

Pilot Knip Weesperstraat

Verkeerskundige knelpunten, monitoring en bijsturing tijdens de uitvoering

Projectteam Pilot Weesperstraat
Gemeente Amsterdam

Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
2 Verkeerskundige knelpuntanalyse	5
2.1 Doorstroming	5
2.2 Verkeerssimulatie	5
2.3 Bereikbaarheid	8
2.3.1 Bewoners en bestemmingsverkeer	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2.3.2 Commercieel vervoer	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2.3.3 Hoog verkeer	8
2.3.4 Nood- en hulpdiensten	8
2.2.5 Openbaar vervoer	9
2.4 Verkeersveiligheid	9
2.3.1 Langzaam verkeer	9
2.3.2 Onveilige verkeersbewegingen	9
3 Verkeersmanagementmaatregelen	10
3.1 Informatiecampagne	10
3.2 Infrastructurele aanpassingen	11
3.3 Navigatiediensten	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.4 Regelscenario's	12
3.5 Verkeerslichtenregelingen	13
4 Monitoren en bijsturen	13
4.1 Monitoringstools	14
4.1.1 Aanrijtijden nood- en hulpdiensten	14
4.1.2 Dashboard Amsterdam Tactisch Kader	14
4.1.3 Rijtijden GVB	14
4.1.4 Schouwen	15
4.2 Monitoringsplan	15
4.3 Bijsturingsplan	16
4.3.1 Bijsturingskaders	16
4.3.2 Aanvullende verkeersmaatregelen	17
4.4 Escalatie	17

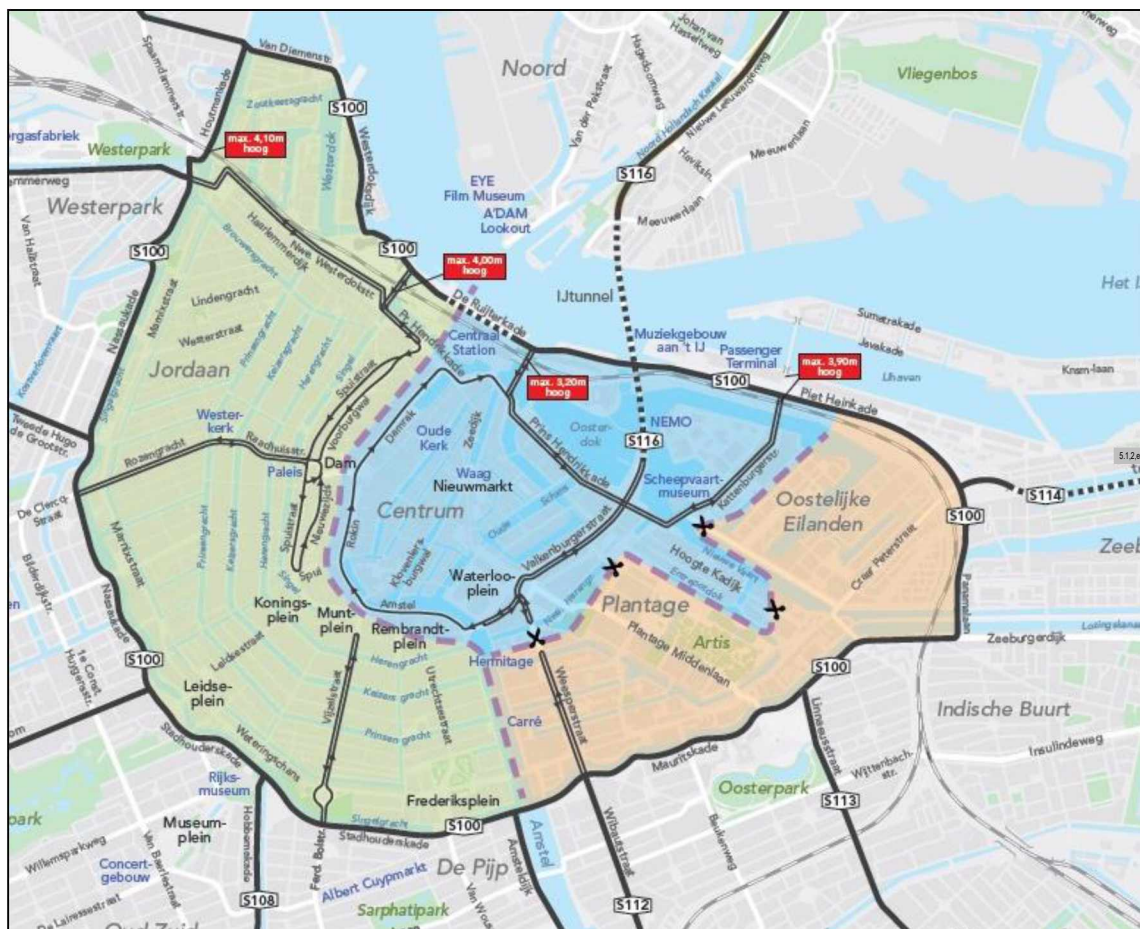
Bijlagen

X

I	Verkeerssimulatie ochtendspits	X
II	Verkeerssimulatie avondspits	X
III	Calamiteitenroutes nood- en hulpdiensten	X
IV	Schouwschema	X

1 Inleiding

Op 23 januari 2020 heeft de gemeenteraad de Agenda Amsterdam Autoluw vastgesteld. Een van de maatregelen die deze agenda noemt, is die van de pilot Knip Weesperstraat; in uitvoering van maandag 12 juni t/m donderdag 23 juli 2023. Hierbij worden de Weesperstraat en een drietal andere wegen (om sluipverkeer te voorkomen) tussen 06:00 uur en 23:00 uur gestremd voor doorgaand wegverkeer; nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer uitgezonderd. Onderstaande kaart toont de locaties van deze stremmingen.



Afbeelding 1: locaties van fysieke stremming doorgaand verkeer tijdens de pilot Knip Weesperstraat

Niet alle positieve en negatieve effecten van deze maatregel zijn goed met modellen en simulaties te voorspellen. Daarom is besloten de gevolgen van deze maatregel middels een pilot in de praktijk te onderzoeken. Om het verloop van deze pilot vanuit verkeerskundig oogpunt in goede banen te leiden, gaat dit document in op de:

- knelpuntanalyse die inzicht geeft in de (mogelijke) gevolgen voor de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid;
- inzetbare verkeersmanagementmaatregelen en de mate waarin deze knelpunten zouden kunnen oplossen;

- monitorings- en bijsturingsplannen die zorgen voor een tijdige signalering en opvolging van (on)verwachte verkeerseffecten tijdens de pilot.

2 Verkeerskundige knelpuntanalyse

Dit hoofdstuk gaat in op de mogelijke verkeerskundige gevolgen van de pilot Knip Weesperstraat. Deze knelpuntanalyse toont de locaties waar knelpunten in de doorstroming van het verkeer kunnen ontstaan en laat tevens zien in hoeverre er maatregelen genomen moeten worden om de doorstroming te verbeteren. Simulaties met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA), specifieke kruispuntberekeningen en 'expert judgement' liggen aan de basis hiervan.

2.1 Doorstroming

Het verkeersmodel Amsterdam geeft inzicht in de effecten van ingrepen op het verkeersnetwerk op de doorstroming van het wegverkeer. Wel bevatten simulaties met dit model een aantal onzekerheden en veronderstellingen, waardoor het geen exacte voorspelling van de werkelijkheid betreft. Denk bijvoorbeeld aan de:

- invloed van incidenten en weersomstandigheden;
- veronderstelling dat alle weggebruikers bekend zijn met de meest optimale route;
- simulatie die uitgaat van de drukste twee-urige spitsperiode, terwijl piekmomenten voor een ander verkeersbeeld kunnen zorgen;
- effecten van verkeersmanagementmaatregelen;
- verandering van verkeersaanbod door de ingreep zelf.

Wel biedt zo'n simulatie in grote lijnen voldoende houvast om te begrijpen hoe het verkeer zich over het netwerk verspreid en waar dit de meeste impact op de doorstroming zal hebben.

