Gemeente Amsterdam

Stadsdeelcommissie Nieuw-West
Beantwoording schriftelijke vragen

Aan:	De leden van de stadsdeelcommissie van Amsterdam Nieuw-West
Datum	30 september 2025
Portefeuille(s)	Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Portefeuillehouder(s):	Nazmi Türkkol
Behandeld door	Gebiedspool Nieuw-West
Onderwerp	Beantwoording schriftelijke vragen van het lid Daher (PvdA) inzake het gevaar bij de kruising Meer en Vaart ter hoogte van Geer Ban

Geachte leden van de stadsdeelcommissie,

Op 11 augustus heeft het dagelijks bestuur schriftelijke vragen ontvangen van het lid Daher (PvdA) inzake het gevaar bij de kruising Meer en Vaart ter hoogte van Geer Ban. Het dagelijks bestuur kan de gestelde vragen als volgt beantwoorden.

Noot vooraf: De kruising Meer en Vaart/ Geer Ban bestaat niet. Na afstemming met lid Daher is duidelijk geworden dat het hier gaat om de kruising van de Meer en Vaart en Landzicht, dus daar is de beantwoording op gericht.

A. Probleemmelding & Ervaringen:

   a. "Uit onze eigen observatie en gesprekken met omwonenden blijkt dat er op de kruising Meer en Vaart/ Geer Ban in Osdorp met grote regelmaat (gemiddeld minstens één keer per maand) ongevallen plaatsvinden, vaak tussen auto's die linksaf willen slaan (met name van Meer en Vaart af komend richting Geer Ban?) en recht doorgaand verkeer met name bussen 61 & 369 en Taxi's, op Meer en Vaart. Klopt dit beeld met de ongevallencijfers die de gemeente bijhoudt voor deze kruising?"

      Nee, dit beeld komt niet overeen met de bij ons bekende cijfers. De kruising Meer en Vaart/Landzicht staat niet bekend als een blackspotlocatie. Volgens de ongevallenregistratie zijn hier sinds 2019 zeven ongevallen geregistreerd.

   b. "Wij maken ons ernstig zorgen over de verkeersveiligheid op deze kruising. Ervaring leert dat het voor bestuurders die linksaf willen slaan vaak moeilijk is om het recht doorgaande verkeer op Meer en Vaart goed in te schatten, met name de snelheid en afstand van naderende bussen en taxi's. Wordt dit specifieke risico ook door de gemeente onderkend?"

      Dit is inderdaad een risico op deze kruising, omdat deze niet met verkeerslichten is geregeld. Bestuurders moeten dus extra goed opletten of zij veilig kunnen afslaan. Dit geldt overigens ook voor veel andere kruisingen in Amsterdam.

Bestuurders die vanuit zuidelijke richting van Meer en Vaart afslaan richting Landzicht moeten rekening houden met de rijbanen voor zowel openbaar vervoer, auto's als fietsers. De weginrichting is echter zo vormgegeven dat automobilisten de tijd hebben om goed te kijken voordat zij afslaan, zonder daarbij het achteropkomend verkeer te hinderen, dankzij het linksafvak. Ook de zichtlijnen zijn in orde.
Bestuurders die vanuit noordelijke richting van Meer en Vaart afslaan naar Landzicht hebben op de op- en afrit voldoende ruimte om stil te staan en goed te kijken of er fietsers aankomen. Voor bestuurders die vanaf Landzicht afslaan naar Meer en Vaart geldt hetzelfde in omgekeerde richting.

c. "Zijn er bij de gemeente meldingen binnengekomen over ongevallen of gevaarlijke situaties op deze kruising, specifiek gerelateerd aan het links afslaan en het inschatten van recht doorgaand verkeer?"

Nee, hierover zijn voor zover bekend geen specifieke meldingen of klachten binnengekomen. Ook bij de gebiedsmakelaar en de gebiedsbeheerder van dat gebied is deze kruising niet bekend als een plek die inwoners als verkeersgevaarlijk ervaren.

De gegevens over de geregistreerde ongevallen zijn niet zo gedetailleerd dat hieruit kan worden afgeleid in hoeverre deze specifiek gerelateerd zijn aan het links afslaan en het inschatten van rechtdoorgaand verkeer.

B. Oorzaken & Analyse:

a. "De indruk bestaat dat de huidige verkeersinrichting en bebording onvoldoende waarschuwt voor het risico van conflicten tussen links afslaand en recht doorgaand verkeer, met name de hoge snelheid en het volume van het verkeer met name bussen, politieauto's, ambulances, brandweerauto's en taxi's op Meer en Vaart. Heeft de gemeente recent een verkeersveiligheidsanalyse (VVA) of conflictobservatie uitgevoerd op deze kruising om de oorzaken van de ongevallen te identificeren?"

Nee.

b. "Wordt het gebrek aan goed zichtbare en duidelijke waarschuwingssignalen (zoals aanvullende bebording, markering op het wegdek, of dynamische lichtsignalering) voor bestuurders die linksaf willen slaan, gezien als een mogelijke factor bij deze ongevallen?"

Voor de geregistreerde ongevallen is deze analyse niet uitgevoerd, en het is achteraf niet meer mogelijk om hierover een conclusie te trekken.

c. "Is er onderzoek gedaan naar de zichtlijnen voor bestuurders die linksaf willen slaan vanaf Geer Ban richting het recht doorgaande verkeer op Meer en Vaart? Worden deze eventueel belemmerd?"

De zichtlijnen op deze kruising zijn in orde. Het blijft echter een kruising waar bestuurders goed moeten opletten vanwege de verschillende verkeersstromen die elkaar kruisen. Zie ook het antwoord op vraag A.-b.

C. Actie & Oplossingen:

a. "Welke concrete maatregelen overweegt of plant het Stadsdeel NW om de verkeersveiligheid op deze specifieke kruising (Meer en Vaart/ Geer Ban) te verbeteren, met name om het risico van conflicten bij het links afslaan te verminderen?"

Op dit moment overweegt het dagelijks bestuur geen concrete maatregelen..

b. "Worden maatregelen overwogen zoals:

i. Het plaatsen van duidelijker en beter zichtbare waarschuwingsborden (bijv. 'Gevaar! Kruisend verkeer' met pictogram) voor zowel het recht doorgaande als het afslaande verkeer?

De bebording en weginrichting voldoen aan de geldende eisen. Het extra plaatsen van waarschuwingsborden zonder juridische status kan soms helpen, maar werkt vaak juist averechts, omdat extra borden kunnen afleiden van het verkeer en zorgen voor drukte in de zichtlijnen. Op basis van de bekende meldingen, klachten en geregistreerde ongevallen heeft het dagelijks bestuur op dit moment geen indicatie dat extra waarschuwingsborden hier een verbetering zouden opleveren.

ii. Het aanbrengen van opvallende markeringen op het wegdek (bijv. 'Kijk uit - Kruisend verkeer' of schuine strepen) bij de afslaande stroken?

Hiervoor geldt dezelfde afweging als in het antwoord op de vorige vraag.

iii. Het optimaliseren van verkeerslichten (indien mogelijk) of het overwegen van verkeerslichten als deze er nu niet zijn?

Bij deze kruising zijn geen verkeerslichten en er wordt ook niet overwogen deze te plaatsen.

iv. Het aanpassen van de snelheidslimiet op het naderende deel van Meer en Vaart?

Bij de invoering van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur gold als uitgangspunt dat de stedelijke S-routes zoveel mogelijk 50 km/uur zouden blijven. Dat geldt ook voor de Meer en Vaart, als onderdeel van de S106. Voor het deel langs het Osdorpplein tot aan de Cornelis Lelylaan is een uitzondering gemaakt vanwege de drukte, de vele voetgangers en fietsers tussen Osdorpplein, de tram- en bushalte en de Sloterplas, en de ambitie om van het Osdorpplein een nieuw stadscentrum te maken. Op dit moment

is het niet in lijn met het stedelijk beleid om ook het noordelijke deel van de Meer en Vaart af te waarderen naar 30 km/uur.

v. Het fysiek herinrichten van de kruising om de zichtbaarheid te verbeteren of conflicten te verminderen?"

