From 5.1, 2, e 5.1, 2, e @ 5.1, 2, e 5.1, 2, e
Subject **Vergelijking VMA studie en telcijfers Utrechtsestraat.**
To 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>, 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>, 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Date October 31, 2025, 4:38:18 PM CET

Hoi

Deze had ik al veel eerder willen doen maar hier is de vergelijking van de VMA modellering voor de referentiesituatie en de actuele verkeerstelling.

1. In de kaart met telcijfers op kaart heb ik in paars, waar mogelijk, ook afwijking tov de VMA cijfers beschreven. Hierbij moet rekening gehouden worden dat de VMA situatie voor 2030 geldt, ipv de huidige 2025 telling. Tegelijkertijd is er in Amsterdam Centrum niet een standaard groei in autoverkeer, die bij veel andere gemeenten wel aangehouden wordt. De situatie 2030 is hoogstwaarschijnlijk gelijk, dan wel iets rustiger dan de huidige situatie (verdere afname autogebruik in Centrum).

2. Er zijn niet veel meetpunten die overeenkomen met lcoaties waar het VMA ook een telpunt/modelpunt geplaatst heeft.

3. Te zien is dat met name in het frederiksplein, op de diagonaal, een grote afwijking te zien is. Er gaan meer dan 1000 auto's extra in en uit nu, tov de modelsituatie 2030. Het kan zijn dat er in 5 jaar een 25% reductie op in en uitrijden gerealiseerd gaat worden. Aan de andere kant; als er nu meer auto's rijden dan in het model betekent het ook dat het effect van een eenrichtingsregime 1000 voertuigen groter is. Tegelijkertijd is het verdringend effect, dta wat door andere straten toe-, dan wel wegrijdt na invoering eenrichtingsverkeer, ook 1000 voertuigen groter.

4. Een tweede grote afwijking is dat er in het model relatief veel verkeer via de hoofdgrachten naar Vijzelgracht rijden, en slechts weinig via de Amstel naar de Sarphatistraat. In de praktijk blijft dit circa 300% meer te zijn wat via de Amstel afrijdt, en ongeveer evenveel wat niet via de hoofdgrachten wegrijdt. Dat betekent ook dat de relatieve toename na invoering van eenrichtingsregime op de Amstel minder groot zal zijn.

5. Mijn conclusie is dat het model overschat hoeveel verkeer via de grachten wegrijdt, en onderschat hoeveel er via de Amstel uitrijdt. Daarnaast is er een grove onderschatting van de hoeveelheid verkeer op de Utrechtsestraat in het algemeen.

5.1, 2, e onderschrijf je deze conclusies?

Groet,

5.1, 2,