

From: "5.1.2,e"
Sent: Thu, 12 Jan 2023 10:14:08 +0100
To: "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>; "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>
Subject: RE: Pilot knip Weesperstraat

Beste 5.1.2,e

Zoals afgesproken heb ik het VMA-rapport over de knip weesperstraat uit 2018 ([Vergadering Raadscommissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit, Duurzaamheid 13-12-2018 Gemeente Amsterdam \(raadsinformatie.nl\)](#)), agendapunt 20) in het kader van de beantwoording van de motie Ernsting (Bloeiende Weeperstraat, 24 januari 2018) opgesnord.

Kort door de bocht heeft het College in 2018 op basis van modelonderzoek niet kan worden ingevoerd, met als belangrijkste knelpunten:

- Een toename van 10-15% op de A10, die volgens RWS niet verwerkt kan worden en in strijd is met regionale afspraken om de ring 'draaiende te houden'
- Onvoldoende capaciteit op de kruising IJburglaan/Zuiderzeeweg, ook in de context van de gebiedsontwikkeling daar
- Onvoldoende capaciteit op de kruising Piet Heinkade/Kattenburgerstraat, ook in de context van de Javabrug (nb. die locatie is inmiddels afgevalen voor een brug over het IJ)
- Toenames op het onderliggend wegennet oa Piet Heinkade (+35% mvt/etmaal bij variant 2+), Zuiderzeeweg (+70% mvt/etmaal bij variant 2+), Mauritskade (+20% mvt/etmaal)
- Voor een aantal kruispunten op deze routes zal dit betekenen dat deze naar verwachtingen zwaar overbelast raken.

Onderstaand alle relevante teksten mocht je zelf de samenvatting nog wat willen aanscherpen 5.1.2,e 😊

Uit de conclusie van de beantwoording van de motie door het College ([09012f9782702cde \(raadsinformatie.nl\)](#)):

"Conclusie: de stad is in de huidige vorm niet geschikt voor beëindiging Wibautas als Plusnet auto/corridor Gelet op het bovenstaande moet geconcludeerd worden dat een knip op dit moment niet kan worden ingevoerd. Met name de negatieve gevolgen voor de Nassaukade en de gevolgen voor de A10 zijn belangrijke aandachtspunten."

Uit de toelichting in de beantwoording van de motie door het College ([09012f9782702cde \(raadsinformatie.nl\)](#)):

"Knippen geeft grote negatieve autonetwerkeffecten

Naast de zeer positieve effecten voor met name de leefbaarheid in de Weesperstraat, Valkenburgerstraat en Wibautstraat hebben de knipvarianten in algemene zin grote negatieve effecten op andere delen van het autonetwerk:

1. De intensiteiten van het autoverkeer op diverse verder gelegen delen van het autonetwerk nemen sterk toe. De effecten verschillen per knipvariant, maar het gaat vooral om toenames van autoverkeer op de Piet Heinkade (+35% mvt/etmaal bij variant 2+), Zuiderzeeweg (+70% mvt/etmaal bij variant 2+), Mauritskade (+20% mvt/etmaal) en de A10 (+10-15% bij variant 2+). Onlangs is het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland/IJburg vastgesteld in de raad. Zorgpunt hierbij is onder meer de capaciteit van de kruising IJburglaan-Zuiderzeeweg bij verdere ontwikkeling van Zeeburgereiland/IJburg. Door een knip Weesperstraat krijgt dit kruispunt veel meer verkeer te verwerken dan zonder deze knip, met name vanwege de toename van intensiteiten op de Zuiderzeeweg en zal de uitdaging om de verkeersafwikkeling op dit kruispunt op peil te houden worden vergroot. Door de voorgenomen komst van de Javabrug zal er veel meer fietsverkeer van de route Kattenburgerstraat gebruik gaan maken. De kruising Piet Heinkade-Kattenburgerstraat wordt door een knip juist drukker qua autoverkeer. Ook hier wordt hier de uitdaging een stuk groter om de verkeersafwikkeling op peil te houden, gezien de toename van 35% mvt/etmaal op de Piet Heinkade bij variant 2+ ten opzichte van de referentiesituatie. Dit raakt niet alleen het autoverkeer, maar ook het kruisende openbaar vervoer en de fietsers en voetgangers. Door te knippen worden in andere delen van de stad meer autokilometers gemaakt en ervaart men meer voertuigverliesuren. Voor variant 2+ is dat ten opzichte van de referentiesituatie met index 100 ten aanzien van autokilometers: centrum: 88, oost: 104, noord: 104) en ten aanzien van verliestijd: centrum: 78, oost: 108, noord 115.

