowds. Deze twee strategieën adviseren wij ook aan de gemeente Amsterdam: **"STOMP, 24/7"** en **"Wisdom of the crowds, data-gedreven"**.



STOMP, 24/7

STOMP is een afkorting, die staat voor Stappen (lopen), Trappen (fietsen), OV, MaaS (deelmobiliteit), Privéauto. STOMP geeft een prioritering aan (stappen heeft de hoogste prioriteit, privéauto heeft de laagste prioriteit). Het geeft prioriteit aan lopen en fietsen, en zet het minst in op het gebruik van de privéauto. Hiermee wordt ingezet op ruimte, gezondheid, en veiligheid (lage snelheden, minder auto's als botspartner). Kwetsbare verkeersdeelnemers krijgen hierdoor ruimere mogelijkheden om veilig aan het verkeer deel te nemen. Deze strategie is in lijn met:

- het Bestuurlijk Overleg SPV2030 van december 2019 (o.a. gericht op de benodigde aandacht voor de risicogroep fietsers, en (fietsende) jongeren en ouderen, en snelheid)
- Amsterdamse ambities ten aanzien van Autoluw en fiets. De huidige agenda Autoluw en het Meerjarenprogramma Fiets dragen bij aan deze strategie.

24/7 betekent dat deze prioritering geldt op elke dag van de week, en op ieder moment van de dag. In de praktijk heeft dit in onze beleving vooral implicaties voor het openbaar vervoer in Amsterdam. Op dit moment rijden bussen, trams en metro buiten de spits en in de nachtelijke uren minder vaak of helemaal niet. Met name in avonden en nachten betekent dit, dat andere modaliteiten gekozen worden, zoals de auto (taxi, deelauto, privéauto). Deze geven een hoger veiligheidsrisico. Er is dus winst te behalen door het vergroten van het OV aanbod op de rustige momenten van de dag/nacht. De vraag is of dit realistisch is. Het is in ieder geval een veel bredere afweging, die buiten de scope van het programma valt.



Wisdom of the crowds, data-gedreven

Wisdom of the Crowds betekent, dat gebruik gemaakt wordt van het geluid van de inwoners, bezoekers en ondernemers in Amsterdam. De inzet van slimme technologie en data spelen hierbij een belangrijke rol.

Wisdom of the crowds kan ingezet worden voor de prioritering/locatiebepaling van maatregelen. Locaties die vaak als onveilig worden beleefd, kunnen door burgers worden gemeld en vervolgens met voorrang worden onderzocht. Ook kan hier gericht handhaving door politie of BOA's worden ingezet (bijvoorbeeld bij meldingen over snelheidsovertredingen). Nb. het is niet de bedoeling dat het meest wordt geacteerd daar waar het hardst wordt geschreeuwd. Maak het doen van meldingen dus makkelijk en inzichtelijk voor iedereen, bijvoorbeeld via een online meldingenkaart. Pas de werkwijze uniform toe in alle stadsdelen (1 systeem voor de hele stad).

Wisdom of the crowds kan ook zorgen voor 'zelfsturing' en daarmee ook een vorm van handhaving zijn. In aanvulling op de wettelijke handhaving door politie en BOA's, kunnen gebruikers van mobiliteitsdiensten bijvoorbeeld reviews geven over de kwaliteit van de dienst (denk aan de kwaliteit / veiligheid van een huurfiets, het rijgedrag van een taxichauffeur). Dergelijke reviews worden nu ook al gegeven. De uitdaging is om te kijken hoe je daar gebruik van kunt maken in het verkeersveiligheidsbeleid.

Meldingen / reviews van burgers zijn al een vorm van data. Een meer geautomatiseerde vorm van data-gedreven werken is ook denkbaar. Op routes die veel gebruikt worden door voetgangers en fietsers kunnen bijvoorbeeld als eerste knelpunten worden weggenomen (denk aan prioriteit geven op kruispunten, verbreden van fietspaden) en kunnen ontbrekende schakels worden gerealiseerd. Er zijn ook minder vrijblijvende vormen van data-gedreven werken denkbaar: bijvoorbeeld een taxivergunning afhankelijk stellen van het getoonde rijgedrag (zoals datalogging overtreding maximumsnelheid, rij- en rusttijden). Deze strategie is in lijn met:

- de toenemende technologische mogelijkheden en data-gedreven werken;
- de wens om de burger als direct belanghebbende nauw te betrekken;
- de behoefte aan aanvullende handhavingsinzet, bovenop de beschikbare politie-inzet.

4.1.2 Organisatie

Zoals genoemd in paragraaf 2.3.1, is de gemeente eind 2018 grootschalig ambtelijk en bestuurlijk gereorganiseerd. Deze reorganisatie heeft onder andere invloed op de besluitvorming rondom infrastructurele projecten. De infrastructurele maatregelen zijn hierbij tijdelijk op de achtergrond geraakt. Op hoofdlijnen stelt het organisatieplan dat V&OR (het programma IVM) verantwoordelijk is voor de programmering en het programma verkeersveiligheid en dat de stadsdeelorganisaties kunnen agenderen en kunnen bijsturen op de realisatie (adviserende rol ten aanzien van uit te voeren maatregelen, ontwerp en prioritering).

Het organisatieplan gaat alleen over de IVM. Momenteel loopt er afstemming tussen V&OR en Stadswerken over o.a. de afhandeling van SIA en wat een kleine functionele wijziging is. De uitkomsten daarvan worden overgenomen in het organisatieplan.

Er is veel energie gestopt in het uitdenken en beschrijven van heldere werkprocessen. Definitiekwesties kunnen daarbij nog wel voor onduidelijkheid zorgen. Wij adviseren daarom de volgende doorvertaling van de opgestelde werkprocessen:

- Stel heldere definities op voor een infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregel (IVM) en een kleine functionele wijziging (KFW)¹. Dat is noodzakelijk voor een eenduidige omschrijving van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van V&OR, stadsdeelorganisaties en Stadswerken. Bijvoorbeeld:
 - Infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen (IVM) zijn maatregelen die *moeten* (> 25m², >25 strekkende meter, > 3 dagen) worden voorgelegd of waarvan het *gewenst* (werk-met-werk, check op ondergrondse kabels & leidingen, benodigd coördinatie nummer voor de WIOR) is dat deze worden voorgelegd aan het coördinatie stelsel en waarvoor een BLVC plan *gewenst* is.
 - Kleine functionele wijzigingen (KFW) zijn maatregelen die te klein én losstaand zijn om aan de definitie van IVM te voldoen.
- Hanteer een voorbeeldencatalogus, die met foto's van praktijksituaties duidelijk maakt wat een IVM is en wat een KFW is.
 - IVM: bijvoorbeeld het plaatsen van drempels en bandenversmallingen op het hoofdnet.
 - KFW: bijvoorbeeld het plaatsen van borden en wegmarkeringen
- Stel een gezamenlijke infra-database op met IVM en KFW, ten behoeve van de prioritering en programmering deze maatregelen. Nb. We stellen voor om deze database nog breder op te zetten, zie paragraaf 4.3.1).
- Leid alle inputkanalen van meldingen/knelpunten (o.a. vanuit programma's, de stadsdeelmanagers, de SIA meldingen) hier naartoe. V&OR coördineert de binnenkomende verzoeken, neemt ze correct op in de database, labelt ze als IVM of KFW. Vervolgens worden ze conform werkwijze IVM of KFW verder opgepakt door de verantwoordelijke organisatieonderdelen. Pakketten met gebundelde gelijksoortige maatregelen kunnen op deze wijze ook in één keer opgevoerd worden voor cofinanciering. Nb. Deze aanbeveling is in lijn met de gedachte van meer slagvaardig werken, meer regiefunctie (SWOR).

¹ Deze actie is al gestart vóór dit onderzoek.



4.2 Maatregelen en pijlers

In deze paragraaf geven we advies over de maatregelen en pijlers. Het betreft aanscherpingen en aanvullingen op de maatregelen uit het huidige MJPV, aanbevelingen voor de drie pijlers en een voorstel voor mogelijke investeringsscenario's.

4.2.1 Maatregelen

Per maatregel geven we in deze paragraaf aan welke aanscherpingen en aanvullingen we zien voor verbetering van de verkeersveiligheid.

Nr	Maatregel	Aanscherpingen en aanvullingen
1a	Onderzoeken toepasbaarheid kantmarkering langs vrijliggende fietspaden.	Opnemen in ontwerpnormen. Uitrol is geen programmatische maatregel.
1b	Onderzoeken welke trottoirband het meest veilig is voor fietsers én voetgangers.	Opnemen in ontwerpnormen. Uitrol is geen programmatische maatregel.
1c	Onderzoeken van het gebruik van fietspaaltjes van buigzaam materiaal.	Alle paaltjes die niet nodig zijn worden in 2020 en 2021 verwijderd, paaltjes die noodzakelijk zijn worden voorzien van de juiste inleidende markeringen, verlichting en zichtbaarheid. Betrek hierin ook de toepassing van buigzame paaltjes.
2	Aanbrengen schampstroken op locaties met parkeerhavens langs de drukste fietsroutes: ontwikkelen van de beste manier om de schampstrook vorm te geven (breedtes, hoogte, materialen, kleuren) bij beperkte ruimte.	Opnemen in ontwerpnormen (is gedaan). Uitrol is geen programmatische maatregel.
3	Onderzoeken van de mogelijkheid om ongevallen te voorkomen die worden veroorzaakt door onveilige voorrangssituaties tussen fietsers op kruisingen.	Kruispuntontwerp in ontwerprichtlijn opnemen, waarbij afrijdende fietsstroom voorrang heeft (ter voorkoming van fiets-fiets conflict op geregelde kruispunten), naar het voorbeeld van Amstelveenseweg-Vondelpark. Fiets-fiets conflictpunt wordt daarmee te zien als 'kruispunt'.
4a	Aanmoedigen verkeersveilig gedrag van fietsers: meedoen met de campagnekalender van het Rijk.	Opzetten monitoringprogramma om bereik en effect van gedragscampagnes te kunnen meten. Indicatoren kunnen bijvoorbeeld zijn: aantal verkochte fietsslampjes, bereik van een campagne via social media, aantal geconstateerde overtredingen.
4b	Aanmoedigen verkeersveilig gedrag van fietsers: meedoen met de Rijkscampagne 'Val op, fiets verlicht', fietsslampjes aanbieden bij Fietspuntstallingen, bijdragen aan handhavingsacties, controle op verlichting en afstelling van de fiets bij graveeracties.	

Nr	Maatregel	Aanscherpingen en aanvullingen
4c	Aanmoedigen verkeersveilig gedrag van fietsers: aanvullende campagnes bij Amsterdamse prioriteiten zonder landelijke campagne, zoals 'Veilig achterop'.	Nieuwe campagnes richten op opkomende risico's/groepen zoals: snelheidsoverschrijding in 30-km zones
4d	Aanmoedigen verkeersveilig gedrag van fietsers: onderzoeken van de effecten van wachttijdindicatoren bij verkeerslichten op het wachtgedrag van fietsers én voetgangers.	In plaats van onderzoek wachttijdindicatoren, of LED lichtlijnen: onderzoek roodlichtnegatie en bijvoorbeeld toepassen mogelijkheden Talking Traffic (informatie over tijd-tot-groen bij ivRI's).
5	Streven het onderhoudsniveau van wegen te verhogen naar 'Verzorgd', zoals omschreven in het coalitieakkoord.	Geen programmatische maatregel, verwijderen uit MJPV
6	Onderzoeken hoe we de afwatering van fietspaden kunnen verbeteren (in het kader van Amsterdam Rainproof, samen met Waternet).	Meldingen in registratiesysteem van Waternet koppelen aan infra-database IVM/KFW → frequente meldlocaties snel aanpakken.
7	Verplaatsen van snorfietzers met helm naar de rijbaan, in de zone binnen de ring A10 exclusief stadsdeel noord. Maatregel is al uitgebreid naar stadsdeel noord en daarmee het hele gebied binnen de ring A10 (enkele specifieke wegen uitgezonderd).	Verdere uitbreiding zou buiten de ring A10 zijn. Dat is niet aan te bevelen want: minder drukte op het fietspad (dus minder noodzaak), meer stroomwegen Amsterdam Zuid (hogere snelheden), minder helder afgebakend gebied (dus meer onduidelijkheid richting weggebruiker), hoge kosten.
8	Handhaven op snor- en bromfietsoverlast, conform het jaarlijks Stedelijk Handhavingsprogramma.	Continueren/intensiveren. Weeg af of deelscooters als aparte doelgroep moeten worden onderscheiden (is daar informatie van beschikbaar?)
9	Verder uitwerken en optimaliseren van camerahandhaving zoals die plaatsvindt bij de passage van het Rijksmuseum en wordt onderzocht bij de Cuyperspassage (als de eindevaluatie daartoe aanleiding geeft).	Overgedragen naar beheer.
10	Blijven inrichten van de wegen in Amsterdam volgens de landelijk vastgestelde principes van Duurzaam Veilig (transformatie meenemen in lopende projecten).	Geen programmatische maatregel, verwijderen uit MJPV
11	Tijdelijk plaatsen interactieve digitale informatieborden om automobilisten op hun snelheid te wijzen, overleg met de politie en het Openbaar Ministerie over de	Continueren. Aanvullend: inzet tijdelijke snelheids-camera's op locaties waar snelheid te hoog ligt.

Nr	Maatregel	Aanscherpingen en aanvullingen
	mogelijkheden voor automatische handhaving.	
12	Terugbrengen maximumsnelheid van wegen in het centrum van 50 km/uur naar 30 km/uur, waar mogelijk.	In zo kort mogelijke doorlooptijd uitvoeren (t.b.v. eenduidigheid richting weggebruikers). * Aanvullend: gedragscampagne met beloningselement (zoals: juiste snelheid = geld sparen voor de buurt). * Aanvullend: ISA pilot om weggebruikers te helpen om niet harder dan 30 km/uur te rijden. ISA is een Intelligente Snelheids Assistent. De auto kan hierbij niet harder rijden dan de geldende maximumsnelheid (dit is een dwingende variant), of de auto ondersteunt de bestuurder, bijvoorbeeld met een geluidsignaal of een zwaarder gaspedaal wanneer de maximumsnelheid wordt overschreden. * Aanvullend: handhaving via bijvoorbeeld mobiele flitscamera's.
13	Veiliger maken van oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers over de 50-km wegen.	Meer een ontwerpnorm-kwestie, dan een programmatische MJPV-maatregel. Geen focus op leggen. Alleen richten op wegen die na invoering 50→30 een maximumsnelheid 50 houden.
15a	Uitvoeren schouw van basis- en middelbare scholen waar dat nodig is, maar nog niet is gedaan.	Focus op uitvoeren adviezen uit de reeds uitgevoerde schouwen, voordat nieuwe schouwen worden uitgevoerd.
15b	Uitvoeren maatregelen in infrastructuur en/of motiveren verkeersveilig gedrag in schoolomgeving (zoals lopend of te fiets naar school).	Scherper definiëren in afzonderlijke maatregelen. Bijvoorbeeld: uitvoeren pilot schoolstraten bij 3 scholen per jaar.
16	Onderzoeken waar het mogelijk is om links afslaan en rechtdoor te gaan eenvoudiger te maken op kruispunten met verkeerslichten, bijvoorbeeld door het aanleggen van grote opstelvakken (zogenaamde 'Opgeblazen Fietsopstelstroken, OFOS). Nb. Scope van het onderzoek is gewijzigd. Geen OFOS onderzoek gedaan, wel ingezet op Doortrappen en onderzoek relaxte routes.	Rapportage relaxte routes geeft een groot aantal mogelijke verbeteringen aan de infra, om relaxt fietsten te bevorderen. De verbeteringsuggesties op de relaxte routes zijn nog niet uitgevoerd. Er is een top 10 lijst met punten waarvoor verbetervoorbeelden zijn gemaakt: uitvoeren verbeteringsuggesties.

Nr	Maatregel	Aanscherpingen en aanvullingen
17	Verbeteren solitaire overgangen op onverharde trambanen, bijvoorbeeld met behulp van waarschuwingslichten en geluiden (de zogeheten Tram Waarschuwingsinstallatie (TWi)).	Continueren conform uitgewerkte aanpak (o.a. schouw tramlijn 19). Daarbij Rotterdamse lantaarn als voorbeeld betrekken: compacte lantaarn (mogelijk toe te passen op smallere steunpunten) met vrij zacht geluid (tegen geluidoverlast).
18	Onderzoeken hoe we de oversteekplaatsen over fietspaden (zebrapaden) veiliger kunnen maken voor voetgangers en fietsers.	Gecombineerd met maatregel 3. Verder geen onderzoek doen naar infra-maatregelen zebrapaden.
19	Inzetten (samen met Vervoerregio Amsterdam) om de Rijkscampagne afleiding in het verkeer ONderweg ben ik OFFline, (zie maatregel 4A) uit te breiden tot voetgangers.	Continueren campagne 'Superbelangrijk' om (jonge) voetgangers en fietsers te bewegen hun smartphone niet te gebruiken in het verkeer.
20	Onderzoeken van het aandeel van toeristen dat betrokken is bij ongevallen.	Opstarten campagne gericht op toeristen. Bijvoorbeeld educatieve film over verkeersregels tonen in vliegtuig, fietsles geven op te realiseren Bikepark (bijvoorbeeld in een Amsterdams park of op de Zuid-as).
21	Blijven aanbieden van flyer over 'veilig fietsen in Amsterdam' aan fietsverhuurbedrijven	Continueren als onderdeel van bredere campagne (zie advies maatregel 20).
22a	Voorkomen dode hoek ongevallen bij vrachtauto's: vervolgen van de pilot met 360 graden camera's bij vrachtwagens van de gemeente.	Opschalen met de meest positief beoordeelde systemen, want maatregel heeft potentie. Pilot toonde minder schademeldingen en overwegend positieve reacties.
22b	Voorkomen dode hoek ongevallen bij vrachtauto's: in overleg met de branche onderzoeken welke faciliteiten nodig zijn om dodehoek ongevallen te voorkomen, zoals spiegelaafstelplaatsen.	Geen extra spiegelaafstelplaatsen realiseren. Wel inzetten op 360 graden camera's (zie maatregel 22a). En bij vervanging eigen wagenpark kiezen voor voertuigen met spiegelcamera's in plaats van reguliere spiegels en dodehoeksignalering.
23	Onderzoeken (binnen de Agenda Stedelijke Logistiek) effecten van goederenvervoer op doorstroming (obstakelvorming) en verkeersveiligheid. Daarbij ook het proces van afvalinzameling betrekken.	Analysen ongevallenstatistieken op betrokkenheid van verschillende typen vrachtvoertuigen. Dit geeft input voor innovatieve infrastructurele maatregelen (zoals intelligente toegang o.b.v. gebundelde stromen) en handhaving (snelheid, parkeren) in het volgende MJPV.
24	Onderzoeken en indien mogelijk aanpakken van ongeveer 15 blackspots per jaar.	Continueren (het aantal is variabel, zie investeringsscenario's)

Nr	Maatregel	Aanscherpingen en aanvullingen
25	Doorgaan met het toepassen van ongevalsprotocollen na dodelijke en ernstige ongevallen.	Continueren

4.2.2 Programmapijlers

Op basis van de witte vlekken in de huidige aanpak (paragraaf 3.3.2) en het advies over individuele maatregelen (paragraaf 4.2.1), komen we tot een advies voor de inzet in de komende jaren. De volgende overwegingen zijn daarbij van belang:

- De verkeersveiligheid is de afgelopen jaren onvoldoende verbeterd. Dit pleit voor een verhoging van de inspanningen, en dus een verhoging van het verkeersveiligheidsbudget, om meer maatregelen uit te kunnen voeren, en daarmee een groter effect te behalen.
- De gemeente Amsterdam heeft echter, zoals vele gemeenten op dit moment, te maken met een begrotingstekort. Er zal daarom extra kritisch gekeken (moeten) worden naar de effectiviteit van de uitgaven. Bijlage 4 geeft een inschatting van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden dat per maatregel op landelijk niveau voorkomen kan worden. Er is veel winst te behalen op het gebied van fietsers, jongeren, snelheid (verlagen maximumsnelheid, en handhaving) en alcohol/drugs (handhaving).
- Het benutten van aanvullende financieringsbronnen is belangrijker dan ooit. De investeringsimpuls van het Rijk is van groot belang. Het Rijk stelt vanuit het SPV2030 geld beschikbaar voor verkeersveiligheid en stelt als voorwaarde dat partijen dit bedrag verdubbelen. Bij het selecteren van kansrijke maatregelen is het van belang om rekening te houden met de verdeling van het budget dat binnen het SPV2030 beschikbaar wordt gesteld voor infrastructuurmaatregelen (90%) en gedrags- en handhavingsmaatregelen (10%). De budgetten voor infrastructuurmaatregelen vanuit het SPV2030 betreffen de cofinanciering van alleen de uitvoeringskosten. De budgetten voor gedrags- en handhavingsmaatregelen vanuit het SPV2030 zullen vooral worden ingezet op innovatieve acties.

Hoe omvangrijk het pakket aan verkeersveiligheidsmaatregelen kan zijn, is naast een inhoudelijke keuze ook een politieke keuze. We stellen twee mogelijke investeringsscenario's voor, te weten een sobere / budget neutrale aanpak (**investeringscenario 1**) en een verhoogd programmaproject (**investeringscenario 2**). Voordat we deze scenario's beschrijven, doen we eerst een aantal algemene aanbevelingen per pijler.



Algemene aanbevelingen ten aanzien van de pijlers

Infrastructuur, gedrag en handhaving hebben elk hun specifieke kenmerken, maar zijn niet zomaar los van elkaar te zien. Ze beïnvloeden elkaar in belangrijke mate. Het is dan ook belangrijk de kruisverbanden in de gaten te houden.

In algemene zin adviseren we ten aanzien van de pijlers infrastructuur, gedrag en handhaving:

	Infrastructuur	Gedrag	Handhaving
	Zet vooral in op het inrichten van de weg op basis van de Duurzaam Veilig principes (basis op orde). Van belang is dat de weginrichting overeenstemt met het snelheidsregime. Dit is nog altijd een aandachtspunt. Verlaag ook waar mogelijk de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur. En verwerk de laatste inzichten in de ontwerpnormen: kantmarkering, overrijdbare trottoirbanden, fiets-fiets conflictpunt op VRI-kruispunten en nieuwe Amsterdamse inrichting 50 km/uur en 30 km/uur wegen. Verkeerd gebruik van de infrastructuur hangt samen met effectieve handhaving. Een weginrichting die past bij de geldende regels en snelheidsregime vergroot de effectiviteit en geloofwaardigheid van handhaving.	Uit een verkenning van Gemeente Amsterdam (zie bijlage 5) naar belangrijke verkeersveiligheidsrisico's voor 5 risicothema's blijken kennisoverdracht (educatie/campagnes) en handhaving het meest effectief om gedrag te beïnvloeden. Daarbij dient vooral gestuurd te worden op het stellen van een sociale norm en het bieden van handelingsperspectief. Voor alle thema's geldt dat een combinatie van kennisoverdracht / campagnes en handhaving het meest effectief lijkt. Let daarbij op het aanbieden van meertalige informatie. Zo worden ook toeristen (vooral risicogroep voor thema's Afleiding en Alcohol-/ drugsgebruik) aangesproken. Voor alle interventies geldt dat het belangrijk is om deze gericht in te zetten. Bekijk per doelgroep wat hen bijgebracht moet worden, wat het doelgedrag is en waarom ze dat gedrag (nog) niet uitvoeren. Bepaal op basis daarvan welke interventies nodig zijn. En bepaal vooraf hoe het effect van de campagne gemeten wordt.	Handhaving is bijzonder effectief om gedrag te beïnvloeden, mits het gepaard gaat met flankerende maatregelen. De inzet op handhaving en controles staat echter onder druk (capaciteit/prioriteit binnen de politie). Voor handhaving ligt de voornaamste opgave in het faciliteren van voldoende menskracht om actief controles op de risico-gedragsthema's uit te voeren. En om met innovaties handhaving slimmer in te richten: meer risico-gestuurd (bijvoorbeeld op basis van meldingen / wisdom of the crowds) en meer geautomatiseerd (bijvoorbeeld met de inzet van tijdelijke snelheidscamera's). Het zoeken van aansluiting bij lopende educatieprojecten en campagnes kan de effectiviteit van handhaving vergroten, zodat de kosteneffectiviteit stijgt.

Investeringscenario 1: een sobere / budget neutrale aanpak

We zien dit scenario als een minimumvariant. Kenmerken van maatregelen in dit scenario zijn:

- Maatregelen gericht op de grootste risico's
- Maatregelen met impact op meerdere risico's / profijtelijk voor meerdere doelgroepen
- Maatregelen met mogelijkheden voor significante cofinanciering (SPV2030)
- Maatregelen die op korte termijn uitgevoerd kunnen worden / quick wins

De voorgestelde maatregelen staan in onderstaande tabel. We hanteren daarbij een indeling met op de ene as de drie pijlers en op de andere as de geprioriteerde modaliteiten conform het in paragraaf 4.1.1 geïntroduceerde STOMP principe.

	Infrastructuur	Gedrag	Handhaving
S	Toepassen mogelijkheden Talking Traffic (informatie over tijd-tot-groen bij iVRI's).	Uitvoeren pilot schoolstraten bij X aantal scholen per jaar Continueren campagne 'Superbelangrijk' om (jonge) voetgangers en fietsers te bewegen hun smartphone niet te gebruiken in het verkeer. Dit in aanvulling op de landelijke MONO campagne. Nb. Voor voetgangers is smartphone gebruik in het verkeer niet strafbaar. De campagne heeft dan ook meer het karakter van 'wenselijk gedrag, beter voor jezelf en anderen'.	Handhaving (politie/BOA) parkeren Licht Electricische VrachtVoertuigen (LEV's) op de stoep
T	Correct inleiden of verwijderen van paaltjes op het fietspad (paaltjesinventarisatie combineren met fietsroutes en risico-gestuurd (fietsintensiteit) paaltjes verwijderen of vervangen door buigzame paaltjes). Toepassen mogelijkheden Talking Traffic (informatie over tijd-tot-groen bij iVRI's).	Jongeren: continueren Amsterdamse campagne 'Veilig achterop'. Ouderen: continueren campagne doortrappen, inclusief rijles e-bike (snelheid en evenwicht)	Jongeren: handhaving op afleiding / fietsverlichting / roodlichtnegatie. Handhaven op snor- en bromfietsoverlast (continueren/intensiveren).

	Infrastructuur	Gedrag	Handhaving
	Uitvoeren top 10 verbeter suggesties uit rapportage relaxte routes. Meldingen in registratiesysteem van Waternet koppelen aan infra-database IVM/KFW → frequente meldlocaties snel aanpakken.		
O	Verbeteren solitaire overgangen op onverharde trambanen, conform uitgewerkte aanpak.		
M			
P	Zo snel mogelijk terugbrengen maximumsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur, waar mogelijk (met geloofwaardige weginrichting).	Automobilisten: nieuwe campagne 'Veilig 30' gericht op snelheidsoverschrijding op 30km/uur wegen. Eventueel met beloningselement (zoals: juiste snelheid = geld sparen voor de buurt).	Tijdelijk plaatsen interactieve digitale snelheidsinformatieborden.
Overig	Metten, melden, monitoren - Analyseren ongevallenstatistieken op betrokkenheid van verschillende typen vrachtvoertuigen: geeft input voor volgend MJPV - Opzetten monitoringprogramma om bereik en effect van gedragscampagnes te kunnen meten. Gedrag - Campagne 'enjoy Amsterdam' (ivm populisme/tribalism/Selfism): geniet, ontspan, geef elkaar de ruimte. Voertuigtechnologie vrachtwagens: - Bij vervanging eigen wagenpark kiezen voor voertuigen met spiegelcamera's in plaats van reguliere spiegels en dodehoeksignalering. Ongevallen, blackspots - Onderzoeken en indien mogelijk aanpakken van minimaal 15 blackspots per jaar. - Doorgaan met het toepassen van ongevalsprotocollen na dodelijke en ernstige ongevallen.		

Investeringscenario 2: een verhoogd programmabudget

Kenmerken van maatregelen in dit scenario zijn:

- De maatregelen uit scenario 1, aangevuld met:
- Maatregelen die eerst nog onderzoek vragen;
- Innovatieve maatregelen, nog in ontwikkeling zijnde en/of nieuwe wetgeving vereisend. Er zijn veel innovatieve maatregelen denkbaar. Amsterdam wil koploper zijn (in Nederland of zelfs in Europa) op het gebied van verkeersveiligheidsinnovatie.

De maatregelen, aanvullend op scenario 1, staan in de volgende tabel:

	Infrastructuur	Gedrag	Handhaving
S	Sportroutes inrichten o.b.v. input sporters. + Melding via smartphone bij gevaarlijke kruispunten (pilot).		
T	Aanleg Bikepark (bijvoorbeeld in een Amsterdams park of op de Zuid-as), tbv fietsles aan expats en toeristen.	Logistiek: nieuwe campagne 'onbezorgd' gericht op rijgedrag bezorgscooters en -fietsen Beperking snelheid e-bike / speed-pedelec op basis van geofence (geografisch of o.b.v. drukte).	Onderzoek of deelscooters als aparte doelgroep moeten worden onderscheiden in de handhaving op snor- en bromfietsoverlast. Bezorgscooters en -bezorgfietsen: handhaving rijgedrag (mede op basis van klantreviews). Vergunningverlening voertuigtypen Licht Electriche VrachVoertuigen (LEV's)
O	Vergroten OV aanbod in de nacht (ligt buiten de scope van het programma).		
M	Intelligente toegang taxi's (nu op de wallen) uitbreiden naar een groter gedeelte van de binnenstad (mits OV aanbod vergroot wordt).		Taxi: handhaving rijgedrag (mede op basis van klantreviews).
P		ISA pilot om weggebruikers te helpen om niet harder dan 30 km/uur te rijden.	Overleg met de politie en het Openbaar Ministerie over de mogelijkheden voor automatische handhaving: inzet van tijdelijke snelheids-

	Infrastructuur	Gedrag	Handhaving
			camera's in aanvulling op informatiedisplays.
Overig	Metten, melden, monitoren - Meldpunt: maak meldingen door bewoners makkelijk en inzichtelijk (online kaart?). Inclusief toewijzing en afhandeling binnen gemeente, en terugkoppeling aan melder. Voertuigtechnologie vrachtwagens: - Voorkomen dode hoek ongevallen bij vrachtauto's: opschalen pilot met 360 graden camera's bij vrachtwagens van de gemeente met de meest positief beoordeelde systemen. Gedrag: - Expats en toeristen: educatieve film over verkeersregels tonen in vliegtuig, fietsles geven op te realiseren Bikepark (bijvoorbeeld in een Amsterdams park of op de Zuid-as). Ongevallen, blackspots - Onderzoeken en indien mogelijk aanpakken van minimaal 20 (i.p.v. 15) blackspots per jaar.		

4.3 Uitvoeringsprogramma SPV Amsterdam

4.3.1 Tooling

NSI light

Samen met de SWOV en ANWB heeft gemeente Amsterdam Network de Safety Index (NSI) ontwikkeld voor 50km/uur-wegen in Amsterdam. De keuze voor 50km/uur-wegen is gemaakt omdat in steden op deze wegen de meeste ernstige verkeersongevallen plaatsvinden. De belangrijkste uitkomst is een (NSI-)formule waarin infrastructuurkenmerken en verkeersintensiteiten als variabelen zijn opgenomen. Al deze variabelen leveren een bijdrage aan de samenhang met verkeersongevallen. Aan de hand van deze variabelen en hun weegfactoren kunnen NSI-scores worden berekend die aanwijzingen geven voor verschillen in de mate van verkeersveiligheid van straten.

