From 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Subject **documentatie verkeersbesluit Laan van Vlaanderen**
To 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Cc 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>, 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>, 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Date June 9, 2026, 10:29:45 AM CEST

5.1, 2, e

Hierbij de definitieve stukken n.a.v. de uitspraak van de rechtbank Amsterdam d.d. 1 mei 2026 n.a.v. verkeersbesluit Laan van Vlaanderen ter bespreking maandag a.s.
Deze betreffen:

1. Brief bezwaarschriftencommissie
2. Bijlage I Overwegingen verkeersbesluit
3. Bijlage II Onderzoek venstertijden Laan van Vlaanderen d.d. 28 mei 2026
4. Bijlage III viastat ongevallenregistratie

Daarnaast stond nog een drietal vragen open met hierbij een reactie:

- Wat wordt verstaan onder Plusnet Auto? Waar is dat vastgesteld? Dat zijn de hoofdwegen van het Amsterdams verkeersnetwerk die een kenmerkende inrichting hebben en waarbij de doorstromingsfunctie voorop staat. Dergelijke wegen kunnen relatief veel verkeer veilig afwikkelen. Anders dan bijvoorbeeld een woonstraat waar de verblijfsfunctie voorop staat. Dit is geborgd in het Beleidskader Verkeersnetten dat in januari 2018 door de gemeenteraad is vastgesteld.
- In de nadere bezwaren op p.2 wordt gesproken over het Mobiliteitsplan Nieuw Wet. Past het verkeerbesluit Laan van Vlaanderen/Plesmanlaan hierin en zonee waarom afwijking? De maatregel ‘terugdringen doorgaand verkeer Sloterweg’ is opgenomen in het Mobiliteitsplan Nieuw-West dat in 2021 door het college is vastgesteld en in 2024 is geactualiseerd.
- Graag een reactie op de bijlagen bij het pro forma bezwaar van 24 november 2023 en met name op
  - rapport De Sloter verkeersproblematiek in breed ruimtelijk perspectief van Kleyn en Makkes – zie bijlage V – over de snelst per auto bereikbare adressen per buurtwinkelcentrum bij 2
    Verkeersregimes.

  Belangrijke constatering is dat dit onderzoek is opgesteld door de bezwaarmakers (print screen hieronder en anders pagina 10 van bezwaarschrift Dorpsraad Oud Sloten). Het college heeft het belang van 1) verruimen venstertijden met een mogelijke verslechtering van doorstroming vs 2) belang winkeliers voor betere bereikbaarheid winkelcentrum en daarbij herkenning weggebruikers van de spitstijden afgewogen. Waarbij laatstgenoemde het zwaarst woog onder de voorwaarde dat het gemonitord zou worden. Voor het college is dus de concurrentieverhouding tot andere winkelcentra nooit een overweging geweest in het nemen van dit verkeersbesluit.

Bijlage V

Snelst per auto bereikbare adressen per buurtwinkelcentrum bij 2 verkeersregimes

Huidig verkeersregime



Verkeersregime variant 2A



Snelst per auto bereikbare adressen per buurtwinkelcentrum				
Buurtwinkelcentrum	Verkeersregime		Verandering	
	Géén knips	4 knips	Absoluut	Relatief (%)
Ecuplein	6515	6515	0	0
Badhoevedorp	6058	6070	+12	0,2
Belgiëplein	**5410**	**5326**	**-84**	**-1,55**
Pieter Calandlaan	4325	4397	+72	+1,66
(Osdorpplein)	(22255)*	(22255)*	0	0
(Sierplein)	(13062)*	(13062)*	0	0
Saldo 6 centra			0	0

Bron: Drs. W.H. Kleyn & Dr. M.X. Makkes. De Sloter verkeersproblematiek in breed ruimtelijk perspectief, Oorzaken, verbanden en oplossingsrichtingen, Amsterdam, 2021

Conclusies:

De veranderingen in concurrentieverhoudingen in autobereikbaarheid tussen de 6 onderzochte buurtwinkelcentra bij invoering van variant 2A ten opzichte van de huidige situatie zijn niet significant, want beperkt tot maximaal ruim 1,5%.
Door variaties in filevorming in de directe omgeving van de centra kunnen er wel verschuivingen optreden, zowel ten positieve als ten negatieve.

N.B.!

Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e

X 5.1, 2, e
X Verkeer en Openbare Ruimte
X Gemeente Amsterdam
Weesperplein 8, 1018 XA Amsterdam
Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam
www.amsterdam.nl

Telefoon 5.1, 2, e
E-mail 5.1, 2, e amsterdam.nl
Afwezig 5.1, 2, e