Gemeente Amsterdam

Amsterdam maakt ruimte voor veilig lopen en fietsen

Uitvoeringsplan 2025 Verkeersveiligheid, Voetganger en Fiets





Inhoud

1. Inleiding **4**
- 1.1 Ruimte maken voor verkeersveiligheid, voetganger en fiets 5
- 1.2 Koers Amsterdam Maakt Ruimte 5
- 1.3 Jaar van de voetganger 6

2. Ontwikkelingen en opgaven **7**
- 2.1 Ontwikkelingen 8
- 2.2 Vier pijlers om aan de opgaven te werken 12

3. Verbeteren verkeersveiligheid **14**
- 3.1 Aanpak blackspots, protocol ernstig/dodelijk en dodehoekongevallen 15
- 3.2 Infrastructurele Verkeersveiligheid Maatregelen 16
- 3.3 Veilige schoolomgevingen 16
- 3.4 GOW30-wegen 17

4. Veilig en uitnodigend voor voetgangers **19**
- 4.1 Jaar van de voetganger 20
- 4.2 Voetgangersknelpunten oplossen 20
- 4.3 Ruimte maken voor voetgangers 21
- 4.4 Toegankelijkheid voor de voetganger 21

5. Veilig en uitnodigend voor fietsers **23**
- 5.1 Fietsknelpunten oplossen 24
- 5.2 Ruimte maken voor de fietser 25
- 5.3 Snelheidsverschillen op het fietspad en op drukke plekken 25
- 5.4 Fietsparkeren in de openbare ruimte 26
- 5.5 Fietsenstallingen bij OV-locaties 27

6. Bewust mobiliteitsgedrag **28**
- 6.1 Aanpak risicogedrag en risicodoelgroepen 29
- 6.2 Educatie en bewustwording 29
- 6.3 Fietsstimulering 30
- 6.4 Handhaving 30

7. Budget, monitoring en overzicht maatregelen **32**
- 7.1 Budget uitvoeringsplan 2025 33
- 7.2 Monitoring 33
- 7.3 Overzicht maatregelen 34

Voorwoord Wethouder Van Der Horst



In onze grote, drukke stad is het belangrijk om rekening te houden met de meest kwetsbare mensen. Kinderen, ouderen, mensen met een beperking. Vaak voetgangers of fietsers. Zij moeten op straat kunnen meekomen. Op straat durven meedoen. Want anders geldt in onze stad alleen nog maar het recht van de snelste. Maar als ik kijk naar hoe we onze openbare ruimte hebben ingericht, dan vraag ik me af of dat aansluit bij wat we echt belangrijk vinden. Veel grote wegen met weinig ruimte voor fietsers, 3,3 miljoen m² in gebruik voor meer dan 266.000 parkeerplekken en als we een smalle straat hebben, dan is de stoep het eerste waarop wordt ingeleverd. Ook de jaarlijkse cijfers van de verkeersongevallen zijn schokkend.

Afgelopen twee jaar meer dan 1.100 ernstig gewonden en 15 tot 16 doden per jaar. Waarvan het bij een botsing met twee partijen met ernstig gewonden meestal om een ongeluk met een auto gaat. En dan is de trend ook nog dat auto's steeds breder, hoger en zwaarder worden. Echt zorgelijk want uit onderzoek blijkt dat met elke toename van 10 centimeter hoogte van de motorkap, er 30 procent meer risico is op een dodelijk ongeval als de auto een fietser of voetganger aanrijdt.

Ik hoor ook steeds vaker om me heen dat mensen de stad verlaten. Niet omdat ze geen tuintje hebben of hun huis te klein is, maar omdat ze niet met hun kinderen aan het verkeer durven deel te nemen. Terwijl recent onderzoek uitwijst dat zelfstandig fietsen voor jonge kinderen juist zorgt voor sociale samenhang en zelfstandigheid, en meer zelfstandigheid weer leidt tot een betere mentale gezondheid. En ook van steeds meer ouderen hoor ik dat ze niet meer durven te fietsen omdat het fietspad zo druk en onveilig is geworden, bijvoorbeeld door de snelle elektrische fietsen. Terwijl fietsen ervoor zorgt dat senioren langer gezond, sociaal en zelfredzaam blijven.

Dit kan ik niet accepteren. En ik hoop dat dat voor alle Amsterdammers geldt. Want we hebben nu op de meeste straten een maximumsnelheid van 30 km per uur. Maar als automobilisten zich daar niet beter aan gaan houden, dan verbetert de veiligheid voor fietsers en voetgangers niet. En we maken veiligere oversteekplaatsen voor voetgangers, maar als fietsers vervolgens de voetgangers geen voorrang geven, dan blijft het toch gevaarlijk om over te steken. We hebben allemaal een verantwoordelijkheid om rekening met elkaar te houden.

Toch denk ik dat we echt iets voor elkaar kunnen krijgen in de stad. Steeds meer mensen zien dat er echt iets moet veranderen en geven aan dat er meer ruimte moet zijn voor kinderen om te spelen. En dat er meer ruimte moet komen om het verkeer veiliger te maken. Ook in onze eigen organisatie merk ik dat het denken verandert. We kijken in steeds meer projecten hoe we meer ruimte kunnen maken voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. We gaan kijken of we kleine straten kunnen afsluiten voor snel verkeer. Proeven doen om de snelheid van elektrische fietsen kunnen verminderen op plekken waar dat voor anderen gevaarlijk is. En 2025 roepen we uit tot het Jaar van de Voetganger. Zodat er meer aandacht komt voor de groep die lange tijd een beetje lijkt te zijn vergeten. Terwijl niet iedereen autorijdt of fietst, maar wel iedereen van de stoep gebruik maakt. En dat is maar goed ook. Want zeg nou zelf, onze stad is het mooist als je de tijd hebt om even rustig om je heen te kijken.

Melanie van der Horst
Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit, Openbare ruimte en Groen

1. Inleiding



1.1 Ruimte maken voor verkeersveiligheid, voetganger en fiets

De Amsterdamse openbare ruimte wordt intensief gebruikt. Het is de plek waar we sporten, spelen, elkaar ontmoeten, ondernemen en ons verplaatsen. We noemen het ook wel ‘de huiskamer van de stad’. Als gemeente hebben we de verantwoordelijkheid om te zorgen dat de openbare ruimte schoon, heel, veilig en functioneel is. Niet alleen nu, maar ook over 10, 20 en 50 jaar. Omdat het gebruik van de openbare ruimte intensiever wordt en ook verandert, moeten we zorgen dat de openbare ruimte toekomstbestendig is. We hebben dus ook de verantwoordelijkheid om alle spullen (‘assets’, zoals verhardingen, straatmeubilair en groen) duurzaam te onderhouden. Dat betekent concreet dat we materialen gaan vervangen als ze het einde van hun levensduur hebben bereikt. We nemen verbeteringen voor verkeersveiligheid, voetganger en fiets zoveel mogelijk mee als er toch al werk moet worden uitgevoerd. Zo beperken we het aantal, de omvang en de overlast van losse verbeterprojecten in de stad.

Vanuit genoemde opgaven is de ‘Uitvoeringsstandaard Toekomstbestendig werken aan de Openbare Ruimte’ (USTOR) opgesteld. Hierin is het uitgangspunt vastgelegd dat de technische noodzaak voor onderhoud en vervanging leidend is bij het programmeren van werkzaamheden. Het gaat hier om sober onderhoudsniveau, waarbij de openbare ruimte heel, schoon en veilig is, maar niet eerder wordt aangepakt dan noodzakelijk.

Voor dit uitvoeringsplan is ook gekeken naar de toepassing van USTOR. Niet alle maatregelen in dit plan betreffen werkzaamheden in de openbare ruimte. Waar dat wel het geval is, sluiten we grotendeels aan bij groot onderhoud of vervanging. Maar vanuit het uitvoeringsplan houden we ons ook bezig met tussentijdse (tijdelijk) maatregelen. Dus de periode tussen nu en het moment van groot onderhoud, vervanging of herinrichting. Deze fysieke ingrepen zijn dan al nodig in het kader van de verkeersveiligheid. Zo worden veel van onze maatregelen uitgevoerd door de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA) (zie hoofdstuk 3.1), leggen we nieuwe fietsverbindingen (ontbrekende schakels) aan, plaatsen we fietsvoorzieningen bij en maken we meer ruimte voor de voetganger. Los van USTOR blijft er dus ook sprake van losse verbetermaatregelen in de openbare ruimte. Soms wordt van dit uitgangspunt afgeweken, bijvoorbeeld in het kader van de verkeersveiligheid.

Naast de fysieke ingrepen, richten we ons in dit uitvoeringsplan juist ook op educatieve- en handhavingsmaatregelen om ruimte te maken voor veilig lopen en fietsen.

Snelheid in de stad is een thema waar we intensief aan werken. Eind 2023 is op de meeste plekken in de stad 30km/u ingevoerd. We monitoren uitgebreid de effecten, bijvoorbeeld ten aanzien van de gereden snelheid, maar ook de verkeersongevallen, hoeveelheid autoverkeer, leefbaarheid (geluid en luchtkwaliteit) en aanrijtijden van de nood- en hulpdiensten. Ook is er in de tweede helft van 2024 ingezet op handhaving: de pilot flitspalen/flexflitsers op gebiedsontsluitingswegen 30 km/u. In 2025 presenteren we de uitgebreide evaluatie van de resultaten, één jaar na invoering.

1.2 Koers Amsterdam Maakt Ruimte

Amsterdam groeit snel. Elk jaar komen er weer nieuwe bewoners en banen bij. Naar verwachting groeit de stad tot 2050 met 250.000 inwoners en 200.000 werkenden. Om de stad leefbaar te houden, is een andere kijk op het gebruik van de openbare ruimte van de stad nodig. Niet alleen de verkeersfunctie, maar juist ook de vele andere functies van de openbare ruimte verdienen de aandacht.

De afgelopen jaren is veel werk verzet om Amsterdam verkeersveiliger te maken en te zorgen voor meer ruimte voor voetgangers en betere voorzieningen voor fietsers. De meerjarenplannen voor verkeersveiligheid (2016) en fiets (2017) hebben daarin een belangrijke rol gespeeld. Toch blijft, door diverse ontwikkelingen, de opgave groot: Amsterdammers voelen zich in toenemende mate onveilig in het verkeer en de druk op de voet- en fietspaden neemt toe. Deze toenemende drukte vraagt dat we werk maken van een veilige, gezonde en ontspannen stad. De gemeente Amsterdam werkt

“Het is belangrijk om in het verkeer rekening te houden met de meest kwetsbare mensen.”

aan een nieuwe koers voor de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte in de stad. Vanuit de koers Amsterdam Maakt Ruimte wordt gezocht naar een nieuwe balans door te focussen op vier thema's: ruimte voor opgroeien, ruimte voor ontmoeten, ruimte voor gezond leven en ruimte voor verplaatsing.

In dit uitvoeringsplan 'Amsterdam maakt ruimte voor veilig lopen en fietsen' wordt zowel uitwerking gegeven aan de opgave 'ruimte voor verplaatsen', als ook aan 'ruimte voor opgroeien' (veilige schoolomgevingen), 'ruimte voor ontmoeten' en 'ruimte voor gezond leven' (meer ruimte voor langzaam verkeer en fietsstimulering).

1.3 Jaar van de voetganger

De nieuwe koers van Amsterdam Maakt Ruimte zet in op ruimte voor opgroeien, ontmoeten, gezond leven en verplaatsen. De aandacht verschuift daarmee van snelheid en doorstroming naar leefbaarheid en bereikbaarheid. Een middel om dit te bereiken is het hanteren van het STOMP-ontwerpprincipe. Dit principe geeft voorrang aan vervoermiddelen in deze volgorde: eerst de voetganger **(S**tappen), dan de fietser (**T**rappen), **O**V en **M**aaS (mobility as a service en deelmobiliteit) en ten slotte de **P**rivé-auto. Om dit kracht bij te zetten heeft de wethouder het jaar 2025 uitgeroepen tot Jaar van de Voetganger. We vragen daarin nog explicieter aandacht voor de positie van de voetganger en zoeken naar manieren om die te versterken. Dat betekent dat we zichtbaarder zullen communiceren over en sturen op het belang van toegankelijke stoepen en veilig oversteken. Bij onderhoud en vervanging hebben we extra aandacht voor toegankelijke voetpaden en ruimte voor de voetganger. Bijvoorbeeld door deze vrij te maken van hinderlijk geparkeerde fietsen of andere obstakels. Dit jaar zal samen worden vormgegeven met belangengroepen (o.a. voetgangersvereniging, cliëntenbelang, GGD, Sport en Bos, Nationaal Masterplan Lopen). Ook na 2025 blijft er aandacht voor de voetganger.



2. Ontwikkelingen en opgaven



Dit hoofdstuk schetst de belangrijkste ontwikkelingen en opgaven van dit moment in de Amsterdamse openbare ruimte die raken aan verkeersveiligheid, lopen en fietsen. Deze bepalen mede de maatregelen die we in 2025 uitvoeren. Deze maatregelen komen aan bod in de hierop volgende hoofdstukken 3, 4, 5 en 6.

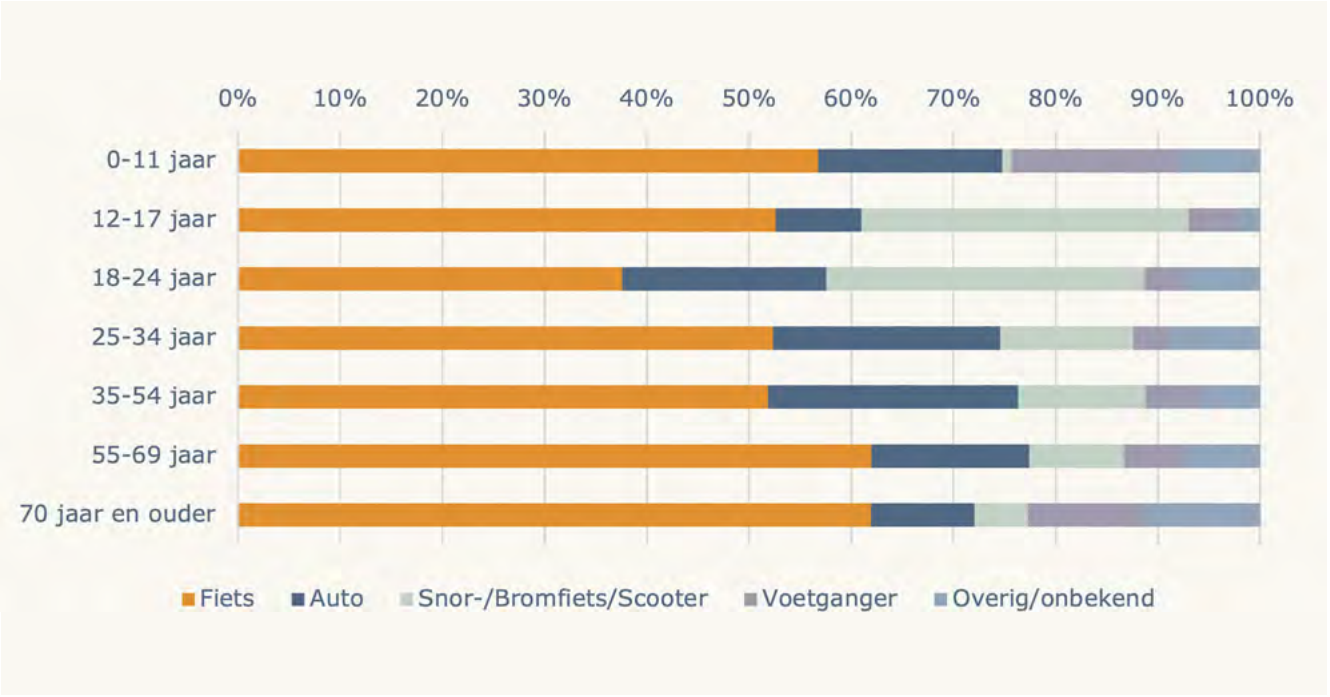
2.1 Ontwikkelingen

Verkeersslachtoffers in Amsterdam door de jaren heen

Uit politiecijfers blijkt dat het aantal ernstig verkeersgewonden ook in 2023 fors was, en weer licht gestegen ten opzichte van het jaar daarvoor. Helaas zien we een stijging van het aantal slachtoffers van met name jonge fietsers, waaronder een toename met e-bikes.

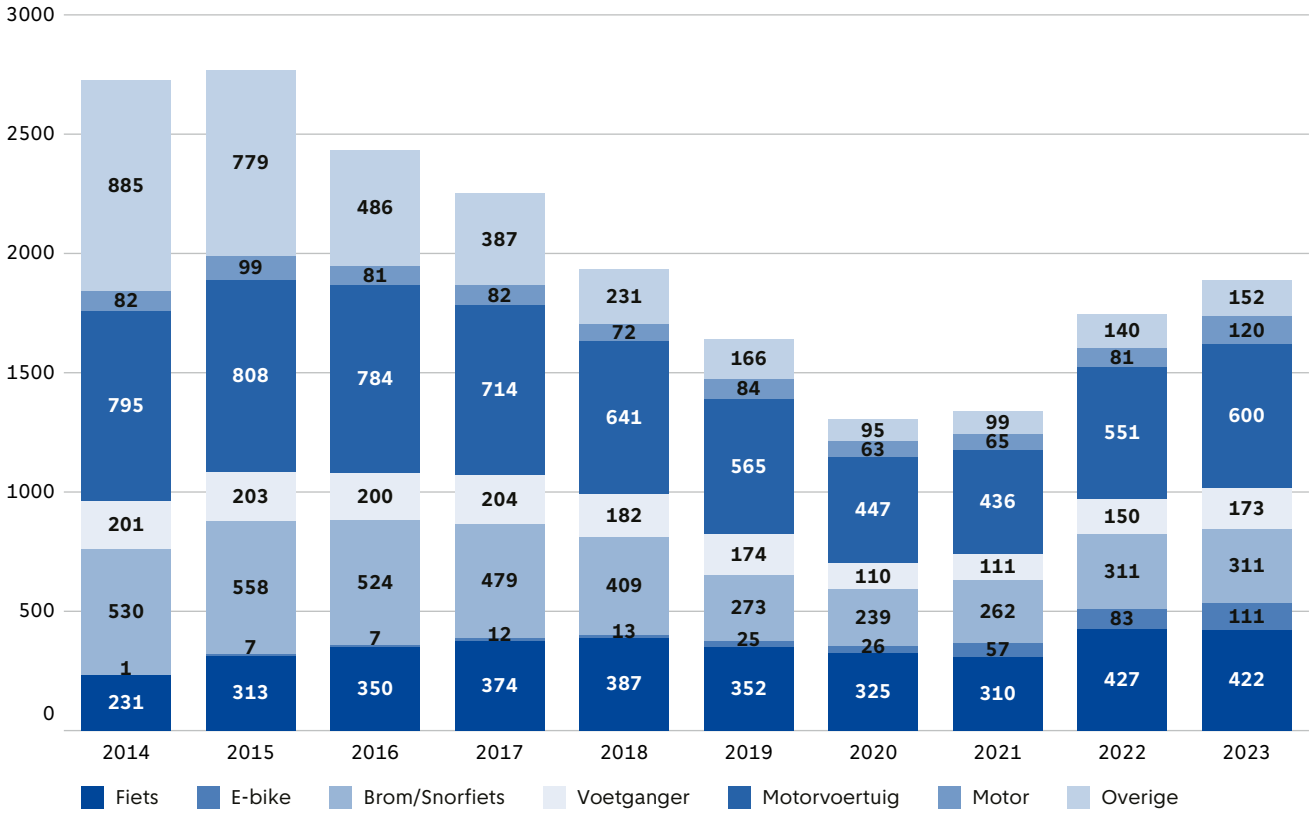
Grotere diversiteit aan lichte elektrische voertuigen zoals e-bikes, waaronder fatbikes

Een van de meest actuele en urgente opgaven is hoe we omgaan met de opkomst van de snelle elektrische voertuigen in de stad. De grote opkomst van nieuwe (elektrisch ondersteunde) voertuigen – cargobikes, fatbikes,– biedt kansen voor duurzame mobiliteit, maar stelt ons ook voor nieuwe uitdagingen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) voorziet dat het aantal afgelegde kilometers per elektrische fiets in 2029 ongeveer 40% hoger ligt dan in 2023.[1] Het fietspad raakt steeds voller en de verschillen in snelheid, afmetingen en massa tussen verkeers-deelnemers worden groter. We zien ook steeds jongere verkeersdeelnemers op snelle elektrische fietsen in de stad, een zorgwekkende ontwikkeling.

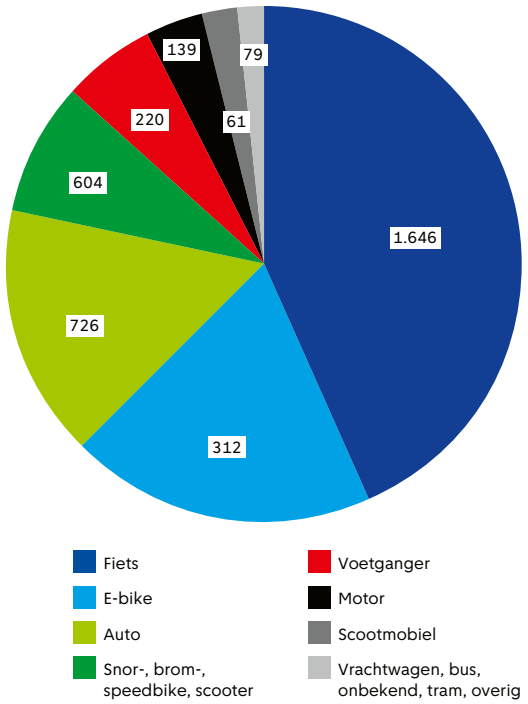


Figuur 1. Percentage verkeersslachtoffers per vervoerswijze naar leeftijd in gemeente Amsterdam, door VeiligheidNL 2023.

1 Bron: Kerncijfers Mobiliteit 2024



Figuur 2. Trend van het aantal verkeersslachtoffers (dodelijk of letsel) per modaliteit op gemeentelijke wegen in Amsterdam, uit BRON 2023.



Figuur 3. Aantal verkeersslachtoffers naar vervoerswijze in Amsterdam, 2023 (3.787 in totaal).

E-bike gebruik en slachtofferontwikkeling

Het aantal verkeersslachtoffers op een e-bike (zowel als bestuurder of als tegenpartij) stijgt, zowel landelijk als in de regio Amsterdam. SEH-afdelingen van alle ziekenhuizen in de Vervoerregio Amsterdam hebben in een week tijd in oktober 2024 in totaal 32 fatbike bestuurders/passagiers behandeld (14% van de SEH-bezoeken wegens een fiets-ongeval), 67 op een e-bike (28%) en 138 op overige fietsen (58%). Daarnaast bezochten nog 7 personen/verkeersdeelnemers de SEH-afdeling na te zijn aangereden door een fatbike. Ook worden de slachtoffers steeds jonger. Ongeveer 60% van de slachtoffers op een fatbike in de Vervoerregio was jonger dan 18 jaar, bij e-bike slachtoffers gaat het om c.a. 15% en bij fiets c.a. 30%

Dit is niet alleen in Amsterdam een trend. Landelijk maken veel steden zich steeds meer zorgen. Het Rijk werkt aan de implementatie van het nationaal toelatingskader lichte elektrische voertuigen (LEV's). Dit zogenaamde LEV-kader gaat naar verwachting niet eerder dan medio 2025 in, met als doel om ervoor te zorgen dat LEV's die zijn toegelaten technisch veilig zijn en veilig kunnen worden gebruikt in het verkeer. Samen met de G4 en F10 fietssteden voeren we gesprekken met het Rijk en andere partijen om te waarborgen dat verkeersveiligheid goed wordt meegenomen in het LEV-kader en andere Rijksmaatregelen. De Tweede Kamer heeft onlangs verschillende moties aangenomen, waaronder het verzoek om voor fatbikes een minimumleeftijd in te voeren van 16 jaar en een helmplicht. Een andere motie verzocht om een vorm van typegoedkeuring voor alle elektrische fietsen met trapondersteuning te regelen. De komende tijd zal uitwijzen welke regelgevingen maatregelen het Rijk zal nemen.

Deze trend vindt parallel plaats aan de trend dat er steeds grotere personenvoertuigen in de stad rijden, zoals SUV's en (pick-up) bedrijfswagens. Het wordt dus niet alleen drukker in de Amsterdamse openbare ruimte, maar er is op onze wegen, fietspaden en trottoirs ook een steeds grotere diversiteit aan (geparkeerde) voertuigen te zien.

Verkeersgedrag belangrijk aspect bij de (ervaren) onveiligheid

Verkeersgedrag is een belangrijk aspect bij de (ervaren) onveiligheid in het verkeer. Het statistiekbureau Onderzoek en Statistiek van de gemeente Amsterdam heeft in opdracht van het Parool in augustus 2024 onderzoek gedaan naar hufterigheid in Amsterdam[2]. Daaruit bleek dat 92% van de Amsterdammers hufterigheid ervaart. Vooral roekeloze e-bikers/fatbikers zijn hier de boosdoeners. In 2024 is door het databureau Cyclomedia aangetoond dat 45% van de Amsterdamse fietsers een gevoel van onveiligheid ervaart in het verkeer. Het jaar daarvoor was dat nog 41% en in 2022 28%. Dit zou vooral komen door de opkomst van de e-bike/fatbike (Verkeerskunde, 2024).
Uit de in 2021 gehouden Stadsgesprekken Verkeersveiligheid[3] bleek dat 82% van de respondenten de onveiligheid aan het verkeersgedrag van anderen wijt. Slechts 1% was te spreken over het gedrag van andere weggebruikers. Als het gaat om onveilig gedrag in het verkeer, wijzen Amsterdammers dus met name naar elkaar. Het is niet alleen de taxichauffeur die te hard rijdt of de maaltijdbezorger die zich laat afleiden door zijn mobiel, maar evengoed de scholier die zonder licht fietst, de voetganger die door rood loopt en de ouder die dubbel parkeert in een schoolstraat[4].

Bovenstaand wordt onderschreven door de Amsterdamse Burgermonitor 2023[5], waar verkeer in de top drie zorgen van de Amsterdammers staat. Het gaat dan vooral om verkeersveiligheid, drukte in het verkeer en het verkeersbeleid.

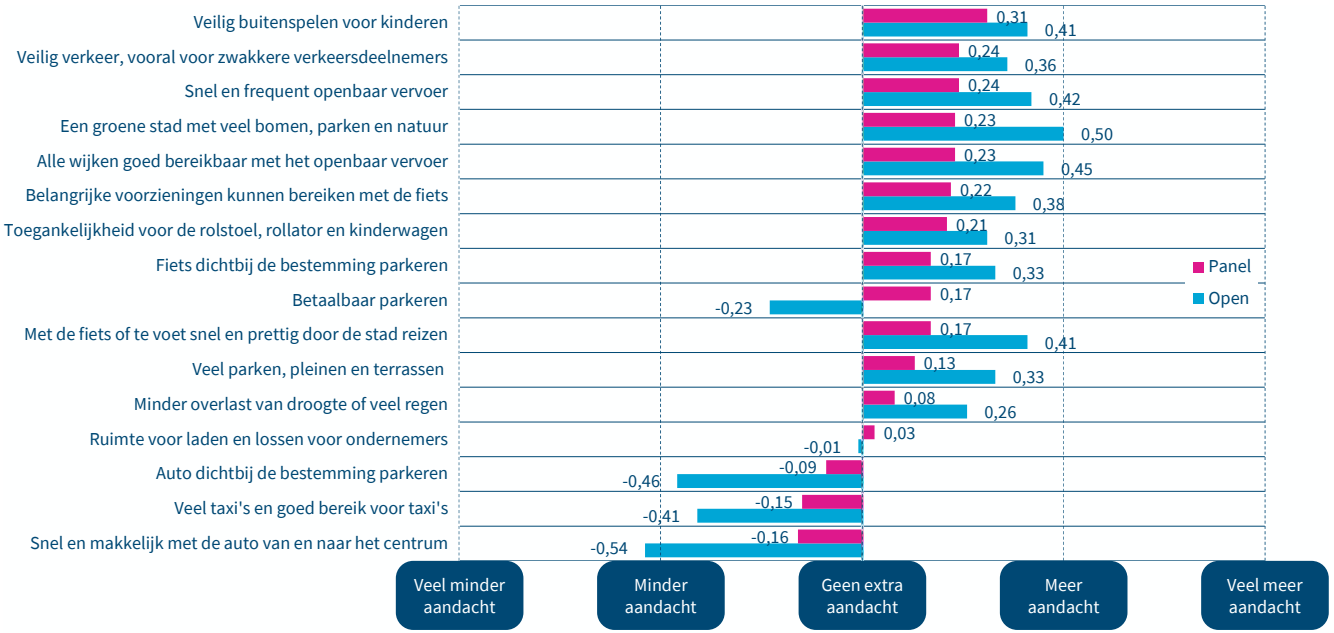
2 Bron: https://onderzoek.amsterdam.nl/publicatie/hufterigheid-in-amsterdam-2024
3 Bron: Stadsgesprekken verkeersveiligheid - Gemeente Amsterdam
4 Bron: Amsterdammers en hun beleving van verkeersveiligheid. Verslag van de enquête en stadsgesprekken (Amsterdam, 2021).
5 Bron: Amsterdamse Burgermonitor 2023 | Website Onderzoek en Statistiek

Veilig buitenspelen voor kinderen en veilig vervoer voor zwakkere verkeersdeelnemers

Onlangs is er vanuit de Koers Amsterdam maakt Ruimte onderzoek gedaan naar de behoeften en waarden van de bewoners en bezoekers van Amsterdam. Er is een raadpleging uitgevoerd op basis van de Participatieve
Waarde Evaluatie (PWE) methode. De essentie van een PWE is dat grote groepen burgers een advies kunnen geven over een keuzevraagstuk van de gemeente Amsterdam. Hieruit kwam naar voren dat veilig buitenspelen voor kinderen zorg nummer één was, gevolgd door veilig verkeer, vooral voor zwakkere verkeersdeelnemers (figuur 4).

Fietsen van belang voor zelfredzaamheid van kinderen

Uit recent promotieonderzoek[6] blijkt dat het zelfstandig leren fietsen in de stad voor kinderen van groot belang is voor hun sociale ontwikkeling, zelfredzaamheid en gevoel van vrijheid. Fietsen biedt volgens dit onderzoek niet alleen voordelen voor gezondheid en milieu, maar ook kansen voor sociale groei en verbinding. Kinderen leren en ervaren de stad anders door thuis te zitten of in de auto, terwijl fietsen en lopen hen leert zelfstandig beslissingen te nemen.



Figuur 4. Resultaten raadpleging Amsterdam Maakt Ruimte (2024)

6 Bron: Meer dan alleen vervoer: hoe fietsen kinderen verbindt met de buurt - Universiteit van Amsterdam

Hoewel er steeds meer gefietst wordt is fietsen op dit moment niet voor iedereen weggelegd. Iedereen die wil fietsen en daartoe in staat is, zou geen barrière moeten voelen om het daadwerkelijk te doen. Naar inschatting kan een kwart van de Amsterdamse basisschoolkinderen niet fietsen. Er zijn uiteenlopende belemmeringen om niet te gaan fietsen. Zo speelt imago een rol (“fietsen is niet cool”), vinden ouders het niet veilig en zijn de kosten voor een fiets een belemmering. In sommige wijken speelt ook dat de voorzieningen op loopafstand zijn. Daarnaast zorgt een veiligere verkeerssituatie ervoor dat meer kinderen leren en ervaren om met de fiets of lopend naar school te gaan. Uit de, in 2021 gehouden, stadsgesprekken blijkt dat 70% van de ouders vindt dat verkeersveiligheid een rol speelt in hoe hun kinderen naar school gaan. Er ontstaat een vicieuze cirkel: hoe onveiliger het verkeer, hoe meer kinderen met de auto worden gebracht en hoe meer auto’s, hoe onveiliger het verkeer rondom de scholen.

Er is geen specifiek onderzoek gedaan naar vermijdingsgedrag door fietsers in Amsterdam, maar in het algemeen blijkt uit onderzoek dat er verschillende gradaties van vermijdingsgedrag zijn: er zijn mensen die vanwege de verkeersveiligheid helemaal niet meer fietsen, maar er zijn ook mensen die bijvoorbeeld een gevaarlijk kruispunt vermijden door een andere route te kiezen of drukte vermijden door een ander tijdstip te kiezen. Sommigen hebben nooit geleerd te fietsen, de financiële middelen er niet voor of men koopt geen fiets, want ze zijn bang dat deze gestolen wordt.

Vrije doorloopruimte en aanwezigheid obstakels op het trottoir

Veel straten in Amsterdam zijn smal en er zijn veel functies die ruimte nodig hebben. Ruimte om te lopen, maar ook ruimte voor fietsers, groen, het openbaar vervoer, afvalcontainers, terrassen en auto's. Om ervoor te zorgen dat voetgangers genoeg ruimte hebben wanneer straten opnieuw worden ingericht, is het beleidskader Ruimte voor de Voetganger in 2023 vastgesteld. In dit beleidskader is afgesproken dat waar mogelijk een vrije doorloopruimte wordt gemaakt van minimaal 2 meter als we een straat opnieuw inrichten en afhankelijke van de drukte meer. De vrije doorloopruimte is de 'netto' ruimte op het trottoir die gebruikt wordt om te lopen. Dat is dus ruimte waar geen objecten zoals terrassen, fietsenrekken, bomen of reclameborden (mupi's) staan. Als we de straat opnieuw inrichten zijn er goede mogelijkheden om de ruimte opnieuw te verdelen. We geven de voetganger dan meer ruimte waar dit nodig is. Zo kunnen ook mensen met een scootmobiel, rollator, rolstoel of kinderwagen zich prettig verplaatsen. Helaas zien we dat er jaarlijks veel Amsterdammers vallen of struikelen op de stoep of op straat (enkelvoudig) met ernstige verwondingen tot gevolg. Op figuur 3 is per leeftijdsgroep op basis van ambulancedata te zien om hoeveel slachtoffers dit gaat.

Een lagere snelheid: 30 km/u in de stad is de norm

Op 8 december 2023 is een maximumsnelheid van 30km/u ingevoerd op de meeste wegen in Amsterdam. Met deze maatregel wil de gemeente de verkeersveiligheid in de stad bevorderen en verkeersgeluid verminderen. Naast het plaatsen van borden en het aanpassen van de belijning zijn er ook gedragsinterventies ingezet. Voorbeelden hiervan zijn snelheidsdisplays en een spaarpaal op de Meeuwenlaan in Amsterdam Noord, waarmee Amsterdammers worden gestimuleerd zich aan de maximumsnelheid te houden. Sinds de zomer wordt ook met flexflitsers (op verschillende plekken) in de stad gehandhaafd op 30 km/u wegen in de stad (pilot).

Het eerste half jaar laat zien dat de gemiddelde snelheid in de stad is gedaald met 5 procent. Dit is inclusief optrekken, afremmen en wachten voor een verkeerslicht of zebrapad. Op de 30km/u-wegen met minder opstoppingen, waar je minder moet afremmen en goed kan doorrijden, is de maximumsnelheid met 10 procent gedaald. Ongeveer 60 procent van de Amsterdammers is blij met de nieuwe maximumsnelheid. Mensen die geen auto hebben, zijn positiever dan mensen met een auto, maar ook van die laatste groep is de meerderheid positief. De meeste mensen geven als reden dat het verkeer rustiger is en dat de verkeersveiligheid is toegenomen.

2.2 Vier pijlers om aan de opgaven te werken

Voor het uitvoeringsplan 2025 is inbreng opgehaald binnen en buiten de gemeentelijke organisatie. Zowel de gebiedsteams van de stadsdelen, de verkeersontwerpers en de Vervoerregio Amsterdam hebben locaties aangedragen die verbeterd zouden kunnen worden. Ook hebben de Voetgangersvereniging, Cliëntenbelang en de Fietsersbond vooraf hun inbreng gegeven. Dit is allemaal meegenomen in de totstandkoming van het uitvoeringsplan voor 2025, al kunnen uiteraard niet alle ideeën uitgevoerd worden en moeten er dus keuzes worden gemaakt.

Uit de gesprekken met de stadsdelen en belangengroepen kwamen een aantal thema's naar voren die extra aandacht krijgen in het programma voor 2025. Zo werd onder andere de snelheid van elektrische fietsen en fatbikes door velen als overlast en gevaarlijk ervaren, met name ook in parken. Ook werd extra aandacht gevraagd voor de toegankelijkheid van stoepen voor mindervaliden en voor voetgangersknelpunten, zoals veilig oversteken.

Er is voor alle inbreng gekeken of deze door het uitvoeringsplan opgepakt kan worden. Daarbij is de afweging gemaakt of het mogelijk is om deze in 2025 uit te voeren, of het financieel inpasbaar is (want sommige ingrepen zijn te kostbaar voor dit programma) en of het thema niet al elders in de gemeentelijke organisatie belegd is. Zoals eerder genoemd heeft uitvoering tegelijkertijd met onderhoudswerk de voorkeur boven lossen projecten.

De stadsdelen zijn geïnformeerd over welke locaties we gaan onderzoeken en waar mogelijk uitvoeren in 2025. De externe belangengroepen hebben een schriftelijke terugkoppeling gehad op hun inbreng en welke aandachtspunten we meenemen in het uitvoeringprogramma.

De geïnventariseerde en beoordeelde maatregelen zijn geclusterd in vier pijlers. In de volgende hoofdstukken worden de maatregelen per pijler beschreven. In samenhang dragen deze bij aan de koers van Amsterdam Maakt Ruimte. De vier pijlers zijn:

1. Verbeteren verkeersveiligheid

Een veilig netwerk bestaat uit een infrastructuur die gericht is op het faciliteren van mogelijkheid tot veilige verplaatsing met aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. Hieronder vallen infrastructurele verkeersveiligheid maatregelen (IVM), het protocol Dodelijk en het protocol Ernstig, het onderzoeken en het aanpakken van blackspots en dode hoek locaties, het realiseren van veilige schoolomgevingen en aanpassen van gebiedsontsluitingswegen waar 30 km/u geldt.

2. Veilig en uitnodigend voor voetgangers

Voetgangers moeten zich comfortabel en veilig kunnen verplaatsen door onze stad. Ook als zij gebruik maken van een rolstoel, rollator of scootmobiel, een kinderwagen voortduwen of met boodschappentassen sjouwen. Dat betekent in de eerste plaats dat de voetganger in Amsterdam voldoende ruimte nodig heeft. Met name daar waar het drukker wordt, de stoepen smal zijn, obstakels voorkomen en netwerken/voorzieningen samenkomen. Met verschillende maatregelen wordt gekeken naar het oplossen van voetgangersknelpunten, ruimte maken voor voetgangers op de stoep en de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor voetgangers.

3. Veilig en uitnodigend voor fietsers

Een vitale stad heeft een openbare ruimte die uitnodigt om je fietsend te verplaatsen. Amsterdam beschikt over een uitgebreid fietsnetwerk, dat volop wordt gebruikt. Dit levert soms ook onveilige situaties op. Daarom zijn er maatregelen die kijken naar het oplossen van fietsknelpunten, ruimte maken voor de fietser, de snelheidsverschillen op het fietspad, het fietsparkeren en de fietsenstallingen bij OV-locaties.

4. Bewust mobiliteitsgedrag

Bewust mobiliteitsgedrag gaat aan de ene kant over het stimuleren van duurzame, gezonde en actieve vervoerswijzen: lopen, fietsen en openbaar vervoer. Aan de andere kant gaat het over veilig en sociaal verkeersgedrag en oog voor een toegankelijke openbare ruimte, bijvoorbeeld door het aanpakken van onveilig gedrag met aandacht voor risicogroepen. Het gaat ook over maatregelen gericht op gedragsverandering door middel van educatie, communicatie en handhaving. Hierdoor creëren we meer bewustwording bij verkeersdeelnemers.



"Door actief aan de slag te gaan met deze vier pijlers zorgen we ervoor dat Amsterdam aantrekkelijker wordt voor fietsers, voetgangers en kwetsbare verkeersdeelnemers."

3. Verbeteren verkeersveiligheid



Voetgangers moeten comfortabel en veilig kunnen oversteken op de daarvoor bestemde voetgangersoversteekplaatsen. Daarom worden er in 2025 tenminste 10 voetgangersoversteek-plaatsen aangepakt. Deze oversteken zijn aangedragen door de stadsdelen als locaties die comfortabeler en veiliger gemaakt kunnen worden. Zo worden er bijvoorbeeld verhoogde plateaus of snelheidsremmende drempels aangelegd i.c.m. met een verhoogde midden-berm. Uitgangspunt is dat er in 2025 10 over-steekplaatsen ontworpen worden, waarvan er ten minste 5 worden uitgevoerd.

Iedere verkeersdeelnemer moet veilig op zijn bestemming komen. “Na decennia van dalende cijfers, stagneert het aantal verkeersdoden, terwijl het aantal verkeersgewonden al jaren toeneemt (Rijksoverheid. Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030)[7]”. Dit kan onder andere te maken hebben met infrastructuur (zoals te smalle en drukke fietspaden), gedrag (huftergedrag, zoals het niet stoppen voor een zebra, door rood rijden, mobieltje in het verkeer) en/of de opkomst van ander type voertuigen en kennis (bv. campagnes, door trappen, opfriscursussen).

De veranderende omstandigheden vragen om nieuwe maatregelen. Daarnaast zijn er doelgroepen die om aandacht blijven vragen, zoals jonge onervaren bestuurders en verkeersovertreders. Er is hernieuwde, structurele aandacht nodig voor verkeersveiligheid. Juist ten behoeve van kwetsbare verkeersdeelnemers.

7 Bron: Handboek Duurzaamheid en Leefomgeving

Door van tevoren initiatief te nemen om risico’s aan te pakken, in plaats van pas maatregelen treffen als er een ongeluk is gebeurd (Rijksoverheid. Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030).

3.1 Aanpak blackspots, protocol ernstig/dodelijk en dodehoekongevallen

Blackspots zijn locaties die bekend zijn vanwege herhaaldelijke verkeersongevallen die zich hebben voorgedaan (minimaal 3 ernstige ongevallen in 3 jaar tijd). De landelijke norm voor een Blackspot is 6 ernstige ongevallen in 3 jaar tijd. Vanwege de verminderde registratie op basis van politiecijfers heeft Amsterdam deze verlaagd naar 3 ernstige ongevallen in 3 jaar tijd. Het aanpakken van blackspots is om diverse redenen belangrijk:

- **Beschermt kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers en fietsers, met name op drukke kruispunten en oversteekplaatsen.**
- **Beïnvloedt positief het verkeersgedrag door infrastructurele verbeteringen en moedigt voorzichtiger rijgedrag aan.**
- **Draagt bij aan een veiligere en leefbaardere verkeersomgeving voor alle weggebruikers.**

De WBA stelt jaarlijks een Blackspotlijst samen, gebaseerd op door de politie geregistreerde ongevallen. Hierbij worden alleen de ongevallen met ernstig verkeersgewonden en dodelijke slachtoffers meengenomen. In 2025 kijken we voor de aanpak blackspots qua locaties ook naar de nieuwe, uitgebreidere ambulance ongevallendata als aanvulling op de politiedata.

Elk jaar worden er ongeveer 15 blackspotlocaties aangepakt op straat en verkeersveiliger gemaakt. Daarnaast kan de WBA op verzoek van de stadsdelen, wethouder en raad om advies worden gevraagd.

De WBA is verantwoordelijk voor twee in de sub driehoek (overleg burgemeester, politie, OM) vastgestelde protocollen, het ‘protocol dodelijk’ en het ‘protocol ernstig’. Na ieder dodelijk verkeersongeval houdt de WBA een schouw ter plaatse en stelt altijd een advies op, en brengt dit ook tot uitvoering d.m.v. aanpassingen op straat. Hierbij richt men zich niet op de schuldvraag, aangezien dit een taak is van het Openbaar ministerie, maar enkel en alleen op de weginrichting. Dit doet de WBA ook voor ernstige ongevallen die aan de werkgroep worden aangeboden door de politie. Tot slot fungeert de werkgroep op verzoek ook als adviesgroep voor verkeerveiligheid issues, zoals bij projecten en herinrichtingen.

Dodehoekongevallen

Dodehoekongevallen zijn een hardnekkig probleem. Amsterdam heeft ruim 400 kruispunten met verkeerslichten. Op 165 van deze kruispunten zijn één of meer deelconflicten toegepast, waarvan 435 rechtsaf-deelconflicten en 188 linksaf-deelconflicten. De focus ligt op de aanpak van de rechtsaf deelconflicten omdat bij een ongeval de impact in de meeste gevallen groot is ten opzichte van de linksaf deelconflicten. Een deelconflict is een conflict op een kruispunt dat niet door een verkeersregelinstallatie wordt gescheiden. Bij een rechtsaf deelconflict krijgen twee conflicterende richtingen op het kruispunt tegelijkertijd groen. Een aantal van deze kruispunten is voor kwetsbare verkeersdeelnemers gevaarlijk. Het doel is om

zoveel mogelijk rechtsaf deelconflicten op te heffen. In 2025 worden daarom op een aantal kruispunten in de stad maatregelen uitgevoerd om het rechtsaf deelconflict op te heffen en waar dat niet mogelijk is de verkeersveiligheid op andere wijze te verbeteren.

Maatregelen binnen dit thema:
- Inzetten Werkgroep Blackspots Amsterdam
- Aanpakken blackspots (veilige kruispunten en wegvakken)
- Uitvoeren maatregelen Dode Hoek
- Uitvoeren Protocol Ernstig en Protocol Dodelijk

3.2 Infrastructurele Verkeersveiligheid Maatregelen

IVM locaties zijn locaties waar verkeersveiligheid een issue is, de kosten relatief laag zijn om de situatie veiliger te maken en waarvan het proces van signaal tot realisatie ongeveer 18 maanden duurt. Het betreft relatief kleine ingrepen om bijvoorbeeld snelheid te verlagen door middel van markeringen, verhoging plateaus, wegversmallingen, of drempels. De aanpassingen vinden plaats na meldingen uit de wijken.

Op basis van meldingen over verkeersonveilige door bewoners (Signalen Informatievoorziening Amsterdam (SIA)) en professionals in de gebieden worden er op voordracht van de stadsdelen ieder jaar ongeveer 24 verkeersonveilige locaties in stad veiliger gemaakt.

Maatregelen binnen dit thema:
- Veiliger maken van verkeersonveilige risicolocaties



3.3 Veilige schoolomgevingen

We willen een veilige stad zijn voor iedereen. Toch vinden veel kinderen het onveilig op straat in Amsterdam. Ook in de buurt van scholen en onderweg naar school. De kinderraad heeft hier begin 2023 ook aandacht voor gevraagd. In de gemeente Amsterdam zijn elke dag ongeveer 65.000 kinderen op weg naar één van de bijna 250 basisscholen.
Kinderen zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Zij hebben nog niet de ervaring die volwassenen wel hebben, kunnen gevaar nog niet altijd goed inschatten en kunnen onvoorspelbaar gedrag vertonen. Scholen zijn kansrijke plekken in de stad om het verkeer veiliger en meer ontspannen te maken voor kinderen en hun ouders. Niet alleen omdat hier veel kinderen dagelijks en tegelijkertijd bij elkaar komen, maar ook omdat de grote drukte tijdens haal- en brengtijden vaak leidt tot onoverzichtelijke en krappe verkeerssituaties.
Een veilige schoolomgeving wordt dus voor een groot deel bepaald door het gedrag van verkeersdeelnemers. In het hoofdstuk Bewust Mobiliteitsgedrag gaan we verder in op de maatregelen die we



hierop nemen. Tegelijkertijd nemen we maatregelen in omgeving van de school om verkeersveiligheid op deze locaties te vergroten. Gemeente Amsterdam heeft bij vrijwel alle basisscholen onderzocht hoe de omgeving veiliger kan worden gemaakt. Daarbij hebben we schoolbesturen en ouders betrokken om de knelpunten te identificeren, vooral rondom oversteekplaatsen, fietsroutes en de parkeersituatie bij het brengen en halen van kinderen.
Bij elke basisschool in de gemeente Amsterdam wordt het verkeer gewaarschuwd dat het zich in een schoolomgeving bevindt. Bij sommige scholen doen we aanvullende aanpassingen, zoals een zebrapad, drempels of het weghalen van parkeervakken. Bij scholen in een eenrichtingsstraat kan een 'schoolstraat' (afsluiting van de weg voor autoverkeer tijdens haal- en brengtijden) een goede oplossing zijn. En in september als de scholen weer beginnen hangen er bijna 200 banners rondom onze scholen zodat weggebruikers geattendeerd worden dat er weer schoolgaande kinderen aanwezig zijn in het verkeer. Daarnaast betrekken we ook de ouders. Actieve deelname van ouders kan de school ondersteunen bij het creëren van een verkeersveilige schoolomgeving. Ouderparticipatie kan in verschillende vormen plaatsvinden, zoals in de rol van verkeersouder of verkeersbrigadier. Ook gaan we onderzoeken of we op een aantal schoolroutes de roodtijd kunnen verkorten voor (naar schoolgaande) fietsers.
Naast het aanleggen van veilige schoolomgevingen, is er binnen dit thema ook aandacht voor de ondersteuning van scholen door maatregelenpakketten van educatie- en fietsstimuleringsmaatregelen. Dat houdt in: fietslessen op scholen voor nieuwkomers (en AZC's), leenfietsen op scholen in fietsboxen, fietsenmaker komt langs op school, heel de school fietst (leenfietsen), high-five: fietsen naar school spel, uitrollen ouderbetrokkenheid bij het fietsen en donaties voor fietsen van Stichting Leergeld).

Maatregelen binnen dit thema:
- Schouwen op veilige schoolomgevingen
- Aanleggen veilige schoolomgevingen
- Aanleggen schoolstraten
- Ondersteunen scholen met pakket van educatie- en fietsstimuleringsmaatregelen
- Onderzoeken optimaliseren roodtijd op schoolroutes

3.4 GOW30-wegen

Met 30 km/u in de stad sluiten we aan bij een landelijke en internationale trend, gericht op een betere balans tussen de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie van straten. Tegelijkertijd willen we dat de stad goed bereikbaar blijft, ook voor auto's en logistiek verkeer. Uiteindelijk willen we dat een snelheid van 30 km/u in een stedelijke omgeving normaal is en normaal wordt gevonden. De nieuwe wegcategorie 'GOW30' is een gebiedsontsluitingsweg waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt. Deze categorie sluit goed aan bij wegen met relatief veel autoverkeer, waar vanuit leefbaarheid, veiligheid en stedelijkheid zowel de verblijfsfunctie als de verkeersfunctie van belang zijn. De inrichting van een GOW30 heeft zowel kenmerken die bij een doorgaande weg horen als kenmerken van een weg met een lagere maximumsnelheid, bijvoorbeeld de aanwezigheid van fiets(suggestie)stroken.

De maatregel 30km/u is positief voor de verkeersveiligheid, beperkt verkeerslawaai en bevordert de autoluwe stad. In 2024 hebben meer dan 80% van alle wegen een maximumsnelheid van 30km/u. Hoewel het grootste deel van de maatregelen rondom bebording en belijning in 2023 zijn afgerond, zijn er ook in 2024 maatregelen uitgevoerd zoals communicatie & campagne, handhaving en waren er 'specials'. Het gaat daarbij om aanvullende fysieke ingrepen als fietsstroken, overrijdbare middenbermen, extra signaleringsstickers.

Voor 2025 zijn er ca. 10 risicolocaties naar voren gekomen, waar we maatregelen nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het gaat hierbij om kleinschalige maatregelen, zoals snelheids-remmende maatregelen, attentie verhogende markeringen, het veiliger maken van oversteken en het optisch versmallen van de weg.

Maatregelen binnen dit thema:
- Aanpassing risicolocaties
- Handhaving GOW30
- Opstellen evaluatierapport 30 kilometer in de stad

“Ongeveer 60% van de Amsterdammers zegt blij te zijn met de nieuwe maximum snelheid.”



4. Veilig en uitnodigend voor voetgangers



Voetgangers moeten zich comfortabel en veilig kunnen verplaatsen door onze stad. Dat betekent in de eerste plaats dat de voetganger in Amsterdam voldoende ruimte nodig heeft. Met name daar waar het drukker wordt, de stoepen smal zijn, obstakels voorkomen en infranetwerken samenkomen.

4.1 Jaar van de voetganger

We zetten de voetganger in 2025 op verschillende momenten in het zonnetje, we vragen nog explicieter aandacht voor de positie van de voetganger en zoeken naar manieren om die te versterken. Dat betekent dat we zichtbaarder zullen communiceren wat het belang is van toegankelijke stoepen en veilig oversteken. Bij onderhoud en vervanging hebben we extra aandacht voor toegankelijke voetpaden en ruimte voor de voetganger. Bijvoorbeeld door deze vrij te maken van hinderlijk geparkeerde fietsen of andere obstakels. Dit jaar zal samen worden vormgegeven met belangengroepen (o.a. voetgangersvereniging, cliëntenbelang, GGD, Sport en Bos, Nationaal Masterplan Lopen).

Maatregelen binnen dit thema:

- Uitvoering Jaar van de Voetganger 2025
- Zichtbaarder communiceren over het belang van toegankelijke stoepen en veilige oversteken
- Bij onderhoud en vervanging extra aandacht voor toegankelijke voetpaden en ruimte voor de voetganger

4.2 Voetgangersknelpunten oplossen

Zebrapaden: nut en noodzaak?

De Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA) heeft geconstateerd dat er de afgelopen jaren in Amsterdam meerdere ernstige en/of dodelijke ongevallen hebben plaatsgevonden op vrijliggende zebrapaden die niet bij kruisingen liggen, maar halverwege de straten. Ook is motie 070.24 ‘de weg is van de voetganger; verhoog zebrapaden’ aangenomen, van het raadslid Moeskops van D66 en het raadslid Van Pijpen van GroenLinks. Daarom zijn de Amsterdamse richtlijnen voor vrijliggende zebrapaden op wegvakken geactualiseerd. Bij de plaatsing of het veiliger maken van zebrapaden op gebiedsontsluitingswegen met een snelheidslimiet van 30 km/u geldt als uitgangspunt dat deze in principe op verhoogde plateaus worden aangelegd om de snelheid van het verkeer te remmen. Daarbij zijn ook de eisen voor de openbare verlichting op en rondom de oversteken geactualiseerd. Er wordt per locatie afgewogen of een verhoogd zebrapad wel mogelijk is, waarbij gekeken wordt naar de calamiteitenroutes, de nabijheid van een bocht, verlichting, helling of een andere oversteek. Hiermee krijgt de voetganger een veiligere en betere positie in het verkeer op deze plaatsen.



Verbetermaatregelen voor voetganger meenemen bij onderhoud en vervanging
In de gemeente werken we conform de USTOR-systematiek en voeren we werkzaamheden bij voorkeur uit als de materialen aan onderhoud en/of vervanging toe zijn. We verkennen de locaties waarbij dit het geval is en gaan proactief op zoek naar verbetermaatregelen. We kijken daarbij bijvoorbeeld naar het minimaliseren van objecten op de stoep: hoe kunnen we op een slimme manier borden, bewegwijzering, openbare verlichting en verkeersregelinstallaties en trammasten combineren om het aantal palen in de openbare ruimte te beperken? Maar we kijken ook, waar dat ruimtelijk inpasbaar, goedkoop en op draagvlak bij de omgeving kan rekenen, of het mogelijk is om de stoep te verbreden.

Maatregelen binnen dit thema:
- Uitvoeren nieuwe beleidsrichtlijnen veilige zebrapaden
- Verbetermaatregelen voor voetganger meenemen bij onderhoud en vervanging

4.3 Ruimte maken voor voetgangers

Op 28 juni 2023 heeft de gemeenteraad het beleidskader ‘Ruimte voor de Voetganger’ aangenomen. In dit kader wordt een onderscheid gemaakt tussen nieuwe en bestaande situaties. (Her)inrichtingen en integrale herverdelingsplannen zijn ‘nieuwe situaties’. Integrale herverdelingsplannen zijn plannen waarmee door herverdeling van de aanwezige ruimte, het verplaatsen van objecten of het wijzigen van de verkeerssituatie in een straat meer ruimte voor de voetganger gerealiseerd wordt. Straten/plekken waar de inrichting of ruimteverdeling niet wijzigt zijn ‘bestaande situaties’. Bij nieuwe situaties geldt een minimale doorloopruimte van 2,0 meter in rustige situaties en meer bij hogere voetgangersintensiteiten. In bestaande situaties blijven de huidige normen gelden voor de vrije doorloopruimte. Deze variëren per stadsdeel en zijn in de regel minder dan 2,0 meter.

Veel van de principes en uitgangspunten in het beleidskader zijn afhankelijk van handhaving en uitvoering. Op dit moment beperken veel objecten op de stoep de effectieve loopruimte voor voetgangers, zoals stoepborden, (deel)scooters en afval. Ook geparkeerde voertuigen en werkzaamheden (denk aan: steigers, bouwmaterialen) blokkeren de effectieve loopruimte op de stoep. Middels de motie 408.23 heeft de gemeenteraad het college van B&W verzocht om aan ondernemers, ondernemersverenigingen en andere partijen duidelijk te maken wat de regels zijn voor gebruik van de openbare ruimte.

Maatregelen binnen dit thema:
- Uitvoeren motie 408.23 (bekendheid geven bij ondernemers over regels doorloopruimte in het beleidskader ‘Ruimte voor de voetganger’)
- Ruimte maken voor voetgangers bij werkzaamheden
- Ruimte maken voor voetgangers bij herprofilering (en groot onderhoud)

4.4 Toegankelijkheid voor de voetganger

Stadsdeel Zuid heeft met ervaringsdeskundigen een inventarisatie gemaakt van knelpunten op het gebied van toegankelijkheid in de openbare ruimte. Daarbij heeft ook Onbeperkt West (lidorganisatie van Cliëntenbelang) met inventarisaties in andere delen van de stad knelpunten aangekaart. De knelpunten zijn generiek en divers van aard, bijvoorbeeld: hinderlijke objecten zoals terrassen, fietsen, straatmeubilair, bloempotten etc., problemen door werk in uitvoering en bereikbaarheid-, leefbaarheid-, veiligheid- en communicatie-maatregelen (BLVC-maatregelen), te smalle stoepen of een te beperkt vrij profiel, bestelbusjes of andere voertuigen die de stoep blokkeren, maar er kan ook gedacht worden aan grote fysieke barrières, zoals: hoofdwegen, water, spoor, etc.

Er wordt ingezet op het concreet aanpakken van knelpunten op straat. Een aantal mogelijkheden wordt als kansrijk gezien op korte termijn. In stadsdeel Zuid is een shortlist gemaakt van locaties die op korte termijn worden uitgevoerd. Waar mogelijk willen we onderzoeken of deze aanpak vanaf 2025 ook toepassen kan worden in andere delen van de stad.

Ook gaan we stadsbreed onderzoeken of we op een aantal drukke voetganger routes de verkeerslichten kunnen optimaliseren. Bijvoorbeeld door de oversteektijd comfortabeler te maken met meer groentijd of het knippergroen aan te passen. En onderzoeken we waar we geleidenlijnen bij oversteken en OV-haltes moeten optimaliseren, en waar mogelijk voeren we deze ook uit.

Maatregelen binnen dit thema:

- Uitgangspunt is dat er in 2025 ca. 10 oversteekplaatsen aangepakt worden
- Onderzoeken waar we geleidenlijnen bij oversteken en OV-haltes moeten optimaliseren, en waar mogelijk ook uitvoeren
- Verbeteren knelpunten toegankelijkheid in de openbare ruimte in stadsdeel Zuid
- Leren van de aanpak van concrete toegankelijkheidsproblemen in Stadsdeel Zuid en onderzoeken of deze aanpak ook in andere stadsdelen toegepast kunnen worden
- Onderzoek naar optimaliseren verkeerslichten op drukke voetganger routes

“De voetganger echt op 1, daar werken we aan in het Jaar van de voetganger.”



5. Veilig en uitnodigend voor fietsers



Voor verbetering in verkeersveiligheid en de kwaliteit van het fietsnetwerk is onze ambitie dat fietsers in Amsterdam hun bestemming via directe, veilige, comfortabele en herkenbare routes bereiken. Daarmee willen we bereiken dat fietsers tevreden zijn over de kwaliteit van het Amsterdamse fietsnetwerk en zich veilig voelen op de fiets. De realisatie van de route tussen het Mr Visserplein en het IJ, de SportAs en op termijn de tweede fietsring (Ceintuurbaan – Frederik Hendrikstraat) zijn voorbeelden van fietsroutes waar de capaciteit, de veiligheid en het comfort van het fietsnetwerk worden vergroot. Daarnaast geven we bij wegwerkzaamheden de routering en veiligheid van fietsers (en voetgangers) bijzondere aandacht.

5.1 Fietsknelpunten oplossen

In Amsterdam zijn er verschillende fietsknelpunten die de doorstroming en veiligheid van fietsers belemmeren. Een belangrijk knelpunt is de combinatie van drukte en smalle fietspaden. De groei van het aantal fietsers gaat niet altijd hand in hand met de beschikbaarheid van ruimte. Ook staan er regelmatig opstoppingen bij kruispunten. De stad is bezig met het verbeteren van de infrastructuur door bijvoorbeeld fietspaden waar mogelijk te verbreden, en bekijkt ook een aantal kruispunten om daar de opstelruimte voor de fietser te vergroten om zo de veiligheid te vergroten. Daarbij kunnen wortelopdruk en losliggende tegels zorgen voor een verminderde fietservaring, of zelfs, in het ergste geval, leiden tot een eenzijdig ongeval.

Veiligheid.nl gaat aan de hand van ambulancedata onderzoeken waar de meeste fietsongevallen gebeuren. De oplevering van deze rapportage is in Q1 2025 en aan de hand daarvan zal er een aanpak ontwikkeld worden om deze locaties aan te pakken. Ook ervaren fietsers vaak veel sociale onveiligheid, bijvoorbeeld in fiets-/voetonderdoorgangen. In 2024 is gestart met het maken van een menukaart om fiets- en voetgangersonderdoorgangen in Zuidoost sociaal veiliger te maken. De menukaart, die begin 2025 wordt afgerond, bevat maatregelen die binnen twee jaar uitgevoerd kunnen worden. Het Mobiliteitsplan Zuidoostflank gaat bij de onderdoorgangen van Stations Strandvliet, Bullewijk en Holendrecht met haar eigen middelen met de menukaart aan de slag.

Het UVP onderzoekt binnen andere stadsdelen de mogelijkheden van hoe de menukaart kan worden toegepast.



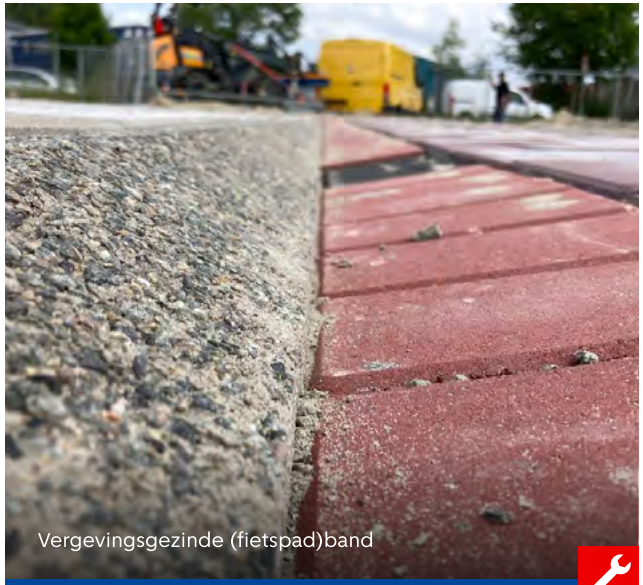
Maatregelen binnen dit thema:

- Veiligere fietsoversteken / meer opstelruimte voor fietsers realiseren
- Meenemen achterstallig onderhoud bij groot onderhoud
- Omzetten tegels naar asfalt bij onderhoud, vervanging of gebiedsontwikkeling
- Aan de hand van onderzoek naar hotspots voor fietsongevallen een risicolocatie-aanpak ontwikkelen
- Afronden menukaart Sociale onveiligheid bij fietstunnels/voetonderdoorgangen in Zuidoost en kijken naar toepassing hiervan in andere stadsdelen

5.2 Ruimte maken voor de fietser

De fiets is een steeds populairder vervoersmiddel in de stad en het gebruik ervan wordt ook gestimuleerd. Dat vraagt ook wat van het fietsnetwerk. Bij herprofileringen worden er waar mogelijk brede(re) fietsroutes gecreëerd en passen we “vergevings-gezinde” banden toe tussen fietspad en trottoir. Vanaf juni 2024 wordt in Amsterdam gewerkt met een vergevingsgezinde (schuine) fietspadband, in plaats van een haakse fietspadband, als scheiding tussen vrijliggend fietspad en trottoir. Dit verkleint de kans op eenzijdige ongevallen. Bij groot onderhoud worden verbeteringen van de infrastructuur zo goed mogelijk meegenomen binnen de kaders van het project (USTOR). Routes op het groennet worden voor fietsen verbeterd als er groot onderhoud plaats vindt.

Indien nodig leggen we nieuwe verbindingen aan voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woon- en werkgebieden, of we adviseren de betreffende gebiedsontwikkelingsprojecten (via de Mobiliteitsplannen). Ook zijn er een aantal regionale fietsroutes in opkomst die nieuwe gebieden met elkaar verbinden, bv. Gaasperplaspad (verbindingsroute Zuid-Oost en Weesp), waarbij onderzocht wordt hoe en of deze gerealiseerd kunnen worden.



Vergevingsgezinde (fietspad)band

Maatregelen binnen dit thema:

- Ruimte maken voor fietsers (Amsteldijk, Ringdijk, Sloterkade)
- Aanleggen nieuwe verbindingen/ ontbrekende schakels
- Aanleggen bredere routes bij herprofileringen en groot onderhoud
- Bijdrage leveren aan het onderzoeken van de regionale fietsroutes VRA
- Aanpakken groennet (i.c.m. groot onderhoud)

5.3 Snelheidsverschillen op het fietspad en op drukke plekken

Amsterdam beschikt over een uitgebreid fietsnetwerk, dat een bijdrage heeft geleverd aan de populariteit van de fiets in de stad. De keerzijde daarvan is, zeker sinds de opkomst van de e-bike, de drukte op de vaak smalle fietspaden en de toenemende verschillen in snelheid en gewicht tussen de verschillende voertuigen.

Steeds meer (snelle) fietsers gebruiken prettige autoluwe fietsroutes/routes met weinig verkeers-lichten door parken of langs het water. Deze leveren snelheidswinst op, maar het zijn vaak de routes waar juist ook gewandeld en gerecreëerd wordt. Zeker met het oog op de toegenomen snelheid van (elektrische) fietsen kan dit gevaarlijke situaties opleveren. In 2025 gaan we de aanpak “matig uw snelheid” uitrollen op dit soort locaties.

In 2024 is middels een pilot onderzocht of de drukte op het fietspad kan worden verminderd door snelle fietsers de keuzemogelijkheid te bieden om de rijbaan te gebruiken, of om 20 km/u op het fietspad te fietsen. De pilot is geëvalueerd en er wordt gekeken welke vervolgstappen hierop genomen kunnen worden.

De Rijksoverheid werkt ondertussen aan de technische veiligheid van nieuwe typen lichte elektrische voertuigen (LEV’s) met het nationale LEV-kader (in ontwikkeling). Samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verkennen we vier nieuwe mogelijke pilotprojecten waarmee snelheid- en massaverschillen op het fietspad en het voetpad moeten worden verkleind. We verkennen

pilots met de plek op de weg van vrachtfietsen, maximumsnelheid op het fietspad, adviessnelheden in parken en drukke locaties, en een mogelijk verbod op LEV's in voetgangersgebieden. Doel is om in de praktijk te testen of deze maatregelen effectief kunnen zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Maatregelen binnen dit thema:
- Nemen vervolgstappen pilot 'snelle fietsers naar de rijbaan' (30-20km)
- Verkennen nieuwe pilots lokaal maatwerk elektrische fietsen
- Uitvoeren aanpak snelle fietsers in parken; "matig uw snelheid"



5.4 Fietsparkeren in de openbare ruimte

De fietsparkeeropgave wordt opgepakt met focus op de specifieke behoefte op straat en in de buurt. Zo werken we met een buurtgerichte aanpak, waarbij breder wordt gekeken naar de behoefte in de gehele buurt, in plaats van alleen naar de directe omgeving van de fietsparkeerknelpunten. In de Stadsdelen Noord, Zuidoost, Nieuw-West en Stadsgebied Weesp ligt de nadruk op het actief uitbreiden van fietsparkeervoorzieningen ten behoeve van het stimuleren van deze actieve, ruimtebesparende en uitstootvrije vorm van vervoer. Ook werken we aan het verbeteren van de aansluiting van het fietsvervoer op bestaande OV-verbindingen. Binnen de Ring A10 (m.u.v. Noord) zullen we ons vooral bezig houden met advisering over het faciliteren van fietsparkeren en hoe de overlast op de stoepen te verminderen en de toegankelijkheid te verbeteren. De ruimte kan veelal gevonden worden door het opheffen van autoparkeerplaatsen voor extra fiets- en scooterparkeren, maar óók door de bestaande fietsparkeervoorzieningen beter te gebruiken.

Door de groei van het aantal fietsen, de toename van het segment duurdere fietsen én om de kans op diefstal te verminderen, groeit de vraag naar veilige fietsparkeervoorzieningen. Die fietsparkeervoorzieningen moeten waar mogelijk ruimte bieden voor het parkeren van het groeiende aantal en de diversiteit aan afmetingen van voertuigen. Tegelijkertijd moeten we voorkomen dat de vele geparkeerde fietsen de veiligheid, toegankelijkheid en kwaliteit van de openbare ruimte verder onder druk zet.

In Amsterdam wordt daarom voortdurend gewerkt aan het verbeteren en inpassen van voldoende fietsparkeervoorzieningen. We zetten in op zo weinig mogelijk (langdurig) ongebruikte fietsen in de voorzieningen. In samenwerking met Toezicht & Handhaving Openbare Ruimte (THOR) is er gestart met een nieuwe werkwijze voor het wegknippen van wrakfietsen, zodat er sneller meer ruimte vrij komt in bestaande voorzieningen. Op plekken in de stad met weinig ruimte zoeken we naar een goede balans tussen meer fietsparkeervoorzieningen én voldoende ruimte op de stoep voor voetgangers. In onderhouds- of vervangingsopgaven adviseren we om het benodigde aantal voorzieningen bij te plaatsen zodat bij oplevering van de straat of buurt het fietsparkeren direct op orde is en de stoepen goed toegankelijk zijn. Succesvolle werkwijzen om het juiste fietsparkeergedrag te stimuleren en de overlast op drukke locaties te verminderen, zetten we in 2025 voort. Denk hierbij aan (grond)communicatiemiddelen, zoals tijdelijke prints. Daarbij zijn er incidentele gelden beschikbaar gekomen om extra in te zetten op het weghalen van fietswrakken én verwaarloosde fietsen. Hierdoor kunnen de fietsers hun fietsen meer in de rekken plaatsen, wat foutparkeren ontmoedigt en de vrije doorloopruimte op het trottoir bevordert.

Maatregelen binnen dit thema:
- Uitbreiden locaties fietsparkeren op straat (buurtaanpak buiten de Ring)
- Verwijderen fietswrakken en verwaarloosde fietsen

5.5 Fietsenstallingen bij OV-locaties

We werken verder aan de voorbereiding voor alle grote projecten van de realisatie van nieuwe fietsparkeervoorzieningen bij de NS-stations.

Locatie	Aantal	Verwachte Oplevering
Uitbreiding stalling Bijlmer Arena	1400 nieuwe plekken	2027/2028
Uitbreiding Centraal Station Ooststalling	6500 nieuwe plekken	2030
Amstel westzijde	5000 nieuwe plekken	2028-2030
Station Zuid / Zuidasdok	Brittenpassage met 2000 nieuwe plekken	2026

Bij station Weesp is in 2024 de fietsparkeercapaciteit aan de noordzijde van het station met 220 plekken uitgebreid. Voor fietsparkeren bij station Muiderpoort zijn een haalbaarheidsstudie fietsparkeren en een ambitiedocument stationsomgeving opgeleverd en in 2025 wordt verder onderzoek gedaan naar de kosten en haalbaarheid van een fietsparkeer-oplossing voor 3000 plekken. Uitbreiding op andere stallingen wordt waar mogelijk na 2030 gerealiseerd. Er wordt ook gewerkt aan de uitbreiding van het aantal fiets-parkeerplekken bij metrostation Noorderpark (Fase 1 in 2024 afgerond en Fase 2 in 2025/2026).

Daarnaast wordt gewerkt aan fietsparkeren bij stations, waaronder Lelylaan (2900 nieuwe plekken, oplevering 2030), Sloterdijk L-kavel (2000 nieuwe plekken, oplevering 2027) en Duivendrecht (studiefase). Bij deze stations is het fietsparkeren onderdeel van een grotere (gebieds)ontwikkeling.

De samenwerking voor stallingen bij NS Stations gebeurt onder de samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente, Vervoerregio Amsterdam (VRA), NS en ProRail. Deze wordt in 2025 herzien. Er wordt bovendien samen met partners gekeken naar hoe we in de toekomst met de toegankelijkheid van onze fietsenstallingen omgaan.

Maatregelen binnen dit thema:
- Adviseren fietsparkeren bij OV-stations
- Herzien samenwerkingsovereenkomst stallingen
- Meer aandacht voor toegankelijkheid fietsenstallingen bij OV-stations

"Door het vrijkomen van extra incidentele middelen kunnen we meer inzetten op het weghalen van fietswrakken én verwaarloosde fietsen."



6. Bewust mobiliteitsgedrag



6.1 Aanpak risicogedrag en risicodoelgroepen

Het effectief aanpakken van gevaarlijk verkeersgedrag in Amsterdam betekent kiezen voor oplossingen die passen bij de specifieke problemen en doelgroepen. We beïnvloeden verkeersgedrag naast infrastructurele maatregelen door middel van de inzet van campagnes, educatie en gedragsprojecten. Daarbij geldt handhaving als sluitstuk om gedrag te beïnvloeden.

De landelijke campagnes als MONO, BOB, Fietsverlicting Aan, E-bike, Onze Scholen Zijn Weer Begonnen en Snelheid rollen we op maat uit in de stad. En andere campagnes in samenwerking met de VRA, zoals de campagne 'met elkaar overweg', om verkeersdeelnemers meer rekening met elkaar te laten houden en het tegengaan van fout fietsgedrag. Bovendien worden ook samen met de VRA speciaal nieuwe campagnes voor Amsterdam ontwikkeld, zoals een gedragscampagne voor het tegengaan van fout fietsgedrag (het niet stoppen bij zebrapaden).

Oudere verkeersdeelnemers zijn een risicogroep in het verkeer. Ze zijn relatief vaak bij ongevallen betrokken. Recente cijfers van SWOV[8] tonen een toename in het aantal oudere verkeersslachtoffers in 2022. Ook in de jaren ervoor zien we een toename van ernstige en dodelijke verkeersongelukken bij ouderen. Dit hangt deels samen met de vergrijzing van de Nederlandse bevolking. De rijvaardigheden – zowel op de fiets als in de auto – nemen bij veel ouderen af. Het is belangrijk om ouderen bewust te maken van risico's (bv. ook het gebruik van geneesmiddelen in het verkeer) en handelingsperspectief te geven om risico's te verminderen. Met het programma Doortrappen zetten we in op bewustwording en verkeersveilig gedrag van seniore fietsers. Daarnaast bieden we een pakket verkeersopfriscursussen aan voor het veilig gebruik en bijhouden van de rijvaardigheid voor de auto. Ook het opfrissen van kennis van verkeersregels is onderdeel van de cursussen.

Ook jongeren en jongvolwassenen hebben een grotere kans op ongelukken. Ze mogen meer dan kinderen (autorijden, alcohol drinken), maar zijn nog relatief onervaren in het verkeer en vinden het lastiger om risico's in te schatten (onderzoek VRA, 2022). Afleiding en rijden onder invloed van alcohol en drugs zijn factoren die hier een rol in kunnen spelen.

Gedragsbeïnvloeding gebeurt ook door de inzet van smileys en wegkantradars, waarmee weggebruikers teruggekoppeld zien of ze te hard rijden en hun snelheid aanpassen.

Technologie biedt ook kansen om gedrag in het verkeer te beïnvloeden. Het aanbrengen van veranderingen aan de fysieke infrastructuur een kostbaar en langzaam proces. Adaptive speed governance (ASG) is een digitale oplossing voor e-bikes, gebaseerd op soevereine digitale infrastructuur. Met ASG kan de gemeente fietsers voorzien van locatie-specifieke informatie, zodat ze hun gedrag, kunnen aanpassen om de veiligheid te vergroten en fietservaring te verbeteren. ASG vereist geen veranderingen aan de fysieke infrastructuur en maakt lokale interventies mogelijk. In 2025 gaan we Adaptive Speed Governance (ASG) voor e-bikes verder testen in het Vondelpark. Het doel van deze test is om inzicht te krijgen in de langetermijneffecten van deze technologie op fietsgedrag en veiligheid.

Maatregelen binnen dit thema:

- Inzetten op vergroten verkeersveilig gedrag seniore weggebruikers door het aanbieden van opfriscursussen en het programma Doortrappen
- Inzetten smileys en wegkantradars
- Uitvoering vervolgpilot Adaptive Speed Governance e-bikes in Vondelpark
- Gedragscampagne tegengaan fout fietsgedrag (niet stoppen bij zebrapaden)

6.2 Educatie en bewustwording

Educatie en bewustwordingscampagnes spelen een belangrijke rol in de inspanningen van Amsterdam om de verkeersveiligheid te verbeteren. De gemeente Amsterdam biedt verkeerseducatie aan die specifiek gericht zijn op de behoeften van leerlingen van 0 tot 18 jaar, zowel op het kinderdagverblijf, het basis- als voortgezet onderwijs. Ons doel is om kinderen kennis en vaardigheden bij te brengen die ze nodig hebben om zelfstandige, verantwoordelijke en bewuste weggebruikers te worden. Door een stevige basis te leggen met verkeerseducatie, willen we hen in staat stellen om veilig en met vertrouwen deel te nemen aan het verkeer.

We ondersteunen ons Verkeerseducatieaanbod met de inzet van landelijke en plaatselijke campagnes als 'Onze Scholen Zijn Weer Begonnen' en 'De Week van het Verkeer'.

8 Rapport: de staat van verkeersveiligheid 2022



In 2025 besteden we ook extra aandacht aan jonge Amsterdammers op opgevoerde elektrische fietsen waaronder fatbikes. Het onderwerp fatbikes/e-bikes is ook onderdeel van het verkeerseducatiepakket dat wordt aangeboden aan middelbare scholen. Als gemeente maken we ons zorgen over de toename van (jonge) kinderen die veel te hard, onverzekerd en zonder helm door de stad rijden op (opgevoerde) elektrische fietsen en fatbikes. Als de fietsen opgevoerd worden, door ondersteuning te bieden boven de 25 km/u, meer vermogen dan 250 watt hebben of een gashendel waarbij niet nauwelijks getrapt hoeft te worden, dan zijn het juridisch feitelijk brom- of snorfietsen, zonder dat bestuurders zich in de praktijk houden aan de bijbehorende regels zoals een helmplicht, minimumleeftijd, verzekeringsplicht en rijbewijs. Strengere landelijke regels laten nog op zich wachten en de capaciteit voor handhaving is beperkt en moet afgewogen en verdeeld worden tussen verschillende doelen en thema's.

Maatregelen binnen dit thema:
- Uitvoeren verkeersveiligheidscampagnes
- Uitvoeren verkeerseducatie van 0-18 jaar
- Inzetten op bewustwording en regels van het gebruik van snelle elektrische fietsen, waaronder fatbikes onder jongeren

6.3 Fietsstimulering

Niet iedereen in Amsterdam durft, wil of kan kiezen voor de fiets. Dit heeft uiteenlopende oorzaken, zoals de drukte op de weg, onvoldoende fietsvaardigheid, geen fietsbeschikbaarheid of het ontbreken van een geschikte plek om de fiets te stallen. Om fietsen inclusief te maken en te houden neemt Amsterdam de nodige maatregelen. Iedereen die wíl fietsen en daartoe in staat is, zou geen barrière moeten voelen om het daadwerkelijk te doen.

Vooral in de stadsdelen Nieuw-West, Noord en Zuidoost wordt minder gefietst dan in andere stadsdelen. Inwoners van deze stadsdelen kiezen vaker dan andere Amsterdammers voor de auto of het OV. Daarom kiezen we ervoor om het fietsgebruik vooral hier te stimuleren. Binnen de aanpak van de schoolomgeving zijn verschillende maatregelen benoemd waarmee kinderen gestimuleerd worden om te fietsen. Daarnaast is een fietspositieve sociale omgeving belangrijk om kinderen te laten fietsen. Soms worden kinderen bijvoorbeeld van huis uit niet opgevoed met de fiets als vervoersmiddel. We zetten daarom extra in op het geven van fietslessen aan volwassen, zodat zij kinderen in hun omgeving ook weer kunnen inspireren. De deelnemers krijgen na afloop een opgeknapte fiets uit het fietsdepot. Dit laatste is wel afhankelijk van de beschikbaarheid van fietsen.
Om de fiets ook buiten de school te stimuleren wordt vooral ingezet op het fietsen naar sport. Amsterdam en de Vervoerregio hebben het kennisplatform Amsterdam Bike City opgericht. Op het platform delen en ontwikkelen zij kennis over het fietsen met nationale en internationale professionals. Het platform bestaat uit een website en een LinkedIn-groep en ontvangt daarnaast bezoekers die meer willen weten over het fietsen in de stad. Om kennis te delen tussen de gemeenten in de Vervoerregio en de gemeente Amsterdam worden ook fysieke bijeenkomsten georganiseerd over specifieke thema.

Maatregelen binnen dit thema:
- Stimuleren van fietsen naar sport (bijv. voetbaltraining of -wedstrijden)
- Inzet platform voor kennisdeling en innovatie: Amsterdam Bike City
- Aanbieden fietslessen voor volwassenen (donatie fietsen vanuit het fietsdepot)

6.4 Handhaving

Samen met de politie en het Openbaar Ministerie zet de gemeente handhaving in om veilig gedrag in het verkeer te bevorderen. Hieronder vallen ook de prioriteit op VARAS-activiteiten (veelplegers, afleiding, roodlichtnegatie, alcohol/drugs en snelheid). Ook blijven we handhaven op snelheid op de de GOW30-wegen.

Handhaving op overtredingen vindt plaats door de politie en de gemeentelijk handhavers; de buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's). Het Openbaar Ministerie gaat over de vervolging van overtreders en stelt kaders aan bijvoorbeeld het gebruik van flitspalen, flexflitsers en (MONO) camera's. Amsterdam wil meer bevoegdheden voor haar BOA's, te weten het zelfstandig verkeers-controles laten uitvoeren en flitspalen plaatsen.

Sinds 1 januari 2024 hebben boa's nieuwe bevoegdheden voor kleine overtredingen van (elektrische) fietsers en voetgangers. Boa's kunnen handhaven op:

- **Het voeren van geen of onjuiste fietsverlichting**
- **Het negeren van rood licht door fietsers en voetgangers**
- **Het handheld telefoongebruik door fietsers**

De inzet door boa's in de gebiedsteams op deze nieuwe bevoegdheden wordt per stadsdeel bekeken. Waar mogelijk wordt de inzet van boa's gekoppeld aan lopende campagnes over verkeersveiligheid.

Maatregelen binnen dit thema:

- Inzetten op verkeershandhaving op VARAS
- Inzetten op verkeershandhaving illegale voertuigen (o.a. opgevoerde fatbikes)
- Inzetten camerahandhaving brom- en snorfietsers
- Inzet boa handhavers op de nieuwe verkeersbevoegdheden per stadsdeel



7. Budget, monitoring en overzicht maatregelen





7.1 Budget uitvoeringsplan 2025

In totaal is er € **15,2 miljoen gemeentelijk budget**. Daar komt nog naar verwachting c.a. €7 miljoen VRA subsidiebijdrage bovenop (cofinanciering), en een Rijkssubsidie Verkeersveiligheid. Daarmee kunnen we dus meer maatregelen op straat realiseren voor hetzelfde gemeentelijke budget.

7.2 Monitoring

De voortgang van de uitvoering van de maatregelen uit dit uitvoeringsplan wordt gemonitord en daarover wordt in 2026 gerapporteerd. Daarnaast wordt in de tweejaarlijkse Fietstevredenheid monitor aandacht besteed aan fietsveiligheid. De evaluatie van 30 km/u in de stad verschijnt als losse rapportage in 2025.

Maatregelen binnen dit thema:

- Opstellen monitor Uitvoeringsplan, Verkeersveiligheid, voetganger, fiets
- Opstellen evaluatie van 30 km/u in de stad
- Opstellen Fietstevredenheidsonderzoek 2025

7.3 Overzicht maatregelen

Nummer	Hoofdstuk	Maatregel
	3.1 Aanpak Blackpots, protocol ernstig/dodelijk en dodehoekongevallen	
1		Inzetten Werkgroep Blackspots Amsterdam
2		Veiliger maken van blackspots (veilige kruispunten en wegvakken)
3		Uitvoeren maatregelen Dode Hoek
4		Uitvoeren Protocol Ernstig en Protocol Dodelijk
	3.2 Infrastructurele Verkeersveiligheidmaatregelen (IVM)	
5		Veiliger maken van verkeersonveilige risicolocaties
	3.3 Veilige schoolomgevingen	
6		Schouwen op veilige schoolomgevingen
7		Aanleggen veilige schoolomgevingen
8		Aanleggen schoolstraten
9		Ondersteunen scholen met pakket van educatie- en fietsstimuleringsmaatregelen
10		Onderzoek optimaliseren roodtijd op schoolroutes
	3.4 GOW30-wegen	
11		Veiliger maken van risicolocaties
12		Handhaving GOW30
13		Opstellen evaluatierapport 30 kilometer in de stad

Nummer	Hoofdstuk	Maatregel
	4.1 Jaar van de voetganger	
14		Uitvoering jaar van de voetganger 2025
15		Zichtbaarder communiceren over het belang van toegankelijke stoepen en veilige oversteken
16		Bij onderhoud en vervanging extra aandacht voor toegankelijke voetpaden en ruimte voor de voetganger
	4.2 Voetgangersknelpunten oplossen	
17		Uitvoeren nieuwe beleidsrichtlijnen veilige zebrapaden
18		Verbetermaatregelen voor voetganger meenemen bij onderhoud en vervanging
	4.3 Ruimte maken voor voetgangers op de stoep	
19		Uitvoeren motie 408.23 (bekendheid geven bij ondernemers over regels doorloopruimte in het beleidskader 'Ruimte voor de voetganger')
20		Ruimte maken voor voetgangers bij werkzaamheden
21		Ruimte maken voor voetgangers bij herprofilering (en groot onderhoud)
	4.4 Toegankelijkheid voor de voetganger	
22		Aanpakken aantal oversteekplaatsen
23		Onderzoeken waar we geleidelijnen moeten optimaliseren bij oversteken en OV haltes, en waar mogelijk uitvoeren
24		Verbeteren knelpunten toegankelijkheid in de openbare ruimte in 2024/2025 in stadsdeel Zuid
25		Leren van de aanpak van concrete toegankelijkheidsproblemen in Stadsdeel Zuid en onderzoeken of deze aanpak ook in andere stadsdelen toegepast kunnen worden
26		Onderzoek naar optimaliseren verkeerslichten op drukke voetganger routes

Nummer	Hoofdstuk	Maatregel
	5.1 Fietsknelpunten oplossen	
27		Veiliger maken fietsoversteken / meer opstelruimte voor fietsers realiseren
28		Meenemen achterstallig onderhoud bij groot onderhoud
29		Aan de hand van onderzoek naar hotspots voor fietsongevallen een risicolocatie-aanpak ontwikkelen.
30		Afronden menukaart Sociale onveiligheid bij fietstunnels/voetonderdoorgangen in Zuidoost en kijken naar toepassing hiervan in andere stadsdelen
31		Omzetten tegels naar asfalt bij onderhoud, vervanging of gebiedsontwikkeling
	5.2 Ruimte maken voor de fietser	
32		Ruimte maken voor fietsers (Amsteldijk, Ringdijk, Sloterkade)
33		Aanleggen nieuwe verbindingen/ontbrekende schakels
34		Aanleggen bredere routes bij herprofileringen en groot onderhoud
35		Bijdrage leveren aan de onderzoeken van de regionale fietsroutes VRA
36		Adviseren groennet (i.c.m. groot onderhoud)
	5.3 Snelheidsverschillen op het fietspad en op drukke plekken	
37		Nemen vervolgstappen pilot 'snelle fietser naar de rijbaan' (30-20 km)
38		Verkennen nieuwe pilots lokaal maatwerk elektrische fietsen
39		Uitvoeren aanpak snelle fietsers in parken: "matig uw snelheid"
	5.4 Fietsparkeren in de openbare ruimte	
40		Uitbreiden locaties fietsparkeren op straat (buurtaanpak buiten de Ring)
41		Verwijderen fietswrakken en verwaarloosde fietsen

Nummer	Hoofdstuk	Maatregel
	5.5 Fietsenstalling bij OV-locaties	
42		Adviseren fietsparkeren bij OV-stations
43		Herzien samenwerkingsovereenkomst stallingen
44		Meer aandacht voor toegankelijkheid fietsenstallingen bij OV-stations
	6.1 Aanpak risicogedrag en risicodoelgroepen	
45		Inzetten op vergroten verkeersveilig gedrag seniore weggebruikers door het aanbieden van opfriscursussen en het programma Doortrappen
46		Inzetten smileys en wegkantradars
47		Uitvoering vervolgpilot Adaptive Speed Governance e-bikes in Vondelpark
48		Gedragscampagne tegengaan fout fietsgedrag (niet stoppen bij zebrapaden)
	6.2 Educatie en bewustwording	
49		Uitvoeren verkeersveiligheidscampagnes
50		Uitvoeren verkeerseducatie 0-18 jaar
51		Inzetten op bewustwording en regels van het gebruik van snelle elektrische fietsen, waaronder fatbikes onder jongeren
	6.3 Fietsstimulering	
52		Stimuleren van fietsen naar sport (bijv. voetbaltraining of wedstrijden)
53		Inzet platform voor kennisdeling en innovatie: Amsterdam Bike City
54		Aanbieden fietslessen voor volwassenen (donatie fietsen vanuit het fietsdepot)
	6.4 Handhaving	
55		Inzetten op verkeershandhaving op VARAS

Nummer	Hoofdstuk	Maatregel
56		Inzetten op verkeershandhaving illegale voertuitgen (o.a. opgevoerde fatbikes)
57		Inzetten vaste/flex flitspalen om te handhaven op rood licht, snelheid, MONO en GOW30
58		Inzetten camerahandhaving brom- en snorfietsers
59		Inzet boa handhavers op de nieuwe verkeersbevoegdheden per stadsdeel
	7.2 Monitor	
60		Opstellen monitor UVP
61		Fietstevredenheidonderzoek 2025
62		De evaluatie van 30 km/u in d stad verschijnt als losse rapportage in 2025

Colofon

Tekst en redactie
Gemeente Amsterdam,
Verkeer en Openbare Ruimte
Sietze Faber, Wiebe van der Veen, Fenna Bastiaansen, Aafke Verbeek, Fjodor Molenaar, Ruben Zeegers en het Programmateam Veilig Lopen en Fietsen

Vormgeving
Ontwerpwerk

Fotografie
Beeldbank gemeente Amsterdam
o.a. Edwin van Eis

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

Twitter
@verkeer020 / @FietsAmsterdam / @AmsterdamNL

Facebook
Gemeente Amsterdam / Fiets Amsterdam

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