Geachte leden van de bezwaarschriftencommissie,

De rechtbank Amsterdam heeft op 1 mei 2026 de beslissing op bezwaar van 7 juni 2024 vernietigd en het college opgedragen om binnen 8 weken een nieuwe beslissing op bezwaar te nemen, met in achtneming van de uitspraak. De rechtbank heeft daarbij aangegeven dat het college het verkeersbesluit om tijdens de spitsuren op maandag tot en met vrijdag tussen 07.00 uur en 10.00 uur en tussen 16.00 uur en 19.00 uur de twee afslagen van de Laan van Vlaanderen naar de Plesmanlaan in Amsterdam af te sluiten kortgezegd beter moet motiveren.

Wij zien ook in dat de motivatie in het verkeersbesluit uit 2023 tekortschiet en niet goed aansluit bij de onderzoeken en afwegingen die destijds zijn gemaakt. Dat betreuren wij. Via deze brief informeer ik u, ten behoeve van uw advies over de nieuwe beslissing op bezwaar, nader over de voorbereiding, de onderzoeken en afwegingen die aan dit verkeersbesluit ten grondslag hebben gelegen. Tevens wordt gereflecteerd op de situatie zoals die zich nu op straat voordoet en wordt puntsgewijs gereageerd op de bevindingen van de rechtbank.

1. Aanleiding en doel van de maatregelen

De verkeersfilters (ook wel geslotenverklaringen, knips, of doorrijdverboden genoemd; alleen ontheffingshouders mogen passeren) op de Laan van Vlaanderen zijn onderdeel van het project ‘Sloterweg-West Verkeersveilig.’ De opgave c.q. het hoofddoel van dit project was en is (zie ook Nota van Uitgangspunten, paragraaf 1.3, blz 4*):*

Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Sloterweg-west door het terugbrengen van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op die weg. Motorvoertuigen moeten een andere route gaan volgen, zo veel mogelijk via Plusnet auto. Daarbij mogen geen knelpunten op andere plekken ontstaan.

Wat betreft de knelpunten gaat het om verkeersveiligheid (verkeersongevallen) en doorstroming (filevorming). De onderzoeken vooraf en de monitoring die een jaar lang heeft plaatsgevonden na invoering (van 1 november 2023 tot 1 november 2024), hadden daarom ook als focus die twee aspecten (zie onder andere beslispunt 7 en bijbehorende toelichting in de raadsvoordracht 26 januari 2022).

Het verbeteren van de verkeersveiligheid, doorstroming en/of leefbaarheid op de Laan van Vlaanderen waren en zijn dus géén primaire doelstellingen van het project. Het invoeren van de verkeersfilters op de Laan van Vlaanderen betreffen mitigerende maatregelen om de waterbedeffecten van invoering van de verkeersfilters op de Sloterweg te beperken en knelpunten in de verkeersveiligheid en/of doorstroming op de Laan van Vlaanderen te voorkomen.

2. Totstandkoming voorkeursvariant in Nota van Uitgangspunten

Het hoofddoel van het project was dus het zoeken naar een oplossing voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van de Sloterweg-west, zonder dat er onoplosbare knelpunten in verkeersveiligheid of doorstroming elders zouden ontstaan. Daarvoor zijn in totaal 15 varianten onderzocht op onder andere: oplossend vermogen voor de Sloterweg-west, verplaatsing van verkeer naar andere plekken,

verkeersafwikkeling op kruispunten, noodzakelijke ingrepen op andere plekken, uitvoerbaarheid en kosten. Deze varianten zijn beschreven in de Nota van Uitgangspunten die op 26 januari 2022 is vastgesteld door de gemeenteraad.

Uit de variantenstudie kwam naar voren dat de enige maatregel met voldoende oplossend vermogen (voldoende reductie van autoverkeer op de Sloterweg-west) het invoeren van een verkeersfilter op de Sloterweg-west is. Dat zou een (flinke) verschuiving van motorvoertuigen van de Sloterweg naar o.a. de Laan van Vlaanderen betekenen. Op het gebied van verkeersveiligheid werden geen problemen verwacht als gevolg van deze verschuiving. Qua wegprofiel kan deze weg namelijk een toename van verkeer goed aan. De Laan van Vlaanderen is een gebiedsontsluitingsweg met een breed profiel, gescheiden rijbanen en vrijliggende fietspaden (zie ook conclusie onder 'variant 11' op blz 29 van de Nota van Uitgangspunten). Op het gebied van doorstroming werden echter wel knelpunten verwacht. De verwachting was dat de kruispunten met de Plesmanlaan en Anderlechtlaan die hoeveelheid extra verkeer op drukke momenten niet kon verwerken en dat flinke files zouden ontstaan. Dat zou opgelost moeten worden door de aanpassingen van de opstelvakken op die kruispunten. De verwachting was dat die aanpassingen niet snel gerealiseerd konden worden en bovendien maakten ze het kappen van bomen noodzakelijk. Hierdoor kwam ook een verkeersfilter op de Laan van Vlaanderen in beeld, waarbij het doorgaande verkeer van/naar de snelweg A4 de route via de Plesmanlaan – Johan Huizingalaan (de s107) kan nemen. Dat betrof variant 2A uit de Nota van Uitgangspunten.

Geen van de varianten kwam tegemoet aan alle eisen, wensen en belangen. De meningen over de varianten en vooral over het invoeren van de verkeersfilters liepen sterk uiteen tijdens de participatie en de inspraakperiode over de Nota van Uitgangspunten. Variant 2A had uiteindelijk de voorkeur van de gemeente, omdat deze voldoende oplossend vermogen bood voor de Sloterweg-west, er geen onoplosbare knelpunten in doorstroming en/of verkeersveiligheid werden verwacht op andere plekken en daarnaast ook het beste paste bij de beleidsdoelstellingen van de gemeente (door het verkeer via de plusnetten af te wikkelen en geen bomen te kappen).

3. Nader onderzoek tijdsperioden naar aanleiding van een motie van de gemeenteraad

De gemeenteraad heeft op 26 januari 2022 de Nota van Uitgangspunten vastgesteld en daarmee variant 2A aangewezen als voorkeursvariant (zijnde invoering verkeersfilters op de Sloterweg en als mitigerende maatregel ook verkeersfilters op de Laan van Vlaanderen). Daarbij is door de gemeenteraad een motie aangenomen die het college verzocht te onderzoeken in hoeverre het mogelijk zou zijn om te werken met tijdvakken waarbij de verkeersfilters op de Laan van Vlaanderen tijdelijk worden opgeheven. De aanleiding was dat gemeenteraad constateerde dat het Belgiëplein, met veel middenstand, veel minder goed bereikbaar wordt voor Amsterdammers uit Osdorp en omliggende wijken in Nieuw-West en dat ondernemers op het Belgiëplein hierdoor mogelijk benadeeld zouden worden (motie 043.22 van het raadslid Mbarki).

Naar aanleiding van deze motie is nader onderzoek gedaan naar de tijdsperioden gedurende de dag waarop de doorrijdverboden op de Laan van Vlaanderen wel of niet van kracht konden zijn. De focus lag daarbij op de doorstroming en dus de verkeersafwikkeling op de kruispunten met de Plesmanlaan en Anderlechtlaan. Deze zijn daarin bepalend. Op het gebied van verkeersveiligheid werden geen knelpunten verwacht, gezien het wegprofiel van de Laan van Vlaanderen (vrijliggende fietspaden, gescheiden rijbanen).

De verkeersberekeningen in de Nota van Uitgangspunten zijn gedaan met verkeersgegevens uit het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Voor het nadere onderzoek op grond van de motie van raadslid Mbarki zijn in aanvulling daarop ook verkeerstellingen uitgevoerd. Uit het onderzoek (zie rapportage 'Onderzoek Venstertijden Laan van Vlaanderen, d.d. 22 december 2022') werd geconcludeerd het verkeersfilter op de Laan van Vlaanderen actief moest zijn tussen 7:00 en 22:00 uur.

De doorrekening werd gedaan aan de hand van het "afwegingskader verkeerslichten" dat de gemeente Amsterdam hanteert om te beoordelen of een kruispunt regelbaar is. Wanneer uit doorrekening volgt dat het verkeer niet binnen de randvoorwaarden geregeld kan worden, wordt het kruispunt formeel 'onregelbaar' genoemd. Dat bekent in de praktijk vaak dat aankomende auto's niet binnen één "groentijd" kunnen worden afgewikkeld (en dus minimaal 2x voor hetzelfde stoplicht moeten wachten).

We hebben deze analyse door adviesbureau Witteveen+Bos laten toetsen (zie notitie 'Toetsing rapportage onderzoek venstertijden' d.d. 22 december 2022). Zij concludeerden dat de werkwijze in het "afwegingskader verkeerslichten" dat de gemeente Amsterdam hanteert als te rigide moet worden gezien. De gehanteerde worst-case benadering gaat te gemakkelijk voorbij aan misschien wel mogelijke tijdsvensters. Ze adviseerden om de grenswaarde(n) nauwkeuriger te berekenen. Deze berekening zou moeten aansluiten bij de beschikbare en eventueel aangepaste vormgeving van de kruisingen. Denk hierbij aan de lengtes van de opstelvakken. Ook moest rekening worden gehouden met het werkelijke verkeersaanbod op verschillende momenten van de (werk)dag.

Naar aanleiding van deze second opinion heeft de gemeente een aanvullend onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van venstertijden (zie "Notitie – onderzoek Venstertijden Laan van Vlaanderen, d.d. 10 januari 2023"). In dit aanvullende onderzoek is een ander uitgangspunt gehanteerd, namelijk dat de verkeersafwikkeling op de kruispunten niet verslechtert ten opzichte van de bestaande situatie (dus voor invoering van de verkeersfilters). Er bleek namelijk dat verkeersafwikkeling op de kruispunten in de bestaande situatie ook al niet voldeed aan de criteria uit het "afwegingskader verkeerslichten" en de kruispunten volgens dat kader dus al "onregelbaar" waren. Op basis van dat nieuwe uitgangspunt wordt geconcludeerd dat de verkeersfilters op de Laan van Vlaanderen actief zouden moeten zijn tussen 8:00-10:00 uur en tussen 13:00-19:00 uur. Buiten die tijden werd geen verslechtering in de verkeersdoorstroming op de kruispunten verwacht.

4. Uiteindelijke keuze voor spitstijden

Uit de kruispuntanalyses kwam dus naar voren dat een verslechtering in de verkeersafwikkeling / doorstroming werd verwacht tussen 8:00-10:00 en 13:00-19:00 uur. Op die tijden zouden de verkeersfilters dan actief moeten zijn. Het college heeft uiteindelijk gekozen voor iets andere tijdsvakken, namelijk 7:00-10:00 uur 16:00-19:00 uur. Hier lagen de volgende afwegingen aan ten grondslag (zie ook raadsinformatiebrief 13 juni 2023):

- Met deze tijden kwam het college tegemoet aan de belangen van de ondernemers.
- Het college hechtte belang aan logische, herkenbare en begrijpelijke tijdsvensters voor verkeersdeelnemers. Afsluitingen van 8:00-10:00 en van 13:00-19:00 uur (waarbij het verkeersfilter overdag dus alleen open is tussen 10:00 –13:00 uur), zijn dat volgens het college niet. Spitsafsluitingen op wegen komen daarentegen vaker voor en zijn daarmee beter herkenbaar en uitlegbaar. Daarbij is gekozen voor blokken van 3 uur, zowel in de ochtend avondspits.
- Bij de gekozen tijdsblokken was er volgens de berekeningen wel de kans/verwachting dat de verkeersafwikkeling tussen 13:00 en 16:00 wat zou verslechteren. Dit werd echter acceptabel geacht. De redenen daarvoor waren dat we de invoering van de verkeersfilters een jaar lang nauwlettend gingen monitoren en we na invoering de afstelling van de verkeerslichten nog konden aanpassen op basis van de optredende verkeerssituatie om doorstromingsproblemen te verminderen of voorkomen. Mocht dat niet helpen dan zou het college alsnog een verkeersbesluit kunnen nemen voor verkeersfilters van 24 uur per dag.
- Er werden geen knelpunten in de verkeersveiligheid verwacht, gezien het wegprofiel van de Laan van Vlaanderen (vrijliggende fietspaden, gescheiden rijbanen)

5. Hoe gaat het nu?

Op 1 november 2023 zijn de verkeersfilters op de Laan van Vlaanderen ingesteld. Het college van Burgemeester en Wethouders heeft de verkeerskundige effecten hiervan een jaar lang gemonitord. Het resultaat is de ‘Eindrapportage Monitoring Sloterweg verkeersveilig’ die op 9 december 2024 is opgeleverd. Uit dit onderzoek blijkt dat de verkeersfilters op de Laan van Vlaanderen niet hebben geleid tot (onoplosbare) knelpunten in doorstroming en verkeersveiligheid op de Laan van Vlaanderen of andere wegen. Zie ook de raadsinformatiebrief d.d. 1 december 2025 waarmee de eindrapportage aan de gemeenteraad is aangeboden.

Naar aanleiding van de uitspraak van de rechtbank heeft de gemeente ook een actuele analyse gemaakt van de nu optredende verkeersafwikkeling. In dat kader is de studie van 10 januari 2023 geactualiseerd met telgegevens van de periode januari tot april 2026. De resultaten staat in de notitie 'Venstertijden Laan van Vlaanderen’ d.d. 28 mei 2028 (zie bijlage II). Ook uit deze analyse blijkt dat de openstelling van de verkeersfilters buiten de spitstijden niet tot knelpunten in de doorstroming leidt op de Laan van Vlaanderen, ook niet tussen 13:00 en 16:00 uur (het tijdvak waarover vooraf was aangegeven dat er mogelijk sprake kon zijn van een verslechtering). De drie kruisingen op de Laan van Vlaanderen kunnen het verkeer voldoende afwikkelen zonder dat er wachtrijen/filevorming ontstaat. Eén rijrichting op de kruising Laan van Vlaanderen West voldoet niet aan het ‘Afwegingskader verkeerslichten’ omdat de

opstelruimte te kort is. Dit heeft echter geen nadelig effect op de verkeersafwikkeling van de kruising. Al het verkeer kan binnen één groencyclus worden afgewikkeld, waardoor de kruising niet als knelpunt aangemerkt wordt.

Tot slot is gekeken naar de ongevallencijfers die geregistreerd worden in de database Viastat op basis van politieregistratie (zie bijlage III). De cijfers zijn redelijk constant met een verlaging tijdens de Corona pandemie. In 2023 en 2024 hebben 10 ongevallen plaatsgevonden en in 2025 12 ongevallen. In de periode voor Covid lagen de ongevallencijfers tussen de 10 tot 15 per jaar. Invoering van de verkeersfilters op de Laan van Vlaanderen in 2023 hebben dus geen nadelig effect gehad op de verkeersveiligheid.

6. Reactie op de verschillende onderdelen van het oordeel van de rechtbank

Reactie op onderdeel 7.1 van de uitspraak van de rechtbank

De rechtbank heeft in onderdeel 7.1. het volgende oordeel gegeven:
7.1 De rechtbank komt tot de conclusie dat het bestreden besluit op onzorgvuldige wijze tot stand is gekomen en dat geen sprake is van een deugdelijke belangenafweging. Zo blijkt noch uit het verkeersbesluit, noch uit het bestreden besluit, noch uit de raadsinformatiebrief van 13 juni 2023 waarop het college heeft gebaseerd dat de afslag van de Laan van Vlaanderen naar de Plesmanlaan buiten de spitstijden open kan zijn voor autoverkeer. In de raadsinformatiebrief van 13 juni 2023 stelt het college dat er onderzoek is gedaan en dat dit onderzoek is gepubliceerd. Maar het is onduidelijk op welk onderzoek het college doelt. Deze informatie komt ook niet terug in het verkeersbesluit en dat is onzorgvuldig.

Reactie:
Wij zijn het met de rechtbank eens dat uit de motivering van het verkeersbesluit onvoldoende blijkt welke belangenafweging aan het besluit ten grondslag heeft gelegen. Wij stellen daarom voor om bij de beslissing op bezwaar de motivering van het verkeersbesluit aan te passen conform de tekst in bijlage I ‘Voorstel van V&OR voor aanpassing motivering verkeersbesluit’

De mogelijkheid van venstertijden is uitgebreid onderzocht. Het onderzoek bestond uit drie deelrapportages, te weten ‘Onderzoek venstertijden Laan van Vlaanderen’(22 december 2022), ‘Toetsing Onderzoek Venstertijden Laan van Vlaanderen’ door adviesbureau Witteveen + Bos (december 2022) en ‘Notitie Onderzoek Venstertijden Laan van Vlaanderen’ (10 januari 2023). Hieronder een toelichting.

Onderzoek venstertijden Laan van Vlaanderen (december 2022)
Van 13 juni t/m 26 juni 2022 is het autoverkeer geteld op vier locaties (Sloterweg-west en -oost en beide kruisingen van de Laan van Vlaanderen/ Plesmanlaan). Op basis van analyse van de telgegevens en met behulp van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) wordt in dit onderzoek geconcludeerd dat invoering van venstertijden op de westzijde van de Laan van Vlaanderen / Plesmanlaan tot filevorming zal leiden tussen 07.00 uur en 22.00 uur. Voor dit tijdvak wordt de invoer van venstertijden daarom ontraden. Buiten deze tijden is het invoeren van venstertijden wel mogelijk.

Toetsing onderzoek venstertijden Laan van Vlaanderen (Witteveen + Bos) (december 2022)
In dit rapport (second-opinion) wordt geconcludeerd dat de gehanteerde worst-case benadering de wachtrijopbouw voor de verkeerslichten overschat en te makkelijk voorbij gaat aan misschien wel mogelijke tijdsvensters. Er wordt geadviseerd om een meer gedetailleerde berekening op kruispuntniveau te maken.

Notitie Onderzoek Venstertijden Laan van Vlaanderen (10 januari 2023)
Naar aanleiding van de aanbevelingen uit de toetsing is een aanvullende analyse op kruispuntniveau uitgevoerd. Hierbij is ook gebruik gemaakt van aanvullende verkeerstellingen in november toen de Sloterweg-west tijdelijk was afgesloten in verband met werkzaamheden. Uit de analyse komt naar voren dat, als het uitgangspunt wordt gehanteerd dat er geen verslechtering van de verkeersafwikkeling mag optreden, venstertijden mogelijk zijn in de volgende tijdvakken: - voor 8:00 uur, tussen 10 :00- 13:00 uur en na 19:00 uur.

