

DE GROTE VERBOUWING VAN NEDERLAND

# Smart City Amsterdam: bewoners onder toezicht zonder het te beseffen

**Vorig jaar ontstond in Amsterdam commotie door 'experimenten' in de Jordaan en Weesperstraat, waarbij het autoverkeer plotseling werd afgesloten. Wat de meeste bewoners niet beseffen, vertelt burgeractivist Maartje van den Berg, is dat deze experimenten onderdeel zijn van een veel groter plan om Amsterdam tot 'smart city' om te toveren: een stad vol surveillance-apparatuur – camera's, sensoren, wifi-tracking, tot in het straatmeubilair aan toe – gerund door privaat-publieke samenwerkingsverbanden, zonder inbreng van de burger.**

**Elze van Hamelen**

Op 27 november vorig jaar vond een bewonersbijeenkomst plaats in de Posthoornkerk in de Jordaan. Doel: het 'paaltjesproject' evalueren. In het najaar was de buurt tijdelijk afgezet met paaltjes – een 'proef' om het autoverkeer in de binnenstad te verminderen. De maatregel had onvoorziene gevolgen: het was moeilijk de buurt in of uit te komen, kinderen konden niet meer met de bus naar speciaal onderwijs, hulpdiensten werden geconfronteerd met wegversperringen. Snel daarna werd de maatregel – tijdelijk – ingetrokken. Maartje van den Berg was aanwezig bij de bewonersbijeenkomst en vertelt: "Daar waren 400 hele boze bewoners. Er zijn allerlei incidenten geweest, zelfs ongelukken. Daar moesten ze iets mee." Uiteindelijk was de avond teleurstellend: "Mensen mochten een vraag stellen. Maar de dagelijks bestuurder in Amsterdam Centrum, Micha Mos van GroenLinks, reageerde nauwelijks inhoudelijk op de vragen. Bewoners bleven boos, de spanning liep echt heel hoog op. Hij gaf aan in het voorjaar terug te komen en gaat nadenken over het vervolg."

Van den Berg, die sinds 1984 in Amsterdam woont, had tot voor kort plannen de stad, die volgens haar steeds onleefbaarder wordt, te verlaten. Maar ze heeft zich bedacht. Haar 91-jarige vader woonde in Amsterdam en haar twee – inmiddels volwassen – dochters zijn er opgegroeid. "Ik wil mijn familie niet achterlaten. Ik kan niet weglopen voor mijn verantwoordelijkheid. Maar ik dacht, als ik blijf, ga ik me ervoor inzetten dat de stad weer leefbaar wordt."

Ze heeft inmiddels veel kennis opgebouwd over wat er werkelijk aan de hand is. Want het paaltjesproject in de Jordaan, is – net als de 'knip' die in juli 2023 plotseling werd aangebracht in de Weesperstraat, wat tot een grote verkeerschaos leidde – slechts het topje van een grote ijsberg. De experimenten maken deel uit van de *Agenda Amsterdam Autoluw*, die loopt tot 2040. Die agenda is weer onderdeel van een breder plan van het gemeentebestuur om van Amsterdam een 'slimme stad' te maken. De gevolgen die dit heeft voor de vrijheid en privacy van de bewoners, worden door het grote publiek nauwelijks begrepen, zegt Van den Berg.

De blokkade in de Weesperstraat (in de volksmond de Weesperknip genoemd) zorgde voor een verkeersinfarct in de nabijgelegen wijk Kat-

tenburg, waar vervolgens protesten uitbraken. "Onze wijk is geen afvoerputje", stelden de buurtbewoners. "Maar wat deze bewoners niet beseffen", vertelt van den Berg, "is dat aan de pilot van de Weesperknip een lang kentekenonderzoek vooraf is gegaan, onderdeel van de Praktijkproef Amsterdam. Er is data over ons verzameld, zonder dat we daar weet van hadden. Op basis van die informatie wordt beleid geformuleerd en worden beslissingen gemaakt over de inrichting van de leefomgeving."