Toepassing van NSI bleek in de praktijk minder geslaagd. NSI is vrij wetenschappelijk opgezet (veel aandacht voor de onderzoeks-/de beleidskant). De project-/programmamakant heeft (te) weinig aandacht gekregen. Procesmatig is NSI niet goed 'overgedragen' naar de praktijk. En inhoudelijk had de tool als nadeel, dat hij arbeidsintensief was om te voeden, en alsnog niet het gewenste resultaat opleverde. Weliswaar zijn met NSI alle 50-wegen doorgelicht, maar dit heeft een grote inspanning (tijd, financiën) gevraagd en leverde voor Amsterdam niet het gewenste inzicht in de verkeersveiligheidsrisico's op die wegen. Het belang van Amsterdam, om een goede en praktische tool te hebben voor risico-gestuurd werken, werd met NSI niet behaald.

Dit heeft geleid tot het initiatief om (regionaal) een NSI Light op te stellen. Dit moet een instrument voor praktische toepassing worden. De ontwikkeling van NSI-light wordt getrokken door de Vervoerregio. De gemeenten Zaanstad en Haarlemmermeer fungeren als pilot gemeente. De pilots zijn tot stand gekomen met hulp van Amsterdam, met de intentie om de light variant ook in Amsterdam te gaan doen.

Vanuit de Amsterdamse maatregelenlijst geredeneerd zou het goed zijn als NSI-light toegepast kan worden bij de volgende maatregelen (afhankelijk van uit de uiteindelijke mogelijkheden van NSI-light):

- Locatiebepaling tijdelijke interactieve digitale snelheidsinformatieborden op 50 km/uur wegen;
- Locatiebepaling tijdelijke snelheidscamera's op 50 km/uur wegen;
- Selectie van wegen die geschikt zijn voor de maatregel 50→30 km/uur. Of inrichtingsadvies voor de nieuwe 30 km/uur wegen;
- Verbreding van fietspaden langs 50 km/uur wegen (breedte van fietspaden, in combinatie met gebruik ervan);
- Aanscherping verbeteruggesties uit rapportage relaxte routes.

Totaaloverzicht meldingen / knelpunten

Amsterdam vindt bewonersparticipatie belangrijk en wil hier ten behoeve van verkeersveiligheidsbeleid optimaal gebruik van maken. Om optimaal gebruik te kunnen maken van input van burgers, is een goede centrale registratie, afhandeling en monitoring van die meldingen noodzakelijk. In de huidige situatie is hier ten dele in voorzien, vooral waar het meldingen over de infrastructuur betreft.

- Amsterdammers kunnen een melding doen via SIA (Signalen Informatievoorziening Amsterdam). Meldingen over verkeersonveilige situaties worden via de klachtencoördinatie doorgezet aan de programmasecretaris mobiliteit in het betreffende stadsdeel. De programmasecretaris mobiliteit² beoordeelt, al dan niet samen met een verkeerskundige, of er maatregelen nodig zijn op het gebied van infrastructuur / wegontwerp. Grofweg een derde tot de helft van de klachten gaan over gedrag (bijvoorbeeld fietsen of auto's over de stoep) waar vanuit een verkeersontwerp-oogpunt niet zoveel gedaan kan worden. Die meldingen gaan terug naar de klachtencoördinator, die het dan doorzet bij Handhaving. Als infrastructurele maatregelen nodig zijn, en nog niet ergens worden opgepakt, komt de locatie op een inventarisatielijst terecht. Deze inventarisatielijst is dan input voor de lijst locaties voor de Infrastructurele Verkeersveiligheidsmaatregelen (IVM).
- Naast meldingen van Amsterdammers komen er ook meldingen / knelpunten voort uit bijvoorbeeld verkeersveiligheidsonderzoeken, verzoeken vanuit programma's en meldingen van stadsdeelmanagers / gebiedsmakelaars.

² Dit beschrijft de werkwijze in stadsdeel Nieuw-West. Andere stadsdeelorganisaties hebben waarschijnlijk een soortgelijk proces.

Een totaaloverzicht van meldingen / knelpunten uit al deze bronnen is er niet. Dit maakt het lastig om een afgewogen beeld te krijgen van de knelpunten en de daarop gewenste inzet van V&OR, Stadswerken, politie en BOA's.

Geadviseerd wordt om dit totaaloverzicht wel te maken. Dit kan door bijvoorbeeld een (GIS) tool te ontwikkelen (Meldingen Amsterdamse Verkeersveiligheid), waarin de meldingen uit de verschillende inputkanalen op een geüniformeerde wijze worden opgenomen. V&OR kan de binnenkomende verzoeken coördineren, opnemen in de database, en labelen als infrastructurele melding (ten behoeve van een IVM of KFW maatregel), of een gedragsmelding. Hierin zit dus ook de kans /aanbeveling om het proces van IVM en het MJPV meer samen te voegen.

Vervolgens worden de verzoeken verder opgepakt door de verantwoordelijke organisatieonderdelen. Pakketten met gebundelde gelijksoortige infra-maatregelen kunnen op deze wijze in één keer opgevoerd worden voor cofinanciering. Gedragsknelpunten die breder spelen, kunnen een plek krijgen in een nieuwe campagne of educatieprogramma. Handhaving kan gericht ingezet worden op het type meldingen en op de locaties die het meeste aandacht vragen.

Ook initiatieven vanuit andere programma's kunnen hierin opgenomen worden. Denk aan het toevoegen van een kaartlaag met de resultaten uit de actie 'Meer groen, minder wachten' uit het Meerjarenplan fiets, waarbij Amsterdammers de kans krijgen om aan te geven welke verkeerslichten beter kunnen worden afgesteld, uitgeschakeld of zelfs verwijderd. Een betere afstelling van de verkeerslichten leidt tot minder roodlichtnegatie en daarmee een betere verkeersveiligheid.

4.3.2 Risico-gestuurde aanpak WBA

De Werkgroep Black Spots Amsterdam (WBA) pakt sinds 2000 locaties aan waar relatief meer ongevallen plaatsvinden (blackspots). Blackspots zijn volgens de oorspronkelijk definitie kruispunten met in totaal 6 of meer letsel- of dodelijke ongevallen in drie jaar tijd. Het aantal blackspots in Amsterdam daalt (tussen 1999 en 2001 waren er 167 blackspots, tussen 2007 en 2009 waren dat er 66). De afname komt deels door verminderde registratie, en deels door aanpak van de black spots. De definitie van een blackspot is inmiddels (tijdelijk) aangepast in verband met de teruggelopen registratiegraad. Een blackspot is daarmee geworden: een kruispunt met in totaal 3 of meer letsel- of dodelijke ongevallen in drie jaar tijd. Zonder de aanpassing van de definitie zouden er veel minder blackspots zijn (in 2020 staan 9 blackspots met 6 of meer ongevallen op de lijst). Met de aangepaste definitie zijn er meer blackspots (ter illustratie: in 2019 zijn 29 blackspots onderzocht en 8 uitgevoerd, en wordt daarmee voldaan aan de bestuurlijke toezegging in het MJPV om 15 gevaarlijke locaties te onderzoeken en/ of uit te voeren per jaar).

De gestage afname van het aantal blackspots illustreert dat er ruimte is voor een andere, bredere invulling van de WBA. In lijn met het SPV2030 kan de WBA meer preventief en risico-gestuurd adviseren over nieuwe verkeersveiligheidsmaatregelen, naast het uitvoeren van blackspot analyses. Dat hoeft zich niet te beperken tot een advies bij infrastructurele maatregelen. Ook adviezen over het aanpakken van risicovol gedrag en zinvolle handhavingsacties, kunnen gegeven worden door de WBA. De WBA krijgt hiermee meer de vorm van een intern praktijkgericht expertisecentrum verkeersveiligheid.

Voorgesteld wordt om maandelijks een werksessie te plannen met V&OR en WBA, waarin de meldingen uit de MAV worden behandeld (afwegen, actiehouders toewijzen). De maandelijks

frequentie is gelijk aan die van de gebiedstafels in de stadsdelen, zodat input/output maandelijks uitgewisseld kan worden tussen stadsdeelorganisaties en V&OR.

4.3.3 (Organisatie van de) financiering

Verkeersveiligheidsmaatregelen, en de raakvlakken met andere programma's

In paragraaf 3.1 werd al aangegeven, dat het MJPV als programma uiteraard niet op zichzelf staat. Er zijn meerdere programma's die een relatie hebben met verkeersveiligheid. Ook al hebben die programma's het thema verkeersveiligheid niet in hun doelstelling staan, ze hebben wel invloed op verkeersveiligheid. Vele maatregelen uit het MJPV (onderstaande tabel, linker kolom) staan ook ten dienste van andere programma's. We zien de sterkste link met het meerjarenplan fiets. En de intelligente toegang voor taxi's draagt bij aan verkeersveiligheid.

MJPV maatregel draagt bij aan ander agenda/plan/programma	Agenda/plan/programma	Agenda/plan/programma draag bij aan MJPV maatregel
1, 2, 3, 4, 6, 7, 13, 16	Meerjarenplan fiets	
7, 12	Agenda autoluw	
22, 23	Uitvoeringsagenda stedelijke logistiek	
	Agenda taxi	Taxi m8: intelligente toegang

Ieder programma werkt vooral aan het behalen van de eigen programmadoelstellingen, zonder expliciet mee te wegen wat het effect voor een ander programma kan zijn (integrale afweging: wie is voor wat verantwoordelijk, en hoe kun je elkaar helpen). Vanuit de programmasturing is dat een logische insteek. Vanuit de raakvlakken zouden echter meer gedeelde afspraken gemaakt kunnen worden. Vooral met het meerjarenplan fiets, maar ook wel met Autoluw, Logistiek en Taxi.

Het maken van gedeelde afspraken is gerechtvaardigd voor posten ten aanzien van onderzoek (bijvoorbeeld onderzoek naar maatregelen voor comfortabeler en veiliger fietsen) en aanpassing van infrastructuur (bijvoorbeeld snorfiets naar de rijbaan, intelligente toegang voor logistiek en taxi).

Organisatie van de financiering

Bij het maken van gedeelde afspraken tussen programma's moet een keuze gemaakt worden onder welk programma een maatregel ondergebracht wordt. Argumenten kunnen zijn: cofinanciering, verwevenheid met andere maatregelen/projecten, eigenaarschap, etc. Voor een volgend MJPV zien we mogelijkheden om hier (bewustere) keuzes in te maken. Drie voorbeelden van mogelijke keuzes:

- Voor verkeersveiligheid zijn cofinancieringsmogelijkheden vanuit de Vervoerregio en het Rijk, met name voor infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. Maatregelen voor de fietsinfrastructuur passen hier goed (provincie Noord-Holland heeft een subsidieregeling voor verbetering van het regionale fietsnetwerk, opengesteld voor gemeenten buiten de Vervoerregio).
- Maatregelen met betrekking tot voertuigen en voertuigtechnologie voor logistiek (zoals de 360 graden camera's en spiegelaafstelplaatsen) passen inhoudelijk goed in de uitvoeringsagenda stedelijke logistiek, terwijl ze in het MJPV meer op zichzelf staan. Door

de maatregelen onder te brengen bij logistiek, krijgt de doelstelling van verkeersveiligheid ook daar meer lading.

- Vanuit de agenda taxi is intelligente toegang voor taxi's in delen van Amsterdam ingesteld. Het eigenaarschap lag hier bij de agenda taxi, maar de maatregel heeft als het goed is ook een positief effect op de verkeersveiligheid. Bovendien is denkbaar dat een vergelijkbare maatregel ook zinvol is voor andere doelgroepen, zoals zware vrachtwagens. Hier is zelfs denkbaar dat een heel andere opgave, zoals 'kades en bruggen' vanuit een bovenliggend belang een coördinerende rol vervult.

Bovenstaande genoemde cofinancieringsbronnen zijn ongetwijfeld niet de enige. Voorgesteld wordt daarom om bij een nieuw MJPV allereerst een complete scan van externe financieringsbronnen uit te voeren. Neem de uitkomst daarvan mee in de keuze waar een maatregel wordt ondergebracht (follow the money). Andere argumenten (aansluiting op andere maatregelen, eigenaarschap) komen daarna aan de orde. Uiteindelijk is de keuze waar een maatregel wordt ondergebracht niet gelijk aan de keuze wie bij het uitvoeren van de maatregel betrokken is. Uitvoering kan een gezamenlijke opgave vanuit meerdere programmalijnen zijn, gecoördineerd van een centraal kernteam van programmatrekkers.

Gebundelde maatregelen t.b.v. besluitvorming en cofinanciering

Een manier om aanspraak te maken op grotere delen financieringsbronnen is een meer programmatische aanpak te hanteren en (kleine) maatregelen in een aanvraag te bundelen. Op deze wijze wordt in één keer budget aangevraagd, zodat de uitvoering van maatregelen vervolgens sneller van start kan gaan.

Op het gebied van verkeersveiligheid is het SPV2030 de komende jaren het standaardwerk waarop verkeersveiligheidsprojecten, -onderzoeken en -budgetten zijn en worden gebaseerd. De genoemde investeringsimpuls (500 Miljoen euro over 10 jaar vanuit I&W) is hier een belangrijk voorbeeld van. Het SPV2030 beschouwen we daarmee als de gemeenschappelijke taal die overheden hanteren wanneer het over verkeersveiligheid gaat.

Om als gemeente het goede voorbeeld te geven en de aansluiting met andere overheden (landelijk, regionaal en gemeentelijk) te waarborgen, bijvoorbeeld voor kennisuitwisseling, uitvoering en beleidsvorming, lijkt het verstandig dezelfde terminologie aan te houden. Het SPV2030 werkt hiervoor negen beleidsthema's uit, op basis van de grootste verkeersveiligheidsrisico's. Deze beleidsthema's zijn: 1) Veilige infrastructuur, 2) Heterogeniteit in het verkeer, 3) Technologische ontwikkelingen, 4) Kwetsbare verkeersdeelnemers, 5) Onervaren verkeersdeelnemers, 6) Rijden onder invloed, 7) Snelheid in het verkeer, 8) Afleiding in het verkeer en 9) Verkeersovertreders.

Voor ieder beleidsthema is in het SPV2030 een toekomstbeeld geschetst, met een uitgewerkte richting voor beleid. Voor het MJPV is het advies de programma-aanpak te relateren aan de genoemde beleidsthema's. Door diverse (kleinere) maatregelen te bundelen en onder te brengen bij een of meerdere beleidsthema's, bestaat de mogelijkheid financiering aan te vragen op basis van thema. Zo ontstaan grotere financieringsaanvragen per keer en wordt de slagkracht bij bijvoorbeeld de Vervoerregio en het Ministerie van I&W vergroot.

Balans onderzoek - realisatie



Wanneer een onderzoek wordt uitgevoerd, schept dat verwachtingen bij stakeholders ten aanzien van de opvolging van de adviezen uit die onderzoeken. Wat zoveel mogelijk geborgd moet worden, is dat onderzoek uitgevoerd wordt wanneer ook zicht is op middelen om de uit die onderzoeken komende adviezen uit te voeren. Dit lukt in de huidige praktijk helaas niet altijd. Als voorbeeld noemen we de schouw van schoolomgevingen. Er is op veel scholen een schouw uitgevoerd, en daaruit zijn concrete voorstellen voor verbetering gekomen. De uitvoering van die maatregelen is vervolgens (tijdelijk)³ achtergebleven. Daarmee stel je scholen teleur.

Het complexe is, dat de middelen voor uitvoering van maatregelen niet altijd belegd zijn bij het programma, maar elders in de organisatie. In het voorbeeld van de schouw van scholen lag de uitvoering van de adviezen bij de stadsdeelorganisaties. Door een reorganisatie is hier achterstand in ontstaan. Uitvoering van de adviezen is nu ondergebracht bij IVM waardoor er weer sturing op de uitvoering mogelijk is.

Geadviseerd wordt om het uitvoeren van onderzoek en het uitvoeren van maatregelen (organisatorisch) verder op elkaar af te stemmen, bijvoorbeeld door IVM samen te voegen met VV.

4.3.4 Monitoring (risico-indicatoren)

De monitoring van de verkeersveiligheid in de gemeente kan in principe op twee manieren geschieden. Aan de ene kant kan er, op het niveau van het MJPV, worden gekeken naar specifieke programma-indicatoren waaraan vanuit het meerjarenprogramma wordt gewerkt. Daarnaast kan worden gekeken naar de (ontwikkeling van) risico-indicatoren. Met behulp van het inzichtelijk krijgen van deze risico-indicatoren kan (toekomstig) verkeersveiligheidsbeleid worden ontwikkeld en/of aangepast. Aangezien beide net een andere insteek hebben, zijn ook de indicatoren (grotendeels) verschillend. Voor beide zijn hieronder aanbevelingen gedaan.

³ Uitvoering van achtergebleven maatregelen is al gestart vóór dit onderzoek.



Voor de monitoring van (de resterende looptijd van) het MJPV, met als doel inzicht te verkrijgen in de realisatie van de doelstellingen, stellen we voor de volgende programma-indicatoren te hanteren:

- Aantal (slachtoffer) ongevallen in de gemeente (op basis van politieregistratie en ambulance data);
- Aantal uitgevoerde infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen;
- Aantal ingezette displays/betrokken omwonenden;
- Aantal/aandeel snorfietzers;
- Aandeel van de geselecteerde 50 km/uur wegen dat is omgebouwd naar 30 km/wegen.

Om de ontwikkeling van de verkeersveiligheidsrisico's in beeld te krijgen, stellen we voor om de volgende risico-indicatoren te monitoren:

- Gebruik smartphone in de auto/op de fiets;
- Roodlichtnegatie;
- Aandeel weggebruikers dat (tijdens controles) te hard rijdt;
- Ontwikkeling omvang doelgroepen, met name:
 - E-bike gebruik ouderen;
 - Brom- en snorfietzende jongeren;
 - Logistiek / pakketbezorging (daarbinnen ook beginnend bestuurders);
 - Maaltijdbezorging.
- Gebruik verdovende middelen (alcohol, drugs) door weggebruikers.

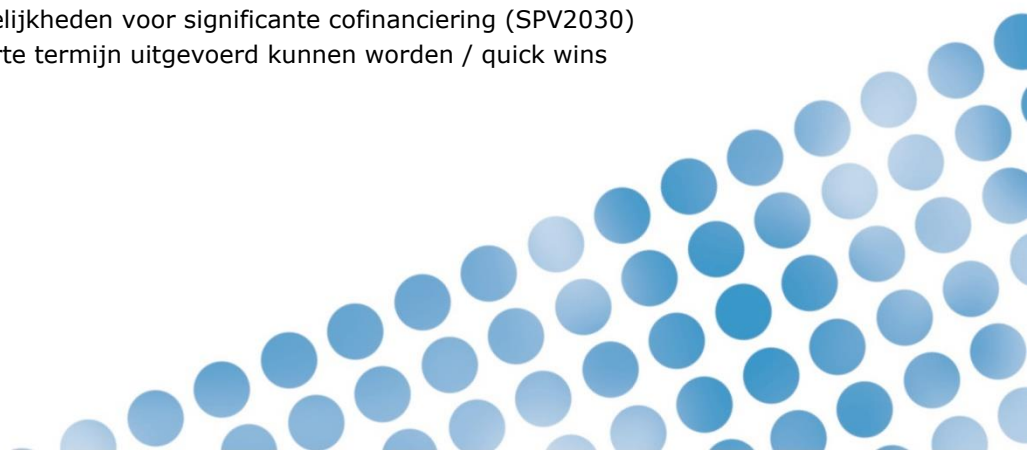
4.4 Conclusies en aanbevelingen

De extra nadruk op de risico-gestuurde aanpak in het SPV2030 heeft nog niet geleid tot een grote verbetering van de verkeersveiligheid. Dat geldt ook voor Amsterdam. er zijn nu extra maatregelen nodig. Tegelijkertijd staat de gemeentebegroting, en daarmee mogelijk ook de financiering van verkeersveiligheid, onder druk. Het is zaak om slim en gericht in te plegen.

We adviseren een strategie die bestaat uit twee componenten: "STOMP, 24/7" en "Wisdom of the crowds, data-gedreven". STOMP geeft prioriteit aan lopen en fietsen, en zet het minst in op het gebruik van de privéauto. 24/7 betekent dat deze prioritering geldt op elke dag van de week, en op ieder moment van de dag. Wisdom of the Crowds betekent, dat gebruik gemaakt wordt van het geluid van de inwoners, bezoekers en ondernemers in Amsterdam. De inzet van slimme technologie en data spelen hierbij een belangrijke rol.

Voor een sobere / budget-neutrale aanpak en een verhoogd programmabudget zijn twee mogelijke investeringsscenario's opgesteld. Scenario 1 (sober / budget-neutraal) zien we als een minimumvariant. Kenmerken van maatregelen in dit scenario zijn:

- Maatregelen gericht op de grootste risico's
- Maatregelen met impact op meerdere risico's / profijtelijk voor meerdere doelgroepen
- Maatregelen met mogelijkheden voor significante cofinanciering (SPV2030)
- Maatregelen die op korte termijn uitgevoerd kunnen worden / quick wins



Scenario 2 gaat uit van aanvullende maatregelen, die eerst nog onderzoek vragen, innovatief (en nog niet uitontwikkeld) zijn, kostbaar zijn, en/of nieuwe wetgeving vereisen.

Wanneer een meldingssysteem wordt ingericht (bijvoorbeeld in de vorm van een GIS tool / interactieve kaart), kan een totaaloverzicht verkregen worden van meldingen van burgers, meldingen / knelpunten uit verkeersveiligheidsonderzoeken, verzoeken vanuit programma's en meldingen van stadsdeelmanagers / gebiedsmakelaars. Hiermee kunnen maatregelen worden afgewogen, toegekend aan actiehouders, en kan stadsbreed, uniform, een lokale uitvoeringsagenda gevuld worden. Ook kan het de basis bieden voor de aanvraag van cofinanciering voor (bundels van) maatregelen. Door te bundelen wordt in één keer budget aangevraagd, zodat de uitvoering van maatregelen vervolgens sneller van start kan gaan. En handhaving kan gericht ingezet worden op het type meldingen en op de locaties die het meeste aandacht vragen

Voorgesteld wordt om maandelijks overleg te plannen met V&OR en WBA, waarin de verzamelde meldingen worden behandeld (afwegen, actiehouder toewijzen). De maandelijks frequentie is gelijk aan die van de gebiedstafels in de stadsdelen, zodat input/output maandelijks uitgewisseld kan worden tussen stadsdeelorganisaties en V&OR. De rol van de WBA wordt hierin meer dan nu die van een intern praktijkgericht expertisecentrum verkeersveiligheid.

Vanuit de raakvlakken tussen programma's zouden meer gedeelde afspraken gemaakt kunnen worden. Vooral met het meerjarenplan fiets, maar ook wel met Autoluw, Logistiek en Taxi. Het maken van gedeelde afspraken tussen programma's is gerechtvaardigd voor posten ten aanzien van onderzoek (bijvoorbeeld onderzoek naar maatregelen voor comfortabeler en veiliger fietsen) en aanpassing van infrastructuur (bijvoorbeeld snorfiets naar de rijbaan, intelligente toegang voor logistiek en taxi). Voor zover bekend zijn die afspraken er nu niet.

Proces en organisatie (strategie, organisatie);

Om als gemeente het goede voorbeeld te geven en de aansluiting met andere overheden (landelijk, regionaal en gemeentelijk) te waarborgen, bijvoorbeeld voor kennisuitwisseling, uitvoering en beleidsvorming, doen we de aanbeveling om dezelfde terminologie aan te houden. Het SPV2030 werkt hiervoor negen beleidsthema's uit, op basis van de grootste verkeersveiligheidsrisico's.

De Vervoerregio trekt de ontwikkeling van een NSI Light. Dit moet een instrument voor praktische toepassing worden. De gemeenten Zaanstad en Haarlemmermeer fungeren als pilot gemeente. Geadviseerd wordt om NSI-light na de pilotfase in Zaanstad en Haarlemmermeer, bij gebleken meerwaarde, ook in Amsterdam in te zetten.

Voor de monitoring van (de resterende looptijd van) het MJPV, met als doel inzicht te verkrijgen in de realisatie van de doelstellingen, stellen we voor de volgende programma-indicatoren te hanteren:

- Aantal (slachtoffer) ongevallen in de gemeente;
- Aantal uitgevoerde infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen;
- Aantal ingezette displays/betrokken omwonenden;
- Aantal/aandeel snorfietzers;
- Aandeel van de geselecteerde 50 km/uur wegen dat is omgebouwd naar 30 km/wegen.



Om de ontwikkeling van de verkeersveiligheidsrisico's in beeld te krijgen, stellen we voor om de volgende risico-indicatoren te monitoren:

- Aandeel weggebruikers dat (tijdens controles) te hard rijdt;
- Ontwikkeling omvang doelgroepen, met name:
 - E-bike gebruik ouderen;
 - Brom- en snorfietsende jongeren;
 - Logistiek / pakketbezorging
- Roodlichtnegatie;
- Gebruik smartphone in de auto/op de fiets;
- Gebruik verdovende middelen (alcohol, drugs) door weggebruikers.



Bijlage 1: evaluatie per maatregel (factsheets)



Onderzoeken toepasbaarheid kantmarkering langs vrijliggende fietspaden.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Fietzers

Doel: Voorkomen van enkelzijdige fietsongevallen.

Samenwerkingspartners: geen

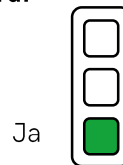
Uitvoerende partij: VOR

Beschrijving:

Onderzoek in hoeverre kantmarkering helpt om botsingen met de trottoirbanden te voorkomen, en in hoeverre de ruimte op het fietspad hierdoor beter wordt benut. Nader onderzoek loopt.

Combinatie met maatregel 1B.

Uitgevoerd:



Combi met 1B



Effectiviteit: Effectief met stabiel vooruitzicht. Potentie op basis van wetenschappelijk onderzoek. Geen nader effect onderzocht.

Onderzoeken welke trottoirband het meest veilig is voor fietsers én voetgangers.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Fietsers

Doel: Voorkomen van enkelzijdige fietsongevallen.

Samenwerkingspartners: geen

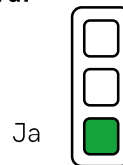
Uitvoerende partij: VOR

Beschrijving:

Onderzoek naar veilige trottoirbanden. Er wordt in ieder geval gekeken naar schuine, haakse en gelijkvloerse trottoirbanden.

Combinatie met maatregel 1A.

Uitgevoerd:



Ja

Combi met 1A



Effectiviteit: Effectief met stabiel vooruitzicht. Potentie op basis van wetenschappelijk onderzoek. Geen nader effect onderzocht.

Onderzoeken van het gebruik van fietspaaltjes van buigzaam materiaal.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Fietzers

Doel: Voorkomen van enkelzijdige fietsongevallen.

Samenwerkingspartners: Fietzersbond

Uitvoerende partij: VOR

Beschrijving:

Daarbij kijken we naar bestaande locaties met dit type paaltjes en doen we een praktijkproef. In overleg met de wegbeheerders zal hiervoor de locatie worden bepaald.

Activiteiten:

Inventarisatie van alle paaltjes heeft plaatsgevonden.

Verder is een toename aan paaltjes in de stad geconstateerd. De paaltjes op fietsroutes in de stad zijn geïnventariseerd, verwerkt op een gis-kaart, geprioriteerd. Beleid is geen paaltje tenzij. Alle paaltjes die niet nodig zijn voor andere redenen worden in 2020 en 2021 verwijderd, paaltjes die noodzakelijk zijn om andere redenen worden voorzien van de juiste inleidende markeringen, verlichting en zichtbaarheid.

Nb. Het verwijderen van paaltjes is ook gebeurd in het kader van het vorige MJPV, maar sindsdien is het aantal paaltjes toch weer toegenomen.

Uitgevoerd:

Nee ☐

Gedeeltelijk ☒

Ja ☐

Geïnventariseerd



Effectiviteit: Nog niet effectief, wel veel potentie. Spaans onderzoek heeft uitgewezen dat flexibele palen tot minder (hoofd) letsel leiden. Nog geen specifiek effect gemeten. Mogelijk wel als er meer paaltjes verdwijnen.

Aanbrengen schampstroken op locaties met parkeerhavens langs de drukste fietsroutes: ontwikkelen van de beste manier om de schampstrook vorm te geven (breedtes, hoogte, materialen, kleuren) bij beperkte ruimte.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Fietzers

Doel: Ruimte creëren om fouten te corrigeren: Schampstroken.

Samenwerkingspartners: geen

Uitvoerende partij: Wegbeheerder

Beschrijving:

We starten met het ontwikkelen van de beste manier om de schampstrook vorm te geven, waarbij we rekening houden met de beperkte ruimte die in Amsterdam beschikbaar is. Daarbij kijken we in ieder geval naar verschillen in breedtes, hoogte, materialen en kleuren.

Activiteiten:

Opgenomen in beleidsstukken Leidraad CVC fiets, Puccini handboek Rood en Afwegingskader Fietsstraten.

Uitgevoerd:



Doorlopend



Effectiviteit: Onduidelijk/niet te meten

Onderzoeken van de mogelijkheid om ongevallen te voorkomen die worden veroorzaakt door onveilige voorrangssituaties tussen fietsers op kruisingen.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Fietsers

Doel: Voorkomen van botsingen tussen fietsers op kruisingen.

Samenwerkingspartners: geen

Uitvoerende partij: VOR

Beschrijving:

Daarbij kijken we in ieder geval naar het opnemen van de fietspaden in de verkeerslichtenregeling, het vergroten van de opstelruimte en het omdraaien van de voorangsregeling.

Activiteiten:

Maatregel is gecombineerd met maatregel 18: Onderzoeken hoe we de oversteekplaatsen over fietspaden (zebrapaden) veiliger kunnen maken voor voetgangers en fietsers. Onderzoek loopt nog, rapportage wordt eind 2020 voorzien.

Uitgevoerd:

Gedeeltelijk



Combi met 18



Effectiviteit: Onduidelijk/niet te meten. VOP vóór kruispunt verwijderen leidt tot minder conflicten. Het vergroten van opstelruimten lijkt te leiden tot minder fietsers die opstellen achter de stopstreep. Het is onduidelijk of dit ook de verkeersveiligheid vergroot. Geen effect op roodlichtnegatie (Bron: Haskoning)

Aanmoedigen verkeersveilig gedrag van fietsers: meedoen met de campagnekalender van het Rijk.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Fietsers

Doel: Gedragsverbetering van fietsers: eigen verantwoordelijkheid, campagnes en handhaving.

Samenwerkingspartners: geen

Uitvoerende partij: VOR

Beschrijving:

Doorlopend programma, bestaand uit:

- 1) Blijven meedoen met de campagnekalender van het Rijk (afleiding).
- 2) Samenwerken met het Rijk aan het gebruik van de fietsmodus app
- 3) Aandacht besteden, binnen de campagnekalender, aan snelheid op 30/50 km wegen, BOB/alcohol en fietsverlichting.

