

# KNIP WEESPERSTRAAT BIJ RHIJNSPOORPLEIN ALS ALTERNATIEVE OPTIE

Concept voor bespreking in het Eilandenoverleg van 26 augustus

Jeroen Verhulst, 14 augustus 2020

Het Eilandenoverleg steunt het idee om het doorgaande autoverkeer door het Centrum van Amsterdam te ontmoedigen van harte. Het doorgaande verkeer van de IJtunnel via Valkenburgerstraat en de Weesperstraat naar de Wibautstraat en verder is het duidelijkste voorbeeld van dergelijk ongewenst doorgaand verkeer. Een knip kan dat doorgaande verkeer blokkeren.

De voorgestelde knip volgens variant 2+ met een knip in de Weesperstraat op de brug over de Nieuwe Herengracht en aanvullende knips op de Anne Frankstraat, de Eilandenboulevard en de Kadijken heeft echter een groot nadeel: het betekent verkeerstoename op de Kattenburgerstraat, waar de bewoners juist streven naar verkeersvermindering. De voorgenomen invoering van eenrichtingverkeer in de Oostertoegang zorgt ook zonder knip in de Weesperstraat voor een grote verkeerstoename in de Kattenburgerstraat. Met de voorgestelde vier knips zal nog meer autoverkeer door de Kattenburgerstraat gaan na invoering van eenrichtingverkeer in de Oostertoegang. Tijdens het experiment begin 2021 is dat nog niet waarneembaar want dan heeft de Oostertoegang nog tweerichtingverkeer.

Als het zo voorspelbaar is dat variant 2+ grote nadelen oplevert voor de Kattenburgerstraat, is het de vraag of het verstandig is om de proef daarop te richten, want dat is vragen om een negatief resultaat. Daarom is het relevant om na te gaan of er betere opties zijn voor een knip in de Wibautas.

## **Analyse in het gemeentelijk rapport over verkeersvermindering op de Wibautas van september 2018**

Naast variant 2, knip Weesperstraat op de brug over de Nieuwe Herengracht, heeft de gemeente in het rapport uit 2018 over verkeersvermindering op de Wibautas nog twee varianten bekeken. Beide zijn uiteindelijk niet gekozen:

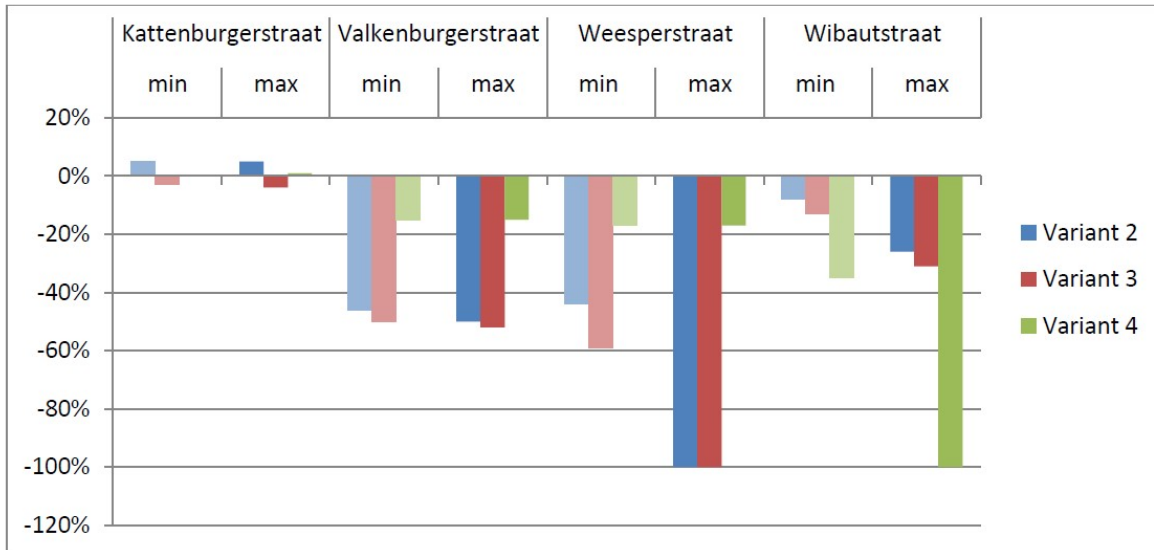
### **Variant 3:**

Afsluiten van de Weesperstraat zuid, tussen Weesperplein en Rhijnspoorplein (zie afbeelding 3.2). Het wegvak tussen de Sarphatistraat en de Mauritskade is in deze variant afgesloten voor autoverkeer. Er is vanuit de Weesperstraat geen verbinding naar de Wibautstraat en de S100 (Mauritskade-Stadhouderskade-ring)

### **Variant 4:**

Afsluiten van de Wibautstraat vlak voor het Rhijnspoorplein. Zie afbeelding 3.3. Door deze ingreep is het niet meer mogelijk vanaf de Wibautstraat richting de S100 en Weesperstraat te rijden. De Wibautstraat is zelf ook niet meer bereikbaar vanaf de S100 en Weesperstraat. Vanaf de Weesperstraat is de S100 wel bereikbaar, maar de Wibautstraat niet.

De effecten van variant 3 en 4 op de hoeveelheid verkeer op de Weesperstraat verschillen volgens het gemeentelijke rapport enorm: Variant 3 vermindert het autoverkeer met 60-100 %. Variant 4 met circa 18%, waarbij minimum=maximum.

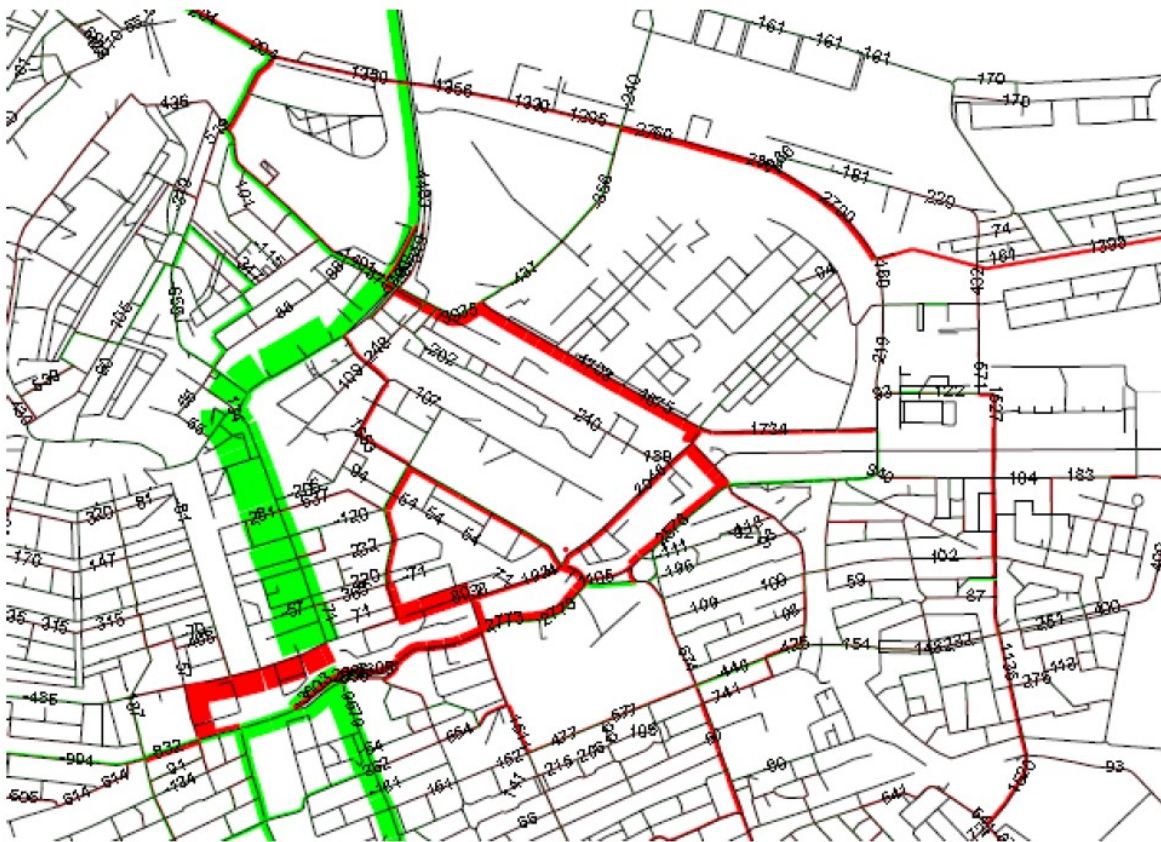


Grafiek 3.3: minimum- en maximumafname autoverkeer per straat op de Wibautas, varianten 2 t/m 4

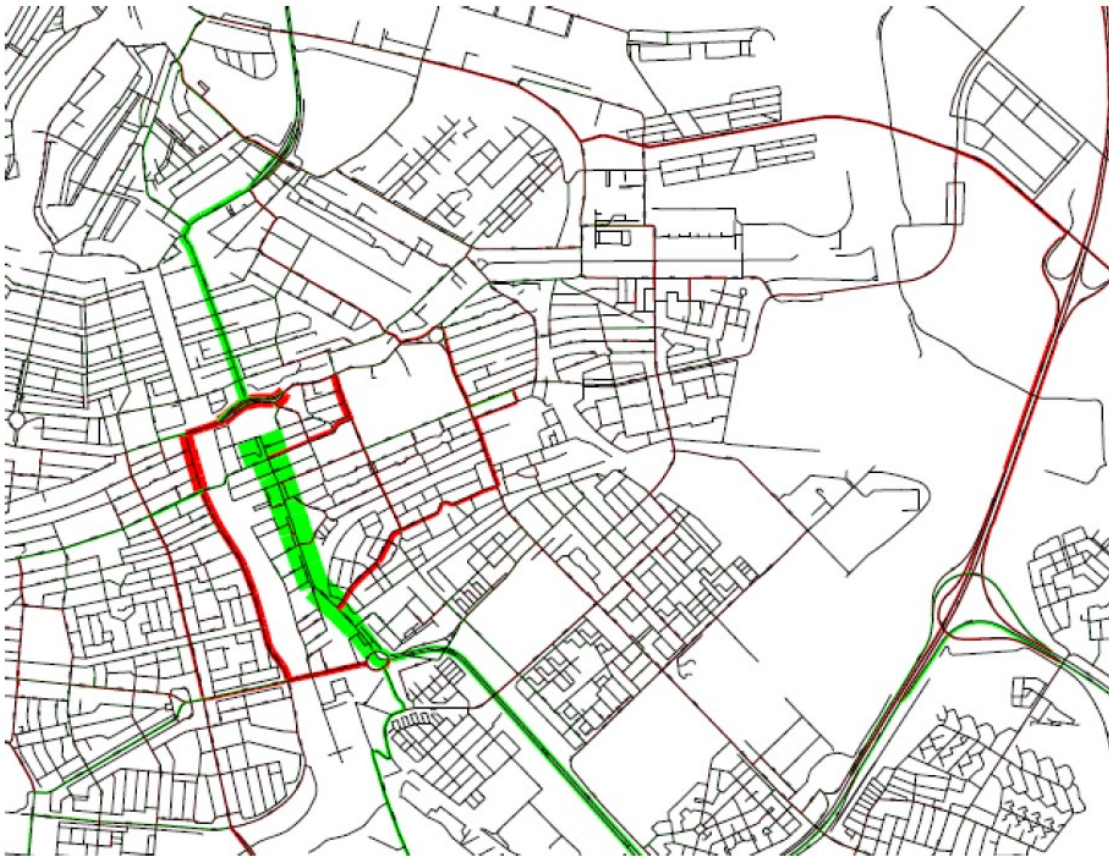
Variante 3 scoort voor de Weesperstraat ongeveer even goed als variant 2, de nu voorgestelde knip op de brug over de Nieuwe Herengracht. Maar waarom de verkeersvermindering bij variant 4 zoveel minder is, is onnavolgbaar. Zowel variant 3 als variant 4 maken net als variant 2 doorgaand verkeer over de Wibautas onmogelijk, en dat is toch de bedoeling van de knip.

En waarom is bij variant 4 anders dan bij de andere varianten het minimum hetzelfde als het maximum?

De afbeeldingen 3.2. en 3.3 geven van beide varianten verkeersvermindering en verkeerstoename per straat weer.



Afbeelding 3.2: effecten variant 3 ten opzichte van de referentiesituatie (groen is afname, rood is toename)



Afbeelding 3.3: effecten variant 4 ten opzichte van de referentiesituatie (groen is afname, rood is toename)

In afbeelding 3.3. wordt de suggestie gewekt dat relatief weinig verkeer doorgaand van de Weesperstraat-naar de Wibautstraat gaat en dus kennelijk de S100 opgaat. De verkeerstoename op de S100 is na afsluiting relatief gering, wat de indruk versterkt dat het meeste verkeer nu al zo rijdt. Maar hoe kan de afname op de Wibautstraat dan wel zo groot zijn en op de Weesperstraat zo klein? Dat is dan alleen te verklaren doordat het grootste deel van het verkeer kennelijk altijd al van de Wibautstraat naar de S100 gaat.

Deze analyse roept veel vragen op:

- 1) Waarom is in de variant 4 (knip Wibautstraat bij Rhijnspoorplein anders dan bij alle andere varianten minimum verkeersvermindering gelijk aan maximum?
- 2) De analyse is in 2018 uitgevoerd met het VMA-verkeerssimulatemodel. Intussen werkt de gemeente met verbeterde verkeersmodellen. Dat is naar voren gekomen naar aanleiding van de discussie over de Kattenburgerstraat in het kader van de agenda Autoluw. De analyse berust op simulatie vanuit het VMA en niet op telgegevens. Kan op basis van telgegevens worden aangetoond dat zowel het verkeer van de Weesperstraat als dat van de Wibautstraat voor het overgrote deel gericht is op de S100?
- 3) Welk deel van het autoverkeer op de Weesperstraat gaat rechtdoor de Wibautstraat in?

Het komt onlogisch voor dat er zo weinig doorgaand verkeer over de Wibautas gaat. Dit is in strijd met onze visuele waarneming.

Kentekenonderzoek zou een betere bron van gegevens moeten zijn.

De intentie van een knip in de Weesperstraat is om het doorgaande verkeer over de Wibautas onmogelijk te maken. Vooralsnog nemen we aan dat dit het Rhijnspoorplein passeert en geloven we niet in de analyse van de gemeente op dit punt.

### **Voorstel alternatieve knip 4a Rhijnspoorplein**

De knip in de Weesperstraat op de brug van de Nieuwe Herengracht in combinatie met nog drie knips is effectief voor verkeersvermindering op de Wibautas. Dat bestrijden wij niet. Het heeft echter twee grote nadelen:

- 1) Het betekent onvermijdelijk verkeerstoename in de Kattenburgerstraat, waar juist gestreefd wordt naar verkeersvermindering. Met de vier voorgestelde knips kan veel verkeer uit de IJtunnel de S100 en de Wibautstraat niet meer via de Weesperstraat bereiken en zal dus via Kattenburgerstraat-Piet Heinkade- Panamalaan – Zeeburgerdijk moeten rijden. Volgens voorgaande analyse bij de varianten 3 en 4 is dat een heel groot deel van het verkeer. Tijdens de proef zal de Oostertoegang nog tweerichtingverkeer houden, maar als het gemeentelijke plan voor eenrichtingverkeer in de Oostertoegang doorgaat, zal al het verkeer uit de oostelijke binnenstad en de IJtunnel via de Kattenburgerstraat naar de Piet Heinkade en de Michiel de Ruijtertunnel gaan rijden. Dus de toename zal bij een definitieve knip na 2024 nog veel groter zijn. In dat opzicht zal het experiment met de tijdelijke knip dus niet maatgevend zijn voor dezelfde knips in de definitieve situatie .
- 2) Het betekent behoorlijke omrijbewegingen voor een deel van het autoverkeer uit de oostelijke binnenstad. Een bewoner van het westelijk deel van de Kadijken kan de Middenweg, de Wibautstraat of de S100 alleen bereiken via Kadijkplein, Kattenburgerstraat, Panamalaan-Zeeburgerdijk en Mauritskade. Bewoners van de Plantage-Weesperbuurt moeten een soortgelijke omweg maken om bij de IJtunnel te komen

Vooraf het eerste nadeel stuit op grote bezwaren bij de Kattenburgers en dus ook bij het Eilandenoverleg.

Uitgaande van het basisidee dat met name het doorgaande verkeer over de Wibautas geweerd moet worden, stellen wij daarom voor om een aangepaste variant van de knips 3 en 4 uit te voeren. Die noemen wij **variant 4a**:

#### **Een knip op het Rhijnspoorplein voor alleen het verkeer dat rechtdoor over de Wibautas gaat.**

Afslaan in beide richtingen naar de S100 blijft mogelijk, zowel vanuit de Weesperstraat als vanuit de Wibautstraat. Deze knip is fysiek eenvoudig uitvoerbaar en vereist vooral wijziging van de verkeerslichteninstallatie.

Deze variant is neutraal voor de Kattenburgerstraat. En het betekent minder omrijbewegingen. Bewoners van de Plantage-Weesperbuurt kunnen via de Weesperstraat en het Weesperplein de S100 bereiken en vice versa. Ze kunnen alleen niet rechtstreeks naar de Wibautstraat. Ze zullen dan via de Mauritskade en Oosterpark of Middenweg moeten rijden.

Het kentekenonderzoek zal erop gericht moeten worden om te onderzoeken hoeveel van het doorgaande verkeer over de Wibautas op deze manier kan worden teruggedrongen.

Vervolgens moet het experiment met de knip uitwijzen of het inderdaad zo werkt en wat de neveneffecten zijn.