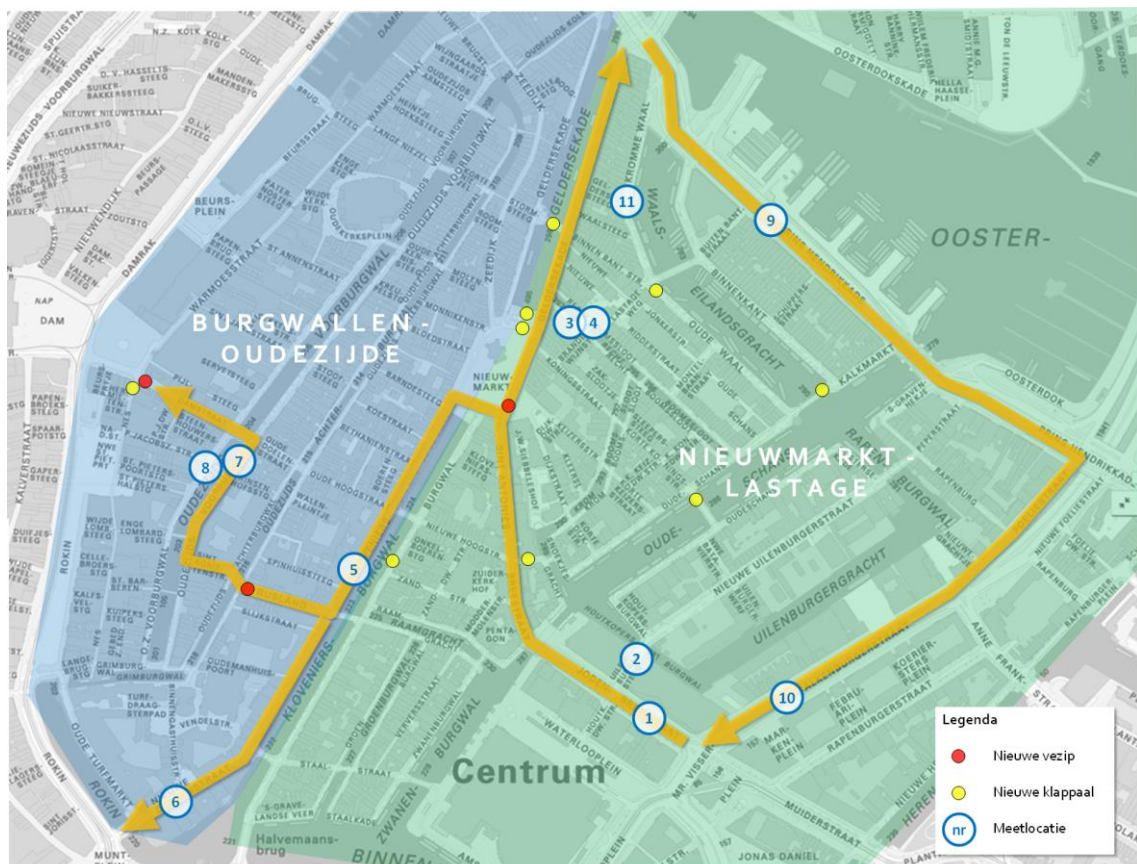


1 Monitoring

Er is een monitoringsplan opgesteld om de gevolgen/effecten van de maatregelen in beeld te brengen. In en rondom het gebied Oudezijde zijn op verschillende momenten de volgende zaken gemeten:

1. Intensiteiten van verkeer op basis van passages;
2. Wachtrijlengte op dynamische taxihalteplaats Prins Hendrikkade / Barbizon.

Voorafgaand aan de pilot is twee weken gemeten zonder maatregelen. Twee weken na de start van de pilot (na de eerste gewenningsperiode) zijn er weer twee weken metingen verricht. Halverwege de pilot en na afronding van project 'Amstel' is nogmaals een periode gemeten. De metingen van passages zijn op elf strategisch gekozen locaties uitgevoerd. Zie ook onderstaande kaart.



