



Gemeente
Amsterdam

Plan van Aanpak Pilot knip Weesperstraat

Maatregel 13 Agenda
Amsterdam Autoluw



6 oktober 2020 - Vastgesteld in het college van B&W op 6 oktober 2020

Hoofdstuk 1				
Inleiding		3		
1.1 Doel pilot knip Weesperstraat		4		
1.2 Uitgangspunten en randvoorwaarden		4		
1.3 Scope		5		
1.4 Corona		5		
1.5 Leeswijzer		6		
Hoofdstuk 2				
Locatie tijdelijke knip Weesperstraat		7		
2.1 Knip Weesperstraat		8		
2.2 Aanvullende knip Anne Frankstraat		9		
2.3 Aanvullende knip Hoogte Kadijk		10		
2.4 Aanvullende knip Kattenburgergracht		10		
2.5 Afgevallen varianten		10		
Hoofdstuk 3				
Verkeerskundige aanpak		12		
3.1 Uitgangspunten verkeer		13		
3.2 Verkeersontwerp		14		
3.3 Verkeersmanagement		15		
3.4 Verwachte effecten op verkeer		16		
Hoofdstuk 4				
Motie 55.20 Pilot Weesperstraat goed uitvoeren		17		
Hoofdstuk 5				
Opstellen Stedenbouwkundige visie Oostelijke Binnenstad			19	
5.1 Ontwikkelingen Oostelijke Binnenstad			20	
5.2 Kansen voor ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid			20	
Hoofdstuk 6				
Omgevingsmanagement en communicatie			22	
6.1 Omgevingsmanagement			23	
6.2 Communicatiestrategie en -aanpak			23	
6.3 Aandachtspunten in beeld			25	
6.4 Initiatieven tijdens de pilot			25	
6.5 Omgevingsprojecten (en andere raakvlakken)			25	
Hoofdstuk 7				
Monitoring en Evaluatie			28	
7.1 Monitoring			29	
7.2 Evaluatie			31	
Hoofdstuk 8				
Planning, organisatie, risico's en kosten			33	
8.1 Planning			34	
8.2 Organisatie en risico's			35	
8.3 Kosten			36	

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 knip Weesperstraat. Dit plan van aanpak beschrijft hoe en wanneer de pilot knip Weesperstraat wordt uitgevoerd.

1.1 Doel pilot knip Weesperstraat

Het doel van de pilot knip Weesperstraat is driedelig:

- Het in de praktijk onderzoeken van de positieve en negatieve effecten van een afsluiting van een doorgaande route voor autoverkeer;
- Het in beeld brengen van de mogelijke baten voor de leefbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling ten behoeve van een Stedenbouwkundige visie voor de Oostelijke Binnenstad;
- Om te kunnen bepalen of een definitieve afsluiting van de Weesperstraat **straks** (na 2022) of **later** (na 2025) mogelijk is en past binnen de ambities van een autoluwe stad.

In de stad wordt al langer nagedacht over manieren om het (doorgaande) autoverkeer op de Wibautas (Valkenburgerstraat – Weesperstraat – Wibautstraat) te verminderen. In 2018 zijn hiervoor verschillende varianten onderzocht. Minder autoverkeer 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.

1.2 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Belangrijk bij de aanpak van de pilot knip 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 én 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 8 weken, waarbij de eerste drie à vier weken gelden als gewenningsfase en in de weken daarna de verkeerseffecten kunnen worden gemeten;
- 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;

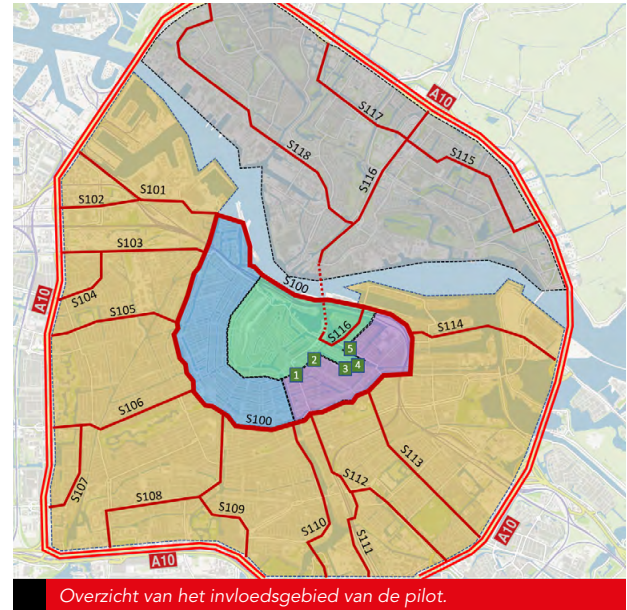
- De 0- en de 1-meting van het kentekenonderzoek worden in de tijd zo kort mogelijk op elkaar gedaan om risico's van verstoring van de metingen door onvoorziene effecten, zoals bijvoorbeeld Corona, te voorkomen. De metingen zijn dan in elk geval vergelijkbaar met elkaar;
- Visie Oostelijke Binnenstad, een Stedenbouwkundige visie (conform motie 55.20) om de gemeten positieve effecten in mee te nemen;
- Na de pilot wordt de oude situatie weer teruggebracht.

1.3 Scope

Invloedsgebied

De pilot knip 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 onderstaande kaart 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 via IJ-tunnel, naar andere delen binnenstad via S100 of A10;
- Blauw gebied: bereikbaarheid wijzigt niet, doorgaand autoverkeer is hier al teruggedrongen door maatregelen Munt en nieuwe hoofdroutes;
- Groen gebied: bereikbaar via Valkenburgerstraat (via IJ-tunnel of S100), uitrijden via Valkenburgerstraat of Amstel-Rokin-Damrak naar S100. Geen doorgaand autoverkeer;
- Paars gebied: bereikbaar via S100 en meerdere 'inprikkers' waaronder de Weesperstraat, maar geen doorgaand autoverkeer.