De openbare ruimte is hier nog relatief jong en in zeer goede staat. Een fysieke herinrichting van de kruising is daarom voorlopig niet aan de orde. In principe ontstaat er pas bij een eerstvolgend groot onderhoud gelegenheid om kleine verbeteringen door te voeren, mocht daar behoefte aan zijn. Alleen wanneer ongevalscijfers, klachten of meldingen daar aanleiding toe geven en de kruising als blackspot wordt aangemerkt, kan er op kortere termijn worden ingegrepen in de "nieuwe" openbare ruimte. Dat is op dit moment niet aan de orde.

c. "Hoe hoog staat het verbeteren van de veiligheid op deze kruising op de prioriteitenlijst van het Stadsdeel, gezien de frequentie van incidenten?"

Deze kruising is op dit moment niet opgenomen in de prioriteitenlijst.

d. "Is er een planning voor het uitvoeren van verbetermaatregelen op deze kruising? Zo ja, wat is de beoogde tijdlijn?"

Nee, zie ook het antwoord op C.-b.-v.

D. Verantwoordelijkheid & Communicatie:

a. "Welke afdeling binnen de gemeente Amsterdam is primair verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid en de inrichting van deze kruising (Meer en Vaart / Geer Ban)?"

Binnen de gemeente is het stadsdeelbestuur de juridische wegbeheerder (als een van de taken zoals vastgelegd in de verordening stadsdelen en stadsgebied Weesp 2022). Ambtelijk zijn meerdere directies betrokken bij de verkeersveiligheid en de inrichting van de openbare ruimte. Bij gebiedsontwikkelingen wordt de inrichting ontworpen en uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van Grond en Ontwikkeling, terwijl Ruimte en Duurzaamheid de (verkeers)ontwerpen verzorgt. Het langetermijnbeheer van de bestaande openbare ruimte ligt bij Verkeer en Openbare Ruimte, afdeling Stedelijk Beheer. Het dagelijks beheer is belegd bij Stadswerken.

Daarnaast heeft het stadsdeel een signalerende rol vanuit de gebiedsteams en de gebiedspool. Bij ernstige ongevallen, meldingen of klachten over verkeersveiligheid beoordeelt het Programma Veilig Lopen en Fietsen, waar ook de werkgroep Blackspots onder valt, samen met de genoemde gemeentelijke onderdelen of verbeteringen wenselijk zijn en op welke termijn deze kunnen worden gerealiseerd.

b. "Kunt u ons informeren over de ongevallenstatistieken van de afgelopen 2-3 jaar voor deze kruising? (Dit helpt om het probleem objectief te onderbouwen)."

Volgens de ongevallenregistratie zijn hier sinds 2019 zeven ongevallen geregistreerd: één in 2019, één in 2022, één in 2023, drie in 2024 en één in 2025. Hierbij waren geen dodelijke ongevallen. Vier ongevallen betroffen auto's of bestelauto's onderling, twee keer ging het om een bromfiets en een auto en één keer om een auto en een bus. De gemeten snelheden geven geen aanleiding tot zorg. In zuidelijke richting bedraagt de gemiddelde snelheid 36 km/uur en de V85 (de snelheid waar 85% van het verkeer onder blijft) 45 km/uur. In noordelijke richting zijn deze waarden respectievelijk 42 en 51 km/uur. Voor een weg met een maximumsnelheid van 50 km/uur zijn dit acceptabele waarden. Wel zijn in beide richtingen hoge pieksnelheden gemeten tot boven de 100 km/uur; dit kunnen echter ook nood- of hulpdiensten zijn geweest.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Namens het dagelijks bestuur van Amsterdam Nieuw-West,

Nazmi Türkkol
Portefeuillehouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit