



**Gemeente
Amsterdam**



Eindevaluatie Pilot Aanpak Verkeersoverlast Oudezijde Periode 31 mei t/m 30 november 2018

Projectmanager D. Drijver
Definitief 7 maart 2019



Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Doelstellingen	3
2 Eindconclusies	5
3 Aanbevelingen	6
4 Proces	7
4.1 Besluitvorming	8
4.2 Genomen maatregelen	9
4.3 Communicatie	10
5 Monitoring	12
5.1 Verkeersmetingen	13
5.1.1 Effectiviteit maatregelen in de woonbuurten	13
5.1.2 Waterbedeffect Valkenburgerstraat	14
5.1.3 Waterbedeffect Nieuwe Doelenstraat	16
5.1.4 Effect project Amstel	17
5.1.5 Kromme Waal	18
5.2 TTO Halteplaats Barbizon	18
6 Bewoners- en ondernemersenquête	20
6.1 Beoordeling pilotmaatregelen algemeen	21
6.2 Ervaring per aspect per gebied	22
7 Waarnemingen van bewoners	25
8 Eigen waarnemingen	26
9 Evaluatie	27
9.1 Evaluatie per maatregel	27
9.2 Kanttekeningen	27
9.3 Conclusie per maatregel	29
9.4 Evaluatie van de doelstellingen	30



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2016 is naar aanleiding van bewonersklachten onderzoek gedaan naar de verkeersoverlast in het gebied rondom de Nieuwmarkt, omvattende de Lastagebuurt, de Nieuwmarktbuurt en de zuidelijke burgwallen (kentekenonderzoek Oudezijde 2016). Het onderzoek wees uit dat vooral tijdens uitgaansnachten sprake is van veel verkeer in deze buurten. Het drukste moment ligt in de nachten in plaats van overdag.

De grootste overlast werd veroorzaakt door rondjesrijdend taxiverkeer, veelal tussen de woonbuurten en (de taxistandplaats van) de Nieuwmarkt.

Naar aanleiding van dit onderzoek is gekeken naar mogelijke maatregelen om de overlast te verminderen. Er is een klankbordgroep in het leven geroepen, waarbinnen de gemeente samen met bewoners, ondernemers en de taxibranche tot een maatregelenpakket is gekomen. Dit maatregelenpakket is tijdens een pilot van zes maanden uitgeprobeerd.

1.2 Doelstellingen

Het maatregelenpakket heeft tot doel om tijdens uitgaansnachten (donderdag-, vrijdag- en zaterdagavond) het rondjesrijdend verkeer in de woonbuurten Lastage, Nieuwmarkt en zuidelijke burgwallen tegen te gaan, zonder een noemenswaardige verplaatsing van de verkeersoverlast. Concreet houdt dit in:

1. *Geen groot aantal (taxi-)rondjes meer in de woonbuurten.*

Een afname van ca. 190 rondjes per uur. Het kentekenonderzoek Oudezijde 2016 heeft inzichtelijk gemaakt dat gemiddeld zo'n **190** rondjes per uur worden gereden door gemiddeld **329** verschillende taxi's, **144** unieke personenvoertuigen, **8** verschillende bedrijfsvoertuigen en **12** overige voertuigen (denk aan nood- en hulpdiensten). In totaal 493 unieke voertuigen. Veel voertuigen rijden meerdere rondjes per nacht, waarbij vooral taxi's rondjes rijden. Het streven is nog slechts een marginaal aantal rijdende voertuigen in de woonbuurten te signaleren in de uitgaansnachten.

2. *Maximaal 90 voertuigen per uur extra in de uitgaansnachten op de route Prins Hendrikkade / Valkenburgerstraat (worst case scenario)*

Het risico van selectieve toegang/afsluitingen is dat het verkeer zich verplaatst naar alternatieve routes, het zogenaamd waterbedeffect. Met name bewoners van de Valkenburgerstraat zijn bezorgd over een mogelijk waterbedeffect in hun straat als gevolg van de pilotmaatregelen. Als randvoorwaarde voor de pilot is gesteld dat maximaal 90 voertuigen extra per uur op de Valkenburgerstraat acceptabel is, mits de maatregelen binnen het Oudezijdegebied substantieel effect hebben.

Het betreft vooral verkeer dat geweerd wordt van de routes:

- 1) Rusland – Damstraat, waar voor de pilot gemiddeld ca. 150 voertuigen per uur reden;
- 2) Jodenbreestraat – Geldersekafe, waar voor de pilot op het drukste gedeelte ter hoogte van de Nieuwmarkt gemiddeld ca. 230 voertuigen per uur reden.

De keuze is gemaakt om maximaal 90 voertuigen per uur extra op de Valkenburgerstraat te accepteren in ruil voor een substantiële afname van de verkeersintensiteiten binnen de



Gemeente Amsterdam

woonbuurten van de Oudezijde. In het kader van de autoluw ambitie van het college wordt namelijk ingezet op het terugdringen van de footprint van de auto in woonbuurten en het tegelijkertijd beter benutten van de hoofdwegen in de stad. Het terugdringen van het aantal auto's in woonbuurten heeft meer prioriteit dan het terugdringen van het autoverkeer op het hoofdwegennet, waar de Valkenburgerstraat deel van uit maakt. Om niet eventuele overlast 1 op 1 te willen verplaatsen, is de limiet gesteld op maximaal 90 voertuigen per uur extra op de Valkenburgerstraat als direct gevolg van de maatregelen van de pilot. Uitgangspunt is dat daar minimaal 60%-75% minder verkeer in de woonbuurten tegenover moet staan. Het maximum van 90 voertuigen per uur extra op de Valkenburgerstraat komt voort uit de volgende analyse. Er is uitgerekend hoeveel kilometer tezamen alle voertuigen gemiddeld rondjes rijden (gemiddeld 188 rondjes per uur) tijdens een uur in een weekendnacht. Vervolgens is gesteld dat het nog acceptabel is (worst case scenario) als dat aantal kilometers wordt verdreven tot het eerst mogelijke rondje rondom de Oudezijde, als daarmee de woonbuurten binnen de Oudezijde vrij van de verkeersoverlast zijn. Omdat het rondje rondom de Oudezijde veel groter is dan de rondjes binnen de Oudezijde kan die zelfde hoeveelheid kilometers door minder voertuigen gereden worden, namelijk maximaal 90 voertuigen (en daarmee theoretisch 90 rondjes rondom de Oudezijde).

KABINET



2 Eindconclusies

Gezien de effectiviteit van de pilotmaatregelen kan worden geconstateerd dat de Pilot Aanpak Verkeersoverlast Oudezijde succesvol is gebleken. Het doel van de pilot was het rondjesrijdend verkeer in de nachtelijke uren tegengaan en zo verkeersopstoppingen te voorkomen.

Minder rondjesrijdend verkeer in woonbuurten Lastage en zuidelijke burgwallen

Hieraan zijn twee doelstellingen gekoppeld, die beiden zijn gehaald. Door de genomen maatregelen werd het onmogelijk gemaakt om in de woonbuurten Lastage en de zuidelijke burgwallen rondjes te rijden. Hierdoor is de vooraf gestelde afname van circa 190 (taxi-)rondjes per uur in de woonbuurten Lastage en zuidelijke burgwallen gehaald.

Beperkt waterbedeffer Valkenburgerstraat

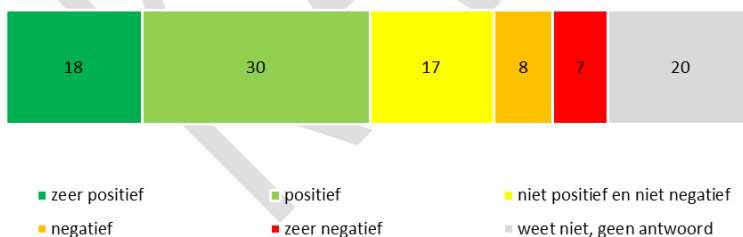
Ook de tweede doelstelling, het voorkomen van een substantieel waterbedeffer (maximaal 90 vtg/u) uit het Oudezijdegebied op de Valkenburgerstraat, is gehaald. Gedurende de pilot is er een beperkte toename geregistreerd van gemiddeld maximaal 50 voertuigen per uur op de Valkenburgerstraat, die afkomstig waren uit het gebied Oudezijde.

Bewonerservaringen: minder geluidsoverlast, luchtverontreiniging en agressie

Uit de enquête en de waarnemingen van bewoners zelf komt naar voren dat er merkbaar minder verkeer in de woonbuurten aanwezig is geweest tijdens de pilottijden. Als gevolg van deze verkeersafname ervaren veel bewoners minder geluidsoverlast, minder luchtverontreiniging en minder agressie in de Oudezijde.

Ongeveer de helft van alle enquête-deelnemers is positief (30%) of zeer positief (18%) over de effecten van de pilotmaatregelen. Daarnaast ziet bijna tweederde van de enquête-deelnemers (64%) de gemeente Amsterdam de genomen maatregelen graag doorzetten.

Hoe beoordeelt u in het algemeen de effecten van de pilotmaatregelen [%]? (n=1.296)



Dit is een pilot waarin een set van maatregelen werd getest. Wilt u dat de gemeente deze set maatregelen voortzet [%]? (n=1.296)





3 Aanbevelingen

Na afronding en evaluatie van de Pilot Aanpak Verkeersoverlast Oudezijde worden voor het vervolg een aantal aanbevelingen gedaan. De aanbevelingen zijn tweeledig: enerzijds het formaliseren van de huidige situatie en anderzijds het verbeteren van de huidige maatregelen.

Formaliseren pilotmaatregelen

Zoals gezegd wordt aanbevolen om de huidige situatie en maatregelen zoals deze in de Pilot Aanpak Verkeersoverlast Oudezijde zijn gestart, de formaliseren. Dit ook vooral op advies van de klankbordgroep. Dit betekent voor de korte termijn dat een verkeersbesluit moet worden genomen om de tijdelijkheid van de huidige maatregelen om te zetten in permanente maatregelen. Daarnaast moet voor de ontheffingsregeling van de vezip(s) een formeel uitvoeringsbesluit worden opgesteld. Hierin wordt vastgelegd wie in aanmerking komt voor een ontheffing.

Dit resulteert in drie concrete vervolgstappen:

- i. Het formaliseren van de taxistandplaatsen Barbizon en Rokin vraagt om het nemen van een verkeersbesluit;
- ii. Het bestendigen van de inrijverboden in de Lastage en de zuidelijke burgwallen resulteert in het opstellen van een ontheffingenbeleid;
- iii. Het invoeren van een inrijverbod Nieuwmarkt/Geldersekade vraagt om het nemen van een verkeersbesluit.

Aanbrengen van verbeteringen in de huidige maatregelen

De volgende stap is het aanbrengen van verbeteringen om het huidige maatregelenpakket op een aantal punten te verbeteren. De verbeteringen moeten voldoen aan een aantal voorwaarden, die voortkomen uit de inzichten van de Pilot Aanpak Verkeersoverlast Oudezijde. Voorwaarde hiervoor is vroegtijdige en heldere afstemming met interne en externe stakeholders.

