Gemeente Amsterdam

Advies

Zaaknummer: JB.21.009195.001 t/m JB.21.009195.012
Advies naar aanleiding van de bezwaarschriften ingediend door [redacted] tegen het besluit SW21-02809 dd. 21 april 2021.
Het bestreden besluit heeft betrekking op de verkeerscirculatie Amsterdam centrum, verkeersbesluit Amstel westzijde tussen Achtergracht en Sarphatistraat. Dit besluit is op 22 april 2021 gepubliceerd in de Staatscourant (Staatscourant 2021,20984).

Aan het college van burgemeester en wethouders

1. Advies
Wij, de bezwaarschriftencommissie, adviseren u om:

1. de bezwaarschriften [redacted] ontvankelijk te verklaren.;
   het bezwaar van [redacted] en [redacted] niet ontvankelijk te verklaren wegens gebrek aan belang.
2. De bezwaren ongegrond te verklaren
3. Het verkeersbesluit formeel aan te passen conform de toezegging van de gemeente tijdens de hoorzitting.
4. Het bestreden besluit van 21 april 2021.in stand te laten voor zover het de gehandhaafde punten 1 en 2 van het verkeersbesluit betreft.

2. Aanleiding
Op 21 april 2021 hebt u via het verkeersbesluit op 8 punten besloten.

1. Door het plaatsen van verkeersborden conform model **C2** in combinatie met bord **C3** van Bijlage I van het RVV 1990, in te stellen een eenrichtingsweg voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee: de Amstel, westzijde, waarbij het verboden is in te rijden van de zijde van de Sarphatistraat naar de Maarten Jansz Kosterstraat, uitgezonderd fietsers;
2. Door het plaatsen van verkeersborden conform model **C3** in combinatie met bord **C2** van Bijlage I van het RVV 1990, aan te wijzen als éénrichtingsweg, voor voertuigen, ruiters en

geleiders van rij- of trekdieren of vee: de Amstel, westzijde, tussen de Maarten Jansz. Kosterstraat en de Sarphatistraat in de richting van de Sarphatistraat, uitgezonderd fietsers.
3. Het instellen van een eenrichtingsweg voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee van het Frederiksplein tussen de Utrechtsestraat en de Achtergracht in de richting van de Amstel door middel van plaatsing van verkeersborden model **C3** in combinatie met bord **C2** van Bijlage 1 van het RVV 1990, fietsers uitgezonderd;
4. Het instellen van een eenrichtingsweg voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee op de Achtergracht oneven zijde door plaatsing van bord model **C2** in combinatie met bord **C3** van Bijlage 1 van het RVV 1990, in de richting van de Amstel, fietsers uitgezonderd
5. Het instellen van een eenrichtingsweg voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee op de Achtergracht even zijde door middel van plaatsing van bord model **C2** in combinatie met bord **C3** van Bijlage 1 van het RVV 1990, in de richting van de Maarten Jansz. Kosterstraat, fietsers uitgezonderd;
6. Het instellen van een eenrichtingsweg in de Maarten Jansz. Kosterstraat voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee door plaatsing van bord model **C2** in combinatie met bord **C3** van Bijlage 1 van het RVV 1990, in de richting van de Achtergracht naar de Amstel westzijde, uitgezonderd fietsers.
7. Het instellen van een verplichte rijrichting bij het Frederiksplein door middel van het plaatsen van de borden model **D4** van Bijlage 1 van het RVV 1990 in de richting van de Achtergracht met onderbord fietsers uitgezonderd;
8. Het instellen van een fietspad door middel van het plaatsen van borden model **G11** van Bijlage 1 van het RVV 1990 met het onderbord OB505 (twee richtingen) aan het Frederiksplein hoek van de Achtergracht en op de hoek van de Achtergracht met de Maarten Jansz. Kosterstraat in de richting van het Frederiksplein.

Tijdens de hoorzitting in het kader van de bezwaren heeft de gemeente de punten 3 t/m 8 van het verkeersbesluit ingetrokken. Met deze intrekking van genoemde onderdelen van het besluit zijn de bezwaren gericht tegen het nieuwe besluit dat bestaat uit de punten 1 en 2 van het verkeersbesluit.
Voor zover de bezwaren zich richten tegen de punten 3 t/m 8 van het verkeersbesluit zullen wij dit inhoudelijk niet behandelen.

3. Ontvankelijkheid

De bezwaarcommissie heeft van alle ingediende bezwaren gecontroleerd of en in hoeverre bezwaarden ontvankelijk zijn in hun bezwaar.
Alle bezwaren zijn binnen de bezwaartermijn binnen gekomen.