Figuur 4 – Overzicht meetlocaties verkeersintensiteit

De methode van het registreren van passages (telslangen) is niet altijd even betrouwbaar gebleken. Het is een aantal keer voorgekomen dat een telslang is kapotgegaan/kapotgereden, waardoor de data van sommige nachten niet compleet is. De in deze evaluatie gepresenteerde data is op basis van dagen met volledig beschikbare (betrouwbare) data. Waar nodig is dit aangevuld met telgegevens geregistreerd bij verkeerslichten in de buurt van de telslangen.

1.1 Verkeersmetingen

De analyse richt zich op de volgende effecten die met de verkeersmetingen in beeld zijn gebracht:

1. Effectiviteit maatregelen in de woonbuurten;
2. Waterbedeffect Valkenburgerstraat;
3. Waterbedeffect Nieuwe Doelenstraat;
4. Effect project Amstel;
5. Waterbedeffect Kromme Waal;
6. Wachtrijlengte taxihalteplaats Barbizon.

Daarbij zijn de volgende fasen te onderscheiden:

Fase 1: April 2018 tot eind mei 2018. Dit is de voormeting. In de grafieken de **GROENE** perioden;

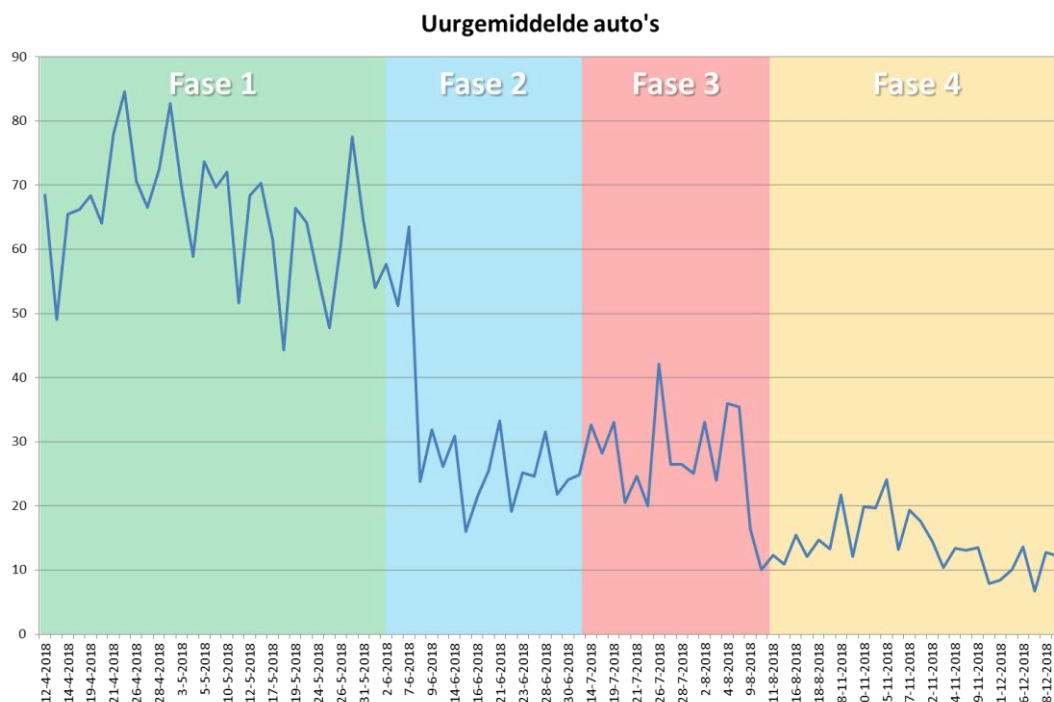
Fase 2: Eind mei 2018 tot eind juni 2018. Start periode van de pilot. In de grafieken de **BLAUWE** perioden;

Fase 3: Juli 2018 tot eind augustus 2018. De periode waarbij de vezip bij de Nieuwmarkt buiten bedrijf is, maar waarbij alle overige maatregelen wel van kracht waren. In de grafieken de **RODE** perioden;

Fase 4: November 2018 tot december 2018. Periode waarin de vezip bij de Nieuwmarkt aan het begin van de Geldersekaade in bedrijf is. Daarnaast is in deze fase het project 'Amstel' afgerond. In de grafieken de **GELE** periode.

1.1.1 Effectiviteit maatregelen in de woonbuurten

De doelstelling van de pilot is het onnodig (rondjes) rijdend verkeer uit de woonbuurten te weren. Onderstaande grafiek laat voor de verschillende fases de uurgemiddeldes zien van aantallen getelde auto's tijdens de pilottijden. Deze grafiek is samengesteld uit de meetgegevens uit de Lastage (meetpunt 3 en 4) en de zuidelijke burgwallen (meetpunt 7 en 8).



Figuur 5 – Uurgemiddelde auto's in woongebieden tijdens pilottijden

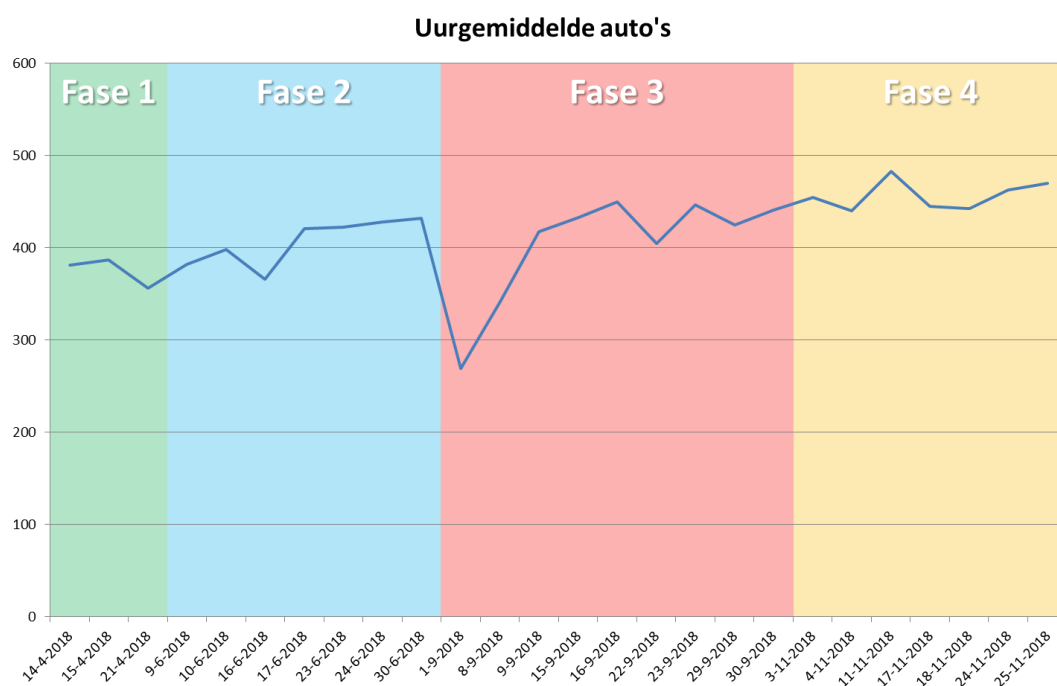
De grafiek laat na de start van de pilot direct grote impact zien. Gemiddeld neemt het verkeer in de woonbuurten van 65 auto's per uur naar 25 auto's per uur af. Gedurende de gehele pilot houdt deze afname stand en in fase 4 treedt nog een extra afname op. Naar verwachting heeft dit te maken met het in bedrijf stellen van de vezip aan het begin van Geldersekkade. Dit effect zal sinds het (wederom) buiten bedrijf stellen van deze vezip weer terug zijn bij het niveau zoals zichtbaar in fase 2 en 3.

Het grillige effect van de grafiek is te verklaren door het verschil van intensiteiten van de nachten. De nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag zijn drukker dan de nachten van donderdag op vrijdag.

