

Commerciële stromen in Amsterdam

Wat is (on)bekend?

Barry Ubbels – gemeente Amsterdam – b.ubbels@amsterdam.nl
Jeroen Grooten – gemeente Amsterdam – j.grooten@amsterdam.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 22 en 23 november 2018, Amersfoort

Samenvatting

Amsterdam is een aantrekkelijke woon- en verblijfplaats wat zich vertaalt in een groeiend aantal inwoners en bezoekers. Dit zorgt voor een toename in de vraag naar mobiliteit, zowel voor het personen- als goederenvervoer. Amsterdam wil graag bereikbaar en leefbaar blijven, maar realiseert zich dat deze doelstellingen onder druk staan wanneer geen beleid wordt gevoerd. Goed beleid start met kennis van de huidige situatie: willen weten hoe de stad zich beweegt (evidence based). Amsterdam doet veel onderzoek naar mobiliteit in de stad en verzamelt veel data over verkeersintensiteiten vanuit verschillende bronnen. Dit levert een goed beeld op van bijvoorbeeld de modal split in de stad en gebruik van het hoofdwegennetwerk. Maar dit is vaak nog niet voldoende. Beleidsuitdagingen vragen regelmatig meer gedetailleerde en actuele inzichten die niet altijd beschikbaar zijn. Dit is ook van toepassing op het commerciële vervoer (taxi, touringcar en logistiek). Wat weten we van een specifiek verkeerssegment dat wel prominent aanwezig is in de drukke binnenstad?

Amsterdam is voor het commerciële vervoer in de stad op zoek gegaan naar beschikbare studies en data. Deze segmenten maken relatief veel ritjes in het centrum, en zorgen daarom regelmatig op specifieke locaties en tijdstippen voor knelpunten en overlast. Uit onze verkenning blijkt dat er beperkt actuele data beschikbaar is voor de gehele stad. Waardevolle informatie is beschikbaar vanuit bestaande (camera-)onderzoeken waarmee een goed beeld verkregen kan worden van aandelen taxi, touringcar, vrachtwagens en bestelwagens op het Amsterdamse wegennetwerk. Meer gedetailleerd is informatie beschikbaar vanuit locatie-onderzoeken in bijvoorbeeld de Pijp (voor logistiek) of het Leidseplein (taxi). Echter, er is nog maar weinig bekend over aantallen buitenlandse touringcars, real time informatie over doorstroming en knelpunten, wat er nu precies vervoerd wordt in vrachtwagens en welke stromen er nu over het water gaan. De wens is er aanvullende data te verzamelen en te verkrijgen (bijvoorbeeld van vervoerders zelf) zodat een beter beeld verkregen kan worden wat nu precies waar rijdt. Dit paper geeft inzichten vanuit bestaande databronnen, maar zet hopelijk ook aan om nieuwe mogelijkheden in kaart te brengen.

1. Inleiding

Amsterdam wil graag bereikbaar en leefbaar blijven, maar realiseert zich dat deze doelstellingen niet zonder beleid gerealiseerd worden gezien de toenemende drukte en vraag naar vervoer en verplaatsingen. Kennis over mobiliteit is een voorwaarde voor goed beleid en is daarom een belangrijk onderzoeksthema voor Amsterdam. In dit verband wordt voor stromen en intensiteiten veel data verzameld vanuit verschillende bronnen (zoals tellingen, lusdata, camerabeelden en enquêtes). Dit levert een goed beeld op van bijvoorbeeld de modal split in de stad en gebruik van het hoofdwegennetwerk gedurende een gemiddelde week. Maar wat weten we nu eigenlijk van specifieke categorieën die prominent aanwezig zijn in de drukke binnenstad, waarvoor data veelal in beheer is van private organisaties maar waar wel beleid op wordt gevoerd?

Amsterdams beleid is gericht op het autoluw maken van de binnenstad en het verminderen van overlast (zoals emissies en geluid) door het verkeer. Tegelijkertijd moet de binnenstad nog wel bevoorrad worden en willen bezoekers en inwoners zich wel verplaatsen en naar specifieke plekken toe. Touringcars, taxi's en het goederenvervoer (wat wij commercieel vervoer noemen) spelen een rol in de dagelijkse mobiliteitsbehoefte in de binnenstad. Deze segmenten maken relatief veel ritjes in het centrum, en zorgen soms op specifieke locaties en tijdstippen voor knelpunten en overlast. Zo kwam recent nog in het nieuws dat kademuren van slechte kwaliteit zijn en dat zwaar verkeer niet gewenst is. Het vele taxiverkeer zorgt in de nachtelijke uren voor overlast op specifieke locaties, waarvoor beleid gewenst is. Maar dan is inzicht in de mogelijke effecten van beleid gewenst en moeten we weten hoe dit verkeer zich door de stad verplaatst in de huidige situatie.

