# Plan van aanpak verkeersoverlast Oudezijde

20 december 2017 - Definitief

D. Drijver & B. van den Hoek
V&OR – Uitvoeringsagenda Mobiliteit

# Inhoudsopgave

**1 Inleiding ..... 3**
1.1 Inleiding ..... 3
1.2 Probleemstelling ..... 5
1.3 Doelstelling ..... 6
1.4 Leeswijzer ..... 6

**2 Juridische ruimte aanvullende taxi eisen ..... 7**
2.1 Wet Personenvervoer 2000 ..... 7
2.2 Wegenverkeerswet 1994 ..... 7
2.3 Taxiverordening Amsterdam 2012 ..... 8
2.4 Juridische motivatie aanvullende regels ..... 8

**3 Afweging handhavingsinstrumenten ..... 9**

**4 Omschrijving proef aanpak verkeersoverlast Oudezijde ..... 11**
4.1 Maatregelen nachtelijke afsluitingen ..... 11
4.1.1 Inrijverboden ..... 11
4.1.2 Selectieve maatregelen ..... 12
4.2 Faciliteren taximarkt ..... 15
4.2.1 Dynamische standplaats Nieuwmarkt ..... 15
4.2.2 Stop&Go ..... 15
4.2.3 Route Rokin en Damrak ..... 16
4.3 Monitoring verkeerscirculatie venstertijden ..... 16
4.4 Risicobeheersing maatregelen pilot ..... 16
4.4.1 Afstemming team Taxi ..... 18
4.4.2 Afstemming reconstructie Amstel ..... 18
4.5 Monitoring verkeer Prins Hendrikkade – Valkenburgerstraat ..... 18
4.6 Ontheffingenverstrekking en handhaving ..... 19
4.6.1 Uit te zetten instructies ..... 19

**5 Organisatie ..... 20**

**6 Kostenraming en dekking ..... 21**
6.1 Kostenraming proefperiode van zes maanden in 2018 ..... 21
6.2 Dekking ..... 21

**7 Planning ..... 22**
7.1 Besluitvormingsfase ..... 22
7.2 Uitvoeringsfase ..... 23

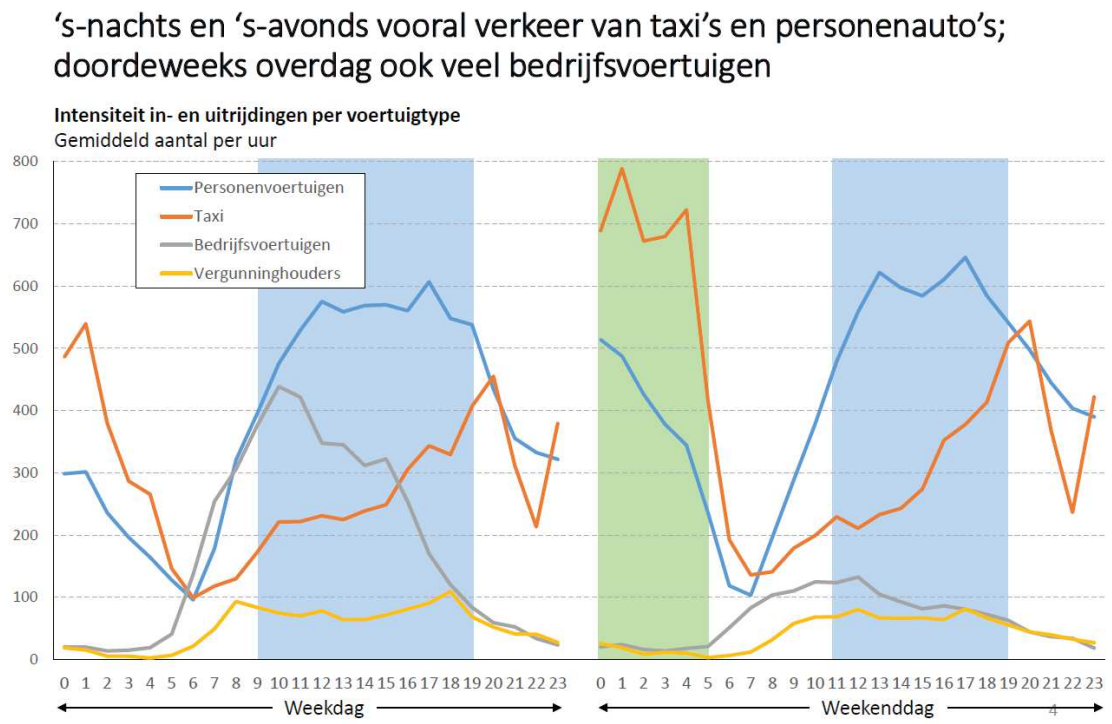
# 1 Inleiding

## 1.1 Inleiding

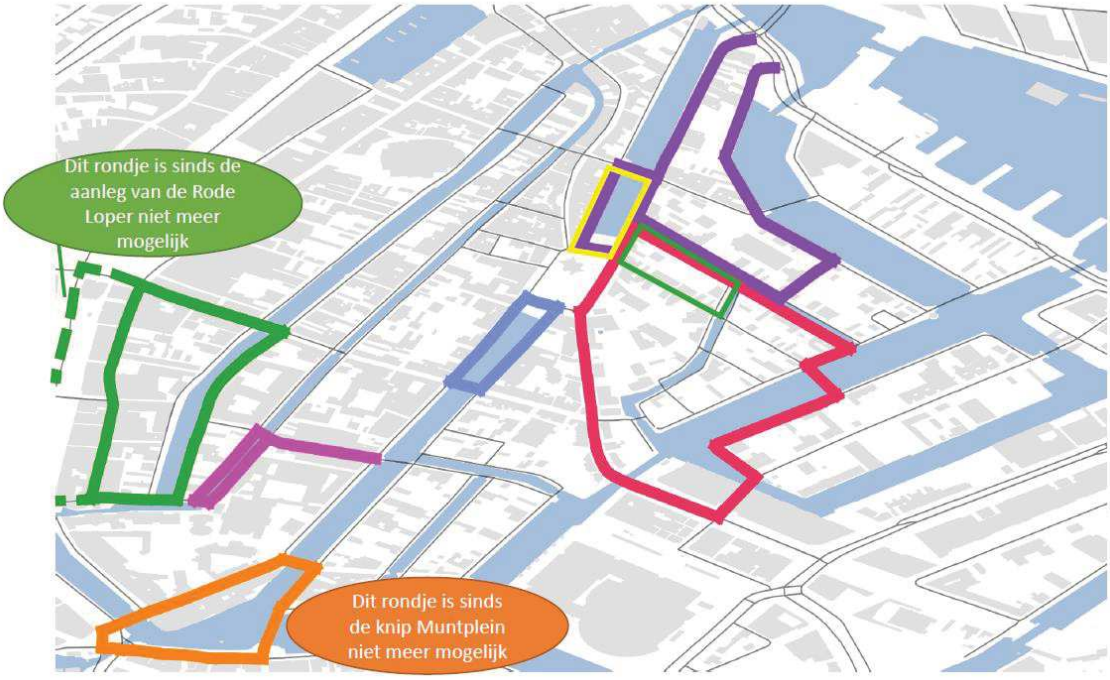
In juni 2016 is een kentekenonderzoek gehouden in het gebied tussen Damrak – Prins Hendrikkade – Valkenburgerstraat –Amstel.

Doel van dit onderzoek was het in kaart brengen van de overlast van het verkeer, zoals deze door bewoners in het gebied ervaren wordt. Alle verkeersbewegingen van gemotoriseerde voertuigen met 4 of meer wielen is voor een periode van 2 weken vastgelegd. Vervolgens is alle data geanalyseerd om gedetailleerde verkeerspatronen in kaart te brengen.

Uit het onderzoek is gebleken dat de overlast van het verkeer het grootst is tijdens de donderdagavond t/m de zaterdagavond. De grootste overlast veroorzaakt door het verkeer, zijnde geluidsoverlast en luchtverontreiniging, wordt veroorzaakt door rondjesrijdende taxi's (circa 700 stuks per uur) en rondjesrijdende auto's (vermoedelijk snorders)(circa gemiddeld 400 per uur). Dit komt overeen met de klachten die door de bewoners worden aangegeven.




