From 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Subject **Re: Conceptnotitie Utrechtsestraat – verzoek om interne review vóór vrijdag**
To 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>, 5.1, 2, e 5.1, 2, @ 5.1, 2, 5.1, 2, e
Date December 2, 2025, 12:54:14 PM CET

Beste 5.1, en 5.1, 2,

Nogmaals dank voor jullie uitgebreide opmerkingen en de tijd die jullie in de review hebben gestoken. Jullie feedback heeft me geholpen om de analyse verder te verdiepen en met name de **network logic** veel scherper uiteen te zetten. Ik heb alle punten nogmaals tegen de tellingen, de modelbeperkingen en het daadwerkelijke routegedrag van bestemmingsverkeer gehouden. Hieronder schets ik hoe ik er nu naar kijk en waarom ik ? ondanks de nadelen ? uiteindelijk nog steeds op **Variant 1** uitkom.

Ik licht dit graag toe, en hoop dat we dit **eind van de dag** kunnen afstemmen zodat ik met 5.1, de notitie kan finaliseren. Als dit niet lukt, vrees ik dat we de bestuurlijke planning niet meer halen en dat het dossier richting de verkiezingen doorschuift.

---

1. Uitgangspunt: het gaat uitsluitend om bestemmingsverkeer

Een belangrijk inzicht ? ook uit jullie opmerkingen ? is dat het verkeer dat de Utrechtsestraat gebruikt géén doorgaande stroom is richting het centrum, maar **bestemmingsverkeer** voor de Utrechtsestraat, de grachten en de aangrenzende dwars- en woonstraten.
De maatregel éénrichtingsverkeer verandert dus **niet het volume**, maar bepaalt **via welke straten dit bestaande verkeer het gebied bereikt**.

Dat maakt de netwerkafweging veel zuiverder.

---

2. Feitelijke correctie: bij Variant 1 ontstaat géén extra verkeer in Nieuwe Looiersstraat of Noorderstraat

Na jullie opmerkingen heb ik de logica opnieuw goed doorgenomen. Bij **Variant 1 (zuidwaarts)** blijkt verkeerskundig én gedragsmatig:

- **Nieuwe Looiersstraat** is geen logische route om de Utrechtsestraat te bereiken; verkeer wint er niets mee, het ligt niet op de aanrijlogica en de straat heeft geen functie als toegangsroute.
- **Noorderstraat** ligt in Variant 1 ook niet op de toeleiding; verkeer komt dan vanaf Vijzelstraat/hoofdgrachten/Amstel, niet vanaf de route waar de Noorderstraat-insteek logisch wordt.

Daarom geldt:
➡ **Variant 1 leidt géén extra verkeer naar schoolroutes Noorderstraat of Nieuwe Looiersstraat.**

Dit is bestuurlijk volgens mij een sterk verschil met Variant 2.

---

3. But: Variant 1 stuurt wél verkeer via Frederiksplein → Achtergracht/Falckstraat

Dat moeten we eerlijk benoemen.
Bij Variant 1 geldt:

- Verkeer dat via Frederiksplein het gebied betreedt, zal deels via **Achtergracht → Falckstraat → Reguliersgracht** rijden om de Utrechtsestraat te bereiken.
- Dit is verkeerskundig logisch gezien de rijrichtingen en straatprofielen.

Dat is een **nadeel van Variant 1**, maar wel een die we kunnen **mitigeren en monitoren**.

Variant 2 heeft deze druk in deze zone niet.

---

4. Waarom dit nadeel niet opweegt tegen de structurele problemen in Variant 2

Het eindoordeel draait uiteindelijk om de vraag:
“Op welke straten is extra bestemmingsverkeer het minst schadelijk, en op welke straten is het onacceptabel?”

Variant 1 ? nadelen (eerlijk benoemd)

- Extra druk op Achtergracht/Falckstraat/Reguliersgracht door aanrijden vanaf Frederiksplein.
- Reguliersgracht blijft echter **ruim onder de 2.000 mvt**, ver onder de 4.000?6.000 norm.

Variant 1 ? voordelen (die zwaarder wegen)

- Géén extra verkeer op Noorderstraat of Nieuwe Looiersstraat (schoolroutes).
- Geen extra druk op de officiële schoollocaties (De Kleine Reus, ASVO).
- Verkeer wordt grotendeels geleid naar **Vijzelstraat, Amstel en hoofdgrachten**, die robuust zijn.
- Eventuele extra druk op Falckstraat/Achtergracht is **mitigeerbaar**:
  - routering via S100 en Vijzelstraat stimuleren,
  - knip Weteringschans kan overwogen worden,
  - monitoring en maatregelen nabij schoolgebied Achtergracht.

Variant 2 ? nadelen (niet mitigeerbaar)

- Extra druk op Noorderstraat (school), Nieuwe Looiersstraat (schoolroute) en Achtergracht (ASVO).
- Extra druk op Vijzelzone (fietsen, voetgangers, tram).
- Versterkt risico op knelpunten bij Sarphatistraat?Amstel.
- Onlogische rijroutes die zoekverkeer veroorzaken in smalle woonstraten.

Dit zijn nadelen die **niet** met realistische maatregelen op te lossen zijn zonder forse fysieke ingrepen.

Daarom is Variant 2 bestuurlijk nauwelijks verdedigbaar.

---

5. Waarom Variant 1 uiteindelijk nog steeds de enige verantwoorde optie is

Niet omdat Variant 1 perfect is ? dat is het niet.
Maar omdat Variant 2:

- schoolomgevingen belast,
- woonstraten belast,
- een complex OV-knooppunt belast,
- en geen mitigeerbaar risicoprofiel heeft.

Variant 1 heeft nadelen, maar deze:

- landen op straten die **verkeerskundig robuuster** zijn,
- blijven **ruim onder de normcapaciteit**,
- **kunnen worden gemonitord**,
- en **zijn bestuurlijk uitlegbaar** met passende maatregelen.

---

6. Vervolg ? graag vandaag afstemmen

Als we vandaag overeenstemming vinden over deze aangescherpte netwerkredenering, dan kan ik de notitie samen met 5.1, 2, e finaliseren en richting bestuurlijke lijn brengen.
Als we het vandaag niet ronden, vrees ik dat we de planning niet meer halen en dat dit stuk in de verkiezingsperiode belandt. In dat scenario ligt doorschuiven naar het nieuwe college voor de hand.

Laat me alsjeblieft weten of jullie je in deze lijn kunnen vinden of waar we nog verdere aanscherping moeten doorvoeren.

Hartelijke groet,

5.1, 2,

Hartelijke groet,

5.1, 2, e
Ingenieursbureau

Gemeente Amsterdam
T 5.1, 2, e
5.1, 2, e @amsterdam.nl

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: maandag 1 december 2025 17:49
Aan: 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>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @ 5.1, 2, e 5.1, 2, e
Onderwerp: RE: Conceptnotitie Utrechtsestraat ? verzoek om interne review vóór vrijdag

Hoi allen,

Hierbij mijn opmerkingen in groene markering.

Groet,
5.1,

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: vrijdag 28 november 2025 12:45
Aan: 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>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @ 5.1, 2, e anveen.nl>
Onderwerp: RE: Conceptnotitie Utrechtsestraat ? verzoek om interne review vóór vrijdag

Hoi,

Dat je mijn mening zo serieus neemt waardeer ik maar ik ben ook maar een ervaringsdeskundige/autodidact wat betreft verkeerskundigheid.
5.1, en 5.1, hebben wat dat betreft meer autoriteit.
Daarnaast heb ik een (gezond?) wantrouwen in de kerncijfers van de VMA, dus die moeten volgens mij wel goed aan de metingen geijkt.
De 30 voertuigen de per etmaal volgens de VMA op de Amstel zouden en de gemeten hoeveelheid van 789 is een voorbeeld daarvan.
Denk dat het meer gaat om te zien of er een toename of afname van verkeer is. Mogelijk is dit uit te drukken in percentages, dat spreekt bewoners meer aan dat sec getallen.

Ik kan je redenering, argumentatie en conclusies nog steeds niet helemaal volgen, dus zie onderstaande in geel gemarkeerde opmerkingen.

Maar goed, volgens mij moet voor de afweging in eerste plaats per straat worden bekeken welke wenselijk/geschikt zijn voor een toename van verkeer en welke niet.
En per variant dan alle straten bekijken, welke de minste onwenselijke verkeersbewegingen laat zien en waar per variant de winst zit. (buiten de Utrechtsestraat).
En moet er gekeken worden of er neven maatregelen genomen kunnen worden om de negatieve effecten te mitigeren.

Misschien een tabel maken per straat en dan wat is het voor straat (woonstraat, smal, geschikt voor meer verkeer), zijn er voorzieningen (school o.i.d.), is er een toename of afname van verkeer, zijn er aanvullende maatregelen nodig om verkeer te weren of een route te stimuleren, acceptabel of niet.