Daarom is er behoefte aan meer inzicht in de actuele stromen van het commerciële vervoer: wat rijdt waar wanneer? Amsterdam heeft in een recent uitgevoerd onderzoek inzichtelijk gemaakt wat we weten uit bestaande bronnen. Zo zijn in het kader van invoering van het milieuzone beleid camera's geïnstalleerd die veel bewegingen registreren. Daarnaast haalt de gemeente informatie uit tellussen, ander cameraonderzoek (specifiek gericht op locaties of projecten), tellingen en ander onderzoek. Welke informatie hebben wij op de plank, wat komt er nog beschikbaar, wat weten we (nog) niet? Dit waren belangrijke vragen die in onze verkenning centraal hebben gestaan. Deze hebben we getoetst bij enkele deskundigen (onderzoekers en beleidsmakers op genoemde thema's) op compleetheid en lacunes, waardoor het mogelijk is om nieuwe wensen en aanbevelingen in kaart te brengen. Deze CVS bijdrage geeft de belangrijkste resultaten en vormt de basis voor toekomstig beleid en aanvullende wensen voor nieuwe data.

Dit paper is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 start met een overzicht van beschikbare bronnen voor Amsterdam, samen met enkele resultaten vanuit eerder onderzoek voor goederenvervoer, taxi en touringcar. Hoofdstuk 3 geeft resultaten van verkeersdata die verzameld wordt met behulp van bestaande kentekenonderzoeken. Dit geeft enkele interessante actuele inzichten voor verkeersintensiteiten. Hoofdstuk 4 bespreekt kort de lacunes en mogelijkheden voor vervolgonderzoek of wensen voor nieuwe data. Tenslotte komen in hoofdstuk 5 conclusies aan bod en bespreken we een mogelijk vervolg.

2. Verkenning beschikbare databronnen en inzichten

2.1 Inleiding

Vanuit beleid voor het commercieel vervoer in Amsterdam is de wens geuit om meer inzicht te verkrijgen in de mobiliteitsstromen voor taxi, touringcar en logistiek. Vervoer dat veelal door bedrijven wordt verzorgd die door nieuwe technieken goed weten waar voertuigen rijden, maar dit vaak nog niet delen. Wat weten we nu eigenlijk op basis van data en kennis die we op de plank hebben als gemeente en beschikbaar is in bestaande bronnen? Daarvoor is gestart met een verkenning van onderzoeken, tellingen en databronnen voor het taxivervoer, touringcar vervoer en logistiek in Amsterdam. Het is voor de gemeente van belang een actueel overzicht te hebben, en belangrijkste inzichten uit dit onderzoek te halen en te kunnen delen met geïnteresseerden. Dit biedt een basis om beleidsvragen te beantwoorden, maar ook om nieuwe gewenste inzichten aan te vullen en nieuw onderzoek op te zetten. Hieronder volgt een overzicht van de bronnen met resultaten op hoofdlijnen vanuit bestaande onderzoeken voor taxi, touringcar en logistiek. Inzichten uit cameraonderzoeken en tellussen worden in hoofdstuk 3 apart vermeld.

2.2 Bronnen

Amsterdam voert veel onderzoek zelf uit of laat dit uitvoeren en houdt algemene trends en statistieken bij. Denk bijvoorbeeld aan tellingen in specifieke buurten voor het taxiverkeer, het registreren van voertuigen in het kader van het milieuzonebeleid en het tellen van voertuigen om het eigen verkeersmodel te voeden. Om een zo compleet beeld van de beschikbare informatie te krijgen, hebben we gesproken met beleidscollega's en projectleiders van de gemeente, en extern met enkele deskundigen die onderzoeken uitvoeren op deze thema's. Dit leverde de volgende bronnen op:

- Uitgevoerde onderzoeken en verkenningen (zoals de marktscan Touringcars (Movares, 2016), onderzoek naar logistieke bevoorrading in de Pijp (HvA en anderen, 2016));
- Tellingen van voertuigen (bijvoorbeeld tellingen taxiverkeer (OIS, 2017), tellingen door stewards van het aantal touringcars op parkeerplaatsen);
- Kentekenonderzoek S100, uitgevoerd door de Gemeente Amsterdam. Een onderzoek uit 2016 met tijdelijke camera's om het gemotoriseerd verkeer (waaronder taxi's, touringcars en bestelverkeer) te onderzoeken rond de Stadhouderskade in het kader van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit;
- De permanente milieuzonecamera's: data in het kader van de ingevoerde milieuzone (toegang tot de stad vanaf de ringweg A10)
- Trendrapportages in Amsterdam (bijvoorbeeld Haskoning DHV, 2018) en Nederland (ontwikkelingen per sector)

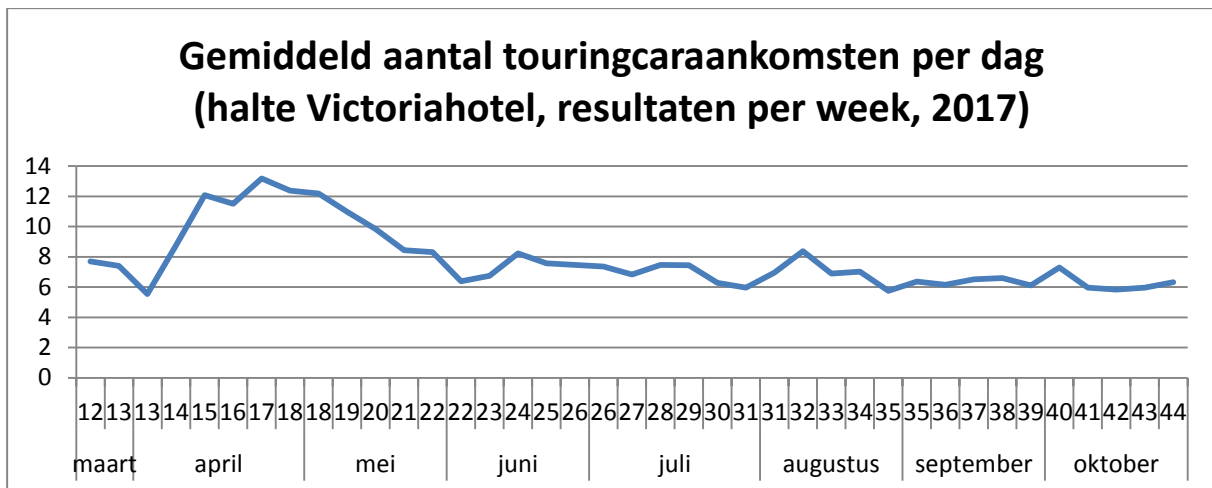
Tevens is verkend of er inzichten beschikbaar zijn uit relatief nieuwe data zoals mogelijk verkregen uit samenwerking met Google en TomTom. Echter, daarvoor waren (nog) geen resultaten beschikbaar.

2.3 Goederenvervoer

In 2016 heeft Amsterdam een verkenning uitgevoerd naar het goederenvervoer in de stad (Teekamp, 2016) omdat inzichten ontbraken. In die studie is ingeschat dat 10 tot 20% van het gemotoriseerde verkeer in Amsterdam goederenvervoer betreft, waarvan 80% bestelwagens. Het aantal zware voertuigen binnen de ring van Amsterdam is afgenomen, terwijl het bestelverkeer jaarlijks met 3% is toegenomen (2015 data) waardoor het totaal aantal bewegingen wel toenam. De helft van het vervoer rijdt voor 11.00 uur in Amsterdam, tevens is geconcludeerd dat er maar weinig bekend is over de routes en wat er vervoerd wordt. Aanvullend is onderzoek gedaan naar bevoorrading van specifieke locaties, denk bijvoorbeeld aan de Pijp (2016). Ook daaruit bleek de dominantie van het bestelverkeer. Een recent rapport heeft trends onderzocht in het goederenvervoer voor de Amsterdamse regio (Haskoning DHV, 2018). Daarin wordt een groei van de stromen verwacht, mede door een toename van internet bestellingen en blijvende behoefte aan bevoorrading van horeca en supermarkten. In de nabije toekomst wordt ook veel gebouwd in Amsterdam, wat zorgt voor een toename van het (zware) bouwverkeer.

2.4 Touringcar

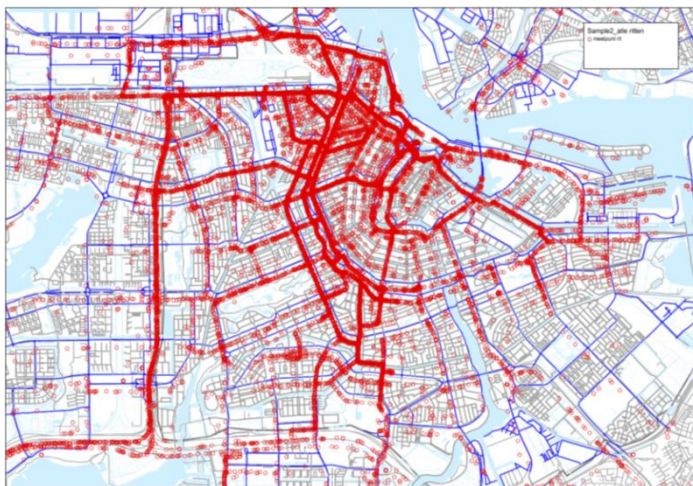
Er vindt veel touringcar vervoer in de stad plaats omdat Amsterdam populair is, maar Amsterdam weet daar nog betrekkelijk weinig van. Het vervoer kent diverse segmenten met verschillende routes en halteerlocaties zo is gebleken uit een marktverkenning van Movares (2016). Men onderscheidt voor touringcarvervoer city tours (hop on hop off), doelgroepenvervoer (scholieren), de lijndiensten naar andere steden (halteren voornamelijk op Sloterdijk) en het cruise gerelateerde vervoer. Het aantal bewegingen is seizoensafhankelijk met een piek in het voorjaar (zie tellingen uit Figuur 2.1). Ongeveer 40 tot 50% van de touringcars heeft een buitenlands kenteken, waar Amsterdam maar weinig informatie over heeft. De routes in het centrum concentreren zich veelal op Amsterdam CS waar het zeer druk kan zijn in het hoogseizoen en onvoldoende haltecapaciteit aanwezig is. Het touringcar beleid is gericht op het ontlasten van het centrum en het faciliteren buiten de stad. Een belangrijke aanbeveling van de marktverkenning is om juist meer inzichten te verkrijgen in aantallen en routes van het touringcar verkeer. Er worden incidenteel tellingen verricht (door bijvoorbeeld stewards en camera's, zie Figuur 2.1), maar dat geeft geen adequaat stadsbreed inzicht. Wel hebben we aanvullende inzichten gehaald uit camera observaties, dit volgt in hoofdstuk 3.