1.1.2 Waterbedeffect Valkenburgerstraat

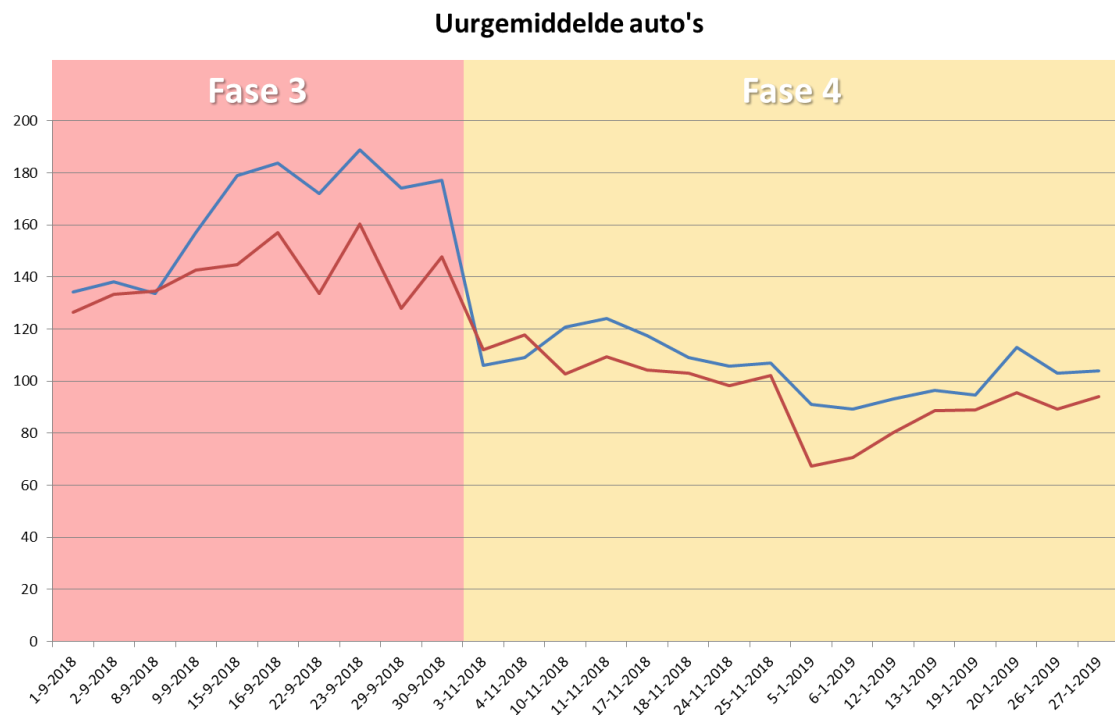
De pilotmaatregelen om onnodig (rondjes) rijdend verkeer uit de woongebieden te weren bieden voor dit verkeer ruimte om een alternatief groter rondje te rijden. Namelijk vanaf de Nieuwmarkt via de Geldersekkade, Prins Hendrikkade, Valkenburgerstraat weer de Jodenbreestraat in naar de Nieuwmarkt. Als randvoorwaarde van de pilot is opgenomen dat een maximale toename van gemiddeld 90 auto's per uur in de Valkenburgerstraat (vanaf de Prins Hendrikkade) aanvaardbaar is. De monitoring hiervan heeft plaatsgevonden met een telsing in de Valkenburgerstraat en telgegevens van de verkeersregelininstallaties (VRI's) kruising Prins Hendrikkade – Foeliestraat en kruising Mr Visserplein – Jodenbreestraat .

De tellusmetingen in de Valkenburgerstraat (meetpunt 10) zijn, vanwege defecten aan de tellussen, niet betrouwbaar genoeg om conclusies aan te verbinden. De conclusies uit deze paragraaf zijn daarom op basis van de telgegevens uit de hierboven genoemde VRI's. Deze data geven voldoende inzicht in de toename van het verkeer dat vanaf de Prins Hendrikkade, via de Valkenburgerstraat, weer de Jodenbreestraat in gaat.



Figuur 6 – Uurgemiddelde auto's vanaf de Prins Hendrikkade de Foeliestraat (Valkenburgerstraat) in, tijdens pilottijden

De grafiek laat een kleine toename zien van het verkeer de Valkenburgerstraat in tijdens de pilottijden. Vóór de start van de pilot gaan er gemiddeld 375 voertuigen vanaf de Prins Hendrikkade de Valkenburgerstraat in. Gedurende de pilot loopt dit aantal op naar gemiddeld 425 voertuigen per uur. Dit is een toename van 50 voertuigen per uur tijdens de pilottijden en past binnen de gestelde randvoorwaarde.



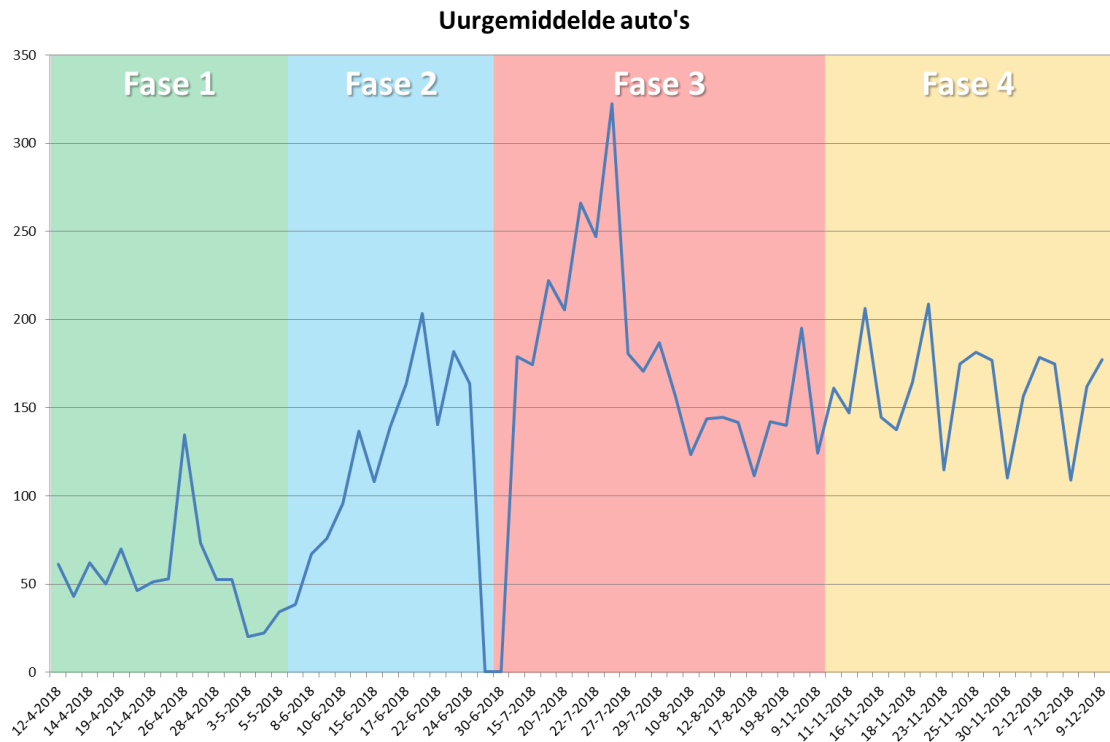
Figuur 7 – Uurgemiddelde auto's vanaf de Valkenburgerstraat (blauwe lijn) en het Mr. Visserplein (rode lijn) de Jodenbreestraat in tijdens pilottijden

De verkeersregelininstallatie (VRI) van de Valkenburgerstraat de Jodenbreestraat in laat eenzelfde soort toename zien als in de voorgaande grafiek (Prins Hendrikkade -> Foeliestraat), namelijk gemiddeld 50 voertuigen per uur tijdens de pilottijden.

Vanaf fase 4 laat deze grafiek een flinke afname van het aantal voertuigen zien. Dit komt doordat de werkzaamheden van het project Amstel in deze fase reeds zijn afgerond en de Amstel weer toegankelijk is voor autoverkeer.

1.1.3 Waterbedeffect Nieuwe Doelenstraat

De pilotmaatregelen in de zuidelijke burgwallen, en dan met name de afsluiting van Rusland, zorgt voor een herverdeling van het verkeer uit dit woongebied. Dat dit voorheen rondjes rijdend verkeer nu een andere route is gaan rijden is terug te zien in de metingen van de Nieuwe Doelenstraat (meetpunt 6).



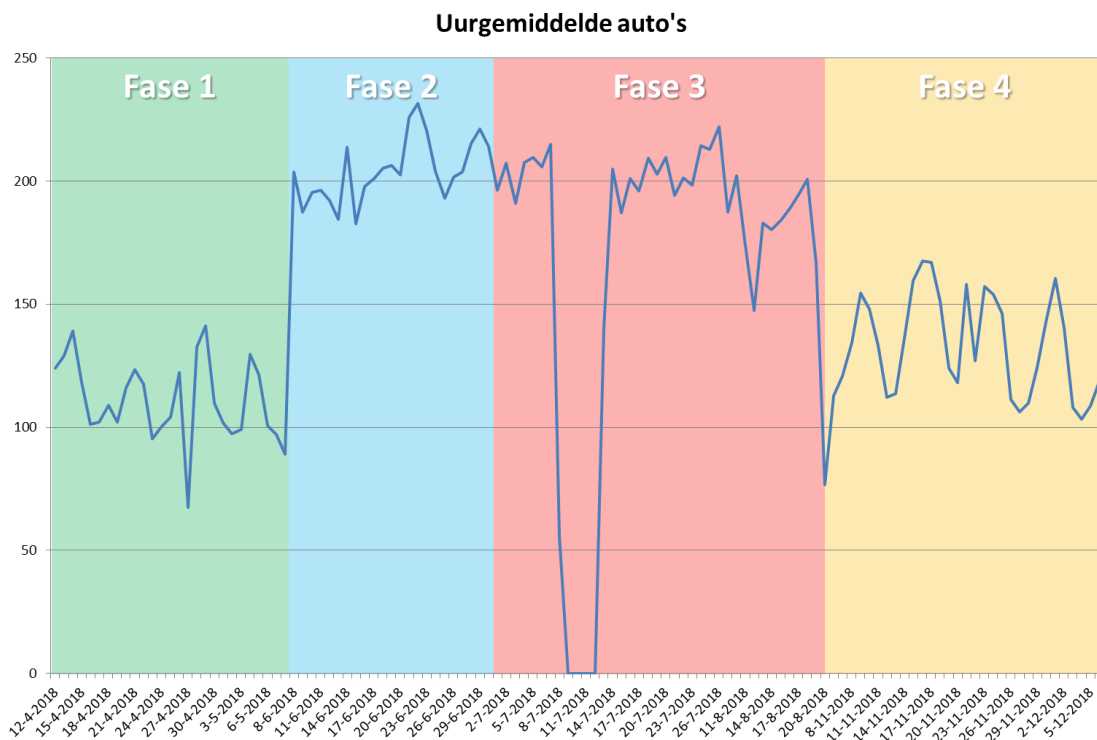
Figuur 8 – Uurgemiddelde auto's Nieuwe Doelenstraat tijdens pilottijden

Bovenstaande grafiek laat tijdens pilottijden een toename van het verkeer zien. In fase 3, tijdens de werkzaamheden van de Amstel en het invoeren van De Knip, piekt deze toename. In fase 4 is de toename stabiel, maar laat de grafiek tijdens de pilottijden een waterbedeffect zien van gemiddeld 100 voertuigen per uur (stijging van 50 voertuigen naar 150 voertuigen) als gevolg van de afsluiting van het zuidelijk burgwallengebied.

1.1.4 Effect project Amstel

Parallel aan de pilot liep gedurende de maanden juni 2018 t/m oktober 2018 het project 'Herinrichting Amstel'. Tijdens deze periode was de Amstel ontoegankelijk voor alle verkeer en was het verkeer zodoende genoodzaakt om te rijden. Dit omrijden heeft tot extra verkeer en daarmee ook overlast geleid in het Oudezijde gebied, zowel in de Breestraten als op de Kloveniersburgwal.

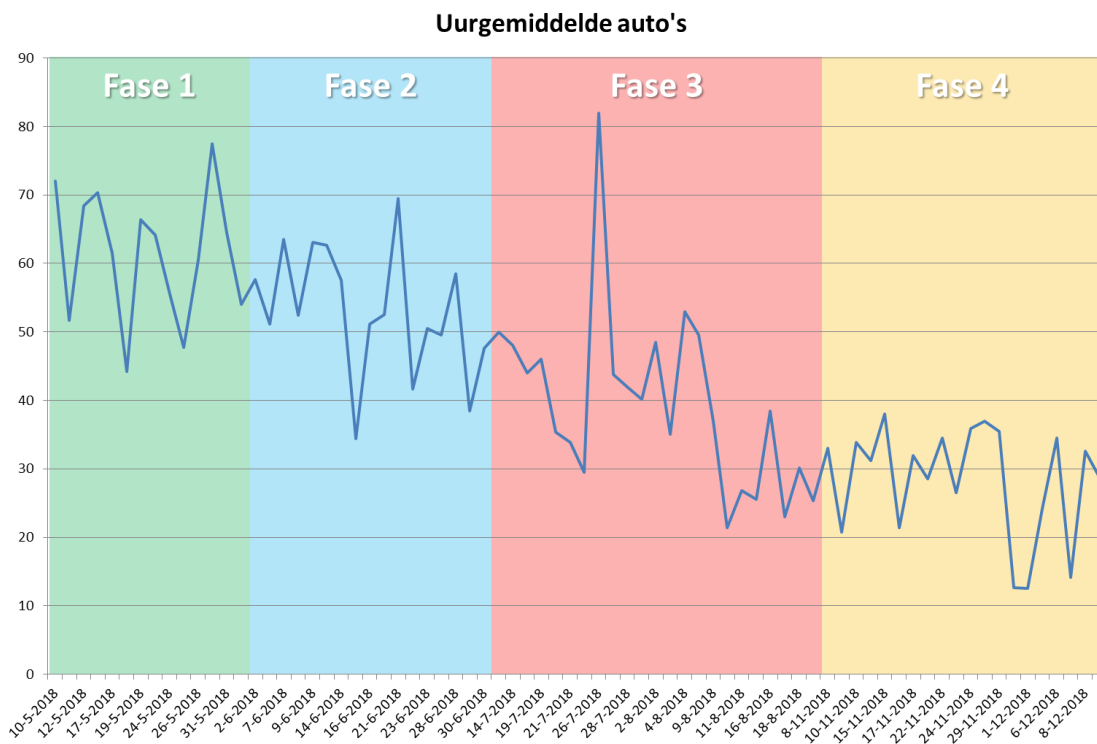
Onderstaande grafiek laat de verkeersintensiteit op de Kloveniersburgwal tijdens alle dagen zien. Op deze grafiek is goed zichtbaar dat vanaf de start van project 'Herinrichting Amstel' (en deze pilot) het verkeer met ongeveer 100% toeneemt. Vanaf november 2018 (fase 4, project 'Herinrichting Amstel' gereed) neemt de intensiteit met ongeveer 80% af.



Figuur 9 – Uurgemiddelde auto's Kloveniersburgwal alle dagen 24/7

1.1.5 Kromme Waal

De Kromme Waal is in de monitoring opgenomen om, naast het effect van de pilot, het effect van de Knip (22 juli 2018) inzichtelijk te maken.



Figuur 10 – Uurgemiddelde auto's Kromme Waal tijdens pilottijden

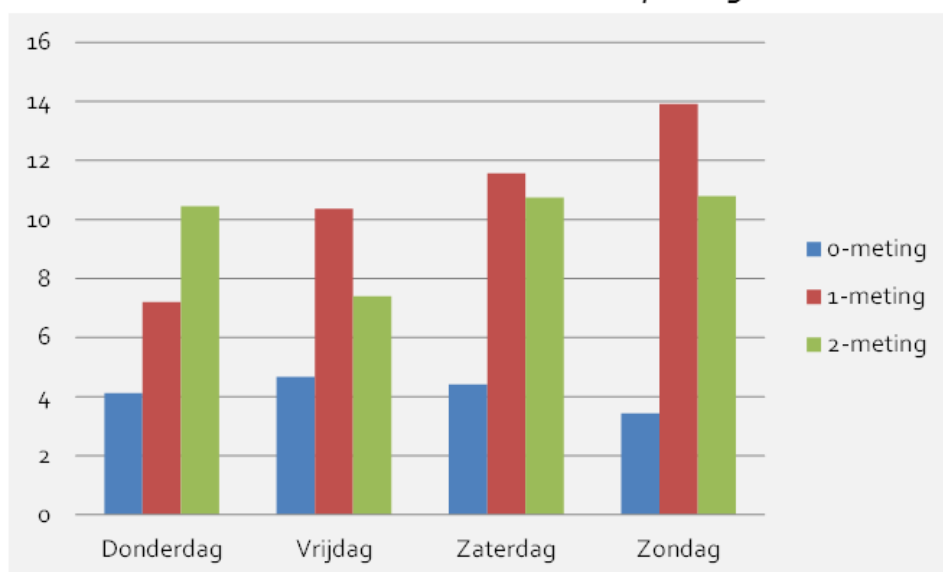
De grafiek laat zien dat gedurende de pilot het verkeer in de Kromme Waal is afgenomen. Tijdens de Knip is een duidelijke piek in de verkeersintensiteit te zien. Na een periode van wennen neemt het verkeer weer verder af, om vervolgens lager uit te komen dan in fase 1, de voormeting.

