

Verkeersbesluit geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen uitgezonderd autobussen (bussluis)Noorddammerlaan-Legmeerdijk

Zaaknummer: Z25-134926

Burgemeester en wethouders van Amstelveen besluiten om een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen uitgezonderd autobussen (bussluis) in te stellen op de Noorddammerlaan ter hoogte van nummer 119. Fietzers en bromfietzers worden aan weerszijden over een fiets-/bromfietspad langs de bussluis geleid.

De hiervoor benoemde verkeersmaatregelen zijn uitgevoerd door het plaatsen van de verkeersborden C12 (met onderbord 'uitgezonderd (symbool) autobussen') en G12a van bijlage 1 van het RVV 1990. De verkeersmaatregel is daarbij fysiek ondersteund door middel van realisatie van een zogeheten bussluis. Op de nabijgelegen aansluitingen van het parkeerterrein zijn ter ondersteuning de verkeersborden D5 (met onderborden 'uitgezonderd (symbolen) fietsers en bromfietzers') van bijlage 1 van het RVV 1990 geplaatst. Ten slotte is op het parkeerterrein ter hoogte van nummer 119 een fysieke afsluiting geplaatst voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen door het plaatsen van meerdere afzetpalen. Deze afsluiting is geplaatst om te voorkomen dat doorgaand verkeer via dit parkeerterrein langs de geslotenverklaring rijdt. Ter plaatse van de nabijgelegen aansluitingen van het parkeerterrein is de afsluiting aangekondigd met de verkeersborden L8 (doodlopende weg) van bijlage 1 van het RVV 1990. De maatregelen zijn gevisualiseerd op de situatieschets behorende bij dit besluit, de situatieschets maakt integraal onderdeel uit van het besluit.

Wettelijke grondslag

Het besluit is gebaseerd op:

- de Wegenverkeerswet 1994 (WVV 1994);
- het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990);
- het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW);
- de Uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (Uitvoeringsvoorschriften BABW)

Motivering

Het besluit strekt conform artikel 2 Wegenverkeerswet 1994 tot:

het verzekeren van de veiligheid op de weg (lid 1 sub a);

het beschermen van weggebruikers en passagiers (lid 1 sub b);

het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer (lid 2 sub a).

Het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer, zoals bedoeld in artikel 2 lid 1 sub d van de Wegenverkeerswet 1994, is met de verkeersmaatregel in het geding. Dit belang wordt echter ondergeschikt verklaard ten opzichte van de met het besluit te dienen belangen. De belangenafweging wordt hieronder nader toegelicht.

Op 31 januari 2023 (gepubliceerd op 2 februari 2023) is eerder een verkeersbesluit genomen voor de betreffende geslotenverklaring. Op 20 mei 2025 heeft de Rechtbank Amsterdam als gevolg van een beroepschrift dit verkeersbesluit vernietigd. Bij wijze van voorlopige voorziening heeft de Rechtbank besloten dat de feitelijke uitvoering van het verkeersbesluit in stand mag blijven tot uiterlijk zes maanden na de dag van verzending van de uitspraak. Het college heeft hiermee de mogelijkheid gekregen een nieuw verkeersonderzoek te doen. Dit verkeersonderzoek is inmiddels uitgevoerd. Op basis van dit verkeersonderzoek wordt voorliggend verkeersbesluit genomen.

Het besluit wordt als volgt gemotiveerd:

Eén van de belangrijkste speerpunten uit de Mobiliteitsvisie Amstelveen is een proactief verkeersveiligheidsbeleid. De gemeente streeft naar een optimale lokale bereikbaarheid voor inwoners, werkenden en bezoekers. Rekening houdend met de huidige capaciteit en geringe uitbreidingsruimte, wordt een sterke nadruk gelegd op openbaar vervoer en actieve modaliteiten. In de visie is opgenomen dat er sprake is van ongewenst doorgaand verkeer in wijken zoals Bovenkerk. Wat betreft de inzet op de fiets en OV wordt gesproken over de Noorddammerlaan en Legmeerdijk als onderdeel van het fietsnetwerk van de Metropoolregio Amsterdam.

De Noorddammerlaan en de Legmeerdijk zijn beiden gelegen in de wijk Bovenkerk. De wegen verbinden de woonstraten in de wijk met de hoofdinfrastructuur, in dit geval de Bovenkerkerweg en de Beneluxbaan. De route Noorddammerlaan – Legmeerdijk werd voor de plaatsing van de geslotenverklaring door gemotoriseerd verkeer gebruikt als doorgaande route. Het betreft in dit geval het verkeer zonder herkomst of bestemming in de wijk Bovenkerk. Het aanvullende verkeersonderzoek heeft dit (nogmaals) aangetoond.

