



Gemeente
Amsterdam

A wide-angle photograph of a busy street in Amsterdam. In the foreground, a man in a blue t-shirt is walking towards the camera. To his right, a large group of cyclists is riding past, some blurred due to motion. In the background, there is a large, historic brick building with many windows and a dome. The sky is clear and blue. The overall scene depicts a typical busy day in a Dutch city.

Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021

Vastgesteld door de gemeenteraad op 14 september 2016



Voorwoord	4
1 Ontwikkeling van verkeersveiligheid in Amsterdam	10
1.1 Het aantal verkeersdoden in het Amsterdamse verkeer daalt	11
1.2 Het aantal ernstig verkeersgewonden is hoog	12
1.3 Ervaren verkeersveiligheid: de verkeersveiligheid krijgt een 6,5 van Amsterdammers, fietsende jongeren voelen zich het minst veilig	14
1.4 Verkeersveiligheid in Amsterdam: kwetsbare fietsers en gevaarlijke 50 km-wegen	15
2 Doelstelling, strategie en aanpak	16
2.1 Doelstelling: 25% minder ernstig gewonden en doden in 2020	17
2.2 Strategie: voorkomen van ongevallen door de oorzaken per doelgroep aan te pakken	17
2.3 Focus op doelgroepen: tot wie richten de maatregelen zich?	18
2.4 De oorzaken van ongevallen in beeld	19
2.5 Vaststellen van de meest passende maatregel: richten op infrastructuur, gedrag of voertuigkwaliteit	22
3 Verbeteren van de verkeersveiligheid: preventieve maatregelen	24
3.1 Fietsers	26
3.2 Snorfietzers en bromfietzers	32
3.3 Automobilisten	35
3.4 Kinderen	37
3.5 Ouderen	43
3.6 Openbaar vervoer	44
3.7 Voetgangers (met een beperking)	46
3.8 Toeristen	49
3.9 Vrachtverkeer	50

4 Verbeteren van de verkeersveiligheid: reactieve maatregelen	52
4.1 Aanpak gevaarlijke kruispunten (blackspots)	53
4.2 Maatregelen na dodelijke en ernstige ongevallen: ongevalsprotocollen	55
5 Het MJP Verkeersveiligheid uitvoeren	56
5.1 Verkeersveiligheid verbeteren: samen uitvoeren	57
5.2 Investeren in de verkeersveiligheid: overzicht maatregelen	61
5.3 Monitoring van maatregelen en evaluatie van resultaten	64
Bronnen	66
Bijlagen	68
Bijlage 1: Schatting Ernstig Verkeersgewonden (EVG)	69
Bijlage 2: Monitor ervaren verkeersveiligheid 2015	70
Bijlage 3: Safety Performance Index (SPI) Verkeersgedrag	72
Bijlage 4: Campagnes Verkeersveiligheid	74
Bijlage 5: Aanpak snorfietsoverlast en -onveiligheid	75
Bijlage 6: De Amsterdamse Verkeerslijn	77
Bijlage 7: Protocol afhandeling verkeersongevallen met dodelijke afloop of ernstig letsel	78

Voorwoord

MJP Verkeersveiligheid 2016 – 2021:

Veilig en verantwoordelijk

Meer fietsers en voetgangers, minder auto's. Het verkeer in Amsterdam is in de afgelopen jaren behoorlijk veranderd. De stad is drukker geworden en populair bij bezoekers, bewoners en bedrijven. Het aantal fietsers en voetgangers is flink gestegen. Ook maken meer mensen gebruik van het openbaar vervoer. Het aantal mensen dat de auto neemt, is juist gedaald.

Deze ontwikkelingen vragen om duidelijke keuzes op het gebied van verkeersveiligheid. Met het voorliggende Meerjarenplan Verkeersveiligheid (MJPV) zetten we stevig in op het nog veiliger maken van de Amsterdamse straten, stoepen en fietspaden. De focus ligt daarbij nog meer dan in voorgaande jaren op preventie van ongevallen bij kwetsbare groepen, gedragsverandering en ruimtelijke maatregelen die het verkeer veiliger maken. Daarmee bouwen we voort op de goede resultaten die zijn geboekt met het MJP Verkeersveiligheid 2012 – 2015.



Voorwoord

Ouderen en kinderen op de fiets zijn kwetsbaar en opvallend vaak betrokken bij enkelzijdige ongelukken. Om fietsen in de stad veiliger te maken zijn tussen 2012 en 2015 vrijwel alle paaltjes op fietspaden in Amsterdam geïnventariseerd en waar mogelijk verwijderd. De komende jaren nemen we nog meer maatregelen om dit soort ongelukken verder terug te dringen. Dit doen we bijvoorbeeld door het aanpassen van de Amsterdamse inrichtingseisen voor fietsveiligheid. Tevens werken we samen met het ministerie van Infrastructuur en Milieu om de snorfiets binnen afzienbare tijd – met helm – naar de rijbaan te verplaatsen. Daarmee nemen de snelheidsverschillen af tussen gebruikers van fietspaden en worden deze veiliger.

Rond scholen wordt het ook drukker. Daarom gaan we door met het veiliger maken van schoolomgevingen. Dat doen we aan de hand van veiligheidsschouwen en onderzoek, in nauwe samenwerking met leerlingen, ouders en de scholen zelf. Daarnaast houden we continu de veiligheid in de gaten van wegen en kruispunten, en nemen we maatregelen wanneer dat nodig is. Het aantal zogenaamde 'blackspots' dat werd geteld is de afgelopen jaren fors afgenomen: in 2009 waren er nog 66. De komende jaren zullen jaarlijks ongeveer 15 locaties nader worden onderzocht.

Als overheid doen we heel veel om de verkeersveiligheid nog beter te maken. Daarbij werken we samen met andere ervaren partijen zoals de ANWB en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Een belangrijke verantwoordelijkheid ligt natuurlijk ook bij de verkeersdeelnemers zelf. Iedereen weet dat het beter is om in het donker met het licht aan te fietsen, om je aan de maximumsnelheid te houden en om niet afgeleid te worden door je telefoon terwijl je deelneemt aan het verkeer. Die bewustwording – en daarnaar handelen – is van groot belang. Op die manier werken we samen aan een verkeersveilig Amsterdam.

Pieter Litjens

Wethouder Verkeer & Vervoer



Samenvatting

Meer verkeersongevallen voorkomen. Daarop zetten we in met dit Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021. Het is een ambitieuze en uitdagende opgave. Het wordt namelijk steeds drukker in de stad. Er komen er steeds meer inwoners (+10.000 p.j.), arbeidsplaatsen (+5.000 p.j.), toeristen (+450.000 p.j.) en studenten (+2.500 p.j.) bij in Amsterdam, en worden er steeds meer evenementen georganiseerd. Die drukte heeft zijn weerslag op de wegen en fietspaden. Vooral binnen de ring A10 wordt de druk op de openbare ruimte steeds groter. De fietspaden worden steeds drukker, steeds meer ouderen nemen de fiets en veel kinderen fietsen naar school. Tegelijkertijd nemen de snelheidsverschillen op de fietspaden toe. Het aantal snorfietsen dat in het bezit is van Amsterdammers is sinds 2007 gestegen van 8.000 naar 32.000 in 2015.

Verkeersdeelnemers hebben zelf een grote verantwoordelijkheid om zich veilig te gedragen: circa 90 % van de ongevallen is te herleiden tot onveilig gedrag. In aanvulling daarop pakt ook de gemeente de verkeersveiligheid in de stad aan. In september 2015 is de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (UAM) door de raad vastgesteld. Hierin is de kern van de verkeersveiligheids-aanpak beschreven. In de UAM staan maatregelen als het creëren van meer ruimte voor fietsers en voetgangers en het (onderzoeken van het) verlagen van de maximale snelheid van 50 naar 30 km/uur. In het MJP Verkeersveiligheid 2016-2021 werken we de aanpak verder uit: met maatregelen die gericht zijn op het gedrag van weggebruikers, de infrastructuur waar zij gebruik van maken en de voertuigen die ze besturen gaan we het risico op ongevallen verkleinen.

De aanpak van blackspots

In Amsterdam is het afgelopen decennium veel gedaan aan het veiliger inrichten van de stad. Soms als reactie op een ernstig ongeval, soms omdat een locatie bekend werd als een 'blackspot' vanwege meerdere ongelukken op die plek. In 2001 waren er nog 166 'blackspots' in de stad. Plekken waar in 3 jaar minstens 6 ongelukken (met gewonden) gebeurden. Deze gevaarlijke verkeers-situaties zijn vrijwel allemaal aangepakt. Er staan voor 2016 nog zo'n 6 blackspots op de planning en 14 locaties worden nader onderzocht. De komende jaren gaan we ongeveer 15 blackspots onderzoeken en indien mogelijk aanpakken.

Het aantal blackspots dat in de stad wordt geteld komt overigens volgens een andere telmethode dan in die tijd tot stand, omdat de gemeente door de verminderde registratie van verkeersongevallen door de politie minder inzicht heeft in het aantal ernstige verkeersongevallen en de locaties van de ongelukken.

Preventief aanpakken vanuit inzichten in risico's

Amsterdam probeert zo veel mogelijk inzicht te krijgen in de staat van de verkeersveiligheid van de stad. Enerzijds gebeurt dit door informatie te verzamelen over ongevallen van de politie, verzekeraars en ziekenhuizen. Anderzijds brengen we de potentiële gevaren in het verkeer in beeld. Samen met de ANWB en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) wordt met scanauto's de conditie van de 50-kilometerwegen onderzocht in het kader van de Network Safety Index. Deze gaan we onder andere gebruiken bij het prioriteren van herprofileringen en

groot onderhoud en bij het maken van afwegingen in projecten. De gemeente brengt bovendien verkeersonveilig gedrag van verkeersdeelnemers in kaart onder de noemer 'Safety Performance Index'. Daarnaast onderzoekt de gemeente de ervaren verkeersveiligheid onder Amsterdammers.

Nu weten we uit de steekproeven van de Safety Performance Index bijvoorbeeld dat slechts 23% van de snorfietsers zich houdt aan de maximumsnelheid, dat voetgangers vaker door rood gaan dan fietsers en dat fietsverlichting een aandachtspunt blijft in Amsterdam: slechts 45% van de fietsers heeft de verlichting op orde. Door de metingen in de toekomst te herhalen krijgt Amsterdam inzicht in de ontwikkeling van risicovol gedrag, zodat nieuwe aanpakken hierop ontwikkeld kunnen worden.

Verkeersveiligheid van doelgroepen

Met het MJP Verkeersveiligheid richt de gemeente de aandacht op het verbeteren van de verkeersveiligheid onder een aantal doelgroepen, die door hun grote aantallen in de ongevallenstatistieken en/of hun kwetsbaarheid aandacht verdienen. We richten ons tot fietsers, snor- en bromfietsers, automobilisten, kinderen en jonge bestuurders, ouderen, openbaar vervoer, voetgangers (met een beperking), toeristen en vrachtverkeer. Enkele maatregelen die in dit MJP Verkeersveiligheid worden aangekondigd zijn:

Fietsers: voorkomen van enkelzijdige ongevallen

Amsterdammers fietsen steeds meer: het fietsgebruik in Amsterdam is de afgelopen 25 jaar gegroeid met meer dan 40 procent tot 670.000 dagelijkse fietsritten in 2013-2014. Opvallend is dat bij 70% van de fiets-ongevallen enkelzijdig zijn: er zijn geen andere verkeersdeelnemers bij betrokken. Met het inzetten van kantmarkering en schampstroken, flexibele paaltjes en het aanpassen van de Amsterdamse inrichtings-richtlijnen op fietsveiligheid gaan we dit soort ongelukken verder terug dringen. Ook blijft Amsterdam campagne voeren, zoals de campagne gericht tegen smartphonegebruik in het verkeer en de fietsverlichtingscampagne. Alle campagnes zijn te vinden op www.amsterdam.nl/verkeersveiligheid

Snorfiets naar de rijbaan: stukken veiliger

Snorfietsen is gevaarlijk: hoewel maar 2 procent van de verplaatsingen met de snorfiets wordt gedaan is 16% van de ernstig verkeersgewonden een snorfietsers. In het MJP staat daarom het verplaatsen van snorfietsers naar de rijbaan – met helm, als voornemen centraal. Hierbij is de medewerking van de rijksoverheid nodig omdat er nu nog geen helmplicht is voor snorfietsers.

Jong leren in het verkeer

Sinds 2014 biedt de gemeente scholen een gratis afgestemd pakket verkeerseducatie aan. Deze 'Amsterdamse Verkeerslijn', uitgevoerd door het Verkeersplein Amsterdam biedt leerlingen een voortdurende leerlijn, van 0 tot 18 jaar. Ook de theoretische en praktische verkeersexamens horen hierbij. Schoolomgevingen worden na een schouw met

kleine maatregelen veiliger ingericht. Bij 129 van de ruim 200 basisscholen is inmiddels een dergelijke schouw gedaan. Ook bij middelbare scholen wordt gekeken of de omgeving met kleine ingrepen veiliger kan worden ingericht.

Onveiligheid van zebrapaden over fietspaden

Amsterdam is een van de weinige gemeenten waar zebra's ook over het fietspad gaan. In de praktijk stoppen fietsers niet vaak voor deze zebra's, ook vanwege de grote kans op botsingen met achteropkomende fietsers. De huidige situatie leidt daarom tot onveilige situaties, zowel voor de fietser als voor de voetganger. De komende tijd wordt onderzocht of Amsterdam andere eisen moet stellen aan de inrichting van zebra's op fietspaden. Er worden hierbij situaties onderzocht met en zonder stoplicht.

Uitvoering van de plannen

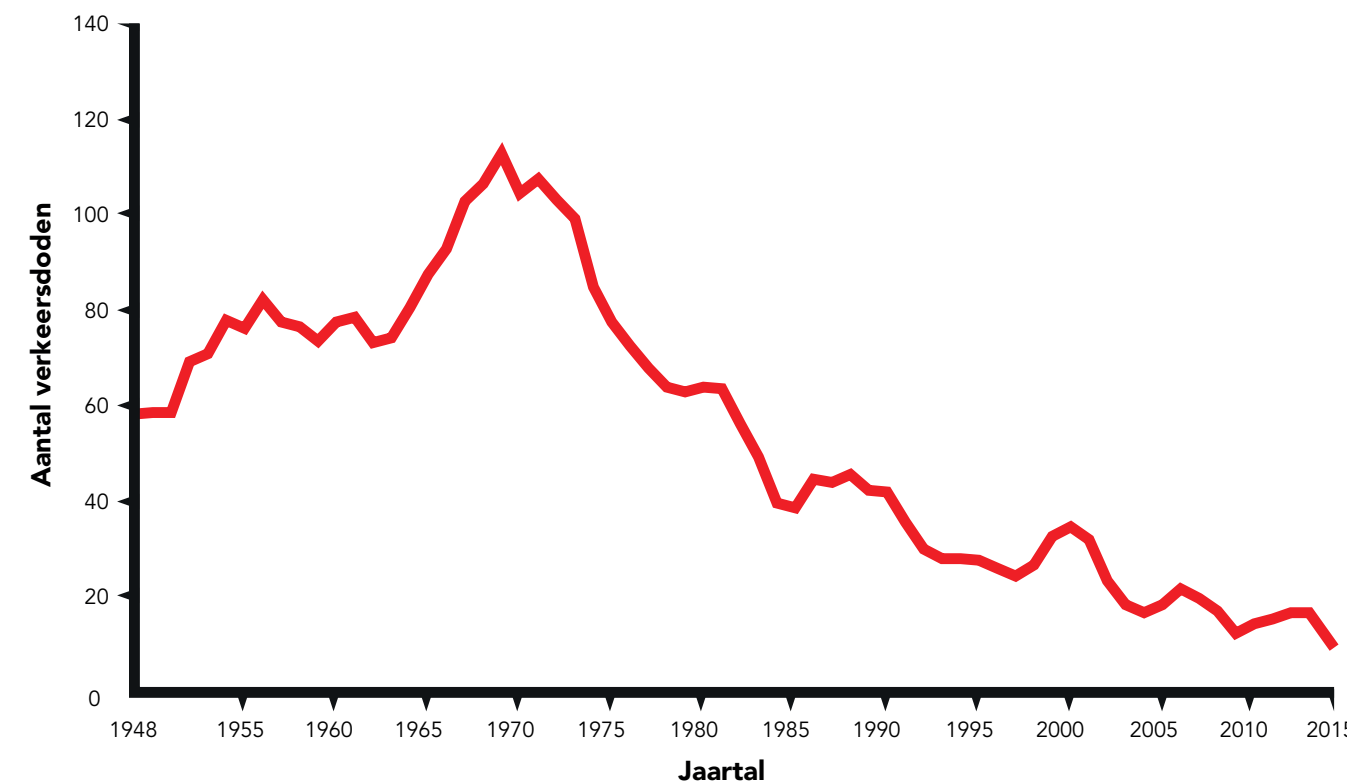
Mede op basis van de gegevens uit de Network Safety Index, Safety Performance Index van verkeersgedrag, de monitor Ervaren Verkeersveiligheid en contacten met de buurt worden maatregelen uitgewerkt om de verkeersveiligheid te verbeteren. De bestuurs-commissies, Werkgroep Blackspots Amsterdam, Verkeer en Openbare Ruimte, de politie, het Openbaar Ministerie en de Centrale Verkeerscommissie spelen een belangrijke rol in dit proces.

Inleiding: Ontwikkeling van verkeersveiligheid in Amsterdam

1.

1.1 Het aantal verkeersdoden in het Amsterdamse verkeer daalt

De afgelopen decennia heeft de sterke daling van het aantal verkeersdoden in Amsterdam doorgezet. Waren er in het begin van de jaren '70 jaarlijks in Amsterdam meer dan 100 verkeersdoden te betreuren, in de afgelopen jaren was dat gedaald tot 10 à 20 dodelijke slachtoffers per jaar. Tussen 2000 en 2013 daalde het aantal verkeersdoden in Amsterdam verder, met 5,8% per jaar. Die daling is vergelijkbaar met die in de rest van Nederland (6,1%), volgens de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV, 2014C).



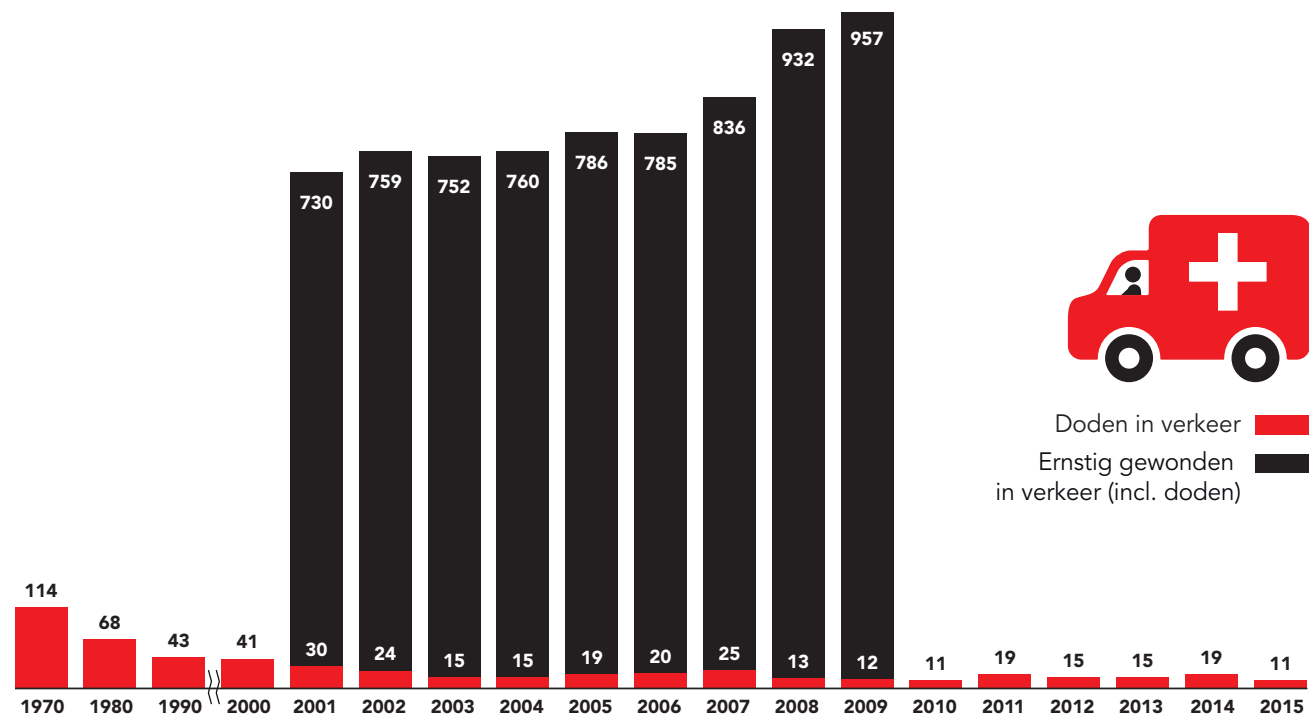
Figuur 1 Aantal verkeersdoden in Amsterdam tussen 1948 en 2015 (BRON en Gemeente Amsterdam)

1.2 Het aantal ernstig verkeersgewonden is hoog

Op landelijk niveau is het aantal ernstig verkeersgewonden tussen 2013 en 2015 gestegen met 10% tot 20.700. Een ernstige verkeersgewonde is iemand die na een verkeersongeval opgenomen is in een ziekenhuis met een zogeheten MAIS (Maximum Abbreviated Injury Score) van 2 of hoger en niet binnen 30 dagen na het ongeval aan de gevolgen daarvan is overleden (zie [bijlage 1](#)).

Voor de Amsterdamse situatie zijn te weinig gegevens beschikbaar om uitspraken over het exacte aantal ernstig verkeersgewonden tussen 2010 t/m 2014 te doen. Er is echter geen reden om aan te nemen dat Amsterdam afwijkt van de landelijke trend.

