ML Advies
[redacted]
J. Banckersweg 22-3, 1056 ER Amsterdam
[redacted]

advies, organisatie en onderzoek

Rapportage Verkeersveiligheidsonderzoek Hugo de Grootplein



Voor	Werkgroep Blackspots Amsterdam t.a.v. [redacted]
Onderwerp	**Verkeersveiligheidsonderzoek Hugo de Grootplein**
Datum	**Mei 2013**

Inleiding

De werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA) constateert dat er op de rotonde op het Hugo de Grootplein een aantal ongevallen en bijna ongevallen zijn gebeurd.
In september 2007 is de rotonde aangelegd als vervanging van de met verkeerslichten geregelde kruising. Die geregelde kruising was een blackspot en de aanleg van de rotonde was o.m. een middel om de verkeersveiligheid te verbeteren.
De letselongevallen die er sinds de nieuwe inrichting in de periode 2007-2009 geregistreerd zijn hebben als oorzaak het niet verlenen van voorrang van auto's aan fietsers (2x), een fietser die geen voorrang geeft aan een bromfiets (of snorfiets), een fietser die na het negeren van rood licht in botsing met de tram komt en een fietser die tegen de richting rijdt en door een auto wordt aangereden.
De geregistreerde ongevallen geven een beperkt beeld van wat er op het Hugo de Grootplein gebeurt. Om een beter beeld te krijgen van wat er gebeurt op de rotonde heeft ML Advies in opdracht van de WBA een onderzoek gedaan van risicopunten en risicogedrag op het Hugo de Grootplein. Dit is de rapportage daarvan.

1. Opzet van het onderzoek

Het onderzoek over bestond enerzijds uit observaties op straat van het gedrag van verkeersdeelnemers, de doorstroming van het verkeer en de vormgeving van het plein en anderzijds uit het verzamelen van ervaringen van gebruikers en deskundigen met het Hugo de Grootplein.
De resultaten hiervan zijn samengebracht in onderstaand overzicht. De resultaten zijn vervolgens geanalyseerd en hieruit zijn conclusies en aanbevelingen afgeleid.

De observaties op straat zijn gedaan op verschillende momenten van de dag en verschillende dagen van de week. Gedurende het eerste deel van de periode van observaties was het extra druk op de rotonde, met name met autoverkeer. Dit kwam door de werkzaamheden op de route Jan Evertsen–De Clercqstraat (kruising Jan Evertsen – Adm. de Ruyterweg) waarvoor de route Jan van Galenstraat een alternatief is.

De ervaringen van gebruikers en deskundigen zijn in verzameld middels een enquête onder 31 personen en door gesprekken met verschillende deskundigen. In bijlage 6.2 staat het vragenformulier van de enquête. Korte verslagen van de gesprekken met deskundigen staan in bijlage 6.1.

2. Resultaten van de enquête

De enquête onder weggebruikers op het plein geeft een breed beeld van de knelpunten die zij tegenkomen. De respondenten lijken een redelijke doorsnede van de bevolking te zijn. Er deden ongeveer evenveel mannen als vrouwen mee en van allerlei leeftijden. Kinderen en jongeren onder 20 jaar zitten niet onder de respondenten, wel in een aantal gevallen ouders van deze groep.
De respondenten gebruiken het plein met verschillende vervoerswijzen: 71% te voet, 71% met de fiets, 29% met de auto, 19% met het OV en 6% met de scooter.

Van de 28 respondenten die het plein ook voor de aanleg van de rotonde kenden, vindt ruim driekwart (22 personen) de huidige vormgeving (veel) beter dan vroeger. Vier respondenten vinden de oude vormgeving beter en 2 weet geen verschil.
Redenen die mensen die het nu beter vinden noemen: het is veiliger, duidelijker, mooier en gezelliger, er is een lagere snelheid, betere doorstroming en meer attentie van autoverkeer, en men kan makkelijker linksaf en zorgt samen dat het goed loopt.
Redenen waarom men het nu minder vindt dan vroeger zijn: onoverzichtelijker, file (vooral bij open brug).
De respondenten die het nu beter vinden dan vroeger zijn fietsers, automobilisten en voetgangers. De respondenten die het vroeger beter vonden zijn automobilisten en een voetganger.

Uit de enquête komen tal van knelpunten naar voren die gebruikers op het plein ervaren. Om dit in perspectief te zetten moet ook meegenomen worden dat ⅓e van de respondenten op de open vraag over knelpunten geen enkele noemt. Bij de specifiekere vraagstelling naar knelpunten met snelheid, voorrang enz. noemt een deel van deze respondenten nog wel problemen of hun houding t.a.v. dit knelpunt.
In het overzicht in onderdeel 4 zijn de knelpunten die uit de enquête naar voren komen, verwerkt.

3. De ervaring van deskundigen

Er is gesproken met de verschillende deskundigen en gebruikersgroepen:
GVB, [redacted] Stadsdeel West, [redacted] Verkeerspolitie, [redacted] Fietsersbond, [redacted] Onbeperkt West, [redacted] een aantal ondernemers op het plein en een aantal bestuurders van bestelbussen die op het plein bezig waren. In bijlage 6.1 staan kort de input vanuit deze partijen. In het overzicht van knelpunten zijn deze punten opgenomen.

4. Overzicht van de knelpunten

4.1. Knelpunten met de snelheid

17 van de 31 respondenten melden problemen met de snelheid van weggebruikers op de rotonde. De meeste van deze meldingen betreffen autoverkeer, in het bijzonder auto's uit het westen en uit het zuiden.
Ook snorfietsers gaan te hard volgens een aantal respondenten. Hoewel dit hier niet erger is dan elders. Een aantal automobilisten noemt de snelle snorfietsers als probleem omdat ze deze onvoldoende tijdig kunnen waarnemen bij afslaan.
Voor snelle fietsers wordt soms hetzelfde gevonden. En ook enkele voetgangers en een fietser melden dat sommige fietsers te hard rijden.
Verschillende respondenten melden dat de tram tamelijk hard rijdt, met name op de kruising voorbij de rotonde, aan de overzijde van de halte. Meer over de tram in onderdeel 4.9.

Observaties:
Over het algemeen zorgt de rotonde voor een beperkte snelheid van het verkeer. De tram op de tweede kruising lijkt wel tamelijk snel te gaan (zie ook onderdeel4.9). Sommige fietsers rijden met een behoorlijke vaart, en snorfietsers ook. Bij het oprijden, en helemaal bij het afslaan van de rotonde verlenen deze vaak geen voorrang aan voetgangers.

4.2. Knelpunten met voorrang

20 van de 31 respondenten melden problemen met de voorrang op de rotonde. Deze meldingen gaan niet over onduidelijkheid wie er voorrang heeft – integendeel, dit wordt juist duidelijk gevonden –, maar het gaat over de onzekerheid of men voorrang krijgt en de vrees dat men het niet krijgt.
Voetgangers melden dat ze regelmatig geen voorrang krijgen van fietsers en snorfietsers. En dat ze van auto's soms voorrang moeten afdwingen.
Een flink aantal fietsers meldt onzeker te zijn of ze wel voorrang zullen krijgen van afslaande auto's. Met name het autoverkeer van en naar west wordt hier genoemd. Enkele fietsers laten weten dat ze duidelijk voorrang nemen, één fietser meldt geschept te zijn door een auto die afsloeg.
Automobilisten melden dat ze pas heel laat kunnen zien of een fietser al dan niet de rotonde zal volgen en of ze deze dus voorrang moeten verlenen.

Observaties:
- Fietsers geven regelmatig geen voorrang aan voetgangers, met name afslaande fietsers.
- Voetgangers laten afslaande fietsers vaak voorgaan en regelmatig ook oprijdende fietsers.
- Oprijdende fietsers geven soms geen voorrang aan fietsers op de rotonde maar voegen ernaast in.

- Oprijdende automobilisten geven bijna altijd voorrang aan voetgangers en fietsers.
- Afrijdende auto's doen dat meestal ook, een enkeling gaat nog snel even voor fietsers of voetgangers langs.
- Twijfelende of langzame voetgangers krijgen regelmatig geen voorrang.

De onzekerheid over het wel of niet krijgen van voorrang zorgt er waarschijnlijk voor dat tamelijk veel fietsers een hand uit steekt, althans veel meer dan bij reguliere kruisingen.

