Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	
Portefeuille(s)	Verkeer, vervoer en Luchtkwaliteit
Portefeuillehouder(s):	Melanie van der Horst
Behandeld door	[redacted] en [redacted] [redacted]@amsterdam.nl
Onderwerp	Stand van zaken invoering intelligente toegang en project 'Sloterweg-west verkeersveilig'

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze brief informeer ik u over het volgende.

Op 28 november 2022 heb ik u geïnformeerd over de stand van zaken 'Sloterweg west verkeersveilig' en op 11 januari over de stand van zaken invoering 'intelligente toegang'. In deze brief geef ik een update over beide.

1. Intelligente toegang

Binnen Amsterdam worden al jaren verschillende vormen van intelligente toegang ingezet, steeds benaderd vanuit specifieke situaties en oplossingen. Denk hierbij aan het bewaken van venstertijden in uitgaans- of winkelgebieden met beweegbare palen of het handhaven van de milieuzone met ANPR-camera's.

Doordat gemotoriseerd verkeer steeds vaker beperkt toegang moet krijgen voor het realiseren van beleidsdoelstellingen op het vlak van doorstroming, verkeersveiligheid, leefbaarheid en luchtkwaliteit, is het noodzakelijk om dit domein integraal te benaderen. De complexiteit van de vraagstukken overstijgt hierbij onze huidige mogelijkheden.

Ik heb daarom opdracht gegeven de keten rondom intelligente toegang toekomstbestendig in te richten, waarmee we op een betrouwbare en adequate manier toegangsbeperkend beleid kunnen realiseren voor de stad en waarbij we verantwoord de mogelijkheden van intelligente toegang optimaal benutten.

Belangrijk daarbij is om altijd een gedegen afweging te maken of intelligente toegang de juiste oplossing is in een bepaalde situatie. Intelligente toegang is slechts één van de middelen om nieuw en bestaand beleid te handhaven. In de praktijk blijkt dat het plaatsen van een verkeersbord (gesloten verklaring) met reguliere handhaving en

gerichte communicatie soms eenzelfde effect kan hebben op de leefbaarheid van Amsterdam.

Bovendien moet worden gekeken naar de stad als geheel en welke oplossingen er op verschillende plekken worden geïmplementeerd. Het is mijns inziens onwenselijk om een lappendeken aan systemen of regelingen te laten ontstaan. Bewoners, ondernemers en bezoekers zijn gebaat bij eenduidigheid in de maatregelen die op leefbaarheid gericht zijn. Ik hecht er daarom aan om één systematiek te hanteren die bruikbaar is voor alle beoogde projecten en gemeente-breed beheersbaar blijft. Een integrale oplossing die tevens de flexibiliteit biedt om bepaalde opties in bepaalde gebieden mogelijk te maken.

Prioriteit projecten voor invoering intelligente toegang
In de commissie MOW van 12 januari heb ik aangegeven dat ik met een prioritering van projecten zou komen voor het invoeren van de methode intelligente toegang. Ik heb ervoor gekozen om de prioriteit te geven aan het project Sloterweg west (Sloterweg en Laan van Vlaanderen). Deze keuze is gebaseerd op de volgende overwegingen:

- De uitvoering van het project is relatief eenvoudig te realiseren.
- De urgentie om het doorgaande verkeer op de Sloterweg west te weren is hoog gezien de onveilige situaties die zich hier regelmatig voor blijven doen.
- Het gaat hier niet om een volledig afgesloten gebied: alle bestemmingen in Sloten en Nieuw Sloten zijn ook zonder ontheffing bereikbaar via de Louwesweg-Antwerpenbaan en de Anderlechtlaan (komende vanaf de A4). Dus niemand is afhankelijk van een ontheffing. Mocht het systeem onverhoopt opstartproblemen kennen, blijven alle bestemmingen bereikbaar.

Uitgangspunten intelligente toegang
De maatregelen die we inzetten om de leefbaarheid te vergroten moeten inclusief zijn en gebruiksvriendelijk. Wij hanteren daarom de volgende uitgangspunten:

- Het proces van het verlenen van ontheffingen zoveel mogelijk digitaal (aanvraag via DigiD en/of eHerkenning) en in dat geval gratis
- Ook niet-digitaal vaardigen moeten de mogelijkheid hebben de ontheffing gratis aan te vragen (geen uitsluiting van mensen die minder of geen toegang tot internet of kennis ervan hebben);
- De ontheffing hoeft niet per definitie de eigen auto te betreffen, zodat je de ontheffing bijvoorbeeld ook kunt gebruiken voor mantelzorgers;
- Het aantal ontheffingen is gelimiteerd tot één per persoon en twee per woonadres, voor bedrijven geldt een limiet van 5 ontheffingen per bedrijf en per adres;
- Ontheffingen worden verleend voor maximaal 2 jaar;
- Ontheffingshouders krijgen een passagerecht voor de geslotenverklaring;

- De richtlijnen worden vastgelegd in een uitvoeringsregeling die het dagelijks bestuur vaststelt.
- Het uitgangspunt is dat het proces van het aanvragen en gebruik van een ontheffing gebruiksvriendelijk is. Er is een aantal voorwaarden om het passagerecht te verkrijgen.. Als blijkt dat iemand misbruik maakt van de mogelijkheden nemen we passende maatregelen..

Realisatie Sloterweg en overige trajecten
Dit betekent dat de projecten Proeftuin Oudezijde, Taxi Hotspotzone en de Taxiluwe zone pas aan de beurt zijn als de keten voor de Sloterweg voldoende robuust is ingericht. Ik verwacht in het derde kwartaal van 2023 een planning te kunnen afgeven voor deze projecten. De programma's Touringcar en de aanpassing van de Milieuzones tot een gedeeltelijke emissievrije zone worden niet gepauzeerd, omdat ze voortborduren op een al operationele situatie en niet afhankelijk zijn van het inrichten van de keten rondom intelligente toegang.

Impact op straat
Wat betekent dit voor de Amsterdammer?

<u>Oudezijde</u>
In de oude binnenstad is veel verkeersoverlast door verkeer wat rondjes rijdt, vooral tijdens de weekendnachten. Er zijn maatregelen getroffen om het rondjes rijden door taxi's te verminderen. Zo wordt Rusland tijdens de uitgangsnachten afgesloten met een verzinkbare paal. Er ligt een plan klaar om in de Oudezijde camerahandhaving in te voeren (Proeftuin Oudezijde).

Doel van de Proeftuin Oudezijde om door middel van intelligente toegang taxi's, ontheffing-houders en bestemmingsverkeer toegang te verlenen, waarbij de nadelen van fysieke obstakels niet aanwezig zijn. Nadelen van fysieke obstakels zijn:

- belemmerend voor bewoners en ondernemers die er wonen en werken;
- belemmerend voor hulpdiensten;
- bereikbaarheidsrisico bij een defect/ aanrijding;
- bereikbaarheidsrisico door menselijk falen (wanneer 's ochtends niet tijdig de handmatig bediende palen niet zijn weggehaald);
- weinig flexibel om snel en/of tijdelijk wijzigingen in ontheffing-houders door te voeren (bijv. bij eenmalig benodigde toegang);

Het uitstellen van de Proeftuin Oudezijde heeft impact op de bewoners van dat gebied. De verzinkbare palen staan vaak naar beneden waardoor taxioverlast nog steeds hoog is en de leefbaarheid in het geding.

<u>Taxi</u>

Om de leefbaarheid verder te verbeteren willen we waar nodig een tweetal typen zones kunnen toepassen inrichten, die waar we het taxiverkeer qua hoeveelheid en gedrag kunnen reguleren: de Taxluwzone en de Taxi-hotspotzone. Het zijn vormen van met behulp van intelligente toegangsbeperkingen.

Voor de beoogde zones is camerahandhaving het geëigende middel. In plaats van zones met camerahandhaving kunnen ook andere verkeersmaatregelen worden getroffen t.b.v. de leefbaarheid, maar die zullen naar verwachting minder effectief en in het geval van taxihosts (verkeersregelaars) veel duurder en kosten verhogend en minder efficiënt zijn. Zones met camerahandhaving hebben daarom de voorkeur. Naast de juridische en infrastructurele randvoorwaarden die in elke zone nog geregeld moeten worden (o.a. verkeersbesluit, camera's, wegaanpassingen) is de invoering van intelligente toegang bepalend voor de start van de zones.

Het invoeren van de zones vergroot de leefbaarheid van de stad en draagt positief bij aan het effectief inzetten van onze financiële middelen .

Knip Munt
Ook bij de Munt was er sprake van overlast. De knip bij de Munt (Verkeersmaatregelen omgeving Muntplein) is inmiddels gerealiseerd. Op dit moment heeft de vertraging van intelligente toegang geen consequenties voor de bewoners en ondernemers in het gebied.

Touringcar
De kern van het programma Touringcar is het weren van zware touringcars (zwaarder dan 7,5 ton) in het centrum (binnen de s100). Vanwege de beperkte fysieke capaciteit (BOA's op straat) is de controle op de zone middels intelligente toegang noodzakelijk. De inwerkingtreding van het verkeersbesluit staat, na het doorlopen van het bestuurlijk traject, op 1 januari 2024.
Het programma Touringcar gaat volgens planning door.

