

Annotatie voor wethouder Van der Horst  
bij de agenda van de Commissie Mobiliteit, Openbare Ruimte en Water

**Agendapunt**

Behandelend ambtenaar: 5.1,2,e 5.1,2,e

**Kernboodschap**

Spreektekst:

- Al jaren wordt gesproken over oplossingen om het gemotoriseerde verkeer op de Weesperstraat te verminderen, maar tot nu toe is nog geen actie ondernomen. Doel ervan is een prettigere en veiligere omgeving voor omwonenden en gebruikers van de staat.
- Met de vaststelling van de Agenda Amsterdam Autoluw heeft u besloten de pilot Weesperstraat (maatregel 13) uit te voeren.
- Hiermee onderzoeken we in de praktijk wat de positieve en negatieve effecten zijn van de afsluiting van een grote straat als de Weesperstraat voor doorgaand verkeer. We onderzoeken de effecten in de directe omgeving én wijken eromheen op:
  - het verkeer
  - de leefbaarheid
  - de luchtkwaliteit
  - het geluid
  - de veiligheid
- Conform uw verzoek leg ik nu de resultaten van de o-meting van het kentekenonderzoek aan u voor.
- Na vertraging vanwege de coronapandemie en de sluiting van de Piet Heintunnel, start de pilot Weesperstraat op 12 juni aanstaande. De pilot duurt 6 weken en eindigt op 23 juli. De Weesperstraat en omliggende routes zijn afgesloten tussen 23 en 6 uur.
  - Tijdens de pilot organiseren we met bewoners en ondernemers uit de buurt activiteiten t.b.v. de leefbaarheid van de Weesperstraat
  - Bij incidenten, of wanneer het verkeer volledig vastloopt (zoals terugslag in de tunnel). Kan ik conform de escalatielijn de slagbomen weer open gooien.
  - We hebben een escalatielijn Bij incidenten en/of als het verkeer volledig vastloopt
- Met de afronding van de pilot en analyse van de 1-meting van het kentekenonderzoek heeft u een basis om een besluit te nemen over de toekomst van de Weesperstraat.

Relevante inzichten o-meting:

- Uit de o-meting blijkt dat er relatief veel unieke voertuigen ( $2/3^e$ ) gezien zijn gedurende het 14 dagen durende kentekenonderzoek. Dit betekent dat relatief weinig voertuigen elke dag gebruik maken van de Weesperstraat. En dat relatief weinig voertuigen elke dag hinder ondervinden
- We hebben segmenten in kaart gebracht waar het verkeer voor het eerst en voor het laatst gezien is op de Weesperstraat. Aan de hand hiervan weten we de extra reistijd modelmatig kunnen berekenen. Voor een groot deel zal er geen extra reistijd zijn, gemiddeld zal die minder dan 3 minuten zijn en 83% heeft een extra reistijd van minder dan vijf minuten.

## Annotatie voor wethouder Van der Horst bij de agenda van de Commissie Mobiliteit, Openbare Ruimte en Water

### Bestuurlijke achtergrond:

In januari 2020 is de Agenda Amsterdam Autoluw vastgesteld. Sindsdien heeft de raad op verschillende momenten vijf moties aangenomen, hierdoor is de uitvoering van de pilot aangepast naar wensen van de raad:

- Januari 2020 na vaststelling Agenda Amsterdam Autoluw:
  - Motie 55.20 (Ernsting c.s.): De pilot Weesperstraat goed uitvoeren én de gemeten effecten mee te nemen in de Stedenbouwkundige visie op de Oostelijke Binnenstad.
- November 2020 bij bespreking van het plan van aanpak:
  - Motie 1525.20 (Vroege): De pilot duurt 6 weken in plaats van 8 weken
  - Motie 1526.20 (Boutkan, Vroege): De afsluiting wordt opengesteld in de nacht tussen 23:00 en 06:00 Hiermee komen we nadrukkelijk tegemoet aan de wensen van de taxibranche.

In januari 2022 is de Verkenning Oostelijke Binnenstad besproken. De ruimtelijke baten van een afsluiting voor doorgaand verkeer zijn hierin inzichtelijk gemaakt. De Verkenning zal samen met de evaluatie van de pilot Weesperstraat ten grondslag liggen aan eventuele vervolgstappen. Tijdens de bespreking zijn twee moties aangenomen:

- Motie 34.22 (Ernsting): Een verdiepende studie verwerken tot uitvoeringsstrategie raad
- Motie 17.22 (Vroege, Marttin, Boomsma, Kreuger, Van Soest, Yilmaz) : Kentekenonderzoek voorafgaand aan pilot Weesperstraat voor besluit tot pilot.

