

Bezoekadres
Stadhuis, Amstel 1
1011 PN Amsterdam



Gemeente Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Wethouder J.H. Gerson
Portefeuille Verkeer, Vervoer en Infrastructuur (incl. Noord/Zuidlijn),
Volkshuisvesting, Monumenten.

www.amsterdam.nl

Retouradres: B&W, Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Ondertekenaars petitie Fietsveilig Amsterdam
t.a.v. mevrouw V. Swinkels
Chopinstraat 9
1077 GL Amsterdam

DIVV

Datum 25 SEP 2009

Ons kenmerk 2009008865
Behandeld door J. Helmers / T. Koorn
Telefoonnummer 020-556 5113 / 5245
Faxnummer
E-mail j.helmerts@ivv.amsterdam.nl / t.koorn@ivv.amsterdam.nl

Bijlage Feiten en cijfers

Onderwerp Reactie op uw petitie Fietsveilig Amsterdam

Geachte mevrouw Swinkels,

Als initiatiefnemer van de bovengenoemde petitie ontvangt u hierbij mijn reactie. Uiteraard is deze reactie ook gericht aan alle mensen die uw petitie ondersteunen.

Uw boodschap is duidelijk: werk aan de winkel! Dat trekken we ons natuurlijk aan. Ik voel uw petitie als steun in de rug om verder te gaan met het gevoerde beleid en om het daar waar mogelijk samen met partners en met bewoners verder aan te scherpen. Verkeersveiligheid is een complex en taai onderwerp dat op een heleboel gebieden tegelijk moet worden aangepakt. Dat doet de gemeente dan ook met een integrale aanpak. Dit houdt in een combinatie van veilige infrastructuur, educatie, voorlichting en handhaving. Hierbij is voortdurend samenwerking en afstemming met politie, openbaar ministerie, Fietsersbond, VVN, de vervoersbranche, stadsdelen e.a. nodig. Maar voorop staat dat we altijd naar verbetering blijven streven. Alle goede ideeën worden dan ook zeer op prijs gesteld.

Hieronder volgt een reactie op alle voorstellen in de petitie:

1. Zorg voor een stadsbreed fietsveiligheidsplan dat op stadsdeelniveau wordt uitgevoerd.

Momenteel is er geen specifiek fietsveiligheidsplan voor Amsterdam. We richten ons namelijk op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers. De meest kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers) zijn wel de belangrijkste doelgroep. Dit vertaalt zich in specifieke aandacht voor bijvoorbeeld verkeerseducatieprogramma's en in de aanleg van fietsvoorzieningen. In de Meerjarenbeleidsplannen Fiets en Verkeersveiligheid staat beschreven wat wij doen om de fietsvoorzieningen en de verkeersveiligheid te verbeteren. Het Meerjarenbeleidsplan Verkeersveiligheid 2007 t/m 2010 is gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid door het analyseren en zo mogelijk verbeteren van de infrastructuur (in nauwe samenwerking met het betreffende stadsdeel), het houden van verkeersveiligheidscampagnes, het aanbieden van verkeerseducatie aan scholen en het tegengaan van verkeersovertredingen. Het Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007 t/m 2010 heeft vijf speerpunten, namelijk verkeersveiligheid (bijv. aanleg vrij liggende fietspaden), infrastructuur (bijv. installatie van wachttijdmelders bij verkeerslichten), fietsparkeren (bijv. gratis bewaakte stallingen), fietsdiefstalpreventie en communicatie (o.a. stimuleren fietsgebruik). Deze plannen lopen tot en met 2010. Wij zijn dus begonnen met de voorbereiding voor nieuwe plannen waarbij wij graag met verschillende partijen en bewoners van Amsterdam praten, zodat wij goede ideeën in de plannen kunnen verwerken.

2. Neem bij het aanleggen van wegen de veiligheid van fietsers (en voetgangers) als norm (met o.a. 25 km zones, gescheiden fietspaden, verboden straten voor vracht- en busverkeer, fietsvriendelijke afstemming verkeerslichten) en geef daarin de straten in de buurt van scholen een aparte status.

Dit is een goede suggestie en gebeurt ook al. De straten in Amsterdam worden zo veel mogelijk volgens de richtlijnen van *Duurzaam Veilig* ingericht. Deze landelijke visie is erop gericht om ongelukken zo veel mogelijk te voorkomen. Een duurzaam veilig verkeerssysteem is een systeem dat zo is ingericht dat de verkeersveiligheid minder afhankelijk is van de keuzes van de individuele weggebruikers. Eén van de belangrijkste elementen hierbij is potentiële conflicten tussen langzaam verkeer en snelverkeer te beperken door bijvoorbeeld het aanleggen van vrij liggende fietspaden. Andere maatregelen die bij deze visie horen zijn onder andere het uitbreiden van verblijfsgebieden (30 km-zones), snelheden reduceren op risicopunten en conflicten met kruisend verkeer zo veel mogelijk vermijden. Amsterdam werkt hard om maatregelen door te voeren, maar er is ook nog veel te winnen.

De gemeente kan de verkeersveiligheid niet alleen verbeteren. We willen en moeten dit doen in samenwerking met bewoners. Om Amsterdam met name voor kinderen een veiligere plek te maken zoekt de gemeente steun bij ouders. Wij gaan op grote schaal verkeersouders werven die zich kunnen inzetten voor de veiligheid van de schoolgaande kinderen. Dit kan op verschillende manieren. Bijvoorbeeld door op school aandacht te vragen voor verkeerseducatie, door ouders aan te spreken op hun

haal- en brenggedrag, door het stadsdeel te wijzen op onveilige punten in de schoolomgeving enz.

3. Leg door de hele stad een zogenaamde witte looper voor de fietsers aan zodat onze kinderen weten welke route het veiligst is.

Sinds 1998 wordt er op de Amsterdamse scholen het verkeerseducatieprogramma Tussen School en Thuis gedraaid. Dit programma richt zich met name op de route die kinderen van huis naar school afleggen. Op basis van deze routes wordt per school een uniek educatieprogramma gemaakt. Hiermee leren kinderen hoe zij zich in het verkeer moeten gedragen op de route die zij het vaakst afleggen. In de afgelopen jaren is er aan dit programma ook een budget gekoppeld om de schoolomgeving te analyseren en maatregelen te treffen om het verkeersveiliger te maken. Momenteel wordt er onderzocht hoe wij een vervolg kunnen geven aan het verder verbeteren van verkeersveiligheid voor schoolgaande kinderen. Omdat er bijna 300 scholen in Amsterdam gevestigd zijn is bijna elke route van het Amsterdamse fietsnetwerk een schoolroute. Dat maakt het vrijwel onmogelijk om een een witte looper voor fietsende kinderen aan te leggen. Het beleid van de gemeente is er al op gericht om de belangrijkste, drukste fietsroutes zo goed mogelijk in te richten. Om toch extra in te zetten op het verbeteren van de verkeersveiligheid van scholieren hebben we locaties in kaart gebracht waar relatief veel jeugdige slachtoffers vallen. Voor deze zogenaamde 'schoolspots' zijn de kruispunten in kaart gebracht met drie of meer slachtofferongevallen in de periode 2006 t/m 2008, waar twee of meer slachtoffers vielen in de leeftijdscategorie 4 t/m 17 jaar. Op basis van deze criteria is een lijst samengesteld van 'schoolspots' met daarop 16 locaties. Van deze 16 punten waar relatief veel scholieren slachtoffer zijn geworden van een verkeersongeval, zijn er nu 8 opgenomen in het reguliere blackspotprogramma. De overgebleven 8 'schoolspots' worden toegevoegd aan het programma van de Werkgroep Blackspots Amsterdam om in 2010 of 2011 maatregelen te treffen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Aansluitend hierop gaan we bijeenkomsten organiseren met stadsdelen, scholen, Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond om ook andere locaties te inventariseren die als onveilig worden beschouwd. Ook u bent bij deze bijeenkomsten welkom om een bijdrage te leveren.

Voor meer informatie over Tussen School en Thuis kunt u de volgende website raadplegen: www.tussenschoolenthuis.amsterdam.nl.

4. Stem de breedte van fietspaden af op de hoeveelheid fietsverkeer en neem de toename van scooterverkeer hier nadrukkelijk in mee.

De groei van het aantal bakfietsen en scooters in Amsterdam is opvallend en leidt inderdaad steeds vaker tot problemen. Het bepalen van de breedte van de fietspaden op basis van het gebruik, wordt daarom steeds vaker toegepast. De beschikbare ruimte is met name binnen de ring A10 niet altijd voldoende om brede fietspaden aan te leggen. Er is ook vaak sprake van tegenstrijdige belangen waardoor bijvoorbeeld ondernemers aandringen op brede stoepen voor terrassen, bewoners pleiten voor het behoud van bomen of speelruimte terwijl andere bewoners oproepen tot het aanleggen

van vrij liggende fietspaden ten koste van de stoep. We gaan onderzoeken hoe wij uw suggestie om de breedte van fietspaden af te stemmen op de hoeveelheid fietsverkeer nog meer in onze richtlijnen en in onze projecten kunnen toepassen.

5. Sta vrachtverkeer en busverkeer alleen toe bij gescheiden fietspaden en beperk dit anders tot bepaalde timeslots.

U heeft gelijk als u stelt dat vrachtwagens zo min mogelijk gebruik moeten maken van dezelfde weg als fietsers. Daarom worden er zo veel mogelijk fietspaden aangelegd. Omdat de meeste wegen toch toegankelijk moeten blijven voor vrachtwagens, vanwege werkzaamheden, bevoorrading of het ophalen van de vuilnis is niet altijd mogelijk een verbod in te stellen. Oplossingen zijn met name nodig voor gecombineerde winkel- en verkeersstraten in de vooroorlogse stad. Bekeken wordt of straatmanagement een goede oplossing is om ervoor te zorgen dat vrachtwagens alleen vanuit laad- en losplekken bezorgen en niet meer dubbelparkeren op rij- of trambaan of fietspad of stoep. Ook kan dit goed gecombineerd worden met het concept "bevoorradingsservice" waar onder meer in Nijmegen ("Binnenstadservice") goede ervaring is opgedaan. Idee is om met een beperkt aantal kleinere en schone voertuigen gericht en gebundeld goederen aan te leveren ter vervanging van ongeorganiseerd vervoer. Kenmerk is dat het afleveradres voor dat vervoer niet meer de winkel, maar de rand van de stad is, de rest doet de bevoorradingsservice. We zijn nog aan het onderzoeken of deze beide concepten in projecten kunnen worden omgezet.

6. Hou bij wegwerkzaamheden rekening met de veiligheid van de fietser.

Bij wegwerkzaamheden is de aannemer of projectleider verplicht om een zogenaamd BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) te maken. Hierin wordt beschreven hoe de veiligheid gegarandeerd wordt tijdens de werkzaamheden. Voor aanvang van de werkzaamheden wordt dit plan door de gemeente getoetst en met name de veiligheid van het fietsverkeer maakt een belangrijk onderdeel uit van deze toetsing. Bij onvoldoende maatregelen wordt er geen toestemming gegeven om het werk te starten. Bij grote werkzaamheden worden vaak verkeersregelaars ingezet om het verkeer in goede banen te leiden.

7. Neem onmiddellijk maatregelen bij zogenaamde blackspots.

Momenteel zijn er 67 kruispunten in Amsterdam waar in de periode 2006 t/m 2008 zes of meer slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden. Bij een groot deel van deze blackspots zijn in de afgelopen periode maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook worden er nog dit jaar blackspots aangepakt. In totaal zijn er 32 blackspots die voor het einde van 2009 zijn aangepakt. De nieuwe ongevallencijfers moeten uitwijzen of deze kruispunten hun status van blackspot door de aanpassingen verliezen.

Er blijven dus 35 blackspots over. Hiervan zullen 10 blackspots worden aangepakt in het kader van een aantal grote reeds geplande reconstructies die tot en met 2012

zullen plaatsvinden.

Daarmee komt de opgave voor aan te pakken blackspots op 25. Deze 25 blackspots zullen in 2010 en in 2011 worden aangepakt.

Dit klinkt als ver weg en dat is het ook. Het kost echter tijd om eerst te onderzoeken wat het probleem is, vervolgens de oplossing aan te dragen, dit af te stemmen met andere wegwerkzaamheden en uiteindelijk het budget aan te vragen.

8. Verbeter het verkeersonderwijs op basis- en middelbare scholen.

Verkeersonderwijs zien wij als één van de belangrijkste manieren om het aantal ongevallen in de stad te beperken. Sinds 1998 wordt er aan basisscholen van Amsterdam een omgevingsgericht verkeerseducatieprogramma aangeboden. Dit heeft zich in de loop van de jaren ontwikkeld tot een programma dat via internet te gebruiken is. Zie het eerder genoemde www.tussenschoolenthuis.amsterdam.nl. Naast het verkeerseducatieprogramma worden er ook al zeker vijftig jaar theoretische verkeersexamens gehouden en de helft van de scholen doet ook mee aan praktische verkeersexamens. We blijven de basisscholen de nieuwste materialen aanbieden. Daarnaast gaan we ons nu ook meer richten op het voortgezet onderwijs. We zijn voor een goede inbedding van de educatieprogramma's afhankelijk van de inzet van de scholen en de ouders van de kinderen. Ook aan het verbeteren van de betrokkenheid van deze partijen wordt nu gewerkt. Zoals onder punt 2 aangegeven heeft VVN opdracht gekregen om op grote schaal verkeersouders te gaan werven.

9. Verplicht verkeerslessen 'Rijden in de stad' voor chauffeurs van vrachtwagens en bussen.

Wij vinden dit een goede suggestie. Wij zijn als gemeente echter niet in staat om rijlessen voor vrachtwagenchauffeurs te verplichten. Dit moet landelijk opgepakt worden. Wij zullen daarom contact opnemen met het ministerie van Verkeer en Waterstaat om dit idee te bespreken.

10. Voer met spoed in de hele stad aanvullende veiligheidsmaatregelen in zoals verplichting van dode hoekspiegels voor alle vrachtwagens en bussen, extra spiegels bij verkeerslichten, voorsorteervakken bij verkeerslichten voor fietsers etc.

Dode hoekspiegels zijn sinds 2003 verplicht voor alle vrachtwagens met een Nederlands kenteken. Nagenoeg alle Amsterdamse kruispunten zijn geanalyseerd om te bepalen of het aanleggen van voorsorteervakken voor fietsers en het aanbrengen van blackspotspiegels op verkeerslichten zou bijdragen aan de verkeersveiligheid. Daar waar dit het geval was, zijn maatregelen uitgevoerd. Er zijn 135 blackspotspiegels geplaatst en 25 voorsorteervakken voor fietsers aangelegd. Ook zijn er vier spiegelafstelplaatsen aangelegd in een ring om de stad. Zo kunnen chauffeurs voor ze Amsterdam inrijden kijken of hun spiegels goed staan.

Ondanks alle maatregelen die op alle verschillende gebieden getroffen worden, is het helaas onmogelijk verkeersonveiligheid helemaal op te lossen. De omstandigheden in een stad veranderen voortdurend. Het gedrag van de verkeersdeelnemer blijft daarbij essentieel.

Wij staan altijd open voor suggesties uit de stad. Op korte termijn wordt met u een afspraak gemaakt om verder te praten over de aanpak van verkeersveiligheid in Amsterdam. Graag wil ik nogmaals benadrukken dat ik veel waardering heb voor het door u genomen initiatief.

Met vriendelijke groet,



J.H. Gerson
Wethouder Verkeer, Vervoer en Infrastructuur

Bijlage: Feiten en cijfers

Feiten en cijfers

- Black Spots zijn punten waar in drie jaar tijd zes slachtofferongelukken plaatsvinden. Dit kunnen licht en zwaargewonden zijn en zelfs dodelijke ongelukken. In 2001 waren er 151 black spots met in totaal 1263 slachtoffers, nu zijn dat er 67 met 501 slachtoffers. Elk jaar worden er plekken aangepast, maar komen er ook plekken bij.
- De aanpak van black spots wordt voorbereid in de Werkgroep Black Spots. Hierin zitten vertegenwoordigers van gemeente, politie en openbaar ministerie.
- Red routes zijn wegen waar over een lengte van een kilometer in drie jaar tijd 20 slachtofferongevallen plaatsvinden. Dit kunnen licht en zwaargewonden zijn en zelfs dodelijke ongelukken. Er zijn momenteel 42 red routes.
- Bij alle reconstructies wordt het criterium 'Duurzaam veilig' gehanteerd. Dat betekent dat er wordt gekeken hoe weggebruikers met groot verschil in snelheid of massa zoveel mogelijk gescheiden kunnen worden.
- Op veel plekken in de stad zijn de verkeerslichten zo afgesteld dat fietsers kunnen wegrijden voor het overige verkeer.
- Er zijn ongeveer 60 wachttijdmelders.
- Er zijn 25 voorsorteerplaatsen aangelegd, zodat fietsers voor het overige verkeer staan opgesteld en goed zichtbaar zijn voor rechtsafslaand verkeer.
- Er zijn 135 blackspotmirrors op verkeerslichten geplaatst zodat auto's en vrachtovervoer beter zicht hebben op de fietsers in hun dode hoek.
- Er is ongeveer 400 km vrij liggend fietspad.
- Er zijn vier spiegelafstelplaatsen voor vrachtwagens aan de rand van de stad. Zo kunnen ze voor ze de stad inrijden de spiegels goed stellen
- In het Platform Dode Hoek Amsterdam kijkt de gemeente samen met de vervoersbranche, politie, Fietsersbond en VVN naar oplossingen voor de dodehoekproblematiek.
- Er wordt gewerkt aan een voorkeursroute voor vrachtovervoer. Zo wordt voorkomen dat vrachtwagens onnodige kilometers maken en teveel door woonwijken rijden. Verkeersveiligheid is hierbij uiteraard van groot belang.
- Er is verkeerseducatie en fietsexamens (zie www.tussenschoolenthuis.amsterdam.nl). In 2008 hebben 4100 kinderen in groep 6 praktisch fietsexamen gedaan en 7200 kinderen in groep 7 theoretisch verkeersexamen.
- Er zal in samenwerking met VVN gezocht worden naar verkeersouders in Amsterdam. Deze ouders zullen voor hun eigen school de verkeersveiligheidssituatie in kaart brengen en als tussenpersoon fungeren tussen school, ouders en gemeente. Deze verkeersouders zullen door een beroepskracht worden begeleid en in groepen samenwerken om ook echt resultaten te kunnen boeken.
- In juli liep de BOB-campagne, in augustus start voor de derde keer de dodehoekcampagne en bij het ingaan van de wintertijd volgt voor de zevende keer de fietsverlichtingscampagne.
- Op locaties waar geen infrastructurele dilemma's zijn, maar sprake is van terugkerend onveilig verkeersgedrag, wordt handhaving door politie ingezet.