



## Verlag Klankbordgroep 24 juli 2018

Aan	Aanwezigen, genodigden
Van	Bart van den Hoek, b.van.den.hoek@amsterdam.nl
Datum	31 juli 2018
Pagina	1 van 5
Vergadering	24 juli 2018 Tuinkamer, Voormalige Stadstimmertuin 2-4
Aanwezig	Alwin Merckelbach, Remco Groenhuijzen, Arjan Welles, Marten van der Krieke, Jet Willers, Tine Sibbing, Bernadette de Wit, Marieke van der Werf, Rick Batelaan, Bas Regenbogen, Wies Daamen, Dimitri Drijver, Bart van den Hoek
Onderwerp	Klankbordgroep aanpak verkeersoverlast Oudezijde
Bijlage	Presentatie dinsdag 24 juli 2018

### 1 Opening

Dimitri (projectmanager gemeente) opent de bijeenkomst. Tijdens de bijeenkomst wil het projectteam een terugkoppeling geven van de afgelopen acht weken; wat hebben we gezien, welke wijzigingen zijn doorgevoerd en waarom. Graag horen wij ook de ervaringen en verbeterpunten uit de buurt.

Om de avond te stroomlijnen is de volgende agenda opgesteld:

1. Probleemstelling en doelstelling
2. Eerste resultaten
3. Kanttekeningen
4. Aanpassingen
5. Invulling rest van de pilot
6. Overige punten

Aanwezigen krijgen ruim de gelegenheid te reageren en hun ervaringen te delen.

### 2 Probleemstelling en doelstelling

De probleemstelling is: *"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 verhinderd?"*

Hiermee wordt bedoeld op het met kentekenonderzoek aangetoonde onnodig rondjes rijdende verkeer van veelal taxi's en snorders.

De doelstelling van de pilot is: *"Het oplossen van de overlast die nu wordt veroorzaakt door het rondjes rijdende verkeer in de nachtelijke uren."*

Zoals bekend is het maatregelenpakket samen met de klankbordgroep tot stand gekomen en bestaat uit starre maatregelen (klappalen) -met name in de Lastage- aangevuld met twee vezips

(zie ook slide 7 in bijgaande presentatie). De situatie met dit volledige pakket hebben wij twee weekenden volgehouden.

### 3 Eerste resultaten

De gemeente krijgt een compliment voor het snel ingrijpen toen geconstateerd werd dat het mis ging in de Breestraten.

Bewoners zagen na de start van de pilot een acute vermindering van verkeersoverlast; "een mooi effect" en "meteen een andere wereld". Verkeerscijfers zijn nog niet beschikbaar om de resultaten ook cijfermatig vast te stellen. Op basis van ervaringen buiten lijkt vooralsnog geen waterbed naar de Prins Hendrikkade of de Valkenburgerstraat te zien.

Men geeft aan dat de laatste weken geregeld overlast is op de Kromme Waal en rondom de Buiten Bantammerbrug. Dit speelde al tijdens de pilot, maar nu de Knip gerealiseerd is, is het ook overdag drukker geworden. Uber gebruikt deze locatie als pick up punt, waardoor er een chaotische situatie van auto's ontstaat van: auto's die tegen de richting inrijden, proberen te keren, elkaar hinderen en toeteren. Meerdere filmpjes van bewoners laten dit zien en ook (terrasbezoekers van) Captein & Co laat dit weten. Hier moet iets aangedaan worden. Het projectteam gaat hierover in overleg met project Hoofdroutes.

Rondom de Zandstraat ontstond ook overlast van verkeer als gevolg van de paal op de Kloveniersburgwal net na de Zandstraat. Met personeel op straat is dit probleem opgevangen en wordt het verkeer de juiste route gewezen.

Martijn Breed geeft aan dat na een dramatische start het op Prins Hendrikkade (dynamische halteplaats) nu al een hele tijd goed gaat. De toezichthouders zorgen er voor dat er niet te veel taxi's staan waardoor er geen overlast is.