Activiteiten

Meedoen met standaardmiddelen, maar soms ook eigen (specifieke) communicatie en middelen. Op dit moment lopen: Fiets verlicht, MONO (afleiding), BOB (alcohol), snelheid, roodlicht, De scholen zijn weer begonnen, Doortrappen (ouderen op de fiets).

Uitgevoerd:



Doorlopend



Effectiviteit: Effectief met stabiel vooruitzicht

Aanmoedigen verkeersveilig gedrag van fietsers: meedoen met de Rijkscampagne 'Val op, fiets verlicht', fietslampjes aanbieden bij Fietspuntstallingen, bijdragen aan handavingsacties, controle op verlichting en afstelling van de fiets bij graveeracties.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Fietsers

Doel: Gedragsverbetering van fietsers: eigen verantwoordelijkheid, campagnes en handhaving.

Samenwerkingspartners: geen

Uitvoerende partij: VOR

Beschrijving:

Doorlopend programma, bestaand uit:

- 1) Blijven meedoen met de Rijkscampagne 'Val op, fiets verlicht'.
- 2) Blijven aanbieden fietslampjes tegen een schappelijke prijs in de gemeentelijke Fietspuntstallingen
- 3) Bijdragen aan gedragsacties van andere partijen, zoals handavingsacties van de politie
- 4) Aanbieden controle op fietsverlichting en afstelling van de fiets, bij enkele graveeracties.

Activiteiten:

Zie maatregel 4A.

Uitgevoerd:



Doorlopend



Effectiviteit: Effectief met stabiel vooruitzicht

Aanmoedigen verkeersveilig gedrag van fietsers: aanvullende campagnes bij Amsterdamse prioriteiten zonder landelijke campagne, zoals 'Veilig achterop'.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Fietsers

Doel: Gedragsverbetering van fietsers: eigen verantwoordelijkheid, campagnes en handhaving.

Samenwerkingspartners: Superbelangrijk, GVB, Vervoersregio Amsterdam

Uitvoerende partij: VOR

Beschrijving:

Voortzetten van de campagne 'Veilig achterop'.

Activiteiten:

- 1) Er wordt ingespeeld op nieuwe (kwetsbare) doelgroepen. Bijvoorbeeld ouderen en fietsexoten, maar beperkt.
- 2) Campagneplan 'Superbelangrijk', om (jonge) fietsers te bewegen hun smartphone niet te gebruiken in het verkeer
- 3) Online campagne 'Spaakbeknelling 2018', om de veiligheid van kinderen achterop de fiets te stimuleren

Uitgevoerd:



Doorlopend



Effectiviteit: Effectief met extra potentie.

Aanmoedigen verkeersveilig gedrag van fietsers: onderzoeken van de effecten van wachttijdindicatoren bij verkeerslichten op het wachtgedrag van fietsers én voetgangers.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Fietsers

Doel: Gedragsverbetering van fietsers: eigen verantwoordelijkheid, campagnes en handhaving.

Samenwerkingspartners: geen

Uitvoerende partij: VOR

Beschrijving:

Verminderen roodlichtnegatie

Activiteiten:

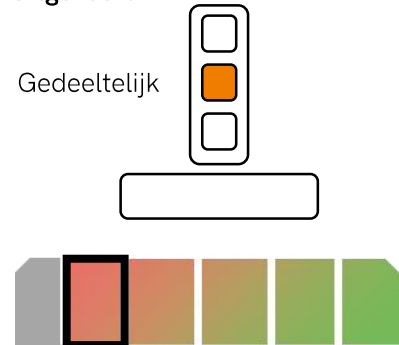
Onderzoek naar wachttijdvoorspellers is afgerond, met wisselende uitkomsten. Blijkt meer een comfortmaatregel dan een verkeersveiligheid maatregel. Uitvoering is overgedragen aan het programma fiets.

Aangezien wachttijdvoorspellers geen oplossing bleek te zijn, is een hernieuwd onderzoek gestart (loopt nog) naar roodlichtnegatie.

Daarnaast loopt een experiment van de WBA naar toepassing van een LED lijn. Dit wordt gemonitord en kan gezien worden als een pilot binnen deze maatregel. De LED lijn geeft alleen rood, geen groen (bij groenfase staat de LED uit). Verwachting van de VRI deskundige t.a.v. het verkeersveiligheidseffect: geen duidelijke meerwaarde, kans op mentale overbelasting, kans op tegenstrijdige info met het reguliere licht. Niet de oplossing voor roodlichtnegatie.

Uitgevoerd:

Gedeeltelijk



Effectiviteit: Niet effectief. Wisselende uitkomsten wachttijdvoorspellers. Ook LED lijn wordt niet gezien als oplossing voor roodlichtnegatie.

Streven het onderhoudsniveau van wegen te verhogen naar 'Verzorgd', zoals omschreven in het coalitieakkoord.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Fietzers

Doel: Fietspaden goed onderhouden, veilige assets

Samenwerkingspartners: geen

Uitvoerende partij: Wegbeheerder

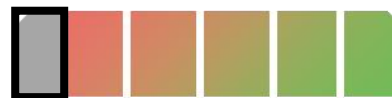
Beschrijving:

Beleidsmaatregel. De besluitvorming over het onderhouden van de fietspaden op een verzorgd onderhoudsniveau is onderdeel van '1 Amsterdam Schoon en Heel'.

Uitgevoerd:



Beleid



Effectiviteit: Onduidelijk/niet te meten.

Onderzoeken hoe we de afwatering van fietspaden kunnen verbeteren (in het kader van Amsterdam Rainproof, samen met Waternet).

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Fietzers

Doel: Fietspaden goed onderhouden, veilige assets

Samenwerkingspartners: beheer van V&OR, Waternet en de stadsreiniging

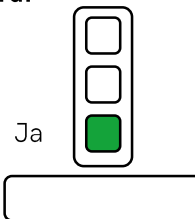
Uitvoerende partij: Wegbeheerder

Beschrijving:

Schone kolken is vooral een proces met Waternet en stadsreiniging, niet een infra maatregel. Waternet had geen registratiesysteem (is er nu wel), waardoor meldingen niet goed gelogd/opgevolgd konden worden

Afgerond en overgedragen aan beheer van V&OR.

Uitgevoerd:



Effectiviteit: Effectief met extra potentie. Op basis van recent geïntroduceerd registratiesysteem kan overlast gericht worden aangepakt

Verplaatsen van snorfietzers met helm naar de rijbaan, in de zone binnen de ring A10 exclusief stadsdeel noord.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Snor- en bromfietzers

Doel: Snorfiets naar de rijbaan met helm

Samenwerkingspartners: Zoektocht loopt

Uitvoerende partij: VOR

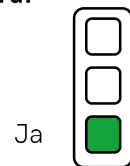
Beschrijving:

Hiervoor wordt in beeld gebracht welke (juridische) eisen daarvoor zullen gelden, welke infrastructurele ingrepen en communicatie nodig zijn en hoe handhaving vorm kan worden gegeven.

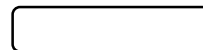
Activiteiten:

- 1) Uitgebreide campagne (op straat, direct mailing, socials)
- 2) Actieve handhaving
- 3) 0-, 1-, 2-, 3-, 4-metingen uitgevoerd

Uitgevoerd:



Ja



Effectiviteit: Effectief met extra potentie. Forse daling geregistreerde ongevallen en conflicten. Afname aantal snorfietzen en verplaatsingen met snorfietzen. Oordeel van snorfietzers wisselend, automobilisten neutraal/negatief, fietsers positief.

Handhaven op snor- en bromfietsoverlast, conform het jaarlijks Stedelijk Handhavingsprogramma.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Snor- en bromfietzers

Doel: Beperken risicogedrag: handhaving

Samenwerkingspartners: THOR en politie

Uitvoerende partij: VOR

Beschrijving:

Project SNOR

- 1) Gedurende het jaar diverse handhavingsacties organiseren. Er wordt daarbij informatie gestuurd gewerkt door op die plaatsen en tijdstippen aanwezig te zijn waar de problemen het grootst zijn en waardoor de pakkans kan worden vergroot.
- 2) Op basis van doelgroepenanalyse inzetten op effectieve handhavingsinterventies
- 3) Optreden tegen heterdaadsituaties.

Activiteiten:

35 controles, 480 inzeturen

Inzet vanuit het programma is 1 fte: aanjager binnen het programma, die een verbinding maakt tussen de BOA's en de politie, en gezamenlijke rollerbankcontroles organiseert. Inzet BOA's en politie drukt niet op het programma.

Uitgevoerd:



Doorlopend



Effectiviteit: Effectief met stabiel vooruitzicht. Minder snorfietzen, meer deelscooters. Algemeen: meer drukte op het fietspad en op de rijbaan, dus potentieel meer overlast

Verder uitwerken en optimaliseren van camerahandhaving zoals die plaatsvindt bij de passage van het Rijksmuseum en wordt onderzocht bij de Cuyperspassage (als de eindevaluatie daartoe aanleiding geeft).

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Snor- en bromfietzers

Doel: Beperken risicogedrag: handhaving

Samenwerkingspartners: geen

Uitvoerende partij: VOR

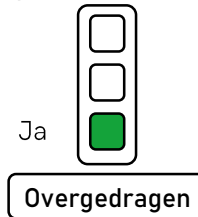
Beschrijving:

Eindevaluatie huidige camerahandhaving, en verder uitwerken/optimaliseren.

Activiteiten:

Geëvalueerd en overgedragen aan afdeling beheer.

Uitgevoerd:



Effectiviteit: Effectief met stabiel vooruitzicht. Geen echte evaluatie uitgevoerd. Wel is ervoor gekozen om de camera's te continueren. Camera's overgedragen aan afdeling beheer (beide locaties).

Blijven inrichten van de wegen in Amsterdam volgens de landelijk vastgestelde principes van Duurzaam Veilig (transformatie meenemen in lopende projecten).

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Automobilisten (als tegenpartij)

Doel: Duurzaam veilige inrichting van 50 km wegen.

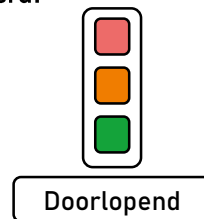
Samenwerkingspartners: geen

Uitvoerende partij: Wegbeheerder

Beschrijving:

Dat kan bijvoorbeeld door eisen te stellen aan drempels en wegbreedte. Knelpunten die met de Network Safety Index in beeld worden gebracht zullen we – waar mogelijk – wegnemen. Vanuit de principes van 1 stad 1 opgave wordt deze transformatie meegenomen in lopende projecten, waarbij 30 km wegen in beeld zijn, maar vooral wordt gekeken naar 50 km-wegen.

Uitgevoerd:



Effectiviteit: Effectief met stabiel vooruitzicht. Duurzaam veilig is landelijk geaccepteerde norm voor verkeersveilige inrichting.

Tijdelijk plaatsen interactieve digitale informatieborden om automobilisten op hun snelheid te wijzen, overleg met de politie en het Openbaar Ministerie over de mogelijkheden voor (automatische) handhaving.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Automobilisten (als tegenpartij)

Doel: Aanpak snelheidsovertredingen op 50 km-wegen.

Samenwerkingspartners: Politie

Uitvoerende partij: VOR

Beschrijving:

Digitale snelheidsdisplays inzetten op locaties waar snelheidsovertredingen worden waargenomen.

Activiteiten:

Totaal snelheidscontrole 2019:

- 572 controles, 3671 inzeturen
- Wegkantraders 2019: 24 wegkantraders, gedurende gemiddeld 1,8 weken
- Smileys 2019: 13 smileys, voor gemiddeld 11,7 weken
- Smileys 2020: 19, voor gemiddeld 6,4 week
- Wegkantraders 2020: 10, gedurende gemiddeld 1,4 week.

Inzet politie komt uit het verkeerspolitieteam. Inzet smileys en radars komt uit het programma.

Uitgevoerd:



Doorlopend



Effectiviteit: Effectief met extra potentie. Er vindt geen meting van (duurzame) effecten plaats. Doel is met name om bewoners te betrekken en de borden zo veel mogelijk in te zetten.

Terugbrengen maximumsnelheid van wegen in het centrum van 50 km/uur naar 30 km/uur, waar mogelijk.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Automobilisten (als tegenpartij)

Doel: Fiets- en voetgangervriendelijke inrichting van 50 km-wegen.

Samenwerkingspartners: Geen

Uitvoerende partij: Wegbeheerder

Beschrijving:

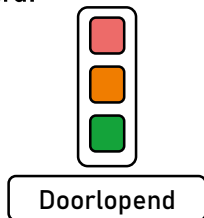
- 1) Locatiebepaling
- 2) Herinrichting
- 3) Onderzoek vormgeving drempels

Activiteiten:

Doorlopend. Scope is meermaals gewijzigd. Eerst vanuit verkeersveiligheid focus op bepaalde wegen. Daarna vanuit coalitieakkoord breder getrokken (als onderdeel programma "Autoluw") en uiteindelijk, naar aanleiding van raadsbesluit, verbreed naar hele gemeente (30 is de norm, alleen afwijken met goede reden).

Door scopewijzigingen nu in onderzoek. In 2020 voorstel scenario's aan wethouder en vanaf 2021 uitvoering.

Uitgevoerd:



Effectiviteit: Nog niet effectief, wel veel potentie. Snelheidsverlaging is zeer effectieve maatregel t.b.v. verkeersveiligheid. Reconstructie van wegennet kan starten op locaties waar benodigde inframaatregelen kleinschalig zijn.

Veiliger maken van oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers over de 50-km wegen.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Automobilisten (als tegenpartij)

Doel: Fiets- en voetgangervriendelijke inrichting van 50 km-wegen.

Samenwerkingspartners: Geen

Uitvoerende partij: VOR

Beschrijving:

Daarbij wordt onder andere rekening gehouden met oversteken in etappes, goed herkenbare conflictvlakken, logisch en uniform ontwerp, de afmetingen van hulpmiddelen en goed leesbare en waarneembare informatie.

Activiteiten:

Vooralsnog alleen gericht op solitaire oversteekplaatsen voor voetgangers. Niet voor fietsers. Nu alleen nog oriënterend hoe het onderzoek moet worden opgezet.

Achtergrondinformatie: regels voor de inrichting zijn vastgelegd in een leidraad van de CVC. Uitvoering vraagt geen verdere actie vanuit het programma. Het betreft een taak voor de wegbeheerder. Wel is vanuit de WBA de vraag gekomen om te onderzoeken of het noodzakelijk is om hier opnieuw naar te kijken, vanwege de diversiteit in VOPs over 50km wegen die kan leiden tot onduidelijkheid voor automobilisten.

Uitgevoerd:



Doorlopend



Effectiviteit: Onduidelijk/niet te meten.

Verkeerseducatie via het Verkeersplein Amsterdam.

Preventief Reactief

Doelgroep: Kinderen en jonge bestuurders

Doel: Verkeerseducatie voor kinderen en jongeren van 0 tot 18 en het borgen van ouderbetrokkenheid.

Samenwerkingspartners: ...

Uitvoerende partij: ...

Beschrijving:

Verkeerseducatie via het Verkeersplein Amsterdam wordt via een afzonderlijk traject geëvalueerd.

Uitgevoerd:



Doorlopend



Effectiviteit: Onderzocht in afzonderlijk traject

Uitvoeren schouw van basis- en middelbare scholen waar dat nodig is, maar nog niet is gedaan.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Kinderen en jonge bestuurders

Doel: Veiligere schoolomgevingen.

Samenwerkingspartners: Geen

Uitvoerende partij: VOR

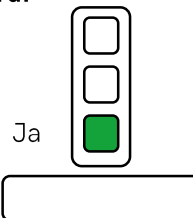
Beschrijving:

Prioriteit geven aan scholen langs 50km-wegen.

