

**From:** "5.1,2,e"  
**Sent:** Mon, 3 Apr 2023 11:16:30 +0100  
**To:** "5.1,2,e" <5.1,2,e@amsterdam.nl>  
**Subject:** FW: Weesperstraat

5.1,2,e  
5.1,2,e  
Ingenieursbureau

M 5.1,2,e

---

**Van:** 5.1,2,e <5.1,2,e@amsterdam.nl>

**Verzonden:** maandag 3 april 2023 10:24

**Aan:** 5.1,2,e <5.1,2,e@amsterdam.nl>

**Onderwerp:** FW: Weesperstraat

Dit heb ik aangeleverd aan 5.1,2,e

Zoek nog even of dit in een raadsbrief is geland. Misschien kan jij ook even kijken?

Groet,

5.1,2,e

---

**Van:** 5.1,2,e

**Verzonden:** dinsdag 21 juni 2022 12:38

**Aan:** 5.1,2,e <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>

**Onderwerp:** Weesperstraat

Beste 5.1,2,e

5.1,2,e en ik hebben gekeken naar de Tomtom data en dat voor zover mogelijk gecombineerd lusdata. Onze conclusie:

- 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.
- In noordelijke richting 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.



Groet,

5.1.2.e en 5.1.2.e