Gemeente Amsterdam

Vastgesteld door het college van B&W op 7 december 2021, geactualiseerd naar aanleiding van collegebesluit 15 maart 2022

Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

Een omslag in de advisering en toetsing van ruimtelijke projectplannen, via de introductie van één integrale toets op de kwaliteit van openbare ruimte en verkeerskundige aspecten

Inhoud

1 Opdracht 3
1.1 Aanleiding: vereenvoudiging advisering en toetsing in het hele cluster ruimte en economie..... 3
1.2 Opdracht: efficiëntere kwaliteitstoets op het gebied van openbare ruimte en verkeer 3

2 Nadere afbakening: wat verandert er niet? 4

3 Samenvatting 5

4 Het Toetsteam OR&M 7
4.1 Op welke aspecten en wanneer wordt getoetst?..... 7
4.2 Wie neemt deel?..... 8
4.3 Hoe ziet het verslag eruit en aan wie is het gericht? 9
4.4 Hoe is de verhouding tussen collegiaal advies en de formele toets?..... 9
4.5 Wat zijn de verschillen tussen het voorstel en de huidige situatie 10

5 Hoe verschillende partijen hun belangen kunnen blijven behartigen 11
5.1 Betrokkenheid in de planvorming 11

6 Bijlage – Relatie met de verordening op het lokaal bestuur 13

7 Bijlage – CVC: korte weergave van een lange geschiedenis 14

1 Opdracht

1.1 Aanleiding: vereenvoudiging advisering en toetsing in het hele cluster ruimte en economie

De opdracht die aan dit voorstel ten grondslag ligt, is de clusterbrede aanpak in opdracht van stedelijk directeur Ruimte & Economie 5.1, 2, e om het zeer uitgebreide stelsel van toetsing en advisering te vereenvoudigen en zo de planvorming en uitvoering te verbeteren en versnellen. Met behoud van expertise, oog voor de verschillende belangen die spelen in de stad en de kwaliteit en herkenbaarheid van het resultaat op straat: de straat die opnieuw is ingericht of de nieuwe stadswijk die wordt opgeleverd.

Het bestuurlijk team Economisch Herstel heeft op 16 maart 2021 ingestemd met deze omslag. In dit kader wordt een twintigtal ambtelijke advies- en toetscommissies omgevormd tot zeven thematische expertiseteams die ruimtelijke projecten bedienen van expertise en hulp. Collegiale hulp komt in de plaats van verplichte stappen en adviescommissies.

1.2 Opdracht: efficiëntere kwaliteitstoets op het gebied van openbare ruimte en verkeer

Het voorliggende voorstel gaat nog een stap verder en heeft als doel om de verplichte advisering die nu wordt gegeven vanuit twee bestuurlijk ingestelde commissies (de Centrale Verkeerscommissie/CVC en de Commissie Puccinimethode) en één ambtelijke commissie (Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam/WVA) te vervangen door een efficiënte, doelmatige en integrale kwaliteitstoets. Met integraal wordt hier bedoeld dat de kwaliteit van openbare ruimte en verkeerskundige aspecten samenkomen, omdat deze onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

Naast het feit dat het verminderen van het aantal commissies past in de bredere aanpak, is er in de praktijk ook veel behoefte aan. Op dit moment vinden er in dezelfde planfase van ruimtelijke projecten vaak meerdere adviezen plaats, die bovendien tegenstrijdig kunnen zijn. Dit kost veel tijd en leidt geregeld tot complexe situaties en nog meer adviezen en overleggen. Het belang van de openbare ruimte concurreert met het belang van verkeer, terwijl die twee met elkaar samenhangen en tezamen bekeken moeten worden. De huidige commissies – met name de (CVC) – zijn bovendien breed van opzet, met deelname vanuit verschillende ambtelijke directies en belangenbehartigende organisaties en daardoor minder slagvaardig en erg gedetailleerd. Door de huidige opzet is het gevaar dat de afweging van belangen – die vroeg in de planvorming moet plaatsvinden – bij de eindtoets nog eens over wordt gedaan.

Bij het opstellen van dit voorstel is voortgebouwd op de uitkomsten van het LEERonderzoek van Directie Middelen en Control (DMC) getiteld 'Ervaren drukte en de inrichting van de openbare

ruimte' (januari 2020). In dit rapport wordt onder meer geconstateerd dat het belang van de openbare ruimte als geheel – de integrale ruimtelijke kwaliteit – momenteel onvoldoende geborgd is in de planprocessen. Dit leidt onder andere tot verrommeling van het straatbeeld en problemen in het beheer van de openbare ruimte.

2 Nadere afbakening: wat verandert er niet?

- De weldoordachte, gefaseerde aanpak van ruimtelijke projecten volgens de handboeken die daarvoor zijn ontwikkeld en vastgesteld, inclusief meerdere bestuurlijke besluiten per project. Het PBI (Plan en Besluitvormingsproces Infrastructuur) voor herinrichtingen van openbare ruimte en de verkeersfunctie en PLABERUM (Plan en Besluitvormingsproces Ruimtelijke Maatregelen) voor ruimtelijke ontwikkeling zoals de aanleg van een nieuwe woonwijk.

- De leidende (beleids)kaders die worden gehanteerd bij planvorming van projecten en het maken van een ontwerp, waaronder: de Visie Openbare Ruimte, de Groenvisie, het Beleidskader Puccinimethode, Agenda Amsterdam Autoluw en het beleidskader Verkeersnetten, om er enkele te noemen.

- De afweging van belangen, afstemming met relevante (interne en externe) partijen en de omgevingsparticipatie. Dit wordt gedaan door het projectteam onder leiding van een ambtelijk opdrachtgever en wordt vastgelegd in (de participatieparagraaf van) de voordrachten voor DB en/of college van B&W en gemeenteraad. Op die manier is het voor besluitvormers helder welke belangen er spelen, hoe hieraan is tegemoet gekomen en hoe de afweging of prioritering van belangen heeft plaatsgevonden.

- Een aantal andere verplichte adviezen op kritische momenten in de planvorming blijft ongewijzigd, afhankelijk van de projectinhoud, zoals:

    - Safetyboard: wettelijke toets ten aanzien van de veiligheid lokaal spoor bij projecten met tramspoor.
    - WIOR-advies (werken in de openbare ruimte) ten behoeve van WIOR-vergunning, met als doel de stad bereikbaar te houden tijdens de uitvoering en de uitvoering goed, veilig en duidelijk te laten plaatsvinden.
    - Alle projecten of evenementen die plaatsvinden op een van de hoofdnetten in Amsterdam waarbij het verkeer wordt gehinderd – waaronder wegwerkzaamheden – moeten zich zoals vastgelegd in het WIOR-proces melden bij de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU), die BLVC-plannen toetst.
    - Commissie Beschermwaardige Houtopstanden, die verplicht wordt geraadpleegd bij de voorgenomen kap van en wijziging aan beschermwaardige bomen, voorafgaand aan de aanvraag omgevingsvergunning.
    - Technische Adviescommissie (TAC) met externe groendeskundigen voor toetsing en advies met betrekking tot initiatieven in de Hoofdgroenstructuur (HGS). Deze blijft in

het nieuwe stelsel bestaan en wordt op termijn (circa 2 jaar) onderdeel van de Commissie Omgevingskwaliteit.

- Beheeracceptatieproces (BAP): tijdens de verschillende fasen van het PBI en PLABERUM vindt er verificatie en validatie plaats op basis van eisenspecificaties (functioneel, technisch en/of prestatie) vanuit het perspectief van de beheerbaarheid van de openbare ruimte. Het BAP is momenteel in ontwikkeling. Doelstelling is om het projectresultaat bij oplevering te laten voldoen aan de vooraf gestelde eisen. Alleen dan kan overdracht naar de beheerorganisatie plaatsvinden.

3 Samenvatting

De advisering aan en toetsing van ruimtelijke plannen op het gebied van openbare ruimte en verkeer gaat veranderen. Met de oprichting van het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit, ontstaat een efficiënte en integrale advisering waar ruimtelijke kwaliteit en verkeerskundige aspecten samenkomen. Elk ruimtelijk project kent gedurende de hele planvorming nog maar twee verplichte toetsmomenten. Eerst aan het eind van de uitgangspunten- of verkenningsfase en vervolgens aan het eind van de ontwerpfase. Deze adviezen worden gegeven door dezelfde compacte club met experts. Het toetsoordeel hoeft formeel niet te worden opgevolgd, maar wordt wel altijd gedeeld met het gemeentebestuur. Het Toetsteam voert een zogenaamde *finale toets* uit: is dit projectvoorstel goed genoeg en zijn de verschillende belangen goed afgewogen? Er is nadrukkelijk geen sprake van een verkenning of het projectontwerp anders had gekund, herhaling van de (belangen)afwegingen of inbreng van persoonlijke ideeën of voorkeuren.