Mijn kwalificering van wegen is;
Reguliersgracht is een smalle radiaal ongeschikt als ontsluitingsroute stad in.
Ik heb eerder al eens aangegeven dat de Reguliersgracht een belangrijke fietsroute is ((niet voor niks een plusnet fiets).
Zie vanaf en naar Binnenring behoorlijk wat fietsers die hier gebruik van maken. Een heel beperkte toename van verkeer is misschien acceptabel, maar beter is dit te voorkomen.

Achtergracht ongeschikt voor meer verkeer in verband met de basisschool en nu al ervaren onveiligheid rond de school met de huidige intensiteiten.
Vanwege de aanliggende school is meer verkeer hier ongewenst (eigenlijk onacceptabel). Meer verkeer geeft meer conflicten en dus een grotere onveiligheid.
Nieuwe Looiersstraat en Noorderstraat ook ongewenst ivm basisschool. Daarbij gezegd zit te hoofd ingang van de onderbouw volgens mij aan de Noorderstraat (maar dat zou 5.1, 2, e moeten kunnen vertellen)
Deze beide straten zijn ongeschikt voor (veel) meer verkeer, een te smal profiel en bovendien in/uitgang school.
Amstel en Vijzelstraat/gracht zijn breder opgezet maar kennen een complexiteit bij de binnenring (resp. Sarphatistraat en Weteringschans)
Hoofdgrachten kunnen worden beschouwd als de meest geschikte (minst onwenselijke) aan danwel afrijroutes.

Daarbij moet die analyse is de beschrijving en overweging voor een bewoner en ondernemer laten zien dat we naar hun belangen kijken, ook bestuurlijk is dat gewenst om in beeld te hebben.
Niet alleen wat het netwerk kan dragen.
Bijv. een afweging of een route robuust is, is voor ons ambtenaren een ijkpunt maar een bewoner wil lezen dat wegen ongeschikt zijn voor extra verkeer omdat er een basisschool zit.
Of waarom meer verkeer door een woonstraat acceptabel is om minder verkeer door een winkelstraat te krijgen.

Anyway. Ik ga er nu voor het weekend tussenuit, maandag verder.

Grt 5.1, 2,

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: vrijdag 28 november 2025 07:15
Aan: 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>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @ 5.1, 2, e 5.1, 2, e
Onderwerp: Re: Conceptnotitie Utrechtsestraat ? verzoek om interne review vóór vrijdag

Hoi 5.1, 2,

Ik heb vannacht liggen malen over de notitie en de afweging tussen variant 1 en variant 2.
Er knaagt iets en ik denk dat ik nu scherper zie **wat eigenlijk de kern is waarover besloten moet worden**.
Ik wil dit graag met jullie delen voordat ik de hele notitie herschrijf, omdat ik dubbele schrijfrondes wil voorkomen en graag jullie instemmin il p deze lijn. Volgens mij zit hier namelijk over een weer een fundamenteel verschil tussen wat ik in de stukken lees en welke feedback ik krijg van voornamelij 5.1, 2, e

---

Wat me bezighoudt

In alle stukken gaat het nu vooral over modeluitkomsten en tellingen, maar wat er volgens mij écht toe doet is de **netwerklogica en het feitelijke routegedrag** van automobilisten. Daar zit een fundamenteel verschil tussen de varianten dat we nog onvoldoende expliciet hebben benoemd.

Ik denk dat dit het hart van de bestuurlijke keuze is.

---

1. Bij variant 1 (zuidwaarts) (uitgaande van de Frederikplein-diagonaal in tweerichtingen??)
Diagonaal zou eigenlijk ook 1 richting moeten zijn. Het wordt dat niet mogelijk naar de Achtergracht/ Falckstraat te rijden vanuit het zuiden.
En dat is precies wat je zou willen. Zie hierboven bij Reguliersgracht en Achtergracht.

Automobilisten die vanuit het noorden komen, **moeten** ergens anders omhoog de stad uit. (in?)
Hoezo? Dankzij de knip munt weten we dat al het verkeer uit het zuiden komt en via het zuiden weg moet?
Verkeer vanaf de grachten gaat de stad verlaten in zuidelijke richting via Utrechtsestraat

De meest logische routes zijn dan: (dit zijn dan de inrij routes niet de afrij routes, dankzij munt kan je niet naar het noorden afrijden)

- via **Reguliersgracht** → Herengracht / Keizersgracht
  Zie bezwaren hierboven
- via **Achtergracht** → **Amstel** noordwaarts
  Zie bezwaren hierboven.

Inrijden (naar noorden dus) zou wat mij betreft voornamelijk via de Vijzelgracht/straat moeten plaatsvinden.
Het weg profiel is daar geschikter voor (breder). Misschien het meest gewenste, maar een straat waar het denk ik het minste “pijn” doet.

Dat betekent dat de **Reguliersgracht** een relevante drager wordt van extra verkeer.
Het is een smalle gracht met beperkte capaciteit, maar de aantallen lijken beheersbaar zolang we dat goed monitoren en meenemen in de participatie. (wat heeft participatie te maken met het beheersbaar maken van fysieke verkeerseffecten?)
Daarnaast krijgt de **Achtergracht** meer verkeer rond de daar aanwezige basisschoolingang
Is omkering van de ingang Amstel bij de Sarphatistraat overwogen?? Als neven maatregel zo dat je kunt inrijden via Amstel en de Achtergracht en Reguliersgracht ontlast? (of is dat verkeerskundig geen optie 5.1, 2, e .1,)
Vanuit project Binnenring is deze mogelijkheid om in te rijden eruit gehaald, voornamelijk voor de betrouwbaarheid/ doorstroming van het OV. Dit ongedaan maken zou op veel bezwaar kunnen rekenen vanuit de vervoerders (GVB VRA) (Linksaf blokkeert de trambaan) NB alleen rechtsaf inrijden Amstel vanaf de Binnenring is geen optie omdat verkeer vanuit westen dan moet keren tussen Amstel en Weesperplein.

Variant 1 ontlast de Utrechtsestraat het sterkst en stuurt verkeer naar relatief robuustere routes (dat is een rare conclusie met de Reguliersgracht en Achtergracht), maar we moeten het risico op extra druk op de Reguliersgracht eerlijk benoemen.

---

2. Bij variant 2 (noordwaarts)

Het verkeer dat de Utrechtsestraat in wil, **kan de Reguliersgracht niet gebruiken** (door rijrichting)
Daardoor wordt het gebied vanuit het zuiden hoofdzakelijk via:

- **Achtergracht → Amstel → Vijzelgracht/Vijzelstraat → dwarsgrachten**
  (Nieuwe Looiersstraat, Falckstraat etc.)

naar binnen geleid. (hoe zo??? Je gaat dan toch vanuit het zuiden naar binnen via de Utrechtsestraat in noordwaardse richting en uit via Amstel of Vijzelgracht??? Deze begrijp ik dus telkens niet)
Volgens mij gaat het (deels) om het uitrijden en niet inrijden (Achtergracht beperkt, Nieuwe Looiersgracht en Falckstraat niet), dat gaat inderdaad via diagonaal Frederiksplein-Utrechtsestraat

Daar komt bij dat er een **indirect risico is voor de kruising Amstel?Sarphatistraat**.
Die kruising is al ingewikkeld: veel OV, fiets, voetgangers en beperkte zichtlijnen.
VMA geeft geen capaciteitsanalyse, maar wél hogere intensiteiten in deze zone.
Vanuit verkeerskundig gevoel klopt dat: dit wordt een kwetsbaar punt als we meer verkeer via die kant sturen.

Variant 2 lost de Utrechtsestraat ook op, maar verplaatst het probleem naar een deel van de stad waar het moeilijker te mitigeren is.

---

3. Ik denk dat dit de échte keuze is

En dat we dat zo moeten opschrijven:

- Variant 1 → **beheersbaar risico**: extra verkeer op de Reguliersgracht (smal, maar overzichtelijk). Veiligheidsrisico's bij de basisschool en verkeersdruk op smalle Reguliersgracht hoe ga je dat beheersen dan? Aanvoer zou voornamelijk via Vijzelgracht/straat en dwarsgrachten moeten plaatsvinden, geeft mogelijk wel (behoorlijke) omrijdbewegingen.

- Variant 2 → **systemisch risico**: extra druk op Vijzelzone + indirect kruising Amstel?Sarphati (complex, kwetsbaar, minder beheersbare ruimte). (Vijzelzone (weteringcircuit???) is een geregelde kruising dus beheersbaarder dan andere plekken) Amstel ? Sarphatistraat kan knelpunt zijn, mogelijk filevorming op Amstel vanwege beperkte uitrijdcapaciteit (en beperkt zicht)

Bestuurlijk gaat het dan niet alleen om cijfers, maar om **wat het netwerk kan dragen**, en waar we risico's het beste kunnen plaatsen.