### Amsterdam Verbonden

Uitvoering van de pilot sluit aan bij de kern van Amsterdam Verbonden dat mobiliteit tegen de grenzen aanloopt en dat de auto niet meer ongelimiteerd gefaciliteerd kan worden.

Ook past het in het eindbeeld van de Omgevingsvisie, waarin we een lussenstructuur hebben voor het autoverkeer. De auto kan nog overal komen, maar doorgaand verkeer door de stad is niet meer mogelijk.

Annotatie voor wethouder Van der Horst  
bij de agenda van de Commissie Mobiliteit, Openbare Ruimte en Water

**Politieke gevoeligheden**

Taxi:

- Voor taxi's gelden tijdens de pilot geen uitzonderingen. Behalve n.a.v. motie 1526.20 wordt de Weesperstraat gedurende de pilot opengesteld in de nacht (23.00 – 06.00 uur) omdat er dan voornamelijk taxi's gebruik maken van de Weesperstraat.
- Ook blijven alle bestemmingen voor taxi's bereikbaar.
- Met het kentekenonderzoek kunnen we onderscheid maken tussen verschillende weggebruikers (bus, personenauto's, logistiek, taxi) en meten we dus ook de effecten van een afsluiting van de Weesperstraat voor taxi's.
- Over de knip is in het verleden afgestemd met het programma taxi en de taxibranche. Vervolgens niet meer omdat uitgegaan werd van dezelfde situatie en bezwaren.
- Nu staken en demonstreren de taxichauffeurs geregeld omdat diverse (beleids)maatregelen hun het werken steeds moeilijker maakt tegen bestaande prijzen en condities. Hierover heeft TCA u ook een brief gestuurd op 5 april jl.
- Wethouder (u) heeft onlangs met verschillende groepen chauffeurs om tafel gezeten, en hen beloofd te zullen onderzoeken welke voor-taxi-nadelige maatregelen misschien niet nodig zijn of teruggedraaid kunnen worden (voor taxi's).

Taxibeleid:

- Taxi kunnen we in generieke zin beleidsmatig het beste duiden in termen van STOMP. Dus: Stappen, Trappen, OV, MAAS (deelvervoer), Privéauto. Taxi is eigenlijk MAAS/deelvervoer "avant la lettre". Het verschil is dat je de taxi niet zelf bestuurt. En de kosten (vaak duurder, afhankelijk van...)
- In het STOMP perspectief heeft de taxi de voorkeur boven privé auto's. Want we sturen daar op verduurzaming / elektrificatie (2025) en taxi's staan veel minder stil in de openbare ruimte dan privé auto's.
- Vanuit het gedachtegoed van publieke mobiliteit horen deelmobiliteit en de taxi "bij het OV". Gezamenlijk zo is de gedachte, vormen deze een alternatief voor de privé auto.
- Op bepaalde tijdstippen, locaties en voor bepaalde beroepen is de taxi een onmisbare schakel en kan het als een vorm van OV beschouwd worden. Er blijft echter ook altijd een verschil met het 'echte OV' en AOV.
- Mocht het nodig zijn, dan kunt u opnieuw toezeggen dat u bereid bent om te onderzoeken welke voor taxi's nadelige maatregelen misschien niet nodig zijn en eventueel teruggedraaid kunnen worden.
- Hierbij is het wel goed om te weten dat er, met name in het stadshart, juist ook maatregelen genomen zijn om de overlast van taxi's tegen te gaan. Het onbeperkt toegang geven van taxi's bij circulatiemaatregelen ten opzichte van de mogelijk ervaren overlast van rondrijdende taxi's is een precare balans.

Logistiek:

- Sinds de voorbereidingen in 2020 gestart zijn, worden o.a. bewoners, ondernemers, onderwijsinstellingen, musea, zorginstellingen, BIZzen en brancheverenigingen (CBA) betrokken bij of geïnformeerd over de uitvoering van de pilot Weesperstraat.
- Voor de logistiek geldt tijdens de pilot geen uitzondering.
- Wel blijven alle bestemmingen bereikbaar.
- En bespreken we omrijdroutes van tevoren met onze logistieke partners.
- Met het kentekenonderzoek kunnen we onderscheid maken tussen verschillende weggebruikers (bus, personenauto's, logistiek, taxi) en meten we dus ook de effecten van een afsluiting van de Weesperstraat voor logistiek.

## Annotatie voor wethouder Van der Horst bij de agenda van de Commissie Mobiliteit, Openbare Ruimte en Water

### Touringcar:

- Voor de touringcar geldt tijdens de pilot geen uitzondering.
- Wel blijven alle bestemmingen bereikbaar.
- En leggen we een keerlus aan voor touringcar op de Weesperstraat
- Met het kentekenonderzoek kunnen we onderscheid maken tussen verschillende weggebruikers (bus, personenauto's, logistiek, taxi) en meten we dus ook de effecten van een afsluiting van de Weesperstraat voor bus inclusief touringcar.

### Openbaar vervoer:

- Over de afgesloten routes van de pilot Weesperstraat rijden één reguliere buslijn, één spitslijn en drie nachtbuslijnen.
- Deze buslijnen zullen toegang blijven houden tot deze routes.
- Afsluiting van de Weesperstraat heeft mogelijk tot gevolg dat tramlijnen op de dwarsroute (Sarphatistraat) betrouwbaarder worden.

### Nood- en Hulpdiensten

- De nood- en hulpdiensten hebben 24/7 doorgang door afsluitingen (d.m.v. slagbomen). Desondanks geven zij aan zich zorgen te maken of ze hun aanrijdtijden nog halen. O.a. door gelijktijdige afsluiting van de Stadhouderskade / Van Woustraat vrezen ze opstoppingen en daarmee vertraging.
- De nood- en hulpdiensten zijn sinds 2020 betrokken geweest bij overleggen over de uitvoering, monitoring en escalatiemogelijkheden tijdens de pilot. Bij calamiteiten, kunnen de slagbomen worden geopend waardoor al het verkeer er weer door kan.

### Overige stakeholders

- Het MKB Amsterdam heeft zich altijd kritisch uitgelaten over de pilot. Er worden grote omrijdtijden en hinder voorspeld, deze route zou essentieel zijn voor bevoorradingsverkeer. Men is voorstander van een knijp.
- Er is in 2021 veel afstemming geweest met het diverse scala aan onderwijs- en culturele instellingen, bewoners- en ondernemersverenigingen, hotels, etc. in de omgeving. Brede communicatie wordt in aanloop naar pilot ingezet, o.a. door middel van kaartmateriaal (digitaal en hardcopy), routeplanners, social media etc.

## Annotatie voor wethouder Van der Horst bij de agenda van de Commissie Mobiliteit, Openbare Ruimte en Water

### Knijpen:

- Als alternatief voor het afsluiten van de Weesperstraat, wordt dikwijls het 'afknijpen' van de Weesperstraat genoemd naar 2 x 1 rijbaan met 30 km/uur als maximum snelheid, al dan niet als pilot.
- Vanwege de vele afslagen op de Weesperstraat, levert een knijp relatief weinig ruimte op, omdat deze bij elke afslag zal moeten worden onderbroken voor opstelruimte voor afslaand verkeer.
- Tijdens werkzaamheden was de Weesperstraat begin 2022 'geknepen' naar 2x1.
- De situatie hebben we destijds geanalyseerd op basis van TomTomdata, het blijkt dat:
  - Een knijp niet zorgt voor significante netwerkeffecten.
  - Maar dat de autodichtheid door een 'knijp' enorm toeneemt waardoor 30% tot 40% meer auto's tegelijkertijd in de Weesperstraat aanwezig zullen zijn.
- Wanneer u verzoekt om een aanvullende pilot naar de optie knijpen, dan zullen de meerkosten ongeveer €450.000,- bedragen.

### Werkzaamheden in de omgeving:

- Gedurende de pilot vinden op verschillende plekken in de omgeving werkzaamheden plaats (o.a. de Oostertoegang, kruising Van Woustraat/Stadhouderskade).
- De keuze van het tijdslot is afgestemd met de stadsregisseur.
- Tijdens de pilot zullen we de verkeerseffecten blijven monitoren zodat we kunnen bijsturen mocht dat nodig zijn. Hiervoor hebben we een monitorings- bijsturings- en escalatieplan ontwikkeld.

