



Aan: De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum: 24 mei 2022
Portefeuille(s): Verkeer en Vervoer, Luchtkwaliteit en Water
Portefeuillehouder(s): Egbert J. De Vries
Behandeld door: V&OR, bestuurlijke.zaken.vor@amsterdam.nl
Onderwerp: Afdoening motie 005.22 van raadsleden Yilmaz (DENK) en Boomsma (CDA), motie 006.22 van raadslid Flentge (SP), motie 030.22 van de raadsleden Vroege (D66) en Mbarki (PvdA), motie 043.22 van het raadslid Mbarki (PvdA), en motie 044.22 van het raadslid Mbarki (PvdA)

Geachte leden van de gemeenteraad,

In de vergadering van de gemeenteraad van 26 januari 2022 heeft uw raad bij de behandeling van agendapunt 13 "instemmen met het voorkeursbesluit en uitvoeringsbudget voor het verkeersveilig maken van de Sloterweg-west" de onderstaande moties aangenomen. Per motie geef ik aan hoe het College uitvoering geeft aan die motie.

Motie 005.22 van de raadsleden Yilmaz (DENK) en Boomsma (CDA) inzake route van Alpen/Ookmeerweg richting S106 versneld te verbeteren.

Het College wordt verzocht om:

1. Andere verbeteringen aan de route Alpen/Ookmeerweg richting Lijnden (S106), zoals het verbreden van de weg en het opknappen van het kruispunt, versneld aangepakt dienen te worden.
2. Verbeteringen aan de route Plesmanlaan, Johan Huizingalaan, Henk Sneevlietweg richting A10 en Oude Haagseweg richting A4 (S107), zoals het verbreden van de weg, versneld aangepakt dienen te worden.

Het College geeft als volgt uitvoering aan de motie:

1. Een belangrijk verbeterpunt op de route S106 betreft de rotonde bij Lijnden. Dit is een project dat getrokken wordt door de gemeente Haarlemmermeer met financiering van de gemeente Amsterdam. De aanpak van de rotonde is naar achteren geschoven (na 2025) omdat er broedende lepelaars zijn gesignaleerd en om de verkeerskundige implicaties van het Mobiliteitsplan Nieuw-West af te wachten. Er lijkt een oplossing te zijn voor het ontzien van de lepelaars. In overleg met de wethouder in Haarlemmermeer is de intentie uitgesproken om de aanpak van de rotonde weer naar voren te halen. Streven is uitvoering in 2024. Dat betekent dat Amsterdam middelen hiervoor moet programmeren in 2023 en 2024. Dit zal meelopen bij de eerstvolgende actualisatie van bestedingsvoorstel Stedelijk Mobiliteitsfonds dat naar verwachting eind dit jaar zal worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Of het naar voren halen van middelen lukt, is onzeker gelet op de lastige financiële situatie waarin de gemeente zich bevindt. Dit zal scherpe keuzes bij prioritering van projecten vragen.

2. De aanpak van de S107 (Johan Huizingalaan – Oude Haagseweg) staat nu geprogrammeerd na 2025. Net als bij de aanpak van de rotonde Lijnden heeft het college de intentie om de aanpak naar voren te halen (naar 2024). Dat betekent dat er middelen geprogrammeerd moeten worden in 2023 en 2024. Net als het vorige punt zal dit worden ingebracht bij de eerstvolgende actualisatie van het bestedingsvoorstel Stedelijk Mobiliteitsfonds dat naar verwachting eind dit jaar wordt voorgelegd aan de raad. Ook hier geldt dat nog onzeker is of naar voren halen lukt.

Motie 006.22 van raadslid Flentge inzake geen kosten voor bewoners voor ontheffing

Het College wordt verzocht om:

1. Al het mogelijke te doen om te zorgen dat bewoners die op basis van hun huisadres recht krijgen op een ontheffing, geen kosten in rekening worden gebracht;
2. Zorg te dragen voor een snelle implementatie van een geautomatiseerd systeem, zodat er ook in de toekomst geen leges nodig zijn voor deze ontheffingen.

Het College geeft als volgt uitvoering aan de motie:

