

TQ &A Pilot Knip Weesperstraat

Aanhef voor e-mails

Bedankt voor het sturen van de e-mail. Onze excuses voor het late antwoord. Momenteel ontvangen we een groot aantal e-mails, waardoor het langer duurt voordat we kunnen reageren dan u waarschijnlijk gewend bent.

Uit uw e-mail merk ik op dat u zorgen / vragen heeft over..... . In deze e-mail leg ik u uit waarom..... en nodig ik u tenslotte uit om deel te nemen aan het belevingsonderzoek. Uw ervaringen zijn namelijk belangrijk voor ons omdat zij inzicht geven in de persoonlijke beleving van bewoners, welke wij kunnen verwerken in het onderzoeksverslag. Dit onderzoeksverslag helpt de raad en college bij het maken van toekomstige beslissingen over de Weesperstraat en het verder autoluw maken van Amsterdam.

Afsluiting brief

Aanmelden belevingsonderzoek

U kunt zich [aanmelden om mee te doen aan een onderzoek](#) over hoe u de tijdelijke afsluiting ervaart. Na uw aanmelding krijgt u voor de start van de afsluiting een vragenlijst per mail toegestuurd. Ook tijdens en na afloop van de afsluiting ontvangt u een vragenformulier.

Met vriendelijke groet,
Projectteam Weesperstraat
Gemeente Amsterdam

Telefoonnummer 14020
5.1.2.e [@amsterdam.nl](mailto:5.1.2.e@amsterdam.nl)

Meer weten?

Kijk of onze webpagina → <https://www.amsterdam.nl/projecten/weesperstraat-valkenburgerstraat/>

Op dit bericht is een proclaimer van toepassing: [amsterdam.nl/proclaimer](https://www.amsterdam.nl/proclaimer)

Mail met alleen klachten of andere waarnemingen -> belevingsonderzoek

Dank voor het mailen van uw ervaringen met de pilot. Wij waarderen dat enorm.

Heel vervelend dat u de proef zo ervaart.

Wilt u dat uw ervaringen met de pilot worden meegenomen in de evaluatie dan kunt u uw tips, waarnemingen en opmerkingen meedelen via het belevingsonderzoek

(<https://www.uwmeningtelt.nu/pilotweesperstraat>).

Met de pilot knip Weesperstraat wordt onderzocht of het afsluiten van een hoofdroute door de stad zoals de Weesperstraat voor doorgaand autoverkeer mogelijk is en wat de effecten hiervan zijn op verkeer, luchtkwaliteit, veiligheid, geluid en leefbaarheid in de stad Amsterdam.

Uw ervaringen zijn namelijk belangrijk voor ons omdat zij inzicht geven in de persoonlijke beleving van bewoners, die wij kunnen verwerken in het onderzoeksverslag. Dit onderzoeksverslag helpt de raad en college bij het maken van toekomstige beslissingen over de Weesperstraat en het verder autoluw maken van Amsterdam.

Meer weten?

Kijk op onze webpagina <https://www.amsterdam.nl/projecten/weesperstraat-valkenburgerstraat/>

Wat houdt de knip Weesperstraat precies in?

Met de pilot knip Weesperstraat wordt onderzocht of het afsluiten van een hoofdroute door de stad zoals de Weesperstraat voor doorgaand autoverkeer mogelijk is en wat de effecten hiervan zijn op verkeer, luchtkwaliteit en leefbaarheid. Door de tijdelijke knip wordt het doorgaand autoverkeer minder, bestemmingsverkeer blijft wel mogelijk. Doorgaand autoverkeer zal vooral via de A10 en de S100 gaan rijden.

Waarom de Pilot?

Er is meerdere malen gesproken over een mogelijke afsluiting van de Weesperstraat. Echter is vanuit de gemeenteraad aangegeven dat dit goed onderzocht moet worden. Er zijn meerdere onderzoeken gedaan maar geen enkel praktijk onderzoek. De pilot is het praktijk onderzoek om te kijken of een afsluiting mogelijk is en wat de positieve en negatieve effecten zijn.

