



Memo

Aan Stadsdeel Commissie.
Van Micha Mos
Kopie aan
Onderwerp Bezwaren tegen het invoeren van een 30km/u regime op de Weesperstraat/Valkenburgerstraat
Datum April 2019

De corridor Weesperstraat-Valkenburgerstraat is in stadsdeel Centrum één van de grootste verkeersaders, en daarmee ook één van de grootste knelpunten met betrekking tot luchtkwaliteit en leefbaarheid. Het is dan ook begrijpelijk dat er veel aandacht is voor de verkeerssituatie op deze corridor. Zowel op stadsdeelniveau als op stedelijk niveau zijn deze problemen bekend en heeft het probleem prioriteit. Het vinden van een oplossing die werkt voor zowel de Weesperstraat/Valkenburgerstraat zelf als voor de rest van de stad is echter ingewikkeld.

Binnen deze discussie wordt vaak het invoeren van een 30km/u regime gezien als (mogelijke) maatregel om de situatie op en rond de verkeersader te verbeteren. Deze suggestie wordt vanuit het bestuur op dit moment en binnen de huidige situatie als onwenselijk gezien. Wij zetten in op andere maatregelen om de situatie te verbeteren. Graag licht ik toe welke overwegingen daarbij een rol spelen.

De optie om 30 km/u regime in te stellen op het stuk Weesperstraat/Valkenburgerstraat wordt op dit moment niet als een wenselijk optie gezien omdat het in de huidige situatie leidt tot een afname van leefbaarheid en een vergroting van de luchtvervuiling in de directe omgeving en in de omliggende buurten.

Het instellen van een 30km/u regime

Het instellen van een 30km/u regime is verbonden aan wettelijke voorschriften.

Een maximumsnelheid binnen de bebouwde kom, anders van 50km/u, moet worden ingesteld door middel van een verkeersbesluit. De inrichting van de weg dient te zijn aangepast naar de beoogde snelheid.¹ Dit heeft te maken met de eenduidigheid en de 'leesbaarheid' van de verkeerssituatie en daarmee de verkeersveiligheid.

¹ Uitvoeringsvoorschriften BABW (Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer)

Hoofdstuk 2, paragraaf 4, lid 1

De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving.

Hoofdstuk 2, paragraaf 4, lid 4

Bord A1 (30 km/h binnen en buiten de bebouwde kom en 60 km/h buiten de bebouwde kom) mag op wegvakken slechts worden toegepast indien wordt voldaan aan de volgende eisen:

Dit betekent dat op een geasfalteerde vierbaansweg, zoals de Weesperstraat, nooit een 30km/u regime kan worden ingevoerd. Eerst is een aanpassing van de inrichting noodzakelijk. Gedacht moet worden aan: twee keer éénbaans zonder tussenberm, klinkerbestrating, verwijderen van verkeerslichten, snelheid remmende maatregelen als drempels en/of verhoogde kruisingen.

Wanneer er toch een verkeersbesluit wordt genomen voor een 30km/u regime zonder aanpassing van de weginrichting, zal het besluit in juridische procedures geen stand houden vanwege het feit dat het wegbeeld niet past bij het snelheidsregime. Zowel tegen het verkeersbesluit zelf als tegen verkeersboetes op basis van het besluit zijn juridische procedures mogelijk.

De aanname dat de corridor Weesperstraat-Valkenburgerstraat alleen door het instellen van 30km/u onaantrekkelijker wordt en dat een groot deel van het verkeer een andere route gaat nemen wordt betwist.

In de (theoretische) situatie dat er een constante goede doorstroming van 30km/u is, is het tijdsverlies vergeleken met 50 km/u op het 2 km lange stuk tussen Mauristkade en IJ-tunnel maximaal 96 seconden. Je zou kunnen stellen dat deze toename van reistijd de route onaantrekkelijker maakt. In deze rekensom is echter geen rekening gehouden met de zeven verkeerslichten die bij een 50km/u regime het verkeer reguleren en deels ophouden, waar deze bij een inrichting conform een 30km/u regime, afwezig zijn. Hierdoor wordt het tijdsverlies door het verlagen van de snelheid naar 30km/u weer teniet gedaan door tijdswinst door het ontbreken van stoplichten.

Effecten bij aanpassing van de inrichting

Wat gebeurt er als de inrichting wordt aangepast conform een 30km/u inrichting? Met een dergelijke inrichting wordt de capaciteit van de straat om verkeer te verwerken vanzelfsprekend verlaagd. Met de huidige hoeveelheid verkeer die gebruik maakt van deze corridor leidt dit in eerste instantie tot verkeersopstoppingen, met een toename van luchtverontreiniging en geluidsoverlast en een sterke afname van leefbaarheid tot gevolg.

Voor de verdere effecten moet gekeken worden naar de mogelijke alternatieve routes.

Op dit moment is de route naar stadsdeel Noord via de A10 komend vanuit bijvoorbeeld Amstelstation, Ring Zuid of A2, ca. 5 tot 10 minuten sneller dan via de Wibaut-as. We zien dan ook dat een zeer beperkte hoeveelheid verkeer de Wibaut-as gebruikt voor een dergelijke grote doorsteek.

-
- iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie;
 - om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast;
 - met het oog op snelheidsbeperking en attentieverhoging is extra aandacht besteed aan potentieel gevaarlijke punten, zoals:
 - a. plaatsen waar voetgangers, in het bijzonder schoolkinderen en bejaarden, plegen over te steken;
 - b. kruispunten met een hoofdroute voor fietsers en eventueel bromfietzers;
 - c. kruispunten waar de voorrang door middel van borden geregeld is;
 - de overgangen naar een andere maximumsnelheid zijn door de constructie duidelijk herkenbaar;
 - indien de overgang naar een hogere maximumsnelheid binnen 20 meter van een kruisende weg ligt, dan is de voorrang geregeld door middel van verkeerstekens of een in- en uitritconstructie, tenzij de kruisende weg geschikt is om in het betrokken gebied opgenomen te worden.

Het overgrote deel van het verkeer heeft een bestemming of herkomst nabij het Centrum of rondom de S100 (Mauritskade) en gebruikt de route als ontsluitingsweg of verbindingsweg tussen verschillende bestemmingen in de stad. Voor dit verkeer is de A10 geen goed alternatief. Men zal van de Weesperstraat gebruik blijven maken zolang dit de snelste optie is.

Alternatieve routes door de stad om de Weesperstraat-Valkenburgerstraat te vermijden bij opstopping zijn bijvoorbeeld de route Roetersstraat-Plantage Middenlaan of S100-Eilandenboulevard. Dit zijn plekken waar juist maatregelen zijn of worden voorbereid om het autoverkeer terug te dringen. Daar komt bij ook de S100 een groot knelpunt vormt op het gebied van luchtkwaliteit. Het intensiever belasten van deze routes ligt dan ook niet voor de hand.

Men zal dus pas een alternatieve route gaan kiezen wanneer de leefbaarheid en overlast op de route Weesperstraat zelf al verslechtert door minder doorstroming, met als gevolg dat ook in de omgeving de leefbaarheid en luchtkwaliteit wordt aangetast.

Aansluiten op een langzaam doorstromende Weesperstraat, door de Oostelijke binnenstad of via de S100 zijn nu eenmaal voor een groot deel van het verkeer snellere alternatieven dan de route via A10. Met daarbij de kanttekening dat ook nu al op de S100 grote luchtkwaliteitsproblemen zijn.

Conclusie

Waarschijnlijk zal de hoeveelheid verkeer op de corridor Weesperstraat-Valkenburgerstraat bij 30km/u (met een bijpassende inrichting) inderdaad afnemen doordat de route niet meer berekend zal zijn op de hoeveelheid autoverkeer. De doorstroming zal minder zijn en het autoverkeer zal bij opstopping deels verplaatsen naar andere routes door de binnenstad. Met het instellen van een 30km/u regime op de Weesperstraat-Valkenburgerstraat zal de leefbaarheid en luchtkwaliteit aan deze route en in de omliggende buurten waarschijnlijk dan ook verslechteren.

Daarom zal voor een verbetering van de situatie op de verkeers-as eerst de functie als corridor in de totale verkeerscirculatie in de stad moeten veranderen en/of de hoeveelheid verkeer op de Weesperstraat en Valkenburgerstraat moeten afnemen.

Wij delen de zorgen over de situatie op de Weesperstraat en Valkenburgerstraat en zien de urgentie hierbij. Wij zetten in op maatregelen die moeten leiden tot een grote afname van de hoeveelheid verkeer, met uiteindelijk de ambitie tot het invoeren van een knip en een verantwoorde invoering van een 30km/u regime mogelijk maakt. Dit is echter een lang en complex traject.