



# Panteia

Research to Progress

Research voor Beleid | EIM | NEA | IOO | Stratus | IPM



## Input communicatie Praktijkproef Amsterdam (wegkant)

C10783, rapportage kwalitatief onderzoek  
Zoetermeer, 2 april 2014



C10783  
Input communicatie Praktijkproef  
Amsterdam (wegkant)

Zoetermeer,  
2 april 2014



# Inhoud

<b>1. Fase 1: (berijders, voorafgaand aan proef)</b>	<b>blz. 4</b>
- Onderzoeksofzet:	blz. 5
- Belangrijkste resultaten	blz. 9
- Overall conclusies en aanbevelingen	blz. 17
<b>2. Fase 2: (berijders, tijdens proef)</b>	<b>blz. 20</b>
- Onderzoeksofzet:	blz. 21
- Belangrijkste resultaten	blz. 23
- Overall conclusies en aanbevelingen	blz. 28
<b>3. Fase 3: (omwonenden, tijdens proef)</b>	<b>blz. 30</b>
- Onderzoeksofzet:	blz. 31
- Belangrijkste resultaten	blz. 34
- Overall conclusies en aanbevelingen	blz. 39
<b>Bijlagen:</b>	<b>blz. 41</b>
- I Gesprekspuntenschema's	
- II Onderzoeksmateriaal	



# Panteia

Research to Progress

Research voor Beleid | EIM | NEA | IOO | Stratus | IPM



## Input communicatie Praktijkproef Amsterdam (wegkant) – Fase 1



**Gemeente  
Amsterdam**



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en



# 1: Onderzoeksopzet



# Achtergrond en probleemstelling

## Beknopte achtergrond

Voorafgaand aan de start van de Praktijkproef Amsterdam (PPA) op 3 februari 2014 wil Rijkswaterstaat West-Nederland Noord i.s.m. Tappan Communicatie / het projectteam graag inzicht verkrijgen in de beleving van de direct betrokkenen rond deze proef.

Kort samengevat is het doel van de PPA om de files in de regio Amsterdam te verminderen en de weggebruikers eerder uit de file te laten komen. Het betreft hier het traject op de A10 tussen S101 en S107, en met name woon-werkverkeer. Een en ander wordt vormgegeven met behulp van innovatief gebruik van technologieën in de auto en op de weg. Het onderhavige kwalitatieve onderzoek, met een focus op het wegwandgedeelte en de richting van Zaanstad, is onderdeel van een bredere evaluatie van PPA en richt zich specifiek op een tweetal doelgroepen, te weten:

- Primair: de groep 'A10 gebruikers';
- Secundair: de groep 'omwonenden'.

Beide groepen worden op geheel eigen wijze geconfronteerd met de effecten en gevolgen van de PPA voor de verkeerssituatie en worden separaat meegenomen in het onderzoek.

## Probleemstelling

In dit onderzoek is uitgegaan van een meer toetsende en deels ontwikkelende insteek, in tegenstelling tot exploratie van de mogelijkheden of communicatiestrategie. Het verkrijgen van input voor de communicatie-uitingen is dan ook nadrukkelijk centraal gesteld. De probleemstelling bij het onderzoek is als volgt geformuleerd:

- Hoe ervaren de beide doelgroepen de huidige verkeerssituatie, wat merken zij hiervan in feitelijke en gevoelsmatige zin?
- Hoe evalueren zij (het principe) van de PPA; wat is voor hen de relevantie en geloofwaardigheid?
- Op welke wijze en via welke insteek en middelen wil men graag worden geïnformeerd over de PPA wegwand?
- Hoe evalueren zij de communicatie-uitingen en – aanpak? Welke indicaties komen uit de resultaten van het onderzoek naar voren voor de verdere optimalisatie en concretisering van het communicatiemateriaal en aanpak (NB: zowel voorafgaand als tijdens de communicatieperiode)?

De voorgelegde communicatie-uitingen zijn terug te vinden in Bijlage 2. Het betreft twee documenten tekst ('krant (kort)' en 'Persbericht') en twee video's ('Praktijkproef Amsterdam: minder files' en 'PPA innovatief files aanpakken').

# Onderzoeksopzet en steekproef

## Onderzoeksopzet

Het onderzoek is opgedeeld in 3 opeenvolgende fases:

- Groepsdiscussies met gebruikers, voorafgaand aan de proef,
- Groepsdiscussies met gebruikers, tijdens de proef,
- Groepsdiscussies met omwonenden, tijdens de proef

Deze eerste fase van het onderzoek is uitgevoerd met behulp van 2 groepsdiscussies (van 90 minuten elk), met 7 respondenten per groep.

Hierbij is het onderstaande kenmerkend:

- De groepsdiscussies zijn geleid door de senior consultant van IPM en bijgewoond door belanghebbenden van Rijkswaterstaat / Tappan en/of het projectteam, via een gesloten tv-circuit.
- De groepsdiscussies zijn per 2 aansluitend op 1 avond gerealiseerd. Tijdens het gesprek is door de discussieleider op een flexibele manier met het gespreksschema omgegaan (zie Bijlage 1),
- De reacties van de respondenten zijn door de belanghebbenden en de senior consultant geëvalueerd op de mate waarin zij voldoen aan de gestelde eisen. Op basis van de interpretatie en de evaluatie van de reacties van de respondenten zijn enkele onderwerpen toegevoegd aan het gesprek.

## Selectie en werving

Aan deze fase van het onderzoek hebben in totaal 14 respondenten deelgenomen (7 per groep).

Bij de werving is uitgegaan van de volgende selectiecriteria:

- Binnen de groep 'A10 gebruikers' zijn allen voor woon-werk verkeer aangewezen op en gebruikers van dit traject (tussen S101 en S107), en meer specifiek in de richting van Zaanstad. Zij rijden hier in ieder geval vanaf de middag (de avondspits).
- Streven naar verdeling: de helft rijdt hier met een personenauto, de andere helft met een bedrijfsauto (mix van koeriers, bestelwagens en vrachtwagens).
- Streven naar spreiding naar frequentie:
  - 1 tot 3 dagen in de week (waarvan de donderdag er een is),
  - 4 of 5 dagen in de week (waarvan de donderdag er een is).



## (vervolg) Steekproef en algemeen

	<b>Steekproefkenmerken</b>	
<b>1.</b>	> personenauto:	8
	> bedrijfsauto:	6
<b>2.</b>	> 1-3 dagen	3
	> 4-5 dagen	11
<b>3.</b>	> man	9
	> vrouw	5
	<b>Totaal:</b>	<b>14</b>

### Onderzoeksverantwoording

Het onderzoek is uitgevoerd op woensdag 12 februari 2014 in Amsterdam, onder verantwoordelijkheid van Ricardo van der Valk (senior consultant marketingonderzoek).

Gegeven de aard van het onderzoek en de omvang van de steekproef, moeten de conclusies opgevat worden als niet (kwantitatief) getoetste hypothesen. De resultaten hebben de waarde van indicaties.