### Pilot kost 12 i.p.v. 1,2 miljoen euro:

- Een kop van 12 miljoen euro zorgt natuurlijk voor genoeg aandacht.
- Maar aan de berekeningen zitten echter ook haken en ogen.
  - Berekend per 24 uur, ipv de 17 uren per dag dat de afsluitingen gesloten zijn.
  - Berekend met 5 verliesminuten per beweging, niet met het gemiddelde berekende aantal verliesminuten van 2.65 minuut. Dit is echter om basis van VMA, de praktijk kan weerbarstiger zijn.
- Daarnaast houden de berekening geen rekening met de maatschappelijke baten op het gebied van leefbaarheid, veiligheid en gezondheid.
- Bovendien is de focus op snelheid en voertuigverliesuren nu juist de focus waar we vanaf willen bewegen. We moeten ze in beeld hebben, maar ze moeten niet het beleid bepalen.
- Het projectteam gaat in gesprek met <sup>5.1.2,e</sup>

Annotatie voor wethouder Van der Horst  
bij de agenda van de Commissie Mobiliteit, Openbare Ruimte en Water  
**Politiek Q&A:**

**DENK** *Als het aan mij ligt doen we de proef helemaal niet. Ik wil graag dat we dit niet meten in de zomervakantie. Ik wil dat het in samenspraak met de bedrijven gedaan wordt. We willen dat de toeristen daar niet komen, en mensen die kriskras door de stad reizen. Maar niet ondernemers raken. Hoe zijn ondernemers meegenomen?*

Antwoord:

- De pilot knip Weesperstraat stopt (23 juli), net nadat de zomervakantie begint (22 juli).
- Sinds de voorbereidingen in 2020 gestart zijn, worden o.a. bewoners, ondernemers, onderwijsinstellingen, musea, zorginstellingen, BIZzen en brancheverenigingen (CBA) betrokken bij of geïnformeerd over de uitvoering van de pilot Weesperstraat.
- In aanvulling op de ambtelijke afstemming hebben mijn voorgangers hierover ook gesprekken met belanghebbenden gevoerd, zo ook met het CBA.
- De pilot is een aantal keer uitgesteld, belanghebbenden zijn daar elke keer over geïnformeerd.
- Nadat de pilot in 2021 is uitgesteld naar 2023 zijn de gesprekken over de pilot gepauzeerd, deze worden nu weer opgestart.
- In aanvulling op de gesprekken is de CBA elke 3 maanden via de logistieke kalender geïnformeerd over de planning van de pilot Weesperstraat.

**D66** *Er schijnt eerdere besluitvorming te zijn geweest, het moment dat ook de o meting is afgesproken, maar ook iets over de invulling van de pilot? Ik kan die besluitvorming alleen niet vinden. Kan die bij de stukken?*

Antwoord: De afgelopen jaren heeft u meerdere malen de pilot Weesperstraat in de raadscommissie besproken. De stukken kunt u dan ook terugvinden op de raadsinformatiewebsite. In het kort gaat het om de volgende momenten:

- MLW 29 oktober 2020, ter bespreking: plan van aanpak, daarbij heeft u een tweetal moties aangenomen.
  - Motie 1525.20 (Vroege): De pilot duurt 6 weken in plaats van 8 weken
  - Motie 1526.20 (Boutkan, Vroege): De afsluiting wordt opengesteld in de nacht tussen 23:00 en 06:00 Hiermee komen we nadrukkelijk tegemoet aan de wensen van de taxibranche.
- MLW 4 maart 2021, TKN: raadsinformatiebrief motieafdoening plan van aanpak pilot Weesperstraat
- MLW 20 mei 2021, TKN: raadsinformatiebrief over de uitstel van de pilot Weesperstraat naar 2023 (na afsluiting Piet Heintunnel).
- MLW 21 december 2021, ter bespreking: Verkenning Oostelijke Binnenstad die samen met de pilot Weesperstraat in 2023 ter onderbouwing dient voor een besluit over eventuele maatregelen die op de Weesperstraat genomen kunnen worden. Hierbij heeft u een tweetal moties aangenomen:
  - Motie 34.22 (Ernsting): Een verdiepende studie verwerken tot uitvoeringsstrategie raad
  - Motie 17.22 (Vroege, Marttin, Boomsma, Kreuger, Van Soest, Yilmaz) : Kentekenonderzoek voorafgaand aan pilot Weesperstraat voor besluit tot pilot.
- TAR 9 juni 2022, TKN: raadsinformatiebrief motieafdoening Verkenning Oostelijke Binnenstad.
- MOW 22 september 2022: Op verzoek van lid Wijnants is een artikel uit de Telegraaf over de pilot Weesperstraat besproken. Ik heb toen toegezegd de o-meting aan u voor te leggen voor de pilot start.
- MOW 17 november 2022: Stadsdeelcommissie Centrum dient een advies in over de pilot, deze wordt besproken op hetzelfde moment dat de o-meting van het kentekenonderzoek besproken wordt.

