

BONOTRAFFICS STELT BEBORDINGSPLANNEN EN VERKEERSBESLUITEN OP

‘Wij nemen juridisch werk uit handen’



De Rode Loper op het Amsterdamse Muntplein na de knip die autoverkeer moet helpen ontmoedigen.

De gemeente Amsterdam wil de binnenstad autoluw maken en sluijverkeer te-gengaan. Verkeersadviesbureau BonoTraffics hielp de gemeente - met succes - met het opstellen van bebordingsplannen en verkeersbesluiten. “Een complex proces”, noemt verkeersjuridisch expert Sander Bonhof het. Hoe verloopt dat precies?

[tekst] GUUS PUYLAERT

In de hoofdstad ging 22 juli 2018 niet alleen de boeken in als de dag dat de Noord/Zuidlijn publiek ging rijden, maar ook als de dag dat enkele Amsterdamse hoofdroutes werden gewijzigd. Op de Prins Hendrikkade en in de Paleisstraat werden verkeerskundige ‘knippen’ aangebracht en op de Nieuwezijds Voorburgwal werd eenrichtingsverkeer ingesteld.

Amsterdam wil daarmee meer ruimte creëren voor voetgangers, fietsers en ov. De komende jaren wil de gemeente een totaal aan openbare ruimte ter grootte van zeven voetbalvelden teruggeven aan de stad, zo staat in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015).

Muntplein

Een succesvolle voorloper van de knippen in de hoofdroutes, was het aanbrengen van een knip op het Muntplein in november 2016 als onderdeel van het project Verkeersmaatregelen Omgeving Munt (VOM).

Saskia Huft, projectmanager VOM namens de gemeente, vertelt: “Dit was het eerste grote project in de binnenstad om meer ruimte te maken voor fietsers en voetgangers. In september en november 2016 en in juni 2017 hebben we gemonitord en de resultaten waren gunstig.”

De aangebrachte knip maakte doorgaand verkeer op het drukke plein niet langer mogelijk. “Daardoor verbeterde de doorstroming: fietsers, voetgangers en openbaar vervoer kunnen er makkelijker langs. We hebben VRI’s weggehaald en voor auto’s zijn er nu alternatieve routes”.

Specialistische kennis

Het geheel aan maatregelen dat op het Muntplein werd genomen, vroeg om verkeersjuridische kennis, vertelt Huft. Daarvoor werd – in beide projecten – BonoTraffics ingeschakeld. “Als gemeente nemen wij wel zelfstandig kleinere, standaardbesluiten. Maar dit geheel was vrij complex. BonoTraffics is goed ingevoerd in de materie.”

Voor de te nemen verkeersmaatregelen waren de ontwikkeling van bebordingsplannen en verkeersbesluiten noodzakelijk. Sander Bonhof van BonoTraffics is daar op dagelijkse basis mee bezig. “Wij ontzorgen de opdrachtgever door productiewerk voor ze uit handen te nemen”, vertelt hij. “We zijn gespecialiseerd in het opstellen van deze producten en leveren ook nog verkeersjuridisch advies.”

Draagvlak

Verkeersbesluiten en bebordingsplannen opstellen begint volgens Bonhof met ‘heel veel lezen’. “We willen goed begrijpen wat de opdrachtgever wil bereiken en wat het college en de raad er al over gezegd hebben.” Tijdens het ontwerpproces worden reacties van verschillende belanghebbenden verzameld, zoals omwonenden en ondernemers. “Daarmee zorgen we ervoor dat het geheel goed samenhangt en creëren we een breder draagvlak”.

Na het opstellen van een concept bebordingsplan, laat BonoTraffics het toetsen bij interne belanghebbenden, zoals de projectmanager, een onafhankelijk jurist en politie. “Wettelijk gezien is overleg met de politiefchef verplicht”, vertelt Bonhof. “Die heeft veel kennis van de handhaving. De politie geeft een advies en in de praktijk volgen we dat vaak ook op.”

Voor het te nemen verkeersbesluit legt BonoTraffics dezelfde route af. Dat proces kan niet eerder worden ingezet, vertelt de verkeersjurist. “Het verkeersbesluit is een inhoudelijk verhaal over beleid, bestuur en een verwijzing naar de relevante wetsartikelen. Daarvoor is het bebordingsplan essentieel. Als we niet wachten tot dat definitief is goedgekeurd, is de kans op fouten te groot.”

Na ondertekening van beide plannen volgen publicatie in de Staatscourant en vervolgens een bezwaartermijn van zes weken. “Dan kunnen belanghebbenden in bezwaar en vervolgens beroep

gaan. Dat gebeurt nog wel eens. Soms nemen we daarom een aanvullend verkeersbesluit. Het gaat allemaal om draagvlak creëren in de omgeving en om de plannen van de opdrachtgever realiseerbaar te maken. Soms betekent dat water bij de wijn doen.”

Sluiproutes

Op het moment dat ergens een verkeerskundige knip wordt ingesteld, legt Bonhof uit, zoekt verkeer al snel een sluijroute. “Verkeer kiest altijd de weg van de minste weerstand. Het is dus zaak nabijgelegen routes ook af te sluiten. Een fysieke barrière aanbrengen, zoals een groenvoorziening of stoep, kan daarbij helpen.”

Verbodsborden alleen worden wel eens genegeerd en inzet van handhavers helpt onvoldoende. Ter aanvulling op de bebording hing de gemeente Amsterdam, onder andere op het Rembrandtplein, daarom camera’s met kentekenherkenning op, vertelt Saskia Huft. “Die registreren voertuigen die het inrijdverbod negeren.” Ook daarvoor schreef Bonhof een apart verkeersbesluit: “Want ook daar zijn weer speciale verkeersborden nodig, die onder meer aangeven dat er camera’s hangen.”

Tevredenheid regeert

Volgens Huft zijn de reacties op het aanbrengen van de knip op het Muntplein over het algemeen positief. “Tussen 7 en 11 uur ‘s ochtends zijn veel routes nog wel toegankelijk voor verkeer om te laden en te lossen, dus ondernemers ondervinden er geen last van”.

Ook buurtbewoners zijn blij met de ingrepen. “Aanvankelijk klaagden zij nog, omdat ze met de auto lastiger bij hun huis konden komen. Maar inmiddels hoor ik ook positieve geluiden: er is veel meer rust om de leefomgeving gekomen.”

Alleen een knip aanbrengen is vaak niet voldoende, “verkeer kiest altijd de weg van de minste weerstand”

vrij