Er wordt gevraagd waarom een Ubertaxi niet mag wat een TTO mag. Het onderscheid zit in de regelgeving van opstapmarkt en belmarkt (besteld vervoer). Ubers zijn besteld vervoer en dienen zich aan de regelgeving van 'gewoon' verkeer te houden. Dat wil zeggen dat zij klanten mogen ophalen of wegbrengen op parkeerplekken of laad en los havens. De opstapmarkt (TTO's) hebben hier speciale standplaatsen voor aangewezen gekregen.

Rick Batelaan, taxiteam gemeente Amsterdam, geeft aan dat het taxiteam af en toe contact heeft met Uber. Uber is in principe namelijk landelijk gereguleerd. Hoe Uber werkt is dat een klant met een app een bestelling kan plaatsen, waarna een oppikplek tussen taxi en klant wordt afgesproken. Uber heeft zelf een aantal vaste plekken rondom een gebied als het oude stadscentrum. Dat kan inderdaad soms leiden tot veel Ubers op één plek. Deze Ubers beschouwen een pick up plek dan als een soort standplaats, maar dat is natuurlijk niet de bedoeling. In de lange termijn visie willen wij proberen de palen van straat te halen en te vervangen met kenteken camera's. Alleen verkeer met een aantoonbare bestemming mogen het gebied dan in. Voor taxi's betekent dit dat zij moeten kunnen aantonen (digitaal) dat zij een klant/bestelling hebben.

Alwin verwacht dan misbruik waarbij iemand alle taxi's gaat bestellen om het gebied in te komen, om vervolgens taxi's aan te beiden.

Alwin vervolgt dat zijn verwachting is dat Rusland volloopt zonder toezichthouders. Dit zou opgelost zijn met de paal aan het begin van Rusland. Echter, loopt dan de Kloveniersburgwal vol, en moeten er uitzonderingssystemen gemaakt worden voor meerdere hotels. In de loop van de pilot gaan wij proberen het personeel op straat uit te faseren, en zullen goed monitoren of dat tot vernieuwde overlast in Rusland leidt. De verwachting is dat er nu nog een fase van gewenning gaande is, en daarbij dat gelukszoekers het proberen bij het personeel. Als dat personeel er niet is, is er weinig te winnen want techniek maakt geen onderscheid.

Hotel The Grand heeft logischerwijs ook een opstartfase gehad. Inmiddels is het systeem aardig onder de knie en heeft het personeel zijn manier gevonden. Bewaking loopt bijvoorbeeld in het begin van de avond even langs bij de coördinator. Een bijeffect van de pilot is dat Ubers soms gasten op de Dam uit de auto zetten.

In Rusland in de situatie voorgekomen dat een ambulance niet langs de vezip kon. Dit is natuurlijk niet de bedoeling en hier komt een oplossing voor. De installateur had dat in eerste instantie al moeten doen en gaat dit alsnog uitvoeren..

#### 4 Kanttekeningen

Het projectteam is vooral teleurgesteld in de kwaliteit van het personeel op straat. Er zijn gelukkig ook positieve verhalen, de huidige toezichthouders zijn nu behoorlijk goed ingespeeld. Met name verkeersregelaars vallen tegen. Inmiddels hebben wij meerdere leveranciers geprobeerd, dit heeft niet de gewenste kwaliteit op straat opgeleverd.

Om de pilot zo goed mogelijk te laten verlopen hebben wij een goede ploeg nodig die vast op dit project zit. Verkeersregelaars hebben wij van straat gehaald omdat die juist méér problemen opleverden.

De techniek is nog niet volledig actief in verband met de benodigde internetaansluiting. Dit duurt veel langer dan beoogd. De paal in Rusland is inmiddels aangesloten en na het weekend van de Pride willen wij proberen over te gaan op de volledige functionele paal.

