Onderzoek verkeersmaatregelen Centrum-West

Amsterdam groeit. Het wordt steeds drukker in de stad. Als we een leefbare, gezonde en veilige stad willen blijven, moeten we maatregelen nemen. Eén van de maatregelen is het terugbrengen van doorgaand verkeer in de woonbuurten. Ruimte voor fiets, OV en leefbaarheid komt beschikbaar door de ruimte voor de auto in te perken.

Voorstellen verkeersmaatregelen
• Een 'palenplan' waarbij bruggen op de Brouwersgracht, Blauwburgwal en Prinsengracht worden afgesloten voor auto's.
• Eenrichtingsverkeer in de Marnixstraat tussen de Bloemgracht en Brouwersgracht om meer ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers.

Onderzoek
Om de effecten van het palenplan en eenrichtingsverkeer in de Marnixstraat Noord in beeld te brengen, hebben we de maatregelen onderzocht met het Verkeersmodel Amsterdam. Dit is een stedelijk verkeersmodel voor de stad Amsterdam, bedoeld voor strategische weg- en OV-studies. Het onderzoek is gebaseerd op tellingen en prognoses van verkeer in de stad. Door simulaties kunnen we zien waar het verkeer gaat toe- en afnemen.

De basis van het Verkeersmodel Amsterdam bestaat uit verkeerstellingen, kenmerken van het wegennet en aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. Met het model maken we een inschatting van hoe het verkeer gaat rijden. In het onderzoek is uitgegaan van de verkeersituatie in 2025. Er is rekening is gehouden met de opening van de Singelgrachtgarage en de wijzigingen bij het Frederik Hendrikplantsoen. Ook de afsluiting van de Tweede Bloemdwarsstraat en de Akoleienstraat zijn als uitgangspunt meegenomen. Dit is onderdeel van de herinrichting van de Rozengracht.

Resultaten
Het onderzoek laat zien dat er met de verkeersmaatregelen een afname van autoverkeer verwacht wordt van zo'n 15 tot 25 procent in de Noord Jordaan, Westelijke Grachtengordel en Haarlemmerbuurt. Op de hoofdwegen rondom de buurten en op de wegen waar je de buurt in en uit kunt rijden, zal het verkeer toenemen. De verwachting is dat de afname van verkeer in de woonbuurten in de praktijk groter is dan het onderzoek laat zien, omdat steeds meer mensen een alternatief vervoermiddel kiezen.

De resultaten laten ook zien dat eenrichtingsverkeer in noordelijke richting van de Marnixstraat tussen de Bloemgracht en Brouwersgracht haalbaar is. Hiermee is een combinatie van fietsstraat (noordelijke richting) met fietspad (zuidelijke richting) mogelijk in de straat. Daarmee ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

Het palenplan in combinatie met eenrichtingsverkeer in de Marnixstraat Noord laat zien dat:

- Er minder verkeer gaat rijden in de Noord Jordaan, Haarlemmerbuurt en Westelijke Grachtengordel, een afname van 15 tot 25 procent.
- De straten en grachten in en tussen de buurten veel rustiger worden.
- Het verkeer op de hoofdwegen rondom de buurten toeneemt: Nassaukade-Nieuwezijds Voorburgwal en Raadhuisstraat/Rozengracht. Ook het verkeer op de wegen waar je de buurt in of uit kunt rijden, neemt toe.

- Het Marnixplein een verkeersstroom minder heeft, omdat auto's niet meer vanaf de Nassaukade via Zaagpoortbrug-Marnixplein naar de Westerstraat kunnen rijden.

Theorie versus praktijk

Verkeersmodellen geven een zo goed mogelijke weergave van de werkelijkheid. Ieder model heeft ook beperkingen omdat er altijd aannames gemaakt moeten worden. In de praktijk zien we dat mensen in de binnenstad hun auto steeds vaker verruilen voor een ander vervoersmiddel. Ook kiezen bezoekers er na de ingebruikname van de Singelgrachtgarage-Marnix wellicht voor om niet meer met hun auto de buurt in te rijden, mede omdat er minder parkeerplekken op straat beschikbaar zijn. Deze veranderingen zijn moeilijk te voorspellen in het verkeersmodel, waardoor de resultaten mogelijk een hoger autogebruik laat zien dan in de praktijk wordt verwacht.

Commented [5.1.2.e]: Hyperlinken naar: https://www.amsterdam.nl/projecten/singelgrachtgarage-marnix/