



Analyse effecten versmalling Weesperstraat

Opsteller Programma Autoluw, autoluw@amsterdam.nl

Begin 2022 vonden werkzaamheden plaats op de Weesperstraat. Tegelijkertijd werd gewerkt aan de blackspot op de kruising met de Nieuwe Kerkstraat, het fietspad bij het Namenmonument en het vergroenen van de Weesperstraat. Door de werkzaamheden was de Weesperstraat, ter hoogte van de Nieuwe Kerkstraat en het Namenmonument tijdelijk versmald. Twee rijbanen waren afgesloten waardoor de Weesperstraat gedeeltelijk uit 2x1 i.p.v. 2x2 rijbanen bestond.

Met TomTomdata hebben we de effecten van deze versmalling in kaart gebracht.

- Op basis van de TomTomdata zijn er geen aanwijzingen dat er significante netwerkeffecten zijn opgetreden als gevolg van zowel de tijdelijke versmalling in noordelijke richting als de tijdelijke verlenging van de versmalling in zuidelijke richting. Kortom geen indicatie dat het tijdelijk versmallen van de Weesperstraat naar 2x1 rijbaan heeft geleid tot significant lagere intensiteiten op de Weesperstraat en ook geen indicatie dat er sprake is van sluipverkeer op de wegen om de Weesperstraat heen.
- Er is geen indicatie dat de tijdelijke versmalling in noordelijke richting heeft geleid tot (extra) terugslag/blokkades van de kruising Weesperplein/Sarphatistraat. In zuidelijke richting zien we dat de tijdelijke verlenging van de versmalling wel leidt tot congestie die in beperkte mate terugslaat tot het Meester Visserplein.
- De tijdelijke 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 kaartjes op de volgende pagina 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 verkeersintensiteit de toename in dichtheid (en dus omgevingseffecten) nog groter was geweest. Het is mogelijk dat er bij hogere intensiteiten wel netwerkeffecten zouden kunnen ontstaan.



V.l.n.r.: Verschil in autodichtheid tussen de periode zonder en met tijdelijke versmalling in de avondspits (links), ochtendspits (midden) en overdag (rechts). Rood is een hogere autodichtheid, groen is een lagere autodichtheid.