



**Gemeente
Amsterdam**

Versie 1.0
1 december 2016

Evaluatie Pilot Sarphatistraat OV-fietsstraat

Team Onderzoek & Kennis

verkeersonderzoek@amsterdam.nl

Rapportnummer 150258

Inhoud

Samenvatting en conclusies	3
1. Inleiding.....	4
2. Onderzoeksaanpak.....	5
2.1 Uitgangspunten en indicatoren.....	5
2.2 Meetmethoden.....	6
3. Resultaten	9
3.1 Intensiteiten.....	9
3.2 Doorstroming	10
3.3 Verkeerveiligheid	11
3.4 Beleving.....	12

Samenvatting en conclusies

In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit zijn diverse maatregelen opgenomen om voetgangers en fietsers meer ruimte te geven in het centrumgebied. Eén van de maatregelen is 'de Binnenring (Marnixstraat-Weteringschans-Sarphatistraat) wordt OV en fietscorridor'. Door middel van een pilot zou moeten worden bepaald of met een herinrichting de gewenste effecten worden bereikt. Deze pilot is uitgevoerd in de Sarphatistraat, tussen het Alexanderplein en het Weesperplein. In juni 2016 is de straat ingericht als OV-fietsstraat. Door middel van een 0-meting (in de oude situatie) en een 1-meting (in de nieuwe situatie) is bekeken wat de effecten van de maatregelen zijn.

De doelstelling van de pilot is dat de Sarphatistraat een veilige, comfortabele en snelle route is voor fietsers en openbaar vervoer. Op basis van de vergelijking tussen de resultaten van de metingen vòòr de herinrichting van de Sarphatistraat (tussen Alexanderplein en Weesperplein) en de metingen van na de herinrichting kan worden geconcludeerd dat het grootste deel van de doelstellingen zijn behaald.

In de nieuwe situatie is het aantal fietsers in de Sarphatistraat aanzienlijk toegenomen en het aantal auto's afgenomen. Op de parallelle route Mauritskade is het aantal auto's toegenomen.

De gemiddelde rijsnelheid van fietsers is toegenomen en de rijsnelheid van auto's is afgenomen. De gemiddelde rijsnelheid van de tram is gelijk gebleven.

Op basis van de conflictmetingen is vastgesteld dat de nieuwe situatie voor fietsers niet onveiliger is geworden. Het beperkt aantal lichte conflicten dat is waargenomen geeft geen aanleiding om te concluderen dat de Sarphatistraat ingericht als OV-fietsstraat leidt tot onveiligheid.

Het overgrote deel (88%) van de ondervraagde fietsers vindt de inrichting als fietsstraat een verbetering ten opzichte van de oude situatie. Men ervaart de nieuwe inrichting als comfortabel (94%) en voelt zich veilig in het verkeer (82%). Voetgangers geven in meerderheid aan niet veel verschil te merken ten opzichte van de oude situatie. Buurtbewoners en ondernemers in de straat zijn over het algemeen ook positief over de nieuwe inrichting. Ruim tweederde van hen vindt het een verbetering ten opzichte van de oude situatie.

Op basis van deze resultaten kan de pilot als succesvol worden beschouwd. De getroffen maatregelen, het inrichten van deze route als OV-fietsstraat, hebben geleid tot de gewenste effecten. Daarmee lijkt er potentie te zijn om de huidige inrichting te behouden en de maatregelen verder uit te rollen in andere straten met dezelfde karakteristieken als dit gedeelte van de Sarphatistraat.

1. Inleiding

In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit zijn diverse maatregelen opgenomen om voetgangers en fietsers meer ruimte te geven in het centrumgebied. Eén van de maatregelen is 'de Binnenring (Marnixstraat-Weteringschans-Sarphatistraat) wordt OV en fietscorridor'. In de UAM staat hierover:

"De Binnenring wordt stap voor stap getransformeerd naar een hoogwaardige en veilige OV- en fietsroute. Hier krijgen de fietser en de tram ruim baan. De ambitie is om hier de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/uur, doorgaand autoverkeer te weren en deze route in te richten als een fietsboulevard."

Door middel van een pilot zou moeten worden bepaald of met een herinrichting de gewenste effecten worden bereikt. Deze pilot is uitgevoerd in de Sarphatistraat, tussen het Alexanderplein en het Weesperplein. De Sarphatistraat is een van de drukste fietsroutes van de stad. Op een gemiddelde werkdag passeren er ruim 17.000 fietsers per etmaal. Daarnaast rijden er 2 tramlijnen door de straat op een verhoogde trambaan (taxi's toegestaan), en is de straat toegankelijk voor autoverkeer.

In juni 2016 is de straat heringericht als OV-fietsstraat, waarbij de fietsstroken en autorijstroken zijn vervangen door volledig rood geasfalteerde rijbanen. De maximumsnelheid is verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u, er zijn (fietsvriendelijke) drempels aangelegd en er zijn borden met 'auto te gast' geplaatst. Op de verhoogde trambaan is de maximumsnelheid nog steeds 50 km/u.

De doelstelling van de pilot is dat de Sarphatistraat een veilige, comfortabele en snelle route is voor fietsers en openbaar vervoer. Team Onderzoek & Kennis heeft in opdracht van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit door middel van een evaluatieonderzoek onderzocht in hoeverre met de genomen maatregelen de gewenste effecten zijn bereikt.

2. Onderzoeksaanpak

2.1 Uitgangspunten en indicatoren

Uitgangspunt is dat de Sarphatistraat een veilige, comfortabele en sneller verbinding vormt voor de fiets en het OV. Voorafgaand aan de pilot heeft het projectteam van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit een aantal indicatoren met streefwaarden (of richtingen) opgesteld. De pilot wordt als succesvol beschouwd wanneer:

- *Intensiteiten*
 1. Het aantal fietsers op de Sarphatistraat is toegenomen of gelijk gebleven
 2. Het aantal auto's op de Sarphatistraat is afgenomen of gelijk gebleven
 3. Het aantal auto's op de Mauritskade is toegenomen
- *Doorstroming*
 4. De doorstroming (rijsnelheid) van de fiets is toegenomen of gelijk gebleven
 5. De doorstroming (rijsnelheid) van de auto is afgenomen
 6. De doorstroming (rijsnelheid) van de tram is niet afgenomen
- *Verkeersveiligheid*
 7. Het aantal conflicten is afgenomen of gelijk gebleven
- *Beleving*
 8. Minstens de helft van de ondervraagde fietsers de fietsstraat ervaart als een verbetering t.o.v. de oude situatie
 9. Minstens de helft van de ondervraagde fietsers de fietsstraat ervaart als comfortabel en veilig

Om het effect van de maatregelen te kunnen bepalen is het onderzoek uitgevoerd op twee momenten. Ruim voor de herinrichting is de oude situatie in beeld gebracht, de 0-meting (november 2015). Na de herinrichting in juni 2016, zijn in oktober 2016 de metingen herhaald, de 1-meting. Door de twee situaties te vergelijken kan het effect van de maatregelen worden bepaald.

De 0-meting heeft plaatsgevonden in de periode 5 t/m 16 november 2015. De 1-meting heeft plaatsgevonden in de periode 1 t/m 8 oktober 2016. Uitzondering hierop is het belevingsonderzoek, dat is alleen uitgevoerd in 2016, verspreid over de hele maand oktober (uitgezonderd de herfstvakantie).

De 1-meting is niet direct na de herinrichting uitgevoerd zodat men tijd heeft gehad aan de nieuwe situatie te wennen. Daarnaast vergroot het feit dat zowel de 0-meting als de 1-meting in het najaar zijn uitgevoerd de vergelijkbaarheid tussen de twee meetmomenten.

Uiteraard kunnen ook andere factoren dan de nieuwe inrichting van een straat verschillen tussen een 0- en een 1-meting verklaren (bijv. wegwerkzaamheden in directe omgeving of extreme weersomstandigheden). Voor zover bekend was hier in dit geval geen sprake van.

2.2 Meetmethoden

De metingen zijn uitgevoerd in 3 deelonderzoeken:

- intensiteitsmetingen en snelheidsmetingen (uitgevoerd door DU FEC)
- conflictobservaties (uitgevoerd door DTV)
- belevingsonderzoek (uitgevoerd door OIS)

2.2.1 Intensiteitsmetingen en snelheidsmetingen

Het in verkeersonderzoek gespecialiseerde bedrijf DU FEC heeft met een aantal verschillende technieken metingen uitgevoerd op diverse locaties in de Sarphatistraat en op de parallelroute Mauritskade (S100). Op het kaartje in figuur 1 zijn de onderzoekslocaties weergegeven.



Figuur 1 - Onderzoekslocaties

Kruispunttellingen (locatie 1 en 2)

Op donderdag tijdens de spitsperiodes (7:00-9:00 en 16:00-18:00) is het verkeer op locaties 1 en 2 geteld vanaf videobeeld. Per kwartier en per kruispuntrichting zijn de motorvoertuigen geteld in zeven categorieën (motoren, licht verkeer, bestelbussen, ongelede vrachtauto, gelede vrachtauto, bussen en overige motorvoertuigen). Daarnaast zijn per kruispuntrichting de fietsers, bromfietsers en snorfietsers geteld.

Doorsnedetelling video (locatie A)

Gedurende een week zijn er videobeelden gemaakt op locatie A. Deze beelden zijn automatisch verwerkt tot een doorsnedetelling. Per uur en per rijrichting zijn de motorvoertuigen geteld in zes categorieën (motoren/bromfietzers, licht verkeer, bestelbussen, ongelede vrachtauto, gelede vrachtauto en bussen). Daarnaast zijn alle fietsers per rijrichting geteld.

Doorsnedetelling telslang (locatie B, C en D)

Gedurende een week is het verkeer op locaties B, C en D geteld met telslangen. Daarbij is gebruik gemaakt van telsystemen die voertuigen classificeren op basis van het aantal assen en de afstand tussen de assen. Dit levert per uur en per rijrichting de intensiteiten in drie categorieën (licht verkeer, middelzwaar verkeer en zwaar verkeer).

Snelheidsmetingen (locatie A en C)

Bij de snelheidsmetingen zijn met een lasergun steekproefsgewijs snelheden van passanten gemeten. De metingen zijn uitgevoerd op dinsdag en donderdag in drie tijdsperioden (7:00-10:00, 12:00-15:00 en 16:00-18:00). Er is in beide richtingen gemeten, zowel op de rijbaan als op de trambaan. Alle typen verkeer zijn gemeten, zowel motorvoertuigen als bromfietzers, snorfietzers en fietsers. Bijzondere motorvoertuigen zijn apart gemeten: taxi, hulpdiensten, voertuigen van de gemeente en trams.

2.2.2 Conflictobservaties

Het bedrijf DTV heeft de conflictobservaties uitgevoerd. Conflictobservaties zijn bedoeld om in korte tijd gevaarlijke verkeerssituaties te onderzoeken. Dat gebeurt door niet te kijken naar daadwerkelijk gebeurde ongevallen, maar naar 'potentiële conflicten'. Voor de verkeerstellingen van DUFEC zijn camerabeelden gemaakt. Deze beelden zijn ook door DTV gebruikt voor de conflictobservatie.

Er is gemeten in twee periodes van vier uur: op zondag van 10:00 tot 14:00 uur (rustige periode) en op donderdag van 15:00 tot 19:00 (drukke periode).

Van de beelden zijn de volgende aspecten geregistreerd:

- aantal conflicten (brom-/snor)fietsers onderling en met andere weggebruikers;
- bepaling zwaarte conflicten (conflicternst);
- aantal voertuigen dat uitwijkt naar de trambaan;
- aantal voertuigen dat uitsluitend van de trambaan gebruik maakt.

Waarnemers hebben mogelijke conflicten op videobeeld beoordeeld naar mogelijke ernst. Hiervoor is een vijfpuntschaal gehanteerd (1 staat voor een zeer licht conflict, 5 staat voor een zeer zwaar conflict). Zie figuur 2 voor de definities van de verschillende klassen.

	Klasse	Definitie
Licht	1	Voorzichtig remmen, verwisselen van rijstrook of ander anticiperend afstemmen als de kans op een botsing gering is.
Licht	2	Gecontroleerd remmen of verwisselen van rijstrook ten einde een botsing te vermijden met te weinig tijd om te manoeuvreren.
Ernstig	3	Sterk afremmen, snel verwisselen van rijstrook of stoppen om een botsing te vermijden, resulterend in een bijna ongeval.
Ernstig	4	Noodstop of krachtig zwenken om een botsing te vermijden, resulterend in een bijna ongeval of zelfs een lichte botsing.
Ernstig	5	Noodingreep gevolgd door een botsing.

Figuur 2 - Conflicttypen op vijfpuntschaal

2.2.3 Belevingsonderzoek

Ook is er een belevingsonderzoek uitgevoerd. Hiermee is in beeld gebracht hoe fietsers de nieuwe inrichting beoordelen, wat voetgangers in de straat er van vinden, en hoe buurtbewoners en ondernemers in de straat over de nieuwe inrichting denken. Bewoners is gevraagd om de situatie zowel vanuit de voetganger en de fietser als vanuit de automobilist te beoordelen. Het belevingsonderzoek is uitgevoerd door Onderzoek Informatie en Statistiek (OIS).