Activiteiten:

Veel aandacht besteed aan het verkeersveiliger maken van de schoolomgevingen. Met een schouw en een enquête zijn de belangrijkste knelpunten in kaart gebracht. Waar mogelijk zijn aanpassingen voorgesteld. Uitvoering van de adviezen lag bij de stadsdelen en is nu ondergebracht bij IVM.

Uitgevoerd:



Effectiviteit: Nog niet effectief, wel veel potentie. Het schouwen zelf heeft geen effect. Maatregelen in potentie wel, echter (nog) weinig uitgevoerd op straat.

Uitvoeren maatregelen in infrastructuur en/of motiveren verkeersveilig gedrag in schoolomgeving (zoals lopend of te fiets naar school).

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Kinderen en jonge bestuurders

Doel: Veiligere schoolomgevingen.

Samenwerkingspartners: F10 (landelijk programma Schoolstraten), Fietzersbond (M&E)

Uitvoerende partij: Wegbeheerder

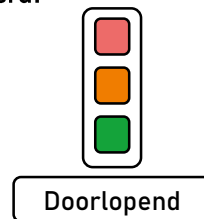
Beschrijving:

Mogelijke maatregelen: kleinschalige maatregelen zoals het aanbrengen van verkeersdrempels, het aanpassen van markering, het maken van parkeerplaatsen, het (ver)plaatsen van fietsenrekken of het aanbrengen van de markering 'School' met bijbehorende bebording. In overleg met de betreffende school zullen we bekijken of en hoe ouders kunnen worden aangespoord om hun kind met de fiets of lopend naar school te brengen.

Activiteiten:

- 1) Organisatie eerste "week van het Verkeer" op 15 basisscholen (maart 2018).
- 2) Pilot schoolstraten, opgezet Q1 2020, nog niet uitgevoerd. Voor de pilots zijn 3 scholen in beeld, waarvan 1 (2 vestigingen) in Q3 2020 gestart is.
- 3) Fietshelden 2018, basisschoolleerlingen betrokken bij fietsen, junior fietsburgemeester verkozen

Uitgevoerd:



Effectiviteit: Effectief met extra potentie. Uit evaluatie "Week van het Verkeer 2018" kwamen veel positieve reacties op de scholen. De week komt terug in 2019 voor zowel middelbare als basisscholen.

Onderzoeken waar het mogelijk is om links afslaan en rechtdoor te gaan eenvoudiger te maken op kruispunten met verkeerslichten, bijvoorbeeld door het aanleggen van grote opstelvakken (zogenaamde Opgeblazen Fietsopstelstroken, OFOS).

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Ouderen

Doel: Ouderen op de fiets: aanpassen weginrichting.

Samenwerkingspartners: Geen

Uitvoerende partij: Wegbeheerder

Beschrijving:

Scope van het onderzoek is gewijzigd. Geen OFOS onderzoek gedaan, wel 'Doortrappen' en onderzoek Relaxte Routes.

Activiteiten:

Amsterdam was één van de pilotgemeenten om **Doortrappen** in te voeren. In 2018 en 2019 zijn hier activiteiten voor uitgevoerd en in 2019 is er een landelijke aftrap geweest. Uitrol in de gehele stad wordt gefaseerd uitgevoerd in 2020. Extra potentie vanwege opschaling en toenemende omvang doelgroep.

Aanvullend is een onderzoeksproject **Relaxte Routes** uitgevoerd, om inzichtelijk te maken of er relaxte routes zijn te vinden een drukke stad als Amsterdam. De doelgroep oudere fietsers is hier actief bij betrokken. Resultaat: een groot aantal mogelijke verbeteringen aan de infra, om relaxt fietsen te bevorderen. Punten die beter kunnen en moeten, hebben te maken met vergevingsgezindheid van fietsinfra. Daarbij gaat het om randen, banden, paaltjes en leesbaarheid van de routes. De verbeter suggesties op de relaxte routes zijn nog niet uitgevoerd.

Uitgevoerd:



Scopewijziging



Effectiviteit:

- 1) Doortrappen: effectief met extra potentie.
- 2) Relaxte Routes: nog niet effectief, wel veel potentie.

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam

Evaluatie Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016 - 2021

Verbeteren solitaire overgangen op onverharde trambanen, bijvoorbeeld met behulp van waarschuwingslichten en geluiden (de zogeheten Tram Waarschuwingsinstallatie (TWi)).

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Openbaar vervoer (als tegenpartij)

Doel: Aanpak infrastructuur op het OV-netwerk.

Samenwerkingspartners: initieel geen.

Vervolg samen met GVB, VRA.

Uitvoerende partij: Wegbeheerder

Beschrijving:

In 2016 worden op een aantal locaties in Nieuw-West de overgangen over onverharde trambanen verkeersveiliger gemaakt. Op basis hiervan wordt bepaald in welke vorm de verkeersveiligheid van solitaire overgangen kan worden verbeterd. Bij deze maatregel sluiten we aan op de lopende investeringsprogramma's openbaar vervoer, waarbij verkeersveiligheid bij ingrepen randvoorwaardelijk is.

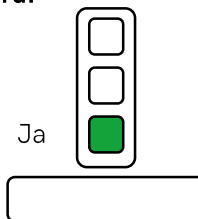
Activiteiten:

TWi: Bajonet gerealiseerd zodat je beter zicht hebt. Onderzoek toonde positief effect. Vervolgens geadviseerd op meer locaties.

Ook voor tramlijn 17 is een schouw gedaan (o.a. Tussen Meer, Kinkerstraat) in 2018-2019. In 2020 wordt dit gedaan voor tramlijn 19.

Aanvullend hierop worden nu in samenwerking met het GVB, VRA verkeersveiligheid schouwen georganiseerd. Dit is een doorontwikkeling op aanleg en onderzoek van de solitaire overgangen.

Uitgevoerd:



Effectiviteit: Effectief met extra potentie

Onderzoeken hoe we de oversteekplaatsen over fietspaden (zebrapaden) veiliger kunnen maken voor voetgangers en fietsers.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Voetgangers (met een beperking)

Doel: Veiliger maken oversteekplaatsen (zebrapaden) over fietspaden.

Samenwerkingspartners: Geen

Uitvoerende partij: VOR

Beschrijving:

Verdiepend onderzoek naar de verkeersveiligheid en doorstroming voor fietsers en voetgangers voor in ieder geval 4 situaties:

- 1) Zebra('s) over fietspad, bij met verkeerslichten geregelde kruispunten (huidige situatie);
- 2) Zebra('s) over fietspad verwijderen bij grote fietsstromen, bij met verkeerslichten geregelde kruispunten;
- 3) Zebra('s) over fietspad opnemen in de verkeerslichtenregeling.
- 4) Fietsstroken in plaats van fietspaden ter hoogte van met verkeerslichten geregelde kruispunten.

Eventuele conflicten tussen fietsers en overstekende voetgangers met een beperking worden ook meegenomen.

Activiteiten:

Onderzoek loopt nog, rapportage wordt eind 2020 voorzien.

Uitgevoerd:

Gedeeltelijk



Combi met 3



Effectiviteit: Combi met 3

Inzetten (samen met Vervoerregio Amsterdam) om de Rijkscampagne afleiding in het verkeer ONderweg ben ik OFFline, (zie maatregel 4A) uit te breiden tot voetgangers.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Voetgangers (met een beperking)

Doel: Voorkomen risicogedrag: campagnes

Samenwerkingspartners: Geen

Uitvoerende partij: VOR

Activiteiten:

Geen uitbreiding van de Rijkscampagne.

Wel een eigen campagne 'Superbelangrijk' uitgevoerd, om (jonge) fietsers en voetgangers te bewegen hun smartphone niet te gebruiken in het verkeer.

Deze is overgegaan in de landelijke MONO campagne, maar die heeft geen expliciete aandacht voor de voetganger.

Uitgevoerd:

Nee



Scopewijziging



Effectiviteit: onduidelijk/niet te meten.

Onderzoeken van het aandeel van toeristen dat betrokken is bij ongevallen.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Toeristen

Doel: Inzicht krijgen in betrokkenheid van toeristen bij ongevallen, zowel te fiets als te voet.

Samenwerkingspartners: Geen

Uitvoerende partij: VOR

Activiteiten:

Niet uitgevoerd. Er worden geen specifieke gegevens geregistreerd van toeristen en ongevallen.

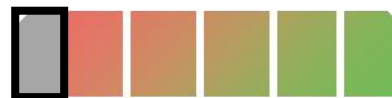
Wel wordt ingezet op informeren (maatregel 21: Blijven aanbieden van flyer over 'veilig fietsen in Amsterdam' aan fietsverhuurbedrijven).

Uitgevoerd:

Nee



Niet uitgevoerd



Effectiviteit: onduidelijk/niet te meten.

Blijven aanbieden van flyer over 'veilig fietsen in Amsterdam' aan fietsverhuurbedrijven.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Toeristen

Doel: Inzicht krijgen in betrokkenheid van toeristen bij ongevallen, zowel te fiets als te voet.

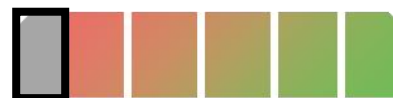
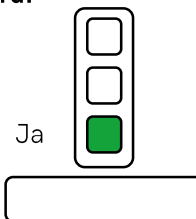
Samenwerkingspartners: Geen

Uitvoerende partij: VOR

Activiteiten:

Weinig actief mee bezig. Er is wel een [video](#) gemaakt, "The Bike Instructor's guide to cycling in Amsterdam", die viral ging.

Uitgevoerd:



Effectiviteit: onduidelijk/niet te meten. Weinig zicht op doelgroep. Wel interessant als data te vergaren zijn.

Voorkomen dode hoek ongevallen bij vrachtauto's: vervolgen van de pilot met 360 graden camera's bij vrachtwagens van de gemeente.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Vrachtverkeer (als tegenpartij)

Doel: Omgaan met beperkt zicht vanuit de vrachtwagen

Samenwerkingspartners: Vuilophaaldienst

Uitvoerende partij: VOR

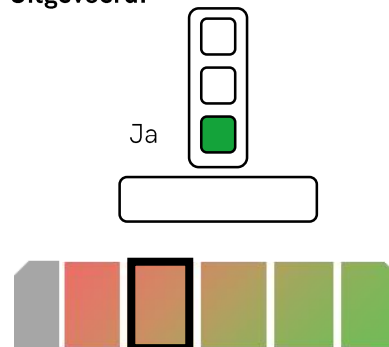
Beschrijving:

Met deze innovatieve camera's zijn chauffeurs in staat om weggebruikers aan alle kanten van hun voertuig in de gaten te houden.

Activiteiten:

Drie verschillende systemen getest op 15 vuilniswagens. De ervaringen van chauffeurs waren wisselend (maar wel overwegend positief; ook veel gewenning nodig en niet elk systeem werkte even goed/prettig). Het is niet in de nieuwe aanbesteding meegenomen.

Uitgevoerd:



Effectiviteit: Nog niet effectief, wel veel potentie. Resultaten onderzoek waren niet statistisch significant, maar hieruit bleken minder schademeldingen en overwegend positieve reacties.

Voorkomen dode hoek ongevallen bij vrachtauto's: in overleg met de branche onderzoeken welke faciliteiten nodig zijn om dodehoek ongevallen te voorkomen, zoals spiegelafstelplaatsen.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Vrachtverkeer (als tegenpartij)

Doel: Omgaan met beperkt zicht vanuit de vrachtwagen

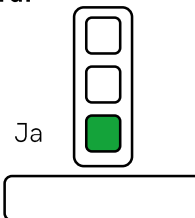
Samenwerkingspartners: Vuilophaaldienst

Uitvoerende partij: VOR

Activiteiten:

Er zijn drie plekken ingericht waar spiegels beter afgesteld konden worden.

Uitgevoerd:



Effectiviteit: Niet effectief. Er werd weinig gebruik gemaakt van de spiegelafstelplaatsen

Onderzoeken (binnen de Agenda Stedelijke Logistiek) effecten van goederenvervoer op doorstroming (obstakelvorming) en verkeersveiligheid. Daarbij ook het proces van afvalinzameling betrekken.

Preventief ~~Reactief~~

Doelgroep: Vrachtverkeer (als tegenpartij)

Doel: Verbeteren bevoorradingsaanpak Amsterdam

Samenwerkingspartners: Vuilophaaldienst

Uitvoerende partij: VOR

Activiteiten:

Geen analyse effecten goederenvervoer op verkeersveiligheid gemaakt.

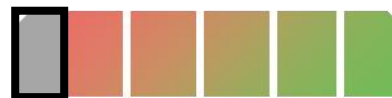
Wel projecten met vuilophaaldienst. Zie maatregel 22A en 22B. Ook zijn aanrijroutes van vuilniswagens aangepast op schooltijden (uitgevoerd en overgedragen).

Uitgevoerd:

Nee



Niet uitgevoerd



Effectiviteit: onduidelijk/niet te meten.

Onderzoeken en indien mogelijk aanpakken van ongeveer 15 blackspots per jaar.

Preventief Reactief

Doelgroep: Blackspots

Doel: Aanpak gevaarlijke kruispunten (blackspots)

Samenwerkingspartners: Stadsdelen,
Programma inframaatregelen

Uitvoerende partij: VOR

Beschrijving:

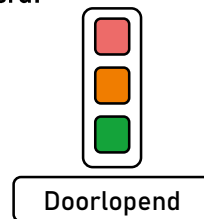
Blackspotmaatregelen zijn relatief kleine fysieke ingrepen in de infrastructuur, zoals de aanpassing van de markering, bebording, vakindeling (linksaf-/rechtsafvakken), steunpunten, kleur van asfalt en verkeerslichten.

Activiteiten:

Ieder jaar wordt een werkljst opgesteld met minimaal 15 blackspots. De WBA pakt deze op en doet onderzoek of maatregelen mogelijk zijn. Hiervoor wordt dan een ontwerp gemaakt, en voorgelegd aan de cvc. Korte en middellange termijn maatregelen worden uitgevoerd. Lange termijn maatregelen zoals het ombouwen van een kruising in een rotonde worden uitgevoerd als een herinrichting of reconstructie plaats vindt. Ter illustratie, uit de jaarlijkse monitor verkeersveiligheid:

- 2018: 25 blackspots onderzocht, 11 uitgevoerd
- 2019: 29 blackspots onderzocht, 8 uitgevoerd

Uitgevoerd:



Effectiviteit: Effectief met stabiel vooruitzicht. Door de aanpak van Black Spots daalt het aantal (ernstige) ongevallen.

Doorgaan met het toepassen van ongevalsprotocollen na dodelijke en ernstige ongevallen.

Preventief **Reactief**

Doelgroep: Protocol

Doel: Maatregelen na dodelijke en ernstige ongevallen: ongevalsprotocollen

Samenwerkingspartners: Politie, centrale verkeerscommissie, Burgemeester

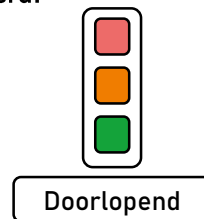
Uitvoerende partij: VOR

Beschrijving:

De Werkgroep Blackspots beoordeelt conform deze protocollen alle locaties waar dodelijke ongevallen hebben plaatsgevonden en een deel van de locaties waar ernstige ongevallen hebben plaatsgevonden. Als uit dat onderzoek blijkt dat er mogelijkheden voor verbetering in de infrastructuur bestaan, worden in opdracht van de werkgroep maatregelen uitgevoerd. Ter illustratie, uit de jaarlijkse monitor verkeersveiligheid:

- 2018: 15 protocol locaties onderzocht, 17 uitgevoerd
- 2019: 29 protocol locaties onderzocht, 18 uitgevoerd

Uitgevoerd:



Effectiviteit: Effectief met stabiel vooruitzicht. Het protocol wordt met name ingezet voor de afhandeling van ernstige ongevallen. Er is geen direct effect op de verkeersveiligheid. Desondanks is het goed om de protocollen te blijven hanteren

Bijlage 2: trendscan





Exploring
Beautiful
Futures

- Judith Everaars -

Trendscan



RISICO'S & KANSEN VERKEERSVEILIGHEID GEMEENTE AMSTERDAM
Juli 2020

Voorwoord

Deze trendscan is uitgevoerd ter verbreding van de verkeerveiligheidsevaluatie voor de gemeente Amsterdam “Evaluatie en aanscherping Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021” door Keypoint Consultancy.