4.3. Knelpunten met het zicht

17 van de 31 respondenten meldt knelpunten met het zicht op andere weggebruikers.
Automobilisten en fietsers noemen de peperbussen als zicht belemmerend. Daarnaast vinden automobilisten het moeilijk dat pas heel dicht bij de kruising duidelijk is of fietsers de rotonde volgen of afslaan.
Ook een aantal voetgangers klaagt over het moeilijk kunnen inschatten wat fietsers gaan doen. Daarbij speelt mee de ervaring dat fietsers vaak geen voorrang geven aan voetgangers.
Het GVB meldt dat vlak na de aanleg van de rotonde buschauffeurs veel klachten meldden over slecht zicht op fietsers. Of dit nog zo is, is niet bekend; een terugmelding van interne navraag bij het GVB hierover is nog niet gedaan.
Bestuurders van bestelbusjes melden dat ze vanuit een voertuig met gesloten zijkant nauwelijks zicht hebben op fietsers. Ze kijken al rijdende of er fietsers komen en gaan dan als ze kunnen.
Een enkele fietser meldt dat de tram vanuit het middeneiland uit een onverwachte hoek komt. Meer over de tram in onderdeel 4.9.

<u>Observaties</u>

- De twee peperbussen in de schampstrook staan ruim stroomopwaarts van de afslag om zo min mogelijk zicht te beperken tussen afslaand autoverkeer en fietsers. Toch ontnemen ze automobilisten enige tijd het zicht op fietsers. Zo'n 12m voor de afslag zien fietsers weer te zien, dat is ongeveer 2,4 sec voor de gemiddelde fietser (18km/uur) bij de kruising is.
- Het zicht vanuit en op de tram is in principe goed. Een risicopunt is echter dat op de tramkruising voorbij het middeneiland de tram vanuit een onverwachte hoek komt.
- Op de zuidwest hoek staat een brievenbus die het zicht tussen afslaande fietsers en voetgangers beperkt. Op alle hoeken belemmeren geparkeerde fietsen het zicht tussen voetgangers en fietsers enigszins.
- Bij filevorming op de rijbaan rijden oprijdende fietsers wachtende auto's voorbij. De voorste auto kan het zicht van de fietsers op voetgangers op de zebra en fietsers op de rotonde afdekken.
- Laden en lossen gebeurt in principe op de laad en losplekken op de aanvoerende wegen. Tijdens het schouwen is een aantal maal waargenomen dat er bedrijfsauto's op de stoep en ook wel op de schampstrook staan. De schampen zijn aantrekkelijke open ruimtes maar als er geparkeerd wordt beperkt dit het zicht tussen auto en fiets en voet heel erg.

		
Brievenbus en fietsen	zichtafdekking	Parkeren op schampstrook

4.4. Zicht vanuit grote voertuigen en dode hoek

Bussen, vrachtauto's en bestelwagens die willen afslaan hebben beperkt zicht op fietsers, en voetgangers. Vooral de voertuigen met gesloten zijkant hebben problemen en gaan soms "in de blind" en voor aankomende fietsers. De meeste lijken zich dit wel te realiseren en rijden voorzichtig af. Fietsers laten afslaande vrachtauto's die aan het gaan zijn doorgaan.
Bussen hebben met enige moeite zicht via de zijramen. Touringcars hebben dat niet of veel minder.



Vanuit de bus is er met moeite zicht op fietsers



Vanuit bestelwagens en vrachtautos geen zicht

4.5. Knelpunten met ruimte

15 van de 31 respondenten melden knelpunten met de beschikbare ruimte. Deze knelpunten gaan over de beperkte breedte van het fietspad en krapte bij het invoegen op het fietspad en over de te beperkte ruimte op de stoepen, met name die aan de centrum-zijde van het plein.

Observaties

Fietspad

Het fietspad is met 1,90m tamelijk smal voor de intensiteiten in de spits, zeker omdat het in een bocht ligt e er in- en uitgevoegd wordt. Gevolg is dat fietsers elkaar soms in de weg zitten en meestal in een rij achter elkaar rijden. Dit beperkt het aantal hiaten voor autoverkeer dat wil oprijden of afslaan, met name in de spits.
De functionele breedte van het fietspad wordt beperkt door het hoogteverschil en de haakse rand langs de schampstrook. Langs de zijde van het trottoir is een schuine band van ong. 5cm hoog. Deze vernauwt de functionele breedte niet.
De toeleidende fietspaden zijn bij de aansluiting 2,10m breed. In combinatie met de bocht die gemaakt moet worden houdt dit niet over.Fietsers zitten elkaar hier af en toe geregeld in de weg. In de ochtendspits is tweemaal waargenomen dat een fietser over de rijbaan van de rotonde reed. Of dit met drukte en krapte op het fietspad te maken had was niet meer te zien.

Stoepen zijn vol

Met name aan de oostzijde van het plein zijn winkels, horeca en terrassen. Daardoor staan er ook veel fietsen geparkeerd. Ook staan er bloembakken, uitstallingen en een aantal banken op de stoep. Dit alles beperkt de ruimte voor de voetgangers, kinderwagens en rolstoelers en maakt soms de geleidelijnen voor slechtzienden onbruikbaar.



Oliebollenkraam

In de winter en december staat op zuidwestelijke stoep een oliebollenkraam. Deze beperkt het zicht en staat soms erg dicht tegen het fietspad aan. Sommige fietsers gaan daardoor liever over de stoep.

4.6. Knelpunten met doorstroming

17 van de 31 respondenten melden knelpunten met de doorstroming. Deze betreffen bijna uitsluitend de opstopping die er ontstaat tijdens en vlak na de opening van de brug op de Jan van Galenstraat. Een enkele automobilist meldt de rotonde te mijden in de spits. Verder zijn er meldingen dat het verkeer mooi doorloopt op de rotonde, beter dan bij het verkeerslicht vroeger.

Observaties

Brug open

Tijdens de brugopening loopt de rotonde na enige tijd vol. Vervolgens komen er wachtrijen van auto's op de aanvoerwegen. Vanuit oost loopt deze soms door tot en voorbij de kruising met de Nassaukade. Als de brug weer begaanbaar is, duurt het zo'n 2 à 2,5 minuten voor de opstopping op de rotonde en de aanvoerende wegen opgelost is. In de middagspits houdt de tak vanuit west daarna nog wat langer een probleem. Fietsers en voetgangers hebben op de rotonde meestal geen hinder van deze opstopping, trams over het algemeen ook niet.



Spitsdrukte

In de spits moet de vele auto's geregeld stoppen voor fietsers en voetgangers. Dit kan voor beperkte filevorming zorgen op de toeleidende wegen, met name op de westelijke tak in de avondspits. -
Bij het afrijden moeten auto´s voorrang verlenen aan fietsers en voetgangers. Dit zorgt soms voor enige wachttijd maar per voertuig is dat meestal beperkt. Er zijn wachttijden tot max. 10 sec. gemeten.
Tijdens de gang over de rotonde moet autoverkeer veel stopjes maken ; dit kan voor kop-staartbotsingen zorgen.
Als er een of twee afslaande auto's of een bus wachten om voorrang te verlenen aan doorgaande fietsers en voetgangers kunnen doorgaande auto's deze achterlangs voorbijrijden via de rammelstrook langs het middeneiland. Dit zorgt soms voor een chaotisch beeld en onverwachte bewegingen.
Tweewielers op de rijbaan gaan in de spits soms wachtend autoverkeer links voorbij. Dit is een risico vanwege beperkt zicht en onverwachte bewegingen.
Auto´s die wachten om de rotonde op te rijden blokkeren soms het fietspad en/of de zebra.

Doorstroming voor het OV

De doorstroming van de tram over de rotonde is geen probleem.
Bussen verdisconteren het oponthoud onderweg in de dienstregeling. Zolang de rotonde blijft lopen, is het oponthoud beperkt volgens het GVB. Bij het afslaan van de rotonde moeten bussen in de spits enige tijd wachten op fietsers en voetgangers. De gemeten wachttijden die dit geeft zijn max. zo´n 10 seconden.

4.7. Gedrag

Snelheid en communicatie

De rotonde zorgt voor beperkte snelheden van het autoverkeer en de afwikkeling van het verkeer gebeurt meestal in onderling 'overleg'. Vergeleken met een met VRI geregelde kruising is er meer communicatie zoals oogcontact en handgebarenom duidelijk te maken wat men gaat doen.

Richting aangeven

- Fietsers die de rotonde volgen kijken bijna allemaal naar links of er afslaande auto's zijn. Zo'n 40% van deze fietsers steekt de linkerhand uit.
- Ongeveer ⅛e van de fietsers die (rechts)afslaan steekt de rechter hand uit.
- Ruim de helft van de auto's die afslaan geeft richting aan.

Tegen de richting in fietsen
Er wordt bijna niet tegen de richting in gefietst over het plein. Uitzondering is het stukje fietspad vanaf de AH langs noordelijke uitvalsweg. Bij deze bestemming kunnen fietsers de Fred. Hendrikstraat niet direct oversteken waardoor ze ervoor kiezen tegen de richting naar de rotonde te rijden. Voor voetgangers die willen oversteken is dit onduidelijk en onverwacht.

Rood licht
Als de tram de rotonde gaat oversteken gaat het stoplicht op oranje en rood. Sommige fietsers rijden dan door nadat ze hebben gekeken en ingeschat of ze nog voor de tram langs kunnen. Er zijn ook fietsers de rijdende fietsers volgen en niet goed kijken.



Snorfietsers
Klachten over snorfietsers op het Hugo de Grootplein zijn vergelijkbaar met die elders in de stad. De risico's voor snorfietsers op deze plek met veel afslaand autoverkeer is mogelijk wat groter.

4.8. Gehandicapten

- Rolstoelers enz. over de stoep hebben er last van als de stoep vol staat. Dat gebeurt op de oostzijde van het plein.
- De zebra over de zuidelijke tak komt aan de oostzijde uit in terras en plantenbakken. De geleidelijn is hier ook niet altijd vrij bruikbaar.
- Op het fietspad is het voor scootmobielen en rolstoelers ook krap. Zeker omdat ze langzamer gaan dan fietsers en het krap is om in te halen.
- Vanuit een rolstoel is de ooghoogte lager en daardoor wordt het zicht eerder geblokkeerd door bijv. geparkeerde fietsen.
- Onzekere en niet zo snelle voetgangers hebben moeite met oversteken.
- Blinden en slechtzienden hebben moeite met kruisingen zonder verkeerslichten.

4.9. De tram over de rotonde

De tramlijn middendoor maakt het Hugo de Grootplein tot een bijzondere rotonde. Het zorgt tegelijkertijd voor een aantal potentiële knelpunten:

- De geregelde oversteek voor de tram is niet geregeld met een reguliere VRI maar met een stoplicht dat alleen als er een tram komt op oranje en dan rood gaat. Dit licht maakt de herkenbaarheid minder.
- Als het licht op oranje en dan rood gaat is er ook een belsignaal. Dit verhoogt de attentie maar kan tegelijkertijd verwarrend werken omdat het geluid van de bel niet uit dezelfde richting als de tram komt. Met name aan de kant waar de tram vanuit het middeneiland komt is een risicovolle plek:
- De tram komt uit een onverwachte richting. Het belsignaal komt niet uit deze richting. De tram is al behoorlijk op snelheid. De tram gaat vlak langs de opstelruimte voor fietsers en voetgangers.
- De tram tingelt wel bij het vertrek van de halte maar bij deze tweede kruising niet.
- Fietsers en bromfietsers stoppen niet altijd voor het tramlicht; fietsers die de kruising kennen, kijken wanneer de tram komt en rijden dan soms – als ze concluderen dat daar tijd voor is – door rood.
- Soms volgen fietsers die minder goed kijken de bewust door rood rijders.
- Als er grote voertuigen voor de tramoversteek stil staan is het zicht tussen tram en fietsers beperkt.



5. Conclusies en Aanbevelingen

Conclusies

1. Gebruikers zijn over het algemeen tevreden met het plein en vinden de rotonde een verbetering vergeleken bij de vroegere inrichting. Ze noemen ook verschillende knelpunten.
   Deskundigen zijn ook redelijk tevreden en noemen eveneens een aantal knelpunten.

2. Hoewel de trambaan een ongebruikelijke rotonde maakt, wordt de rotonde door alle weggebruikers als rotonde ervaren.

3. De snelheid van het verkeer lijkt geen groot probleem te zijn. Alleen de snelheid van de tram op de kruising voorbij het middeneiland, in combinatie met de onverwachte aanrijdrichting, is reden tot zorg.

4. De voorrang tussen de verschillende verkeersdeelnemers is in principe duidelijk maar in een aantal gevallen wordt ze regelmatig niet gerespecteerd (fietsers t.o.v. voetgangers) of is het onzeker of ze verleend moet worden (afrijdende auto's vs. al dan niet doorgaande fietsers).

5. Het zicht tussen verkeersdeelnemers is redelijk tot goed m.u.v. het zicht vanuit vrachtauto's en bestelwagens en bij een aantal zichtblokkades. De tram vanuit het middeneiland komt uit een onverwachte richting.

6. De ruimte op de rotonde is redelijk, maar op het fietspad (onnodig) krap en op de stoepen aan de oostzijde te vol.

7. De doorstroming is over het algemeen goed. De opstopping tijdens en na een brugopening is beperkt. In de spits kan het vol zijn, maar dit leidt niet of nauwelijks tot verstopping van de rotonde.

8. Verkeersdeelnemers gedragen zich over het algemeen goed op de rotonde, zoeken oogcontact met elkaar en geven aan wat hun bedoeling is.

Aanbevelingen

Bij de aanbevelingen hieronder is globaal aangegeven hoe makkelijk en voordelig of ingewikkeld en duur de uitvoering is.
*= makkelijk uitvoerbaar en niet te kostbaar, **= gemiddeld, ***=moeilijk uitvoerbaar en duur

<u>Voorrang</u>
- Het pad voor afrijdende fietsers eerder van de rotonde af laten slaan zodat het voor automobilisten eerder duidelijker fietsers al dan niet zullen afslaan. **

<u>Zicht</u>
- Peperbussen zouden op een andere plek minder het zicht beperken. Een optie zou kunnen zijn ze op het middeneiland te plaatsen, hoewel ook daar bezwaren aan kunnen zitten i.v.m. de tram erdoorheen. ***
- De brievenbus verplaatsen. *
- Andere zichtbeperkende zaken (geparkeerde fietsen, terras, bloembakken) van cruciale plekken verwijderen en ontmoedigen. **

<u>Dode hoek</u>
- Aandacht voor de dodehoek van vrachtauto's en bedrijfsauto's vergroten. **
- Onderzoeken of spiegels bij de afritten mogelijk en nuttig zijn. *

Ruimte
- Fietspad verbreden door schamp á niveau te maken of haakse band door schuine te vervangen. ***
- Het fietspad iets ruimer maken bij de aansluiting van toeleidende fietspad. **
- Eventueel aparte vakken voor afslaande en doorgaande fietser. *
- Voldoende loopruimte op de stoepen door intensiever beheer van terrassen, uitstallingen en geparkeerde fietsen. Deze locatie is een kleine hotspot die om meer beheer vraagt. **
- Evt.fietsenrekken omzetten in fietsvakken om meer capaciteit voor kort parkeren te hebben. *
- Ook de locatie van de oliebollenkraam vraagt om beter beheer. *

Gedrag
- Tweerichting fietsen toestaan en vormgeven op aansluiting naar de AH. Alternatief: een oversteek t.h.v. AH. **

Tram
- De tram ook bij de tweede oversteek laten tingelen. *
- Trambestuurders bewust maken van de fietsers en het soms slechte zicht. *
- Belsignaal uit de richting van de tram laten komen. **
- Onderzoeken of stoplicht niet beter vervangen kan worden door reguliere VRI. **

6. Bijlagen

6.1. Gesprekken met deskundigen

GVB, [redacted]

Bus

- Bussen moeten in den blinde afslaan van de rotonde.
- In het begin waren er veel klachten van busbestuurders bij het rechtsaf slaan.
- Of er nu nog klachten zijn weet Wouter niet, gaat hij navragen.
- De vertraging voor bussen valt mee als er geen opstoppingen zijn en het verkeer op de rotonde blijft rijden.
- Na brugopening zijn er wel opstoppingen en vertragingen.
- In de spits soms ook opstopping en dus vertraging, maar die is in de dienstregeling opgenomen.

Tram

- Tram tingelt bij vertrek van halte, niet bij tweede oversteek.
- Stoplicht met alleen oranje en rood is moeilijk te begrijpen, liever echte verkeerslichten.
- Stopstreep voor fietsers voor de tramoversteek en niet voor de rijbaan is ongebruikelijk.
- Sommige fietsers en bromfietsers stoppen niet voor rood.

Het GVB klaagt over de gebrekkige procedure die bij de aanleg van de rotonde gevolgd is. De behandeling in de verkeerscommissies van stadsdeel en centraal is niet goed gegaan.

Wegbeheerder Stadsdeel West, verkeerskundige [redacted]

- Geen problemen met snelheid
- Voorrang fiets-fiets is soms een probleem.
- Vormgeving maakt dat voor afslaand autoverkeer pas heel laat duidelijk is of fietsers afslaan of de rotonde zullen volgen.
- Zicht lijkt geen probleem, ook niet met peperbussen.
- Er zijn geen klachten over het plein bij het stadsdeel bekend, de archiefafdeling heeft alle klachten van de afgelopen 3 jaar over dit punt doorzocht.

Verkeerspolitie, [redacted]

- De trambaan door de rotonde en het stoplicht maakt het geen reguliere rotonde
- Er zijn bij de verkeerspolitie geen knelpunten en incidenten bekend over het Hugo de Grootplein. Er kan een preciese zoekopdracht gedaan worden naar alle ongevallen op het plein. Desgewenst kan er Rob van Woning ook mee doen met een schouw op het plein
- Wijkagent Enrico Witte meldt dat er bij het wijkteam ook geen klachten bekend zijn.

Onbeperkt West [redacted]

[redacted] is deskundige voor motorisch gehandicapten op verkeersgebied. Er staat nog een schouw met visueel gehandicapten gepland.

- Voor rolstoelers en scootmobielen is het op de stoepen van het plein soms krap, met name aan de oostzijde.
- Op het fietspad waar de scootmobiel meestal rijdt, is het ook krap, met name bij de bochten. Fietsers willen de langzame scootmobiel voorbij maar dat is lastig.
- Gehandicapten in een Canta rijden meestal op de rijbaan. Daar is het niet altijd zeker of de Canta voorrang krijgt van oprijdend autoverkeer.
- Bij de oversteken wordt het zicht beperkt door geparkeerde fietsen en een brievenbus op de zuidelijke tak.
- De zebra over de zuidelijke tak richting oost leidt direct op bloembakken die bijna tot de rand van de geleidelijn staan.
- Bij de oversteken komt het verkeer van schuin achter, waardoor het lastig is het goed te zien.
- Bij het oversteken zijn er heel veel stappen te nemen, met name over de Frederik Hendrikstraat.
- Zebra´s worden soms geblokkeerd door wachtend autoverkeer.

Fietsersbond, [redacted]

- Fietsersbond vindt de rotonde een grote verbetering vergeleken bij de met VRI geregelde kruising.
- Linksaf slaan is eenvoudig en doorstroming ook
- Het fietspad zou breder kunnen, de haakse rand langs de schampstrook maakt het functioneel smaller.
- Erg vol op met geparkeerde fietsen, met name aan de oostkant
- Tram over tweede rijbaan komt uit onverwachte hoek. De waarschuwingsbel voor de tram komt uit andere richting dan de tram zelf.
- Soms dreigt geen voorrang gegeven te worden.
- De peperbussen belemmeren het zicht maar als ze ergens in de schamp moeten staan dan het beste daar.
- Oliebollenkraam in de winter staat te dicht bij het fietspad

Ondernemers, kapper op noordwest hoek, restaurantje op zuidoost hoek, traiteur in 2e Hugo de Grootstraat
- Op de banken zitten dronkelappen, vooral dat deze de zaak in kijken is niet leuk
- Laden en lossen in principe via de laad en losplekken maar soms op de stoep, dan kan het niet anders...
- Plein is er leuker op geworden, maar gewone winkels zijn er bijna niet meer
- Fietsers geven geen voorrang aan voetgangers
- Fietsenrekken zijn erg vol en fietsnietjes zorgen voor slordige boel

Bestuurders bestelbusjes aan het werk op het plein
- Het zicht bij afslaan is slecht met een gesloten zijkant. Men kijkt tijdens het rijden naar fietsers en schat in wanneer men kan afslaan. Als men moet stoppen is het niet te zien of er nog fietsers komen. In een hiaat gaat men dan en hoopt dat de volgende fietsers stoppen.
- Dit probleem is er ook op andere kruisingen, maar hier zitten de fietsers niet in een blok.
- Een spiegel bij de afslag zou kunnen helpen, als hij goed geplaatst staat tenminste.
- Parkeren op de stoep kan soms niet anders, bijv. bij bouwwerkzaamheden.
- Parkeren op de schamp gebeurt soms maar men zegt zich bewust te zijn dat dit het zich beperkt.

6.2. Enquête

De enquête is afgenomen op een middag op het plein onder passanten en onder mensen die zich via verschillende oproepen via internet hebben aangemeld.

Deelnemers van allerlei leeftijden en geslacht redelijk gespreid, geen kinderen en jongeren. Wel ouders van kinderen. Niet expliciet naar beleving van kinderen en jongeren gevraagd.
De vragen hoe ze rotonde gebruiken, welke routes, en wat men is (qua vervoerswijze), zijn eigenlijk nauwelijks beantwoord.

Enquête Hugo de Groot plein

advies, organisatie en onderzoek

1. Hoe gebruikt u het Hugo de Grootplein? (Meer antwoorden mogelijk.) ○ als voetganger ○ als fietsers ○ in de auto ○ in OV ○ anders:	**2. Bent u:** ○ Omwonende van het plein ○ Winkelier rondom het plein ○ Voorbijganger over het plein ○ Bezoeker van het plein, of omgeving
3. Kunt u de route(s) die u over het plein maakt beschrijven of aangeven op de kaart? (zie bijlage)	
4. Ervaart u knelpunten met het verkeer op het Hugo de Grootplein? Kunt u ze in onderstaande tabel beschrijven? Daarin kunt u aangeven: - **Welke soort weggebruiker** u bent als u het knelpunt ervaart. Bijv. fietser, voetganger, enz - **De plaats** van het knelpunt. Dit kunt u ook in de kaart aangeven. - **Een omschrijving van** het knelpunt.	

Soort weggebruiker	Plaats van het knelpunt	Omschrijving van het Knelpunt
Enz.		

5. Zijn er problemen met de Snelheid van het verkeer? **Van welke soorten weggebruiker(s), en wanneer?:** Kunt u met een letter **S** op de kaart aangeven waar het probleem met de snelheid zich vooral voordoet?	**6. Zijn er problemen met het verlenen van voorrang?** **Van welke soorten weggebruiker(s), en wanneer?** Graag met een **V** op de kaart aangeven waar dit gebeurt.
7. Zijn er problemen met het zicht tussen weggebruikers? **Tussen welke soorten weggebruiker(s)?** Graag met een **Z** op de kaart aangeven waar dit gebeurt.	**8. Zijn er problemen met te weinig ruimte?** **Waar en wanneer?** Graag met een **R** op de kaart aangeven waar dit gebeurt.
9. Zijn er problemen met filevorming? **Waar en wanneer?** Graag met een **F** op de kaart aangeven waar dit gebeurt.	**10. Kent u het Hugo de Grootplein ook voordat het een rotonde was?** ○ Ja ○ Nee
11. Hoe vind u de huidige situatie met rotonde vergeleken met de oude situatie?	**12. Heeft u verder nog opmerkingen over het Hugo de Grootplein?**

○ Nu beter dan vroeger ○ Vroeger beter dan nu ○ Weet niet meer ○ Geen verschil **Kunt u uitleggen waarom?**	
13. Kunt u uw gegevens aangeven? Vrouw / man Leeftijd:	14. **Mogen we u evt. benaderen voor nadere toelichting?** Graag dan uw gegevens invullen: Naam: Tel.nr.: en/of Email:

Dank u wel!
Als dank voor uw medewerking willen we u graag het fietsrouteboekje Amsterdam Wereldstad op de Fiets toezenden. Dat kan ik u sturen als u hieronder uw adres vermeldt.

Hugo de Grootplein

Graag op de kaart aangeven:

De route(s) die u over het plein maakt.

S = plekken waar de snelheid van het verkeer een probleem is.
V = Plekken waar de voorrang een probleem is.
Z = Plekken waar het zicht een probleem is
F = Plekken waar soms files zijn
R = Plekken waar de ruimte te krap is.