Keuze voor spitsperioden
De conclusie van de onderzoeken is dat het voor de verkeersafwikkeling nodig is om de Laan van Vlaanderen in ieder geval tijdens de drukke spitsperioden af te sluiten. In de avond, nacht en vroege ochtend worden geen verkeersproblemen verwacht. Het onderzoek laat zien dat er overdag buiten de spitsperioden knelpunten in de verkeersafwikkeling kunnen ontstaan als de Laan van Vlaanderen niet is afgesloten. Als de verkeerslichten op de kruispunten Plesmanlaan - Laan van Vlaanderen en Anderlechtlaan – Laan van Vlaanderen anders worden afgesteld, kunnen deze knelpunten mogelijk worden voorkomen of verminderd. Het college heeft op grond daarvan besloten om onder die voorwaarden een spitsafsluiting te proberen. Daarbij is gekozen voor de tijdvakken maandag t/m vrijdag van 7:00- 10:00 uur en van 16:00 – 19:00 uur, zoveel mogelijk aansluitend op de perioden dat knelpunten in de afwikkeling worden verwacht en de perioden dat er het meeste doorgaande verkeer van en naar de A4 rijdt. Bij de keuze voor deze spitstijdvakken heeft het college ook meegewogen dat deze verkeersregeling logisch, herkenbaar en begrijpelijk is voor de automobilist. Spitsafsluitingen worden vaker toegepast. Een wegafsluiting met bijvoorbeeld alleen een venstertijd tussen 10:00 en 13:00 is ongebruikelijk en bovendien schieten winkeliers met zo'n tijdslot weinig op als het gaat om de bereikbaarheid voor klanten.
Het college heeft daarbij aangegeven dat deze maatregel gemonitord gaat worden. In het geval dat er buiten de spitsperioden toch onoplosbare knelpunten ontstaan, kan de situatie aangepast worden door de afsluitingen alsnog 24 uur per dag in te voeren. Uit de 'Eindrapportage Monitoring Sloterweg verkeersveilig' van 9 december 2024 zijn geen onoplosbare knelpunten geconstateerd op de Laan van Vlaanderen waardoor er geen aanleiding was en is om deze verkeersmaatregel aan te passen.

<u>Reactie op onderdeel 7.2 van de uitspraak van de rechtbank</u>

De rechtbank heeft in onderdeel 7.2. het volgende oordeel gegeven:
7.2. De rechtbank leidt uit de totstandkoming van het verkeersbesluit of dat het college is afgeweken van de eerder gekozen voorkeursvariant (een permanente knip op de kruispunten Laan van Vlaanderen — Plesmanlaan) om te voldoen aan de motie. De

rechtbank toetst op welke wijze het college deze afwijking heeft onderbouwd. Hoewel uit de besluitvorming, zoals hierboven opgemerkt, niet duidelijk blijkt naar welk onderzoek het college verwijst, zal de rechtbank kijken naar het eigen onderzoek van het college van 22 december 2022 en naar de notitie van 10 januari 2023, omdat het college op de zitting heeft verklaard zich daarop te hebben gebaseerd.

Reactie:
De keuze van het college om alsnog de Laan van Vlaanderen buiten de spitstijden open te stellen, is gebaseerd op het onderzoek van 10 januari 2023.Het college is daarbij enigszins afgeweken van de in het onderzoek voorgestelde venstertijden en heeft gekozen voor de spitsafsluitingen (7:00-10 :00 uur en 16:00-19:00 uur). Hier lagen de volgende afwegingen aan ten grondslag (zie ook raadsinformatiebrief 13 juni 2023):

- Met deze tijden kwam het college (conform motie 043.22) tegemoet aan de belangen van de ondernemers.
- Het college hechtte belang aan logische, herkenbare en begrijpelijke tijdsvensters voor verkeersdeelnemers. Afsluitingen van 8:00-10:00 en van 13:00-19:00 uur (waarbij het verkeersfilter overdag dus alleen open is tussen 10:00 –13:00 uur), zijn dat volgens het college niet. Spitsafsluitingen op wegen komen daarentegen vaker voor en zijn daarmee beter herkenbaar en uitlegbaar. Daarbij is gekozen voor blokken van 3 uur, zowel in de ochtend als avondspits.
- Bij de gekozen tijdsblokken was er volgens de berekeningen wel de kans/verwachting dat de verkeersafwikkeling tussen 13:00 en 16:00 wat zou verslechteren. Dit werd echter acceptabel geacht. De redenen daarvoor waren dat we de invoering van de verkeersfilters een jaar lang nauwlettend gingen monitoren en we na invoering de afstelling van de verkeerslichten nog konden aanpassen op basis van de optredende verkeerssituatie om doorstromingsproblemen te verminderen of voorkomen. Mocht dat niet helpen dan zou het college alsnog een verkeersbesluit kunnen nemen voor verkeersfilters van 24 uur per dag.
- Er werden geen knelpunten in de verkeersveiligheid verwacht, gezien het wegprofiel van de Laan van Vlaanderen (vrijliggende fietspaden, gescheiden rijbanen)

<u>Reactie op onderdeel 7.3 van de uitspraak van de rechtbank</u>

De rechtbank heeft in onderdeel 7.3 het volgende oordeel gegeven:
7.3. Uit het onderzoek van 22 december 2022' volgt dat er juist een ruimte bestaat om de knips op de Laan van Vlaanderen-West -en Oost op bepaalde tijdstippen wel open te stellen. Uit de notitie van 10 januari 2023 volgt ook dat op basis van het oorspronkelijke uitgangspunt geen venstertijden mogelijk zijn. Als de uitgangspunten worden aangepast zijn venstertijden volgens de notitie wel mogelijk. De rechtbank leidt uit de Nota van Uitgangspunten en uit het onderzoek van 22 december 2022 of dat het oorspronkelijke uitgangspunt was: het autoverkeer op de Sloterweg terug te dringen en daarbij het waterbedeffect mee te nemen. In de Nota van Uitgangspunten is vermeld dat variant 2A de voorkeursvariant is omdat in die variant "de waterbedeffecten als minst nadelig zijn beoordeeld." In de overwegingen van het verkeersbesluit staat dat het besluit wordt genomen "om te voorkomen dat er tijdens de spitsuren sluipverkeer gebruik maakt van de

Laan van Vlaanderen." In het bestreden besluit is het voorkomen dat sluipverkeer gebruik maakt van de Laan van Vlaanderen ook genoemd als uitgangspunt voor het verkeersbesluit. Het aangepaste uitgangspunt in de notitie van 10 januari 2023 luidt: "de doorstroming mag op dit kruispunt op de bepalende verkeersbewegingen niet slechter zijn dan nu (juni 2022.)"

Reactie:
Doel van het project was en is de verkeersveiligheid op de Sloterweg-west te vergroten. Hier reed relatief veel autoverkeer gecombineerd met grote aantallen fietsers. Een verkeersfilter invoeren op de Sloterweg-west heeft logischerwijs consequenties voor het omliggend wegennet zoals Laan van Vlaanderen en Sloterweg-oost. De keuze om hier ook verkeersfilters in te voeren is dan ook gebaseerd op het uitgangspunt het nadelige effect van de verkeersfilters Sloterweg-west zoveel mogelijk te mitigeren en ervoor te zorgen dat er geen knelpunten in verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid ontstaan.

Verkeerstechnisch vertaalt dit zich in onderzoeken naar het functioneren van kruisingen waarbij de vraag centraal staat of deze het verkeer goed afwikkelen en er dus geen lange wachtrijen ontstaan. In geval van lange wachtrijen ontstaat namelijk het risico dat de verkeersveiligheid onder druk komt te staan omdat weggebruikers bijvoorbeeld door rood gaan rijden (roodlichtnegatie). Verder wordt ook gekeken naar de weginrichting. De Laan van Vlaanderen is anders dan de Sloterweg ingericht als een gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden en gescheiden rijbanen. Dergelijke wegen kunnen relatief veel verkeer veiliger afwikkelen dan een Sloterweg waar de fietser geen vrijliggend fietspad heeft.

<u>Reactie op onderdeel 7.4 van de uitspraak van de rechtbank</u>

De rechtbank heeft in onderdeel 7.4. het volgende oordeel gegeven:
7.4. De rechtbank overweegt dat het oorspronkelijk uitgangspunt, het tegengaan van het waterbedeffect en sluipverkeer, gaat over het aantal auto's dat over de Laan van Vlaanderen rijdt. Het nieuwe uitgangspunt, de doorstroming op de Laan van Vlaanderen, lijkt niet het aantal auto's als uitgangspunt te nemen, maar de wijze waarop het verkeer wordt afgewikkeld, door middel van de afstelling van verkeerslichten en de lengte van opstelvakken. Het college heeft niet gemotiveerd hoe deze wijziging vanuit verkeerskundig oogpunt is onderbouwd, en wat dit betekent voor de verkeersveiligheid.

Reactie:
Het uitgangspunt is dat het effect van een verkeersfilter op de Sloterweg-west zoveel mogelijk wordt gemitigeerd. In zoverre dat er geen onoplosbare knelpunten ontstaan op gebied van doorstroming en verkeersveiligheid door het verkeersfilter op de Sloterweg-west. Dit uitgangspunt is ongewijzigd maar is inderdaad niet goed beschreven in de motivering van verkeersbesluit. Wij stellen voor de motivering van het verkeersbesluit ook op dit punt aan te passen. Zie voor het voorstel bijlage I ‘Voorstel van V&OR voor aanpassing motivering verkeersbesluit’.

Om antwoord te kunnen geven op de vraag of venstertijden ingesteld kunnen worden op de Laan van Vlaanderen is het (nieuwe) verkeersaanbod, dus het aantal auto´s, het

vertrekpunt. Om vervolgens te kunnen bepalen of dit verkeersaanbod knelpunten veroorzaakt zijn de kruisingen bepalend. Hiertoe wordt veelal het 'Afwegingskader Verkeerslichten' als leidend criterium aangehouden. Dit beleidskader stelt voorwaarden aan een robuuste kruising. De voorwaarden hebben betrekking op wachttijden per modaliteit, kruispuntblokkades en rijstrookblokkades. Het is een vrij rigide beleidskader dat mogelijke doorstromingsproblemen signaleert.