Werkzaamheden

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

1.4 Corona

Sinds maart 2020 heeft de COVID-19 pandemie ook Amsterdam en haar inwoners sterk beïnvloed. Na een ongewoon rustige stad dit voorjaar als gevolg van de intelligente lockdown is het gewone leven met bijbehorend verkeersaanbod nu weer min of meer op het niveau van voor de lockdown. Dit neemt niet weg dat de effecten nog zichtbaar en voelbaar zijn voor vele inwoners, ondernemers, (culturele) instellingen en

de gemeente zelf. De pilot knip Weesperstraat heeft als doel te onderzoeken wat de effecten van de tijdelijke afsluiting zijn op het autoverkeer. Om daarna keuzes voor de lange termijn te kunnen maken. Aangezien het verkeersaanbod weer nagenoeg op het oude niveau is, zij het wel met een wat andere verdeling, kan de pilot doorgaan. Voordat de voorbereidende werkzaamheden op straat starten, is een laatste go/no go moment voorzien waarin de situatie nogmaals tegen het licht wordt gehouden.

1.5 Leeswijzer

Het voorliggende plan van aanpak is opgedeeld in acht hoofdstukken.

- In hoofdstuk 1 staat de basis van de pilot knip 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 staat toegelicht hoe de aanpak invulling geeft aan motie 55.20, 'pilot knip Weesperstraat goed uitvoeren'.
- Hoofdstuk 5 beschrijft de relatie met en de noodzaak voor het opstellen van een Stedenbouwkundige visie Oostelijke Binnenstad
- In hoofdstuk 6 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 7 staat beschreven op welke

manier de monitoring en evaluatie van de pilot is opgezet.

- Ten slotte wordt in hoofdstuk 8 nader ingegaan op de planning, organisatie, risico's en kosten van de pilot knip Weesperstraat.

Als bijlage van het plan van aanpak is een stakeholder-overzicht opgenomen. In een tweede 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 autoverkeer 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 is sprake van de biedt de meeste baten in ruimtelijke zin en qua verkeer:

- Potentiële ruimtewinst en meer ruimtelijke kwaliteit dicht bij het centrum rondom het Mr. Visserplein en culturele instellingen daar;
- Relatief minder aanvullende maatregelen/knips nodig om sluijverkeer tegen te gaan;
- Meest gunstig voor de luchtkwaliteit op de gehele Wibautas;
- Relatief minder omrijdbewegingen en daardoor relatief minder reistijdverlies omdat de vele bestemmingen langs Weesperstraat via voorkeursroute bereikbaar blijven.



Met drie aanvullende knips tegen sluijverkeer, aansluitend bij de bestaande knips op Amstel en Plantage Middenlaan, wordt het (doorgaande) autoverkeer 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 'inprikker' vergelijkbaar met de Vijzelstraat sinds de afsluiting van de Munt. In onderstaande 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 Eilandenboulevard ter hoogte van het Kattenburgerplein.

Hieronder worden de voorgestelde knippen nader toegelicht. Daarna is weergegeven welke andere varianten zijn bekeken en afgefallen.

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 culture instellingen zoals Carré en de Hermitage gevestigd. De straat kent een 50 km/uur regime en een 'groene golf' voor doorgaand autoverkeer. De oversteekbaarheid van de straat voor fietsers en voetgangers en bestemmingsverkeer uit de zijstraten is hieraan ondergeschikt. Door het vele autoverkeer staat de leefbaarheid van de straat onder druk.

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



Locatie tijdelijke knip Weesperstraat, gezien vanaf de zuidkant

Door een knip in de Weesperstraat tussen Nieuwe Keizersgracht en Nieuwe Herengracht wordt doorgaand autoverkeer 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 Latjesburg geplaatst zodat ook hier alle bestemmingen bereikbaar blijven, zij het soms met een andere route. Een paar parkeerplekken moeten hiervoor waarschijnlijk tijdelijk worden



Locatie tijdelijke knip Anne Frankstraat, gezien vanaf de zuidkant

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 en de nachtbus van het GVB, wordt ook hier gekozen voor een combinatie van betonnen bloem- of groenbakken met slagbomen. Fietsers en voetgangers kunnen er sowieso te allen tijde door.

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 wordt een knip geplaatst op de Hoogte Kadijk tussen de Kruidhuisstraat en de Geschutswerf. 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 'inprikker' 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 autoverkeer 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 autoverkeer blijft mogelijk, en dit leidt daarom slechts tot een geringe afname van het autoverkeer. De versmalling en het vele afslaande autoverkeer 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.

**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 in het autoverkeer 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 knip Weesperstraat gepaard met drie knippen op andere locaties om sluipt- 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.

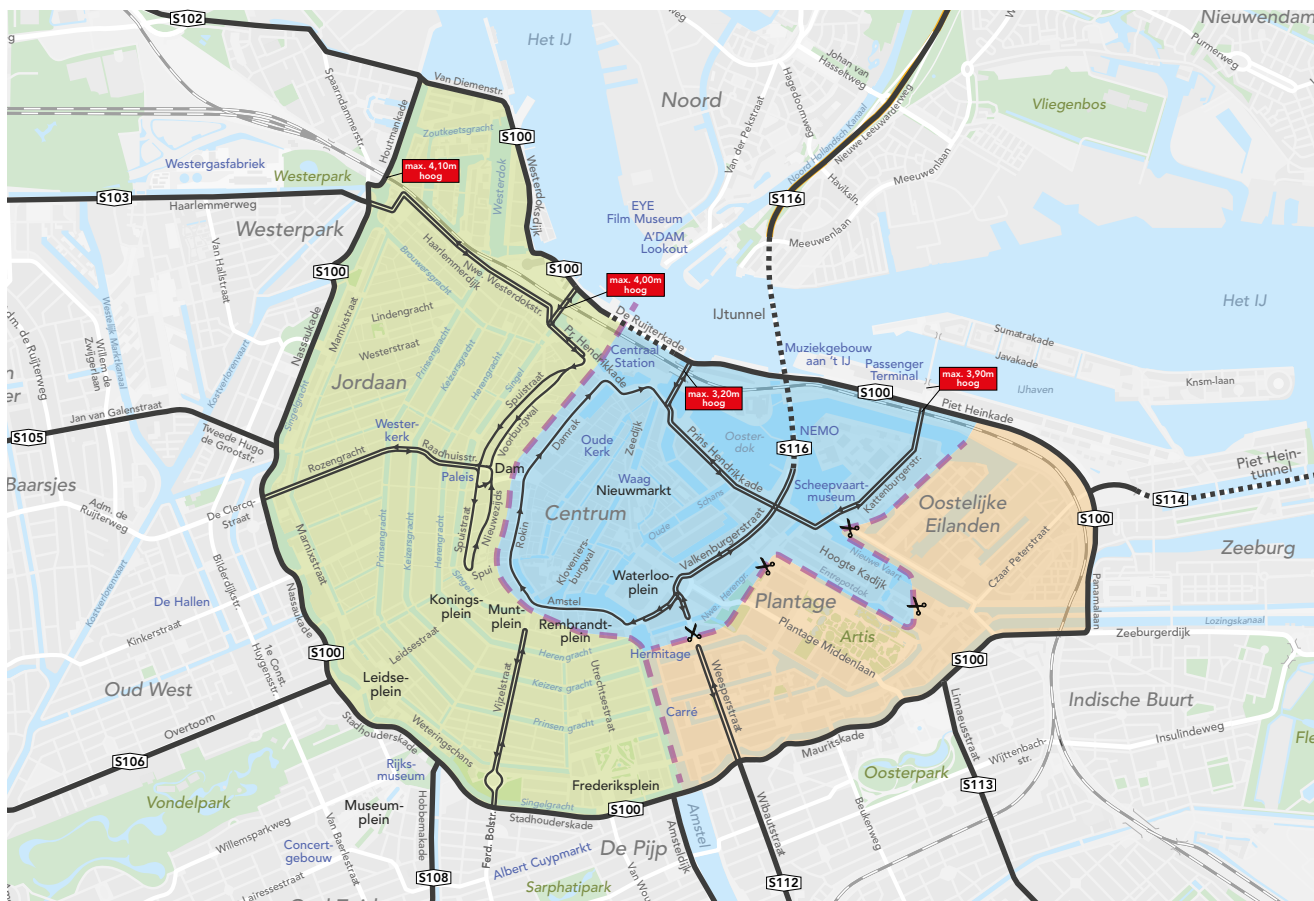
Bij de verkeerskundige uitwerking worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- 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 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 de om een duidelijk maar ook rustig straatbeeld te creëren. De lessen van de 1,5-maatregelen nemen we hierbij in acht.

Verkeerskundig wordt de Weesperstraat tijdens de proef een 'inprikker', 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 knippen wordt sluiptverkeer 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 knip Weesperstraat wordt de verkeerssituatie teruggebracht naar de oude situatie. Bij alle knips wordt een 30 km/h verkeersregime ingevoerd om de snelheid te verlagen, zodat een rustig en veilig verkeersbeeld ontstaat. Nabij de knips krijgen

automobilisten de mogelijkheid om te keren middels een keerlus. Op het omliggende wegennetwerk wordt de bebording aangepast en waar nodig de VRI's (verkeersregelinstanties) om de toegankelijkheid te optimaliseren. Een belangrijke voorwaarde 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 knip 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 autoverkeer 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 knip Weesperstraat opgenomen als maatregel in de Agenda Amsterdam Autoluw.

Op hoofdlijnen is het verwachte beeld qua autoverkeer het volgende:

- Op de ring A10 neemt het autoverkeer toe;
- Op de S100 aan de oostkant neemt het autoverkeer toe;
- De hele corridor Wibautas, van Prins Bernardplein tot in Noord, wordt rustiger qua autoverkeer;
- Vanwege de aanvullende knippen 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 autoverkeer 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.

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

Logistiek

Er gelden tijdens de proef geen uitzonderingen voor vrachtverkeer. Bevoorradingsverkeer voor de oostkant van het centrum (Amstel – Rokin – Damrak of Jodenbreestraat en Wallengebied) moet aanrijden via de Valkenburgerstraat. Aangezien de Piet Heintunnel sinds mei 2019 is gesloten voor vrachtverkeer is de IJ-tunnel de belangrijkste aanvoerroute voor dit deel van het centrum.

Motie 55.20

**Pilot Weesperstraat
goed uitvoeren**

De raad heeft in januari 2020 bij de behandeling van de Agenda Amsterdam Autoluw een motie ingediend, motie 55.20, getiteld Pilot knip Weesperstraat goed uitvoeren. In dit hoofdstuk wordt toegelicht hoe deze motie is verwerkt in de aanpak van de pilot.

Motie 55.20 vraagt het volgende:

- Bij de pilot knip Weesperstraat uitvoerig tevoren en op locatie te communiceren, routeplanners te informeren;
- Te meten wat zowel de positieve effecten zijn van de knip op leefbaarheid, veiligheid, verblijfskwaliteit en milieu, als op de verplaatsingen en de effecten daarvan;
- De gemeten positieve effecten mee te nemen in een nog te maken Stedenbouwkundige visie op de Oostelijke Binnenstad.

Gezien de impact van de maatregel op een grote groep verkeersdeelnemers in de stad wordt een uitgebreid communicatietraject uitgewerkt met veel verschillende communicatiemiddelen: nieuwsbrieven (algemeen en per doelgroep en stadsdeel), routeplanners als Google, Flitsmeister, Wayz en TomTom, kaartmateriaal met routesuggesties, AT5, social media kanalen van de gemeente, (digitale) informatiebijeenkomsten etc. Hierbij hebben we als gemeente al veel geleerd van de verkeersmaatregelen omgeving Munt en de aanpak bij de nieuwe hoofdroutes in de zomer van 2018.



Het belangrijkste doel van de pilot is een gedegen onderzoek naar de effecten, positief en negatief, op het autoverkeer, de luchtkwaliteit, veiligheid en geluid maar ook op draagvlak en ervaringen van gebruikers. In hoofdstuk 7 Monitoring en Evaluatie staat deze aanpak verder uitgewerkt.

De kansen die een knip op de Weesperstraat creëert voor de Oostelijke Binnenstad, worden in een Stedenbouwkundige visie verder uitgewerkt. Deze visie zal gelijktijdig met de evaluatie van de pilot worden opgeleverd en aan de raad worden aangeboden.



Opstellen

Stedenbouwkundige

visie Oostelijke

Binnenstad

In motie 55.20 wordt verzocht om een Stedenbouwkundige visie voor de Oostelijke Binnenstad te maken waarin de gemeten positieve effecten worden meegenomen. In dit hoofdstuk wordt het belang van deze visie onderstreept en de aanpak hiervan toegelicht.

Een definitieve knip in de Weesperstraat kan de leefbaarheid in de Oostelijke Binnenstad verbeteren. De Weesperstraat is onderdeel van een belangrijke autoverbinding in Amsterdam, die de IJtunnel via de Valkenburgerstraat, het Mr. Visserplein verbindt met de Mauritskade en de Wibautstraat. Maar deze route tussen IJtunnel en Wibautstraat splitst ook het oostelijk deel van het centrum in twee delen. De dominantie van het wegverkeer en de huidige inrichting van de openbare ruimte zorgen ervoor dat de Weesperstraat en Valkenburgerstraat geen prettige plekken zijn om te verblijven.

In de jaren zestig van de vorige eeuw is de weg in de huidige vorm aangelegd om de toenemende automobiliteit in de stad op te kunnen vangen en de binnenstad voor autoverkeer te ontsluiten. Met een tijdelijke knip in de Weesperstraat onderzoeken we in de praktijk wat de invloed op de bereikbaarheid is. Wat de knip aan kansen biedt in de Oostelijke Binnenstad vraagt eveneens onderzoek. Met aan de ene kant de effecten op de autobereikbaarheid en aan de andere kant de winst in leefbaarheid, verblijfs- en stedenbouwkundige kwaliteit ontstaat een compleet beeld van wat een knip kan opleveren.

5.1 Ontwikkelingen Oostelijke Binnenstad

De ontwikkeling van het Oosterdok en de Oostelijke Eilanden tot onderdeel van het economische en culturele kerngebied en de gezamenlijke kracht van de culturele instellingen in het Joods Cultureel Kwartier en Plantage aan de Amstel vragen om een verbetering van

de kwaliteit van de openbare ruimte en verbetering van de routes voor langzaam verkeer (fietser en voetganger). Doel van een Stedenbouwkundige visie Oostelijke Binnenstad is het in beeld brengen van de ruimtelijke kansen en opgaven en daarbij mogelijke lange termijn ontwikkelbeelden te schetsen.

De visie maakt ook inzichtelijk welke (ingrijpende) keuzes nodig zijn om te komen tot een beter gebruik van de openbare ruimte. De uitkomsten van de pilot zullen hierbij mede bepalend zijn. Een keuze voor een Oostelijke Binnenstad als deel van het Amsterdamse centrum heeft zowel binnen als buiten het gebied aanzienlijke effecten. Een werkelijk minder grote impact van het autoverkeer, ten gunste van langzaam verkeer, ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid, vraagt om een verstrekkende ingrepen in het stedelijk autonetwerk. Deze aspecten zullen in de visie met elkaar in samenhang worden bekeken.

5.2 Kansen voor ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid

Voordat de ring A10 werd 'gesloten' (jaren '90) was de Wibautas de doorgaande weg van Zuid en Oost naar Noord, West en Centrum. Door de grootschalige sloop en de aanleg van de metro is deze brede weg in de jaren zestig van de vorige eeuw ontstaan. Er is geen vergelijkbare binnenstedelijke 'snelweg' aan de westkant van de stad. Het lijkt bovendien onlogisch om zoveel autoverkeer te faciliteren op een plek waar drie metrolijnen zorgen voor een goede bereikbaarheid per OV. Begin vorige eeuw was de Weesperstraat een straat vergelijkbaar met de Utrechtsestraat. Van het historische, kleinschalige karakter van de Weesperstraat, net als van de functie als verblijfsplek en voorzieningenstraat is na sloop van de bebouwing en de verbreding van de straat bijna niets overgebleven. Dezelfde ontwikkeling is zichtbaar bij het Mr. Visserplein (dat ontstond door sloop van de bebouwing tussen Waterlooplein en Jonas Daniël Meijerplein), voor de Valkenburgerstraat en de omgeving van de IJ-tunnelmond.