**"Fysieke afsluitingen worden waar mogelijk vervangen door camerasystemen"**

De Praktijkproef Amsterdam start uit 2006, toen voor het eerst *smart city*-concepten binnen de gemeentechteel werden opgevat. De strategische doelen binnen deze Praktijkproef Amsterdam, worden in het jaar daarop afgebakend: het bevorderen van samenwerking tussen overheden en bedrijven, het benutten van het "hele netwerk" en het inzetten van moderne technologie. De eerste experimenten starten in 2012 en duren tot 2021. Ze maken deel uit van internationale publiek-private samenwerkingsverbanden, waar onder andere de automobiellindustrie en de telecomindustrie aan deelnemen. Bewoners en bezoekers van Amsterdam werden hierbij veelvuldig en langdurig gevolgd, onder andere door middel van kentekenherkenning – zonder dat ze hier weet van hadden of daarvoor toestemming hebben gegeven.

Nadat de Praktijkproef was beëindigd, rolde de agenda gewoon door. Zo zijn er in beleidsplan Agenda Amsterdam Autoluw 29 maatregelen opgenomen om de "veiligheid, luchtkwaliteit en klimaat" te bevorderen. Deze maatregelen zijn geformuleerd van nu tot en met 2040. Een greep uit dit document: er komt "meer ruimte" in Amsterdam voor fietsen en voetgangers, door "minder autoritten" en het verwijderen van 10.000 parkeerplaatsen. Fietspaden worden met autowegen samengevoegd, "om auto's en fietsers te mengen moet de snelheid maximaal 30 km/uur zijn". In de gevallen waar paaltjes niet werken of op tegenstand van bewoners stuiten, worden "fysieke afsluitingen waar

mogelijk vervangen door camerastystemen" die "slimme toegang" verlenen door het digitaal managen van verkeersstromen. Op deze manier wordt "onnodig (doorgaand) verkeer" geweerd.

Agenda Amsterdam Autoluw past binnen het streven van de gemeente om van Amsterdam 'smart mobility stad nummer 1' te maken. Deze ambitie werd verwoord door toenmalig wethouder Sharon Dijksma (PvdA), inmiddels burgemeester van Utrecht, in een reisadvies voor de Sustainable development Impact Summit van het World Economic Forum (WEF) in New York in 2019. "Wethouder Dijksma is sinds november 2018 co-chair van de werkgroep Future of Mobility van het WEF en hier verantwoordelijk voor het opstellen van een City Mobility Charter samen met internationale partners", is te lezen in het document. "De aanwezigheid van Amsterdam is essentieel voor de lancering en het committeren van internationale partijen aan de City Mobility Charter."

De Nederlandse regering formuleerde in 2017 op nationaal niveau een 'smart city strategie'. Binnen de EU loopt Nederland voorop in het vormgeven van de *Urban Agenda voor de EU*. Deze agenda vloeit uit twee VN-programma's: de *UN New Urban Agenda* die onderdeel uitmaakt van het Habitat-programma, en *Sustainable Development Goal 11*, dat onderdeel is van VN Agenda 2030. Deze beleidsplannen richten zich niet alleen op mobiliteit, maar ook op huisvesting, integratie van migranten, landgebruik, natuur in de stad, de

digitale transitie, de energietransitie, de mobiliteitstransitie, innovatieve bestuursmodellen en meer. Wat de plannen gemeen hebben, is dat er grote ruimte is voor experimenteren met publiek-private samenwerking bij het ombouwen van steden.

"Bewoners hebben geen weet van deze plannen", zegt Van den Berg. "Er is een gigantische informatieachterstand. Ze hebben geen enkel idee hebben waarom er opeens straten en wijken worden afgesloten of éénrichtingsverkeer worden gemaakt. Dat, terwijl de gemeente in samenwerking met Nederlandse en buitenlandse bedrijven de stad opnieuw aan het inrichten is."

Naast de verkeersproeven vinden er ook experimenten plaats met slim straatmeubilair, zoals slimme lantaarnpalen. Van de Berg: "Zo zijn er wijken in Amsterdam, zoals Zuid-Oost, Nieuw-West en het Oosterpark waar pilots zijn waar slim straatmeubilair onze data verzamelt via sensoren, ledverlichting en camera's om te zien hoe bezoekersstromen zich verplaatsen door de stad. Zo kunnen ze meten, is het te druk, rustig, te nat, te droog enzovoort. Er zijn contracten gesloten met de overheid en bedrijven zoals Huawei en Cisco maar ook Nederlandse bedrijven die gespecialiseerd zijn in 'slim' straatmeubilair. Zij leveren alles aan slimme technologieën voor in de stad." Amsterdam houdt het aantal officieel geregistreerde sensoren in de stad bij via het sensorenregister Amsterdam. Op sensorenregister.amsterdam.nl is te lezen dat er officieel 1895 sensoren zijn aangemeld in de stad, waaronder 1207 camera's.

Al deze 'slimme' oplossingen hebben natuurlijk een keerzijde: inwoners kunnen straks niet meer de publieke ruimte betreden zonder dat er op een of andere manier data over hun wordt verzameld door allerhande partijen, zowel publiek als privaats. Die partijen wisselen onderling data uit en voegen die samen. De dataverzamelaars leggen

nauwelijks tot geen verantwoording af en zijn niet te controleren. Het risico van misbruik is levensgroot.

De Autoriteit Persoonsgegevens waarschuwde in een onderzoeksrapport naar smart city's in 2021: "Een gemeente mag niet zomaar inbreuk mag maken op het grondrecht van gegevensbescherming van burgers, maar heeft daarvoor een wettelijke basis nodig of vrije toestemming van burgers. Laat privacy het startpunt zijn van innovatie, niet het sluitstuk." AP concludeert: "Het gevaar bestaat dat we naar een surveillance-samenwerking met Nederlandse en buitenlandse bedrijven de stad opnieuw aan het inrichten is."

Dit is niet de eerste waarschuwing. Al in 1998 liet het Europees Parlement technologieën onderzoeken die konden worden ingezet voor politieke controle. Steve Wright, auteur van het onderzoek *An appraisal of technologies for political control*, stelde destijds: "Democratische controle en verantwoording is het enige criterium dat een modern verkeerscontrolesysteem onderscheidt van een geavanceerde technologie om dissidenten op te pakken".



**KOERS | 2030**

**Koers 2030, een initiatief van het Solari Report, Enerzijds-Anderzijds en De Andere Krant, roept op tot een maatschappelijk debat over de Grote Verbouwing van Nederland. Op de website proberen we in kaart te brengen welke gevolgen dit heeft voor burgers, boeren en vissers. Samen met jou willen we de zelfstandigheid en autonomie van burgers waarborgen. Wat merk je ervan? Kunnen we er iets aan doen? Je kunt reageren via de website.**

- [koers2030.nl](https://koers2030.nl)
- [dakl.nl/interview-koers-2030](https://dakl.nl/interview-koers-2030)



Knip in de Weesperstraat | Fotografie: Judith Jockel | Guardian

GEMEENTE NEGEERT UITKOMST REFERENDUM

# Amersfoort drukt parkeeragenda door



D66-wethouder Tyas Bijholt, D66-gemeenteraadslid Dirk-Joost van Hamersveld en initiatiefnemer Yorán van Aken. | Fotografie: Danielle van Wallinga

**Een overtuigende 74 procent stemde 'nee' tegen betaald parkeren in heel Amersfoort. Toch besluit de gemeente de uitkomst van het raadgevend referendum van 22 november naast zich neer te leggen en de plannen alsnog door te zetten. Met een duidelijk 'nee = nee' uitten ruim tweehonderd Amersfoorters op 26 januari met een demonstratie hun onvrede over de plannen van de gemeente.**

**Danielle van Wallinga**

De Amersfoortse coalitiepartijen D66, Groenlinks, CDA, Christenunie en Partij voor de Dieren kwamen in het voorjaar van 2023 met een voorstel voor nieuw parkeerbeleid. De coalitie wil met het voorstel anticiperen op klimaatverandering en een verkeersveilige, leefbare stad creëren door stapsgewijs het betaald parkeren uit te breiden naar alle wijken van de stad. Volgens de gemeentewebsite [amersfoort.nl](https://amersfoort.nl) is het de bedoeling dat je "in de hele stad alleen kunt parkeren op straat als je betaalt of een vergunning hebt. Er komen overstappunten voor auto's, openbaar vervoer, fietsen enzovoorts ('parkeerhubs')". Daarna wil de gemeente de vergunning beperken tot één auto per huishouden.