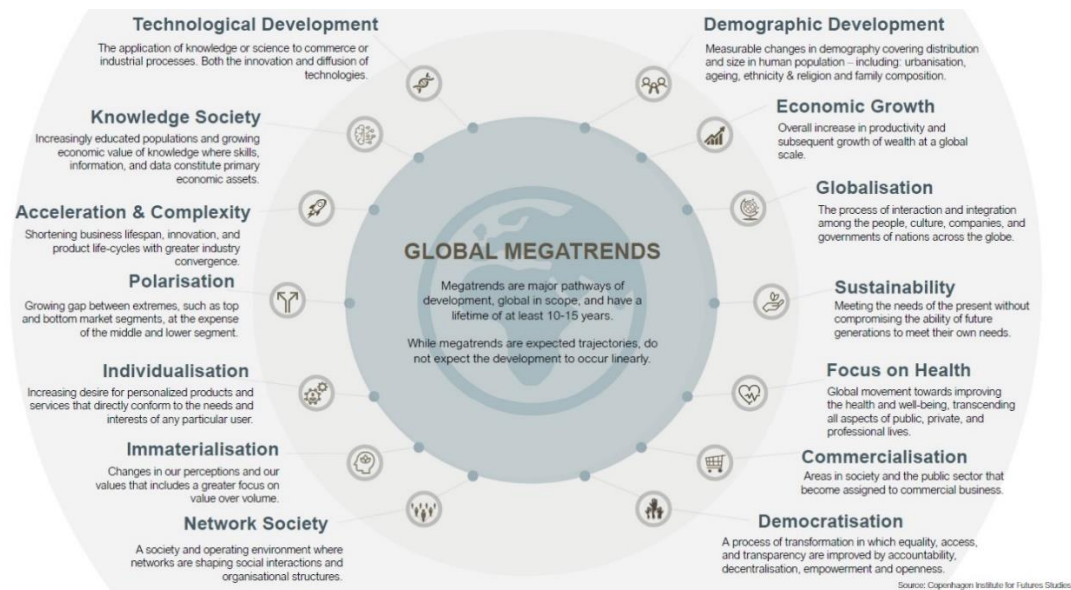
Door naar maatschappelijke trends te kijken, is het mogelijk om naar verfrissende mogelijkheden en oplossingen te kijken die aansluiten bij wat er op dit moment bij de mensen leeft. Dit biedt verrassende ideeën buiten het standaard denkpatroon, die impact hebben op de leefwereld van Amsterdammers.

Deze trendscan biedt een overzicht van maatschappelijke trends die in meer en mindere mate relevant zijn voor de mobiliteit en verkeersveiligheid. Op basis hiervan zijn twee scans beschreven. Één de impact van trends op de verkeersveiligheid die een mogelijke risicofactor in zich hebben, en twee maatregelen vanuit de actuele trends voor de aanpak van de verkeersonveiligheid.

Judith Everaars
Exploring Beautiful Futures

Megatrends en consumententrends

Megatrends zijn grote mondiale krachten die bedrijven, economieën, samenlevingen, cultuur en ons persoonlijke leven beïnvloeden. Ze zijn generatie-overschrijdend, hebben een tijdshorizon van tenminste 10-15 jaar (kan ook zomaar 50 jaar duren) en hebben een brede reikwijdte. We hebben weinig controle over megatrends en hoewel een megatrend een verwachte ontwikkeling heeft, zal deze niet altijd lineair verlopen. De megatrends staan ook niet op zich, ze staan in verbinding met elkaar. Het analyseren van megatrends helpt ons de complexiteit van onze wereld te begrijpen. In figuur 1 zijn de veertien megatrends opgenomen zoals gedefinieerd door het Copenhagen Institute for Futures Studies. Megatrends vormen de *drivers* (factoren die verandering veroorzaken) voor consumententrends.

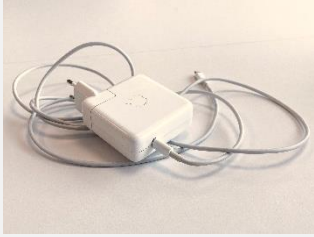


De beschreven megatrends zijn de *drivers* of aanjagers die zorgen dat mensen hun 'normaal' aanpassen. De ene keer met de stroom mee (individualisering zorgt voor de consumententrend personalisering) of tegen de stroom in (klimaatverandering zorgt voor consumententrend goed doen voor natuur/klimaat). Voor het overzichtelijk maken van deze consumententrends, gebruik ik het *human-centered* trendmodel. Dit trendmodel is opgebouwd op basis van zeven behoeftes/waardes van de mens: FUEL, PLEASURE, IDENTITY, CONNECTION, CREATIVITY, AWARENESS en SOULFUL. De mens zoekt van nature naar balans, dus bij een impact van een megatrend of plotselinge gebeurtenis zullen we opnieuw zoeken naar balans. Die balans zoeken kan op verschillende manieren en zal mede afhangen van de huidige status quo en waar de mensen impact ervaren. Een voorbeeld: de corona-epidemie geeft mensen een angstig gevoel voor de dood: als ik of mijn dierbaren maar niet sterven. De emotie overlevingsangst zit in de laag van FUEL – waardoor we behoefte hebben deze weer in balans te brengen. De verandering van actie is dat we activiteiten inzetten om weer vertrouwen te voelen, grip te hervinden. Waar heb je grip op als je thuis zit? Je huis en eten. Er was dan ook een enorme groei zichtbaar in het thuis koken, eten kopen bij de boer in de buurt en het huis opknappen en fijn maken.

In onderstaand overzicht zijn belangrijke trends weergegeven die nu zichtbaar zijn. Deze trends worden dus gevoed door één of een combinatie van meerdere megatrends. De lijst is niet uitputtend, getracht is wel een zo compleet mogelijk beeld weer te geven. Deze lijst van actuele consumententrends is samengesteld op basis van kennis van verschillende trendexperts¹ (vandaar de verschillende Nederlandse en Engelse namen voor de trends). Tevens is de input meegenomen van

¹ Trendsactive, Trendhunter, Foodinspiration, Trendwatching, Peter Joosten, Christine Boland e.a.

gehouden interviews met de experts binnen Amsterdam zelf. In het overzicht zijn de trends met een mogelijke negatieve impact op de verkeersveiligheid in blauw gearceerd. Deze zijn onder de tabel nader uitgewerkt.

FUEL Fuel is de behoefte aan basiszekerheid voor de mens, het fundament. Denk aan eten en geld. Het gaat om efficiëntie en gemak.		- Foodism - I-human - Youthfulness - Dataïsme - Robotisering - Control - Instant Gratification - Local
PLEASURE Pleasure is de behoefte aan sensaties, prikkelen van de zintuigen (of juist niet), het ervaren van plezier en spel.		- Visual Overload - Experience Economy - Smart & Playful, - E-sports - Brand Avatars - Multisensation - Gamification - Simplicity - Gaming culture GenZ en GenX - Ontspullen - Huidhonger - Luxe appeal
IDENTITY Identity is de behoefte van het weten wie je bent en je plek in de maatschappij en wat de identiteit in de huidige tijdgeest bepaalt.		- Authenticity - Populisme - Genderneutraliteit - Tribalism - Female Force - Personalisering - Male Power - Eco-shame - Perfectie van het imperfecte - Single life
CONNECTION Connection is de behoefte aan sociaal contact, het gaat om empathie naar de ander en welke vormen van connectie we maken met elkaar.		- Instant Entrepreneurship - Selfism - Social woman - Co-creation - Fluidity - Direct - Co-living - Always on - Many-to-many / Gig Economy

CREATIVITY Creativity is behoefte om onszelf uit te spreken, om te creëren en te maken.		Protest Fake news Handmade & ambacht Live content
AWARENESS Awareness is onze behoefte om de waarheid te zien, bewust te zijn van onze leefwereld en goed te doen.		Purposeful Actions Subscription & recommendations Economy Nostalgia Naturality Healthify Re-think Transparency
SOULFUL Soulful is onze behoefte aan wijsheid en spiritualiteit.		Transcendence Spiritual Economy

Specifiek Amsterdam

Naast bovengenoemde sociale trends, kent Amsterdam als stad ook specifiek haar trends.

IAMSTERDAM Amsterdam als eigen identiteit		Expatisering Overtoerisme / Disneyfication Veryupping Groeiende kloof arm/rijk
---	---	---

Mogelijke risico's voor de verkeersveiligheid

Foodism (FUEL)

Op dit moment zijn we veel met ons eten bezig. Eten is voor de mens een basisbehoefte (naast natuurlijk drinken) en sterk gelinkt aan ons gevoel van zekerheid en veiligheid. Megatrends als complexiteit en technologie zorgen dat we in een onzekere en steeds meer virtuele wereld leven. Dit resulteert er in dat we veel aandacht besteden aan eten om zo het gevoel van leven *in real life* (IRL) weer te voelen. Markttrends zoals stijging van online bestellingen, meer buiten de deur eten (voor corona) – ook steeds meer voor het ontbijtmoment – zal resulteren in meer vervoersbewegingen in de stad. Toename van bezorgscooters en –fietsen, waarvan de bestuurders wellicht meer bezig zijn met snelheid en hun telefoon dan met de verkeerssituatie. Tevens zorgt dit voor weer een ander type verkeersdeelnemer in het wegbeeld, wat kan zorgen voor onveiligheid.

Robotisering (FUEL) & Always on (CONNECTION)

In het kader van de wens voor meer efficiëntie van onze basisprocessen zetten we steeds meer robots in. Megatrends als technologie, complexiteit, economische groei en democratisering zorgen zijn grote drives voor deze trend. De meeste bekende 'robot' is wel de mobiele telefoon. De telefoon zorgt ervoor dat we altijd 'aan' staan en daardoor in de bubbel van onze telefoon leven. Hierdoor hebben we minder oog voor het verkeer om ons heen. Daarnaast kan je ook denken aan een robot zoals die kan worden ingezet voor het bezorgen van eten, maar ook aan bots (slimme chat apps) en natuurlijk aan de robotisering van de auto richting zelfrijdende voertuigen en de trend van elektrisch fietsen en andere elektrische voertuigen, zoals e-step, e-board. De variatie van snelheden en verschillende soorten verkeersdeelnemers zijn mogelijk een risico voor de verkeersveiligheid.

Instant Gratification (FUEL)

We verwachten instant voldoening, altijd en overal. Zeker onder de jongere generaties (millennials en GenZ) leeft dit sterk. Deze basisbehoefte staat sterk onder invloed van de megatrends van globalisering en technologie – en dan met name internet en de waarde van de smartphone – waardoor alles in de hele wereld binnen handbereik is. De bereidheid om te wachten is daarmee lager en is mogelijk een risico voor de verkeersveiligheid in verband met zaken als roodlichtnegatie, geen voorrang verlenen, geduld en omgang met de ander. Daarnaast zorgt *instant gratification* voor een ander bestelgedrag van taxi's. Voorheen liep je naar een plek in de stad voor een taxi, nu activeer je de taxi app en komt de taxi naar jou toe. Dit zorgt ervoor dat taxichauffeurs meer met hun telefoon bezig zijn en minder met het verkeer. Ook is het een risico dat taxi's gaan 'zwerven' door de stad en stoppen waar dit ongewenst is. Ten derde zorgt deze trend ook voor de enorme groei van online bestellen van goederen (zie ook Foodism), dit zorgt voor andere transportbewegingen. Hierin is de markttrend zichtbaar dat er depots ontstaan aan de randen van de stad en met kleinere bezorgvoertuigen de goederen worden weggebracht en opgehaald (LEVV & stadsvrachtwagentjes zoals Picnic). Risico's voor de verkeersveiligheid schuilen in het gebruik van fietsroutes in plaats van autoroutes, waardoor problemen ontstaan bij eenrichtingswegen, omdat deze LEVV's te groot zijn. Andere risico's kunnen zijn het parkeren op de stoep en minder veiligheidsvoorzieningen aan het voertuig zelf.

Populisme, Tribalism (IDENTITY) & Selfism (CONNECTION)

Het vormen van identiteit is in deze tijd, zeker voor de jongere generaties, belangrijk. Door megatrends als individualisering en democratisering staat veel in het teken van zelfontwikkeling. Daarnaast zorgen megatrends als kennismaatschappij en complexiteit voor hoge verwachting en druk. Bij populisme zien we dat groepen zich tegen elkaar gaan afzetten, niet alleen in de politiek, maar juist ook op andere vlakken, zoals *vegans* die zich afzetten tegen mensen die ongezond snacken. Daarnaast zien we dat mensen nieuwe *tribes* vormen (waar dit voorheen geloof was, is dit nu eerder gegroepeerd rondom interesses). Samen met de trend van Selfism, waarin we vooral voor onszelf gaan (ikke, ikke, ikke en de rest kan stikken), zorgt dit ervoor dat de tolerantie tussen groepen en mensen onderling afneemt. Aangezien in Amsterdam als stedelijk gebied er vele mensen en

(sub)culturen zijn, is er mogelijk meer intolerantie. Dat kan ook z'n weerslag in het verkeer hebben. Risico's op meer onveiligheid door meer asociaal verkeersgedrag zoals te hard rijden en geen ruimte geven aan andere weggebruikers.

Healthify (AWARENESS)

Voor millennials en GenZ is wellness en fysieke en mentale gezondheid een bewustwordingsproces om goed voor zichzelf te zorgen in de hectiek in de huidige wereld (complexiteit, kennismaatschappij, technologie etc.). Denk aan sporten – veelal buiten –, belang van goed slapen (slaap apps), schoonheid, sportkleding en mindfulness. In de steden met jonger publiek zie je dan ook steeds meer buitensporters, van hardlopen, bootcamp tot freerunning (ook onder invloed van de experience trend). Dit zorgt voor meer gevarieerde groepen verkeersdeelnemers. Mogelijk een risico omdat ze meer gefocust zijn op hun sportbubbel dan het verkeer.

Expatisering & Overtoerisme (IAMSTERDAM)

De groei van de bevolking in Amsterdam komt voor een groot deel door de aantrekkende kracht van Amsterdam voor expats. De meeste expats komen uit India, gevolgd door de Verenigde Staten en Groot-Brittannië. Daarnaast blijft Amsterdam als hoofdstad een enorme toeristische trekpleister, in 2019 trok de stad zo'n 9 miljoen toeristen. Deze trends worden mede ingezet door de megatrends als globalisering, economische groei en individualisering. Het risico voor de verkeersveiligheid is dat deze expats en toeristen de verkeersregels niet goed kennen en wél de fiets pakken, maar niet de fietservaring hebben. Daarnaast is ook voor deze doelgroepen de telefoon hét hulpmiddel om je weg te vinden in Amsterdam. Risico voor de verkeersveiligheid is ook hier de telefoonbubbel.

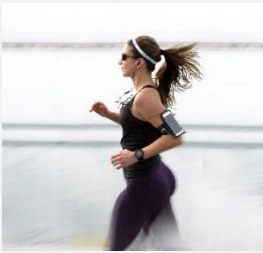
Kansen voor verkeersveiligheid

De consumententrends bieden naast risico's ook kansen voor de verkeersveiligheid. Juist door de genoemde risico's/problemen te matchen met een consumententrend, ontstaan er mogelijk nieuwe ideeën voor de aanpak ervan.