De hiervoor benoemde route loopt langs woningen dwars door de wijk Bovenkerk. Het gemotoriseerd verkeer gebruikt deze route samen met fietsers en bromfietzers. Er zijn fietsstroken aanwezig. Gelet op de breedte van de weg bestaat het risico op conflicten tussen fietsers en auto's. Er is op het gebied van verkeersveiligheid zowel subjectief als objectief aanleiding tot aanpassing van deze verkeerssituatie. Het is wenselijk dat het doorgaande verkeer, dat geen bestemming in Bovenkerk zelf heeft, gebruik maakt van de route via de Bovenkerkerweg en de Beneluxbaan, ten zuiden van de wijk Bovenkerk. Deze wegen zijn juist ingericht voor de afwikkeling van dit doorgaande autoverkeer. Op deze wijze wordt het doorgaande gemotoriseerde verkeer gescheiden van het fietsverkeer in de wijk en wordt de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer vergroot.

In de afgelopen jaren zijn meerdere verkeersonderzoeken uitgevoerd in en rondom Bovenkerk. Zowel op basis van het gemeentelijk beleid als op basis van het huidige gebruik van de Legmeerdijk en de Noorddammerlaan is het gewenst om een verkeersmaatregel te treffen om doorgaand gemotoriseerd verkeer door de wijk te beperken.

Naar aanleiding van de uitspraken van de rechtbank Amsterdam op eerdere verkeersbesluiten gericht op een passende verkeersmaatregel heeft ons college BonoTraffic's verzocht een aanvullend nieuw verkeersonderzoek te laten uitvoeren, rekening houdend met de door de rechtbank geconstateerde aandachtspunten. Het onderzoek diende te voorzien in een systematische vergelijking van de twee varianten voor de aanleg van een busluis (busluis ter hoogte van de Urbanuskerk (variant 1) en een busluis ter hoogte van de Beneluxbaan (variant 2)). Dit heeft geresulteerd in het verkeersonderzoek Variantenstudie Bovenkerk van 14 oktober 2025. Het college heeft de uitkomsten van het verkeersonderzoek betrokken bij zijn besluitvorming. Het college onderkent, net als BonoTraffic's, dat het feit dat reeds een busluis is gerealiseerd bij de Urbanuskerk (variant 1) noodzaakt tot een bredere aanpak van de variantenstudie dan alleen beoordeling aan de hand van verkeersmodellen en verkeersstellingen. Uit het onderzoek van BonoTraffic's, met daarbij een verwijzing naar CROW, blijkt namelijk dat de inzet van het type verkeersmodel ongeschikt is voor analyses op straatniveau. Vandaar dat in het onderzoek is gekozen voor een bredere afweging op basis van meerdere criteria. Als alternatieve onderbouwing voor de verkeersgevolgen is gekozen voor een TomTom Move-analyse en reistijd-/afstandsberekeningen.

De in het variantenonderzoek gemaakte analyse en getrokken conclusies worden door het college overgenomen.

In het meest actuele verkeersonderzoek is een variantenstudie uitgevoerd voor realisatie van een zogeheten knip in de wijk. De knip wordt uitgevoerd door het instellen van een plaatselijke geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen, uitgezonderd autobussen. De geslotenverklaring wordt fysiek ondersteund met een bussluis. De volgende twee varianten zijn tegen elkaar afgewogen:

Variant 1: bussluis ter hoogte van de Sint Urbanuskerk

Variant 2: bussluis ter hoogte van de Beneluxbaan

Om tot een evenredige afweging te komen, zijn beide varianten beoordeeld aan de hand van verschillende criteria. Op basis daarvan is vastgesteld welke variant beter scoort voor de wijk.

Reistijd en -afstand

Op basis van vier in de wijk verspreide locaties is een analyse uitgevoerd naar de gevolgen van de varianten voor reistijd en -afstand van bewoners. Uit de analyse is gebleken dat de nadelige gevolgen voor wijkbewoners beperkt zijn bij een knip ter hoogte van de Sint Urbanuskerk. Variant 1 scoort daarmee beter dan variant 2. Op de Noorddammerlaan zijn daarnaast functies aanwezig met een verkeersaantrekkend karakter. Uit de analyse is gebleken dat ook voor bezoekers van deze functies variant 1 beter scoort.

Leefbaarheid

Ten aanzien van leefbaarheid is gekeken naar de mate van wering van doorgaand verkeer, de kwaliteit voor het langzaam verkeer op de route en de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte in Bovenkerk. Op het gebied van het weren van doorgaand verkeer scoort variant 2 beter dan variant 1. Bij de locatiekeuze van variant 2 is doorgaand verkeer door Bovenkerk in zijn geheel niet meer mogelijk, bij variant 1 is doorgaand verkeer door de wijk theoretisch nog mogelijk. Het verkeer wordt echter wel gedwongen om minder geschikte routes te volgen. Voor het langzaam verkeer scoort variant 1 beter, onder meer gelet op de aansluiting vanuit het Amsterdamse bos in de wijk. Bij variant 2 is rondom deze aansluiting nog steeds sprake van bestemmingsverkeer in westelijke richting.

Voor Bovenkerk bestaat al langer de ambitie om de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte ter hoogte van restaurant Silversant en de Sint Urbanuskerk te verbeteren. Deze ambitie heeft ook een plek gekregen in de bestuurlijke besluitvorming (bestedingsplan Groen, Water en Recreatie). Het voornemen bestaat om ter hoogte van het restaurant en de Sint Urbanuskerk een plein te creëren waar ruimte is voor bus- en langzaam verkeer. Variant 1 biedt betere kansen om dit plein te realiseren.

Inpasbaarheid en doorstroming

Op het gebied van inpasbaarheid en doorstroming scoort variant 2 beter ten opzichte van variant 1. Bij variant 2 lijkt meer ruimte te zijn voor de inpasbaarheid van een keerlus. Bij variant 1 dient verkeer te keren ter plaatse van het parkeerterrein achter het restaurant. Op het gebied van doorstroming van het hoofdwegennet biedt variant 2 kansen voor optimalisatie van het kruispunt Legmeerdijk – Beneluxbaan. Ingeval van variant 1 moeten de kruispunten rondom Bovenkerk nog steeds verkeer vanuit en richting de wijk verwerken.

Verkeersveiligheid

Met de realisatie van de verkeersmaatregel verbetert de verkeersveiligheid in de wijk bij beide varianten. In variant 1 lijkt echter sprake te zijn van een betere spreiding van de verkeersstromen, waardoor de verkeersdruk in de wijk zich evenredig verdeelt. Wijkverkeer aan de westkant maakt gebruik van de westelijke inprikker via de Beneluxbaan en wijkverkeer aan de oostzijde maakt gebruik van de oostelijke inprikker via de Bovenkerkerweg. Bij de keuze voor variant 2 is deze evenredige verdeling niet aanwezig, met als gevolg dat bestemmingsverkeer in het westelijke gedeelte van de wijk te maken krijgt met extra reisafstand en meer potentiële conflicten op de wegen in de wijk.

Handhaving

Het college onderkent dat de huidige uitvoering van de bussluis het voor bepaalde weggebruikers (hoge personenwagens) mogelijk maakt de bussluis te negeren. Om naleving van de verkeersmaatregel zeker te stellen is het college voornemens om in plaats van waarschuwingen boetes op te leggen aan weggebruikers die de bussluis negeren of – indien nodig – concrete fysieke wijzigingen aan de bussluis aan te brengen.

Conclusie

Op basis van de uitgevoerde variantenstudie blijkt dat variant 1 in zijn totaliteit op de gekozen criteria beter scoort dan variant 2. Het college meent daarom dat, ook al heeft Goudappel Coffeng in een eerder onderzoek variant 2 vanuit een verkeerskundig oogpunt als meer effectief aangemerkt dan variant 1, variant 1 per saldo beter scoort en daarmee de voorkeursvariant is voor de wijk. In voorliggend verkeersbesluit wordt dan ook besloten tot realisatie van de verkeersmaatregel ter hoogte van de Sint Urbanuskerk.

Belangenafweging

De verkeersmaatregel beoogt een verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijk. De vrijheid van het verkeer komt in het geding, gemotoriseerd verkeer kan immers geen gebruik meer maken van de route Legmeerdijk – Noorddammerlaan. Afhankelijk van de exacte herkomst en bestemming van het wijkverkeer kan er daarnaast plaatselijk sprake zijn van (een beperkte) toename van het verkeer. Zoals ook eerder genoemd, is variant 1 in de huidige situatie al aanwezig. Om de cijfermatige gevolgen van variant 1 in beeld te brengen, zijn in december 2022 verkeerstellingen uitgevoerd op diverse locaties. Uit deze tellingen blijkt dat de verkeersmaatregel heeft gezorgd voor een significante afname in doorgaand (sluip)verkeer. De situatie voor Bovenkerk is wijkbreed verbeterd.