*Inzicht in kosten eventuele pilot knijp?*

Annotatie voor wethouder Van der Horst  
bij de agenda van de Commissie Mobiliteit, Openbare Ruimte en Water

Antwoord

- Als alternatief voor het afsluiten van de Weesperstraat, wordt dikwijls het 'afknijpen' van de Weesperstraat genoemd naar 2 x 1 rijbaan met 30 km/uur als maximum snelheid, al dan niet als pilot.
- Vanwege de vele afslagen op de Weesperstraat, levert een knijp relatief weinig ruimte op, omdat deze bij elke afslag zal moeten worden onderbroken voor opstelruimte voor afslaand verkeer.
- Tijdens werkzaamheden was de Weesperstraat begin 2022 'geknepen' naar 2x1.
- De situatie hebben we destijds geanalyseerd op basis van TomTomdata, het blijkt dat:
  - Een knijp niet zorgt voor significante netwerkeffecten.
  - Maar dat de autodichtheid door een 'knijp' enorm toeneemt waardoor 30% tot 40% meer auto's tegelijkertijd in de Weesperstraat aanwezig zullen zijn.
- Wanneer u vraagt naar een aanvullende pilot knijp, betekent dat het volgende:
  - De effecten van een knijp worden bij voorkeur na de zomervakantie gemeten. Dit betekent dat het deel van de fysieke maatregelen waarmee we de Weesperstraat tijdens de pilot versmallen tot en met september moeten blijven staan.
  - De fysieke maatregelen op de aanvullende knips en de slagbomen kunnen wel direct op 23 juli verwijderd worden.
  - In september moet een aanvullend (kenteken)onderzoek gedaan worden naar verkeersstromen, beleving, veiligheid, geluid en luchtkwaliteit.
  - Naar verwachting bedragen de aanvullende kosten voor materiaal en onderzoek €450.000,-
  - Met een knijp is de ruimtelijke winst in de Weesperstraat nihil, aangezien de opstelstroken tussen en naast de rijbanen behouden moeten blijven vanwege de vele afslaande bewegingen.
  - De verwachting is dat tijdens de knijp het verkeer ook niet afneemt, maar dat er vanwege de lagere snelheid juist meer verkeer tegelijkertijd is op de Weesperstraat. Dit zal ook weerslag hebben op de uitkomsten naar de onderzoeken naar beleving, veiligheid, geluid en luchtkwaliteit.

**PvdA:** Pilot voor nu ok. Timing nog wel vragen over gezien andere opbrekingen in de stad. En wat betekent dit voor de toekomst voor logistiek, horeca, hotels en taxi? Speciale aandacht voor taxi. Vind dat uit de data o-meting blijkt dat ook taxichauffeurs overdag vaak de Weesperstraat benutten. Reden om hen uit te zonderen? Mis samenhang en visie bij agenda autoluw. Waar gaan we naar toe?

Antwoord deel 1 (over samenhang en visie bij de Agenda Autoluw):

- De komende jaren groeit de stad stevig door. Ik zie nu al dat het op sommige plekken niet meer past met alle auto's. Als we een prettige en veilige stad willen zijn, zullen we echt meer ruimte nodig hebben voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, ontmoeting en groen.
- Met de Agenda Amsterdam Autoluw is een proces ingezet waarin we dit stap voor stap doen. Maar bereikbaarheid en leefbaarheid gaan steeds vaker met elkaar botsen in een drukkere stad. Daarin zullen we stevigere keuzes moeten maken.
- Taxi en logistiek hebben daarin blijvend mijn aandacht, omdat we deze keihard nodig hebben in de stad. Tegelijkertijd ondervinden bewoners en bezoekers op gezette tijden en locaties hier ook veel overlast van.
- Per locatie zullen we daarom moeten kijken hoe we daarmee omgaan.

## Annotatie voor wethouder Van der Horst

### bij de agenda van de Commissie Mobiliteit, Openbare Ruimte en Water

#### Antwoord deel 2 (over toelaten taxi's):

Voor de pilot Weesperstraat is het nu niet haalbaar om specifieke doelgroepen, waaronder taxi's, door te laten. De reden is als volgt:

