



Aan: De leden van de gemeenteraad van Amsterdam  
Datum: 30 mei 2024  
Portefeuille(s): Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit  
Portefeuillehouder(s): Melanie van der Horst  
Behandeld door: Verkeer en Openbare Ruimte (bestuurszaken.VOR@amsterdam.nl)  
Onderwerp: Tussenrapportage intelligente toegang Sloterweg en Laan van Vlaanderen

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 31 januari 2022 heeft de gemeenteraad besloten om de Sloterweg in Nieuw-West verkeersveiliger te maken via het invoeren van intelligente toegang. Op 13 juni 2023 is per raadsbrief aangegeven op welke wijze het college de methode intelligente toegang zou gaan implementeren. De implementatie is op 1 november 2023 doorgevoerd. De verkeerssituatie wordt een jaar lang gemonitord. De gemeenteraad (en de stadsdeelcommissie) worden via deze brief geïnformeerd over de eerste tussentijdse monitoringsresultaten.

Het belangrijkste doel van de invoering van intelligente toegang op de Sloterweg en Laan van Vlaanderen is de verkeersveiligheid en daarmee de leefbaarheid op de Sloterweg te verbeteren, zonder knelpunten op het omliggende wegennet te veroorzaken. Ik ben blij te kunnen melden dat we daarin lijken te slagen. Zoals u verderop in deze brief kunt lezen is het verkeersbeeld veel rustiger geworden waarmee de verkeersveiligheid voor fietsers flink is verbeterd en geven omwonenden aan de situatie als een verademing te ervaren.

Daarbij is dit project de eerste locatie waar we intelligente toegang in deze vorm hebben ingevoerd. Dat betekent dat we ook tegen zaken aan lopen waar we van leren en die we willen aanpassen. Dit helpt ons om de methode intelligente toegang verder te verbeteren, zowel voor de Sloterweg als voor toekomstige locaties waar we het gaan invoeren. In de brief is opgenomen welke aanpassingen we doorvoeren op basis van de eerste ervaringen.

#### **A. Feiten en cijfers over de verkeersfilters**

##### **Verkeersfilters**

De verkeersfilters zijn op de volgende locaties en wijzen geïmplementeerd:

- Sloterweg-west: op 1 juli 2023 ingevoerd; 24 uur per dag 7 dagen per week van kracht; na twee maanden waarschuwen worden sinds 1 september boetes uitgeschreven.
- Sloterweg-oost: op 1 november 2023 ingevoerd; 24 uur per dag 7 dagen per week van kracht; na twee maanden waarschuwen worden sinds 2 januari 2024 boetes uitgeschreven.
- Laan van Vlaanderen (west en oost): op 1 november ingevoerd; maandag t/m vrijdag tussen 07.00-10.00 uur en 16.00-19.00 uur van kracht; na twee maanden waarschuwen worden sinds 2 januari 2024 boetes uitgeschreven.

## Ontheffingen

De nood- en hulpdiensten en het OV zijn standaard van alle verkeersfilters uitgezonderd. Conform de vastgestelde Nota van Uitgangspunten kunnen ook bewoners, bedrijven en organisaties een ontheffing aanvragen (sinds 16 oktober 2023):

- gevestigd in Dorp Sloten, Sloterweg-west, en Kortrijk: ontheffing voor filter Sloterweg-west
- gevestigd in Nieuw-Sloten: ontheffing voor filters Laan van Vlaanderen (oost en west)
- gevestigd in Sloterweg-oost en Park Haagseweg: ontheffing voor filter Sloterweg-oost.

Het aantal ontheffingen dat men kan aanvragen is samengevat als volgt:

