Gemeente Amsterdam

Aanleiding

Op 2 november 2023 heeft een bewonersbijeenkomst plaatsgevonden over de herinrichting van de Jan Tooropstraat-Zuid. Op dit moment is de weginrichting op deze plek onduidelijk. Er zijn delen waar de fietser op de rijbaan samen met de auto rijdt en delen met vrijliggende fietspaden. De herinrichting heeft (onder andere) tot doel de verkeerssituatie veiliger en duidelijker te maken. Tijdens de bijeenkomst zijn de uitgangspunten voor de nieuwe inrichting besproken. Er werden veel zorgen geuit over de verkeersveiligheid op de Jan Tooropstraat. En met name de keuze voor het 'verkeersprofiel' riep veel vragen op.
De volgende punten werden genoemd:

- Er wordt hard gereden door auto's
- Oversteken voelt onveilig
- Op piekmomenten overlast van busjes voor het halen en brengen van de leerlingen naar de scholen.
- Fietsers komen vaak in de verdrukking op de rijbaan
- Fietsers rijden veel op de trottoirs, onder andere doordat het fietspad op een paar plekken ineens ophoudt.
- Twee wegversmallingen zorgen voor veel opstopping en daardoor onoverzichtelijke situaties (remmen, draaien en snel optrekken)
- Wegdek is slecht. Als er veel plassen liggen, kiezen fietsers ook vaak voor trottoir, zodat ze geen last hebben van opspattend water.

Daarnaast hebben de aanwezigen mogelijke oplossingen voorgesteld:

- Behoud van de vrijliggende fietspaden
- Maken van veilige oversteekplekken
- Mogelijkheid om 1 richting voor auto's in te stellen
- (Electrische) fietsen rijden veel op het trottoir
- Bekijken van verkeerssituatie over een groter gebied (van de rotonde tot en met de toekomstige fietsroute richting de Lelylaan)

Om de afweging voor het gewenste verkeersprofiel voor iedereen in beeld te brengen wordt in deze memo ingegaan op de zorgpunten en de verschillende suggesties voor oplossingsrichtingen. Deze zijn op haalbaarheid en effect bekeken. Dit heeft geleid tot een keuze voor het meest passende en veilige verkeersprofiel voor de Jan Tooropstraat-Zuid.

1 Uitgangspunten nieuwe inrichting

Voor het wegvak van de Tooropstraat tussen de Postjesweg en de Johan Jongkindstraat is de prognose dat er ca 1200 motorvoertuigen per etmaal (24 uur) rijden in 2040.
Het te verwachten aantal fietsers per etmaal dat gebruik maakt van dit deel van de Jan Tooropstraat is in 2024 ca 5000-6000.

Dit deel van de Jan Tooropstraat is een autoluwe 30km/u (woon)straat en blijft dit. Dit is ook gezien het aantal motorvoertuigen dat ruim lager is dan 6000 (de bovengrens die binnen Amsterdam gehanteerd wordt) de meest logische keuze. Dit betekent autoluw met meer ruimte voor fietsers en voetgangers.
Dit deel van de Tooropstraat behoort niet tot de hoofdwegen van Overtoomse Veld. Voor de keuze van het verkeersprofiel in een 30 km/u zone kan gekozen worden voor een '**erftoegangsweg 30 km/u' (ETW 30)** of een '**Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u' (GOW 30).** Het verschil tussen beide type wegen is dat bij een GOW 30 niet direct sprake is van mengen van verkeer, fietser en auto blijven daar min of meer naast elkaar rijden. Bij een ETW is de wegbreedte smaller (4,80 á 5,80 meter) en is de gedachtegang dat ze eerder achter elkaar gaan rijden. Bij 4,80 m is inhalen lastig bij tegemoet komend verkeer, wanneer er dus flinke aantallen fietsers en/of autoverkeer aanwezig wordt deze maat niet geadviseerd.
De straat is onderdeel van het Hoofdnet fiets en in de toekomst wordt dit versterkt doordat de Tooropstraat onderdeel wordt van fietsroute, die van noord naar zuid door o.a. Overtoomse Veld loopt en met een nieuwe oversteek over de Lelylaan verder naar het zuiden doorloopt. (Mobiliteitsplan Nieuw West, maatregel F1).

2 Te hard rijden

Hoe is het nu?
- Er wordt over het algemeen hard gereden. 85% van de automobilisten rijdt tussen de 29,1 en 35,1 km/h (V85). 15% van het verkeer rijdt harder dan de genoemde snelheid). Er zijn uitschieters geregistreerd tot 64 km/h.
- In de periode 2020 – 2023 zijn er vijf ongevallen geregistreerd met langzaam verkeer, vier van deze ongevallen vonden plaats op en nabij het August Allebéplein (inclusief naast liggende kruispunten).
- Wegversmallingen zorgen voor veel onrust op de Tooropstraat (remmen, draaien en snel optrekken van auto's om er nog net even voor te gaan). Automobilisten letten te veel op andere auto's waardoor fietser soms over het hoofd wordt gezien en in de verdrukking komt.

Verbetermogelijkheden
- Verkeersdrempels om snelheid te remmen.
- Verwijderen van wegversmallingen om overzichtelijkheid te vergroten.

3 Fietsers

Hoe is het nu?
- Er zijn delen waar de fietser op de rijbaan samen met de auto rijdt en delen met vrijliggende fietspaden. De overgang tussen deze delen is onduidelijk. Op twee plekken komt de fietser plotseling op de rijbaan erbij.
- De onduidelijke overgang (en de brede trottoirs) zorgen er ook voor dat fietsers regelmatig op het trottoir fietsen.

- Bij regenachtig weer zijn er veel plassen op de rijbaan. Dit is ook een reden voor fietsers om niet op de rijbaan te willen rijden en op het trottoir te gaan fietsen.

Verbetermogelijkheden
- Houd rekening met comfort fietsers
- Breedte rijbaan goed maken voor fietsers. Nu komt fietser op de rijbaan in de verdrukking als er stil wordt gestaan door auto's op de rijbaan en andere auto's passeren.
- Verwijderen versmallingen.
- Overzichtelijk maken van uitritten.

4 Busjes van de scholen

Hoe is het nu?
- Twee piekmomenten (tussen 8.15 en 8.30 uur en tussen 13.45 en 14.15 uur).
- Het gaat om ca. 25 busjes (Signis), ca. 25 busjes (Viertaal) en ca. 30-35 busjes voor de scholen in de Jan Sluijterstraat.
- De scholen aan de Jan Sluijterstraat hebben (nog) andere tijden (8.45 – 15.00 uur).
- De busjes parkeren niet op Jan Tooropstraat, maar in zijstraten.
- Voor halen en brengen door de ouders worden wel de parkeerplaatsen aan de Jan Tooropstraat gebruikt.
- Er komen weinig kinderen (alleen) op de fiets.

Observaties 27 11 2023
Ochtend
- Busjes komen redelijk gedoceerd aan en veroorzaken geen gevaarlijke situaties in toch wel drukke spitsverkeer met auto's fietsers en voetgangers.
- Alle busjes stoppen in zijstraten (Toorop- en Konijnenbergstraat).
- Parkeerdruk lijkt vrij hoog langs Tooropstraat, alhoewel auto's erg ruim geparkeerd staan (gebruik 7, en soms wel 9 m per auto.

Middag
- Busjes staan soms al half uur te wachten voor 14.00 uur. Echte drukte is van korte duur, ca. 10 min/kwartier.
- Zijstraat Tooropstraat staat op den duur vol, dan staan er ook auto's op de brede trottoirs
- Een keer was zijstraat vol en slaat het wachtende verkeer terug op de Tooropstraat (deze situatie deed zich ca. 1 minuut voor). Dan komen er passerende auto's waardoor fietser soms in verdrukking komt.
- Op sommige plekken wordt op de rijbaan gewacht, waardoor nog een extra wegversmalling ontstaat. In combinatie met andere wegversmallingen levert dit nog meer onrust op.

Verbetermogelijkheden
- Breedte rijbaan goed maken voor fietsers. Nu komt fietser op de rijbaan in de verdrukking als er stil wordt gestaan door auto's op de rijbaan en andere auto's passeren.

- Verwijderen versmallingen.
- Overzichtelijk maken van uitritten.
- Parkeerplekken markeren (vakken aangeven) zodat capaciteit wordt vergroot.

5 Oversteekplaatsen

Hoe is het nu?
- Door de hoge snelheid van de auto's en de onoverzichtelijke situaties (o.a. de fietsers) voelt oversteken onveilig.
- In de straat is niet één duidelijke plek waar de meeste voetgangersoversteken. Oversteken gebeurt over de hele lengte van de straat
- In de straat zijn twee scholen aanwezig. Omdat veel leerlingen van verder weg komen is er geen sprake van een grote voetgangersstroom die de Jan Tooropstraat willen oversteken.

Verbetermogelijkheden
- Het maken van heldere wegindeling vergroot de overzichtelijkheid.
- Aangeven van een aantal oversteekplekken op logische plaatsen.

Oversteekplek met zebra of niet?
Oversteekplaats **met** een zebrapad:
Bij een oversteekplaats met zebra zijn (auto)bestuurders verplicht om voetgangers voor te laten gaan.
Vanuit veiligheidsoogpunt worden zebrapaden alleen op kruispunten aangelegd en worden in principe niet aangelegd binnen een 30-km-zone. Uitzondering hierop zijn routes naar bestemmingslocatie met meer dan gemiddeld kwetsbare personen, zoals scholen en verpleeginstellingen.
Mocht het wenselijk zijn om op een wegvak toch een zebrapad aan te leggen dan zijn er nog een aantal aanvullende aandachtspunten:
- Is er sprake van een logische loopstroom en is deze ook van voldoende omvang?
- Is er een bereidheid of mogelijkheid tot omlopen naar dit zebrapad. Wanneer de straat niet te druk is, zijn personen minder geneigd om om-te-lopen via dit zebrapad en steken direct over naar de overkant?

Let wel: een automobilist die regelmatig het zebrapad passeert en niet altijd een persoon treft die wil oversteken, gaat er vaak automatisch vanuit dat er geen overstekende personen zijn. Wanneer er wel iemand oversteekt die niet oplet (de voetganger verwacht voorrang te krijgen), kunnen de gevolgen groot zijn.

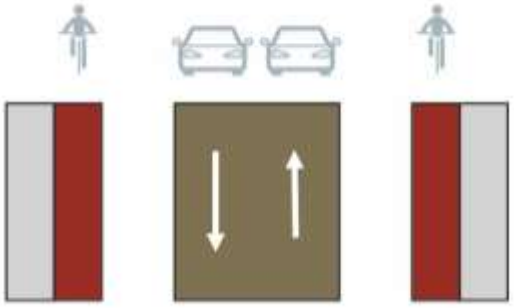
Oversteekmogelijkheid **zonder** zebrapad.
Mocht naar aanleiding van het voorgaande blijken dat aanleg van een zebrapad niet geadviseerd wordt, dan kan de oversteekplaats worden benadrukt met aan beide zijde een kanalisatiestreep. Ter plaatse van een oversteekplaats met kanalisatiestrepen hebben voetgangers geen voorrang en moeten wachten op een hiaat in het verkeer om de weg over te steken. Bij een dergelijke

oversteekplaats kunnen eventueel aanvullende maatregelen worden geplaatst zoals bv een drempel of een plateau.

6 Wegprofielen

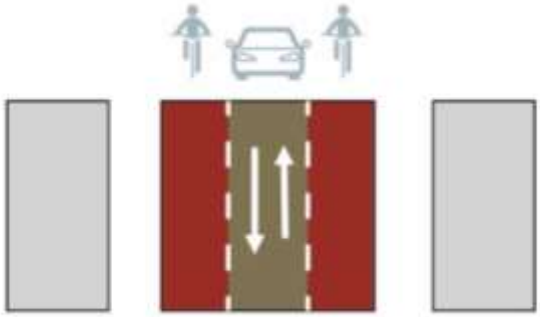
In het overleg met aanwezigen op de bewonersavond zijn veel suggesties gedaan voor een mogelijke verdeling van het wegprofiel. Deze suggesties worden hieronder.

Variant 1 | GOW 30 met vrijliggende fietspaden (grotendeels huidige situatie)



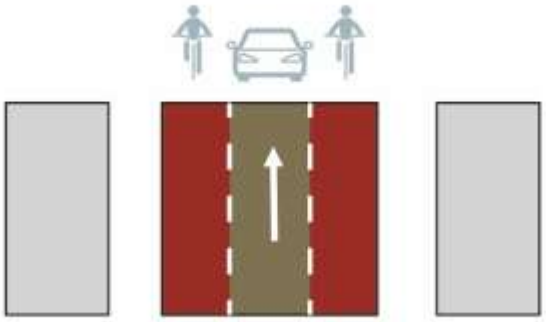
Gebiedsontsluitingsweg 30 km/h, wegbreedte is 6,20 meter breed, eventueel met aan een zijde langsparkeren. Parkeerstrook tenminste 2,50 meter breed. Rijbaan en parkeerstrook kunnen worden aangelegd tussen de bestaande bomenrijen. Fietspaden zijn 2,50 meter breed.
Gezien de hoeveelheden fietsers en autoverkeer is dit profiel erg ruim bemeten. Een rijbaan alleen voor auto lokt harder rijden uit dan de maximale snelheid voorschrijft.
Bestaande fietspaden zijn te smal. Bij het handhaven van de bomenrijen, gaat het verbreden van de fietspaden ten koste van het voetpad. De voetpaden krijgen dan een breedte van ca 2,20 m.
Zijstraten hebben geen voorrang bij dergelijk profiel, de zijstraten sluiten aan middels een inritconstructie. Verkeer vanaf de zijstraten dient iedereen voor te laten voordat de Jan Tooropstraat opgereden kan worden.
Conclusie: Niet opnemen in ontwerp. Wegprofiel is erg ruim bemeten voor de hoeveelheid auto's die er gebruik van maken. Rijbaan alleen voor auto's werkt hardrijden in de hand.

Variant 2 | GOW 30 met fietsstroken (Autoverkeer in twee richtingen)



Gebiedsontsluitingsweg 30 km/h, wegbreedte 5,80 meter inclusief aan 1 zijde langsparkeren. Fietsstroken (rood asfalt) zijn 1,70 meter breed, rijloper (klinkers) is 2,40 meter breed.
Bij tegemoetkomend autoverkeer dient de fietsstrook te worden gebruikt. Fietsstroken zijn voldoende breed voor met z'n tweeën naast elkaar fietsen.
Brede fietsstroken leiden tot ruime passeerafstanden en grote afstand tot trottoirband voor fietsers. Vooral binnen de bebouwde kom is dit een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid.
Profiel draagt niet perse bij aan een lagere gewenste rijsnelheid voor autoverkeer, hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig.
Dit profiel past als ontsluitende weg in een 30 km/h woongebied waarbij de weg onderdeel is van een hoofdfietsroute. Past in de eenduidigheid in de stad.
Zijstraten sluiten met een inritconstructie aan op de weg. Met andere woorden de Jan Tooropstraat is de voorrangsweg, verkeer vanaf de zijstraten dient iedereen voor te laten voordat de weg opgereden wordt.
Conclusie: Mogelijk opnemen in ontwerp. Brede fietsstroken heeft een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid en fietsers hebben een duidelijke plek op de weg.

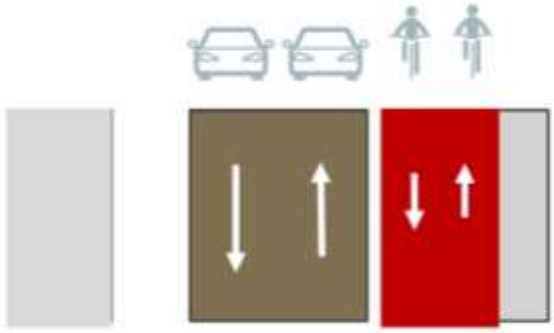
Variant 3: GOW 30 met fietsstroken (Autoverkeer in 1 richting)



- Hetzelfde profiel als de 2-richtingen variant.
- 1-richtingsverkeer invoeren heeft ook consequenties voor andere delen van de wijk. Gezien de lage verkeersaantallen en voldoende ruimte is er geen aanleiding dit in te voeren. Positieve aspect is dat de weg rustiger wordt, nadeel is dat vanwege de gewijzigde verkeerscirculatie er andere straten/wegen drukker worden. Tevens moeten er fysieke ingrepen in de omgeving aan de straten/wegen worden verricht, de inrichting van de weg dient namelijk overeen te komen met de gewenste verkeerssituatie.
- Een eenrichtingsweg met fietsstroken is al snel te breed wat berijden in 2-richtingen in de hand werkt. Wanneer eenrichtingsverkeer de wens is dan de weg aanpassen naar een wegbreedte van 3,40 a 3,80 meter breed. Een dergelijke breedte past niet bij een hoofdfietsroute, vooral bij af en toe stilstaande auto's (wegbrengen en ophalen kinderen bijvoorbeeld) komen fietsers snel in de verdrukking. Ook bij de extra drukte rondom de aanvang- en sluitingstijden van de scholen leidt dit tot extra overlast wat verkeersonveiligheid ook in de hand werkt.

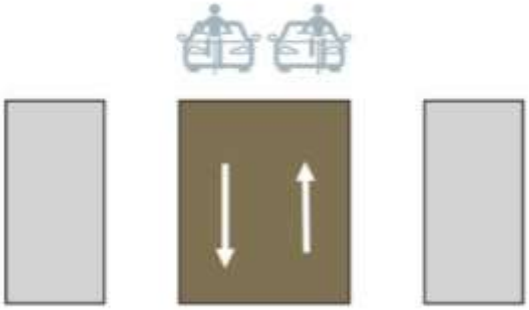
Conclusie: Niet opnemen in ontwerp. Wegprofiel is erg breed om 1-richtingverkeer te laten werken. Daarnaast heeft 1-richtingsverkeer hier instellen consequenties voor andere delen van de wijk. Vanwege het beperkt aantal auto's is dit hier niet nodig om 1-richtingsverkeer in te voeren.

Variant 4: GOW 30 met vrijliggend 2-richtingen fietspad



Gebiedsontsluitingsweg 30 km/h. Rijbaan 6,20 meter breed, 2-richtingen fietspad inclusief schampstrook is tenminste 5,20 meter breed.
Profiel lastig inpasbaar zonder opofferen van een bomenrij, bij aanleg van een voldoende breed 2-richtingen fietspad blijft er anders een veel te smal voetpad over (soms minder dan een meter).
Bij aanwezigheid van een dergelijk fietspad blijven er fietsers over de rijbaan en voetpad fietsen, aan beide zijden van de weg zijn er immers bestemmingen welke bereikbaar moeten zijn voor fietsers. Dit kan vervolgens leiden tot een onveilig gevoel voor fietsers en voetgangers.
De beoogde maximale snelheid dient redelijkerwijs voort te vloeien uit de aard en inrichting van de weg. Drempels worden binnen de gemeente Amsterdam alleen toegepast op erftoegangswegen, het autodeel van dit wegprofiel wordt een lange rechtstand zonder drempels wat hardrijden in de hand werkt.
Bij kruispunten en aansluitingen van zijstraten wordt de inrichting complexer en onduidelijker.
Profiel is erg ruim bemeten voor het verkeersaanbod op de Jan Tooropstraat. Dergelijk profiel wordt daarom veelal toegepast bij drukke routes in de stad.
Conclusie: Niet opnemen in ontwerp. Deze vorm maakt de verkeerssituatie veel ingewikkelder en past niet binnen een dergelijke straat. Daarnaast gaat dit ook ten koste van bomen.

Variant 5: Erftoegangsweg (ETW) - Autoverkeer in twee richtingen

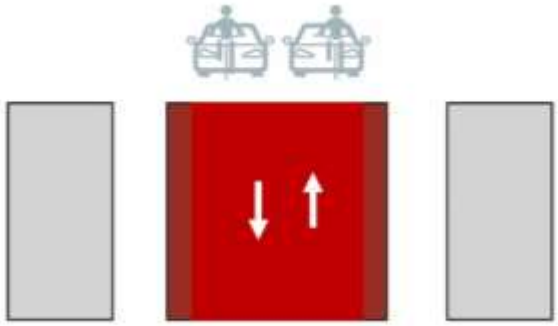


- Erftoegangsweg 30-km zone, wegbreedte 4,80 á 5,80 meter breed. Eventueel langsparkeren, parkeerstrook 2,20 a 2,50 meter breed.
- Rijbaan wordt in klinkers uitgevoerd.

- Aanleg van drempels als snelheidsremmende maatregel is min of meer standaard. Bij de aansluitingen van de zijstraten hebben bestuurders van rechts voorrang.
- Wanneer de hoeveelheden autoverkeer en fietsers niet te hoog zijn, past een dergelijk inrichting prima als hoofdfietsroute. Wanneer er flinke aantallen fietsers worden verwacht (bijvoorbeeld bij aansluiting richting de Lelylaan), kunnen er aanvullende maatregelen worden aangebracht om het voor de fietser comfortabeler te maken.

Conclusie: Mogelijk opnemen in ontwerp. Wegprofiel past goed in een woonstraat en is geschikt voor toepassing op een hoofdfietsroute. Drempels en smal wegprofiel dragen bij aan de verkeersveiligheid en voorkomt hard rijden door het autoverkeer.
Dit profiel sluit goed aan bij de inrichting van de Jan Tooropstraat bij het Allebéplein en eventuele aanvullende maatregelen voor fietscomfort voor een fietsstraat zijn eenvoudig in te passen.

Variant 6 Fietsstraat (Autoverkeer in twee richtingen)



- Erftoegangsweg 30-km zone met 5,00 m rood asfalt met aan beide zijden een strook van klinkers van 0,40 m. Totale wegbreedte 5,80 meter. Eventueel langsparkeren, parkeerstrook 2,20 a 2,50 meter breed
- Aanleg van drempels als snelheidsremmende maatregel is min of meer standaard.
- Voorwaarden voor een fietsstraat:
  - Verhouding fietsers/autoverkeer 2:1
  - Maximaal 2000 motorvoertuigen per etmaal.
  - Tenminste 2500 fietsers per etmaal.

Geen sprake van sluiproute autoverkeer, busroute, vrachtwagenroute.
Conclusie: Mogelijk opnemen in ontwerp. Wegprofiel past goed in een woonstraat en is geschikt voor toepassing op een hoofdfietsroute. Met de nieuwe fietsverbinding met de Lelylaan , past de verhouding tussen auto's en fietsers binnen de voorwaarden voor een fietsstraat. Drempels en smal wegprofiel dragen bij aan de verkeersveiligheid en voorkomen hard rijden door het autoverkeer.
Het profiel van een fietsstraat sluit minder goed aan op de omgeving. Een fietsstraat kan de suggesties weken dat fietsers zich veilig wannen, waardoor ze minder rekening houden met de woonomgeving en ander verkeer.

Conclusie/Advies

Afgaande op de voor- en nadelen van de verschillende weginrichtingen en het huidige fietsverkeer volstaat een erftoegangsweg van 5,80 meter breed. Dit is variant 5. We verwachten dat in de toekomst er meer fietsers zullen rijden. Verandering naar variant 2 (fietsstroken) is dan een mogelijkheid.
De wegbreedte van 5,80 meter wordt geadviseerd om met name rondom de scholen bij (kort) geparkeerde voertuigen voldoende ruimte te geven voor het overige verkeer. Fietsers kunnen de geparkeerde auto's passeren, zonder daarbij het tegemoet komend verkeer in de weg te zitten. De weg is dan niet te breed en krijgt drempels, zodat te hard rijden zoveel mogelijk wordt tegen gegaan.
Een dergelijke wegprofiel past goed in het woongebied en sluit goed aan op de inrichting van het Allebéplein.