De laatste jaren zijn gezamenlijk met ondernemers, instellingen en bewoners in het kader van Knowledge Mile Park stappen gezet om de Weesperstraat en het Mr. Visserplein hier en daar te vergroenen. De verkeersfunctie blijft echter zeer dominant en de verblijfsfunctie en economische functie beperkt. Door structureel minder autoverkeer op de Wibautas te laten rijden kan de vergroening meer impuls en meer ruimte krijgen en kan ook de levendigheid en leefbaarheid op straat toenemen. De Weesperstraat als 'stadsstraat', zoals ook in motie 65.18 is benoemd, in plaats van als binnenstedelijke 'snelweg', kan een centrale functie voor de hele buurt krijgen. De oversteekbaarheid en positie voor fietser en voetganger wordt daardoor beter zodat Oost met het Centrum verbonden raakt. Ook het OV kan hiervan profiteren.



Impressie van een autovrij Jonas Daniël Meijerplein en kleinschalige bebouwing op het Mr. Visserplein

Een rustiger en leefbaarder Weesperstraat betekent dat ook het Mr. Visserplein en de Valkenburgerstraat rustiger worden met alle kansen van dien. Daarnaast neemt op de Wibautstraat, die recent groener is geworden, de hoeveelheid verkeer af door de knip wat kansen kan opleveren. Minder verkeer betekent veel voor het Jonas Daniël Meijerplein, het Mr. Visserplein en het Waterlooplein. Hier lag ooit het hart van de oude Joodse buurt van Amsterdam en deze plekken kunnen nu het centrum

worden van een levendige en cultureel gekleurde Oostelijke Binnenstad. Minder autoverkeer biedt ten slotte rond het kruispunt van het IJ-tunneltracé en de Prins Hendrikkade nog kansen voor het aanhalen van de stedenbouwkundige structuur. In plaats van het huidige ongelijkvloerse kruispunt en de verdiepte toerit van de IJ-tunnel kan een buurt van straten en huizen ontstaan, waarmee het oude eiland Rapenburg hersteld wordt.



Impressie van een gelijkvloers kruispunt IJ-tunnel en Prins Hendrikkade met nieuwe bebouwing.

Door de uitwerking van de positieve effecten en kansen van de knip Weesperstraat in een Stedenbouwkundige visie en de verkeersonderzoeken tijdens de proef, ontstaat een beter beeld van de impact van deze maatregel en kan een afweging gemaakt worden over de mogelijkheid en wenselijkheid van deze ingreep.

The background features a bold, abstract design with large, overlapping red and white geometric shapes. A prominent red circle is partially visible on the right side, and a large white shape, possibly a stylized letter 'A' or a similar form, is on the left. The overall aesthetic is clean and modern.

Omgevingsmanagement en communicatie

Voor het slagen van de pilot knip 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.

6.1 Omgevingsmanagement

Gezien de impact van de pilot knip 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 knippen. 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. Kortom, zorgvuldig omgevingsmanagement staat aan de basis van de pilot.

6.2 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 wel de stad bereikbaar houden. Begin 2021 onderzoeken we 8 weken lang wat de effecten zijn van een tijdelijke afsluiting van de Weesperstraat op het verkeer, de luchtkwaliteit en de leefbaarheid. Door de tijdelijke knip is het doorgaand autoverkeer via het Mr. Visserplein niet meer mogelijk, maar blijven alle bestemmingen wel bereikbaar.

Het projectteam zorgt voor kaartmateriaal (digitaal en hardcopy), informatievoorziening via routeplanners en social media, AT5 verkeer, bewonersbrieven, informatieavonden en nieuwsbrieven. Ook zal gebruik worden gemaakt van bestaande informatiekkanalen, 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
Weggebruikers en Bezoekers	Informereren via navigatiesystemen en bebording, route- en parkeerverwijssystemen 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
Beheergroepen en ondernemers Stadsdeel Noord	Informatiebrief & routekaartjes
Bewoners Stadhouderskade	Informatiebrief
Bewoners en ondernemers elders in Amsterdam	Kranten, social media, routeplanners, nieuwsbrieven, website
(Culturele) instellingen	In gesprek, kaartmateriaal en informatiebrief
Parkeergarages	In gesprek, kaartmateriaal en informatiebrief
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, Wayze, TomTom, Flitsmeister, Here WeGo, etc)	Informereren zodat alle routeplanners aangeven dat wegen afgesloten zijn

Aandacht voor gedrag

Mensen zijn behoorlijk irrationeel: we laten ons vaker leiden door emoties, gewoonten en anderen in onze omgeving dan door een puur rationele afweging van kosten en baten. En veel van onze beslissingen nemen we onbewust: het grootste deel van ons gedrag gaat op de automatische piloot. Pas als mensen erg betrokken zijn bij een onderwerp, staan ze open voor informatie en denken ze beter na over wat ze doen. Ook zijn mensen 'kuddedieren': we willen erbij horen, niet uit de toon vallen en kijken snel naar anderen als we niet goed weten wat we moeten doen. Wat anderen doen en vinden, kan daarom een zeer grote invloed hebben op het gedrag.

Nudging gaat over het geven van een duwtje ('nudge' in het Engels) in de 'goede' richting. Er is geen eenduidige definitie van nudging, maar het komt erop neer dat de (deels) onbewuste besluitvorming van mensen wordt beïnvloed om zo tot gewenst gedrag te komen.

Met de gedragsdeskundigen wordt bekeken hoe we nudging in de pilot kunnen gebruiken om ander gedrag te bewerkstelligen.

6.3 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.

6.4 Initiatieven tijdens de pilot

In 8 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** in samenwerking met gebiedsmakelaars. 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.