2.2 Verkeerssimulatie

Om te bepalen wat de impact is van de pilot Knip Weesperstraat, is het belangrijk een vergelijk te maken tussen de referentiesituatie (de verkeerssituatie in Q2 2023 als er al verschillende projecten in uitvoering zijn) en de te verwachten verkeerssituatie ten tijde van de knip. Voor de ochtend- en avondspits heeft dit vergelijk de plots in bijlage I en II tot gevolg. De linker kaart toont de mogelijke knelpunten tijdens de spits in de referentiesituatie, dus zonder verdere beperkingen. De rechter kaart toont de mogelijke knelpunten ten tijde van de knip. Hoe donkerder de kleur, hoe groter het knelpunt dat verwacht kan worden.

Voor de ochtendspits blijft de impact enigszins beperkt. Er ontstaan wel een aantal extra knelpunten ten opzichte van een reguliere spitsituatie, maar de gevolgen lijken beheersbaar. Voor de avondspits geldt echter een ander beeld. Voornamelijk de s100-ring in de stadsdelen Zuid, Oost en Centrum wordt drukker, evenals de A10 die in dat geval het alternatief is. Uit verdere analyse blijkt dat het knelpunt op de s100-ring tijdens beide spitsperiodes vooral te wijten is aan een gebrekkige doorstroming ter hoogte van het kruispunt Piet Heinkade/Kattenburgerstraat (kruispunt 463). Het kruispunt heeft onvoldoende capaciteit zoals dat op dit moment ook al op straat te zien is. Hoewel

de linksaffer op dit kruispunt is verlengd wat ten gunste van de doorstroming kan komen, blijft dit kruispunt een knelpunt.

2.1.2 Knelpuntlocaties

Uit de hiervoor genoemde simulaties volgt onderstaand overzicht van knelpuntlocaties waar als gevolg van de Knip Weesperstraat meer hinder ontstaat. Dit overzicht vormt dan ook de basis voor de inzet van maatregelen en het monitorings- en bijsturingsplan. Daarbij geven de tabellen aan welke mate van hinder in de referentiesituatie geldt en welke mate van hinder ontstaat als gevolg van de Knip Weesperstraat.

Legenda tabellen knelpuntlocaties

Wit = geen hinder/niet naar de Knip Weesperstraat te herleiden hinder

Geel = lichte hinder, oranje = gemiddelde hinder, rood = zware hinder

Rijkswegen:

Mogelijke knelpunten	Ochtendspits		Avondspits	
	Ref.	Knip Weesperstraat	Ref.	Knip Weesperstraat
	100%	100%	100%	100%
A4 ri A10 buitenring Knp. De Nieuwe Meer	Geel	Oranje	Rood	Rood
A10 buitenring Tussen s105 en s106	Wit	Wit	Rood	Rood
A10 binnenring Tussen s116 en s114	Geel	Oranje	Wit	Geel
A10 binnenring Tussen s101 en Coentunnel	Wit	Wit	Rood	Rood
A10 buitenring Tussen s112 en s116	Wit	Wit	Wit	Wit
A10 buitenring Tussen S116 en Coentunnel	Wit	Oranje	Wit	Rood

Binnenstedelijk wegennet:

Mogelijke knelpunten	Ochtendspits		Avondspits	
	Ref.	Knip Weesperstraat	Ref.	Knip Weesperstraat
A10/N247/s116 Kruispunt 223 & 224	100%	100%	100%	100%
A10/Verlengde Stellingweg/s118 Kruispunt 220	Geel	Rood	Wit	Rood
s100/De Clercqstraat Kruispunt 127	Wit	Wit	Wit	Wit
s100/Kinkerstraat Kruispunt 158	Wit	Wit	Wit	Wit
s100/Alexanderplein Kruispunt 420	Wit	Wit	Wit	Rood

2.3 Bereikbaarheid

Naast effecten op de doorstroming, heeft de Knip Weesperstraat mogelijk ook gevolgen voor de bereikbaarheid van delen van de stad of specifieke doelgroepen. De doelgroepen die deze pilot raakt zijn in ieder geval:

- Hoog verkeer
- Nood- en hulpdiensten
- Openbaar vervoer
- Gemeentelijke voertuigen (inclusief vuilniswagens)
- Taxi
- Touringscars
- Hop-on-hop-off bussen

2.3.1 Hoog verkeer

Door het afsluiten van de Weesperstraat is één van de belangrijke routes zonder hoogtebeperking (4 meter) overdag niet meer toegankelijk. Het enige alternatief dat overblijft is de s116/IJtunnel. Bij een stremming van de IJtunnel gaat hier nog ca. 10 cm vanaf. Dan blijft de Kattenburgerstraat met een hoogte van 3,90 meter namelijk als beste alternatief over. Het verkeer hoger dan 3,90 meter zal in dat geval dus moeten wachten tot de Weesperstraat in de nachtelijke uren (22:00 – 06:00) weer beschikbaar is. Een inschatting van de hoeveelheid voertuigen dat door deze maatregel getroffen wordt is er niet. Geen van de partners of belanghebbenden hebben cijfers. Cijfers van IJtunnelstremmingen laten zien dat deze beperkt en vaak kortdurend onverwachts gestremd is. Op basis daarvan kan gezegd worden dat het hier een uitzonderingssituatie betreft met relatief weinig impact. Het treffen van extra maatregelen is daarom niet direct noodzakelijk. Wel moet dit scenario bij de betreffende partijen bekend zijn.

2.3.2 Nood- en hulpdiensten

Voor nood- en hulpdiensten geldt dat het bereikbaar zijn van de stad van cruciaal belang is. Zij moeten immers in staat zijn om binnen enkele minuten de locatie van een melding te bereiken. Daarom hebben deze diensten ten tijde van de pilot middels een slagboomconstructie altijd doorgang langs de verschillende knips. Wat echter ook meespeelt is dat er door de pilot een andere verkeerssituatie met mogelijk meer knelpunten ontstaat. Daarom is het van belang de nadelige effecten hiervan voor de nood- en hulpdiensten vooraf goed in kaart te brengen. Om hier vervolgens maatregelen voor te treffen.

Calamiteitenroutes

Nood- en hulpdiensten maken gebruik van vaste calamiteitenroutes (zie bijlage IV). Doorgaans zijn dit goed toegankelijke routes die de diensten in staat stelt de stad snel te doorkruisen. Het vergelijken van de calamiteitenroutes met de verkeerssimulatie uit hoofdstuk 2.1.2 laat zien dat alleen de calamiteitenroute over de noordelijke s-100 ring nadelig geraakt lijkt te worden door de Knip Weesperstraat. Hoewel dit in reguliere omstandigheden ook al een drukke route is, gaat er extra aandacht uit naar het inzetten van maatregelen om de negatieve impact te beperken. Voor alle overige routes geldt dat de verwachte impact klein is.

Monitorings- en bijsturingsmaatregelen

De inzet van extra maatregelen (zie hoofdstuk 3) zou bovenstaande nadelige effecten van de pilot voor een aanzienlijk deel moeten wegnemen. Toch bestaat de kans dat deze zodanig groot zijn dat

de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten in het geding komt. Daarom is het ten tijde van de Knip Weesperstraat monitoren van de verkeerssituatie op calamiteitenroutes en aanrijdtijden van nood- en hulpdiensten in het monitoringsplan opgenomen (zie hoofdstuk 4). Ook zijn er bijsturingsmaatregelen voorbereid. Wanneer blijkt dat dit onvoldoende effect heeft, en de nood- en hulpdiensten ongeoorloofd veel last hebben van een verminderde doorstroming, kan escalatie conform hoofdstuk 4.4.2 plaatsvinden.

2.3.5 Openbaar vervoer

Voor wat betreft het OV is er sprake van een GVB-buslijn, 22, die door de stremming op de Kattenburgergracht wordt getroffen. Door middel van een aangebrachte raamsticker wordt doorgang verkregen bij de slagbomen.

2.3.6 Gemeentelijke voertuigen (inclusief afval)

Voor zover nu bekend hebben alleen de kleinere wijkgerichte voertuigen van Stadswerken doorgang omdat ze dat ook bij de verzinkbare palen al hebben. Afvalinzameling, zowel huisvuil als bedrijfsafval, zal de omleidingen moeten volgen.

2.4 Verkeersveiligheid

Tot slot heeft de pilot mogelijk ook gevolgen voor de verkeersveiligheid. Dit kan zijn omdat het gebruik van bepaalde wegen plotseling verandert ten opzichte van de uitgangspunten waarmee ze voor ontworpen zijn. Of omdat de verkeersdruk zodanig toeneemt dat er door het gedrag van weggebruikers onveilige verkeersbewegingen ontstaan.

2.3.1 Langzaam verkeer

Specifiek voor langzaam verkeer geldt dat er onveilige situaties kunnen ontstaan wanneer de:

- intensiteit van wegverkeer toeneemt op wegen waar zij de rijbaan delen;
- oversteekbaarheid van langzaam verkeer op (ongeregelde) kruispunten afneemt.

Van dit eerste lijkt geen sprake te zijn. Op alle wegvakken die volgens de verkeerssimulatie significant drukker worden, hebben fietsers en voetgangers vrijliggende voorzieningen. Het tweede punt vereist wel de aandacht. Vooral daar waar de intensiteiten stijgen (s100-ring) neemt de oversteekbaarheid af. Hierdoor kunnen op geregelde kruispunten rode verkeerslichten genegeerd worden. Op ongeregelde kruispunten heeft dit mogelijk tot gevolg dat er zodanig veel autoverkeer passeert, dat oversteken regelmatig gevaarlijke situaties op zal leveren. Dit knelpunt en voorbereidende maatregelen zijn daarom in het monitorings- en bijsturingsplan opgenomen.

2.3.2 Onveilige verkeersbewegingen

In lijn met de gevolgen voor langzaam verkeer, kan een hoge verkeersdruk ook zorgen voor onveilige verkeersbewegingen. Denk hierbij aan het negeren van rood licht, keren waar dat niet toegestaan is, gebruik maken van tram- of busbaan, parkeervakken en vluchtstroken, etc. Ook deze situaties worden middels het monitoringsplan in de gaten gehouden. Daarnaast zijn hiervoor maatregelen voorbereid in het bijsturingsplan.

3 Verkeersmanagementmaatregelen

Om de nadelige gevolgen voor de doorstroming zoveel mogelijk te beperken, is de inzet van een aantal verkeersmanagementmaatregelen mogelijk. Uitgangspunt is dat alleen die maatregelen getroffen worden, die tijdens een definitieve knip in de Weesperstraat ook naar alle redelijkheid uit te voeren zijn. Dit om de representativiteit van de pilot zo goed mogelijk te waarborgen. De in te zetten maatregelen staan hieronder verder uitgewerkt.

3.1 Informatiecampagne

Voorafgaand en tijdens de pilot stellen we gebruikers zo goed mogelijk op de hoogte van de afsluitingen door middel van:

- We passen de navigatiediensten aan
- We plaatsen aankondigingen van de afsluitingen op tekstkarren 1a, 1b, 2a en 2b (zie afbeelding hieronder)
- We sturen een bewonersbrief naar 60.000 omwonenden
- We organiseren informatieavonden
- We plaatsen bereikbaarheidskaartjes op de website
- We verspreiden bereikbaarheidskaartjes onder de logistieke branche, touringcarbranche, taxibranche via de gemeentelijke programma's en andere vertegenwoordigers
- We plaatsen een item in Het Verkeer van AT5
- We gebruiken social media kanalen van de gemeente
- We gebruiken geofencing waarbij gebruikers van het gebied een melding krijgen in hun tijdlijn



3.2 Infrastructurele aanpassingen

Ten behoeve van het verbeteren van de doorstroming worden onderstaande infrastructurele aanpassingen doorgevoerd:

Kniplocaties

Zowel in de Weesperstraat, als op een drietal andere wegvakken wordt een knip voor doorgaand verkeer toegepast. Voor verdere uitwerking hiervan zie BLVC-plan pilot Weesperstraat, versie 6, 22 mei 2023 (WIOR = W23009721).

Rhijnspoorplein

Ter hoogte van het Rhijnspoorplein zal een herinrichting van de kruispuntsituatie plaatsvinden. Komende vanuit de Wibautstraat richting Weesperstraat wordt van de gecombineerde rechter rijstrook een vrije rechtsaffer gemaakt. Dit om beter aan te sluiten op de nieuwe verkeersstromen waarbij minder verkeer rechtdoor zal gaan en meer verkeer rechtsaf zal slaan. Voor deze nieuwe situatie wordt ook de verkeerslichtenregeling aangepast.

Piet Heinkade

Het kruispunt van de Piet Heinkade met de Kattenburgerstraat is ten tijde van de pilot het meest kwetsbare knelpunt in het netwerk. Vooral voor het verkeer dat vanaf de Piet Heinkade linksaf slaat richting de Kattenburgerstraat wordt extra drukte verwacht, terwijl de capaciteit op deze rijbeweging en de mogelijkheid tot aanpassing van de verkeerslichtenregeling zeer beperkt is. Om deze extra drukte op te vangen, is deze rijstrook verlengd. Hierdoor zal het minder snel voorkomen dat een wachtrij voor linksafslaand verkeer het rechtdoorgaande verkeer blokkeert. Ook verwachten we veel drukte in de Kattenburgerstraat. Al het (resterende) verkeer uit het centrum en vanaf de IJtunnel moet hier langs.

3.3 Regelscenario's

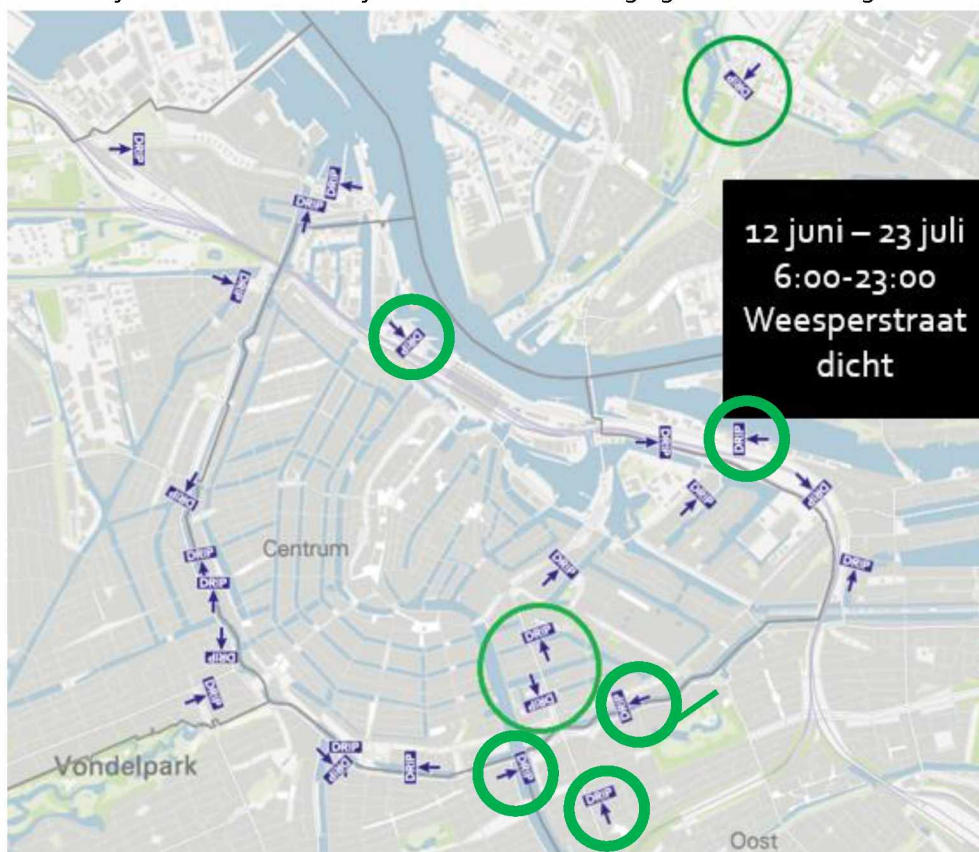
De afdeling Verkeersmanagement is verantwoordelijk voor de inzet van regelscenario's. Dit zijn scenario's waarbij Dynamische Route-informatiepanelen (DRIPs) en het Parkeerverwijssysteem (PVS) worden aangestuurd. Deze middelen zijn in te zetten om weggebruikers te informeren en hebben net als de inzet van navigatieservices tot doel de doorstroming te verbeteren.

Bestaande regelscenario's

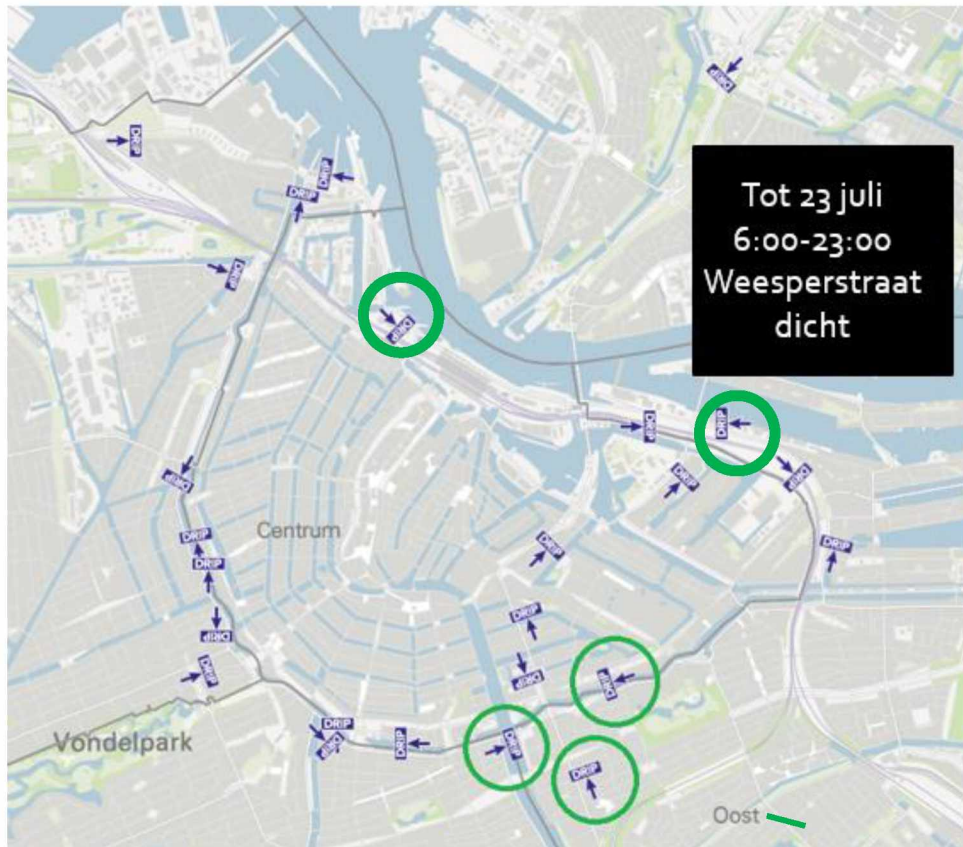
In reguliere omstandigheden zijn regelscenario's actief die weggebruikers via de Weesperstraat verwijzen. Om te voorkomen dat scenario's naar de Weesperstraat verwijzen terwijl deze gestremd is voor doorgaand verkeer, worden deze uitgeschakeld. De inventarisatie van de betreffende scenario's is reeds gemaakt, het uitschakelen hiervan gebeurt vlak voor aanvang van de pilot. Na afloop worden de scenario's weer geactiveerd.

Nieuw regelscenario

Om weggebruikers beter over de gestremde Weesperstraat te informeren, wordt er een nieuw regelscenario opgesteld. In een voorankondiging (welke een aantal dagen voor aanvang van de pilot start) wordt kenbaar gemaakt wanneer de pilot start en wat dit voor weggebruikers betekent. Tijdens de pilot zelf is er een scenario actief dat informeert of de Weesperstraat open (23.00 uur – 06.00 uur) of gesloten (06.00 uur – 23.00 uur) is. Onderstaande kaarten tonen de inzet van DRIPs met de bijbehorende teksten tijdens de voorankondiging en de stremming.



Afbeelding 3: inzet DRIPs en bijbehorende teksten als voorankondiging pilot Knip Weesperstraat



Afbeelding 4: inzet DRIPs en bijbehorende teksten tijdens uitvoeringsperiode pilot Knip Weesperstraat

3.4 Verkeerslichtenregelingen

Op basis van de knelpuntanalyse en veranderende verkeersstromen worden kleinschalige aanpassingen aan verkeerslichtenregelingen voorbereid. Dit geldt voor de meeste knelpunten uit hoofdstuk 2.1.2 waar VRI's van toepassing zijn. Door de onzekerheden uit de simulatie met het VMA en de relatief beperkte ruimte die de regelingen voor optimalisatie hebben is het moeilijk te voorspellen hoe effectief deze aanpassingen zullen zijn. Op basis van schouwen (zie hoofdstuk 4.1.4), tijdens de pilot zullen de knelpuntlocaties nader in de praktijk bekeken worden. Op basis van die bevindingen worden verdere optimalisaties toegepast.

4 Monitoren en bijsturen

Dit hoofdstuk vormt de basis voor het monitoren van de verkeerssituatie en de inzet van verkeersmaatregelen ten tijde van de pilot Knip Weesperstraat. Hierin staat onder andere

beschreven op welke wijze, door wie en wanneer er monitoring plaatsvindt. Daarnaast gaat het hoofdstuk in op de vragen: wanneer worden aan de hand van de monitoring wel of geen verkeersmaatregelen ingezet? En welke maatregelen zijn hierbij beschikbaar? Er staat beschreven hoe om te gaan met onveilige en/of ongewenste verkeerssituaties. Dit alles met als doel om binnen de grenzen van een representatief onderzoek (die zowel positieve als negatieve effecten in kaart moet brengen) de verkeersstromen zo goed mogelijk te managen.

Om tijdens het monitoren een goed vergelijk te kunnen maken tussen de verkeerssituatie tijdens de Knip Weesperstraat en de reguliere situatie, is een nulmeting noodzakelijk. Dit betekent: het verkrijgen van actuele aanrijtijden van nood- en hulpdiensten en het verzamelen van rijtijden van GVB. Deze cijfers zullen zo veel als mogelijk vlak voor de start van de pilot worden verzameld.

4.1 Monitoringstools

Ten tijde van de pilot zijn er een aantal middelen in te zetten om de verkeerssituatie te monitoren:

- Aanrijtijden nood- en hulpdiensten
- Inframonitor
- Rijtijden GVB
- Schouwen
- Aanwezige verkeersregelaars

4.1.1 Aanrijtijden nood- en hulpdiensten

Het monitoren van de aanrijtijden van nood- en hulpdiensten is een middel om de impact van de pilot op de doorstroming voor hulpverlening in de stad te kunnen meten. Belangrijk hierbij is het kennen van de huidige aanrijtijden en streefwaarden, en het snel beschikbaar krijgen van actuele gegevens tijdens de pilotperiode. Dit zodat op reguliere basis bepaald kan worden in hoeverre de situatie nog acceptabel is, of dat er ingegrepen moet worden.

4.1.2 Inframonitor

Amsterdam Bereikbaar heeft een dashboard ontwikkeld waarop je de actuele én historische bereikbaarheid kunt beoordelen. Dat gebeurt op basis van de Meetlat Goede Bereikbaarheid: de prestatie-indicator van Amsterdam Bereikbaar. Je kunt hiermee de gemiddelde reistijden over een langere periode analyseren of de actuele verkeerssituatie bekijken, inclusief de status van DVM-middelen voor het wegverkeer. De data voor de weg komen uit het NDW. Met de Inframonitor kun je trajecten, reistijden en ook verkeersstellingen toespitsen op project specifieke wensen.

