

Maatregelen in de Van Woustraat 2015

De effecten van het instellen van 30km/uur en het opheffen van enkele parkeerplekken



Samenvatting

De Van Woustraat is een drukke en smalle straat waar de verkeersveiligheid problematisch is, met name voor fietsers.¹ Voor 2016 is een herinrichting voorzien.

Naar aanleiding van een dodelijk ongeval is er nu een proef waarbij de maximum toegestane snelheid is verlaagd van 50 naar 30km/uur binnen de huidige inrichting van de straat.

Daarnaast is bij de zijstraten steeds één parkeerplek opgeheven om te zorgen voor beter zicht.

Om een beeld te krijgen van de effecten hiervan is er voor en na het treffen van de maatregelen gemeten en geobserveerd.

Snelheidsmetingen in de Van Woustraat laten zien dat, voordat de maximum snelheid omlaag ging, er – voor een 50km-sstraat – over het algemeen niet snel gereden werd. De V85 bedroeg 42km/uur.²

Na het verlagen van de maximum snelheid wordt er iets langzamer gereden. Bij het noordelijke meetpunt V85=40km/uur, bij het zuidelijke V85=41km/uur.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de gemeten snelheden.

Snelheden in de Van Woustraat 2014 en 2015					
Noordelijke meetpunt	G.Flinkc-2e J.Steen		Zuidelijke meetpunt	thv Kuipersstraat	
	2014	2015		2014	2015
V85 (km/uur) *	42	40	V85 (km/uur)	42	41
V gem (km/uur)**	34	31	V gem (km/uur)	35	32
V max (km/uur)	67	62	V max (km/uur)	76	91
%>30km/uur***	67%	53%	%>30km/uur	72%	56%
%>50km/uur	3%	1%	%>50km/uur	2%	2%
* V85 is de snelheid die door 85% van de voertuigen niet wordt overschreden. Deze is verkeerskundig meer relevant dan Vgem omdat hij een beter beeld geeft van de hogere snelheden.					
**Vgem is de gemiddelde snelheid, Vmax is de hoogst gemeten snelheid					
*** %>30km/uur is het aandeel dat sneller rijdt dan 30km/uur					

In een **enquête** onder reguliere gebruikers van de straat vóór het invoeren van 30km/uur gaf een groot deel van de respondenten aan dat het verkeer “veel te hard” dan wel “wel eens te hard” reed. Nadat er 30km/uur is ingesteld, geeft zo’n 70% aan geen verandering in de snelheid te ervaren; van de rest heeft het merendeel het idee dat het verkeer iets langzamer rijdt.

Professionele gebruikers/deskundigen – zoals het GVB, de wijkagent en de wijkmanager – zijn van oordeel dat de snelheid in de Van Woustraat niet hoog was en dat deze na het invoeren van 30km/uur nagenoeg onveranderd is. Grotere knelpunten zien zij in de drukte en de krapte.

Winkeliers geven vaker aan dat door de invoering van 30km/uur het verkeer (iets) langzamer rijdt. Zij dringen wel aan op meer handhaving.

Bij **observaties op straat** zijn geen veranderingen waargenomen die toegerekend kunnen worden aan het instellen van 30km/uur.

In welke mate de afname van de snelheid bijdraagt aan de algehele verkeersveiligheid in de Van Woustraat is niet onderzocht. Dat zou uitgebreider onderzoek vergen.

¹ Voor fietsers is het noordelijke deel een redroute (>15fietssslachtoffers in 3 jaar) en het zuidelijke deel een orange route (10-15 fietssslachtoffers in 3 jaar). Bron: Nota van Uitgangspunten Van Woustraat tussen Stadhouderskade en Tolstraat, jan.2015

² V85 zie verklaring onder in de tabel.

Wel is duidelijk dat de afname van de snelheid zeer gering is en dat er andere aanzienlijke bronnen van verkeersonveiligheid in de straat zijn.

Van de respondenten meldt ongeveer driekwart geen verbetering in de Van Woustraat te ervaren na het invoeren van 30km/u. Van de rest ziet het merendeel een kleine verbetering. Expliciet gevraagd naar de verkeersveiligheid meldt 70% geen verandering te ervaren, 20% ziet enige verbetering en 10% een achteruitgang.

Het **verbeterde zicht** door het verwijderen van parkeerplekken bij de zijstraten is waar te nemen op straat. De gele streep wordt redelijk goed – maar niet altijd – gerespecteerd. Een klein deel van de gebruikers ervaart beter zicht bij het oversteken. Het merendeel ziet geen verschil.

1. Inleiding

De Van Woustraat is een drukke en tamelijk smalle straat met veel functies waar de verkeersveiligheid problematisch is. Het deel noordelijk van de Ceintuurbaan is een red route voor fietsers, het zuidelijke deel is een orange route voor fietsers.³

Door het noordelijk deel rijden tussen 7 en 19 uur 8000 auto's, door het zuidelijke deel 9500 auto's.⁴ Voor 2020 wordt nog een aanzienlijke groei van het autoverkeer verwacht.⁵

Door het noordelijk deel rijden 8200 fietsers per dag, door het zuidelijke deel 7600 fietsers per dag.⁶

In 2016 zal de straat heringericht worden met als doel hem verkeersveiliger te maken en aantrekkelijker voor winkelend publiek.⁷

Naar aanleiding van een dodelijk ongeval in 2014 is besloten om als proef 30km/uur in te stellen op het deel van de Van Woustraat tussen de Tolstraat en de Stadhouderskade. Deze maatregel is binnen de huidige beperkte mogelijkheden alleen door bebording en wegmarkering vorm gegeven. Fysieke snelheidsremmers zijn door de aanwezige tramrails niet mogelijk. Evt. andere aanpassingen aan de inrichting zijn gezien de voorziene herinrichting niet opportuun.

Daarnaast is bij de zijstraten steeds één parkeerplek opgeheven om te zorgen voor beter zicht.