Met de introductie van dit nieuwe systeem van integrale advisering, verdwijnt de advisering vanuit de Commissie Puccinimethode en Centrale Verkeerscommissie (CVC) en het verplichte advies van de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA).

Zo komt de verantwoordelijkheid voor goede afwegingen en degelijk ontwerp weer te liggen waar deze hoort: bij het projectteam en zijn opdrachtgever. Externe, primair *belangenbehartigende* partijen zoals GVB, Fietsersbond en Cliëntenbelang Amsterdam maken geen deel uit van het Toetsteam, maar krijgen een goede positie in de totstandkoming van beleid en projectvoorstellen. De verandering aan het adviessysteem is helemaal in lijn met de grotere beweging die voor het hele cluster wordt gemaakt: minder verplichte toetsing, meer collegiale advisering en verantwoordelijkheid bij het projectteam.

Naast de verplichte toets van het *Toetsteam*, kan elk project gedurende de planvorming voor collegiaal advies terecht bij het *expertiseteam* Openbare Ruimte & Mobiliteit. Het betrekken van dit expertiseteam is niet verplicht, maar wel heel handig. Het team helpt bij de uitleg en interpretatie van beleidskaders, het wegen van belangen, het beslechten van dilemma's en het doorverwijzen naar de juiste interne en externe expertise. Het expertiseteam kan zodoende ook functioneren als voorportaal voor expertise van bijvoorbeeld de werkgroep blackspots en parkeeradvisering.

Als vroeg in de planvorming al een advies van het expertiseteam is betrokken, dan zal het voor het Toetsteam bovendien een stuk eenvoudiger zijn om een goede doch snelle, finale toets uit te voeren, wat ook voor het project voordelig is.

4 Het Toetsteam OR&M

In dit voorstel is er één formeel Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit (OR&M) dat ruimtelijke plannen voorziet van een verplichte kwaliteitstoets op planproducten. Dit team vervangt de huidige commissies CVC, Puccinimethode en het verplichte advies vanuit de WVA.

4.1 Op welke aspecten en wanneer wordt getoetst?

Op basis van alle aspecten waarop nu impliciet en expliciet wordt geadviseerd en getoetst in de diverse commissies, wordt voorgesteld dat het Toetsteam op de volgende aspecten toetst:

- Bereikbaarheid en prioritering van modaliteiten (op basis van Beleidskader Verkeersnetten, Agenda Amsterdam Autoluw, Mobiliteitsaanpak e.a.)
- Ruimtelijke kwaliteit maaiveld (op basis van Visie Openbare Ruimte, Beleidskader Puccinimethode, Beleidskader Verlichting, Stedelijk Kader Buitenreclame, Inrichtingsprincipes voor een autoluwe stad e.a. en de uitwerking daarvan in de leidraad van de CVC of een opvolger van dat document)
- Verkeersveiligheid (op basis van CROW-richtlijnen zoals ASVV en Ontwerpwijzer Fietsverkeer e.a.)
- Toegankelijkheid (op basis van Checklist Toegankelijkheid, Handboek Rood e.a.)
- Techniek en Beheerbaarheid (op basis van Handboek Rood, Handboek Groen, Beleidskader Verlichting, e.a.)
- Projectplannen kunnen alleen getoetst worden als ze voldoen aan functionele en technische eisen zoals gesteld door onder meer Stedelijk Beheer, VRI/VIS etc.

Uiteraard moeten in projecten keuzes gemaakt worden, omdat niet al het beleid op projectniveau verenigbaar is. Eén van de kerntaken van het Toetsteam is om een oordeel te geven over de wijze waarop in een project de verschillende beleidsdoelstellingen gewogen en verenigd zijn en of het daarmee behaalde resultaat *voldoende* is. Het gaat daarom om een finale toets.

