Gemeente Amsterdam

Stadsdeelcommissie Nieuw-West
Beantwoording schriftelijke vragen

Aan:	De leden van de stadsdeelcommissie van Amsterdam Nieuw-West
Datum	30 juni 2026
Portefeuille(s)	Verkeer & Openbare Ruimte
Portefeuillehouder(s):	Nazmi Türkkol
Behandeld door	Directie Verkeer & Openbare Ruimte
Onderwerp	Beantwoording schriftelijke vragen van lid Güdük inzake ‘verkeersmaatregelen, verkeersverplaatsing en bereikbaarheid in Nieuw-West m.b.t. de knips Laan van Vlaanderen en Sloterweg’

Geachte leden van de stadsdeelcommissie,

Op 11 mei 2026 heeft het dagelijks bestuur schriftelijke vragen ontvangen van het lid Güdük inzake ‘verkeersmaatregelen, verkeersverplaatsing en bereikbaarheid in Nieuw-West m.b.t. de knips Laan van Vlaanderen en Sloterweg’. Hieronder treft u de beantwoording van de vragen aan.

Toelichting door de indiener(s):
De verkeersmaatregelen rond de Laan van Vlaanderen en de Sloterweg zorgen al geruime tijd voor maatschappelijke discussie binnen Nieuw-West. Voorstanders wijzen op het belang van verkeersveiligheid en leefbaarheid voor bewoners in het betreffende gebied. Tegelijkertijd geven bewoners uit omliggende wijken aan dat verkeersdrukte, sluipverkeer en opstoppingen zich hierdoor deels hebben verplaatst naar andere delen van Nieuw-West. Met name rondom Station Amsterdam Lelylaan, de Johan Huizingalaan, Ookmeerweg en Cornelis Lelylaan ervaren bewoners, ondernemers en weggebruikers eveneens dagelijks verkeersdrukte, verminderde doorstroming en gevoelens van verkeersonveiligheid. Daarnaast bestaan al langere tijd zorgen over de bereikbaarheid van ondernemers, maatschappelijke organisaties, zorgverleners, vrijwilligersinitiatieven en andere voorzieningen in delen van Nieuw-West als gevolg van gewijzigde verkeersstromen en afsluitingen. Sinds de invoering van verschillende verkeersmaatregelen is bovendien op veel wegen een maximumsnelheid van 30 km/u ingevoerd. Dit roept de vraag op in hoeverre eerdere verkeersanalyses en uitgangspunten nog aansluiten op de huidige verkeerssituatie. Daarnaast hebben de verkeersmaatregelen en gewijzigde verkeerssituaties rond de knips sinds de invoering geleid tot een groot aantal verkeersboetes. Onder bewoners bestaat al langere tijd onvrede over de duidelijkheid van de bebording, de handhaving en de proportionaliteit van het beleid. Volgens veel bewoners heeft dit geleid tot groeiende weerstand en afnemend draagvlak voor de genomen maatregelen binnen Nieuw-West..

Het dagelijks bestuur kan de gestelde vragen als volgt beantwoorden:

1. Beschikt het college over actuele verkeersmetingen en evaluaties van de effecten van de knips rond de Laan van Vlaanderen en de Sloterweg op omliggende wegen en wijken?
   De verkeerskundige effecten van de invoering van de verkeersfilters op de Sloterweg en de Laan van Vlaanderen zijn een jaar lang uitgebreid gemonitord. De bevindingen staan in de "Eindrapportage Monitoring Sloterweg Verkeersveilig" en de bijbehorende raadsinformatiebrief "Eindrapportage intelligente toegang Sloterweg en Laan van Vlaanderen" d.d. 1 december 2025. Beide documenten zijn ook aan de stadsdeelcommissie gestuurd.

2. Welke conclusies trekt het college uit de huidige verkeersdrukte en doorstroming op omliggende verkeersaders zoals de Johan Huizingalaan, Cornelis Lelylaan, Ookmeerweg en de omgeving van station Lelylaan?
   Het dagelijks bestuur meent dat de conclusies uit de monitoring nog steeds actueel zijn. Deze houden in dat de verkeersveiligheid op de Sloterweg sterk is verbeterd, maar dat er nog enkele verkeerskundige aandachtspunten zijn waarvoor verbeteringen mogelijk zijn en zullen worden doorgevoerd. Dit gaat vooral om de kruisingen Johan Huizingalaan/Henk Sneevlietweg, Johan Huizingalaan/Louwesweg en Plesmanlaan ter hoogte van Antoni van Leeuwenhoek.

3. In hoeverre is onderzocht of verkeersstromen zich sinds de invoering van de maatregelen hebben verplaatst naar omliggende buurten?
   Dat is onderzocht. We zien dat automobilisten tijdens de spits vooral gebruikmaken van doorgaande wegen, zoals de S107 en de S106. Op die wegen reed ook zonder de verkeersfilters al steeds meer verkeer. Vooral tijdens de spits leidde dat af en toe tot files. Deze files zijn door de verkeersfilters iets langer geworden, waardoor automobilisten een paar minuten extra reistijd hebben.
   Zowel het college als het dagelijks bestuur vindt dat acceptabel, gelet op de grote verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers. Hierbij is het goed om te vermelden dat het, los van de verkeersfilters, steeds drukker wordt in Nieuw-West. Via het Mobiliteitsplan Nieuw-West wordt hier aandacht aan besteed. We blijven de verkeerssituatie nauwlettend in de gaten houden.

4. Zijn de effecten van de inmiddels ingevoerde 30 km/u-zones meegenomen in recente evaluaties van de verkeerssituatie in Nieuw-West?
   De verkeersfilters op de Sloterweg en de Laan van Vlaanderen zijn ingevoerd op 1 november 2023 en zijn vanaf dat moment een jaar lang actief gemonitord. De maximumsnelheid van 30 km/u als norm in de stad is ingevoerd in december 2023. De effecten daarvan zijn dus ook meegenomen in de verkeerskundige monitoring.

5. Welke signalen ontvangt het college van ondernemers, maatschappelijke organisaties en bewoners over de bereikbaarheid van voorzieningen in Nieuw-West, en hoe worden deze signalen meegenomen in beleid en evaluaties?
   De meningen over de invoering van de verkeersfilters op de Sloterweg en de Laan van Vlaanderen waren en zijn verdeeld. Het beeld van het dagelijks bestuur is dat de meeste bewoners, ondernemers en sportverenigingen over het algemeen tevreden zijn met de huidige situatie. De verkeersveiligheid op de Sloterweg is sterk verbeterd. Op deze belangrijke fietsroute hebben fietsers weer de ruimte om veilig te fietsen, bijvoorbeeld naar sportverenigingen en scholen. Daarover zijn veel bewoners en organisaties tevreden.

6. Op welke wijze weegt het college de belangen van omliggende buurten mee bij verkeersmaatregelen die primair gericht zijn op het ontlasten van één specifiek gebied?
   Het doel van het project was het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Sloterweg. Daar vonden veel ongevallen plaats. Een oplossing voor die weg mocht en mag geen onoplosbare knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid (verkeersongevallen) en doorstroming (filevorming) op andere plekken veroorzaken. De voorafgaande onderzoeken en de monitoring die een jaar lang na de invoering heeft plaatsgevonden, richtten zich daarom ook op deze twee aspecten. Het dagelijks bestuur constateert dat er geen onoplosbare knelpunten zijn ontstaan.

7. Welke objectieve criteria hanteert het college bij de afweging om verkeersknips of vergelijkbare maatregelen in bepaalde buurten wel of niet toe te passen?
   Er zijn geen objectieve criteria die dat volledig bepalen. Het gaat altijd om een (bestuurlijke) afweging van belangen. De verkeersveiligheid weegt voor het dagelijks bestuur te allen tijde zwaar. Ook worden gemeentelijke beleidskaders, zoals het 'Afwegingskader Doelgroepen Autoverkeer', gebruikt.

8. Is het college bereid de actuele effecten van de bestaande verkeersmaatregelen opnieuw integraal te evalueren, inclusief de gevolgen voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in omliggende wijken?
   Nee, daartoe is het college niet bereid. De invoering van de verkeersfilters is uitgebreid gemonitord en het college ziet geen aanleiding om dat opnieuw te doen. Een dergelijke monitoring kost ook veel geld en capaciteit, waarvoor op dit moment geen middelen beschikbaar zijn.

9. Hoe worden toekomstige woningbouwontwikkelingen, bevolkingsgroei en toenemende verkeersstromen meegenomen in de verdere verkeerskundige inrichting van Nieuw-West?
   Bij woningbouw of infrastructurele ingrepen onderzoeken we vooraf de verkeerskundige effecten. Dat doen we met het Verkeermodel Amsterdam. Dit model wordt elke twee jaar geactualiseerd en gekalibreerd op basis van verkeerstellingen. Dit draagt eraan bij dat het verkeersmodel een zo betrouwbaar mogelijke voorspelling van de effecten geeft.
   Ook gebruiken we het Mobiliteitsplan Nieuw-West. Hierin hebben we in kaart gebracht hoe het verkeers- en vervoerssysteem zich richting 2040 ontwikkelt, rekening houdend met alle gebiedsontwikkelingen. Ook is daarin opgenomen welke opgaven er zijn om Nieuw-West bereikbaar en verkeersveilig te houden.

10. Is het college bereid bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties uit omliggende buurten nadrukkelijker te betrekken bij toekomstige evaluaties en verkeersbesluiten?
    Het college en het dagelijks bestuur vinden participatie erg belangrijk. In dat kader is in de afgelopen bestuursperiode ook de Participatieverordening vastgesteld. Dat betekent dat we bij projecten voortaan vooraf aangeven waarover, hoe en wanneer we bewoners, ondernemers en organisaties betrekken bij het maken van plannen.
    Overigens is het dagelijks bestuur van mening dat bewoners, ondernemers en organisaties uitgebreid zijn betrokken bij de planvorming over de verkeersfilters. Zoals zo vaak waren de meningen echter verdeeld over wat de beste oplossing is.

11. Hoe reflecteert het college op de aanhoudende maatschappelijke weerstand en onvrede onder bewoners van Nieuw-West rondom de verkeersmaatregelen, de handhaving en het grote aantal opgelegde boetes in het gebied rond de Laan van Vlaanderen en de Sloterweg?
    Het dagelijks bestuur weet dat de meningen over de verkeersfilters sterk uiteenlopen en dat er nog steeds bekeuringen worden uitgedeeld. Het college wil dat verkeersdeelnemers zich zoveel mogelijk aan de verkeersregels houden en de aangewezen routes nemen, via onder andere de Plesmanlaan en de Johan Huizingalaan. Handhaving en het uitdelen van boetes zijn geen doel op zich. Dat is ook de reden dat het college eerder extra verkeers- en waarschuwingsborden heeft geplaatst en dat we nog werken aan het plaatsen van dynamische waarschuwingsborden die aangeven of het verkeersfilter op de Laan van Vlaanderen actief of inactief is.

12. Het college heeft eerder aanvullende maatregelen genomen om de bebording en verkeerssituatie rond de knips te verduidelijken. Hoe verklaart het college dat ondanks deze aanvullende maatregelen nog steeds een groot aantal boetes wordt opgelegd, en acht het college de huidige situatie voldoende duidelijk voor weggebruikers?
    Ja, het college acht de huidige situatie al met al voldoende duidelijk. Het college heeft geen inzicht in waarom automobilisten verkeersfilters passeren wanneer deze gesloten zijn en daardoor een boete krijgen. We hebben de geplaatste bebording eerder laten toetsen en, ondanks dat deze voldeed, extra verkeersborden geplaatst. Daarnaast werken we nog aan dynamische waarschuwingsborden.

13. Op welke wijze weegt het college het algemeen belang, waaronder draagvlak, bereikbaarheid en proportionaliteit van handhaving, mee in de verdere uitvoering van dit verkeersbeleid?
    Bij het nemen van verkeersmaatregelen en het maken van bestuurlijke keuzes vindt altijd een afweging van belangen plaats. Daarbij spelen facetten als verkeersveiligheid, bereikbaarheid en draagvlak een belangrijke rol. Handhaving is geen doel op zich, maar vormt het sluitstuk om het gewenste verkeersgedrag te bereiken.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Namens het dagelijks bestuur van Amsterdam Nieuw-West,

Nazmi Türkkol
Lid dagelijks bestuur Nieuw-West