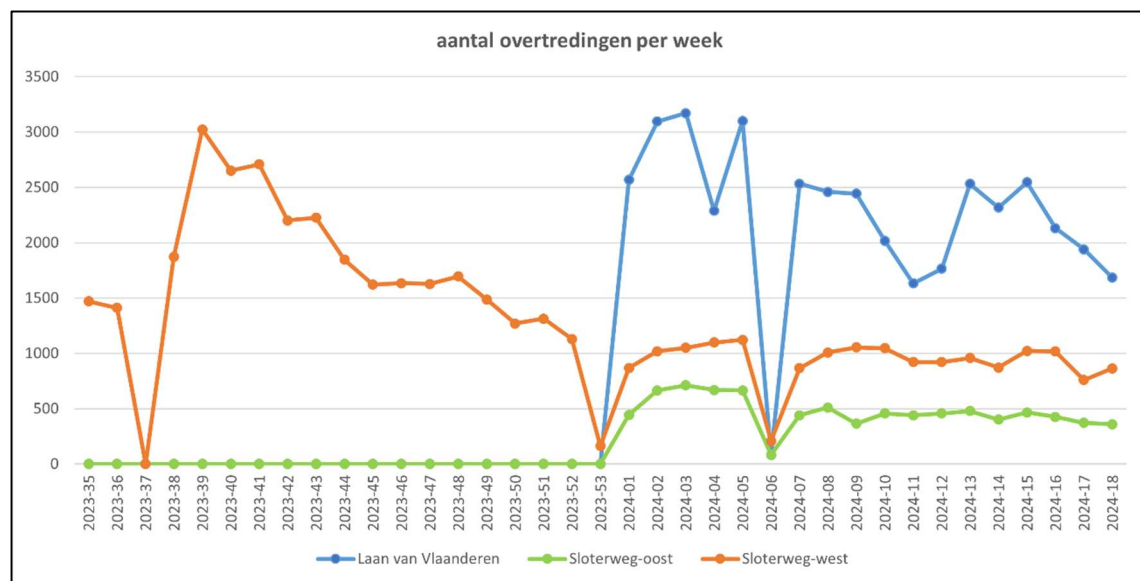
- Per persoon: maximaal 1 ontheffing
- Per woonadres: maximaal 2 ontheffingen
- bedrijven/organisaties: maximaal 5 ontheffingen.

In onderstaande tabel staat het aantal verleende ontheffingen (d.d. 18 maart 2024).

Verkeersfilter	Bedrijf/organisatie	Bewoner	Totaal
Laan van Vlaanderen (oost en west)	531	5.456	5.987
Sloterweg-oost	79	779	858
Sloterweg-west	252	687	939
Totaal	862	6.922	7.784

## Boetes

Sinds september ontvangen overtreders een boete indien zij zonder geldige ontheffing het verkeersfilter aan de Sloterweg-west passeren. Bij de verkeersfilters Sloterweg-oost en Laan van Vlaanderen worden sinds 2 januari 2024 beboet. De camera's controleren of passerende auto en motoren een geldige ontheffing hebben. De boetes worden opgelegd door het Openbaar Ministerie (OM). De onderstaande grafiek toont het aantal overtreders per verkeersfilter per week die zijn doorgezet naar het OM (op de x-as staan de weeknummers).



Constateringen en opmerkingen bij het overzicht overtredingen:

- Het aantal overtreders is in de beginperiode hoog en vertoont daarna een dalende trend;
- In de grafiek is te zien dat er enkele periodes zijn met een scherpe daling van het aantal overtreders. Dit komt door het tijdelijk uitzetten van de camera's in verband met een calamiteit, zoals een overstroming op de Johan Huizingalaan (week 6);
- Mensen konden maximaal 1 boete per dag per verkeersfilter krijgen; vanaf maart is dat aangepast naar 1 boete per week per verkeersfilter.
- De coulancregeling uit januari is niet verwerkt de in grafiek.

## **B. Resultaten verkeerskundige monitoring**

Zoals afgesproken bij het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten, worden de verkeerskundige effecten (doorstroming en verkeersveiligheid) van de verkeersfilters een jaar lang gemonitord. Hiertoe zijn en worden verschillende metingen en tellingen uitgevoerd. De wijze van monitoren is beschreven in het Monitoringsplan Sloterweg-west, welke op 7 december 2023 aan de raadscommissie MOW is aangeboden. Bijgevoegd is de "Tussenrapportage Monitoring en Evaluatie Sloterweg Verkeersveilig (juni – december 2023)" waarin de bevindingen staan van de eerste monitoringperiode.