Randvoorwaarden verbeteringen huidige maatregelen:

- i. Hogere betrouwbaarheid van kentekendetectie bij de vezips;
- ii. Hogere betrouwbaarheid van de handhaving bij overtredingen bij de vezips;
- iii. Betere bereikbaarheid voor ontheffinghouders van het gebied;
- iv. Het gebied waar een inrijverbod geldt, indien mogelijk uitbreiden tot de buitengrens van het gebied (Prins Hendrikkade – Oudeschans – Zwanenburgwal - Amstel – Rokin – Damrak);
- v. De venstertijden indien mogelijk uitbreiden, zowel in aantal dagen als in uren;
- vi. Daar waar mogelijk een intelligent toegangssysteem inzetten om het inrijverbod te handhaven en maatwerk te leveren voor ontheffinghouders én hun bestemmingsverkeer.



4 Proces

De Pilot Aanpak Verkeersoverlast Oudezijde kent een proces wat is gestart met het kentekenonderzoek in juni 2016 en wat loopt tot het eind van de pilotperiode eind november 2018. Daarna is de evaluatieperiode gestart.

Aanleiding

In de periode 2015-2016 zijn drie kentekenonderzoeken uitgevoerd. Allen hebben een grote bijdrage geleverd aan het beter begrijpen van problemen in de stad en het ontwikkelen van succesvolle oplossingen. Het derde kentekenonderzoek (juni 2016) rondom de oostkant van de binnenstad heeft inzicht gegeven in de verkeersoverlast in de Oudezijde. Op basis hiervan zijn maatregelen bedacht en uitgevoerd tegen rondjes rijdend verkeer (van met name taxi's) in de uitgaansnachten (Pilot Aanpak Verkeersoverlast Oudezijde). Daarnaast biedt het onderzoek inzicht in het autoverkeer op de Valkenburgerstraat en de Prins Hendrikkade gedurende de pilotperiode.

Aanleiding voor de Pilot Aanpak Verkeersoverlast Oudezijde is het in juni 2016 uitgevoerde kentekenonderzoek. In maart 2017 is een eerste informatiebijeenkomst rondom het 'Kentekenonderzoek Oudezijde' georganiseerd. Hier zijn de resultaten en analyses van het kentekenonderzoek gepresenteerd en is aan bewoners en ondernemers uit het gebied de oproep gedaan om gezamenlijk deel te nemen in een klankbordgroep, om zo gezamenlijk een plan te ontwikkelen om de geconstateerde overlast tegen te gaan.

Planvormingsfase

In de periode april 2017 – oktober 2017 heeft de planvormingsfase plaatsgevonden. Gedurende deze maanden is gewerkt aan het opstellen van een gedegen Plan van Aanpak. Dit Plan van Aanpak is meermaals aan de wensen en eisen uit het gebied getoetst. Hiervoor hebben vijf klankbordbijeenkomsten gediend in de periode april 2017 – april 2018.

De planvormingsfase heeft geresulteerd in een breed gedragen Plan van Aanpak, wat is opgesteld op basis van de resultaten van het kentekenonderzoek, inhoudelijke expertise vanuit de vele gemeentelijke afdelingen en lokale ervaring en kennis vanuit de klankbordgroep.

Besluitvormingsfase

De bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden tussen oktober 2017 en maart 2018. Het eerste verkeersbesluit is in maart 2018 genomen, met een aanvullend verkeersbesluit hierop in april 2018¹.

Uitvoeringsfase

Eind mei 2018 is de pilot voor een periode van zes maanden gestart. De pilot is geëindigd op 1 december 2018. Gedurende de uitvoeringsfase is de klankbordgroep twee keer op de hoogte gesteld van de tussentijdse ervaringen en ontwikkelingen, te weten in juli 2018 en november 2018.

¹ Aanleiding hiervoor was de Recht Boomssloot, waar tijdens de pilotperiode werkzaamheden zouden gaan starten. Als gevolg hiervan was het nodig om de maatregelen daarop snel aan te kunnen passen. Omwille daarvan is vooraf alvast een extra verkeersbesluit vastgesteld waarin die aanpassingen aan de maatregelen zijn goedgekeurd.



Evaluatiefase

Vanaf 1 december 2018 is de evaluatiefase ingegaan. Tijdens deze fase zijn bewoners in het gebied geënkquêteerd en zijn alle monitoringsgegevens geanalyseerd. Vervolgens zijn alle resultaten verwerkt in onderliggende evaluatierapportage.

4.1 Besluitvorming

Het plan om de verkeersoverlast te doen afnemen heeft de volgende besluitvorming doorlopen:

- Ter consultering besproken in de klankbordgroep Oudezijde: oktober 2017;
- Ter goedkeuring voorgelegd aan stadsdeelbestuurder J. van Pinxteren: oktober 2017;
- Ter goedkeuring voorgelegd aan wethouder Verkeer & Vervoer P. Litjens: oktober 2017;
- Ter goedkeuring voorgelegd aan het Algemeen bestuur (AB) Stadsdeelcentrum: december 2017;
- Ter goedkeuring voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie (CVC): december 2017;
- Ter goedkeuring voorgelegd aan het College van B&W: februari 2018;
- Gemeenteraad geïnformeerd via dagmail: 6 maart 2018;
- Ter kennisgeving gegendeerd voor de Tijdelijke Algemene Raadscommissie d.d. 23 mei 2018.

Een tussenevaluatierapportage is op 11 september 2018 toegestuurd naar wethouder S. Dijkma.

KABINER



4.2 Genomen maatregelen

De volgende maatregelen zijn genomen om de verkeersoverlast tegen te gaan:

- Afsluiting van de Lastagebuurt voor alle autoverkeer met handmatig bediende palen op donderdag t/m zaterdag van 22.00u tot 06.00u;
- Afsluiting zuidelijke burgwallen voor niet-bestemmingsverkeer door middel van een verzinkbare paal met kentekenherkenning op Rusland. Bestemmingsverkeer is: bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers van hotel The Grand. Deze groepen hebben allen een ontheffing op basis van kenteken om het gebied in te mogen. Hotel The Grand heeft zelf de mogelijkheid om kentekens van bezorgers en taxi's, die gasten komen halen of brengen, in te voeren;
- Afsluiting route langs de Nieuwmarkt voor niet-bestemmingsverkeer door middel van een verzinkbare paal met kentekenherkenning op de Nieuwmarkt. Bestemmingsverkeer is: bewoners, ondernemers, werknemers en TTO taxi's. Deze groepen hebben allemaal een ontheffing op basis van kenteken om het gebied in te mogen. TTO taxi's krijgen toegang door hun chauffeurskeycard te scannen;
- Afsluiting van alle toegangswegen naar de Lastage voor alle autoverkeer met behulp van handmatig bediende palen, uitgezonderd Rechtboomssloot;
- Afsluiting Nes voor alle autoverkeer met handmatig bediende palen op donderdag t/m zaterdag van 22.00u tot 06.00u;
- Inrichting van drie locaties als dynamische taxihalteplaats: touringcar halteplaats Rokin, taxistandplaats Dam, touringcarhalteplaats Prins Hendrikkade / Barbizon.



Figuur 1 – Overzicht maatregelenpakket Pilot aanpak verkeersoverlast Oudezijde



4.3 Communicatie

Het maatregelenpakket is samengesteld in goed overleg/samenwerking met bewoners, ondernemers en taxivertegenwoordigers die deelnemen aan de klankbordgroep.

Belanghebbenden zijn in een breder gebied actief geïnformeerd over de pilot, te weten op de volgende manieren:

- Over de pilot is het hele gebied tussen Dam – Prins Hendrikkade – Valkenburgerstraat – Amstel – Rokin middels bewonersbrieven geïnformeerd (5x);
- Vergunninghouders zijn met een persoonlijke brief extra geïnformeerd;
- De TTO taxibranche is middels de eigen nieuwbrieven geïnformeerd over de pilot (4x);
- De TTO taxibranche heeft via het periodieke taxioverleg drie keer een presentatie over de pilot gehad;
- Op de website van de gemeente zijn de stukken over de pilot gepubliceerd: <https://www.amsterdam.nl/pilotoudezijde>;
- Er is een digitale postbus gemaakt voor vragen en opmerkingen vanuit de omgeving: aanvraag.oudezijde@amsterdam.nl;
- 5 december 2018 is een artikel verschenen over de afsluiting in het Parool en op AT5;
- Er is een speciale omgevingsmanager aangesteld als aanspreekpunt voor bewoners en ondernemers. De omgevingsmanager heeft tevens tussentijdse resultaten gepresenteerd aan de bewonersraad Nieuwmarkt/Groot Waterloo;
- Er is gebruik gemaakt van sociale media om bewoners te informeren over de pilot.

Intern is afgestemd met de volgende teams:

- Team Taxi;
- Stadsdeel Centrum;
- THOR (Toezicht en Handhaving);
- Gebiedsmakelaars stadsdeel Centrum;
- Project Amstel;
- Project Recht Boomssloot;
- Project Knip/Entree;
- Project Inrijbepenkende Maatregelen Amsterdam [IBMA]..



The screenshot shows the website of Gemeente Amsterdam. The URL is <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/uitvoeringsagenda/oudezijde-aanpak/>. The page features a navigation menu with 'Onderwerpen', 'Actueel', and 'Contact'. The main content area is titled 'Oudezijde: aanpak verkeersoverlast'. It includes a large photograph of a busy street scene in Amsterdam. Below the photo, there are sections for 'Pilot', 'Nieuws', and 'Meer informatie'. The 'Pilot' section describes the initiative to reduce traffic congestion in the Oudezijde area during weekend nights. The 'Nieuws' section lists related news items, including 'Evaluatie pilot Oudezijde begonnen' and 'Bijeenkomst klankbordgroep pilot Oudezijde 24 juli 2018'. The 'Meer informatie' section provides links to documents like 'Bereikbaarheid Oudezijde tijdens uitgaansnachten' and 'Taxikaart Oudezijde uitgaansnachten'.

Figuur 2 – Projectwebsite Pilot Aanpak Verkeersoverlast Oudezijde

The figure contains two screenshots of news articles. The left screenshot is from 'Het Parool' and features the headline 'Nachtelijke afsluiting Wallen tegen rondrijdende taxi's'. The article includes a photograph of a taxi on a city street at night. The text discusses the city's plan to close streets at night to reduce taxi congestion. The right screenshot is from 'AT5 ECHT AMSTERDAMS NIEUWS' and has the headline 'Stadsdeel Centrum wil deel Wallen 's nachts afsluiten voor taxi's'. It includes a photograph taken from the driver's perspective inside a taxi at night. The article mentions that the city center district wants to close streets at night to reduce traffic congestion and improve safety.

Figuur 3 – Publicaties Parool en AT5 over pilot Oudezijde



5 Monitoring

Er is een monitoringsplan opgesteld om de gevolgen/effecten van de maatregelen in beeld te brengen. In en rondom het gebied Oudezijde zijn op verschillende momenten de volgende zaken gemeten:

1. Intensiteiten van verkeer op basis van passages;
2. Wachtrijlengte op dynamische taxihalteplaats Prins Hendrikkade / Barbizon.

Voorafgaand aan de pilot is twee weken gemeten zonder maatregelen. Twee weken na de start van de pilot (na de eerste gewenningsperiode) zijn er weer twee weken metingen verricht. Halverwege de pilot en na afronding van project 'Amstel' is nogmaals een periode gemeten. De metingen van passages zijn op elf strategisch gekozen locaties uitgevoerd. Zie ook onderstaande kaart.



Figuur 4 – Overzicht meetlocaties verkeersintensiteit

De methode van het registreren van passages (telslangen) is niet altijd even betrouwbaar gebleken. Het is een aantal keer voorgekomen dat een telsing is kapotgegaan/kapotgereden, waardoor de data van sommige nachten niet compleet is. De in deze evaluatie gepresenteerde data is op basis van dagen met volledig beschikbare (betrouwbare) data. Waar nodig is dit aangevuld met telgegevens geregistreerd bij verkeerslichten in de buurt van de telsing.



5.1 Verkeersmetingen

De analyse richt zich op de volgende effecten die met de verkeersmetingen in beeld zijn gebracht:

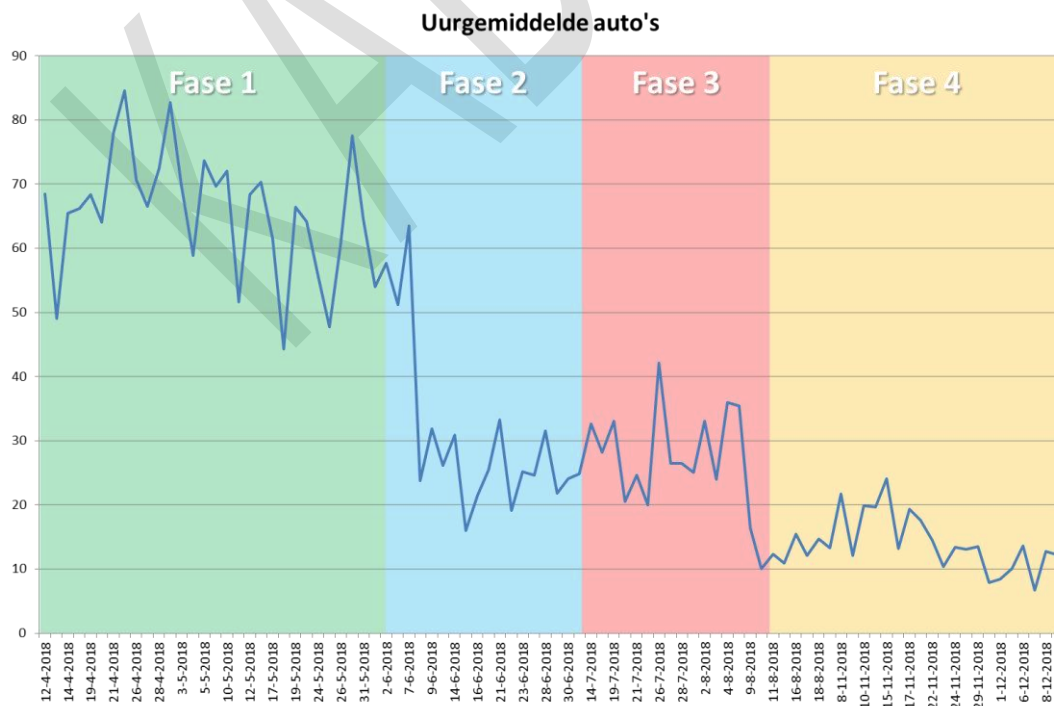
1. Effectiviteit maatregelen in de woonbuurten;
2. Waterbedeffect Valkenburgerstraat;
3. Waterbedeffect Nieuwe Doelenstraat;
4. Effect project Amstel;
5. Waterbedeffect Kromme Waal;
6. Wachtrijlengte taxihalteplaats Barbizon.

Daarbij zijn de volgende fasen te onderscheiden:

- Fase 1:** April 2018 tot eind mei 2018. Dit is de voormeting. In de grafieken de **GROENE** perioden;
- Fase 2:** Eind mei 2018 tot eind juni 2018. Start periode van de pilot. In de grafieken de **BLAUWE** perioden;
- Fase 3:** Juli 2018 tot eind augustus 2018. De periode waarbij de vezip bij de Nieuwmarkt buiten bedrijf is, maar waarbij alle overige maatregelen wel van kracht waren. In de grafieken de **RODE** perioden;
- Fase 4:** November 2018 tot december 2018. Periode waarin de vezip bij de Nieuwmarkt aan het begin van de Geldersekafe in bedrijf is. Daarnaast is in deze fase het project 'Amstel' afgerond. In de grafieken de **GELE** periode.

5.1.1 Effectiviteit maatregelen in de woonbuurten

De doelstelling van de pilot is het onnodig (rondjes) rijdend verkeer uit de woonbuurten te weren. Onderstaande grafiek laat voor de verschillende fasen de uurgemiddeldes zien van aantallen getelde auto's tijdens de pilottijden. Deze grafiek is samengesteld uit de meetgegevens uit de Lastage (meetpunt 3 en 4) en de zuidelijke burgwallen (meetpunt 7 en 8).



Figuur 5 – Uurgemiddelde auto's in woongebieden tijdens pilottijden



Gemeente Amsterdam

De grafiek laat na de start van de pilot direct grote impact zien. Gemiddeld neemt het verkeer in de woonbuurten van 65 auto's per uur naar 25 auto's per uur af. Gedurende de gehele pilot houdt deze afname stand en in fase 4 treedt nog een extra afname op. Naar verwachting heeft dit te maken met het in bedrijf stellen van de vezip aan het begin van Geldersekade. Dit effect zal sinds het (wederom) buiten bedrijf stellen van deze vezip weer terug zijn bij het niveau zoals zichtbaar in fase 2 en 3.

Het grillige effect van de grafiek is te verklaren door het verschil van intensiteiten van de nachten. De nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag zijn drukker dan de nachten van donderdag op vrijdag.

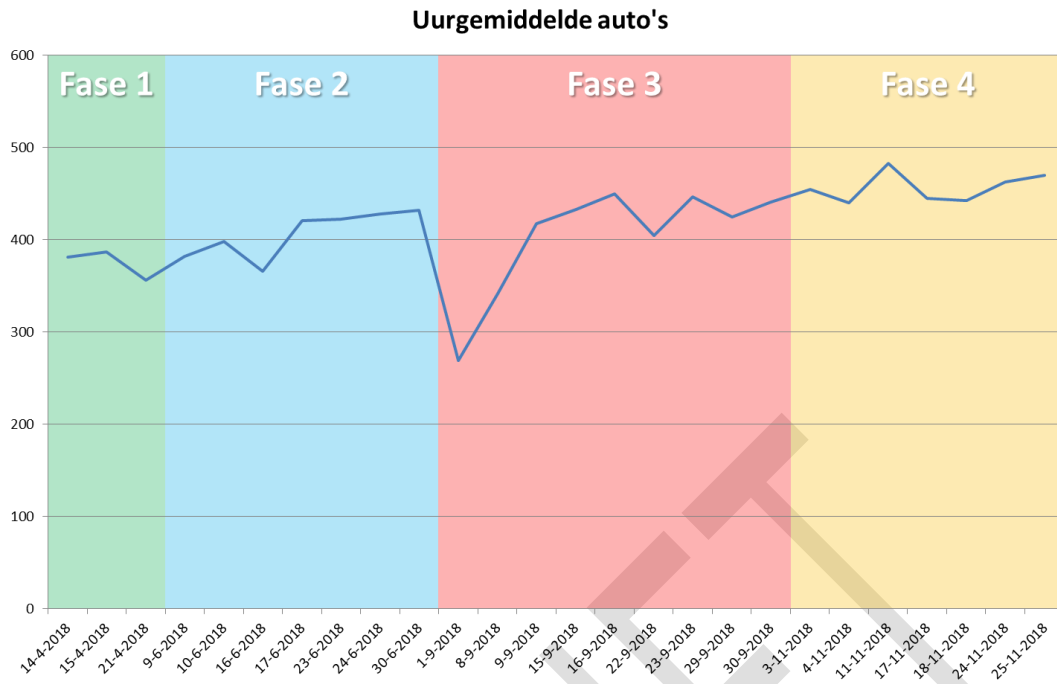
5.1.2 Waterbedeffect Valkenburgerstraat

De pilotmaatregelen om onnodig (rondjes) rijdend verkeer uit de woongebieden te weren bieden voor dit verkeer ruimte om een alternatief groter rondje te rijden. Namelijk vanaf de Nieuwmarkt via de Geldersekade, Prins Hendrikkade, Valkenburgerstraat weer de Jodenbreestraat in naar de Nieuwmarkt. Als randvoorwaarde van de pilot is opgenomen dat een maximale toename van gemiddeld 90 auto's per uur in de Valkenburgerstraat (vanaf de Prins Hendrikkade) aanvaardbaar is. De monitoring hiervan heeft plaatsgevonden met een telsing in de Valkenburgerstraat en telgegevens van de verkeersregelininstallaties (VRI's) kruising Prins Hendrikkade – Foeliestraat en kruising Mr Visserplein – Jodenbreestraat .

De tellusmetingen in de Valkenburgerstraat (meetpunt 10) zijn, vanwege defecten aan de tellussen, niet betrouwbaar genoeg om conclusies aan te verbinden. De conclusies uit deze paragraaf zijn daarom op basis van de telgegevens uit de hierboven genoemde VRI's. Deze data geven voldoende inzicht in de toename van het verkeer dat vanaf de Prins Hendrikkade, via de Valkenburgerstraat, weer de Jodenbreestraat in gaat.

