



Verslag schouw ORAM

Datum 2023-07-03
Kenmerk Pilot Weesperstraat – Schouw special



Aantal deelnemers: 6, waaronder

1. 5.1.2.e – voorzitter ORAM
2. 5.1.2.e – Manager Ondernemend Amsterdam ORAM
3. 5.1.2.e – Public Affairs & Relations ORAM
4. 5.1.2.e – Community- en Eventmanager ORAM
5. 5.1.2.e – Gebiedscoördinator Stadsdeel Centrum Gemeente Amsterdam
6. 5.1.2.e – Projectleider pilot Weesperstraat Gemeente Amsterdam
7. 5.1.2.e – Omgevingsmanager pilot Weesperstraat Gemeente Amsterdam

Locatie: Amsterdam Centrum-(route zie bijlage 1)

Opmerkingen Weesperstraat

Bij aanvang wordt opgemerkt dat het tijdstip van de schouw niet erg representatief is (maandag 10.00). Projectteam geeft aan dit in de week inderdaad relatief een rustig moment is, dinsdag en donderdag zijn drukker met name de avondspits.

De ORAM krijgt met name van taxi chauffeurs te horen dat ze erg veel last hebben van de afsluitingen. Ook hotels hebben er veel last van en logistiek met bestemming Noord. Het projectteam geeft aan veel uiteenlopende reacties te krijgen. Iedereen heeft gemerkt dat het veel losmaakt in de stad en dat het erg politiek is geworden.

Het projectteam licht toe dat een mogelijk vervolg op de huidige pilot nog een pilot met een zogenaamde 'knijp' zou zijn, waarbij de vierbaans Weesperstraat wordt terug gebracht naar een tweebaansweg. Dit is een voorstel waar ook de stadsdeelcommissie Centrum naar heeft gevraagd en ook het CBA.

Opmerkingen Kattenburgerstraat

Op de Kattenburgerstraat is het op het moment rustig. Verwachting is dat dat met de maandagochtend te maken heeft. Het projectteam geeft aan dat hoewel er nog steeds meer file staat dan voor de pilot, de drukte ten opzichte van het begin van de pilot wel is afgenomen.

Er wordt gevraagd hoe en waar er gemeten wordt. De laatste twee weken van de pilot wordt kentekenonderzoek uitgevoerd, waarvoor 300 camera's in de stad worden opgehangen. Door middel van dat kentekenonderzoek wordt duidelijk welke routes gereden worden door welke voertuigen (personenauto/logistiek/taxi). Gedurende de hele pilot wordt de drukte ook in de gaten gehouden met een inframonitor.

Er wordt opgemerkt dat de focus niet alleen op de bewoners van Amsterdam moet liggen, omdat de knips ook mensen van buiten Amsterdam raken. De ORAM benadrukt dat je met een te nauwe focus op de bewoner, het risico loopt om een onaantrekkelijke stad te worden voor bedrijvigheid, terwijl de stad dat ook nodig heeft.

Er wordt gevraagd of er op basis van de kentekens die door een stad rijden, niet ook aan de hand van die gegevens een enquête onder die gebruikers uit kan worden gezet. Er is toegelicht dat dat om privacy technische redenen niet mogelijk is, maar dat er wel een belevingsonderzoek is uitgezet. Dat belevingsonderzoek is uitgezet onder omwonenden (o.a. via een brief naar 60.000 adressen) uitgezet, maar ook via 'geo-fencing' waarbij mensen die door de gebieden rondom de knips bewogen via social media worden uitgenodigd deel te nemen aan het onderzoek. Idee erachter is dat je daarmee ook bezoekers buiten Amsterdam bereikt en je je niet alleen richt op de autogebruiker.

De leden van de ORAM merken op dat het belangrijk is een goed alternatief te plaatsen wanneer het moeilijker wordt overal met de auto te komen. Wat dat betreft is de berichtgeving over de afschaling van het OV net voor uitvoering van de pilot ongelukkig. Tegelijkertijd ziet men ook dat een autoluwere stad juist op den duur goed kan zijn voor het OV, doordat daardoor het OV mogelijk weer meer wordt gebruikt.

Opmerkingen Piet Hein Kade

Het valt de leden van de ORAM op dat de Piet Hein Kade sinds de pilot veel drukker is.

De ORAM benadrukt dat er in het kader van mobiliteitsopgaven, vaak te weinig integraal en gebiedsoverstijgend wordt gekeken. In de toekomst zou zij graag meer de expertise van haar leden bij dit soort opgaven willen inzetten. Hier zit veel kennis op het gebied van stedenbouwkunde, logistiek etc. Er wordt afgesproken in het kader van deze pilot na de pilot nog een keer samen te zitten over de evaluatie, zodat daarbij ook gekeken kan worden hoe verder vorm gegeven kan worden aan dit aanbod van de ORAM.

Bijlage 1:
Gevolgde route

