



**Gemeente
Amsterdam**

14 maart 2019

Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA)

Rapportage quickscan ongeval met ernstige afloop

Locatie: Tussen Meer - Osdorperweg

Auteur:



Ruimte en Duurzaamheid

Team Openbare Ruimte en Verkeer

Opdrachtgever:

V&OR – Werkgroep Blackspots Amsterdam

Projectnummer: 63474

Algemene gegevens

Betreft

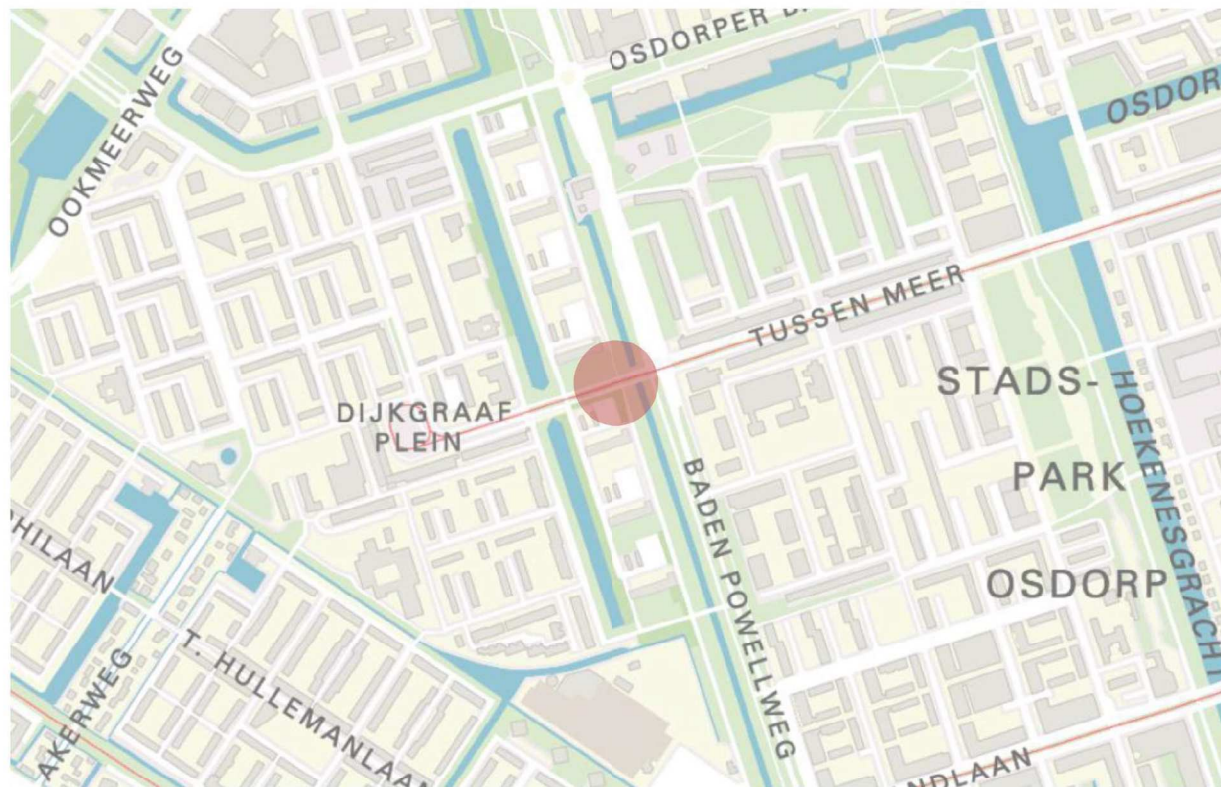
Op woensdag 09 januari 2019, omstreeks 15:29 uur vond er een ongeval plaats op het kruispunt Tussen Meer met de Osdorperweg.

Het betrof een aanrijding tussen een tram (lijn17) met een [REDACTED]. De tram reed op het tramspoor van Tussenmeer k.u.d.r.v. het Osdorperplein en g.i.d.r.v. het Dijkgraafplein. De [REDACTED] reed op het stukje vrijliggende fietspad langs Tussen Meer k.u.d.r.v. de Baden Powellweg en g.i.d.r.v. het fietspad de Osdorperweg zuid. Op de kruising van het fietspad van de Osdorperweg en Tussen Meer reed de [REDACTED] van de fiets de kruising over en zag de naderende tram over het hoofd. De [REDACTED] van de fiets [REDACTED] raakte hierbij zwaar gewond.

Op het moment van het ongeval was het licht en was het droog.

Op grond van de werkwijze zoals vastgelegd in het Protocol Afhandeling Verkeersongevallen Met Ernstige Afloop heeft de WBA (Werkgroep Blackspots Amsterdam) besloten tot het houden van een Quickscan. Dat wil zeggen dat er op basis van onderzoeksgegevens m.b.t. de verkeersveiligheid (voor zover voorhanden) en een schouw ter plaatse met een aantal deskundigen een analyse plaatsvindt van de verkeers(veiligheids)situatie en er tevens zo nodig aanbevelingen worden gedaan ter verbetering hiervan, met de nadruk op verbetering van de verkeersveiligheid.

Situatie



Figuur 1 – Overzicht



Figuur 2 – Ongevalssituatie.

Opmerking vooraf

Omdat op voorhand al was geconstateerd, dat de situatie zoals zich had voorgedaan op het kruispunt met de Osdorperweg óók betrekking kan hebben op de kruispunten met Langswater en Korte Water, is in dit geval - mede vanuit uniformiteitsoverwegingen - besloten om het gehele wegvak tussen Osdorperweg en Korte Water te beschouwen.

Verkeerssituatie

- Zie foto's bijlage 1.
- Tussen Meer is gecategoriseerd als Erftoegangsweg (30km/uur).
- De weg heeft volgens het Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam de status van Hoofdnet Fiets ten westen van de Osdorperweg en Plusnet Fiets ten oosten hiervan. Voorts is de weg Plusnet Tram en Hoofdnet Voetgangers.
- De Osdorperweg is Plusnet Fiets.
- Wegindeling Tussen Meer: van elkaar door middel van brede - in gras uitgevoerde - trambaan gescheiden rijbanen met gemengd verkeer; geen parkeervoorzieningen langs de weg. Ter weerszijden voetpaden.
- De weg wordt een aantal malen doorkruist door Osdorperweg, Langswater en Korte Water.
- De Osdorperweg is in gebruik als 2-richting fietspad; langs westzijde een voetpad à niveau.
- De voorrang op Tussen Meer is niet consequent geregeld. Conform het verkeersregime van Erftoegangswegen heeft op Tussen Meer alle verkeer van rechts voorrang (behalve op de tram).

Echter op het fietspad Osdorperweg staan B6-borden waardoor fietsers hier voorrang moeten verlenen aan verkeer op Tussen Meer; haaiantanden ontbreken evenwel.

- Alle doorsteken op de trambaan zijn voorzien van kruismarkering.

Blackspot/Redroute

- De straat staat niet geregistreerd als Redroute¹. De kruispunten evenmin als blackspot².

Ongevallengegevens

Zie bijlage 1.

- In de periode januari 2014 - december 2018 (5 jaar) zijn er op het wegvak tussen Osdorperweg en Korte Water 5 ongevallen geregistreerd, waarvan 3 met letsel. Hiervan 2 ongevallen met tram met letsel. Inclusief ongeval 9 januari 2019 totaal 3 ongevallen met tram met letsel.
- Vermeld kan worden dat alle ongevallen met tram zijn geregistreerd nadat de weg opnieuw is ingericht rond 2015/2016 waarbij gekozen is voor de huidige status van Erftoegangsweg (30km/uur).

Snelheid volgens Viastat

- De gemiddelde snelheid (V85) richting Dijkgraafplein ter hoogte van de Osdorperweg ligt rond de 37,5km/uur (pijl datum januari 2018). Maximaal gemeten snelheid 71 km/uur.
- Richting Baden Powellweg is de gemiddelde snelheid (V85) 34,5km/uur. Maximale snelheid 61km/uur.

Preventieve aanpak verkeersveiligheid lijn 17

- De Vervoerregio Amsterdam (VRA) heeft momenteel een pilot lopen voor preventieve aanpak verkeersveiligheid lijn 17.
- Uit de inventarisatie van knelpunten en een vorig jaar gehouden schouw was dit deel van Tussen Meer al in beeld om aan te pakken.
- Een aantal deelnemers van de werkgroep aanpak lijn 17 zijn daarom uitgenodigd en aanwezig bij de schouw.

Schouw

Moment

- Woensdag 30 januari 2019 09.30uur.

Aanwezig

- VOR/WBA – [REDACTED] (voorzitter)
- VOR/WBA – [REDACTED] (secretaris)
- R&D/WBA – [REDACTED] (verkeersontwerp en rapportage). Tevens betrokken bij aanpak verkeersveiligheid lijn 17
- VOR - Accounthouder Nieuw West - [REDACTED]
- SD Nieuw West - Programmasecretaris mobiliteit en wonen [REDACTED]
- R&D/SD Nieuw West - [REDACTED] (verkeersontwerp)
- GVB/ aanpak verkeersveiligheid lijn 17 - [REDACTED] (Opleiding trambestuurders)

¹ Een red route is een verkeersonveilig wegvak met 30 of meer ongevallen per kilometer over de laatste 3 jaar

² Blackspots betreffen kruispunten waar in drie jaar tijd 3 letselongevallen of meer plaats vinden.

- VRA/aanpak verkeersveiligheid lijn 17 - () (Expertise tramveiligheid)
- VRA/ aanpak verkeersveiligheid lijn 17 - () (Expertise verkeersveiligheid)
- MET - () (expertise railinfrastructuur)

Constateringen

- Zie foto's bijlage 2.
- Tijdens de schouw wordt er op het oog relatief hard gereden. De weg heeft middels bebording en markering op het wegdek een 30km-limiet. Het totale straatprofiel is echter breed en de tram heeft een vrije baan hetgeen in de beleving van weggebruikers mogelijk eerder beleefd wordt als een 50km-weg.
- Gezien het karakter van de weg (breed straatprofiel; tram gescheiden van auto) zijn de gemeten snelheden volgens Viasat (zie hierboven; V85 richting west 37,5km/uur; richting oost 34,5km/uur) niet verbazingwekkend, echter wel te hoog voor een 30km-straat.
- De relatief hoge snelheid wordt mogelijk mede veroorzaakt door de grote afstand (nagenoeg 140m) tussen de verkeersdrempels waarvan de remmende werking op het oog ook niet al te groot is. Op het oog zijn de drempels iets te laag aangelegd. Het stadsdeel is overigens al voornemens extra drempels aan te leggen.
- De snelheid van de tram is middels GPS-aansturing beperkt tot 35km/uur.
- De situatie met voorrang van rechts is momenteel niet geloofwaardig bij het fietspad Osdorperweg. Verkeer komend vanaf de Baden Powellweg ziet de aansluiting van de Osdorperweg net achter de brug makkelijk over het hoofd en gaat er - op grond van het 30km-regime - mogelijk vanuit dat fietsers voorrang hebben, terwijl de fietsers echter door eerdergenoemde B6-bebording geacht worden voorrang te verlenen. Verkeer op Tussen Meer richting Baden Powellweg is bij rood licht vooral bezig met afremmen en plaats maken op het opstelvak en bij groen/geel licht mogelijk nog wat vaart meerderen; fietsers van rechts worden hierdoor makkelijk over het hoofd gezien.
- De indruk is dat de voorrangsvraag voor verkeer van rechts minder speelt bij Langswater en Korte Water omdat je dan al wat meer in de luwte van het gebied zelf rijdt.
- Van rechts komend verkeer kan - mede door het niet altijd goed kennen van de verkeersregels - mogelijk het idee hebben dat het op Tussen Meer ook voorrang heeft op de tram.
- De kruismarkeringen op de trambaan vallen allen binnen het profiel van vrije ruimte (PVR) van de tram hetgeen afwijkt van de Leidraad CVC waarin het uitgangspunt is dat de kruismarkering altijd tot voorbij het PVR wordt aangebracht.
- Tussen rij- en trambaan is onvoldoende ruimte voor kruisend fietsverkeer; aan de noordzijde voldoet de ruimte nog krap aan; circa 1,80m buiten het PVR; aan de zuidzijde voldoet de ruimte echter totaal niet; circa 0,60m buiten het PVR.

Conclusie/aanbeveling

- Gezien de drie ongevallen met letsel met de tram in korte tijd sinds de nieuwe inrichting is het van belang de weg duurzaam veiliger in te richten.
- Dit door een combinatie van maatregelen waarbij de voorrang duidelijker geregeld wordt samen met aanpassingen in het profiel, met name door het toevoegen van verkeersdrempels, alle verkeersdrempels op de goede hoogte te brengen en voldoende afstand te creëren tussen rij- en trambaan voor kruisend fietsverkeer.

Maatregelen

Maatregelen korte termijn

- Het uitvoeren van een verkeerregeltechnisch onderzoek naar het inkorten van het linksafvak. Zie toelichting hieronder.

Actiehouder: WBA/R&D

Maatregelen middellange termijn

- Zie schetsontwerp bijlage 3.
- Voorop moet gezegd worden dat het uitgangspunt is dat de trammasten ter weerszijden van het wegprofiel op grond van kostenoverwegingen niet worden verplaatst. Gevolg hiervan is dat optimalisatie van de huidige situatie vooral hierdoor bepaald wordt.
- De oversteek bij de Osdorperweg wordt in verband met het voorgaande door middel van het toevoegen van haaiantanden op de reeds aanwezig B6-bebording uit de voorrang gehouden. Middels bebording als voorrangskruispunt krijgt de Tussen Meer hier voorrang.
- O.a. het linksafvak bij de Baden Powellweg wordt hiertoe met circa 10 meter ingekort.
- De opstelruimte tussen rij- en trambaan wordt bij alle doorsteken gedimensioneerd op fietsers. Gerekend vanaf het gehanteerde PVR voor de tram van 0,60m is uitgegaan van een maat van 2,50m op het meest brede deel. Het wegprofiel buigt ten gevolge van behoud van de trammasten bij alle doorsteken in en uit.
- Op alle doorsteken wordt kruismarkering aangebracht rekening houdend met het PVR voor de tram. In dit geval op de buitenrand van de reeds aanwezige trambaanplaten.
- De voorrang op de kruispunten met Langswater en Korte Water verandert op grond van éénduidige voorrangsregeling op het gehele wegvak. Beide kruispunten worden voorrangskruispunten met Tussen Meer in de voorrang.
- Overige maatregelen ter verbetering:
 - Verbeterde invoeging van fiets vanaf Baden Powellweg
 - Versmallen autodoorsteken tot wat nodig is
 - 30km-Verkeersdrempels aanbrengen direct voor de kruispunten en fietsoversteek Osdorperweg. Deze drempels conform CROW-norm op goede sinusvorm en hoogte aanleggen. Bestaande drempels verwijderen.
 - Oversteek bij tramhalte op plateau maken.
- **Actiehouder: WBA/IB**

Opmerking m.b.t. rijcurven vrachtauto

- In bijlage 3 (laatste blad) zijn de rijcurven weergegeven van een standaardvrachtauto op de aansluitingen met Langswater en Korte Water. De ruimte voor vrachtverkeer is - evenals de huidige situatie - krap. De praktijk leert echter dat rijcurven in werkelijkheid over het algemeen gunstiger zijn dan de rijcurven volgens de modellering.

Advies WVA m.b.t. inkorten linksafvak bij Baden Powellweg

- De WVA is op 14 maart - zonder doorrekening - akkoord gegaan met de inkorting van het linksafvak.
- Argumentatie.
Het betreft een veiligheidsingreep, waarbij alleen de opstelruimte linksaf voor een enkele auto wordt beperkt. De maatregel bevordert het afrijden van het verkeer vanaf het Dijksgraafplein weliswaar niet, maar dat is ook niet het doel.
- *Er zijn geen intensiteiten; de inkorting zorgt echter niet voor een onregelbaar kruispunt. Een doorrekening is - mede gezien de noodzaak van de ingreep - niet nodig.*

Advies CVC

....

Bijlage 1 - Foto's



Foto 1 - Doorsteek Osdorperweg gezien naar het zuiden



Foto 2 - Oversteek Osdorperweg gezien naar het zuiden. Bebording komt niet overeen met voorrangssituatie op het kruispunt.



Foto 3 - Fietspad Osdorperweg gezien naar het noorden



Foto 4 - Idem naar het zuiden



Foto 5 - Fietsinvoeging ten oosten van Osdorperweg



Foto 6 - Tussen Meer gezien naar het westen met verderop doorsteek Langswater



Foto 7 - Doorsteek Langswater gezien naar het oosten



Foto 8 - Tussen Meer gezien naar het westen met verderop doorsteek Korte Water



Foto 9 - Voetgangersoversteek ten westen van Korte Water

Bijlage 2 - Ongevallen

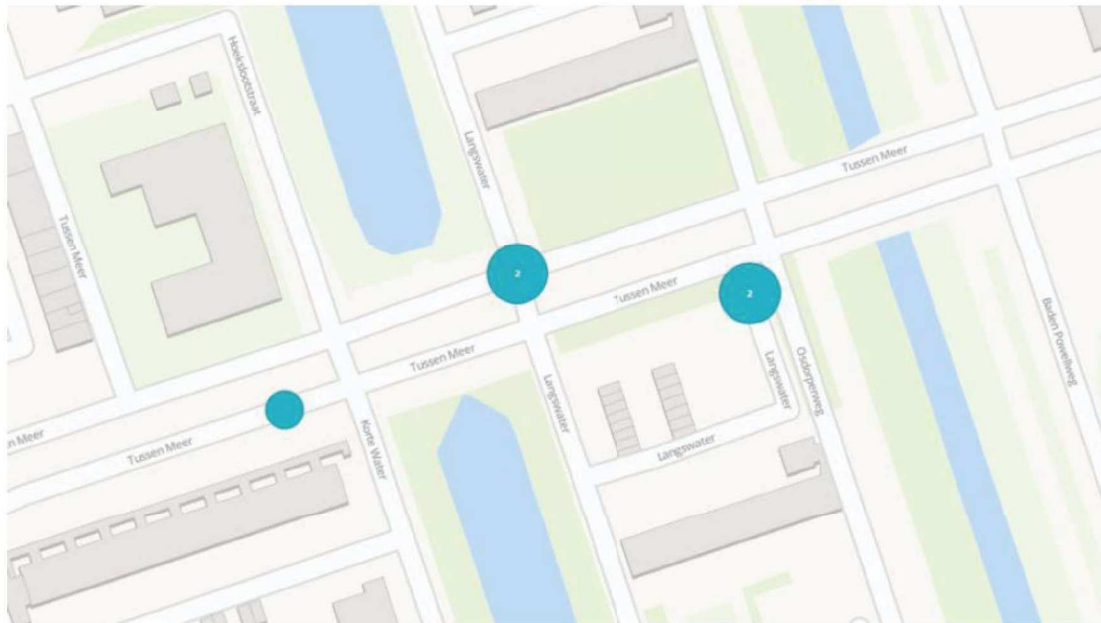
Tussen Meer tussen Korte Water en Osdorperweg periode januari 2014 - december 2018