Voor het project Knip Weesperstraat zijn 55 reistijdtrajecten gedefinieerd die bij de monitoring van de verkeerssituatie gebruikt kunnen worden en een beeld geven in welke mate de doorstroming op een route verandert. Zodoende is inzichtelijk te maken in welke mate en hoe snel het verkeer zich aanpast aan de situatie. Tevens geeft het inzicht in eventuele aanvullende maatregelen, zoals optimalisaties van verkeerslichten op een traject.

4.1.3 Rijtijden GVB

GVB heeft met haar systemen de mogelijkheid (actuele) rijtijden van het openbaar vervoer te monitoren. Op basis van deze gegevens valt te onderzoeken waar problemen in de doorstroming ontstaan ten gevolge van de pilot. GVB stelt een plan op voor een rijtijdenanalyse.

4.1.4 Schouwen

De voorgaande middelen zijn voornamelijk gericht op het op afstand monitoren van de doorstroming van het wegverkeer. Echter zijn daarmee niet alle knelpunten direct inzichtelijk. Afwijkende en onveilige verkeerssituaties alsmede gevolgen voor de doorstroming voor fietsers en voetgangers blijven hierbij buiten het zicht. Daarom vinden er door diverse stakeholders ook schouw rondes op locatie plaats. De exacte invulling hiervan is in bijlage V terug te vinden. De locaties waar geschouwd gaat worden zijn een combinatie van de kniplocaties, knippuntanalyse, de resultaten uit voorgenoemde monitoringstools en meldingen van diverse stakeholders.

4.2 Monitoringsplan

De monitoringstools uit hoofdstuk 4.1 worden conform onderstaand monitoringsplan toegepast.

Monitoringstool	Doel monitoring	Frequentie	In beheer van
Aanrijtijden nood- en hulpdiensten	Doorstroming nood- en hulpdiensten	Doorlopend	Nood- en hulpdiensten
Inframonitor	Doorstroming netwerk en calamiteitenroutes nood- en hulpdiensten	...	Verkeersmanagement
Rijtijden GVB	Doorstroming openbaar vervoer	...	GVB
Schouwen	Onveilige / ongewenste verkeerssituaties (ook voor langzaam verkeer)	Zie bijlage V	Projectteam Knip Weesperstraat

Bij vragen over de betreffende monitoring kan met onderstaande personen contact opgenomen worden:

Organisatie/Afdeling	Contactpersoon	Tel.	E-mail
GVB	5.1.2,e		5.1.2,e @gvb.nl
	5.1.2,e	5.1.2,e	5.1.2,e @gvb.nl
Nood- en hulpdiensten	5.1.2,e	5.1.2,e	5.1.2,e @brandweeraa.nl
	5.1.2,e		5.1.2,e @ambulanceamsterdam.nl
	5.1.2,e	5.1.2,e	5.1.2,e @politie.nl
	5.1.2,e		
Projectteam Knip Weesperstraat	5.1.2,e	5.1.2,e	5.1.2,e @amsterdam.nl
	5.1.2,e	5.1.2,e	5.1.2,e @amsterdam.nl
	5.1.2,e	5.1.2,e	5.1.2,e @amsterdam.nl
	5.1.2,e		5.1.2,e @amsterdam.nl
Verkeersmanagement	5.1.2,e	5.1.2,e	5.1.2,e @amsterdam.nl
	5.1.2,e	5.1.2,e	5.1.2,e @amsterdam.nl
	5.1.2,e	5.1.2,e	5.1.2,e @amsterdam.nl
	5.1.2,e		5.1.2,e @amsterdam.nl

De eerste 2 weken wordt er dagelijks geschouwd. Die frequentie neemt gedurende de pilot af. Het schouwen vindt plaats conform het schouwschema in bijlage IV.

4.3 Bijsturingplan

Naar aanleiding van de monitoring kan besloten worden in verkeerssituaties in te grijpen. Hier moet echter voorzichtig mee omgegaan worden. Ingrijpende maatregelen hebben mogelijk invloed op de representativiteit van het verkeersonderzoek, terwijl helemaal niet ingrijpen kan resulteren in het in stand houden van ongewenste/onveilige verkeerssituaties. Dit hoofdstuk gaat daarom in op het bijsturingplan. Hierin worden de kaders voor het bijsturen uiteengezet; wanneer vindt bijsturing plaats? En met welke maatregelen? Uitgangspunt daarbij is in ieder geval altijd om alleen die set aan maatregelen in te zetten die tijdens een definitieve knip ook redelijkerwijs inzetbaar zijn. Als er dan nog ongewenste verkeerssituaties resteren, kan dit tijdens de pilot via een escalatielijn (zie hoofdstuk 4.4) opgepakt worden. Deze methodiek beperkt de grootste risico's van ongewenste nadelige gevolgen, maar borgt tegelijkertijd het behouden van een representatief onderzoek. Onderstaande kaders en maatregelen zijn ter monitoring in het monitoringsplan/schouwschema opgenomen.

4.3.1 Bijsturingskaders

Tijdens de pilot zijn onderstaande kaders van toepassing. Deze bepalen op welke momenten wel of niet – en in welke mate – er wordt bijgestuurd.

Week 1 –

Voor de eerste week geldt dat het verkeer nog moet wennen aan de nieuwe verkeerssituatie. Daarmee is het onverstandig in deze periode grote maatregelen door te voeren. Alleen wanneer er sprake is van een onjuiste of onveilige situatie worden maatregelen ingezet. Het gaat dan om:

- Foutief geplaatste afzettingen en/of verkeersborden;
- Knelpuntlocaties met onveilige verkeerssituaties tot gevolg.
- de VRI-doorstroming te verbeteren.

Week 2 –

In de tweede week is het verkeer al meer gewend geraakt aan de nieuwe situatie. Dit is het moment waarop andersoortige maatregelen ingezet kunnen worden om:

- 'illegale' verkeersbewegingen te voorkomen;
- een toename van aanrijtijden nood- en hulpdiensten te voorkomen;
- de VRI-doorstroming te verbeteren.

Week 3 t/m 6

De resterende vier weken is de periode waarin het grootste deel van het verkeer definitief gewend is aan de nieuwe situatie. Er begint een duidelijk beeld te ontstaan van wat de knip met de verkeerssituatie doet. Aangezien in de eerste twee weken al ingegrepen is op onjuiste/ongewenste en onveilige verkeerssituaties, is de verwachting dat dit in de resterende weken niet langer nodig zal zijn. Daarom zullen er in deze periode alleen maatregelen ingezet worden daar waar er grootschalige en structurele doorstromingsproblemen ontstaan. Bijvoorbeeld wanneer er problemen zijn met de doorstroming voor nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer. Hiervoor vindt monitoring nog steeds op reguliere basis plaats, zodat tijdig op bovenstaande risico's

ingegrepen kan worden. Maar uiteraard alleen met die maatregelen die in een definitieve knip op de Weesperstraat ook redelijkerwijs uitgevoerd kunnen worden, of eventueel via een escalatielijn tot stand komen.

4.3.2 Aanvullende verkeersmaatregelen

De mogelijkheid tot inzet van aanvullende verkeersmaatregelen hangt af van de locatie en het soort knelpunt, en vragen daarmee om een ad hoc aanpak. Naar aanleiding van monitoring zal moeten blijken welke knelpuntlocaties daadwerkelijk ontstaan en hoe deze te verbeteren zijn. Onderstaande maatregelen vormen hiervoor de basis en zullen in goed overleg tussen het projectteam en de relevante (WWU-)partners worden getroffen.