Ten aanzien van het bezwaarschrift van [redacted] hebben wij geconstateerd dat [redacted] woonachtig is aan de Prinsengracht. [redacted] bezwaren betreffen zaken die weliswaar betrekking hebben op het bestreden verkeersbesluit maar waar [redacted] als bewoner van de Prinsengracht onvoldoende belang bij heeft omdat het te ver van [redacted] woning af is.

Ten aanzien van het bezwaar van [redacted] hebben wij geconstateerd dat [redacted] woonachtig is aan de Prinsengracht. In haar gronden van bezwaar voert [redacted] aan dat de route om vanaf [redacted] woning de stad uit te rijden door het verkeersbesluit is verlengd. Wij hebben deze stelling opgenomen met de verkeersdeskundigen nadat wij op basis van zowel het besluit als de bezwaren

de stelling hebben onderzocht. Wij hebben echter niet kunnen constateren dat het bestreden verkeersbesluit voor bewoners van de Prinsengracht daadwerkelijk grote consequenties heeft. De route die bezwaarde moet gaan rijden om met de auto de stad in- en/of uit te gaan zal weliswaar wijzigen maar dat belang is onvoldoende speciaal nu het zich niet onderscheidt van grote aantallen andere automobilisten. Bezwaarde kan daarom niet beschouwd worden als een persoon met een rechtstreeks betrokken belang. De door bezwaarde genoemde openstelling van de Blauwbrug is geen onderdeel van het bestreden verkeersbesluit en is dus geen onderdeel van de afweging van de bezwaarschriftencommissie geweest.

De bezwaren van [redacted] voldoen deze aan de criteria en zijn ontvankelijk.

Ten aanzien van het bezwaar van [redacted] hebben wij geconstateerd dat [redacted] namens een aantal buurtbewoners spreekt waarvan [redacted] wel een machtiging heeft ontvangen. [redacted] bezwaar wordt daarom aangemerkt als bezwaar van [redacted] en van de medeondertekenaars van het bezwaar.

Ten aanzien van het bezwaar van [redacted] stellen wij vast dat bezwaarde zelf ontvankelijk is in [redacted] bezwaar. De mensen namens wie bezwaarde ook stelt te spreken hebben bezwaarde niet gemachtigd en worden formeel niet als bezwaarden aangemerkt.

4. Bezwaren

Bezwaarden voeren kort samengevat het volgende aan:

- Ten aanzien van de Amstel:
  Beter de maximumsnelheid verlagen naar 30 km per uur.

- Er is helemaal geen gevaarlijke situatie bij de kruising Sarphatistraat/Amstel westzijde.
  Op grond van de rapporten die zijn nagezonden blijkt voornamelijk dat fietsers een gevaar opleveren maar niet de auto's.

- Ten aanzien van de Achtergracht:
  De Achtergracht zal met dit voorstel veranderen in een drukke doorgangsroute.
  De omkering van de richting op de Achtergracht is onlogisch en gevaarlijk; mensen verwachten het niet.
  Door het ontbreken van bochten in de nieuwe situatie wordt de route Utrechtsestraat naar Amstel via de Achtergracht een racebaan; vanaf het stoplicht bij het Frederiksplein tot de Amstel wordt de route één rechte lijn via de Achtergracht.

- Ten aanzien van de Kosterstraat: Door het omkeren van de rijrichting zullen veel auto's uit de parkeergarage in de ochtendspits langs de school rijden, gelijk met het ingaan van de school en dat zal tot gevaarlijke situaties leiden.

- Omwonenden hebben sterk het gevoel in de besluitvorming niet geïnformeerd te worden waarbij de wensen van de omwonenden stelselmatig worden genegeerd ten gunste van de ASVO.

5. Horen bezwaarden

Op 10 juni 2021 heeft een digitale hoorzitting plaatsgevonden met een groot aantal van de bezwaarden en vertegenwoordigers van de gemeente Amsterdam.
De gemeente, bij monde van [redacted] verklaarde dat hij samen met de verkeersontwerpers de situatie ter plaatse had bestudeerd en tot de conclusie is gekomen dat de onderdelen 3 t/m 8 van het verkeersbesluit los gezien kunnen worden van de onderdelen 1 en 2.

Omdat [redacted] constateert dat er erg veel verzet is van de buurtbewoners tegen het omkeren van de rijrichting zal het verkeersbesluit op de punten 3 t/m 8 worden ingetrokken.
[redacted] benadrukt dat er op een later tijdstip wel over de andere punten zal worden besloten. [redacted] verwacht dat dit samen met de nieuwe inrichting van het Frederik Hendrikplein zal worden besproken. Dan zal er naar verwachting op de plaats van de Nederlandsche Bank een park komen waardoor een nieuwe inrichting van het Frederik Hendrikplein zal worden gerealiseerd.

[redacted] stelt dat het hele verkeersbesluit dient te worden ingetrokken nu de omkering van de rijrichting uit het besluit is gehaald; de gemeente heeft in het verleden gesteld dat de punten 1 en 2 van het verkeersbesluit niet voldragen waren omdat dit aangevuld diende te worden met een omkering van de rijrichting.