Met de proef wil de gemeente nagaan wat de effecten van deze maatregelen zijn. Daarom is onderzoek gedaan naar zowel de direct meetbare effecten als naar de ervaringen van gebruikers van de straat.

De resultaten van de proef met 30km/uur zullen betrokken worden bij de keuzes voor de herinrichting.

Het onderzoek probeert antwoord te vinden op de volgende onderzoeksvragen:

1. *Welke invloed heeft het op deze wijze invoeren van 30km/uur op de gereden snelheid in de straat?*
2. *Hoe ervaren gebruikers van de straat de (effecten van de) maatregelen?*
3. *Welke (formele) snelheidslimiet vindt men gewenst en acceptabel in de Van Woustraat?*

Er is geen onderzoek gedaan naar het effect van de maatregelen op de algehele verkeersveiligheid in de straat. Dat was aanvankelijk wel de intentie maar bleek bij nader inzien de omvang van dit onderzoek te boven te gaan.

Om een beeld te krijgen van de effecten van de maatregelen is een aantal (deel)onderzoeken gedaan. Vóór en na het invoeren van 30km/uur zijn er snelheidsmetingen uitgevoerd, op straat zijn observaties gedaan en ervaringen van gebruikers zijn gepeild, enerzijds met een online enquête, anderzijds in een aantal gesprekken.

Dit rapport beschrijft de resultaten van deze (deel)onderzoeken en voegt de verschillende aspecten samen tot conclusies in antwoord op de onderzoeksvragen.

³ Zie noot 1.

⁴ Bron: Nota van Uitgangspunten Van Woustraat tussen Stadhouderskade en Tolstraat, jan.2015

⁵ NvU Van Woustraat 2015 noemt een prognose voor 2020 van 1810 auto's stad-in en 2670 auto's stad-uit in de 16-18 spits. Dat komt overeen met naar schatting 12.000 tot 15.000 tussen 7 en 19 uur.

⁶ NvU Van Woustraat 2015

⁷ Nota van Uitgangspunten Van Woustraat tussen Stadhouderskade en Tolstraat, jan.2015

2. Onderzoeksmethode

Het onderzoek bestond uit de volgende onderdelen:

Enquête onder gebruikers

Gebruikers van de Van Woustraat is voor en na het invoeren van de 30km/uur d.m.v. een online enquête gevraagd naar hun ervaringen met de straat en de genomen maatregelen .

Voor winkeliers en trambestuurders is een op hen toegespitste set vragen gebruikt. De vragen en resultaten van de enquêtes zijn terug te vinden in de bijlages 3 t/m 5.

De oproep om deel te nemen aan de enquête is zo breed mogelijk verspreid, digitaal en middels een flyer.⁸ Daarbij is ernaar gestreefd om de respondenten een goede afspiegeling van de gebruikers van de Van Woustraat te laten zijn.

Gesprekken

Met specifieke gebruikers en betrokkenen is gesproken (c.q. gemaïld) over de Van Woustraat en de maatregelen: het GVB, de politie, de wijkmanager van het stadsdeel en de winkeliersvereniging.

Snelheidsmetingen

Het bureau Dufec heeft voor en na het invoeren van de maatregelen op twee locaties in de Van Woustraat de snelheid van gemotoriseerd verkeer gemeten. De resultaten van de metingen in 2014 en 2015 zijn naast elkaar gezet en met elkaar vergeleken.

Op elk van de locaties is over een hele dag gedurende vijf periodes van 3 uur gemeten met een laser-gun.⁹ De meetdagen zijn zo gekozen dat de voor- en nametingen goed met elkaar vergelijkbaar zijn. Of de verkeersdrukke, die van invloed kan zijn op de gereden snelheid, tijdens de voor- en nametingen gelijk was is niet vastgesteld. Er zijn geen directe redenen om aan te nemen dat de verkeersdrukke significant verschillend was.

Observaties op straat

Voor en na het invoeren van de maatregelen zijn op straat observaties gedaan naar aspecten die een rol spelen bij de verkeersveiligheid: zicht (met name bij de zijstraten), loopruimte, en gedrag bij oversteken, uitwijken, parkeren, en filevorming. Daarnaast is gekeken naar de uitvoering van de maatregelen.

⁸ Deze zijn verspreid via digitale middelen, op straat en via scholen, wijkcentra, stadsdeel, bibliotheek en sociale media.

⁹ De rapporten van Dufec zijn aparte bestanden. Zie de literatuurlijst.

3. Resultaten

3.1. Enquête onder gebruikers

Aan de eerste peiling, in november 2014, deden 160 reguliere gebruikers van de Van Woustraat mee.¹⁰ Een groot deel van hen (142) deed ook mee aan de tweede peiling in feb-mrt 2015. Daarnaast waren er bij de tweede peiling 74 nieuwe respondenten die niet hadden deelgenomen aan de eerste peiling. Bij de analyse zijn alle 216 respondenten van 2015 samengenomen.

Hierna volgend worden de belangrijkste uitkomsten van de enquête beschreven. De achterliggende cijfers zijn te vinden in de bijlagen 3 en 4. Voor de duidelijkheid wordt waar nodig verwezen naar de betreffende vraag in de enquête; dat gebeurt met de aanduiding: (jaartal-vraagnummer).

Respondenten

De meest genoemde redenen waarom respondenten in 2014 in de Van Woustraat komen zijn “op weg naar elders” (64%) en “winkels bezoeken” (59%). Dat is een goede afspiegeling van de belangrijke functies – doorgaande route en winkelstraat – van de straat.

De respondenten vormen een redelijke afspiegeling van de gebruikers van de straat. Er is een goede verdeling vrouw/man en een redelijk brede spreiding van de leeftijden (2014-1t/m4).

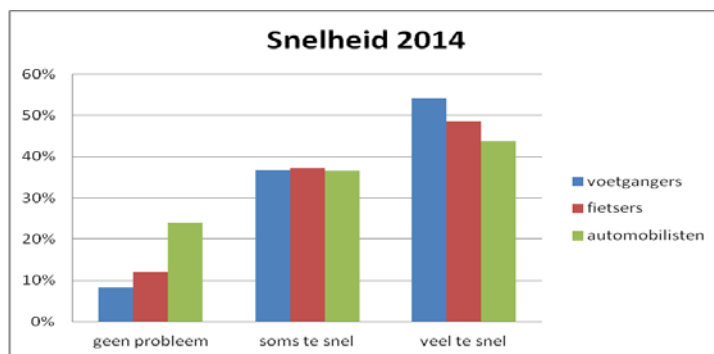
De Van Woustraat wordt door een groot deel van de respondenten bestempeld als “drukke straat” (77%) en als “rommelige straat” (55%). Daarnaast vindt men het een “krappe straat” (38%), maar ook een “levendige straat” (38%) dan wel een straat met “leuke winkels”(34%). Onder de optie “overig” van deze vraag wordt vaak de karakteristiek “onveilig” (10x) genoemd, een optie die geen standaardkeuze was (2014-5).

Van de respondenten in 2014 komt 75% regelmatig te voet in de Van Woustraat, 90% komt er regelmatig met de fiets en 44% komt er geregeld met de auto.

7 respondenten geven aan regelmatig met de snor- of bromfiets in de Van Woustraat te komen. Dit zijn er zo weinig dat deze voertuigsoort niet nader apart wordt beschreven. De reacties komen vrijwel overeen met die van fietsers.

Snelheid

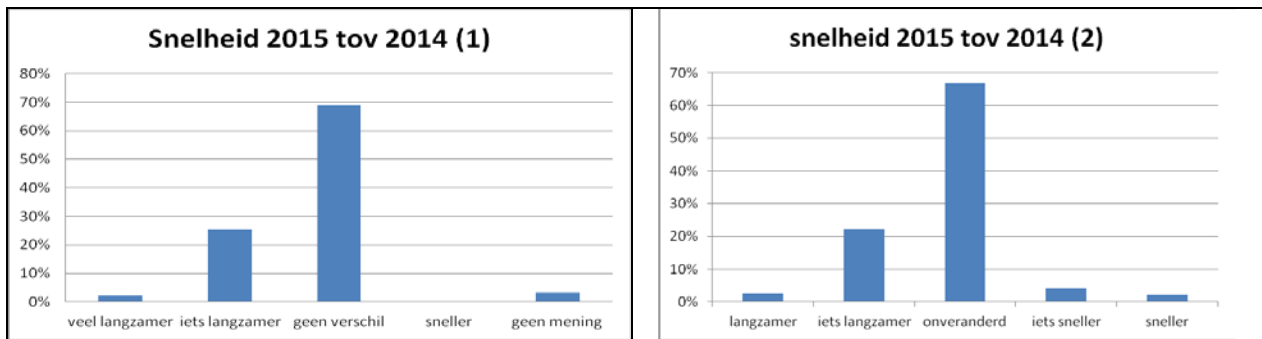
Ongeveer de helft van de respondenten in 2014 vindt dat het verkeer veel te hard reed, en ruim een derde dat het wel eens te hard reed.



In 2015 ziet een ruime meerderheid geen verandering in de snelheid vergeleken met toen er nog 50km/uur gold. De rest denkt dat het verkeer (iets) langzamer rijdt. In een iets anders gestelde vraag over de snelheid liggen de verhoudingen iets anders.¹¹

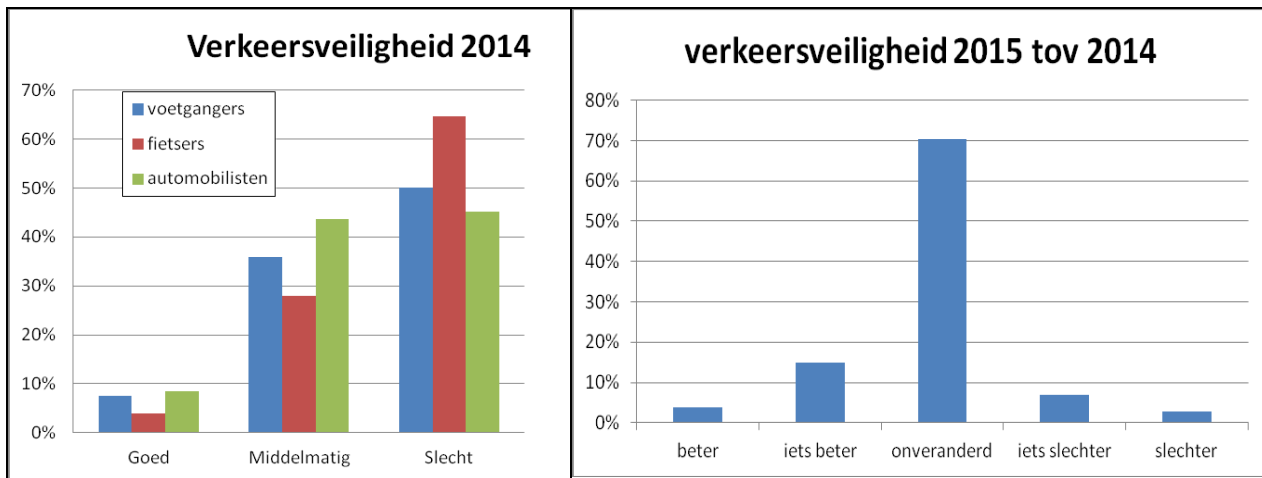
¹⁰ De resultaten van de enquêtes onder winkeliers en trambestuurders zijn apart beschreven.