De finale toets betreft een in principe eenmalige eindtoets ten aanzien van proces en inhoud. Procesmatig in de zin dat wordt gekeken *of* er een deugdelijke afweging van belangen is gemaakt (zonder die afweging opnieuw te doen). Inhoudelijk om te bepalen of het planproduct voldoet aan de gewenste basiskwaliteit ten aanzien van onder meer technische uitvoerbaarheid, verkeersveiligheid, toegankelijkheid en ruimtelijke kwaliteit. De functionarissen van het Toetsteam toetsen vanuit de specifieke expertise op basis waarvan zij zijn aangesteld. De finale toets richt zich expliciet *niet* op (a) de vraag of het projectontwerp anders had gekund, (b) een heroverweging van de belangen die geraakt worden binnen een project, noch op (c) een inhoudelijke beleidsmatige controle op verwezenlijking van de *alle* verschillende beleidsdoelstellingen en ambities.

Het Toetsteam OR&M neemt de rol om te komen tot een oplossing of ontwerp niet over van het projectteam. Zo komt de verantwoordelijkheid voor goede afwegingen en een degelijk ontwerp weer te liggen waar deze hoort: bij het projectteam en zijn opdrachtgever.

Het Toetsteam adviseert één keer in de uitgangspunten- of verkenningsfase [1] en één keer in de ontwerpfase. De samenstelling van functionarissen in beide adviezen is gelijk, ten behoeve van de continuïteit en herkenbaarheid.

4.2 Wie neemt deel?

In dit voorstel gaan we uit van een ambtelijke bezetting, aangevuld met de politie vanwege de juridische rol die hen is toebedeeld bij het nemen van verkeersbesluiten. Dit leidt tot een compacte commissie en slagvaardige club waarbij elk van bovengenoemde aspecten door iemand wordt vertegenwoordigd.

Het Toetsteam is dus primair een interne gemeentelijke aangelegenheid. Het ziet toe op het leveren van kwaliteit voor alle gebruikers, op basis van het gemeentelijk beleid en vastgestelde richtlijnen. De externe partijen die straks geen onderdeel meer uitmaken van de advisering vanuit commissies, behouden echter hun invloed en ruimte voor belangenbehartiging en inbreng van (ervarings)deskundigheid. De behartiging van belangen en het afwegen van de verschillende belangen hoort thuis in de planvorming zelf en niet pas in een eindtoets. Daardoor kan de inbreng van de betreffende partijen ook beter worden meegenomen in de planvorming en uitvoering. In de toets moet vooral worden beoordeeld of die belangenafweging gedegen is aangepakt. In het volgende hoofdstuk wordt uitgebreid ingegaan op de rol van externe partijen en hoe zij hun invloed op beleid- en projectvorming kunnen uitoefenen.

Het Toetsteam wordt direct onder de directeur V&OR geplaatst, omdat het afdelings- en directieoverstijgend opereert. De deelnemers komen van Politie, V&OR, R&D en eventueel andere directies. De deelnemers dienen volledig op de hoogte te zijn van het gemeentelijk beleid en zichzelf continu te verdiepen in de ontwikkelingen die hierin gaande zijn. Het Toetsteam wordt ondersteund door een secretaris die zorgt voor agenda, verslag, archivering en communicatie.

Binnen het Toetsteam toetst de stadsergonoom op het aspect van toegankelijkheid. De stadsergonoom onderhoudt doorlopend contact met Cliëntenbelang Amsterdam en schakelt waar nodig actief hun kennis en ervaringsdeskundigheid in. De stadsergonoom kan voorafgaand aan de toets zelf ook afstemmen met Cliëntenbelang Amsterdam en/of Cliëntenbelang Amsterdam rechtstreeks koppelen aan projectteams.

Rol	Doel / aspect
1. Voorzitter	Vergadering leiden, toets-oordeel verwoorden
2. Secretaris	Agenda, verslag, communicatie
3. Beleidsadviseur mobiliteit	Bereikbaarheid en prioritering modaliteiten
4. Hoofdontwerper	Ruimtelijke kwaliteit maaiveld

[1] Het Toetsteam adviseert op beide soorten projecten: herinrichting openbare ruimte en verkeer (PBI) en ruimtelijke ontwikkeling (PLABERUM). In het PBI gaat het om de uitgangspuntenfase. In het PLABERUM om de verkenningsfase.

5. Groendeskundige	Groen
6. Verkeerskundige	Verkeersveiligheid
7. Stadsergonoom	Fysieke toegankelijkheid
8. Medewerker assetmanagement	Techniek en beheerbaarheid, inclusief de beheerbaarheid van de VRI's en check of BAP is doorlopen
9. Expert OV-techniek	Specialistische kennis OV-techniek (infra en assets)
10. Medewerker politie	Borging juridische positie politie bij verkeersbesluit
+ Betrokken als agendalid:	
Brandweer	Borging opkomsttijden en ruimte voor de hulpdienst
Ambulancedienst	Borging bereikbaarheid ambulances in gebieden

4.3 Hoe ziet het verslag eruit en aan wie is het gericht?

Het Toetsteam vormt een eenduidig en volledig uitgeschreven oordeel, dat eindigt in een heldere conclusie: 'positief' of 'negatief' inclusief enkele opmerkingen. Het Toetsteam levert dus géén gespreksverslagen op waarin persoonlijke opvattingen terug te lezen zijn en die nog voor meerdere interpretaties vatbaar zijn. De voorzitter accordeert altijd het verslag alvorens het met het project gedeeld wordt. Het geschreven oordeel is leidend; projecten kunnen geen 'rechten ontlenen' aan hetgeen ter vergadering besproken of uitgewisseld is.
Het Toetsteam wordt in zijn volledigheid betrokken bij besluitvorming; het maakt áltijd onderdeel uit van de stukken die ter besluitvorming worden voorgelegd, zowel bij een 'positief' als bij een 'negatief' oordeel. Het oordeel is daarmee in eerste instantie gericht aan de projectorganisatie, die in overleg met de ambtelijk opdrachtgever bepaalt hoe men het oordeel verwerkt, en daarnaast aan het bevoegd bestuur dat het uiteindelijke besluit moet nemen (college van B&W of DB stadsdeel) of voorlegt aan de gemeenteraad.

4.4 Hoe is de verhouding tussen collegiaal advies en de formele toets?

Goede ambtelijke advisering aan projectgroepen is voor planvoming wellicht belangrijker dan de formele (eind-)toets vanuit het Toetsteam. Voor projectteams is het daarom heel belangrijk dat er vindbaar en toegankelijk *collegiaal advies* beschikbaar is. Dit is (sinds 1 september 2021) beschikbaar via het expertiseteam openbare ruimte en mobiliteit. Niet alleen collegiaal advies, maar indien van toepassing ook advies van externe belanghebbenden kan verkregen worden via het expertiseteam.

Projectmedewerkers hebben namelijk een veelheid aan aspecten om mee te wegen, een stapel beleidsdocumenten en verschillende college-ambities – en vaak ook inbreng van betrokken Amsterdammers en belangenbehartigers – om te verwerken in hun plannen. Geen makkelijke opgave. Door de veelheid van eisen, ambities en wensen, maar vooral doordat deze nooit volledig verenigbaar zijn in de beperkte fysieke ruimte. Het expertiseteam helpt projecten met deze puzzel

door zelf advies te geven of dilemma's te beslechten. Maar soms ook door te verwijzen naar betreffende experts, bijvoorbeeld op het gebied van parkeren, verkeerslichten, toekomstig beheer of blackspots of externen. Collegiaal advies is nooit verplicht, maar moet zo goed en aantrekkelijk zijn dat projecten het graag inwinnen.

Daarnaast is het van belang dat in alle ontwerpen voldoende basiskwaliteit geborgd is: ontwerpen mogen geen technische fouten bevatten zoals te krappe bochtstralen of verkeerd ingetekende geleidelijnen. Het is de verantwoordelijkheid van het project om tot een ontwerp te komen dat technisch gezien klopt. Dit soort fouten kan voorkomen worden door betere kwaliteitsborging bij de ontwerpers, bijvoorbeeld door supervisie van senior ontwerpers richting junior-collega's, en doorlopende bijscholing van ontwerpers in het Amsterdamse beleid.

4.5 Wat zijn de verschillen tussen het voorstel en de huidige situatie

- De afweging van belangen vindt eerder in het proces plaats, tijdens de planvorming.
- De verantwoordelijkheid van projecten om tijdens de planvorming zelf de juiste afstemming en belangenafweging te organiseren wordt benadrukt. Zij worden onder meer door het expertiseteam gewezen op de juiste partijen en contactpersonen als er een bepaald belang expliciet in het geding is. Er is nog maar één formeel toetsorgaan voor maaiveldontwerpen en verkeersmaatregelen, in plaats van drie.
- Dat Toetsteam voert per fase één, integrale *toets* uit in plaats van verschillende, mogelijk strijdige *adviezen*. Ruimtelijke kwaliteit en verkeerskundige aspecten zijn verenigd.
- Projecten komen in iedere fase nog maar één keer langs. Er wordt niet 'onderhandeld' tot een akkoord bereikt is.
- De aspecten en het detailniveau waarop het Toetsteam adviseert, verschillen per planfase.
- De toets is altijd finaal, om te bepalen of het ontwerp van voldoende kwaliteit is, of de verschillende belangen goed zijn afgewogen en het planvoorstel deugt. Dus níet *"is het perfect / hadden we het zelf zo gedaan"* en wél *"is het verkeersveilig / bereikbaar / functioneel / toegankelijk / kwalitatief genoeg".*
- Het advies is gebaseerd op bestuurlijk vastgesteld beleid.
- De toets wordt uitgevoerd door gemeentelijke experts in samenspraak met de politie. Externe partijen met een primair belangenbehartigend karakter zoals Fietsersbond en Cliëntenbelang Amsterdam hebben geen rol in het Toetsteam, maar wél een rol bij de totstandkoming (en uitvoering) van beleid en in de planvorming van projecten.
- De uitkomst van de toets is een eenduidig verslag, in plaats van een verslag met een inventarisatie van meningen. Er wordt gesproken in termen van 'positief' en 'negatief', niet 'akkoord' of 'niet akkoord'.
- Het toetsverslag is gericht aan het project én het bevoegd bestuur. Dat kan zowel het college van B&W zijn als het DB van een stadsdeel.

5 Hoe verschillende partijen hun belangen kunnen blijven behartigen

Zoals hierboven vermeld, is de nieuwe toetscommissie veel compacter dan de optelsom van de drie bestaande commissies die nu adviseren aan ruimtelijke projecten. Primair belangen-behartigende partijen die nu deel uitmaken van CVC, nemen er dus niet meer in plaats. Hiervoor is expliciet gekozen omdat de afweging van belangen vooral in de planvorming zelf moet plaatsvinden (dus eerder in het proces), en omdat het Toetsteam een finale toets op kwaliteit uitvoert. De externe partijen houden uiteraard verschillende mogelijkheden om hun rol te spelen en hun belang en kennis naar voren te brengen.

5.1 Betrokkenheid in de planvorming

Door de verschillende belangenbehartigende partijen eerder bij ruimtelijke projectplannen te betrekken, wordt het mogelijk om in de planvorming belangen beter af te wegen en de inbreng beter te kunnen meenemen in de uitvoering. Belangenvertegenwoordigers worden betrokken in de planvorming als een project heel specifiek raakt aan hun belang. Zo kan de Fietsersbond worden betrokken als er dilemma's zijn met impact op het fietsnetwerk en wordt Cliëntenbelang Amsterdam betrokken bij vraagstukken rond toegankelijkheid. Of wordt Rover benaderd bij bepaalde projecten die raken aan het OV, bijvoorbeeld als er sprake is van impact op nieuwe of bestaande OV-verbindingen. Deze inschatting wordt in eerste instantie gedaan door het projectteam en zijn opdrachtgever. Het expertiseteam OR&M kan projectteams ook verwijzen naar de relevante partijen waarmee zou moeten worden afgestemd. Het project is vervolgens verantwoordelijk voor deze afstemming en een goede participatie, inclusief verantwoording hierover. Het Toetsteam kijkt of de afweging van belangen goed beargumenteerd is en of de relevante afstemming heeft plaatsgevonden.

5.2 Concrete afspraken

Daarnaast zijn de volgende afspraken gemaakt met de betreffende belangenbehartigende partijen:

- Bij het opstellen van beleid en thematische (uitvoerings-)agenda's worden de relevante partijen actief betrokken. Met betrekking tot het aspect fysieke toegankelijkheid gaat het om projecten en plannen die enigszins tot evident impact hebben op toegankelijkheid; middels inbreng van Cliëntenbelang Amsterdam kan daaraan duiding worden gegeven.
- Met verschillende partijen is regulier overleg vanuit de gemeente (directie Verkeer & Openbare Ruimte). Met Fietsersbond, GVB en nood- en hulpdiensten zijn deze terugkerende gesprekken er al. Met de andere partijen zal – indien gewenst – een soortgelijke gesprekscyclus worden opgestart.
- Binnen het Toetsteam toetst de stadsergonoom op het aspect van toegankelijkheid. De stadsergonoom onderhoudt doorlopend contact met Cliëntenbelang Amsterdam en schakelt waar nodig actief hun kennis en ervaringsdeskundigheid in. De stadsergonoom

vraagt structureel aandacht bij projectteams – wanneer projecten enigszins raken aan het aspect van toegankelijkheid – voor het betrekken van Cliëntenbelang Amsterdam, zodat hun input zo goed mogelijk kan worden benut.
- Partijen (VRA, GVB, CBA, Fietsersbond en Voetgangersvereniging) ontvangen agenda en (vastgestelde) notulen van het Toetsteam, zodat men weet welke projecten er lopen, wat de toetsuitslag is en welke projecten op een later moment nogmaals ter toetsing zullen worden voorgelegd.
- Projectteams zijn tijdens de planvorming verantwoordelijk voor de afstemming met partijen wiens belang duidelijk wordt geraakt. Dit betekent dat een projectteam niet wacht tot bijvoorbeeld Fietsersbond of Voetgangersvereniging of CBA met een zienswijze of inspraakreactie komen, maar dat het zelf actief contact opneemt en de plannen voorlegt.
- Het expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit adviseert projectteams en zal hen doorverwijzen naar bijvoorbeeld GVB of Fietsersbond of CBA wanneer dit nodig is.
- In de toets van het Toetsteam (tweemaal tijdens de planvorming) wordt bekeken of de belangen op de verschillende aspecten (en van verschillende partijen) zijn afgewogen.
- De stadsergonoom kan voorafgaand aan de toets zelf ook afstemmen met Cliëntenbelang Amsterdam en/of Cliëntenbelang Amsterdam rechtstreeks koppelen aan projectteams.
- Als sluitstuk zal de gemeente voortaan bij de start van elke inspraakperiode apart de Fietsersbond, Cliëntenbelang Amsterdam en Voetgangersvereniging aanschrijven (lees: mailen) dat de inspraakperiode start. Zij kunnen dan zelf bepalen of ze een zienswijze indienen en/of aanwezig willen zijn bij bijeenkomsten. Of dat zij willen inspreken tijdens de behandeling in de raadscommissie.

6 Bijlage – Relatie met de verordening op het lokaal bestuur

Een deel van de projecten wordt uitgevoerd in opdracht van het Dagelijks Bestuur (DB) van de stadsdelen en een ander in opdracht van het college van B&W. Het Toetsteam adviseert beide soorten projecten op twee momenten in de planvorming. Als een project een wezenlijke afwijking voorstelt van een stedelijk beleidskader dan moet dit aan het college worden voorgelegd. Bij een project dat onder de bevoegdheid van het college valt, is dit eenvoudig: in de collegevoordracht wordt beschreven van welk kader afgeweken wordt, waarom hiervoor gekozen wordt en wat het oordeel van het Toetsteam hierover was. Als het project voorstelt af te wijken en het Toetsteam-oordeel is positief, dan zal het college in de regel instemmen met de afwijking. Als de toets negatief uitvalt, dan zal het college moeten afwegen of het instemt met het projectvoorstel (afwijken van het betreffende beleidskader) of met het toets-oordeel (vasthouden aan het kader).

Er zijn ook veel projecten die onder bevoegdheid van het DB Stadsdeel vallen: alle projecten waar geen hoofd/plusnet OV en auto in zit en die een Amsterdamse investering van minder dan 5 miljoen kennen. In dit geval ligt het bij afwijking van stedelijke kaders net ingewikkelder. Conform de 'Verordening op het lokaal bestuur' zijn de DB's van de stadsdelen bevoegd tot *"het inrichten van de openbare ruimte, groen en parken (exclusief het Amsterdamse Bos) binnen stedelijke beleidskaders"*. Als in een project wordt afgeweken van de stedelijke beleidskaders is een besluit van het DB dus niet genoeg. Besluiten over afwijkingen van beleidskaders moeten aan het college worden voorgelegd. Denk aan afwijking van materiaalgebruik, profielen of parkeernormen. Het Toetsteam beoordeelt of de in het project gemaakte keuzes afwijken van het vastgestelde beleid, redenerend vanuit de *letter* van beleid, én geeft hierover een inhoudelijk oordeel, ook kijkend naar de *geest* van het beleid. Indien er sprake is van beleidsafwijkingen en het Toetsteam-oordeel is op dit punt negatief, dan sluit het Toetsteam-verslag af met de notie dat een collegebesluit vereist is op grond van de 'Verordening op het lokaal bestuur'.

Deze werkwijze wordt op dit moment ook gehanteerd in de Commissie Puccinimethode. In het Beleidskader Puccinimethode is expliciet opgenomen dat de Commissie Puccinimethode beoordeelt of een afwijking van de standaard toegelaten kan worden, redenerend vanuit het beleid. Indien het oordeel van de Commissie negatief is kan niet een DB, maar alleen het college besluiten de afwijking van beleid toch uit te voeren in afwijking van de vastgestelde kaders.

7 Bijlage – CVC: korte weergave van een lange geschiedenis

De Centrale Verkeerscommissie (CVC) is het centrale, door het college van B&W ingestelde, onafhankelijke advies- en toetsorgaan op het gebied van verkeerskundige plannen en maatregelen inzake alle voorgestelde wijzigingen aan de infrastructuur met betrekking tot alle wegen binnen de gemeente Amsterdam.
Adviezen worden uitgebracht zowel op ontwerpvoorstellen voor de toekomstige situatie als op bestaande situaties; van stedenbouwkundige plannen, Nota's van Uitgangspunten (NvU's) tot aan wegontwerpen. Toetsing gebeurt aan de hand van het vastgesteld gemeentelijk beleid, maar ook aan de hand van landelijke wetgeving en nationale ontwerprichtlijnen (CROW). Er wordt getoetst op de aspecten verkeersveiligheid, bereikbaarheid, toegankelijkheid, handhaafbaarheid.
De CVC bestaat uit een vaste vertegenwoordiging van de ambtelijke directies Verkeer & Openbare Ruimte, Metro & Tram en Ruimte & Duurzaamheid. Aangevuld met een vertegenwoordiging van het GVB, Politie en externe adviseurs van de Fietsersbond en Cliëntenbelang Amsterdam. Er wordt wekelijks vergaderd. De Brandweer is agenda-lid en levert indien nodig vooraf commentaar op de ingediende voorstellen. Het Toetsteam OR&M maakt gebruik van de *best practices* van de CVC.

In 2022 bestaat de Centrale Verkeerscommissie 100 jaar. Deze mijlpaal valt samen met de start van een nieuwe fase. In 1922 besloot het college van B&W een Verkeerscommissie in het leven te roepen die bestond uit een zestal hoofdambtenaren van Publieke Werken, Gemeentetram, Verkeerspolitie. Taken en samenstelling van de Verkeerscommissie zijn in de loop der jaren veranderd. Een belangrijke wijziging was dat in de jaren negentig de verkeersadvisering werd uitgebreid met de advisering door stadsdeelverkeerscommissies (SDVC's). Dat was logisch aangezien de stadsdeelbesturen grote bevoegdheden en verantwoordelijkheden op het gebied van de verkeersinfrastructuur toebedeeld hadden gekregen. De Verkeerscommissie werd toen de Centrale Verkeerscommissie die zich met name richtte op advisering over de hoofdnetten. De SDVC's richtten zich met name op advisering over het onderliggend wegennet. In de SDVC's werd tevens op toegankelijkheid getoetst. Lokale organisaties gericht op het verbeteren van de toegankelijkheid (bijvoorbeeld Onbeperkt Zuid of Onbeperkt West) namen deel aan de vergaderingen van de meeste SDVC's. Deze groepen zijn verbonden aan Cliëntenbelang Amsterdam en werkten met hen samen aan deze advisering en ook in het meedenken over het beleid. Ook de Fietsersbond nam deel aan de meeste SDVC's vanwege hun expertise op het gebied van fietsinfrastructuur.
Met de invoering van het nieuwe bestuurlijke stelsel in 2014, zijn de SDVC's weer opgeheven en gebeurde de verkeersadvisering alleen nog door de Centrale Verkeerscommissie. Sindsdien adviseert de CVC over functionele wijzigingen op alle wegen van Amsterdam. De samenstelling van de CVC veranderde ook. Vanaf eind 2014 werd de Verkeerspolitie lid van de CVC. Cliëntenbelang Amsterdam en Fietsersbond werden agendalid en brachten schriftelijke adviezen uit aan de CVC. Sinds 2017 nemen beide organisaties als externe adviseurs deel aan de vergaderingen van de CVC. Cliëntenbelang Amsterdam maakt daarbij gebruik van de input van de lokale lidorganisaties.