De gemeente stelt dat er onderzoek is gedaan en dat met de rapportages uit dat onderzoek de noodzaak voor de onderdelen 1 en 2 is vastgesteld. De gemeente is van mening dat er een knip gemaakt kan worden in het besluit en dat de punten 3 t/m 8 geen invloed hebben op de punten 1 en 2 van het besluit.

Bezwaarden zijn blij met de (voorlopige) intrekking van de punten 3 t/m 8 maar houden hun twijfels over de punten 1 en 2.
Er zijn vragen over de onderzoeksrapportage waarbij getwijfeld wordt aan bepaalde gegevens en er is veel wantrouwen jegens de gemeente over de wijze waarop de besluitvorming plaatsvindt; er zijn in het verleden toezeggingen gedaan ten aanzien van de rijrichting aan de Achtergracht en de inrichting rondom de ASVO (lagere school op de splitsing van de Achtergracht).

6. Wet- en regelgeving

De toepasselijke wet- en regelgeving staat in de bijlage bij dit advies

7. Overwegingen

Wij beoordelen of het bestreden besluit terecht is genomen.
De punten 3 t/m 8 van het verkeersbesluit zijn ingetrokken door de gemeente. Hiermee richten de bezwaren zich tegen het nieuwe besluit van de gemeente te weten de punten 1 en 2 van het verkeersbesluit.

Ten aanzien van de noodzakelijkheid van de maatregelen overweegt de commissie het volgende.

Naar vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (bijvoorbeeld: ECLI:NL: RVS:2012:BY5894 r.o. 7.1) is dat aan het bestuursorgaan bij de uitleg van de belangen van artikel 2 WVW beoordelingsruimte toekomt.
Daarbij hoeft het bestuursorgaan niet de absolute noodzaak van een verkeersbesluit aan te tonen. Voldoende is dat dat met het verkeersbesluit de eraan ten grondslag gelegde belangen uit de WVW worden gediend en dat inzichtelijk is gemaakt op welke wijzen deze belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

De commissie stelt vast dat de punten 1 en 2 van het verkeersbesluit vooral zijn gericht op het autoverkeer dat niet behoort tot bestemmingsverkeer. De gemeente wenst doorgaand autoverkeer van de Amstel en uit de zijstraten te weren.
De gemeente heeft geconstateerd dat auto's de route via de Amstel gebruiken om verkeerslichten te ontlopen.

De commissie constateert dat door de realisatie van de punten 1 en 2 van het verkeersbesluit de verkeersbewegingen door bestemmingsverkeer, aan de Achtergracht zal toenemen;
Wie uit de wijk naar de Wibautstraat wil rijden kan nu via de Amstel linksaf de Hogesluisbrug over naar het Weesperplein. Dat verkeer zal in de toekomst via de Achtergracht en het Frederik Hendrikplein rijden.
Wie in de wijk wil komen zal via de Stadhouderskade, Westeinde, Utrechtsestraat en o.a. de Achtergracht naar de Amstel rijden.
Daar staat tegenover dat sluipverkeer dat nu via de Achtergracht rijdt om het verkeerslicht aan het Frederik Hendrikplein te ontlopen er niet meer zal zijn.

De commissie overweegt dat ten aanzien van de punten 1 en 2 van het bestreden besluit wordt aangegeven dat de situatie rond de kruising Sarphatistraat/Amstel westzijde gevaarlijk is door het afslaande verkeer. Deze stelling is onderbouwd door middel van een onderzoeksrapport (Rapportage Stomen en conflicten Sarphatistraat-Amstel, 2019). Uit dit onderzoeksrapport blijkt dat er door de diverse verkeersbewegingen regelmatig hinder en/of gevaar ontstaat op de kruising van de Sarphatistraat met de Amstel door afslaand verkeer uit beide richtingen. Dit betreft auto's die vanaf het Frederiksplein in de richting van de Hoge Sluisbrug rijden en linksaf de Amstel op willen.
Het betreft ook de taxi's die via de trambaan over de brug Hoge Sluis rijden en rechtsaf de Amstel oprijden richting Rembrandtplein.

Bezwaarden voeren aan dat het onnodig is om de route via de Amstel af te sluiten omdat er geen sprake is van een gevaarlijke situatie en dat – indien er wel sprake is van een gevaarlijke situatie – deze wordt veroorzaakt door fietsers en niet door automobilisten.
De commissie stelt dat op basis van de onderzoeksrapporten kan worden vastgesteld dat de huidige situatie regelmatig leidt tot hinderlijke en gevaarlijke situaties en dat de voorgestelde wijzigingen zullen leiden tot meer veiligheid.
De stelling dat fietsers het gevaar veroorzaken kan de commissie niet volgen. Uit het onderzoek blijkt dat er een veelvoud aan fietsers via de Sarphatistraat rijdt en bij de kruising met de Amstel regelmatig wordt geconfronteerd met auto's die willen afslaan/keren of de Sarphatistraat op willen rijden. Omdat fietsers zwakkere verkeersdeelnemers zijn zullen zij zich richten op de

bewegingen van de auto – die immers het meeste gevaar kan opleveren. Mede daardoor ontstaan er valpartijen en botsingen tussen fietsers onderling. Het is een taak van de overheid om onveilige verkeerssituaties naar vermogen veiliger te maken. Daarnaast is het beleid van de gemeente Amsterdam erop gericht om autoverkeer binnen de ring van Amsterdam zoveel mogelijk te beperken. Daartoe wordt onder andere het fietsverkeer in de stad gestimuleerd.

Na intrekking van de punten 3 t/m 8 stelde bezwaarden dat het hele verkeersbesluit moet worden ingetrokken omdat de gemeente zelf het verband tussen alle onderdelen van het verkeersbesluit heeft genoemd. De gemeente heeft in het verleden gesteld dat het plan nog niet voldragen was omdat nog moest worden gekeken naar een eventuele aanpassing van de verkeerssituatie aan de Achtergracht en de J.M. Kosterstraat. Bezwaarden stellen dat daarom het besluit van de gemeente tot "de knip" onbegrijpelijk is.
De commissie ziet geen enkele aanwijzing dat de punten 1 en 2 verband houden met de overige punten van het verkeersbesluit. De commissie heeft begrepen dat met het niet voldragen zijn van het besluit werd gerefereerd aan nader onderzoek. Dat onderzoek heeft plaatsgevonden en ook uit deze onderzoeken blijkt niet dat er een verband is gelegd tussen de punten 1 en 2 van het verkeersbesluit en de overige punten. Noch bezwaarden noch de gemeente hebben kunnen duiden in welk opzicht de omkering van de rijrichting te maken had met de afsluiting bij de Amstel.
De gemeente heeft duidelijk aangegeven dat met de omkering van de rijrichting zou worden bereikt dat de doorgang bij de ASVO kon worden afgesloten waardoor de stoep daar breder zou worden en er geen auto's meer voor de school langs konden rijden (daar zou ook een paal komen te staan). Deze onderbouwing houdt geen verband met de aanpassingen op de kruising Amstel/Sarphatistraat.

Door het bestreden besluit wordt de route van het bestemmingsverkeer in de wijk veranderd.
Ten aanzien van het bestemmingsverkeer heeft de commissie geconstateerd dat naast de bewoners ook werknemers van Mc Kinsey aan de M.J. Kosterstraat naar de parkeergarage komen (capaciteit ongeveer 30 auto's) behoort. Daarnaast zijn er ouders die hun kinderen met de auto naar de basisschool aan het Frederik Hendrikplein brengen.
Ten aanzien van de school merken diverse bezwaarden op dat er aan de Frederikspleinzijde van de school ook parkeermogelijkheden zijn en dat het de voorkeur verdient dat ouders die met de auto hun kind naar school brengen daar hun kind afzetten. Het is de commissie niet duidelijk hoeveel extra auto's er aan de Achtergracht rijden door ouders van de ASVO noch is het duidelijk waarom ouders hun kinderen afzetten aan de Achtergracht in plaats van aan de andere kant waar veel minder risico voor de andere kinderen is en het verkeer aan de Achtergracht wordt beperkt.

Ten aanzien van het bezwaar dat de wensen van de omwonenden worden genegeerd en dat alleen rekening gehouden wordt met de school overweegt de commissie als volgt.
Deze klacht ziet op de punten 3 t/m 8 en niet op de punten 1 en 2. Wel heeft de gemeente tijdens de hoorzitting nadrukkelijk aangegeven dat zij opnieuw zullen bekijken of de omkering van de rijrichting toch een optie zou moeten zijn en dat zij daarvoor in overleg zullen treden met de ASVO.

De commissie gaat ervan uit dat dit overleg samenvalt met overleg met de buurt zodat de belangen van school en omwonenden zodanig kunnen worden gewogen en besproken het vertrouwen van de omwonenden jegens de gemeente hersteld wordt.

Conclusie
Samengevat vinden wij dat formeel een nieuw verkeersbesluit dient te worden genomen waarbij de punten 3 t/m 8 vervallen. het bestreden besluit voor zover het de gehandhaafde punten 1 en 2 betreft, in stand kan blijven.

Amsterdam, 18 juni 2021
Namens de bezwaarschriftencommissie,

[redacted]

[redacted] secretaris.

<u>Juridisch kader</u>

- Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;
- de bepalingen van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994),
- het besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)
- De Algemene wet bestuursrecht (Awb)