

Binnenring Amsterdam: het optimaliseren van wegprofiel met het doel de verkeersveiligheid te verbeteren.

Hans de Jong

Afstudeerdatum:
27 augustus 2010

Afstudeercommissie:
Prof. dr. ir. E.C. van Berkum
Drs. S.I.A. Tutert
Ing. E.O. Mansvelter (Grontmij)

Organisatie:
Grontmij Nederland B.V.

Verkeersveiligheid is binnen Amsterdam een belangrijk punt op de politieke agenda. Ondanks dat er al veel verbeterd is in de afgelopen jaren, blijft er nog steeds veel ruimte over voor verdere verbeteringen. Dit geldt ook voor het onderzoeksgebied van dit onderzoek, de Binnenring in Amsterdam (Marnixstraat – Weteringschans – Sarphatistraat). Daarnaast is de rol van het openbaar vervoer ook groeiende, wat in de toekomst alleen nog maar sneller zal gaan. Omdat dit laatste punt, het openbaar vervoer, in eerder onderzoek niet “uitgebreid” is meegenomen, is dit de aanleiding geweest voor dit onderzoek.

“Het doel van het onderzoek is het doen van aanbevelingen aan de Gemeente Amsterdam voor de toekomstige situatie op de Binnenring door inzicht te geven in de verschillende aspecten en de knelpunten die hierbij optreden. Het gaat hier vooral om het inzicht in de mogelijkheden voor verbetering, gegeven de hoofdfunctie voor het OV.”

Om een goede basis te hebben voor het ontwikkelen van varianten en het schetsen van de toekomstige situatie, is een uitgebreide inventarisatie gemaakt van de huidige situatie. Zo is door middel van ondermeer een studie van uiteenlopende documentatie, gesprekken met de belangrijkste stakeholders en een site-survey de Binnenring in kaart gebracht. Gekeken is bijvoorbeeld naar de huidige inrichting, de huidige verkeersveiligheidssituatie, de verkeersintensiteiten en het huidige OV-lijnnet. De conflicten uit de huidige situatie die een belangrijke rol hebben gespeeld in het verdere onderzoek kunnen als volgt samengevat worden:

- **Functie + vorm ≠ gebruik**

Het gebruik van de Binnenring is niet in overeenstemming met de toegekende functie en de aanwezige “vorm” (inrichting).

Op basis van de conflicten uit de huidige situatie zijn een aantal varianten ontwikkeld, die de situatie op de Binnenring in zijn geheel zouden moeten verbeteren. Eerst is gekeken wat het wensbeeld van de verschillende stakeholders is. Het belangrijkste resultaat hiervan is dat het algemeen onderkend wordt dat de kwaliteit van het openbaar vervoer verbeterd moet worden, en dat (vanzelfsprekend) gedacht moet worden aan de veiligheid. Een belangrijke conclusie uit literatuur en referentieprojecten is dat er niet geboden moet worden naar het verbeteren van specifieke locaties, maar naar het inrichten van hele trajecten/wegvakken.

Ook hebben de geldende beleidsdocumenten (met name het Beleidskader Hoofdnetten) een rol gespeeld: zowel het fietsverkeer als het openbaar vervoer hebben een hoge prioriteit op de Binnenring. Er is dus sprake van zowel een theoretische, praktische als een beleidsmatige onderbouwing.



Hieruit zijn uiteindelijk drie verschillende varianten opgesteld:

- Een fiets-variant, gericht op het fietsverkeer;
- Een OV-variant, gericht op het openbaar vervoer;
- En een Marnixstraat-variant, gericht op actuele werkzaamheden aan de Binnenring.

Het niveau van de uitwerking gaat niet helemaal tot aan “straatniveau”, maar beperkt zich tot een indeling van de beschikbare ruimte. Er worden dus globale inrichtingsmogelijkheden aangedragen.

Om een “voorkeursvariant” aan te kunnen wijzen, is gebruik gemaakt van een kwalitatieve beoordelingswijze. Voor de belangrijkste aspecten (afkomstig uit de inventarisatie en de beleidskaders) is gekeken wat de verandering is ten opzichte van de huidige situatie. Zo is het mogelijk geweest om de verschillende varianten te scoren en onderling te rangschikken. Dit heeft geleid tot de volgende rangschikking:

1. OV-variant
2. Fiets-variant
3. Marnixstraat-Variant

Op basis van een indeling van de Binnenring in segmenten wordt eerst aangegeven welk profiel van de OV-variant waar toegepast kan worden. Tevens wordt de nieuwe situatie vergeleken met de huidige situatie, om zo het effect van de nieuwe inrichting te kunnen inschatten. De gekozen inrichting zorgt er tevens voor dat de aanwezige conflicten uit de huidige situatie opgelost kunnen worden: het gebruik van de weg zal volledig in lijn zijn met de toegekende functie en de daarbij behorende vorm/inrichting van de Binnenring.

Om echter tot een succesvolle implementatie te kunnen komen, is het wel nodig om een aantal punten extra aandacht te geven. Zowel de literatuur als ook de ervaring toont aan dat het met name belangrijk is om in te spelen op het publiek. Wanneer de bewustwording en het begrip van onder andere de omwonenden gewaarborgd wordt, zal de realisatie eerder succesvol verlopen.

De conclusie met betrekking tot de hoofdvraag kan als volgt samengevat worden:

“De toekomstige situatie op de Binnenring in Amsterdam kenmerkt zich door de eenduidigheid in het straatbeeld. Over het gehele traject zal een vrije OV-baan te vinden zijn, krijgen de fietser en voetganger veel aandacht, en is het gebied bereikbaar per auto. Door de eenduidigheid en leesbaarheid van de situatie op de straat zal de gehele situatie verbeteren, zowel op het gebied van verkeersveiligheid als ook op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid. Met andere woorden zijn de functie en vorm van de weg in overstemming met het gebruik ervan.”

Door de duidelijke positie van het openbaar vervoer zal dit nu en in de toekomst een belangrijke rol kunnen blijven spelen. Verder is door de beperkte ruimte en “auto-onvriendelijke” inrichting van de Binnenring het gebied onaantrekkelijk gemaakt voor het autoverkeer.