Gemeente Amsterdam

Verkeersonderzoek Czaar Peterstraat onderdeel Binnenring Fiets-OV Corridor

Kentekenonderzoek, (brom/snor)fietstellingen en verkeersveiligheidsonderzoek



Team Onderzoek & Kennis

5.1, 2, i @amsterdam.nl

Rapportnummer O-220297

Auteur 5.1, 2, e

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 INLEIDING 5

1.1 AANLEIDING 5
1.2 UW VRAAG 5
1.3 RESULTAAT 5
1.4 LEESWIJZER 6

HOOFDSTUK 2 SAMENSTELLING GEMOTORISEERD VERKEER 7

2.1 INLEIDING 7
2.2 SAMENSTELLING VERKEER DAT CZAAR PETERSTRAAT INRIJDT VANAF HET KRUISPUNT MET DE CRUQUIUSKADE 8
2.3 LADENDE EN LOSSENDE BEDRIJFSVOERTUIGEN 11

HOOFDSTUK 3 TELLINGEN (BROM/SNOR)FIETSERS 13

3.1 INLEIDING 13
3.2 (BROM/SNOR)FIETSERS PER ETMAAL 14
3.3 (BROM/SNOR)FIETSERS PER UUR VAN DE DAG 16
3.4 AANTAL BROM- EN SNORFIETSERS DAT CZAAR PETERSTRAAT INRIJDT VANAF HET KRUISPUNT MET DE CRUQUIUSKADE 18

HOOFDSTUK 4 VERKEERSVEILIGHEIDSONDERZOEK 19

4.1 INLEIDING 19
4.2 ALGEMEEN BEELD CONFLICTOBSERVATIE 20
4.2.1 Fietsoversteek over de Czaar Peterstraat bij de Cruquiuskade 20
4.2.2 Fiets- en voetgangersoversteek over de Czaar Peterstraat bij de Eerste Coehoornstraat 20
4.2.3 Kruispunt Czaar Peterstraat met Frans de Wollantstraat 20
4.3 ROODLICHTNEGATIE FIETSERS KRUISPUNT CZAAR PETERSTRAAT MET CRUQUIUSKADE 21
4.3.1 Locatie twee fietsoversteken 21
4.3.2 Meerderheid negeert rood verkeerslicht 22
4.3.3 Gedragsfactoren 23

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Czaar Peterstraat wordt als onderdeel van de Binnenring Fiets-OV Corridor heringericht als fietsstraat. Daarbij wordt meer ruimte voor fiets en OV gemaakt, de auto gaat meerijden over de trambaan en de twee bestaande tramhaltes worden vervangen door één tramhalte. Op 16 februari 2022 is de Nota van Uitgangspunten Binnenring Fiets-OV Corridor vastgesteld. De volgende stap in het proces is een Programma van Eisen voor een ontwerp. Daarvoor is de bestaande verkeerssituatie onderzocht.

1.2 Uw vraag

Het Ingenieursbureau heeft V&OR Team Onderzoek & Kennis gevraagd om een onderzoek uit te voeren naar de samenstelling van het verkeer in de Czaar Peterstraat en de verkeersveiligheid op de kruispunten van de Czaar Peterstraat met de Frans de Wollantstraat, de Eerste Coenhoornstraat en de Cruquiuskade.

Gevraagd is in beeld te brengen wat de samenstelling van het verkeer is (de aandelen bestemmings-, doorgaand en logistiek verkeer), welk deel van het logistiek verkeer komt laden en lossen en op welke tijden (met het oog op eventueel instellen van venstertijden) en hoeveel brom- en snorfietsen er door de straat rijden.

1.3 Resultaat

In dit rapport wordt de samenstelling van het gemotoriseerd verkeer in de buurt beschreven met aandelen bestemmings-, doorgaand en logistiek verkeer en spreiding over de dag. Daarnaast wordt inzicht gegeven in de aantallen fietsers en brom/snorfietsers op drie locaties en de verhouding tussen het aantal brom- en snorfietsers dat de Czaar Peterstraat inrijdt vanaf het kruispunt met de Cruquiuskade. Ook worden de conclusies op het gebied van verkeersveiligheid op drie kruispunten beschreven op basis van conflictobservatie en die uit een onderzoek naar roodlichtnegatie op het kruispunt van de Czaar Peterstraat met de Cruquiuskade.

1.4 Leeswijzer

Het rapport is als volgt opgebouwd: hoofdstuk 2 gaat in op de samenstelling van het gemotoriseerd verkeer. Hoofdstuk 3 gaat in op tellingen van (brom/snor)fietsers. Hoofdstuk 4 gaat in op het verkeersveiligheidsonderzoek.

Hoofdstuk 2 Samenstelling gemotoriseerd verkeer

2.1 Inleiding

Een kentekenonderzoek is uitgevoerd door NDC Nederland om de samenstelling van het gemotoriseerd verkeer te analyseren dat door de Czaar Peterstraat rijdt voor wat betreft het aandeel bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer. De gegevens zijn verzameld in de periode van 7 tot en met 13 oktober 2022. In figuur 1 zijn met blauwe pijlen de locaties en richtingen weergegeven waarin gemotoriseerd verkeer is geteld. De camera's vormen een cordon rond de Czaar Peter-, Conrad-, Blanken- en Kraijenhoffstraat, een gebied dat met de letter B is gemarkeerd. Verkeer met een verblijfsduur korter dan 5 minuten in gebied B is gekenmerkt als doorgaand verkeer. Verkeer met een verblijfsduur langer dan 5 minuten in gebied B is gekenmerkt als bestemmingsverkeer. Verkeer met een verblijfsduur langer dan 5 minuten en korter dan 30 minuten is bovendien gekenmerkt als ladend en lossend verkeer. Ladend en lossend verkeer is dus onderdeel van bestemmingsverkeer. Verkeer dat niet in gebied B is gezien is buiten beschouwing gelaten. De gebieden A, C en D geven de mogelijke richtingen aan vanwaaruit of waarnaartoe het verkeer dat in gebied B is gezien, kan zijn gereden en wat als zodanig is geregistreerd.

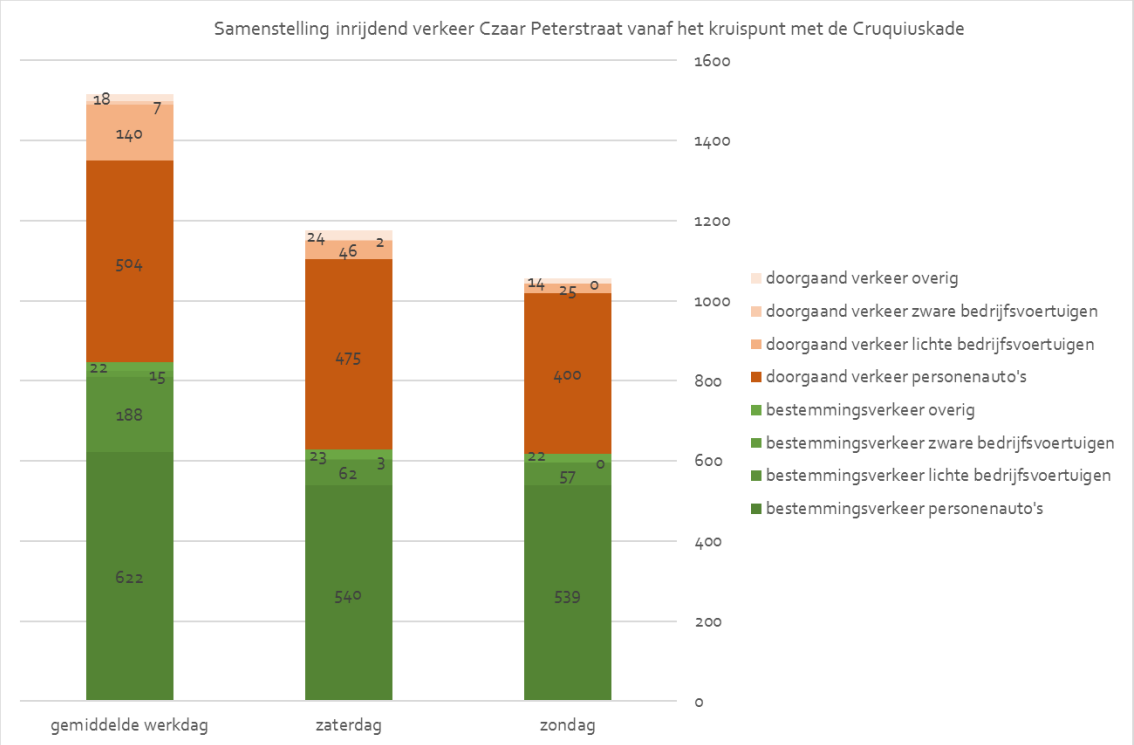
Figuur 2.1 Tellocaties en –richtingen en herkomst- en bestemmingslocaties



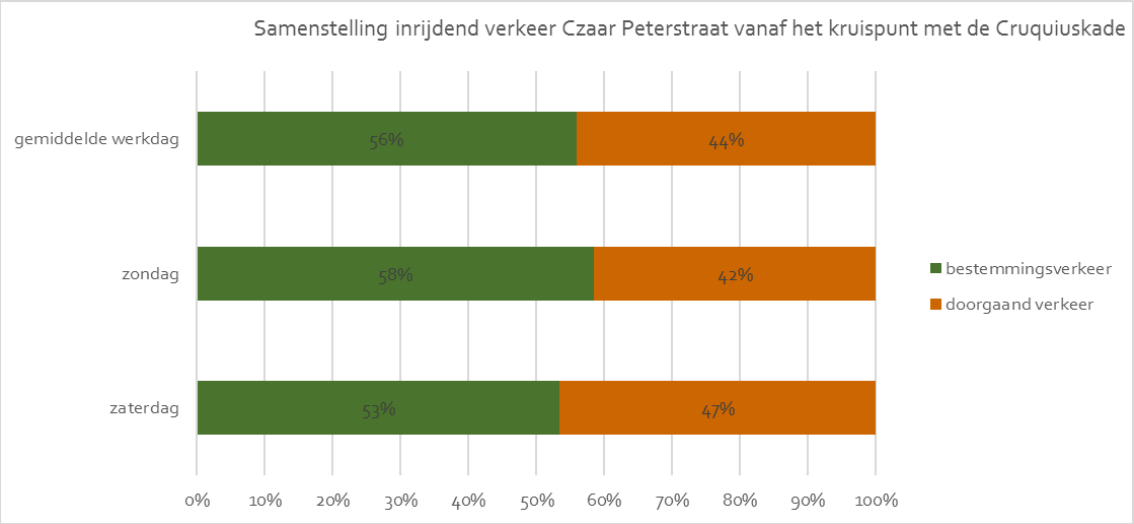
2.2 Samenstelling verkeer dat Czaar Peterstraat inrijdt vanaf het kruispunt met de Cruquiuskade

In figuur 2.2 is de samenstelling van het verkeer weergegeven in absolute aantallen en figuur 2.3 de verhouding tussen bestemmings- en doorgaand verkeer in percentages. De onderscheiden voertuigtypen zijn personenauto, lichte bedrijfsvoertuigen, zware bedrijfsvoertuigen en overig. Het onderscheid is gemaakt op basis van bij de RDW geregistreerde voertuigkenmerken. Lichte bedrijfsvoertuigen zijn bedrijfsvoertuigen met een toegestane maximum massa van maximaal 3,5 ton. Deze categorie wordt vaak ook bestelauto's genoemd. Zware bedrijfsvoertuigen zijn hier bedrijfsvoertuigen met een toegestane maximum massa van meer dan 3,5 ton. Uit de figuren blijkt dat er op een gemiddelde werkdag circa 1500 motorvoertuigen de Czaar Peterstraat inrijden vanaf het kruispunt met de Cruquiuskade. Daarvan is 56% bestemmingsverkeer en 44% doorgaand verkeer. Op een zaterdag rijden er circa 1200 motorvoertuigen de Czaar Petestraat in vanaf het kruispunt met de Cruquiuskade. Daarvan is 53% bestemmingsverkeer en 47% doorgaand verkeer.

Figuur 2.2 Samenstelling inrijdend verkeer Czaar Peterstraat vanaf het kruispunt met de Cruquiuskade (absolute aantallen)

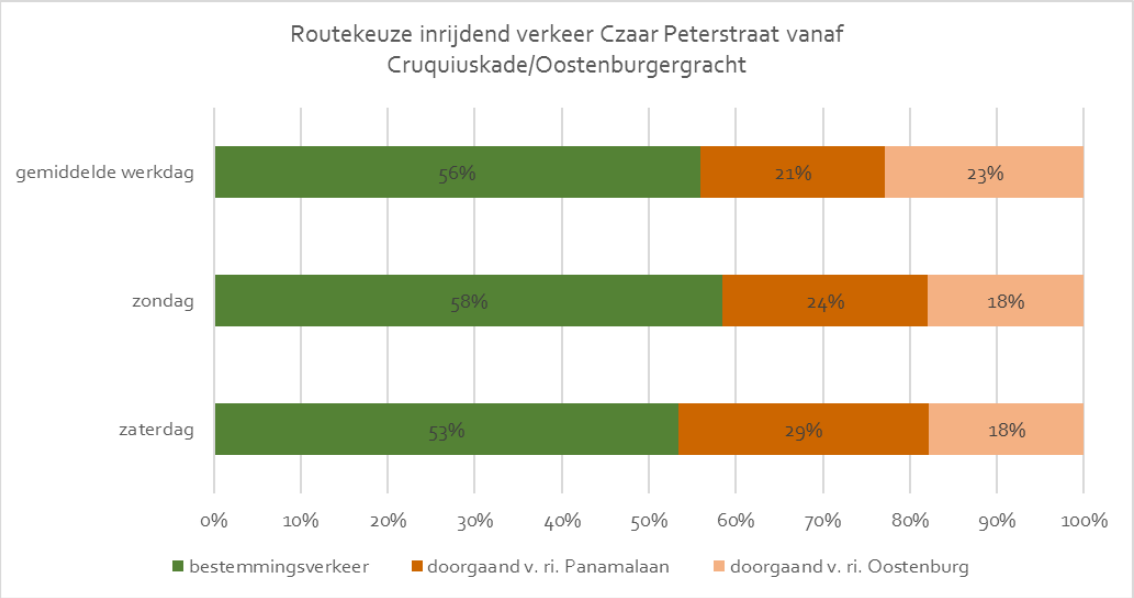


Figuur 2.3 Samenstelling inrijdend verkeer Czaar Peterstraat vanaf het kruispunt met de Cruquiuskade (percentages)



In figuur 2.4 is de routekeuze weergegeven van het gemotoriseerd verkeer dat de Czaar Peterstraat inrijdt vanaf het kruispunt met de Cruquiuskade. Daaruit blijkt dat op een gemiddelde werkdag 21% aan het einde van de Czaar Peterstraat rechtsaf slaat en dan doorrijdt naar de Panamalaan en 23% linksaf slaat en dan doorrijdt naar Oostenburg. Op zaterdag slaat 29% rechtsaf en rijdt door naar de Panamalaan en 18% linksaf en rijdt door naar Oostenburg.

Figuur 2.4 Routekeuze inrijdend verkeer Czaar Peterstraat vanaf het kruispunt met de Cruquiuskade



2.3 Ladende en lossende bedrijfsvoertuigen

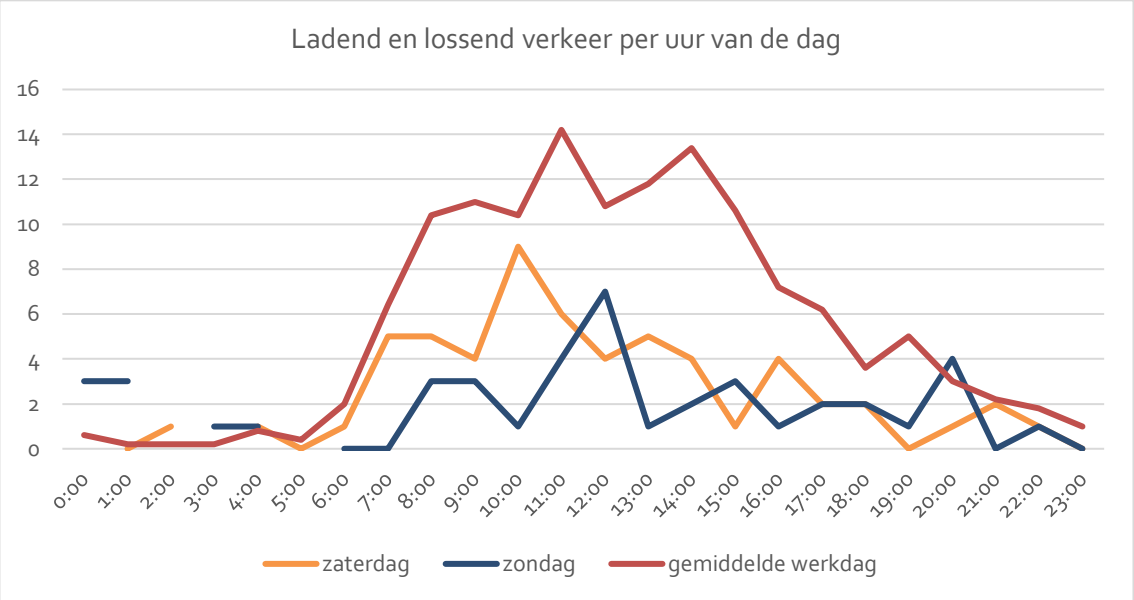
Verkeer met een verblijfsduur langer dan 5 minuten en korter dan 30 minuten is gekenmerkt als ladend en lossend verkeer. Uit analyse van de verblijfstijden is gebleken dat verkeer dat langer dan 30 minuten in het gebied verblijft, al snel een vele malen langere verblijfstijd heeft. De ritten met een verblijfstijd tussen de 5 en 30 minuten in gebied B (zie figuur 2.1 in paragraaf 2.1) zijn een indicatie voor het aantal ritten van ladend en lossend verkeer. Ladend en lossend verkeer is onderdeel van bestemmingsverkeer. In tabel 2.1 zijn de aantallen als ladend en lossend verkeer geregistreerde bedrijfsvoertuigen per uur per dag weergegeven. Hieronder vallen zowel bedrijfsvoertuigen die goederen en/of pakketten leveren aan bedrijven als aan bewoners. Op woensdag lijkt het meest te worden geladen en gelost door bedrijfsvoertuigen, gevolgd door de vrijdag en de maandag, maar de totalen van alle werkdagen verschillen weinig. In het weekend wordt er veel minder geladen en gelost dan doordeweeks. Op een gemiddelde werkdag vindt 45% van het laden en lossen door bedrijfsvoertuigen plaats tussen 10:00 en 15:00 uur en 70% tussen 8:00 en 16:00 uur. Op zaterdag vindt 48% van het laden en lossen door bedrijfsvoertuigen plaats tussen 10:00 en 15:00 en 72% tussen 7:00 en 15:00 uur.

Tabel 2.1. Aantallen als ladend en lossend verkeer geregistreerde bedrijfsvoertuigen per uur per dag.

	10-10-2022	11-10-2022	12-10-2022	13-10-2022	7-10-2022	8-10-2022	9-10-2022		
uur	maandag	dinsdag	woensdag	donderdag	vrijdag	zaterdag	zondag	gemiddelde weekdag	gemiddelde werkdag
0:00	0	1			2		3	0	1
1:00		1			0	0	3	0	0
2:00	1				0	1		0	0
3:00	0		0		1		1	0	0
4:00	1	1	1	1		1	1	1	1
5:00	1	0	0	0	1	0		0	0
6:00	4	0	3	1	2	1	0	1	2
7:00	7	4	8	6	7	5	0	4	6
8:00	13	13	10	6	10	5	3	6	10
9:00	11	13	11	9	11	4	3	6	11
10:00	12	11	9	14	6	9	1	7	10
11:00	17	12	12	14	16	6	4	8	14
12:00	11	12	12	9	10	4	7	6	11
13:00	10	13	19	7	10	5	1	7	12
14:00	16	7	14	18	12	4	2	8	13
15:00	3	12	8	13	17	1	3	5	11
16:00	6	6	8	7	9	4	1	4	7
17:00	6	7	5	6	7	2	2	3	6
18:00	3	5	4	3	3	2	2	2	4
19:00	2	4	9	3	7	0	1	3	5
20:00	3	3	5	3	1	1	4	2	3
21:00	2	4	3	1	1	2	0	1	2
22:00	3	0	2	2	2	1	1	1	2
23:00	3	0	1	0	1	0	0	1	1
Totaal	135	129	144	123	136	58	43	76	133

In figuur 2.5 zijn cijfers uit tabel 2.1 in grafiekvorm weergegeven.

Figuur 2.5 Aantallen als ladend en lossend verkeer geregistreerde bedrijfsvoertuigen per uur van de dag



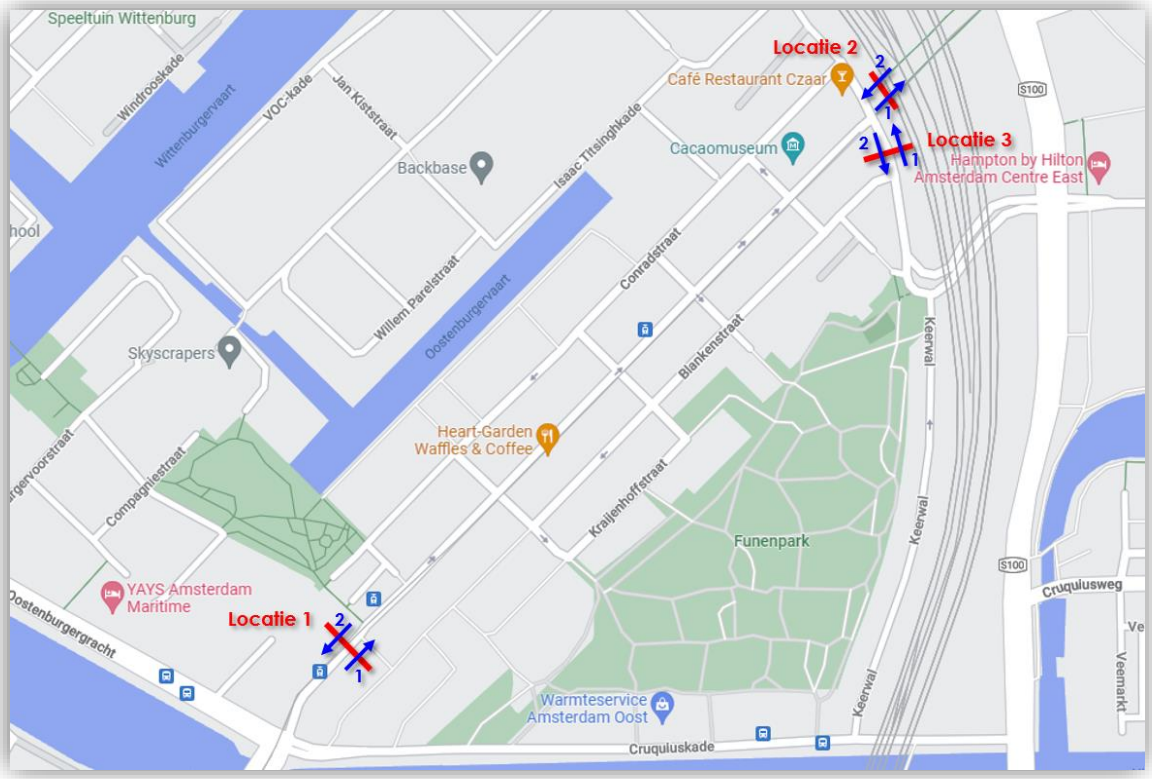
Hoofdstuk 3 Tellingen (brom/snor)fietsers

3.1 Inleiding

Met behulp van camera's zijn fietsers en brom/snorfietsers geteld op 3 locaties door NDC Nederland. De tellocaties en -richtingen staan in figuur 3.1 aangegeven.

Het onderscheid tussen brom- en snorfietsen is gemaakt op basis van de kleur van het kenteken door beeldobservatie. De kleur was alleen zichtbaar tijdens daglicht. Dit onderscheid is alleen gemaakt tussen 8:00 en 18:00 uur op locatie 1 richting 1 (noord) voor donderdag 13 oktober en zaterdag 8 oktober en op enkele steekproefuren op de overige meetdagen. Op de overige locaties en tijdstippen is dit onderscheid niet gemaakt en wordt een totaal van brom/snorfietsers samen gegeven.

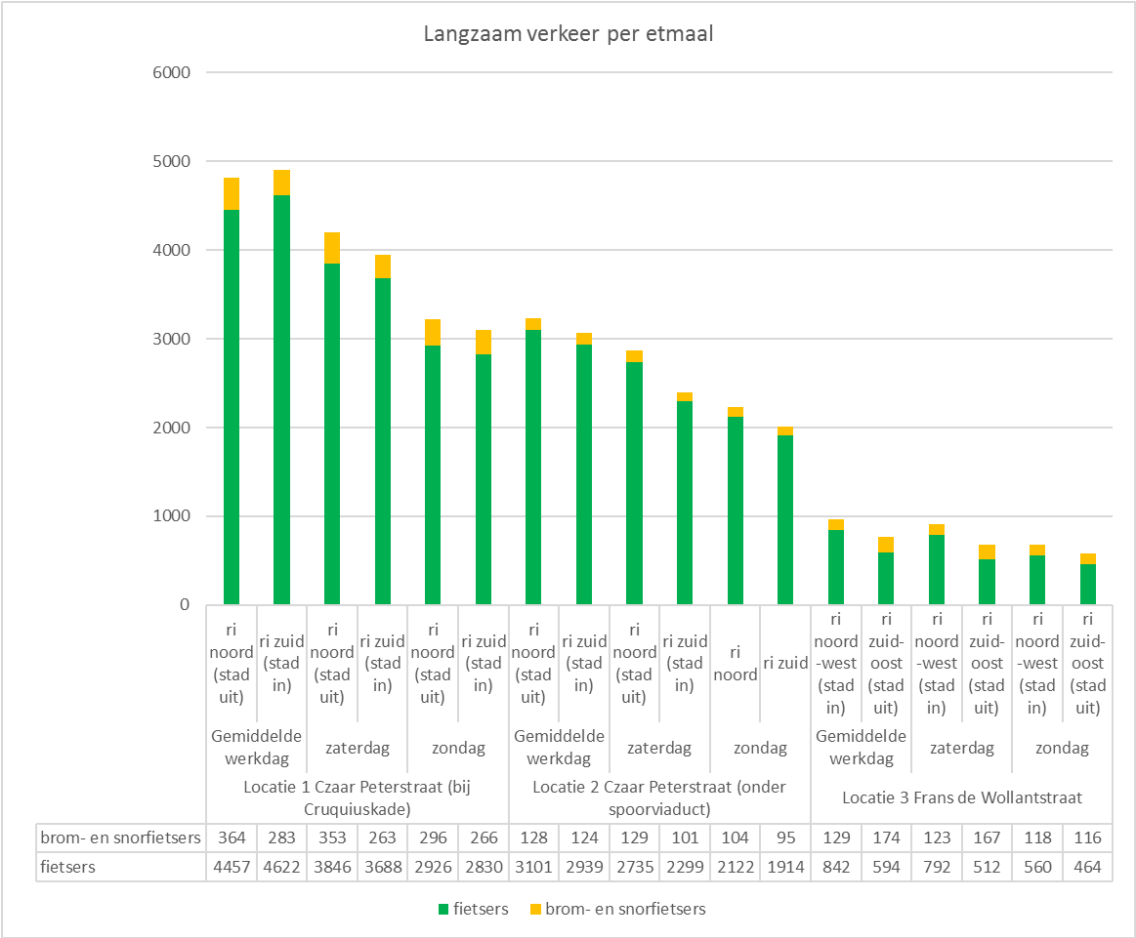
Figuur 3.1 Locaties en richtingen tellingen (brom/snor)fietsers



3.2 (brom/snor)fietsers per etmaal

Uit figuur 3.2 blijkt dat er per werkdagetmaal circa 9.000 fietsers en 600 brom- en snorfietsers de Czaar Peterstraat in- en uitrijden op locatie 1, circa 6.000 fietsers en 200 brom- en snorfietsers op locatie 2 en circa 1400 fietsers en 300 brom- en snorfietsers passeren op locatie 3.

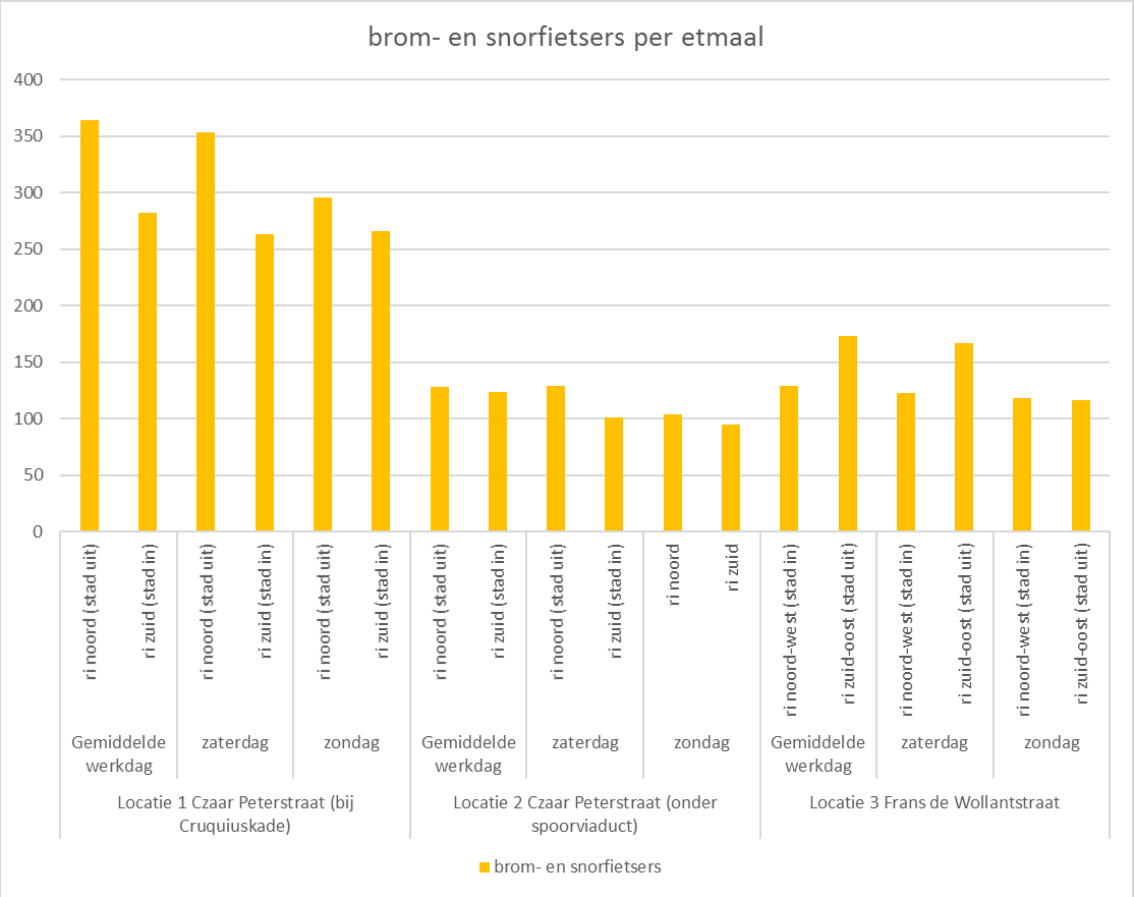
Figuur 3.2 (Brom/fiets)intensiteiten per etmaal



	Locatie 1 Czaar Peterstraat (bij Cruquiuskade)						Locatie 2 Czaar Peterstraat (onder spoorviaduct)						Locatie 3 Frans de Wollantstraat					
	Gemiddelde werkdag		zaterdag		zondag		Gemiddelde werkdag		zaterdag		zondag		Gemiddelde werkdag		zaterdag		zondag	
	ri noord (stad uit)	ri zuid (stad in)	ri noord (stad uit)	ri zuid (stad in)	ri noord (stad uit)	ri zuid (stad in)	ri noord (stad uit)	ri zuid (stad in)	ri noord (stad uit)	ri zuid (stad in)	ri noord	ri zuid	ri noord-west (stad in)	ri zuid-oost (stad uit)	ri noord-west (stad in)	ri zuid-oost (stad uit)	ri noord-west (stad in)	ri zuid-oost (stad uit)
brom- en snorfietsers	364	283	353	263	296	266	128	124	129	101	104	95	129	174	123	167	118	116
fietsers	4457	4622	3846	3688	2926	2830	3101	2939	2735	2299	2122	1914	842	594	792	512	560	464

Uit figuur 3.3 blijkt dat het aantal brom- en snorfietsers in de richting stad uit (richting noord op locatie 1 en 2 en richting zuidoost op locatie 3) hoger ligt dan in de richting stad in. Dit geldt voor alle 3 locaties, met uitzondering van locatie 3 op de zondag.

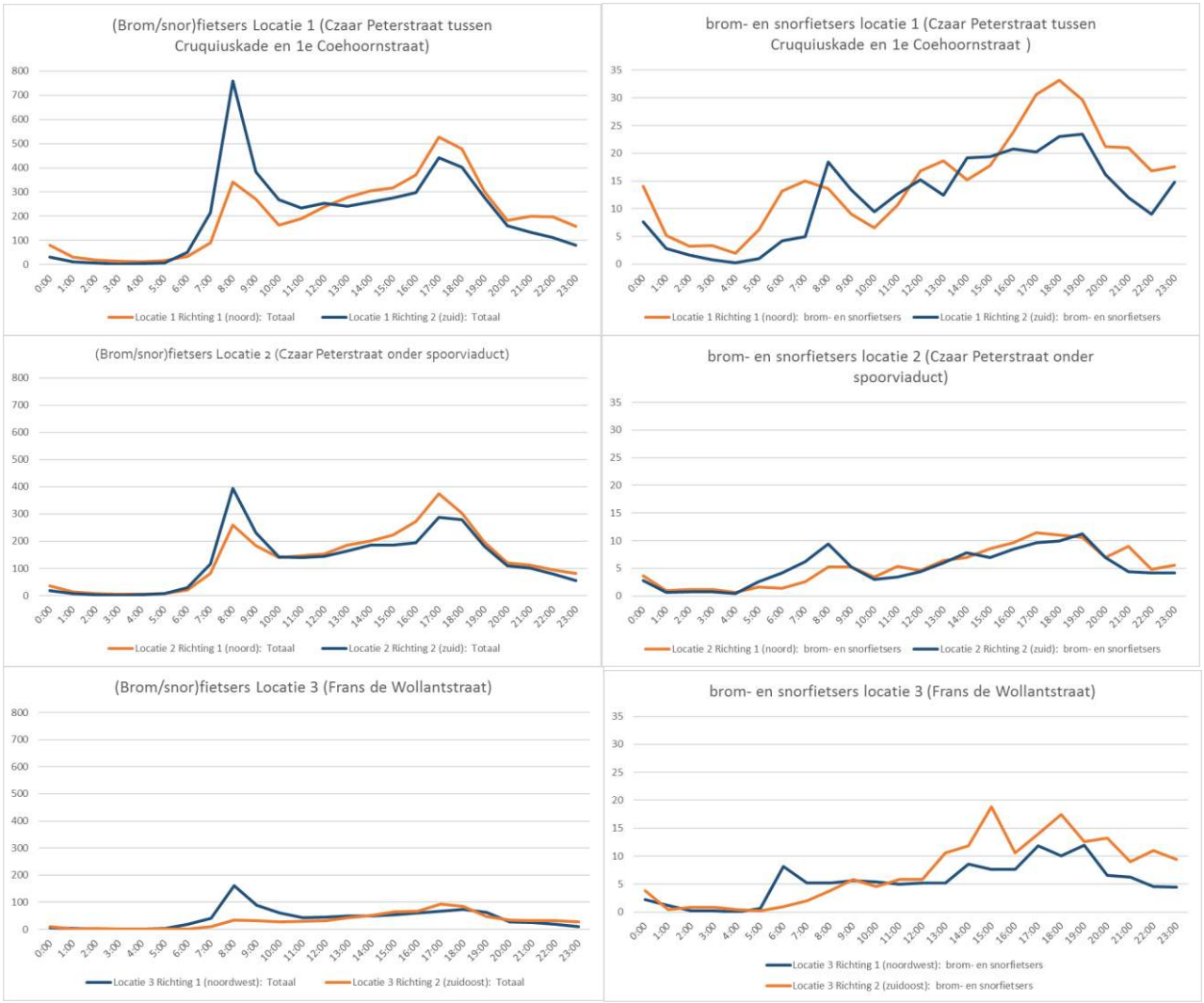
Figuur 3.3 (Brom/snorfiets)intensiteiten per etmaal



3.3 (Brom/snor)fietsers per uur van de dag

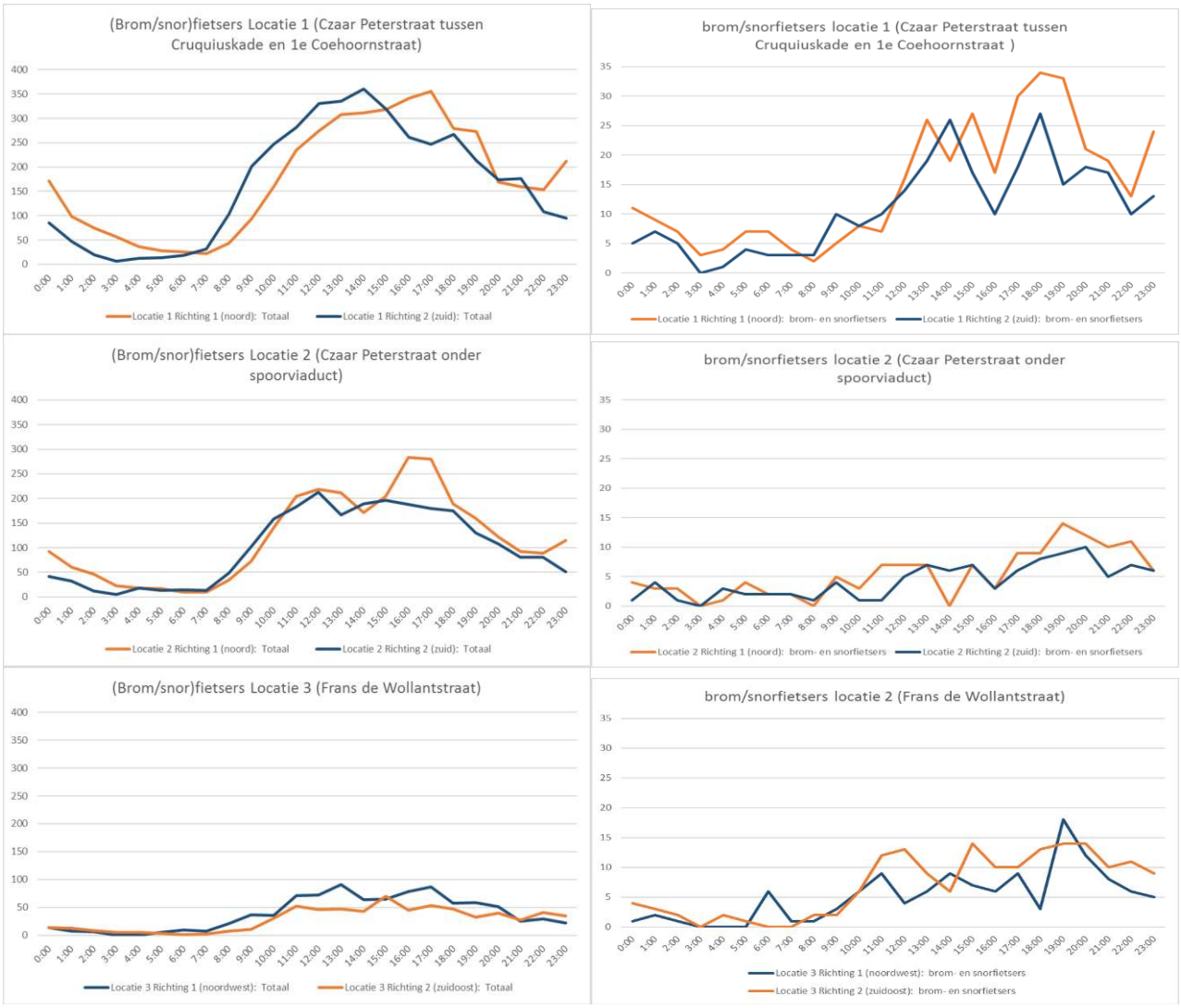
Uit figuur 3.4 blijkt dat op een gemiddelde werkdag de stroom (brom/snor)fietsers in zuidelijke richting door de Czaar Peterstraat een sterke piek heeft tussen 8:00 en 9:00 uur op locatie 1 (circa 800 in een uur). Een uur eerder ligt het aantal nog op circa 25% daarvan en een uur later alweer op slechts circa 50% daarvan. In noordelijke richting ligt de piek tussen 17:00 en 18:00 (circa 500 in een uur). De avondspits voor wat betreft (brom/snor)fietsers ligt hier tussen 17:00 en 19:00. Het aantal brom- en snorfietsers piekt daarentegen het sterkst in noordelijke richting tussen 18:00 en 19:00 uur (circa 35 in een uur), in zuidelijke richting ligt de piek tussen 19:00 en 20:00 uur (circa 25 in een uur).

Figuur 3.4 (brom/snor)fietsintensiteiten per uur op een gemiddelde werkdag



De piek op zaterdag in de stroom (brom/snor)fietsers in zuidelijke richting ligt tussen 14:00 en 15:00 uur (circa 350 in een uur) en in noordelijke richting tussen 17:00 en 18:00 uur (circa 350 in een uur), ook op locatie 1. De piek in het aantal brom- en snorfietsers ligt op zaterdag in noordelijke richting tussen 18:00 en 19:00 uur (circa 35 in een uur) en in zuidelijke richting tussen 14:00 en 15:00 uur en tussen 18:00 en 19:00 uur (circa 25 in een uur.

Figuur 3.5 (Brom/snor)fietsintensiteiten per uur op zaterdag



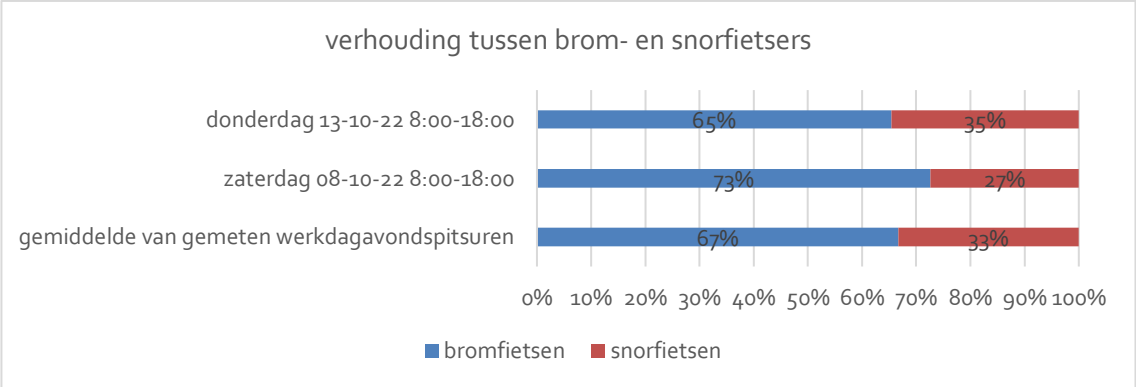
3.4 Aantal brom- en snorfietsers dat Czaar Peterstraat inrijdt vanaf het kruispunt met de Cruquiuskade

In tabel 3.1 zijn de absolute aantallen getelde brom- en snorfietsen op verschillende tijdstippen weergegeven in figuur 3.6 de percentages. Uit figuur 3.6 blijkt dat op de donderdag tussen 8:00 en 18:00 uur de verhouding tussen brom en snorfietsers circa 2:1 is (2/3 bromfiets en 1/3 snorfiets). Op zaterdag is de verhouding circa 3:1 (3/4 bromfiets en ¼ snorfiets).Tijdens een gemiddeld werkdagavondspitsuur rijden er circa 15 bromfietsers en 11 snorfietsers de Czaar Peterstraat in vanaf het kruispunt met de Cruquiuskade.

Tabel 3.1 Aantal brom- en snorfietsen op locatie 1 (Czaar Peterstraat tussen Cruquiuskade en Eerste Coehoornstraat) in richting 1 (noord) op verschillende tijdstippen

uur	bromfietsen	snorfietsen
donderdag 13-10-22 8:00-18:00	104	55
zaterdag 08-10-22 8:00-18:00	114	43
gemiddelde van gemeten werkdagavondspitsuren	15	11
maandag 10-10-22 17:00-18:00	18	9
dinsdag 11-10-22 17:00-18:00	17	11
woensdag 12-10-22 17:00-18:00	11	12
donderdag 13-10-22 17:00-18:00	15	15
vrijdag 07-10-22 16:00-17:00	14	7
vrijdag 07-10-22 8:00-9:00	9	4
zaterdag 08-10-22 16:00-17:00	13	4
zondag 09-10-22 17:00-18:00	18	5

Figuur 3.6 Verhouding tussen brom- en snorfietsers op locatie 1 (Czaar Peterstraat tussen Cruquiuskade en Eerste Coehoornstraat) in richting 1 (noord) op verschillende tijdstippen



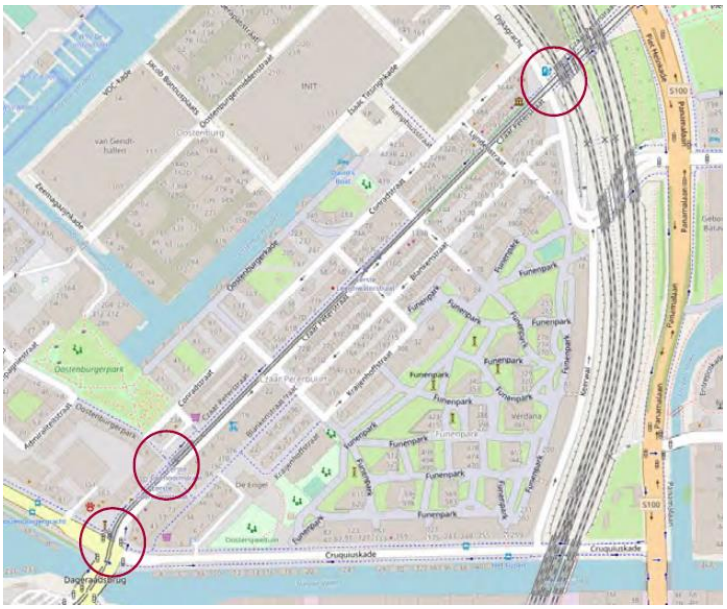
Hoofdstuk 4 Verkeersveiligheidsonderzoek

4.1 Inleiding

Op 3 locaties is door Goudappel een conflictobservatie uitgevoerd. De locaties zijn weergegeven in figuur 4.1. Van het kruispunt van de Czaar Peterstraat met de Cruquiuskade is alleen de zijde van de Czaar Peterstraat geobserveerd. Van de conflictobservaties heeft Goudappel een rapport opgesteld. In paragraaf 4.2 is de beschrijving van het algemene beeld van de conflictobservatie uit het rapport van Goudappel overgenomen.

Op het kruispunt van de Czaar Peterstraat met de Cruquiuskade is in oktober 2021 een onderzoek uitgevoerd naar roodlichtnegatie en spookrijden door fietsers. De bevindingen uit dat onderzoek zijn in paragraaf 4.3 beschreven.

Figuur 4.1 Locaties conflictobservaties



4.2 Algemeen beeld conflictobservatie

4.2.1 Fietsoversteek over de Czaar Peterstraat bij de Cruquiuskade

In grote lijn geldt dat de fietsoversteek over de Czaar Peterstraat bij de Cruquiuskade verreweg de meeste conflictsituaties telt. Zeker tijdens de spitsuren is het dusdanig druk op de fietsoversteek en op de samenkomstpunten van de verschillende fietsoversteken dat er relatief veel kleine conflicten ontstaan tussen fietsers onderling. Deze vallen vrijwel alle in de categorieën 1 en 2 (veilige en hinderlijke ontmoetingen) en leiden niet tot aandachtspunten voor de verkeersveiligheid.

Hoewel uit de beelden niet de lichtstand van de fietsoversteek te zien is, is uit de conflicten af te leiden dat zeer frequent sprake is van roodlichtnegatie dan wel een onverwacht deelconflict, waarbij conflicten ontstaan tussen fietsers en kruisend overig verkeer. Hierbij ontstaan ook ernstigere conflicten. De afstelling van de verkeerslichten waarbij voor voetgangers over de oversteek van de trambaan al groen wordt getoond, speelt hierbij naar verwachting een rol.

Incidenteel leiden ook ontmoetingen tussen fietsers in tegengestelde richting tot conflicten, doordat fietsers in de drukste richting relatief veel ruimte in nemen en daardoor in conflict komen met fietsers uit de tegenrichting. Het fietspad is in twee richtingen te gebruiken.

Het valt op dat er relatief veel verkeer over de trambaan in de illegale richting het kruispunt nadert. Dit is niet toegestaan. In twee gevallen (busje en scooter) leidde dit tot een ernstig conflict.

4.2.2 Fiets- en voetgangersoversteek over de Czaar Peterstraat bij de Eerste Coehoornstraat

Op de fiets- en voetgangersoversteek over de Czaar Peterstraat bij de Eerste Coehoornstraat is het veel rustiger en zijn er ook tijdens de spitsen nauwelijks ontmoetingen waar te nemen. Het valt op dat de oversteek erg lang is om in één keer te overzien, waardoor overstekers in de problemen komen. Fietsers steken vrij schuin de tramrails over; wat een risico op vallen kan opleveren. In de observatie is dit niet waargenomen. Automobilisten die over de trambaan rijden, hebben een relatief hoge snelheid. In de andere richting is een goed werkende drempel aanwezig. Daar loopt de ontmoeting tussen fietsers die links afslaan en achteropkomende automobilisten vrij soepel. De korte bochtjes in het fietspad helpen met het verlagen van de snelheid, veel scooters rijden echter over de trambaan. Ten slotte wordt er op de rijbaan stilgestaan om te laden en lossen.

4.2.3 Kruispunt Czaar Peterstraat met Frans de Wollantstraat

Op het kruispunt tussen de Czaar Peterstraat en de Frans de Wollantstraat komen meer conflicten voor, vooral tussen autobestuurders en fietsers waarbij de manoeuvres van de vele gemeentevoertuigen een opvallende rol spelen. Ook is er sprake van afwijkende manoeuvres, bijvoorbeeld voertuigen die de trambaan oprijden.

Zoals in de schouw was vastgesteld, blokkeert de glasbak nabij het kruispunt het zicht. Ook de oversteek over de Czaar Peterstraat is voor sommige weggebruikers te lang om in één keer te

overzien. Weggebruikers kruisen daarom verschillende stromen stuk voor stuk en blokkeren daarmee vaak de kruising. Langere voertuigen blokkeren de strook achter zich bij het in fases oversteken van de Czaar Peterstraat.

Door het grote kruisingsvlak wordt er ook veel schuin overgestoken. Dit geeft zowel een rommelig beeld als ook ruimte om uit te wijken.