De overlast in de Breestraten blijft een issue. Wij zien dat dit ook overdag de situatie is, en verkeer is dat normaliter over de Amstel zou rijden. De Knip kan wellicht voor nog meer verkeer zorgen, zoals ook opgemerkt is in de Kromme Waal.

In aanloop van de Knip hebben wij verzocht daar op te waken en eventuele sluiproutes te bewaken. Hier waren verkeersregelaars voor beloofd, maar die staan er niet meer.

Jet heeft de stellige indruk dat men, bewoners van de Kromme Waal, om een paal verzoekt. Het zou geen probleem zijn als de parkeerplekken moeilijk of niet bereikbaar worden. Momenteel is de Knip (project Hoofdroutes) alle knelpunten aan het ophalen. Dus als er problemen ontstaan nu de Knip gerealiseerd is kunt u dit melden bij Hoofdroutes ([hoofdroutes@amsterdam.nl](mailto:hoofdroutes@amsterdam.nl)).

#### 5 Aanpassingen

De palen bij de Keizersbrug zijn verplaatst in verband met de Uber "standplaats" die daar leek te ontstaan en de krappe bocht.

In de Koningsstraat komt een nieuwe paal om de overlast van het kleppen op te lossen, deze paal is inmiddels geplaatst.

Bewoners uit de Lastagebuurt zijn blij; het is een stuk rustiger en men kan weer slapen. Ook zonder de paal op de Nieuwmarkt is dit het geval, dus die hoeft wat hun betreft niet terug te komen. Ook met oog op de overlast in de Breestraten is dit een overweging waard. Als de Amstel gereed is wil het projectteam de paal op de Nieuwmarkt nog wel proberen. Eis hiervoor is wel dat alle techniek 100% op orde is, en zoals gezegd de Amstel gereed is. Mocht deze situatie ook dan weer tot overlast leiden, dan zullen we de paal weer omlaag doen.

Er zijn in de afgelopen periode een aantal aanpassingen aan de pilot gedaan om een en ander te finetunen. Op slide 11 van de bijgaande presentatie staan deze op een rijtje.

Arjan geeft een wereld van verschil te zien met de pilot en vraagt of er nog nagedacht wordt over uitbreiding naar meer avonden? Jet sluit daar bij aan. Dat zal onderdeel zijn van de evaluatie en of dat haalbaar is.

Bas Regenbogen stelt zich voor als de nieuwe omgevingsmanager en presenteert het bereikbaarheidskaartje (slide 12). De bereikbaarheid was een veelvoorkomende vraag, vandaar dat dit kaartje is gemaakt. Het kaartje zal gedeeld worden en ook te vinden zijn op de website: [www.amsterdam.nl/pilotoudezijde](http://www.amsterdam.nl/pilotoudezijde) (Update: in week van 6 augustus komt dit online).

## 6 Invulling rest van de pilot

De vezip moet meer geautomatiseerd gebruikt gaan worden. Hiervoor wordt de inrichting nog geoptimaliseerd zodat duidelijk is waar een auto moet opstellen.

Activeren van de beweegbare paal bij Nieuwmarkt wacht sowieso op project Amstel. Daarna hebben we nog een maand om te testen. Mocht het de spuigaten uitlopen dan stoppen we daar ook weer mee.

Kromme waal is een aandachtspunt, wij gaan kijken wat we daar nog kunnen doen. Ook in samenwerking met project Hoofdroutes.

Tegen eind van de pilot willen we nog een klankbordgroep bijeenkomst organiseren en begin 2019 gaan wij het bestuur informeren en adviseren aan de hand van de evaluatie.

## 7 Overige punten

Tijdens de Pride (3 en 4 augustus) worden, op last van de politie, de palen omlaag gehouden. Donderdag 2 augustus zijn er wel gewoon maatregelen.

De stand van zaken selectieve toegang 2.0 met kentekencamera's is dat het een moeizaam proces is qua privacy en betrouwbaarheid. Een van de volgende uitdagingen is ook hoe we de taxibranche willen aanvliegen.