

From: "5.1.2,e"
Sent: Mon, 3 Apr 2023 10:00:29 +0100
To: "5.1.2,e" <5.1.2,e@amsterdam.nl>
Subject: Onderzoek knijp Weesperstraat

Hoi 5.1.2,e

Ik ben op zoek naar onderzoeken over de effecten van een knijp op de Weesperstraat. Van 5.1.2,e heb ik onderstaande onderzoek reeds gekregen over de daadwerkelijke effecten van 2x1 rijbaan op de Weesperstraat. 5.1.2,e gaf aan dat jij ook nog een modelmatig onderzoek hebt gedaan, iets waar de volgende zin uit onderstaand onderzoek ook naar verwijst: *Aanvullend: wat 5.1.2,e / 5.1.2,e al ooit voorspelde, kruispunt Sarphati / Rhijnspoorplein is groen, dus stroomt beter door omdat verkeer daar gedoseerder aankomt...*

Heb je dat onderzoek voor mij?

Groet,

5.1.2,e

5.1.2,e

Ingenieursbureau

M 5.1.2,e

Van: 5.1.2,e
Verzonden: donderdag 23 juni 2022 10:06
Aan: 5.1.2,e <5.1.2,e@amsterdam.nl>; 5.1.2,e <5.1.2,e@amsterdam.nl>
Onderwerp: FW: Weesperstraat

Ter info!!

Van: 5.1.2,e
Verzonden: donderdag 23 juni 2022 9:55
Aan: 5.1.2,e <5.1.2,e@amsterdam.nl>; 5.1.2,e <5.1.2,e@amsterdam.nl>; 5.1.2,e <5.1.2,e@amsterdam.nl>
Onderwerp: FW: Weesperstraat

Hoi,

5.1.2,e en 5.1.2,e hebben gekeken naar de Tomtom-data van de knijp, zie hun conclusies hieronder:

- Op basis van de Tomtom data zijn er **geen aanwijzingen dat er significante netwerkeffecten zijn** als gevolg van zowel de versmalling in noordelijke richting als de verlenging van de versmalling in zuidelijke richting. Kortom **geen indicatie dat de beide versmallingen hebben geleid tot significant lagere intensiteiten op de Weesperstraat,** en ook **geen indicatie dat er sprake is van sluipverkeer om de wegen om de Weesperstraat heen.**
- Er is **geen indicatie dat de versmalling in noordelijke richting heeft geleid (extra) terugslag/blokkades van de kruising Weeperplein/Sarphatistraat.** In zuidelijke richting zien we dat de verlenging van de versmallingen wel leidt tot congestie die in beperkte mate terugslaat tot het Meester Visserplein.
- **De versmalling heeft er wel toe geleid dat er gemiddeld 30-40% meer auto's in de Weesperstraat aanwezig waren.** Dat komt door een combinatie van lagere snelheden (congestie) bij min of meer dezelfde intensiteiten. Dit heeft uiteraard consequenties voor uitstoot, geluid en beeldkwaliteit van de straat.
NB. *Dat is wel iets om met de buurt te bespreken, liever minder rijbanen en langzaam rijdend verkeer of twee rijbanen snel doorstromend, waarbij snelheid ook nadelen geeft zoals geluid, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.*

- In noordelijke richting (naar IJ-tunnel) is de bottleneck ter hoogte van de versmalling. In zuidelijke richting lijkt de bottleneck de VRI ter hoogte van de Kerkstraat waar de verlenging van de versmalling gezorgd heeft voor 1 opstelstrook in plaats van 2 opstelstroken (en dus minder afrijdcapaciteit). De toegenomen dichtheid concentreert zich ter hoogte en voorafgaand aan deze bottlenecks.
- In de onderstaande kaartjes is het verschil te zien in de 'autodichtheid' (aantal voertuigen gemiddeld aanwezig per km weg) tussen periode zonder en met tijdelijke versmalling (rood is hogere dichtheid bij tijdelijke versmalling) voor respectievelijk avondspits/ochtendspits/overdag.
- NB. Onze indruk is dat beide periodes nog relatief rustig waren. Goed om te realiseren dat bij een hogere intensiteit de toename in dichtheid (en dus omgevingseffecten) nog groter was geweest. Het is mogelijk dat er bij hogere intensiteiten wel netwerkeffecten zouden kunnen ontstaan. (Periodes waar het over gaat zijn februari en mei.)



Avondspits Ochtendspits Overdag

Aanvullend: wat 5.1,2,e / 5.1,2,e al ooit voorspelde, kruispunt Sarphati / Rijnspoorplein is groen, dus stroomt beter door omdat verkeer daar gedoseerder aankomt...

Iets om mee te nemen naar PvA-powerpoint wethouder.

Groeten 5.1,2,e