Milieuzones
De milieuzones worden reeds gehandhaafd met intelligente toegang. Vanaf 1 januari 2025 wordt naar verwachting voor de meeste modaliteiten (vrachtverkeer, bestelverkeer, personenauto's, taxi's, brom- en snorfietsen en autobussen) het toegangsregime aangescherpt via tussenstappen. Om te komen tot een volledig handhaving op het gebied met alleen toegang voor uitstootvrije modaliteiten. Het huidige verandertraject rondom intelligente toegang heeft daar geen impact op.

Zone zwaar verkeer
Ook de zone zwaar verkeer is gerealiseerd en niet onderhevig aan veranderingen op basis van het plan van aanpak intelligente toegang.

Plan van aanpak

Naast deze brief heb ik een eerste versie van een plan van aanpak laten opstellen, waarin de stappen worden beschreven om de keten van intelligente toegang gefaseerd te kunnen implementeren en om, door de juiste borging in de organisatie, een betrouwbare uitvoering te kunnen garanderen. Het plan van aanpak bestaat uit de volgende fasen:

Fase 1 (nu – eind 2023)
In eerste instantie richten we ons op de minimale keten, zodat wij zorgvuldig en effectief intelligente toegang op de Sloterweg kunnen implementeren. Daarna gebruiken we de ervaringen uit het project Sloterweg voor de (door)ontwikkeling van andere trajecten zoals Proeftuin Oudezijde (Autoluw en Taxi). Op deze manier ontstaat er een lerende wisselwerking tussen de structurele aanpak (organisatie en beleid) en de uitvoering van project Sloterweg (praktijk).

De minimale keten bestaat uit de volgende onderdelen:
Beleidskader en visie intelligente toegang

- Heldere voorwaarden en kaders voor beoordeling en prioritering. Hiertoe wordt een Afwegingskader geformuleerd.
- Digitale oplossingen die passend zijn op de wensen van de Amsterdammer. Is hij of zij bijvoorbeeld het meest gebaat bij één algemeen klantportaal voor alle transacties op het gebied van toegang en mobiliteit, of werken specifieke apps voor specifieke doelgroepen soms beter? We analyseren de verschillende doelgroepen en brengen de behoeften van de gebruikers in beeld.
- Een goed bereikbare helpdesk om vragen die Amsterdammers te beantwoorden en om problemen die gebruikers hebben op te lossen. Vanuit het perspectief van de klantreis. Aan gebruikers wordt helder gecommuniceerd wanneer zij bij de helpdesk terecht kunnen en welke alternatieven er zijn wanneer de helpdesk gesloten is.
- Aandacht voor betrouwbare en transparante externe communicatie naar de Amsterdammers. Vanuit realisme wat maakbaar en haalbaar is door de gemeente. Vanuit het perspectief van de gebruikers van de stad.

Techniek

- Continuïteit van beheer en ontwikkeling zijn geborgd en toegespitst op de toekomstig te verwachten vraag.
- Een ook voor de toekomst passende integrale technische architectuur. Soms is voor projecten een niet generieke technische oplossing gekozen. Nu we voor een integrale benadering kiezen, qua systemen en gebruik, is het ook noodzakelijk om te kijken of de technische architectuur huidige architectuurlandschap daar nog bij past. Keuzes die voor individuele projecten voor de hand liggen zijn niet altijd vanzelfsprekend vanuit een breder perspectief. Denk hierbij aan de inrichting van apps of portalen voor het aanvragen van toegang/passagerecht voor burgers, bedrijven of bezoekers.

Governance

- Inzicht in de totale financiën (incidenteel en structureel) en verantwoording

Veranderkundig traject en communicatie

- Houding gericht op samenhang tussen de projecten van iToegang: intern wordt gestuurd op een verbeterde samenwerking tussen de ketenpartners, die zich bij de verschillende onderdelen van de gemeente bevinden
- Communicatiestrategie intern binnen de gemeente om implementatie van het plan van aanpak te ondersteunen.

Fase 2 (Vanaf 4e kwartaal 2023)
In fase twee ontwikkelen we de overige elementen van de keten en starten we nieuwe en gepauzeerde trajecten (weer) op.

Fase 3 (Startdatum onbekend)
In de derde fase evalueren we de trajecten en implementeren we eventuele verbeteringen.