Er is een grote stroom voetgangers en fietsers tussen de tunnel en de gemeentewerf die achter de glasbak langs gaan en schuin oversteken.

Als bij tramhalte Rietlanden een tram aankomt, dan steekt ineens een grote groep voetgangers aan weerszijden van de trambaan de Frans de Wollantstraat over. Dit geeft vaak kleine conflicten bij het oversteken.

De snelheid is op het kruisingsvlak wel redelijk laag. Voor rechts afslaand verkeer vanaf de Czaar Peterstaat is de snelheid redelijk hoog ten opzichte van de fietsers die rechtdoor gaan. Fietsers lijken zich weinig bewust van de kans op dodehoekongevallen bij afslaand (vracht)verkeer maar ook bijvoorbeeld als fietsers links afslaan voorlangs andere bestuurders.

Er zijn veel kleine (PET) conflicten tussen fietsers waargenomen. Naar schatting 50% van de ontmoetingen binnen 3 meter scoort een ernst 1.

De oversteekbaarheid voor voetgangers is slecht. Voor mindervaliden zijn geen goede voorzieningen aanwezig.

4.3 Roodlichtnegatie fietsers kruispunt Czaar Peterstraat met Cruquiuskade

In oktober 2021 is door V&OR team Onderzoek en Kennis in opdracht van Programma Fiets een onderzoek uitgevoerd naar roodlichtnegatie op het kruispunt Czaar Peterstraat met de Cruquiuskade (Rapport O-210294 Roodlichtnegatie en spookrijden onder fietsers in Centrum en Oost). Om de problematiek en het gedrag te onderzoeken is 10 uur aan beeldmateriaal verzameld op verschillende dagen (twee werkdagen en één weekenddag) en tijdstippen binnen één week. Met dit beeldmateriaal zijn tellingen uitgevoerd en is gedrag geobserveerd. In deze paragraaf zijn de belangrijkste conclusies uit dat onderzoek overgenomen.

4.3.1 Locatie twee fietsoversteken

Het onderzoek naar roodlichtnegatie en spookrijden heeft zich gericht op twee van de vier oversteekplaatsen voor fietsers op het kruispunt Czaar Peterstraat met de Cruquiuskade:

1. de oversteek vanaf de Dageraadsbrug richting de Czaar Peterstraat. Deze oversteek is in één richting opengesteld voor fietsverkeer.
2. de oversteek van de Cruquiuskade richting de Oosterburgergracht en vice versa. Deze oversteek is in twee richtingen opengesteld voor fietsers.

De resultaten voor oversteek 1 en 2 worden hieronder besproken. Met letters wordt aangegeven op welke onderzoeksmethoden de resultaten zijn gebaseerd:

t = cameratellingen
o = gedragsobservaties op straat

c = observaties via een scan van de camerabeelden

Figuur 4.2 De twee onderzochte oversteekplaatsen op locatie 1



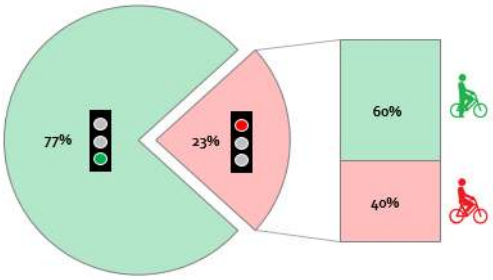
4.3.2 Meerderheid negeert rood verkeerslicht

Van alle fietsers die op deze kruising vanaf de Dageraadsbrug over de Cruquiuskade naar de Czaar Peterstraat oversteken (oversteek 1), gaat 9% door rood en steekt 91% over bij groen licht. Interessanter echter, is het aandeel roodlichtnegatie onder specifiek de groep fietsers die een rood verkeerslicht treft bij aankomst op het kruispunt. Figuur 4.3 laat zien dat van alle getelde fietsers 77% een groen licht treft bij aankomst; zij kunnen dus direct oversteken. Van de fietsers die bij aankomst een rood verkeerslicht treffen, wacht de meerderheid (60%) op groen voordat zij oversteken. Dat betekent ook dat 40% het rode verkeerslicht negeert.

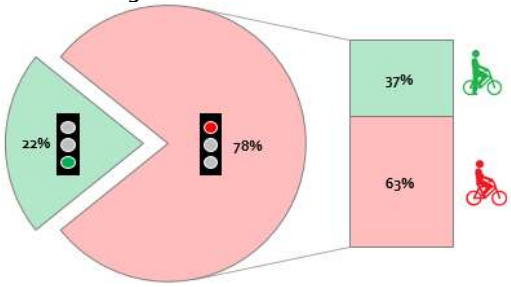
Van de op de oversteek tussen de Oosterburgergracht naar de Cruquiuskade (oversteek 2) geobserveerde fietsers, gaat 49% door rood en steekt 51% over bij groen licht. Figuur 4.3 toont ook voor deze locatie het aandeel roodlichtnegatie op de groep fietsers die rood licht treft bij aankomst. In tegenstelling tot oversteek 1, treft op deze kruising een ruime meerderheid van de fietsers een rood licht bij aankomst op het kruispunt: 78%. Ook is roodlichtnegatie op deze oversteek hoger dan op oversteek 1: bijna twee derde van de fietsers (63%) negeert het rode verkeerslicht en steekt over.

Figuur 4.3: Roodlichtnegatie onder de groep fietsers die rood licht treffen op oversteek 1 versus oversteek 2

Roodlichtnegatie oversteek 1



Roodlichtnegatie oversteek 2



Landelijk en Amsterdams onderzoek geeft aan dat circa 25% van de fietsers een rood verkeerslicht negeert. Op beide onderzochte oversteken op de kruising Czaar Peterstraat x Cruquiuskade is roodlichtnegatie beduidend hoger dan deze verwachting, namelijk 40% op oversteek 1 en 63% op oversteek 2. Daarbij steken fietsers op deze locatie over op het moment dat roodlichtnegatie het

meest risicovol is: wanneer kruisend verkeer al (enige tijd) groen licht heeft. Toch zijn er weinig ernstige conflicten waargenomen en zijn volgens de politiecijfers op deze kruising in de afgelopen 8 jaar geen ongevallen geweest waarbij fietsers betrokken waren (VIA Statistiek, 2021).

4.3.3 Gedragsfactoren

De belangrijkste factoren die meespelen bij het ongewenste gedrag op deze locatie zijn:

- Een *lage risicoperceptie* die tot meer risicogedrag leidt, vanwege de overzichtelijkheid van de kruising, de korte oversteekafstand, de lage verkeersintensiteiten, bekendheid met de kruising en zelfoverschatting.
- De *behoefte aan snelheidbehoud en energiebesparing*, wat ervoor zorgt dat het voor fietsers onwenselijk is om af te remmen of te stoppen.
- Een *lage geloofwaardigheid van de verkeerslichten* (op oversteek 2), doordat het licht lang en vaak op rood staat, terwijl er geen kruisend verkeer is.
- De *gewoonte* om door rood te rijden op een waarschijnlijk vaste route voor een groep fietsers.
- Het volgen van het *gedrag van andere fietsers* die door rood fietsen (oversteek 2).
- *Geen duidelijk aanwezige sociale norm* om te wachten voor een rood verkeerslicht, waardoor fietsers geen sociale druk voelen om zich aan deze regel te houden (oversteek 1).

Een bij fietsers passende verkeerslichtafstelling zou mogelijk roodlichtnegatie kunnen verminderen, met name wanneer er weinig kruisend verkeer is. Dit werkt immers een lage risicoperceptie en een lage geloofwaardigheid van de verkeerslichten in de hand.