

From: "5.1.2,e"
Sent: Fri, 23 Jun 2023 13:21:33 +0100
To: "5.1.2,e" <5.1.2,e @amsterdam.nl>
Subject: FW: scenario's ontlasten drukte Kattenburgerstraat

Hoi 5.1.2,e

Wat is er uiteindelijk met onderstaande gebeurd? Zijn er knopen doorgelukt over wat wel/niet aan wethouder voor te leggen of uit te voeren?

Moet het project ergens een keuze in maken en, zo ja, wie moeten daarbij betrokken worden?

En ik lees in het eerste mailtje van 5.1.2,e over een overzicht van maatregelen. Dat is mij niet bekend. Staan daar zaken op die voor het project relevant (kunnen) zijn?

Groeten,

5.1.2,e

E-mail: 5.1.2,e @amsterdam.nl
Telefoon: 5.1.2,e

Ingenieursbureau Amsterdam
Weesperstraat 430
Postbus 12693, 1100 AR Amsterdam

Van: 5.1.2,e <5.1.2,e @amsterdam.nl>

Verzonden: dinsdag 20 juni 2023 15:05

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>; 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>;

van <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>

<5.1.2,e @amsterdam.nl>

CC: 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>; 5.1.2,e <5.1.2,e @amsterdam.nl>; 5.1.2,e <5.1.2,e @amsterdam.nl>

Onderwerp: Re: scenario's ontlasten drukte Kattenburgerstraat

5.1.2,e

e.a.

Ik begrijp de druk om bij de Kattenburgerstraat "iets te doen". Maar ik moet ook zeggen dat ik al ver vóór de start van de proef met R&D heb onderzocht welke opties er zijn om het verkeer maximaal te laten doorstromen tijdens de Knip. Daaruit bleek als belangrijkste knelpunt krp.463 (Piet Heinkade, Kattenburgerstraat): dat kruispunt heeft te weinig capaciteit om de grote toename van het verkeer te faciliteren. Dat was al zo vanaf het moment dat de Odebrug werd afgesloten, en dat is nu met de Knip alleen maar in ernst toegenomen, het verkeer staat nu geregeld zodanig vast dat zelfs het kruispunt 401 (zuidelijke toegang IJtunnel) geblokkeerd raakt.

Zoals gezegd hebben we zeer goed gekeken naar mogelijkheden om capaciteitsverruimende maatregelen op krp. 463 toe te passen. Er is weliswaar de opstelstrook voor ri.9 verlengd (op de Piet Heinkade komend vanaf Panamalaan, linksafslaand naar Kattenburgerstraat), maar dat is slechts behulpzaam bij het voorkomen dat de ernaast liggende rechtdoorgaande rijstrook (ri.8, richting MRT) geblokkeerd raakt, dat is dus geen capaciteitverruimende maatregel.

We hebben ook onderzocht in hoeverre een linksafverbod vanaf MRT (ri.3, Piet Heinkade vanaf MRT linksafslaand richting Jan Schaefferbrug, Java-eiland) soelaas zou kunnen bieden, maar dat leverde geen extra capaciteit op doordat deze richting slecht af en toe verkeer heeft en dan eenvoudig "in de schaduw" van ri.9 groen kan worden.

Ook hebben we onderzocht of richting 11 (vanaf Kattenburgerstraat onder de spoortunnel en dan linksaf, rechtdoor, rechtsaf) meer capaciteit kan krijgen, maar binnen de geometrie van het kruispunt is er geen mogelijkheid.

Afgelopen donderdag hoorde ik het idee om op ri.11 direct na de spoortunnel een heel klein opstelstrookje voor een nieuwe ri.10 (rechtsaf richting Panamalaan) aan te brengen, maar die ruimte is er niet, en als die er wel zou zijn dan zou dat nog maar heel weinig effect hebben: er zal dan hooguit 1 personenauto kunnen opstellen (bedenk dat je geen verkeer op de trambaan wil laten opstellen) en zodra het groen is dan is dat vak na ca. 2 seconden leeg, waarna de capaciteit van het wegvak onder de spoortunnel maatgevend wordt voor de totale capaciteit bij ri.11 (en 10). En als er tijdens rood de eerste twee voertuigen rechtsaf willen slaan blokkeren zij bij voorbaat de ri.11 en is dus eventuele capaciteitswinst in de eerstvolgende groenfase tenietgedaan.

Dan nog het idee om richting 11 meer groen te geven: ik hoor daar niet bij gezegd worden welke richting dan minder groen moet krijgen, en welk positief effect dat dan in z'n geheel heeft. Elk kruispunt heeft z'n eigen optimale cyclustijd: wordt de cyclustijd kleiner dan worden de verliestijden die bij alle fasewisselingen optreden te hoog waardoor de capaciteit van het kruispunt inzakt; wordt de cyclustijd te hoog dan worden de verliestijden die ontstaan tussen opeenvolgende voertuigen in een rijdende stroom te hoog en zakt de capaciteit van het kruispunt eveneens in. Alle kruispunten in Amsterdam worden ontworpen met de optimale cyclustijd (bij groene golven wijken we daar enigszins van af, maar dat speelt hier niet).

Wat mij wel tijdens diverse schouwingen opviel is dat het hiaat op ri.11 soms te snel valt. Dat gebeurt wanneer voertuigen te ver uit elkaar rijden, waardoor de regeling "denkt" dat het opgestelde peloton is afgehandeld en dus de richting via geel naar rood stuurt. Bij nader onderzoek van de VLOG-files van 20 juni 12:00-13:00 uur blijkt dat ri.11 vooral vaak terecht wordt afgekapt vanwege tramprioriteit.

Normaliter heeft ri.11 maximaal 39 sec. groen (TFG=4, TVG=35).

Mogelijke oplossingen, maar aan alle kleven bezwaren of anderszins beperkingen:

1. We zouden de grenshiaattijd van de detectielus iets hoger kunnen instellen, maar het komt slechts weinig voor dat dit de oorzaak is van het vroege beëindigen van 't groen. Bedenk bovendien dat met een hogere grenshiaattijd ook weer grotere verliestijden tussen de voertuigen onderling worden gecreëerd, dus deze maatregel zal niet alleen kán averechts uitpakken.
2. Beperk de tramprioriteit zodanig dat ri.11 niet mag worden afgekapt. Dit zal in sommige cycli tot een kleine vertraging van de tramlijn 26 leiden: wanneer de tram toevallig inmeldt op het moment dat ri.11 nog maar kort groen heeft. De capaciteit voor ri.11 zal met ca. 5% toenemen (ruwe schatting, die is wel preciezer te berekenen maar dat vergt iets meer werk, of daar moet dan apart opdracht voor komen).
3. Stel de Kattenburgergracht (in één richting?) open. Het nadeel is dat de verkeersdruk daar flink zal toenemen, terwijl juist het kruispunt bij de Dageraadsbrug is afgewaardeerd, dat is tegenstrijdig. Dus qua beleid valt dit zwaar.

Verwacht van beide eerstgenoemde mogelijkheden geen wonderen. De bezwaren van de derde mogelijkheid zouden eerst goed onderzocht moeten worden, lijkt mij.

Ik houd me aanbevolen voor andere creatieve oplossingen.

Het enige wat m.i. écht zou helpen om de capaciteit onder het spoorviaduct te verhogen is het aanleggen van een extra rijstrook (bij voorkeur door verbreding van de tunnel, anders misschien fietsstrook/trottoir naar andere weghelft leiden hoewel ook dat weer extra verkeersbewegingen geeft op het kruispunt 463). En ook zo'n verbreding is minder effectief als de Mariniersbrug (ca. 100m voor de stopstreep) niet tegelijkertijd óók die extra rijstrook krijgt. Ik begrijp dat een dergelijke ingreep buiten de scope van de pilot valt.

Nog beter is het om de toename van het verkeer te voorkómen door andere (vervoers)maatregelen.

We kunnen constateren dat het geen goed idee is om de Kattenburgerstraat alternatief te laten zijn voor het verkeer dat normaliter de Weesperstraat neemt, tenzij brede routeringsmaatregelen worden genomen of de modal split wordt beïnvloed. De gegevens van de nameting zullen dit waarschijnlijk bevestigen.

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>

Verzonden: dinsdag 20 juni 2023 09:52

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>; 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>; 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>

Onderwerp: RE: scenario's ontlasten drukte Kattenburgerstraat

Beste mensen,

5.1.2.e geeft het al aan, maar het dringende verzoek VANDAAG (dinsdag 20 juni) te reageren. We moeten morgen knopen kunnen doorhakken welke opties kunnen en welke niet. Zoals jullie misschien wel/niet weten, donderdag wordt een demonstratie verwacht in de Kattenburgerstraat. We willen onze wethouder snel kunnen aangeven of er opties zijn. Ook als het beste is om niets te doen, is het heel belangrijk dat we kunnen aangeven waarom we niets doen. En omgekeerd, als we besluiten iets te doen, willen we dit graag goed kunnen motiveren.

Dus heb je een goede reden iets wel of niet te doen (en hij staat er nog niet bij), graag aanvullen!

Dank voor jullie aandacht en hulp!

Hart gr.

5.1.2.e

5.1.2.e

Gemeente Amsterdam

M 5.1.2.e

5.1.2.e @amsterdam.nl

Werkdagen: ma-vr

Benieuwd naar uw tijdvak of die van omgevingswerken? Zie het

Uitvoeringsprogramma: <https://amsterdam.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=f23cf7e7f31147128bd96c6a4e51695a>

Behoeftte aan een uitleg of toelichting, neem gerust contact op! Klopt er iets niet, graag contact.

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing:
amsterdam.nl/proclaimer

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>

Verzonden: dinsdag 20 juni 2023 8:50

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>; 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>

CC: 5.1.2.e <5.1.2.e @amsterdam.nl>

Onderwerp: scenario's ontlasten drukte Kattenburgerstraat

Hallo 5.1.2.e en Heren,

Kunnen jullie helpen mee te denken in de mogelijke opties die er zijn om de drukte op de Kattenburgerstraat wat te ontlasten?

Op dit moment is de drukte namelijk behoorlijk fors als gevolg van de Knip Weesperstraat, en we willen de opties die er zijn graag breed afwegen, ook de slechte. In de bijlage het overzicht van de maatregelen die we nu verzameld hebben. Met alvast de eerste voor- en nadelen die we zien. @ 5.1.2,e en 5.1.2,e Er staan ook een paar voorstellen om richtingen op kruispunten af te sluiten. Lukt het jullie om iets van een indicatie te geven OF dit ook gevolgen heeft voor de regelbaarheid van het kruispunt?

Morgenochtend willen we de eerste opbrengst al bespreken. Lukt het vandaag te reageren?

Dank alvast!

Met vriendelijke groet,

5.1.2,e

5.1.2,e

Gemeente Amsterdam

M 5.1.2,e

5.1.2,e @amsterdam.nl

Bezoekadres: 5.1.2,e 5.1.2,e Amsterdam

www.amsterdam.nl