



Aan: De leden van de gemeenteraad van Amsterdam  
Datum: 22 juni 2023  
Portefeuille(s): Verkeer en vervoer, water en luchtkwaliteit  
Portefeuillehouder(s): Melanie van der Horst  
Behandeld door: V&OR, autoluw@amsterdam.nl  
Onderwerp: Eerste ervaringen pilot Weesperstraat

Geachte leden van de gemeenteraad,

Na jaren van voorbereiding is de zes weken durende pilot Weesperstraat op 12 juni gestart. U bent waarschijnlijk net zo benieuwd naar het verdere verloop van de pilot als ik. Daarom stuur ik u een brief om u te informeren over de eerste ervaringen. Voordat ik inhoudelijk inga op de verkeersontwikkelingen, incidenten en de gevolgen voor bepaalde doelgroepen, wil ik eerst een paar algemene opmerkingen maken over de pilot in de Weesperstraat.

Amsterdam wordt steeds drukker. Decennialang was ons beleid erop geënt om zoveel mogelijk doorstroming van de auto te faciliteren. Afgelopen jaren is er steeds meer ingezet op autoluw beleid, maar ondanks dat zien we dat het aantal auto's verder is gegroeid. Ondertussen groeide het aantal inwoners en het aantal bezoekers. Inmiddels zijn we op het punt gekomen dat steeds meer mensen zich onveilig voelen wanneer ze zich in het verkeer begeven. Niet alleen kleine kinderen en bejaarden durven in deze stad niet meer te fietsen, ook steeds meer middelbare scholieren en 50-plussers. Het blijft niet bij een gevoel van onveiligheid, het verkeer wordt ook onveiliger. Onlangs stond nog in onze monitor Verkeersveiligheid 2022 dat het aantal zware ongelukken met 30 procent is gestegen.

Als we met de toenemende drukte nu geen maatregelen nemen, is er straks nog minder ruimte voor onze bewoners en de bezoekers om bijvoorbeeld te wandelen of te spelen en staan alle auto's alsnog in de file. De afgelopen 10 jaar zijn er al 100.000 inwoners bijgekomen in onze stad en we krijgen er de komende 25 jaar nog zo'n 250.000 inwoners en 200.000 arbeidsplaatsen bij. Zonder maatregelen neemt het autoverkeer met 40% toe. Bovenop het gebruik van de fiets en het OV dat ook verdubbelt.

Kortom, we moeten ingrijpen. Deze zes weken durende pilot helpt ons om straks de juiste maatregelen te kunnen nemen op verschillende plekken in de stad. Doordat we nu leren wat er gebeurt met het verkeer, het geluid en de luchtkwaliteit als we een grote autoweg tijdelijk afsluiten. Met welke doelgroepen we rekening moeten houden en hoe mensen dit ervaren. Met al die inzichten, kunnen we in de toekomst onderbouwde maatregelen nemen.

Dat neemt niet weg dat ik zie dat de pilot voor sommige bewoners, ondernemers en bezoekers hinder oplevert omdat ze met de auto langer onderweg zijn, of omdat ze meer verkeer voor de deur krijgen. De hinder voor bewoners aan de Kattenburgerstraat en voor mensen die afhankelijk

zijn van de auto omdat ze slecht ter been zijn, zorg moeten verlenen of hun brood ermee verdienen is enorm vervelend. Dat zien we en waar het echt schrijnend is, kijken we of we dit gedurende de pilot al kunnen oplossen.

Ik zie tegelijkertijd ook in deze eerste anderhalve week dat de leefbaarheid en de veiligheid op de Weesperstraat en de direct aangrenzende straten direct verbeteren door de pilot. De bewoners aan de Weesperstraat en de Valkenburgerstraat, die jaren lang duizenden auto's per dag door hun straat hadden rijden, komen elkaar weer tegen op straat.

### *Verkeersontwikkelingen*

De eerste anderhalve week moest het verkeer, zoals verwacht, nog flink wennen aan de pilot. Dit heeft de eerste dagen geleid tot zoekverkeer in de omliggende buurten. Op basis van wat we zien en horen lijkt het zoekverkeer afgenomen te zijn, maar een deel van het verkeer rijdt nog door tot de afsluitingen. Om verkeer nog eerder op de afsluitingen te attenderen, wordt extra bebording geplaatst.

Van de reguliere omleidingen zien we drukte op de Kattenburgerstraat (S116) en op de S100, met name op de Piet Heinkade. Hier hoopt het verkeer zich op voor de afslag richting de Kattenburgerstraat. Op de Kattenburgerstraat was het al druk en is het drukker geworden na de afsluiting van de Oostertoegang. Door de pilot Weesperstraat is de drukte verder toegenomen.

Afgelopen vrijdag (16 juni) was tijdens de avondspits in de IJtunnel een incident met stilstaande voertuigen. De politie gaf daarbij aan dat een onveilige situatie ontstond. Volgens protocol hebben we toen meteen de slagbomen open gezet om de druk op de tunnel te verminderen.

Grote drukte op de ring A10 als gevolg van de pilot lijkt te zijn uitgebleven. Aankomende twee weekenden voert Rijkswaterstaat werkzaamheden uit op de ring A10-noord. Van vrijdag 23 juni 23:00 uur tot maandag 26 juni 05:00 uur is de binnenring afgesloten van knooppunt Coenplein tot knooppunt Watergraafsmeer. Van vrijdag 30 juni 23:00 uur tot maandag 3 juli 05:00 uur is de buitenring afgesloten van knooppunt Watergraafsmeer tot knooppunt Coenplein. Beide weekenden is dus altijd een alternatieve route via de A10 mogelijk. Het projectteam staat tijdens de werkzaamheden in rechtstreeks contact met Rijkswaterstaat. Als de werkzaamheden op de A10 leiden tot onveilige situaties op de A10 en de toe- en afritten zullen we volgens protocol de slagbomen open zetten om de druk op de A10 te verminderen.

### *Incidenten*

Verkeersregelaars zijn de afgelopen weken geconfronteerd met weggebruikers die verkeersregels overtraden, zoals het negeren van de stopborden en het niet volgen van hun aanwijzingen. Dit leidde in veel gevallen tot agressief en gefrustreerd gedrag van weggebruikers naar de verkeersregelaars toe. Dit varieerde van verbale intimidatie tot een incident met fysiek geweld waarbij aangifte is gedaan voor mishandeling. Dat deze verkeersregelaars het zwaar te verduren hebben gehad vind ik onacceptabel. Er zijn bij deze incidenten ook een aantal slagbomen vernield. Hiervoor hebben we ook aangifte gedaan en we hopen de schade te kunnen verhalen op de daders.

Helaas hebben we gezien dat het voor onze eigen gemeentelijke voertuigen niet altijd duidelijk was dat zij ook de omleiding moeten volgen. Er zijn extra instructies gegeven om dit duidelijk te maken. Vanaf vandaag wordt vanuit THOR extra handhaving ingezet, met name op het fietspad op de Kattenburgerstraat en op de Plantage Middenlaan ter hoogte van het Wertheimpark .

#### *Doelgroepen*

We hebben ervoor gekozen om tijdens de pilot alleen uitzonderingen te maken voor nood- en hulpdiensten (met en zonder spoed), het openbaar vervoer en een aantal gemeentelijke voertuigen van stadsreiniging en tunnelveiligheid. Voor die drie groepen gaan de slagbomen altijd op alle vier locaties open. Voor nood- en hulpdiensten is de Weesperstraat een essentiële corridor om tijdig bij een melding te kunnen zijn. Er is dagelijks contact met vertegenwoordigers van de nood- en hulpdiensten en de pilot belemmert hen niet bij hun dagelijkse werkzaamheden. Voor stadsreiniging (kleine veegwagens en kleine vrachtwagens waarmee ze prullenbakken legen), geldt ook uitzondering. Prullenbakken moeten immers overal gelegegd worden en alle stoepen, fietspaden en rijbanen in Amsterdam worden geveegd. De gemeentelijke en commerciële vuilnisophaaldiensten moeten omrijden.

OV-bussen hebben ook doorgang. GVB buslijnen 22 en 43 lopen desondanks door de drukte op de Kattenburgerstraat vertraging op. Vooral lijn 43 heeft veel last van de drukte omdat deze bus over de Kattenburgerstraat rijdt. Het GVB heeft daarom besloten om lijn 43 vanaf maandag (26 juni) een aangepaste route te laten rijden over de Piet Heinkade, in plaats van door de Kattenburgerstraat. De komende tijd wordt de drukte gemonitord en als de drukte is afgenomen zal de bus weer de reguliere route gaan rijden. Tot die tijd communiceert GVB naar hun reizigers welke alternatieven er zijn op loopafstand van de Kattenburgerstraat. Hop-on hop-off bussen mogen ook door de slagbomen omdat zij over een OV-concessie beschikken en te hoog zijn voor de omleidingen via de S100. Wel hebben we afgesproken met de exploitant dat ze een aangepaste route rijden zodat ze niet door de Weesperstraat rijden.

Voor andere doelgroepen gelden geen uitzonderingen. Zij kunnen wel op elk moment alle bestemmingen bereiken. Helaas gaat dat wel gepaard met vertraging. Met de pilot kunnen we de effecten voor verschillende weggebruikers in kaart brengen. Die inzichten helpen ons om de juiste keuzes bij eventuele toekomstige maatregelen te maken. Hierbij hebben we wel aandacht voor de specifieke situatie van sommige weggebruikers. In sommige situaties kunnen uitzonderingen noodzakelijk zijn. We houden met deze groepen nadrukkelijk de effecten van de pilot in de gaten. We hebben daarom gesproken met de aanbieders van het aanvullend openbaar vervoer (RMC) en leerlingenvervoer (Munckhof), op basis van hun gegevens gaan we in gesprek en passen we maatwerk toe waar dat noodzakelijk is gedurende de pilot. Ik informeer u volgende week over de uitkomsten hiervan.

#### *Doorlopend in gesprek*

Er komen veel reacties op de pilot. We krijgen berichten van enthousiaste én bezorgde bewoners, ondernemers, belangengroepen. We gaan zoveel mogelijk met deze groepen in gesprek. Zo is er doorlopend overleg met de nood- en hulpdiensten en GVB en hebben er gesprekken plaatsgevonden met ondernemersverenigingen, Cliëntenbelang, aanbieders van aanvullend openbaar vervoer en leerlingenvervoer en ben ik in gesprek gegaan met de bewoners van de

Kattenburgerstraat. Het is belangrijk dat we nu al horen wat de ervaringen zijn, om eventueel schrijnende gevallen direct te kunnen oppakken. Dat blijven we doen.

*Tot slot,*

Deze pilot duurt zes weken, op 23 juli wordt de oude situatie weer hersteld. De inzichten die we op doen, zullen voor ons ontzettend waardevol zijn om samen te bepalen hoe we onze stad ook in de toekomst bereikbaar kunnen houden. Voor mij is het uitgangspunt dat wij de uitkomsten van deze ingrijpende pilot dit najaar niet alleen met u maar ook intensief met belanghebbenden gaan bespreken.

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,

Melanie van der Horst

Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en luchtkwaliteit