

# **1 Binnengekomen vragen raadscommissie**

## 2 Vragen wps

5.1.2,e

Is kentekenonderzoek Weesper openbaar?

- Kentekenonderzoek is openbaar. De brondata is niet openbaar uit privacyoverwegingen. Gegevens zijn herleidbaar tot individuen. Zie eerdere casus:

In het kader van een eerdere dreiging van een WOB-verzoek bij de verkeersmaatregelen omgeving muntplein hebben 5.1.2,e 5.1.2,e en ik 5.1.2,e gesproken met 5.1.2,e

De twee genoemde documenten "Resultaten kentekenonderzoek Stadshart d.d.17 november 2015 en de brief "Stadshart Ius kostenonderzoek" zijn reeds openbaar. Er zijn geen onderliggende rapportages bij beide documenten. De brondata die gebruikt is voor deze onderzoeken bevat ALLE individuele ritten door het onderzoekgebied (binnenstad en Vijzelgracht/Rozengracht/Amstel) gedurende een onderzoeksperiode van meer dan 2 weken. De kentekens zijn, conform afspraken met de CPA gepseudonimiseerd (niet herleidbaar tot een kenteken), maar nog steeds als individuele voertuigen herkenbaar. Ook bevat deze dataset informatie over verblijfslocatie, verblijfsduur, parkeerrechten, voertuigkenmerken en nog veel meer. Combineren van deze gegevens met waarnemingen buiten of andere beschikbare datasets kan daarmee kennis opleveren die inbreuk pleegt op de persoonlijke levenssfeer. Zo is iemand die elke ochtend om half 10, met een vergunning, met een personenauto van huis vertrekt vrij makkelijk terug te vinden in de dataset waardoor alle bewegingen van het voertuig gedurende 2 weken zijn te herleiden. Ook zou de bezettingsgraad van alle parkeergarages (en daarmee concurrentiegevoelige informatie) in het gebied op basis van een combinatie van deze dataset en andere data herleidbaar kunnen zijn. Geaggregeerde datasets zouden specifiek voor dit verzoek gemaakt moeten worden en berusten dus niet bij de gemeente. Op basis hiervan zijn wij eerder samen met 5.1.2,e tot de conclusie gekomen dat deze data niet geleverd zou hoeven worden. Omdat het verzoek uiteindelijk niet heeft plaatsgevonden is dit toentertijd niet verder op papier gezet. Hierbij dus mijn beste poging (zonder kennis van de wet) om de toelichting iets uit te diepen.

*D66:*

5.1.2,e kan jij achterhalen of er tijdens de 'knijp' die er was tijdens Namenmonument bouw ook actief gegevens zijn verzameld om de situatie te meten? Want anders is de doorkijk 'we zullen ook nog knijp pilot voor gaan stellen als u daar behoefte aan heeft' misschien minder krachtig...

- Er is onderzoek gedaan, zie hieronder.

*Onderzoek knijp ten tijde van versmalling:*

- Op basis van de Tomtom data zijn er geen aanwijzingen dat er significante netwerkeffecten zijn als gevolg van zowel de versmalling in noordelijke richting als de verlenging van de versmalling in zuidelijke richting. Kortom geen indicatie dat de beide versmallingen hebben geleid tot significant lagere intensiteiten op de Weesperstraat en ook geen indicatie dat er sprake is van sluipverkeer om de wegen om de Weesperstraat heen.
- Er is geen indicatie dat de versmalling in noordelijke richting heeft geleid (extra) terugslag/blokkades van de kruising Weesperplein/Sarphatistraat. In zuidelijke richting zien

we dat de verlenging van de versmallingen wel leidt tot congestie die in beperkte mate terugslaat tot het Meester Visserplein.

- De versmalling heeft er wel toe geleid dat er gemiddeld 30-40% meer auto's in de Weesperstraat aanwezig waren. Dat komt door een combinatie van lagere snelheden (congestie) bij min of meer dezelfde intensiteiten. Dit heeft uiteraard consequenties voor uitstoot, geluid en beeldkwaliteit van de straat.
- In noordelijke richting is de bottleneck ter hoogte van de versmalling. In zuidelijke richting lijkt de bottleneck de VRI ter hoogte van de Kerkstraat waar de verlenging van de versmalling gezorgd heeft voor 1 opstelstrook in plaats van 2 opstelstroken (en dus minder afrijdcapaciteit). De toegenomen dichtheid concentreert zich ter hoogte en voorafgaand aan deze bottlenecks.
- In de onderstaande kaartjes is het verschil te zien in de 'autodichtheid' (aantal voertuigen gemiddeld aanwezig per km weg) tussen periode zonder en met tijdelijke versmalling (rood is hogere dichtheid bij tijdelijke versmalling) voor respectievelijk avondspits/ochtendspits/overdag.
- NB. Onze indruk is dat beide periodes nog relatief rustig waren. Goed om te realiseren dat bij een hogere intensiteit de toename in dichtheid (en dus omgevingseffecten) nog groter was geweest. Het is mogelijk dat er bij hogere intensiteiten wel netwerkeffecten zouden kunnen ontstaan.



1v.l.n.r.: avondspits, ochtendspits, overdag

Onderzoek knijp o.b.v. vissim:

### 3 VVD

1. De gemeente stelt dat door de cameraopstelling ritten van voertuigen door de stad kunnen worden gevolgd, waarbij inzicht wordt verkregen in de routekeuze. Ook kunnen op grote lijnen herkomsten en bestemmingen worden bepaald. Geldt dit ook daadwerkelijk voor taxi's en stadslogistiek?

Ja, ook taxi's en stadslogistiek worden onderscheiden. Dit onderscheid is een belangrijke reden om dit onderzoek met kentekencamera's uit te voeren. De kentekens geven informatie over het voertuigtype en of een auto een taxi is of een gewone auto.

2. De berekening van extra reistijd is gedaan met het Verkeersmodel Amsterdam. Dit model kent geen taxi, stadslogistiek of openbaar vervoer. Hoe is de berekening voor deze vervoersvormen gemaakt? Komt deze data binnenkort beschikbaar om te valideren door het bedrijfsleven?

Vanuit privacyoverwegingen kunnen de brondata niet beschikbaar worden gesteld om te valideren door het bedrijfsleven. De brondata die gebruikt zijn voor het onderzoek bevatten alle individuele ritten door het onderzoeksgebied. De kentekens zijn, conform afspraken met de Commissie Persoonsgegevens Amsterdam, gepseudonimiseerd (niet meer herleidbaar tot een kenteken), individuele voertuigen zijn echter nog steeds herkenbaar. Ook bevat de dataset informatie over onder andere verblijfslocatie, verblijfsduur, parkeerrechten, voertuigkenmerken.

3. Wat Voor planning van ondernemers en taxi is niet de gemiddelde reistijd belangrijk, maar de spreiding: 95% ritten wordt tot 7 minuten langer.

Geen vraag

4. Wat is het advies van de stadsregisseur gezien ook de overige afsluitingen in de omgeving?

In overleg met Stadsregie is gekozen voor dit tijdsslot. Er zijn weliswaar werkzaamheden in de omgeving, de verwachting is dat die niet van significante invloed zullen zijn op het kentekenonderzoek. Voor het autoverkeer blijven voldoende alternatieve routes beschikbaar.

5. Wat wil het college bereiken met de knip in de Weesperstraat? Concrete SMART doelen ontbreken, hierdoor is monitoring lastig.

Het doel van de pilot Weesperstraat is tweeledig. Enerzijds onderzoeken we in de praktijk de positieve en negatieve effecten van een afsluiting van deze doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer. Anderzijds onderzoeken we of het mogelijk is de Weesperstraat in de toekomst definitief af te sluiten voor verkeer en of dit past binnen de ambities van een autoluwe stad.

6. De samenhang met andere mobiliteitsplannen ontbreekt. Kan er aangegeven worden wanneer de uitvoeringsagenda taxibeleid en stadslogistiek volgt?

Dit antwoord volgt

7. Wat wordt er bedoeld met de opmerking: "De Weesperstraat is een zwaar verkeerroute. Gedurende de nacht (tussen 23:00 en 06:00) blijft zwaar verkeer mogelijk", aangezien Amsterdam geen mogelijkheden voor nachtleveringen of dagrandleveringen kent.

De Weesperstraat valt binnen de zone zwaar verkeer. Zwaar verkeer moet dus een ontheffing aanvragen om over de Weesperstraat te moeten rijden. Gedurende de pilot kunnen geen ontheffingen aangevraagd worden voor deze route. Mocht er echt geen andere route voor een levering beschikbaar zijn, dan is maatwerk nodig. Hiervoor hebben we het monitorings-, bijsturings- en escalatieplan opgesteld en dit staat in paragraaf 6.2 van het plan van aanpak.

8. De urgentie van de pilot wordt uitgelegd, maar niet met feiten onderbouwd. Wat zijn de problemen die om een directie oplossing vragen en wat is het belang van de gemeente? Zijn de ervaringen van eerdere (langdurige) afsluitingen op het hoofdwegennet in Amsterdam (Piet Hein Tunnel, Kattenburgerstraat, de Clerqstraat) in kaart gebracht en meegenomen in de plannen?

De leefbaarheid en veiligheid op de Weesperstraat is al jaren in het geding. Van de ochtend tot en met de avondspits rijden ruim 1.500 auto's per uur, ruim 27.000 auto's per dag, over deze straat. Dit zorgt voor onveiligheid, luchtvervuiling en geluidsoverlast.

Het verkeer in Amsterdam wordt continu gemonitord, zeker bij afsluitingen waarvan verwacht wordt dat ze effect hebben op de rest van het netwerk. Een kentekenonderzoek kost veel tijd en geld en wordt daarom niet bij alle afsluitingen door werkzaamheden uitgevoerd.

9. In 2022 adviseerde het bestuur van Stadsdeel Centrum om de Weesperstraat niet af te sluiten, onder andere na overleg met diverse bewonersorganisaties en ondernemers. Waarom gaat het college tegen dit advies in? Wat zijn de overwegingen?

Het advies uit 2022 was van de stadsdeelcommissie Centrum. De reactie op het advies is bij de stukken gevoegd en hier te vinden: <https://amsterdam.raadsinformatie.nl/vergadering/1099084>

10. Bij het plan van aanpak lijken Amsterdamse kennispartners bij mobiliteitsprojecten (CWI, AMS, UVA, VU, HvA) niet betrokken. Waarom niet?

Het plan van aanpak is in 2020 opgesteld en nu geactualiseerd. Voor opstelling van het plan van aanpak heeft destijds brede consultatie plaatsgevonden bij verschillende stakeholders. Zo ook bij de stuurgroep Knowledge Mile, waar diverse kennispartners deel van uitmaken.

Alvast bedankt!

--

5.1,2,e

5.1,2,e VVD Amsterdam

Amstel 1, 1B.07

1011 PN Amsterdam

Mob: 5.1,2,e

5.1,2,e [@vvdamsterdam.nl](mailto:5.1,2,e@vvdamsterdam.nl)

[www.vvdamsterdam.nl](http://www.vvdamsterdam.nl)

## 4 Technische vragen fractie DENK pilot Weesperstraat

De gemeente zegt op basis van de o-meting en het VMA (verkeersmodel Amsterdam) dat de verwachte extra reistijd bij uitvoering van de pilot Weesperstraat gemiddeld 5 minuten is. De data zijn verzameld in september 2022. De volgende vragen zijn in de plannen echter niet beantwoord:

Vraag 1: De gemeente stelt dat door de cameraopstelling ritten van voertuigen door de stad kunnen worden gevolgd, waarbij inzicht wordt verkregen in de routekeuze. Ook kunnen op grote lijnen herkomsten en bestemmingen worden bepaald.

1.1 Is dit ook voor toepassing voor taxi's en stadslogistiek?

Ja, ook taxi's en stadslogistiek worden onderscheiden. Dit onderscheid is een belangrijke reden om dit onderzoek met kentekencamera's uit te voeren. De kentekens geven informatie over het voertuigtype en of een auto een taxi is of een gewone auto.

1.2 Zal deze data beschikbaar zijn om te valideren door het bedrijfsleven? Wanneer?

Vanuit privacyoverwegingen kunnen de brondata niet beschikbaar worden gesteld om te valideren door het bedrijfsleven. De brondata die gebruikt zijn voor het onderzoek bevatten alle individuele ritten door het onderzoeksgebied. De kentekens zijn, conform afspraken met de Commissie Persoonsgegevens Amsterdam, gepseudonimiseerd (niet meer herleidbaar tot een kenteken), individuele voertuigen zijn echter nog steeds herkenbaar. Ook bevat de dataset informatie over onder andere verblijfslocatie, verblijfsduur, parkeerrechten, voertuigkenmerken.

1.3 In hoeverre is het bedrijfsleven de Amsterdamse kennisinstellingen bij de analyse betrokken?

Het bedrijfsleven en de Amsterdamse kennisinstellingen zijn niet bij de analyse betrokken.

Vraag 2: De berekening van extra reistijd is gedaan met het Verkeersmodel Amsterdam.

2.1. Klopt het dat dit model geen taxi, stadslogistiek of openbaar vervoer kent? Hoe zijn de berekeningen dan gemaakt?

Nee, dat klopt niet. Het verkeersmodel onderscheidt personenauto's, vrachtverkeer, openbaar vervoer en fiets. Taxi's worden niet apart onderscheiden in het verkeersmodel. Momenteel wordt wel een speciale taxi-module ontwikkeld. Deze is naar verwachting volgend jaar operationeel. De berekening van de verwachte extra reistijd is overigens niet met het verkeersmodel gedaan maar met de data uit de kentekencamera's. Zie voor een nadere toelichting pagina 21 van de rapportage van de o-meting.

2.2 Zal deze data beschikbaar zijn om te valideren door het bedrijfsleven? Wanneer?

Nee, zie het antwoord bij 1.2

2.3 In hoeverre is het bedrijfsleven de Amsterdamse kennisinstellingen bij de analyse betrokken?

Het bedrijfsleven en de Amsterdamse kennisinstellingen zijn niet bij de analyse betrokken.

Vraag 3: Voor planning van ondernemers en taxi is de spreiding belangrijk: 95% ritten wordt tot 7 minuten langer.

3.1 Wat is het advies van de Stadsregisseur mede gezien de overige afsluitingen in de omgeving? Ik mis de Concrete SMART doelen. Waar monitoren we op? Wat zijn de doelen?

3.1.1. Wat is het advies van de Stadsregisseur.

In overleg met Stadsregie is gekozen voor dit tijdsslot. Er zijn weliswaar werkzaamheden in de omgeving, de verwachting is dat die niet van significante invloed zullen zijn op het kentekenonderzoek. Voor het autoverkeer blijven voldoende alternatieve routes beschikbaar.

3.1.2. Waar monitoren we op?

Tijdens de pilot monitoren we reistijden, intensiteiten en routes van het autoverkeer op een groot aantal trajecten in de stad. Daarnaast monitoren en berekenen we de effecten op luchtkwaliteit en geluid én doen we onderzoek naar de beleving, verkeersveiligheid en de rijtijden van het OV. Het totaaloverzicht is te vinden in hoofdstuk 5 van het plan van aanpak

3.1.3. Wat zijn de doelen?

Het doel van de pilot Weesperstraat is tweeledig. Enerzijds onderzoeken we in de praktijk de positieve en negatieve effecten van een afsluiting van deze doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer. Anderzijds onderzoeken we of het mogelijk is de Weesperstraat in de toekomst definitief af te sluiten voor verkeer en of dit past binnen de ambities van een autoluwe stad.

3.2 De samenhang met andere mobiliteitssplannen ontbreekt. In hoeverre is de samenhang met uitvoeringsagenda taxibeleid en stadslogistiek?

Sinds de voorbereidingen voor de pilot Weesperstraat in 2020 gestart zijn, stemmen we af met andere mobiliteitsprogramma's. Bij de uitvoering houden we rekening met het bestaande beleid. Daarom blijft de stad tijdens de pilot bereikbaar voor iedereen, ook voor taxi's en logistiek. Daarnaast richten we voor de touringcarbranche een keerlus in voor de knip en wordt de pilot voor de taxibranche geopend in de nacht.

Daarbij is de pilot tijdelijk. Mocht naar aanleiding van de pilot besloten worden bepaalde maatregelen definitief te maken, dan zullen afwegingen gemaakt moeten worden tussen de verschillende mobiliteitsambities.

Vraag 4: "De Weesperstraat is een zwaar verkeerroute. Gedurende de nacht (tussen 23:00 en 06:00) blijft zwaar verkeer mogelijk". Maar, Amsterdam kent geen mogelijkheden voor nachtleveringen of dagrandleveringen. Is hier rekening mee gehouden?

De Weesperstraat valt binnen de zone zwaar verkeer. Zwaar verkeer moet dus een ontheffing aanvragen om over de Weesperstraat te moeten rijden. Gedurende de pilot kunnen geen ontheffingen aangevraagd worden voor deze route. Mocht er echt geen andere route voor een levering beschikbaar zijn, dan is maatwerk nodig. Hiervoor hebben we het monitorings-, bijsturings- en escalatieplan opgesteld en dit staat in paragraaf 6.2 van het plan van aanpak.

Vraag 5: De urgentie van de pilot wordt uitgelegd, maar niet met feiten onderbouwd. Wat zijn de problemen vandaag die om directe oplossing vragen?

De leefbaarheid en veiligheid op de Weesperstraat is al jaren in het geding. Van de ochtend tot en met de avondspits rijden ruim 1.500 auto's per uur, ruim 27.000 auto's per dag, over deze straat. Dit zorgt voor onveiligheid, luchtvervuiling en geluidsoverlast.

Vraag 6: In hoeverre zijn de ervaringen van eerdere (langdurige) afsluitingen op het hoofdwegennet in Amsterdam in kaart gebracht? Denk aan Piet Hein Tunnel, de Clercqstraat en Kattenburgerstraat.

Het verkeer in Amsterdam wordt continu gemonitord, zeker bij afsluitingen waarvan verwacht wordt dat ze effect hebben op de rest van het netwerk. Een kentekenonderzoek kost veel tijd en geld en wordt daarom niet bij alle afsluitingen door werkzaamheden uitgevoerd.

Vraag 7: Wat is de reden dat er niet is gekozen om eerst experts te laten modelleren met een 'digital twin'?

In 2018 is reeds een uitgebreide studie gedaan op basis van het verkeersmodel Amsterdam, een door experts opgesteld digitaal model dat continu doorontwikkeld wordt. Naar aanleiding daarvan heeft de raad gevraagd om een pilot in de Weesperstraat.