- Met de pilot Weesperstraat wil ik juist meten wat de effecten van een afsluiting zijn voor doorgaand verkeer, of dit knelpunten oplevert op andere wegen en of dit knelpunten oplevert voor bepaalde doelgroepen (taxi, logistiek).
- Overdag schommelt het aantal taxi's dat door de Weesperstraat rijdt tussen de 200 en 400 per uur, gemiddeld 5 per minuut. Door taxi's toe te laten staat de slagboom meer open dan dicht, op dat moment is er geen sprake meer van een knip.
- Daarbij zullen andere doelgroepen ook om toegang vragen, waarom behoudt de taxi wel toegang en de logistiek niet?
- Er zijn op korte termijn geen technische oplossingen om de slagbomen voor bepaalde doelgroepen te openen, dit zal handmatig moeten gebeuren.
- Ik ben bang dat het handmatig openen van slagbomen voor taxi's door verkeersregelaars of taxihosts discussies gaat oproepen bij doelgroepen die er niet doorheen mogen. Ik vind het onverantwoord verkeersregelaars of taxihosts hieraan bloot te stellen.
- Doel van de pilot Weesperstraat is onderzoek te doen naar verkeersstromen, beleving, veiligheid, luchtkwaliteit en geluid. De uitkomst van al deze onderzoeken zal vertekend zijn als er 7.000 taxi's per dag over de Weesperstraat rijden.
- Tijdens de pilot wordt samen met de buurt voor programmering gezorgd op de Weesperstraat, bij toelating van 7.000 taxi's is het verantwoord organiseren van programmering wat ons betreft onmogelijk.

*Dit weekend positieve ervaringen met centrum afsluiten voor alleen bestemmingsverkeer. Lijkt me de toekomst. Hoe gaan we hier stappen in zetten?*

- Hoewel ik te spreken ben over de resultaten die we afgelopen weekend in de binnenstad geboekt hebben, is het inzetten van verkeersregelaars geen duurzame methode om te voorkomen dat er een file van de Blauwbrug tot aan de Bijenkorf ontstaat.
- Ik heb u onlangs een brief gestuurd over de aanpak Stadshartfile, deze wordt ter kennisname geagendeerd voor de volgende commissie.
- Als u wilt, praat ik er dan graag met u over door.

CDA: Wij wensen een plan en aanpak dat zorgvuldig, en in samenspraak, tot stand komt.

Is onze wethouder bereid dit te doen alvorens de pilot wordt uitgevoerd?

- Het plan van aanpak is zorgvuldig en in samenspraak tot stand gekomen.
- Sinds de voorbereidingen in 2020 gestart zijn, worden o.a. bewoners, ondernemers, onderwijsinstellingen, musea, zorginstellingen, BIZzen en brancheverenigingen (CBA) betrokken bij of geïnformeerd over de uitvoering van de pilot Weesperstraat.

*Ik ben benieuwd wat met deze pilot precies wordt onderzocht. Hebben we voorbeelden van eerdere knips waarvan we geleerd hebben die we hier ook kunnen inzetten, en wanneer is de pilot geslaagd? Of is dit slechts een onderbouwing van Amsterdam autoluw in de hoop dat men hieraan 'wendt'?*

- Met de pilot onderzoeken we de positieve en negatieve effecten van een afsluiting van de Weesperstraat.
- In het verleden is met succes het Muntplein afgesloten voor doorgaand autoverkeer.
- Dezelfde succesvolle methode passen we nu weer toe.

## Insprekers:

### 5.1.2,e (taxi):

- Ik begrijp de zorgen van de taxibranche heel goed.
- Voor bepaalde doelgroepen is de taxi inderdaad een onmisbare schakel en kan het als een vorm van OV beschouwd worden.
- Er blijft echter ook altijd een verschil met het 'echte OV' en AOV.
- Doel van de pilot is de effecten voor verschillende doelgroepen meten, ook voor taxi. Zodat we later voor elke doelgroep onderbouwde beslissingen kunnen nemen.
- Omdat het voor het onderzoek vooral interessant is wat er overdag met het verkeer gebeurt, en de Weesperstraat voor taxi's ook snachts een belangrijke route is, zetten we de afsluitingen in de nacht open.

### 5.1.2,e (MKB, ook namens logistieke en horeca branche):

*Vraagt om een knijp in plaats van knip. En om eerder betrokken te worden.*

- Sinds de voorbereidingen in 2020 gestart zijn, worden o.a. bewoners, ondernemers, onderwijsinstellingen, musea, zorginstellingen, BIZzen en brancheverenigingen (CBA) betrokken bij of geïnformeerd over de uitvoering van de pilot Weesperstraat.
- Ik begrijp dat u zich nu overvallen voelt over het hervatten van de pilot en dat betreurt ik. Wij betrekken u graag in het vervolgproces en leren graag van de ervaringen van uw sector.
- Na evaluatie van de pilot leg ik de onderzoeken graag aan de raad voor om te beslissen over een vervolg.
- Hierbij zullen we het bedrijfsleven ook zeker betrekken.