### *Verkeersbeeld 1 juli tot 1 november 2023:*

Sinds de invoering van het verkeersfilter Sloterweg-west op 1 juli 2023 (zonder ontheffingen) is het op de Sloterweg beduidend rustiger geworden en rijdt het verkeer via andere routes. Het meeste verkeer nam (zoals verwacht) de route via Laan van Vlaanderen-west. De toegenomen drukte leidde tot langere wachtrijen op twee kruispunten (Laan van Vlaanderen West/Plesmanlaan en Laan van Vlaanderen/Anderlechtlaan) en tot vertraging voor buslijn 369, vooral in de avondspits. Het verkeerslicht op het kruispunt Laan van Vlaanderen-Anderlechtlaan anders afgesteld om de wachtrijen te beperken. Elders op het wegennet van Nieuw-Sloten veranderde niet veel na 1 juli.

### *Verkeersbeeld vanaf 1 november 2023:*

Na 1 november is de Laan van Vlaanderen minder druk geworden tijdens de spitsperioden als gevolg van de invoering van de verkeersfilters. Buiten de spits en in het weekend blijft de weg aantrekkelijk voor verkeer. Op die momenten heeft het verkeer ook niet of nauwelijks te maken met extra omrijdtijden. In de spitsperioden kiest het verkeer veelal om te rijden via de Plesmanlaan en de Johan Huizingalaan. Daar is het drukker geworden. Hier ontstaan langere wachtrijen tijdens de spits voor de verkeerslichten, vooral op de Johan Huizingalaan tussen de Plesmanlaan en Louwesweg. Deze situatie houden we goed in de gaten en we onderzoeken mogelijkheden om de doorstroming daar te verbeteren. De spitsperioden zijn de momenten dat de Laan van Vlaanderen is afgesloten en bestemmingsverkeer zonder ontheffing mogelijk om moet rijden. Over het algemeen duurt de route naar een bestemming in Nieuw-Sloten vijf à tien minuten langer voor iemand die geen ontheffing heeft. Dit hangt af van de bestemming en waar men vandaan komt en de drukte tijdens de spits.

De gegevens van de verkeersinstallaties en de telsingen geven aan dat het niet drukker is geworden op de Calandlaan, de Louwesweg of Nieuwemeerdijk. De data afkomstig van de telsing bij de Sloterbrug wijzen uit dat er minder verkeer over de brug rijdt sinds 1 november (tot wel 20%). Tot slot ziet het GVB een verbetering van de reistijden van lijn 369 na 1 november in de middagspits. De reistijden zitten weer op het niveau van voor 1 juli 2023.

### *Conclusies*

De belangrijkste conclusie is dat de Sloterweg een stuk rustiger is geworden en daarmee een stuk veiliger voor fietsers. Belangrijk is ook dat we vooralsnog geen aanwijzingen of gegevens hebben ontvangen dat verkeersonveilige situaties zijn ontstaan op plekken waar het drukker is geworden. Hiermee bereiken we de belangrijkste doelstellingen van het project. Wel zijn er nog aandachtspunten in de doorstroming op met name de Johan Huizingalaan.

De onderzoeksresultaten hebben betrekking op een relatief korte periode, zeker wat betreft de impact van de maatregelen per 1 november. We blijven daarom in 2024 meten en data analyseren, om een goed en breed beeld van de verkeerskundige effecten op het wegennet hebben.

### **C. Resultaten onderzoek beleving bebording**

De verkeersfilters zijn aangegeven met verkeersborden conform het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV). Het bebordingsplan dat ten grondslag ligt aan de verkeersbesluiten is getoetst door betrokken instanties. Ondanks dat de bebording voldoet aan de wettelijke kaders, ontvingen we de nodige klachten. De klachten variëren van te weinig of juist teveel borden, te kleine borden of een onlogische plek voor het verkeersfilter. Daarom hebben we een extern bureau onderzoek laten uitvoeren naar de effectiviteit en beleving van de huidige bebording. Tevens is gevraagd of er maatregelen mogelijk zijn om de situatie eventueel te verbeteren. Het rapport is als bijlage meegestuurd.