Aanpassingen VRI

Tijdens de schouw worden mogelijke knelpunten geïnterpreteerd. In samenwerking met collega's de van VRI, wordt geïnterpreteerd waar verbetering in de doorstroming mogelijk is, en wordt een optimalisatie in de verkeerslichtenregeling gerealiseerd. Dit kan een langere groentijd voor een bepaalde kruispuntrichting zijn, maar ook het aanpassen van de prioritering voor openbaar vervoer. Let wel: die laatste is alleen een uiterste redmiddel wanneer andere maatregelen onvoldoende oplossing bieden en toch verkeersonveilige situaties blijven ontstaan. De verwachting is dat dit alleen op het kruispunt Kattenburgerstraat/Piet Heinkade zal gaan spelen.

Bebording

Wanneer onduidelijke verkeerssituaties leiden tot verkeersonveiligheid, is het plaatsen van (extra) verkeersborden een mogelijke maatregel. Welke verkeersborden ingezet moeten worden zal moeten blijken uit de locatie en de verkeerssituatie.

Aanpassingen oversteken langzaam verkeer

Daar waar sprake is van een onveilige verkeerssituatie bij oversteken voor fietsers en voetgangers, kan besloten worden om deze (on)geregelde oversteken te begeleiden met verkeersregelaars. Daarnaast is het ook mogelijk deze af te sluiten en het langzame verkeer te concentreren op of om te leiden naar andere veiligere kruispuntsituaties.

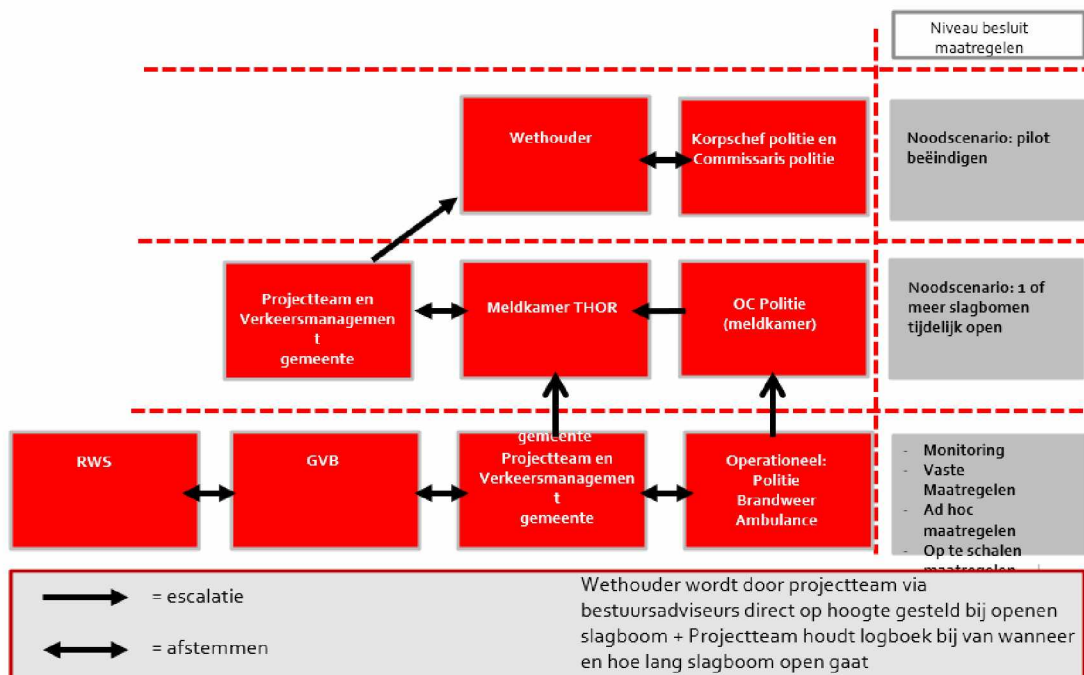
Inzet verkeersregelaars

De inzet van verkeersregelaars is alleen bedoeld om verkeer bij onveilige situaties in goede banen te leiden, en niet voor het verbeteren van de doorstroming. Dit om de representativiteit van het onderzoek ten aanzien van een definitieve knip te waarborgen. De aannemer van het project pilot Knip Weesperstraat heeft verkeersregelaars stand-by die op afroep ingezet kunnen worden. NB: de inzet van verkeersregelaars op een door verkeerslichten geregeld kruispunt mag pas plaatsvinden zodra de verkeerslichten uitgeschakeld zijn.

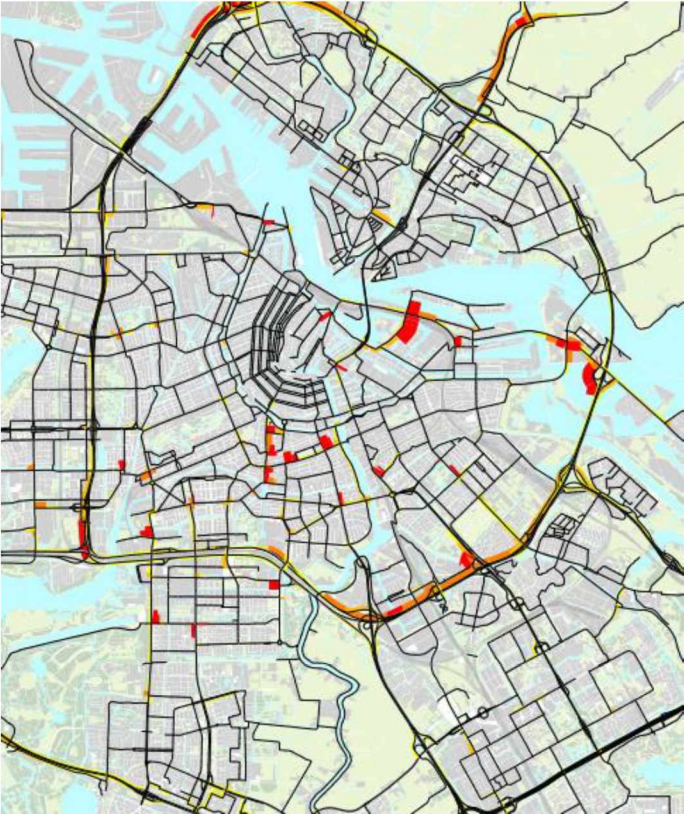
4.4 Escalatie

Wanneer de pilot Knip Weesperstraat tot een ongewenste verkeerssituatie leidt van één van de stakeholders, bovenstaand plan onvoldoende oplossing biedt, en in goed overleg niet tot een oplossing gekomen wordt, is opschaling middels het escalatiemodel mogelijk. Vervolgens zal op een ander niveau een besluit genomen moeten worden over hoe om te gaan met de ontstane situatie. Het escalatiemodel staat hieronder weergegeven.

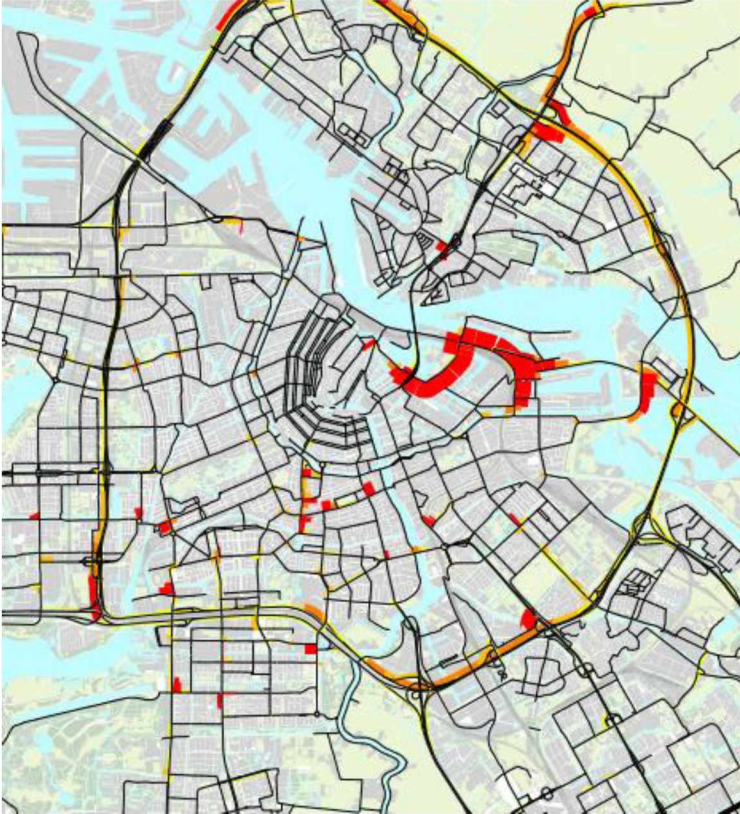
Afbeelding 6: een overzicht van de escalatielijnen in functie weergegeven