1.2 TTO Halteplaats Barbizon

Tijdens de pilottijden is aan de Prins Hendrikkade, ter hoogte van hotel Barbizon, een dynamische TTO halteplaats ingericht. Met behulp van camerabeelden is gemonitord hoe deze halteplaats gebruikt wordt en of men zich aan het maximum van zes taxi's houdt.

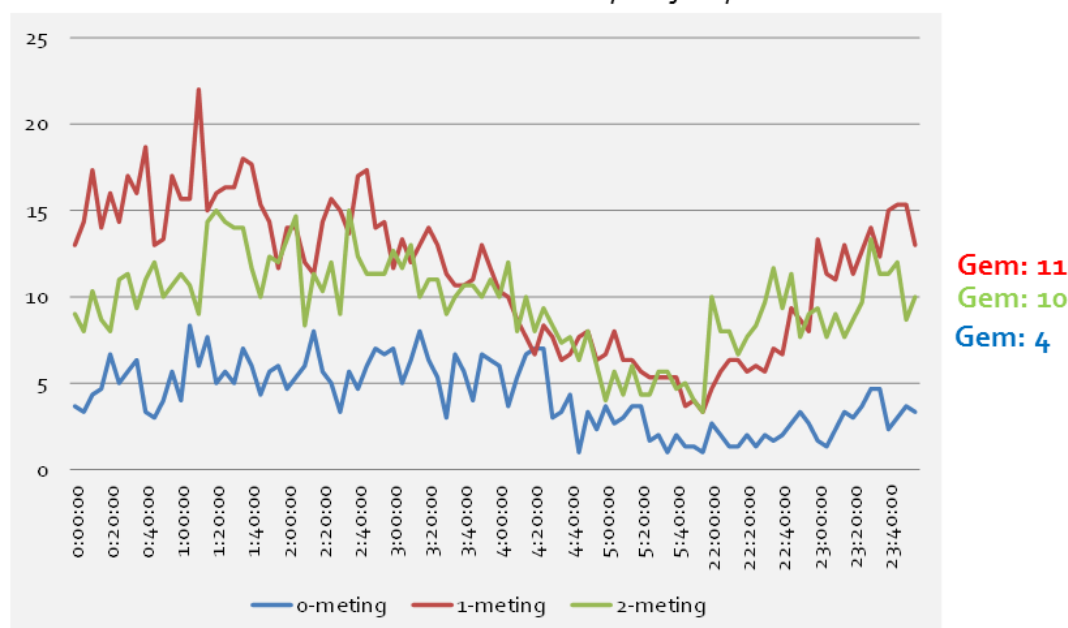
Onderstaande grafieken laten de wachtrij van het aantal opgestelde taxi's op de halteplaats zien.

Gemiddeld aantal wachtende taxi's per dagsoort



Figuur 11 – Gemiddeld aantal wachtende taxi's per dagsoort TTO halteplaats Barbizon tijdens pilottijden

Gemiddeld aantal wachtende taxi's per tijdstip



Figuur 12 – Gemiddeld antal wachtende taxi's per tijdstip TTO halteplaats Barbizon tijdens pilottijden

Opvallend is dat tijdens de 1-meting en de 2-meting de wachtrijen langer zijn dan gedurende de 0-meting. Tijdens de 0-meting was nog geen sprake van handhaving en een gelimiteerd aantal toegestane halterende taxi's. In de 1-meting is sprake van handhaving zonder gelimiteerd aantal toegestane halterende taxi's. In de 2-meting is het aantal halterende taxi's gelimiteerd tot 6. Alleen op vrijdagavond komt het gemiddeld aantal wachtende taxi's hierbij in de buurt. Op de andere dagen is, ondanks de handhaving, gemiddeld genomen sprake van een grote overschrijding.