Bron: Viastat

Totaal

Geregistreerde ongevallen volgens Viastat:

- 5 ongevallen, waarvan 3 met letsel. Hiervan 2 ongevallen met tram met letsel
- Inclusief ongeval 9 januari 2019 **3 ongevallen met tram met letsel.**
- Herprofilering rond 2015/2016



Bron: Viastat

Op/rondom kruispunt Korte Water

donderdag 19 juli 2018 12:59

De volgende omstandigheden waren van kracht: los voorwerp nl: tram met fiets (aard), daglicht (lichtgesteldheid), droog (weersgesteldheid), droog (wegdek toestand), rechte weg (wegsituatie), niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- **Trein/tram** bestuurder [REDACTED]
- **Fiets** bestuurder [REDACTED]
- Los voorwerp.

Melding AT5

Een [REDACTED] is vanmiddag door de brandweer bevrijd nadat zij klem kwam te zitten onder een tram. Rond een uur botste tram 17 met [REDACTED]. Dat gebeurde op Tussen Meer in Osdorp, ter hoogte van Korte Water. Volgens een woordvoerder van de politie is de fiets overreden, maar de [REDACTED] fietser zou niet zwaargewond zijn geraakt, maar zat wel klem. Rond half twee was zij bevrijd en werd ze overgebracht naar het ziekenhuis.

Op/rondom kruispunt Langswater

maandag 26 november 2018 7:59

De volgende omstandigheden waren van kracht: flank (aard), schemer (lichtgesteldheid), droog (weersgesteldheid), droog (wegdek toestand), kruispunt 4 takken (wegsituatie), overig asfalt (wegverharding), niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder [REDACTED]
- **Trein/tram** bestuurder [REDACTED]

Melding AT5

Een auto is vanochtend in botsing gekomen met een tram op Tussen Meer in Osdorp. De bestuurder van de auto raakte daarbij [REDACTED]. Dat gebeurde rond 8.00 uur. Meerdere brandweerwagens, ambulances en een traumateam werden opgeroepen. Volgens omstanders wilde de automobilist keren, maar zag [REDACTED] de tram over het hoofd. Die raakte de achterkant van haar auto. De [REDACTED] per ambulance naar het ziekenhuis overgebracht. De Verkeers Ongevallen Analyse (VOA) van de politie doet verder onderzoek naar het ongeval. De straat is daardoor afgezet.

woensdag 31 mei 2017 16:03.

De volgende omstandigheden waren van kracht: eenzijdig nl: gevallen (aard), daglicht (lichtgesteldheid), droog (weersgesteldheid), droog (wegdek toestand), kruispunt 4 takken (wegsituatie), klinkers (wegverharding), niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- **Fiets** bestuurder [REDACTED]

Op/rondom kruispunt fietspad Osdorperweg

zaterdag 3 juni 2017 18:47

De volgende omstandigheden waren van kracht: flank (aard), daglicht (lichtgesteldheid), droog (weersgesteldheid), droog (wegdek toestand), kruispunt 4 takken (wegsituatie), klinkers (wegverharding), niet brandend (wegverlichting).

De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Personenauto bestuurder [REDACTED]
- **Snorfiets** bestuurder [REDACTED]

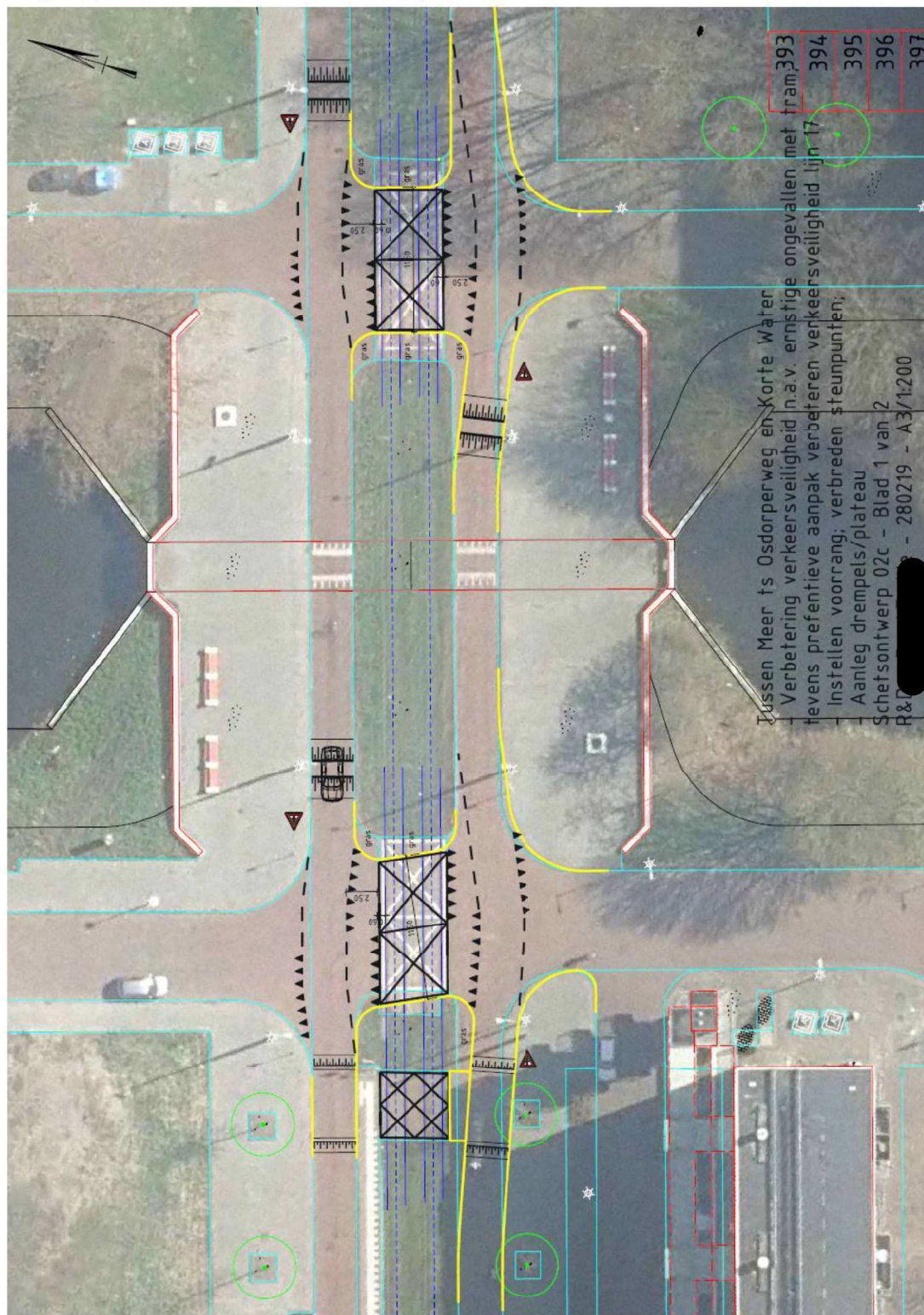
zaterdag 3 januari 2015 15:05

De volgende omstandigheden waren van kracht: flank (aard), daglicht (lichtgesteldheid), droog (weersgesteldheid), droog (wegdek toestand), kruispunt 4 takken (wegsituatie), overig asfalt (wegverharding), niet brandend (wegverlichting).

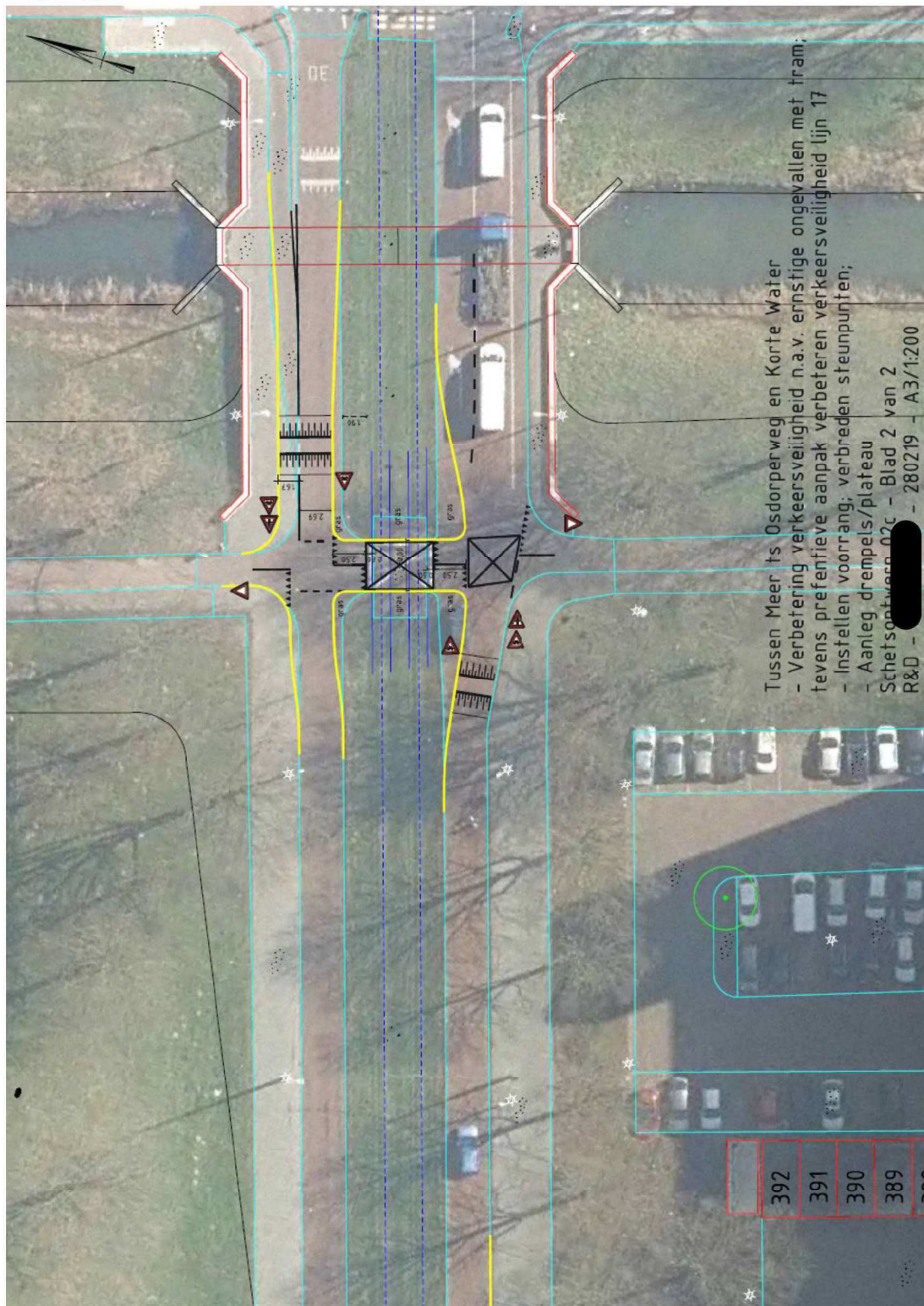
De volgende informatie is bekend van de betrokken partijen:

- Invalidenwagen bestuurder [REDACTED]

Bijlage 3 - Schetsontwerp blad 1



Bijlage 3 - Schetsontwerp blad 2



Bijlage 3 - Schetsontwerp blad 1 - rijcurven standaardvrachtauto