Bijlage I – Verkeerssimulatie ochtendspits

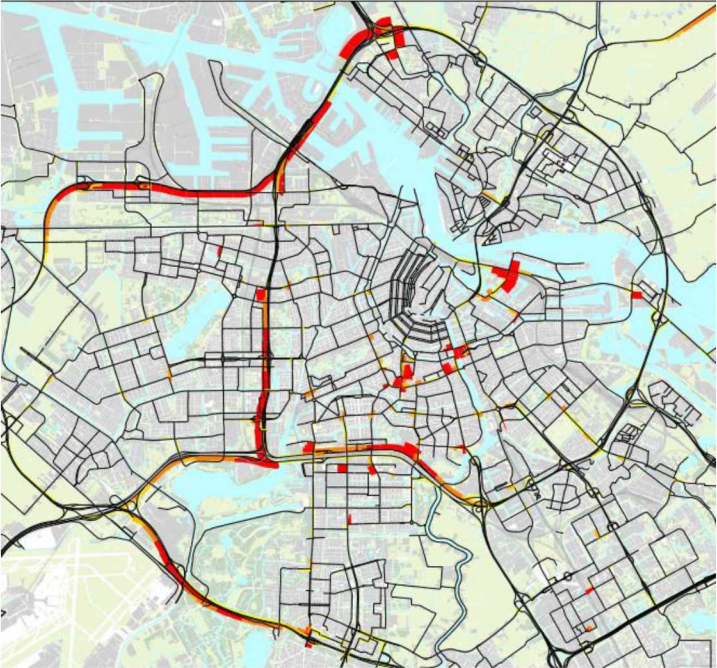


Referentie 2020

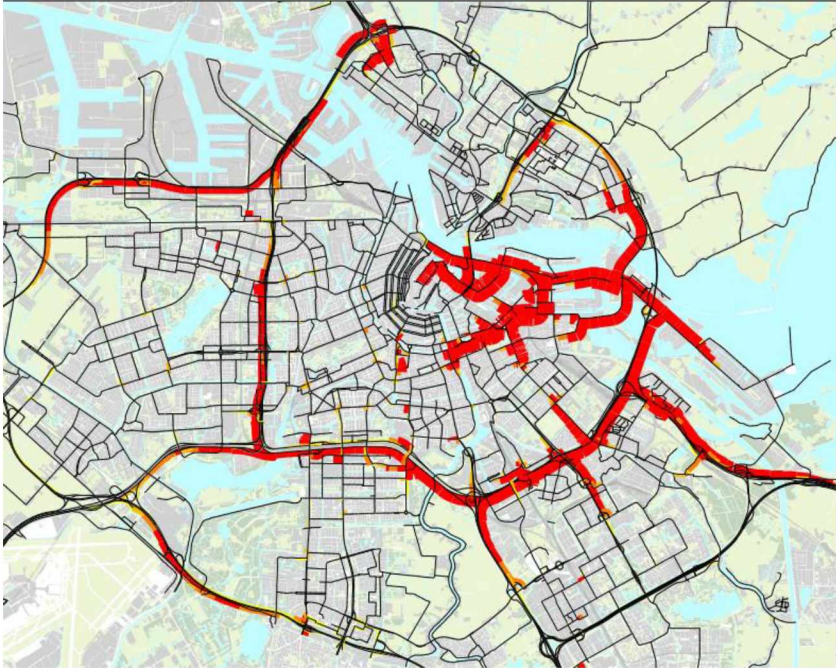


Knip Weesperstraat

Bijlage II – Verkeerssimulatie avondspits



Referentie 2020



Knip Weesperstraat

Knip Weesperstraat – Ochtendspits

Knip Weesperstraat – Avondspits

Bijlage III – Calamiteitenroutes



Bijlage IV – Schouwschema

Weeknr.	Pilotweeknr.	Dag	Datum	Start	Eind	Doel	Wie	Trekker	Locaties/opmerkingen
24	1	maandag	12-jun	06:00	06:30	Check sluiting slagbomen	THOR, PT	PT	Alle kniplocaties
24	1	maandag	12-jun	06:00		Start opbouw	Aannemer	Heijmans	
24	1	maandag	12-jun	09:00	10:00	Check voortgang opbouw	PT, aannemer	PT	
24	1	maandag	12-jun	15:00	16:00	Check voortgang opbouw	PT, aannemer	PT	
24	1	maandag	12-jun	17:00	18:00	Veiligheid en bebording	VM, politie, PT	PT	Bepalen n.a.v. gegevens dashboard en eigen schouw VM
24	1	maandag	12-jun	18:00	19:00	Check voortgang opbouw	PT, aannemer	PT	
24	1	maandag	12-jun	19:00	20:00	Feedback verkeersregelaars	PT, verkeersregelaars, aannemer	PT	
24	1	maandag	12-jun	23:00	23:30	Check opening slagbomen	THOR, PT	PT	Alle kniplocaties
24	1	dinsdag	13-jun	06:00	06:30	Check sluiting slagbomen	THOR, PT	PT	Alle kniplocaties
24	1	dinsdag	13-jun	08:00	09:00	Veiligheid en bebording	VM, politie, PT	PT	Bepalen n.a.v. gegevens dashboard en eigen schouw VM
24	1	dinsdag	13-jun	10:00	12:00	Check of alles goed staat	PT, aannemer	PT	<i>Evt. datum/tijd aanpassen: vraag Heijmans om planning</i>
24	1	dinsdag	13-jun	19:00	20:00	Feedback verkeersregelaars	PT, verkeersregelaars, aannemer	PT	
24	1	dinsdag	13-jun	23:00	23:30	Check opening slagbomen	THOR, PT	PT	Alle kniplocaties
24	1	woensdag	14-jun	06:00	06:30	Check sluiting slagbomen	THOR, PT	PT	Alle kniplocaties
24	1	woensdag	14-jun	10:00	11:00	Doorstroming GVB	VM, GVB, PT	VM	
24	1	woensdag	14-jun	12:00	13:00	Pocket Park opbouw gereed	PT, aannemer(?)	PT	
24	1	woensdag	14-jun	13:00	15:00	Ronde met aannemer	PT, aannemer	PT	Bepalen o.b.v. ronde "veiligheid en bebording"
24	1	woensdag	14-jun	16:00	17:00	Doorstroming VRI's	VM, VRI, PT	PT	
24	1	woensdag	14-jun	19:00	20:00	Feedback verkeersregelaars	PT, verkeersregelaars, aannemer	PT	
24	1	woensdag	14-jun	23:00	23:30	Check opening slagbomen	THOR, PT	PT	Alle kniplocaties
24	1	donderdag	15-jun	06:00	06:30	Check sluiting slagbomen	THOR, PT	PT	Alle kniplocaties
24	1	donderdag	15-jun	09:30	10:30	Opening Pocket Park		PT	Pocket Park
24	1	donderdag	15-jun	14:00	15:00	WWU inspectie	WWU, PT	PT	
24	1	donderdag	15-jun	17:00	18:00	Veiligheid en bebording	VM, politie, PT	VM	
24	1	donderdag	15-jun	19:00	20:00	Feedback verkeersregelaars	PT, verkeersregelaars, aannemer	PT	
24	1	donderdag	15-jun	23:00	23:30	Check opening slagbomen	THOR, PT	PT	Alle kniplocaties
24	1	vrijdag	16-jun	06:00	06:30	Check sluiting slagbomen	THOR, PT	PT	Alle kniplocaties
24	1	vrijdag	16-jun	13:00	15:00	Doorstroming GVB	VM, GVB, PT	VM	
24	1	vrijdag	16-jun	19:00	20:00	Feedback verkeersregelaars	PT, verkeersregelaars, aannemer	PT	
24	1	vrijdag	16-jun	23:00	23:30	Check opening slagbomen	THOR, PT	PT	Alle kniplocaties
24	1	zaterdag	17-jun	12:00	13:00	Controle weekendsituatie	VM	VM	
24	1	zondag	18-jun	12:00	13:00	<i>Controle weekendsituatie</i>	VM	VM	<i>Noodzaak bepalen: is 1x op zaterdag al genoeg?</i>
25	2	maandag	19-jun	10:00	11:00	WWU meeting (digitaal?) over bevindingen	WWU (Centrum en Oost), PT	PT	
25	2	maandag	19-jun	19:00	20:00	Feedback verkeersregelaars	PT, verkeersregelaars, aannemer	PT	