6.5 Omgevingsprojecten (en andere raakvlakken)

Er is een omgevingsscan gedaan om te achterhalen welke projecten in de omgeving begin 2021 worden uitgevoerd zodat ze mogelijk invloed kunnen hebben op de pilot. Hieronder volgt een opsomming van de relevante projecten.

Herinrichting Waterlooplein

In oktober 2020 wordt gestart met de herinrichting van het Waterlooplein en wordt de markt tijdelijk verplaatst naar het plein voor de Mozes en Aäronkerk en naar de Amstelzijde. De werkzaamheden duren tot eind 2021. Voor de aan- en afvoer van bouwmaterialen wordt gebruikt gemaakt van de Weesperstraat als aanrijdroute en van de Valkenburgstraat als uitrijdroute. Tijdens de knip zal tijdelijk een andere aanrijdroute moeten worden aangehouden.. Alleen in gevallen waarbij geen andere route mogelijk is kan eventueel doorgang worden verleend op de Weesperstraat.

Herinrichting Nieuwe Kerkstraat

Met de herinrichting van de Nieuwe Kerkstraat wordt de stoep verbreed, extra fietsenrekken en meer groen geplaatst. De herinrichting start begin 2021 en zal in de zomer van 2021 gereed zijn. De pilot knip Weesperstraat heeft geen directe gevolgen omdat bouwverkeer via de Weesperstraat gewoon kan aan- en afrijden.

Herinrichting Sarphatistraat Zuid (binnenring)

De Sarphatistraat Zuid wordt vanaf april 2020 tot de zomer van 2021 heringericht tot fietsstraat. Deze herinrichting valt binnen het project binnenring. De pilot knip Weesperstraat heeft geen gevolgen omdat bouwverkeer via de normale routes kan aan- en afrijden.

Michiel de Ruijtertunnel (S100)

Gedurende 9 maanden vinden 's nachts onderhoudswerkzaamheden plaats aan de Michiel de Ruijtertunnel. Deze werkzaamheden staan gepland van 1 oktober 2020 tot 1 juli 2021. De tunnel is dan elke avond en nacht tussen 22.00 uur en 06.00 uur dicht voor het verkeer. Elke ochtend gaat de tunnel weer open zodat het verkeer overdag weer gebruik kan maken van de tunnel. De omleidingsroute is de A10 of de S100. Als gevolg hiervan kunnen de routes overdag anders zijn dan de routes 's nachts.

Piet Heintunnel (S114)

De Piet Heintunnel is sinds 2019 gesloten voor het vrachtverkeer. Eind tweede kwartaal van 2021 start het groot onderhoud en gaat de tunnel voor 1,5 jaar dicht. De pilot wordt voorafgaand hieraan uitgevoerd en de oude situatie wordt tijdig voor de sluiting van de tunnel hersteld.

Tijdens de pilot is de Piet Heintunnel een paar keer een nacht afgesloten voor onderhoud.

IJ-tunnel (S116)

Elke eerste zondag- op maandagnacht van de maand vindt onderhoud plaats waarbij beide tunnelbuizen zijn afgesloten. Dat betekent twee keer binnen de pilot-periode. Voor de pilot heeft dit verder geen gevolgen.

Nationaal Holocaust Namenmonument

Aan de Weesperstraat wordt het Namenmonument gerealiseerd. De bouw is in 2020 gestart en volgens planning is de oplevering in september 2021. De bouw vindt plaats ter hoogte van de knip Weesperstraat. Op 1 rijbaan voor auto's is een tijdelijk fietspad aangebracht. Dit fietspad blijft ook tijdens de pilot knip Weesperstraat behouden. Het is belangrijk dat gedurende de pilot Weesperstraat het (grote en kleine) bouwverkeer de bouwplaats van het Namenmonument kan blijven bereiken. Het bouwproject maakt gebruik van een bouwweg op de Weesperstraat, waarbij bouwverkeer bij de Nieuwe Herengracht inrijdt en bij de Nieuwe Keizersgracht uitrijdt. Vanuit de pilot Weesperstraat vindt afstemming plaats met het project Namenmonument.

Maatregelen verkeersveiligheid Plantagebuurt

De gemeente wil de verkeersveiligheid in de Plantagebuurt vergroten met een aantal verkeersmaatregelen, zoals aanpassingen aan de kruispunten, het verleggen van een rijstrook aan de Plantage Parklaan en het opheffen van 15 parkeerplaatsen langs het Wertheimpark. De eventuele raakvlakken met

de knip op de Latjesbrug (Anne Frankstraat) zijn (1) beperkingen in de verkeerssituatie, (2) bereikbaarheid parkeerplaatsen en parkeergarage Markenhoven en (3) communicatie-uitingen. Met het project vindt afstemming plaats.

Programma Verkeersveiligheid

Vanuit het programma Verkeersveiligheid wordt het kruispunt Weesperstraat – Nieuwe Kerkstraat uitgebreid met een extra voetgangersoversteek. Uitvoering vindt bij voorkeur niet tegelijkertijd met de pilot plaats. Hierover vindt afstemming plaats met het programma.

Knowledge Mile Park

Knowledge Mile Park loopt van de Wibaut- & Weesperstraat, via de Valkenburgerstraat helemaal door tot en met NEMO. Het streven is om van een van de meest vervuilende plekken van Amsterdam een aantrekkelijker gebied te maken door de stoepen, gevels en daken te vergroenen en zo in dit gebied een hoog en lang park maken. In 2021 worden de vergroening Valkenburgerstraat en Metropool aangepakt. Met het project Knowledge Mile Park wordt gekeken of samenwerking t.a.v. de vergroening mogelijk en handig is.

Programma Bruggen& Kademuren

Er is een regulier overleg met de het programma Bruggen & 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 knip 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.

Overige raakvlakken

Ook evenementen, 4-5 mei herdenking en bijvoorbeeld staatsbezoeken kunnen een raakvlak vormen met de pilot knip 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 5 onderdelen en richt zich vooral op de verkeerskundige effecten:

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

Op basis van deze monitoringsgegevens wordt na afloop van de pilot een evaluatierapport opgesteld. De effecten op ruimtelijke kwaliteit in brede zin worden meegenomen in de Stedenbouwkundige visie Oostelijke Binnenstad (zie hoofdstuk 5). Met het evaluatierapport en de Stedenbouwkundige visie 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.

7.1 Monitoring

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 bewegen. 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.

Nulmeting

Met een nulmeting wordt gekeken welk verkeer nu gebruik maakt van de Weesperstraat. Deze nulmeting voeren we uit vlak voor het invoeren van de pilot om zo de meeste representatieve gegevens te hebben.

1-meting

Vervolgens wordt tijdens de pilot 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. De tijd tussen de nul- en de 1-meting wordt zo kort mogelijk gehouden om de mogelijk versturende effecten van Corona zoveel mogelijk te beperken.

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 Ring 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

Luchtkwaliteit 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. Metingen hebben alleen betrekking op 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.

Metten 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. Meetresultaten van verschillende 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 meegenomen in de analyse. In de analyse wordt een periode van 8 weken voor de pilot en 8 weken tijdens de pilot meegenomen. Zodoende wordt zo goed als mogelijk gecorrigeerd voor mogelijke andere effecten, zoals weeromstandigheden. Na afloop van de pilot worden de buisjes in een laboratorium geanalyseerd en vervolgens geijkt aan het automatisch meetnet. Ongeveer twee maanden na afloop van de pilot zijn de meetresultaten bekend.

Verkeersveiligheid

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

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.

Effecten langzaam verkeer

De fietsintensiteiten worden op de volgende plekken gemeten:

- Weesperstraat
- Weesperzijde
- Plusnet fiets haaks op de Weesperstraat
- Daarnaast kunnen fietsers en voetgangers worden bevraagd hoe zij de knip ervaren.

7.2 Evaluatie

Na afloop van de pilot knip Weesperstraat vindt een uitgebreide evaluatie plaats.

Kort na de pilot wordt een eerste 'bevindingennotitie' opgesteld met daarin een beschrijving van de uitvoering van de pilot, de eerste ervaringen van (externe) stakeholders, een eerste analyse van het verkeer op basis van TomTom-data en een doorkijk naar de uitgebreide evaluatie en de visie Oostelijke Binnenstad die samen eind 2021 beschikbaar komen.

Resultaten monitoring

Met de evaluatie geven we antwoord op de volgende vragen:

- Waar is het autoverkeer heen gegaan wat niet meer door de Weesperstraat reed?
- Wat waren de gevolgen van het verplaatste autoverkeer?
- Zijn er knelpunten ontstaan 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 knip 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?

Visie Oostelijke Binnenstad

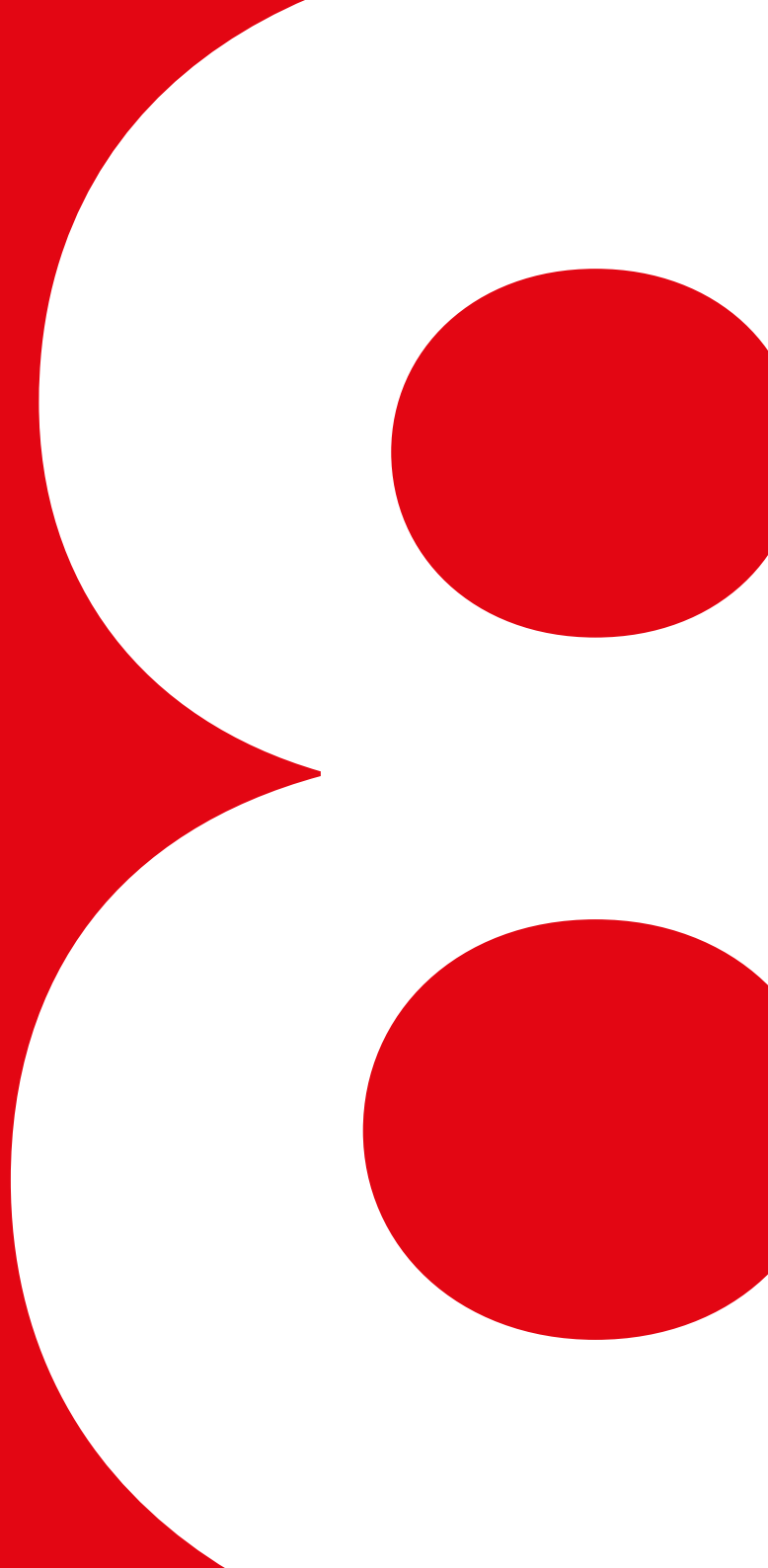
Zoals in hoofdstuk 4 is toegelicht wordt er naast de vooral verkeerskundige evaluatie een Stedenbouwkundige visie Oostelijke Binnenstad opgesteld met daarin de positieve effecten en de ruimtelijke kansen van een knip op de Weesperstraat. Deze visie wordt gelijktijdig met de evaluatie van de pilot opgeleverd zodat op basis van beide documenten aanbevelingen voor het vervolg kunnen worden gedaan. In de visie wordt antwoord gegeven op vragen als:

- Wat is de ruimtelijke winst van een knip op de Weesperstraat?
- Op welke plekken kan een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit worden gerealiseerd?
- Hoe kunnen de routes voor langzaam verkeer verbeteren?



Mr. Visserplein

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



8.1 Planning

De pilot knip Weesperstraat duurt 8 weken, van 15 maart 2021 tot 10 mei 2021.

Deze periode is gekozen vanwege:

- Verkeersmetingen vinden bij voorkeur niet in winter of zomer plaats vanwege afwijkend verkeersaanbod en kansen op verstoringen (in de wintermaanden). Nu kan de 0-meting begin maart plaatsvinden en de 1-meting in april.
- Het laten zien van de positieve effecten en het ervaren daarvan op straat is beter mogelijk in het voorjaar dan in de wintermaanden.

Het project kent een aantal fasen, die in onderstaande tabel staan weergegeven:

	mei aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	maa	apr	mei	jun	jul sep	okt dec
Uitwerkingsfase													
Plan van Aanpak vaststellen													
Vorbereidingsfase													
Kentekenonderzoek 0-meting													
Uitvoeringsfase													
Kentekenonderzoek 1-meting													
Evaluatiefase													
Vaststellen visie en vervolg													

Uitwerkingsfase

Eerste gesprekken met stakeholders, uitwerking verkeersontwerp, inventarisatie van benodigde aanpassingen aan bebording etc, opzet evaluatieonderzoek, startgesprek visie. Het Plan van Aanpak dat hieruit volgt wordt in oktober vastgesteld door het college van B&W en vervolgens ter bespreking aan de raad wordt voorgelegd.

Vorbereidingsfase

Na vaststelling van het 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 aangezocht om de benodigde aanpassingen in de verkeerssituatie te doen. Aan het eind van deze fase, voordat de daadwerkelijke voorbereidingen op straat beginnen, volgt een go/no go moment.

Uitvoeringsfase

Begin maart 2021 vindt de 0-meting van het kentekenonderzoek plaats en worden de tijdelijke aanpassingen op straat klaargezet voor gebruik. De pilot start 15 maart 2021 en duurt 8 weken tot en met de eerste week van mei 2021.

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. De positieve effecten van de pilot komen terug in de visie oostelijke binnenstad.

8.2 Organisatie en risico's

De pilot knip 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 omringende 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.

Het belangrijkste risico dat wordt voorzien is een tweede of derde golf Corona met een lockdown tot gevolg. Om dit risico enigszin te mitigeren wordt het kentekenonderzoek zo kort mogelijk voor de start van de pilot gedaan om de tijd tussen de nul- en de 1-meting zo kort mogelijk te houden. Ondanks eventuele (beperkte) Corona-effecten op het verkeersaanbod zijn er dan twee vergelijkbare metingen waardoor de effecten van de proef toch in beeld kunnen worden gebracht.

Een tweede groot 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.

8.3 Kosten

De kosten van de pilot knip Weesperstraat bedragen € 1,95 miljoen. De kosten opbouw ziet er als volgt uit:

Vorbereidingskosten	400.000,-
Uitvoeringskosten	725.000,-
Onderzoekskosten	625.000,-
Onvoorzien	200.000,-
Totaal	1.950.000

De VRA is voornemens om 30% van de externe kosten bij te dragen aan het project pilot knip 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.

Vorbereidingskosten bestaan onder andere uit:

- Onderzoeken scenario's
- Maken verkeersplannen
- BLVC-plan
- Overleg met stakeholders intern en extern

Uitvoeringskosten bestaan onder andere uit:

- Fysieke ingrepen (barriers/slagbomen/groenbakken)
- Verkeersregelaars
- Bebording
- Personele inzet
- Communicatie

Onderzoekskosten bestaan onder andere uit:

- Kentekenonderzoek
- Luchtkwaliteit en geluidsonderzoek
- Personele inzet voor dataverwerking en analyse