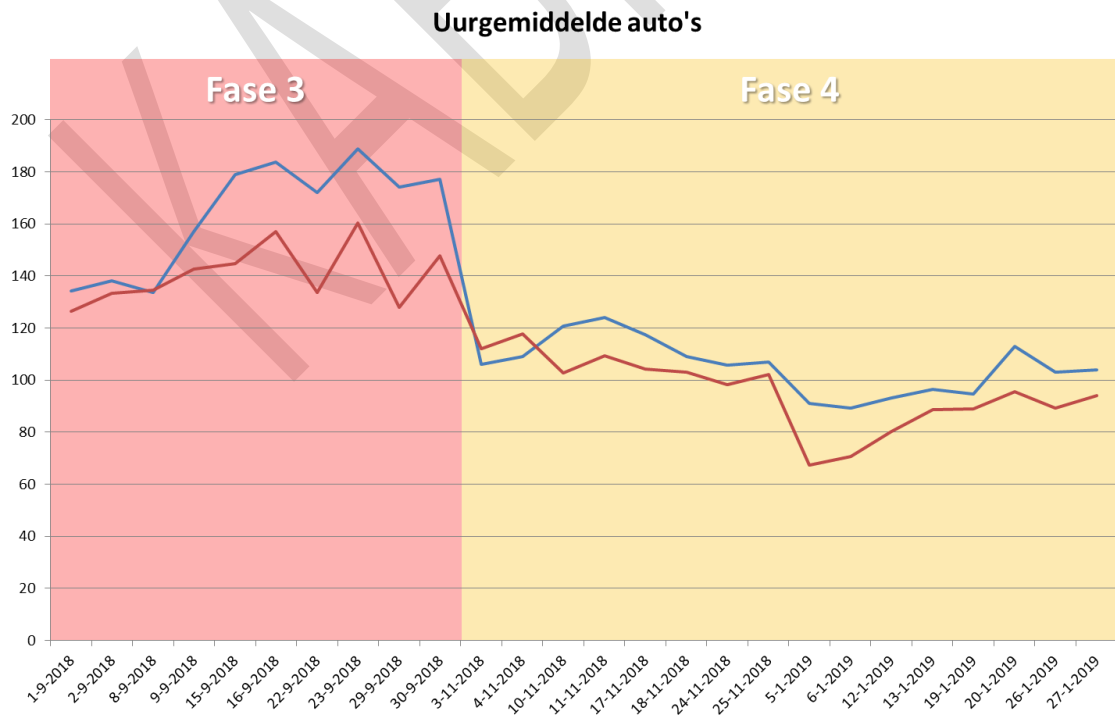


Gemeente Amsterdam



Figuur 6 – Uurgemiddelde auto's vanaf de Prins Hendrikkade de Foeliestraat (Valkenburgerstraat) in, tijdens pilottijden

De grafiek laat een kleine toename zien van het verkeer de Valkenburgerstraat in tijdens de pilottijden. Vóór de start van de pilot gaan er gemiddeld 375 voertuigen vanaf de Prins Hendrikkade de Valkenburgerstraat in. Gedurende de pilot loopt dit aantal op naar gemiddeld 425 voertuigen per uur. Dit is een toename van 50 voertuigen per uur tijdens de pilottijden en past binnen de gestelde randvoorwaarde.



Figuur 7 – Uurgemiddelde auto's vanaf de Valkenburgerstraat (blauwe lijn) en het Mr. Visserplein (rode lijn) de Jodenbreestraat in tijdens pilottijden



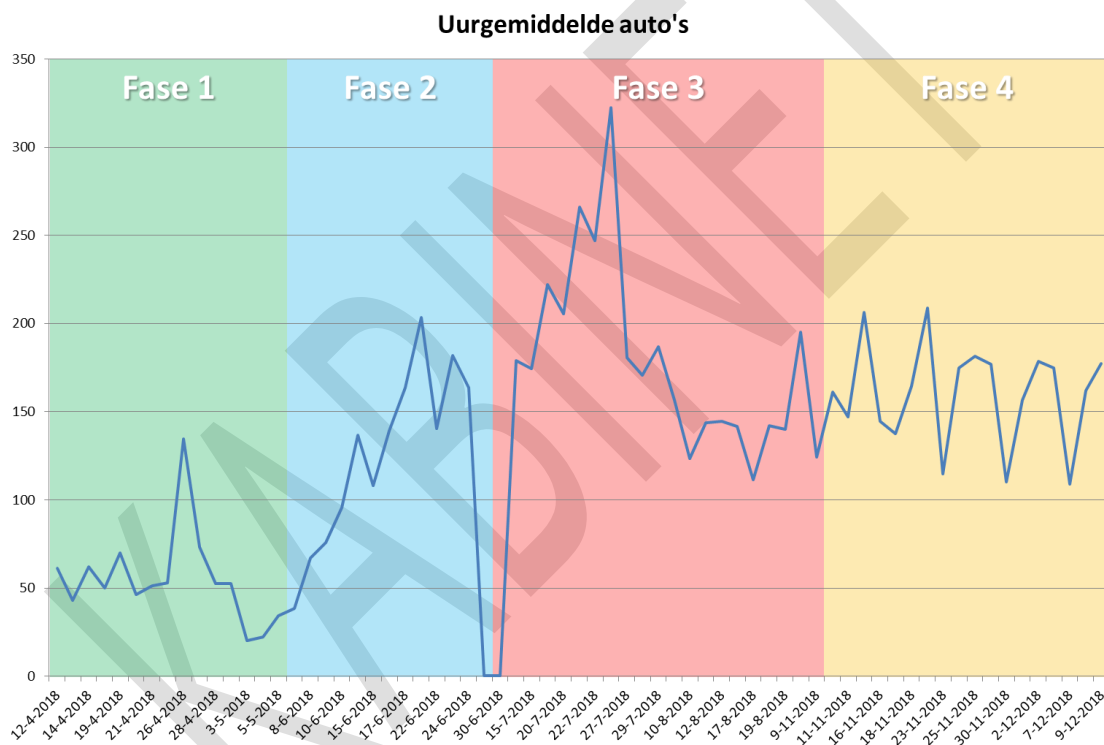
Gemeente Amsterdam

De verkeersregelininstallatie (VRI) van de Valkenburgerstraat de Jodenbreestraat in laat eenzelfde soort toename zien als in de voorgaande grafiek (Prins Hendrikkade -> Foeliestraat), namelijk gemiddeld 50 voertuigen per uur tijdens de pilottijden.

Vanaf fase 4 laat deze grafiek een flinke afname van het aantal voertuigen zien. Dit komt doordat de werkzaamheden van het project Amstel in deze fase reeds zijn afgerond en de Amstel weer toegankelijk is voor autoverkeer.

5.1.3 Waterbedeffect Nieuwe Doelenstraat

De pilotmaatregelen in de zuidelijke burgwallen, en dan met name de afsluiting van Rusland, zorgt voor een herverdeling van het verkeer uit dit woongebied. Dat dit voorheen rondjes rijdend verkeer nu een andere route is gaan rijden is terug te zien in de metingen van de Nieuwe Doelenstraat (meetpunt 6).



Figuur 8 – Uurgemiddelde auto's Nieuwe Doelenstraat tijdens pilottijden

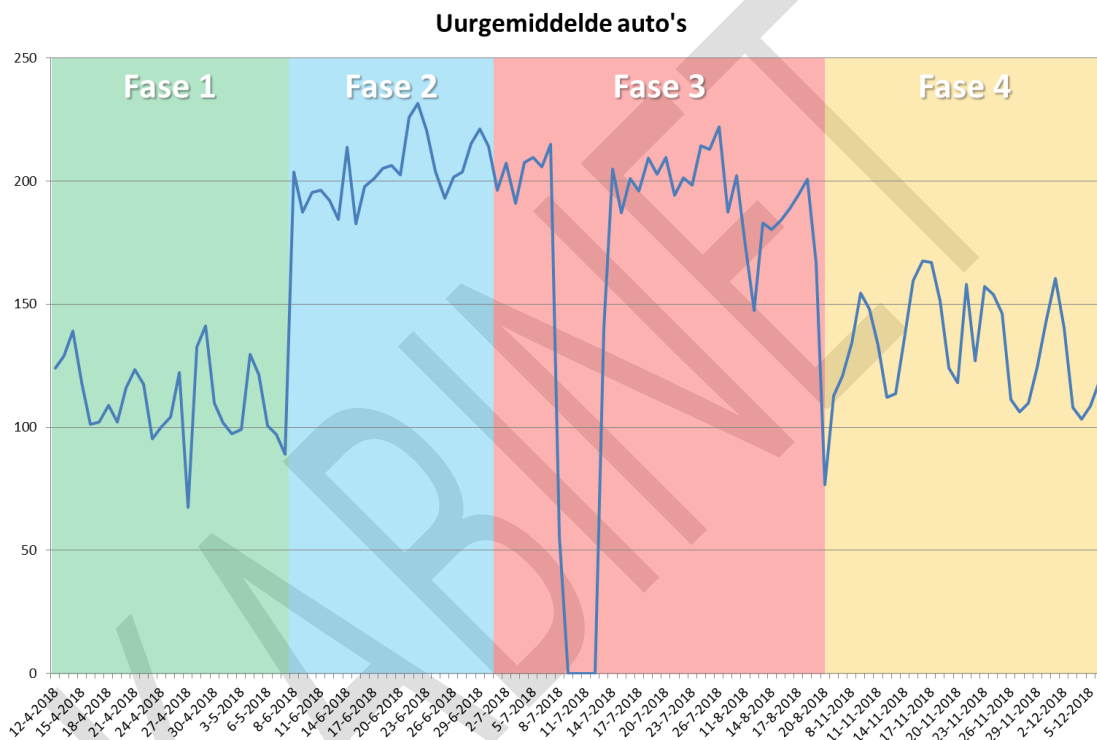
Bovenstaande grafiek laat tijdens pilottijden een toename van het verkeer zien. In fase 3, tijdens de werkzaamheden van de Amstel en het invoeren van De Knip, piekt deze toename. In fase 4 is de toename stabiel, maar laat de grafiek tijdens de pilottijden een waterbedeffect zien van gemiddeld 100 voertuigen per uur (stijging van 50 voertuigen naar 150 voertuigen) als gevolg van de afsluiting van het zuidelijk burgwallengebied.



5.1.4 Effect project Amstel

Parallel aan de pilot liep gedurende de maanden juni 2018 t/m oktober 2018 het project 'Herinrichting Amstel'. Tijdens deze periode was de Amstel ontoegankelijk voor alle verkeer en was het verkeer zodoende genoodzaakt om te rijden. Dit omrijden heeft tot extra verkeer en daarmee ook overlast geleid in het Oudezijde gebied, zowel in de Breestraten als op de Kloveniersburgwal.

Onderstaande grafiek laat de verkeersintensiteit op de Kloveniersburgwal tijdens alle dagen zien. Op deze grafiek is goed zichtbaar dat vanaf de start van project 'Herinrichting Amstel' (en deze pilot) het verkeer met ongeveer 100% toeneemt. Vanaf november 2018 (fase 4, project 'Herinrichting Amstel' gereed) neemt de intensiteit met ongeveer 80% af.

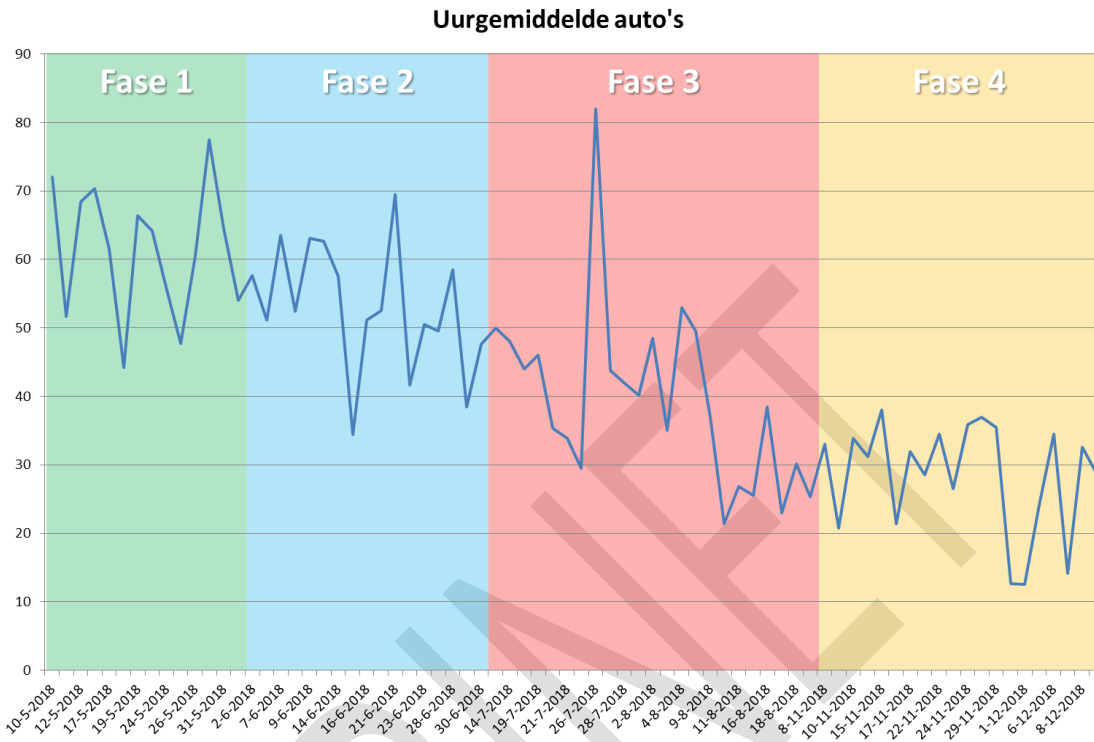


Figuur 9 – Uurgemiddelde auto's Kloveniersburgwal alle dagen 24/7



5.1.5 Kromme Waal

De Kromme Waal is in de monitoring opgenomen om, naast het effect van de pilot, het effect van de Knip (22 juli 2018) inzichtelijk te maken.



Figuur 10 – Uurgemiddelde auto's Kromme Waal tijdens pilottijden

De grafiek laat zien dat gedurende de pilot het verkeer in de Kromme Waal is afgenomen. Tijdens de Knip is een duidelijke piek in de verkeersintensiteit te zien. Na een periode van wennen neemt het verkeer weer verder af, om vervolgens lager uit te komen dan in fase 1, de voormeting.

5.2 TTO Halteplaats Barbizon

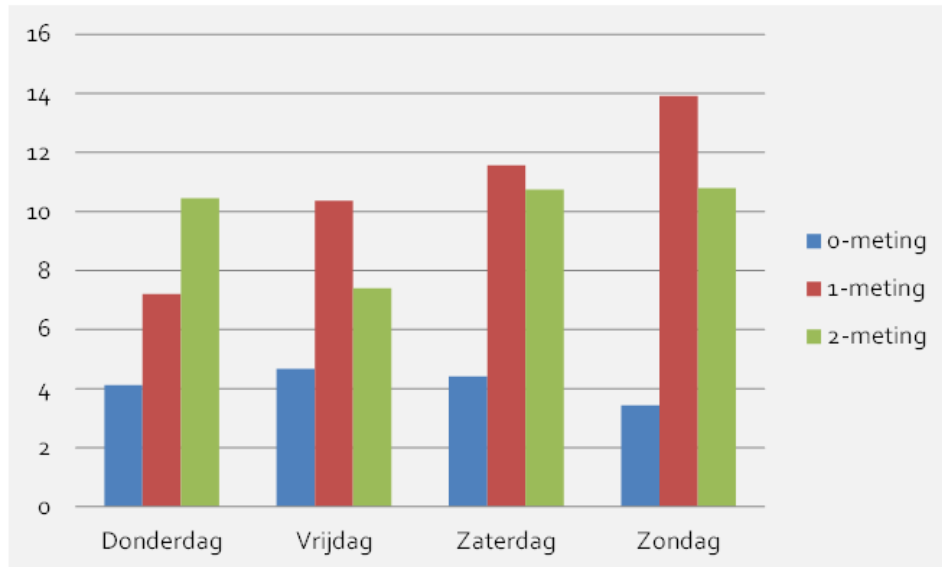
Tijdens de pilottijden is aan de Prins Hendrikkade, ter hoogte van hotel Barbizon, een dynamische TTO halteplaats ingericht. Met behulp van camerabeelden is gemonitord hoe deze halteplaats gebruikt wordt en of men zich aan het maximum van zes taxi's houdt.

Onderstaande grafieken laten de wachtrij van het aantal opgestelde taxi's op de halteplaats zien.



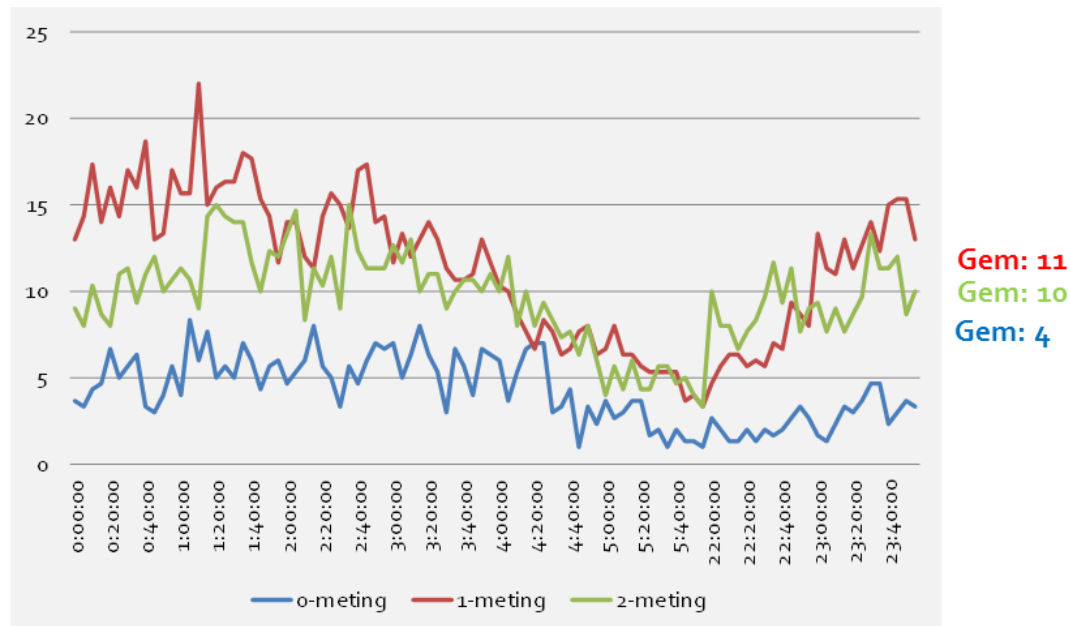
Gemeente Amsterdam

Gemiddeld aantal wachtende taxi's per dagsoort



Figuur 11 – Gemiddeld aantal wachtende taxi's per dagsoort TTO halteplaats Barbizon tijdens pilottijden

Gemiddeld aantal wachtende taxi's per tijdstip



Figuur 12 – Gemiddeld antal wachtende taxi's per tijdstip TTO halteplaats Barbizon tijdens pilottijden

Opvallend is dat tijdens de 1-meting en de 2-meting de wachtrijen langer zijn dan gedurende de 0-meting. Tijdens de 0-meting was nog geen sprake van handhaving en een gelimiteerd aantal toegestane halterende taxi's. In de 1-meting is sprake van handhaving zonder gelimiteerd aantal toegestane halterende taxi's. In de 2-meting is het aantal halterende taxi's gelimiteerd tot 6. Alleen op vrijdagavond komt het gemiddeld aantal wachtende taxi's hierbij in de buurt. Op de andere dagen is, ondanks de handhaving, gemiddeld genomen sprake van een grote overschrijding.



6 Bewoners- en ondernemersenquête

De ervaringen van bewoners en ondernemers met de pilotmaatregelen zijn onderzocht. De afdeling Onderzoek, Informatie en Statistiek [OIS] heeft dit onderzoek aan de hand van een enquête uitgevoerd.

Het onderzoeksgebied is ruimer dan het experimentele gebied. Op onderstaande kaart is het onderzoeksgebied rood omlind aangegeven. Het betreft de volgende buurten: Burgwallen Oudezijde (Scheepvaarthuisbuurt, Lastage, Nieuwmarkt, Zuiderkerkbuurt, Uilenburg, Valkenburg) en de delen van Rapenburg en Waterlooplein die aan de centrumzijde van de Valkenburgerstraat zijn gelegen.



Figuur 13 – Onderzoeksgebied enquête

In totaal hebben 1.296 bewoners en ondernemers aan het onderzoek meegedaan. Ruim driekwart van de 1.296 deelnemers aan het onderzoek (78%) gaf aan bewoner te zijn in hun buurt. Daarnaast telt de enquête 65 ondernemers (5%) en 193 respondenten die zowel bewoner als ondernemer zijn (15%). Van alle respondenten is zodoende 20% ondernemer. De Nes en Kop Zeedijk kennen relatief de meeste ondernemers (met 37% en 31%), Valkenburg de minste (7%).

In deze evaluatierapportage gaan we in op de volgende aspecten van de enquête:

1. Beoordeling pilotmaatregelen algemeen;
2. Ervaring per aspect per gebied;
3. Suggesties voor aanpassingen maatregelen.

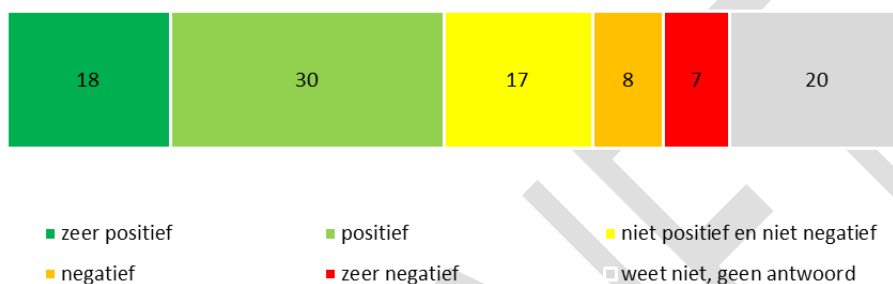
De gehele rapportage van de enquête is als aparte bijlage beschikbaar.



6.1 Beoordeling pilotmaatregelen algemeen

Ongeveer de helft van alle enquête-deelnemers is positief (30%) of zeer positief (18%) over de effecten van de pilotmaatregelen. Daarnaast geeft 17% aan niet positief en niet negatief te zijn over de effecten. Slechts 8% is negatief en 7% is zeer negatief. Eén op de vijf (20%) respondenten heeft geen antwoord op de vraag en heeft mogelijk weinig tot geen effecten gemerkt van de pilotmaatregelen. Dit zijn voor de grote meerderheid deelnemers aan het onderzoek die zelf niet als weggebruiker te maken hebben met de maatregelen.

Hoe beoordeelt u in het algemeen de effecten van de pilotmaatregelen [%]? (n=1.296)



Figuur 14 – Beoordeling pilotmaatregelen in het algemeen

Bijna tweederde van de enquête-deelnemers (64%) ziet de gemeente Amsterdam de genomen maatregelen graag doorzetten. Slechts 14% ziet dat de pilot het liefst wordt gestopt. Daarnaast weet 22% niet of de maatregelen voortgezet zouden moeten worden.

Dit is een pilot waarin een set van maatregelen werd getest. Wilt u dat de gemeente deze set maatregelen voortzet [%]? (n=1.296)

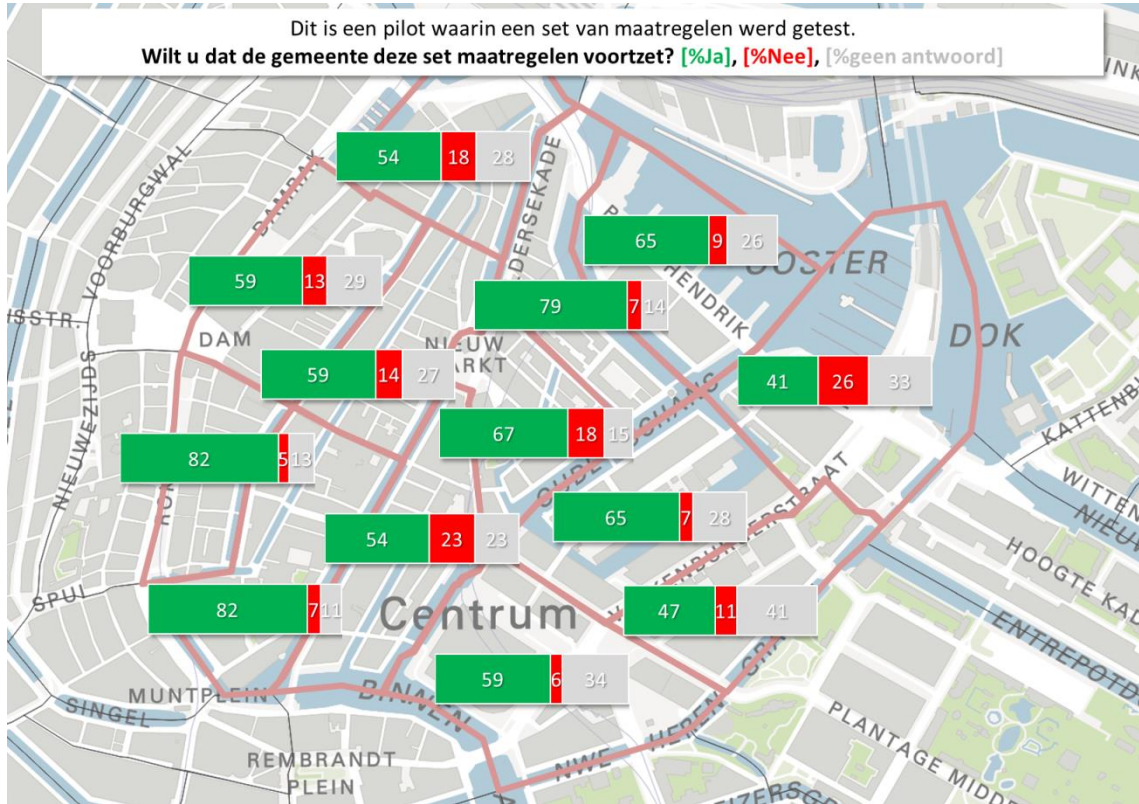


Figuur 15 – Voortzetting pilotmaatregelen in het algemeen

Aanvullend op bovenstaande is in figuur 16 de vraag ook op kaart naar woongebied uiteengezet. In het gebied met de maatregelen is de groep voor voortzetting van de maatregelen het grootst. Verder van het gebied af wordt het aandeel 'weet niet, geen antwoord' logischerwijs groter.



Gemeente Amsterdam



Figuur 16 – Voortzetting Pilotmaatregelen naar gebied [%]

6.2 Ervaring per aspect per gebied

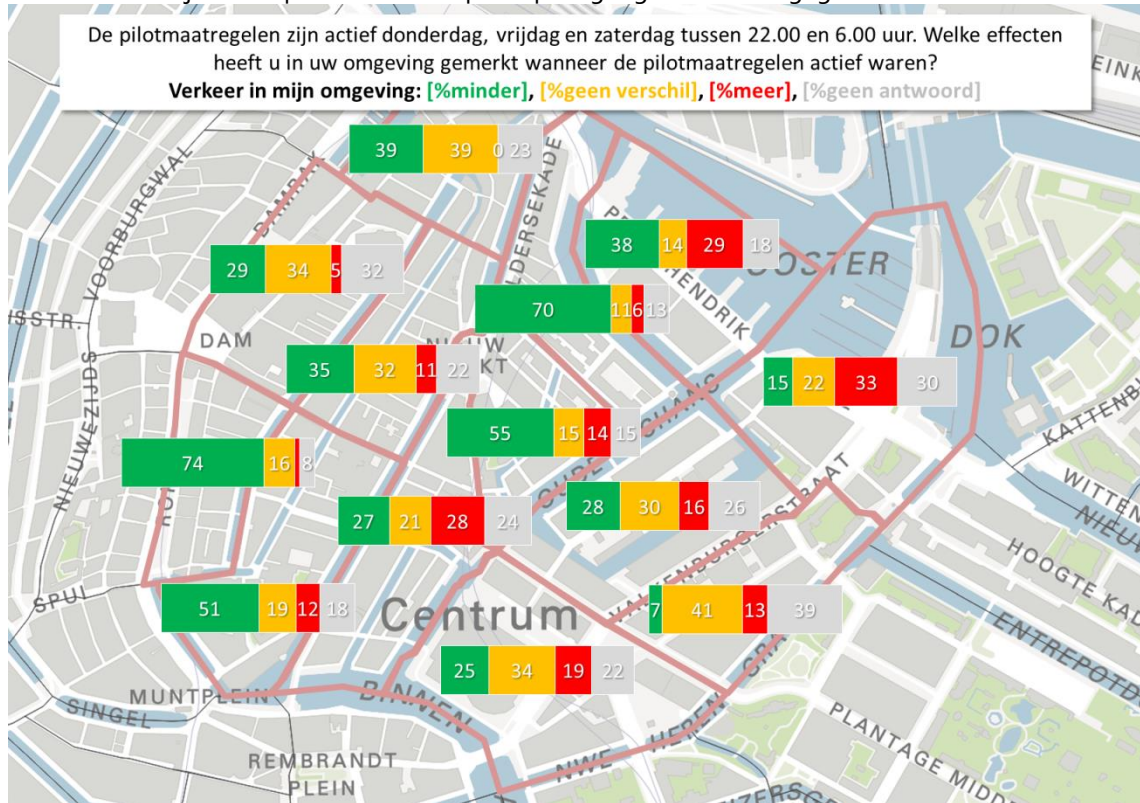
Naast het delen van de algemene ervaring met de pilotmaatregelen zijn bewoners en ondernemers ook gevraagd de effecten te beoordelen. De effecten zijn onder te verdelen in de volgende aspecten:

- i. Verkeer in mijn omgeving;
 - ii. Beschikbare parkeerplekken in mijn omgeving;
 - iii. Criminaliteit;
 - iv. Hoeveelheid mensen op straat.
-
- i. Het aspect 'verkeer in mijn omgeving' wordt vooral in het pilotgebied ervaren. De Lastage en Nes e.o. springen eruit. Verder buiten het gebied neemt de negatieve ervaring toe. Hoewel dit in de monitoring niet in grote getalen is terug te zien, kan dit wel zo worden ervaren;
 - ii. De 'beschikbare parkeerplekken in mijn omgeving' wordt in de afgesloten gebieden het meest positief ervaren. De Scheepvaarthuisbuurt en Zuiderkerkbuurt laten een relatief negatieve ervaring zien. Waarschijnlijk is dit het gevolg van het waterbedeefte van de afsluitingen. Zonder toegang kan in die gebieden immers ook niet meer worden geparkeerd;
 - iii. Op het gebied van 'criminaliteit' is in de beleving tijdens de pilot weinig veranderd;
 - iv. Bij beoordeling van 'mensen op straat' wordt grotendeels geen verschil ervaren. Lokaal wordt in een aantal buurten wel een toename ervaren. Dit kan te verklaren zijn doordat een vermindering van verkeer meer ruimte biedt aan voetgangers.

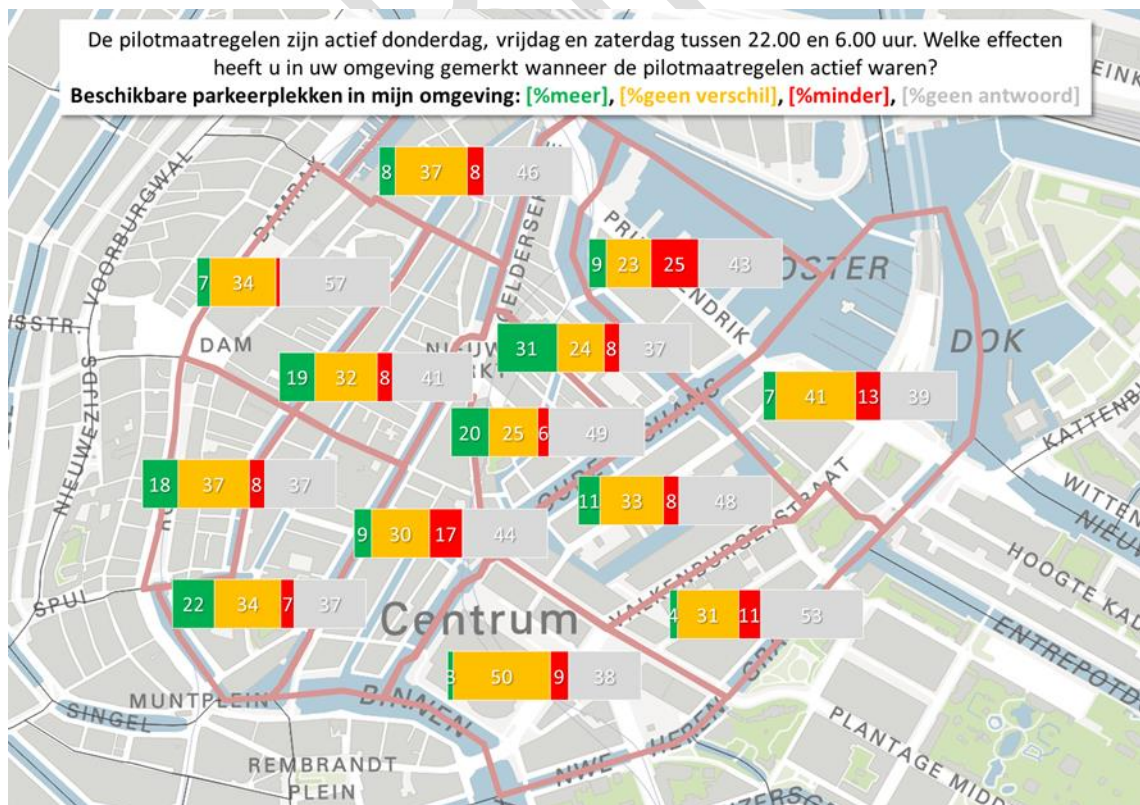


Gemeente Amsterdam

Onderstaand zijn de enquêteresultaten per aspect geografisch weergegeven.



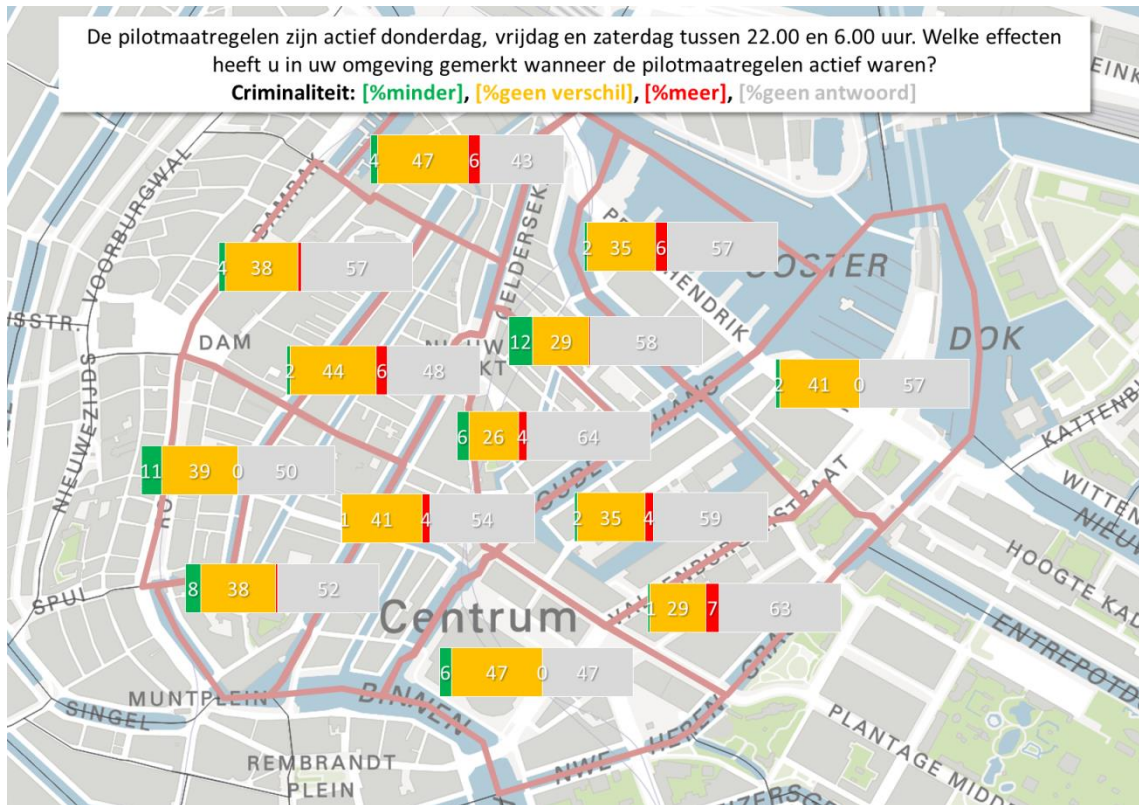
Figuur 17 – Verkeer in mijn omgeving [%]



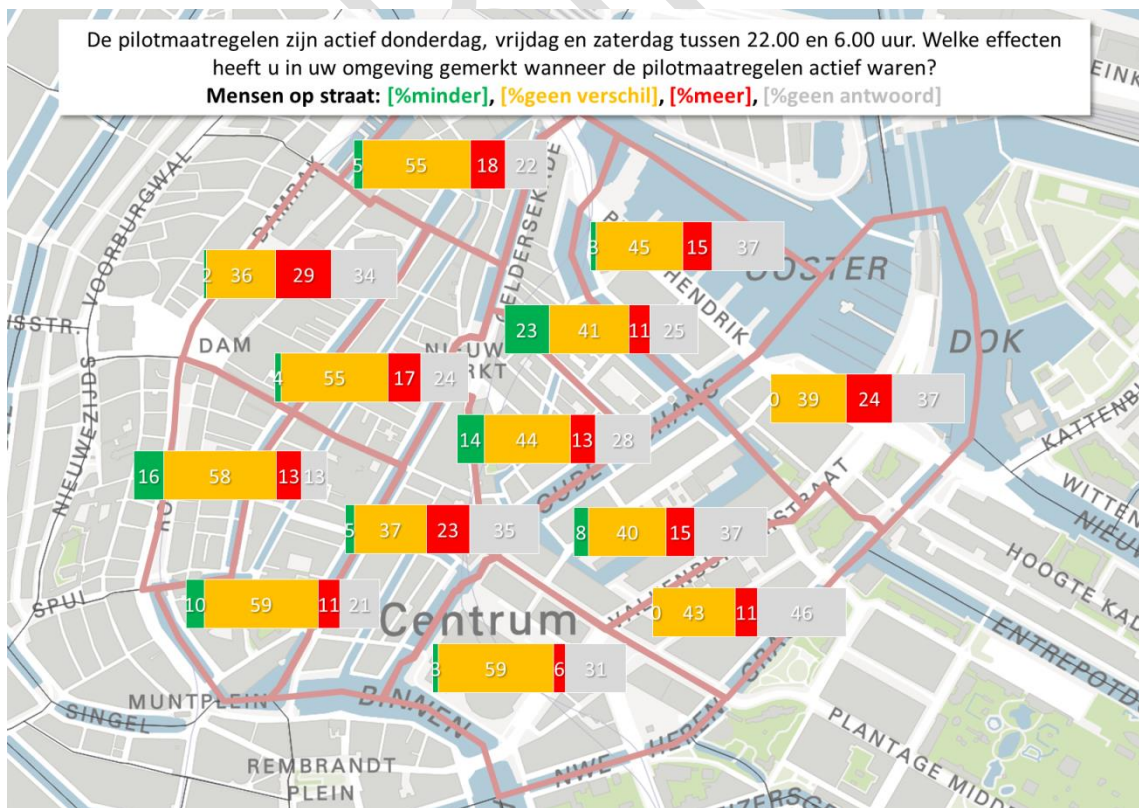
Figuur 18 – Beschikbare parkeerplekken in mijn omgeving [%]



Gemeente Amsterdam



Figuur 19 – Criminaliteit [%]



Figuur 20 – Mensen op straat [%]



7 Waarnemingen van bewoners

Naast de eigen waarnemingen is ook bewoners gevraagd de maatregelen en resultaten van de pilot te beoordelen. Er bestaan verschillen in de waarnemingen c.q. ervaringen van bewoners. De waarnemingen verschillen namelijk per buurt.

Een positief resultaat: rust in de Lastage

Met name in de woonbuurt Lastage ervaren bewoners een verbeterde verkeerssituatie en daarmee een positief effect van de maatregelen van de pilot. De woonbuurt is aanmerkelijk rustiger geworden. Bewoners kunnen sinds tijden weer met de ramen open slapen en ervaren zelfs een heus dorpsgevoel, midden in de binnenstad van Amsterdam.

Vervangende overlast bij gebrek aan auto's

Bij gebrek aan auto's en een toegenomen rust ervaren bewoners nu last van fietsers, fietstaxi's en voetgangers. Wat verder een irritatiepunt is, is de klepperende paal op de Koningsstraat. Dit zijn irritaties die (gedeeltelijk) voortkomen uit het ontbreken van de auto en de relatieve rust die hiermee wordt gecreëerd. Desalniettemin overheerst het positieve geluid dat de woonbuurten nu weer zo rustig zijn dat "men weer met de ramen open kan slapen".

Het blijft toch nog druk

Desalniettemin blijft het tijdens de weekendnachten nog druk in het Oudezijdegebied. Bewoners ervaren met name drukte op de Geldersekaade, in de Breestraten, in de Nieuwe Doelenstraat, in de Kloveniersburgwal en in de Zandstraat.

Lekkages beperken effectiviteit maatregelen

Naast de drukte in het gebied, is op drie plekken in het projectgebied sprake van zogenaamde lekkages. Het niet juist bedienen van palen vermindert de effectiviteit van de maatregelen. Lekkages zijn door bewoners waargenomen op de Grimburgwal, in de Slijksteeg en in de Pieter Jacobsstraat.

Asociaal rijgedrag blijft bestaan vooral ter hoogte van de fysieke afsluitingen

Eén van de doelstellingen van de pilot is het verminderen van overlast in het gebied. Het rondjesrijdend verkeer wordt zo veel mogelijk tegengegaan door vezips en klappalen. Deze maatregelen kunnen echter sociaal gedrag van verkeersdeelnemers niet voorkomen. Zo nemen bewoners waar dat veel op de stoep en treintje wordt gereden bij de vezip op Rusland, dat taxi's zich ophouden op de Kromme Waal, dat er op de Binnen Bantammerstraat geregeld tegen het verkeer wordt ingereden en dat er meerdere aanrijdingen zijn geweest met de vezip op de Nieuwmarkt.



8 Eigen waarnemingen

Naast de uitgevoerde verkeersmetingen van de weekendnachten geven eigen waarnemingen van het projectteam een extra inkijk van de Pilot. Gedurende de (weekend-)nachten zijn schouwen uitgevoerd.

Rustige woonbuurten, ook 's nachts

De eigen waarnemingen laten 's nachts en in de weekenden een sterk verbeterde situatie zien in de woonbuurten Lastage en de Zuidelijke Burgwallen. Daarnaast blijkt uit eigen steekproeftellingen (turven) dat weinig verkeer vanuit de Valkenburgerstraat naar rechts de Jodenbreestraat in rijdt, in totaal zo'n 20%.

Treintje rijden rondom vezip Rusland

Naast de rust van de woonbuurten kent het Oudezijdegebied ook relatief drukke plekken en situaties. Zo houden taxi's zich op rond de vezip in Rusland. Bij het omlaag gaan van de vezip in Rusland is veelal sprake van 'treintje rijden' door klevers: meerdere taxi's profiteren bewust van de omlaag staande vezip. Taxi-hosts zijn gedurende de pilot ingezet om het treintje rijden tegen te gaan. Een positief resultaat bleef echter uit. Taxichauffeurs maakten juist veel misbruik van de pasjes van de taxi-hosts door de hosts te overtuigen toch door te mogen rijden.

Fysiek ongemak van palen

Geconstateerd kan worden dat wanneer een handbediende paal niet omhoog geplaatst is, automobilisten hier snel misbruik van maken. Deze 'lekkages' maken de maatregelen minder effectief. Tevens wordt de starheid van de fysieke aanwezigheid van palen ook zichtbaar wanneer deze worden aangereden. Aangereden palen zorgen vrijwel direct voor een chaotische situatie, met een groot negatief effect op het omliggend gebied in de vorm van overlast en verminderde bereikbaarheid. Gedurende de laatste schouw leidde dit tot een vervelende en onoverzichtelijke situatie bij de vezip Nieuwmarkt.

Veel taxi's, weinig klandizie

Het valt verder op dat vanuit het meeste verkeer in de nachtelijke uren taxiverkeer is. Verbazingwekkend is echter de geringe hoeveelheid klandizie op een gemiddelde donderdagavond. Daarbovenop wordt de aanwezige klandizie door taxichauffeurs vaak doorverwezen naar andere taxi's. Een situatie die niet strookt met de algemene opvatting dat een groot aantal taxi's noodzakelijk zijn om het gebied, en de aanwezige klandizie in het gebied, te bedienen.

Onbekwame verkeersregelaars

Tot slot is de conclusie dat ingehuurde verkeersregelaars niet de gewenste werkzaamheden uitvoeren en leveren. Afzonderlijk van elkaar is op meerdere avonden geconstateerd dat verkeersregelaars de werkzaamheden verre van adequaat en bekwaam tot uitvoering brachten, wat tot meer opstoppingen en chaos leidde.



9 Evaluatie

9.1 Evaluatie per maatregel

- Selectieve toegang middels vezips is zeer effectief. Tijdens uitgaansnachten is sprake van 90% minder verkeer in de woonbuurten achter de vezips;
- Een inrijverbod met behulp van klappalen is zeer effectief. In de woonbuurten met klappalen is sprake van 90% minder rondjesrijdend verkeer;
- Pop-up taxihalteplaatsen zijn niet effectief. Taxi's gebruiken de pop-up taxihalteplaatsen namelijk als taxistandplaats en niet als halteplaats, wat het effect marginaliseert;
- Door een gebrek aan capaciteit is toezicht en handhaving weinig effectief gebleken. De pakkans door Handhaving was gering en ook bleken de taxistewards en toezichthouders zeer beïnvloedbaar. Gevolg hiervan was dat taxi's alsnog vrij gemakkelijk toegang tot de afgesloten woonbuurten konden verkrijgen;
- De inzet van taxi-hosts blijkt deels effectief in het handhaven van het maximaal aantal TTO-taxi's en het behouden van de scheiding tussen TTO-taxi's en belmarkt-taxi's rondom Hotel Barbizon. Alhoewel uit de wachtrijmetingen blijkt dat over het algemeen het maximum aantal van 6 taxi's wel wordt overschreden, blijkt uit waarnemingen en ervaringen van omwonenden dat de overlast grotendeels is verdwenen. Dit komt vooral door de aanwezigheid van handhavers, die zorgt voor een scheiding van TTO taxi's en belmarkt-taxi's;
- De bebording in het gebied is weinig effectief. Dit blijkt uit de grote hoeveelheid negatie en overtredingen. Mogelijk is dit een gevolg van de drukte van het gebied en de grote hoeveelheid borden die reeds aanwezig is in het gebied;
- De communicatie met bewoners is lastig gebleken. Ondanks gebruik van meerdere kanalen blijft het lastig bewoners te bereiken die niet direct betrokken zijn bij het project. Deze bewoners werden/worden wakker als het project een voldongen feit is, bijvoorbeeld wanneer zij voor een klappaal staan (tot na afloop van de pilot zelfs);
- De inzet van verkeersregelaars is weinig effectief gebleken. De lage kwaliteit van het personeel en een gebrek aan aansturing/opleiding/middelen heeft een sterk negatief effect gehad op de verkeersafwikkeling.

9.2 Kanttekeningen

- Kanttekeningen vezip(s):
 - o Vezips kennen een grote onbetrouwbaarheid wat betreft cameraherkenning van kentekens. De techniek/ICT hiervan moet nog verder worden ontwikkeld;
 - o Het gebruik van vezips is voor een aantal gebruikers (in het begin) nog onduidelijk;
 - o Het manoeuvreren van automobilisten bij een weigering van de vezip leidt tot irritaties bij andere weggebruikers, zowel bij automobilisten als bij bewoners;
 - o Rondom vezips bestaat bij gemengde verkeersstromen een risico op verkeersonveiligheid, met name bij fietsers;
 - o Het veelvuldig treintje rijden/kleven vergroot het aanrijdrisico van de vezip, hierdoor vinden regelmatig aanrijdingen met vezips plaats, wat de maatregel minder effectief maakt;
 - o Een aanrijding met een vezip heeft als risico/gevolg dat het achterliggend gebied onbereikbaar wordt;



Gemeente Amsterdam

- De doorlooptijd van een passage bij een vezip is relatief lang. Dit is de reden dat vezips niet geschikt zijn voor (doorgaande) routes, lees Nieuwmarkt, met een relatief hoge verkeersintensiteit (>100 vtg/u);
- In de praktijk blijkt dat tijdens de pilot niet alle nood- en hulpdienstvoertuigen beschikken over een transponder. Tijdens de pilot moesten de nood- en hulpdiensten worden voorzien van extra passen om alsnog toegang tot de vezips te krijgen.

- Kanttekeningen klappalen:
 - Klappalen zijn niet flexibel toepasbaar. Dit zorgt voor fysieke hinder voor nood- en hulpdiensten en bewoners;
 - Klappalen kennen een relatief hoog risico op misbruik door derden. Om dit tegen te gaan kennen veel klappalen een relatief zwaar slot, wat een extra belemmering is voor met name nood- en hulpdiensten;
 - Klappalen zijn afhankelijk van menselijk handelen. Pantar staat aan de lat om de klappalen zorgvuldig te bedienen maar kent regelmatig verzuim of een onjuiste bediening van de klappalen;
 - Extra klappalen zijn nadelig voor overig verkeer, waaronder fietsers. Het kan een verlaagde verkeersveiligheid opleveren als de palen slecht zichtbaar zijn, met name in het donker.

- Kanttekeningen pop-up taxihalteplaatsen:
 - Uit de pilot is gebleken dat taxi's niet halteren maar parkeren, om vervolgens te wachten op klanten;
 - In de praktijk is het lastig om de scheiding tussen de bel- en de opstapmarkt te handhaven, dit omdat eenduidige identificatie van een TTO taxi of een beltaxi niet altijd mogelijk is;
 - Zonder fysieke taxihandhaving door toezichthouders/(taxi-)handhavers negeren taxi's het maximum aantal taxi's per halteplaats volledig;
 - Zonder taxihandhaving is er veel misbruik van pop-up taxihalteplaats door zowel TTO-taxi's als belmarkt taxi's (overtreden maximaal aantal toegestane taxi's bijvoorbeeld).

- Kanttekeningen Toezicht en Handhaving [T&H]:
 - De reguliere handhavers hebben te weinig bevoegdheid om taxi-overlast te handhaven en de speciale taxihandhavers kennen een flinke ondercapaciteit. Er is duidelijk meer behoefte aan handhavers met specifieke taxihandhavingsbevoegdheden;
 - Wat als extra BOA bevoegdheid een toegevoegde waarde zou zijn is dat zij juridisch zouden kunnen/mogen handhaven op rijdend verkeer.

- Kanttekeningen verkeersregelaars:
 - Bij aanvang van de pilot is met verkeersregelaars gewerkt met het idee om de nieuwe situatie in goede banen te leiden. In de praktijk is gebleken dat de instructies, waarbij de verkeersregelaars actief zelf een selectie in het verkeer moesten maken, niet goed werden of konden worden uitgevoerd;
 - Dit leidde tot onduidelijke verkeerssituaties en tegenstrijdige aanwijzingen van verschillende verkeersregelaars; met extra overlast tot gevolg;



- Door een tekort aan verkeersregelaars moest personeel van verschillende leveranciers samenwerken op het zelfde project. De samenwerking leidde tot discussies wat de uitvoering van hun taken niet bevorderde.

9.3 Conclusie per maatregel

Vezijs:

- Wanneer kentekenherkenning minimaal 99% betrouwbaar is, zijn vezijs toepasbaar op locaties met een verkeersintensiteit tot max 100 vtg/uur;
- Ondanks het betrouwbaar functioneren van de vezijs hebben veel gebruikers moeite met het gebruik. Dit veroorzaakt geregeld hinder/oponhoud;
- Ook zijn er gebruikers die nog steeds bewust misbruik maken van vezijs (taxi's), wat leidt tot minder effectiviteit en irritatie onder bewoners en medeweggebruikers;
- Vezijs moeten altijd worden uitgerust met meerdere detectietechnieken voor nood- en hulpdiensten omdat nood- en hulpdienstvoertuigen niet altijd beschikken over transponders.

Klappalen:

- Klappalen zijn te star om grootschalig toe te passen, vooral vanwege de hinder die het oplevert voor nood- en hulpdiensten;
- Tevens is gebleken dat stipte menselijke bediening te onbetrouwbaar is;

Pop-up taxistandplaatsen:

- In de praktijk is geen verschil zichtbaar tussen het gebruik van taxi's van een standplaats en een halteplaats. Pop-up taxistandplaatsen zijn enkel effectief mits er permanent toezicht op een juist gebruik plaatsvindt;

Toezicht en handhaving:

- Er is meer en structureel handhaving of toezicht noodzakelijk om inrijverboden, al dan niet uitgerust met vezip, te handhaven omdat in de praktijk blijkt dat bij afwezigheid van toezicht of handhaving veel overtredingen plaatsvinden;

Bebording:

- Bebording is het wettelijk instrument om in de openbare ruimte het verkeer te wijzen op geboden en verboden. In de praktijk blijkt dat borden niet of nauwelijks worden gelezen door weggebruikers. Veelvuldig gebruik van navigatiesystemen in dit gebied is hier mede de oorzaak van;

Communicatie:

- Met de huidige middelen is het moeilijk om bewoners direct, snel en volledig te bereiken. Aanbeveling is om na de NAW-gegevens ook een database van e-mailadressen op te stellen. Hierdoor kunnen makkelijk en snel doelgerichte selecties van bewoners worden aangeschreven (per buurt).

Verkeersregelaars:

- Het huidige niveau van verkeersregelaars is niet geschikt voor ondersteuning bij selectieve toegang. Er moet meer ruimte komen om buiten de standaard raamcontractant 'verkeersregelaars+' in te huren.



9.4 Evaluatie van de doelstellingen

Doel van het pakket van maatregelen is het oplossen van de geluidsoverlast, luchtverontreiniging en eventuele agressie die nu wordt veroorzaakt door het rondjesrijdend verkeer in de nachtelijke uren en de verkeersopstoppingen die hierdoor ontstaan.

Door het onmogelijk maken van rondjes rijdend verkeer is het verkeer in het afgesloten gebied van de Lastage met 90% afgenomen en het rondjesrijdend verkeer praktisch verdwenen.

Het regime in de zuidelijke burgwallen heeft geleid tot 90% afname van zowel het rondjesrijdend verkeer als het overig verkeer. Het resterend 10% (al dan niet rondjesrijdend) verkeer in de zuidelijke burgwallen wordt veroorzaakt door taxi's die illegaal de vezip in Rusland weten te passeren.

Doordat overall 90% van het verkeer in het afgesloten gebied is afgenomen, heeft dit hier ook geleid tot het praktisch oplossen van de eerder aangegeven geluidsoverlast, luchtverontreiniging en agressie van chauffeurs.

Aan de randvoorwaarde van een beperkt waterbedeffect op de Valkenburgerstraat is voldaan. In de praktijk was de toename tijdens de pilottijden maximaal 25 voertuigen per uur op de Valkenburgerstraat, ruim onder de grens van 90 voertuigen per uur.

De belangrijkste kanttekening uit de evaluatie: in de nabijheid van vezips wordt overlast ervaren als het systeem niet optimaal functioneert. Door combinatie van onbekendheid van de werking bij bepaalde weggebruikers, de onbetrouwbaarheid van kentekenherkenning en bewust misbruik door taxichauffeurs treedt soms stagnatie of lekkage van niet toegestaan verkeer op, wat kan leiden tot overlast.