1. Het cluster dienstverlening verleent de ontheffingen en vraagt hiervoor leges om de gemaakte kosten te dekken. De tarieven van ontheffingen liggen vast in de gemeentelijke legesverordening. De gemeenteraad stelt de legesverordening vast. Het College kan eventueel aan de raad een voorstel doen een uitzondering op te nemen via een nultarief en onderzoekt de mogelijkheden hiertoe. Indien er toch handelingen noodzakelijk blijken die kosten met zich mee brengen, betekent dit dat de gemeente deze (anders) moet financieren. Er zitten wel implicaties aan zo'n constructie. Het gaat potentieel om circa 6000 ontheffingen, dus om een relatief hoge kosten. Daarnaast speelt het risico op precedentwerking. In principe zijn alle adressen in Sloten en Nieuw Sloten bereikbaar in de nieuwe situatie. Het is dus niet noodzakelijk om ontheffingen te verlenen aan de bewoners in Sloten en Nieuw Sloten. Indien het College en/of de raad toch wil dat in deze situatie geen leges verschuldigd zijn, terwijl er wel kosten worden gemaakt, kan dit leiden tot vragen waarom er elders wel leges voor dergelijke ontheffingen worden geheven.
2. Het College onderzoekt of een geautomatiseerd systeem mogelijk is waarbij geen ontheffingen nodig zijn. Zo'n systeem is ook de wens van het College. Of dit technisch en juridisch mogelijk is, en dan ook geheel kostenvrij kan, is nog de vraag. Vooral zakelijke/leaseauto's vormen een aandachtspunt. Die auto's staan op naam van de zaak of leasemaatschappij en staan veelal niet geregistreerd op een adres binnen het ontheffingsgebied. Hiervoor blijft mogelijk handmatige registratie nodig, wat kosten met zich meebrengt. Daarnaast spelen privacy-issues een grote rol, omdat het toegangsgerechtigde kenteken vergeleken wordt met de gegevens uit de basisregistratie persoonsgegevens.

Het college verwacht medio 2022 een keuze over de ontheffingssystematiek en bijbehorende leges (dus over punten 1 en 2) te kunnen maken en daarna de raad hierover te informeren.

Motie 030.22 van de raadsleden Vroege en Mbarki inzake Sloterweg variant 2a+ (extra ontheffingen op basis van postcode, voertuigdifferentiatie et cetera)

Het College wordt verzocht om:

1. Variant 2a in te voeren en daarbij te verkennen of het mogelijk is - en onder welke voorwaarden - om ontheffing te verlenen voor toegang van Laan van Vlaanderen voor bewoners van nader te bepalen postcodegebieden.
2. Tevens de mogelijkheid en wenselijkheid op differentiatie op type voertuig (bijv uitstootvrij) en prijs voor deze extra ontheffingen te onderzoeken.
3. Neem daarbij in aanmerking dat het totale aantal ontheffingen moet passen binnen de aantallen motorvoertuigen behorende bij de wegcategorie zoals vastgesteld in het mobiliteitsplan. Ook mag het totale aantal ontheffingen niet leiden tot opstoppingen in Nieuw Sloten of de directe omgeving.
4. Als blijkt dat het nader onderzoek leidt tot aanzienlijke vertraging voer dan maatregel 2a in eerste instantie zonder uitbreiding in om vervolgens de uitbreiding in ontheffingen op te pakken.

Het College geeft als volgt uitvoering aan de motie:

1. Het college onderzoekt de mogelijke ontheffingssystemen (zie antwoord vorige motie) en kijkt daarbij naar de mogelijkheid van extra ontheffingen. Deze verschillende systemen en de consequenties daarvan brengen we in beeld om daar vervolgens een keuze in te maken. De raad wordt hierover medio 2022 geïnformeerd. Overigens is het de bevoegdheid van het dagelijks bestuur om de ontheffingsregeling vast te stellen. Dus indien we gaan werken met een systeem van ontheffingen, dan zal het dagelijks bestuur van het stadsdeel vaststellen wie wel en niet in aanmerking komt voor een ontheffing.
2. De knips zijn bedoeld om het doorgaande verkeer over de Laan van Vlaanderen tegen te gaan. Het is een ingreep om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te vergroten. Het college bekijkt in hoeverre differentiatie naar type voertuig of prijs in de systemen in te passen is en welke consequenties dat heeft, maar denkt dat zo'n differentiatie op dit moment nog een stap te ver is. Het opzetten van een ontheffingsregeling dat voldoet aan de eerdere gewekte verwachtingen is al complex, en zo'n differentiatie maakt dit naar verwachting nog complexer (zie ook punt 4 hieronder).
3. Het College onderzoekt verschillende scenario's om extra ontheffingen uit te geven en hoe deze scenario's zijn in te passen binnen de verschillende ontheffingssystemen. Uitgangspunt blijft daarbij dat er geen onoplosbare knelpunten mogen ontstaan, zoals ook is aangegeven in de Nota van Uitgangspunten.
4. Het college deelt de insteek om de knips zo snel mogelijk operationeel maken. Het uitwerken van een nieuw en uniek ontheffingssystematiek kost tijd, en kent de nodige risico's. Het lijkt het college verstandig in eerste instantie met een regulier en bewezen ontheffingssystematiek te werken. Eventueel kan de monitoringsperiode worden gebruikt om specifieke regelingen uit te werken.

Motie 043.22 van het raadslid Mbarki inzake Sloterweg (bereikbaarheid wc Belgiëplein).

Het College wordt verzocht om:

1. Bij het nemen van de maatregelen ten einde de verkeersveiligheid op de Sloterweg te vergroten en sluipverkeer door Nieuw-Sloten te beperken, de technische mogelijkheden te onderzoeken om te werken met tijdvakken waarbij de verkeersbeperkende maatregelen op de Laan van Vlaanderen tijdelijk worden opgeheven.

2. Met ondernemers van het Belgiëplein in gesprek te gaan over het inrichten van specifieke tijdvakken om de verkeersbeperkende maatregelen tijdelijk op te heffen op de Laan van Vlaanderen oost en west.

Het College geeft als volgt uitvoering aan de motie:

1. Het toepassen van een spitsafsluiting is ook al bekeken bij het opstellen van de Nota van Uitgangspunten. Hiervoor is toen niet gekozen. De overweging hierbij waren dat de Sloterweg de hele dag door druk is (en de verwachting dat een groot deel via de Laan van Vlaanderen zal rijden als dit niet meer via de Sloterweg kan) in combinatie met eerdere ervaring tijdens een korte afsluiting van de Sloterweg. Het College is bereid nog een keer goed naar het invoeren van tijdvakken te kijken. We beschikken echter niet over gedetailleerde verkeersgegevens naar uur van de dag (deze zitten niet in het gebruikte Verkeersmodel Amsterdam). Het College is daarom voornemens de camera's zo snel mogelijk te plaatsen en deze alvast te gebruiken voor alleen verkeerstellingen. Op basis van de telgegevens kan vervolgens een beter oordeel van de (on)mogelijkheden van tijdvakken op de Laan van Vlaanderen worden gegeven en daarbij de meest logische tijdvakken.
2. Het College zal zowel ondernemers als bewoners bij het onderzoek naar de tijdvakken betrekken. Er is inmiddels overleg geweest met de winkeliersvereniging van het Belgiëplein om na te gaan welke tijdvakken zij het liefst zien (bij voorkeur helemaal geen afsluiting, eventueel alleen tijdens spits op weekdays). Een kinderdagverblijf heeft aangegeven ook niet blij te zijn met de afsluiting tijdens de spits, omdat ouders hun kinderen dan vaak met de auto langs de crèche brengen. Daarnaast is overleg geweest met de werkgroep Stop Sluipverkeer Nieuw Sloten. Zij ziet niets in een spitsafsluiting en pleit voor het onverkort vasthouden aan variant 2a, dus knips die het hele etmaal functioneren.

Het College wil de verkeerstellingen zo spoedig mogelijk hebben, zodat het medio dit jaar een keuze kan maken en vervolgens de raad daarover (in september 2022) informeren.

Motie 044.22 van het raadslid Mbarki inzake Sloterweg (monitoring Go/No Go naar 12 maanden)

1. **Het College wordt verzocht om:**
 - In het nader uit te werken monitoringsplan duidelijke termijnen en grenswaarden op te nemen op basis waarvan zij de monitoring en evaluatie zal doen;
2. Een integrale evaluatie hiervan op te leveren uiterlijk 3 maanden na het plaatsen van de camera's;
3. Deze evaluatie zo snel mogelijk en uiterlijk binnen 12 maanden na plaatsing van de camera's aan te bieden aan de Raad waarna de Raad een go/no go besluit kan nemen over het continueren van de maatregelen uit variant 2a, ofwel over te schakelen naar variant 11.

Het College geeft als volgt uitvoering aan de motie:

- o Het college is voornemens het invoeren van variant 2a (al dan niet met tijdvakken) goed te monitoren. Hierbij ligt de focus vooral op het optreden van verkeersknelpunten (opstoppingen) en verkeersonveilige situaties. Hiertoe wordt nog een monitoringsplan vastgesteld op het moment dat duidelijk is hoe variant 2a uiteindelijk wordt gerealiseerd op basis van de nog lopende onderzoeken voortkomend uit de moties. Dan kan worden bepaald waar, hoe en wanneer precies gemonitord moet worden. De insteek is om naast een

voormeting, zowel na 3 maanden als na 6 en 9 maanden een meting uit te voeren, zodat het verloop in de tijd beter weergegeven kan worden. De eindrapportage van de evaluatie wordt uiterlijk 12 maanden na invoeren aan de raad voorgelegd, zodat een besluit over handhaven van variant 2a dan wel terugschakelen naar variant 11 kan worden genomen. Indien uit tussentijdse metingen blijkt dat aanpassingen nodig zijn, zal het college uiteraard eerder maatregelen nemen en daarover communiceren naar de gemeenteraad.

Conform toezegging zal met de technische uitwerking van variant 11 worden gestart, zodat het eventueel terugschakelen naar de variant 11 voortvarend kan plaatsvinden. De benodigde juridisch-planologische procedures (zoals kapvergunning bomen) kunnen we pas opstarten wanneer variant 11 uitgevoerd moet worden.

Planning invoering maatregelen

Tot slot wil ik voor de volledigheid nog aangeven dat de onderzoeken zoals opgedragen in bovenstaande moties tijd kosten. Zoals eerder in deze brief aangeven, verwacht ik dat het College medio 2022 keuzes kan maken over ontheffingssystematiek, over wie in aanmerking komen en over eventuele tijdvakken. Het moment waarop de maatregelen operationeel zijn schuift daardoor op. Het college wil de maatregelen zo snel mogelijk invoeren, maar verwacht de knips het 1^e kwartaal 2023 operationeel te kunnen hebben.

Het college beschouwt de moties hiermee als afgehandeld.

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,



Egbert J. De Vries
Wethouder Verkeer en Vervoer, Luchtkwaliteit en Water