Figuur 2.1: Tellingen door stewards op locatie Prins Hendrikkade

2.4 Taxi

Ook het taxiverkeer in Amsterdam kent verschillende segmenten (opstap markt, belmarkt, zorgvervoer) en verschillende aanbieders. Er vindt veel onderzoek plaats naar kwaliteit en imago van de sector (jaarlijks door Onderzoek Informatie en Statistiek (OIS) van de gemeente Amsterdam onder andere), en specifiek op locaties waar het druk is en sprake is van overlast. Daaruit blijkt dat taxiverkeer flinke piekperiodes kent (met name in weekendnachten). Over specifieke routes en aantallen afgelegde kilometers is minder bekend uit deze onderzoeken. Daarvoor zou het mooi zijn als er data beschikbaar komt vanuit de vervoerders zelf. In 2015 heeft Amsterdam in een pilot data verkregen vanuit de TCA (TaxiCentrale Amsterdam) waaruit waardevolle informatie is verkregen over routekeuze (zie figuur 2.2). Hieruit bleek de route tussen CS en Schiphol populair. Er is tot op heden geen vervolg gegeven aan deze pilot.



Figuur 2.2: Taxi routes op basis van herkomsten en bestemmingen van een week TCA data (2015) voor ritten die starten/eindigen rondom Haarlemmerbuurt

3. Kentekenonderzoeken en lusdata

3.1 Inleiding

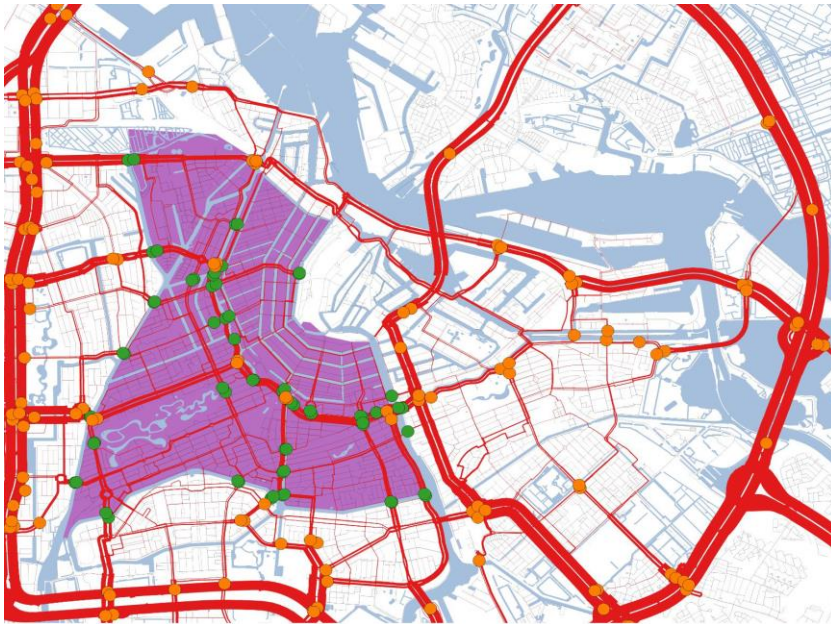
Naast de inzichten vanuit de onderzoeken heeft Amsterdam ook data verzameld voor het wegverkeer met behulp van kentekencamera's en tellussen. Hieronder bespreken we voorbeelden van enkele recente grote kentekenonderzoeken. Incidenteel wordt deze techniek ook elders toegepast (zoals het Stadshart onderzoek uit 2015), echter we hebben er hier voor gekozen om de resultaten van twee grote kentekencamera onderzoeken te presenteren. Daarnaast bespreken we kort de lusdata als relevante bron. Deze bronnen leveren informatie over de intensiteiten en routes van het commerciële vervoer. Deze data is geanalyseerd en de belangrijkste inzichten presenteren we hier. Dit biedt mooie aanvullende informatie aan de bronnen beschreven in hoofdstuk 2.

Het gaat om data uit de volgende onderzoeken en bronnen:

- Milieuzonecamera's zijn permanente camera's opgehangen op verschillende locaties in Amsterdam (zie Figuur 3.1) om het milieuzone beleid te handhaven (bepaalde voertuigen mogen niet meer in het centrum komen om zo de luchtkwaliteit te verbeteren);
- Het S100 kentekenonderzoek: onderzoek naar het autoverkeer in het kader van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit waarbij informatie van permanente en tijdelijke kentekencamera's in een gebied rondom de Stadhouderskade (onderdeel van de S100) is verzameld en geanalyseerd (Gemeente Amsterdam, 2018);
- Lusdata: Amsterdam heeft op specifieke wegen lussen aangebracht die informatie op leveren over het aantal verkeer (naast auto's, ook informatie over vrachtverkeer en fietsers bijvoorbeeld)

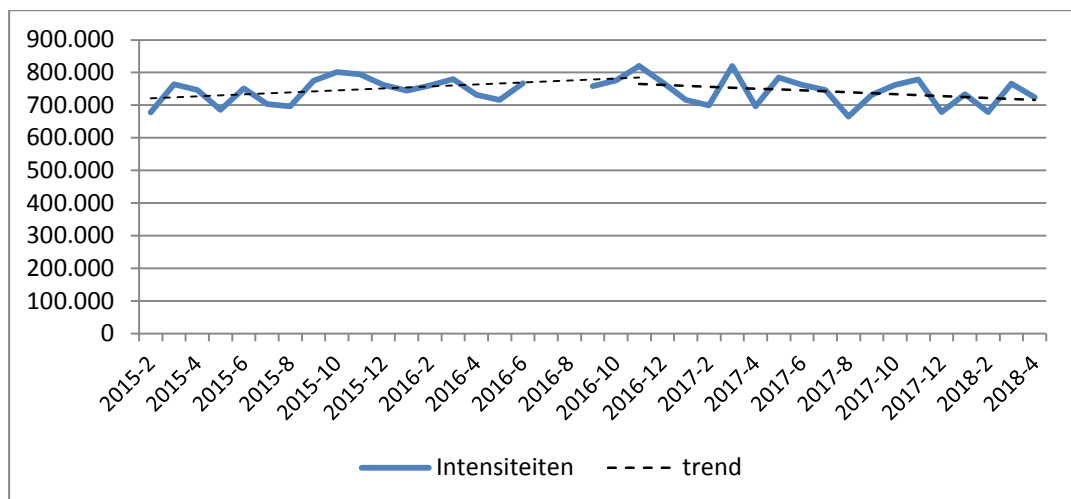
3.2 Permanente camera's: milieuzone

Uit de permanente camera's is veel actuele informatie te halen voor het commerciële vervoer. Figuur 3.1 geeft aan waar deze camera's zich bevinden. Uit deze data zijn intensiteiten voor het bestelverkeer en vrachtwagens te halen (rekening houdend met privacy eisen). Het is ook mogelijk om gegevens voor Nederlandse touringcars en taxi's te halen, maar dat vereist een additionele koppeling met Vialis en tool van de afdeling Luchtkwaliteit.

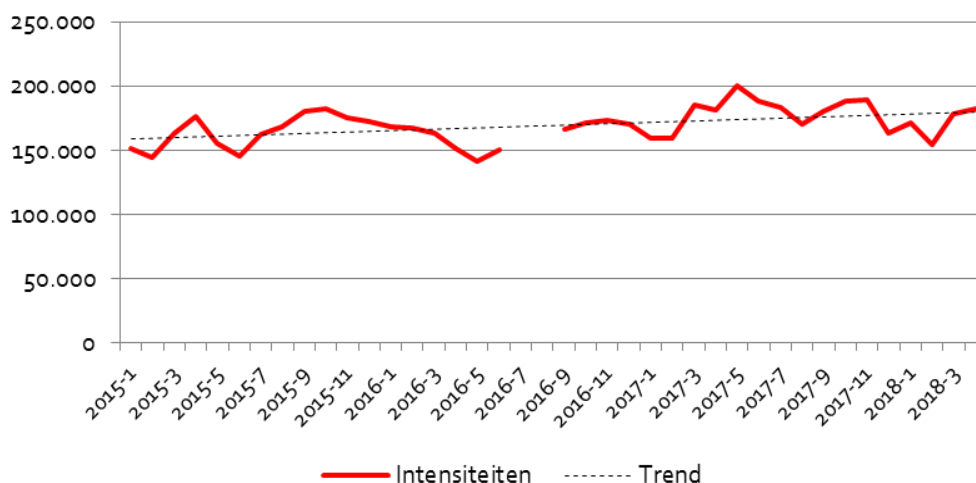


Figuur 3.1: Locaties tijdelijke (groen) en permanente (oranje) kentekencamera's

Om een indruk te geven van de beschikbare data volgen hier onder twee figuren voor het bestelverkeer (Figuur 3.2) en het aantal vrachtauto's (Figuur 3.3). Uit Figuur 3.2 blijkt bijvoorbeeld dat het aantal bestelauto's dat Amsterdam inrijdt redelijk constant blijft met verschillen per maand, maar wel iets af lijkt te nemen na invoering van de milieuzone. Wanneer we dit vergelijken met het aantal vrachtwagens dat de milieuzone inrijdt blijkt het aandeel bestelauto's (inderdaad, zie hoofdstuk 2) flink hoger te liggen. De trend voor het vrachtverkeer is licht stijgend.



Figuur 3.2: Aantal bestelauto's dat per maand de milieuzone inrijdt (ingevoerd voor bestelauto's per 1 januari 2017)



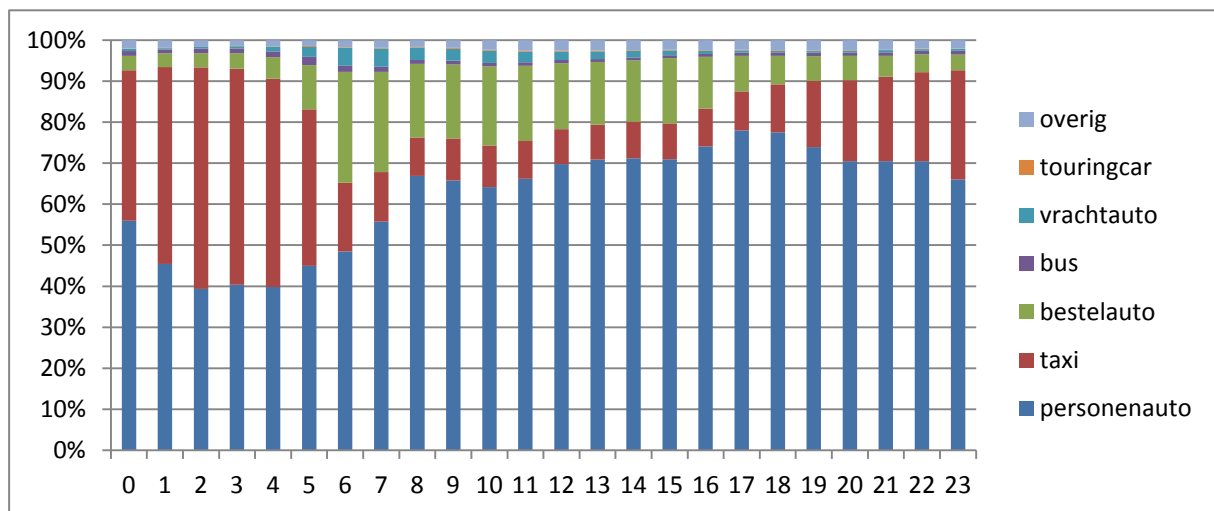
Figuur 3.3: Aantal vrachtauto's dat per maand de milieuzone inrijdt

3.3 Kentekencamera's S100

Aanleiding voor het kentekenonderzoek zijn vragen over het functioneren van het verkeerssysteem aan de zuid- en westkant van het centrumgebied van Amsterdam. Door de toenemende drukte in de stad is er behoefte aan meer ruimte voor voetgangers, fietsers en OV. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit staan verder maatregelen om de congestie op de Nassau- en Stadhouderskade te verminderen en zo onder andere de luchtkwaliteit en leefkwaliteit langs deze straten te verbeteren. Hiervoor was meer inzicht in het functioneren van de wegen aan de zuid- en westkant van de stad noodzakelijk.

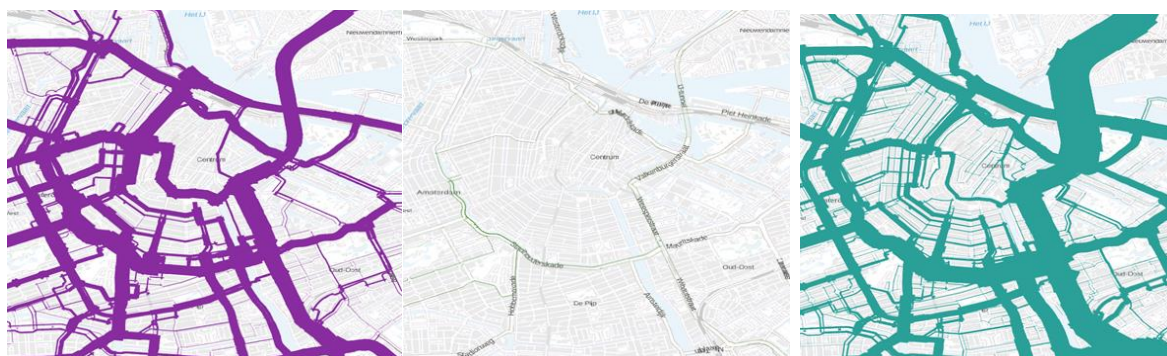
Voor dit doel is eind november 2016 gedurende twee weken met kentekencamera's het verkeer aan de zuid- en westkant van de stad in kaart gebracht. Hiervoor is gebruik gemaakt van kentekencamera's op 35 strategisch gekozen, tijdelijke meetlocaties in het onderzoeksgebied en 213 permanente meetlocaties verdeeld over de hele stad (zie Figuur 3.1). Aan de gescande voertuigen is informatie gekoppeld over onder andere het type voertuig, land van herkomst en eventuele parkeerrechten (vergunningen en kortparkeerkaartjes). In overeenstemming met het advies van de Commissie Persoonsgegevens Amsterdam zijn de kentekens 'gepseudonimiseerd'. Dat wil zeggen dat alle kentekens zijn omgezet in een pseudoniem dat niet meer terug te herleiden is tot een kenteken. Wel krijgt hetzelfde kenteken telkens hetzelfde pseudoniem. Met deze aanpak kunnen voertuigen, herkenbaar aan hun pseudoniem, gedurende de onderzoeksperiode gevolgd worden in hun rijgedrag in Amsterdam, zonder dat de privacy van de eigenaar van het voertuig in het geding komt. Dit type onderzoek op deze schaal is uniek voor Europa en levert een inzicht in het autoverkeer in Amsterdam op een detailniveau dat nog niet eerder beschikbaar was. Het onderzoek heeft het mogelijk gemaakt om gedurende de onderzoeksperiode een beeld te krijgen van het gedrag van de gescande voertuigen: type voertuig (personenauto, taxi, touringcar, etc.), herkomst/bestemming van het voertuig, route van herkomst naar bestemming en frequentie en moment van gebruik. Over alle ritten ontstaat daarmee een goed beeld over het functioneren van het netwerk, de rol van wegen in het netwerk en keuzes die verschillende groepen automobilisten maken. Deze informatie is gecombineerd met data van TomTom over rij snelheden op wegvakniveau en routekeuzes op regioniveau.

Uit dit onderzoek heeft Amsterdam enkele interessante inzichten kunnen halen voor het commerciële vervoer. Het gaat hierbij met name om de intensiteiten van verschillende voertuigen (touringcar, vrachtauto, bus, bestelauto, taxi en personenauto) naar locatie en tijd. Dit levert bijvoorbeeld informatie op over de verdeling van hoeveelheid verkeer naar categorie (zie Figuur 3.4). Dit laat zien dat veruit het grootste aandeel op de Amsterdamse wegen de personenauto betreft, maar dat taxi's in de nacht dominant zijn (totale intensiteiten liggen dan natuurlijk wel lager). Bestelverkeer neemt sterk toe in de ochtend in verband met bevoorrading van horeca en winkels.



Figuur 3.4: Aandelen van voertuigcategorieën per uur van de dag binnen milieuzonegebied

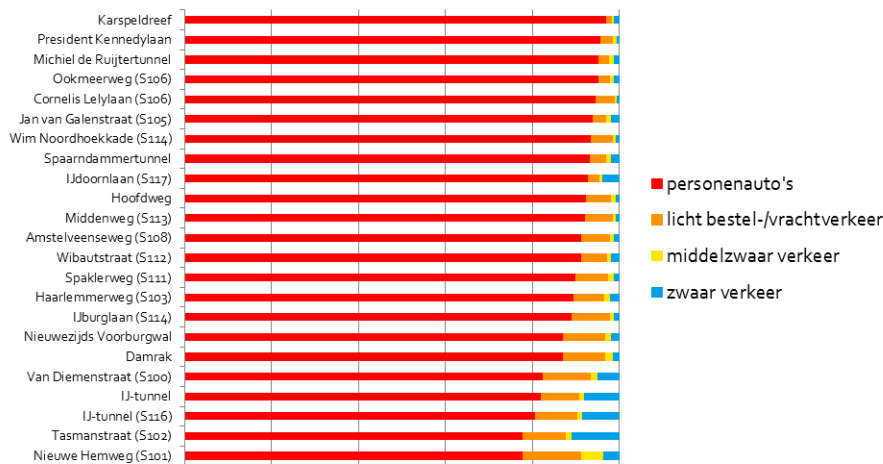
Daarnaast is het mogelijk voor onder andere touringcars, taxi's en goederenvervoer te bepalen welke Amsterdamse wegen zij voornamelijk gebruiken (zie Figuur 3.5). De plaatjes met gemiddelde intensiteiten tijdens de avondspits geven aan dat taxi's met name enkele hoofdroutes gebruiken en dat bestelverkeer ook echt gebruik maken van de haarvaten van het netwerk. De intensiteiten van touringcars liggen beduidend lager (wisten we al uit figuur 3.4), maar zij maken met name gebruik van de Stadhouderskade en Valkenburgerstraat/IJtunnel.



Figuur 3.5: Gemiddelde intensiteiten over netwerk Amsterdam voor taxi, touringcar en bestelwagens (avondspits, november 2016)

3.4 Lusdata

Naast de kentekenonderzoeken met camera's haalt Amsterdam informatie uit verkeerstellussen die in de wegen liggen. Groot voordeel van deze data is de actualiteit en de mate van detail, voor een groot aantal hoofdwegen in Amsterdam is informatie beschikbaar. Nadeel is het beperkte detail voor het type verkeer, er is alleen onderscheid mogelijk naar personenauto's en licht of zwaar verkeer. Figuur 3.6 geeft inzichten die Amsterdam kan halen uit tellussen. Ook hier gaat het om aandelen en blijkt bijvoorbeeld dat het zware verkeer voornamelijk via de IJtunnel (S116) rijdt en de S102 gebruikt.



Figuur 3.6: Verdeling hoeveel verkeer naar weg (april 2018)

4. Lacunes en toekomstige bronnen

4.1 Lacunes

De inzichten uit hoofdstuk 2 en 3 geven aan dat Amsterdam veel informatie heeft over intensiteiten van het commerciële wegverkeer door combinatie van informatie uit enkele generieke bronnen met data die resulteert van locatie specifieke onderzoeken. Zo weten we ongeveer wat waar rijdt. Toch blijft de wens om meer actuele en gedetailleerde inzichten te verkrijgen. Zeker ook als we naar oplossingen willen van specifieke knelpunten dat gericht beleid vereist zijn nog steeds aanvullende onderzoeken nodig om betere data te verkrijgen. Denk bijvoorbeeld aan efficiënter gebruik van laad- en losmogelijkheden op daarvoor ingerichte locaties en de congestie die daar optreedt (wat mogelijk resulteert in extra kilometers). Amsterdam weet nog weinig over reistijdverliezen naar locatie en tijdstip in het netwerk. Ook voor het touringcarbeleid zou het bijvoorbeeld goed zijn om te weten hoeveel buitenlandse touringcars gebruik maken van het netwerk, en dan specifiek op tijdstippen en dagen van de week dat er mogelijk beperkingen zijn in capaciteit van wegen en parkeerplaatsen.

Na gesprekken met experts (wetenschap en beleidscollega's) is tevens gebleken dat Amsterdam nog weinig weet over bezetting van bijvoorbeeld taxi's (hoeveel taxi's rijden er leeg rond?) en touringcars, en welke goederen er vervoerd worden. Het gewicht van voertuigen is bijvoorbeeld een belangrijk beleidspunt nu de kwaliteit van de kades onder druk staat mede door gebruik van zware voertuigen. Als alternatief voor vervoer over de weg is het water van Amsterdam mogelijk interessant. Gebleken is dat Amsterdam nog

maar zeer weinig weet van goederenvervoer over water, zeker als het gaat om het gebruik van de grachten. Maar ook over het IJ is het inzicht beperkt.

Voor een grote organisatie als Amsterdam is er veel behoefte aan een centraal punt waar de laatste stand van zaken wordt bijgehouden als het gaat om beschikbare kennis en data. Er is gebleken dat er veel kennis in huis beschikbaar is, maar dat veel op verschillende plekken aanwezig is en niet altijd even makkelijk vindbaar is. Een centraal punt dat kennis bijhoudt en gericht versterkt richting de toekomst (aanvulling en verrijking in de toekomst, zie 4.2 hieronder) ligt voor de hand.

4.2 Toekomstig onderzoek

Amsterdam werkt samen met verschillende partijen om haar inzichten te verbeteren en te verrijken. Dit is gericht op bestaande lacunes en beleidsbehoefte. Daarbij houden we nieuwe (data-)mogelijkheden in de gaten en participeren we in nieuwe onderzoekstrajecten samen met kennisinstellingen en private partijen. Mogelijkheden van nieuwe data verkennen we met partijen als TomTom en Google, maar kan ook gericht zijn op meer informatie te halen uit bestaande infrastructuur zoals de taxistandplaatsen. Tevens worden nieuwe camera's geplaatst (ANPR systeem) waarbij verkend wordt of er meer data uit de informatie gehaald kan worden door koppelingen te leggen met ontheffingen en zodoende informatie over uitstoot (luchtkwaliteit) te verkrijgen. Een voorbeeld van onderzoek dat Amsterdam voortzet en uitbreid zijn structurele tellingen van diverse voertuigen op meer dan 100 locaties in de stad. In het voor- en het najaar van 2018, 2020, en 2022 zal op stadsbrede schaal data verzameld worden voor het al het verkeer, inclusief touringcar bussen (en apart hop on/hop off), taxiverkeer (blauw kenteken), goederenvervoer (bestelwagens, 2-assen en 3-assen).

Voor het commerciële vervoer blijft het gewenst om samen te werken met de vervoerders. Uiteindelijk hebben zij de meest actuele informatie als het gaat om wat waar wanneer rijdt. Echter, dit is veelal (concurrentie-)gevoelig waardoor delen geen optie is. De pilot met TCA data in 2015 heeft wel aangetoond dat de informatie waardevol is.

5. Conclusies en hoe verder

Amsterdam onderzoekt de mobiliteit van de stad en verzamelt veel data over verkeersintensiteiten vanuit verschillende bronnen en onderzoeken. Dit levert een goed beeld op van bijvoorbeeld de modal split in de stad en gebruik van het hoofdwegennetwerk gedurende een gemiddelde week. Maar wat weten we nu eigenlijk van specifieke categorieën die prominent aanwezig zijn in de drukke binnenstad?

Amsterdam is voor het commerciële vervoer (taxivervoer, touringcar en logistiek) in de stad op zoek gegaan naar beschikbare studies en data om intensiteiten te bepalen. Deze segmenten maken relatief veel ritjes in het centrum, en zorgen daarom regelmatig op specifieke locaties en tijdstippen voor knelpunten en overlast. Uit onze verkenning blijkt dat er weinig actuele data beschikbaar is voor de gehele stad. Waardevolle informatie is beschikbaar vanuit bestaande (camera-)onderzoeken waarmee een goed beeld verkregen kan worden van aandelen taxi, touringcar, vrachtwagens en bestelwagens in de tijd en op het beschikbare hoofdwegennetwerk. Meer gedetailleerd is informatie beschikbaar

vanuit locatie-onderzoeken in bijvoorbeeld de Pijp (voor logistiek) of het Leidseplein (taxi).

Echter, er zijn ook lacunes. Er is nog maar weinig bekend over bijvoorbeeld buitenlandse touringcars, terwijl deze toch een aanzienlijk aandeel vormen in het totaal aantal touringcars. Over bezettingsgraden en beladingsgraden is weinig bekend, en welke stromen er over het water gaan is ook onduidelijk. Ook actualiteit is een issue. Eigenlijk zouden we op basis van real-time informatie knelpunten voor doorstroming in kaart willen brengen zodat beleid daarop kan inspelen. De wens is er om aanvullende data te verzamelen en te verkrijgen (bijvoorbeeld van vervoerders zelf) zodat een beter beeld verkregen kan worden wat nu precies waar rijdt.

Onze verkenning heeft ook geleerd dat er data wordt verzameld op verschillende plekken in de organisatie. Kennis is verspreid en niet altijd vindbaar. Voor een grote organisatie als Amsterdam is er veel behoefte aan een centraal punt waar de laatste stand van zaken wordt bijgehouden als het gaat om beschikbare kennis en data. Een centraal punt dat makkelijk vindbaar is en aangeeft waar aanvulling wenselijk is.

Referenties

Gemeente Amsterdam, 2018, *Zes autoluwe wijken in een bereikbare stad*, uitkomsten kentekenonderzoek S100 en omgeving, Amsterdam.

Haskoning DHV, 2018, *Op weg naar een agenda logistiek in de MRA*, Amersfoort.

HvA (Hogeschool van Amsterdam), EVO, LeanCargo Consultancy en gemeente Amsterdam (in opdracht van Connekt/Topsector Logistiek), 2016, *Stadslogistiek in Beeld*, Amsterdam.

Movares, 2016, *Marktscan Touringcars Amsterdam*, Utrecht.

OIS (Onderzoek, Informatie en Statistiek), 2017, *Tellingen Leidseplein*, tellingen van het autoverkeer op het Leidse-eiland, Amsterdam.

Teekamp, R., 2016, *Verkenning verkeersdata goederenvervoer*, gemeente Amsterdam, Amsterdam.