

Verkeersmaatregel Wibautas 30 km / uur: 'een praktisch alternatief'

Een praktisch alternatief dat direct verbetering van het milieu (luchtkwaliteit, geluid), leefbaarheid en veiligheid op de Wibautas [Valkenburgerstraat vanaf Anne Frankstraat, Weesperstraat en Wibautstraat tot Prins Bernardplein vice versa] oplevert + een prima laboratorium, testcase voor andere delen van de stad.

Een 30 km / uur zone op dit traject heeft als voordelen dat:

- **Per direct het niet bestemmingsverkeer wordt ontmoedigd:**
Invoeren 30 km/ uur zone betekent vermindering van de verkeersintensiteit met circa 25% (Gemeente Amsterdam, feb. 2019): **een harde vermindering van niet bestemmings-verkeer.**
- **Per direct de geluidshinder wordt verminderd:** rustiger rijden is minder lawaai, minder verkeer is minder lawaai.
- **Per direct de verkeersveiligheid wordt verbeterd**
- **Per direct de uitstoot fijnstof en stikstof wordt verminderd** minder verkeer betekent onomstotelijk minder vervuiling (zie bijvoorbeeld de ervaringen in Berlijn: Berliner Zeitung, 11 juli 2018)
- **Per direct de luchtkwaliteit – en meer - wordt verbeterd**
- **Geen enkel conflict oplevert met iedere toekomstige variant** die voor de Wibautas e.o wordt overeengekomen + geen onvoorzien sluipverkeer of nevenverkeer oplevert waar andere varianten wel gevoelig voor zijn.
De doorstroming nauwelijks wordt beïnvloed: bij max. 30 km / uur is de doorstroming net zo goed of zelfs beter als er onrustig afwisselend 30, 50 of 60 wordt gereden.
- **De omliggende buurten en de stad bereikbaar blijven voor bestemmingsverkeer** en de Wibautas haar functie behoudt voor nooddiensten.
- Het een éénduidig traject is dat door iedere weggebruiker wordt begrepen.
- **Een (vrij) goedkope variant is om in te voeren**
30 km / uur kan met beperkte kosten en snel worden gerealiseerd en kan vanwege haar eenvoudige karakter ook worden bijgestuurd als gemeten ervaringen daar aanleiding toe geven.
► **zie ook *Implementatie voorstellen*** hieronder
- **Instellen op de Wibautas, een 'hoofdroute'** maakt maatschappelijk duidelijk en 'leert' weggebruikers dat 30 km / uur de gangbare snelheid is in de stedelijke omgeving: **een prima leer-, meet- en ervaringslaboratorium voor circa 3 jaar en voor andere delen en routes van de stad.**

Instellen van een 30 km / uur zone levert onlosmakelijk en direct voordelen op. Zij is een tastbare en concrete stap die recht doet aan de wens van veel bewoners en in lijn ligt met toezeggingen en beleidsvoornemens van veel politieke en maatschappelijke groeperingen.

"Wibaut 30 – een praktisch alternatief" is een reële en realiseerbare maatregel voor de korte termijn die geen tegenstrijdigheden oplevert met enig andere variant op langere termijn.

Wibaut 30, 'een praktisch alternatief' waaraan ook door > dan 25 direct betrokken bewonersorganisaties en ondernemers langs de Wibautas hun steun wordt betuigd.

Michel van Wijk,
1018SX Amsterdam, 06 52008854, mbvanwijk@live.nl
Bewoners Amsterdam Centrum

Amsterdam, april 2019

Implementatie voorstellen

Belangrijk attentiepunt bij de implementatie van een 30 km / uur traject op de Wibautas is de herkenbaarheid voor de weggebruikers. Dit is het belangrijkste attentie punt dat door de gemeentelijke beleidsambtenaren Verkeer & Openbare Ruimte is aangegeven. Een 30 km traject op de Wibautas is een uitzonderlijke situatie. Er zijn weinig vergelijkbare situaties waar op een 2 x 2 baansweg een 30 km / uur regime geldt. De Valkenburgerstraat is overigens een 2 x 1 baansweg.

Het “praktisch alternatief” Wibaut 30 is, behalve de directe voordelen die het levert voor betere luchtkwaliteit, minder geluid en betere veiligheid, zeker ook een leer- meet en ervaringslaboratorium voor circa 3 jaar en voor andere delen van de stad. Het “praktisch alternatief” Wibaut 30 heeft zeker als voordeel dat e.e.a. snel en met beperkte kosten kan worden gerealiseerd en zaken kunnen worden bijgestuurd indien gemeten ervaringen daar aanleiding toe geven.

Voorstellen voor inrichting en herkenbaarheid

Suggesties die de herkenbaarheid bevorderen en daarmee ook de weggebruikers helpen de 30 km te respecteren. Niet alle suggesties hoeven (tegelijktijd) worden toegepast.

Visuele versmalling van de rijstroken.

Door het aanbrengen helder witte of helder gele brede belijning aan de buitenzijde van de rijbanen, worden de rijbanen visueel versmald. De attentie waarde kan worden verhoogd door ribbels aan te brengen in deze belijning. Brede heldere belijning aan de buitenzijdes van de rijbanen is vrijwel overal mogelijk behalve bij de kruisingen met uitvoegstroken.

(nog) geen fysieke versmalling van de wegen zoals van 2 naar 1 baan. Dit maakt de ingreep kostbaarder, beperkt de flexibiliteit gedurende de proefperiode en kan de doorstroming voor nood- en hulpdiensten belemmeren bij ‘volle’ weg.

Visuele versmalling door het plaatsen van plantenbakken

Op veel plaatsen langs de Wibautas – alle delen, beide richtingen – kunnen in de lengte richting plantenbakken worden geplaatst zonder dat dit ten koste gaat van parkeerplekken voor laden en lossen of sta plaatsen voor fietsen.

Plantenbakken van circa 200 x 120 x 60 (L x H x B) die dicht langs de rijbaan worden geplaatst, zorgen ervoor dat de weggebruikers een nauwere weg ervaren waarmee het 30 km / uur gedrag wordt geholpen. De plantenbakken zijn tevens een – bescheiden – bijdrage aan de vergroening van de Wibautas.

Snelheidsindicatieborden (< 30km groen, 30 – 40 oranje, > 40km rood) iedere richting 3

Richting: Prins Bernardplein naar noord – opties:

- t.h.v. Wibautstr 135, gebouw Delphi – snelheidsindicatiebord
- onderzijde treinviaduct – 2 verlichte 30 km gebodsborden
- t.h.v. Cygnas Gymnasium - snelheidsindicatiebord
- t.h.v. Amstelcampus Sport & Fitness - snelheidsindicatiebord
- t.h.v. Weesperstraat 113 - snelheidsindicatiebord
- t.h.v. Valkenburgerstraat 221 – snelheidsindicatiebord
- t.h.v. Anne Frankstraat - bord “**bedankt voor 30**” of “**bedankt: 30 helpt ons milieu**”

Richting: Anne Frankstraat naar zuid – opties:

- t.h.v. Valkenburgerstraat 124 (Ecomama) – snelheidsindicatiebord
- t.h.v. Weesperstraat 400 (gebouw Ceres) - snelheidsindicatiebord
- t.h.v. ingang HvA Kohnstamhuis - snelheidsindicatiebord
- t.h.v. Grensstraat / Scientology - snelheidsindicatiebord
- t.h.v. Marcusstraat / Drovers Dog – snelheidsindicatiebord
- t.h.v. Wibautstraat Sportcity - bord “**bedankt voor 30**” of “**bedankt: 30 helpt ons milieu**”

Een zeer aanmerkelijk deel van de weggebruikers zal, met passende ondersteuning, de maximum snelheid respecteren. Dat betekent dat een klein deel ‘onwillige’ weggebruikers wel ‘mee moet gaan’ in de snelheid die de meerderheid aanhoudt.

Instellen aanwezige ‘groene golf’ op 30 km / uur

De gebruikelijke 30 km gebodsborden. In beide richtingen. **Optioneel in digitale uitvoering zodat 's nachts (21.00 uur tot 7.00 uur) 50 km / uur kan worden toegestaan.**

Veiligheid: stoplichten voor wegverkeer en stoplichten voor overstekende fietsers, brommer en voetgangers blijven gewoon functioneren - let op: ook ‘s nachts dus 24/7 !.

Periodiek: mobiele snelheidscontroles in overleg met politie en of handhaving. Snelheid overtreden is aanhouden en verbaliseren; dus direct aanspreken op gedrag. (nog) niet direct verbaliseren bij < 45 km / uur: rustig rijden op deze weg is wennen voor de weggebruikers, help ze daarbij; optioneel - beloon positief gedrag.

Vermindering van verkeersintensiteit met circa 25%

Verkeer & Openbare ruimte, feb 2019

Waar blijft de 25% vermindering van de verkeersintensiteit?

Verkeer & Openbare ruimte: “..... er zijn geen onderzoeksresultaten beschikbaar die precies antwoord geven op de vraag over wijzigingen in vervoerswijze of wijzigingen in routekeuze”. Volgens de literatuur en ervaringen in andere situaties, andere steden 'verdwijnt' dat verkeer door een combinatie andere routes, andere vervoerswijze en niet te verklaren oorzaken.