Op initiatief van de lokale oppositiepartij Amersfoort voor Vrijheid kwamen inwoners in actie om een raadgevend – dus niet bindend – referendum aan te vragen bij de gemeenteraad. Daardoor stemde 22 november bijna driekwart van de Amersfoorters 'nee' als antwoord op de vraag: "Vindt u het nieuwe parkeerbeleid een goed idee voor de stad Amersfoort?" Het duidelijke signaal vanuit de bewoners van de stad hinderde de gemeenteraad niet om toch in te stemmen met voortzetting van de plannen, zij het met een aantal wijzigingen.

Tijdens de demonstratie op 26 januari tegen de parkeerplannen kregen D66-wethouder Tyas Bijholt en vervangend gemeenteraadsvoorzitter Dirk-Joost van Hamersveld (eveneens D66) niet de kans om hun plannen toe te lichten door afkeurend gejoel vanuit het publiek. Aan het Algemeen

Dagblad laat de wethouder een dag later weten dat de plannen "niet in beton gegoten zijn" en dat er nog invulling moet worden gegeven aan de geschetste kaders. Op de gemeentewebsite worden al wel concrete punten benoemd, zoals dat noordelijke wijken pas in 2035 op de planning staan en er richting 2024 groen licht moet zijn voor een eerste uitbreiding van betaald parkeren in 2025.

**"Doordrammers van het parkeerbeleid hopen dat u de komende jaren langzaam afhaakt"**

"Politici zouden in een ware democratie op geen enkele manier een overgrote meerderheid moeten kunnen afserven. Raadgevend of niet", stelt fractievoorzitter en gemeenteraadslid Tom van Lamoen van Amersfoort voor Vrijheid. Een belangrijk punt waar de politiek geen rekening mee houdt, is vertrouwen in de plannen überhaupt, benadrukt het gemeenteraadslid. "Je kan tien dingen opnoemen waarin de plannen anders worden dan beloofd. Dus hoe kun je zeggen: dit ga je betalen, het is voor je eigen bestwil, we gaan er iets moois mee doen?" Duidelijk "een politiek spelletje", zegt Yorán van Aken, die de demonstratie organiseerde. "Ook al kan ik maar twee dingen veranderen en besluit de gemeente bijvoorbeeld om eerst op het centrum te focussen in plaats van op wijken waar geen parkeerproblemen zijn."

Hugo Kruyt van oppositiepartij SP: "Alle doordrammers van het parkeerbeleid hopen en bidden dat u de komende jaren langzaam afdruipt en afhaakt. Ga terugdrammen. Doe dat zonder haat of woede, maar wel met vastberadenheid en doorzettingsvermogen." Van Aken gaat dit zeker doen. "Ik blijf mensen achterna zitten en het gesprek voeren met de wethouder en met mensen in de stad. De wethouder heeft het continu over een stip op de horizon, maar die stip moet verplaatst worden. Het idee overheerst: er moet iets gebeuren, en de route eraan toe, zien we wel. Maar volgens mij hebben wij hen gekozen en zijn ze voor ons bezig."

Volgens Amersfoorts theatermaker Daan Anton Jacob, die tijdens de demonstratie zijn gedicht *Betaald parkeren afveren* voordroeg, is het duidelijk dat wereldwijd een weg is ingeslagen naar "ontmoediging van autobezit, tegen onze vrijheid, tegen de mensen en doorsnelt richting Tristate 'smart cities, met steeds nieuwe regels als oplossing voor niet-bestaande problemen." De Amersfoorters zijn volgens de dichtende theatermaker "misleid in parkeerbeleid".

Gemeente Amersfoort is inmiddels een actie gestart waarbij bewoners gestimuleerd worden te gaan auto-delen en voor een jaar afstand doen van hun auto in ruil voor groen in de straat. In Haarlem staat 6 maart een referendum gepland over het uitbreiden van betaald parkeren in de stad. ■

- ▶ [dakl.nl/parkerenduurder](https://dakl.nl/parkerenduurder)
- ▶ [dakl.nl/tristate-city](https://dakl.nl/tristate-city)
- ▶ [dakl.nl/parkeren-amersfoort](https://dakl.nl/parkeren-amersfoort)
- ▶ [dakl.nl/autodelen-amersfoort](https://dakl.nl/autodelen-amersfoort)



**PIETER STUURMAN**

# Bezwijkende elites

Recentelijk kwamen de mondiale elites bijeen in Davos. Jaarlijks worden daar topbestuurders uit zowel publieke als private sectoren uitgenodigd door het World Economic Forum (WEF) om de koers van de wereld uit te zetten. Een hele eer voor de genodigden, zou je zeggen, maar dit jaar hing er een geur van angstzweet over het evenement. Iets dat zich nog het beste laat zien door het gekozen thema ervan: "Herstel van vertrouwen".

