



de VERKEERSDESKUNDIGE

De Lairessestraat c.a. Amsterdam
analyse verkeerseffecten herinrichting

Rapport
15 januari 2017





Project : De Laïressestraat/Cornelis Krusemanstraat Amsterdam; analyse verkeerseffecten herinrichting
Opdrachtgever : Stichting Laat De Laïresse
Status : Definitief rapport
Datum : 15 januari 2017

Colofon

Opdrachtgever : Stichting Laat De Laïresse
De Laïressetraat 67
1071 NV AMSTERDAM
Contactpersonen : De heer J. Zandt
Dossier :

Project : De Laïressestraat/Cornelis Krusemanstraat Amsterdam;
analyse verkeerseffecten herinrichting
Rapportnummer : Vkd161901
Status : Definitief rapport
Versie : 01
Projectmanager : Max van Kelegom
Auteur(s) : Max van Kelegom
Datum : 15 januari 2017
info@verkeersdeskundige.nl

© de Verkeersdeskundige

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt, in welke vorm dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever en de Verkeersdeskundige
Bron fotomateriaal: de Verkeersdeskundige, tenzij anders vermeld

Project : De Laïressestraat/Cornelis Krusemanstraat Amsterdam; analyse verkeerseffecten herinrichting
Opdrachtgever : Stichting Laat De Laïresse
Status : Definitief rapport
Datum : 15 januari 2017

Inhoudsopgave

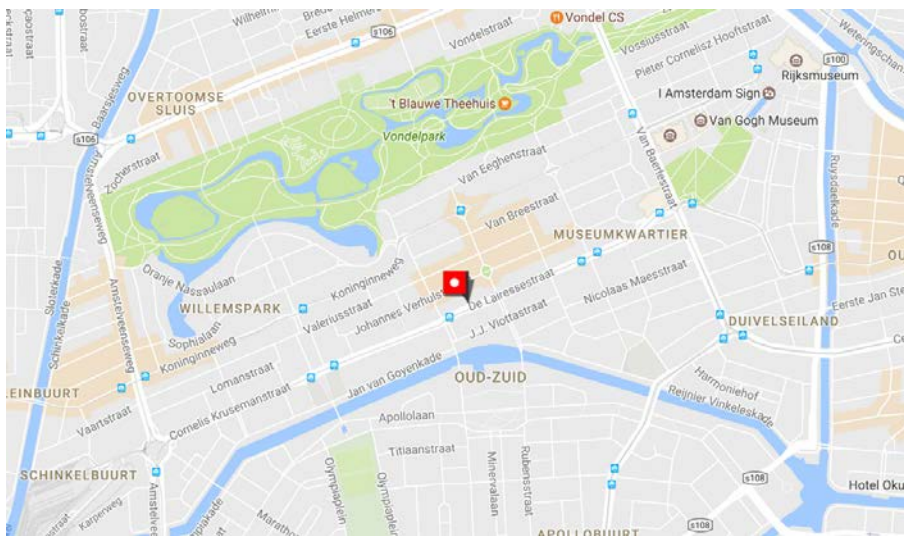
1	Inleiding	1
1.1	Achtergrond	1
1.2	Vraagstelling	1
1.3	Onderzoeksmethodiek	1
2	Analyse	2
2.1	Projectomgeving	2
2.1.1	<i>Situatie</i>	2
2.1.2	<i>Verkeersproces</i>	2
2.2	Beoordeling herinrichtingsplan De Laïressestraat/Cornelis Krusemanstraat	3
2.2.1	<i>Herinrichtingsplan [1]</i>	3
2.2.2	<i>Rijbaanindeling [1]</i>	4
2.2.3	<i>Fietsoversteek Valeriusplein</i>	5
2.2.4	<i>Verkeersproces</i>	5
2.3	Nadere overwegingen plan De Laïressestraat/Cornelis Krusemanstraat.....	6
2.3.1	<i>Duurzaam Veilig</i>	6
2.3.2	<i>Voorstel gewijzigde opzet van het gemeentelijk inrichtingsontwerp</i>	7
3	Conclusies	9
	Geraadpleegde informatie	10
Bijlage	Profiel Verkeersdeskundige.....	11

Project : De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat Amsterdam; analyse verkeerseffecten herinrichting
Opdrachtgever : Stichting Laat De Lairesse
Status : Definitief rapport
Datum : 15 januari 2017

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Stichting 'Laat De Lairesse' behartigt de belangen van betrokkenen (bewoners en belanghebbenden van de De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat in Amsterdam) in een actie tegen de gemeente Amsterdam. Onderwerp van actie is het herinrichtingsplan van de gemeente om het wegprofiel van de De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat te reconstrueren [1, 12].



Figuur 1 Locatie De Lairessestraat in Amsterdam (bron Google)

1.2 Vraagstelling

De Stichting De Lairesse heeft de Verkeersdeskundige gevraagd het herinrichtingsplan van de gemeente te beoordelen op realiteitswaarde:

- Draagt het herinrichtingsplan bij aan verbetering van de verkeersveiligheid?
- Draagt het herinrichtingsplan bij aan een beter verloopend verkeersproces?

