Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	22 mei 2024
Portefeuille(s)	Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Portefeuillehouder(s):	Melanie van der Horst
Behandeld door	Verkeer en Openbare Ruimte [redacted] @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 verkeersituatie wordt een jaar lang gemonitord. De gemeenteraad (en de stadsdeelcommissie) worden via deze brief geïnformeerd over de eerste tussentijdse monitoringsresultaten. Tevens 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

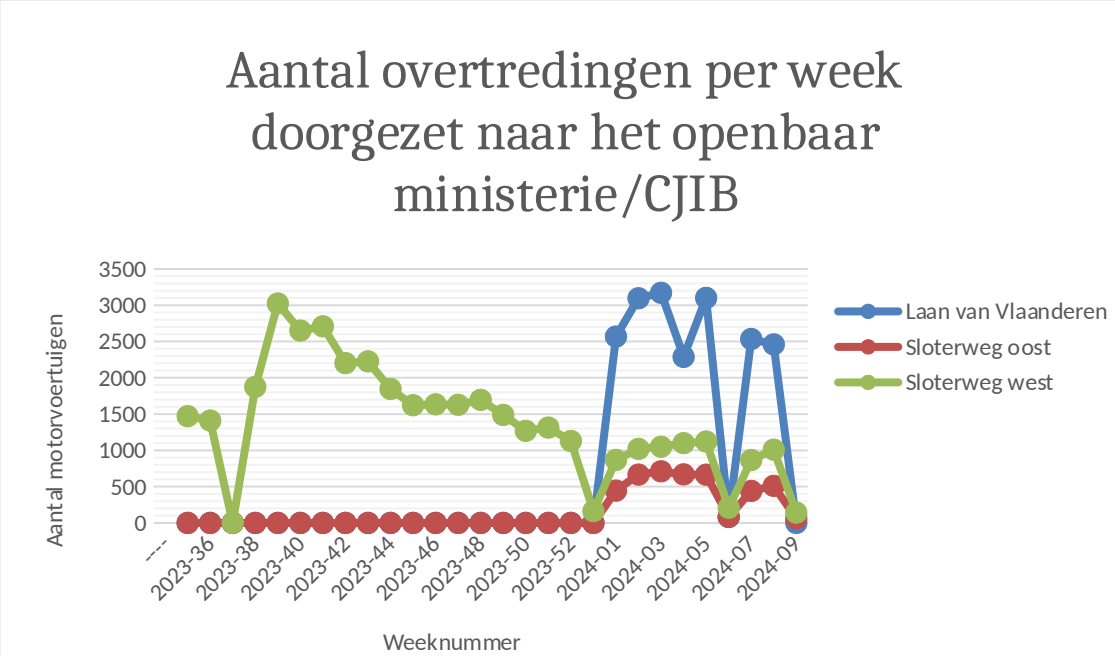
- gevestigd in Nieuw-Sloten: ontheffing voor filters Laan van Vlaanderen (oost en west)
- gevestigd in Sloterweg-oost en Park Haagseweg: ontheffing voor filter Sloterweg-oost.

Het aantal ontheffingen dat men kan aanvragen is samengevat als volgt:
- eenpersoonshuishouden: maximaal 1 ontheffing
- meerpersoonshuishouden: 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.



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 heel weinig overtreders, zoals in week 6 en week 9. Dit komt door het tijdelijk uitzetten van de camera's in verband met calamiteiten, zoals een overstroming op de Johan Huizingalaan.
- Mensen konden maximaal 1 boete per dag per verkeersfilter krijgen.

B. Resultaten verkeerskundige monitoring

Zoals afgesproken bij het vaststellen van de Nota van Uitganspunten, 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 werd 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 is 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 veel verkeer. 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 onderzoeken mogelijkheden om de doorstroming daar te verbeteren. De gegevens van de verkeersinstallaties en de telslangen geven aan dat het niet drukker is geworden op de Calandlaan, de Louwesweg of Nieuwemeerdijk. De data afkomstig van de telslang bij de Sloterbrug wijzen uit dat er minder verkeer over de brug rijdt sinds 1 november (tot wel 20%). Tot slot ziet het GVB ziet 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 te constateren 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 hiervoor zijn:

- Informatiestress: de informatie is niet eenduidig, de borden zijn visueel onduidelijk borden 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.
- 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 issues aanlopen waar we van leren en die verbeterd kunnen worden. Op basis van de eerste ervaringen willen we een aantal aanpassingen doorvoeren en/of verkennen. Ze volgen hieronder.

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 krijgt kwijtgescholden. Die coulanceregeling is inmiddels in uitvoering. 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 weer op één dag worden gezet.

2. Aanpassing maximum aantal ontheffingen

Op dit moment kunnen bewoners maximaal 2 ontheffingen per huishouden (of 1 bij een eenpersoons huishouden) aanvragen. Dit 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. Vaak zijn er 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 dagelijks moeten worden opgehaald.

Op basis van de eerste ervaringen met zijn we voornemens een aanpassing door te voeren in het maximum aantal ontheffingen voor bewoners, namelijk door de inperking 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 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).

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 medio 2024 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 zal voortaan de locatie van het betreffende

verkeersfilter specifieker worden 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 willen daarom de resterende monitoringsperiode gebruiken om te onderzoeken of handhaven van dit verkeersfilter noodzakelijk is. Eind 2024 stuurt het college de eindrapportage van de monitoring naar de gemeenteraad. Het college zal daarbij ook 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 worden aan onder ander de toetscommissie Openbare Ruimte. Indien geen verkeerbesluit nodig is, kunnen de maatregelen naar verwachting voor het zomerreces worden uitgevoerd (mocht wel een verkeersbesluit nodig zijn dan zal het wat langer duren).

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. Rapport onderzoek beleving bebording (exacte naam??)