



Fractie Amsterdam Nieuw-West

Schriftelijke vragen

Onderwerp: verkeersplannen Sloterweg en omgeving

d.d. 24 november 2020

Toelichting

Na de insprekers bij agendapunt 6 van de vergadering van de stadsdeelcommissie Amsterdam Nieuw-West d.d. 24 november heeft de VVD-fractie naar aanleiding van de inspreketeksten tien vragen aan het Dagelijks Bestuur gericht. Gezien de beperkte tijd en de complexiteit van de vragen en het onderwerp, werd verzocht deze vragen alsnog schriftelijk in te dienen. Gezien de beperkte tijd heeft de fractievoorzitter tijdens de vergadering een verkorte versie van de vragen aan de orde gesteld. Hieronder is een integrale versie van deze vragen op schrift gesteld.

Algemene reactie

De VVD-fractie waardeert het dat er zoveel van onze inwoners blijkt hebben gegeven van hun betrokkenheid, maar hoopt wel dat de gedachtewisseling tussen de verschillende groepen bewoners rationeel kan blijven, om zodoende in goed overleg tot oplossingen te komen. De VVD-fractie heeft ook tientallen mails van bewoners mogen ontvangen, zowel van vóór- als tegenstanders van het huidige conceptplan. Voor de VVD-fractie staat het buiten kijf dat er ter verbetering van de verkeerssituatie op de Sloterweg maatregelen nodig zijn, maar voor de omringende gebieden zullen er ook plannen op maat moeten worden ontworpen. Een integraal plan is dus volgens de VVD-fractie noodzakelijk. Hieronder volgen onze vragen, met steeds een korte toelichting erbij.

1) Integraal plan

Een artikel van Pharoah en Topp uit 1994 beschrijft reeds dat het autoluw maken van een stad geen geïsoleerde maatregel moet zijn, maar dat het goed geïntegreerd moet worden met maatregelen als het aantrekkelijk maken van het openbaar vervoer. Ook willen wij refereren aan het rapport Agenda Amsterdam Autoluw uit 2019. Hierin staat onder andere beschreven wat andere grote steden hebben gedaan om de mobiliteit en de doorstroom te verbeteren. In het conceptplan voor dit gedeelte van Nieuw-West zien wij daarvan weinig terug.

Is het DB bereid te adviseren een aantal suggesties met betrekking tot een integrale aanpak te onderzoeken en mee te nemen in de besluitvorming?

2) Aantal verkeersbewegingen

Er wordt veel gesproken over 15.200 verkeersbewegingen per dag op de Sloterweg. Wij hebben zo nu en dan zelf bij de Sloterweg enige tijd gepost en we kwamen op aanmerkelijk minder verkeersbewegingen uit, zeker van auto's. Dat betekent niet dat we de verkeerssituatie op de Sloterweg willen bagatelliseren, want ook wij zijn ervan overtuigd dat daar met spoed maatregelen nodig zijn. Het aantal van 15.200 komt uit eerder onderzoek en staat op gemeentelijke sites vermeld, maar wij willen nauwkeuriger weten wat er achter dit getal schuil gaat. Zijn het auto's, motoren, bussen, vrachtauto's, fietsers, scooters of voetgangers, of allemaal bij elkaar? Op basis van die informatie is het beter mogelijk een plan op maat te maken, denken wij.

Kan het DB opheldering geven over de opzet van het onderzoek naar verkeersbewegingen en de mogelijk onderzochte categorieën en kan het DB inzicht geven in hoe die cijfers moeten worden geïnterpreteerd?

3) Onafhankelijke mobiliteitsdeskundige

Wij pleiten voor de inzet van een onafhankelijke verkeersdeskundige, met daarnaast input van alle betrokken partijen. Dat komt niet omdat we geen vertrouwen hebben in de ambtelijke ondersteuning, maar omdat we nu te maken hebben met zeer tegenstrijdige opvattingen en de inbreng van een externe deskundige oplossingen waarin het merendeel zich zal kunnen vinden, naderbij kan brengen. Dit hoeft overigens niet veel te kosten als we ervoor zouden kiezen Veilig Verkeer Nederland in te schakelen.

Is het DB bereid te adviseren om een onafhankelijke verkeersdeskundige als extern expert bij het vervolmaken van de plannen te betrekken?

4) Aandacht voor mensen met een beperking

Voor mensen met een beperking kunnen aspecten van de verkeersplannen in deze omgeving mogelijk voor grote problemen zorgen.

Is het DB bereid te adviseren in verband met de inclusiviteit en de participatie extra rekening te houden met de categorie mensen met een beperking bij de verdere ontwikkeling van deze verkeersplannen?

5) Nader onderzoek en overleg met bewoners

Bepaalde bewoners vinden dat hun mobiliteit wordt aangetast en vinden de plannen om dit gedeelte van ons stadsdeel autoluw te maken waardeloos. Onze VVD-fractie heeft daar op zich begrip voor, maar ziet het gebruik van de auto allereerst als middel, niet als doel. Indien de verkeersveiligheid in het geding is, zullen bewoners er ook begrip voor moeten hebben dat zij wellicht gedeeltelijk hun traditionele verkeersbewegingen zullen moeten wijzigen. Dat betekent dat er in goed overleg met alle betrokken bewoners naar oplossingen gezocht moet worden, waarvoor dan voldoende draagvlak is. De plannen verkeren op dit moment nog in de voorbereidingsfase, hebben wij begrepen, dus het is nog niet te laat om meer aandacht te besteden aan onderzoek en participatie. Als basis voor deze participatie zullen meer onderzoeken naar verschillende aspecten noodzakelijk zijn, zodat er harde cijfers beschikbaar zijn. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld metingen van de verkeersintensiteit, het vaststellen van knelpunten in de doorstroming naar de snelweg, milieuaspecten als verkeerslawaaï, fijnstof en luchtverontreiniging.

Is het DB bereid te adviseren nadere onderzoeken te houden naar verschillende aspecten die voor het maken van een integraal plan nadere gegevens kunnen opleveren en mede daarop gebaseerd goed overleg te voeren met alle betrokken bewoners?

6) Verkeersveiligheidsscan

Een specifieke soort onderzoek willen wij hier niet onvermeld laten. Met het oog op vooral de verkeersveiligheid zullen er voor bijvoorbeeld de komende twintig jaar gegevens moeten zijn waarop aspecten van de verkeersplannen kunnen worden gebaseerd. Een verkeersveiligheidsscan is naar onze mening dus noodzakelijk. Vraag is wel waar die precies moet plaatsvinden. Uiteraard allereerst op de Sloterweg, maar het is ook noodzakelijk bij integrale planvorming deze veiligheidsscan ook in de omgeving te houden. Wij weten echter op dit moment niet precies de straal van de cirkel die het aan te duiden onderzoeksgebied moet begrenzen. Wij denken bijvoorbeeld aan een straal van twee kilometer vanaf de Sloterweg, maar we realiseren ons dat dit arbitrair is. Wij laten de begrenzing van dit onderzoek graag over aan bijvoorbeeld een onafhankelijke verkeersdeskundige.

Is het DB bereid te adviseren een verkeersveiligheidsscan te laten maken van de Sloterweg en de wegen in het omringende gebied, bijvoorbeeld in een straal van twee kilometer en de resultaten van deze veiligheidsscan te betrekken bij de planvorming?

7. Participatiemomenten

Gezien de grote verschillen in belangen en standpunten ligt het voor de hand een uitgebreidere participatie te organiseren dan gebruikelijk is bij dit soort plannen. Aan de ter visie legging van bijvoorbeeld de nota van uitgangspunten en het indienen van formele reacties lijken overleggen die door middel van co-creatie elementen kunnen toevoegen of verwijderen, noodzakelijk.

Is het DB bereid te adviseren een uitgebreidere participatie te organiseren dan gebruikelijk is om zoveel mogelijk informatie- en participatiemomenten te verkrijgen, teneinde te grote meningsverschillen onder de bevolking te kunnen voorkomen en zo meer draagvlak voor de plannen te creëren?

8. Digitale enquêtes

Het lijkt zeker tijdens deze coronatijd noodzakelijk om digitale instrumenten in te zetten, teneinde een goed beeld te krijgen van de verschillende belangen en mogelijkheden tot planvorming. Gedacht kan worden aan een nulmeting, waarbij vooral veel informatie kan worden opgehaald, en een meting op basis van een conceptplan. De inwoners van Sloten, Nieuw Sloten, de Aker, het zuidwestelijke gedeelte van Osdorp en Badhoevedorp lijken direct betrokken te moeten worden bij dit proces. Gezien de goede respons van digitale enquêtes in het recente verleden lijkt dit een goede mogelijkheid. Gewaakt moet echter worden voor een te eenzijdige sturing door een te beperkte vraagstelling.

Is het DB bereid te adviseren één of meer digitale enquêtes te organiseren teneinde meer gegevens te hebben over het standpunt van de bewoners?

9. Uitvoering in fases

Wij denken dat een uitvoering in bijvoorbeeld twee fases een goede manier van werken kan zijn. Nadat er eerst tijdelijke maatregelen voor de Sloterweg zijn gekomen, kunnen de definitieve maatregelen voor de Sloterweg bijvoorbeeld de eerste fase zijn. Nieuwe metingen van de verkeersintensiteit geven dan nieuwe gegevens op basis van de praktijk, niet op basis van rekenmodellen. De tweede fase, zoals de aanpassing van de rotonde, kan dan op basis van de

nieuwste gegevens worden aangepast of ongewijzigd worden uitgevoerd, uiteraard ook na overleg met de bewoners. Wij realiseren ons dat een dergelijk traject gecompliceerd is, maar niet onmogelijk. Belangrijk is dan wel vast te stellen welke elementen uit het totale plan de kern vormen en welke uitgesteld kunnen worden.

Is het DB bereid te adviseren een onderscheid te maken in de plannen van maatregelen die prioriteit hebben en maatregelen die eventueel in een tweede fase kunnen worden gerealiseerd?

10) Rol leden stadsdeelcommissie

Wij denken dat de leden van de stadsdeelcommissie (SDC) Nieuw-West graag betrokken blijven bij de verdere planvorming. Vooral de contacten met bewoners behoren ook tot de kerntaken van de SDC.

Hoe denkt u de leden van de stadsdeelcommissie in voldoende mate bij de contacten met de bewoners en de verdere planvorming te betrekken?

Namens de VVD-fractie Amsterdam Nieuw-West,