## 2: Belangrijkste resultaten - fase 1 (gebruikers voorafgaand)



# A10 gebruikers 'voor start'

## Referentiekader

### Autogebruik

Vrijwel alle woon-werkverkeer 'gebruikers' van dit traject ervaren stress of frustratie wanneer zij in de auto zitten. Sommigen hebben zich bij de drukte en opstoppingen neer kunnen leggen: "ik moet voor m'n werk toch persé de auto in en zet dan maar lekker de radio aan" en "ik heb het in de loop der jaren aangeleerd om rustig te blijven, vroeger vrat ik echt m'n stuur op". Opvallend is het vele en bijna standaard commentaar op 'de andere' weggebruiker: "veel mensen kunnen gewoon echt niet autorijden!". Men moet voor het gevoel sterk anticiperend rijden en zich noodgedwongen assertief opstellen: "ik wissel veel van rijbaan, want ik wil niet als een slome duikelaar achter een vrachtwagen blijven hangen". De oudere weggebruiker geeft aan met de jaren rustiger te zijn geworden en bedachtzamer achter het stuur. Op hun eigen verkeersgedrag reflecterend realiseert men zich dat de gemiddelde Nederlandse weggebruiker zich snel ergert en opwindt en wellicht wat vaker de hand in eigen boezem kan steken: "ik snij inderdaad ook wel eens iemand af, ja..".

### A10- traject

Alle respondenten zijn in meer of mindere mate afhankelijk van dit traject. Een enkeling kan als alternatief met de fiets en/of veerpont. Soms wordt er gebruik gemaakt van een 'sluipweg' door de stad ("ik ben er geboren, dus ken de weg goed"), een alternatieve route over de ringbaan ("dan ga ik een keer rechtsom") of wordt de werktijd aangepast ("na de spits vertrekken scheelt meestal wat reistijd"). Er wordt veel geëxperimenteerd; op welke tijd/dag/rijbaan is welke route handig? Men wil vooral het gevoel hebben er zelf nog enige invloed op uit te kunnen oefenen: "deze route is misschien niet de snelste, maar ik ben tenminste in beweging!".

De algemene perceptie is dat het traject steeds drukker wordt: "eigenlijk is het altijd druk, het wordt er niet prettiger op..." en "ik sta er langer in de file dan dat ik in m'n bed lig!". Vreemd genoeg worden de werkzaamheden aan / bij de Coentunnel hierbij soms zowel als verbetering en soms als verslechtering ervaren. De indruk ontstaat bij de berijders dat ook de periode 'rondom de spits' snel drukker wordt: "de spits wordt langer en ruimer". De wisselingen van aangegeven maximum snelheid boven de weg (80 km versus

# A10 gebruikers 'voor start'

## Referentiekader

100 km) worden als zeer verwarrend en hierdoor onveilig ervaren: "ik zie de logica ook totaal niet en heb het meestal gewoon niet in de gaten". Ook de relatief grote hoeveelheid op- en afritten typeert en beïnvloedt het traject volgens de respondenten sterk. Evenals de wissels van het aantal rijbanen: "dan weer 4, dan ineens 3 of 2...". Qua drukte en wachttijd kijkt men met name op tegen de opritten naar de snelweg: "echte bottlenecks".

### Navigatiesystemen en files

Ongeveer de helft van de respondenten rijdt met een navigatiesysteem ('TomTom' dan wel smartphone). Aangezien men veelal dezelfde route rijdt, en de alternatieven kent, is het gebruik hiervan niet intensief: "alleen naar een nieuw zakelijk adres zet ik hem nog wel eens aan...". Het gevoel overheerst dat de matrixborden 'boven en naast' de weg voldoende en accurate informatie verschaffen bij drukte. Slechts een enkeling kijkt thuis of op het werk voor vertrek welke drukte verwacht kan worden en welke route het meest geschikt is: "het scheelt sowieso toch hooguit maar een minuutje hier of daar". De drukte is hier 'een gegeven': "ver omrijden kost ook nog eens veel brandstof".

Files ontstaan in de beleving vooral 'op de snelweg' zelf door ongelukken, 'slecht en onzeker' rijgedrag, de weersomstandigheden (verblindende zon, regen en sneeuw) en samenvoegende rijbanen. Teveel auto's ("het trechter effect, net als bij water"), verschil in rijsnelheid en plotselinge remmers zijn volgens hen de daadwerkelijke veroorzakers. Op- en afritten worden in dit kader door niemand genoemd.

Als oplossingen voor of het voorkomen van files ziet men vooral 'het rijden van een constante snelheid', 'vooruitkijken / anticiperen' ("op tijd de juiste baan nemen"), 'vriendelijker en geduldiger rijgedrag' ("en dan ook echt ritsen!") en 'verkeersregels respecteren' ("niet over een doorgetrokken streep rijden of hard rechts inhalen"). Extra asfalt wordt sporadisch als 'de oplossing' gezien of spontaan vermeld. NB: er is relatief veel scepsis ten aanzien van nieuwe (verkeers)systemen en ideeën: "het lijkt wel of alles wat nieuw is averechts werkt!".

# A10 gebruikers 'voor start'

## Communicatie-uitingen

### PPA krant-kort

De eerste spontane reacties op deze korte introductie tekst over PPA zijn neutraal tot negatief. De verwachting is allereerst dat hierdoor 'alles' (in de stad) dichtslibt: "De Overtoom, Jan van Galen, alles loopt vast!" en "het is het verleggen van het fileprobleem". Men denkt verder dat alleen de automobilisten 'op de snelweg' hiervan profiteren: "de verkeerslichten bij de opritten staan hierdoor uren op rood om de A10 op orde te kunnen houden". De Amsterdammers voelen zich gediscrimineerd: "alleen mensen van buiten Amsterdam schieten hier iets mee op, de Amsterdammers zijn de dupe". De vernieuwing en toegevoegde waarde (het principe van PPA) zijn onduidelijk: "dit staat er toch allemaal al?". In de perceptie is dit elders ook eerder geprobeerd (en mislukt): "volgens mij zijn ze hier in Zaandam al mee gestopt". Men heeft bovenal het gevoel dat er hier iets 'onzekers' wordt opgeklopt: "het coördineren van stoplichten is toch helemaal geen plan?". Slechts een enkeling is nieuwsgierig geraakt door de vraagtekens: "ik ben benieuwd of er iets apart gaat komen...".

Gevraagd naar de tekst zelf en de wijze waarop deze is opgesteld, noemt men direct het gebruik van het woord

'proef'. Dit roept impliciet de mogelijkheid tot mislukking op: "o jee, als dat maar goed gaat...". Het woord 'primeur' geeft het gevoel dat men zich ongepast op de borst klopt, het veroorzaakt 'overdreven hoge verwachtingen': "stuitend arrogant!". Verder ervaart men de informatie in de eerste en tweede alinea deels als herhaling: "dat is volgens mij dubbelop". Voor een aantal mensen is de tekst ook 'te stellig' geschreven (bijv. 'zo krijgen files geen kans'): "eerst zien, dan geloven!". Ook het 'voorspellen van files' roept contra-argumentatie op: "dat kan natuurlijk helemaal niet..." (NB: men denkt dat dit 'voorspellen' een aantal uren voorafgaand aan de daadwerkelijke file al gebeurd)

*Krant (kort)*

#### Minder files op westelijke ringweg met innovatieve technologieën

In maart 2014 start het wegsysteem van de Praktijkproef Amsterdam (PPA) bij de A10-West ter hoogte van de S107 tot en met de S101. Een primeur in Nederland. PPA is een proef van gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam en Rijkswaterstaat om files rond Amsterdam te verminderen. De proef loopt tot en met mei 2014.

PPA functioneert vanaf maart 2014 op de A10-West in combinatie met de opritten S107 tot en met S101. De filedruk is daar bij de avondspits in de richting Coentunnel erg hoog. Het systeem van PPA zorgt ervoor dat de verkeersdruk beter wordt gespreid. Verkeerslichten bij en op de opritten naar de A10 West reageren gecoördineerd op voorspellingen van files. Zo krijgen files geen of minder kans.

# A10 gebruikers 'voor start'

## Communicatie-uitingen

### PPA persbericht

De eerste spontane reacties op deze langere tekst over PPA zijn nog steeds overwegend neutraal tot negatief (NB: vooral ten aanzien van 'het idee' van PPA). Het werkingsprincipe wordt weliswaar iets duidelijker, maar de scepsis over de gevolgen blijft. De algemene verwachting is en blijft dat 'we' hierdoor (onnodig) langer vaststaan in de stad: "daar veroorzaakt het chaos". De schaalgrootte en de termijn van de proef wordt als (te) gering ervaren: "3 maanden is wel erg kort" en "het effect van de rest van de ring is sterker dan dit kleine stukje proef op kan lossen...". Ook deze tekst noemt men 'te stellig' (bijv. 'het verkeer blijft beter doorstromen'). Het gebruik van zinnen als 'de verwachting is dat ook de doorstroming op de opritten verbetert' roept argwaan op: "waarom beginnen ze hieraan als ze zo sterk twifelen aan de effectiviteit?".

Als lichtpuntjes zien de gebruikers de vermelding van de betrokken 'marktpartijen' en 'wetenschappers'. Er is zeer weinig vertrouwen in de kennis, kunde en daadkracht van 'de ambtenaren' bij de gemeente en deels ook Rijkswaterstaat: "voor hen is de materie te ingewikkeld...". In de beleving werken de mensen met de grootste knowhow in

het bedrijfsleven: "zij willen er geld aan verdienen en doen dus beter hun best. Ambtenaren rennen door al dat gelobby continu achter de feiten aan." en "Ambtenaren werken elkaar altijd tegen". Universiteiten zijn 'innovatief', terwijl gemeentes juist 'conservatief' zijn. De toevoeging aan de tekst van betrokkenheid van een TU hoogleraar en zijn vakgroep geeft meer vertrouwen in 'het idee': "als wetenschappers of de econometristen daar het berekend hebben, dan klopt het meestal wel".

Na het lezen overheerst wederom het gevoel dat dit (deels) oude wijn in nieuwe zakken is: "die op elkaar afgestemde stoplichten staan er toch al heel lang?!". Een enkeling heeft moeite met de 'opgewekte toon' in relatie tot de problematiek en overlast: "als het zo makkelijk is, dan hadden ze het toch al jaren geleden gedaan..." en "dan zie ik direct zo'n opgewekt AT5 mevrouwetje voor me die positiviteit moet uitstralen terwijl het crisis is op de weg...".

# A10 gebruikers 'voor start'

## Communicatie-uitingen

### PPA persbericht - vervolg

Als aanvulling is in de tweede groep het idee voorgelegd dat PPA ook geïntroduceerd kan worden als (met nieuwe technologie) 'voortborduren op een bestaand systeem'. Voor deze insteek hebben de berijders een lichte voorkeur. Het wordt ervaren als minder 'opgeklapt' en realistischer.

*Persbericht*

#### **Praktijkproef Amsterdam: minder files op westelijke ringweg met innovatieve technologieën**

In maart 2014 start het wegsysteem van de Praktijkproef Amsterdam (PPA) op de A10-West. Een primeur in Nederland. PPA is een proef van gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland de Stadsregio Amsterdam en Rijkswaterstaat om files in en om Amsterdam te verminderen. Met een nieuw systeem is het mogelijk om enige tijd van te voren te weten wanneer de verkeersdrukke toeneemt. Bij een voorspelde toename van de drukke reageren doseringslichten bij de opritten naar de A10 en verkeerslichten automatisch. Door de drukte te spreiden, ontstaat er geen of pas later file. Het verkeer blijft beter doorstromen waardoor de weggebruikers minder vertraging oplopen. De proef loopt tot en met mei 2014.

#### **Toepassing op de A10-West**

PPA functioneert vanaf maart 2014 op de A10-West in combinatie met de opritten S107 tot en met S101. De filedruk is daar bij de avondspits in de richting Coentunnel erg hoog. Om de files hier te bestrijden, zijn gecoördineerde maatregelen nodig. De verkeerslichten op de S102 worden slimmer afgesteld en gekoppeld aan de verkeerslichten bij de opritten op de A10-West. Door het verkeer op meerdere opritten te doseren, kan de file worden voorkomen of in ieder geval uitgesteld. Het kan zijn dat het verkeer misschien iets langer stilstaat voor het stoplicht, maar het rijdt sneller door op de snelweg. En doordat het verkeer niet of later vast komt te zitten, is de verwachting dat ook de doorstroming op de opritten verbetert.

#### **Belangrijke verbeterpunten**

De samenwerkende partners verwachten dat de proef met intelligente verkeerslichten de doorstroming in de spits op een aantal belangrijke punten verbetert:

1. Opstoppingen beginnen later, zijn korter en lossen eerder op, op de ring én in de binnenstad.
2. Verkeer op de ring rijdt beter door.
3. Kortere, minder snel groeiende wachtrijen bij opritten naar de A10 west.

#### **Mogelijke landelijke toepassing: evaluatie voor- en achteraf**

PPA is uniek in de wereld. Een dergelijke proef is nog nooit op zo'n grote schaal gedaan. In de proef kijkt men met name naar het effect op de files en naar de mogelijkheden dit systeem ook in andere steden in Nederland toe te passen. De proef duurt tot eind mei.

#### **Over PPA**

Rijkswaterstaat werkt binnen PPA samen met de gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, marktpartijen en wetenschappers. De partijen werken op een innovatieve manier samen aan oplossingen voor betere bereikbaarheid, met name voor drukke, stedelijke gebieden.

# A10 gebruikers 'voor start'

## Communicatie-uitingen

### PPA - YouTube

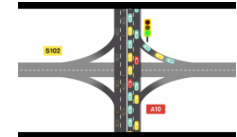


Na het bekijken van dit filmpje zijn de eerste spontane reacties overwegend neutraal tot positief. Het wordt getypeerd als 'dynamisch', 'levendig' en 'wervend', met een 'blijde en positieve vorm'. Een enkeling noemt het 'kinderachtig' of maakt (met een knipoog) de vergelijking met items in het Jeugdjournaal.

De vermelding van de 'bufferzones' roept veel vragen op en 'angstige visioenen' van opstoppingen 'midden in de stad'. Het tonen van de toepassing van een smartphone (InCar) polariseert. Enerzijds vult het het wegkant principe goed aan en geeft het een eigentijdse indruk. Anderzijds wordt het als vreemd ervaren dat 'de overheid' nu ineens het gebruik van smartphones achter het stuur lijkt te promoten. De uitrol over de rest van Nederland en Europa wekt wrevel op: "vreselijk overdreven en arrogant om jezelf op voorhand al op de borst te kloppen...".

Het PPA werkingsprincipe lijkt door deze vorm nu nog duidelijker: "meerdere verkeerslichten langs de snelweg en dieper in de stad reageren op elkaar. Het is groter dan ik dacht!" en "een soort samenwerking met andere opritten".

### PPA – film files aanpakken



Het tweede vertoonde filmpje krijgt veelal neutrale reacties. De vorm is minder 'sprankelend' ("veel zakelijker"), maar het rustige verteltempo en de duidelijke, serieuze 'stem' spreken aan en lijken de boodschap op heldere wijze over te brengen: "duidelijke manier om te vertellen wat je wil vertellen!".

Wanneer gevraagd wordt naar een onderlinge vergelijking heeft men unaniem een voorkeur voor de eerste variant: "gewoon leuker om naar te kijken".

# A10 gebruikers 'voor start'

## Gebruik van communicatie en evaluatie

### Communicatiewens

Het feit 'dát' deze informatie wordt verstrekt en het uitgangspunt van de proef wordt uitgelegd aan de berijders, wordt als positief ervaren: "zo hoort dat vanuit de overheid". Tegelijkertijd geeft een groot deel van de groep berijders aan dat zij liever 'achteraf' hoort dat de proef is geslaagd en dat het principe wordt ingevoerd. Men wil in de meeste gevallen het liefst niet worden 'lastiggevalen' en 'bang gemaakt' over de mogelijke negatieve gevolgen. Een enkeling daargelaten wil niemand expliciet op de hoogte worden gehouden over de proef: "zodra je meer informatie krijgt ga je ook meer vragen stellen en argwaan creëren".

Gevraagd naar de wijze waarop de informatievoorziening plaats zou moeten vinden, geven de berijders aan dat zij dit het liefst via tv (AT5) of via de (plaatselijke/regionale) krant willen ontvangen. Hierbij is er een grote voorkeur voor beknopte informatieverstrekking met 'bewegend beeld' en grafische weergaves. Via een weergegeven link kan de geïnteresseerde dan desgewenst de details op 'de website' bekijken.

### Eindevaluatie

Nadat al het materiaal is besproken overheerst in de groep het gevoel dat PPA 'hooguit een pleister op de wond' is. Het feit dat 'men' bezig is met filebestrijding wordt weliswaar positief ervaren, maar het principe roept dusdanig veel vragen op dat de scepsis (nog) niet kan worden weggenomen: "vertel het me maar wanneer de proef is geslaagd".

De berijders die het meest (intensief) gebruik maken van de op- en afritten en het meest in de avondspits/file staan, hebben het minst vertrouwen in PPA of welke oplossing dan ook. Men verwacht veel chaos 'in de stad' en ziet meer effect in 'spreiding van de drukte' gedurende de dag.



### 3: Overall conclusies en aanbevelingen



# Conclusies en aanbevelingen

De resultaten van deze eerste fase van het onderzoek overziend kan bovenal geconcludeerd worden dat 'de inhoud' 'de vorm' in de weg loopt. Het lijkt mogelijk om het uitgangspunt van PPA weggant op een aansprekende en duidelijke manier over te brengen aan de doelgroep, maar de proef roept bij hen dusdanig veel scepsis en argwaan op dat ze zelf de conclusie trekken liever niets voorafgaand aan de invoering te horen. De op- en afritten worden in het algemeen niet of nauwelijks als belangrijke factoren gezien die een file veroorzaken of beïnvloeden. Ingrijpen op dit vlak wordt dan ook niet direct als zinvol ervaren. Het principe is uiteindelijk weliswaar grotendeels duidelijk, maar het vertrouwen in 'de goede afloop' blijft zeer gering.

Gezien de terughoudendheid ten aanzien van het idee en de geuite zorgen over de gevolgen van invoering, zouden wij ter overweging mee willen geven om de communicatie rond de proef tot een minimum te beperken. Aangezien wij niet volledig op de hoogte zijn van de reeds gemaakte afspraken en beleidsafhankelijke belangen doen wij deze aanbeveling binnen de bij ons bekende randvoorwaarden.

Wij raden aan om de communicatie 'getrapt' op te bouwen. Na een korte, zakelijke aankondiging met veel visuele uitleg en 'bewegend beeld' kunnen de details beschikbaar worden gesteld voor 'de liefhebber' en 'na doorklikken'. De initiële informatie kan dan beperkt gehouden worden tot een 'verkapte aankondiging' van 'een principe dat met nieuwe technologie voortborduurde op een bestaand systeem'. Dit alles onder de paraplu van 'gezamenlijke filebestrijding'. Realistisch, zonder overtrokken en opgeklopte verwachtingen.

Idealiter wordt de betrokkenheid van 'het bedrijfsleven' en 'de wetenschap' hierbij opgespeeld en die van 'de gemeente' verplaatst naar de achtergrond. Het vertrouwen in de kennis en kunde van 'de ambtenaren' is dusdanig klein dat dit meer vragen en argwaan oproept dan dat het toegevoegde waarde biedt.

## Conclusies en aanbevelingen - vervolg

Verder verdient het aanbeveling om van elke referentie aan een mogelijke uitrol over 'de rest' van Nederland en Europa, in dit stadium van de proef af te zien. Enerzijds benadrukt dit het gevoel dat men proefkonijn is, met alle risico's van dien. Anderzijds komt het arrogant over. Eerst dient er in de beleving aangetoond te worden dat het principe werkt. Termen als 'primeur', 'voorspellen' en een te stellige manier van schrijven worden idealiter vermeden.



# Panteia

Research to Progress

Research voor Beleid | EIM | NEA | IOO | Stratus | IPM



## Input communicatie Praktijkproef Amsterdam (wegkant) – Fase 2



**Gemeente  
Amsterdam**



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en



# 1: Onderzoeksopzet



# Steekproef en algemeen

	Steekproefkenmerken*	
1.	> personenauto: > bedrijfsauto:	10 4
2.	> 1-3 dagen > 4-5 dagen	2 12
3.	> man > vrouw	5 9
	<b>Totaal:</b>	<b>14</b>

## Onderzoeksverantwoording

Het onderzoek is uitgevoerd op maandag 17 maart 2014 in Amsterdam, onder verantwoordelijkheid van Ricardo van der Valk (senior consultant marketingonderzoek).

Gegeven de aard van het onderzoek en de omvang van de steekproef, moeten de conclusies opgevat worden als niet (kwantitatief) getoetste hypothesen. De resultaten hebben de waarde van indicaties.

\* = een deel van de respondenten heeft tweemaal deelgenomen: voor en na invoering

## 2: Belangrijkste resultaten - fase 2 (gebruikers tijdens proef)





# A10 gebruikers 'tijdens proef'

## Referentiekader

### A10-traject

Al direct vanaf de start van de gesprekken blijken deze groepen op een zeer intensieve wijze gebruik te maken van het traject. Ze omschrijven het stuk snelweg bovenal als gevoelig voor ongelukken en veranderende weersomstandigheden. De gebruikers geven aan gewend te zijn geraakt aan de drukte en het oponthoud: "ik heb me er inmiddels een soort van bij neergelegd...". NB: in vergelijking met de respondenten in fase 1 van dit onderzoek ervaren de berijders in fase 2 minder filedruk en gevoelsmatige overlast. Het lijkt er volgens de berijders op dat de tweede Coentunnel hier in positieve zin effect op heeft gehad; men rijdt nu naar eigen zeggen veel makkelijker door. "Het doorrijden op de A10 gaat 's avonds eigenlijk al langere tijd veel beter richting Zaanstad. Voor mij is er eigenlijk geen echt probleem meer...".

### PPA ervaring

Gevraagd naar de eventuele veranderingen aan het traject gedurende de afgelopen paar weken (wat is hen opgevallen?), heeft men weinig substantieels te melden, slechts 'subtiele wijzigingen'.

Men heeft het idee dat de stoplichten (doseerlichten) vaker of überhaupt aan staan: "ze blijven soms langer op rood dan normaal". Tegelijkertijd hebben de berijders de indruk dat ze 'verkeerd' zijn afgesteld: "ze lijken aan te staan wanneer het niet nodig is". Veel mensen rijden dan (volgens de respondenten) door rood licht: "er wordt toch niet geflitst...". Er zijn ook twijfels over het functioneren van het complete systeem: "soms lijkt het verkeer in een echte flow te zitten en soms is het juist erg onrustig". Als uitleg van het principe refereert men vaak aan het 'doorlaten' van twee in plaats van 1 auto. Sommige berijders hebben hierdoor het idee dat het invoegen beter en gedisciplineerder verloopt.

De wachttijd is in de beleving veelal toegenomen. Soms leidt dit tot het vastlopen van de toevoer. NB: het gebrek aan (zichtbare) logica en resultaat wordt als storend ervaren: "dan is het 5 seconden en dan ineens 20 seconden; ik wil weten waar ik aan toe ben! Volgens mij schieten we er niks mee op!". Men vraagt zich ook af of er rekening wordt gehouden met recht doorgaand verkeer of auto's die afslaan net voor de oprit: "die staan nu allebei en onnodig langer stil...".



# A10 gebruikers 'tijdens proef'

## Referentiekader

De (extra) wachttijd is volgens een aantal berijders het grootst bij de oprit dicht bij de Coentunnel: "ik stond een kwartier te wachten bij de S101. Toen ben ik maar omgedraaid en richting de S102 gereden...". De meeste (tijds)winst zou volgens de berijders op termijn in de proef dan ook te behalen moeten zijn vanaf S104 en dan vooral S101 tot en met S103.

Van de onderlinge afstemming van de doseerlichten heeft niemand iets gemerkt. Ook het mogelijke effect op de doorstroming op de A10 zelf heeft men nog niet gezien: "het is sowieso rustiger doordat de Coentunnel doorrijdt...". De proef voelt nu soms aan als 'mosterd na de maaltijd': "door de Coentunnel is het probleem namelijk al volledig opgelost!".

Niemand heeft recent 'een ander' over de proef of eventuele effecten van de proef horen praten. In positieve noch in negatieve zin. Het is (nog) geen gespreksonderwerp.

# A10 gebruikers 'tijdens proef'

## Communicatie-uitingen

### PPA uitleg (tekst)

In de tekst zelf kan men zich veelal prima vinden. Er zijn geen expliciete aandachtspunten ten aanzien van 'de vorm', taalgebruik of 'tone-of-voice'. De tekst wordt omschreven als 'kort en bondig' en 'passend'. Op basis van de eigen ervaring wordt wel de opmerking gemaakt dat de opritten in de beleving juist *sneller* vastlopen en de wachttijd bij de doseerlichten is *toegenomen*: "ze staan volgens mij langer en vaker op rood".

Het principe van de PPA wordt als geloofwaardig ervaren, maar het effect in de praktijk is (nog) niet zichtbaar: "misschien rijdt alles nu wel iets geleidelijker door, zonder dat we het in de gaten hebben...?". De vermelding van de TU Delft geeft in dit kader vertrouwen ("hun computer modellen zullen best wel kloppen"). De (als onjuist ervaren instelling van de) 'stoplichten' worden als bottleneck en boosdoener gezien: "het probleem wordt nu verplaatst vanaf de snelweg naar de opritten. Die lopen nu vol...". Men heeft ook niet het idee dat het systeem in staat is te anticiperen: "vlak voordat de drukte begint, hoe kan dat nou?". Er is grote behoefte aan een (voor)aankondiging van de wachttijd bij de doseerlichten

Over de geloofwaardigheid van de samenwerking tussen de aangegeven partijen is men sceptisch: "ze hebben immers allemaal verschillende belangen!". Daarnaast worden grote partijen, zoals RWS, als ambtelijk en onnodig hiërarchisch gezien. RWS wordt desondanks tegelijkertijd als meest logische want overkoepelende partij gezien: "die kan in principe het grote plaatje het best in de gaten houden". Het is onduidelijk wat de 'commerciële partijen' toevoegen: "ze zijn in ieder geval efficiënter dan ambtenaren!". Over de betrokkenheid van de stadsregio en de gemeente is men niet enthousiast: "die kunnen het beter overlaten aan iemand die er wèl verstand van heeft...". NB: voor een enkeling is de grote hoeveelheid betrokken partijen overigens juist een positief aspect: "daarmee creëer je draagvlak".

#### Praktijkproef Amsterdam

*Op het westelijke deel van de A10 West in Amsterdam wordt een proef gedaan in de strijd tegen de files. Het is een test met nieuwe computermodellen van de TU Delft en commerciële partijen om files te verminderen met een slimme instelling van verkeerslichten. Het gaat om een verdere ontwikkeling van het bestaande systeem van verkeerslichten op en bij de opritten naar de snelweg. Het nieuwe is dat de verkeerslichten zich nu aanpassen vlak voordat de drukte op de snelweg heel groot wordt. In eerste instantie wacht het verkeer voor de opritten iets langer voordat het de snelweg op kan. Met als effect dat het verkeer op de snelweg niet vastloopt en het verkeer bij de opritten de snelweg op kan blijven rijden. De proef is een uitwerking van het principe dat als het verkeer bij grote drukte geleidelijker gaat, het minder snel vastloopt, ook op de opritten. Daarmee wordt de totale reistijd voor iedereen korter.*

*De proef is op het westelijke deel van de A10 West, het deel tussen de Nieuwe Hemweg (S101) en tot en met de Henk Sneevlietweg (S107). Het is een proef van de gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat en de stadsregio Amsterdam. Zij werken in de proef samen met de TU Delft en verschillende commerciële marktpartijen.*

# A10 gebruikers 'tijdens proef'

## Communicatie-uitingen, gebruik van communicatie en evaluatie

### PPA uitleg (YouTube)

Het filmpje wordt als positief ervaren en omschreven als 'duidelijk en netjes', 'levendig en enthousiasmerend'. Het roept wel vragen op over de bufferzones: "is dit verhaal niet te rooskleurig? Waar ontstaat in de stad dan eventuele overlast?". Soms kan men zich niet aan de indruk onttrekken dat dit een (ongewenste) verplaatsing van het probleem veroorzaakt. Een enkeling heeft ook het gevoel dat dit project beter is voor de mensen 'buiten' dan 'in' de stad.

Men denkt dat de betrokkenheid van de TU ervoor heeft gezorgd dat het filmpje zo mooi oogt: "RWS kan dit er nooit in haar eentje zo goed uit laten zien...".

### Communicatiewens

Op de hoogte blijven en weten waar je aan toe bent wordt als een grote plus ervaren. Mits er duidelijke en voldoende resultaten zijn en informatie over de effectiviteit: "ik hoef eigenlijk alleen maar te horen of de proef is geslaagd". NB: er is in algemene zin nauwelijks interesse in aanvullende informatie.

Als kanalen voor eventuele communicatie worden genoemd: AT5, TV Noord Holland, EénVandaag ("misschien moeten ze dit breder tonen dan alleen in A'dam en aan Amsterdammers"), SPITS.

### Eindevaluatie

Als eindconclusie lijken de berijders PPA het voordeel van de twijfel te geven. Ook nu is men tevreden met het initiatief 'an sich': "je moet ergens beginnen...". Men wordt echter nooit daadwerkelijk enthousiast of nieuwsgierig. De persoonlijke relevantie lijkt ook onvoldoende aanwezig, evenals de geloofwaardigheid: "Het lijkt allemaal wel uitgedacht, maar is nog niet helemaal goed doordacht...". NB: de indruk ontstaat dat hoe meer moeite men op individueel niveau heeft met de verkeersdrukke (dus hoe groter de ervaren 'filedruk'), hoe groter de interesse in de proef. Deze groep heeft gemiddeld genomen relatief weinig moeite met de verkeersdrukke op de A10.

Het uitspreken van (buitenlandse) ambitie lijkt in deze groep mogelijk, maar dan uitsluitend met mate (gedoseerd) en onder de voorwaarde dat 'de winst' 'terugvloeit' in het Nederlandse wegennetwerk: "de commerciële partijen moeten er niet ineens met het geld vandoor gaan...".

# 3: Overall conclusies en aanbevelingen



# Conclusies en aanbevelingen

De resultaten van deze tweede fase van het onderzoek overziend kan geconcludeerd worden dat het materiaal grotendeels voldoet aan de communicatieve eisen, maar desondanks op weinig enthousiasme kan rekenen. Het principe van de proef is duidelijk, maar de persoonlijke relevantie is gering, evenals de geloofwaardigheid. Dit laatste wordt bemoeilijkt door de vrijwel onzichtbare of zelfs negatieve effecten in de dagelijkse praktijk sinds de invoering in de praktijk. De opritten lijken voller te stromen en de logica achter de doseerlichten is ogenschijnlijk afwezig. Tegelijkertijd heeft men het idee dat de proef een oplossing probeert te bieden voor een probleem dat er niet (meer) is; de A10 is juist 'leger dan ooit'...

De betrokkenheid van de deelnemende partijen wordt nog steeds argwanend aanschouwd. In tegenstelling tot de respondenten in fase 1, geven de berijders in deze fase niet alleen een negatieve typering richting gemeente, stadsregio en (tot op zeker hoogte) ook RWS, maar is men tevens terughoudend ten aanzien van 'de commerciële partijen'. Wij raden dan ook aan om de betrokkenheid van het bedrijfsleven verder 'in te kleuren'. Wanneer men weet dat deze partijen zich met name gaan richten op 'de apps', dan zijn de berijders voldoende 'gerustgesteld'.

Voor wat betreft de keuze voor specifieke kanalen en/of uitingen, vragen wij ons nog steeds af of een uitgebreid en intensief communicatietraject zinvol is. Hoe minder de ervaren 'filedruk' bij de berijder, hoe kleiner de interesse in de proef. Deze groepen hebben duidelijk 'weinig last' van de dagelijkse files op de A10. Wellicht dat zij het best bediend worden met een korte en eenduidige uitleg over het principe (m.n. over de 'flexibiliteit van de doseerlichten') en de bevestiging dat er inderdaad een proef wordt uitgevoerd, t.z.t. gevolgd door een concrete uitwerking van de resultaten: wat heeft het opgeleverd en wat biedt het de individuele berijder aan tijdsinstaat op zijn/haar persoonlijke traject?



# Panteia

Research to Progress

Research voor Beleid | EIM | NEA | IOO | Stratus | IPM



## Input communicatie Praktijkproef Amsterdam (wegkant) – Fase 3



# 1: Onderzoeksopzet

**X**  
**X**  
**X** Gemeente  
Amsterdam

 Provincie  
Noord-Holland

 Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en

 Stadsregio Amsterdam





# Onderzoeksopzet en steekproef

## Probleemstelling en onderzoeksaanpak

Evenals in fase 2 is de probleemstelling en methodologie in deze fase (3) identiek aan de voorgaande. De nadruk heeft tijdens deze beide groepsdiscussies echter gelegen op de mogelijk door de omwonenden waargenomen effecten van de proef. Bij voorbeeld door meer files voor de deur.

Het voorgelegde materiaal is wederom beknopt van aard, te weten de korte omschrijving met uitleg over de proef en het YouTube filmpje 'PPA' (zie Bijlage 2).

## Selectie en werving

Aan deze fase van het onderzoek hebben in totaal 16 respondenten deelgenomen (8 per groep).

Bij de werving is uitgegaan van de volgende selectiecriteria:

- Binnen de groep 'omwonenden' zijn allen woonachtig in Amsterdam tussen S104 en S105, en dan de straten\*:
  - 1 – Bos en Lommerweg, tussen Hofwijckstraat en Admiraal de Ruijterweg
  - 2 – Bos en Lommerweg, tussen Bos en Lommerplein en Leeuwendaalse weg
  - 3 – Hoofdweg: tussen Bos en Lommerweg en Hondiusstraat.

- Zij worden allen direct geconfronteerd met de mogelijke gevolgen van PPA (straten die gebruikt worden als extra buffer of daar waar mogelijk mogelijk sluisverkeer optreedt).



\* = binnen de uiteindelijk deelnemende groep respondenten waren allen woonachtig tussen beide 'op- en afritten', maar enkelen buiten de aangegeven straten / straatdelen. Zij werden daarentegen allemaal geconfronteerd met de mogelijke effecten op de aangegeven locaties.



## (vervolg) Steekproef en algemeen

	Steekproefkenmerken	
1.	> berijder van het traject:	10
	> geen berijder van het traject:	6
2.	> 20-40 jaar	8
	> 41-60 jaar	8
3.	> man	6
	> vrouw	10
	<b>Totaal:</b>	<b>16</b>

### Onderzoeksverantwoording

Het onderzoek is uitgevoerd op woensdag 19 maart 2014 in Amsterdam, onder verantwoordelijkheid van Ricardo van der Valk (senior consultant marketingonderzoek).

Gegeven de aard van het onderzoek en de omvang van de steekproef, moeten de conclusies opgevat worden als niet (kwantitatief) getoetste hypothesen. De resultaten hebben de waarde van indicaties.

## 2: Belangrijkste resultaten - fase 3 (omwonenden)



# Omwonenden 'tijdens proef'

## Referentiekader

### Eigen woonomgeving

De specifieke straten van het onderzoek worden door de bewoners primair aangeduid als 'druk met veel verkeer'. Er is verder naar eigen zeggen veel sociaal contact in de levendige wijk: "we groeten elkaar vaak op straat". Het straatbeeld is multicultureel (NB: dit is in de perceptie veelal een pluspunt) met veel spelende kinderen, en buitenleven. De bewoners zijn in toenemende mate tweeverdieners, doorspekt met studenten en 'kunstzinnige' types, met een grote diversiteit aan nationaliteiten. Opvallend is tijdens de groepsdiscussies het grote gehalte aan mensen die er al tientallen jaren, soms zelfs sinds hun jeugd, wonen.

Wanneer hier specifiek naar wordt gevraagd woont iedereen hier met plezier. Er is in de wijk de afgelopen jaren veel gerenoveerd (zowel huizen als straten), waarbij nieuwbouwprojecten de plek in hebben genomen van oude (huur) woningen: "we hebben wel eerst jaren in de puinhoop gezeten, maar nu is het vrijwel overal keurig en gezellig", "de wijk knapt absoluut op, er komt steeds meer groen". Er is echter nog steeds relatief veel sprake van 'gehorige woningen'. Vooral het geluid van de (boven) burens en de trams 's nachts worden vaak genoemd.

Vrijwel iedereen hoort de snelweg, een enkeling ziet hem zelfs. Desondanks heeft niemand het gevoel dicht bij de A10 te wonen...

### Verkeersdrukke

Er is in de nabijheid van de eigen woning veel verkeer, maar dit went bij de omwonenden snel: "het is bij ons echt niet extreem of zo hoor. Het hoort gewoon bij het straatbeeld". Het is voor de meesten ook geen issue meer: "dat weet je als je er gaat wonen! Klagen heeft geen enkele zin!". Dubbel glas blokt de meeste herrie ("als ik wil bellen doe ik gewoon even het raam dicht, dan kan ik weer rustig praten") en de bomen ontnemen het zicht aan de stroom auto's. Negatieve reacties ten aanzien van de verkeersdrukke worden pas geuit op het moment dat de eigen mobiliteit ter sprake komt: "alleen als ik zelf in m'n eigen auto in de file sta vind ik het vervelend worden".

Het belangrijkste nadeel van de locatie noemt men het parkeerbeleid (NB: dit wordt als negatiever ervaren dan de verkeersdrukke en nabijheid van de snelweg);

# Omwonenden 'tijdens proef'

## Referentiekader

de parkeerplaatsen zijn beperkt, de kosten 'astronomisch hoog' en het aanvragen van een vergunning duurt 'een eeuwigheid': "echt een drama voor de visite!".

Er zijn in de beleving weinig 'echte files' voor de eigen deur: "er zit meestal wel beweging in". Bij werkzaamheden is er een flinke toename van overlast en irritatie: "bij de Erasmussingel neemt het sluipverkeer dan duidelijk toe". Alleen zeer dicht bij de opritten is in de middag- / avondspits wèl sprake van 'vaststaand verkeer'.

Zelfs bij de geconstateerde luchtverontreiniging lijkt men zich relatief eenvoudig neer te leggen (NB: een enkeling geeft aan soms op straat zelfs last van de longen en ademhaling te hebben): "je kunt je er druk om maken, maar het verandert toch niks..", "'s zomers kun je beter het wasgoed niet buiten hangen" en "er komt gruis door het rooster waardoor ik elke week mijn vensterbank af moet nemen en ik heb constant een laag zwart roet op m'n balkon liggen". Met name het vrachtverkeer wordt als grote boosdoener gezien, niet het grote aantal passerende personenauto's.

## A10-traject

Ongeveer de helft van de respondenten maakt ook zelf met de auto gebruik van het traject. Het wordt getypeerd als 'hectisch', 'druk', 'chaotisch', 'onduidelijk en verwarrend' (bewegwijzering), 'stressvol en soms eng': "het recht van de sterkste en brutaalste geldt...". Men heeft sowieso het gevoel dat de verdraagzaamheid van automobilisten onderling steeds geringer wordt: "mensen worden steeds egoïstischer. Hier rond de A10 merk je dat sterk".

De drukte op het traject veroorzaakt veelal laconieke reacties. Het is vooral 'geruis op de achtergrond': "ja, in de spits zijn de op- en afritten inderdaad wat drukker...". Als spitstijden noemt men globaal de periode tussen 7:30 en 9:00 's ochtends en van 15:30 tot 18:30 's avonds. Extra drukte is volgens hen vooral afhankelijk van ongelukken, het weer en werkzaamheden.

De 80-100 km/u wijzigingen werken sterk polariserend. Een deel is positief over een verlaging naar 80 km, want '80 is gezonder'. Een ander deel is negatief, want 'het levert toch niks op en zachter rijden is irritant'.

# Omwonenden 'tijdens proef'

## Communicatie-uitingen

### PPA uitleg (tekst)

Wanneer wordt gevraagd naar de eigen ervaring (wat is recent opgevallen?) noemt men spontaan alleen 'de knipperlichten / doseerlichten': "die staan nu ineens aan". De werking wordt vaak als 'willekeurig' ervaren: "ze zetten ze te pas en te onpas aan, het slaat nergens op...", "de ene keer sta ik 2 minuten te wachten, de andere 10 minuten. Dat voelt vervelend".

Na het lezen van de tekst zijn de eerste reacties overwegend neutraal tot negatief: 'nutteloos', 'verplaatsen van het probleem' ("de snelweg rijdt nu lekker door, maar er wordt nu een probleem gecreëerd in de stad"), 'dit is er al' en 'sceptis'. Een enkeling is oprecht geïnteresseerd in de werking en de tijdwinst: "wat gaat dit me opleveren in tijd van A naar B?". Het principe wordt veelal goed geïnterpreteerd: "de stoplichten gaan naar elkaar luisteren". Niemand herkend overigens de eventuele effecten van de proef in de eigen praktijk: "de drukte is de afgelopen weken niet veranderd in mijn straat of op de A10".

Van de deelnemende partijen is men vooral te spreken over de TU Delft ("een deskundige partij die weet waar ze het over heeft") en de gemeente Amsterdam.

De bewoners zien 'hun gemeente' als belangrijk communicatiekanaal en hun belangenbehartiger: "ze hebben onze wijken ook al flink opgeknapt!", "zij willen een fijn woonklimaat". RWS ziet men als log instituut met een vervelende en vertragende vergadercultuur: "de verkeersmaffia...". De commerciële partijen worden met argusogen bekeken: "zij gaan voor het snelle geld, desnoods over onze ruggen heen".

### PPA uitleg (YouTube)

De eerste reacties op het filmpje zijn positief. Het wordt omschreven als 'mooi en professioneel', 'concreet en inzichtelijk': "nu krijg je pas echt een voorstelling van wat ze van plan zijn".

De getoonde bufferzones roepen vooral vragen op: "waar gaan ze die laten dan, in de Jan van Galen straat?".