De Pilot Weesperstraat is maatregel 13 uit de Agenda Autoluw. Deze is op 23 januari 2020 vastgesteld.

Oorspronkelijk zou de pilot in 2021 plaatsvinden, maar deze is toen uitgesteld vanwege afwijkende verkeersaantallen als gevolg van de coronapandemie.

Er zijn een aantal moties aangenomen in de tussentijd waardoor de proef t.o.v. de oorspronkelijke opzet is veranderd, te weten:

- De duur van de pilot is 6 weken in plaats van 8 conform motie 1525.20 (d.d. 30 november 2020)
- De afsluitingen zullen opengesteld worden in de nacht tussen 23:00 en 06:00 uur conform motie 1526.20 (d.d. 30 november 2020)

Wat zijn de doelen van de pilot?

Het doel van de pilot knip Weesperstraat is:

- Het onderzoeken van de effecten van een afsluiting van de Weesperstraat voor doorgaand autoverkeer;
- Om te bepalen of een definitieve afsluiting van de Weesperstraat straks of later mogelijk en/of wenselijk is

Wanneer is de pilot geslaagd?

Als we tijdens de pilot voldoende gegevens hebben verzameld om een volledig evaluatierapport op te stellen.

Waar komen de afsluitingen precies?

We sluiten de Weesperstraat tijdelijk af van 12 juni tot en met 23 juli tussen de Nieuwe Herengracht en Nieuwe Keizersgracht. De aanvullende afsluitingen worden uitgevoerd in de Anne Frankstraat bij de Latjesbrug, de Hoogte Kadijk en de Kattenburgergracht ter hoogte van het Kattenburgerplein om sluipverkeer te voorkomen.

Wat doet u om sluipverkeer te voorkomen?

Om sluipverkeer te voorkomen, wordt niet alleen de Weesperstraat gedurende de pilot van 12 juni t/m 23 juli afgesloten voor doorgaand verkeer, maar ook 3 andere plekken, namelijk de Anne Frankstraat bij de Latjesbrug, de Hoogte Kadijk en de Kattenburgergracht ter hoogte van het Kattenburgerplein.

Waarom precies daar?

In 2018 is naar aanleiding van een motie¹ van de gemeenteraad een aantal mogelijke varianten onderzocht om gemotoriseerd verkeer op de Wibautas te verminderen. De variant waarbij de knip zo ver mogelijk richting het Mr. Visserplein wordt geplaatst, kwam hierbij als beste variant naar boven. Een knip in de Weesperstraat dichtbij het Mr. Visserplein biedt de meeste baten in ruimtelijke zin en qua verkeer, namelijk:

- Potentiële ruimtewinst en meer ruimtelijke kwaliteit dicht bij het centrum, rondom het Mr. Visserplein en de culturele instellingen daar;
- Relatief minder noodzakelijke aanvullende maatregelen/knips om sluipverkeer tegen te gaan;
- De meest gunstige luchtkwaliteit op de gehele Wibautas;
- Relatief minder omrijbewegingen en daardoor relatief minder reistijdverlies omdat de vele bestemmingen langs Weesperstraat via voorkeursroute bereikbaar blijven.

Kan ik nog overal komen?

Alle bestemmingen blijven toegankelijk, maar sommige kunnen een alternatieve en mogelijk langere route vereisen. Raadpleeg de bijgevoegde extra kaart. Houd er rekening mee dat u mogelijk extra reistijd nodig hebt gedurende deze periode van zes weken. Tijdens deze periode zullen alle wegafsluitingen worden gecommuniceerd naar verschillende navigatiediensten, zoals Google, Waze, TomTom, enzovoort. Het is verstandig om voor vertrek de meest optimale route te raadplegen.

Hoe lang duurt de pilot?

De pilot duurt 6 weken: van 12 juni t/m 23 juli 2023.

Waarom in die periode?

De pilot zou in 2021 al plaatsvinden, maar is toen uitgesteld vanwege Corona en de sluiting van de Piet Hein tunnel. Nu de Piet Hein Tunnel weer open is, is besloten de pilot voor de zomervakantie en de afsluiting van de Berlagebrug uit te voeren.

Waarom is er gekozen voor 6 weken?

Deze periode biedt kans om tijdens de pilot een zo reëel mogelijk verkeersbeeld te realiseren. Het verkeer heeft dan de tijd om zich aan te passen. Daarbij is er vanuit de gemeenteraad verzocht om de pilot niet langer dan 6 weken te laten duren.

Hoe kunnen jullie dit doen tegelijk met het werk aan de Stadhouderskade/A10 Noord/afsluiting Oostertoegang?

Hoewel we snappen dat de samenloop met andere werkzaamheden tot extra hinder kan leiden, is het ook zo dat er de komende 10 jaar altijd ergens in de stad zal worden gewerkt. Een definitieve afsluiting in de toekomst moet dus in principe ook samen kunnen gaan met andere werkzaamheden. Dat onderzoeken we tijdens deze pilot.

Overleg RWS over A10 werkzaamheden

De gemeente heeft met Rijkswaterstaat vooraf start A10 werkzaamheden overlegd over de samenloop van de A10-werkzaamheden met de pilot knip Weesperstraat.

In deze overleggen is besloten om alleen bij onveilige situaties de slagbomen van de knip open te zetten. Hier is dagelijks contact over geweest met Rijkswaterstaat.

Uit dit dagelijks contact zijn geen onveilige situaties geconstateerd die het openen van de slagbomen tijdens de werkzaamheden aan de A10 vereisten.

De kwestie Weesperstraat pilot / Afsluiting Van Woustraat vanaf Ceintuurbaan tot aan Stadhouderskade en / Afsluiting Stadhouderskade vanaf de Eerste van der Helstraat tot aan het kruispunt Stadhouderskade/Oosteinde.

De werkzaamheden aan de Stadhouderskade (kruispunt Westeinde) en de Van Woustraat (deel Ceintuurbaan tot aan Stadhouderskade) staan al langere tijd in de planning en zijn daarom ook meegenomen in het plan van aanpak van de pilot Weesperstraat dat in de gemeenteraad is besproken. In Amsterdam wordt altijd aan de stad gewerkt dus het is onvermijdelijk dat er tijdens de pilot ook werkzaamheden plaatsvinden. Er is samen met de stadsregisseur naar het beste moment gekeken. De pilot is bijvoorbeeld uitgesteld vanwege werkzaamheden aan de Piet Heintunnel. De conclusie is dat de afsluiting van de Stadhouderskade naast de pilot kan plaatsvinden. De omleiding wordt hierdoor niet beïnvloed, het kan hooguit wat drukker worden. Het doel van de pilot is ook meten wat voor effecten de afsluiting hebben en dat meten gebeurt heel breed. Van luchtkwaliteit, logistiek, geluid, verkeer, taxi's tot de beleving van bewoners. De resultaten verwachten we in november.

Hoe kunt u een dergelijke afsluiting voorstellen als dit gegarandeerd veel meer autoverkeer voor de Kattenburgerstraat oplevert? Dit zou bij een definitieve afsluiting de enige route naar de IJ-tunnel zijn (afgezien van de A10).

We verwachten inderdaad meer drukte op deze route. Dit is een ontsluitingsroute, die nodig is voor de afwikkeling van het autoverkeer van en naar de stad. Met de pilot kunnen we echter zien hoeveel drukker het wordt en of een dergelijke afsluiting op den duur leidt tot alternatieve routes en/of minder autoverkeer in totaal. Op basis van deze informatie kan de gemeenteraad beoordelen of een dergelijke afsluiting ook in definitieve vorm mogelijk en of wenselijk is.

Leidt de afsluiting niet tot meer gereden kilometers en dus tot meer uitstoot?

Dat gaan we met deze pilot onderzoeken.

Leidt de afsluiting niet tot een waterbedeffect?

Dat gaan we met deze pilot onderzoeken.

Wat voor bebording plaatsen jullie?

De omleidingsroutes worden duidelijk aangegeven met behulp van (gele) bebording. Daarnaast maken we gebruik van interactieve bebordingsinstallaties van Rijkswaterstaat op de A10 en gemeentelijke interactieve borden. Voordat deze bebording wordt geplaatst, vindt uitgebreid overleg plaats tussen verschillende instanties, waaronder de gemeentelijke verkeersleiding, GVB, politie, brandweer, Rijkswaterstaat en GHOR.

Hoe onderzoekt de gemeente de effecten van deze pilot?

Voorafgaand aan en tijdens de pilot wordt een kentekenonderzoek uitgevoerd om de verkeersstromen in kaart te brengen. Hierdoor zien we o.a. wat er gebeurt met de doorstroming en de alternatieve routes. Daarnaast monitoren en schouwen we buiten.

We meten luchtkwaliteit, geluid en leefbaarheid. Ook voeren we een belevingsonderzoek uit, waarbij we een panel van bewoners en gebruikers voorafgaand, tijdens en na de pilot vragen hoe men de pilot beleeft.

Openbaarheid van nulmeting

Het is tweemaal behandeld:

1. In de [commissievergadering van 13 april](#), agendapunt 7.
Specifiek zijn het bijlage 1 (geactualiseerd Plan van Aanpak) en bijlage 2 (o-meting kentekenonderzoek)
2. In de [raadsvergadering van 10 mei](#), agendapunt 9.
Specifiek zijn het bijlage 1 (geactualiseerd Plan van Aanpak) en bijlage 2 (o-meting kentekenonderzoek)

Door naar beneden te scrollen en op het agendapunt te klikken, vouwt dit open en zijn de bijlagen te downloaden.

Onderzoek/ meting luchtkwaliteit

In het onderzoek wordt ook aandacht besteed aan luchtkwaliteit en geluid. Op een groot aantal locaties in de stad zijn meetbuisjes geplaatst die het aantal decibel meten en de concentratie stikstofoxiden (NOx). Op die locaties meten we of er verschillen optreden tijdens de pilot Weesperstraat ten opzichte van de periode ervoor. Daarnaast kunnen we de veranderingen op gebied van luchtkwaliteit en geluid ook afleiden uit de verkeerscijfers die we meten. Dit doen we door van de verschillende soorten verkeer (auto's, taxi's, bussen, vrachtauto's, enzovoorts) de gemeten aantallen te vermenigvuldigen met de geluidsproductie en stikstofoxideproductie van die voertuigen. Daarbij houden we zo goed mogelijk rekening met de gereden snelheden, omdat we weten dat emissies NOx en geluidsproductie daarvan afhankelijk zijn.

Onderzoek verkeersdrukte

In het verkeersonderzoek kijken we naar alle straten waar we (grote) toe- en afnames in de hoeveelheid verkeer zien. Dit doen we op de grotere straten met behulp van verkeerscamera's en op de kleinere straten met behulp van TomTom data. Vervolgens onderzoeken we in hoeverre die toe- of afnames worden veroorzaakt door de knip Weesperstraat of door een andere oorzaak.

Hoe wordt leefbaarheid gemeten

- Leefbaarheid wordt op 3 manieren meegenomen in het onderzoek: 1. luchtkwaliteit, 2. geluidsoverlast en 3. beleving. Ad 1 en 2) Op een groot aantal locaties in de stad zijn meetbuisjes geplaatst die het aantal decibel meten en de concentratie stikstofoxiden (NOx). Op die locaties meten we of er verschillen optreden tijdens de pilot Weesperstraat ten opzichte van de periode ervoor. Daarnaast kunnen we de veranderingen op gebied van luchtkwaliteit en geluid ook afleiden uit de verkeerscijfers die we meten. Dit doen we door van de verschillende soorten verkeer (auto's, taxi's, bussen, vrachtauto's, enzovoorts) de gemeten aantallen te vermenigvuldigen met de geluidsproductie en stikstofoxideproductie van die voertuigen. Daarbij houden we zo goed mogelijk rekening met de gereden snelheden, omdat we weten dat emissies NOx en geluidsproductie daarvan afhankelijk zijn. We kijken bij luchtkwaliteit dus naar de effecten in heel Amsterdam, niet alleen in de straten waar nu meer of juist minder verkeer rijdt. Ad 3) de beleving wordt onderzocht middels een enquête onder de bewoners en bezoekers van de binnenstad. Op 4 peilmomenten (ervoor, tijdens en erna) wordt gevraagd aan respondenten wat ze van de situatie vinden.
- De pilot is geslaagd als we inzicht hebben gekregen in de effecten van een dergelijke afsluiting van een belangrijke weg door de stad. Die inzichten betreffen de hoeveelheid autoverkeer, de reistijd/vertraging, de hoeveelheid autokilometers, de luchtkwaliteit, de geluidsproductie en het aantal fietsers en ov-gebruikers. Daarbij kijken we zowel naar plekken waar het verbetert als plekken waar het verslechtert. En maken we bij deze effecten steeds onderscheid naar verschillende doelgroepen zoals bewoners van het

centrum, bewoners in de rest van Amsterdam, bezoekers van buiten Amsterdam, taxi's, logistiek, openbaar vervoer, fietsers, touringcars, enzovoorts. Deze inzichten gaan ons helpen om in de toekomst maatregelen te bedenken die de leefbaarheid verbeteren en tegelijkertijd de waterbedeffecten minimaliseren.

- In het rapport worden al deze inzichten op een rij gezet zonder daar waardeoordelen aan te koppelen. Het is aan de politiek om deze resultaten te wegen volgens de eigen voorkeuren van elke afzonderlijke partij. En om daar uiteindelijk conclusies uit te trekken over het vervolg. Daar moet dan vervolgens weer een meerderheid voor worden gevonden volgens de democratische principes.
- De 0-meting van september en de 1-meting van juni/juli zijn niet 1 op 1 vergelijkbaar maar naast het feit dat de hoeveelheid verkeer anders is in beide perioden (er is doorgaans ongeveer 3-5% minder verkeer in juni/juli dan in september), zijn er nog andere omstandigheden die afwijken. Zo was de Piet-Heintunnel tijdens de 0-meting 2022 dicht voor onderhoud en zijn nu tijdens de 1-meting ook de Stadhouderskade en de brug bij Centraal Station afgesloten. Helaas hebben we hiermee te maken in een stad. Er zijn nooit twee periodes te kiezen die voor 100% vergelijkbaar zijn. Voor deze externe factoren gaan we uiteraard proberen zo goed mogelijk te corrigeren, maar er zal altijd een onzekerheidsmarge overblijven. Daar zullen we in de rapportage zorgvuldig mee omgaan.

Aanmelden belevingsonderzoek

U kunt zich [aanmelden om mee te doen aan een onderzoek](#) om ons inzicht te geven in hoe u de tijdelijke afsluiting ervaart. Na uw aanmelding krijgt u voor de start van de afsluiting een vragenlijst per mail toegestuurd. Ook tijdens en na afloop van de afsluiting ontvangt u een vragenformulier.

Blijft deze knip gehandhaafd?

Nee dit is een tijdelijke pilot van 6 weken.

Waar kan ik meer informatie vinden?

www.amsterdam.nl/pilotweesperstraat

Wat gaan jullie doen met de opbrengsten van deze pilot?

De evaluatie van de pilot wordt in november aan de gemeenteraad aangeboden. Die kan op basis hiervan beslissen over de toekomst van de Weesperstraat en of er nog vervolgonderzoeken nodig zijn.

Waarom voeren jullie geen pilot knijp uit?

Er is in 2020 door de gemeenteraad besloten een pilot uit te voeren waarbij de Weesperstraat volledig is afgesloten door doorgaand verkeer. Deze pilot biedt veel informatie ook voor eventueel toekomstige afsluitingen elders in de stad. Na deze pilot, kan gekeken worden wat er aan vervolg onderzoeken nog wenselijk en nodig is.

Waarom pesten jullie de auto de stad uit?

Amsterdam wordt de komende jaren groter en drukker. De openbare ruimte steeds voller. Naar verwachting wonen er in 2030 al meer dan een miljoen inwoners in Amsterdam. Ondanks alle fietskilometers die Amsterdammers dagelijks afleggen, groeit het aantal auto's nog steeds. Als we nu niets doen hebben we straks grote problemen: een dichtslibbende openbare ruimte, slechte luchtkwaliteit, meer stress, irritaties en ongelukken.

Minder auto's is geen doel op zich. De auto is op sommige momenten voor veel mensen nog onmisbaar. Maar om de stad leefbaar te houden, moeten we onderzoeken hoe we Amsterdammers en bezoekers vaker kunnen laten kiezen voor een ander vervoermiddel dan de auto.

Mag in ontheffing?

Om het onderzoek zo zuiver mogelijk te houden, geven we deze 6 weken zo min mogelijk gebruikers een ontheffing. In principe hebben alleen nood- en hulpdiensten en een aantal gemeentelijke diensten ontheffing.

Mocht u afhankelijk zijn van de auto, raden wij aan zeker in het begin van de pilot rekening te houden met langere reistijd. Voor bewoners rondom de tijdelijke afsluitingen met een parkeervergunning, kunt u ook kijken of u uw auto tijdelijk aan de andere kant van een afsluiting kan parkeren.

Wel ontheffing voor locatie die alleen via Weesperstraat te bereiken is

Als mensen een ontheffing hebben voor een locatie die alleen via Weesperstraat te bereiken is, worden ze doorgelaten door de verkeersregelaars. Dan moeten ze die ontheffing wel bij zich hebben. Als de bestemming via een andere route bereikbaar is, zullen ze via die route moeten rijden.

Ontheffing HoHo

De Hop-on Hop-off bussen beschikken over een OV-ontheffing om bepaalde routes te rijden in de stad. Vanwege hoogtebeperkingen van onder andere de IJtunnel, vallen verschillende omrijdroutes af. Daarom rijden ze een aangepaste route via de afsluitingen op de Kattenburgergracht en de Anne Frankstraat.

Hoe kom ik de Hoogte Kadijk nog af?

De Hoogte Kadijk is te bereiken en te verlaten via Kadijksplein.

Afsluiting in Weesperstraat

Aanvullende afsluitingen ter voorkoming van sluipverkeer

Hoe zit dit met scooters?

De snorfiets en scooters volgen binnen de ring A10 zoveel mogelijk de route auto's. Bij uitzonderingen wordt met borden aangegeven waar de scooters moeten gaan rijden. Scooters mogen alleen rijden op de daarvoor bestemde wegen welke worden aangeduid met een scooter / bromfietsbord in combinatie met een fietsbord. Staan deze borden er niet dan rijden scooters op de rijbaan en zij ze verplicht om eventuele (auto) omrijdroutes te volgen. Zijn er plekken in de stad waar dat onduidelijk is, mis je een bord of vind je de situatie onveilig? Dan kunt u dat [bij ons melden](#).

Fout in brief

Bedankt voor het sturen van de e-mail. Onze excuses voor het late antwoord. Momenteel ontvangen we een groot aantal e-mails, waardoor het langer duurt voordat we kunnen reageren dan u waarschijnlijk gewend bent. Dank dat u oplettend heeft gereageerd op ons schrijven. Bij het schrijven van de brief is inderdaad een typefout gemaakt waardoor er verkeerde informatie is opgenomen in de brief. Alle slagbomen op de vier kniplocaties zijn gesloten tussen 06.00 uur en 23.00 uur.

Op deze webpagina treft u de juist informatie aan.

<https://www.amsterdam.nl/projecten/weesperstraat-valkenburgerstraat/>.

Tijdelijk verkeersbesluit

U heeft een vraag over de rechtmatigheid van ons tijdelijk verkeersbesluit.

In de Wegenverkeerswet en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) staat beschreven welke maatregelen wegbeheerders, zoals de gemeente Amsterdam, moet nemen bij het nemen van een verkeersbesluit. Over het algemeen is een verkeersbesluit met inspraak en beroep en bezwaarprocedure vereist wanneer de functie van de weg verandert of wanneer er voorschriften of verboden worden ingesteld.

Bij het afsluiten van een parkeerterrein of toegangsweg wordt bijvoorbeeld een verbod ingesteld, waardoor een verkeersbesluit noodzakelijk is.

Het BABW bevat echter enkele 'uitzonderingen' met betrekking tot tijdelijke verkeersmaatregelen, zoals deze in het geval de pilot Weesperstraat. In geval van 'dringende omstandigheden' waarvoor kortetermijnmaatregelen nodig zijn, kan het achterwege laten van een regulier verkeersbesluit gerechtvaardigd zijn. Dit betekent dat in bepaalde spoedeisende situaties waarin directe maatregelen nodig zijn, een formeel verkeersbesluit niet altijd vereist is. Voorwaarde is wel dat deze situatie niet langer aanhoudt dan 4 maanden. Aan deze voorwaarde wordt in het geval van de pilot voldaan omdat deze zes weken duurt.

Privacy kenteken onderzoek

De gemeente Amsterdam hanteert een zorgvuldige en veilige aanpak bij het verwerken van persoonsgegevens, waarbij zij handelt in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving. Hierbij worden de privacyrechten van individuen gerespecteerd en worden passende maatregelen genomen om de vertrouwelijkheid, integriteit en beschikbaarheid van de gegevens te waarborgen.

Bij het uitvoeren van kentekenonderzoek in de pilot Weesperstraat wordt privacy gewaarborgd door de gemeente Amsterdam door middel van verschillende maatregelen. Hier volgen enkele belangrijke aspecten:

1. Anonimisering: Persoonsgegevens worden geanonimiseerd, wat betekent dat ze worden omgezet naar gegevens waaruit de identiteit van individuen niet direct kan worden afgeleid. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren door het vervangen van kentekens door unieke identificatienummers.
2. Gegevensbeveiliging: Er worden strenge beveiligingsmaatregelen toegepast om ervoor te zorgen dat de verzamelde gegevens veilig worden opgeslagen en beschermd tegen ongeoorloofde toegang, verlies of diefstal. Dit omvat het implementeren van technische en organisatorische maatregelen, zoals versleuteling, toegangsbeperkingen en het regelmatig monitoren van systemen.
3. Bewaartermijn: De gemeente hanteert een beperkte bewaartermijn voor de verzamelde gegevens. Dit betekent dat de gegevens niet langer worden bewaard dan nodig is voor het specifieke doel van het kentekenonderzoek.
4. Minimale gegevensverzameling: De gemeente beperkt de gegevensverzameling tot wat strikt noodzakelijk is voor het specifieke doel van het kentekenonderzoek. In dit geval kan het gaan om het meten van verkeersstromen, het analyseren van doorstroming of het identificeren van knelpunten.

Aanvullende knip Eilandenboulevard er een verkeersbesluit nodig?

Nee, er is geen verkeersbesluit nodig, dat is pas bij maatregelen langer dan 3 maanden.

Er zijn wel tijdelijke verkeersmaatregelen nodig, daarover vindt afstemming plaats met de WWU (werkgroep werk in uitvoering) Mogelijk is er nog een WIOR-vergunning nodig, niet voor de pilot maar voor de voorbereidende werkzaamheden. Dat ligt bij het stadsdeel. Verder zijn geen formeel juridische besluiten aan de orde.

Alles is geregeld via de WIOR en daarvoor is een WIOR-vergunning afgegeven. Die is niet publiek beschikbaar. Dit wordt afgegeven aan de uitvoerder, in dit geval Heijmans.

Waarom heb ik niet kunnen participeren?

De pilot is een praktijkonderzoek als onderdeel van de Agenda Amsterdam Autoluw. Bij de Agenda Autoluw heeft participatie plaatsgevonden, daarna is in 2020 de Agenda vastgesteld in de gemeenteraad.

We gaan voor, tijdens en na de pilot in gesprek met de omgeving, maar er is geen sprake van formele inspraak. Bij een eventuele definitieve knip zal sprake zijn van een formele inspraakprocedure of andere vormen van participatie.

Vergunning Pocketpark

"Het tijdelijke pocketpark is op basis van de WIOR-vergund. Tijdens de pilot worden er, conform de in Amsterdam geldende regels, door de buurt kleinschalige bijeenkomsten in het pocketpark georganiseerd. De BIZ Knowledge Mile helpt bij de coördinatie hiervan."

Ontheffing GGD

GGD Amsterdam heeft een ontheffing.

Klacht over verkeersregelaars

-Met de auto naar werk (autoluwe stad???): Sommigen moeten van ver komen en voor 6 uur 's ochtends aanwezig zijn. Zij moeten wel met de auto komen, het OV rijdt dan nog niet.

-Parkeren deze auto op de stoep (o.a. knip Anne Frankstraat): Is niet de bedoeling, er wordt gewerkt aan een werkbare oplossing.

- Zijn meer bezig met hun mobiele telefoons dan met het verkeer: Is niet de bedoeling, kan ik meenemen de volgende keer dat ik met de coördinator spreek.

- Hebben geen zichtbare ontheffing om hun auto op de stoep te parkeren of sowieso geen parkeerbelasting te betalen.: Zelfde punt als B, dus zelfde beantwoording als B.

Verkeersregelaar Hortusbrug/ Nieuwe Herengracht naar de Plantage Parklaan/ muiderstraat

Er was tijdelijk een verkeersregelaar op de Hortusbrug aanwezig. Met Handhaving is afgesproken dat er vaker gehandhaafd wordt vandaar dat de verkeersregelaar daar niet meer staat.

Het fietspad daar is een Plusnet Fiets, om de hoeveelheden verkeer goed af te handelen, is het van belang het pad zo breed te houden. Het plaatsen van bloembakken daar, is te overwegen. Echter stimuleert dat autobestuurders om over het gras van de trambaan te rijden.

Het plaatsen van een bloembak lost het oorspronkelijke probleem niet op en zorgt dus voor andere problemen.

Bij verzoek om bebording bij Czaar Peterstraat

We hebben het bebordingsplan bekeken en waar nodig geüpdatet voor extra duidelijkheid. Er staat inmiddels ook bij de Oosterkerk een bord met de strekking "hier omkeren". Het bord plaatsen bij het kruispunt Czaar Peterstraat heeft geen zin: men kan daar niet keren. Bovendien willen we voorkomen dat men dan plots gaat keren, we willen dat men dat doet bij de Oosterkerk.

Verder:

- De Czaar Peterstraat is éénrichtingsverkeer richting Piet Heinkade. Een bord daar heeft dus geen nut.
- Vanuit de Sarphatistraat wordt al aangegeven via de S100 te rijden richting Scheepvaartmuseum.
- Op de Zeeburgerdijk wordt al aangegeven via de S100 te rijden richting Scheepvaartmuseum.

Cruquiuskade inderdaad niet, maar die komen al van de omleidingsroute via de S100 af

Verder staat er een bord vanaf de Cruquiuskade. Het bord staat daar omdat als een automobilist over de Cruquiuskade komt dan kom hij/zij of van een van de woningen daar of vanaf de S100. Als de automobilist van de S100 komt dan weet hij/zij ook van de omleiding. De automobilist is al een paar borden tegengekomen die de afsluiting aangeven.

Ik heb me aangemeld bij belevingsonderzoek maar heb geen vragenlijst ontvangen

Er is op 7 juni en op 27 juni een vragenlijst verzonden. In de laatste week van de pilot zal nog een keer een vragenlijst worden verzonden en de week na de pilot.