In het onderzoek van 10 januari 2023 is geconstateerd dat een van de kruisingen al in de situatie van voor een verkeersfilter op de Sloterweg-west niet voldeed aan het Afwegingskader. Zo was de opstelruimte voor drie richtingen van de kruising Plesmanlaan-Laan van Vlaanderen west te kort. Dat betekent overigens niet dat er een doorstromingsprobleem was. In het onderzoek is deze situatie als referentie aangehouden. Bij het doorrekenen van de kruising in het verkeerregelinstallatie softwareprogramma Cocon is het uitgangspunt geweest dat deze kruising niet verslechterd mag worden. De doorrekening had als uitkomst dat de verkeersafwikkeling niet zou verslechteren op werkdagen tussen 19:00-8:00 uur en tussen 10:00-13:00 uur.

Reactie op onderdeel 7.5 van de uitspraak van de rechtbank

De rechtbank heeft in onderdeel 7.5. het volgende oordeel gegeven:
7.5. Daarbij komt dat het college niet heeft gemotiveerd dat, als de notitie van 10 januari 2023 toch wordt gevolgd, waarom het verkeersbesluit de kruispunten Laan van Vlaanderen — Plesmanlaan op beperktere tijdstippen afsluit dan de notitie aanbeveelt. Het verkeersbesluit sluit immers de kruispunten op werkdagen van 07.00-10.00 uur en van 16.00-19.00 uur af, terwijl de notitie andere tijdstippen noemt (afsluiting van 08.00 uur tot 10.00 uur en van 13.00 uur tot 19.00 uur, niet beperkt tot alleen werkdagen). Het bestreden besluit is ook op dat punt gebrekkig gemotiveerd.

REACTIE
Wij stellen voor de motivering van het verkeersbesluit op dit onderdeel aan te passen. Zie bijlage I 'Voorstel van V&OR voor aanpassing motivering verkeersbesluit'. Het college heeft gekozen voor de tijdvakken maandag t/m vrijdag van 7:00- 10:00 uur en van 16:00 – 19:00 uur die zoveel mogelijk aansluiten op de perioden dat knelpunten in de afwikkeling worden verwacht en de perioden dat er het meeste doorgaande verkeer van en naar de A4 rijdt. Bij de keuze voor deze spitstijdvakken heeft het college ook meegewogen dat deze verkeersregeling logisch, herkenbaar en begrijpelijk is voor de automobilist. Spitsafsluitingen worden immers vaker toegepast. Een wegafsluiting met bijvoorbeeld alleen een venstertijd tussen 10:00 en 13:00 uur is ongebruikelijk en bovendien schieten winkeliers met zo'n tijdslot weinig op als het gaat om de bereikbaarheid voor klanten. Ook heeft het college meegewogen dat deze maatregel gemonitord gaat worden. In het geval dat er buiten de spitsperioden toch onoplosbare knelpunten ontstaan, kon/kan de situatie aangepast worden door de afsluitingen alsnog 24 uur per dag in te voeren (en daarvoor een nieuw verkeersbesluit te nemen).

Reactie op onderdeel 7.6 van de uitspraak van de rechtbank

De rechtbank heeft in onderdeel 7.6. het volgende oordeel gegeven:
7.6. Als het college het uitgangspunt heeft aangepast op basis van de notitie van 10 januari 2023, geldt bovendien het volgende. In december 2024, nadat de verkeersbesluiten in werking zijn getreden, heeft het college een "Monitoring Sloterweg Verkeersveilig" uitgevoerd. Op de zitting is besproken dat uit het eindrapport volgt dat in juni 2022 4.700 auto's per dag de afslag van de Laan van Vlaanderen naar de Plesmanlaan passeerden. Uit de meting van december 2024 volgt dat dit aantal is opgelopen naar 8.000 auto's per dag. Het college heeft niet onderbouwd waarom de huidige situatie past binnen het aangepaste uitgangspunt uit de notitie van 10 januari 2023. Daarnaast heeft het college niet onderbouwd hoe de huidige situatie past bij het oorspronkelijke uitgangspunt: het tegengaan van sluipverkeer. Ook om deze reden is het verkeersbesluit onzorgvuldig voorbereid en onvoldoende gemotiveerd.

REACTIE:

Aanleiding voor deze verkeersmaatregel is het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Sloterweg-west middels het instellen van een verkeersfilter. Voorwaardelijk aan dit verkeersfilter was en is dat het niet mag leiden tot onoplosbare knelpunten op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid. Het doel is niet het tegengaan van sluipverkeer zoals aangegeven was in de overwegingen bij het verkeersbesluit van 20 oktober 2023. Wij stellen voor de motivering van het verkeersbesluit op dit onderdeel aan te passen.

Als het gaat om doorstroming, is de verkeersafwikkeling op kruispunten leidend (of die de hoeveelheid verkeer kunnen verwerken), niet de hoeveelheid verkeer op een wegvak. Daarom is, zowel in de Nota van Uitgangspunten als bij de monitoring, geen nadere duiding gegeven aan het aantal motorvoertuigen dat op het wegvak reed. Tijdens de monitoring is wel beoordeeld of er knelpunten in de doorstroming (filevorming) werden geconstateerd, maar dat was niet het geval. Ook was geen sprake van extra verkeersongevallen. Dus de gemeten 8000 motorvoertuigen leverden geen knelpunten in de doorstroming of verkeersveiligheid op.

Naar aanleiding van de uitspraak van de rechtbank hebben we de berekeningen uit de notitie van 10 januari 2023 opnieuw gedaan met de huidige verkeersaantallen. Deze staan in de notitie 'Venstertijden Laan van Vlaanderen' d.d. 28 mei 2028. Ook uit deze analyse blijkt dat de openstelling van de verkeersfilters buiten de spitstijden niet tot knelpunten in de doorstroming leidt op de Laan van Vlaanderen, ook niet tussen 13:00 en 16:00 uur (het tijdvak waarover vooraf was aangegeven dat er mogelijk sprake kon zijn van een verslechtering). De drie kruisingen op de Laan van Vlaanderen kunnen het verkeer voldoende afwikkelen zonder dat er wachtrijen/filevorming ontstaat.

Reactie op onderdeel 7.7. van de uitspraak van de rechtbank

De rechtbank heeft in onderdeel 7.7. het volgende oordeel gegeven:

7.7. Tot slot heeft het college ook niet in haar besluitvorming betrokken hoe het belang van de winkeliers is afgewogen tegen het belang van de verkeersveiligheid. Het is de rechtbank niet duidelijk geworden wat het verschil is (bijvoorbeeld in omzetderving) voor de winkeliers tussen de variant die uiteindelijk is ingevoerd en de oorspronkelijke variant 2A, waarbij de kruispunten volledig werden afgesloten. Uit de Nota van Uitgangspunten volgt dat de Winkeliersvereniging Nieuw Sloten grote bezwaren heeft geuit tegen de voorkeursvariant waarbij de knips 24 uur per dag golden. Zij vreesden voor forse omzetderving. Uit deze Nota volgt echter dat Nieuw Sloten (en dus het winkelcentrum) bij de oorspronkelijke variant via een omweg gemakkelijk bereikbaar blijft. Het verkeer rijdt dan via de Plesmanlaan en Huizingalaan. De rechtbank is van oordeel dat het college de belangen van de winkeliers onvoldoende heeft onderzocht, en onvoldoende kenbaar heeft onderbouwd en afgewogen waarom zij met het uitvoeren van de motie het belang van de winkeliers zwaarder heeft laten wegen dan belangen van de verkeersveiligheid en de gevolgen van de toename van het aantal auto's buiten de spitsuren.

REACTIE
Conform de wens van de gemeenteraad (aangenomen motie 043.22) heeft het college tegemoet willen komen aan de belangen van de ondernemers. De belangen van de winkeliers hebben nooit zwaarder gewogen dan de verkeersveiligheid. Eén van de randvoorwaarden was dat er geen knelpunt in de verkeersveiligheid mocht ontstaan. Dat werd echter niet verwacht gezien het wegprofiel van de Laan van Vlaanderen, ook niet met openstellingen van de Laan van Vlaanderen buiten de spitsperioden. Nader onderzoek naar omzetderving werd derhalve niet nodig geacht.

Deze belangenafweging is inderdaad niet goed beschreven in de motivering van verkeersbesluit. Wij stellen voor de motivering van het verkeersbesluit ook op dit punt aan te passen. Zie voor het voorstel bijlage I ‘Voorstel van V&OR voor aanpassing motivering verkeersbesluit’.

7. <u>Samenvatting en conclusie</u>
De gemeente is zich ervan bewust dat de tekst van de motivatie in het verkeersbesluit uit 2023 te kort schiet en onvolledig is geweest. Dat betreuren wij. Met voorliggende brief trachten wij beter uit te leggen hoe de besluitvorming en gemaakte keuzes tot stand zijn gekomen. In de bijlage hebben wij een aangepaste motivering van het verkeersbesluit geformuleerd. Wij stellen voor het motiveringsgebrek te herstellen door bij de nieuwe beslissing op bezwaar de motivering van het verkeersbesluit aan te passen conform bijlage I ‘Voorstel van V&OR voor aanpassing motivering verkeersbesluit’. Wij menen dat de motivering van het verkeersbesluit daarmee zou voldoen aan artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (Babw).

Tevens is gereageerd op de overwegingen van de rechtbank en is gereflecteerd op de situatie zoals die zich nu op straat voordoet. Wat betreft dat laatste kan worden geconcludeerd dat de verkeerskundige effecten van de spitsafsluitingen op de Laan van Vlaanderen in grote lijnen zijn zoals vooraf werd ingeschat (of zelf nog iets beter als het gaat om de doorstroming tussen 13:00 en 16:00 uur) en dat we geen aanleiding zien om de tijdstippen waarop de Laan van Vlaanderen is afgesloten te

wijzigen. We hebben de beschouwingen uit deze brief ook vertaald in het voorstel voor een nieuwe motivatie van het verkeersbesluit.

Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e

5.1, 2, e

Directie Verkeer & Openbare Ruimte
Gemeente Amsterdam