



Aan: De leden van de gemeenteraad van Amsterdam  
Datum  
Portefeuille(s) Verkeer, vervoer en Luchtkwaliteit  
Portefeuillehouder(s) Melanie van der Horst  
Behandeld door V&OR, Gert Oosting (Bestuurlijke.Zaken.VOR@amsterdam.nl)  
Onderwerp Pauze nieuwe invoering intelligente toegang

Geachte leden van de gemeenteraad,

Zoals ik in de Raadsinformatiebrief van 28 november jongstleden inzake 'Sloterweg-west verkeersveilig' heb aangegeven, is de uitbreiding van enkele projecten, waarbij handhaving door middel van intelligente toegang wordt ingezet, vertraagd. In deze brief geef ik een toelichting op de vertraging en wat het betekent voor bestaande en toekomstige toepassingen van intelligente toegang.

Om de verdichtende stad nu en in de toekomst leefbaar te houden, weren we bepaalde soorten verkeer op aangewezen plekken in de stad, waarbij tegelijkertijd andere soorten bestemmingsverkeer uitgezonderd (kunnen) worden van deze maatregelen.

Eén van de middelen die we daarbij inzetten is de geautomatiseerde handhaving van deze toegangsmaatregelen, oftewel intelligente toegang. Hiermee kunnen we een toegangsverbod voor bepaald verkeer tot bepaalde gebieden (zoals de milieuzones en de 7,5-tonszone) geautomatiseerd handhaven. Handhaving vindt plaats door middel van kentekenherkenning met camera's.

Tijdens mijn aantreden heb ik het belang onderstreept van een goede balans tussen beleid en uitvoering, zodat we later niet geconfronteerd worden met onuitvoerbare projecten en onvoorziene kosten. De invoering van intelligente toegang is hier een goed voorbeeld van. Om ervoor te zorgen dat de geautomatiseerde handhaving bij elk project toekomstbestendig wordt ingezet, kies ik ervoor om met het beleid even pas op de plaats te maken om de uitvoering goed op orde te krijgen. Daarom wil ik de implementatie van sommige projecten temporiseren en voorrang geven aan de noodzakelijke versterking van de keten.

De pauzering heeft geen gevolgen voor de huidige toepassingen van intelligente toegang. Ook niet voor de projecten die gepland staan voor 2024 of later. Het heeft wel gevolgen voor projecten die er nu of binnenkort mee willen starten. Hieronder geef ik een overzicht van de gevolgen per project.

**Huidige situaties waar geen gevolgen voor zijn:**

- Milieuzones (vracht, autobussen, bestel en personenauto's, taxi en brom- en snorfietsen)
- Zone Zwaar Verkeer (Programma Bruggen en Kademuren)
- Snor- en bromfietsen op fietspaden
- Knip Munt Programma Autoluw

**Trajecten waar wel gevolgen voor zijn en die worden opgepakt wanneer de keten is ingericht:**

- Taxi hotspotzone
- Sloterweg
- De Proeftuin Oudezijde
- Taxiluwe zone

**Trajecten die doorgaan volgens planning (omdat de keten dan al voldoende is ingericht):**

- Aanscherping Milieuzones (Zero-emissiezone 2025)
- Touringcar (voorjaar 2024)

*Vervolg*

Door de toegenomen vraag naar intelligente toegang en de vraag naar specifieke maatwerktoepassingen, is gebleken dat de keten voor sommige toekomstige projecten nog onvoldoende is ingericht, met name op het vlak van:

- Sturing op de gehele keten van intelligente toegang, met duidelijke rollen en verantwoordelijkheden, en doelen in de tijd uitgezet. Overzicht van kosten en inzet van mensen, ook voor de komende jaren.
- Meerjarenafspraken over beheer, onderhoud en ondersteuning van de applicatie.
- Sturing op de vraag- en aanbodkant en op de onderlinge relatie daartussen. Met vragen als: Zijn oplossingen en inrichting voor een specifieke vraag reproduceerbaar voor andere situaties? Hoe houden we balans tussen gebruikerswensen en applicatiemogelijkheden?

De hoeveelheid gewenste toepassingsmogelijkheden voor de verdere implementatie van intelligente toegang vraagt om een snelle versterking van de keten rondom deze automatisering. Want voor een goed functionerende toepassing van intelligente toegang is meer nodig dan een goed werkende softwareapplicatie. De applicatie wordt omgeven door een organisatieketen. In de keten moet voor elk project de afweging gemaakt worden of geautomatiseerde handhaving de meest geschikte vorm is om de beleidsdoeleinden te bereiken. Ook moet worden bepaald of het systeem geschikt is om op basis van de doelen van het project, in relatie tot andere beleidsuitgangspunten van de gemeente, te worden ingezet. Daarnaast moet de overdracht naar de staande organisatie begeleid worden, onder andere op het gebied van functioneel en technisch beheer en financiën.

Samenvattend, pauzeer ik voorlopig de implementatie van enkele toekomstige projecten totdat de ketenorganisatie is bestendigd. De komende maanden richt ik mij op het vergroten van een betrouwbare uitvoering. Medio maart ontvangt u een plan van aanpak inclusief planning. Hierin zal concreter worden toegelicht wat de pauzeering precies betekent voor de verschillende projecten. Voor de duidelijkheid: de huidige inzet van intelligente toegang in de stad verandert niet.

Mocht daar aanleiding toe zijn, dan zal ik u van relevante ontwikkelingen op de hoogte brengen.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Melanie van der Horst', with a horizontal line extending to the left.

Melanie van der Horst  
Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit