



Rekenkamer Amsterdam

Verkeersveiligheid: aanpak van blackspots

Rekenkamerbrief 2015 - 3
30 april 2015

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze brief wil ik u informeren over de uitkomsten van het rekenkameronderzoek naar verkeersveiligheid. Daarin is nagegaan hoe het gesteld is met de verkeersveiligheid in Amsterdam, welke maatregelen de gemeente neemt op de meest gevaarlijke kruispunten in de stad en in hoeverre deze effectief zijn. De centrale vraag was met andere woorden:

‘Hoe effectief is de aanpak van blackspots¹ in Amsterdam?’

1. Bevindingen

Door de slechte kwaliteit van de landelijke ongevallenregistratie is moeilijk vast te stellen hoe het gesteld is met de verkeersveiligheid in Amsterdam.

De kwaliteit van de landelijke verkeersongevallencijfers is vanaf 2010 sterk achteruitgegaan, omdat de politie sindsdien veelal summier registreert. De registratie van dodelijke slachtoffers is nog redelijk, maar hoe minder ernstig hoe minder compleet. Het gevolg is dat op gemeentelijk niveau alleen met veel voorbehoud uitspraken kunnen worden gedaan over de verkeersveiligheid. Het patroon dat uit de wel beschikbare informatie naar voren komt, is in Amsterdam niet zonder meer positief. In de periode 2000-2011 daalt het aantal doden, maar daarentegen stijgt het aantal ernstige verkeersgewonden, zowel bij ongevallen waar een motorvoertuig bij betrokken is (+20%) als waarbij geen motorvoertuig betrokken is (+100%). De ontwikkelingen zijn iets beter dan in de drie andere grote steden; ernstige ongevallen met een motorvoertuig vormen daarop echter een uitzondering. In Amsterdam is daarbij namelijk sprake van een stijging van ongelukken met fietsers en gemotoriseerde tweewielers, terwijl dat in de andere drie grote steden niet het geval is.

Dat leidt ook tot complicaties bij het inrichten, uitvoeren en monitoren van het verkeersveiligheidsbeleid en de aanpak van blackspots daarbinnen.

Door het ontbreken van betrouwbare cijfers is het lastig om te bepalen waarop het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid zich zou moeten richten. Ook het identificeren van de meest gevaarlijkste kruispunten in de stad is moeilijk zonder betrouwbare cijfers.

¹ Blackspots zijn de meest gevaarlijke kruispunten in de stad. De officiële definitie luidt: een kruispunt met 6 of meer slachtofferongevallen in drie jaar tijd.

Het is bovendien moeilijk om te monitoren of het aantal verkeerslachtoffers afneemt, zeker op het niveau van specifieke kruispunten.

De gemeente neemt daarom zelf initiatieven om meer inzicht te krijgen in de verkeersveiligheid in Amsterdam. De belangrijkste zijn:

1. Het laten uitvoeren van verkeersveiligheidsanalyses door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Daarbij wordt onder andere gebruik gemaakt van aanvullende ziekenhuisgegevens om een beter beeld te krijgen van ernstige verkeersgewonden. Door de problemen met de landelijke ongevalregistratie kan de SWOV de ontwikkelingen van ernstige verkeersgewonden in Amsterdam momenteel echter alleen in relatieve termen weergeven. In januari 2015 is de meest recente analyse aan de raad aangeboden.²
2. Het benutten van de informatie uit de gemeentelijke protocollen voor afhandeling van ongevallen met een dodelijke afloop of ernstig letsel. Dat geeft een exact beeld van het aantal dodelijke verkeerslachtoffers in Amsterdam, maar niet van het aantal ernstige verkeersgewonden.
3. Het ontwikkelen van *Safety Performance Indicators*, die gebaseerd zijn op wetenschappelijke inzichten over de belangrijkste ongevalsoorzaken.

Het beleid en de wijze van uitvoering is voldoende vastgelegd; de monitoring en verantwoording zijn daarentegen nog niet optimaal.

In het huidige *Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012-2015* verschuift de focus van een reactieve knelpuntgerichte benadering naar proactieve generieke maatregelen, maar er is ook nog steeds aandacht voor de blackspots. Het beleid rondom blackspots is in principe onderdeel van het integrale meerjarenplan, maar voor de versnelde aanpak in 2010 en 2011 is eenmalig een afzonderlijke beleidsnotitie opgesteld. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering ligt bij de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA). Dat is een werkgroep van verschillende gemeentelijke RVE's en externe partijen (politie, OM). Als een stadsdeel verantwoordelijk is voor een de weg schuift ook die wegbeheerder aan. De werkwijze van de WBA is vastgelegd in een uitgebreide, maar verouderde procesbeschrijving (2008) en recent ook op hoofdlijnen in een infographic.

Vooraf bij de monitoring en verantwoording is nog verbetering gewenst. Positief is dat de WBA de maatregelen jaarlijks door een extern bureau laat evalueren, zodat er ondanks de beperkte ongevalregistratie toch enig inzicht bestaat in de resultaten. Deze evaluaties worden echter niet gedeeld met de raad. Over de prestaties wordt in de dienstjaarrekening periodiek gerapporteerd, maar deze informatie is niet altijd overgenomen in de gemeentelijke P&C-cyclus. Met een monitor voor het gehele verkeersveiligheidsbeleid wordt inmiddels gewerkt aan een meer gestructureerde verantwoording richting de raad. De cijfers over het aantal aangepakte blackspots die daarbij worden gerapporteerd komen echter niet overeen met de eerdere verantwoording in de dienstjaarrekeningen. De overzichten waarmee de stand van zaken bij de gewenste maatregelen wordt bijgehouden, bieden maar in beperkte mate soelaas.

² De beschreven ontwikkelingen onder het vorige kopje zijn afkomstig uit deze recente verkeersveiligheidsanalyse, die de SWOV in opdracht van de gemeente Amsterdam heeft opgesteld.

De informatie op deze “klaar- en voortganglijsten” is namelijk lastig te volgen door wisselende benamingen en labelingen, het niet consequent vermelden van alle getroffen maatregelen en onduidelijkheid of vermelde maatregelen die door een andere partij worden uitgevoerd ook daadwerkelijk zijn afgerond.

De meeste blackspots op het werkprogramma zijn inmiddels aangepakt.

We hebben ondanks de bovengenoemde beperkingen de prestaties van de WBA proberen te reconstrueren op basis van de klaar- en voortganglijsten. De 88 blackspots van de versnelde aanpak in 2010 en 2011 zijn inmiddels allemaal door de WBA behandeld. Bij drie kruispunten staat de uitvoering van de maatregelen nog op de planning. Over de andere 85 kruispunten is het volgende bekend:

- Op 77 kruispunten zijn tenminste eenmaal infrastructurele maatregelen genomen.
- Op 3 kruispunten zijn alleen handhavingsinstrumenten ingezet.
- Op 5 kruispunten is besloten om helemaal geen maatregelen te treffen. Op 3 kruispunten was dat niet (meer) nodig; op twee zou alleen een reconstructie leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid. Deze herprofileringen zijn inmiddels ingepland.

We zien overigens dat kruispunten regelmatig meerdere malen zijn behandeld als blackspot, opnieuw zijn opgenomen in recente werkprogramma's of terugkomen bij andere werkzaamheden van de WBA. Het gaat om 41 kruispunten die in totaal 60 keer op de klaar- en/of voortganglijst terugkomen.

Naast de 88 blackspots van de versnelde aanpak heeft de WBA de afgelopen jaren nog 18 'overige blackspots' behandeld, waarvan bij 12 de maatregelen reeds zijn afgerond. Het beperkte aantal is te verklaren vanuit de problemen met het identificeren van blackspots sinds het werkprogramma van 2012, ondanks dat de gemeente dit zo goed mogelijk probeert te ondervangen met alternatieve definities, bronnen en methoden.

De snelle, eenvoudige maatregelen van de WBA leiden tot verbeteringen op gevaarlijke kruispunten, maar een aanpak op hoger niveau is meestal gewenst.

Zoals hiervoor al werd aangegeven, is het door de onbetrouwbaarheid van de ongevalcijfers momenteel lastig om de effectiviteit van de maatregelen vast te stellen. Er kan niet worden nagegaan of het aantal verkeersslachtoffers op een kruispunt is gedaald. De uitgevoerde evaluaties naar de uitvoering en werking van de maatregelen bieden nog wel enig inzicht in de resultaten. Van de 88 blackspots van de versnelde aanpak zijn er reeds 40 geëvalueerd; voor driekwart van de niet-geëvalueerde blackspots is een legitieme reden aan te wijzen waarom dat (nog) niet is gebeurd.

Uit een nadere bestudering van 10 geëvalueerde blackspots blijkt dat de maatregelen grotendeels conform de plannen zijn uitgevoerd. De blackspotaanpak van de WBA draagt ook in positieve zin bij aan de situatie op gevaarlijk kruispunten. Verbeterpunten die bij de evaluaties naar voren komen, worden door de WBA indien mogelijk in een tweede ronde nog opgepakt. Het takenpakket en budget van de WBA is echter beperkt. De WBA richt zich namelijk op snelle, eenvoudige maatregelen. Deze vormen meestal geen definitieve oplossing voor de complexe problematiek op een blackspot. Een aanpak op een hoger niveau is vaak gewenst. De verantwoordelijkheid voor infrastructurele

maatregelen op de langere termijn ligt echter bij andere gemeentelijke partijen. Handhavingsinstrumenten, die een bijdrage kunnen leveren aan de gedragsmatige problematiek op een kruispunt, vallen onder de politie.³

2. Hoofdconclusie

Het gemeentelijke beleid rondom blackspots en de wijze van uitvoering door de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA) zijn voldoende vastgelegd. De monitoring en verantwoording kunnen daarentegen beter. De blackspotaanpak van de WBA zorgt voor verbeteringen op de meest gevaarlijke kruispunten, maar er is vaak een aanpak op hoger niveau nodig. Dat valt echter buiten de opdracht aan de WBA.

3. Analyse & aanbevelingen

Monitoring & verantwoording

Volgens het *Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012-2015* zou er jaarlijks worden gerapporteerd over de effecten en prestaties. Dat is de afgelopen jaren echter niet gebeurd. Een periodieke verantwoording aan de raad is niet alleen belangrijk voor het uitoefenen van de controlerende taak, maar ook voor het stimuleren van een meer permanente betrokkenheid. Het debat over verkeersveiligheid wordt nu vooral gestuurd door incidenten.

De slechte kwaliteit van de landelijke ongevallenregistratie maakt een periodieke verantwoording over het behaalde maatschappelijke effect momenteel lastig. Ondanks recente landelijke initiatieven (zoals Kenmerkenmelding+ en STAR) is nog onduidelijk wanneer er weer betrouwbare cijfers beschikbaar zijn over het aantal verkeersslachtoffers in Amsterdam. De gemeentelijke organisatie treft daarbij geen blaam: we zien juist dat zij intussen eigen initiatieven neemt om toch zo goed mogelijk inzicht te krijgen in het aantal verkeersslachtoffers, ook op specifieke locaties.

Het feit dat er onvoldoende inzicht bestaat in de effecten, maakt het nog belangrijker dat periodiek verantwoording wordt afgelegd over de behaalde prestaties. Daar schort het bij de aanpak van blackspots nog aan. De periodieke informatie in de dienstjaarrekening heeft de gemeenteraad niet altijd bereikt. De evaluaties van het externe onderzoeksbureau over de uitvoering en de veronderstelde werking van de getroffen maatregelen worden niet gedeeld met het gemeentebestuur.

³ Het wordt nog complexer wanneer een stadsdeel de wegbeheerder is. Bij kleine infrastructurele maatregelen kunnen stadsdelen kiezen of zij zelf de voorbereiding en uitvoering ter hand nemen of onder regie van de WBA laten geschieden. Wanneer de WBA de voorbereiding op zich neemt, wordt dit uit het budget van de WBA bekostigd. De uitvoeringskosten blijven altijd voor het stadsdeel.

Aanbeveling 1. Zorg voor een periodieke verantwoording over verkeersveiligheid en deel daarmee waardevolle informatie vervolgens ook met de gemeenteraad.

Met een monitor voor het gehele verkeersveiligheidsbeleid wordt inmiddels al gewerkt aan een meer gestructureerde verantwoording. Deze is in januari 2015 voor het eerst aan de gemeenteraad aangeboden. Deze bevat nu alleen gegevens over de geleverde prestaties. Bij de aanpak van blackspots lijkt het ons nuttig om daarnaast de evaluaties van het externe onderzoeksbureau op enige wijze in de monitor op te nemen, omdat deze inzicht bieden in de behaalde resultaten.

Wij willen verder benadrukken om ook het maatschappelijk effect een structurele plaats in de monitor te geven door blijvend te rapporteren over de stand van zaken bij de ongevallenregistratie. De gemeenteraad kan dan een vinger aan de pols houden en indien nodig besluiten om actie te ondernemen richting de verantwoordelijke landelijke partijen of meer in te zetten op (nieuwe) gemeentelijke initiatieven.

De informatie in de monitor moet uiteraard op orde zijn. De vraag is of dat het geval is. Cijfers over het aantal aangepakte blackspots komen in ieder geval niet overeen met de eerdere verantwoording in de dienstjaarrekeningen. Dat kan ook betekenen dat de eerdere verantwoording niet correct is. De verschillen kunnen te wijten zijn aan de kwaliteit van de onderliggende registratie. De informatie op de zogenaamde klaar- en voortganglijsten is namelijk erg lastig te volgen.

Aanbeveling 2. Verbeter de kwaliteit van de registratie van prestaties.

De informatie op de klaar- en voortganglijsten moet helder en eenduidig worden ingericht. Dit is niet alleen belangrijk voor een juiste verantwoording richting het gemeentebestuur, maar ook voor het interne geheugen. Belangrijk daarbij is het consequent gebruiken van dezelfde namen en labels door verschillende gemeentelijke onderdelen. Kruispunten moeten verder alleen op de klaarlijst van de WBA worden gezet als de aanpak helemaal is afgerond, ook wanneer er sprake is van een andere uitvoeringspartij. Het is waardevol om naast de algemene klaar- en voortganglijst ook een registratie per locatie in te richten, zodat direct teruggevonden kan worden of, hoeveel en welke maatregelen er inmiddels op een kruispunt zijn genomen en wat de status is van de maatregelen die eventueel nog zijn gepland.

Grenzen bij de uitvoering

Bij de uitvoering loopt WBA tegen de grenzen van het haar takenpakket en budget aan. De WBA is gericht op de uitvoering van snelle, eenvoudige infrastructurele maatregelen, die zeker zorgen voor verbeteringen op een kruispunt, maar de problematiek meestal niet definitief oplossen. Daarvoor is veelal een aanpak op hoger niveau nodig. De WBA kan helpen om dat proces te versnellen, maar de verantwoordelijkheid voor de voorbereiding en uitvoering van infrastructurele maatregelen op de lange termijn is bij andere gemeentelijke partijen belegd.

Kostbare herinrichtingen op verkeersonveilige locaties worden ook niet structureel bekostigd vanuit het *Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012-2015*. Herinrichtingen worden wel altijd ontworpen en getoetst op basis van de principes van Duurzaam Veilig.⁴ De eisen vanuit duurzaam veilig kunnen botsen met andere verlangens. Het is logisch dat bij herinrichten van het Amsterdamse wegennetwerk ook andere aandachtspunten belangrijk zijn, zoals doorstroming, bereikbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte. Het is wellicht een bewuste keuze om ook bij herinrichtingen van gevaarlijke locaties deze niet vanuit het verkeersveiligheidsbeleid aan te sturen en te bekostigen. Om de verkeersveiligheid op gevaarlijke kruispunten verder te verbeteren, achten wij het verstandig om dit in ieder geval te heroverwegen. De huidige organisatorische wijzigingen in het kader van de RVE's en de bestuurscommissies zijn een natuurlijk moment om opnieuw na te denken over de meest effectieve werkwijze bij de aanpak van verkeersonveilige locaties.

Aanbeveling 3. Heroverweeg of verkeersveiligheid geen prominentere plaats moet krijgen bij herinrichtingen van gevaarlijke kruispunten.

Vóór 2016 zal een nieuw *Meerjarenplan Verkeersveiligheid* worden opgesteld. Daarin zou de prominentere plaats zichtbaar kunnen worden gemaakt door een apart programma op te nemen voor herinrichtingen op gevaarlijke kruispunten en daarbinnen:

- doelstellingen op het gebied van duurzaam veilig te formuleren;
- de verantwoordelijkheid voor de voorbereiding en uitvoering van lange termijn maatregelen bij eenzelfde integrale werkgroep van RVE's en stadsdelen te beleggen;
- een periodieke monitor in te richten.

Bij de aanpak van gevaarlijke kruispunten zijn niet alleen verschillende gemeentelijke onderdelen betrokken, maar ook externe partijen. Wanneer op kruispunten geen infrastructurale maatregelen (meer) mogelijk zijn om de verkeersveiligheid verder te verbeteren of deze langere tijd op zich laten wachten, bieden handhavingsinstrumenten een alternatief om via de beïnvloeding van gedrag de verkeersveiligheid te verbeteren. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt echter bij de politie. Hoewel de gemeente met de politie samenwerkt op het gebied van handhaving, lijkt het toch lastig om via deze weg de verkeersveiligheid te vergroten. Op blackspots zijn permanente handhavingsmaatregelen, zoals camera's en flitspalen de afgelopen jaren maar in zeer beperkte mate toegepast. Het plaatsingstraject loopt namelijk via het Rijk.

Aanbeveling 4. Blijf streven naar het vergroten van de mogelijkheden om handhavingsinstrumenten op verkeersonveilige locaties in te zetten.

Mogelijke actiepunten van de gemeente daarbij zijn:

- het vereenvoudigen van het landelijke traject;
- verruiming van de gemeentelijke bevoegdheden op dit gebied;
- samenwerking met de andere (G4-) gemeenten om de druk te vergroten.

⁴ Duurzaam Veilig omvat een landelijke visie en richtlijnen, die erop is gericht om ongevallen zoveel mogelijk te voorkomen en waar dat niet kan de kans op letsel nagenoeg uit te sluiten. Belangrijke maatregelen zijn het scheiden van kwetsbare verkeersdeelnemers en gemotoriseerd verkeer, het uitbreiden van 30km-wegen, snelheidsremmende maatregelen en het vermijden van conflicten van kruispunt verkeer.

De gemeente is zeker al actief in de geest van deze vierde aanbeveling. De burgemeester heeft de minister recent gevraagd om ruimere bevoegdheden aan BOA's toe te kennen bij het naleven van verkeersregels, maar dit verzoek is niet gehonoreerd. We willen met deze aanbeveling dan ook vooral het belang onderstrepen om in te blijven zetten op het vergemakkelijken van de toepassing van handhavinginstrumenten.

Met vriendelijke groet,



dr. J.A. de Ridder
directeur Rekenkamer Metropool Amsterdam

colofon Rekenkamer Stadsdelen Amsterdam
Frederiksplein 1
1017 XK Amsterdam

projectleider: John van Leuken
onderzoeker: Caroline van Zon



Bijlage: Bestuurlijke reactie en nawoord

De rekenkamer heeft deze rekenkamerbrief op 31 maart 2015 voor een bestuurlijke reactie voorgelegd aan het college van B en W. Het college van B en W heeft op 21 april 2015 een reactie gegeven op de rekenkamerbrief. Hierna volgt de integrale tekst van de bestuurlijke reactie van het college van B en W en vervolgens het nawoord van de rekenkamer.

1. Bestuurlijke reactie van het college van B&W

Hierbij ontvangt u de bestuurlijke reactie van het college van Burgemeester en Wethouders op het conceptrapport *Verkeersveiligheid: aanpak van blackspots*.

In dit rapport gaat u na hoe de verkeersveiligheid zich in de afgelopen jaren in Amsterdam heeft ontwikkeld. Daarnaast beschrijft u de resultaten van uw onderzoek naar de effectiviteit van de aanpak van blackspots in Amsterdam: welke maatregelen neemt de gemeente op de meest gevaarlijke kruispunten in de stad en in hoeverre zijn deze effectief?

In uw conclusie stelt u dat het gemeentelijke beleid rondom blackspots en de wijze van uitvoering door de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA) voldoende zijn vastgelegd. Daarnaast bent u van mening dat de verantwoording en monitoring aan de gemeenteraad zou kunnen worden verbeterd. Tot slot constateert u dat de uitgevoerde maatregelen zorgen voor verbetering van de verkeersveiligheid op de aangepaste kruispunten. Op deze kruispunten is echter vaak een aanpak op hoger niveau nodig om de complexe problematiek op te lossen en dit valt buiten de opdracht van de WBA.

Algemene reactie op het onderzoek

Het college dankt u voor uw onderzoek en analyse van de blackspotaanpak. Verkeersveiligheid is een prioriteit van het college en heeft een prominente plaats in de besluitvorming over herinrichting van wegen en kruispunten. Het college zal de aanbevelingen uitvoeren en opnemen in het nieuwe Meerjarenplan Verkeersveiligheid. Hieronder geeft het college haar reactie op de conclusie en de aanbevelingen:

Het conceptrapport geeft over het algemeen een goede weergave van de manier waarop blackspots in Amsterdam worden aangepakt. Blackspots zijn locaties waar in drie opvolgende jaren 3 of meer letselongevallen zijn gebeurd. Elk jaar stelt Amsterdam een lijst op met de blackspots. Omdat de ongevalsregistratie sinds 2009 is verslechterd, heeft Amsterdam de definitie van blackspot aangepast (tot 2009 was dit 6 of meer letselongevallen). Zo kan toch een blackspotlijst worden opgesteld.

De blackspotaanpak is een onderdeel van het totale pakket maatregelen om de verkeersveiligheid in de stad te verbeteren. Deze maatregelen zijn vastgelegd in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012-2015 (MJPV). Het MJPV richt zich naast de aanpak van blackspots ook op proactieve infrastructurele maatregelen, reconstructies vanuit het principe 'duurzaam veilig', verkeerseducatie op scholen, een veilige schoolomgeving en

campagnes. De handhaving door politie draagt ook bij aan het voorkomen van ongevallen.

In een onderzoek naar de effectiviteit van de blackspotaanpak is het belangrijk om te kijken naar de ontwikkeling van het aantal blackspots. De WBA is in 2000 opgericht om het aantal blackspots in de stad terug te dringen. Dat is gelukt: in de eerste 10 jaar van de aanpak daalde het aantal blackspots van 167 in 2000 tot 66 in 2010. Jaarlijks worden gemiddeld 15 nieuwe blackspots aan de werklíst toegevoegd. Momenteel staan er nog 20 blackspots op de planning. Bovendien is het aantal ongevallen per kruispunt gedaald. In het verleden waren er locaties waar meer dan 25 ongelukken waren gebeurd. Op de recent geïdentificeerde blackspots zijn tussen de 3 en 6 slachtoffers gevallen in drie jaar. Zowel het aantal blackspots als het aantal slachtoffers per locatie is dus sinds 2000 gedaald.