### 5.1.2,e

*Elk serieus onderzoek begint met het in kaart brengen van wat je al wel en niet al weet. Wat waren de ervaringen bij eerdere knippen en afsluitingen (zoals recent de Piet Heinkade?). Welke ingrepen kun je ook met computermodellen simuleren? Dat onderzoek moet eerst worden gedaan. Op basis daarvan bepaal je welke hypotheses je wilt gaan toetsen bij een pilot. Die hypotheses ontbreken in het plan.*

- In 2018 is modelanalyse gedaan. Op basis daarvan zijn de locaties van de afsluitingen gekozen. Nu doen we praktijkonderzoek.
- Hiervoor wordt ervaring gebruikt van eerdere kentekenonderzoeken en afsluitingen (Muntplein)
- We toetsen de effecten van de afsluitingen op het wegennetwerk en de buurt.
- En we toetsen de ruimtelijke effecten en effecten op leefbaarheid.

*De aanpak zou kunnen worden begeleid door de wetenschappelijke kennisinstellingen die de gemeente adviseert in de zogenoemde Ovale Tafel Mobiliteit. Daar zitten de experts die de validiteit en kwaliteit kunnen beoordelen en bekend zijn met andere onderzoeksprojecten in Amsterdam.*

- Voor het afsluiten van wegen en kentekenonderzoek is veel expertise binnen de gemeente.
- Daarbij spelen privacyoverwegingen bij het delen van data uit het kentekenonderzoek met derden.
- En wil ik de kennisinstellingen vooral benutten voor innovaties waar we als gemeente minder ervaring mee hebben.
- Daarbij is de BIZ Knowledge Mile wel degelijk betrokken geweest bij de uitvoering. En hebben studenten van de HvA onderzoek gedaan naar de gevolgen van de pilot Weesperstraat op bevoorrading

## Annotatie voor wethouder Van der Horst

bij de agenda van de Commissie Mobiliteit, Openbare Ruimte en Water

*De aanpak van de pilot moet samen met Logistieko20 en ondernemers (taxi- en zorgvervoer en stadslogistiek) worden opgesteld. Die partners moeten de nul-meting nog valideren; herkennen zij zich in de cijfers? Wat vinden zij van de onderzoeksvragen en hypotheses? Herkennen zij zich straks in de uitkomsten? Wanneer is de pilot voor de belanghebbenden geslaagd? En op basis van welke criteria?*

- Het valideren van de o-meting is vanuit privacyoverwegingen niet mogelijk.
- Het projectteam heeft ook begrepen dat enkele logistiek partijen en kennisinstellingen graag willen meedoen met het verzamelen van data tijdens de pilot en dat is zeer welkom.
- Gesprekken daarover zijn in het verleden gevoerd en worden weer gestart

*Een belangrijk risico is het risico op incidenten of een 'verkeersinfarct' in de eerste weken van de proef waardoor ingrijpen nodig is. Bij de begeleiding van de pilot moet daarom ook het bedrijfsleven worden betrokken. In het huidige plan van aanpak is geen rol weggelegd voor het bedrijfsleven anders dan met communicatie; niet bij de voorbereiding, niet bij de uitvoering en niet bij de evaluatie.*

- Sinds de voorbereidingen in 2020 gestart zijn, worden o.a. bewoners, ondernemers, onderwijsinstellingen, musea, zorginstellingen, BIZzen en brancheverenigingen (CBA) betrokken bij of geïnformeerd over de uitvoering van de pilot Weesperstraat.
- Deze gesprekken worden nu weer opgestart en lopen tot en met de evaluatie

*Het moet duidelijk zijn wat er met de resultaten van de pilot gaat gebeuren in relatie tot de toekomstige verkeersplannen van de gemeente (ook dat bepaalt de hypotheses). En hoe die plannen straks met elkaar worden verbonden.*

- De resultaten van de pilot zullen worden voorgelegd aan de gemeenteraad.
- Het is aan hun om een integrale afweging te maken over de toekomstige verkeersplannen.

Annotatie voor wethouder Van der Horst  
bij de agenda van de Commissie Mobiliteit, Openbare Ruimte en Water

## Overige Q&A

*Waarom kunnen we de pilot niet uitstellen naar een moment dat er minder werkzaamheden en opstoppingen zijn?*

- Zoals u weet is Amsterdam nooit af en werken we continu aan het verbeteren van de stad.
- Of we de pilot nu, straks of later uitvoeren, er zijn altijd werkzaamheden in de omgeving die de situatie minder optimaal maken, hier moeten we mee leren werken. Bijvoorbeeld:
  - De werkzaamheden bij de ODEbrug duren nog tot september volgend jaar, in de nieuwe situatie hebben we het fietsknelpunt opgelost, maar zal tevens eenrichtingverkeer ingevoerd zijn (in noordelijke richting).
  - Na de pilot starten werkzaamheden aan de Berlagebrug en de Amsteldijk.
  - Vervolgens starten werkzaamheden aan de S100
- Daarbij is de druk van de auto groot en ik kan en wil de auto niet altijd meer overal faciliteren.
- Zodat we nu ruimte maken om de stad leefbaar, toegankelijk en veilig te maken.

*Is het niet verstandiger de knip uit te stellen gezien de onverwachte sluiting van ODE brug?*

- De werkzaamheden van de ODEbrug waren niet onverwacht. De omrijdroute is enkel aangepast.
- Deze sluiting duurt tot en met het najaar van 2024. Daarna zal de straat eenrichtingverkeer worden.
- Hierna starten werkzaamheden van prorail aan het spoor. Deze hebben mogelijk ook stremmingen tot gevolg.

*Waar verwacht u de meeste drukte als gevolg van de knip?*

- De grootste toename verwachten we op de A10-oost en op de S100-oost

*Zal de situatie op de Kattenburgerstraat wel houdbaar blijven met de knip bovenop de sluiting ODEbrug?*

- Na vaststelling van het originele plan van aanpak is de opstelstrook verlengd voor auto's die van de Piet Heinkade de Kattenburgerstraat oprijden. Hierdoor verwachten we dat het kruispunt de Piet Heinkade/Kattenburgerstraat de toename van het verkeer beter kan afwikkelen.
- Om de leefbaarheid op de Kattenburgerstraat te verbeteren, is de inrichting van de straat al aangepast. De rijbanen zijn richting het Marineterrein verplaatst en versmald. De snelheid is verlaagd naar 30 km per uur en de straat is vergroend.
- Wanneer tijdens de pilot blijkt dat de Kattenburgerstraat het verkeer niet aan kan, nemen we eerst aanvullende maatregelen.
- Mocht dat niet helpen, dan kan ik altijd besluiten de afsluitingen van de pilot Weesperstraat open te zetten.

Annotatie voor wethouder Van der Horst  
bij de agenda van de Commissie Mobiliteit, Openbare Ruimte en Water

*Kunnen we niet eerst knijp doen en daarna knip?*

- Begin 2022 was door werkzaamheden sprake van een 2x1 situatie, dus een knijp.
- Die situatie is met TomTomdata geanalyseerd (niet met een kentekenonderzoek). Daaruit blijkt dat een knijp:
  - Niet zorgt voor significante netwerkeffecten.
  - Maar dat de autodichtheid door een 'knijp' enorm toeneemt waardoor 30% tot 40% meer auto's tegelijkertijd in de Weesperstraat aanwezig zullen zijn.
- Daarmee zie ik geen toegevoegde waarde nogmaals eerst een knijp te onderzoeken en daarna een knip.

## Annotatie voor wethouder Van der Horst bij de agenda van de Commissie Mobiliteit, Openbare Ruimte en Water

Commissie:

Advies Van Wijk: knippen. Kan, 30 km.u stond in pva.

Advies is in lijn met pilot knip.

De Vos:

Q inzicht in herinrichtingen -> staat in annotatie.

Deelmob in vgr autoluw?

Kuynuncu: veel werkzaamhede?

- Kentekendata delen voor privacy?
- Geen peer review gedaan?
- CBA
- Lessen uit PH- tunnel?
- Autoluw: pp weghalen

Bilgin:

- Hoofdaders niet dicht -> daarom doen we ook aanvullende knips
- OV -> afzien van dwangmatig beleid?
- Tegen knips in wegennetwerk.

Wijmenga/CDA:

- Sint anthoniebreestraat en andere wekrzaamheden
- Horecaondernemers?
- Pilot 2x1 baan.

Kreuger:

- Letterlijk gezegd eerst naar de raad

Moeskops:

- Kan evalutaite uitvoering fietscultuur naar de raad?
- Pilots moeten kunnen doen.
- Als we een pilot doen op zoek naar beste oplossing. Wanneer is een proef geslaagd?
- Ziet het college een mogelijkheid beide opties met een pilot te valideren?
- Oosterdok?
- Bedrijfsleven niet betrokken?

Ernsting:

- Autobewegingen pré-coronaniveau -> zorgelijk.
- Herinrichtingen waaraan?
- Update AAA?

Asruf:

- Rokinfile
-

Annotatie voor wethouder Van der Horst  
bij de agenda van de Commissie Mobiliteit, Openbare Ruimte en Water