



Gemeente
Amsterdam

Plan van Aanpak Pilot knip Weesperstraat



Maatregel 13 Agenda
Amsterdam Autoluw

Originele versie vastgesteld door het college van B en W op 6 oktober 2020

Geactualiseerde versie vastgesteld door het college van B en W op 21 maart 2023

| | | | |
|--|-----------|--|-----------|
| Hoofdstuk 1 | | Hoofdstuk 4 | |
| Inleiding | 3 | Omgevingsmanagement en communicatie | 17 |
| 1.1 Doel pilot knip Weesperstraat | 4 | 4.1 Omgevingsmanagement | 18 |
| 1.2 Uitgangspunten en randvoorwaarden | 4 | 4.2 Communicatiestrategie en -aanpak | 18 |
| 1.3 Scope | 4 | 4.3 Aandachtspunten in beeld | 20 |
| 1.4 Corona | 5 | 4.4 Initiatieven tijdens de pilot | 20 |
| 1.5 Leeswijzer | 6 | 4.5 Omgevingsprojecten (en andere raakvlakken) | 20 |
| | | | |
| Hoofdstuk 2 | | Hoofdstuk 5 | |
| Locatie tijdelijke knip Weesperstraat | 7 | Monitoring en Evaluatie | 22 |
| 2.1 Knip Weesperstraat | 8 | 5.1 Monitoring | 23 |
| 2.2 Aanvullende knip Anne Frankstraat | 9 | 5.2 Evaluatie | 25 |
| 2.3 Aanvullende knip Hoogte Kadijk | 10 | | |
| 2.4 Aanvullende knip Kattenburgergracht | 10 | | |
| 2.5 Afgevallen varianten | 10 | | |
| | | | |
| Hoofdstuk 3 | | Hoofdstuk 6 | |
| Verkeerskundige aanpak | 12 | Planning, organisatie, risico's en kosten | 26 |
| 3.1 Uitgangspunten verkeer | 13 | 6.1 Planning | 27 |
| 3.2 Verkeersontwerp | 14 | 6.2 Organisatie en risico's | 27 |
| 3.3 Verkeersmanagement | 15 | 6.3 Kosten | 28 |
| 3.4 Verwachte effecten op verkeer | 16 | | |

Inleiding

Op 23 januari 2020 heeft de gemeenteraad de Agenda Amsterdam Autoluw vastgesteld. Doel van de agenda is een leefbare en toegankelijke stad, waarbij meer ruimte wordt gecreëerd voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen, voorzieningen en verblijven in de stad. Hiervoor zijn in de Agenda 27 voorstellen voor maatregelen opgenomen, waaronder maatregel 13, pilot Weesperstraat. Dit plan van aanpak beschrijft hoe en wanneer de pilot Weesperstraat wordt uitgevoerd.

1.1 Waarom een geactualiseerd plan van aanpak?

Gezien de ontwikkelingen sinds de vaststelling van het originele plan van aanpak voor de pilot Weesperstraat is een actualisatie van het plan van aanpak noodzakelijk. Hoewel de kern van de pilot Weesperstraat in al die jaren niet veranderd is, zijn een aantal zaken die van invloed zijn op de uitvoering dat wel. Grofweg gaat het over de volgende aanpassingen:

- De planning: de pilot Weesperstraat vindt plaats van 12 juni tot 23 juli.
- De uitvoering:
 - De pilot Weesperstraat duurt 6 in plaats van 8 weken conform motie 1525.20
 - De knip en aanvullende knips worden opengesteld in de nacht (tussen 23:00 en 06:00) conform motie 1526.20
 - De 0-meting van het kentekenonderzoek van de pilot Weesperstraat is afgerond voordat de 1-meting start (motie 17.22 en 34.22).
- De Verkenning Oostelijke Binnenstad (motie 55.20) is reeds afgerond, vastgesteld en [hier](#) te vinden, deze wordt niet meer aangekondigd in dit plan van aanpak. De Verkenning Oostelijke Binnenstad geeft een impressie van de ruimtelijke kansen die gerealiseerd kunnen worden wanneer het gemotoriseerd verkeer op de Weesperstraat en Valkenburgerstraat afneemt.

1.2 Doel pilot Weesperstraat

Het doel van de pilot Weesperstraat is tweeledig:

- Het in de praktijk onderzoeken van de positieve en negatieve effecten van een afsluiting van een doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer;
- Om te kunnen bepalen of een definitieve afsluiting van de Weesperstraat *straks* of *later* mogelijk is en past binnen de ambities van een autoluwe stad.

In de stad wordt al langer nagedacht over manieren om het (doorgaande) gemotoriseerd verkeer op de Wibautas (Valkenburgerstraat – Weesperstraat – Wibautstraat) te verminderen. In 2018 zijn hiervoor verschillende varianten onderzocht. Minder gemotoriseerd verkeer op deze corridor is zeer gewenst vanwege:

- Verbetering van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in dit gebied;
- Verbetering van de luchtkwaliteit;
- Meer ruimte en doorstroming voor fietsers, vooral op het Mr. Visserplein en de binnenring, en een betere doorstroming van het OV;
- Meer verblijfsruimte en comfortabele voetgangersroutes;
- Verbetering van de verkeersveiligheid;
- Een andere mobiliteitsmix met minder nadruk op gemotoriseerd verkeer, die beter past bij de omgeving, namelijk een hoogstedelijk gebied, onderdeel van de binnenstad van Amsterdam.

1.3 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Belangrijk bij de aanpak van de pilot Weesperstraat:

- Een gedegen voorbereiding met een verkeerskundig plan, een knelpuntenanalyse vooraf, maatwerk per kniplocatie en een draaiboek voor eventuele calamiteiten;

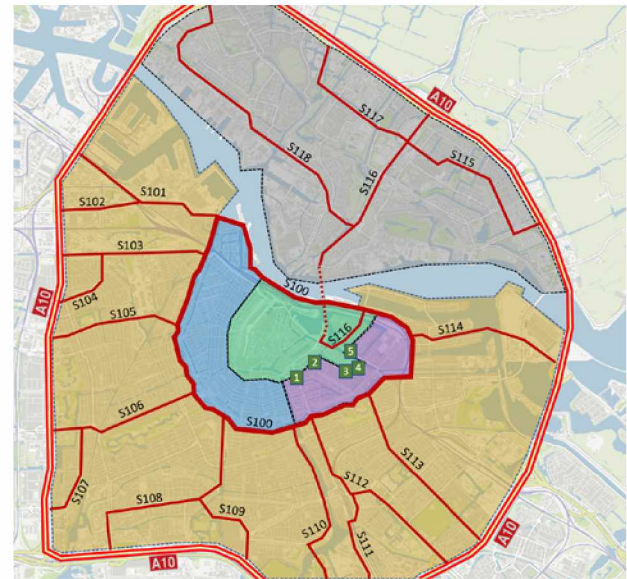
- Zorgvuldig omgevingsmanagement (conform motie 55.20), waarbij vooraf met alle relevante stakeholders is gesproken dan wel dat stakeholders op andere manieren zijn geïnformeerd;
- Een uitgebreid communicatietraject (conform motie 55.20) dat zowel lokaal, regionaal als nationaal gericht is en waarbij gebruik wordt gemaakt van verschillende online en offline communicatiemiddelen voorafgaand aan, tijdens en na de pilot.
- Doel van de communicatie is gebruikers te informeren over het doel, de inhoud en de aangepaste routes tijdens de pilot;
- Invoering gedurende een periode van zes weken, waarbij de eerste vier weken gelden als gewenningsfase en in de weken daarna de verkeerseffecten kunnen worden gemeten;
- Openstelling van de knip én aanvullende knips in de nacht (tussen 23:00 en 06:00 uur);
- Doorgang (24/7) voor nood- en hulpdiensten en zo min mogelijk hinder voor het OV;
- Effectieve monitoring, zowel de positieve effecten van de knip op leefbaarheid, veiligheid, verblijfskwaliteit en milieu, als op de verplaatsingen en de effecten daarvan. Dit laatste met een kentekenonderzoek voor en tijdens de pilot;
- Na de pilot wordt de oude situatie weer teruggebracht.

1.4 Scope

Invloedsgebied

De pilot Weesperstraat heeft niet alleen gevolgen voor de direct aan de Wibautas gelegen woningen en bedrijven en andere instellingen, maar ook op de mobiliteit van bewoners, bedrijven en bezoekers uit nagenoeg de hele stad. In figuur 1 is met kleuren aangegeven welke gebieden hierbij zijn te onderscheiden. De groene nummers geven de locaties van de knips aan.

- Gele gebied: vanuit gele gebied naar de binnenstad en vice versa kunnen routes veranderen afhankelijk van welk deel van de binnenstad; route via S100 of A10;
- Grijs gebied (Noord): binnenstad bereikbaar via IJ-tunnel, naar andere delen binnenstad via S100 of A10;
- Blauwe gebied: verkeerssituatie wijzigt niet, doorgaand gemotoriseerd verkeer is hier al teruggedrongen door maatregelen Munt en nieuwe hoofdroutes;
- Groene gebied: bereikbaar via Valkenburgerstraat (via IJ-tunnel of S100), uitrijden via Valkenburgerstraat of Amstel-Rokin-Damrak naar S100. Geen doorgaand gemotoriseerd verkeer;
- Paarse gebied: bereikbaar via S100 en meerdere 'inprickers' waaronder de Weesperstraat, maar geen doorgaand gemotoriseerd verkeer.



Overzicht van het invloedsgebied van de pilot.

Werkzaamheden

De scope van het project is het uitvoeren van de pilot Weesperstraat met tijdelijke verkeersmaatregelen, het doen van monitoringsonderzoek, het herstellen van de oude verkeerssituatie na afloop van de pilot, het opstellen van een evaluatierapport. N.B. Het project betreft *niet* het herinrichten van straten of het doorvoeren van definitieve verkeersmaatregelen.

1.5 Leeswijzer

Het voorliggende plan van aanpak is opgedeeld in zes hoofdstukken.

- In hoofdstuk 1 staat de basis van de pilot Weesperstraat omschreven, zoals het doel, de uitgangspunten, de randvoorwaarden en de scope.
- In hoofdstuk 2 vindt u een toelichting op de locatie van de knip (en aanvullende knips) alsmede de knip-varianten die zijn afgefallen.
- Hoofdstuk 3 bevat de verkeerskundige aanpak die aan de basis staat van de pilot, inclusief de uitgangspunten verkeer, verkeersontwerp, verkeersmanagement en verwachte effecten.
- In hoofdstuk 4 wordt toegelicht hoe het omgevingsmanagement en communicatie voor, tijdens en na de pilot worden georganiseerd. Hierbij is aandacht voor de strategie, aanpak, aandachtspunten, initiatieven tijdens de pilot en een overzicht van de raakvlakprojecten.
- In hoofdstuk 5 staat beschreven op welke manier de monitoring en evaluatie van de pilot is opgezet.
- Ten slotte wordt in hoofdstuk 6 nader ingegaan op de planning, organisatie, risico's en kosten van de pilot Weesperstraat.
- In de bijlage zijn twee kaarten opgenomen met daarin de kniplocaties.



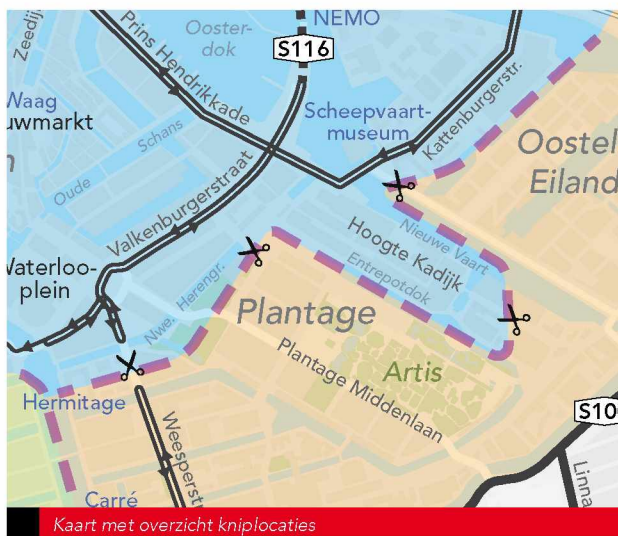
Locatie

tijdelijke knip

Weesperstraat

Een knip op de Weesperstraat kan op meerdere plekken in de straat worden doorgevoerd. 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.



Kaart met overzicht kniplocaties

Met drie aanvullende knips tegen sluipverkeer, aansluitend bij de bestaande knips op Amstel en Plantage Middenlaan, wordt het (doorgaande) gemotoriseerd verkeer naar S100 en A10 geleid terwijl alle bestemmingen langs de route bereikbaar blijven. Het Mr. Visserplein wordt hierdoor rustiger en beter te reguleren en de Weesperstraat wordt een 'inprikkert' vergelijkbaar met de Vijzelstraat sinds de afsluiting van de Munt. In bijgaande kaart is dit weergegeven.

Concreet betekent dit een tijdelijke afsluiting van de Weesperstraat tussen Nieuwe Herengracht en Nieuwe Keizersgracht, met daarnaast tijdelijke knips in de Anne Frankstraat bij de Latjesbrug, de Hoogte Kadijk en de Kattenburgergracht ter hoogte van het Kattenburgerplein.

In de volgende paragrafen worden de voorgestelde knips nader toegelicht. Conform motie 1526.20 zullen alle voorgestelde knips opengesteld worden in de nacht (tussen 23:00 en 06:00 uur). Daarna is weergegeven welke andere varianten zijn bekeken en afgevalen.

2.1 Knip Weesperstraat

Voorgesteld wordt een tijdelijke knip door te voeren op de Weesperstraat tussen de Nieuwe Keizersgracht en de Nieuwe Herengracht. Dit is een knip in een Plusnet corridor met veel doorgaand verkeer. De Weesperstraat is een belangrijke route van en naar de IJ-tunnel en een van de twee routes binnen de S100 naar de oostelijke binnenstad (Amstel – Rokin – Damrak). De Weesperstraat huisvest veel kantoren, (onderwijs) instellingen en horeca, maar ook woonblokken. In de omliggende straten staan vooral woningen en is een aantal grote culturele instellingen zoals Carré en de Hermitage gevestigd. De straat kent een 50 km/uur regime en een 'groene golf' voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. De oversteekbaarheid van de straat voor fietsers en voetgangers en

¹ Motie 65.18 van het lid Ernsting inzake het beleidskader Verkeersnetten (een bloeiende Weesperstraat).



Locatie tijdelijke knip Weesperstraat, gezien vanaf de zuidkant

bestemmingsverkeer uit de zijstraten is hieraan ondergeschikt. Door het vele gemotoriseerd verkeer staat de leefbaarheid van de straat onder druk.

Door een knip in de Weesperstraat tussen Nieuwe Keizersgracht en Nieuwe Herengracht wordt doorgaand gemotoriseerd verkeer onmogelijk gemaakt maar blijven alle bestemmingen langs de as bereikbaar, zij het soms met een andere route en/of een langere reistijd. De afsluiting zal plaatsvinden met een combinatie van betonnen bloem- of groenbakken, andere soorten afzettingen en slagbomen om nood- en hulpdiensten en indien nodig het openbaar vervoer 24/7 doorgang te verlenen. Aan beide zijden van de knip komt een keermogelijkheid, zoals te zien in bovenstaand kaartje, hierdoor wordt voorkomen dat verkeer onnodig door zijstraten gaat rijden. Voor touringcars is alleen keermogelijkheid aan de noordkant voorzien vanwege de touringcar-halte bij het Joods Historisch Museum. Fietsers en voetgangers kunnen er altijd door. Tijdens de pilot geldt een 30 km/uur regime in de Weesperstraat.

2.2 Aanvullende knip Anne Frankstraat

De Anne Frankstraat is de straat tussen de Valkenburgstraat en de Plantage Parklaan. De straat verbindt de Plantagebuurt met het centrum en is Plusnet fiets. De knip wordt ten zuiden van de Latjesbrug geplaatst zodat ook hier alle bestemmingen bereikbaar blijven, zij het soms met een andere route. Een paar

parkeerplekken moeten hiervoor waarschijnlijk tijdelijk worden opgeheven.

De route van nachtbus N87 van Centraal Station naar station Bijlmer/Arena maakt gebruik van de Anne Frankstraat. Aan de kant van de Valkenburgstraat staan woningen, brandweerkazerne Nico, politiebureau Centrum Amstel en de parkeergarage Markenhoven. Aan de Plantagekant staan enkele woningen, kantoren en tennisvereniging PST en korfbalvereniging ASV Swift. Vanwege de vereiste doorgang van nood- en hulpdiensten, wordt ook hier gekozen voor een combinatie van betonnen bloem- of groenbakken met slagbomen. Fietsers en voetgangers kunnen er sowieso te allen tijde door.



Locatie tijdelijke knip Anne Frankstraat, gezien vanaf de zuidkant

2.3 Aanvullende knip Hoogte Kadijk

Om sluipverkeer tegen te gaan dat mogelijk door de Kadijken zijn weg gaat zoeken van en naar de IJ-tunnel worden een knip geplaatst om sluipverkeer tegen te gaan. Door deze afsluiting met een slagboom te doen blijft het gebied toegankelijk voor nood- en hulpdiensten.



2.4 Aanvullende knip Kattenburgergracht

De Kattenburgergracht, met Oostenburger- en Wittenburgergracht, ook wel Eilandenboulevard genoemd, is een 50 km weg met Hoofdnet bus en Plusnet voor fiets. Dit is een korte route van en naar de IJ-tunnel die zonder aanvullende maatregelen waarschijnlijk veel drukker zal worden door de knip op de Weesperstraat. Daarom wordt ook hier aanvullend geknipt ter hoogte van het Kattenburgerplein. Deze knip zal bestaan uit betonnen barrières en/of bloem- of groenbakken in combinatie met een slagboom zodat nood- en hulpdiensten en bus 22 van het GVB kunnen passeren. Fietsers en voetgangers kunnen er altijd langs.



2.5 Afgevalen varianten

Knip Weesperstraat ter hoogte van Weesperplein/Rhijnspoorplein

Op deze locatie wordt de knip midden in de corridor gelegd, meteen na de aansluiting met de S100. Dit leidt tot meer omrijdbewegingen en de ruimtewinst ontstaat niet op de gewenste plek, namelijk op Weesperplein/Rhijnspoorplein in plaats van dichterbij het centrum. De potentiële ruimtelijke baten zijn daardoor veel kleiner. Ook lijkt deze knip minder logisch voor gebruikers omdat de 'inrikker' richting centrum meteen na de S100 afgesloten wordt in plaats van meer richting binnenstad zoals bij de Munt. De knip op deze locatie heeft ook, en misschien zelfs meer, aanvullende knips nodig om toenames van verkeer op Amsteldijk, Sarphatistraat en Roeterseiland tegen te gaan.

Knip Wibautstraat direct ten zuiden van S100

In deze variant wordt de Wibautstraat ter hoogte van de Mauritskade (S100) afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en is het niet meer mogelijk om vanaf de Wibautstraat richting de S100 en de Weesperstraat te rijden. Dit is onlogisch aangezien de S100 juist is bedoeld om verkeer de stad in te verdelen.

Knip Valkenburgerstraat / Mr. Visserplein

Een knip in de Valkenburgerstraat leidt tot meer reistijdverlies, langere omrijdroutes en meer omrijdbewegingen dan een knip in de Weesperstraat. Wordt de knip meer richting stadshart bij het Mr. Visserplein geplaatst dan rijdt verkeer richting stadshart via de Jodenbreestraat richting Oude Wallen. Dit is onwenselijk gezien de drukke en belangrijke fietsroute Mr. Visserplein – IJ en de drukte die er toch al is in het Wallengebied.

Versmallen Weesperstraat naar 2x1 rijstrook

In deze variant wordt de capaciteit van de Weesperstraat teruggebracht van 2 rijstroken naar 1 rijstrook per rijrichting. Dit is geen knip, doorgaand gemotoriseerd verkeer blijft mogelijk, en dit leidt daarom slechts tot een geringe afname van het gemotoriseerd verkeer. De versmalling en het vele afslaande gemotoriseerd verkeer zorgen voor meer opstoppingen en overlast in de omringende straten. De baten voor de leefbaarheid en de openbare ruimte zijn als gevolg hiervan beperkter.

'Zachte' knip met intelligente toegang

Een knip zonder fysieke aanpassingen maar met camerahandhaving biedt geen goede oplossing voor een tijdelijke proef. Voor verkeersdeelnemers is de situatie niet duidelijk omdat het wegprofiel niet wijzigt. Bovendien volgt een mogelijke boete pas later als de overtreding al begaan is. Voordat boetes mogen worden uitgedeeld moet eerst gedurende een aantal weken gewaarschuwd worden.

De verwachting is dat een tijdelijke 'zachte' knip minder effectief is en een grote (administratieve) belasting met zich mee brengt in de afhandeling van waarschuwingsbrieven en boetes. Een knip met intelligente toegang is mogelijk wel een oplossing die onderzocht kan worden voor de langere termijn als besloten wordt tot een definitieve wijziging in de verkeerssituatie.

A large, stylized number '3' is positioned on the right side of the image. It is composed of two thick red curved segments, one at the top and one at the bottom, with a white rectangular cutout in the middle. The number is partially cut off by the right edge of the frame.

**Verkeerskundige
aanpak**

De ervaringen bij de Verkeersmaatregelen omgeving Munt en bij de invoering van de nieuwe hoofdroutes laten zien dat een goed verkeerskundig plan belangrijk is voor het slagen van een verkeerskundige ingreep. In dit hoofdstuk wordt de verkeerskundige aanpak verder uitgewerkt.

3.1 Uitgangspunten verkeer

Een knip voor gemotoriseerd verkeer heeft niet alleen effect op de locatie zelf. Het kost tijd voordat men de nieuwe, gewenste routes heeft ontdekt. Indien de nieuwe, andere routes niet duidelijk zijn, zal veel zoekverkeer ontstaan met mogelijk ongewenste effecten in andere straten en buurten. Om dit zoveel mogelijk te voorkomen gaat de pilot Weesperstraat gepaard met drie knips op andere locaties om sluip- en zoekverkeer door omliggende buurten zoveel mogelijk te voorkomen. Het gaat daarbij om tijdelijke maatregelen waarbij belangrijk is dat deze makkelijk weer kunnen worden teruggedraaid na afloop van de pilot.

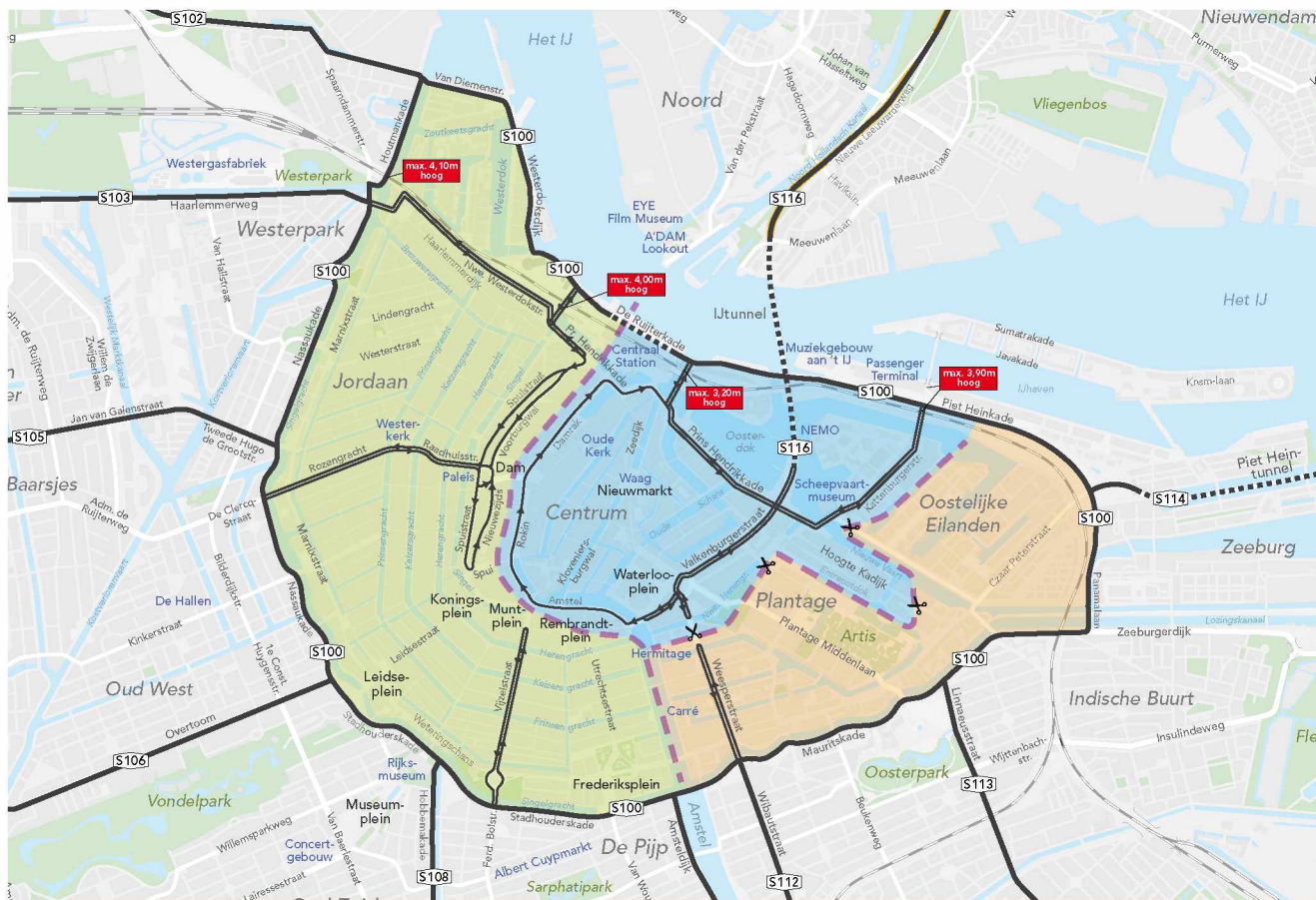
Bij de verkeerskundige uitwerking worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het gaat om **tijdelijke ingrepen** in de verkeerssituatie die duidelijk en goed zichtbaar moeten zijn;
- De aanpassingen moeten **in korte tijd kunnen worden doorgevoerd**, in korte tijd weer kunnen teruggedraaid en kostenefficiënt zijn;
- Alleen **uitzonderingen voor nood- en hulpdiensten en OV**;
- **Fietsers en voetgangers hebben altijd doorgang**;
- **De vier knips worden** in de nacht opengesteld voor verkeer **(tussen 23:00 en 06:00 uur)**;

- **De instellingen van verkeerslichten (VRI-instellingen) worden aangepast** op locaties waar de grootste effecten worden verwacht om de doorstroming te verbeteren. Hierbij kan het gaan om de doorstroming van auto's, fietsers, voetgangers en OV. Ook kunnen op bepaalde kruispunten de verkeerslichten worden uitgezet;
- **Bebording en parkeerverwijssystemen worden aangepast** naar de tijdelijke situatie;
- **Ook op de A10** worden verwijzingen aangepast / toegevoegd met gele borden;
- **Bijsturing vindt bij voorkeur zoveel mogelijk plaats in de eerste weken**, daarna alleen in noodgevallen. Dit is belangrijk om de effecten goed in kaart te kunnen brengen;
- **Afzettingen worden zoveel mogelijk 'hufterproof' maar ook omgevingsvriendelijk vormgegeven**, bijvoorbeeld met betonnen bloem- of groenbakken. Het streven is om een duidelijk maar ook rustig straatbeeld te creëren.

Verkeerskundig wordt de Weesperstraat tijdens de proef een 'inprikket', waarbij bestemmingen bereikbaar blijven maar de straat niet meer als doorgaande route de stad in beschikbaar is (vergelijkbaar met de Vijzelstraat). Als gevolg hiervan wordt de hele corridor Valkenburgerstraat – Weesperstraat – Wibautstraat naar verwachting rustiger.

Het verkeer dat naar het oostelijk deel van het centrum wil, moet via de Valkenburgerstraat de stad inrijden. De kniplocatie is zo gekozen dat alle bestemmingen bereikbaar blijven, maar routes en reistijden kunnen veranderen. Door de aanvullende knips wordt sluipverkeer door de omliggende buurten ontmoedigd en via S100 en A10 geleid.



Tijdelijke kniplocaties pilot Weesperstraat: de binnenstad in verdeeld in 3 segmenten zonder doorgaand autoverkeer

3.2 Verkeersontwerp

Aan de basis van de knips staat een robuust verkeersontwerp, waarin alle verkeerskundige aanpassingen zijn opgenomen. Het gaat om tijdelijke maatregelen, er worden geen definitieve wijzigingen doorgevoerd. Na de pilot Weesperstraat wordt de verkeerssituatie teruggebracht naar de oude situatie. Bij alle knips wordt een 30 km/uur verkeersregime ingevoerd om de snelheid te verlagen, zodat een rustig en veilig verkeersbeeld ontstaat. Nabij de knips krijgen automobilisten de

mogelijk om te keren middels een keerlus. Op het omliggende wegennetwerk wordt de bebording aangepast en waar nodig de VRI's (verkeersregelinstallaties) om de toegankelijkheid te optimaliseren. Een belangrijke voorwaarden voor het toepassen van de knips is dat het openbaar vervoer en de nood- en hulpdiensten 24/7 doorgang krijgen.

Het verkeersontwerp wordt in een vroeg stadium afgestemd met diverse specialisten, o.a. een BLVC-specialist, verkeerskundigen, verkeerstactiek en

verkeersmanagement. De exacte uitwerking wordt in de vorm van een BLVC-uitvoeringsplan afgestemd met de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU) vanuit het Coördinatiestelsel. In de WWU zijn diverse partijen vertegenwoordigd die de belangen van de stad en weggebruikers borgen, zoals de nood- en hulpdiensten, GVB, stadsregie en de verkeerspolitie.

3.3 Verkeersmanagement

Vorbereidingsfase

Incidentmanagement

In de voorbereidingen voor de pilot Weesperstraat worden mogelijke knelpunten geanalyseerd. Deze analyse wordt uitgevoerd in samenwerking met experts en (verkeers)politie, zowel aan de hand van modelstudies als expert judgement.

Scenario's

Naar aanleiding van bovenstaande analyse ontwikkelen we scenario's. Er wordt allereerst een basisscenario opgesteld met maatregelen die ingezet worden gedurende de gehele periode. Daarnaast worden scenario's gemaakt voor diverse (verkeers)situaties. Hierin wordt vastgelegd hoe we kunnen bijsturen bij verwachte en onverwachte incidenten en knelpunten. Waar mogelijk worden maatregelen genomen om de situatie te verbeteren. Denk hierbij aan het aanpassen van de verkeerslichten, het plaatsen van een verkeersmaatregel of indien nodig het inzetten van verkeersregelaars.

Voorbeelden van mogelijke incidenten zijn een buitenproportionele toename van sluip/zoekverkeer in woonwijken, een buitendienststelling van de metro (met als gevolg alternatief vervoer per bus over de Weesperstraat) of een probleem met aanrijdtijden van nood- en hulpdiensten.

Het zal naar verwachting drukker worden op de A10 en de S100 omdat verkeer niet meer over de Wibautas kan 'doorsteken'. Dit is echter geen reden om de pilot aan te passen want dit is een effect wat voorzien is en onder andere de reden om deze pilot te doen.

Regelscenario's en verwijssystemen (route-informatie)

De Weesperstraat is een route die normaliter gebruikt wordt voor omleidingen bij werkzaamheden of bij calamiteiten. De bestaande systemen en scenario's worden gedurende de pilot aangepast op de nieuwe situatie met de knip.

Uitvoeringsfase Verkeersmanagement

Bijsturing gedurende de pilot

Gedurende de pilot is een operationeel team actief dat met input van beschikbare data en door middel van schouwen de actuele situatie monitort. Indien nodig wordt er bijgestuurd binnen de vooraf afgesproken kaders en mogelijkheden.

Het streven is zo min mogelijk gebruik te maken van verkeersregelaars. Hiervoor zijn meerdere redenen. Ten eerste is het belangrijk een goed beeld te krijgen van de 'normale' verkeerscirculatie tijdens de pilot. Inzet van verkeersregelaars kan dat beeld juist verstoren omdat automobilisten zich anders gaan gedragen (naar verkeersregelaar toerijden, de weg vragen, discussies aangaan) en zo opstoppingen veroorzaken. Ten tweede dienen het verkeersontwerp, de bebording en de overige communicatie en informatievoorziening dusdanig duidelijk te zijn dat inzet van verkeersregelaars niet nodig is.

3.4 Verwachte effecten op verkeer

In het onderzoek naar het verminderen van gemotoriseerd verkeer op de Wibautas uit 2018 zijn verschillende locaties voor een knip onderzocht (zie ook paragraaf 2.5), ook de variant die nu als tijdelijke proef wordt uitgevoerd. Om de effecten, die mogelijk ingrijpend kunnen zijn, beter in beeld te krijgen is de pilot Weesperstraat opgenomen als maatregel in de Agenda Amsterdam Autoluw.

Op hoofdlijnen is het verwachte beeld qua gemotoriseerd verkeer het volgende:

- Op de ring A10 neemt het gemotoriseerd verkeer toe;
- Op de S100 aan de oostkant neemt het gemotoriseerd verkeer toe;
- Op de Kattenburgerstraat neemt het gemotoriseerd verkeer toe;
- De hele corridor Wibautas, van Prins Bernardplein tot in Noord, wordt rustiger qua gemotoriseerd verkeer;
- Vanwege de aanvullende knips tegen sluipverkeer wordt het ook rustiger in de Plantagebuurt, op de Eilandenboulevard en op de Anne Frankstraat;
- Het verkeer dat de corridor niet meer neemt zal zich verspreiden over verschillende S-wegen stad in, zowel in Noord als in Oost.

In de eerste weken na de knip moet het verkeer wennen en zal er zoekverkeer zijn. De ervaring met eerdere verkeersmaatregelen leert dat verkeer na ongeveer 3 weken gewend is aan een nieuwe situatie. In deze eerste weken kan worden bijgestuurd indien nodig. Daarna is het zaak juist in de praktijk te ervaren wat het effect van de maatregel is. Continu bijsturen is dan niet de bedoeling.

Nood- en hulpdiensten

Nood- en hulpdiensten houden 24/7 doorgang door alle knips bij calamiteiten. Aanrijtijden worden gemonitord.

Streven is zo min mogelijk vertraging. Nood- en hulpdiensten zijn betrokken bij de voorbereiding en uitvoering van de pilot.

OV

Door de verandering in de verkeerssituatie tijdens de pilot kunnen de rijtijden van het OV veranderen. De verwachting is dat een aantal tramlijnen rijtijdwinst kan behalen door een betere oversteekbaarheid. Buslijnen lopen mogelijk vertraging op doordat het gemotoriseerd verkeer op bepaalde routes waar ook buslijnen rijden drukker wordt.

Fietsers en voetgangers

Voor fietsers kan de situatie verbeteren rondom het Mr. Visserplein en bij de oversteken van de Weesperstraat. Voetgangers en fietsers kunnen langs alle knips, de reistijd per fiets zal daardoor verbeteren t.o.v. de auto. Voetgangers langs de corridor zullen meer rust ervaren en op een aantal plekken beter kunnen oversteken.

Taxi / touringcar

Voor taxi's gelden tijdens de pilot geen uitzonderingen. Hetzelfde geldt voor touringcars. Dit is praktisch onmogelijk en zou bovendien het onderzoek teveel verstoren.

Bussen hoger dan 3,9 meter (dubbeldekkers waaronder de Hop on – Hop off bussen) kunnen de route van S100 stad in gedurende de pilot niet rijden vanwege de hoogtebepalingen op de Mariniersbrug en bij de Oostertoegang.

Logistiek

Er gelden tijdens de proef geen uitzonderingen voor vrachtverkeer. Bevoorravingsverkeer voor de oostkant van het centrum (Amstel – Rokin – Damrak of Jodenbreestraat en Wallengebied) moet aanrijden via de Valkenburgerstraat.



Omgevingsmanagement en communicatie

Voor het slagen van de pilot Weesperstraat zijn omgevingsmanagement en communicatie heel belangrijk. Veel bewoners, ondernemers en bezoekers van de stad zullen de effecten van de pilot ervaren en deze effecten zullen door hen op een verschillende manier worden beleefd. Door veel aandacht te besteden aan het tijdig en goed informeren van de verschillende doelgroepen en bewoners en ondernemers actief te benaderen proberen we de eventuele negatieve reacties op de eventuele toegenomen reistijd en gewijzigde bereikbaarheid zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast zullen we in alles het doel blijven herhalen zodat duidelijk is waarom we deze pilot uitvoeren. In dit hoofdstuk wordt deze aanpak verder toegelicht.

4.1 Omgevingsmanagement

Gezien de impact van de pilot Weesperstraat is het noodzakelijk om de omgeving zorgvuldig te betrekken en eventuele knelpunten en/of raakvlakken vroegtijdig te signaleren. Het omgevingsmanagement is hoofdzakelijk gestoeld op twee pijlers. Ten eerste moeten alle stakeholders tijdig worden geïnformeerd over de aanleiding, uitwerking en gevolgen van de knip, in brede zin en op hun eigen situatie. Dit geldt niet alleen voor bewoners, ondernemers en instellingen in de nabije omgeving van de knips. Ook belanghebbenden wat verder weg, met name in stadsdeel Oost en stadsdeel Noord kunnen effecten ondervinden van de pilot. Ten tweede worden eventuele knelpunten, raakvlakken en aandachtspunten van relevante stakeholders vroegtijdig in beeld gebracht door met de omgeving in gesprek te gaan voor, tijdens en na afloop van de pilot. Hiervoor zal tevens een belevingsonderzoek worden uitgezet. Kortom, zorgvuldig omgevingsmanagement staat aan de basis van de pilot.

4.2 Communicatiestrategie en -aanpak

De knip heeft effecten op diverse stakeholders, van lokale bewoners en ondernemers tot de logistieke sector en (landelijke) bezoekers van bijvoorbeeld Carré.

Het doel van onze communicatie is iedereen te informeren op het juiste moment, met het effectiefste communicatiemiddel en met toegespitste informatie voor die doelgroep. Communicatie over de pilot is een continu proces:

- Voor aanvang van de pilot is het belangrijk iedereen op de hoogte te stellen van de plannen, waardoor de omgeving geïnformeerd is en eventuele aandachtspunten kenbaar worden gemaakt.
- Tijdens de uitvoering van de pilot is de gemeente aanspreekbaar voor klachten en vragen (ook bij calamiteiten).
- Na afronding van de pilot willen we graag weten wat de ervaringen zijn van de gebruikers, omwonenden en andere relevante partijen. Hiertoe zullen we nogmaals met een aantal partijen in gesprek gaan.

Gedurende de hele doorlooptijd hanteren wij in de communicatie één kernboodschap:

Amsterdam wil meer leefruimte en schonere lucht. Meer ruimte voor fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer. De auto moet daarom ruimte inleveren, maar we willen de stad wel bereikbaar houden. Tussen 12 juni en 23 juli onderzoeken we 6 weken lang de effecten van een tijdelijke afsluiting van de Weesperstraat voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. We kijken naar wat de positieve en negatieve effecten zijn voor zowel het gebied rondom de Weesperstraat als elders in de stad. Op basis daarvan kan besloten worden of een definitieve afsluiting van de Weesperstraat straks of later mogelijk is en past binnen de ambities van een autoluwe stad.

Het projectteam zorgt voor kaartmateriaal (digitaal en hardcopy), informatievoorziening via routeplanners en social media, AT5 verkeer, bewonersbrieven, informatie-avonden en nieuwsbrieven. Ook zal gebruik worden gemaakt van bestaande informatiekanalen, via

bewonersverenigingen, overleg met de logistieke sector, overleg met de touringcarbranche, taxibranche en communicatiekanalen van belangrijke instellingen langs de routes, zoals OLVG en culturele instellingen. Hoe beter gebruikers vooraf geïnformeerd zijn, hoe beter voorbereid de reiziger op weg zal gaan.

In onderstaande tabel een kort overzicht van de informatievoorziening per doelgroep:

| Doelgroep | Informatievoorziening |
|---|---|
| Nood- en hulpdiensten | Betrekken bij voorbereiding en uitvoering, routeplanners, interne briefings |
| Openbaar Vervoer | Betrekken bij voorbereiding en uitvoering, interne briefings en voorlichting van chauffeurs |
| GGD | Betrekken bij voorbereiding en uitvoering, interne briefings, routekaartjes |
| RWS | Betrekken bij voorbereiding en uitvoering |
| Weggebruikers en Bezoekers | Informeren via navigatiesystemen en bebording, route- en parkeerwijssystemen op straat, social media, AT5 |
| Bewoners Stadsdeel Oost en Centrum-Oost | Informatiebrief en routekaartjes, informatieavonden, gesprekken, nieuwsbrieven |
| Ondernemers Stadsdeel Oost en Centrum-Oost | Informatiebrief en routekaartjes, informatieavonden, langslopen, informatie via BIZ'en en CBA |
| Beheergroepen en ondernemers Stadsdeel Noord | Informatiebrief & routekaartjes |
| Bewoners Stadhouderskade | Informatiebrief en informatieavond |
| Bewoners en ondernemers elders in Amsterdam | Kranten, social media, routeplanners, nieuwsbrieven, website |
| Maatschappelijke instellingen (onderwijs, musea, theaters) | In gesprek, kaartmateriaal en informatiebrief |
| Parkeergarages | In gesprek, kaartmateriaal en informatiebrief |
| Raakvlakprojecten | Afstemming via WIOR en waar nodig in gesprek |
| Particuliere bouwprojecten | Afstemming via WIOR en waar nodig in gesprek |
| Taxi's (+ Aanvullend Openbaar Vervoer) en touringcars | Via Taxiteam en Touringcar team, nieuwsbrieven, BUZZ-app, overleg |
| Gebruikers van routeplanners (Google, Waze, TomTom, Flitsmeister, Here WeGo, etc) | Informeren zodat alle routeplanners aangeven dat wegen afgesloten zijn |

4.3 Aandachtspunten in beeld

In de voorbereiding en tijdens de uitvoering van de pilot moeten zoveel mogelijk aandachts- en knelpunten bekend zijn. De inventarisatie van de aandachtspunten vindt plaats door de relevante stakeholders actief te benaderen. Informatie wordt zowel extern bij de verschillende stakeholders opgehaald als ook binnen de Gemeente Amsterdam bij de stadsdelen, projecten die actief zijn in het gebied en gebiedsmakelaars. Externe stakeholders worden persoonlijk benaderd, waarbij we per doelgroep een benaderwijze hanteren die aansluit op hun (informatie)behoefte. De belangrijkste externe stakeholders zijn de nood- en hulpdiensten, het openbaar vervoer en alle bewoners/ondernemers/instellingen in de directe omgeving van de knip. Gedurende en na afronding van de inventarisatie van de aandachtspunten vindt afstemming plaats met de betreffende stakeholders en wordt waar mogelijk naar oplossingen gezocht.

4.4 Initiatieven tijdens de pilot

In 6 weken tijd is het niet mogelijk om de baten van de knip volledig te laten zien en ervaren. Om de buurt toch iets van de toegenomen rust en ruimte te laten ervaren, doen we het volgende:

- Aanbrengen **tijdelijk groen** als wegafsluitingen en op de beschikbaar gekomen rijbaanverharding. Indien mogelijk kan hierbij worden samengewerkt met Knowledge Mile Park. Door het aanbrengen van bakken met groen en bloemen krijgt het gebied tijdelijk een andere uitstraling. Toevoeging van groen brengt bovendien meer rust wat behalve de verblijfskwaliteit ook de verkeersveiligheid (minder hectisch, minder prikkels) ten goede kan komen.
- Buurtinitiatieven. Aan de gebiedsmakelaars is gevraagd om vanuit hun rol als verbinder en ogen en oren van het gebied eventuele buurtinitiatieven te begeleiden. Buurtbewoners hebben al meerdere ideeën geopperd.

4.5 Omgevingsprojecten (en andere raakvlakken)

Er is een omgevingsscan gedaan om te achterhalen welke projecten in de omgeving uitgevoerd worden tijdens de pilot die mogelijk van invloed kunnen zijn. Hieronder volgt een opsomming van de relevante projecten.

IJ-tunnel (S116)

Elke eerste zondag- op maandagnacht van de maand vindt onderhoud plaats waarbij beide tunnelbuizen zijn afgesloten. Dit valt binnen de nachtelijke openstelling van de pilot waardoor dit verder geen gevolgen heeft voor de pilot.

Herinrichting noordelijke Van Woustraat

Tijdens de pilot is de Stadhouderskade ten hoogte van de Van Woustraat afgesloten voor verkeer. Autoverkeer wordt via de Amsteldijk omgeleid. Naar verwachting heeft dit weinig invloed op de resultaten van de pilot Weesperstraat. De werkzaamheden bevinden zich ver genoeg van de meetpunten.

Geldersekade tot Mr. Visserplein: verbeteren fietsroute Nieuwmarkt

De route blijft bereikbaar bij de werkzaamheden. Dit is geen alternatieve route voor de Weesperstraat

Verbeteren fietsroute IJ – Geldersekade

Werkzaamheden zorgen ervoor dat de Oostertoeegang niet toegankelijk is voor autoverkeer. Autoverkeer zal hier extra hinder door ondervinden en deels omrijden via de Kattenburgerstraat.

Programma bruggen en kademuren

Er is een regulier overleg met de het programma bruggen en kademuren. Daarin bespreken we afhankelijkheden en zorgen voor de blijvende bereikbaarheid van de stad. Onderzoeken naar kades en bruggen worden, zover ze van invloed zijn op de Pilot Weesperstraat en voor zover mogelijk, om de periode van de knip heen gepland. Acute afsluitingen zijn niet te

plannen en kunnen zich altijd voordoen. Zodra dat het geval is, en het is van invloed op de bereikbaarheid van een gebied, zal er in overleg met het programma gekeken worden naar mogelijke oplossingen.

Voor de werkzaamheden aan de Scharrebiersluis loopt de omrijroute langs één van de kniplocaties. Met verkeersmanagement wordt naar een alternatieve omrijroute gezocht.

A10 Noord

Tijdens de pilot worden werkzaamheden op delen van de A10 Noord uitgevoerd. Gedurende de werkzaamheden zal de A10 Noord af en toe kort in één richting afgesloten zijn.

Kruising Vrijheidslaan met de Amsteldijk

Tijdens de pilot wordt gewerkt aan delen van dit kruispunt. De kruising blijft toegankelijk voor autoverkeer.

Zwaar verkeeroute

De Weesperstraat is een zwaar verkeeroute. Gedurende de nacht (tussen 23:00 en 06:00) blijft zwaar verkeer mogelijk. We houden contact met de afdeling vergunningen over het gebruik van deze route.

Overige raakvlakken

Ook evenementen en bijvoorbeeld staatsbezoeken kunnen een raakvlak vormen met de pilot Weesperstraat. De afdeling Verkeersmanagement van de gemeente zorgt voor deze afstemming.



Drukke bij de brug over de Nieuwe Herengracht



Monitoring en Evaluatie

De monitoring zal bestaan uit 4 onderdelen en richt zich vooral op de verkeerskundige effecten:

1. Verkeersintensiteiten en doorstroming gemotoriseerd verkeer (met kentekenonderzoek en TomTom-data)
2. Luchtkwaliteit, leefbaarheid en geluid
3. Verkeersveiligheid (meten aantal ongelukken binnen invloedsgebied)
4. Rijtijden OV (gegevens via GVB, VRA)

Op basis van deze monitoringsgegevens wordt na afloop van de pilot een evaluatierapport opgesteld. Met het evaluatierapport en de reeds vastgestelde Verkenning Oostelijke Binnenstad samen ontstaat een goed beeld van zowel de positieve effecten en kansen, als de negatieve effecten van de pilot. In de evaluatie worden ook de ervaringen van gebruikers meegenomen die op basis van gesprekken met belanghebbenden voor, tijdens en na de proef worden opgehaald.

5.1 Monitoring

5.1.1 Verkeersintensiteiten en doorstroming

Om iets te kunnen zeggen over de doorstroming en verkeersintensiteiten, wordt gekeken naar de reistijden op bepaalde trajecten, wie de gebruikers zijn (welke herkomsten/bestemmingen en welke doelgroepen) en wat de auto-intensiteiten zijn. Dit wordt met een kentekenonderzoek gemeten.

Waarom kentekenonderzoeken?

Een kentekenonderzoek geeft behalve intensiteiten ook informatie over hoe auto's zich door de stad begeven. Los van het verzoek van de gemeenteraad om een dergelijk onderzoek uit te voeren, is dit ook de beste manier om de effecten van de knip goed in beeld te brengen.

In tegenstelling tot een intensiteitsmeting, waarbij alleen aantallen worden gemeten en niet gekeken wordt van waar naar waar een auto zich verplaatst, kunnen we de daadwerkelijk gereden routes van voor- en na de knip vergelijken. Ook kunnen we zien hoe het gedrag van het bestemmings- en doorgaand verkeer verandert. Bijkomend voordeel is dat we met het kentekenonderzoek doelgroepen kunnen onderscheiden (hulpdiensten, vrachtverkeer, touringcars, taxi's, regulier verkeer). Daarnaast krijgen we inzicht in de verandering van rijtijden ten gevolge van de knip. Door hiernaast ook gebruik te maken van TomTom-data vergroten we de betrouwbaarheid van de uitkomsten.

0-meting

Met een 0-meting wordt gekeken welk verkeer nu gebruik maakt van de Weesperstraat. Deze 0-meting is op verzoek van de raad reeds uitgevoerd (moties 017.22 en 034.22).

1-meting

Tijdens de pilot wordt een 1-meting uitgevoerd. Deze meting doen we 4 weken na aanvang van de pilot om te zorgen dat het verkeer inmiddels gewend is aan de nieuwe situatie. De onderzoeksperiode is zo gekozen dat beide metingen goed met elkaar te vergelijken zijn.

Waar meten we reistijden en intensiteiten

Voor het kentekenonderzoek maken we gebruik van de reeds bestaande ANPR-camera-infrastructuur van de gemeente, aangevuld met een aantal extra camera's. Data van de ANPR-camera's worden gekoppeld aan andere databronnen, zoals parkeervergunningen, parkeerrechten en RDW-data. Hiermee kunnen reistijden, routes en intensiteiten worden bepaald op heel veel plekken in de stad en kunnen doelgroepen worden onderscheiden. Hierbij gelden de privacyvoorwaarden zoals deze ook bij het kentekenonderzoek voor de Munt zijn toegepast.

Het gaat hierbij in elk geval om de volgende trajecten, die zowel tijdens rustige uren als tijdens de spits, voor en tijdens de pilot worden bekeken:

- Vanaf A10 zuid via S112 naar centrum en vice versa.
- Vanaf A10 zuid via A10 west – Piet Heintunnel naar centrum en vice versa.
- Vanaf A10 noord via Zuiderzeeweg naar centrum en vice versa.
- Vanaf A10 noord via IJtunnel naar centrum en vice versa.
- Vanaf A10 zuid naar A10 noord.
- Enkele trajecten op de S100.
- Binnenstedelijk verkeer.

Informatie over intensiteiten is van belang voor de volgende locaties:

- As A10 zuid – A10 noord, S112 (Weesperstraat, IJtunnel), S116.
- Plantage Middenlaan – S113 tot de A10.
- S114 (Piet Heintunnel).
- Zuiderzeeweg en Oosterburgergracht.
- Ring A10.
- Kattenburgerstraat – Oostertoegang – Prins Hendrikkade (overig Plus- en Hoofdnet auto in de binnenstad).
- Jodenbreestraat – Nieuwmarkt – Geldersekafe.
- S100 – Amsteldijk, Mauritskade, Piet Heinkade, Michiel de Ruijtertunnel.
- Lokaal verkeer, bijvoorbeeld op de Nieuwe Keizersgracht, Anne Frankstraat, etc.
- Grachtengordel.

5.1.2 Luchtkwaliteit, leefbaarheid en geluid

Voorafgaand, tijdens en na afloop van de pilot worden er berekeningen en metingen gedaan met betrekking tot de luchtkwaliteit op diverse locaties in de stad. Berekeningen hebben betrekking op NO₂, fijnstof, roet en geluid. Tevens voeren we metingen uit naar NO₂. Op

basis hiervan kan een nauwkeurige inschatting worden gemaakt van de effecten als gevolg van een permanente verkeerswijziging.

Berekening luchtkwaliteit en geluid

De berekeningen worden uitgevoerd met de Urban Strategy Tool (UST). UST is een door TNO ontwikkeld model dat in samenwerking met de gemeente Amsterdam geoptimaliseerd is. UST maakt zoveel mogelijk gebruik van Amsterdamse input, zoals de Amsterdamse vlootsamenstelling en het meest recente Amsterdamse verkeersmodel (VMA). UST is een geaccrediteerd model. Voor luchtkwaliteit worden dezelfde rekenregels toegepast als in de NSL-monitoringstool.

Het model (UST) waarmee de berekeningen worden uitgevoerd, is complex en houdt rekening met tal van parameters die in werkelijkheid ook invloed hebben op de lokale luchtkwaliteit en geluid, zoals de verkeersintensiteit, de verkeerssamenstelling (in termen van voertuigcategorieën, leeftijd, brandstofsoort, etc.), de maximumsnelheid, de aanwezigheid van bomen langs de weg, het type bebouwing, congestie en de meteorologische omstandigheden (windsnelheid, aanwezigheid van ozon) en achtergrondconcentraties. Een berekening van de huidige situatie wordt opgesteld op basis van de meest recente emissiefactoren, achtergrondconcentraties en wagenparkgegevens.

Berekenen op basis van daadwerkelijke verkeerscijfers

Na afloop van de knip wordt het rekenmodel op basis van de (tijdens de pilot) daadwerkelijk gemeten verkeersgegevens opnieuw uitgevoerd. Zodoende ontstaat een zo accuraat mogelijke inschatting van de lucht- en geluidseffecten als gevolg van de knip.

Meten van de NO₂-concentraties

Tevens wordt tijdens de pilotfase de luchtkwaliteit gemeten met behulp van door de GGD beheerde Palmes-buisjes. Hiermee wordt een 4-weeksgemiddelde

stikstofdioxide (NO₂) concentratie bepaald. Hierbij moet wel van tevoren worden opgemerkt dat het mogelijk lastig zal zijn op basis van deze meetgegevens een effect op de luchtkwaliteit vast te stellen, doordat het moeilijk is om in een relatief korte meetperiode te corrigeren op externe factoren zoals weersomstandigheden. Groepen locaties worden na afloop van de pilot met elkaar vergeleken om een zo betrouwbaar mogelijk effect vast te stellen. Zo worden groepen (locaties) waarbij negatieve luchtkwaliteitseffecten, groepen waarbij positieve luchtkwaliteitseffecten en groepen waarbij géén luchtkwaliteitseffecten worden verwacht als gevolg van de knip met elkaar vergeleken. Na afloop van de pilot worden de buisjes in een laboratorium geanalyseerd en vervolgens geïjkt aan het automatisch meetnet. Ongeveer twee maanden na afloop van de pilot zijn de meetresultaten bekend.

Belevingsonderzoek

Om meer te kunnen zeggen over de leefbaarheid tijdens de pilot, zal er tevens een belevingsonderzoek uitgevoerd worden. We vragen een brede groep belanghebbenden (zoals omwonenden, weggebruikers en ondernemers) wat hun (hinder)beleving is voor, tijdens en na de tijdelijke afsluiting van de Weesperstraat.



5.1.3. Verkeersveiligheid

Het aantal verkeersongevallen binnen het invloedsgebied waarin verkeerskundig de meest significante wijzigingen plaatsvinden, wordt voor en tijdens de pilot gemonitord.

5.1.4. Rijtijden OV

Met de GVB is afgesproken dat er een overzicht komt van de OV winst en verliestijden. GVB monitort dit tijdens de knip en leveren gegevens aan voor de evaluatie van de knip. De VRA wordt gevraagd om gegevens van de doorstroming van de regionale buslijnen die gebruik maken van de IJ-tunnel.

5.2 Evaluatie

Na afloop van de pilot Weesperstraat vindt op basis van alle monitoringsresultaten een uitgebreide evaluatie plaats.

Resultaten monitoring

Met de evaluatie geven we antwoord op de volgende vragen:

- Waar is het gemotoriseerd verkeer heen gegaan wat niet meer door de Weesperstraat reed?
- Wat waren de gevolgen van het verplaatste gemotoriseerd verkeer?
- Zijn er knelpunten en, zo ja, waar? Zijn deze oplosbaar?
- Hoe past de knip in alle autoluw maatregelen?
- Hoe hebben de bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden de pilot Weesperstraat ervaren? En hoe beoordelen zij de effecten op de leefbaarheid?
- Wat zijn de effecten op OV?
- Wat zijn de effecten voor het langzaam verkeer?

**Planning,
organisatie,
risico's en
kosten**



6.1 Planning

De pilot Weesperstraat duurt 6 weken, van 12 juni tot 23 juli. Het project kent een aantal fasen, die in onderstaande tabel staan weergegeven:

| | feb | mrt | apr | mei | jun | jul | aug | Sep | Okt | nov | dec |
|----------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Uitwerkingsfase | ■ | ■ | | | | | | | | | |
| Vorbereidingsfase | | | ■ | ■ | | | | | | | |
| Uitvoeringsfase | | | | | ■ | ■ | | | | | |
| Kentekenonderzoek 1-meting | | | | | | ■ | | | | | |
| Evaluatiefase | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |

Uitwerkingsfase

Eerste gesprekken met stakeholders, uitwerking verkeersontwerp, inventarisatie van benodigde aanpassingen aan bebording etc., opzet evaluatie-onderzoek, startgesprek visie. Actualiseren plan van aanpak.

Vorbereidingsfase:

Na vaststelling van het geactualiseerde plan van aanpak starten de concrete voorbereidingen van de pilot. Het gesprek met de omgeving en de communicatie richting de verschillende doelgroepen en gebruikers krijgt nader vorm en wordt intensiever naarmate de pilot dichterbij komt. Een aannemer wordt gezocht om de benodigde aanpassingen in de verkeerssituatie te doen.

Uitvoeringsfase

De 0-meting is reeds uitgevoerd. De pilot start op 12 juni en duurt 6 weken tot 23 juli. De 1-meting zal in het tweede deel aan de pilot plaatsvinden.

Evaluatiefase

Tijdens de pilot wordt een veelheid aan data verzameld over het verkeer, de luchtkwaliteit (en geluid) en de ervaringen van gebruikers, bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Deze data worden na afloop van de pilot geanalyseerd en verwerkt in een evaluatierapport.

6.2 Organisatie en risico's

De pilot Weesperstraat maakt onderdeel uit van het Programma Uitvoering Maatregelen Autoluw (PUMA). Het projectteam werkt samen met een aantal inhoudelijk georganiseerde werkgroepen, onder andere voor de verkeerskundige uitwerking en voor de monitoring. Het uitvoeringsplan en BLVC-plan worden afgestemd met de WWU (Werkgroep Werk in Uitvoering), waarin politie en GVB vertegenwoordigd zijn. Daarnaast vindt regelmatig overleg plaats met omliggende projecten, nood- en hulpdiensten, stadsdelen, Stadsregie, GVB en VRA.

Risico's

Als onderdeel van de aanpak is een risicodossier gemaakt dat op meerdere momenten wordt geactualiseerd.

Een belangrijk risico is het risico op incidenten of een 'verkeersinfarct' in de eerste weken van de proef waardoor ingrijpen nodig is. Samen met politie, GVB en Verkeersmanagement wordt een knelpuntenanalyse opgesteld om vooraf de mogelijke knelpunten zo goed mogelijk in beeld te hebben. Ook wordt daarbij gekeken naar mogelijke oplossingen. Tijdens de pilot wordt in de eerste weken dagelijks geschouwd en wordt indien nodig en mogelijk bijgestuurd. Denk aan tijdelijke inzet

van (extra) verkeersregelaars, andere routeverwijzingen of tijdelijke aanvullende afsluitingen. Een zekere chaos of gewenningsperiode hoort er echter ook bij. Zaak is deze in zo goed mogelijke banen te leiden.

Een ander belangrijk risico is dat de metingen door defecten aan de camera's of haperende verbindingen niet of slechts gedeeltelijk bruikbaar zijn. Dit risico wordt gemitigeerd door meerdere maatregelen:

- We maken niet alleen gebruik van nieuwe camera's voor de pilot maar ook van de bestaande camera's die al goed functioneren.
- Er wordt een 'wachtrij' voor data ingericht. Mocht de verbinding tijdelijk niet beschikbaar zijn, dan kunnen de data op een later moment worden binnengehaald.
- Er wordt gezorgd voor TomTom data als back-up of aanvulling op het kentekenonderzoek.
- In de service agreement met de leverancier van de camera's is opgenomen dat zij gedurende de metingen beschikbaar zijn om snel reparaties te kunnen doen.

6.3 Kosten

Voor de realisatie van de pilot Weesperstraat is €1,2 miljoen gereserveerd door het Programma Uitvoering Maatregelen Autoluw. Het programma ontvangt dekking uit het begrotingsprogramma 2 (Verkeer, Vervoer en Parkeren).

De VRA is voornemens om 30% van de externe kosten bij te dragen aan het project pilot Weesperstraat vanwege het onderzoek en de (potentiële) baten voor langzaam verkeer, OV en leefbaarheid. Het dagelijks bestuur van de VRA zal over de exacte hoogte van het bedrag besluiten nadat het Plan van Aanpak is vastgesteld en een aanvraag is gedaan.