Kennelijk beginnen de eens zo zelfverzekerde elites nu toch wat natigheid te voelen. In ieder geval wordt er beseft dat het vertrouwen aan het verdwijnen is, anders zou het niet 'hersteld' hoeven worden. Ik kan me goed voorstellen dat de bovenbazen hierover met de handen in het haar zitten, want vind er maar eens een oplossing voor. Vertrouwen betekent immers geloof in goede bedoelingen en de WEF-clan met hun handlangers hebben de afgelopen jaren bewezen dat daar niet bepaald sprake van is. En dat beseft is tot steeds meer mensen doorgedrongen.

Vertrouwen is dus een vorm van geloof (geloof in goede bedoelingen), maar het opzeggen van dat vertrouwen is het geloof van beseft, en dat is iets anders dan geloof. Steeds meer mensen beseffen dat de voorheen vertrouwde elite, het vertrouwen niet waard blijkt te zijn. En hoe ga je een beseft 'herstellen'? Dat valt niet mee, en het WEF komt dan ook niet verder dan het aankondigen van een campagne tegen 'desinformatie'. Dat betekent dat men herstel van vertrouwen wil forceren door het af te dwingen via censuur. Dat is in zichzelf al een contradictie, want vertrouwen is niet afdwingbaar.

Bovendien zal een dergelijk censuurbeleid de ware aard van deze bestuurlijke elites nog verder onthullen, wat uiteraard resulteert in het nog verder verdwijnen van vertrouwen. Bestuurders die menen een monopolie op de waarheid te kunnen afdwingen, en alles dat daar enigszins van afwijkt op autoritaire wijze bestraffen, wekken nou

**De dominante rol van oude elites heeft zijn uiterste houdbaarheidsdatum bereikt**

eenmaal niet de indruk de beste bedoelingen te hebben met hun onderdanen. Wat er nog over is van het vertrouwen zal daardoor onvermijdelijk nog verder afbrokkelen, en dat betekent dat er geen andere keuze resteert dan het nog verder opvoeren van (dreigen met) geweld, wat het vertrouwen nog meer zal ondermijnen. Een zelfaandrijvend en onomkeerbaar proces.

Samengevat betekent dit dat er geen hoop meer is voor deze elites. Ze hebben dat aan zichzelf te danken, en hun ondergang zal door de instrumenten waarmee ze gewend zijn te werken (leugens en autoritair beleid) alleen maar versneld worden. Het is niet langer tegen te houden. De dominante rol van oude elites heeft zijn uiterste houdbaarheidsdatum bereikt. Onder dezelfde kwalijke mentaliteit waarmee ze hun posities verworven hebben, zullen ze bezwijken.

Daar komt bij dat we de afgelopen jaren getuige geweest zijn van de geboorte van een nieuwe 'elite'. Een groep van voortrekkers en initiatiefnemers die nog enigszins in de kinderschoenen staat, maar die steeds meer mensen inspireert en daardoor in omvang en betekenis groeit. In tegenstelling tot de oude elite, laat die nieuwe elite zich niet leiden door machtswellust en winstbejag, maar door geheel andere grootheden zoals menselijke waardigheid, vrijheid en waarheid. Ik heb de afgelopen jaren met velen van hen mogen samenwerken, en op enkele uitzonderingen na (die vanzelf naar de achtergrond verdwijnen) is geen ervan uit op geld of macht. Sterker nog, in de meeste gevallen heeft hun toewijding en inspanning te alleen maar geld gekost. Ze worden gemotiveerd door het beseft dat er iets bestaat dat betekenisvoller (en gewoon beter) is dan de wil om te parasiteren op, en te heersen over andere mensen.

Dat betekent niet dat we rustig kunnen afwachten tot de oude machtselites zichzelf (samen met hun clubs en instituties) vernietigd hebben, want een kat in het nauw kan vreemde sprongen maken en in deze fase van overgang beschikken ze nog over geweldsmiddelen, die ze zonder scrupules zullen inzetten in hopeloze pogingen hun posities te redden. Het is het enige dat ze kennen. ■