Bijlage IV – Schouwschema

C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
25		2 dinsdag	20-jun	08:00	09:00	Veiligheid en bebording	VM, politie, PT	VM	Bepalen n.a.v. gegevens dashboard en eigen schouw VM
25		2 dinsdag	20-jun	13:00	14:00	Evaluatie weekend en evt. verdere coördinatie	Bijenkorf, PT	PT	
25		2 woensdag	21-jun	13:00	15:00	Ronde met aannemer	PT, aannemer	PT	Bepalen o.b.v. ronde "veiligheid en bebording"
25		2 woensdag	21-jun	16:00	17:00	Doorstroming VRI's	VM, VRI, PT	PT	
25		2 woensdag	21-jun	19:00	20:00	Feedback verkeersregelaars	PT, verkeersregelaars, aannemer	PT	
25		2 donderdag	22-jun	14:00	15:00	WWU inspectie	WWU, PT	PT	Bepalen o.b.v. "WWU meeting (digitaal?) over bevindingen"
25		2 donderdag	22-jun	17:00	18:00	Veiligheid en bebording	VM, politie, PT	VM	Bepalen n.a.v. gegevens dashboard en eigen schouw VM
25		2 vrijdag	23-jun	19:00	20:00	Feedback verkeersregelaars	PT, verkeersregelaars, aannemer	PT	
25		2 zaterdag	24-jun						
25		2 zondag	25-jun						
26		3 maandag	26-jun	10:00	11:00	Schouw met stakeholders	Gebiedsmakelaars	PT	
26		3 maandag	26-jun	19:00	20:00	Feedback verkeersregelaars	PT, verkeersregelaars, aannemer	PT	
26		3 maandag	26-jun	13:00	14:00	WWU meeting (digitaal?) over bevindingen	WWU (Centrum en Oost), PT	PT	Noodzaak bepalen a.d.h.v. "WWU inspectie"
26		3 dinsdag	27-jun	08:00	09:00	Veiligheid en bebording	VM, politie, PT	VM	Bepalen n.a.v. gegevens dashboard en eigen schouw VM
26		3 dinsdag	27-jun	13:00	14:00	Evaluatie weekend en evt. verdere coördinatie	Bijenkorf, PT	PT	
26		3 woensdag	28-jun	10:00	11:00	Schouw met stakeholders	?	PT	
26		3 woensdag	28-jun	13:00	15:00	Ronde met aannemer	PT, aannemer	PT	Bepalen o.b.v. ronde "veiligheid en bebording"
26		3 woensdag	28-jun	19:00	20:00	Feedback verkeersregelaars	PT, verkeersregelaars, aannemer	PT	
26		3 donderdag	29-jun	14:00	15:00	WWU inspectie	WWU, PT	PT	Bepalen o.b.v. "WWU meeting (digitaal?) over bevindingen"
26		3 donderdag	29-jun	17:00	18:00	Veiligheid en bebording	VM, politie, PT	VM	Bepalen n.a.v. gegevens dashboard en eigen schouw VM
26		3 vrijdag	30-jun	19:00	20:00	Feedback verkeersregelaars	PT, verkeersregelaars, aannemer	PT	
26		3 zaterdag	1-jul						
26		3 zondag	2-jul						
27		4 maandag	3-jul	10:00	11:00	Schouw met stakeholders	CBA	PT	
27		4 maandag	3-jul	19:00	20:00	Feedback verkeersregelaars	PT, verkeersregelaars, aannemer	PT	
27		4 maandag	3-jul	13:00	14:00	WWU meeting (digitaal?) over bevindingen	WWU (Centrum en Oost), PT	PT	
27		4 dinsdag	4-jul	17:00	18:00	Veiligheid en bebording	VM, politie, PT	VM	Bepalen n.a.v. gegevens dashboard en eigen schouw VM
27		4 woensdag	5-jul	13:00	15:00	Ronde met aannemer	PT, aannemer	PT	Bepalen o.b.v. ronde "veiligheid en bebording"
27		4 woensdag	5-jul	19:00	20:00	Feedback verkeersregelaars	PT, verkeersregelaars, aannemer	PT	
27		4 donderdag	6-jul	17:00	18:00	Veiligheid en bebording	VM, politie, PT	VM	Bepalen n.a.v. gegevens dashboard en eigen schouw VM
27		4 vrijdag	7-jul	19:00	20:00	Feedback verkeersregelaars	PT, verkeersregelaars, aannemer	PT	
27		4 zaterdag	8-jul						
27		4 zondag	9-jul						
28		5 maandag	10-jul	10:00	11:00	Schouw met stakeholders	Bewoners	PT	
28		5 dinsdag	11-jul	17:00	18:00	Veiligheid en bebording	VM, politie, PT	VM	Bepalen n.a.v. gegevens dashboard en eigen schouw VM
28		5 woensdag	12-jul	10:00	11:00	Schouw met stakeholders	Stadsdeelcommissie (+ meer?)	PT	
28		5 woensdag	12-jul	13:00	14:00	Schouw met wethouder	Wethouder, PT	PT	Voorlopig
28	5 donderdag	13-jul	17:00	18:00	Veiligheid en bebording	VM, politie, PT	VM	Bepalen n.a.v. gegevens dashboard en eigen schouw VM	
28	5 vrijdag	14-jul	10:00	11:00	Terugkoppeling schouw	PT	PT	N.a.v. "schouw met stakeholders" met bewoners	
28	5 zaterdag	15-jul							
28	5 zondag	16-jul							
29	6 maandag	17-jul	10:00	11:00	Schouw met stakeholders	AMS City	PT		
29	6 dinsdag	18-jul	17:00	18:00	Veiligheid en bebording	VM, politie, PT	VM	Bepalen n.a.v. gegevens dashboard en eigen schouw VM	
29	6 woensdag	19-jul	10:00	11:00	Schouw met stakeholders	?	PT		
29	6 woensdag	19-jul	17:00	18:00	Ronde met aannemer	PT, aannemer	PT	Bepalen o.b.v. ronde "veiligheid en bebording"	
29	6 donderdag	20-jul	17:00	18:00	Veiligheid en bebording	VM, politie, PT	VM	Bepalen n.a.v. gegevens dashboard en eigen schouw VM	
29	6 donderdag	20-jul			Borrel projectteam				
29	6 vrijdag	21-jul							
29	6 zaterdag	22-jul			Afsluitingsmoment?				Pocket Park
29	6 zaterdag	22-jul			Uitgifte planten + evaluatie met buurt				Pocket Park // of na Pilot elders; mijn voorkeur zou zijn za/zo zodat men laatste weekend van Pocket Park kan genieten
29	6 zondag	23-jul	23:00		Opruimwerkzaamheden aannemer				
29	6 zondag	23-jul			Afsluitingsmoment?				Pocket Park
29	6 zondag	23-jul			Uitgifte planten + evaluatie met buurt				Pocket Park // of na Pilot elders; mijn voorkeur zou zijn za/zo zodat men laatste weekend van Pocket Park kan genieten
30	maandag	24-jul			Opruimwerkzaamheden aannemer				

Bijlage IV – Schouwschema

Bijlage IV – Schouwschema