2. Sloterweg

Knip Sloterweg west alvast invoeren
Vanwege de vertraging van intelligente toegang, heb ik eind 2022 aangegeven dat we bekijken of een tijdelijke maatregel nodig is. Het projectteam heeft eventuele tijdelijke maatregelen besproken met buurtbewoners. Deze consultatie liet een erg verdeelde buurt zien over de wenselijkheid van een tijdelijke maatregel en zo ja welke. Recent hebben er weer enkele aanrijdingen met fietsers plaatsgevonden op de Sloterweg. Gelukkig zonder ernstig letsel. De portefeuillehouder en ik zijn van mening dat het vanuit verkeersveiligheid wenselijk is de knip Sloterweg west zo spoedig mogelijk in te voeren. .Het dagelijks bestuur heeft daarom op 18 april besloten voornemens te zijn een verkeersbesluit te nemen om de Sloterweg west ter hoogte van huisnummer 1160 af te sluiten en daarmee de knip op de Sloterweg alvast in te voeren. Dit heeft de portefeuillehouder op 18 april meegedeeld aan de stadsdeelcommissie. Tot aan invoering van de methode intelligente toegang eind dit jaar is dat dus zonder ontheffingen voor bewoners en bedrijven (de nood- en hulpdiensten en het OV houden wel toegang). Dit betekent dat alle bewoners en ondernemers (ook die uit Sloten) tijdelijk om moeten rijden en dat de Laan van Vlaanderen drukker wordt met kans op filevorming. Dit is vervelend maar wij vinden de verkeersveiligheid op de Sloterweg belangrijker~~.~~. Het ~~stadsdeel zal~~dagelijks bestuur zal ~~het~~ dit verkeersbesluit binnenkort nemen, met als streven de afsluiting van de Sloterweg op 1 juli in te kunnen laten gaan.

Spitsafsluitingen Laan van Vlaanderen

Met de aangenomen motie 043.22 gaf de gemeenteraad aan het invoeren van venstertijden op de Laan van Vlaanderen wenselijk te vinden en heeft zij gevraagd de mogelijkheid van alleen spitsafsluitingen op de Laan van Vlaanderen te onderzoeken. Het onderzoek is inmiddels afgerond en gepubliceerd. Het onderzoek laat zien dat op basis van worst case aannames er ook buiten de spitsperioden knelpunten in de verkeersafwikkeling ontstaan. Indien de huidige verkeerslichten op de kruispunten Plesmanlaan- Laan van Vlaanderen en Anderlechtlaan – Laan van Vlaanderen anders worden afgesteld, kunnen deze knelpunten mogelijk worden voorkomen. Ik ben daarom voornemens onder die voorwaarde de spitsafsluiting op de Laan van Vlaanderen te proberen. Dat betekent dat de Laan van Vlaanderen (oost en west) alleen tijdens de spitsperioden (maandag t/m vrijdag van 7:00 tot 10:00 uur en 16:00 tot 18:00 uur) zal worden afgesloten vanaf het moment dat we de methode intelligente toegang gaan invoeren. We zullen de verkeerssituatie wel monitoren. Als er buiten de spitsperioden toch onoverkomelijke knelpunten ontstaan, kunnen we de situatie aanpassen door de knips alsnog 24 uur per dag te operationaliseren. Het college neemt zo spoedig mogelijk een besluit over deze venstertijden.

Knip Sloterweg oost nog niet invoeren maar eerst monitoren

De vastgestelde voorkeursvariant 2a omvat ook een knip op de Sloterweg oost. De beoogde plek voor de knip ligt nabij de Ella Fitzgeraldstraat en de Sarah Vaughanstraat. Uit verkeerstellingen blijkt dat er op dit moment minder verkeer over de Sloterweg oost rijdt dan wij modelmatig verwachtten en bewoners hebben aangegeven dat de weg meer baat heeft bij een maximumsnelheid van 30km/uur dan met een afsluiting. Eind 2023 gaat de Sloterweg oost mee in het project van 50 naar 30 km/uur. Daarom ben ik voornemens de knip op de Sloterweg oost nog niet in te voeren maar de verkeerssituatie op deze weg goed te monitoren. Mocht er onoverkomelijke problemen ontstaan, dan kunnen we de knip hier alsnog invoeren.

Planning project intelligente toegang Sloterweg

Zoals eerder vermeld verwacht ik de methode intelligente toegang eind 2023 te kunnen invoeren op te Sloterweg en Laan van Vlaanderen. Het traject om daar te komen ziet er samengevat als volgt uit:

- Invoering van de knip Sloterweg west op 1 juli 2023 (het stadsdeel neemt hiertoe een verkeersbesluit,dat nog ter inzage komt te liggen)
- Eind 2023 invoering knips op de Laan van Vlaanderen (spitsafsluitingen) en de start van het digitaal verlenen van ontheffingen voor de knips Sloterweg en Laan van Vlaanderen. In aanloop daarnaar toe neemt het college (in mei) een besluit over de ontheffingssystematiek en de venstertijden.
- Het dagelijks bestuur van stadsdeel Nieuw-West stelt daarna de uitvoeringsregeling ontheffingen vast op basis van de besluitvorming in het college. Het stadsdeel zal ook een verkeersbesluit nemen over de wegafsluiting Laan van Vlaanderen Dit wordt zes weken ter inzage gelegd.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,

Melanie van der Horst
Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit