Gemeente Amsterdam
Ter attentie van Juridisch Bureau
Postbus 483
1000 AL Amsterdam

Bezwaarschrift tegen verkeersbesluit "Amsterdam centrum, verkeersbesluit Amstel westzijde tussen Achtergracht en Sarphatistraat, verkeerscirculatie" SW21-02809 d.d. 22 april 2021[1].

Uw kenmerk SW21-02809

Amsterdam, 1 juni 2021

Geachte heer, mevrouw,

Hiermee maak ik bezwaar tegen bovengenoemd besluit. Tevens doe ik een beroep op WOB en verzoek ik afschriften van relevante stukken, zoals hieronder aangegeven.

Het bestreden besluit is gebaseerd op een aantal overwegingen. Deze overwegingen gaan kennelijk terug tot een eerder besluit uit 2016 om verkeer om de Munt en directe omgeving te leiden. Van deze eerdere omleiding wordt thans gesteld dat hiervan een bijeffect is dat er "meer sluipverkeer en taxi's van de Sarphatistraat-Zuid gebruik maken" en dat dit bijeffect ongewenst is. Van de daarop genoemde verkeerscirculatiemaatregelen wordt gesteld dat hiermee "dit ongewenste sluipverkeer voorkomen kan worden"[2].

Van Dale definieert sluipverkeer als:

> *verkeer dat een sluipweg(1) kiest*.

Een *sluipweg(1)* is volgens Van Dale een:

> *heimelijke weg; (secundaire of minder drukke) weg die, in strijd met de voorschriften, door snel of zwaar verkeer wordt gebruikt om de drukte van de hoofdweg te mijden*.

De in het besluit genoemde overwegingen zijn direct al zeer moeilijk te volgen, en lijken niet juist. Een belangrijk gegeven is dat verkeer dat de Amstel westzijde kiest vanaf de Sarphatistraat uiteindelijk nergens heen kan, behalve naar bestemmingen in het stadsdeel centrum (grofweg postcodegebied 1017) zelf. Dit omdat de Amstel al geruime tijd afgesloten is voor doorgaand autoverkeer, ongeveer ter hoogte van de Blauwbrug. Het verkeer dat de Amstel westzijde oprijdt betreft dus per definitie bestemmingsverkeer, en geen sluipverkeer.

Daarnaast heeft het onderhavige besluit betrekking op de Amstel westzijde tussen Achtergracht en Sarphatistraat. Niet direct kan worden ingezien hoe beperkende maatregelen aan een *zijstraat* van de Sarphatistraat (de Amstel) van invloed kunnen zijn op het sluipverkeer op de Sarphatistraat zelf (zo daar al sprake van zou zijn).

In de overwegingen betreffende de OV-Fietscorridor wordt gesteld dat "zo min mogelijk kruisend verkeer wenselijk is" en dat uit onderzoek zou zijn gebleken dat "op de kruisingen Sarphatistraat / Amstel het links afslaande autoverkeer de tram hindert omdat deze vaak op de trambaan stil blijven staan om te wachten op het vele tegemoetkomend (fiets)verkeer en er conflicten tussen de verschillende vervoersmodaliteiten ontstaan". Deze bewering strookt niet met de feiten, althans niet met mijn waarneming. Ik rij gedurende meer dan vijftien jaar regelmatig, soms dagelijks, linksaf bij de kruising Sarphatistraat/Amstel westzijde. Zeer zelden heb ik meegemaakt dat een auto de tram hinderede omdat deze auto moest wachten op het vele tegemoetkomend (fiets)verkeer.

---

[1] Staatscourant nr. 20984

[2] Kennelijk geldt dit niet voor het taxiverkeer, wat vreemd is

Autoverkeer dat linksaf de Amstel westzijde wil oprijden, wacht in de regel op de eigen rijbaan aan de rechterzijde van de weg, totdat de weg vrij is, in het bijzonder van tegemoetkomende trams en fietsers. Achteropkomend verkeer wacht dan. Van conflicten is zelden sprake, zeker niet vaker dan bij andere vergelijkbare verkeersituaties.

Mij is verder gebleken dat de trams, komende over de Hogesluisbrug vanuit oostelijke richting zeer langzaam rijden. Dat de trams niet door kunnen rijden heeft dus kennelijk (vooral) te maken met de verplichte lage snelheid die de conducteurs op deze monumentale brug dienen aan te houden.

De overweging dat het onderhavige besluit genomen moet worden in samenhang met het verkeersbesluit Amstel oostzijde is ook niet goed te begrijpen, omdat geheel niet onderbouwd hoe deze samenhang eruit ziet.

Vervolgens wordt gesteld dat om het onderhavige besluit te kunnen realiseren “op de aansluitende weggedeelten van de Amstel de verkeerscirculatie dient te worden aangepast waaronder het omdraaien van de rijrichting op de Achtergracht en de Maarten Jansz. Kosterstraat en de plaatsing van een vaste paal in de rijbaan ter hoogte van de school aan de noordzijde en net ten westen van de Maarten Jansz. Kosterstraat”.

De maatregelen van het omdraaien van de rijrichtingen van de Achtergracht en de Maarten Jansz. Kosterstraat zijn ondoordacht. Het is duidelijk dat deze maatregelen niet, althans niet direct, het doel van het tegengaan van sluipverkeer dienen. Het is goed om te memoreren dat tijdens een voorlichtingsavond voor het plan Amstel oostzijde (waar de plannen voor het onderhavige besluit betreffende de westzijde tot verbazing van menig buurbewoner ook deel van uit bleken te maken) er door een aantal buurtbewoners, in ieder geval door mijzelf, gewezen is op de te verwachten toename van het verkeer bij de ASVO-school, indien inrijden aan de Amstelzijde westzijde vanaf de Sarphatistraat klakkeloos zou worden verboden. Het was duidelijk dat degenen die verantwoordelijk zijn voor de plannen en uiteindelijk het onderhavige besluit, dit gegeven over het hoofd hadden gezien.

Vermoedelijk daarom is het besluit om inrijden aan de Amstelzijde westzijde vanaf de Sarphatistraat te verbieden daarom destijds herroepen[3], waarbij gesteld werd dat dit oorspronkelijke besluit “nog niet voldoende voldragen” was.

Uit deze gang van zaken volgt dat bij het onderhavige besluit kennelijk is aangenomen dat door het omdraaien van de rijrichtingen op de Achtergracht en de Maarten Jansz. Kosterstraat het oorspronkelijke plan wel voldragen is geworden.

Echter, door het omdraaien van de rijrichtingen op genoemde wegen ontstaat er een geheel nieuwe situatie, met nieuwe problematiek, en in ieder geval voor de bewoners en gebruikers van genoemde straten op zijn best onvoorspelbare, maar naar alle waarschijnlijk nadelige gevolgen. Zo is te verwachten dat er onveilige situaties zullen ontstaan op de Achtergracht, omdat het autoverkeer op een “onnatuurlijke” wijze langs het water wordt geleid (normaal rijdt verkeer aan de rechterzijde van het water, dit zou nu worden omgedraaid).

Bestemmingsverkeer voor de Maarten Jansz. Kosterstraat moet volgens het besluit een onredelijk lange omweg nemen, met alle nadelige gevolgen van gevaar en uitstoot van dien. Van belang is dat de aanwezigheid van de ASVO-school en het kinderdagverblijf op de hoek Maarten Jansz. Kosterstraat/Achtergracht maken dat er relatief veel verkeer is, te voet, per fiets en per auto. Er lopen relatief veel kinderen door deze straten, soms ook zonder ouders. Om al deze redenen is het in de hand werken van onnodige verkeersbewegingen in deze buurt geen goed idee, en mogelijk zelfs onverantwoord.

---

[3] Zie: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-21695.html

Desgewenst kan nader worden onderbouwd waarom er op deze wijze onveilige situaties zullen ontstaan. In ieder geval is evident dat het omkeren van de rijrichtingen op geen enkele wijze bijdraagt aan het verwezenlijken van minder sluipverkeer en een OV-fietscorridor.

Dat de verkeerscommissie positief op het plan heeft geadviseerd is daarom niet te begrijpen. Ik ben overigens getuige geweest van een korte wandeling van twee politieagenten vergezeld van ik naar ik aanneem drie gemeenteambtenaren eerder dit voorjaar. Zij liepen op een rustig moment van de dag vanaf de achterzijde van de ASVO-school door de Maarten Jansz. Kosterstraat naar de Amstel. Mijn indruk was dat deze korte wandeling het enige onderzoek ter plaatse was dat naar de verkeersveiligheid gedaan is.

De uitgangspunten en aannames uit het concept besluit van 11 maart 2021 (uw referentie V&OR/UIT/2021003118) hebben kennelijk ook als onderbouwing te gelden voor het onderhavige besluit. Deze uitgangspunten zijn op een aantal punten evenmin juist, dan wel niet te begrijpen of onvoldoende onderbouwd.

In de brief worden de reacties van de bewoners op de voorlichtingsavond uit 2019 samengevat in de volgende twee punten:

1. *Twijfel over de noodzaak om afslaand verkeer van de Sarphatistraat naar de Amstel te beperken, omdat dit in de huidige situatie niet tot gevaarlijke situaties leidt.*
2. *Zorgen over de capaciteit van de kruispunten Frederiksplein en Westeinde-Stadhouderskade: kunnen de kruisingen het extra verkeer, die in de nieuwe situatie niet meer over het Oosteinde kunnen, wel aan?*

Vervolgens wordt eerst verwezen naar een theoretische onderbouwing door het Verkeersmodel Amsterdam en de verkeerskundigen, maar deze onderbouwing lijkt niet meer te kunnen worden gebruikt nu de plannen inmiddels fors gewijzigd zijn (met name door de rigoureuze omdraaiing van de rijrichtingen op de Achtergracht en de Maarten Jansz. Kosterstraat).

Vervolgens wordt verwezen naar metingen uit de praktijk.

Los daarvan kan het tweede punt niet goed worden begrepen. Er wordt gesproken van verkeer dat in de nieuwe situatie niet meer over het Oosteinde zou kunnen, maar in de plattegrond staat toch duidelijk dat de verkeerssituatie op het Oosteinde ongewijzigd is. De verkeerstelling op het Oosteinde heeft daarmee geen duidelijk doel gehad.

Er wordt verder verwezen naar conflictonderzoek, waarbij het aantal conflicten tussen alle soorten verkeer is gemeten. Daarbij wordt verwezen naar “illegale keeracties van autoverkeer” op het kruispunt Sarphatistraat/Amstel westzijde. Deze voorstelling van zaken is niet juist. Het is niet illegaal om op deze kruising te keren. Er is geen verbodsbord met die betekenis te bekennen op dit gedeelte van de Sarphatistraat. Sterker nog, op 15 april 2021 is onderstaande foto gemaakt, waarop het gele bord juist maant alle verkeer op dit punt (inclusief auto’s) om te keren.



Van “illegale” keeracties zal dus geen sprake zijn, en dit berust kennelijk op een vergissing. In het conceptbesluit wordt gesteld dat “de meeste conflicten” worden veroorzaakt door deze als illegaal bestempelde keeracties. Reeds daarom zijn de resultaten van dit onderzoek voor het onderhavige doel onbruikbaar. Verder is het genoemde getal van “25 conflicten in een half uur” “in de avondspits op donderdag” niet aannemelijk. Dit betekent bijna één auto per minuut. Zoveel afslaand verkeer is er niet eens, ook niet op donderdagavond. Dit getal lijkt daarmee (zwaar) overdreven, zelfs als iedere afslaande auto als conflictgeval zou worden geduid.

En passant wordt in het onderhavige besluit verkeer komend vanaf de Amstel westzijde ook nog gedwongen om uitsluitend de westelijke richting te kiezen op de Sarphatistraat. Het kiezen van de oostelijke richting is voor auto’s komend vanaf de Amstel westzijde verboden. Waarom dit nodig is wordt niet toegelicht. Het is onmogelijk in te zien hoe deze maatregel eraan bij zou dragen dat sluiperverkeer minder wordt. Wat wel duidelijk is, is dat dit zal leiden tot nog veel meer onnodige verkeersbewegingen, te meer daar het verkeer over de Sarphatistraat nog wel tweerichtingverkeer blijft. Een automobilist die vanaf de Amstel westzijde de Hogesluisbrug over wil, moet dus eerst rechts afslaan en dan maar zien waar hij uiteindelijk kan keren.

Omdat ik bewoner ben van de Maarten Jansz. Kosterstraat is het in mijn belang dat deze straat en de directe omgeving goed bereikbaar en veilig blijven. Onnodige verkeersbewegingen dienen voorkomen te worden, ook uit het oogpunt van milieu. Om deze redenen wordt verzocht het genoemde besluit te vernietigen en de situatie te laten zoals deze is, dat wil zeggen tweerichting verkeer op de Amstel westzijde en het behouden van de huidige rijrichtingen op de Achtergracht en de Maarten Jansz. Kosterstraat.

WOB-verzoeken

Ik verzoek om inzage in alle relevante stukken die ten grondslag liggen aan het onderhavige besluit, in het bijzonder:

- Het in het conceptbesluit genoemde Verkeersmodel Amsterdam en de theoretische onderbouwing ervan
- Uitgangspunten en resultaten conflictenonderzoek als genoemd in het conceptbesluit
- Details Verkeerstelling gedaan op het Oosteinde als genoemd in het conceptbesluit

Mocht u aanvullende informatie of onderbouwing wensen dan ben ik daar uiteraard toe bereid. Ik wens gehoord te worden.

Uw volgend bericht wordt met belangstelling tegemoet gezien.

Met vriendelijke groet,