De belangrijkste bevinding is dat de respondenten aangeven de doorrijverboden niet duidelijk te vinden en dat het als lastig wordt ervaren om zich aan de doorrijverboden te houden. Redenen die men aangeeft, zijn:

- Informatiestress: de informatie is niet eenduidig, de borden zijn visueel onduidelijk en de locatie van het vooraankondigingsbord is te laat om hierop te handelen.
- Onderschatting van het risico op een boete: weggebruikers geven aan dat de kans op het krijgen van een boete onderschatten. Respondenten geven bijvoorbeeld aan: "ik rijd wel vaker door rood of tegen het verkeer in, maar ik ben niet gewend daarvoor bekeurd te worden".
- Doorbreken van de dagelijkse routine: respondenten geven aan moeite te hebben met het doorbreken van hun oude gewoonten. Zo vinden ze het moeilijk om tot een alternatieve handeling uit te stippelen.
- Een negatieve houding van weggebruikers ten opzichte van de verkeersfilters. Men is het niet eens met de ingreep.

## **D. Voorgestelde aanpassingen**

De vorm van intelligente toegang zoals ingevoegd op de Sloterweg en Laan van Vlaanderen is nieuw voor de gemeente Amsterdam. Dit betekent dat we ook tegen een aantal zaken aanlopen waar we van leren en die verbeterd kunnen worden. Hieronder staan diverse aanpassingen die we doorvoeren als gevolg van de geleerde lessen of die we willen verkennen om intelligente toegang intelligenter te maken.

### **1. Coulanceregeling boetes en aangepaste recidivetermijn**

Op 9 april 2024 heb ik u geïnformeerd over een eenmalige coulanceregeling die we zijn overeengekomen met het Openbaar Ministerie. Die houdt in dat overtreders die meerdere boetes in korte tijd ontvingen voor het passeren van de verkeersfilters Laan van Vlaanderen en Sloterweg oost een deel van die boetes kregen kwijtgescholden. Die coulanceregeling is inmiddels uitgevoerd. Voor toekomstige projecten met intelligente toegang zullen wij voortaan een ruimere recidivetermijn gaan hanteren bij de start van de handhaving, namelijk één week in plaats van één dag. Dat betekent dat voertuigeigenaren maximaal één boete per week kunnen ontvangen. Dit voorkomt dat men meerdere overtredingen achter elkaar begaat voordat de eerste boete op de mat valt. Naarmate de bekendheid met de verkeersfilters toeneemt of indien de verkeerssituatie daarom vraagt, kan de recidivetermijn na verloop van tijd worden heroverwogen.

### **2. Aanpassing aantal ontheffingen**

Op dit moment kunnen bewoners maximaal 2 ontheffingen per huishouden of 1 bij een eenpersoonshuishouden aanvragen. Het maximum is ingesteld om oneigenlijk gebruik van ontheffingen tegen te gaan. Dit maximum aantal blijkt in de praktijk erg rigide uit te pakken, zeker in geval van eenpersoonshuishoudens. Er zijn situaties waarin het wenselijk is om meer ontheffingen aan te kunnen vragen. Zo zijn er bewoners die dagelijks bezoek krijgen van mantelzorgers / zorgverleners, of bewoners die kinderen hebben die regelmatig worden gehaald of gebracht door co-ouders.

Op basis van de eerste ervaringen zijn we voornemens een aanpassing door te voeren in het maximum aantal ontheffingen voor bewoners, namelijk door de beperking voor eenpersoonshuishoudens te schrappen. Dit houdt in dat het maximum aantal ontheffingen wordt:

- Maximaal 2 ontheffingen per adres voor bewoners (ongeacht het aantal personen dat deel uitmaakt van het huishouden).
- Maximaal 5 ontheffingen per adres voor bedrijven/organisaties.

Hiermee menen we de scherpste kantjes van de regeling af te halen, terwijl het risico op oneigenlijk gebruik beperkt blijft en de verkeersveiligheid in dit gebied niet in het geding komt. We zien ook dat meerpersoonshuishoudens dikwijls worden beperkt door het maximum van twee ontheffingen en dat instanties zoals scholen en kinderdagverblijven behoefte hebben aan meer ontheffingen om hun personeel te kunnen voorzien van een ontheffing. Mogelijk kan het maximum aantal ontheffingen voor bewoners en/of bedrijven/organisaties verder naar boven worden bijgesteld. Daar is echter meer onderzoek voor nodig, mede in relatie tot de beoogde invoering van intelligente toegang in andere gebieden. Zoals bij de invoering van intelligente toegang aangegeven streven we naar een uniforme regeling die op alle plekken in de stad toepasbaar is (we willen geen lappendeken aan regels creëren).

Overigens hebben we ook een hardheidsclausule opgenomen in de Uitvoeringsregeling op basis waarvan we in specifieke situaties ontheffingen kunnen verstrekken aan bewoners, bedrijven of instellingen indien zij onevenredig hard worden getroffen.

Om de voorgestelde wijziging door te voeren, zullen we de Uitvoeringsregeling moeten aanpassen die de ontheffingverlening voor de verkeersfilters Sloterweg en Laan van Vlaanderen regelt. De bevoegdheid hiervoor ligt bij het dagelijks bestuur van het stadsdeel Nieuw-West. Ook zullen we de computersoftware moeten aanpassen. Ik verwacht dat de nieuwe regel na de zomer kan worden doorgevoerd.

Zoals ik de raadsinformatiebrief inzake 'Voortgang intelligente toegang' d.d. 14 maart 2024 heb aangegeven, werken we nog aan een gemeentelijk doelgroepenkader intelligente toegang. Hierin zullen we nader uitwerken hoe we omgaan met de verschillende doelgroepen bij de verdere uitrol van intelligente toegang in de stad. Hierbij nemen we ook de ervaringen en casussen mee vanuit het project Sloterweg.

### **3. Locatieaanduiding filter bij ontheffingverlening**

Een verbeterpunt naar aanleiding van klachten over de ontheffingen betreft het aanduiden van het verkeersfilter waarvoor de ontheffing geldig is. In de afgegeven ontheffing staat benoemd voor welk verkeersfilter de ontheffing geldig is (Laan van Vlaanderen, Sloterweg-west of Sloterweg-oost). Dit is voor sommige aanvragers onvoldoende duidelijk. Daarom wordt voortaan de locatie van het betreffende verkeersfilter specifieker beschreven. Daarnaast verwijzen we voortaan in de afgegeven ontheffing naar een kaartje op de gemeentelijke website.

### **4. Onderzoek naar opheffen filter Sloterweg-oost**

Uit het belevingsonderzoek, gesprekken met bewoners en bezwaren die zijn ingediend, blijkt dat er discussie is over de locatie en overzichtelijkheid van dit specifieke verkeersfilter. Daarbij komt dat de eerste verkeersmetingen uitwezen dat er minder verkeer over de Sloterweg-oost reed dan voorspeld. We gaan daarom onderzoeken of handhaven van dit verkeersfilter noodzakelijk is en zullen hier de omwonenden bij betrekken. Eind 2024 stuurt het college de eindrapportage van de monitoring naar de gemeenteraad. Uiterlijk dan zal het college een voorstel doen hoe om te gaan met verkeersfilter Sloterweg-oost.

### **5. Aanpassingen bebording en belijning**

Het onderzoek naar de beleving van de bebording bevat een aantal suggesties om de duidelijkheid en herkenbaarheid van de verkeersfilters te verbeteren. Twee suggesties zien we als haalbaar en op korte termijn uitvoerbaar:

1. Het aanbrengen van markeringen op de weg bij de filters.
2. Het aanpassen van de vooraankondigingsborden en een bord over camerahandhaving.

We zijn voornemens deze maatregelen door te voeren. Voor elk van de filters dient nog wel een ontwerp gemaakt te worden en voorgelegd te worden aan onder andere de toetscommissie Openbare Ruimte. Afhankelijk de precieze uitwerking van de maatregelen en de bijbehorende procedures, kunnen deze voor of net na het zomerreces worden uitgevoerd.

### **E. Vervolgproces**

Eind 2024 stuurt het college de eindrapportage van de monitoring naar de gemeenteraad. Op basis van deze eindrapportage wordt definitief besloten of de ingevoerde verkeersmaatregelen ongewijzigd blijven, dat we situatie aanpassen of dat we moeten terugvallen op variant 11 (alleen het verkeersfilter Sloterweg-west).

Met vriendelijke groet,

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



Melanie van der Horst

Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit

### **Bijlagen**

1. Tussenrapportage Monitoring en Evaluatie Sloterweg Verkeersveilig
2. Gedragsonderzoek verkeersborden doorrijverbod Sloterweg & Laan van Vlaanderen