Mijn gevoel zegt:
dit is de kern die het DB en de wethouder moeten begrijpen.

---

4. Wat ik jou wil vragen

Voordat ik de notitie helemaal herschrijf, wil ik graag jouw instemming op dit denkkader.
Als we het hierover eens zijn, kunnen we de tekst meteen goed neerzetten en voorkomen we dat we later opnieuw moeten schrijven.

Wil jij hier even naar kijken en aangeven of je je hierin kunt vinden?
En of er onderdelen zijn die je zou aanscherpen?

Dank alvast.
Groet,
5.1, 2, e

Hartelijke groet,

5.1, 2, e
Ingenieursbureau

Gemeente Amsterdam
T 5.1, 2, e
5.1, 2, e @amsterdam.nl

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: donderdag 27 november 2025 16:41
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 @ 5.1, 2, e 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: Conceptnotitie Utrechtsestraat ? verzoek om interne review vóór vrijdag

Hierbij met enkele opmerkingen van mijn kant.

Grt 5.1, 2,

Van: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: donderdag 27 november 2025 14:57
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 @ 5.1, 2, e 5.1, 2, e 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: Conceptnotitie Utrechtsestraat ? verzoek om interne review vóór vrijdag

Hoi 5.1, 2, e en anderen,

Ik heb wat opmerkingen geplaatst in het document.
Als er vragen over zijn, hoor ik het wel.

Groet,
5.1,

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: dinsdag 25 november 2025 11:23
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 @ 5.1, 2, e 5.1, 2, e .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: Conceptnotitie Utrechtsestraat ? verzoek om interne review vóór vrijdag

Beste allen,

Bij deze stuur ik jullie de conceptnotitie over de rijrichting van de Utrechtsestraat. Ik leg deze graag intern bij jullie neer voor inhoudelijke en bestuurlijke toetsing, zodat we deze gezamenlijk kunnen aanscherpen voordat de stukken richting besluitvorming gaan.

Waarom dit document nu voorligt

De notitie bundelt de belangrijkste inzichten uit:

- het Verkeersmodel Amsterdam (VMA),
- de verkeerstellingen van juni/juli 2025,
- verkeerskundige en ruimtelijke analyse,
- gedragsobservaties en bezoekersprofielen.

Het document is bewust opgebouwd als een **zorgvuldige en uitlegbare onderbouwing**, juist omdat in het eerdere traject bestuurlijke terughoudendheid ontstond. De notitie kiest daarom voor:

- transparantie over modelbeperkingen,
- duidelijke koppeling met tellingen en ruimtelijke logica,
- een genuanceerde vertaalslag naar leefbaarheid, schoolroutes en OV,
- en een rustige toon die bestuurlijk verder helpt.

Het doel is een verhaal dat **inhoudelijk stevig** én **politiek uitlegbaar** is ? zodat zowel de wethouder als het DB dit comfortabel kunnen meenemen in de lijn naar een bewonersavond en besluitvorming.

Planning richting besluitvorming

Om het vervolgproces strak te houden, hanteer ik graag de volgende lijn:

- **Uiterlijk vrijdag a.s. 12.00**

  ontvang ik jullie opmerkingen, aanvullingen of aandachtspunten.
  (Graag per mail of in het document zelf, beide is goed.)

- **Volgende week woensdag**
  willen wij de definitieve stukken uploaden,
  zodat ze tijdig kunnen worden voorgelegd aan:
  - de **wethouder**, voor toestemming om een bewonersavond te organiseren, en
  - het **Dagelijks Bestuur**, voor akkoord op de inhoudelijke lijn.

Wat ik concreet aan jullie vraag

- inhoudelijke check op verkeerskundige en ruimtelijke argumentatie;
- signalering van bestuurlijke gevoeligheden of politieke risico's;
- waar nodig: suggesties voor verduidelijking richting bewoners en stakeholders;
- en een overall oordeel: *is dit document uitlegbaar, zorgvuldig en bestuurlijk passend?*

Alle feedback is welkom ? ook kleine signalen kunnen ons straks helpen in de bestuurlijke lijn en/of het verder proces.

Dank alvast voor jullie tijd en blik.

Hartelijke groet,

5.1, 2, e
Ingenieursbureau

Gemeente Amsterdam
T 5.1, 2, e
5.1, 2, e @amsterdam.nl

De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: www.amsterdam.nl/proclaimer.