Notitie

Aan	Bilal Amajjoud, Koen de Boer
Van	Sjoerd Linders (R&D), Jeroen Bosch (V&OR), Barry Ubbels (V&OR)
Datum	20-11-2025
Onderwerp	Samenvatting verkeersanalyse ontwerpvoorstel Weesperstraat
Versie	1.0

1. Inleiding

Deze notitie is een samenvatting van de verkeersanalyse naar aanleiding van een nieuw ontwerpvoorstel voor de Weesperstraat. Het onderzoek is gedaan op basis van kennis vanuit drie afdelingen van de Gemeente Amsterdam. In onderstaand overzicht staat aangegeven welke afdeling welk onderdeel onderzocht heeft. De deskundigen van de afdelingen hebben onderling contact gehad om alle relevante informatie te delen en om overeenstemming te hebben over uitgangspunten. De informatie over beleidsrijke ingrepen is aangeleverd door de afdeling Beleid van V&OR.

tabel 1, overzicht onderzoeksonderwerpen en betrokken afdeling

Onderwerp	Tooling	Afdeling	Contactpersoon
Praktijksituatie en ontwerpanalyse (beleidsarm)	Praktijktellingen Simulatiemodel VISSIM	Beeld & Data, Expertise (R&D)	Sjoerd Linders
Robuustheid o.b.v. stremmingen en mogelijke (beleidsrijke) ingrepen	TMA model	Stadsregie (V&OR),Verkeerstactiek	Jeroen Bosch
Toekomstperspectief ivm stadsbrede ontwikkelingen	VMA model	O & K Kennis en Kaders (V&OR)	Barry Ubbels/ Jos van den Elshout

2. Praktijksituatie en ontwerpanalyse, R&D (aug 2025)

Het ontwerpvoorstel is onderzocht en vervolgens verbeterd met behulp van microsimulatiemodel Vissim aan de hand van praktijkdata uit de verkeerslichten. Dit levert de volgende conclusies en inzichten op (zie ook bijlage 1):

- Voor invoering 30 km/u moet de groene golf Wibautstraat/Weesperstraat worden aangepast, dit draagt tevens bij om de doorstroming op peil te houden. Dit geldt alleen voor de verkeerslichten op de Weesperstraat. De groene golf kan bijdragen aan het afdwingen van 30 km/u zodat handhaving eenvoudiger wordt.
- Voor representatieve verkeerscijfers is gekeken naar de periode jan-april 2024. Andere periodes waren niet representatief als gevolg van bijvoorbeeld werkzaamheden. De avondspits is het maatgevende moment op de dag en vindt plaats tussen 15:00 en 18:00. De ochtendspits is veel minder druk (75% van avondspits). Voor het beoordelen van de doorstroming aan de hand van het simulatiemodel (Vissim) is naar de avondspits gekeken.
- Simulatie geeft aan dat het ontwerpvoorstel de reguliere verkeersintensiteiten voldoende kan verwerken, blokkades van kruispunten zijn niet te verwachten en de impact op omliggende straten (sluipverkeer) wordt als zeer gering ingeschat.
- In het model zijn varianten onderzocht met een hogere intensiteit om de impact van omleidingen of werkzaamheden te simuleren. Varianten met 15% extra verkeer kunnen nog goed verwerkt worden. Vanaf 20% wordt de kans groter dat richting het zuiden de wachtrij vanaf de Nieuwe Kerkstraat tot op de brug bij de Nieuwe Herengracht komt. Vanaf 25% extra verkeer wordt de doorstroming bij de VRI (voetgangersoversteek bij Namenmonument) verstoord. Voor verkeer richting het noorden geldt dat er ruimte is voor 15% extra verkeer op het stuk tussen de Nieuwe Kerkstraat en de Nieuwe Prinsengracht. Vanaf 25% komt de rij zodanig ver dat het kan leiden tot sluipverkeer via de Nieuwe Achtergracht, tevens wordt de kans groter dat verkeer dat links afslaat naar de grachten lang moet wachten en de doorgang blokkeert.
- Uit het praktijkonderzoek komt naar voren dat het ontwerpvoorstel richting het zuiden niet de maatgevende bottleneck is binnen de route. Dit ligt namelijk al bij de Valkenburgerstraat in combinatie met het mr.Visserplein. De maximale toename in de afgelopen jaren bedraagt maximaal 20%. Dit ligt nog binnen de extra ruimte die er is binnen het ontwerp. Het is daarmee aannemelijk dat huidige negatieve effecten bij een toename van verkeer (namelijk wachtrijvorming stroomopwaarts bij de Nieuwe Leeuwarderweg en sluipverkeer Plantagebuurt) niet zullen verergeren als gevolg van het ontwerp.
- Richting het noorden vormt het ontwerpvoorstel een risico in situaties zoals bij het afsluiten van de A10 oost. De verkeersdruk kan dan niet goed genoeg door het ontwerpvoorstel worden verwerkt. Deze verkeersdruk kan met het huidige profiel echter ook niet verwerkt worden door de stroomafwaarts gelegen Valkenburgerstraat. Praktijkmetingen geven aan dat er in zo'n situatie al sprake is van sluipverkeer via de Plantagebuurt.
- Het ontwerp heeft minder bufferruimte voor stilstaand verkeer dan het huidige ontwerp. Dit komt alleen van pas als er filevorming stroomafwaarts optreedt. Dit aspect is in het ontwerp grotendeels ondervangen door het 2x1 profiel niet overal toe te passen; het Weesperplein blijft 2x2 en richting het noorden blijft een groot gedeelte twee rijstroken. Dit laatste is noodzakelijk voor opstellen van verkeer bij een brugopening. Daarmee blijft een deel van de huidige buffercapaciteit behouden, mocht er filevorming stroomafwaarts optreden. Alleen in uitzonderlijke situaties zal het ontwerpvoorstel bijdragen aan langere files als gevolg van een slechte doorstroming stroomafwaarts.

Bovenstaande inschatting is gebaseerd op basis van simulatie, de praktijkproef zou logischerwijs hetzelfde beeld moeten opleveren maar kan uiteraard tot andere inzichten leiden.

3. Robuustheidsanalyse, Verkeerstactiek (okt/nov 2025)

Bij de analyse op het ontwerp is een verhoging van verkeersintensiteiten al onderzocht, zoals in hoofdstuk 2 te lezen is. De intensiteiten zijn afgeleid uit de extreme waarden in de praktijksituatie. Aanvullend hierop is met het Tactisch Model Amsterdam (TMA) een robuustheidsanalyse op het ontwerp uitgevoerd. Het TMA is een model voor de stad Amsterdam waarmee stadsbreed het effect van netwerkmaatregelen kunnen worden onderzocht. In deze robuustheidsanalyse is in een aantal stappen het effect van het ontwerp van de Weesperstraat onderzocht (zie tevens bijlage 1).

Maatregelen ontwerp Weesperstraat

In de eerste stap zijn de maatregelen op de Weesperstraat afzonderlijk en in combinatie beschouwd. Dit zijn de volgende varianten:

1. Weesperstraat 30 km/u;
2. Weesperstraat versmald (conform ontwerp);
3. Weesperstraat 30 km/u + versmald.

Uit dit deel van de robuustheidsanalyse blijkt dat:

- In de ochtendspits is er in elk van de varianten een afname van 1-3% van de hoeveelheid verkeer te verwachten op verschillende delen van de Weesperstraat.
- In de avondspits is er ingeval van de afzonderlijke maatregelen een afname van 1-3% van de hoeveelheid verkeer te verwachten. Bij de combinatie van maatregelen is er op delen van de Weesperstraat een afname van 5-7% te verwachten.

Dit is een gunstigere ontwikkeling van de verkeersintensiteiten op de Weesperstraat dan waar in de analyse van het ontwerp rekening mee is gehouden. In deze situaties kan het verkeer dan op grond van het resultaat van de analyse van het ontwerp voldoende goed doorstromen. Daarbij zijn er ook geen significante effecten in de Plantagebuurt zichtbaar die erop duiden dat meer verkeer door de buurt gaat rijden.

Robuustheidsanalyse 1

Vervolgens is middels een zestal varianten van mogelijke stremmingen in het netwerk onderzocht wat hiervan het effect is op de Weesperstraat en de omgeving. De volgende varianten zijn hierbij beschouwd:

1. stremming MRT
2. stremming Mauritskade tussen Rhijnspoorplein en Oosterpark
3. stremming Anne Frankstraat t.h.v. Latjesbrug (50)
4. stremming Prins Hendrikkade t.h.v. Kattenburgerbrug (274)
5. stremming A10 oost hrl tussen de knooppunten Amstel en Watergraafsmee
6. stremming A10 zuid hrr tussen de S109 en S108

Uit dit deel van de robuustheidsanalyse blijkt dat:

- In de ochtendspits er een maximale toename van verkeer op de Weesperstraat van 12% is te verwachten.
- In de avondspits is als gevolg van deze stremmingen in zuidelijke richting een maximale toename van de hoeveelheid verkeer van 9% te verwachten. In noordelijke richting is dat een maximale toename van 22%. De toename van 22% doet zich voor bij een stremming van de Ring A10 oost.
- Bij enkele van de beschouwde stremmingen, zoals een stremming van de A10 oost hrl, zal de hoeveelheid verkeer in de Plantagebuurt onvermijdelijk groter worden. Verkeer

zal dan de beste route zoeken tussen herkomst en bestemming. Dat is niet altijd via de Weesperstraat, ook niet als daar voldoende capaciteit is. Dat is ook in de huidige situatie de praktijk.

In vrijwel alle situaties kan volgens de analyse op het ontwerp het verkeer nog voldoende goed afgewikkeld worden zonder dat hinderlijke wachtrijen ontstaan op de Weesperstraat of dat verkeer onnodig gaat sluipen door de Plantagebuurt. Dat verkeer bij sommige stremmingen toch door de Plantagebuurt rijdt is onvermijdelijk. Afhankelijk van de stremming zal dit plaatsvinden op de Roeterstraat en/of op de Plantage Middenlaan.

Beleidsrijk scenario (2035)

In de derde stap van de robuustheidsanalyse is een blik op de toekomst geworpen door een Beleidsrijk scenario met de maatregelen voor 2035 op te stellen. In dit scenario zijn de volgende ontwikkelingen opgenomen:

1. Maatregelen Ruimte Maken Oost (alleen de concreet genoemde maatregelen);
2. Eenrichtingsverkeer Utrechtsestraat (stad-uit);
3. Verwijderen linksaffers Roelof Hartstraat-> Hobbemakade i.h.k.v. 2de fietsring;
4. Filters rondom Vondelpark;
5. Maatregelen i.h.k.v. Cruciale Mijl IJburglaan.

Uit dit deel van de robuustheidsanalyse met het Beleidsrijke scenario volgt dat:

- De maatregelen van het Beleidsrijke scenario hebben op verschillende plaatsen in de stad (een groot) effect op de verkeersafwikkeling maar nauwelijks op de Weesperstraat. Op de Weesperstraat is in zuidelijke richting een afname van de hoeveelheid verkeer te verwachten en in noordelijke richting een lichte toename in zowel de ochtend- en avondspits.

Daar waar sprake is van een toename van de hoeveelheid verkeer op de Weesperstraat valt dit ruim binnen de restruimte die volgde uit de analyse van het ontwerp. Hierdoor zijn ook in het Beleidsrijke scenario geen problemen ten aanzien van de verkeersafwikkeling te verwachten of dat verkeer hierdoor via de Plantagebuurt gaat rijden.

Beleidsrijk scenario met maatregelen ontwerp Weesperstraat

In de volgende stap zijn weer de maatregelen op de Weesperstraat afzonderlijk en in combinatie beschouwd maar dan in combinatie met het Beleidsrijke scenario. Dit zijn dan de volgende varianten:

1. Beleidsrijk scenario + Weesperstraat 30 km/u;
2. Beleidsrijk scenario + Weesperstraat versmald (conform ontwerp);
3. Beleidsrijk scenario + Weesperstraat 30 km/u + versmald.

Uit dit deel van de robuustheidsanalyse volgt dat:

- In de ochtendspits is ten opzichte van het Beleidsrijke scenario door de maatregelen in zuidelijke richting een verdere afname van de hoeveelheid verkeer op de Weesperstraat te verwachten. In noordelijke richting blijft de hoeveelheid verkeer ongeveer gelijk.
- In de avondspits is de hoeveelheid verkeer in beide richting iets lager dan in het Beleidsrijke scenario.

Omdat op de Weesperstraat door de maatregelen in het ontwerp overwegend een lagere verkeersintensiteit is te verwachten dan in (enkel) het Beleidsrijke scenario, is ook in deze

varianten de verwachting dat de verkeersafwikkeling voldoende goed is en er ook geen extra verkeer in de Plantagebuurt te verwachten is.