¹¹ Vragen (2015-5) (2015-15)



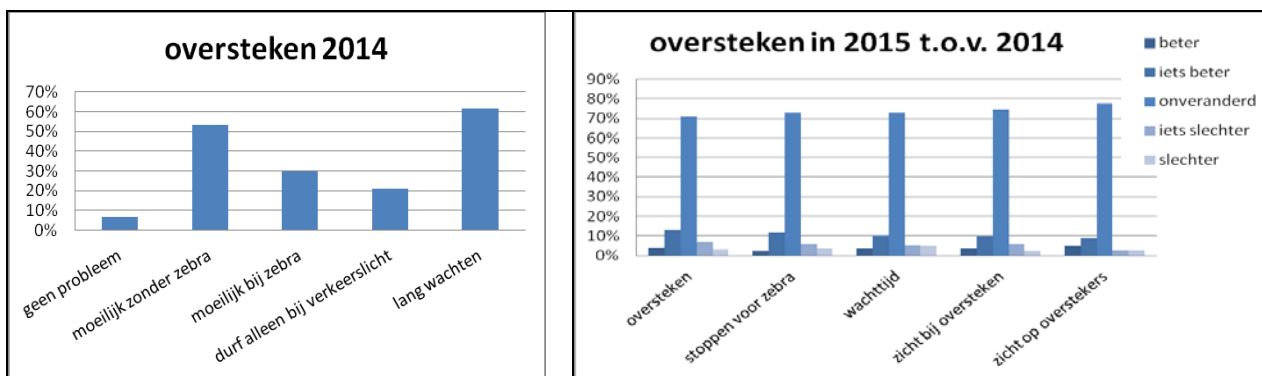
Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid wordt in 2014 vooral slecht of middelmatig gevonden.¹² In 2015 ziet een ruime meerderheid geen verandering in de verkeersveiligheid. De rest ziet iets vaker een kleine verbetering dan een verslechtering.



Oversteken

Voetgangers vinden het oversteken lastig in 2014. In 2015 ziet het merendeel (steeds ruim 70%) geen verbetering in aspecten die met oversteken te maken hebben.¹³

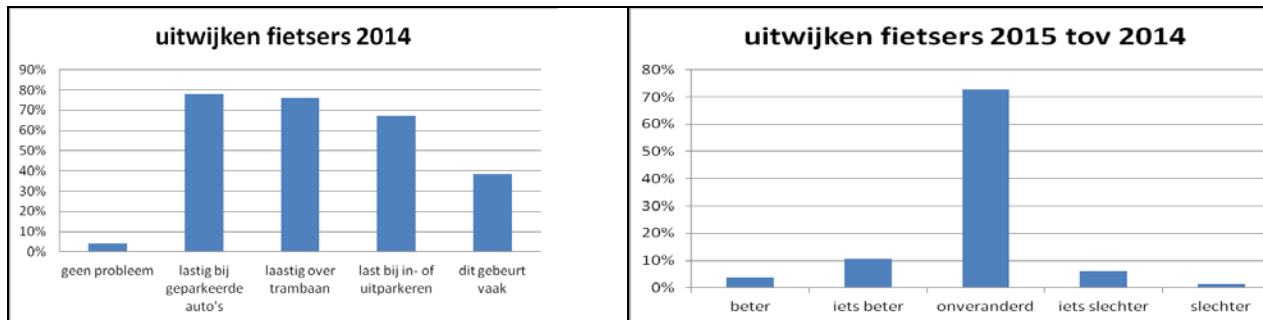


¹² Vragen (2014-7), (2014-13) en (2015-25).

¹³ Vragen (2014-9) en (2015-13, -16, -17, -18, -20)

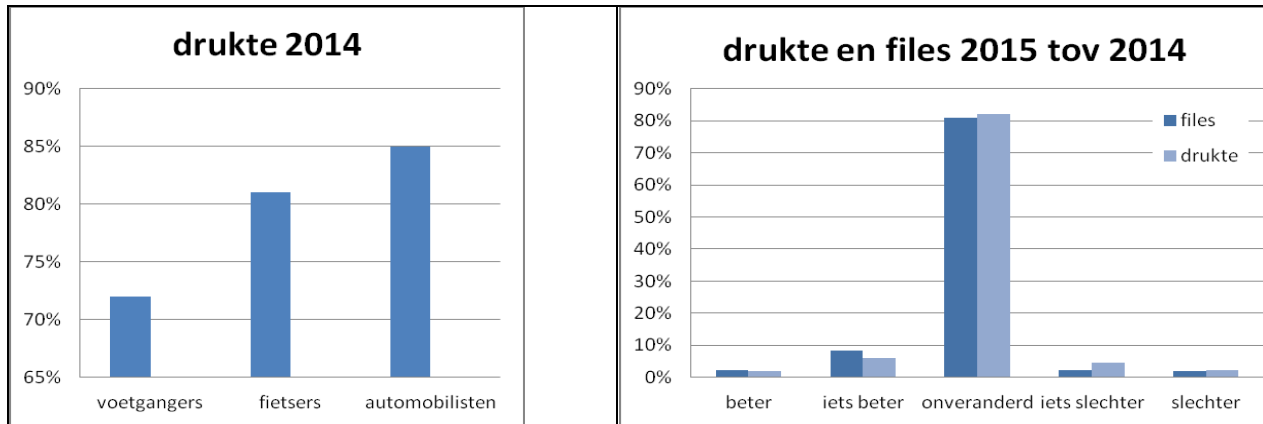
Uitwijken

Voor een groot deel van de fietsers is het uitwijken voor geparkeerde en parkerende auto's, evt. over de trambaan, in 2014 een knelpunt. In 2015 vindt het merendeel dit aspect onveranderd.¹⁴



Drukte

Bij overige knelpunten wordt in 2014 vooral de drukte veel genoemd, door 72% van de voetgangers, 81% van de fietsers en 85% van de automobilisten. In 2015 vindt het merendeel de drukte onveranderd.



Overige knelpunten

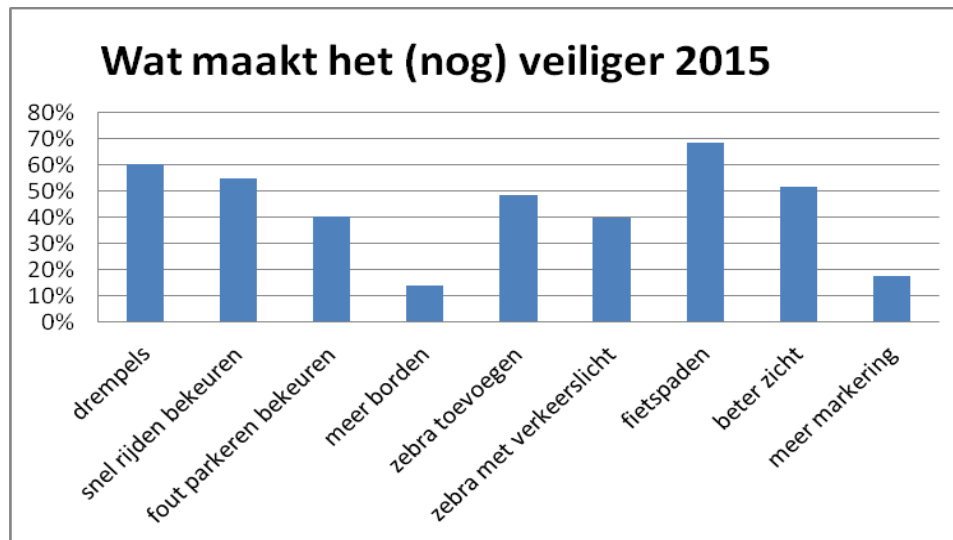
Andere knelpunten die relatief vaak worden genoemd zijn het beperkte zicht, de volle stoep en het vinden van een parkeerplek voor de fiets genoemd.¹⁵ Elk van deze knelpunten wordt door ruim 50% van de respondenten aangevinkt.

¹⁴ Vragen (2014-15) en (2015-19)

¹⁵ Het parkeren van de auto wordt door 31% van de automobilisten als knelpunt genoemd. (2014-27)

Van Woustraat veiliger

Gevraagd, in 2015, naar mogelijkheden die de Van Woustraat (nog) veiliger zouden kunnen worden aangevinkt. Onder de optie "overig" worden vaak genoemd: "één-richtingsverkeer" (7x) en "algemeen parkeerverbod" (6x).



3.2. Professionele gebruikers

GVB: Trambestuurders en lijnmanager

De trambestuurders vonden de verkeersveiligheid toen er nog 50km/uur gold middelmatig en dat is nog steeds zo. Knelpunten hebben huns inziens niet zozeer te maken met de snelheid maar vooral met de drukte en de krapte: fietsers heel dicht langs de trambaan, parkeerbewegingen, bewegingen door laden en lossen, dubbel parkeren en opstoppingen. Deze knelpunten zijn volgens de trambestuurders niet veranderd door het invoeren van 30km/uur. De lijnmanager van lijn 4 geeft aan dat het GVB in principe een voorkeur heeft voor 50 km/uur maar voor dit deel van de Van Woustraat 30 km/uur accepteert. De gereden snelheid is daar sowieso niet hoog. Beperking van de doorstroming, zoals bij de Stadhouderskade, is wel een probleem.

Overige knelpunten die trambestuurders noemen zijn:

- Zeer krap profiel wanneer er auto's geparkeerd staan net noordelijk van de kruising met de Ceintuurbaan
- Taxi's die over de trambaan in tegenrichting een file voorbij rijden
- Blokkades in de zijstraten slaan terug op de Van Woustraat, zoals bijv. geregeld bij de AH
- Vanaf het verkeerslicht bij de Lutmastraat racen auto's teneinde vóór de tram op het smalle deel op de trambaan te komen. Op de kruising met de Ceintuurbaan gebeurt dat soms ook.
- De zebra bij de 2^e Jan Steenstraat wordt vaak over het hoofd gezien en niet gerespecteerd.
- Bij de Stadhouderskade richting noord stellen links afslaande auto's zich op de trambaan op. Als het groen wordt kan de tram pas door als die auto's linksaf kunnen.

Politie, Inspecteur/wijkagent Diamantbuurt MGM van Bruggen

De problemen in de Van Woustraat komen vooral door de drukte, het krappe profiel en de vele bewegingen. Hierover verneemt hij geregeld klachten. De snelheid op zich is meestal niet hoog. Daar zorgende krapte en drukte voor.

De borden met 30 km/uur vallen in het drukke straatbeeld niet erg op. De verkeersdruk op de straat is groot, mede door langdurige werkzaamheden op de Amsteldijk en de Ferdinand Bolstraat.

Wijkmanager Marcel vd Weijde

Hij krijgt geregeld klachten over tal van knelpunten, het verkeer, de luchtkwaliteit, trillingen, parkeren, de strenge handhaving van het spitsstopverbod en de oversteekbaarheid; maar niet zozeer over de snelheid.

Behalve 's avonds en 's nachts is de snelheid geen probleem en het is de vraag of 30 km/uur borden op die stille momenten helpen. De gele strepen van het parkeerverbod werken wel, naar zijn idee.

Enquête onder ondernemers

Er is een aparte enquête onder ondernemers uitgevoerd. Aan de eerste peiling in november 2014 deden 12 ondernemers mee, 6 van hen deden ook mee aan de tweede peiling.

Bij de eerste peiling vindt 33% van de ondernemers de verkeersveiligheid slecht, 59% vindt deze middelmatig. 42% van de ondernemers vindt dat het verkeer veel te snel rijdt, eenzelfde deel vindt dat het soms te hard rijdt. 67% van de ondernemers vindt dat oversteken zonder zebra of verkeerslicht lastig is.

Andere knelpunten die ondernemers vaak aanvinken zijn: "laden en lossen is lastig" (67%) en "fietsers moeten uitwijken over de trambaan" (50%).

Bij de tweede peiling in 2015 vindt 50% van de ondernemers dat het verkeer iets langzamer rijdt, 33% ziet geen verschil. De helft van de ondernemers vindt de situatie veel beter dan toen er nog 50km/uur gold, 17% vindt het iets beter, 33% ziet geen verschil.

De ondernemers zijn neutraal tot positief over de effecten van de maatregelen op de andere knelpunten.

Maatregelen die volgens de ondernemers de Van Woustraat (nog) veiliger zouden kunnen maken zijn vooral: "handhaven op snelheid" (100%), "een zebra toevoegen" (67%) en "snelheidsdrempels" (50%).

Coördinator van winkeliersvereniging John Bardeel

Los van dit onderzoek is de winkeliersvereniging gevraagd naar hun mening over de Van Woustraat en eventuele aanvullende maatregelen, met name over het opheffen van parkeerplekken bij de zijstraten¹⁶ Zo'n 25 winkeliers (20% van het aantal bedrijven in het gebied) vulden hiervoor een vragenlijst in. De ondernemers geven de huidige verkeersveiligheid, d.w.z. onder het ingestelde 30 km/u regime, een 5,4 (waarbij de scores 5 en 7 het meest voorkomen).

Ondernemers vinden het invoeren van 30km/uur een goede stap, maar het moet wel gehandhaafd worden.

Daarnaast zien winkeliers mogelijkheden voor een inrichting die past bij 30km/uur: ander wegdek, meer groen, optisch smaller.

Het vrij maken van de ruimte bij de kruising met 5 meter of 1 parkeervak scoort een 5,2. Hierbij lopen de meningen uiteen en de meest voorkomende score is een 7. De maatregel om 10 meter, of twee parkeervakken, vrij te maken, scoort slechter. Gemiddeld een 3,4, met als meest voorkomende score een 1.

¹⁶ De winkeliersvereniging is daar door het stadsdeel om gevraagd. Ten tijde van de peiling is de 30km/uur al wel ingevoerd, de permanente parkeerverboden bij de zijstraten nog niet.

3.3. Snelheidsmetingen

Bureau Dufec heeft in juli 2014 en in maart 2015 de snelheden gemeten op twee locaties in de Van Woustraat, op elk meetpunt gedurende een dag. In 2014 zijn op elk meetpunt ong. 3000 voertuigen gemeten, in 2015 ruim 4000.¹⁷

Gemeten snelheid

In onderstaande overzicht van de meetresultaten is te zien dat de snelheden in 2014 niet hoog waren – voor een 50km/uur straat. Na het invoeren van 30km/uur wordt er enkele km/uur langzamer gereden.¹⁸

De V85 daalt van 42km/uur naar 40 resp. 41km/uur.

Het deel van de voertuigen dat sneller dan 30km/uur rijdt is afgenomen van ong. 70% naar ruim 50%. Het deel dat sneller rijdt dan 50km/uur was klein in 2014 (3% en 2%) en is in 2015 iets kleiner (1% en 2%).

Snelheden in de Van Woustraat 2014 en 2015, over de gehele dag in 2 richtingen					
gebaseerd op snelheidsmetingen van Dufec in juli 2014 en maart 2015					
Noordelijke meetpunt	G.Flinkc-2e J.Steen		Zuidelijke meetpunt	thv Kuipersstraat	
	2014	2015		2014	2015
V85 (km/uur) *	42	40	V85 (km/uur)	42	41
V gem (km/uur)**	34	31	V gem (km/uur)	35	32
V max (km/uur)	67	62	V max (km/uur)	76	91
%>30km/uur***	67%	53%	%>30km/uur	72%	56%
%>50km/uur	3%	1%	%>50km/uur	2%	2%
* V85 is de snelheid die door 85% van de voertuigen niet wordt overschreden. Verkeerskundig meer relevant dan Vgem omdat deze een beter beeld geeft van de hogere snelheden.					
**Vgem is de gemiddelde snelheid, Vmax is de hoogst gemeten snelheid					
*** %>30km/uur is het aandeel dat sneller rijdt dan 30km/uur					

Variaties over de dag

In bijlage 1 is te zien hoe V85 en Vgem variëren over de verschillende meetperioden op de meetdagen. Daaruit blijkt dat de afname van de snelheid het grootst is in de periode van 11-14 uur. In de overige meetperiodes is de afname minder. Het zou dieper onderzoek van de meetwaarden vergen om te kunnen zien in hoeverre de snelheden in specifieke kortere perioden van de dag zijn veranderd, zoals bijv. in de (school)spits.

Variaties naar voertuigsoort

In de rapporten van Dufec is de gemiddelde snelheid van elke voertuigsoort over de hele dag aangegeven. Daaruit komen geen erg grote afwijkingen t.o.v. de hele groep naar voren. Wel is te zien dat de gemiddelde snelheid van motoren, taxi's, touringcars en bromfietzers wat hoger is dan die van de hele groep. In hoeverre deze groepen structureel sneller rijden is een vraag die diepere analyse van de metingen vergt.

¹⁷ Zie Bijlage 1 voor de precieze aantallen en overige meetgegevens. De aantallen betreffen de voertuigen die zijn gemeten, en dus niet het totaal van de voertuigen dat daar reed.

¹⁸ Wat betreft de significantie van deze bevinding: zie onderdeel 3.5 Significantie en relevantie van resultaten.

3.4. Observaties op straat

Voor en na het uitvoeren van de maatregelen is op drukke en op rustige momenten in de Van Woustraat geschouwd. Door de veelheid aan bewegingen en de variatie over de verschillende momenten bleek het niet mogelijk om binnen de grenzen van dit onderzoek metingen te doen die kwantitatief eventuele verschillen tussen de situatie vóór en na het invoeren van de maatregelen kunnen aantonen. De volgende, min of meer kwalitatieve observaties, bleken wel mogelijk.

Parkeren

Er is vaak een hoge parkeerdruk en er zijn veel bewegingen van en naar parkeerplekken.

Buiten de uren van het spitsstopverbod staan over de gehele lengte van de Van Woustraat auto's geparkeerd. Op drukke winkelmomenten meer dan op rustige. In het noordelijke deel wat meer dan in het zuidelijke deel, is de indruk.

In de uren van het spitsstopverbod staan er geregeld hier en daar nog auto's 'geparkeerd'. Dit ondanks duidelijk aanwezige handhavers. Vaak blijft de bestuurder in de auto zitten en rijdt die weg als er handhavers aankomen. Op het deel tussen de Hemonylaan en de Stadhouderskade, waar een permanent stopverbod geldt, staan ook regelmatig auto's stil. Met name voor laden en lossen.

Direct naast de zebra's staan ook nogal eens auto's stil.

Af en toe staat een auto dubbel geparkeerd, met name tijdens drukke momenten en op drukke punten.

De plekken bij de gele strepen bij de zijstraten blijven over het algemeen redelijk goed vrij. Uitzondering zijn de drukke winkelluren. Auto's staan dan soms ook pal voor de zijstraten of terzijde op de inritconstructie.

Het is niet bekend in hoeverre er gehandhaafd wordt op het permanente stopverbod.

Uitwijken

Fietsers moeten regelmatig uitwijken voor in- en uitparkerende auto's en voor foutgeparkeerde auto's. Dat gebeurt over de gehele straat, op het wat drukker noordelijke deel wat meer. Fietsers moeten dan ook vaak de tramrails kruisen, wat tot vallen, en evt. erger, kan leiden. Tijdens het observeren is één maal zo'n valpartij waargenomen. Het zal niet de enige keer geweest zijn dat zoiets gebeurt.

Tegenover de halte net noordelijk van de Ceintuurbaan is de rijbaan stad-in zo smal dat als daar auto's geparkeerd staan er nauwelijks nog verkeersruimte naast de trambaan is. Fietsers worden dan op de trambaan gedwongen. Net zuidelijk van de Ceintuurbaan is het ook heel smal. Het lijkt erop dat daar iets minder vaak auto's geparkeerd staan.

Oversteken

Over de gehele lengte van de straat steken mensen over. Bij de zijstraten iets meer dan op de wegvakken.

Bij de Albert Cuypstraat wordt erg veel overgestoken. Voetgangers op de zebra's aldaar krijgen daar behoorlijk goed voorrang, maar niet alle voetgangers zijn daar zeker van.

De oversteekplaats bij de tweede Jan Steenstraat is veel minder prominent dan die bij de Albert Cuypstraat.

Voetgangers krijgen hier lang niet altijd voorrang.

Bij de Pieter Aertszstraat zijn ook veel overstekers, vanwege de supermarkt. De straat heeft daar een (lichte) bocht waardoor het zicht bij het oversteken van west naar oost slecht is.

Of het invoeren van 30km/uur het oversteken makkelijker heeft gemaakt, is niet waarneembaar.

De stopverboden bij de zijstraten maken het zicht wel beter, en daarmee het oversteken zekerder.

Uitvoering van de maatregelen

De wegmarteringen "30" zijn op zich duidelijk maar de helderheid ervan zal met de loop van de tijd minder worden. Ook de lichtval, zoals lage zon, kan de zichtbaarheid van de markeringen verminderen. Of ze in de drukke straat aan iedereen opvallen is de vraag. De 30-borden zijn zo duidelijk mogelijk geplaatst, maar in het drukke straatbeeld vallen ze niet heel erg op.

Een enkel bord is iets gedraaid.

Van de respondenten geeft 80% aan dat het niet of nauwelijks duidelijk is dat er 30km/uur geldt in de straat (2015-7).

Gele lijnen

De gele lijnen zijn duidelijk. Bij de zebra's staan ze echter niet. Dat is formeel ook niet nodig, maar in de praktijk zou het een goede herinnering zijn aan het verbod te stoppen binnen 5m van een zebra.

Op een aantal plekken staat juist bij de gele streep een tamelijk brede prullenbak op de stoep. Deze beperken het net verbeterde zicht weer enigszins. Ook op of naast de stoep gestalde fietsen en snorfietsen kunnen het zicht beperken.

3.5. Significantie en relevantie van de uitkomsten

Snelheidsmetingen

Gegeven het grote aantal gemeten voertuigen en de spreiding van de meetwaarden blijkt dat de gevonden verschillen in snelheid statistisch significant.¹⁹ De gevonden verschillen zijn behoorlijk klein, V85 neemt 1á2km/uur af, dus verkeerskundig niet van grote invloed.

Enquêtes

De statistische significantie van de resultaten bij de enquêtes is minder duidelijk te bepalen. De groep van respondenten was niet zo heel groot en of de groep representatief is voor alle gebruikers van de Van Woustraat is maar beperkt te beoordelen. Daarnaast blijken respondenten niet steeds helemaal consistent te zijn in hun antwoorden. Dat is bijv. te zien bij vragen over de ervaren snelheid.

De resultaten van de enquête geven daarmee vooral een globaal beeld. Waar het over percentages gaat moet met een onnauwkeurigheid van zeker enkele procenten worden rekening gehouden.

¹⁹ Zie bijlage 2b voor een toelichting daarvan.

4. Conclusie en aanbevelingen

In antwoord op de onderzoeksvragen:

1. *Welke invloed heeft het op deze wijze invoeren van 30km/uur op de gereden snelheid in de straat?*
2. *Hoe ervaren gebruikers van de straat de (effecten van de) maatregelen?*
3. *Welke (formele) snelheidslimiet vinden gebruikers gewenst en acceptabel in de Van Woustraat?*

leiden de uitkomsten van de deelonderzoeken tot de volgende conclusies:

1. **Over de gemeten snelheid**

- a) De snelheid van het verkeer is in maart 2015, na het invoeren van 30km/uur, een fractie gedaald t.o.v. de snelheid gemeten in juli 2014. De V85 daalde van V85=42km/uur naar V85=41km/uur, resp. 40km/uur.²⁰
- b) Het is aan te bevelen de snelheidsmetingen te herhalen om te zien in hoeverre deze kleine daling tijdelijk is of langer aanhoudt.

2. **Over de ervaringen van gebruikers met de maatregelen**

- a) De meeste gebruikers (zo'n 70%) zagen de gereden snelheid als te hoog. Eenzelfde deel ziet geen verandering in de snelheid door de maatregelen. Een minderheid (zo'n 25%) ervaart een kleine verlaging van de snelheid
- b) Professionele gebruikers/deskundigen – zoals het GVB, de wijkagent en de wijkmanager – zijn van oordeel dat de feitelijke snelheid in de Van Woustraat niet zo hoog was en dat deze na het invoeren van 30km/uur nagenoeg onveranderd is. Winkeliers geven vaker (50%) aan dat door de invoering van 30km/uur het verkeer iets langzamer rijdt.
- c) De verkeersveiligheid vond bijna 90% van de respondenten in 2014 middelmatig of slecht. De maatregelen hebben daar volgens de respondenten niet of heel weinig iets aan verbeterd.

3. **Over de gewenste en acceptabele snelheidslimiet**

- a) Uit het gegeven dat het merendeel van de gebruikers de snelheid voor het invoeren van 30km/uur te hoog vond kan worden opgemaakt dat men 30km/uur een acceptabele snelheid vindt.
- b) Professionele gebruikers vinden een snelheidslimiet van 30km/uur ook acceptabel.
- c) Dat gebruikers na het invoeren van 30km/uur aangeven geen (of bijna geen) lagere snelheid te ervaren, is een indicatie dat de actueel gereden snelheid nog steeds als te hoog wordt ervaren.
- d) Na het verlagen van de maximaal toegestane snelheid rijdt nog altijd meer dan de helft van de voertuigen sneller dan 30km/uur. In die zin accepteert een groot deel van het gemotoriseerde verkeer in de straat de nieuwe maximum snelheid niet.
- e) Een proef met stringent handhaven zou informatie kunnen opleveren over mogelijke effecten daarvan.

Op grond van de verkregen gegevens is niet vast te stellen in welke mate de afname van de snelheid bijdraagt aan de verkeersveiligheid in de Van Woustraat. De daling van de snelheid is zeer gering en het effect daarvan is klein vergeleken met het effect van andere aanzienlijke bronnen van verkeersonveiligheid in de straat. Die andere bronnen van verkeersonveiligheid zijn met name de drukte in de krappe straat, het beperkte zicht, de vele en veelsoortige bewegingen (oversteken, afslaan, parkeren, uitwijken enz.) en de kwetsbare positie van fietsers te midden van geparkeerde en rijdende auto's en de tramrails.

Om de verkeersveiligheid in de straat structureel te verbeteren is een duidelijk en gefundeerd beeld nodig van deze aspecten.

²⁰ Voor de betekenis van V85 en een overzicht van de snelheden zie de tabel in de Samenvatting.

5. Gebruikte literatuur en informatie

1. Nota van Uitgangspunten Van Woustraat tussen de Stadhouderskade en de Tolstraat, januari 2015,
via: http://www.zuid.amsterdam.nl/wonen_en/parkeren-verkeer/president/pijp/woustraat/
2. De rapporten over de snelheidsmetingen van Dufec: Snelheidsmetingen juni 2014 VanWoustraat.Amsterdam.Snel.Jun2014.Eind en VanWoustraat.Amsterdam.Snel.Mrt2015.Concept en de bijbehorende Excel bestanden.
3. Ontwerpen van de maatregelen

6. Bijlagen

De volgende bijlagen zijn hierna opgenomen:

Bijlage 1: Snelheden over de loop van de dag

De volgende bijlagen zijn opgenomen in een apart document genaamd: Maatregelen Van Woustraat 2015 Bijlagen

Bijlage 2: Notities uit interviews met professionele gebruikers

Bijlage 2b: berekening significantie

Bijlage 3: Enquête reguliere gebruikers 2014

Bijlage 4: Enquête reguliere gebruikers 2015

Bijlage 5: Enquête ondernemers 2014 en 2015

6.1. Bijlage 1: Snelheden over de loop van de dag

Snelheden in de Van Woustraat 2014 en 2015							
Noordelijke meetpunt tussen GovertFlinkcstraat en Tweede Jan Steenstraat							
		totaal	7-10	11-14	15-18	19-22	23-02
		riN+riZ	riN+riZ	riN+riZ	riN+riZ	riN+riZ	riN+riZ
V85 (km/uur)	2014	42	43	40	37	43	46
V85 (km/uur)	2015	40	41	35	37	41	44
V gem (km/uur)	2014	34	35	32	29	36	38
V gem (km/uur)	2015	31	33	26	29	34	36
V max (km/uur)	2014	67	56	54	58	67	63
V max (km/uur)	2015	62	61	54	56	62	62
%>30km/uur	2014	67%	78%	56%	48%	77%	82%
%>30km/uur	2015	53%	63%	29%	44%	66%	79%
%>50km/uur	2014	3%	3%	1%	0%	4%	5%
%>50km/uur	2015	1%	2%	1%	0%	1%	5%
Aantal metingen	2014	2833	436	541	639	706	511
Aantal metingen	2015	4201	929	1070	884	721	597

Snelheden in de Van Woustraat 2014 en 2015							
Zuidelijke meetpunt thv Kuipersstraat							
		totaal	7-10	11-14	15-18	19-22	23-02
		riN+riZ	riN+riZ	riN+riZ	riN+riZ	riN+riZ	riN+riZ
V85 (km/uur)	2014	42	43	39	40	44	45
V85 (km/uur)	2015	41	41	36	35	41	45
V gem (km/uur)	2014	35	35	33	33	36	37
V gem (km/uur)	2015	32	33	29	29	33	38
V max (km/uur)	2014	76	66	58	60	76	68
V max (km/uur)	2015	91	63	85	72	62	91
%>30km/uur	2014	72%	77%	64%	63%	79%	79%
%>30km/uur	2015	56%	65%	41%	38%	62%	84%
%>50km/uur	2014	2%	1%	1%	1%	3%	6%
%>50km/uur	2015	2%	2%	0%	1%	2%	7%
Aantal metingen	2015	3263	906	1036	389	517	415
Aantal metingen	2014	4101	760	905	841	911	684

De overige bijlagen zijn opgenomen in een apart bestand.