1.3 Onderzoeksmethodiek

de Verkeersdeskundige heeft voor beantwoording van de vraagstelling als werkwijze gehanteerd:

1. Analyseren van relevante informatie, zoals documenten en websites; voor een overzicht zie "Geraadpleegde informatie" op bladzijde 10.
2. Een plaatselijke verkenning op 2 december 2016. Hierbij is de situatie vastgelegd met het beoordelen van relevante weg- en omgevingsonderdelen en met foto's.
3. Analyse en verwerken van bevindingen informatie en plaatselijke verkenning.
4. Het opstellen van voorliggend rapport, waarin de resultaten van het onderzoek en de conclusies zijn beschreven.

Project : De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat Amsterdam; analyse verkeerseffecten herinrichting
Opdrachtgever : Stichting Laat De Lairesse
Status : Definitief rapport
Datum : 15 januari 2017

2 Analyse

2.1 Projectomgeving

2.1.1 Situatie

De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat is enerzijds een belangrijke weg binnen het ontsluitingsnet van Amsterdam en anderzijds een weg met veel bestemmingen waar regelmatig bezoekers en leveranciers / taxi's parkeren (naast de bewoners). Van de weg maken behalve voetgangers, fietsers en personenauto's ook trams, bussen en ambulances/brandweer gebruik. Vooral voor dit openbaar vervoer en deze hulpdienst is De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat een wezenlijke route in het ontsluitingsnet.

Voor al deze verkeerssoorten bestaat de rijbaanindeling (één asfaltplak) uit [2]:

- in het algemeen (relatief) brede trottoirs tussen woningen/panden en rijbaan;
- een ruimte tussen de bomenrijen:
 - twee rijstroken gescheiden door een strook voor openbaar vervoer (bus + tram),
 - aan elke zijde van de rijstrook een fietsstrook,
 - parkeergelegenheid (deels schuine parkeerhavens, deels langsparkeren).

Deze rijbaanindeling maakt het mogelijk dat verkeersdeelnemers de hele asfaltruimte kunnen benutten voor het soepel laten verlopen van het verkeersproces (uitwijken voor elkaar). Fietsers kunnen gelijk oversteken op de plek waar ze aan de overkant moeten zijn.



Figuur 2 Situaties De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat

2.1.2 Verkeersproces

De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat is onderdeel van het stedelijk weefsel, waarin diverse functies en activiteiten gezamenlijk en veelal in dezelfde, kleinschalige (openbare) ruimte plaatsvinden. Wonen, bedrijvigheid, kantoren, beleving/bevoorrading, toegankelijkheid, doorstroming, verkeers- en vervoerssoorten, parkeren/stallen bepalen de eigenschappen van de De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat.

Juist de interactie tussen functies, activiteiten, verkeersdeelnemers maakt het functioneren van de (openbare) ruimte mogelijk. Hierin speelt het maken van (oog)contact tussen verkeersdeelnemers, juist omdat ze elkaar goed kunnen zien, een belangrijke rol; dit maakt het verkeersproces werkbaar en zorgt voor een voor die omstandigheden en situatie zo optimaal mogelijke verkeersveiligheid. Ook het feit dat de verkeersbewegingen in de gezamenlijke ruimte plaatsvinden draagt bij aan het optimaal en zo veilig mogelijk functioneren van het verkeersproces.

Project : De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat Amsterdam; analyse verkeerseffecten herinrichting
Opdrachtgever : Stichting Laat De Lairesse
Status : Definitief rapport
Datum : 15 januari 2017

Een bijzonderheid dat het goed functioneren van dit stedelijk weefsel kenmerkt en mogelijk maakt, is het “dubbelparkeren”: bevoorradend, beleverend verkeer en taxi’s die voor het pand van hun bestemming op de rijweg stilstaan (om te laden en/of te lossen en passagiers in en uit te laten stappen), enerzijds omdat ze geen parkeervak kunnen vinden en anderzijds omdat ze zo dicht mogelijk bij hun bestemming willen stilstaan.

Deze vorm van verkeersbewegingen is mogelijk omdat de rijbaan bestaat uit één asfaltplak, waar verkeersdeelnemers soepel hun weg kunnen vinden. Dit voorkomt opstopping in het verkeersproces.



Figuur 3 Situatie “dubbelparkeren”

2.2 Beoordeling herinrichtingsplan De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat

2.2.1 Herinrichtingsplan [1]

De gemeente Amsterdam heeft het voornemen om de rijbaanindeling van De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat te reconstrueren. Aanleiding voor de herinrichting is het groot onderhoud aan zowel ondergrondse als bovengrondse infrastructuur [4]. Van deze gelegenheid wil de gemeente gebruik maken om ook de indeling van de rijbaan aan te passen. Belangrijkste beweegreden hierin is de (veronderstelde) verkeersonveiligheid. Uit de beschikbaar zijnde informatie [1, 3, 4, 12] is nergens af te leiden hoe groot de omvang en ernst van die verkeersonveiligheid zijn. Het is daarom onduidelijk welke verkeersdeelnemers het vaakst en het meest ernstig bij ongevallen betrokken zijn, en wat daarvan doorgaans de oorzaak is. Omdat een goede probleemanalyse ontbreekt, is het niet mogelijk te beoordelen of de voorgestelde herinrichting inderdaad leidt tot afname van de (veronderstelde) verkeersonveiligheid.

Het herinrichtingsplan [1] houdt in (reconstructie vindt plaats binnen de bomenrijen):

- herverdeling van de rijbaanindeling;
- afgezonderde fietspaden;
- langspaarkeerhavens in plaats van deels langsparkeren en deels gestoken parkeren.



Project : De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat Amsterdam; analyse verkeerseffecten herinrichting
Opdrachtgever : Stichting Laat De Lairesse
Status : Definitief rapport
Datum : 15 januari 2017

2.2.2 Rijbaanindeling [1]

Na de herinrichting bestaat de rijweg uit twee rijstroken met voor elke rijrichting één rijstrook. Op deze rijweg vindt de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer, het openbaar vervoer en de hulpdiensten plaats. Fietsers beschikken over afgezonderde fietspaden. De langspaarkeervakken liggen tussen de afgezonderde fietspaden en de rijweg. De scheiding tussen langspaarkeervakken en afgezonderde fietspaden vindt plaats met een zogenaamde 'schampstrook' ter breedte van 0,50m.

Met deze herinrichting is er sprake van een mate van schijnverkeersveiligheid:

- Scheiding van fietsers en gemotoriseerd verkeer zet fietsers "uit beeld" bij de automobilisten. In het verwachtingspatroon van de automobilisten spelen fietsers dan een aanzienlijk mindere rol. Daar waar de ontmoetingen dan wel plaatsvinden (op de kruisingen) komen fietsers pas later "in beeld", wat ertoe kan leiden dat automobilisten minder rekening houden met fietsers. Ook verdwijnen fietsers in de 'dode' hoek van de automobilisten, wat vooral tot onveilige situaties leidt bij rechtsaf afslaande automobilisten. Het onderschatten en onderwaarderen van de betekenis van visueel waarnemen (en alles wat daar mee samenhangt) is een tekortkoming van wegontwerp en wegontwerpers die nadelig werkt op de verkeersveiligheid (zie paragraaf 2.3.1.; meer hierover zie [13]).
- Verplaatsen van de fietsers naar fietspaden leidt op de rijweg tot hogere snelheden. Automobilisten hoeven geen rekening meer met fietsers te houden en hebben een mooi, afgebakend, recht wegprofiel voor zich.
- De afgezonderde fietspaden zijn met 2,00m eigenlijk te smal om van het afgezonderde karakter te kunnen profiteren.
- De afgezonderde fietspaden nodigen uit tot tweerichtingsverkeer, omdat fietsers niet meer de gelegenheid hebben om recht tegenover hun bestemming naar de overkant te gaan.
- De afgezonderde fietspaden liggen vlak naast de bomen (ook eventueel nieuwe aanplant). Op termijn veroorzaakt wortelgroei schade aan het wegdek en is er geen sprake meer van een glad strak asfaltdek, met discomfort en onveiligheid voor fietsers tot gevolg.
- De langspaarkeervakken liggen pal naast het fietspad (de smalle schampstrook van 0,50m zet geen zoden aan de dijk), wat voor uitstappende passagiers aan de fietspadzijde leidt tot een veel grotere kans op conflicten/ongevallen met fietsers dan in de huidige situatie waar ze op veel bredere trottoirs kunnen uitstappen. Bovendien is de afloop van een conflict met fietsers ernstiger. Uitstappen aan de rijwegzijde gaat ook gepaard met verhoogde ongevalsrisico's: er is geen "buffer" van de fietsstrook, maar men stapt direct op de rijstrook uit. Confrontaties met langrijdend autoverkeer, met zoekende "dubbelparkeerders" en met voor te ontmoetend openbaar vervoer uitwijkende auto's zijn het gevolg.
- Voetgangers die willen oversteken moeten dit tussen geparkeerde auto's doen en staan direct op de rand met langrijdend autoverkeer: grotere kans op een conflict. In de huidige situatie staat men niet direct op de rijstrook maar op de fietsstrook, vanwaar men een goed uitzicht heeft alvorens over te steken.



Project : De Lairesestraat/Cornelis Krusemanstraat Amsterdam; analyse verkeerseffecten herinrichting
Opdrachtgever : Stichting Laat De Lairese
Status : Definitief rapport
Datum : 15 januari 2017

De omzetting van schuine parkeervakken naar langspaarkeerhavens vermindert het aantal parkeerplaatsen aanzienlijk. Uit de beschikbare informatie is niet af te leiden of de gemeente een parkeeronderzoek heeft uitgevoerd en op basis hiervan een parkeerbalans heeft opgesteld. Met een juiste parkeerbalans was inzichtelijk geweest of de vermindering van het aantal parkeervakken verantwoord geweest zou zijn. Nu is daar geen duidelijkheid over.

In de Nota van Uitgangspunten staan de eisen van brandweer en GVB genoemd ten aanzien van de maatvoering in het dwarsprofiel. Zo stelt de brandweer dat er tussen de geparkeerde auto's en de bomerij minimaal 3 meter ruimte moet zijn, ook op 4,20m hoogte. In de praktijk zal de afstand van 3,00m niet worden gehaald, omdat de schampstrook van 0,50m ook als parkeervak zal worden gebruikt (vooral door bredere personenauto's en bestelbusjes, die inclusief de spiegelbreedtes breder dan 2,00m zijn, de breedte van het parkeervak). Hetzelfde geldt voor de minimale eis van 6,90m voor de rijbaan. Deze maat is weliswaar in het dwarsprofiel opgenomen, maar de minimale maten van de onderdelen in het dwarsprofiel en de maten van voertuigen in de praktijk zullen ertoe leiden dat de maat van 6,90m effectief niet zal worden gehaald.

2.2.3 Fietsoversteek Valeriusplein

Een situatie die bijzondere aandacht behoeft is de fietsoversteek Valeriusplein. In de huidige situatie is er al sprake van een vorm van 'fietsknooppunt', enerzijds als gevolg van de grote aantallen fietsers, anderzijds als gevolg van de specifieke fietsgerelateerde bestemmingen (zoals scholen). Vermeldenswaard is de aflopende helling vanaf het Amsterdams Lyceum naar de De Lairesestraat/Cornelis Krusemanstraat, waardoor fietsers met verhoogde snelheid de kruising oprijden.

In het herinrichtingsplan is gekozen voor een gebundelde fietsoversteek, waarmee een recht tracé in het verlengde van het hellende fietspad onder het Amsterdams Lyceum door komt te liggen. Fietsers op het hellende fietspad onder het Amsterdams Lyceum door rijden met een hogere fietssnelheid recht op de kruising met o.a. de busbaan af, met een verhoogd ongevalsrisico tot gevolg.

Verder lijkt de bundeling van de fietsrichtingen op het fietspad te leiden tot een meer overzichtelijk punt. Maar de bundeling kan ook leiden tot een voor fietsers chaotische situatie. Daar waar de verschillende fietsrichtingen, gecombineerd met de hogere snelheden, bij elkaar komen is 'filevorming' niet uitgesloten. De fietsoversteek is dan niet snel genoeg vrij voor het kruisende gemotoriseerde verkeer, openbaar vervoer en hulpdiensten.

Ook bij de duidelijkheid en zichtbaarheid van de fietsoversteek zijn kanttekeningen te plaatsen. Weliswaar wordt de fietsoversteek voorzien van de gebruikelijke 'toeters en bellen' (voorrang voor fietsers (haaietanden), zebrapaden), het is aan te bevelen ook in verticale zin het weg- en omgevingsontwerp nader in ogenschouw te nemen.

2.2.4 Verkeersproces

In paragraaf 2.1.2 is de huidige situatie van het verkeersproces beschreven. Daar valt uit af te leiden dat de huidige situatie een soepel verkeersproces toelaat. In het herinrichtingsplan worden hieraan beperkingen gesteld. Zo is de indeling in twee "afgesloten" rijstroken fnui-



Project : De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat Amsterdam; analyse verkeerseffecten herinrichting
Opdrachtgever : Stichting Laat De Lairesse
Status : Definitief rapport
Datum : 15 januari 2017

kend voor een soepele doorstroming in het geval van stilstaande lossende/ladende voertuigen of taxi's die passagiers uit- of in laten stappen. Deze situaties doen zich regelmatig voor, zodat een soepele doorstroming regelmatig in het geding is. Dit is in het bijzonder nadelig voor het openbaar vervoer (bus en tram) en de hulpdiensten (ambulances).

2.3 Nadere overwegingen plan De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat

2.3.1 Duurzaam Veilig¹

In aanbevelingen en richtlijnen wegontwerp is de ontwerpfilosofie 'Duurzaam Veilig' leidend. Deze door de SWOV² in de jaren '90 van de vorige eeuw niet-wetenschappelijk gevormde beschouwing beoogt een diepgaandere aanpak van verkeersonveiligheid na jaren van stabilisatie van het ongevallebeeld. Algemeen werd geoordeeld dat dat beeld maatschappelijk niet verantwoord was; dus werd gezocht naar een paradigmashift.

De uitwerking van Duurzaam Veilig naar wegontwerp is in diverse CROW-publicaties beschreven [7, 8, 9, 10, 11]. In de publicaties 'Basiskennmerken wegontwerp' [8] en in de ASVV [7] is het wegontwerp naar inrichting en maatvoering beschreven. Hoewel het herinrichtingsplan De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat aan de minimale maatvoeringen van de onderdelen van het dwarsprofiel voldoet, is het totale dwarsprofiel onvoldoende om van een veilig ontwerp te kunnen spreken. In de publicaties wordt gewaarschuwd voor het toepassen van alle minimale maten in één ontwerp/dwarsprofiel. Zoals het plan er nu ligt, lijkt deze waarschuwing dus niet overbodig.

Eén van de principes van Duurzaam Veilig is het aspect 'vergevingsgezindheid'. Dit houdt o.a. in dat het herinrichtingsplan door een vergevingsgezind wegontwerp en weginrichting letselbeperking tot gevolg heeft. Door in het dwarsprofiel alle minimale maten die aanvaardbaar zijn conform de CROW-publicaties toe te passen, zit er in het ontwerp geen enkele 'rek' in om van een vergevingsgezind ontwerp te kunnen spreken.

In de beschouwing leidend tot Duurzaam Veilig is gezocht naar een zo simpel mogelijke werkwijze. Daardoor is voorbij gegaan aan het feit dat 'verkeer' een complex onderwerp is [14, blz 3]; iets wat in de jaren na de ontwikkeling van Duurzaam Veilig alleen nog maar complexer is geworden. Niet alleen ruimtelijke kenmerken (weg en omgeving) spelen een rol, maar ook weer en lichtomstandigheden, lokaal-culturele aspecten, 'psychologische' oftewel gedragsmatige eigenschappen van een individuele weggebruiker, de invloed van het gedrag van overige verkeersdeelnemers (elk weer met hun eigenaardigheden), enz., enz..

¹ Max van Kelegom (*de Verkeersdeskundige*) is jarenlang betrokken geweest bij het opstellen van diverse CROW-publicaties wegontwerp [7, 8, 11]. In deze publicaties is Duurzaam Veilig steeds uitgangspunt en leidraad geweest voor de aanbevelingen en richtlijnen wegontwerp, zowel voor binnen als voor buiten de bebouwde kom. Voortschrijdend inzicht heeft er bij hem toe geleid dat hij vraagtekens zet bij de wetenschappelijke betekenis van Duurzaam Veilig. Vooral het negeren van de betekenis van 'zien in het verkeer' is een grote omissie van Duurzaam Veilig.

² SWOV staat voor Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, www.swov.nl



Project : De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat Amsterdam; analyse verkeerseffecten herinrichting
Opdrachtgever : Stichting Laat De Lairesse
Status : Definitief rapport
Datum : 15 januari 2017

Het is lastig daaruit het belangrijkste te kiezen; en dan nog: hoe weeg je dat alles tegen elkaar af, terwijl we niet eens weten waar dat ‘alles’ uit bestaat.

Dit speelt vooral een rol omdat Duurzaam Veilig over het hoofd ziet dat ‘zien’ het zintuig is waarmee we op ieder moment de meeste informatie krijgen die ons (verkeers)gedrag vormt. Wat onder het rijden hier en nu (‘in real time’) het verkeers- en snelheidsgedrag vooral bepaalt is de binnenkomende visuele informatie. We kunnen er dan ook met een gerust hart van uitgaan dat het visuele waarnemingskanaal, beginnende bij wat via de ogen binnenkomt, de belangrijkste onmiddellijke informatiebron voor een bestuurder is. Hieruit volgt dat inzicht in het visuele waarnemingsproces een noodzakelijk onderdeel zou moeten zijn van wegontwerp. Als we beter begrijpen hoe het ziende brein met de omgeving omgaat, dan kunnen we ook beter bepalen hoe we de weg en zijn omgeving moeten inrichten. Pas dan kunnen we er achter zien te komen hoe we een echt functioneel ontwerp van de weg en zijn omgeving kunnen maken. Met ‘functioneel’ bedoelen we hier in het bijzonder een ontwerp dat door zijn visuele impact een doelgerichte, gunstige invloed kan hebben op het handelen van de bestuurder. Een invloed die niet louter gericht is op diens eigen rijcomfort, maar vooral ook op wat in een gegeven omgeving als gedrag gewenst is.

Ook voor het maken van een functioneel en verkeersveilig herinrichtingsplan voor de De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat is kennis en inzicht in het visueel waarnemingsproces noodzakelijk.

2.3.2 Voorstel gewijzigde opzet van het gemeentelijk inrichtingsontwerp

Leden van de Stichting ‘Laat De Lairesse’ hebben een voorstel voor een gewijzigde opzet van het gemeentelijk inrichtingsontwerp (figuur 4) aan de Verkeersdeskundige ter beoordeling voorgelegd. Deze inrichting omvat:

- langspaarkeervakken met een breedte van 2,00m overeenkomstig het herinrichtingsplan van de gemeente Amsterdam en handhaving van de schuinparkeervakken in het wegvak Emmastraat - Valeriusplein;
- (vrijliggende) fietsstroken met een breedte van 2,00m en uitgevoerd in rood asfalt, aansluitend aan de langspaarkeervakken;
- een schampstrook met een breedte van ca. 1,00m uitgevoerd in een licht grijze tint ter contrastering met de fietsstroken en de zwarte rijstroken;
- twee rijstroken met elk een breedte van 3,50m uitgevoerd in zwart asfalt, zowel voor gemotoriseerd verkeer als openbaar vervoer en hulpdiensten, overeenkomstig het herinrichtingsplan van de gemeente [1].

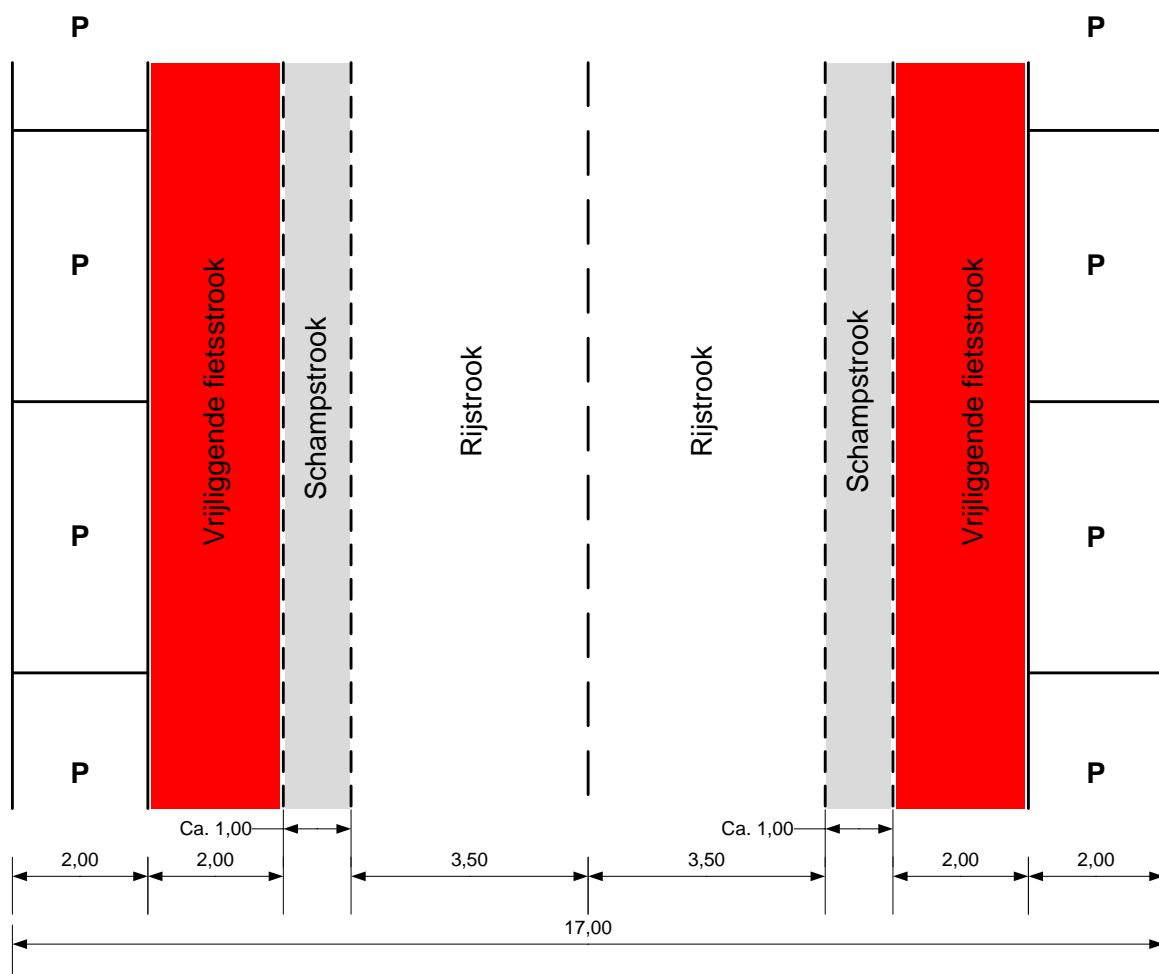
In de optiek van de Verkeersdeskundige is dit voorstel een reële optie voor een weginrichting. Als voordelen kunnen worden genoemd:

- er is een vorm van buffer tussen fietsverkeer en rijstroken, die als spons kan werken: auto’s hebben enige uitwijkruimte en fietsers kunnen ongehinderd met z’n tweeën naast elkaar rijden;
- de breedte van de buffer kan variëren, afhankelijk van de beschikbare totaalbreedte van de rijweg (de buffer fungeert dan ook letterlijk als “spons”);

Project : De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat Amsterdam; analyse verkeerseffecten herinrichting
Opdrachtgever : Stichting Laat De Lairesse
Status : Definitief rapport
Datum : 15 januari 2017

- automobilisten houden door de vorm (breedte en helderheidscontrast) meer afstand tot de fietsstrook, dit in tegenstelling tot de huidige situatie waar de automobilisten door de smalle markeringsstreep en de suggestieve belijning dichterbij de fietsstrook rijden en daarmee fietsers in gevaar brengen;
- fietsers hebben de gelegenheid op elk punt van hun route naar de overkant over te steken om hun daar liggende bestemming te bereiken;
- bezorgend verkeer en taxi's hebben de gelegenheid, indien geen parkeerplaats vrij is, toch ter hoogte van hun bestemming te kunnen stoppen en laden/lossen ("dubbelparkeren").

Van belang is dat de schampstrook in een afwijkende, contrasterende kleur (vooral ten opzichte van de rijstroken) wordt uitgevoerd (zie ook [14, blz. 11]). Indien de gebruikelijke witte markeringsstrepen worden toegepast, dan ontstaat een situatie die het snelheidsgedrag van automobilisten faciliteert, met hogere snelheden tot gevolg.



Figuur 4 Aangepaste rijbaanindeling



Project : De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat Amsterdam; analyse verkeerseffecten herinrichting
Opdrachtgever : Stichting Laat De Lairesse
Status : Definitief rapport
Datum : 15 januari 2017

3 Conclusies

Stichting 'Laat De Lairesse' behartigt de belangen van betrokkenen (bewoners en belanghebbenden van De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat in Amsterdam) in een actie tegen de gemeente Amsterdam. Onderwerp van actie is het herinrichtingsplan van de gemeente om het wegprofiel van De Lairessestraat/Cornelis Krusemanstraat te reconstrueren. Stichting 'Laat De Lairesse' heeft de Verkeersdeskundige gevraagd een oordeel te vellen over het herinrichtingsplan.

de Verkeersdeskundige heeft de situatie beoordeeld en komt aan de hand van een analyse tot de volgende bevindingen:

1. Er ontbreekt een probleemanalyse omtrent de (veronderstelde) verkeersonveiligheid. Het is daarom niet te beoordelen of de voorgestelde herinrichting bijdraagt aan vermindering van die verkeersonveiligheid. Er kan zelfs sprake zijn van een hogere verkeersonveiligheid, omdat de confrontaties auto – fietser na herinrichting op de kruisingen plaatsvinden, zie ook onder punt 3.
2. Het herinrichtingsplan doet geen recht aan het verkeersproces dat ter plaatse aan de orde is: diverse functies met daaraan gerelateerde verkeersoorten en verkeersbewegingen. De voor iedere verkeersdeelnemer huidig beschikbare verhardingsbreedte maakt het mogelijk tot het soepel laten verlopen van het verkeersproces (laden/lossen op de rijbaan, uitwijken voor elkaar, waarborgen van doorstroming).
3. Scheiding van verkeersoorten in het herinrichtingsplan levert schijnverkeersveiligheid:
 - Hogere snelheden op de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer, omdat ze geen rekening meer hoeven te houden met fietsers.
 - Ontmoetingen tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers vinden nu plaats op de kruisingen. De verwachtingskans bij automobilisten op een ontmoeting met fietsers wordt aanzienlijk verkleind omdat fietsers in feite uit het verkeersbeeld van automobilisten worden gehaald.
 - De langspaarkeervakken liggen pal naast het fietspad, wat voor uitstappende passagiers leidt tot een veel grotere kans op conflicten/ongevallen dan in de huidige situatie waar ze op veel bredere trottoirs kunnen uitstappen. Bovendien is de afloop van een conflict met fietsers ernstiger.
4. Het omzetten van de schuine parkeervakken in langspaarkeervakken heeft een aanzienlijke vermindering van het aantal parkeerplaatsen tot gevolg. Dit leidt tot meer zoekverkeer, met name in de achterliggende straten, waardoor daar de verkeersveiligheid in het geding is.

CONCLUSIE

Het herinrichtingsplan doet geen recht aan het ter plaatse voorkomende verkeersproces, is geen verbetering voor de verkeersveiligheid (wellicht zelfs een verslechtering) en leidt tot een aanzienlijke vermindering van het aantal parkeerplaatsen. Overigens is het herinrichtingsplan niet in overeenstemming met Duurzaam Veilig, omdat het herinrichtingsprofiel voor een weg van 50 km/h te smal is (tenzij de bomenrij gekapt wordt).