Robuustheidsanalyse 2

Tot slot is ook op het ontwerp van de Weesperstraat bij het Beleidsrijke scenario nog een extra robuustheidsanalyse uitgevoerd aan de hand van een aantal mogelijke stremmingen die in het netwerk kunnen ontstaan. Hierbij is een drietal varianten van mogelijke stremmingen in het netwerk onderzocht op het effect op de Weesperstraat en de omgeving. De volgende varianten zijn hierbij beschouwd:

1. Stremming Anne Frankstraat t.p.v. Latjesbrug;
2. Stremming Kattenburgerbrug;
3. Stremming Zeeburgertunnel-oostbuis.

Uit dit deel van de robuustheidsanalyse volgt dat:

- In de ochtendspits is in zuidelijke richting ondanks deze stremmingen vooral een afname van de hoeveelheid verkeer te zien. Alleen bij een stremming van de Anne Frankstraat is er nabij het mr. Visserplein een toename van verkeer van 5% te verwachten. In noordelijke richting is bij een stremming van de Anne Frankstraat een toename van maximaal 6% en bij de Kattenburgerbrug maximaal 13%. De hoeveelheid extra verkeer bij een stremming van de Zeeburgertunnel is met 27-36% aanmerkelijk groter.
- In de avondspits is in zuidelijke richting ondanks deze stremmingen vooral een afname van de hoeveelheid verkeer is te verwachten. In noordelijke richting is er bij een stremming van de Anne Frankstraat een toename van maximaal 13% en bij de Kattenburgerbrug maximaal 5%. De hoeveelheid extra verkeer ingeval van een stremming van de Zeeburgertunnel bedraagt 32-38% op verschillende delen van de Weesperstraat.
- Bij een stremming van de Kattenburgerbrug of Zeeburgertunnel zal de hoeveelheid verkeer in de Plantagebuurt groter worden.

In de situatie van een stremming van de Anne Frankstraat of Kattenburgerbrug, maatgevende situaties boven andere stremmingen in het netwerk, kan het verkeer nog voldoende goed afgewikkeld worden afgaande op de ruimte die in het ontwerp aanwezig is. Bij een stremming van de Zeeburgertunnel-oostbuis zouden de verkeersintensiteiten veel te hoog zijn. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat op basis van de ervaringen met stremmingen op de Ring A10 in 2025 het verkeer eerder elders in de file staat dan in de stad zelf. In het geval van een stremming van de Kattenburgerbrug of Zeeburgertunnel zal onvermijdelijk de hoeveelheid verkeer in de Plantagebuurt ook toenemen, ook als de Weesperstraat voldoende capaciteit heeft.

4. Toekomstperspectief, Onderzoek en Kennis (nov 2025)

Het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) wordt gebruikt om verkenningen naar de toekomst uit te voeren. Op langere termijn (de periode 2025-2050) verwacht het model een toename van het verkeer op de Weesperstraat en de Valkenburgerstraat (+5 tot 10% in die periode, gemiddelde werkdag). De toename zit vooral in de zuid-noordrichting (zie tevens bijlage 1).

In het centrumgebied is er sprake van geen of beperkte toename van het personenauto- en bestelverkeer (in delen zelfs een afname), dus de toename wordt vooral veroorzaakt door 'doorgaand verkeer' (niet direct uit centrumgebied) en gebiedsontwikkeling buiten het centrum. Mogelijk dat het door toename van drukte op de rijkswegen aantrekkelijker wordt binnen het model om via de corridor Wibautstraat-Weesperstraat-Valkenburgerstraat-IJtunnel te rijden vanuit de zuidelijke richting.

Dit alles speelt is af in een tamelijk beleidsarme context:

- parkeertarieven stijgen mee met inflatie en niet harder dan de inflatie
- autokosten dalen richting de toekomst.

De verwachting is dat invoering van 50 naar 30 op een link in het netwerk niet leidt tot andere routekeuzes als er nog voldoende capaciteit is.

5. Conclusies

De stresstest (augustus 2025) laat op basis van simulatie en praktijkgegevens zien dat het ontwerp nog ruimte biedt voor extra verkeer zonder dat er blokkades optreden en er sluipverkeer is te verwachten. Alle toenames onder de 15% van het representatieve verkeersaanbod vormen voor beide richtingen geen probleem. Vanaf 25% toename zijn er langere wachtrijen te verwachten, met sluipverkeer door de plantagebuurt als gevolg.

De robuustheidsanalyse met het TMA geeft aan dat verschillende scenario's vrijwel allemaal onder de 15% toename blijven. Met uitzondering van de sluiting van de A10 oost of de Zeeburgertunnel-oostbuis. Buiten bijzondere situaties, zoals stremmingen in het netwerk, is er ook geen extra verkeer in de Plantagebuurt te verwachten. Onvermijdelijk is dat bepaalde stremmingen wel zullen leiden tot meer verkeer in en door de Plantagebuurt, ook als er voldoende capaciteit op de Weesperstraat is.