Aanbeveling 1: Zorg voor een periodieke verantwoording over verkeersveiligheid en deel daarmee waardevolle informatie vervolgens ook met de gemeenteraad

Tot 2005 werd de raad periodiek geïnformeerd over verkeersveiligheid. Daarna is de rapportage over de uitvoering van beleid en programma's onderdeel geworden van de reguliere planning- en controleproducten zoals de begroting en de jaarrekening. Raadsvragen over verkeersveiligheid worden vaak in het kader van deze producten gesteld.

Het college onderschrijft het belang van periodieke verantwoording. Het wordt steeds drukker in de stad met relatief veel kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers. Een zelfstandige rapportage doet recht aan het belang dat het college hecht aan verkeersveiligheid. Daarom is in januari 2015 aan de raad een monitor Verkeersveiligheid aangeboden. In deze monitor wordt verantwoording afgelegd over de resultaten van het huidige MJPV. De volgende monitor staat gepland voor het eerste kwartaal van 2016.

Aanbeveling 2: Verbeter de kwaliteit van de registratie van prestaties

Het college vindt het belangrijk om heldere informatie over blackspots te geven en deelt de constatering dat hierin nog een verbeterslag moet worden gemaakt. Daarom zijn nieuwe afspraken gemaakt rondom de registratie van de prestaties. Basis hiervan is betere samenwerking tussen Verkeer en Openbare Ruimte (WBA) en het Ingenieursbureau. De WBA is primair gericht op de analyse van de blackspots en het ontwerp van infrastructurele maatregelen. Het Ingenieursbureau is vervolgens verantwoordelijk voor de uitvoering van de maatregelen op straat. Gevolg van deze wijzigingen is dat de huidige informatie over de stand van zaken rondom blackspots helder is.

De verbeterslag die nog moet worden gemaakt, is de monitoring van de maatregelen die op blackspots worden uitgevoerd door andere wegbeheerders (zoals de stadsdelen en de Provincie Noord-Holland). Het college gaat aan de slag met deze opgave. In de monitor Verkeersveiligheid 2015 zal over de voortgang van deze verbeterslag worden gerapporteerd.

Aanbeveling 3: Heroverweeg of verkeersveiligheid geen prominentere plaats moet krijgen bij herinrichtingen van gevaarlijke kruispunten

Verkeersveiligheid heeft een prominente plaats bij de inrichting van de openbare ruimte. Alle kruispunten worden bij herinrichting volgens de principes van 'duurzaam veilig' ingericht. Als er maatregelen nodig zijn op een gevaarlijk kruispunt zou het college deze het liefst meteen uitvoeren, maar dat lukt niet altijd op korte termijn. Vanuit de analyse van de blackspots wordt daarom onderscheid gemaakt tussen snelle- en meer ingrijpende maatregelen. De WBA zorgt voor realisatie van de relatief eenvoudige maatregelen. Grote, ingrijpende herinrichtingen vragen veel voorbereiding en dienen uit oogpunt van bereikbaarheid qua uitvoering zorgvuldig te worden gepland. Daarom worden ze bij voorkeur gecombineerd met onderhoud of vervanging van de verharding.

Omdat het soms toch te lang duurt voor een blackspot met andere werkzaamheden gecombineerd kan worden, is er in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid ook voorzien in de aanpak van een zevental blackspots waar vanuit verkeersveiligheid ingrijpende maatregelen nodig zijn (complexe blackspots). Hiervan zijn er tot nu toe 4 uitgevoerd.

Bij herinrichting van gevaarlijke kruispunten spelen ook andere belangen een rol, zoals doorstroming van het openbaar vervoer, parkeren, ruimte voor groen en kwaliteit van de openbare ruimte. De gemeente treft daarom in het kader van het nieuwe Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016 - 2019 voorbereidingen om infrastructuur in de stad te meten op verkeersveiligheid. Er worden hiervoor veiligheidsindicatoren opgesteld. Hiermee kan het belang van verkeersveiligheid in afwegingen van herinrichtingen nog beter in beeld worden gebracht.

Het college gaat er van uit dat deze manier van werken bijdraagt aan de verkeersveiligheid van gevaarlijke kruispunten, maar er zijn altijd zaken die verbeterd kunnen worden. Het college zal daarom bij het ontwikkelen van het nieuwe Meerjarenplan de aanbeveling van de Rekenkamer in het licht van alle andere verkeersveiligheidsmaatregelen in overweging nemen.

Aanbeveling 4: Blijf streven naar het vergroten van de mogelijkheden om handhavingsinstrumenten op verkeersonveilige locaties in te zetten

Het college vindt handhaving het sluitstuk voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. De gemeente werkt samen met de politie om het aantal ongevallen terug te dringen. De politie houdt gerichte acties op de blackspots tegen snelheidsovertredingen en door rood rijden op basis van informatie uit de WBA. Daarnaast worden ook de onderzoeksresultaten over slachtoffergroepen en ongevalsoorzaken met de politie gedeeld. Hierdoor wordt de inzet van de politie effectiever. Het college streeft in samenwerking met het Rijk, de politie en het Openbaar Ministerie om de handhavingsinstrumenten zo optimaal en efficiënt mogelijk in te zetten.

2. Nawoord

De rekenkamer dankt het college van B en W voor de bestuurlijke reactie op het conceptrapport *Verkeersveiligheid: aanpak van blackspots*. Het college staat in principe positief tegenover onze aanbevelingen, maar we hebben wat aarzelingen bij de invulling. We staan ook gehoord de reactie van het college achter onze aanbevelingen. Wij lopen de reactie hieronder nog kort langs.

Het college stelt dat bij een onderzoek naar effectiviteit van de blackspotaanpak het belangrijk is om te kijken naar de ontwikkeling van het aantal black spots. Het is momenteel echter niet mogelijk om een dergelijke trendanalyse uit te voeren. De kwaliteit van de landelijke ongevalregistratie is sinds 2010 dusdanig verslechterd dat het aantal blackspots evenals het aantal slachtoffers daarop niet met zekerheid is vast te stellen. Ook de gemeente spreekt de afgelopen jaren over 'potentiele blackspots', geïnventariseerd op basis van alternatieve definities en bronnen.

De eerste en tweede aanbeveling hebben betrekking op de monitoring en verantwoording. In de rekenkamerbrief constateren wij al dat de gemeente reeds gestart is met een zelfstandige periodieke rapportage over het verkeersveiligheidsbeleid. Op het gebied van blackspots bevat de eerste monitor echter nog niet alle beschikbare relevante informatie en de kwaliteit van de opgenomen cijfers is twijfelachtig. We zijn daarom verheugd dat het college een verbeteringslag bij de registratie van de prestaties voorstaat.

Het college geeft aan ook onze derde aanbeveling over te nemen, maar de wijze van uitvoering is ons niet geheel duidelijk. Het ontwikkelen van indicatoren met betrekking tot de verkeersveiligheid van het Amsterdamse wegennetwerk lijkt ons in ieder geval een goede eerste stap, omdat zij een meer integrale sturing en monitoring tot stand kunnen brengen. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering ligt nu echter nog verspreid over verschillende gemeentelijke partijen. Wij vinden dat erover nagedacht moet worden om tenminste het toezicht op de realisatie van de streefwaarden bij een integrale werkgroep van RVE's en stadsdelen te beleggen.

Tenslotte werken de gemeente en politie inderdaad samen op het gebied van handhaving. In het onderzoek is echter ook naar voren gekomen dat het plaatsen van permanente handhavingsinstrumenten, zoals camera's en flitspalen, in de praktijk lastig blijkt. De vierde aanbeveling is dan ook vooral bedoeld als aanmoediging om te blijven inzetten op het vergemakkelijken van de toepassing van handhavingsinstrumenten.