De varianten 2, 2+, 3 en 4 leiden tot verbeteringen van de luchtkwaliteit op de Wibautas. Ze zorgen voor echter ook voor een verslechtering van bestaande luchtkwaliteitsknelpunten elders (afhankelijk van de variant: Amsteldijk, Prins Hendrikkade of Nassaukade) of benaderen de grenswaarde (variant 2+: Prins Hendrikkade, bij de westelijke tunnelmond van de Piet

Heintunnel). De verbeteringen zijn op knelpuntniveau wel groter in omvang dan de verslechtingen. Voor delen van de Ring A10 wordt een toename verwacht van 10% tot 15%. Een dergelijke toename kan niet zonder meer verwerkt worden (verkeersmodel Rijkswaterstaat, prognosejaar 2030); het kan tot doorstromingsproblemen leiden op delen van de Ring A10 en daarmee mogelijk ook op de aansluitende stedelijke wegen. Dit gaat dan in tegen de regionale afspraken in de Netwerkvisie 2020 om de ring A10 'draaiende te houden'. Vooral de wegvakken tussen de Zeeburgertunnel en knooppunt Watergraafsmeer, waar Zeeburgereiland/liburg via de Iburglaan aansluit op de A10, springen er in negatieve zin uit. De maatregelen van variant 2+ leiden tot een verschuiving in de vervoerwijzekeuze. Door het knippen van de Weesperstraat en omliggende straten wordt van/naar de gebieden in de buurt van de knippen minder snel voor de auto gekozen. Direct rond de knip neemt het aantal autoverplaatsingen maximaal 28% af. Hierbij geldt wel dat het aandeel auto in dit deel van de stad al laag ligt, dus in absolute zin is de afname beperkt. In de oostelijke binnenstad als geheel bedraagt de afname van het aantal autoverplaatsingen 7%.”

In de conclusie van het VMA-rapport staat over de verschillende varianten van een knip([09012f97826f9750](mailto:09012f97826f9750@raadsinformatie.nl) ([raadsinformatie.nl](mailto:09012f97826f9750@raadsinformatie.nl))):

“De varianten waarin de corridor in de Weesperstraat en Wibastraat wordt geknipt zorgen voor een grote afnamen van verkeer in deze straten en de Valkenburgerstraat. Om te voorkomen dat verkeer door de omliggende wijken gaat rijden (variant 2 t/m 4), zijn aanvullende verkeersmaatregelen (knips) nodig in het gebied tussen de Weesperstraat en de Piet Heinkade. Dit is in variant 2+ doorgerekend in deze studie. Het gevolg is dat verkeer vooral omrijdt via de A10 (Oost en Noord), Zuiderzeeweg en Piet Heinkade. Al deze routes kennen momenteel al in meer of mindere mate problemen of ontwerp vraagstukken ten aanzien van het op peil houden van de doorstroming (aansluiting S114, Iburglaan - Zuiderzeeweg, KANS/S116, Piet Heinkade – Kattenburgerstraat). In variant 2+ blijkt dat deze routes erg hoge (kruispunt)belastingen krijgen. Bij een stremming van andere routes in de omgeving, zoals stremming van de Piet Heintunnel, blijkt dat in een groot gebied rondom het centrum het verkeer sterk toeneemt: vooral op de A10 oost, maar ook op de routes Nieuwe Leeuwarderweg (noordelijke deel), Zuiderzeeweg - Zeeburgerdijk, Gooiseweg en lagere orde wegen in oost nemen de verkeersintensiteiten erg sterk toe ten opzichte van de referentie. Voor een aantal kruispunten op deze routes zal dit betekenen dat deze naar verwachtingen zwaar overbelast raken.”

Met vriendelijke groet,