Om tot een inschatting te komen van de verkeersveiligheid in de stad zijn door de SWOV diverse bronnen geraadpleegd, gecombineerd en geanalyseerd (zie [bijlage 1](#)). De politie houdt ongevalsgegevens bij in BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland). In ziekenhuizen worden ongevalsgegevens bijgehouden in de Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiscare (LBZ, voorheen Landelijke Medische Registratie (LMR)) en worden letseloorzaken van



Figuur 2 Aantal ernstig verkeersgewonden (EVG) in Amsterdam in verhouding tot het aantal verkeersdoden (SWOV, 2014C, BRON, Gemeente Amsterdam)

slachtoffers op 14 spoedeisende hulpafdelingen in het Letsel Informatiesysteem (LIS) bijgehouden. Zelfgerapporteerde ongevalletsels worden bijgehouden in de Ongevallen en Bewegingen in Nederland (OBIN) enquête.

Door gewijzigde procedures in de ongevallenregistratie door de politie is de registratie van ongevallen door de politie in BRON sinds 2010 teruggelopen. De gegevens uit de Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiscare zijn completer, maar bieden niet altijd een correct beeld (KIM, 2015). Zo is niet altijd goed te achterhalen hoeveel gewonden er precies vallen, waar ongevallen gebeuren, of welke oorzaken daaraan ten grondslag liggen.

Er worden momenteel aanpassingen doorgevoerd om de registratie van verkeersongevallen te verbeteren. Zo werken de politie, het Verbond van Verzekeraars en o.a. ICT bureau VIA sinds 2012 samen onder de naam Smart Traffic Accident Reporting (STAR). De politie is in 2013 gestart met het registreren van ongevallen in een nieuw formulier, de zogenaamde KenmerkenMeldingenPlus. Die registratie zal worden aangevuld met informatie van betrokkenen zelf, doordat betrokkenen bij een ongeval de afhandeling met hun verzekeraar digitaal doen. De resultaten hiervan vormen een verbetering, maar informatie over de locaties waar ongevallen plaatsvinden is nog niet optimaal.

Tot slot wordt er informatie bijgehouden door ambulancemedewerkers. De SWOV werkt aan de analyse hiervan, om te bepalen in hoeverre hiermee informatie over ongevallen kan worden uitgebreid.



1.3 Ervaren verkeersveiligheid: de verkeersveiligheid krijgt een 6,5 van Amsterdammers, fietsende kinderen voelen zich het minst veilig

In 2015 zijn 2.875 verkeersdeelnemers (fietsers, voetgangers, snorfietzers, bromfietzers en motorrijders) benaderd in een onderzoek naar hoe zij de verkeersveiligheid in Amsterdam ervaren. Daarbij is gevraagd welk rapportcijfer zij de verkeersveiligheid in Amsterdam geven, en is om een toelichting gevraagd. Ook is gevraagd naar specifieke situaties, handelingen of locaties waarbij zij zich als weggebruiker onveilig voelen. Tot slot is gevraagd wat er volgens hen veranderd moet worden om de verkeersveiligheid in Amsterdam te verbeteren.

Uit de reacties is gebleken dan motorrijders en voetgangers het meest positief zijn over hun verkeersveiligheid in Amsterdam. Zij geven gemiddeld een 6,9 als rapportcijfer. Fietsende kinderen onder de 15 voelen zich het minst veilig in het verkeer, zij (lees: hun ouders) geven gemiddeld een 5,4. Alle ondervraagde fietsers samen geven hun verkeersveiligheid gemiddeld een 6,1. Snor- en bromfietzers geven hun veiligheid respectievelijk een 6,3 en een 6,4 (Gemeente Amsterdam, afdeling Onderzoek, Informatie en Statistiek, 2015).

De ondervraagden hebben het meeste last van andere weggebruikers. Voetgangers ervaren bijvoorbeeld overlast van fietsers die over de stoep fietsen of het nalaten om voorrang te verlenen. Andere bronnen van ervaren verkeers(on)veiligheid zijn problemen met de infrastructuur en de drukte in de stad.

Plekken in de stad die als onveilig worden ervaren, zijn niet per definitie ook de plekken waar relatief veel ongevallen plaatsvinden. De aandacht voor elkaar kan op deze plekken juist groter zijn. Van dit principe is bijvoorbeeld gebruik gemaakt bij de 'shared space' achter Centraal Station. De verkeersveiligheid van deze situatie is onderzocht. In de eerste 3 maanden na de opening blijkt deze veilig te functioneren.

De inzichten in het gevoel van veiligheid van weggebruikers zijn gebruikt bij het vaststellen van maatregelen per doelgroep, zoals die omschreven worden in dit MJP Verkeersveiligheid. Een overzicht

van de uitkomsten van de Monitor Ervaren Verkeersveiligheid 2015 is in [bijlage 2](#) te vinden. Verkeersongevallen brengen maatschappelijke kosten met zich mee, welke bestaan uit medische kosten, materiele kosten (bv aan voertuigen), kosten voor de afhandeling van schade, productieverlies van het slachtoffer, filekosten en immateriële kosten zoals de kwaliteit van leven.

In 2009 bedroegen de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen in Nederland € 12,5 miljard, ofwel 2,2 procent van het bruto binnenlands product (SWOV, 2014B). De geschatte maatschappelijke kosten van verkeersongevallen in Amsterdam bedroegen toen jaarlijks € 280 miljoen (€ 2,8 miljoen per verkeersdode en € 0,3 miljoen per ernstig gewonde). Gezien de toename van het aantal ernstig gewonden in Nederland zijn de maatschappelijke kosten van ongevallen naar verwachting (ook in Amsterdam) gestegen.

1.4 Verkeersveiligheid in Amsterdam: kwetsbare fietsers en gevaarlijke 50 km-wegen

Uit de verzamelde gegevens over de verkeersongevallen en de slachtoffers die daarbij zijn gevallen, kan een aantal conclusies worden getrokken over de Amsterdamse verkeersveiligheid:

- Fietsers maken het grootste deel uit van het aantal ernstig verkeersgewonden. Tussen 2000 en 2011 was 44% van de ernstig verkeersgewonden dat in ziekenhuizen in Amsterdam werd behandeld fietser (SWOV, 2014C).
- Circa 70% van de ongelukken die fietsers hebben gehad in Amsterdam is enkelzijdig: er is geen andere partij betrokken (VeiligheidNL, 2014).
- Het aantal snor- en bromfietzers onder de ernstig verkeersgewonden is relatief zeer hoog. 16% van het aantal ernstig verkeersgewonden dat tussen 2000 en 2011 door ziekenhuizen werd geregistreerd was bestuurder van een snor- of bromfiets (SWOV, 2014C), terwijl tussen 2013 en 2014 slechts 2% van alle verplaatsingen in de stad met zo'n voertuig werd gemaakt (Gemeente Amsterdam, 2015).
- Bij ongevallen met motorvoertuigen zijn 50 km-wegen relatief erg gevaarlijk: Circa 77% van de verkeersdoden



- en 80% van de ernstig verkeersgewonden valt op deze wegen (SWOV, 2014C), terwijl zij een relatief klein deel uitmaken van het wegennet.
- Kinderen zijn een kwetsbare groep in het verkeer. Ook in Amsterdam wordt dit ervaren: ouders van fietsende kinderen onder de 15 geven de verkeersveiligheid in de stad voor hun kind een 5.4. Landelijk brengen ouders hun kinderen steeds vaker met de auto naar school in plaats van met de fiets of te voet. Door het toegenomen aantal auto's in de schoolomgeving ontstaat een drukkere en minder veilige schoolomgeving voor alle kinderen. Bovendien doen kinderen hierdoor minder zelfstandig verkeersinzicht op. (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2015).
- Ouderen op de fiets raken relatief vaak betrokken bij ongevallen. Bij bijna 10% van alle fietsongevallen tussen 2000 en 2012 in de stad was het slachtoffer 65 jaar of ouder (VeiligheidNL, 2014).

- Voetgangers zijn kwetsbaar in het verkeer: 12% van de ernstige gewonden die in de ziekenhuizen werden behandeld tussen 2000 en 2011, was voetganger (SWOV, 2014C). Over de veiligheid van toeristen is nog weinig informatie beschikbaar.
- Er zijn relatief weinig slachtoffers onder automobilisten, maar ze zijn wel vaak als tegenpartij bij ongevallen betrokken. Circa 33% van de verkeersdoden valt bij ongevallen waarbij een auto betrokken is (SWOV, 2014C).
- Ongevallen met grote voertuigen, zoals trams, bussen en vrachtwagens gebeuren relatief weinig, maar als zij gebeuren, hebben zij ernstige gevolgen. Ze zijn vooral als tegenpartij betrokken bij dodelijke ongevallen. Bij 14% van de verkeersdoden tussen 2000 en 2013 was een vrachtwagen betrokken. Bussen en trams waren als botspartner betrokken bij 16% van de dodelijke ongevallen (SWOV, 2014C).

Doelstelling, strategie en aanpak

2.

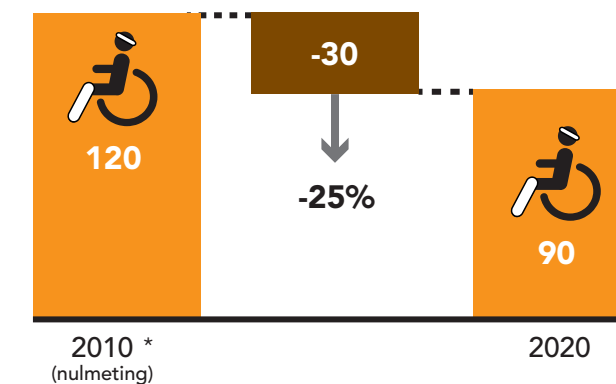
2.1 Doelstelling: 25% minder ernstig gewonden en doden in 2020

Iedere verkeersdode of -gewonde is er een te veel. Het is onze wens om het aantal tot 0 terug te brengen. Onze ambitie op korte termijn is 25% minder verkeersdoden en ernstig gewonden in 2020 ten opzicht van peiljaar 2010. We zetten ons daarmee in om in 2020 maximaal 90 ernstig verkeersgewonden te hebben per 100.000 inwoners. Met deze hoge lat sluit Amsterdam aan bij de ambities die de Rijksoverheid heeft gesteld in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020. Ook de Stadsregio Amsterdam heeft deze ambitie onderschreven in haar Investeringsagenda Verkeersveiligheid.

2.2 Strategie: voorkomen van ongevallen door de oorzaken per doelgroep aan te pakken

Met de maatregelen in dit MJP Verkeersveiligheid zullen de belangrijkste oorzaken van ongevallen worden bestreden, per doelgroep.

1. Doelgroep: tot wie richten de maatregelen zich?
2. Oorzaak ongeval: wat gaat er precies mis, waardoor ongevallen gebeuren? Is het de infrastructuur, gedrag of ligt de oorzaak aan het voertuig? Of is het een combinatie van deze dingen?
3. Vaststellen meest passende maatregel: wat kan worden gedaan om te voorkomen dat mensen in deze doelgroep betrokken raken bij dat type ongeval? Is een ingreep in de infrastructuur nodig, moet een doelgroep op het gedrag worden aangesproken, of ligt de oplossing in aanpassingen aan het voertuig?



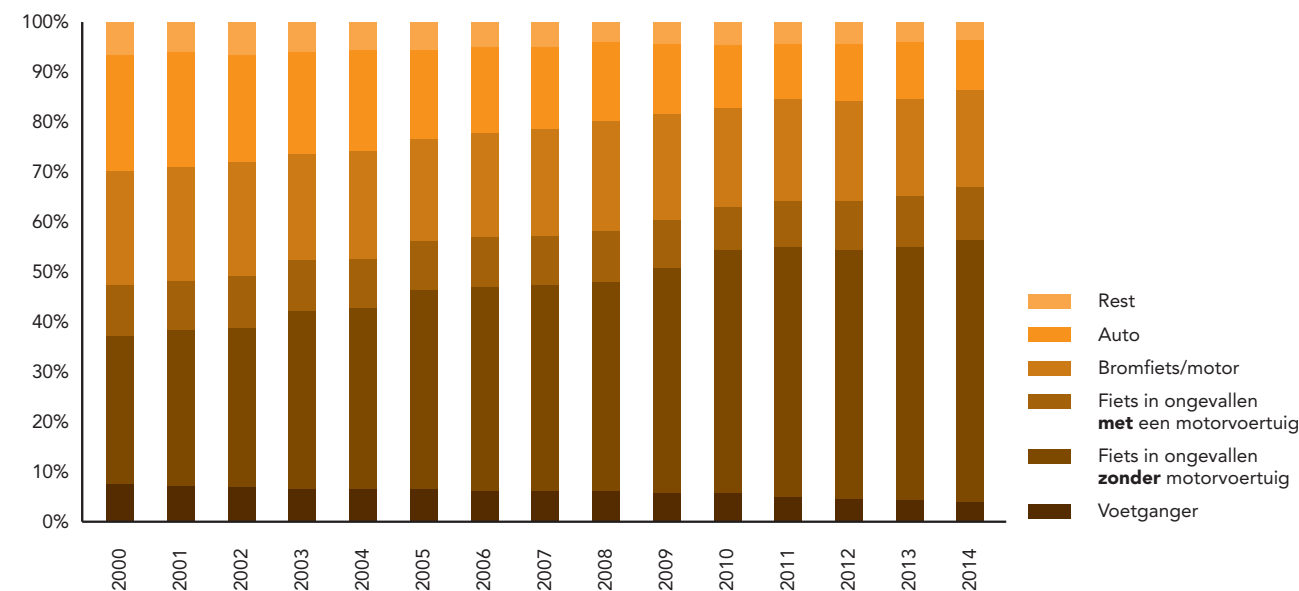
* De 120 in 2010 is een 3-jarlijks gemiddelde van de jaren 2008, 2009 en 2010. De 90 in 2020 is een 3-jarlijks gemiddelde van de jaren 2018, 2019 en 2020.

Figuur 3 Doelstelling 2020. Aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden (EVG) per 100.000 inwoners

2.3 Focus op doelgroepen: tot wie richten de maatregelen zich?

Gezien de conclusies uit **hoofdstuk 1** gaan we maatregelen uitvoeren die gericht zijn op het –waar mogelijk– zo effectief mogelijk bestrijden van de oorzaken van ongevallen onder de belangrijkste doelgroepen weggebruikers. Deze doelgroepen zijn bepaald door hun grote aantallen in de ongevallenstatistieken en/of hun kwetsbaarheid. Uit de analyse van ongevalscijfers (zie **hoofdstuk 1**) blijkt dat het gaat om de volgende doelgroepen:

1. Fietzers;
2. Snor- en bromfietzers;
3. Automobilisten (als tegenpartij);
4. Kinderen en jonge bestuurders;
5. Ouderen;
6. Openbaar vervoer (als tegenpartij);
7. Voetgangers (met een beperking);
8. Toeristen;
9. Vrachtverkeer (als tegenpartij)



Figuur 4 Landelijk aandeel ernstig verkeersgewonden naar vervoerswijze tussen 2000 en 2014 (SWOV, 2015)

2.4 De oorzaken van ongevallen in beeld

Voor dit MJP Verkeersveiligheid hebben we geprobeerd om per doelgroep zoveel mogelijk te weten te komen over de belangrijkste oorzaak van ongevallen. Daardoor kunnen we maatregelen nemen die zich specifiek richten op de oorzaken van onveiligheid.

Verkeersveiligheid wordt beïnvloed door een combinatie van 3 factoren: de kwaliteit van de infrastructuur (weginrichting en verkeersregelingen), het gedrag van de weggebruiker en de technische kwaliteit van een voertuig.

Uit de ongevalsregistratie van politie kan opgemaakt worden waar ongevallen hebben plaatsgevonden en welke van de bovenstaande factoren daarvan de oorzaak zijn geweest (zie bijlage 1). Ook is gebruik gemaakt van een analyse van de dodelijke (sinds 2010) en ernstige ongevallen (sinds 2014) die door de Werkgroep Blackspots zijn besproken (DTV Consultants, 2015A). Bij de registratie van locaties en oorzaken zijn er grote beperkingen. Het aantal ongevalsregistraties door de politie en de kwaliteit van de ongevalsdata zijn sterk verminderd sinds 2010. Hierdoor zijn de politieregistraties zeer beperkt bruikbaar voor beleidsdoeleinden. Een consequentie is bijvoorbeeld dat er nog minder ongevallen zonder betrokkenheid van motorvoertuigen zijn geregistreerd (fiets-fiets ongevallen, fiets-voetganger ongevallen, enkelzijdige fietsongevallen), terwijl de fietser de grootste doelgroep is onder de ernstig verkeersgewonden. Of dat er bij de oorzaak 'geen voorrang verleend' staat zonder context. Tot slot is uit de ongevalsregistratie ook niet op te maken in hoeverre alcohol of drugs een rol hebben gespeeld, omdat dit vanwege vervolgonderzoeken en juridische procedures niet zonder meer bekend wordt gemaakt.

Als reactie op de beperkingen van de registratie van locaties en oorzaken, is in 2015 gestart met de ontwikkeling van innovatieve instrumenten om de



verkeersveiligheid in de stad in beeld te brengen. Zo is gestart met het inzichtelijk maken van de verkeersveiligheid van het wegennet via de door de SWOV en ANWB ontwikkelde Network Safety Index (NSI). Ook is gestart met het inzichtelijk maken van (risico)gedrag van verkeersdeelnemers via de zogeheten Safety Performance Index. Aangevuld met onderzoek naar nieuwe voertuigtechnieken wordt zo een beeld gecreëerd van de staat waarin de verkeersveiligheid zich in Amsterdam bevindt.

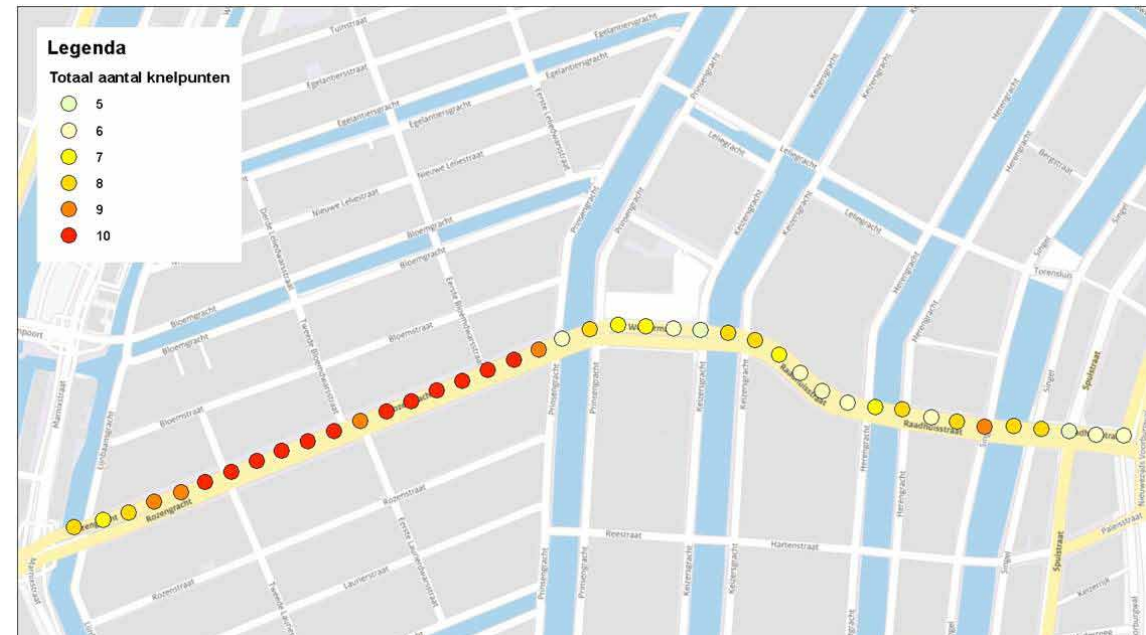
2.

2.4.1 Network Safety Index: het Amsterdamse wegnennet in beeld

De Network Safety Index is een nieuw instrument waarmee de infrastructuur in Amsterdam wordt beoordeeld op verkeersveiligheid. Amsterdam is bij de toepassing van dit instrument een pilotgemeente. Het streven is om te komen tot een landelijke methodiek die zal bijdragen tot een beter inzicht in de veiligheid van het lokale wegnennet.

Met de methode worden per wegvak de kenmerken van de infrastructuur in beeld gebracht, zoals de aanwezigheid van een vrijliggend fietspad naast een 50km-weg en de aanwezigheid van drempels op de rijbaan. Ook wordt inzichtelijk gemaakt in hoeverre er sprake is van

risicofactoren in de infrastructuur, zoals de aanwezigheid van obstakels op het fietspad. De definitieve resultaten van de Network Safety Index voor 50 km-wegen komen in de loop van 2016 beschikbaar. De grote hoeveelheid informatie die hiermee wordt verzameld, kan in projecten worden gebruikt bij het ontwerpen van infrastructurele maatregelen. Zo kunnen onveilige onderdelen die in beeld zijn gebracht door de Network Safety Index worden weggewomen. We kunnen niet alle onveilige onderdelen wegnemen. De inzichten van de Network Safety Index ondersteunen bij het prioriteren van projecten en om in te grijpen bij gevaarlijke omstandigheden in de infrastructuur voordat ongevallen gebeuren.



Figuur 5
Concept-
weergave van
de Network
Safety Index

2.4.2 Safety Performance Index: een analyse van het gedrag van verkeersdeelnemers

Circa 90 procent van de verkeersongevallen valt terug te voeren op menselijke fouten (SWOV, 2013). Verkeersdeelnemers hebben zelf een grote verantwoordelijkheid om ongevallen te voorkomen. De gemeente Amsterdam voert onderzoek uit om inzicht te krijgen in het gedrag van verkeersdeelnemers. Zo is en wordt met steekproeven onderzocht hoe het in de stad staat met gedrag waarvan bekend is dat het de verkeersveiligheid beïnvloedt: de zogenaamde ‘Safety Performance Index’ (SPI’s) (zie [bijlage 3](#)). Daarbij is gekeken naar het aandeel van de verkeersdeelnemers dat:

- correct voorrang verleent;
- omkijkt bij het oversteken of inhalen;
- niet wordt afgeleid door de smartphone;
- altijd nuchter is;
- zich aan de maximum snelheid houdt;
- wacht op groen licht;
- fietst met fietsverlichting;
- tijdig richting aangeeft op de fiets;
- In de goede richting fietst op het 1-richtingsfietspad.