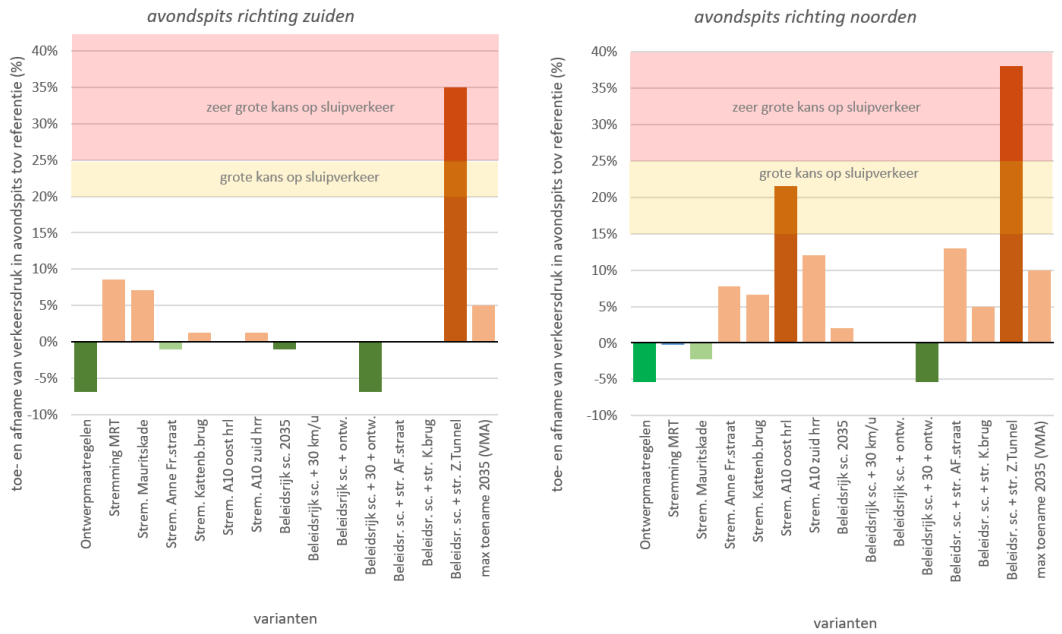
De analyse voor de te verwachten verkeersgroei in de toekomst (nov 2025) geeft aan dat de groei van het autoverkeer relatief laag is.

Het spreekt voor zich dat de verkeersintensiteit op de Weesperstraat idealiter omlaag gaat in plaats van omhoog. Dit komt bewoners ten goede en zorgt er voor dat nood en hulpdiensten met minder risico op verkeershinder hun weg kunnen vervolgen

Om het ontwerp goed te laten functioneren is het van essentieel belang om de verkeersregeling bij de Nieuwe Kerkstraat af te stemmen op een groene golf uitgaande van een snelheid van 30 km/u op de Weesperstraat.

Bijlage 1, weergave resultaten verkeersanalyse

In onderstaande figuren staan de resultaten die in voorgaande paragrafen zijn beschreven weergegeven.



Vanuit hoofdstuk 2, Praktijksituatie en ontwerpanalyse:
De gekleurde vlakken refereren naar de Vissim analyse. Tot 20% extra verkeer richting het zuiden en tot 15% richting het noorden zijn er geen problemen te verwachten wat doorstroming betreft. Het gele vlak geeft de ruimte aan waarbinnen er grote kans op sluipverkeer is, maar de wachtrijen nog niet leiden tot blokkades op de Weesperstraat. Het rode vlak geeft aan dat kruisend verkeer geblokkeerd wordt en er grote kans is dat verkeer een andere route gaat kiezen. De percentages op de Y-as geven de verkeersruimte aan die het ontwerp nog heeft ten opzichte van de referentiesituatie (avondspits met representatieve telling voorjaar 2024).

Vanuit hoofdstuk 3, Robuustheidsanalyse:
Op de X-as staan de afnames en toenames die volgens de robuustheidsanalyse optreden als gevolg van het ontwerp, stremmingen en beleidsrijke maatregelen. Zoals in hoofdstuk 3 is aangegeven vallen vrijwel alle situaties binnen het gebied waar de doorstroming voldoende is om sluipverkeer te voorkomen. Uitzondering is stremming van de Zeeburgertunnel of stremming A10 oost (voor meer detail zie analyse).

Vanuit hoofdstuk 4, Toekomstperspectief:
Ditzelfde geldt voor het toekomstperspectief (zie laatste balk in grafiek).