Project : De Laïressestraat/Cornelis Krusemanstraat Amsterdam; analyse verkeerseffecten herinrichting
Opdrachtgever : Stichting Laat De Laïresse
Status : Definitief rapport
Datum : 15 januari 2017

Geraadpleegde informatie

1. Herinrichting De Laïressestraat/Cornelis Krusemanstraat. Nieuwe situatie. Ingenieursbureau Amsterdam d.d. september 2016.
2. Herinrichting De Laïressestraat/Cornelis Krusemanstraat. Bestaande situatie. Ingenieursbureau Amsterdam.
3. Bewonersbrief informatieavonden herinrichting De Laïressestraat/Cornelis Krusemanstraat en Cornelis Krusemanstraat. Gemeente Amsterdam d.d. 22 september 2016.
4. Presentatie informatiebijeenkomsten september/oktober. Gemeente Amsterdam d.d. 5 oktober 2016.
5. Road factors and bicycle-motor vehicles crashes at unsignalized priority intersections; J.P. Schepers, P.A. Kroeze, W. Sweers, J.C. Wüst in Accident Analysis and Prevention; 2011.
6. Oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers; maart 2010. SWOV-factsheet. SWOV, Leidschendam.
7. ASVV 2012, aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom; december 2012. CROW³, Ede.
8. Basiskenmerken wegontwerp; oktober 2012. Publicatie 315. CROW, Ede.
9. Handboek verkeersveiligheid; oktober 2008. Publicatie 261. CROW, Ede.
10. Ontwerpwijzer fietsverkeer; april 2006. Publicatie 230. CROW, Ede.
11. Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken van weginfrastructuur; oktober 2004. Publicatie 203. CROW, Ede.
12. [https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/wegwerkzaamheden/per-stadsdeel/werk-weg-\(zuid\)/oud-zuid/lairessestraat/](https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/wegwerkzaamheden/per-stadsdeel/werk-weg-(zuid)/oud-zuid/lairessestraat/)
13. <http://verkeerzien.nl/pub/UitgangspuntenNS.pdf>
14. [http://verkeerzien.nl/montferland/pdf/Rustige_weg_Onbeschadigd_Landschap\(web\).pdf](http://verkeerzien.nl/montferland/pdf/Rustige_weg_Onbeschadigd_Landschap(web).pdf)

³ CROW is het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Dit platform ontwikkelt, beheert en actualiseert o.a. richtlijnen voor wegontwerp. In het algemeen worden in ons land verkeerskundig de richtlijnen van CROW als leidend beoordeeld.



Project : De Lairesestraat/Cornelis Krusemanstraat Amsterdam; analyse verkeerseffecten herinrichting
Opdrachtgever : Stichting Laat De Lairese
Status : Definitief rapport
Datum : 15 januari 2017

Bijlage Profiel Verkeersdeskundige

Corebusiness Verkeersdeskundige (www.verkeersdeskundige.nl)

Door Verkeersdeskundige uitgevoerde, relevante projecten

Advocaten: Digna de Bruin Advocatuur & Mediation, Baarn
DVL P advocaten B.V., Amsterdam
Labré Advocaten, Amsterdam
Moree Gelderblom Advocaten, Rotterdam
Parmentier & Oass Advocaten, Haarlem
Schenkeveld Advocaten, Alkmaar
Vlaminckx Advocaten, Venlo

Projecten: Advies voor diverse bezwaarprocedures
Beoordelen documenten/stukken, plaatselijk verkennen van verkeerssituaties, maken analyses en opstellen adviezen

Rechtsbijstandsverzekeringsmaatschappijen:

Achmea Rechtsbijstandsverzekering, Tilburg
ARAG Rechtsbijstand, Leusden
DAS Rechtsbijstand Verzekeringsmaatschappij N.V., Amsterdam
NRS Rechtsbijstand, Rotterdam

Projecten: Advies voor diverse bezwaarprocedures
Beoordelen documenten/stukken, plaatselijk verkennen van verkeerssituaties, maken analyses en opstellen adviezen

Bedrijven/

organisaties: Stichting De Opbouw, Utrecht
Stichting Laat De Lairese

Projecten: Advies voor diverse bezwaarprocedures, gemeentelijke vergunningsaanvragen en gemeentelijke plannen.
Beoordelen documenten/stukken, plaatselijk verkennen van verkeerssituaties, maken analyses en opstellen adviezen

Profiel Max van Kelegom (1949)

Civieltechnisch en verkeerskundig geschoold. Werkzaam geweest bij enkele adviesbureaus in technische en leidinggevende functies. Belangrijkste ervaring bij ANWB als belangenbehartiger namens ANWB-leden op het gebied van verkeer en vervoer.

Hij is bij veel richtlijnen wegontwerp betrokken (geweest). Zo is hij bij CROW, het landelijk kennisplatform verkeer en vervoer, als projectleider, adviseur, auteur en voorzitter van werkgroepen jarenlang betrokken geweest bij het opstellen van diverse CROW-publicaties wegontwerp. In deze publicaties is Duurzaam Veilig steeds uitgangspunt en leidraad geweest voor de aanbevelingen en richtlijnen wegontwerp, zowel voor binnen als voor buiten de bebouwde kom. Voortschrijdend inzicht heeft er bij hem toe geleid dat hij vraagtekens zet bij de wetenschappelijke betekenis van Duurzaam Veilig. Vooral het negeren van de betekenis van 'zien in het verkeer' is een grote omissie van Duurzaam Veilig.