Op een aantal wegen is sprake van een beperkte toename van het verkeer. Door de aanwezigheid van de verkeersmaatregel is wijkverkeer in een aantal situaties namelijk genoodzaakt een andere route te kiezen tussen herkomst en bestemming. De getelde verkeerstoename en daarmee de totale intensiteit op deze specifieke wegen past ruim binnen de verkeerskundige acceptabele marges voor deze woonstraten.

Aan de beperkte verkeerstoename op deze woonstraten en het beperken van de vrijheid van het verkeer als gevolg van de verkeersmaatregel wordt dan ook minder gewicht toegekend dan aan de met het besluit te dienen doelen, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijk.

Door middel van het organiseren van diverse bewonersavonden in de wijk zijn bewoners betrokken bij en geïnformeerd over de plannen voor realisatie van een zogeheten bussluis. Het college heeft gekozen om geen nieuw draagvlakonderzoek te doen. Het is namelijk de wens van het college geweest om de variantenstudie puur op (verkeers)inhoudelijke gronden te laten plaatsvinden.

Bevoegd gezag

Voor het plaatsen en verwijderen van de verkeersborden C12, D5 en G12a van bijlage 1 van het RVV 1990 is conform artikel 12 van het BABW een verkeersbesluit vereist. Op grond van artikel 15, lid 2 van de WVV 1994 is daarnaast een verkeersbesluit vereist voor het plaatsen van de bussluis en de fysieke afzetpalen. Verkeersbesluiten worden genomen door burgemeester en wethouders voor zover zij betreffen het verkeer op de wegen, welke niet in beheer zijn bij het Rijk, de provincie of een waterschap (artikel 18, lid 1, onder d, WVV 1994).

De Noorddammerlaan en Legmeerdijk liggen binnen de bebouwde kom en zijn in beheer bij de gemeente Amstelveen.

Het besluit is overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer voor advies voorgelegd aan de gemandateerde specialist van het team verkeersadvisering namens de korpschef van de regiopolitie Amsterdam-Amstelland. De politie bracht een positief advies uit.

Besluit:

door middel van het plaatsen van verkeersborden C12 van bijlage 1 van het RVV 1990 inclusief onderbord 'uitgezonderd (symbool) autobussen', een geslotenverklaring in te stellen voor alle motorvoertuigen, uitgezonderd autobussen, op de Noorddammerlaan ter hoogte van huisnummer 119;

door middel van het treffen van een fysieke maatregel een zogeheten bussluis aan te brengen op de Noorddammerlaan ter hoogte van huisnummer 119;

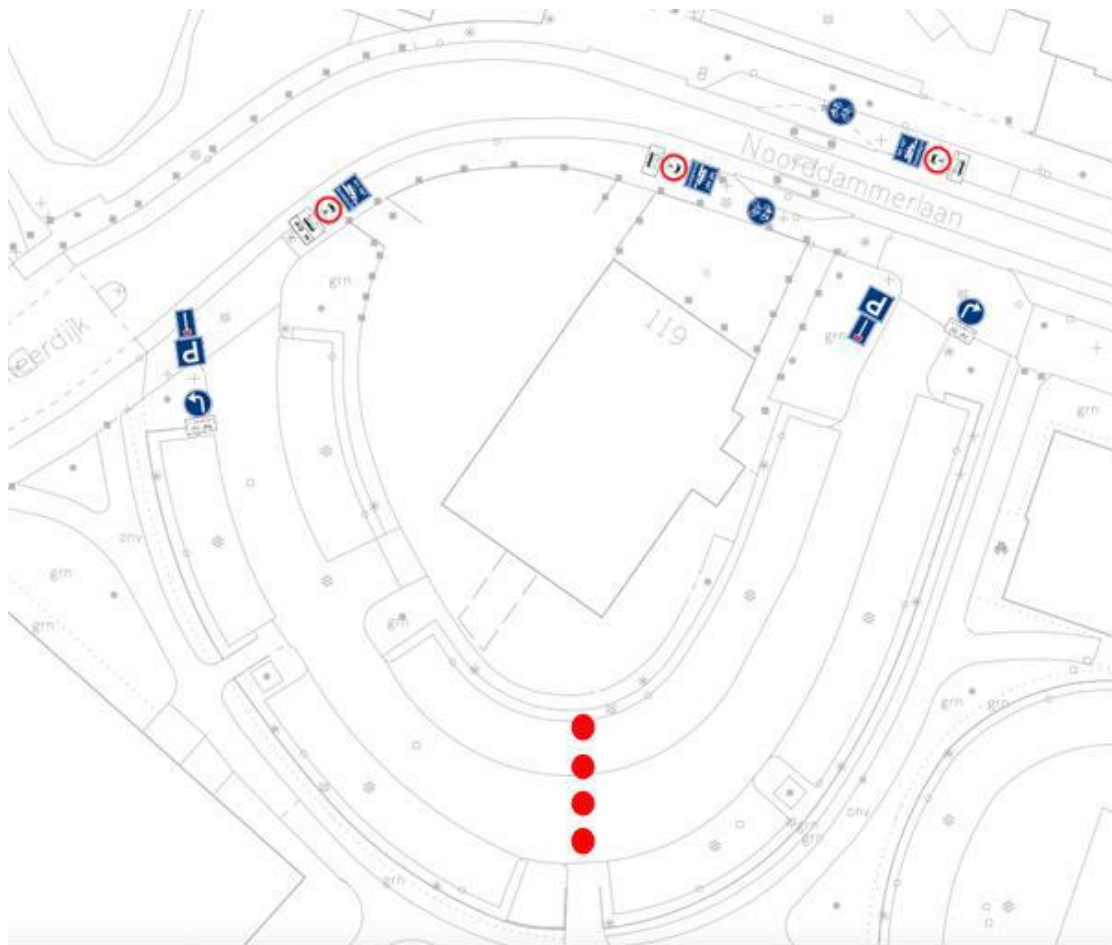
door middel van het plaatsen van verkeersborden G12a van bijlage 1 van het RVV 1990, een fiets/bromfietspad in te stellen op de Noorddammerlaan ter hoogte van huisnummer 119 op de paden die gelegen zijn aan weerszijden van de hiervoor genoemde geslotenverklaring;

door middel van het plaatsen van verkeersborden D5l en D5r van bijlage 1 van het RVV 1990 inclusief onderborden 'uitgezonderd (symbool) fietsers/bromfietsers' een gebod tot het volgen van de rijrichting die op het bord is aangegeven in te stellen voor alle motorvoertuigen, uitgezonderd van fietsers en bromfietsers op de Noorddammerlaan ter hoogte van huisnummer 119;

door middel van het treffen van een fysieke maatregel (afzetpalen) een afsluiting in te stellen op het parkeerterrein ter hoogte van huisnummer 119;

een en ander overeenkomstig onderstaande situatieschets;

Situatieschets



Aldus vastgesteld in de vergadering van burgemeester en wethouders van 11 november 2025.

Amstelveen, 17 november 2025

De secretaris, Bert Winthorst en De burgemeester, Tjapko Poppens

Dit document is elektronisch ondertekend. Zie de elektronische handtekening(en) rechtsboven op pagina 1.

Mogelijkheid tot het indienen van een bezwaarschrift

Tegen dit besluit kunnen belanghebbenden binnen zes weken na bekendmaking een bezwaarschrift indienen. Het bezwaarschrift moet worden ondertekend. Het bevat ten minste de naam en het adres van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht en de gronden van het bezwaar. Zo mogelijk meldt u uw e-mailadres en het telefoonnummer waarop u overdag te bereiken bent.

Het bezwaarschrift richt u aan het College van burgemeester en wethouders van Amstelveen, t.a.v. Juridische zaken, Postbus 4, 1180 BA Amstelveen.

Digitaal bezwaar maken is ook mogelijk. Dit kan via www.amstelveen.nl/bezwaarschrift. Hiervoor moet u wel over een elektronische handtekening (DigiD) beschikken.

Mogelijkheid tot het aanvragen van een voorlopige voorziening

Als u bezwaar maakt, geldt de beslissing nog wel. Wilt u dat het gemeentelijke besluit tijdens uw bezwaarprocedure tijdelijk wordt opgeschort? Dien dan een verzoek om voorlopige voorziening in bij de voorzieningenrechter van de rechtbank. Als de voorzieningenrechter uw verzoek toekent, is het besluit opgeschort.

Een verzoek dient u in bij de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Amsterdam, Postbus 75850, 1070 AW Amsterdam. Aan het verzoek zijn kosten verbonden.