De laatste onderdelen van de Safety Performance Index voor verkeersgedrag komen in de loop van 2016 beschikbaar. Uit de eerste resultaten van de steekproeven lijkt het erop dat de meest kwetsbare verkeersdeelnemers het vaakst risicogedrag vertonen. Snorfietsers houden zich het minst aan de maximum snelheid. 23% van de snorfietsers houdt zich aan de maximum snelheid, gevolgd door auto’s (79%) en taxi’s (78%) op 50km-wegen, auto’s in 30 km-wegen (80%) en bromfietsers (82%).

Doelstelling, strategie en aanpak

2.4.3 Onderzoeken van trends: van speed-pedelegs tot zelfrijdende auto’s

In Amsterdam is het aantal elektrisch aangedreven fietsen aan een opmars bezig. Fietsers zitten steeds vaker op elektrische fietsen (e-bikes): in 2013 waren er 16.000 elektrische fietsen in Amsterdam. Een van de belangrijkste aspecten van de elektrische fiets is dat daarmee langere afstanden per fiets worden afgelegd. Met deze fietsen kan daarbij ook op hogere snelheid worden gefietst dan op een gewone fiets. De meeste elektrische fietsen ondersteunen tot een maximum van 25 km per uur. Inmiddels zijn er ook elektrische fietsen – de zogenaamde speed pedelecs – die snelheden tot 45 km per uur ondersteunen. Volgens de Europese standaarden wordt de speed pedelec vanaf 2017 gecategoriseerd als bromfiets. Op verzoek van de Tweede Kamer wordt er gewerkt aan een helm die geschikt is voor fietsers met deze hoge snelheden. Ook snorfietsen zijn aan technische vernieuwing onderhevig. Zo worden elektrische scooters steeds vaker verkocht. Die hebben voordelen voor de luchtkwaliteit. Medeweggebruikers horen elektrische scooters echter bijna niet aankomen, waardoor zij moeilijker rekening kunnen houden met de scooterrijder.

Samen met universiteiten en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) worden de gevolgen voor verkeersveiligheid in beeld gebracht van nieuwe technieken, innovaties en trends van voertuigen zoals de speed pedelecs en zelfrijdende auto’s. Hierdoor kunnen we de voorwaarden scheppen voor de verkeersveilige toepassing van voertuigvernieuwingen.



Het lijkt erop dat hoe sneller of groter het voertuig is, hoe vaker de bestuurder wacht voor een rood verkeerslicht. 97% van de buschauffeurs wacht voor rood licht, 96% van de automobilisten, 94% van de trambestuurders, 84% van de bromfietsers, 82% van de taxichauffeurs, 77% van de fietsers, 75% van de snorfietsers en slechts 48% van de voetgangers.

Van de fietsers raakt 73% tijdens een rit weleens afgeleid door de smartphone (swipen, bellen, oordopjes), verleent 12% voorrang aan voetgangers op zebra’s, verleent 90% correct voorrang op verkeer (o.a. van rechts), kijkt 15% om voordat zij inhalen op het fietspad, voert 45% in het donker correcte fietsverlichting en geeft 4% tijdig richting aan als dat nodig is. Tot slot rijdt 97% in de juiste richting op het eenrichtingsfietspad.

36% van de voetgangers, 45% van de fietsers, 67% van de snorfietsers, 63% van de bromfietsers en 77% van de automobilisten heeft aangegeven in 2015 altijd nuchter te hebben deelgenomen aan het verkeer, waarbij nuchter onder andere is gedefinieerd als maximaal 2 glazen alcohol.

Deze cijfers zijn zorgwekkend, zeker als ze worden uitgedrukt in het aantal ritten van deze verkeersdeelnemers per dag. Fietsers maken gezamenlijk bijvoorbeeld 670.000 ritten per dag. Deze inzichten in het gedrag van weggebruikers zijn gebruikt bij het vaststellen van maatregelen per doelgroep, zoals die omschreven worden in dit MJP Verkeersveiligheid.



2.5 Vaststellen van de meest passende maatregel: richten op infrastructuur, gedrag of voertuigkwaliteit

Om in te spelen op de oorzaken van ongevallen, worden in dit MJP Verkeersveiligheid maatregelen voorgesteld die zich richten op infrastructurele aanpassingen, gedrag en op de kwaliteit van voertuigen.

Onderling zijn de maatregelen die worden uitgevoerd met elkaar verbonden. Zo werkt een duurzaam veilige weginrichting verkeersveilig gedrag in de hand en heeft de kwaliteit van een voertuig veelal een positieve invloed op het gedrag van de bestuurder. Welke maatregelen precies worden uitgevoerd, is terug te lezen in de **hoofdstukken 3 en 4**. Voor infrastructurele maatregelen is een korte toelichting op zijn plaats.

2.5.1 Infrastructurele maatregelen in het Meerjareninvesteringsprogramma

Aanpassingen van de infrastructuur komen meestal voort uit beheer en onderhoud, gebiedsontwikkelingen of ervaren problemen die vanuit gebiedsplannen en uitvoeringsprogramma's (zoals de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en het MJP Fiets) worden aangepakt. Deze maatregelen worden onder andere bijgehouden in het Meerjareninvesteringsprogramma (MIP), waarmee de uitvoering van de projecten in de stad wordt gecoördineerd.

Verkeersveiligheid is een integraal onderdeel van de afweging die plaatsvindt bij het vaststellen van de uitgangspunten tot en met het definitieve wegontwerp in projecten. Infrastructurele ingrepen die voortkomen uit dit MJP Verkeersveiligheid zullen zo veel mogelijk worden meegenomen in lopende projecten, conform de ambitie van 1 stad 1 opgave (maatregel 7+8; alleen vervangen van infrastructuur als dit echt nodig is). Daarbij worden waar mogelijk de eisen en richtlijnen voor verkeersveiligheid onder de aandacht gebracht bij de projecten, onder andere via toetsing door de Centrale Verkeerscommissie (CVC). Bij enkele lopende grootstedelijke projecten zal de Werkgroep Black Spots (WBA) de rol van auditor op zich nemen. Op deze extra rol van de WBA wordt in hoofdstuk 5 verder ingegaan.

2.5.2 Infrastructurele maatregelen: Input leveren voor wegontwerpers

Een belangrijke bijdrage die vanuit dit MJP Verkeersveiligheid wordt geleverd aan lopende projecten is het leveren van input voor de eisen en richtlijnen waar wegontwerpers zich aan moeten houden in Amsterdam. Met behulp van praktijkonderzoek wordt gezocht naar de meest verkeersveilige materialen voor specifieke situaties. De kennis die hieruit wordt opgedaan, wordt ingebracht in het handboek Puccini Rood dat de leidraad is voor het toepassen van verkeersveilige materialen.

De resultaten van het praktijkonderzoek worden ook gebruikt als input voor de leidraad die de Centrale Verkeerscommissie (CVC) hanteert bij het beoordelen van wegontwerpen.

2.5.3 Effectschatting van verkeersveiligheidsmaatregelen

Het effect van afzonderlijke maatregelen op de verkeersveiligheid is zeer moeilijk te bepalen. In Nederland wordt nog maar beperkt gewerkt met kosten-baten analyses (KBA's) van verkeersveiligheidsmaatregelen (SWOV, 2011). In veel gevallen missen evaluaties van verkeersveiligheidsmaatregelen of zijn evaluaties moeilijk te maken door het ontbreken van ongevalsinformatie of doordat de effecten moeilijk te meten zijn (zoals bijvoorbeeld het effect van verkeerseducatie en handhaving op lange termijn). Bovendien zijn er zeer veel factoren die de verkeersveiligheid tegelijk beïnvloeden, waardoor het effect van maatregelen afzonderlijk lastig in te schatten is.

Mede hierom heeft Amsterdam Anteagroup gevraagd om op basis van expert judgement te beoordelen of de maatregelen uit het MJP Verkeersveiligheid 2012-2015 een (positief) effect hebben gehad op de verkeersveiligheid en in aanmerking komen om door te zetten in het MJP Verkeersveiligheid 2016-2021. Uit dit rapport blijkt dat Amsterdam de juiste maatregelen neemt om het aantal ernstig verkeersgewonden terug te dringen.

Op landelijk niveau heeft de SWOV een effectschatting gemaakt van verkeersveiligheidsmaatregelen voor bijstelling van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid in de 'Verkeersveiligheidsverkenning 2020: effecten van extra maatregelen (SWOV, 2012)' en in het rapport 'Opschakelen naar meer verkeersveiligheid: Naar maximale verkeersveiligheid voor en door iedereen' (SWOV, 2014A).

De inzichten van al deze onderzoeken zijn basis voor de maatregelen die in dit MJP Verkeersveiligheid 2016-2021 zijn genoemd.

Verbeteren van de verkeersveiligheid: preventieve maatregelen

3.

Om ongevallen te voorkomen richten we ons op de belangrijkste doelgroepen onder weggebruikers. Uit de analyse van **hoofdstuk 1** blijkt dat de aandacht gericht moet worden op fietsers, snor- en bromfietzers, automobilisten, kinderen, ouderen, openbaar vervoer, voetgangers, toeristen en vrachtverkeer.

We voeren maatregelen uit om de, uit analyse gebleken, belangrijkste oorzaken van ongevallen in die groepen weg te nemen.





3.1 Fietzers

Fietzers zijn de belangrijkste doelgroep voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in Amsterdam. Het wordt steeds drukker op het fietspad. De afgelopen 25 jaar is het fietsgebruik in de stad met 40% toegenomen tot 670.000 ritten per werkdag tussen 2013 en 2014 (Amsterdam, 2015).

Fietzers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers, omdat ze zonder bescherming deelnemen aan het verkeer. Circa 27% van de verkeersdoden is fietser, en tussen 2000 en 2011 was 44% van de ernstig verkeersgewonden die in ziekenhuizen in Amsterdam werd behandeld een fietser (SWOV, 2014C). De meeste ernstig gewonden bij fietsongevallen zijn tussen 25 en 55 jaar oud.

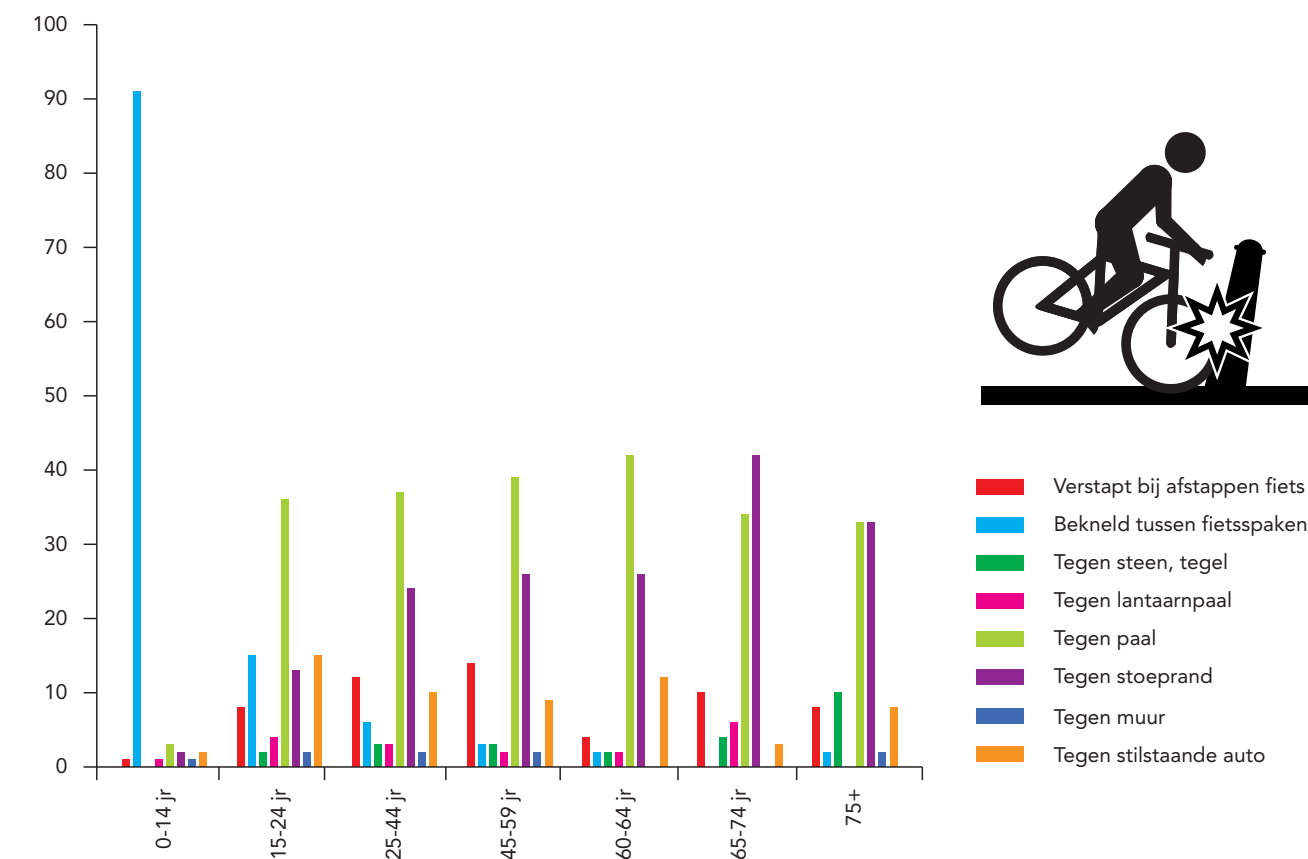


3.1.1 Voorkomen van enkelzijdige fietsongevallen

De meeste ongevallen onder fietsers zijn enkelzijdig: bij circa 70% van alle fietsongevallen die tussen 2000 en 2012 zijn geregistreerd zijn geen andere bestuurders betrokken (VeiligheidNL, 2014). De helft daarvan wordt veroorzaakt door één of meer infrastructurele factoren (Rijkswaterstaat, 2008). In Amsterdam botsen fietsers vooral op paaltjes en stoepranden.

De afgelopen jaren is al veel werk gedaan om obstakels op het fietspad te verwijderen. Tussen 2012 en 2015 zijn vrijwel alle paaltjes op de fietspaden in Amsterdam geïnventariseerd en waar mogelijk verwijderd. Op plekken waar er redenen waren om ze te laten staan, zijn de paaltjes beter zichtbaar gemaakt. Zo is ribbelmarkering aangebracht en zijn enkele paaltjes voorzien van ledverlichting.

De komende jaren breiden we de aandacht uit van paaltjes naar andere obstakels, zoals (hoge) trottoirbanden, verhoogde rijbaanscheidingen op het fietspad en prullenbakken, verkeersborden, lantaarnpalen en fietsenrekken die dicht bij het fietspad staan. Daarbij onderzoeken we verkeersveilige oplossingen om het aantal ongevallen door botsingen met die obstakels terug te dringen.



Figuur 6 Oorzaken van enkelzijdige fietsongevallen (VeiligheidNL, 2014)



- Verstapt bij afstappen fiets
- Bekneld tussen fietsspaken
- Tegen steen, tegel
- Tegen lantaarnpaal
- Tegen paal
- Tegen stoeprand
- Tegen muur
- Tegen stilstaande auto



Maatregel 1

We gaan obstakels op de fietspaden in de stad zoveel mogelijk verwijderen, of beter zichtbaar maken met markering en (led)verlichting. We starten met pilots en praktijkonderzoek om tot een eenduidige oplossing te komen:



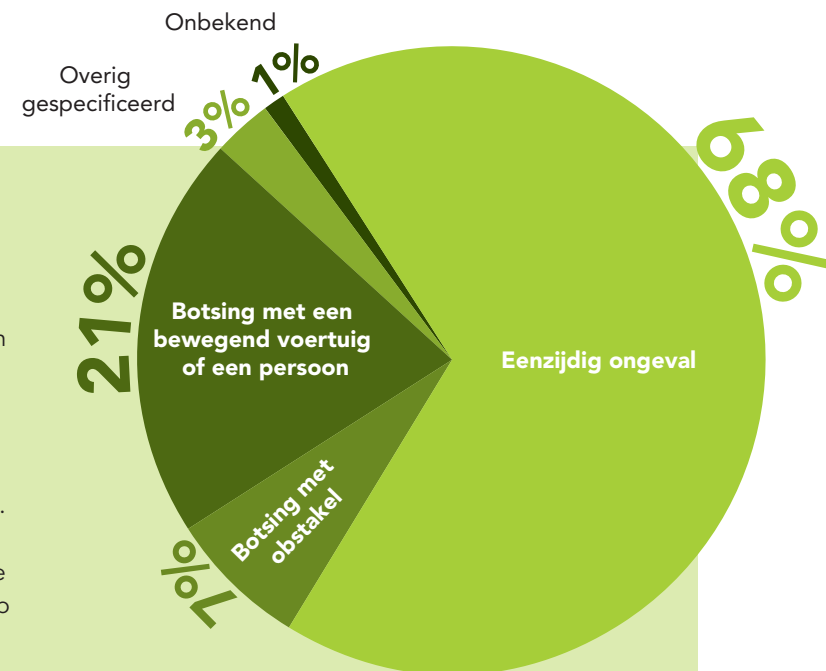
- A.** We gaan de toepasbaarheid van kantmarkering langs vrijliggende fietspaden in Amsterdam onderzoeken. Daarbij kijken we in hoeverre dit helpt om botsingen met de trottoirbanden te voorkomen, en in hoeverre de ruimte op het fietspad hierdoor beter wordt benut.

Kantmarkering helpt fietsers koers te houden doordat zij deze lijnen (contrasten, ook 's avonds in het donker) in hun perifere gezichtsveld vaststellen. Kantmarkering kan ook de zichtbaarheid van obstakels voor slechtzienden verbeteren.

- B.** We gaan onderzoeken welke trottoirband het meest veilig is voor fietsers én voetgangers in Amsterdam. Er wordt in ieder geval gekeken naar schuine, haakse en gelijkvloerse trottoirbanden. Een hoge trottoirband tussen fietspad en trottoir (en fietspad en rijbaan) kan ernstige ongevallen met fietsers veroorzaken.



Een schuine of gelijkvloerse trottoirband is de beste maatregel om fietsbotsingen



Figuur 7 Oorzaak van fietsongevallen in en om Amsterdam 2000-2012 (VeiligheidNL, 2014)

met de trottoirband te voorkomen. Het is nog onduidelijk of dit tot meer fiets-voetganger conflicten zal leiden dan wanneer er een hoogteverschil is.

- C.** We onderzoeken het gebruik van fietspaaltjes van buigzaam materiaal. 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.

3.1.2 Ruimte creëren om fouten te corrigeren: Schampstroken

Botsingen van fietsers tegen autoportieren komen in Amsterdam veel voor. Van de fietsongevallen die in ziekenhuizen tussen 2000 en 2012 werden geregistreerd (via het LIS) waren 299 fietsers tegen een autoportier gebotst, waardoor zij ernstig gewond raakten (VeiligheidNL, 2014). Om deze ongevallen te voorkomen kan worden overwogen om parkeerplaatsen te verwijderen. Een alternatief hiervoor is het aanleggen van een schampstrook tussen de fietsstrook en geparkeerde (vracht)auto's (Fietsberaad, 2015). Een schampstrook is een strook van afwijkende markering en/of materialisering waardoor fietsers minder dicht bij geparkeerde auto's zullen rijden. Zo'n strook kan ook helpen bij het voorkomen van botsingen met obstakels die direct naast de fietsstrook op het voetpad staan, zoals fietsenrekken, als blijkt dat die niet kunnen worden verplaatst.

Bij de inpassing van schampstroken speelt in Amsterdam de beperkte ruimte een rol en wordt er maatwerk toegepast.



Maatregel 2

We gaan op locaties met parkeerhavens langs de drukste fietsroutes schampstroken aanbrengen. We starten met het ontwikkelen van de beste manier om de schampstrook vorm te geven, waarbij we

3.1.3 Voorkomen van botsingen tussen fietsers op kruisingen

Voorrang op kruispunten in Amsterdam wordt bepaald door de functie van de kruisende wegen in het netwerk, zoals de functie van plusnet of hoofdnet. Een uitwerking daarvan wordt opgenomen in het nog vast te stellen Beleidskader Verkeersnetten.

De voorrangssituatie tussen fietsers is in Amsterdam soms geregeld met verkeerstekens zoals haaiantanden en bijpassende bebording en in andere gevallen is er sprake van een gelijkwaardige kruising waar geldt dat verkeer van rechts voorrang heeft.

Deze manier van voorrang regelen tussen fietsers leidt vooral bij met verkeerslichten geregelde kruispunten tot verkeersonveilige situaties. Bijvoorbeeld als fietsers, om voorrang te verlenen, gedwongen zijn om op de rijbaan stil te staan terwijl automobilisten daar inmiddels groen licht hebben gekregen.

Om te voorkomen dat er botsingen ontstaan door de voorrangssituatie op een kruising tussen fietsers, zijn verschillende maatregelen denkbaar. Zo kan het fietspad alsnog worden opgenomen in de verkeersregeling. Deze maatregel is in theorie het meest veilig omdat de voorrang van alle richtingen door verkeerslichten

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.

geregeld wordt. Bovendien hoeven voetgangers (met een beperking) het fietspad niet over te steken om de aanvraagknop van de verkeersregeling te bereiken. Deze maatregel is naar verwachting echter ook kostbaar omdat er meer verkeerslichten per kruispunt nodig zijn en kan een negatieve invloed hebben op de doorstroming voor alle verkeersdeelnemers vanwege langere cyclustijden/ wachttijden. Gezien de Safety Performance Index (bijlage 3) is bovendien de vraag of voetgangers en fietsers zullen wachten bij rood licht. Er kan ook worden gekeken naar de mogelijkheden voor meer opstelruimte voor fietsers ter plaatse. De ruimte in Amsterdam is beperkt, waardoor deze maatregel niet overal kan worden uitgevoerd. Een derde mogelijkheid is het aanpassen van de voorrangssituatie op het fietspad, zodat fietsers die voorrang moeten verlenen het overige verkeer niet belemmeren. Het is onduidelijk of deze maatregel juridisch haalbaar is: als onderdeel van de rijbaan moet voor het aangrenzende fietspad namelijk dezelfde voorrangssituatie gelden.

Maatregel 3

We gaan de mogelijkheid onderzoeken ongevallen te voorkomen die worden veroorzaakt door onveilige voorrangssituaties tussen fietsers op kruisingen. 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 voorrangssituatie.

3.1.4

Gedragsverbetering van fietsers: eigen verantwoordelijkheid, campagnes en handhaving

Risicogedrag ligt ten grondslag aan een groot deel van de verkeersongevallen waar fietsers bij betrokken zijn. Uit de analyse van verkeersgedrag onder fietsers met de Safety Performance Index voor gedrag, blijkt dat onder fietsers veel risicogedrag voor komt in Amsterdam.

Natuurlijk zijn fietsers vooral zelf aan zet om hun eigen veiligheid en die van anderen te verbeteren. Handhaving op overtredingen door fietsers, zoals het rijden door rood licht en het fietsen met verlichting, valt onder de exclusieve bevoegdheid van de politie. In hoofdstuk 5 wordt verder ingegaan op de rol van de politie. Maar ook wij zullen ons inspannen om het gewenste gedrag te stimuleren.



Maatregel 4

We nemen diverse maatregelen om verkeersveilig gedrag van fietsers aan te moedigen:

- A.** We blijven meedoen met de campagnekalender van het Rijk. Onderdeel daarvan is afleiding in het verkeer. Daarnaast werken we samen met het Rijk aan het gebruik van de fietsmodus app, die inmiddels 130.000 keer is gedownload. Kinderen fietsen met de fietsmodus app aan (en kunnen dus niet bellen) in ruil voor prijzen, zoals belminuten bij de grote telecombedrijven. Hierbij wordt gebruik gemaakt van inzichten uit de gedragswetenschap. Binnen de campagnekalender wordt ook aandacht besteed aan snelheid op 30/50 km wegen, BOB/alcohol en fietsverlichting.
- B.** Fietsverlichting: we blijven meedoen met de Rijkscampagne 'Val op, fiets verlicht'. Ter aanvulling blijven we fietslampjes tegen een schappelijke prijs aanbieden in de gemeentelijke Fietspuntstallingen en dragen we bij aan gedragsacties van andere partijen, zoals handhavingsacties van de politie. Bij enkele

graveeracties wordt aan fietsers tot slot een controle op verlichting geboden, waarbij ook gekeken kan worden naar de afstelling van de fiets.

- C.** We voeren campagnes uit wanneer problemen in Amsterdam hoog op de prioriteitenlijst staan, maar waar landelijk geen campagne voor wordt gevoerd. Zo zetten we de komende jaren de campagne 'Veilig achterop' voort, die in 2015 gestart in samenwerking met Ouder-Kindcentra, de GGD, het Onze Lieve Vrouwegasthuis en VeiligheidNL. Met deze campagne bestrijden we de uitschieter in de ongevals cijfers van jonge kinderen die in 2014 in het ziekenhuis werden opgenomen nadat zij met een voet tussen de spaken waren gekomen (zie figuur 6). De aanpak van campagnes in Amsterdam staat weergegeven in [bijlage 4](#).

- D.** Fietsen door rood: we gaan de effecten van wachttijdindicatoren bij verkeerslichten op het wachtgedrag van fietsers én voetgangers onderzoeken.

3.1.5

Fietspaden goed onderhouden, veilige assets

Vanuit het vorige MJP Verkeersveiligheid zijn alle fietsstroken langs 50km-wegen op het hoofdnet fiets rood geasfalteerd. Materiaalgebruik speelt een belangrijke rol bij verkeersveiligheid. Enkelzijdige ongevallen worden niet alleen veroorzaakt door obstakels, maar ook door gladheid en objecten zoals putdeksels in het wegdek. Hoogteverschillen in de verharding van het fietspad ter hoogte van de afwatering komen veel voor. Doordat fietsers hiervoor uitwijken, ontstaat risico op botsingen met andere verkeersdeelnemers.

Maatregel 5

We streven ernaar het onderhoudsniveau van wegen te verhogen naar 'Verzorgd', zoals omschreven in het coalitieakkoord. Bij het beheer van fietspaden, voetpaden en rijbanen wordt eerder ingegrepen bij mankementen zoals losliggende tegels, gladheid en afgesleten markering. De besluitvorming over het onderhouden van de fietspaden op een verzorgd onderhoudsniveau is onderdeel van '1 Amsterdam Schoon en Heel'.



Maatregel 6

We onderzoeken in het kader van Amsterdam Rainproof samen met Waternet hoe we de afwatering van fietspaden kunnen verbeteren.



3.2 Snorfietzers en bromfietzers

Snor- en bromfietzers (niet uit te splitsen in ongevallenregistraties) vormen relatief gezien de grootste doelgroep onder de ernstig gewonden. 16% van het aantal ernstig verkeersgewonden dat tussen 2000 en 2011 door ziekenhuizen werd geregistreerd was bestuurder van een snor- of bromfiets (SWOV, 2014C), terwijl tussen 2013 en 2014 slechts 2% van alle verplaatsingen in Amsterdam met zo'n voertuig werd gemaakt (Gemeente Amsterdam, 2015).

Het aantal snorfietzers in Amsterdam neemt al jaren toe. Sinds 2007 is het aantal snorfietzen dat in het bezit is van Amsterdammers gestegen van 8.000 tot bijna 32.000 snorfietzen in Amsterdam in 2015 (Gemeente Amsterdam, 2015). Vooral het scootermodel van de snorfiet is populair in Amsterdam. De afgelopen jaren is heel veel onderzoek gedaan naar het snor- en bromfietsgebruik in Amsterdam. Daaruit blijkt dat circa 77% van de snorfietzers harder rijdt dan toegestaan is (Safety Performance Index, zie [bijlage 3](#)). In tegenstelling tot bromfietzers dragen snorfietzers geen helm. Uit een enquête onder scooterrijders blijkt dat de populariteit van de scooter te danken is aan de snelheid van het voertuig, het mogen rijden op het fietspad en het feit dat er geen helmplicht geldt voor de snorfiet (The Choice, 2015).



Verbeteren van de verkeersveiligheid: preventieve maatregelen



3.2.1 Snorfiet naar de rijbaan met helm

Snorfietzers zijn volgens de huidige wetgeving verplicht om gebruik te maken van fietspaden (bord G11 en G12a). Dat geeft veel hinder en verkeersonveiligheid op de drukke en smalle fietspaden. Voor snorfietzers zelf vormen vooral ongeregelde kruispunten een gevaar. Op die locaties is het zicht van automobilisten op het fietspad soms beperkt en in combinatie met de hoge snelheid van snorfietzers leidt dit tot ongevallen. Doordat zij onbeschermd deelnemen aan het verkeer, hebben ongevallen voor snorfietzers vaak ernstige gevolgen.

Om de bovenstaande problemen te voorkomen zet de gemeente Amsterdam zich in om snorfietzers naar de rijbaan te verplaatsen, in combinatie met een helmplicht. Op de rijbaan zijn snorfietzers beter zichtbaar voor automobilisten en geven ze minder overlast voor fietsers op fietspaden. Door het dragen van een helm zijn snorfietzers beter beschermd in het verkeer. Voor deze maatregel is een wetswijziging nodig, daarom vindt hierover overleg plaats met de ministerie van Infrastructuur en Milieu en van Veiligheid en Justitie.

De SWOV verwacht door deze maatregel een jaarlijkse afname van 261 verkeersslachtoffers in Amsterdam (SWOV, 2013). Daarbij wordt een parallel getrokken met het verplaatsen van bromfietzers naar de rijbaan, zoals besloten werd in 2000. De snorfiet van nu rijdt namelijk met dezelfde snelheid op het fietspad als de bromfiets eind jaren '90. Toen de bromfiets naar de rijbaan werd verplaatst bestond er – net zoals dat nu bij de snorfiet

Maatregel 7

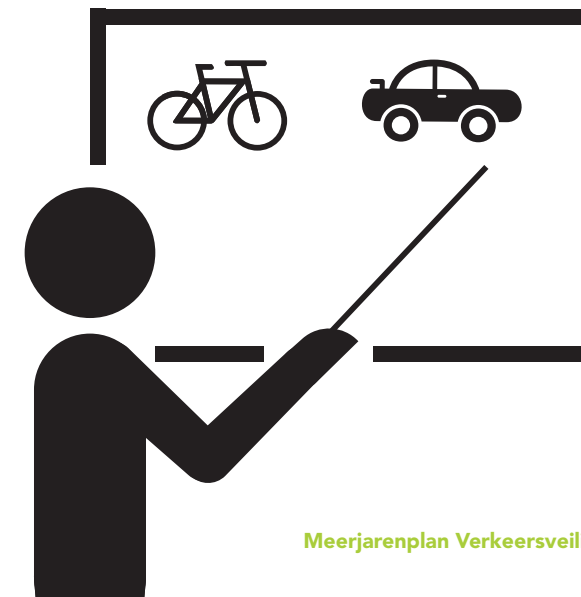
We zetten in op het verplaatsen van snorfietzers in de zone binnen de ring A10, exclusief stadsdeel noord, met helm naar de rijbaan. Dit kan wanneer de landelijke wet- en regelgeving daartoe mogelijkheid biedt. Hiervoor wordt in beeld gebracht welke (juridische) eisen daarvoor zullen gelden, welke infrastructurele ingrepen en communicatie nodig zijn en hoe handhaving vorm kan worden gegeven.

het geval zal zijn – een formeel snelheidsverschil met de auto. De maximumsnelheid voor de bromfiets was toen 30 km/uur. Pas in 2008 is dit verhoogd (dus 8 jaar na de verplaatsing naar de rijbaan) naar 45 km/uur. Desondanks waren de effecten positief. De verkeersveiligheid verbeterde voor alle weggebruikers op alle soorten wegen. Een jaar na de invoering daalde het aantal bromfietslachtoffers met 15%. Omdat automobilisten inmiddels al meer dan 15 jaar gewend zijn aan bromfietzers op de rijbaan verwachten we voor de snorfietser naar de rijbaan een nog groter positief effect op de verkeersveiligheid.

In 2014 zijn alle bromfietspaden in de gemeente Amsterdam in beeld gebracht. Waar mogelijk worden bromfietzers naar de rijbaan verplaatst, door van bromfietspaden fietspaden te maken. Op enkele wegen worden bromfietspaden behouden, bijvoorbeeld op locaties waar op de rijbaan 70 km per uur mag worden gereden. Bromfietspaden zijn breder dan fietspaden, conform de ontwerprichtlijnen van het CROW.

3.2.2 Verkeerseducatie

In het verkeerseducatiepakket dat wordt aangeboden aan scholen in het lager en voortgezet onderwijs is aandacht voor het omgaan met snor- en bromfietzers in het verkeer. In de Amsterdamse Verkeerslijn wordt ook aandacht besteed aan de regels voor en gevaren met snorfietzen (zie [bijlage 6](#)). Op de maatregelen van verkeerseducatie wordt ingegaan onder de doelgroep Kinderen.



3.2.3 Beperken risicogedrag: handhaving

Veel verkeersonveiligheid onder vooral snorfietzers is het gevolg van risicogedrag van de bestuurder. Zo houdt slechts 23% van de snorfietzers zich aan de maximum snelheid, zoals terug te lezen is in de Safety Performance Index voor verkeersgedrag. In 2012 is een uitgebreide handhavingscampagne 'SlowRiders' gevoerd om snor- (en brom)fietzers bewust te maken van hun rijgedrag. Helaas is geconstateerd dat snorfietzers, ondanks de campagne, alleen maar harder gingen rijden. Daarom is de campagne gestopt en zijn andere maatregelen uitgevoerd.

Scooterverlast is sinds 2014 als prioriteit opgenomen in het Stedelijk Handhavingsprogramma. Dit programma wordt jaarlijks vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders. De handhaving capaciteit wordt ingezet tegen scooterverlast met regelmatig handhavingssacties op overlastlocaties. Aandachtspunten zijn daarbij het draaiende houden van de motor op de ponten, foutief parkeren en het rijden op een brom- of snorfiet waar dat niet is toegestaan, zoals over stoepen bij winkelcentra, Leidseplein, in het Vondelpark, Erasmuspark, Flevopark en het Westerpark, de Rijksmuseumpassage en de Cuyperspassage bij Centraal Station.

Voor de handhaving op scooterverlast wordt samen gewerkt tussen gemeentelijke Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's), de politie en het Openbaar Ministerie. De bevoegdheden van gemeentelijke handhavers beperken zich tot het handhaven van een klein deel van de overtredingen die snor- en bromfietzers begaan, zoals het aantasten van de luchtkwaliteit, het rijden door een voetgangersgebied (ook door fietsers) en (parkeer)hinder. Het bekeuren van snorfietzers voor alle overige overtredingen, zoals door rood rijden, te hard rijden en het opvoeren van een voertuig, valt onder de exclusieve bevoegdheid van de politie. In **hoofdstuk 5** wordt verder ingegaan op de inzet van de politie en het Openbaar Ministerie bij verkeershandhaving.

Tot slot zijn er mede op verzoek van Amsterdam door het Rijk de afgelopen jaren veel verbeteringen aangebracht in het handhavingsinstrumentarium van de politie voor handhaving op snor- en bromfietsdelicten. Hiervan staat een overzicht in **bijlage 5**. Een innovatieve activiteit daarin is het handhaven van het inrijdverbod voor snorfietzers in voetgangersgebieden met behulp van camera's. Sinds oktober 2014 is dit bij wijze van proef toegepast bij de passage van het Rijksmuseum. De eindevaluatie van die proef wordt in het voorjaar van 2016 verwacht.

Maatregel 8

We zetten in op handhaving op snor- en bromfietsoverlast. Jaarlijks wordt het Stedelijk Handhavingsprogramma vastgesteld, met daarin de handhavingsprioriteiten en de thema's waarop twintig procent flexibele handhaving capaciteit wordt ingezet. Zolang de problematiek van de snor- en bromfietsen zich in deze omvang voordoet, zal er programmatische handhaving plaatsvinden. Daartoe worden gedurende het jaar diverse handhavingssacties georganiseerd. Er wordt daarbij informatiegestuurd gewerkt door op die plaatsen en tijdstippen aanwezig te zijn waar de problemen het grootst zijn en waardoor de pakkans kan worden vergroot. Ook zal er op basis van doelgroepanalyse worden ingezet op effectieve handhavingssinterventies. Daarnaast zal tegen heterdaadsituaties worden opgetreden.

Maatregel 9

We gaan camerahandhaving zoals dat plaatsvindt bij de passage van het Rijksmuseum, en wordt onderzocht bij de Cuyperspassage - als de eindevaluatie daartoe aanleiding geeft - verder uitwerken en optimaliseren.

3.3 Automobilisten

Moderne auto's zijn voorzien van tal van voorzieningen zoals gordels en airbags, waardoor automobilisten wanneer ze bij ongevallen betrokken raken, beperkt gewond raken. Automobilisten, waaronder ook taxichauffeurs, zijn in de stad dan ook voornamelijk als tegenpartij betrokken bij ongevallen met vooral fietsers en voetgangers.

We richten ons voornamelijk op wegen waar het gemotoriseerde verkeer 50 km per uur mag rijden, omdat daarop de meeste ongevallen met fietsers voorkomen. Circa 77% van de verkeersdoden en 80% van de ernstig verkeersgewonden valt op deze wegen (SWOV, 2014C). Daaronder vallen ook busbanen waarvan taxi's gebruik maken.

Ongevallen op 50 km wegen komen vooral door snelheidsverschillen, het ontbreken van vrijliggende fietspaden en snelheidsoverschrijdingen.



3.

3.3.1 Duurzaam veilige inrichting van 50 km wegen

De afgelopen jaren is de beperkte ruimte in de stad op meerdere plekken zo optimaal mogelijk ingericht. Zo is bij het Centraal Station een ‘shared space’ wegontwerp toegepast. Ook zijn fietsstraten aangelegd, waardoor grote hoeveelheden fietsers een passende hoeveelheid ruimte krijgen. Het aantal fietsstraten zal de komende jaren verder worden uitgebreid vanuit de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Het onderwerp fietsstraten zal ook worden opgenomen in het nieuwe MJP Fiets.

Voor het ontwerp van wegen heeft het CROW uitgangspunten vastgesteld voor verkeersveilig wegontwerp. Door wegen in te richten via de principes van Duurzaam Veilig kan de inrichting van de weg het correcte gedrag van weggebruikers afdwingen. Met ingrepen in de infrastructuur verbeteren we de verkeersveiligheid van wegen.

Maatregel 10

We blijven de wegen in Amsterdam inrichten volgens de landelijk vastgestelde principes van Duurzaam Veilig. 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.

3.3.2 Aanpak snelheidsovertredingen op 50 km-wegen

Snelheid speelt een grote rol in het ontstaan van ongevallen op 50 km-wegen. Uit de Safety Performance Index blijkt dat 79% van de automobilisten en 78% van de taxichauffeurs zich op een 50 km weg houdt aan de maximum snelheid. Samen met de politie en het Openbaar Ministerie gaan we snelheidsovertredingen op 50 km-wegen aanpakken. Daarmee wordt ook de veiligheid van bromfietsers op de rijbaan verbeterd.

Maatregel 11

Op locaties waar snelheidsovertredingen worden waargenomen, plaatsen we tijdelijk interactieve digitale informatieborden om automobilisten op hun snelheid te wijzen. In overleg met de politie en het Openbaar Ministerie worden de mogelijkheden voor de uitbreiding van (automatische) handhaving onderzocht. Daarbij denken we onder andere aan de inzet van flitspalen (voor snelheid én rood licht).

De beoordeling en prioritering van projecten vindt plaats op basis van de Network Safety Index, de Safety Performance Index voor verkeersgedrag, de jaarlijkse blackspotlijst en de monitor Ervaren Verkeersveiligheid.

3.3.3 Fiets- en voetgangervriendelijke inrichting van 50 km-wegen

Op 50 km-wegen botsen automobilisten het vaakst met fietsers en voetgangers. Dat komt veelal door de grote snelheidsverschillen. Vooral bij oversteekplaatsen over 50 km-wegen ontstaan gevaarlijke situaties.

Maatregel 12

Waar mogelijk, wordt de maximum snelheid van wegen in het centrum teruggebracht van 50 km per uur naar 30 km per uur. Om deze snelheid af te dwingen, kunnen onder andere borden worden geplaatst en drempels en wegversmallingen worden aangelegd. Uiteindelijk wordt bij herinrichting de hele straat (van gevel tot gevel) ingericht als een 30 km-straat. Deze maatregel vindt plaats in het kader van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2015. Daarnaast zullen we onderzoek doen naar de optimale vormgeving van drempels voor 30 km-wegen. Dit onderzoek zal als input dienen voor het handboek Puccini Rood.

Maatregel 13

Oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers over de 50-km wegen worden veiliger gemaakt. 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.

Verbeteren van de verkeersveiligheid: preventieve maatregelen

3.4 Kinderen en jonge bestuurders

Kinderen verdienen nadrukkelijk aandacht wanneer gekeken wordt naar verkeersveiligheid. Zij zijn kwetsbare verkeersdeelnemers die relatief vaak ernstig gewond raken. Voor jonge weggebruikers, zowel te voet als te fiets, kan het drukke verkeer in Amsterdam uitdagend zijn.

Kinderen kopiëren gedrag van hun ouders (en andere volwassenen). De meeste ouders zijn zich hiervan bewust, maar dat leidt niet altijd tot goed voorbeeldgedrag. Dat is af te lezen uit de Safety Performance Index ([bijlage 3](#)). Zo leren ouders hun kinderen en ook die van anderen (soms onbedoeld) verkeersonveilig gedrag.

We zetten in op het aanleren van verkeersvaardigheden aan kinderen en jonge bestuurders, het benadrukken van de voorbeeldrol van ouders (en andere volwassenen) en het zo veilig mogelijk maken van de omgeving van scholen. Jonge bestuurders leren daarnaast om zich verkeersveilig te gedragen bij het behalen van rijexamens.





3.4.1

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

Het aanleren van het zelfstandig en veilig deelnemen aan het verkeer is hoofdzakelijk een taak van ouders. Voorbeeldgedrag is dan ook een belangrijke pijler bij het aanleren van verkeersveilig gedrag. Verkeerseducatie op scholen is een aanvulling op de taak van ouders. In de kerndoelen van het basisonderwijs van het Ministerie van Onderwijs is opgenomen dat leerlingen leren zich redzaam gedragen 'in sociaal opzicht, als verkeersdeelnemer en als consument'. Verkeerseducatie is geen verplicht 'vak' op zichzelf en scholen geven op veel verschillende manieren invulling aan dit kerndoel.

Sinds 2014 biedt de gemeente voor scholen gratis verkeerseducatie (de Amsterdamse Verkeerslijn) aan via het Verkeersplein Amsterdam (VPA). Een toelichting staat in **bijlage 6**. Onder andere wordt het programma JONGleren in het verkeer aangeboden aan kinderen tussen 0 en 4 jaar en hun ouders via ongeveer 50 kinderdagverblijven en peuterspeelzalen en 35 basisscholen. Daarmee kunnen kinderen spelenderwijs kennismaken met het verkeer, en worden vooral ouders bewust gemaakt van hun voorbeeldrol.

Op basisscholen wordt het verkeerseducatieprogramma 'Een grotere wereld' aangeboden om kinderen tussen 4 en 12 jaar oud te leren over het verkeer. Het pakket bestaat uit theorie en praktijklessen, zoals 'Tussen School en Thuis', een les over de dode hoek van vrachtwagens en lessen over het omgaan met openbaar vervoer. Het wordt afgesloten met een theoretisch verkeersexamen in groep 7 en een praktisch (fiets)examen in groep 8.

Verbeteren van de verkeersveiligheid: preventieve maatregelen

Voor groep 8 wordt ook het pakket 'op weg naar het Voortgezet Onderwijs' aangeboden, waarbij leerlingen de route naar hun volgende school oefenen.

Voor scholen in het Voortgezet Onderwijs wordt het programma Verantwoordelijkheid, Veiligheid, Sociale Weerbaarheid aangeboden. Het belangrijkste pakket hierin is 'Totally Traffic'.

Met alle onderdelen van het pakket wordt aangesloten op de belevingswereld van het kind, passend bij de leeftijd.

Het Verkeersplein Amsterdam werkt ook aan het aandragen en implementeren van vernieuwingen en verbeterpunten voor verkeerseducatie. Op die manier kunnen innovaties de ruimte worden gegeven, om bijvoorbeeld de beleving van kinderen in het verkeer in beeld te brengen.



Maatregel 14

We gaan de verkeerseducatie, zoals die in 2014 is vormgegeven via het Verkeersplein Amsterdam, de komende jaren voortzetten en aanvullen:

- A. We blijven het huidige pakket aanbieden (**bijlage 6**).
- B. Met de module JONGleren in het verkeer, op ouderavonden en met verkeersambassadeurs blijven we ouders bewust maken van hun voorbeeldrol en over de vaardigheden van hun kinderen (wat kunnen ze wel en niet op welke leeftijd). Verkeersplein Amsterdam probeert voor ouderavonden zoveel mogelijk aansluiting te vinden

bij 'algemene' ouderavonden op scholen, waar veel ouders op af komen. Er wordt daarnaast volop ingezet op het werven van (nieuwe) vrijwillige verkeersambassadeurs.

- C. We gaan in samenwerking met VPA bekijken of we:
 - Extra modules kunnen laten ontwikkelen in Totally Traffic over afleiding in het verkeer en over specifieke Amsterdamse verkeerssituaties.
 - De wachtlijsten kunnen wegwerken, onder andere voor de modules 'Op weg naar het VO' en JONGleren
 - Een herexamen kunnen introduceren voor leerlingen die gezakt zijn voor het praktisch (fiets)examen.

- Aansluiting kunnen vinden bij de programma's De Bewegende Stad (Ruimte en Duurzaamheid) en de Amsterdamse Aanpak Gezond Gewicht (GGD/ Sport en Bos). In het kader van het Actieplan Inactieve Jeugd wordt gewerkt aan het organiseren van fietslessen in aanloop naar het praktisch verkeersexamen. Dit kan zowel voor kinderen als voor hun ouders zijn die niet (goed) kunnen fietsen.

- D. We gaan een regeling treffen waardoor scholen geen kosten hoeven te maken voor het parkeren van vrachtwagens ten behoeve van de dodehoeklessen.

3.

3.4.2 Veiligere schoolomgevingen

Het lijkt steeds drukker te worden rond scholen in Amsterdam, vooral met auto's. De meeste reizen naar onderwijsinstellingen worden lopend, op de fiets of met het openbaar vervoer afgelegd. Een deel van de kinderen wordt door de ouders naar school gebracht met de auto. Hierdoor ontstaan gevaarlijke situaties en verkeersopstoppen in de schoolomgeving.

De gevaarlijke situatie rond scholen is voor andere ouders reden om hun kinderen ook met de auto naar school te brengen. Dit draagt onbedoeld bij aan de problemen in de schoolomgeving.

De afgelopen jaren is veel aandacht besteed aan het veiliger maken van de schoolomgevingen. Daarbij is een schouw uitgevoerd van de omgeving van 129 van de ruim 200 basisscholen in de stad, en zijn enquêtes uitgezet bij de schoolbesturen en bij de ouders van de leerlingen. In de omgeving van scholen zijn aanpassingen gedaan op basis van de bevindingen. Via het Verkeersplein Amsterdam worden verkeersambassadeurs ingezet die de verkeersveiligheid in en om de school hoog op de agenda houden door acties en contacten met de buurt.

Deze activiteiten zullen de komende jaren worden voortgezet en aangevuld. Wanneer de problematiek rond een school daarom vraagt kunnen ouders worden aangespoord om hun kind op de fiets of lopend naar school te brengen. Daarbij wordt samen met de Stadsregio Amsterdam een richtlijn voor een veilige schoolomgeving opgesteld.



Maatregel 15

We gaan de komende jaren een schouw uitvoeren van basis- en middelbare scholen waar dat nodig is, maar nog niet is gedaan. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan scholen langs 50km-wegen. In overleg met de school gaan we ingrepen doen in de infrastructuur.

Daarbij kan het gaan om 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.

Verbeteren van de verkeersveiligheid: preventieve maatregelen

3.4.3 Veilige schoolroutes

Om de verkeersveiligheid van kinderen te vergroten is de verkeersveiligheid van de route die zij fietsen of lopen tussen school en thuis van groot belang. De basisscholen die Amsterdam telt zijn erg verspreid door de stad. De kinderen die op deze scholen zitten, wonen overal. In het lesprogramma Tussen School en Thuis wordt veel aandacht besteed aan de eigen schoolroutes van kinderen. De manier waarop kinderen de weg ervaren staat daarbij centraal. Dit lesprogramma wordt aangeboden op bijna alle basisscholen. Leerlingen bespreken de gevaarlijkste punten van hun schoolroute en geven aan hoe zij daar het veiligst kunnen gedragen.





3.5 Ouderen

Steeds meer ouderen maken gebruik van de fiets: voor ruim 41% van hun verplaatsingen gebruiken 60-plussers de fiets (Gemeente Amsterdam, 2015). Dit brengt ook gevaren met zich mee. Uit landelijke cijfers blijkt dat ruim de helft van de verkeersdoden van 60 jaar en ouder als fietser betrokken raakte bij een ongeval. Cijfers over de stad zijn niet beschikbaar, maar in de regio Amsterdam was tussen 2000 en 2011 24% van de ernstig verkeersgewonden zonder motorvoertuig 65 jaar of ouder.

Deze cijfers worden in belangrijke mate verklaard door de lichamelijke kwetsbaarheid van ouderen. Zo lopen 65-plussers ernstiger letsel op bij eenzelfde ongeval dan kinderen, verloopt het herstel na een ongeval langzamer en hebben ouderen een grotere kans op overlijden. Functiestoornissen zoals vermindering van het gezichts-, gehoor- en reactievermogen en medicijngebruik komen vaker voor onder 65-plussers, en dit heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid.

3.5.1 Ouderen op de fiets: aanpassen weginrichting

Uit de analyse van verkeersongevallen en vragenlijstenstudies onder ouderen is gebleken dat veel ongevallen waar zij als fietser bij betrokken zijn gerelateerd zijn aan problemen met evenwicht, reactiesnelheid, het links afslaan op kruispunten en oversteken bij onoverzichtelijke of drukke verkeerssituaties (Gemeente Amsterdam, 2014). Door de infrastructuur zo in te richten, dat ouderen beter worden ondersteund, wordt deze oorzaak van ongevallen aangepakt.

Een onderdeel van het rekening houden met ouderen in de infrastructuur is het verwijderen/beter zichtbaar maken van obstakels op en langs fietspaden, zoals is omschreven bij maatregel 1. Een ander onderdeel is het streven om het onderhoudsniveau te verhogen, waardoor ongevallen door bijvoorbeeld straattegels kunnen worden voorkomen. We passen ook infrastructuur aan om problemen met oversteken, vooral bij links afslaan en rechtdoor gaan.

Maatregel 16

We 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

3.5.2 Veilige voertuigen en gedrag

Behalve het omgaan met complexe verkeerssituaties kunnen ook de verkeerde afstelling van een fiets of technische mankementen eraan, zoals slecht werkende remmen, bijdragen aan de problemen die ouderen ervaren op de weg. Met maatregel 3b wordt ouderen de mogelijkheid geboden om bij enkele graveeracties van de gemeente de afstelling van hun fiets te laten controleren.

Gehandicaptenvoertuigen zoals canta's worden veelvuldig gebruikt door senioren. Uit de ongevals-cijfers blijkt vooralsnog geen grote rol voor deze voertuigen. We houden de ontwikkelingen rond gehandicaptenvoertuigen nauwlettend in de gaten, maar vooralsnog nemen we geen maatregelen op in dit MJP Verkeersveiligheid rond het gebruik van gehandicaptenvoertuigen.

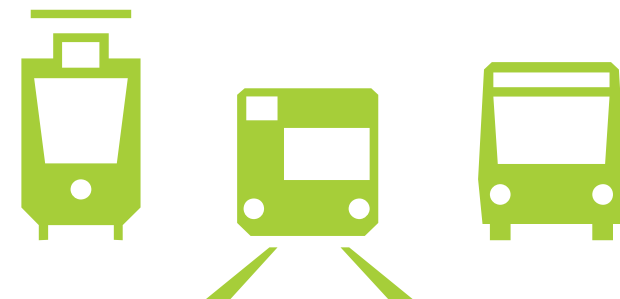
opstelvakken (zogenaamde 'Opgeblazen Fietsopstelstroken, OFOS). Bijkomend voordeel van deze stroken is dat het autoverkeer beter zicht heeft op de overstekende fietsers.



3.6 Openbaar vervoer

Ten opzichte van de auto is het openbaar vervoer relatief weinig betrokken bij ernstige ongevallen. Echter, als er iets gebeurt, zijn de gevolgen groot voor de medeweggebruiker.

In de regio Amsterdam worden veel kilometers met het openbaar vervoer gereden. Relatief gezien is het openbaar vervoer dan ook vaker betrokken bij ernstige ongevallen dan gemiddeld in Nederland (SWOV, 2014C).



3.6.1 Aanpak infrastructuur op het OV-netwerk

De Stadsregio Amsterdam voert momenteel onderzoek uit naar de verkeersveiligheid van openbaar vervoer, waarbij gekeken wordt naar de oorzaken van geregistreerde ongevallen waar het openbaar vervoer bij betrokken was. Daarbij wordt onder andere gebruik gemaakt van informatie die het Gemeentelijk Vervoersbedrijf (GVB) verzamelt over de verkeersveiligheid van het openbaar vervoer dat zij aanbiedt. Op basis van de uitkomsten van deze verkenning worden aanbevelingen gedaan om de veiligheid van de infrastructuur bij het openbaar vervoer verder te verbeteren.

De gemeente Amsterdam is eigenaar van de infrastructuur waar het openbaar vervoer gebruik van maakt. Op 1 december 2015 is de Wet lokaal spoor in werking getreden. De Stadsregio Amsterdam kreeg daarmee de eindverantwoordelijkheid voor het beheer

van de infrastructuur en de veiligheid van het lokale railvervoer (metro en tram). De wet zorgt ervoor dat veiligheidsmaatregelen transparant en traceerbaar moeten worden gemaakt in Veiligheidsbeheersystemen. Er is een stelsel van vergunningen, waarbij het aantonen van veiligheid een vereiste is.

Het vervoersbedrijf treft diverse maatregelen, zoals trainingen aan chauffeurs en trambestuurders, om ongevallen te voorkomen. Bij ontwerpen van infrastructuur voor openbaar vervoer vindt altijd een toetsing op verkeersveiligheid plaats door de Centrale Verkeerscommissie. Om de verkeersveiligheid op het gebied van Openbaar Vervoer verder te verbeteren richten we ons samen met de Stadsregio Amsterdam op infrastructurele verbeteringen bij kruisingen van openbaar vervoer met overig verkeer.

Maatregel 17

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

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.





3.7 Voetgangers (met een beperking)

Voetgangers zijn kwetsbare weggebruikers. Tussen 2010 en 2014 was 22% van het aantal verkeersdoden voetganger. Van de ernstig verkeersgewonden tussen 2007 en 2009 was 11% voetganger. Voetgangers nemen onbeschermd deel aan het verkeer en zijn daardoor extra kwetsbaar. Die kwetsbaarheid is extra groot onder mensen met (visuele) beperkingen. Het aantal mensen dat zich door de stad te voet verplaatst is sinds 2008 met 15% toegenomen (Gemeente Amsterdam, 2015).

Om voetgangers de ruimte te geven die ze nodig hebben, wordt in het nog vast te stellen beleidskader Verkeersnetten een plusnet en hoofdnet voor voetgangers opgenomen. Daarnaast wordt in 2016 een apart beleidskader voetganger opgesteld. Hierin wordt toegankelijkheid benoemd als apart doel van het beleid. In het Handboek Puccini Rood is het materiaalgebruik van oversteken vastgelegd. Ook met blinden en slechtzienden is daarbij rekening gehouden (zoals ribbelmarkering).

3.7.1 Veiliger maken oversteeplaatsen (zebrapaden) over fietspaden

In tegenstelling tot vrijwel alle andere steden in Nederland heeft Amsterdam zebrapaden over fietspaden om de overstek van voetgangers van gevel tot gevel te bieden. Op veel locaties, en vooral bij met verkeerslichten geregelde kruispunten, komen fietsers en voetgangers bij deze zebrapaden met elkaar in conflict: Uit de Safety Performance Index verkeersgedrag (zie bijlage 3) blijkt dat 12% van de fietsers in Amsterdam stopt als er iemand bij een zebra over het fietspad wil oversteken. Dat betekent ook als er één fietser stopt de voetganger nog steeds niet altijd veilig kan oversteken als anderen gewoon doorfietsen. Het zebrapad lijkt daardoor een schijnveiligheid te bieden voor voetgangers. Vooral minder valide voetgangers (visueel gehandicapten) voelen zich hiervan het slachtoffer. Het eventuele gebruik van een stok om een fietspad (zonder zebra) over te steken (en om voorrang te mogen claimen) is volgens hun onvoldoende om voorrang te krijgen en/of te durven nemen.

Door de drukte op de smalle fietspaden is er in Amsterdam steeds vaker sprake van pelotons overstekende fietsers. Deze fietsers hebben niet altijd de mogelijkheid om veilig te stoppen voor een overstekende voetganger op een zebra uit angst voor botsingen met achterliggers, als die de voetganger niet hebben waargenomen of niet verwachten dat degene voor zich (ineens) stopt. Het stoppen voor een voetganger op een zebra kan bovendien tot gevolg

hebben dat achterliggers in het peloton op de kruising moeten wachten, en daardoor kruisend autoverkeer dat inmiddels groen licht heeft gekregen blokkeren. Het zebrapad vormt daardoor ook een (potentiële) bedreiging voor de veiligheid van fietsers.

Oplossingen voor dit probleem zijn niet eenvoudig te vinden, en zijn niet zonder gevolgen. Een campagne om fietsers 'de regels te leren' om te wachten voor zebra's zal naar verwachting weinig effect hebben, omdat het doorrijden bij een zebrapad massaal gebeurt door fietsers. Hierbij kan een parallel worden getrokken met de handhavingscampagne 'SlowRiders' uit 2012. Daarnaast is het vrijwel ondoenlijk om deze regel door de politie (met zeer beperkte capaciteit) structureel te laten handhaven, omdat het probleem zich op heel veel locaties in de stad voordoet en geautomatiseerde handhaving niet mogelijk is. Om de problemen rond zebrapaden over fietspaden aan te pakken zetten we in op fysieke ingrepen in de infrastructuur, waarbij we eerst onderzoek doen om de mogelijke ingrepen met elkaar te vergelijken.

In verband met de kosten en effecten op de doorstroming zullen we daarbij mogelijke oplossingen waarvoor grootschalige ingrepen nodig zijn, zoals het ontwikkelen van compactere kruispunten, onderzoeken op basis van bestaande situaties.

Maatregel 18

We gaan onderzoeken hoe we de oversteeplaatsen over fietspaden (zebrapaden) veiliger kunnen maken voor voetgangers en fietsers. Daarvoor doen we een verdiepend onderzoek, waarin we de verkeersveiligheid en doorstroming voor fietsers en voetgangers voor in ieder geval 4 situaties vergelijken:

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

Daarbij bekijken we ook eventuele conflicten tussen fietsers en overstekende voetgangers met een beperking.



3.7.2 Voorkomen risicogedrag: campagnes

Uit de analyse van de Safety Performance Index blijkt dat 52% van de voetgangers door rood licht loopt. Afleiding in het verkeer, bijvoorbeeld door smartphones, is zeer hoog. 16% van de voetgangers wordt afgeleid door de smartphone (zie bijlage 3). Verkeerseducatie (zie paragraaf 3.4) speelt een belangrijke rol in het stimuleren van veilig verkeersgedrag, zoals wachten voor rood licht en het voorkomen van afleiding.

Ter aanvulling richten we het onderzoek naar de effectiviteit van wachttijdindicatoren in maatregel 4D ook op voetgangers.

Maatregel 19

We gaan ons samen met de Stadsregio Amsterdam inzetten om de Rijkscampagne afleiding in het verkeer ONderweg ben ik OFFline, (zie maatregel 4A) uit te breiden tot voetgangers.



3.8 Toeristen

Toeristen stappen in Amsterdam steeds vaker op de fiets: 10% van hun verplaatsingen doen zij fietsend. 80% van de verplaatsingen van toeristen is te voet. De onervarenheid van deze toeristen met het typisch Amsterdamse verkeer leidt tot veel ergernis onder medeweggebruikers. Daarom is in 2015 een filmpje gelanceerd waarin fietsende toeristen worden geïnformeerd over de Amsterdamse fietscultuur. Dit filmpje wordt ingezet door fietsverhuurders en door I Amsterdam. Ook is de bijpassende folder te vinden op een groot aantal (toeristische) locaties in Amsterdam.

Om verdere, gerichte maatregelen te kunnen treffen is meer onderzoek naar de betrokkenheid van toeristen bij ongevallen nodig, zowel te fiets als te voet. Momenteel lijkt het aandeel toeristen bij ongevallen in Amsterdam klein te zijn (VeiligheidNL, 2014).

Maatregel 20

We gaan het aandeel van toeristen dat betrokken is bij ongevallen verder onderzoeken.

Maatregel 21

We blijven een flyer over 'veilig fietsen in Amsterdam' aanbieden aan fietsverhuurbedrijven.





3.9 Vrachtverkeer

Dagelijks rijden tussen 5.000 en 6.000 vrachtwagens door Amsterdam om de vele winkels en bestemmingen te bevoorraden (Gemeente Amsterdam, 2015). Door de groei van het online winkelen neemt ook de hoeveelheid bestelverkeer in woonwijken toe. Ongevallen met vrachtwagens komen relatief weinig voor. Maar als er een ongeval plaatsvindt, dan is dat vaak ernstig voor voetgangers en tweewielers.

Ongevallen met vrachtverkeer komen veelal door beperkt zicht van de vrachtwagenbestuurder in de dode hoek, en obstakelvorming van vrachtwagens die op de rijbaan of het fietspad aan het laden en lossen zijn.

3.9.1 Omgaan met beperkt zicht vanuit de vrachtwagen

De afgelopen jaren is er geïnvesteerd in maatregelen om het zicht vanuit de vrachtwagen te verbeteren. Met opstelstroken voor fietsers bij verkeerslichten (Opgeblazen FietsOpstelStroken (OFOS)) hebben chauffeurs beter zicht op fietsers bij verkeerslichten én wordt de linksafslaande beweging voor fietsers gefaciliteerd. Dit wordt voortgezet, zie maatregel 16. Ook is geïnvesteerd in het aanleggen van spiegelafstelplaatsen voor vrachtwagens en het plaatsen van dode hoek stickers op gemeentelijke vrachtwagens. Als onderdeel van de verkeerseducatie wordt bovendien een training aangeboden om kinderen te leren over de dode hoek (zie paragraaf 3.4). De komende jaren willen we in gesprek met de branche over maatregelen om dode hoek ongevallen verder te voorkomen.

Maatregel 22

We onderzoeken effectieve manieren om dodehoekongevallen te voorkomen. Daarbij zullen we in ieder geval:

- A. Onze pilot met 360 graden camera's bij vrachtwagens van de gemeente vervolgen. Met deze innovatieve camera's zijn chauffeurs in staat om weggebruikers aan alle kanten van hun voertuig in de gaten te houden.
- B. In overleg met de branche onderzoeken welke faciliteiten nodig zijn om dode hoek ongevallen te voorkomen, zoals spiegelafstelplaatsen.

3.9.2 Verbeteren bevoorradingsaanpak Amsterdam

Voor een veilige afwikkeling van het vrachtverkeer over kwalitatief goede doorstroomroutes heeft Amsterdam het Voorkeursnet Goederenvervoer. Het voorkeursnet heeft tot doel dat grote stromen vrachtverkeer zoveel mogelijk worden gebundeld op een selectie van wegen die daar goed op zijn ingericht. Hierdoor wordt de hoeveelheid vrachtwagens beperkt op wegen die daar niet voor zijn ontworpen.

In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit zijn diverse maatregelen voorgesteld om de doorstroming van goederenvervoer te verbeteren, zoals het strenger optreden tegen dubbelparkeren en het laden en lossen op plekken die daar niet voor bedoeld zijn. Auto's worden in bepaalde omstandigheden al weggesleept. Deze maatregelen dragen ook bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid van goederenvervoer. Daarnaast bekijkt de gemeente samen met de Commissie Bevoorrading (een initiatief van MKB Amsterdam, VNO-NCW, EVO en TLN) naar de mogelijkheden om goederenvervoer in Amsterdam beter te faciliteren. Verder werkt het college aan het opstellen van een Agenda Stedelijke Logistiek. Dit is een uitwerking van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit met concrete voorstellen om op korte en lange termijn de afwikkeling van het goederenvervoer in de stad te verbeteren. Hiervoor wordt onder andere gekeken naar de effecten van goederenvervoer op doorstroming (obstakelvorming) en verkeersveiligheid.



Maatregel 23

Binnen de Agenda Stedelijke Logistiek wordt gekeken naar de effecten van goederenvervoer op doorstroming (obstakelvorming) en verkeersveiligheid. Daarbij wordt ook het proces van afvalinzameling betrokken.

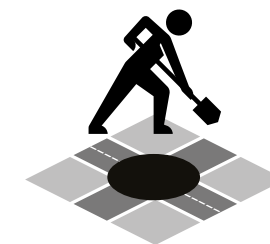
Verbeteren van de verkeersveiligheid: reactieve maatregelen

4.

4.1 Aanpak gevaarlijke kruispunten (blackspots)

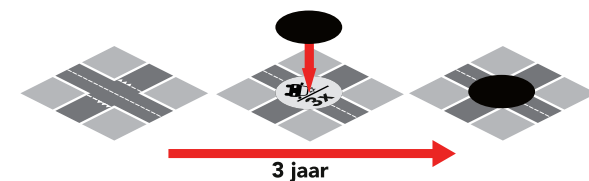
Amsterdam pakt sinds 2000 locaties aan waar relatief meer ongevallen plaatsvinden. Hiervoor is de Werkgroep Blackspots opgericht. Sinds deze aanpak is het aantal blackspots (kruispunten met 6 of meer ongevallen waarbij slachtoffers vielen in 3 jaar tijd) in Amsterdam gedaald. Tussen 1999 en 2001 waren er 167 blackspots, tussen 2007 en 2009 waren dat er 66.

Deze daling komt deels door de teruggelopen registratie van ongevallen en de spreiding van ongevallen over het netwerk. Maar het komt ook omdat er veel is geïnvesteerd in het aanpakken van blackspots.



De definitie van een blackspot is inmiddels (tijdelijk) aangepast door de teruggelopen registratie (-50%). Een blackspot is daarmee een kruispunt met tenminste 3 of meer ongevallen met slachtoffers in 3 jaar tijd. Zonder de aanpassing van de definitie zouden er geen blackspots meer over zijn. Met de aangepaste definitie zijn er jaarlijks ongeveer 15 blackspots aan te wijzen.

In Amsterdam onderzoekt de Werkgroep Blackspots (WBA) de blackspots en stelt verbeteren van deze locaties voor. Zo adviseert ze het aanbrengen van markering of bebording, of een reconstructie (DTV Consultants, 2015A). De WBA wordt meer dan voorheen ingezet in de preventieve aanpak van verkeersveiligheid. In **hoofdstuk 5** wordt verder ingegaan op de rol van de WBA.



Maatregel 24

Jaarlijks gaan we ongeveer 15 blackspots onderzoeken en indien mogelijk aanpakken. Blackspotmaatregelen zijn relatief kleine fysieke ingrepen in de infrastructuur, zoals de aanpassing van de markering, bebording, vakindeling (links/rechtsaffers), steunpunten, kleur van asfalt en verkeerslichten.

Wanneer een kruispunt niet meer veiliger is te maken met kleine fysieke ingrepen spreken we van een 'complexe' blackspot. Complexe blackspots zijn alleen nog veiliger te maken met een complete herinrichting (bv door het aanleggen van een rotonde) of met een verandering in het verkeersaanbod (bv het afsluiten van een weg in de

omgeving). De aanpak van complexe blackspots wordt meegenomen in regulier onderhoud of in lopende projecten, maar is geen onderdeel van dit MJP Verkeersveiligheid. Om deze complexe blackspots onder de aandacht te houden kunnen deze o.a. worden opgenomen in de gebiedsagenda's van de bestuurscommissies.



4.2 Maatregelen na dodelijke en ernstige ongevallen: ongevalsprotocollen

Amsterdam heeft samen met de politie en het Openbaar Ministerie protocollen vastgesteld voor de behandeling van dodelijke ongevallen en (volgens de politie) ernstige ongevallen. Onderdeel hiervan is een beoordeling van de Werkgroep Blackspots van de locaties waar deze ongevallen zich hebben voorgedaan. Mogelijk komen er infrastructurele maatregelen voort uit dit onderzoek. Deze worden in opdracht van de Werkgroep Blackspots uitgevoerd. Een ander onderdeel van het protocol betreft een condoleance van de burgemeester aan de betrokkenen. In **bijlage 7** staat het protocol afhandeling verkeersongevallen met dodelijke afloop of ernstig letsel weergegeven.

In 2015 zijn de protocollen geëvalueerd door DTV Consultants (DTV Consultants 2015B). Hieruit is gebleken dat Amsterdam een van de weinige gemeenten is met een protocol voor dodelijke en ernstige ongevallen. Aanleiding om de protocollen aan te passen zijn niet gevonden. Er zijn verbetermogelijkheden aangedragen voor de werkwijze en de rapportage. Deze aanbevelingen, zoals het opnemen van andere maatregelen dan infrastructurele (zoals handhaving, communicatie, voorlichting, en verkeerscirculatie), en het hanteren van een vastomlijnd stappenplan bij het uitvoeren van het protocol, zijn aanleiding geweest om de werkwijze verder te verbeteren.

Maatregel 25

We gaan door met het toepassen van ongevalsprotocollen na dodelijke en ernstige ongevallen. De Werkgroep Blackspots beoordeelt conform deze protocollen alle locaties waar dodelijke ongevallen zijn gebeurd, en een deel van de locaties waar ernstige ongevallen zijn gebeurd. Als uit dat onderzoek blijkt dat er mogelijkheden voor verbetering in de infrastructuur bestaan, worden in opdracht van de werkgroep maatregelen uitgevoerd.



Het MJP Verkeersveiligheid uitvoeren

5.

Voor infrastructurele aanpassingen, verkeerseducatie, campagnes, handhaving en voertuigverbeteringen zoeken we nadrukkelijk de samenwerking op met de bevoegde en verantwoordelijke organisaties. Hieronder wordt dit nader toegelicht.



5.1 Verkeersveiligheid verbeteren: samen uitvoeren

Iedere Amsterdammer die deelneemt aan het verkeer heeft te maken met verkeersveiligheid. Als ervaringsdeskundigen dragen Amsterdammers veel bij aan het creëren van goede verkeersveilige oplossingen in de stad. Via Meldingen Openbare Ruimte (MORA) verzamelen we de klachten van bewoners over de verkeersveiligheid van de infrastructuur in de stad.

Mede op basis van de gegevens uit de Network Safety Index, Safety Performance Index van verkeersgedrag, de monitor Ervaren Verkeersveiligheid en contacten met de buurt worden maatregelen uitgewerkt om de verkeersveiligheid te verbeteren. De Bestuurscommissies, Werkgroep Blackspots Amsterdam, Verkeer en Openbare Ruimte en de Centrale Verkeerscommissie spelen een belangrijke rol in dit proces. Op het niveau van het Rijk en de Europese Unie worden eisen gesteld aan de veiligheid van voertuigen, voordat deze op de openbare weg worden toegelaten. Tot slot heeft de branche een belangrijke rol om voertuigen te verkopen die passend zijn bij de koper.

5.

5.1.1 De rol van de Bestuurscommissies: de gebiedscyclus

Verkeer en Openbare Ruimte (VOR) is verantwoordelijk voor het realiseren van een deel van de maatregelen in dit MJP Verkeersveiligheid.

Vanuit de stadsdelen wordt belangrijke input geleverd voor mogelijke maatregelen om de verkeersveiligheid op lokaal niveau te verbeteren. Gebiedsteams van de stadsdelen halen de ideeën uit alle delen van de stad op. Op basis van alle informatie, en adviezen van de Werkgroep Blackspots over benodigde aanpassingen op gevaarlijke locaties, stellen de Bestuurscommissies in samenwerking met bewoners, ondernemers, (lokale) partners en maatschappelijke organisaties jaarlijks gebiedsplannen op. Daarin kondigen zij aan welke maatregelen zij het aankomende jaar willen uitvoeren, en wie wat doet. De maatregelen voor verkeersveiligheid die zij in deze gebiedsplannen hebben opgenomen, maken deel uit van het pakket aan verkeersveiligheidsmaatregelen dat in de stad wordt uitgevoerd. Ook maatregelen die door hun geringe omvang niet in de gebiedscyclus zijn opgenomen, maken deel uit van het pakket.

De uitvoering van het pakket aan maatregelen is voorbehouden aan de juridisch wegbeheerder. Voor het hoofdnet Auto en hoofdnet Rail is dit de centrale stad, waarbij Verkeer en Openbare Ruimte aan zet is. Voor de overige wegen hebben de stadsdelen deze rol. Een toelichting op de verdeling van bevoegdheden is terug te vinden in de Takenlijst en het Bevoegdhedenregister bestuurscommissies (bijlage 2 en 3 van de Verordening op de bestuurscommissies).

5.1.2 De rol van de Werkgroep Blackspots

In de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA) werken medewerkers van Verkeer en Openbare Ruimte, Ruimte en Duurzaamheid en de politie samen om gevaarlijke kruispunten (blackspots) veiliger te maken. Hiervoor wordt jaarlijks een blackspotlijst opgesteld (zie paragraaf 4.2). De WBA blijft dit de komende jaren doen. We gaan de opgedane kennis en ervaring van de WBA ook vaker preventief inzetten. Bij enkele belangrijke, grote projecten zal de Werkgroep Blackspots gedurende het proces de rol van ‘auditor’ innemen om te onderzoeken in hoeverre met verkeersveiligheidsaspecten rekening is gehouden. Zo nodig zal de Werkgroep Blackspots adviseren maatregelen te nemen.



5.1.3 De rol van het Verkeersplein Amsterdam

Sinds 2014 biedt het Verkeersplein Amsterdam (VPA) in opdracht van de gemeente op alle scholen de Amsterdamse Verkeerslijn aan. In overleg met het VPA leggen we binnen de lespakketten en examens nadruk op de belangrijkste situaties in het verkeer waar kinderen mee te maken hebben en krijgen. Er wordt bijvoorbeeld veel aandacht besteed aan de eigen schoolroute, afleiding in het verkeer door de smartphone, de gevaren met scooters etc. In het praktisch (fiets)examen en in de praktische module ‘op weg naar het Voortgezet Onderwijs’ wordt de nadruk gelet op o.a. de hand uitsteken en goed kijken bij oversteken en inhalen. Het VPA verzorgt tevens de ouderbetrokkenheid bij verkeerseducatie (zie paragraaf 3.4).

5.1.4 De rol van BOA's, de politie en het Openbaar Ministerie

Samen met de politie en het Openbaar Ministerie (OM) zet de gemeente handhaving in om veilig gedrag in het verkeer te bevorderen.

Handhaving op overtredingen vindt plaats door de politie en door gemeentelijke handhavers, de Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's). Het Openbaar Ministerie gaat over de vervolging van overtredingen en stelt kaders aan bijvoorbeeld het gebruik van flitspalen en camera's (automatische handhaving).

Handhaving op verkeersveiligheid (door rood rijden, te hard rijden, het opvoeren van een voertuig, met teveel alcohol op rijden) valt onder de exclusieve bevoegdheid van de politie. Gemeentelijke handhavers zijn in de regel alleen bevoegd om op te treden tegen overtredingen die met de leefbaarheid te maken hebben. De bevoegdheden van BOA's zijn vastgelegd in de Beleidsregels Opsporingsambtenaar.

Voor wat betreft snor- en bromfietzers zijn gemeentelijke handhavers bevoegd om te handhaven op o.a. overtredingen als het rijden door een voetgangersgebied (zoals parken, winkelcentra en de onderdoorgang van het Rijksmuseum), het rijden van bromfietzers op fietspaden, het niet uitzetten van de motor op de veerponten over het IJ en (parkeer)hinder.

Het Rijk bepaalt de totale capaciteit van de regionale politie eenheden in het land en de onderverdeling naar handhaving op de thema's 'openbare orde en veiligheid' (waaronder 'high impact crimes' als mensenhandel,



inbraken en liquidaties) en 'verkeer'. De regionale eenheid Amsterdam bestaat o.a. uit een regionaal verkeershandhavingsteam en 17 basisteams, die in de buurten opereren. De inzet en prioriteiten van het verkeershandhavingsteam wordt vastgelegd in het jaarlijkse 'Handhavingsplan verkeershandhavingsteam'. De capaciteit van 360 uur per week voor controle-uren op straat (in 2015) is beperkt. Het is onbekend hoeveel uur per week de 17 basisteams inzetten op verkeershandhaving, omdat dit niet wordt geregistreerd. De basisteams worden op flexibele wijze ingezet. Ook

het Openbaar Ministerie heeft een beperkte capaciteit ('contingent') beschikbaar om de vervolging van overtredingen af te handelen.

Via de Driehoek (het overleg tussen de gemeente, politie en openbaar ministerie) kan de gemeente invloed uitoefenen op de handhavingsprioriteiten binnen de door het Rijk gestelde capaciteit voor verkeershandhaving bij de politie en het Openbaar Ministerie. Om de beperkte capaciteit van politie en Openbaar Ministerie zo efficiënt en effectief.

mogelijk in te zetten is in het Handhavingsplan Verkeershandhavingsteam 2015 vastgelegd dat er veel aandacht wordt besteed aan snor- en bromfietsdelicten (tenminste 20% van de capaciteit), snelheidsovertredingen, met teveel alcohol op rijden, het negeren van het rode verkeerslicht en het onrechtmatig gebruik van de smartphone (afleiding in het verkeer). Daarnaast heeft de politie aandacht voor veelplegers. Hiervoor is een landelijke werkgroep gestart. Naast deze prioriteiten vindt ‘onderhoud’ plaats op delicten als rijden zonder gordel of helm of fietsen zonder correcte fietsverlichting in het donker. De beperkte capaciteit van de politie en het beperkt contingent bij het OM zijn risico’s om het veilig gedrag te bevorderen. Het beeld is ontstaan dat vrijwel al het verkeersgedrag de laatste jaren is verslechterd, maar onderzoek daarnaar is nog niet uitgevoerd. Vanuit de monitoringstrategie van dit MJP Verkeersveiligheid zullen we dit volgen met de Safety Performance Index voor verkeersgedrag (zie paragraaf 5.3).

Vanuit dit perspectief heeft Amsterdam het Rijk via de Driehoek van Amsterdam, en later de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) én de G4 opgeroepen om de bevoegdheden van gemeentelijke handhavers op het gebied van verkeer te verruimen (voor ‘kleinere’ verkeersovertredingen zoals fietsers die door rood rijden). Tot nu toe heeft deze oproep echter geen weerklang gekregen.

5.1.5

De rol van het Platform Verkeersveiligheid

Bij het vorige Meerjarenplan Verkeersveiligheid is het Platform Verkeersveiligheid opgericht. Daarbinnen werken de belangrijkste partijen samen op het gebied van verkeersveiligheid, namelijk de Stadsregio Amsterdam, de gemeente inclusief de stadsdelen en de politie. In het platform vindt kennisuitwisseling plaats op het gebied van verkeersveiligheid.



5.2

Investeren in verkeersveiligheid: overzicht maatregelen

In de onderstaande tabel zijn de maatregelen uit dit MJP Verkeersveiligheid samengevat, waarbij tevens is omschreven wie de uitvoerende partij is en wanneer realisatie voorzien is. Voor de maatregelen is een investering voorzien van €33 miljoen over de periode 2017-2021. De Stadsregio Amsterdam draagt hier gemiddeld jaarlijks €1 miljoen aan bij. Daarnaast

investeert de gemeente Amsterdam in het vergroten van de verkeersveiligheid via herprofilerings- en onderhoudsprojecten. Voor deze maatregelen wordt incidentele financiering door de wegbeheerder aangevraagd, onder andere in het kader van het Meerjareninvesteringsprogramma.

		Uitvoerende partij	Geplande start
Fietzers	Maatregel 1		
	Verwijderen, beter zichtbaar maken van obstakels op fietspaden.	Wegbeheerder	2017
	A. Onderzoek naar de effecten van kantmarkering	VOR	2017
	B. Onderzoek naar de beste trottoirbanden	VOR	2018
	C. Proef met fietspaaltjes van buigzaam materiaal.	VOR	2016
	Maatregel 2		
	Schampstroken aanbrengen langs fietsstroken: Ontwikkelen van de beste manier om de schampstrook vorm te geven (breedtes, hoogte, materialen, kleuren) bij beperkte ruimte.	Wegbeheerder	2018
	Maatregel 3		
	Onderzoek naar de beste manier om botsingen tussen fietsers op kruisingen aan te pakken	VOR	2016
	Maatregel 4		
	Aanmoedigen verkeersveilig gedrag van fietsers	VOR	Doorlopend
	A. Meedoen met de campagnekalender van het Rijk		
	B. Meedoen met de Rijkscampagne ‘Val op, fiets verlicht’, fietslampjes aanbieden bij Fietspuntstallingen, bijdragen aan handhavingsacties, controle op verlichting en afstelling van de fiets bij graveeracties		
	C. Aanvullende campagnes bij Amsterdamse prioriteiten, zoals ‘Veilig achterop’		
	D. Onderzoek naar de effecten van wachttijdindicatoren bij verkeerslichten fietsers én voetgangers		2018
	Maatregel 5		
	Streven naar onderhoudsniveau van wegen te verhogen naar ‘Verzorgd’.	Wegbeheerder	Nader te bepalen
	Maatregel 6		
	Onderzoek naar verbeteringsmogelijkheden voor afwatering van fietspaden ihkv Amsterdam Rainproof samen met Waternet	Wegbeheerder	Nader te bepalen

		Uitvoerende partij	Geplande start
Snor- en bromfietzers	Maatregel 7		
	Snorfiets met helm naar de rijbaan in de zone binnen de ring A10, exclusief noord (ovb van wijziging landelijke wet- en regelgeving)	VOR	Nader te bepalen
	Maatregel 8		
	Handhaving snor- en bromfietsoverlast als onderdeel van Stedelijk Handhavingsprogramma	VOR	2016
	Maatregel 9		
Auto-mobilisten	Uitwerken en optimaliseren camerahandhaving zoals dat plaatsvindt bij de passage van het Rijksmuseum en wordt onderzocht bij de Cuyperspassage	VOR	2016
	Maatregel 10		
	Inrichten van de wegen in Amsterdam volgens de landelijk vastgestelde principes van Duurzaam Veilig via lopende projecten, vooral op 50 km-wegen	Wegbeheerder	Doorlopend
	Maatregel 11		
	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	VOR	Doorlopend
	Maatregel 12		
	Terugbrengen van de maximum snelheid van wegen in het centrum van 50 km per uur naar 30 km per uur, incl. aanpassing weginrichting door bv bebording, drempels, wegversmallingen en uiteindelijk herinrichting van de hele straat (gevel tot gevel)	Wegbeheerder	Doorlopend
Kinderen en jonge bestuurders	Maatregel 13		
	Veiliger maken oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers over en langs 50km wegen	Wegbeheerder	Doorlopend
	Maatregel 14		
	Voortzetten en aanvullen verkeerseducatie, zoals die in 2014 is vormgegeven via het Verkeersplein Amsterdam	VOR	Doorlopend
	A. Aanbieden huidige pakket		
	B. Ouders bewust maken van hun voorbeeldrol en de vaardigheden van hun kinderen met JONGleren in het verkeer, op ouderavonden en met verkeersambassadeurs		
	C. Onderzoek naar mogelijkheden voor modules over afleiding in het verkeer, specifieke Amsterdamse situaties, lweg- werken wachtlijsten, herexamen voor praktisch (fiets)examen, fietslessen met Amsterdamse aanpak gezond gewicht		2017
	D. Regeling treffen waardoor scholen geen extra kosten hoeven te maken voor het parkeren van vrachtwagens ten behoeve van de dodehoeklessen		
	Maatregel 15		
	Schouwen van basis- en middelbare scholen waar dat nodig is, maar nog niet is gedaan.	VOR	2016
	Uitvoeren maatregelen in infrastructuur en/of motiveren verkeersveilig gedrag in schoolomgeving (zoals lopend of te fiets naar school)	Wegbeheerder	Doorlopend

		Uitvoerende partij	Geplande start
Ouderen	Maatregel 16		
	Onderzoek mogelijkheid linksafslaan vergemakkelken, bijvoorbeeld door het aanleggen van OFOS'en	Wegbeheerder	Nader te bepalen
Openbaar Vervoer	Maatregel 17		
	We verbeteren de verkeersveiligheid van knelpunten op het OV netwerk. Onderzoek met TWi op Tussen Meer 2016	Wegbeheerder	Nader te bepalen
Voetgangers	Maatregel 18		
	Onderzoek naar veiligere oversteekplaatsen over fietspaden (zebrapaden)	VOR	2016
	Maatregel 19		
Toeristen	Inzetten voor uitbreiden Rijkscampagne afleiding in het verkeer (zie maatregel 3a) tot voetgangers.	VOR	2016
	Maatregel 20		
	Onderzoek naar het aandeel toeristen dat betrokken is bij ongevallen	VOR	2019
	Maatregel 21		
Vrachtverkeer	Aanbieden flyer over 'veilig fietsen in Amsterdam' aan fietsverhuurbedrijven.	VOR	2016
	Maatregel 22		
	Voorkomen dode hoek ongevallen bij vrachtauto's	VOR	2016
	A. Vervolgen pilot met 360 graden camera's		
	B. Onderzoek naar spiegelfstelplaatsen in overleg met de branche		
Blackspots	Maatregel 23		
	Onderzoek effecten van goederenvervoer op doorstroming (obstakelvorming) en verkeersveiligheid, waarbij afvalinzameling wordt betrokken	VOR	Nader te bepalen
Protocol	Maatregel 24		
	Jaarlijks onderzoek naar ongeveer 15 gevaarlijke locaties en uitvoeren van maatregelen	VOR	Doorlopend
Monitoring en evaluatie	Maatregel 25		
	Uitvoeren protocol dodelijke en ernstige ongevallen	VOR	Doorlopend
	Onderzoek SWOV en monitor ervaren verkeersveiligheid	VOR	Jaarlijks
	Onderzoek NSI en SPI	VOR	2019 en 2020



5.3 Monitoring van maatregelen en evaluatie van resultaten

De maatregelen in dit MJP Verkeersveiligheid worden van 2016 tot en met 2021 uitgevoerd door de verschillende verantwoordelijke partijen. In het jaarlijkse werkplan staan de maatregelen die de gezamenlijke partners dat jaar zullen uitvoeren om de doelstelling te bereiken. Om de voortgang van de uitvoering te bewaken en tijdig bij te kunnen sturen gaan we het programma monitoren.

5.3.1

Jaarlijks: inzicht in de voortgang van het programma en stand van zaken van verkeersveiligheid in de stad

We gaan de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) jaarlijks vragen om een schatting te maken van het aantal ernstig verkeersgewonden in Amsterdam (over het voorgaande jaar) en welke doelgroepen/verkeersdeelnemers dit zijn. Daarbij zullen we de SWOV ook vragen een indicatie te geven van verschillen in verkeersveiligheid per dagdeel. Gezien de verbeteringen in de ongevalsregistratie door de politie en de beschikking over nieuwe gegevens van ambulances, ziekenhuizen en verzekeraars wordt het wellicht weer mogelijk voor de SWOV om dit inzichtelijk te maken. Het aantal verkeersdoden houdt de gemeente zelf bij als gevolg van het protocol voor ongevallen met dodelijke afloop.

Daarnaast gaan we – net zoals we de afgelopen twee jaar hebben gedaan – jaarlijks de voortgang rapporteren van de uitvoering van geplande maatregelen vanuit het MJP Verkeersveiligheid. In de rapportage zal enerzijds de voortgang worden weergegeven van de maatregelen die door Verkeer en Openbare Ruimte worden uitgevoerd. Anderzijds zal de status worden weergegeven van de projecten voor verkeersveiligheid die in de gebiedsplannen van de stadsdelen waren aangekondigd. De input daarvoor wordt geleverd door de bestuurscommissies.

In de jaarlijkse monitor wordt ook aandacht besteed aan de mate van participatie van scholen aan verschillende pakketten.

5.3.2

Tweejaarlijkse aanvulling: inzicht in de ervaren verkeersveiligheid

De jaarlijkse terugkoppeling van de voortgang van het programma en de stand van zaken van verkeersveiligheid in de stad wordt tweejaarlijks aangevuld met onderzoek naar de pakkans voor overtredingen gerelateerd aan de Safety Performance Index. Daarbij wordt inzichtelijk gemaakt welk percentage van de verkeersdeelnemers staande is gehouden door de politie of BOA's. In het kader van Informatie Gestuurd Handhaven is dit de afgelopen jaren al in beeld gebracht voor snor- en bromfietzers.

Tot slot gaan we de monitor ervaren verkeersveiligheid eens per 2 jaar updaten en meenemen in de jaarlijkse rapportage. Zo houden we inzicht in wat Amsterdammers van de verkeersveiligheid van de stad vinden.

5.3.3

Eindevaluatie: inzicht in de effectiviteit van de maatregelen

De Network Safety Index (NSI) wordt ontwikkeld om de verkeersveiligheid van het netwerk in kaart te brengen (zie paragraaf 2.4.1). In eerste instantie worden alleen de 50km-wegen geanalyseerd, omdat op deze wegen circa 80% van de ernstig gewonden en verkeersdoden valt. Ingrepen doen in de infrastructuur kost vaak tijd. We zijn voornemens de NSI voor de 50km-wegen up te daten in de eindfase van het programma, waardoor we kunnen weergeven in hoeverre knelpunten in de infrastructuur in de looptijd van het programma zijn weggenomen en dus de verkeersveiligheid preventief is verbeterd. Dit zullen we aanbesteden. Deze update van de NSI wordt verwerkt in de eindrapportage die in de slotfase van dit programma zal worden opgemaakt. Een uitbreiding van de NSI naar de 30km-wegen is wellicht gewenst, maar valt vooralsnog buiten de scope van dit MJP Verkeersveiligheid.

De Safety Performance Index voor verkeersgedrag (zie paragraaf 2.4.2) stelt ons voor het eerst in staat om te volgen of het risicogedrag in het verkeer na onze maatregelen verbetert of verslechtert. Daarbij gaat het om trends. Ook de SPI gaan we in de eindfase van het programma updaten. Deze opdracht gaan we aanbesteden.

Bronnen

Bronnenlijst

- **Antea Group (2015).** Beleidsevaluatie Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012-2015 *Gemeente Amsterdam*
- **DTV Consultants (2015A).** Analyse ongevalskenmerken dodelijke en ernstige ongevallen
- **DTV Consultants (2015B).** Evaluatie Ongevallen Protocollen: dodelijke en ernstige verkeersongevallen
- **CROW Fietsberaad (2015).** Aanbevelingen fiets- en kantstroken
- **Gemeente Amsterdam, Bureau Onderzoek, Informatie en Statistiek (2014).** Fietsletsel bij 60-plussers
- **Gemeente Amsterdam, Bureau Onderzoek, Informatie en Statistiek (2015).** Monitor ervaren verkeersveiligheid 2015
- **Gemeente Amsterdam (2015).** Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid
- **Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2015).** Fietsen en lopen: de smeerolie van onze mobiliteit
- **Rijkswaterstaat (2008).** De rol van infrastructuur bij enkelzijdige fietsongevallen
- **SWOV (2011).** SWOV Factsheet Kosten-batenanalyse verkeersveiligheidsmaatregelen
- **SWOV (2012).** Verkeersveiligheidsverkenning 20202 effecten van extra maatregelen
- **SWOV (2013).** SWOV-Factsheet Noodzaak, inhoud en evaluatie van verkeerseducatie
- **SWOV (2014A).** Opschakelen naar meer verkeersveiligheid: Naar maximale verkeersveiligheid voor en door iedereen
- **SWOV (2014B).** SWOV Factsheet Kosten van verkeersongevallen
- **SWOV (2014C).** Verkeersveiligheidsanalyse gemeente Amsterdam
- **SWOV (2015).** SWOV-Factsheet Ernstig Verkeersgewonden in Nederland
- **The Choice (2015).** Houding en gedrag brom- en snorfietsers 2015
- **VeiligheidNL (2014).** *Zonder titel.*

Bijlagen

Schatting Ernstig Verkeersgewonden (EVG)

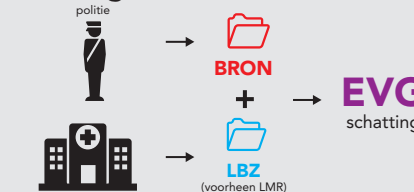
EVG



Een EVG is een verkeersslachtoffer dat in een ziekenhuis is opgenomen met een letselerst, uitgedrukt in MAIS (Maximum Abbreviated Injury Score), gelijk aan 2 of hoger, endat niet binnen 30 dagen na het ongeval aan de gevolgen daarvan is overleden.

MAIS (letsel categorieën): 1. Licht; 2. Matig; 3. Ernstig; 4. Zwaar; 5. Levensgevaarlijk; 6. Maximaal letsel - feitelijk onbehandelbaar.

Data gebruik



De Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiscare (LBZ) vervangt de Landelijke Medische Registratie (LMR) sinds 1-1-2014.

*Er zijn 4 datasets:

- Processen-verbaal (PV's): uitgebreide ongevalsmeldingen op basis van een onderzoek door de politie, vaak om vast te stellen of vervolging gewenst is.
- Registratieset: een uitgebreide gegevensset, die vrijwel net zo informatief is als die van de PV's
- Kenmerkenmelding: summier meldingen, waarin vrijwel alleen datum, tijdstip en locatie van het ongeval zijn vastgesteld.
- Kenmerkenmelding+: kenmerkenmelding uitgebreid met relevante ongevalgegevens zoals gegevens over betrokkenen.

De registratieset (nr b.) kwam tot 2010 veel voor, maar verdween daarna vrijwel helemaal. 'In plaats hiervan' werd de kenmerkenmelding gedaan (nr c.). Sinds eind 2013 wordt 'in plaats hiervan' de kenmerkenmelding+ gedaan (nr d.).

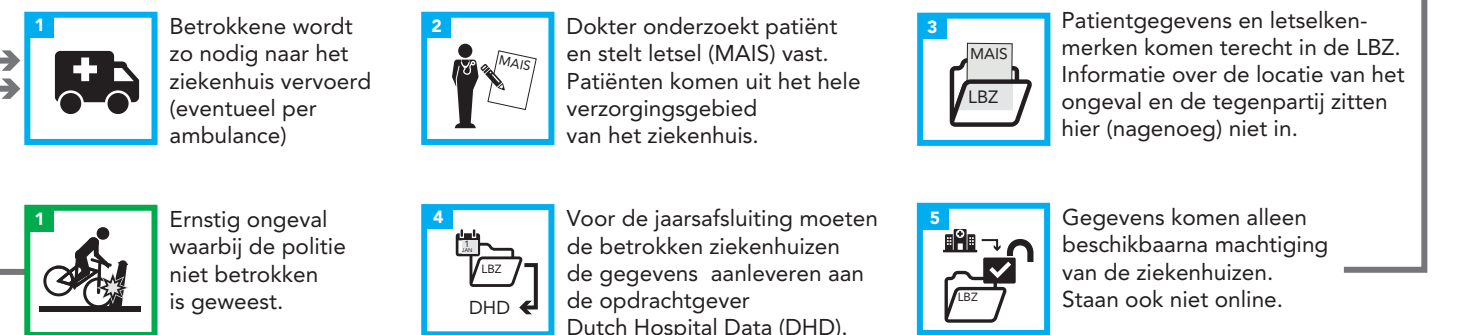
Bijlage 1

Schatting Ernstig Verkeersgewonden (EVG)

Registratie- en verwerkingsproces Bron



Registratie- en verwerkingsproces LBZ



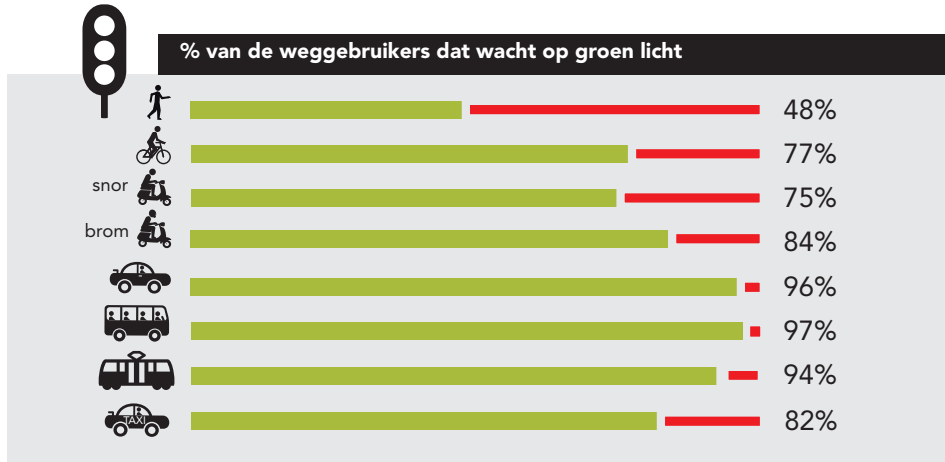
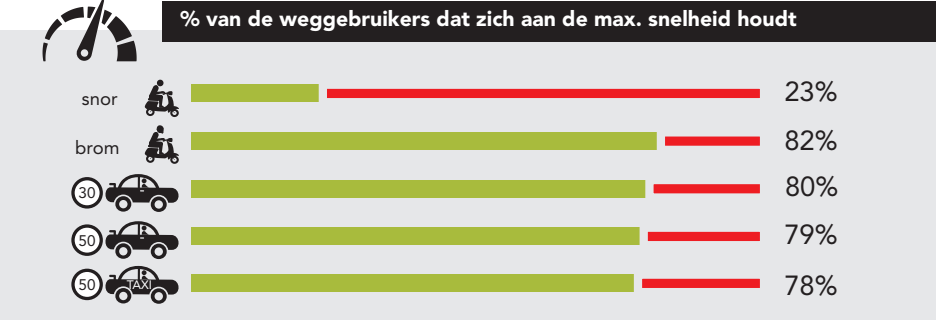
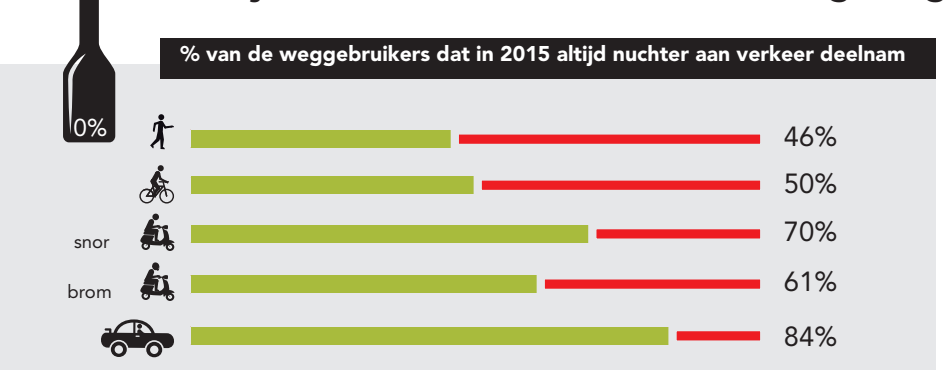
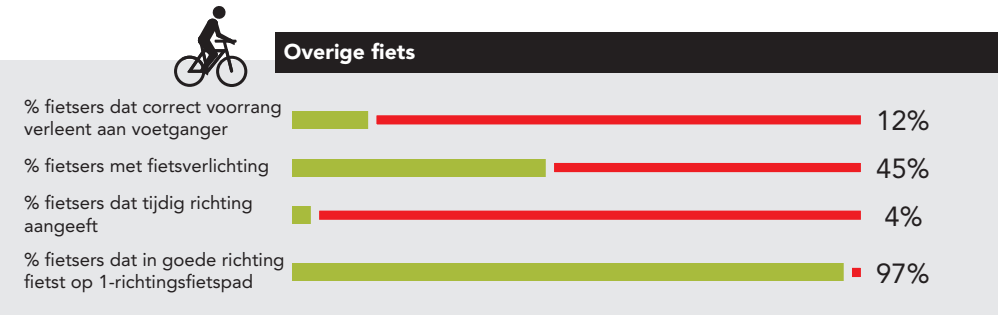
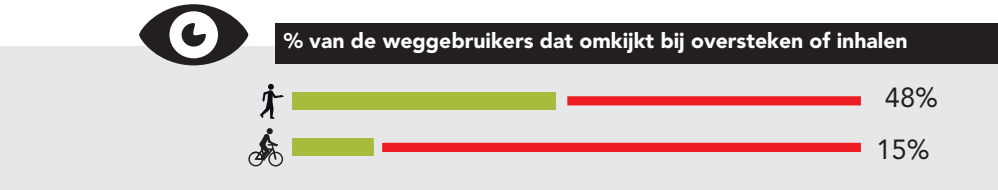
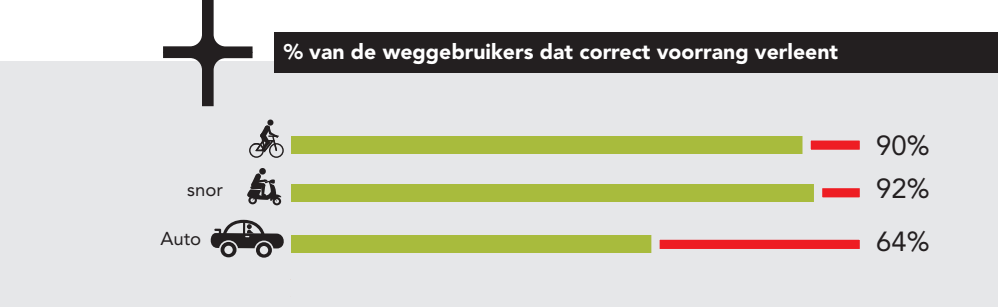
Bijlage 2

Monitor ervaren verkeersveiligheid 2015

Groep	Rapportcijfer
Fiets <15 jaar	5,4
Fiets 15-24 jaar	6,7
Fiets 25-44 jaar	6,4
Fiets 45-59 jaar	6,1
Fiets 60-64 jaar	6,1
Fiets 65-74 jaar	6,1
Fiets >74 jaar	6,2
Fiets (alle leeftijden)	6,1
Snorfiets/snorscooter	6,3
Bromfiets/bromscooter	6,4
Motor	6,9
Voetganger	6,9

Bijlage 3 / 1

Safety Performance Index (SPI) Verkeersgedrag



Safety Performance Index (SPI) Verkeersgedrag: Toelichting

Correct voorrang verlenen

 **Fiets (N = 5.436)**  **Snorfiets (N = 286)**

Het % fietsers en snorfietsers dat correct voorrang verleent aan andere fietsers en snorfietsers van rechts en links (bij haaiantanden), op kruispunten zonder verkeerslichten. Kruispunten op: de Frederik Hendrikstraat, Spiegelgracht, Weesperzijde en Elandsgracht. Tellingen door middel van camera's in de ochtendspits (7.30-9.30) op 6 werkdagen tussen 30 juni en 16 juli 2015. Het % is een gemiddelde van de 4 locaties. Uitvoering door de SWOV.



 **Auto (N=332)**
Het percentage van de bestuurders van motorvoertuigen dat bij voorrangconflict op gelijkwaardige kruising (bestuurders verlenen voorrang aan bestuurders van een tram, bestuurders verlenen voorrang aan voor hen van rechts komende bestuurders, bestuurders die afslaan, moeten voorrang verlenen aan het verkeer dat hen op dezelfde weg tegemoet komt, bestuurders die naar links afslaan, moeten voorrang verlenen aan tegemoetkomende bestuurders die op hetzelfde kruispunt naar rechts afslaan) correct voorrang verleent. Observatie door waarnemers op Cornelis Schuytstraat / Van Breestraat, Michelangelostraat / Gerrit van der Veenstraat, Palmdwarsstraat / Willemstraat, Sumatrastraat / Balistraat, Victor Rutgersstraat / Burgemeester Vening Meineslaan, Van Slingelandtstraat / Van Slingelandtplein, Prinsengracht / Leidsegracht, Trompenburgstraat / Gaaspstraat, Eikenweg / Vrolikstraat, Reguliersgracht / Kerkstraat. Uitgevoerd op maandag 27 juni, dinsdag 28 juni, woensdag 29 juni en donderdag 30 juni 2016 steekproefsgewijs in ochtend, middag en avond. Het percentage is gemiddelde over de 10 locaties. Uitvoering door Dufec.

Omkijken bij oversteken (voetganger) of inhalen (fiets)

 **Voetganger (N=623)**
Het percentage voetgangers dat links-rechts-links kijkt bij oversteken in situatie zonder middenberm en links en rechts kijkt in situaties met middenberm. Het betreft locaties Cornelis Schuytstraat / Van Breestraat, Michelangelostraat / Gerrit van der Veenstraat, Sumatrastraat / Balistraat, Marxstraat / Marxplein, Middenweg / Linnaeuskaade, Eikenweg / Vrolikstraat, Nieuwezijds Voorburgwal, Overtoom, Reguliersgracht / Kerkstraat. Op locatie Waterloo plein zijn geen observaties uitgevoerd i.v.m. werkzaamheden. Observatie door waarnemers uitgevoerd op maandag 27 juni, dinsdag 28 juni, woensdag 29 juni en donderdag 30 juni 2016 steekproefsgewijs. Het percentage is gemiddelde over de 9 locaties. Uitvoering door Dufec.



 **Fiets (N = 561 inhaalmanoeuvres)**
Het % fietsers dat omkijkt bij inhalen op het fietspad. Fietspaden op: de Clercqstraat, Weesperstraat, Geldersekaade en Piet Heinkade. Tellingen door middel van camera's op de 4 locaties. Op alle locaties is van één weekdag (donderdag 30 april 2015) één uur van de ochtendspits (8.30-9.30 uur) geanalyseerd. Het % is een gemiddelde van de 4 locaties. Uitvoering door de SWOV.

Afleiding in het verkeer

 **Voetganger (N = 909)**
Het % voetgangers dat tijdens het oversteken van de Stadhouderskade geen gebruik maakt van smartphone (bellen, scherm bedienen, muziek luisteren / oortjes in). Locaties Van Woustraat/ Westeinde, Ferdinand Bolstraat/Weteringlaan, Museumbrug en Leidseplein. Observatie door middel van camera's in ochtendspits (06:00 - 10:00 uur) op donderdag 29 oktober 2015. Uitvoering door DTV Consultants en Gemeente Amsterdam.



 **Fiets (N = 5.136)**
Het % fietsers dat tijdens het besturen van de fiets geen gebruik maakt van de smartphone (bellen, scherm bedienen, muziek luisteren / met oortjes in). Fietspaden op: de Clercqstraat en Weesperstraat. Tellingen door middel van camera's in ochtendspits (8:00-10:00 uur) op donderdag 30 april en dinsdag 12 mei. Het % is een gemiddelde van de 2 locaties. Uitvoering door SWOV.

 **Auto (N = 801)**
Het % automobilisten dat tijdens het besturen van de auto geen gebruik heeft gemaakt van de smartphone in 2015. Handsfree bellen en navigeren zijn meegerekend als 'niet afleidend'. Wel afleidend zijn handheld bellen, E-mailen, SMS-en, gebruik Social Media. Het betreft een digitale vragenlijst uitgezet onder een panel met inwoners en bezoekers van Amsterdam, afgenomen tussen 1 en 17 december 2015. Uitvoering door Royal Haskoning DHV.

Overige fiets

<Voorrang met voetgangers>
Fiets (N = 163)
Het % fietsers dat correct voorrang verleent aan overstekende voetgangers op het zebrapad, op kruispunten zonder verkeerslichten. Kruispunten op: de Frederik Hendrikstraat en Spiegelgracht. Tellingen door middel van camera's in de ochtendspits (7.30-9.30) op 6 werkdagen tussen 30 juni en 16 juli 2015. Het % is een gemiddelde van de 2 locaties, waarbij opgemerkt moet worden dat op Frederik Hendrikstraat geen enkele keer voorrang werd verleend. Uitvoering door de SWOV.



<Fietsverlichting>
Fiets (N = 4.931)
Het % fietsers dat in het donker fietst met werkende fietsverlichting aan voor- en achterzijde (conform regelgeving). Er is op 8 locaties gemeten, per stadsdeel één, op momenten tussen 7.00 - 8.00 en 17.00 - 20.00 in de periode van 20 - 30 januari 2015. Het % is een gemiddelde van 8 locaties. Uitvoering door DTV Consultants.

<Tijdig richting aangeven>
Fiets (N = 9.468)
Het % fietsers dat met de hand tijdig richting aangeeft bij rechts afslaan als het nodig is. Kruispunten op: de Frederik Hendrikstraat, Spiegelgracht, Weesperzijde en Elandsgracht. Tellingen door middel van camera's in de ochtendspits (7.30-9.30) op 6 werkdagen tussen 30 juni en 16 juli 2015. Het % is een gemiddelde van de 4 locaties. Uitvoering door de SWOV.

<In goede richting fietsen>
Fiets (N = 25.937)
Het % fietsers dat in de goede richting fietst op een 1-richtingsfietspad. Fietspaden op: de Clercqstraat en Weesperstraat. Tellingen door middel van camera's op 9 werkdagen tussen 07.30 en 09.30 uur in de periode tussen 30 april en 14 mei 2015. Het % is een gemiddelde van de 2 locaties. Uitvoering door de SWOV.

Safety Performance Index (SPI) Verkeersgedrag: Toelichting

Wachten op groen/rood licht negatie

 **Voetganger (N = 7.552)**
Het % voetgangers dat wacht op groen licht. Dit betreft alleen het deel dat een rood licht aantroef. Metingen zijn verricht op 13 oversteken met verkeerslichten verspreid over de stad, tussen 7.00 - 11.00 en 15.00-19.00 uur, in januari 2015. Het % is een gemiddelde van alle metingen. Uitvoering door DTV Consultants.



 **Fiets (N = 14.734)**
Het % fietsers dat wacht op groen licht. Dit betreft alleen het deel dat een rood licht aantroef. Metingen zijn verricht tussen 11.00 en 17.00 uur op 400 a-selecte oversteken met verkeerslichten verspreid over de stad, en op 13 vaste kruisingen tussen 07.00 en 11.00 of 15.00 en 19.00 uur, in januari 2015. Het % is een gemiddelde van alle metingen. Uitvoering door DTV Consultants.

 **Brom - en snorfietsers (N(b)= 187 / N(s) = 795)**
Het % brom- snorfietsers dat wacht op groen licht. Dit betreft alleen het deel dat een rood licht aantroef. Metingen zijn verricht op 13 vaste kruisingen tussen 07.00 en 11.00 of 15.00 en 19.00 uur in januari 2015. Het % is een gemiddelde van alle metingen. Uitvoering door DTV Consultants.

 **Auto (N = 2.102.680)**
Het % automobilisten dat wacht op groen. Dit betreft alleen het deel dat een rood licht aantroef. Metingen zijn verricht met verkeerslichtlussen op 12 kruispunten verspreid over de stad op een weekenddag en werkdag in de week van 9-12 februari 2015. Het % is een gemiddelde van alle metingen. Uitvoering door de gemeente Amsterdam.

 **Bus (N = 566)**
Het % bussen dat wacht op groen licht. Dit betreft alleen het deel dat een rood licht aantroef. Metingen zijn verricht op 4 kruispunten gedurende 4 uur op verschillende tijdstippen van de dag met behulp van camera's, in oktober 2015 en maart 2016. Het % is een gemiddelde van alle metingen. Uitvoering door DTV Consultants.

 **Tram (N = 187)**
Het % trams dat wacht op groen licht. Dit betreft alleen het deel dat een rood licht aantroef. Metingen zijn verricht op 5 kruispunten gedurende minimaal 2 uur op verschillende tijdstippen van de dag met behulp van camera's, in januari en maart 2016. Het % is een gemiddelde van alle metingen. Uitvoering door DTV Consultants.

 **Taxi (n=275)**
Het % taxi's dat wacht op groen licht. Dit betreft alleen het deel dat een rood licht aantroef. Metingen zijn verricht op 8 kruispunten gedurende minimaal 2 uur op verschillende tijdstippen van de dag met behulp van camera's, in oktober 2015, januari, maart en mei 2016. Het % is een gemiddelde van alle metingen. Uitvoering door DTV Consultants.

Nuchter rijden / Rijden onder invloed

Auto (N = 801)
Fiets (N = 724)
Snorfiets (N = 117)
Bromfiets (N = 84)
Voetganger (N = 1.485)
Het % verkeersdeelnemers dat tijdens het besturen van hun voertuig (of voor voetgangers tijdens het lopen) in 2015 niet onder invloed is geweest van alcohol (meer dan 2 glazen), medicijnen (met gele of rode sticker) of soft-/harddrugs. Het betreft een digitale vragenlijst uitgezet onder een panel met inwoners en bezoekers van Amsterdam en afgenomen tussen 1 en 17 december 2015. Uitvoering door Royal HaskoningDHV.



Maximum snelheid

 **Snorfiets (N = 3992)**  **Bromfiets (N = 934)**



Het % snorfietsers en bromfietsers dat zich aan de maximumsnelheid houdt, respectievelijk 25km/u en 45km/u. De afgelopen 4 jaar zijn er jaarlijks met behulp van laserguns snelheden gemeten op 10 verschillende locaties, op fietspaden en op de rijbaan - op zeer uiteenlopende tijdstippen in september en oktober. Het % is een gemiddelde van alle locaties over alle jaren. Uitvoering door Dufec.

 **Auto 30km/u (N = 12.708 / N = 12.395)**
Het % automobilisten dat zich aan de maximumsnelheid houdt op 30km-wegen. Dit betreft 2 onderzoeken: tussen 12 en 18 december 2014 en tussen november en december 2012 op totaal 7 locaties. Het % is een gemiddelde van alle locaties over alle jaren. Uitvoering door Dufec (2012) en Ecorys (2014).

 **Auto 50km/u (N= 291.380 / N= 1.543.786)**
Het % automobilisten dat zich aan de maximumsnelheid houdt op 50km-wegen. Hiervoor is gebruik gemaakt van 3 bronnen. Een onderzoek op 5 locaties in Nieuw-West en op 4 locaties. Twee onderzoeken met telsingens, detectielussen en lasergun op meer dan 30 meetlocaties. Daarnaast is een percentage berekend uit het maandgemiddelde van 15 vaste telpunten (meetlussen) op locaties met max. snelheid van 50km/u verspreid over de stad in de periode januari 2015 tot en met september 2015. Het percentage is gemiddelde over de 3 databronnen Ecorys (2014), Dufec (2012) en Gemeente Amsterdam.

 **Taxi 50km/u (N=4.286)**
Het % taxibestuurders dat zich aan de maximumsnelheid houdt op 50km-wegen. Metingen zijn verricht met een lasergun op 11 locaties in de periodes juni 2012, januari-februari 2015 en oktober 2015. Uitvoering door Dufec. Het percentage is het gemiddelde over de meetlocaties.

Campagnes Verkeersveiligheid

Campagnekalender Rijk

Sinds 2003 voert de Rijksoverheid verkeersveiligheidscampagnes uit met het wel bekende format 'Daar kun je mee thuis komen'. Een jaarlijkse campagnekalender geeft aan welke campagne wanneer gevoerd wordt. De gemeente Amsterdam en politie volgen deze kalender en voeren de campagnes en handhaving in samenwerking met partners uit.

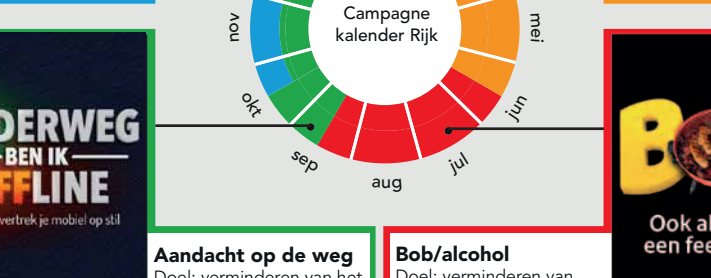


Ik val op in Amsterdam

Snelheid 30/50 km wegen
 Doel: verminderen van het aantal automobilisten dat zich niet houdt aan de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom.

Fietsverlichting
 Doel: verminderen van het aantal fietsers dat fietst zonder goede fietsverlichting.

Daar kun je mee ~~LUUKS~~ komen



Campagne kalender Rijk

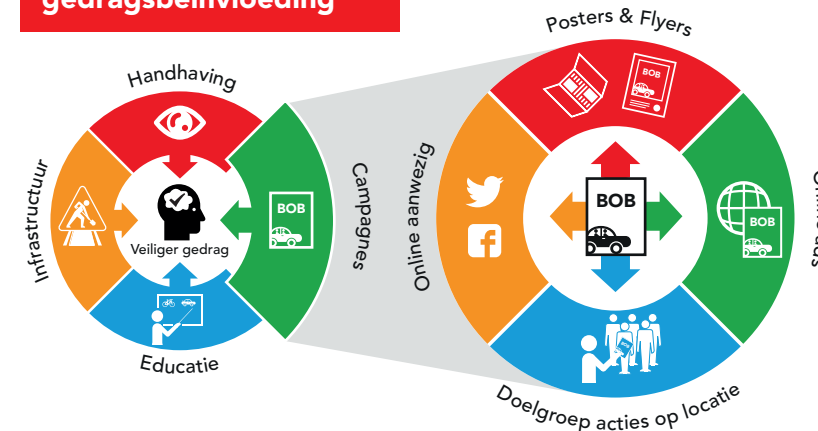
Onderweg ben ik offline
 Ziel: voor vertrek je mobiel op stil

Bob/alcohol
 Doel: verminderen van het aantal automobilisten dat met alcohol op achter het stuur stapt.

Daar kun je mee ~~LUUKS~~ komen

Daar kun je mee ~~LUUKS~~ komen

Formule effectieve gedragsbeïnvloeding



Campagnes gemeente Amsterdam

Amsterdam is een grote stad, met veel verschillende soorten verkeersdeelnemers. De druk op de infrastructuur is groot, wellicht groter dan in andere delen van Nederland. Niet overal is landelijk een campagne voor ontwikkeld. Daarom kiest Amsterdam ervoor om in bepaalde gevallen zelf een campagne te ontwikkelen.



Partners

**Politie, Stadsdelen, Openbaar Ministerie, Verkeersplein Amsterdam, Fietzersbond,
Veilig Verkeer Nederland, ANWB, Stadsregio Amsterdam, Gemeentelijke Gezondheidsdienst,
Onze Lieve Vrouwe Gasthuis en VeiligheidNL.**

Aanpak snorfietsoverlast en -onveiligheid



Infra-maatregelen	Educatie en voorlichting	Veiligere (en schonere) voertuigen
 1) 30km-wegen: snorfietsen kunnen op een veilige manier (ook zonder helm) van het fietspad naar de rijbaan worden verplaatst. 2) Snelheid terugbrengen van 50km/u naar 30km/u  • Uitvoeringsagenda mobiliteit	 3) 50km-wegen: snorfietsers veilig naar de rijbaan verplaatsen + lobby voor lokale helmplicht 4) Meer benadrukken van regels voor en gevaren met snorfietsen in de Amsterdamse Verkeerslijn (zie infographic Amsterdamse verkeerslijn)  5) 2010: theorie- en praktijkrijbewijs 	 6) Aanpassing Euronormen voor snorfietsen 2017  Snorfiets in huidige vorm (met snelheidsbegrenzer) mag niet meer nieuw verkocht worden

Handhaving

7) Boete voor snelheid

€26 - €410

8) Boete voor opvoeren

€60 - €250

9) Kentekenbewijs innemen

€60 - €250

+ €64 herkeuring RDW
+ (tijdelijk) niet mogen rijden

Boetes voor:

13) Rijden op voetpad (in parken)

€95

14) Pilot met camera-handhaving in onderdoorgang Rijksmuseum

€95

15) Motor laten draaien op pont

€ via justitie

16) Fout parkeren

€60

Overweging

Lobby voor:

17) Inrijverbod (per straat of gebied) voor vieze scooters (milieuzone)

Milieuzone

• Agenda duurzaamheid

18) Inrijverbod (per straat of gebied) voor alle snorfietsen

Geen overwegingen

19) APK

20) Opvoerende dealers (extra) aanpakken

Beide niet effectief, omdat het zelf op- en afvoeren te eenvoudig is. Opvoersetsjes zijn overal (tot in China) te koop en instructies zijn te vinden op internet.

Bijlage 5 / 2

Bijlage 6

Aanpak snorfietsoverlast en -onveiligheid: Toelichting

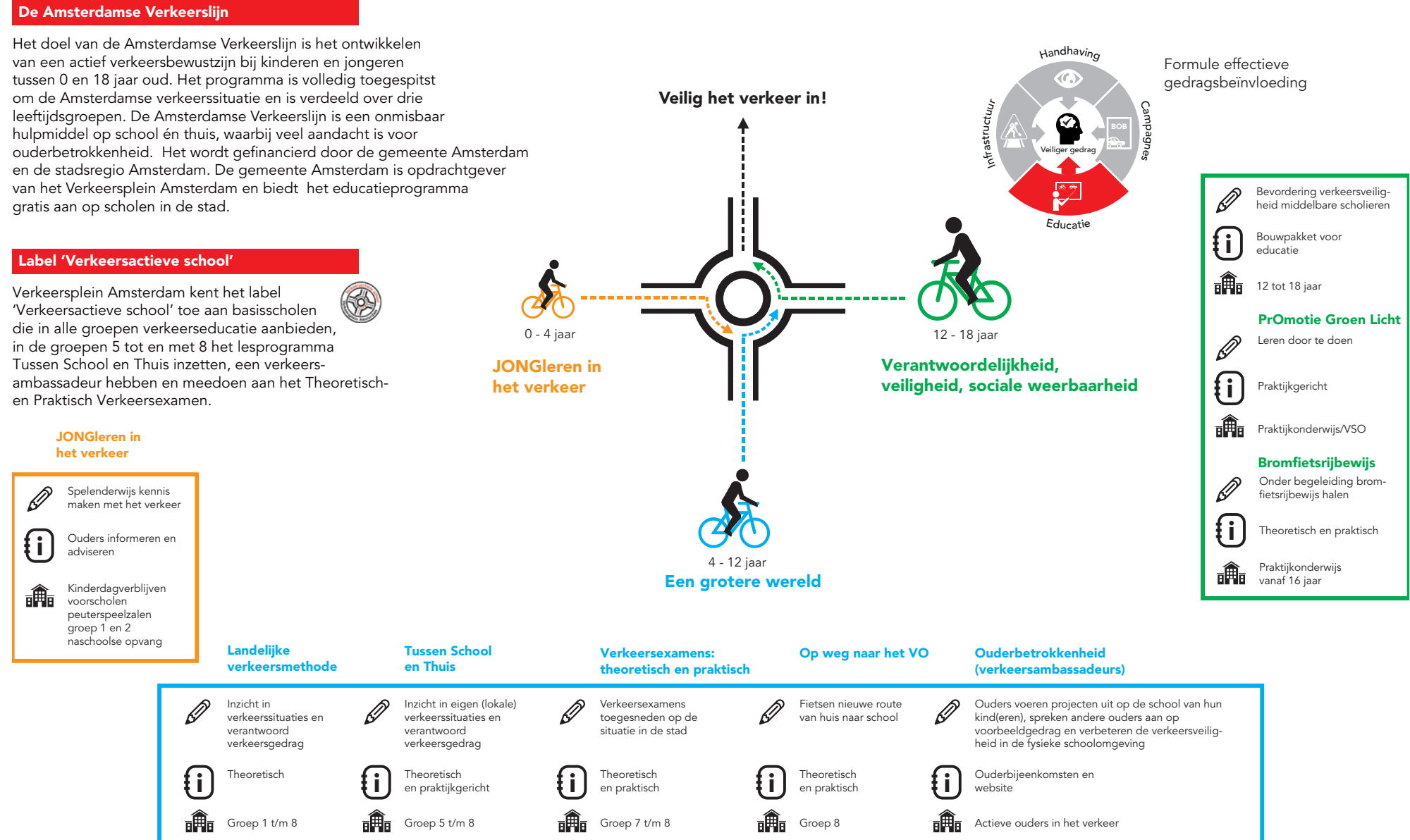


		Middel	Wanneer + hoogte boete	Laatste verandering	
1)	Het veilig verplaatsen van snorfietsen van het fietspad naar de rijbaan op 30km-wegen kan met het verkeersbord “onverplicht fietspad + onderbord snorfietsers naar de rijbaan”, zoals in de J.P. Heijestraat in stadsdeel West is gedaan. Voor andere wegen moet o.a. rekening worden gehouden met: A) Routes moeten een substantiële lengte hebben, want anders wordt de plaats op de weg voor de snorfiets in Amsterdam één grote lappendeken; B) De rijbaan naast het fietspad mag geen smalle eenrichtingsweg zijn.	7)	Radar/laser	Afhankelijk van gemeten snelheid + locatie binnen de bebouwde kom €26 tot €410	Tarieven verhoogd per 1-1-2012
		8)	Rollerbank	Afhankelijk van gemeten constructiesnelheid <11 km/u: €60 11 -15 km/u: €120 >15 km/u: €250	Tarieven verhoogd per 1-1-2014
2)	Op 50km-wegen waar de snelheid via bebording (en drempels) wordt teruggebracht naar 30km/u kunnen snorfietsers niet zonder meer naar de rijbaan worden verplaatst. In de meeste gevallen liggen er namelijk fietsstroken op de rijbaan waar de snorfiets verplicht op moet rijden.	9)	Rollerbank & Radar/laser (voertuig moet opnieuw worden gekeurd bij RDW zgn WOK-status)	>5 km/u te hard - Boete opvoeren + €64 voor herkeuring bij de RDW - Radar/laser: bij 45,9 km/u	Aanscherping marge per 1-7-2014 (daarvoor >15 km/u) Radar/laser: sinds 2015
3/17/18)	Flankerende maatregelen: bij het verplaatsen van snorfietsen (met helm) naar de rijbaan en bij het instellen van een geslotenverklaring onderzoeken we flankerende maatregelen zoals een (tijdelijke) ombouwregeling van snorfiets naar bromfiets bij de RDW.	10)	- Radar/laser - Beoordeling politie mbt ernstige overtreding	- >30 km/u te hard - Voor beginnende bestuurders met AM-rijbewijs: bij 2 ernstige overtredingen binnen 5 tot 7 jaar	Aanscherping voor beginnende bestuurders per 1-10-2014
		11)	- Rollerbank - Bij constatering geen rijbewijs	- Bij 3 ^e keer overschrijding op rollerbank binnen 2 jaar - Bij 2 ^e keer geen rijbewijs binnen 2 jaar	Rollerbank: idem punt 9
4)	Geen verdere toelichting	12)	- Beoordeling politie mbt zeer ernstige overtreding	Constatering dat betrokkene niet langer geschikt over vereiste rijvaardigheid - Cursus: €1002	Ingevoerd per 1-10-2008
5)	Geen verdere toelichting				
6)	De aanpassing van de Euronormen voor snorfietsen is door het Rijk geïnitieerd. Het is de vraag of fabrikanten een snorfiets gaan produceren met een motor met minder vermogen. Momenteel worden bromfietsen geproduceerd die met een snelheidsbegrenzer erop 'snorfietsen' worden.	13)	Geen verdere toelichting		
		14)	Geen verdere toelichting		
		15)	Geen verdere toelichting		
		16)	Geen verdere toelichting		
		19)	Geen verdere toelichting		
		20)	Geen verdere toelichting		

Cijfers 2015

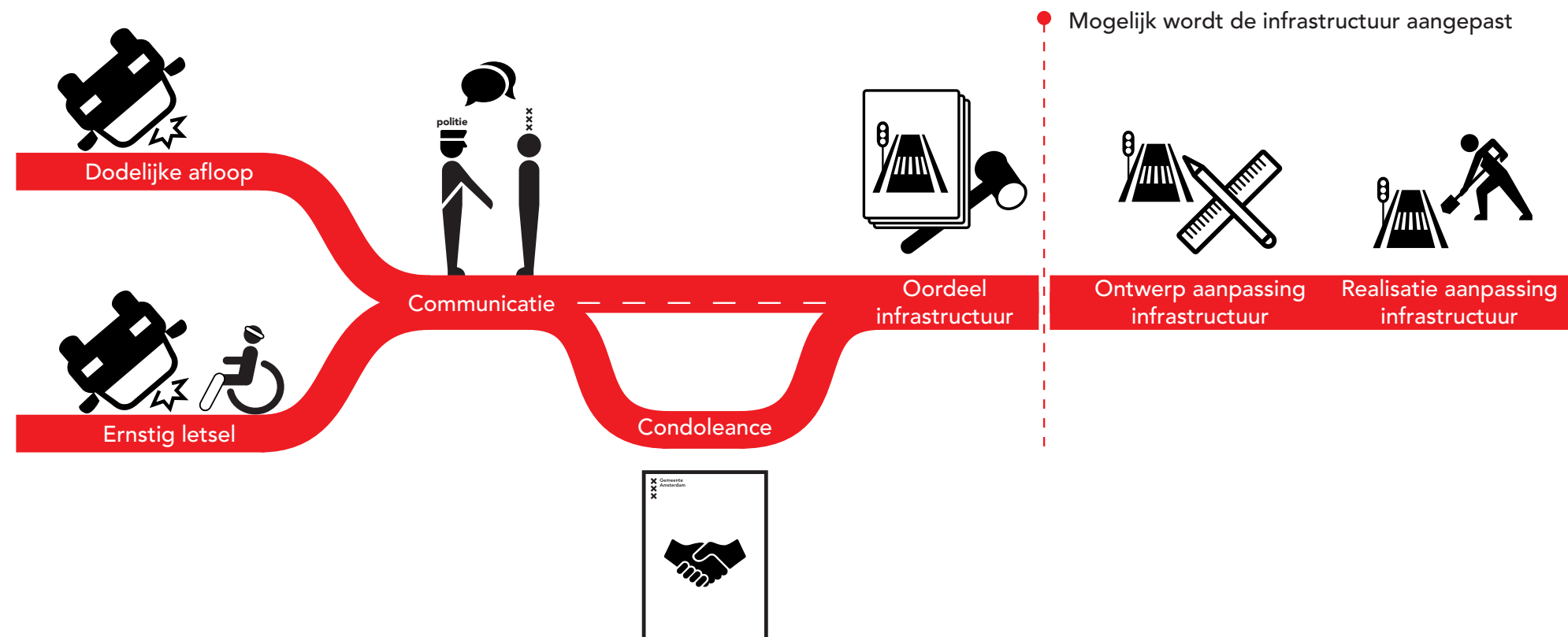
Cijfers 2015

Amsterdamse Verkeerslijn



Bijlage 7

Protocol afhandeling verkeersongevallen met dodelijke afloop of ernstig letsel



Amsterdam, september 2016

Tekst en redactie

Nancy van der Bol, Ellen van Herk en Rob Smiers
Gemeente Amsterdam, Verkeer en Openbare Ruimte

Vormgeving

DSGN.FRM

Fotografie

Edwin van Eis, Menno Herstel, Alphons Nieuwenhuis, Rob Smiers.

Meer informatie:

Verkeer en Openbare Ruimte
Postbus 95089, 1090 HB, Amsterdam, T: 14 020
www.amsterdam.nl/verkeersveiligheid

Twitter: @verkeer020 / @FietsAmsterdam
facebook.com/FietsAmsterdam

© V&OR. Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. V&OR aanvaardt geen aansprakelijkheid voor onjuistheden/ onvolledigheden.

Colofon





Meerjarenplan Verkeersveiligheid

2016 - 2021

