VN2024-017269
rve ingenieursbureau

Gemeente Amsterdam

Staf

Voordracht voor de Integrale Staf Van der Horst van 02 december 2024

Portefeuille: Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Agendapunt: B2

Onderwerp

Kennisnemen van de monitoringsresultaten verkeersfilters Sloterweg en instemmen om de resultaten ter bespreking voor te leggen aan de Stadsdeelcommissie

Gevraagde beslispunten

1. Kennis nemen van de oplegnotitie en onderliggend monitoringsrapport over de verkeersfilters Sloterweg, met als belangrijkste punten:

   a. De Sloterweg is veel rustiger geworden en daarmee een stuk veiliger voor fietsers. Ook zijn er elders geen onoplosbare knelpunten in de doorstroming of verkeerveiligheid ontstaan. Hiermee bereiken we de belangrijkste doelstellingen van het project.
   b. Er zijn een aantal aandachtspunten tijdens de monitoring geconstateerd waarvoor een oplossing voorhanden is.
   c. Het aantal boetes is in de beginperiode hoog en vertoont daarna een dalende trend. De laatste maanden stabiliseert het aantal boetes zich.
   d. Voorgesteld wordt om de verkeersfilters in haar huidige vorm te handhaven

2. Instemmen om de oplegnotitie en monitoringsrapportage ter bespreking en advisering voor te leggen aan de stadsdeelcommissie:

   a. Na de bespreking in de stadsdeelcommissie, wordt bijgaande oplegnotitie omgevormd tot een raadsinformatiebrief.
   b. College neemt besluit over handhaven verkeersfilters via instemming met de raadsinformatiebrief

Onderbouwing beslispunten

Ad 1a. We bereiken de belangrijkste doelstellingen

De verkeersfilters zijn in ingevoerd op 1 november 2023 met als doel de verkeersveiligheid voor fietsers en de leefbaarheid op de Sloterweg te verbeteren, zonder daarbij voor verkeerskundige knelpunten op het omliggend wegennet te zorgen.

Uit het onderzoek blijkt dat het veel rustiger en daardoor veiliger is geworden op zowel de Sloterweg-west als Sloterweg-oost. Op de Laan van Vlaanderen manifesteren de spitsafsluitingen zich nadrukkelijk. In de spits is het rustig, maar tussen 10:00 en 16:00 uur loopt de hoeveelheid verkeer gestaag op. Ook in het weekend rijdt er redelijk veel verkeer. De kruisingen met de Plesmanlaan en Anderlechtlaan lopen echter niet vast en blijven regelbaar.

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 Plesmanlaan en Johan Huizingalaan tot aan Henk Sneevlietweg. Dit leidt tot aandachtspunten (zie punt 1b) maar niet tot onoplosbare knelpunten. De gegevens van de verkeersinstallaties en de telslangen geven aan dat het niet drukker is geworden op de Pieter

Calandlaan, de Louwesweg of Nieuwemeerdijk.

Ad 1b. Aandachtspunten uit monitoring

De monitoringsresultaten laten de volgende aandachtspunten zien:

- Het kruispunt Johan Huizingalaan / Henk Sneevlietweg was al regelmatig overbelast tijdens de spits voordat de verkeersfilters werden ingevoerd. De overbelasting tijdens de spits is wel verzwaard. Dit knelpunt kan worden opgelost door het kruispunt aan te passen (een extra rijstrook voor linksafslaand verkeer richting Henk Sneevlietweg realiseren). Dit kan worden uitgevoerd in 2026.
- De kruispunten Johan Huizingalaan / Plesmanlaan en Johan Huizingalaan / Louwesweg kennen af en toe perioden van overbelasting (vooral bij slecht weer). Hier kan aanpassing van de verkeersregeling nog verbetering geven om pieken op te vangen.
- Het kruispunt Plesmanlaan / weg Antoni van Leeuwenhoek: hier ontstaat filevorming en daardoor verkeersonveilige situaties. Deze problemen kunnen worden opgelost door verkeerslichten te plaatsen. Dat is al gepland en onderdeel van het gebiedsontwikkelingsproject "De Plantijn".
- Oude Haagseweg-Anderlechtlaan: we hebben klachten gekregen dat er dikwijls congestie optreedt op de Oude Haagseweg richting oprit A4. We kunnen dat signaal niet relateren aan de verkeersfilters om dat uit de monitoring blijkt dat de hoeveelheid verkeer vanaf de Johan Huizingalaan naar Oude Haagseweg niet is toegenomen. We gaan dat nader onderzoeken.

Ad 1c. Aantal boetes

Het aantal overtreders is in de beginperiode hoog en vertoont daarna een dalende trend. De laatste maanden stabiliseert het aantal zich rond de 1.100 per week (ca. 220 per dag) voor de Laan van Vlaanderen, rond 200 per week (ca 30 per dag) voor de Sloterweg-oost en rond de 500 per week (ca. 70 per dag) voor de Sloterweg-west.

In november zijn nog aanvullende maatregelen gerealiseerd (extra borden en markering) om de zichtbaarheid van de verkeersfilters. Het kan zijn dat dat nog voor een daling van het aantal boetes zorgt (die gegevens hebben we nog niet).

Ad 1d. Voorstel om de verkeersfilters in haar huidige vorm te handhaven

We zien dat de verkeersfilters op de Sloterweg en Laan van Vlaanderen een positief effect hebben op de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Sloterweg en Laan van Vlaanderen. De verhoogde intensiteiten op omliggende hoofdroutes zoals Johan Huizingalaan en de Plesmanlaan leiden tot wat langere wachttijden, vooral op kruispunten op de Johan Huizingalaan tijdens de spitsperioden. Dit blijft echter binnen de kaders van wat voor Amsterdam als redelijk wordt gezien en/of is er een oplossing mogelijk.

Zoals toegezegd is onderzoek gedaan naar het verkeersfilter Sloterweg-oost. Bewoners geven aan het verkeersfilter te willen handhaven en vanuit verkeerskundig oogpunt achten wij dat ook

verstandig.

Het eventueel verwijderen van de verkeersfilters op de Laan van Vlaanderen (terugschakelen naar variant 11) zou betekenen dat er veel meer verkeer door de woonbuurten in Nieuw-Sloten gaat en bovendien zagen we in de periode 1 juli – 1 november 2023 dat vooral de kruising Laan van Vlaanderen – Anderlechtlaan dan vastloopt en niet opgelost kan worden zonder een (grote) herinrichting van dat kruispunt. Dit vinden we daarom geen goede variant.

Een andere optie, het verruimen van de tijden van de verkeersfilters op de Laan van Vlaanderen achten wij niet nodig omdat het verkeer buiten de spits afgewikkeld kan worden en de bestemmingen zoals het winkelcentrum en sportvelden dan minder goed bereikbaar worden.

Het voorstel in de oplegnotitie is daarom de verkeersfilters in de huidige vorm te handhaven.

Ad 2. Instemmen om de oplegnotitie en monitoringsrapportage ter bespreking en advisering voor te leggen aan de stadsdeelcommissie

Conform eerder procesvoorstel (zie map van 8 oktober 2024) willen we de bevindingen en voorstellen ter bespreking en advisering voorleggen aan de stadsdeelcommissie.

Na bespreking in de stadsdeelcommissie wordt de oplegnotitie omgezet in een raadsinformatiebrief, waarin ook de aandachtspunten vanuit de stadsdeelcommissie worden verwerkt.

Deze raadsinformatiebrief wordt vervolgens (via de staf, eventueel weer in aanwezigheid van dagelijks bestuurder Türkkol) voorgelegd aan het college ter instemming. Hiermee wordt tevens een formeel besluit genomen de huidige situatie te handhaven.

De raadsinformatiebrief wordt daarna ter kennisname aangeleverd voor de raadscie MOW.

Volgende processtappen

- Behandeling in stadsdeelcommissie
- Omzetten oplegnotitie in raadsinformatiebrief
- Raadsinformatiebrief (vai staf) naar college ter instemming
- Aanleveren raadsinformatiebrief en monitoringsrapportage voor raadscie MOW

Advies en afstemming

Stadsdeel Nieuw-West: dagelijks bestuurder Nazmi Türkkol neemt deel aan de staf

Participatie

Documenten

Gemeente Amsterdam

Staf

Registratienr.	Naam
AD2024-073572	Integrale Staf Van der Horst Voordracht (pdf)
AD2024-073631	Eindrapportage Monitoring Sloterweg versie 2.3.docx (msw12)
AD2024-073632	Oplegnotitie-Bevindingen-Monitoring-Sloterweg-v3.docx (msw12)

Behandelend ambtenaar of indienend raadslid (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

5.1, 2, e Ambtelijk Opdrachtgever V& OR, M: 5.1, 2, e @amsterdam.nl
5.1, 2, e Omgevingsmanager Ingenieursbureau, M: 5.1, 2, e
5.1, 2, e @amsterdam.nl

Uitslag

B Akkoord met inachtneming van (kleine) wijzigingen. Mandaat ligt bij verantwoordelijke directie.