OIS heeft in samenspraak met V&OR een vragenlijst gemaakt voor de verschillende groepen. Voor elk van de groepen is een andere onderzoeksmethode gehanteerd. Buurtbewoners en ondernemers is per brief gevraagd een online vragenlijst in te vullen. Ook was er de mogelijkheid om een papieren versie van de vragenlijst telefonisch op te vragen voor het geval men geen toegang tot internet had. De brieven zijn ook gebruikt om buurtbewoners te informeren over de metingen. Er zijn 1.150 brieven verstuurd. De enquête is ingevuld door 57 bewoners/ondernemers.

Aan fietsers zijn op verschillende tijdstippen en momenten in de week op straat kaartjes uitgedeeld met een link naar een online vragenlijst. Om deelname aan het onderzoek onder deze doelgroep te bevorderen zijn er drie VVV-bonnen van 25 euro verloot. De vragenlijst is door 103 fietsers ingevuld.

Voetgangers zijn op straat direct face-to-face ondervraagd door enquêteurs van OIS. De enquêteurs hebben 102 voetgangers geïnterviewd.

3. Resultaten

In dit hoofdstuk worden, aan de hand van de in hoofdstuk 2 genoemde indicatoren, de resultaten van de metingen beschreven, aangevuld met andere relevante uitkomsten uit de metingen.

De volledige resultaten van de metingen zijn te vinden in de aparte rapportages van de deelonderzoeken door DUFEC, DTV en OIS:

- *Verkeersonderzoek Sarphatistraat Amsterdam*, DUFEC, november 2015
- *Verkeersonderzoek Sarphatistraat Amsterdam*, DUFEC, oktober 2016
- *Conflictobservatie Sarphatistraat, nulmeting*, DTV Consultants, 11 januari 2016
- *Conflictobservatie Sarphatistraat, 1-meting*, DTV Consultants, 14 november 2016
- *Sarphatistraat OV- fietsstraat, Belevingsonderzoek naar de nieuwe inrichting van de Sarphatistraat als OV-fietsstraat*, Onderzoek Informatie en Statistiek, november 2016

Deze rapportages zijn op te vragen bij Verkeer & Openbare Ruimte.

3.1 Intensiteiten

Indicator 1: Het aantal fietsers op de Sarphatistraat is toegenomen of gelijk gebleven

Uit de verkeerstellingen blijkt dat het aantal passerende fietsers in de Sarphatistraat (meetlocatie: tussen Roetersstraat en Spinozastraat) op een gemiddelde werkdag is toegenomen met 23%. Tijdens de 0-meting werden er gemiddeld 17.265 fietsers per werkdag geteld. Tijdens de 1-meting passeerden er gemiddeld 21.262 fietsers per werkdag. De toename is in de avondspits groter (+25%), dan in de ochtendspits (+14%). Zie ook tabel 1.

	0-meting	1-meting	verschil (abs)	verschil (%)
etmaal (0-24u)	17.265	21.262	3.997	23%
ochtendspits (7-9u)	2.716	3.088	372	14%
avondspits (16-18u)	2.761	3.451	690	25%

Tabel 1 – Intensiteiten fiets Sarphatistraat

Indicator 2: Het aantal auto's op de Sarphatistraat is afgenomen of gelijk gebleven

Uit de verkeerstellingen blijkt dat het aantal passerende auto's in de Sarphatistraat is afgenomen. In tabel 2 zijn de tellingen van de 2 meetlocaties weergegeven. Op het meetpunt tussen Roetersstraat en Spinozastraat is het aantal passerende motorvoertuigen met 2 % afgenomen ten opzichte van de 0-meting. Hier passeren nu per etmaal op een gemiddelde werkdag 4.868 voertuigen. Op het (altijd al wat rustigere) meetpunt tussen Valckenierstraat en Alexanderplein is het aantal passerende voertuigen sterker afgenomen, namelijk met 9%.

	0-meting	1-meting	verschil (abs)	verschil (%)
Roetersstraat-Spinozastraat	4.990	4.868	-122	-2%
Valckeniersstraat-Alexanderplein	2.604	2.382	-222	-9%

Tabel 2 – Intensiteiten motorvoertuigen Sarphatistraat, per locatie

Indicator 3: Het aantal auto's op de Mauritskade is toegenomen

Uit de verkeerstellingen blijkt ook dat het aantal motorvoertuigen op de Mauritskade, parallel aan de fietsstraat, licht is toegenomen ten opzicht van de 0-meting. Op het gedeelte van de Mauritskade tussen Rhijnspoorplein en de 's Gravesandestraat is er sprake van een toename van 1% (223 voertuigen) per etmaal op een gemiddelde werkdag. Op het gedeelte tussen 's Gravesandestraat en Alexanderplein rijden 2% (223) meer motorvoertuigen.

	0-meting	1-meting	verschil (abs)	verschil (%)
Rhijnspoorplein - 's Gravesandestraat	15.301	15.524	223	1%
's Gravesandestraat - Alexanderplein	14.039	14.262	223	2%

Tabel 3 – Intensiteiten motorvoertuigen Mauritskade, per locatie

3.2 Doorstroming**Indicator 4: De doorstroming (rijnsnelheid) van de fiets is toegenomen of gelijk gebleven**

Op beide meetlocaties was de gemiddelde snelheid tijdens de 0-meting 15 km/uur. Tijdens de metingen in de nieuwe situatie was de gemiddelde rijnsnelheid op het meetpunt tussen Roetersstraat en Spinozastraat 17 km/uur en op het meetpunt tussen Valckenierstraat en Alexanderplein 18 km/uur.

Bij de meettechniek (lasergun) dient echter rekening te worden gehouden met een foutmarge van maximaal 3 km/uur. De verschillen in snelheid tussen de 0- en 1-meting vallen voor beide locaties binnen deze foutmarge. Op basis van de metingen kan dus geconcludeerd worden dat de gemiddelde rijnsnelheid van de fiets ongeveer gelijk gebleven is.

Indicator 5: De doorstroming (rijnsnelheid) van de auto is afgenomen

Uit de snelheidsmetingen blijkt dat de gemiddelde rijnsnelheid van motorvoertuigen in de Sarphatistraat is afgenomen. Tijdens de 0-meting was de gemiddelde snelheid op het meetpunt tussen Roetersstraat en Spinozastraat 33 km/uur. Tijdens de 1-meting was de gemiddelde snelheid 29 km/uur. Op het meetpunt tussen Valckenierstraat en Alexanderplein was de gemiddelde

snelheid tijdens de 0-meting 36 km/uur. Tijdens de meting in de nieuwe situatie was de gemiddelde snelheid hier 28 km/uur.

Indicator 6: De doorstroming (rijnsnelheid) van de tram is niet afgenomen

De gemiddelde rijnsnelheid van trams is op het meetpunt tussen Roetersstraat en Spinozastraat afgenomen van 33 km/uur in de 0-meting naar 30 km/uur in de nieuwe situatie. De gemiddelde snelheid op het meetpunt tussen Valckenierstraat en Alexanderplein is licht toegenomen van 32 km/uur in de oude situatie naar 33 km/uur tijdens de metingen in de nieuwe situatie.

Bij de meettechniek (lasergun) dient echter rekening te worden gehouden met een foutmarge van maximaal 3 km/uur. De verschillen in snelheid tussen de 0- en 1-meting vallen voor beide locaties binnen deze foutmarge. Op basis van de metingen kan dus geconcludeerd worden dat de gemiddelde rijnsnelheid van de tram ongeveer gelijk gebleven is.

Snelheid taxi

De gemiddelde snelheid van taxi's (op de trambaan) is afgenomen.

Tijdens de 0-meting was de gemiddelde snelheid op het meetpunt tussen Roetersstraat en Spinozastraat 39 km/uur. Tijdens de 1-meting was de gemiddelde snelheid 32 km/uur. Op het meetpunt tussen Valckenierstraat en Alexanderplein was de gemiddelde snelheid tijdens de 0-meting 47 km/uur. Tijdens de meting in de nieuwe situatie was de gemiddelde snelheid hier 39 km/uur.

3.3 Verkeerveiligheid

Indicator 7: Het aantal conflicten is afgenomen of gelijk gebleven

Tijdens de nulmeting zijn er gedurende de gehele onderzoeksperiode (2 x 4 uur) geen 'conflicten' waargenomen. Dat betekent dat tijdens de nulmeting zich geen situaties hebben voorgedaan waarbij een van de verkeersdeelnemers daadwerkelijk moest 'ingrijpen' om een botsing te voorkomen. In de 1-meting zijn in totaal 4 conflicten waargenomen. Alle waargenomen conflicten vallen in klasse 1 voor wat betreft de conflictzwaarte (definitie: 'Voorzichtig remmen, uitwijken of ander anticiperend afremmen of uitwijken als de kans op een botsing gering is').

DTV concludeert in haar rapportage: "Hoewel er in de 1-situatie wél een zeer beperkt aantal (lichte) conflicten is waargenomen, geeft dit geen aanleiding om te concluderen dat de Sarphatistraat ingericht als fietsstraat direct leidt tot onveiligheid. De fietsstroom blijft zeer dominant in de Sarphatistraat en fietsers ondervinden weinig overlast van het gemotoriseerd verkeer. Geconcludeerd kan worden dat het in de nieuwe situatie niet onveiliger voor fietsers is geworden."

Uitwijkmanoeuvres via trambaan

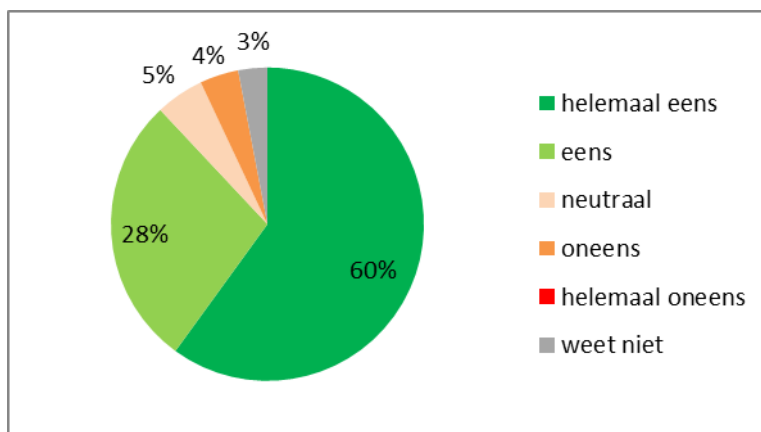
Tijdens de conflictobservaties in de nieuwe situatie zijn 121 inhaalmanoeuvres waargenomen waarbij de trambaan werd gebruikt. Als de gevallen waarbij de rijbaan werd geblokkeerd (bijv. door laden en lossen) buiten beschouwing worden gelaten, gaat het om 86 gevallen. In de meeste

gevallen (84%) gebeurt dit door motorvoertuigen. Van de situatie vòòr de herinrichting is geen informatie over deze uitwijkmanoeuvres bekend. Ondanks dat inhalen via de trambaan wel regelmatig gebeurt, wijst de conflictobservatie niet uit dat dit tot onveilige situaties voor fietsers leidt.

3.4 Beleving

Indicator 8: Minstens de helft van de ondervraagde fietsers ervaart de fietsstraat als een verbetering t.o.v. de oude situatie

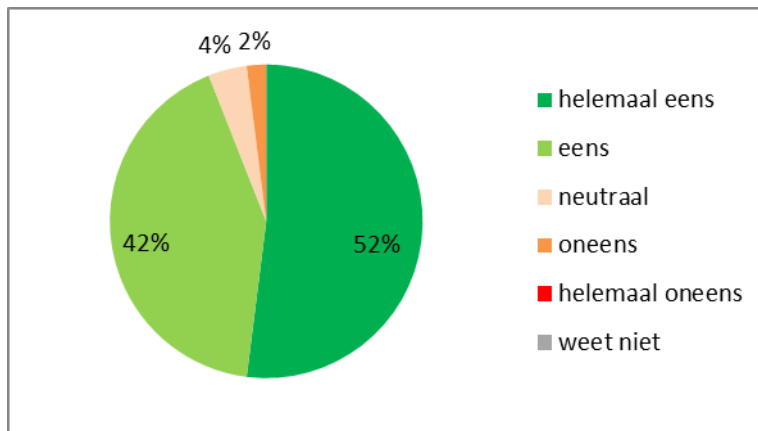
Van de ondervraagde fietsers geeft 60% aan het 'helemaal eens' te zijn met de stelling dat de fietsstraat een verbetering is ten opzichte van de inrichting in de oude situatie. Nog eens 28% geeft aan het 'eens' te zijn. Dit is te zien in figuur 3. Totaal vindt daarmee 88% van de respondenten de nieuwe situatie een verbetering. Het gemiddelde rapportcijfer (1-10) dat wordt gegeven aan de fietsstraat is een 8,3. 98% geeft een 6 of hoger.



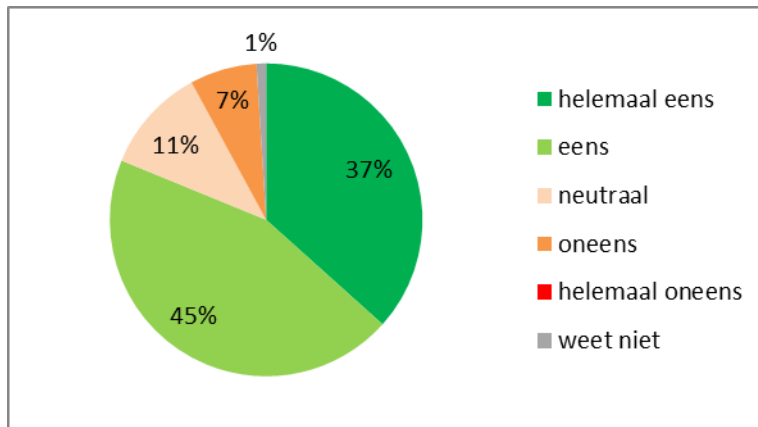
Figuur 3 – Oordeel fietsers over de stelling 'De nieuwe inrichting is een verbetering voor fietsers ten opzichte van de oude situatie'

Indicator 9: Minstens de helft van de ondervraagde fietsers ervaart de fietsstraat als comfortabel en veilig

Van de respondenten is 94% het 'helemaal eens' of 'eens' met de stelling dat de fietsstraat comfortabel is om doorheen te fietsen. In figuur 4 wordt dit weergegeven. Daarnaast geeft 82% van de fietsers aan zich veilig te voelen in het verkeer in de fietsstraat. Zie hiervoor figuur 5.



Figuur 4 – Oordeel fietsers over de stelling 'De fietsstraat is een comfortabele straat om door te fietsen'



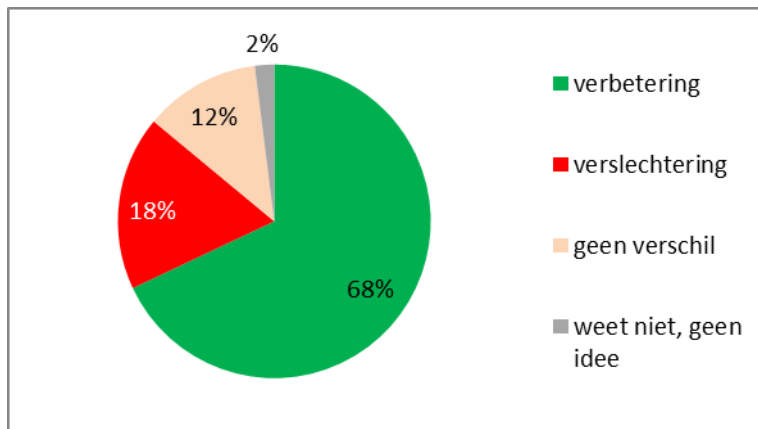
Figuur 5 – Oordeel fietsers over de stelling 'Ik voel me veilig als fietser in het verkeer in de fietsstraat'

Ook geeft de meerderheid van de fietsers aan dat zij meer ruimte ervaren voor fietsers dan voorheen (87% 'helemaal eens' of 'eens'). 69% vindt de inrichting en de bebording duidelijk. Het minst positief oordelen fietsers over de mate waarin auto's zich aanpassen aan de nieuwe situatie. 68% vindt dat auto's zich voldoende aanpassen, maar 22% vindt dat zij dat (nog) niet doen.

Bewoners / ondernemers

Ook bewoners/ondernemers in de straat zijn over het algemeen positief over de nieuwe inrichting. 68% van hen vindt de nieuwe inrichting een verbetering ten opzichte van de oude situatie. 18% vindt het een verslechtering en 12% ervaart geen verschil. Zie ook figuur 6. Het gemiddelde rapportcijfer (1-10) dat men geeft aan de nieuwe inrichting is een 7,1. 82% geeft een 6 of hoger.

Bewoners/ondernemers ervaren verbetering op het gebied van leefbaarheid en veiligheid. De doorstroming van het verkeer is er beter op geworden, de nieuwe inrichting heeft geen grote gevolgen gehad voor de bereikbaarheid van de woning of onderneming, of de mogelijkheden om de auto te parkeren. Ook voor laden en lossen is de situatie niet verslechterd.



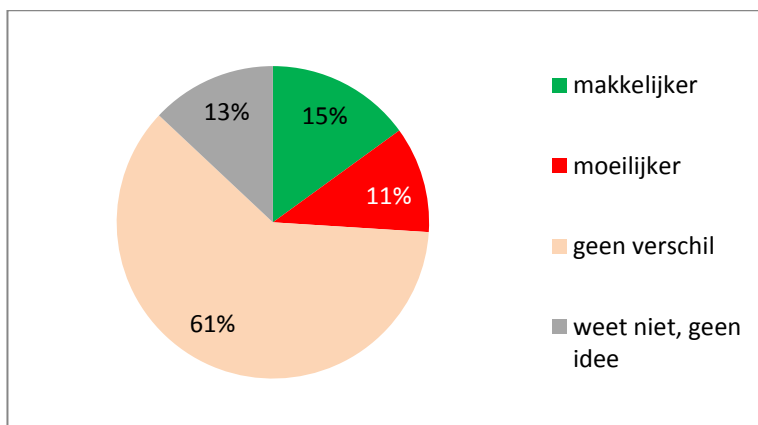
Figuur 6 – Antwoord bewoners/ondernemers op de vraag: 'Is de nieuwe inrichting van de straat over het algemeen een verbetering ten opzichte van de oude situatie'

Voetgangers

Van de ondervraagde voetgangers geeft de meerderheid (60%) aan niet veel te merken van de nieuwe inrichting, hetgeen enigszins voor de hand ligt: zij maken vaak alleen gebruik van de stoep.