Figuur 1 Intensiteiten Oudezijde gebied




**Figuur 2 Veel gereden rondjes in de Oudezijde**

## 1.2 Probleemstelling

Zoal hiervoor beschreven is het voornaamste probleem het rondjes rijdende (illegale) verkeer op de drie drukste avonden, de uitgaansavonden. Op basis hiervan is de volgende probleemstelling gedefinieerd:

***Welk pakket van maatregelen kan op korte termijn worden gerealiseerd, waardoor het onnodig rondjes rijden door de buurten Lastage, Nieuwmarkt en Achterburgwallen in de nachtelijke uren op de drie drukste avonden, wordt tegengegaan?***

Toelichting begrippen:

Pakket maatregelen: een pakket van:

a) bestaande instrumenten om verkeer te weren of te sturen, laag in (aanschaf)kosten, snel realiseerbaar. Hierbij gaat het voornamelijk om klappaaltjes, verkeersborden (inrijverboden, eenrichtingsverkeer) en/of verzinkbare palen;
b) bestaande of nieuwe instrumenten om het aanbod aan taxi's zo goed mogelijk te faciliteren, op een beperkt aantal locaties of tracés, terwijl er niet of nauwelijks overlast ontstaat voor klanten en omwonenden.

Korte termijn: de ambitie is om in het 1e kwartaal van 2018 de maatregelen in te voeren.

Onnodig verkeer: verkeer dat zonder ogenschijnlijke bestemming rondjes door de genoemde buurten blijft rijden.

Nachtelijke uren: in de periode tussen 22.00u- en -06.00u

Drie drukste avonden: uit het kentekenonderzoek is gebleken dat de donderdag op vrijdagnacht, vrijdag op zaterdagnacht en zaterdag op zondagnacht de drie drukste nachten in de week zijn wat betreft de hoeveelheid rondjes die gereden worden. Er wordt eerst beproefd wat het effect tijdens deze avonden is, zowel een positief effect op het aantal gereden rondjes, als ook eventuele negatieve effecten voor bewoners en ondernemers op de bereikbaarheid. Op deze manier wordt er zo min mogelijk overlast voor bewoners en ondernemers in de Oudezijde veroorzaakt, in elk geval geen overlast op de minder drukke avonden. Wanneer de overlast voor bewoners en ondernemers in het gebied, inclusief de Valkenburgerstraat[1], mee blijkt te vallen uit de proef, dan bestaat de mogelijkheid de maatregel uit te breiden naar meer avonden/nachten.

[1] De Valkenburgerstraat wordt in de scope meegenomen om te monitoren in hoeverre er hier een waterbedeffect optreedt als gevolg van voertuigen die zich net buiten het gebied gaan ophouden.

## 1.3 Doelstelling

Doel van het pakket van maatregelen is het oplossen van de geluidsoverlast, luchtverontreiniging en eventuele agressie die nu wordt veroorzaakt door het rondjes rijdende verkeer in de nachtelijke uren en de verkeersopstoppingen die hierdoor ontstaan. Deze overlast bestaat uit de volgende bronnen:

a) **Geluidsoverlast** als gevolg van verkeersbewegingen, al dan niet het gevolg van te snel rijdend verkeer;
b) **Geluidsoverlast** als gevolg van toeteren en stationair draaiende voertuigen / taxi's die op klanten staan te wachten;
c) **Luchtverontreiniging** als gevolg van de uitstoot van verkeer
d) **Agressie van taxichauffeurs** zoals ervaren wordt door bewoners als gevolg van het te grote aanbod aan taxi's.

Er wordt in de pilot niet daadwerkelijk gemeten, in hoeverre er sprake is van minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Dit zal afgeleid worden van 1) de gemeten en waargenomen hoeveelheid verkeer in de buurt, in het bijzonder de hoeveelheid taxi's, tijdens de pilot en 2) van de ervaringen van de bewoners die hiervoor worden geënquêteerd. In principe worden de woonbuurten tijdens de venstertijden volledig afgesloten voor alle verkeer uitgezonderd bewoners, dus is visueel waar te nemen of de hoeveelheid verkeer ook drastisch afneemt. Het gaat uiteindelijk om het voorkomen van de overlast, waarbij geen harde criteria worden geformuleerd in hoeveelheden minder decibel, $CO_2$, $NO_2$ of $PM_{10}$.

## 1.4 Leeswijzer

Het plan van aanpak is als volgt opgebouwd:

1. Beschrijving van het juridische kader omtrent regels taxivervoer en de daarop gebaseerde juridische motivatie voor de in dit plan van aanpak genoemde taximaatregelen.

2. Afweging beschikbare instrumenten
   Samen met de klankbordgroep Oudezijde zijn de mogelijke handhavingsinstrumenten besproken en is gekomen tot een pakket van maatregelen voor de proef. De afweging van de instrumenten wordt kort uiteengezet.

3. Proef voorstel aanpak verkeersoverlast
   In hoofdstuk 7 wordt in detail inhoudelijk ingegaan op alle maatregelen die samen de proef vormen om de verkeersoverlast in de Oudezijde tegen te gaan. Per deelgebied worden de te nemen maatregelen beschreven.

4. Organisatie proef
   Hoe de proef georganiseerd wordt, en welke partijen en belanghebbenden een rol spelen, wordt in hoofdstuk 8 beschreven.

5. Raming en dekking
   In hoofdstuk 9 worden de kosten van de maatregelen en de dekking van die kosten beschreven.

6. Planning
   Tenslotte wordt de planning van de proef beschreven in het laatste hoofdstuk.

# 2 Juridische ruimte aanvullende taxi eisen

Door het toepassen van eenvoudige maatregelen zoals bebording, klappaaltjes en verzinkbare paaltjes[2], is het mogelijk om het (taxi)verkeer in de nachtelijke uren te beperken tot de hoofdwegen langs het uitgaansgebied: aan de westzijde Rokin-Damrak en aan de oostzijde St. Antoniebreestraat-Geldersekade. In de woongebieden Lastage en Achterburgwallen zijn hier qua doelstellingen positieve effecten te verwachten, maar rondom de Nieuwmarkt en op de St. Antoniebreestraat en Geldersekade is er een kans dat zonder aanvullende maatregelen die de verkeersafwikkeling optimaliseren of het aantal taxi's beperkt, de overlast niet of nauwelijks afneemt. Aanvullende eisen om de hoeveelheid verkeer te beperken, in het bijzonder taxi's, zijn dan ook zeer wenselijk voor een succesvolle proef.

De vraag is welke ruimte de wet geeft om aanvullende eisen te stellen aan de taxi's die in de nachten nog toegang willen tot het gebied Lastage, Nieuwmarkt en de Achterburgwallen.
Hiervoor gaan we in op: de Wet Personenvervoer 2000, de Wegenverkeerswet 1994 en de Taxiverordening Amsterdam 2012.

## 2.1 Wet Personenvervoer 2000

Paragraaf 5 van de WPV2000 gaat over de bevoegdheden die de gemeente heeft voor het opstellen van regels ten aanzien van taxivervoer. Het gaat hier om de artikelen 82, 82a en 82b.
Artikel 82 stelt dat "*krachtens een gemeentelijke verordening regels kunnen worden gesteld die in het belang zijn van op de gemeentelijke openbare weg aangeboden taxivervoer.*"
Deze regels mogen alleen betrekking hebben op onderwerpen die zijn genoemd in artikelen 82a en 82b. Welke ruimte is dit dan?
De eerste ruimte die de gemeente heeft wordt genoemd in lid 2 van art 82a. De regels kunnen verschillen afhankelijk van de locatie. Er hoeft niet één set van eisen te gelden voor de hele gemeente.

**Dit lid biedt de gemeente de eerste beleidsruimte voor het stellen van nadere eisen die kunnen verschillen per gebied.**

Lid 1 van art. 82B geeft aan: in de gemeentelijke verordening kan worden bepaald dat het gebruik van de bij die verordening te bepalen gemeentelijke openbare weg of delen daarvan, voor wat betreft het aldaar aanbieden van taxivervoer, uitsluitend is voorbehouden aan vervoerders en bestuurders van auto's die taxivervoer verrichten overeenkomstig de gestelde regels en die deel uitmaken van een organisatorisch verband (TTO).

**Dit lid biedt de gemeente dus ruimte om in de gemeentelijke taxiverordening bepalingen op te nemen dat specifieke wegdelen alleen toegankelijk zijn voor taxi's aangesloten bij TTO's.**

## 2.2 Wegenverkeerswet 1994

Lid 2 van artikel 2 van de Wegenverkeerswet biedt ruimte om regels te stellen tot "*het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor*

[2] Daar waar mogelijk worden bestaande verzinkbare palen uit andere projecten hergebruikt om de kosten zo laag mogelijk te houden.

*het milieu (..)"* en ook "*het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden".*

Aangezien de maatregelen bedoeld zijn om de taxi overlast tegen te gaan en de daaruit voortvloeiende milieuvervuiling, geluidsoverlast en aantasting van het karakter van het burgwallengebied, biedt bovenstaand lid grond om extra regels op te stellen om deze overlast tegen te gaan. Artikel 2a van de Wegenverkeerswet 1994 geeft aan dat "*provincies, gemeenten en waterschappen hun bevoegdheid behouden om bij verordening regels vast te stellen ten aanzien van het onderwerp waarin deze wet voorziet (..), voor zover deze regels niet in strijd zijn met de bij of krachtens deze wet vastgestelde regels en voor zover verkeerstekens krachtens deze wet zich daar niet toe lenen."*

**Dit is de derde wettelijke grond op basis waarvan de gemeente aanvullende eisen kan stellen aan de toegang voor taxi's in specifieke gebieden of wegdelen.**

## 2.3 Taxiverordening Amsterdam 2012

In de taxiverordening Amsterdam 2012 is voortvloeiend op de bovengenoemde artikelen al een bepaling opgenomen om aanvullende regels op te leggen aan het verlenen van toegang voor taxi's, te weten art 2.1:
*"het college kan gebieden aanwijzen waar nadere regels kunnen worden gesteld als dit vanuit het belang van verkeersveiligheid, bruikbaarheid van de weg of openbare orde noodzakelijk is."*[3]

## 2.4 Juridische motivatie aanvullende regels

Geconcludeerd kan worden dat de Wet Personenvervoer 2000 en de Wegenverkeerswet 1994 beleidsruimte bieden aan de gemeente om nadere regels te stellen omtrent verkeer/ voertuigen en / of taxivervoer. Dit is door de gemeente al mogelijk is gemaakt in de Taxiverordening in de vorm van hierboven genoemde artikel 2.1. De Taxiverordening bevat een bijlage waarin de delen van de openbare weg zijn opgesomd waar op dit moment een verbod geldt om taxivervoer aan te bieden uitgezonderd TTO's. Binnen de bijlage zijn deelgebieden aangegeven waarvoor nadere eisen gelden. Hier zouden de gebieden Nieuwmarkt en Lastage aan toegevoegd kunnen worden met nadere regels, om het taxivervoer te reguleren zodat de taxioverlast wordt tegen gegaan.

[3] Medio december 2017 heeft het college aanpassingen goedgekeurd aan de Taxiverordening. Artikel 2.1 is inhoudelijk vervangen door artikel 2.8 en bijlage III. In bijlage III staat de Nieuwmarkt als concreet gebied waar nadere regels kunnen gelden voor TTO taxi's.

# 3 Afweging handhavingsinstrumenten

Samen met de klankbordgroep Oudezijde zijn de beschikbare handhavingsinstrumenten bestudeerd. Het doel was te inventariseren welke instrumenten mogelijk zijn en welke van die instrumenten het beste bijdragen aan een oplossing van de problematiek. Vooraf zijn de randvoorwaarden geformuleerd waaraan de instrumenten moeten voldoen:

- Zoveel mogelijk rondjes / onnodige routes voorkomen;
- Maatregelen moeten op korte termijn uitvoerbaar zijn zonder grote investeringen, dus bestaan uit: het plaatsen van opklappaaltjes, het instellen van eenrichtingsverkeer, het instellen van inrijverboden;
- Maatregelen moeten efficiënt zijn, dus:
    - Geen alternatieve rondjes mogelijk maken;
    - De bereikbaarheid van het gebied voor bewoners zo veel mogelijk in stand houden;
    - Zo min mogelijk parkeerplekken onbereikbaar maken;
- De maatregelen **gelden op donderdag-, vrijdag- en zaterdagnacht tussen 22 uur 's-avonds en 6 uur 's ochtends.** Dit zijn de perioden waarop de verkeersintensiteit piekt, blijkt uit het kentekenonderzoek Oudezijde van vorig jaar. De perioden worden vooralsnog niet langer gekozen, om zodoende de bereikbaarheidsbeperkingen tijdens de proef te minimaliseren tot de momenten dat de overlast piekt. Als uit de proef blijkt dat overlast voor bewoners meevalt, bestaat de mogelijkheid deze venstertijden uit te breiden.

Tijdens de klankbordgroep bijeenkomsten zijn de volgende instrumenten besproken:

| Handhavings-instrument | Kosten | Beperkingen | Implementatietijd / complexiteit |
|---|---|---|---|
| Bloembak/paaltje | Beperkt | Geen enkele flexibiliteit, ontheffingen niet mogelijk<br>Niet geschikt op wegvak met parkeerplekken* | Standaard instrument |
| Klappaaltjes | Beperkte kosten, maar arbeids-intensief indien tijdsafhankelijk | Alleen flexibel in tijd, ontheffingen niet mogelijk<br>Beperking aan max breedte (niet geschikt voor pleinen)<br>Niet geschikt op wegvak met parkeerplekken* | Standaard instrument |
| VEZIPS | Hoge systeemkosten en investeringen en kosten per locatie | • Alleen bij lage verkeersintensiteit<br>• Niet op bruggen<br>• Beperking aan max breedte (niet geschikt voor pleinen)<br>• Afschrijvingstermijn 15 jaar | Standaard instrument |
| Camerahandhaving | Hoge systeemkosten en -investeringen, beperkte kosten per locatie | • Beperking aan max breedte (niet geschikt voor pleinen) | Instrument voor dit doel wel buiten, maar nog niet binnen Amsterdam toegepast. Dit vraagt om politieke besluitvorming over het instrument en inrichting en aanbesteding van (delen van) de handhavingsketen |

[4]

Figuur 3 - Besproken instrumenten klankbordgroep

[4] Over toepassing van camerahandhaving voor andere doeleinden dan de milieuzone wordt momenteel met het Openbaar Ministerie overlegd. Buiten Amsterdam is in diverse steden camerahandhaving ingezet voor de handhaving van inrijverboden, maar aangezien elke situatie maatwerk is, beoordeeld het OM elk verzoek opnieuw.

Uitkomst klankbordgroep overleg:
Op basis van de probleemstelling en de doelstelling is gekozen voor het op korte termijn aanpakken van de problematiek met flexibele klappaaltjes die zorgen voor minimale letselrisico's voor fietsers en makkelijk overrijdbaar zijn door hulpdiensten en (deels) hergebruikte VEZIPS (verzinkbare palen), als tijdelijke oplossing voor de voorgenomen permanente oplossing van camerahandhaving. Voor de inrichting van de taxistandplaatsen worden tijdens de pilot verschillende varianten getest.

# 4 Omschrijving proef aanpak verkeersoverlast Oudezijde

De maatregelen voor de verkeersoverlast in het Oudezijde gebied worden met een proef uitgeprobeerd. Gedurende een periode van zes maanden worden maatregelen genomen met nachtelijke afsluitingen en twee vormen van het faciliteren van de taximarkt (TTO)[5]. De nachtelijke afsluitingen hebben als doel het voorkomen van onnodige (taxi)verkeersrondjes, alsmede het sturen en beperken van de (taxi)verkeerstroom op de doorgaande routes St. Antoniebreestraat-Geldersekade en Rokin-Damrak. Het faciliteren van de taximarkt moet, om files te voorkomen, zo gestroomlijnd mogelijk plaatsvinden. In de periode van zes maanden worden twee varianten beproefd (elk drie maanden), namelijk 1) pop-up standplaatsen op de doorgaande routes en 2) stop-en-go langs de doorgaande routes.

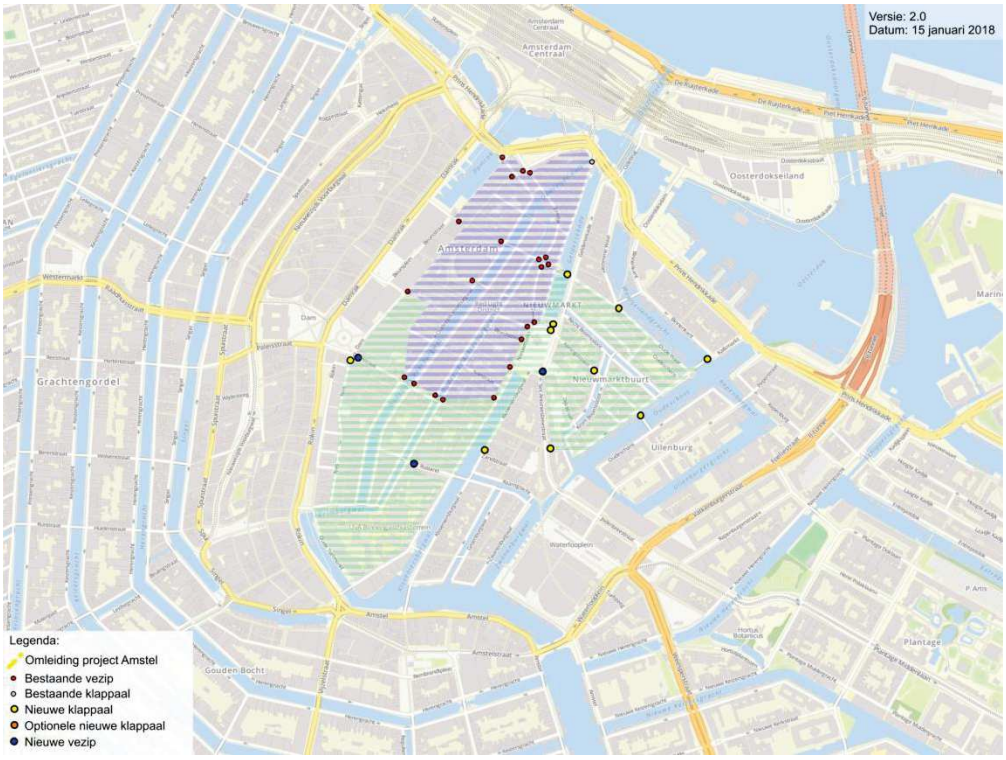
## 4.1 Maatregelen nachtelijke afsluitingen

De maatregelen van nachtelijke afsluitingen zijn in twee categorieën te verdelen:
1) inrijverboden en 2) selectieve maatregelen. Tijdens de proef van zes maanden moet blijken of deze maatregelen het gewenste resultaat opleveren in de woongebieden Nieuwmarkt, Lastage en de Achterburgwallen. De nachtelijke maatregelen worden, zoals eerder beschreven, ingesteld in de nachten van donderdag op vrijdag, vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag; van 22.00 uur 's avonds tot 6.00 uur 's ochtends.

### 4.1.1 Inrijverboden

De inrijverboden zijn starre maatregelen waardoor de toegang tot een straat of gebied fysiek onmogelijk is. Om dit tot de venstertijden te kunnen beperken worden hier klappaaltjes voor ingezet. Deze zullen actief door een bedrijf als bijvoorbeeld Pantar op de betreffende nachten omhoog gezet worden, en aan het eind van de nacht weer omlaag. Dit brengt de nodige kosten met zich mee, maar zorgt ook voor de wenselijke flexibiliteit en beperking van overlast overdag.
De locaties van de klappaaltjes zijn, samen met de klankbordgroep, dusdanig gekozen dat het rijden van rondjes onmogelijk is zonder te veel overlast voor bewoners en het verlies van parkeerplaatsen. Onderstaand een kaart met de locaties van de klappaaltjes.

[5] Vanwege de reconstructie van de Amstel zal de periode van zes maanden bestaan uit twee perioden van drie maanden met daartussen een periode van twee maanden waarin de maatregelen niet gemonitord worden, maar daar waar mogelijk wel in stand blijven.



Figuur 4 - Locaties inrijverboden / klappaaltjes

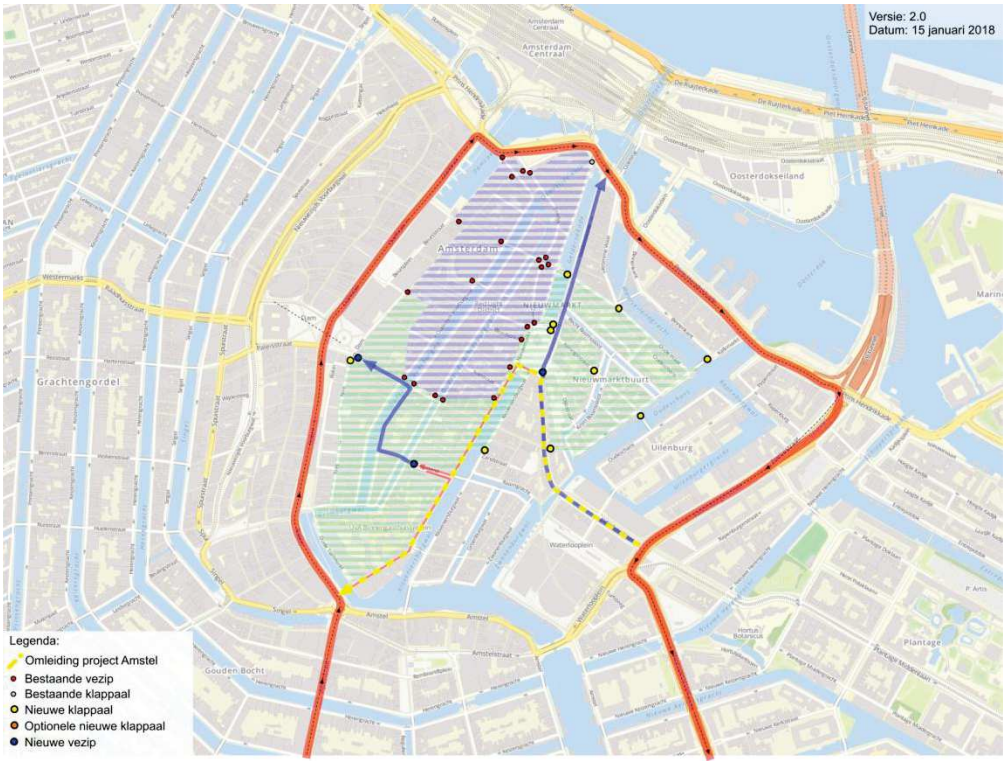
De inrijverboden sturen het (taxi)verkeer naar de hoofdroutes St. Antoniebreestraat-Geldersekade en Rokin-Damrak. Daarnaast blijft (in bovenstaand) kaartje een route mogelijk van Rusland naar de Damstraat. Om het (taxi)verkeer op deze routes te sturen en zoveel mogelijk in aantallen te beperken worden er tijdens de venstertijden selectieve maatregelen ingesteld. Daarover in de volgende paragraaf meer.

### 4.1.2 Selectieve maatregelen

De selectieve maatregelen sluiten een route in principe af en bieden de flexibiliteit om alleen bestemmingsverkeer doorgang te bieden. Het bestemmingsverkeer verschilt wel per locatie. Bestemmingsverkeer bestaat uit bewoners, ondernemers, TTO taxi's en nood- en hulpdiensten[6]. Dit wordt afgedwongen door een fysieke barrière door middel van een vezip (verzinkbare paal) die aangestuurd wordt door kentekenherkenning. In de proefperiode van zes maanden wordt dit op twee routes toegepast: de route Rusland-Damstraat en de route St. Antoniebreestraat-Geldersekade. Voor beide routes geldt een andere selectie van bestemmingsverkeer, ofwel er is sprake van verschillende regimes. Onderstaand een kaart met de routes en verzinkbare palen. De veziplocaties zijn:

1. Kruising Rusland – Oudezijds Achterburgwal
2. Kruising Damstraat – Dam
3. Kruising Jodenbreestraat – Uilenburgersteeg

[6] Het plan van aanpak wordt voorgelegd aan de nood- en hulpdiensten door te agenderen in de CVC.




Figuur 5 - Routes Rusland-Damstraat en Antoniebreestraat-Geldersekade (blauw)

#### 4.1.2.1 Toegangsregime route Rusland-Damstraat

Het zuidelijk Burgwallen gebied dient te allen tijde een zekere bereikbaarheid te waarborgen voor lokaal bestemmingsverkeer. Dit werd tijdens de klankbordgroep besprekingen, maar ook in overleg met hotel The Grand benadrukt. Technisch is dit mogelijk, maar vergt een grotere investering dan klappaaltjes. Om dit te bereiken moeten er twee vezips gebruikt worden (waarvan er eentje van de Oudezijds Voorburgwal kan worden gebruikt). De vezips sluiten de route Rusland naar de Damstraat in principe af tijdens de venstertijden, maar toegang wordt aan uitzonderingen verleend.

Het regime kan als volgt worden samengevat:

1. Inrijverbod op Rusland, technisch gerealiseerd middels een vezip
2. Uitrij vezip in de Damstraat, hierdoor is het gebied altijd af te rijden
3. Inrijverbod is van kracht tijdens de volgende venstertijden:
    a. donderdag 22.00 u – 06.00 u
    b. vrijdag 22.00 u – 06.00 u
    c. zaterdag 22.00 u – 06.00 u
4. het inrijverbod is voor alle gemotoriseerd verkeer uitgezonderd lokale vergunninghouders (bewoners en ondernemers) en bestemmingsverkeer voor hotel The Grand.

De vezip wordt aangestuurd door middel van kentekenherkenning[7]. Een camera scant het kenteken en leest via een koppeling met een kentekendatabase of toegang verleend moet worden. Kentekens van vergunninghouders krijgen altijd toegang volgens deze database en hotel The Grand kan online een tijdelijke ontheffing voor bestemmingsverkeer uitvragen[8]. Dit is een vergelijkbare situatie als de standplaats achter Amsterdam Centraal.

[7] En eventueel een passysteem voor vergunninghouders als dat nodig is om ook de andere bestaande vezips in het burgwallengebied te bedienen. Op deze manier krijgen vergunninghouders de mogelijkheid om ook via de noordelijke toegangsroutes het gebied te betreden.

[8] In praktijk moet het hier gaan om een website waar alleen Hotel The Grand kentekens kan toevoegen die een tijdelijke/eenmalige ontheffing moeten krijgen.

#### 4.1.2.2 Toegangsregime route Sint Antoniebreestraat-Geldersekade

De inrijverboden rondom de Nieuwmarkt en Lastage, sturen het rondjes rijdend verkeer uit deze buurten naar de enige overblijvende route St. Antoniebreestraat-Geldersekade. Dit kan tot een onwenselijke hoeveelheid verkeer op deze route leiden, met name de hoeveelheid taxi's. Het kentekenonderzoek heeft laten zien dat er een grote hoeveelheid taxi's (en waarschijnlijk ook snorders) door de buurt rondjes rijdt in de nachten. Wanneer het niet langer mogelijk is deze rondjes te rijden, is de enige overblijvende route voor verkeer dat nog wel toegang heeft Jodenbreestraat- Sint Antoniebreestraat- Nieuwmarkt – Geldersekade. Dit betekent minder strekkende meters straat voor het verkeer, waaronder taxi's.
Op grond van het kentekenonderzoek Oudezijde is de verwachting dat de hoeveelheid taxi's op de route Sint Antoniebreestraat – Geldersekade afneemt, omdat:

- De taxi's zich meer spreiden over een grotere route dan de huidige kleine rondjes[9]
- Er naar verwachting een betere verdeling komt tussen de westelijke en oostelijke route om het wallengebied

Toch zien de TTO branche en stadsdeel Centrum de kans op congestie op de route Sint Antoniebreestraat- Nieuwmarkt – Geldersekade als zorgpunt.

Om hierop te anticiperen, en het karakter en de kwaliteit van het gebied te waarborgen, wordt op het inrijverbod tijdens de venstertijden een ontheffing verleend voor bestemmingsverkeer. Net als op Rusland wordt dit met een vezip, aangestuurd met kentekenherkenning, afgedwongen. Het toegangsregime op deze route is anders, en laat zich als volgt samenvatten:

1. Inrijverbod op de Sint Antoniebreestraat fysiek gerealiseerd middels een vezip [10]
2. Inrijverbod is van toepassing tijdens de volgende venstertijden:
    a. donderdag 22.00 u – 06.00 u
    b. vrijdag 22.00 u – 06.00 u
    c. zaterdag 22.00 u – 06.00 u
3. het inrijverbod is voor alle gemotoriseerde verkeer, uitgezonderd ontheffingshouders[11] en TTO taxi's.

Zoals in hoofdstuk 2 "Juridisch aanvullende taxi eisen" is toegelicht heeft de gemeente het recht om de kwaliteit en het karakter van een gebied te beschermen met maatregelen. Dit geeft de gemeente de ruimte om middels een verkeersbesluit te besluiten dat tijdens venstertijden op de route Sint Antoniebreestraat-Geldersekade naast vergunninghouders en aanvullend openbaar vervoer enkel toegang verleend wordt aan TTO taxi's.

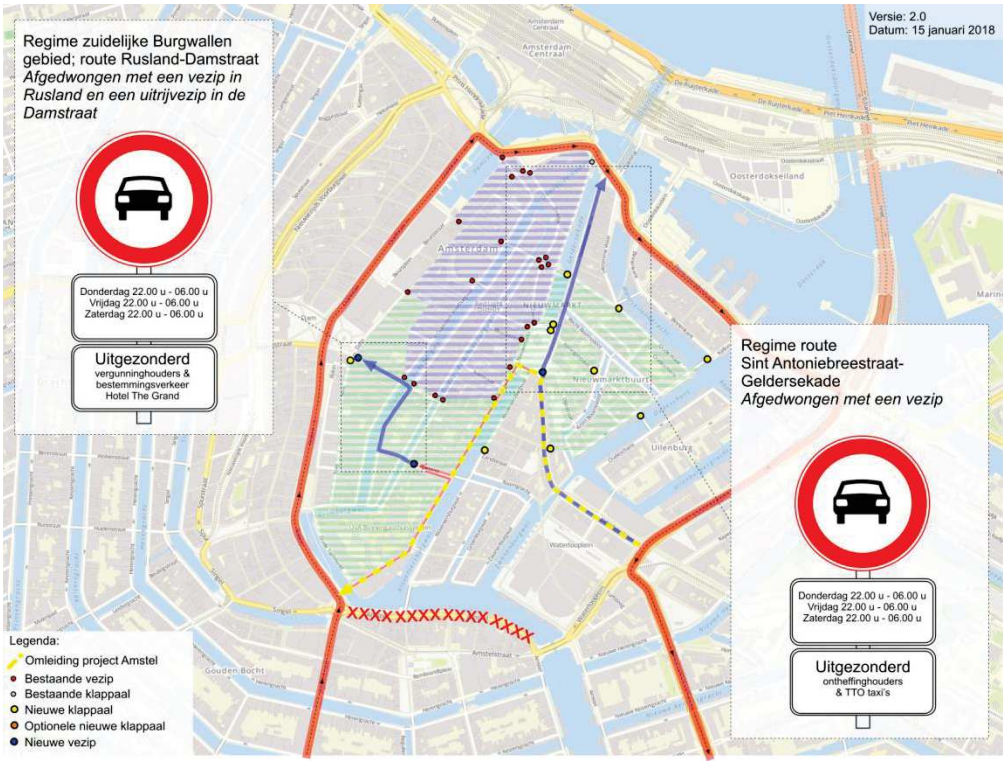
Onderstaand een kaart met een overzicht van de maatregelen tijdens de nachtelijke afsluitingen van donderdagavond t/m zaterdagavond.

---

[9] De kleine rondjes in het gebied maken plaats voor één grote ronde Prins Hendrikkade –Valkenburgerstraat- Amstel – Rokin – Damrak plus de route Sint Antoniebreestraat – Nieuwmarkt – Geldersekade.

[10] Exacte locatie moet nog uitgewerkt worden, maar de meest voor de hand liggende locatie is net voorbij de afslag Jodenbreestraat – Uilenburgsteeg. Verkeer dat geen toegang krijgt, kan hier rechtsaf de Uilenburgstraat af richting Prins Hendrikkade. Naar verwachting zal dit alleen in het begin van de proef extra verkeer opleveren. Hoe meer bekend raakt bij de taxibranche dat de route langs de Nieuwmarkt niet langer beschikbaar is in de nacht, des meer zal de hoeveelheid verkeer afnemen dat de Jodenbreestraat oprijdt. De verwachting is dat de taxi's die geen ontheffing hebben, meer de route Rokin – Damrak zullen gaan rijden, omdat deze vrij toegankelijk blijft.

[11] Ontheffingshouders zijn: vergunninghouders (bewoners/ondernemers), aanvullend openbaar vervoer (AOV) en hulpdiensten.



Figuur 6 - Overzicht maatregelen nachtelijke afsluitingen

## 4.2 Faciliteren taximarkt

Tijdens de proefperiode van zes maanden worden twee manieren van het faciliteren van de taximarkt beproefd: een dynamische standplaats aan de oostzijde van de Nieuwmarkt (naar het idee Rembrandtplein) en een Stop&Go regime op de gehele route St. Antoniebreestraat-Geldersekade. Gekeken wordt welke variant het beste functioneert. De beste methode is de methode waarbij taxi's zo snel mogelijk klanten weten op te pikken en weten af te rijden, zonder overlast en met zo weinig mogelijke wachtrijvorming.

### 4.2.1 Dynamische standplaats Nieuwmarkt

Op het Rembrandtplein wordt de pop-up standplaats positief ervaren. Met behulp van stewards (handhaving/toezicht) worden taxi's geholpen vlot hun klanten op te pikken en weer af te rijden. Een dergelijke oplossing kan op de Nieuwmarkt ook goed werken. Rondom de Nieuwmarkt is voor de taxi's veel klandizie en kunnen taxi's, begeleid door stewards, snel hun klanten oppikken en weer afrijden. Idealiter leidt dit tot een soepele afwikkeling van het verkeer zonder gedrang en irritaties, waarbij de TTO taxi's de enige taxi's zijn die deze route mogen gebruiken. Deze exclusieve toegang voor TTO taxi's compenseert voor het niet kunnen gebruiken van de taxistandplaatsen op de Nieuwmarkt die door de inrijverboden tijdens venstertijden onbereikbaar worden.

### 4.2.2 Stop&Go

Het alternatief voor de pop-up standplaats dat beproefd zal worden is het stop & go regime. Dit houdt in dat TTO taxi's op de gehele route St. Antoniebreestraat-Geldersekade hun klanten mogen oppikken, om direct weer af te rijden. De TTO branche gaf zelf aan hier behoefte aan te hebben. De branche verwacht dat deze methode van klanten oppikken minder wachtrijvorming oplevert en voor een betere doorstroming zorgt. Welk van de twee varianten het best werkt moet de proef uitwijzen.

### 4.2.3 Route Rokin en Damrak

Daar waar de Sint Antoniebreestraat – Geldersekade aan de oostzijde van het wallengebied de enige route is voor (TTO) taxi's tijdens de venstertijden, daar is het tracé Rokin–Damrak de enige route aan de westzijde van het wallengebied voor alle taxi's. Omdat op deze route de overlast minder is dan in de Lastage en Nieuwmarktbuurt, is het regime op deze route minder beperkt tijdens de venstertijden. Deze route blijft open voor alle verkeer, en er zijn vier locaties voor een dynamische taxistandplaats: touringcarhalte Rokin, Dam, Oudebrugsteeg en de laad- en los / touringcar halte op de Prins Hendrikkade ter hoogte van hotel Barbizon.

## 4.3 Monitoring verkeerscirculatie venstertijden

Tijdens de venstertijden ontstaat een alternatieve circulatie in de binnenstad, te weten:

1) Route Rokin – Damrak – Prins Hendrikkade – Valkenburgerstraat – Amstel
2) Route Sint Antoniebreestraat- Nieuwmarkt – Geldersekade – Prins Hendrikkade – Valkenburgerstraat

Op basis van het kentekenonderzoek Oudezijde is de verwachting dat deze twee routes gezamenlijk nog maximaal circa 90 voertuigen per uur opleveren. Tijdens het kentekenonderzoek waren de twee routes door het gebied (Nieuwmarkt – Geldersekade en Rusland – Damstraat) goed voor 2x 180 voertuigen per uur. Dat betekent wel dat de verwachting is dat maximaal 90 voertuigen per uur extra rijden op de Valkenburgerstraat tijdens deze nachtelijke venstertijden. Gedurende de hele proef worden de verkeersintensiteiten op beide routes gemonitord om te kijken of dit niet tot nadelige effecten leidt.

## 4.4 Risicobeheersing maatregelen pilot

Om te monitoren in hoeverre de voorgenomen maatregelen leiden tot ongewenste neveneffecten, zijn de grootste risico's geïnventariseerd en is aangegeven hoe die risico's beheerst gaan worden tijdens de proef.

| | Risico | Beheersmaatregel |
|---|---|---|
| 1 | Verplaatsing verkeersoverlast naar Valkenburgerstraat | De hoeveelheid verkeer in de Valkenburgerstraat zal tijdens de pilot worden gemonitord met tellussen en aangevuld worden met visuele waarnemingen van de verkeerssituatie in de nachtelijke uren. Wanneer blijkt dat de overlast toeneemt, kan met de volgende beheersmaatregelen worden opgetreden:<br>- Bij filevorming: selectieve toegang opheffen Jodenbreestraat<br>- Gebruik ventweg als taxistandplaats: ventweg ook afsluiten met klappaal tijdens venstertijden<br>- Bij overlast of misbruik van parkeerplaatsen of laad- en losplekken kunnen handhavers er op af worden gestuurd om te beboeten. |
| 2 | Bezwaar taxibedrijven belmarkt tegen inrijverbod Antoniebreestraat | Door toepassing van de reguliere procedure om een verkeersbesluit te nemen, inclusief bezwaartermijn, kunnen voordat de proef daadwerkelijk begint al eventuele bezwaren aan het licht worden verkregen. Indien nodig (inhoudelijk of juridisch) kan het Plan van aanpak daarna nog aangepast |

| | | |
|---|---|---|
| | | worden om aan de bezwaren tegemoet te komen. |
| 3 | Bezwaar taxibedrijven tegen inrijverbod Rusland | Door toepassing van de reguliere procedure om een verkeersbesluit te nemen, inclusief bezwaartermijn, kunnen voordat de proef daadwerkelijk begint al eventuele bezwaren aan het licht worden verkregen. Indien nodig (inhoudelijk of juridisch) kan het Plan van aanpak daarna nog aangepast worden om aan de bezwaren tegemoet te komen. |
| 4 | Filevorming Jodenbreestraat | Op het risico van filevorming wordt al geanticipeerd door selectieve toegang toe te passen op de corridor langs de Nieuwmarkt. Door alleen TTO taxi's toe te laten, wordt de hoeveelheid verkeer in het gebied naar verwachting significant minder. Wanneer dit onverhoopt toch tot fileoverlast leidt (los van gewenningsverschijnselen aan het begin van de pilot), kan als ultieme maatregel alsnog de Vezip voor alle verkeer opengezet worden. |
| 5 | Verplaatsing taxi overlast naar Nieuwe Uilenburgerstraat | Er zal tijdens de pilot gemonitord worden hoeveel taxiverkeer er in de nachten via de Uilenburgerstraat rijdt. Bij eventuele overlast kan Handhaving en toezicht ingezet worden wanneer geconstateerd wordt dat taxi's zich hier gaan ophouden. |
| 6 | Klachten (dynamische) taxistandplaatsen Rokin – Damrak | In overleg met Handhaving en Toezicht monitoren of de (dynamische) standplaatsen leiden tot klachten. Sowieso hebben de plaatsen aan de kop van het Damrak al extra aandacht, omdat over deze taxistandplaatsen in het verleden al klachten zijn ingediend. |
| 7 | Klachten (dynamische) taxistandplaatsen Nieuwmarkt – Gelderse kade | In overleg met Handhaving en Toezicht monitoren of de (dynamische) standplaatsen leiden tot klachten. |
| 8 | Bezwaar van hulpdiensten tegen de afsluitingen tijdens venstertijden | Toets CVC + Procedure verkeersbesluit incl. bezwaartermijn. Om evt. klachten te voorkomen wordt gekozen worden voor een flexibel klappaaltje waar de hulpdiensten overheen kunnen rijden. |
| 9 | Aanrijdschade aan VEZIPS | Servicecontract met leverancier om snel evt. schades te herstellen, net als bij project Muntplein. |

### 4.4.1 Afstemming team Taxi

Omdat het plan het bestaande taxibeleid raakt, heeft er uitvoerig afstemming plaatsgevonden met team Taxi over de risico's die de maatregelen met zich mee brengen. De juridische grondslag om een selectief toegangsbeleid toe te passen waarbij alleen nog ruimte is voor TTO- taxi's is besproken met team Taxi en voorgelegd aan de juristen van VOR. Vooralsnog wordt geen juridische belemmering gezien om deze grondslag toe te passen. Voor dit project zal een verkeersbesluit worden opgesteld. Dit verkeersbesluit wordt getoetst door de CVC en er geldt een bezwaartermijn. Eventuele bezwaren zullen dus tijdig aan het licht komen, om de maatregelen hierop aan te passen. Tevens zijn de maatregelen flexibel van aard en makkelijk uit te schakelen, zodat in geval van onvoorziene problemen de situatie geheel of gedeeltelijk in originele staat kan worden hersteld.

### 4.4.2 Afstemming reconstructie Amstel

Het plan is afgestemd met andere projecten in de binnenstad, en het enige knelpunt is de reconstructie van de Amstel. De voorgenomen doorlooptijd van de pilot taxioverlast Oudezijde is van maart 2018 t/m augustus 2018, terwijl de reconstructie van de Amstel loopt van mei 2018 t/m oktober 2018. Voor het eerste deel van de reconstructie (tracé Muntplein – Halvemaansbrug) levert de combinatie van de pilot en de afzetting van de Amstel een bereikbaarheidsknelpunt op voor bestemmingen aan de Nieuwe Doelenstraat. Om deze bereikbaarheid toch te garanderen is besloten om gedurende de periode dat bovengenoemd tracédeel onbereikbaar is, verkeer toe te laten via de Sint Antoniebreestraat en bij de Nieuwmarkt linksaf de Kloveniersburgwal op rijdt om zo de Nieuwe Doelenstraat te bereiken. Omdat dit de uitkomsten van de pilot verstoort, is besloten de pilot te verlengen en gedurende de periode dat deze omleidingsroute via de Nieuwmarkt loopt, deze periode geen effecten te meten.

## 4.5 Monitoring verkeer Prins Hendrikkade – Valkenburgerstraat

Het verwachte effect van de pilot is dat het verkeer een nieuwe aan- en afrijdroute gaat gebruiken, te weten de route rondom het burgwallengebied. Deze route bestaat uit de Prins Hendrikkade, Valkenburgerstraat, Amstel[12], Rokin, Damrak.

Vanuit bewoners en omwonenden is de zorg geuit dat door de pilot er mogelijk een 'waterbedeffect' zal ontstaan: het verschuiven van de overlast naar de omliggende buurten. Het doel van de pilot is om de overlast op te lossen, niet om te verplaatsen.
Omdat de Prins Hendrikkade en de Valkenburgerstraat in het verleden al geconfronteerd zijn met overlast van verkeer, hebben deze straten bijzondere aandacht gedurende de pilot. Het verkeer in deze straten zal gedurende de pilot worden gemonitord om te kunnen bepalen in hoeverre er sprake zal zijn van een waterbedeffect. Wanneer het optreedt, zal worden gekeken welke aanvullende maatregelen kunnen worden getroffen om deze overlast op te lossen.
Uit het kentekenonderzoek is gebleken dat in een weekendnacht de intensiteit op de Valkenburgerstraat gemiddeld 780 voertuigen is (2 richtingen totaal). Tijdens de avondspits is de intensiteit 2.300 voertuigen per uur (2 richtingen totaal). Met behulp van het kentekenonderzoek is geraamd dat de pilotmaatregelen naar verwachting leiden tot bruto circa 90 extra voertuigen per uur (in 2 richtingen totaal) op de Prins Hendrikkade[13] en Valkenburgerstraat.

---

[12] Tijdens de renovatie van de Amstel loopt de route via de Wibautstraat – Stadhouderskade – Vijzelstraat naar Rokin.
[13] Als gevolg van de knip in de Prins Hendrikkade in 2018 gaat de totale intensiteit naar beneden. Het effect van deze knip is voor de Valkenburgerstraat nihil.

Ten opzichte van de normale intensiteiten overdag en 's nachts wordt een toename van circa 90 voertuigen per uur acceptabel geacht.

## 4.6 Ontheffingenverstrekking en handhaving

. Elke doelgroep die een ontheffing kan krijgen, of krijgt, is benoemd:

1. Bewoners met een parkeervergunning krijgen automatisch een ontheffing, doordat het parkeervergunningenbestand van de zuidelijke burgwallen gekoppeld wordt aan de Vezips.
2. Hulpdiensten hebben bij wet altijd toegang en dat wordt technisch ook zo geregeld. Bij nadering van hulpdiensten gaan de vezips automatisch omlaag. Alle hulpdiensten zijn in bezit van een sleutel om de klappalen omlaag te doen.
3. TTO taxi's kunnen een ontheffing krijgen als ze kunnen aantonen dat ze bij een TTO zijn aangesloten. Op vertoon van hun licentie wordt hun kenteken aan de ontheffingendatabase toegevoegd. In beginsel wordt de reeds bestaande database met TTO taxi's, die bij de gemeente aanwezig is, al aan de vezip Nieuwmarkt toegevoegd.
4. Aanvullend openbaar vervoer kan zich melden bij het stadsloket en als ze kunnen aantonen dat ze aanvullend openbaar vervoer zijn, wordt hun kenteken aan de ontheffingendatabase toegevoegd.
5. Voor uitzonderingssituaties kunnen bewoners een toegangspas aanschaffen bij het stadsloket, die bijvoorbeeld gebruikt kan worden als ze met een taxi naar huis moeten en die taxi is toevallig geen TTO lid, dan kan met behulp van die pas toch de vezip omlaag worden gedaan.
6. Om toegang te krijgen tot de vezip op Rusland als bestemmingsverkeer voor hotel The Grand moet vooraf worden gebeld met de The Grand, de portier voert het kenteken dan eenmalig in in de database van de vezip. De vezip herkent vervolgens dat kenteken automatisch.

Niemand mag langs de klappalen als deze omhoog staan, hiervoor gelden geen ontheffingen, uitgezonderd nood- en hulpdiensten. Dat is bij wet geregeld. De nood- en hulpdiensten hebben de beschikking over een sleutel om overal in de stad klappalen omlaag te doen.
Pantar wordt verantwoordelijk voor de bediening van de klappalen en Handhaving en toezicht zal handhaving op het inrijdverbod bij de klappalen.

De handhaving binnen de pilot is daarom eenduidig:

1. Niemand mag door de klappalen als deze omhoog staan (behalve hulpdiensten)
2. Toegang bij de vezip is geautomatiseerd, en als je onder één van de doelgroepen valt, krijg je automatisch toegang als je vergunninghouder bent, kun je je aanmelden via het stadsloket of als je naar The Grand moet, bij de The Grand zelf.

### 4.6.1 Uit te zetten instructies

- Het stadsloket wordt voorzien van een instructie en beschrijving van de doelgroepen en randvoorwaarden voor een ontheffing
- The Grand krijgt een instructie over het invoeren van kentekens
- Pantar krijgt een instructie over het opzetten en neerhalen van de klappalen
- Handhaving en Toezicht krijgen een handhavingsinstructie

# 5 Organisatie

Bij de proef zijn diverse partijen betrokken. Onderstaand een overzicht van alle partijen en hun rol binnen de proef:

| Gemeente Amsterdam | |
|---|---|
| Uitvoeringsagenda Mobiliteit | Probleemeigenaar<br>Projectorganisatie/-sturing<br>communicatie met de klankbordgroep<br>Opdrachtgever |
| Stadsdeel Centrum | Besluitvorming middels een verkeersbesluit |
| Taxi Team | Adviseur Taximaatregelen |
| | |
| Uitvoerende partijen: | |
| Handhaving en Toezicht | Uitvoerende partij voor handhaving en toezicht |
| Leverancier | Beheer en onderhoud Vezips<br>Aansturing vezips, beheerder database |
| Pantar | Uitvoerende partij voor bediening klappaaltjes |
| City360 | Handhaving en toezicht pop-up standplaatsen |
| Trajan | Monitoren tijdens proefperiode |
| | |
| Klankbordgroep: | |
| Bewoners/ondernemers | Consulterend |
| Hotelbranche | Consulterend |
| Taxi branche (TTO) | Consulterend |
| Nood- en hulpdiensten | Consulterend |

Gedurende de pilot vindt er regelmatig overleg plaats.

| Overleg: | Betrokkenen | Frequentie |
|---|---|---|
| **Kernteam** | Projectleider, assistent projectleider, gebiedsmanager, vertegenwoordiger Handhaving en Toezicht. Dit team verzorgt de dagelijkse aansturing van de pilot | Wekelijks |
| **Projectteam** | Kernteam +vertegenwoordiger taxiteam + vertegenwoordiger crowdmanagement. In dit team wordt maandelijks de voortgang van de pilot besproken. | Maandelijks |
| **Klankbordgroep** | projectteam + bewoners, hotelbranche, taxibranche, ondernemers, nood- en hulpdiensten. In de klankbordgroep wordt maandelijks teruggekoppeld met de belanghebbenden over hoe de pilot wordt ervaren. | Maandelijks |
| **Projectleidersteam** | Programmamanager UAM, projectleiders UAM. In dit overleg informeren de projectleiders elkaar en de programmamanager over de voortgang van de projecten | 3 wekelijks |
| **BO UAM** | Wethouder, stadsdeelbestuurder, programmamanager UAM, projectleider. In dit overleg worden de bestuurders bijgepraat over de voortgang van de UAM projecten. | Maandelijks |
| | | |

# 6 Kostenraming en dekking

## 6.1 Kostenraming proefperiode van zes maanden in 2018

Met de proef zijn (eenmalige) kosten gemoeid. In onderstaand overzicht staat een raming van alle kosten van de proef:

| LASTEN | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Omschrijving** | **Product nr** | **Type (I/S)** | **Jaar T** | **Jaar T+1** | **Jaar T+2** | **Jaar T+3** |
| **Plaatsing verzinkbare palen en bediening gedurende pilot** | | I | | € 100.000 | | |
| **Plaatsen klappaaltjes** | | I | | € 12.000 | | |
| **Plaatsen en aanpassen verkeersborden** | | I | | € 19.000 | | |
| **Inhuur verkeersregelaars en stewards** | | I | | € 175.000 | | |
| **Communicatie** | | I | | € 10.000 | | |
| **Monitoring** | | I | | € 17.000 | | |
| **Projectmanagement en VTA** | | I | | € 127.000 | | |
| **Totaal** | | I | | € 460.000 | | |

## 6.2 Dekking

Dekking komt uit het Stedelijk Mobiliteitsfonds, regel Uitvoeringsagenda Mobiliteit.

# 7 Planning

## 7.1 Besluitvormingsfase

Nadat het plan van aanpak is goedgekeurd door de portefeuillehouders en de klankbordgroep zich positief heeft uitgesproken over de invulling van de proef inclusief de invulling van de monitoring, zal er een integraal verkeersbesluit moeten worden opgesteld, waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Het bestuurlijke traject van dit verkeersbesluit is schematisch weergegeven in onderstaande tabel. Uitgaande van een goedkeuring door portefeuillehouders op 16 oktober a.s. is de verwachting dat in februari 2018 het verkeersbesluit definitief genomen kan zijn. De realisatie kan direct hierop van start gaan.

**Planning Bestuurlijke besluitvorming Maatregelen Oudezijde**

| | Wat | Wanneer | Wanneer aanleveren | Aanleveren bij | Oplegger |
|---|---|---|---|---|---|
| | **BO UAM** | | | Marloes Huijsmans 06-20211670<br>m.huijsmans@amsterdam.nl | |
| | Informele toetsing V&OR - DMC | | *Do 11 januari '18* | Willem Wulms 06- 2667 0534 / Vera vd Heide<br>w.wulms@amsterdam.nl | |
| | Informele toetsing V&OR - DJZ | | *Do 11 januari '18* | Alois Seel 06- 1036 7040<br>a.seel@amsterdam.nl | |
| | Finaal akkoord DJZ en DMC | | *Do 11 januari '18* | Kim Hermans / Samira Ouaissa<br>k.hermans@amsterdam.nl | |
| | **Integrale Staf** | | | Yvonne van Zoelen 06- 2391 9513<br>Bestuurssecretariaat.SDC@amsterdam.nl | |
| | **AB Meningsvormend** | Do 7 december '17<br>20.00 uur | *Di 21 november '17 vóór 15.00 u* | Evan Persijn 020-2564017<br>bestuursondersteuning.sdc@amsterdam.nl | Concept advies |
| CVC* | **AB Adviserend** | Di 12 december '18<br>20.00 uur | *Di 28 november '17 vóór 15.00 u (mogelijk aangepast advies)* | Evan Persijn<br>bestuursondersteuning.sdc@amsterdam.nl | Concept advies |
| 8 wkn (incl. 2 weken politie) Politie via *S. Ruigrok* | Toetsingscommissie V&OR | Uitslag<br>ma 5 februari '18 | *Do 1 februari '18 vóór 10:00 uur* | toetsing.vor@amsterdam.nl<br>Kim Hermans / Samira Ouaissa<br>k.hermans@amsterdam.nl | |
| | Staf V&OR | Do 12 februari '18 | *Di 6 februari '18 vóór 15:00 uur* | Kim Hermans / Samira Ouaissa<br>06-83004459<br>k.hermans@amsterdam.nl | Stafflap met B&W flap, concept raadsvoordracht en AB advies |
| | **B&W** | Di 20 februari '18 | *Di 13 februari '18 vóór 12:00 uur* | Kim Hermans (Andreas 2.0) / Samira Ouaissa<br>k.hermans@amsterdam.nl | B&W flap met concept raadsvoordracht en AB advies |
| | ~~**Commissie ID**~~ | ~~Wo 21 februari '18~~ | ~~*Vr 2 februari '18*~~<br>~~*(2 weken van te voren)*~~ | Kim Hermans / Samira Ouaissa (Andreas)<br>k.hermans@amsterdam.nl<br>Mario van Tilburg (griffier)<br>mtilburg@raadsgriffie.amsterdam.nl | Commissieflap |
| | ~~**Gemeenteraad**~~ | ~~14/15 maart '18~~ | ~~*Vr 9 februari '18*~~<br>~~*2 weken van te voren*~~<br>~~*1 week van te voren agenda + publicatie*~~ | Marijke Pe (raadsgriffier)<br>MPe@raadsgriffie.amsterdam.nl<br>Paul Miedema 020-5522356 (agenda)<br>Martijn Wehkamp 020-5522065 (agenda) | Raadsvoordracht |
| | **AB verkeersbesluit** | | *Bij akkoord voorgaande* | Evan Persijn<br>bestuursondersteuning.sdc@amsterdam.nl | Verkeersbesluit |

* in geval van **infrastructurele wijzigingen** moet de volledige bezwaartermijn (6 weken) worden afgewacht.

Figuur 7 - Planning bestuurlijke besluitvorming

## 7.2 Uitvoeringsfase

Onderstaand een overzicht van de uitvoeringsfase:

| Wanneer | Wat |
|---|---|
| **Oktober 2017** | Klankbordbijeenkomst |
| | |
| **November 2017 – februari 2018** | Bestuurlijke besluitvorming zie paragraaf 7.1 |
| | Opdrachtverlening uitvoering (parallel aan CVC) |
| | |
| **April 2018** | Realisatie maatregelen |
| | Communicatiemoment (nieuwsbrief) |
| | Klankbordgroepbijeenkomst |
| | |
| **Mei 2018 – oktober 2018** | Proefperiode (incl. monitoring) |
| | |
| **April 2018** | Klankbordbijeenkomst |
| | |
| **Juli-augustus 2018** | Tussentijdse evaluatie (enquête) |
| | Communicatiemoment (nieuwsbrief) |
| | Klankbordbijeenkomst |
| | |
| **November 2018** | Eind evaluatie (enquête) |
| | Communicatiemoment (nieuwsbrief) |
| | Klankbordbijeenkomst |