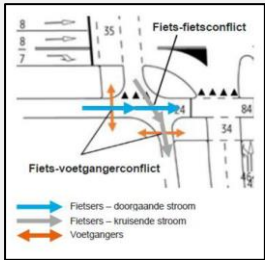
In de onderstaande tabel zijn de risico's voor verkeersveiligheid opgenomen zoals deze uit de trendscan naar voren zijn gekomen. In de tweede tabel staan enkele specifieke verkeersissues opgenomen die uit de interviews naar voren kwamen.

Risico's verkeersveiligheid	Trends & idee voor maatregel
 Groei verscheidenheid aan vervoersmiddelen (fietsers, scooters, biro, LEVV, bakfiets, pedelec, etc.) en snelheden. Issue verwacht door groei in aantal en variatie van bezorgvoertuigen (wat is hun plek, snelheid, veilig rijden).	Re-think: LEVV's ook spullen mee terug laten nemen (ook pakketjes van anderen). Optimaliseren vracht. Control: regels opstellen plek op de weg, snelheid, grootte, veiligheidsbeeld/spiegel. Overleg met deze bedrijven: met google maps de auto- i.p.v. fietsroutes gebruiken, plek op de weg (eenrichtingsverkeer). Dataïsme: aflevermoment exact inplannen en communiceren, zodat wachttijd voertuig (op weg of voet-/fietspad) minimaal is.
 Intolerantie in het verkeer en asociaal verkeersgedrag: geen voorrang verlenen, geen ruimte geven, te hard rijden.	Co-creatie: jaarlijks terugkerend project/wedstrijd met middelbare scholen rond thema intolerantie. Beste idee wint, met budget voor uitvoering. Gamification: rollenspel waarin verkeersconfrontaties worden opgezocht (goede begeleider nodig!).
 Telefoonbubbel – mensen zijn verdiept in hun telefoon en zijn daardoor afgeleid.	Dataïsme, Multisensations, Instant & Personalisering: tril/piep/stem op horloge/telefoon bij gevaarlijke kruispunten (app). Spiritual Economy, Authenticity & Local: campagne wees in het nu: hoor, ruik, proef, voel Amsterdam., "geniet van je stad".
 Ongeduld om te wachten: door rood lopen, fietsen of rijden.	Robotisering & Control: anti stress app voor Amsterdam, bijvoorbeeld AI-assistent om op tijd te vertrekken. Multisensations & Authenticity: campagne "geniet van Amsterdam terwijl je wacht" of "5min extra voor Amsterdam". Healthify: VRI-wachttijdtips: een verzameling van ludieke tips op stickers voor de VRI-palen : "adem 5x rustig in en uit", "ga 10x op je tenen staan", etc. (ook te combineren met leuke tips van directe omgeving).

Specifieke groepen

Risico's verkeersveiligheid	Trends & idee voor maatregel
 Sporters: sportersbubbel – mensen zijn afgeleid, gebruiken de straat als sportterrein.	Dataïsme & Cntrol: in sportsapp alerts/trilling. Personalisering & dataïsme: routeplanner voor hardlopers die obstakelvrij/veilig zijn. Dataïsme & recommendations: sporters zelf hun favo routes laten delen en gevaarlijke punten aangeven Playful: op plekken met veel sporters op ludieke wijze die locatie markeren als waarschuwing voor overig verkeer.
 Toerist: onbekwaam in fietsgebruik en is afgeleid door telefoongebruik.	Experience: bikesafetystour (icm food, musea, architectuur etc.). Experience & play: Bikepark Schiphol. Gamification: online verkeersgame ism vluchtmaatschappijen, hotels, hostels etc. Control: de fietsfilm die reeds aanwezig is verplicht aan toeristen laten zien voordat ze een fiets huren, ism fietsverhuurbedrijven.
 Expat: onbekwaam in fietsgebruik en is afgeleid door telefoongebruik.	Foodism & Experience: foodtour op de fiets (met uitleg fietsen). Foodism: expatrestaurants/-cafés toiletreclame met verkeersregels A'dam, elke week een andere regel. Control: de grote internationale bedrijven aanspreken op verantwoordelijkheid: verkeersles aanbieden. Ook bijvoorbeeld via expatorganisatie (verhuur vastgoed). Gamification: online verkeersgame voor expats Authenticity: bike as a dutchy (skills parcours). Youthfulness: stay safe on your bike (workshop).
 Bestel taxi's (uber, maar ook anderen): afgeleid door telefoonbubbel, asociaal rijgedrag, ongeduld.	Control & Dataïsme: taxichauffeurs kleur geven rood-oranje-groen, hoe beter ze zich aan de verkeersregels houden hoe groener, dat zichtbaar is voor de klant. Recommendations: reviews aan chauffeurs kunnen geven op basis van 5 sterren, ook zichtbaar online. Personalisatie: klant kan filteren op kwaliteiten zoals hierboven beschreven. Male Power: ranking van beste (veilige) chauffeur -> bonus per week/maand/jaar.

Drie aanvullende verkeersissues (uit de gesprekken die gevoerd zijn met de gemeente)

Risico's verkeersveiligheid	Trends & idee voor maatregel
 Fietsers en voetgangers op kruispunten: conflict fiets-fiets en fiets-voetganger op VRI-kruispunten. Geen levensbedreigende risico's, maar (bijna)aanrijdingen komen wel steeds meer voor.	Dataïsme: app alert bij gevaarlijk kruispunt (op basis van locatie telefoon/smartwatch). Playfull: in een speciale themawEEK de verschillende gevaarlijke kruispunten een kleur geven (bijv. door ballonnen aan alle VRI-palen te bevestigen) + hostesses. Visual Overload & robotisering: Argumented Reality hek plaatsen voor voetgangers bij aan komen rijden fietser. Control: handhaving (i.c.m. campagne) op dit onderwerp. Verkeersregelaars inzetten op issue punten.
 Doelgroep voetganger: trottoirs zijn smal en zijn een soort parkeerstroken voor fietsen. Amsterdam zet in op lopen, maar de voetganger vindt maar moeizaam zijn weg. De birò mag al niet meer op de stoep parkeren.	Dataïsme & Local: app voor voetgangers om fouten te melden m.b.t. stoep bezetten, i.s.m. handhaving. Instant Gratification: handhaving op humorvolle wijze labelen van foutieve voertuigen op voetpad. Playful & protest & live content: Stoepkrijt uitdelen aan bewoners/betrokkenen bij probleemgebieden en een tekening maken -> plaatsen op speciaal Instagramkanaal (#IwalkAmsterdam).
 Jonge verkeersdeelnemers: campagnes nu gericht schoolomgeving (ook voor ouders en scholen), spaken, telefoon.	Simplicity: overdaad aan indrukken bij school minimaliseren. Naturality: meer groen brengt meer rust Gamification & Experience: schoolverkeerspel (kan ook digitaal). Co-creatie: kinderen zelf een verkeerscampagne voor hun school laten ontwikkelen (per klas ander thema / andere plek rondom de school) Live content: webcam voor ouders, voor spreading. Purposeful: elke ouder 1 bijdrage leveren om het veiliger te maken voor hun kind.

Beelden ter inspiratie op de volgende pagina.



Expat & Executive Personal Assistance by Audrey Mezas

xpat
in Amsterdam



Painted Intersections | City of ...
fortlauderdale.gov



Painted Intersections | City of ...
fortlauderdale.gov



Cecilia Lueza. . . 2016 - St Pet...
stpeteartsalliance.org



How to fix a dangerous inters...
curbed.com

Bijlage 3: inspiratie strategie



Helsinki (Finland)

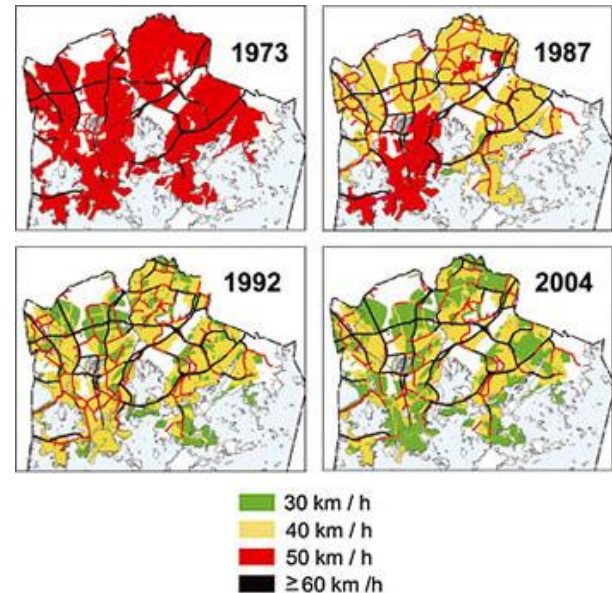
Beschrijving:

Helsinki zet al decennia met name in op vermindering van maximumsnelheid. Maatregelen om dit te garanderen:

- Drempels en kruispuntplateaus
- Zebrapaden, verhoogd en met vluchtheuvels
- Waarschuwingslichten bij zebrapaden wanneer een voetganger oversteekt
- Rotondes
- Versmalde wegen, bochten
- Straatmarkeringen en snelheidsdisplays
- Verkeerslichten, m.n. bij snelheden > 40 km/uur
- Snelheidscontroles
- "Woonerf" (voetganger heeft prioriteit), snelheid=20 km/uur.

Input voor strategie:

- Verlagen maximumsnelheid



Oslo (Noorwegen)

Beschrijving:

- Auto onaantrekkelijker maken – het duurt eenvoudiger langer om van de ene kant naar de andere kant van de stad te komen.
- En het kost bovendien meer geld dan voorheen. Tol ging 70% omhoog in 2017, dit zorgde voor 6% minder autoverkeer.
- Hogere autoparkeertarieven – 50% in de binnenstad en 20% hoger daarbuiten
- Snelheid verlaagd tot 30 km/uur
- Autovrije zones rond scholen

Input voor strategie:

- Auto minder aantrekkelijk maken (capaciteit, kosten).
- Verlagen maximumsnelheid



Karlsruhe (Duitsland)

Beschrijving:

Niet alleen de fiets, maar ook de fietser als sensor

- Meten snelheid en comfort. Welke keuzes maakt de fietser en op basis waarvan?
- Fietser (nog) volwaardiger meenemen in beleid, o.a. in verkeersmodellen

Input voor strategie:

- Ruimte voor de fietser
- Wisdom of the Crowds



Diverse wegbeheerders (Nederland)

Beschrijving:

- Vrijrijdbare flitspaal, risico-gestuurd op verschillende locaties te plaatsen
- Toegepast in o.a. Limburg/Groningen, vervolgens Brabant, vervolgens Rotterdam en Den Haag
- Afstemming met OM nodig.

Input voor strategie:

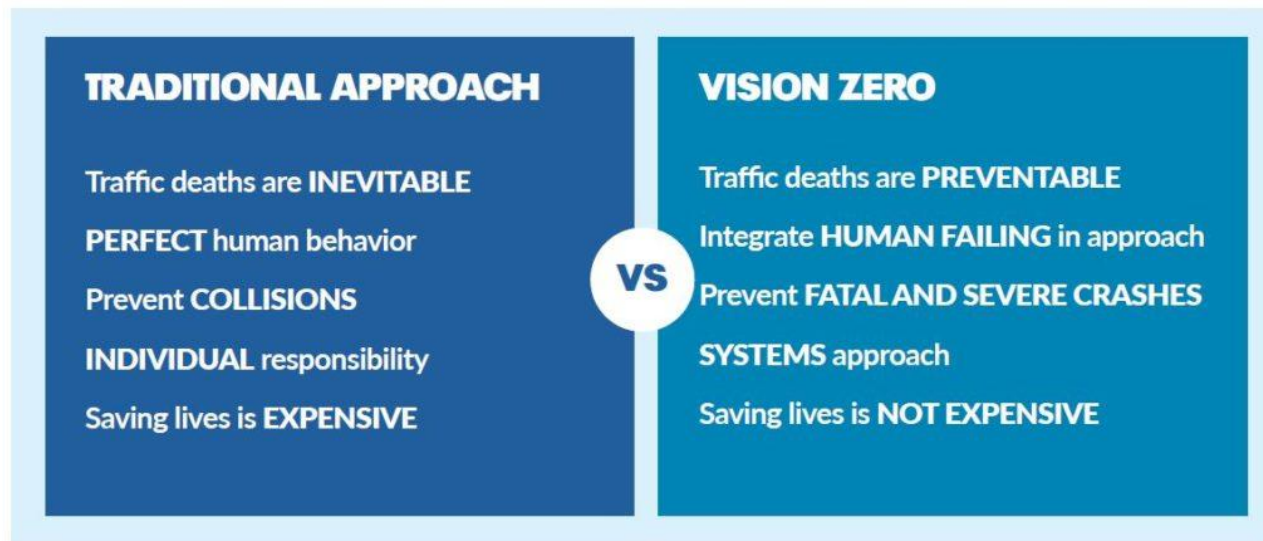
- Slimme handhaving
- Wisdom of the Crowds voor locatiebepaling



Vision Zero

Twee uitgangspunten

- Mensen maken fouten. Infrastructuur moet zo zijn ingericht dat fouten niet leiden tot zware ongelukken.
- Een multidisciplinaire aanpak: engineers, beleidsmakers, gezondheidsexperts werken samen.



Bijlage 4: indicatie omvang/reductie aantal slachtoffers

In onderstaande tabel is een inschatting gegeven van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden dat per maatregel op landelijk niveau voorkomen kan worden (SWOV, 2018).

Maatregel	Indicatie omvang/reductie aantal slachtoffers	
	Verkeersdoden	Ernstig verkeersgewonden
Veilige infrastructuur		
Veilig inrichten 30km/uur-zones	< 10	100-300
Veilig inrichten 60km/uur-zones	< 10	< 100
Maatregelen N-wegen met 80km/uur-limiet	10 - 15	100 – 200
Veilige berm langs autosnelwegen	< 10	< 100
Veilige fietsinfrastructuur	25 - 35	5.900 – 6.600
Technologische ontwikkeling		
Voertuigautomatisering	< 10 – 35	< 100 – 300
AEB (in combinatie met FCW)	< 10 – 90	< 100 – 3.500
Kwetsbare verkeersdeelnemers		
Slachtoffers met kwetsbare vervoerswijzen	330 – 405	26.700 – 29.800
Slachtoffers in kwetsbare leeftijdsgroepen	260 – 310	13.200 – 14.600
Veilig inrichten 30km/uur-zones	< 10	100 – 300
Veilige fietsinfrastructuur	25 – 35	5.900 – 6.600
Iedereen fietshelm op	80 – 100	3.800 – 4.500
Iedere snorfietser helm op	< 10	500
Onervaren verkeersdeelnemers		
Uitbreiding begeleid rijden	< 10	200
Gevaarherkenningstoets	< 10	100
Feedbacksysteem	< 10	200 – 300
Rijden onder invloed		
Slachtoffers door alcoholovertreding (auto)	45 – 105	
Slachtoffers door zware alcoholovertreders (auto)	30 - 70	
Snelheid in het verkeer		
Slachtoffers door snelheidsovertredingen	95 – 120	2.700 – 2.900
Verdubbeling snelheidshandhaving	70 – 85	1.900 – 2.100
Progressieve boete (incl. overtredingen op kenteken)	20 – 30	500 – 700
Afleiding		
Slachtoffers door afleiding automobilisten	10 -100+	
Slachtoffers door vermoeidheid onder automobilisten	40 - 70	1.100 – 1.800
Overtreders		
Slachtoffers door snelheidsovertredingen	95 – 10	2.700 – 2.900
Slachtoffers door alcoholovertredingen	45 – 105	
Slachtoffers door roodlichtnegatie	Minimaal 15 – 20	
Verdubbeling snelheidshandhaving	70 – 85	1.900 – 2.100
Progressieve boete (incl. overtredingen op kenteken)	20 - 30	500 - 700