De hogere snelheid (50km/uur) waarmee taxi's en trams op de verhoogde trambaan mogen rijden ten opzichte van de auto op de fietsstraat (30 km/uur) is een punt van aandacht. Vooral voetgangers zijn hierover ontevreden: 34% van de ondervraagde voetgangers is negatief, en 60% van de bewoners is negatief wanneer zij hierover oordelen 'als voetganger'. Ter vergelijking: van de fietsers oordeelt 20% hier negatief over.

Tegelijkertijd is het oversteken van de straat er niet lastiger op geworden: 61% van de voetgangers geeft aan geen verschil te merken, 16% vindt het nu makkelijker om over te steken, 11% vindt het moeilijker geworden (zie figuur 7). Een aantal keer werd opgemerkt dat je als voetganger geen voorrang krijgt bij het oversteken op het zebrapad. Dit was in de oude situatie echter ook al het geval.



Figuur 7 – Antwoord voetgangers op de vraag: 'Is het makkelijker of moeilijker geworden om als voetganger de straat over te steken?'

Gedragverandering fietsers en automobilisten

Aan bewoners/ondernemers en voetgangers is gevraagd of zij gedragsveranderingen hebben gemerkt bij fietsers sinds de nieuwe inrichting van de straat. Aan fietsers is gevraagd of zij zich anders gedragen in het verkeer nu de straat is heringericht.

Bewoners en ondernemers hebben het vaakste veranderingen in het gedrag van fietsers opgemerkt: driekwart vindt dat fietsers vaker met meer personen naast elkaar fietsen, en acht van de tien respondenten vinden dat fietsers vaker de hele rijbaan gebruiken.

Voetgangers en fietsers hebben minder gedragsveranderingen geconstateerd. Fietsers geven zelf aan dat ze harder fietsen nu de straat is ingericht als fietsstraat, ze halen vaker in en ze gebruiken vaker de hele breedte van de rijbaan. Dat laatste is ook voetgangers opgevallen, van de overige gedragsveranderingen bij fietsers hebben zij niet zo veel gemerkt.

Aan bewoners/ondernemers en voetgangers is ook gevraagd of ze gemerkt hebben dat automobilisten zich anders gedragen sinds de straat opnieuw is ingericht. Beide groepen respondenten zijn van mening dat automobilisten langzamer zijn gaan rijden sinds de straat nieuw is ingericht: de helft van de bewoner-ondernemers heeft dit gemerkt en ruim een derde van de voetgangers. Bewoners en ondernemers constateren daarnaast dat automobilisten fietsers minder vaak inhalen. Wel is er onder 'anders, namelijk...' relatief veel negatief gedrag van automobilisten genoemd. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om toeteren tegen fietsers, inhalen via de trambaan, ontwijken van drempels via de trambaan en accelereren tussen de drempels.

Genoemde verbeterpunten

Alle respondenten is ook gevraagd welke opmerkingen/verbeterpunten men nog heeft voor de inrichting van de straat. De meest genoemde opmerkingen zijn als volgt samen te vatten:

- Taxi's rijden nog steeds (te) hard. Hiervoor zou ook een maximumsnelheid van 30 km/u moeten gelden (totaal ca. 25x genoemd).
- Fietsers en scooters stoppen niet voor voetgangersoversteekplaatsen. Zebrapaden nabij AH zijn slecht aangelegd: eindigend op een boomperkje of geparkeerde fietsen (totaal ca. 15x genoemd).
- De bebording met regels van de fietsstraat kan duidelijker. Ook op het wegdek nog beter aangeven wat de bedoeling is (totaal 12x genoemd)

Minder vaak genoemd (maar wel door meerdere respondenten):

- Hard rijdende vuilniswagens en gemeentevervoertuigen op de trambaan.
- Te hard rijdende scooters.
- Langdurig geblokkeerde rijbaan door bouwverkeer.
- Onduidelijke situaties aan begin en eind van de fietsstraat (bijv flessenhalseffect bij naderen kruising Weesperplein)