# Omwonenden 'tijdens proef'

## Gebruik van communicatie en evaluatie

### Communicatiewens

Ondanks, of misschien zelfs dankzij, de terughoudende reacties, geeft meer dan de helft aan meer over de proef te willen weten. Dit betreft voornamelijk 'het effect': "ik wil eigenlijk alleen maar weten wat de test heeft veroorzaakt".

Als gewenste kanalen voor de communicatie noemen de omwonenden: de krant (regionaal en het Parool), een persoonlijke brief of nieuwsbrief (huis aan huis), AT5, billboards / matrixborden en de regionale radio (Noord Holland).

### Eindevaluatie

Na het bespreken van al het materiaal overheerst de indruk dat de intentie wordt gewaardeerd, maar de persoonlijke relevantie en geloofwaardigheid beperkt zijn. Men ziet het project vooral als het verplaatsen van het probleem: "de drukte verschuift nu van de A10 naar de toeritten", "dit wordt waarschijnlijk veel te rooskleurig voorgesteld en pakt in het echt minder mooi voor ons uit".

De proef is in de beleving vooral nuttig voor de mensen van 'buiten de stad': "wij, van de stad, hebben er waarschijnlijk alleen maar last van", "nog meer troep en drukte in het woongebied vind ik niet acceptabel...". NB: als èchte, hinderlijke drukte noemt men voornamelijk claxonnerende auto's en problemen bij het oversteken: "als ook het zebrapad en de kruispunten volstaan".

### 3: Overall conclusies en aanbevelingen



# Conclusies en aanbevelingen

De resultaten van deze derde en laatste fase van het onderzoek overziend kan geconcludeerd worden dat de omwonenden, evenals de berijders uit fase 2, nauwelijks of geen effecten van de proef hebben waargenomen, noch hinder hebben ondervonden van extra verkeersdruk in hun straat. Hoewel zij niet het idee hebben in een 'ongezonde leefomgeving' te wonen, of dit simpelweg hebben geaccepteerd, zijn zij wel degelijk gevoelig voor mogelijke 'verslechtering' van het 'woonklimaat'. Zij doorzien meestal probleemloos het principe en werking van de PPA, maar hebben niet de indruk hier van mee te kunnen profiteren. Sterker nog, zij hebben na het bespreken van de uitgangspunten van de proef het gevoel wellicht het kind van de rekening te worden. Door het verplaatsen van de drukte, van de snelweg naar 'hun' straat of een nabij gelegen bufferzone, profiteren de mensen van 'buiten de stad' van deze maatregelen en zijn zij, de mensen 'in de stad', de dupe... Maar nogmaals, vooralsnog hebben zij geen enkel effect van de proef in de eigen directe leefomgeving waar kunnen nemen.

Opvallend in deze groep is het grote(re) vertrouwen in de gemeente en het stadsdeel. Zij fungeren als een soort 'belangenvereniging / vakbond' voor de omwonenden.

Wij raden dan ook aan om eventuele communicatie over de PPA via, namens of met duidelijke vermelding van 'de gemeente' vorm te geven en te verspreiden. De gemeente kan hierin aangeven 'al het mogelijke' te hebben gedaan om eventuele negatieve gevolgen van de proef tot een minimum te beperken. De behoefte aan vervolg informatie is in deze groep, vanwege het 'afbreukrisico', overigens duidelijk groter dan de voorgaande twee.



# Bijlage

## 1) Gesprekspunten



# Gesprekspuntenschema – berijders, voorafgaand

C10783: Gespreksleidraad (A10 gebruikers-voorafgaand)

3

## Gesprekspunten:

0. *Introductie: "Een gesprek over een proef op de A10 bij Amsterdam om de filedruk voor woon-werk verkeer te verminderen."*

- Introductie IPM-Panteia, uitleg van de procedure (anonimiteit, geluidsopnames, onafhankelijkheid bureau, et cetera),

### A. Voorstelronde en gebruik auto

- Korte kennismaking/voorstellen respondenten:

- Gezins-/thuissituatie,
- Werksituatie,
- Hobby's.

- (indien zakelijk) bij welk soort bedrijf werk je,
- hoe lang werk je hier al?

- Hoe vaak maak je wekelijks gebruik van de auto voor woon-werkverkeer;
- Op welke dagen van de week;
- Hoe lang zit je dan in de auto (tijd en afstand);
- Rij je meestal samen of alleen;
- Met welk gevoel zit je voor woon-werkverkeer achter het stuur (gestrest, opgejaagd, neutraal / noodzakelijk kwaad, ontspannen, etc.);
- Is dit anders wanneer je 'privé' in de auto zit en waarom;
- Maak je gebruik van een navigatiesysteem en waarom;
- Waar gebruik je het navigatiesysteem voor en hoe bevalt dit / wat zijn je ervaringen?

### B. A10 richting Zaanstad en beleving file

(ITR: vertel de respondenten dat we het nu specifiek gaan hebben over het traject 'A10 richting Zaanstad tussen S101 en S107')

- Waarom maakt men gebruik van dit traject;
- Is het de enig route naar huis / werk of zijn er nog andere mogelijkheden;
- Hoe zou men deze route omschrijven / typeren;
- Wat vindt men van de huidige verkeerssituatie?

- Staat men hier vaak in de file;
- Hoe gaat men i.h.a. om met een file:

- zowel gevoelsmatig als feitelijk,
- op dit traject of elders;

C10783: Gespreksleidraad (A10 gebruikers-voorafgaand)

4

- Hoe zou een file ontstaan;
- Hoe zijn ze te voorkomen;

- Waar en hoe zoekt men nu informatie op over het verkeer (o.a. file):

- Thuis of op werk,
- Mobiel (navigatiesysteem of smartphone) of via pc;

- Wat zijn hiermee de ervaringen;

- Welke innovatieve toepassingen, oplossingen voor verkeersdrukte ken men / heeft men zelf gezien? Wat maakt dit bijzonder of uniek?

### C. PPA (idee en uitvoering materiaal)

(ITR: leg de respondenten de introductietekst 'krant kort' voor met hierop de uitleg van PPA. Vraag iedereen individueel eventuele op- en aanmerkingen op het papier 'in de kantlijn' weer te geven. Inventariseer dit vervolgens in de groep.)

- Wat zijn de eerste spontane reacties;
- Hoe zou men dit idee in eigen woorden uitleggen, hoe ziet men het voor zich (welke verwachtingen);
- Wat schiet men er zelf mee op, op welke wijze heeft men hier zelf voordeel van, wat spreekt je het meest aan;
- Waar is men mogelijke zelf het meest mee geholpen, welke problemen lost het op;
- Hoe geloofwaardig is dit idee;
- Wat geeft vertrouwen in de effectiviteit (ITR: denk aan overheid, TNO / TU);
- Hoe onderscheidend is dit idee;
- Wat vindt men van de 'toon' (vocabulaire, taalgebruik, etc.) van de tekst?

(ITR: leg de respondenten de tekst 'persbericht' voor met hierop de uitgebreide uitleg van PPA. Vraag iedereen individueel eventuele op- en aanmerkingen op het papier 'in de kantlijn' weer te geven. Inventariseer dit vervolgens in de groep.)

- Wat zijn de eerste spontane reacties;
- (idem zie vragen hierboven);
- Wat zijn de positieve en negatieve onderdelen van het idee:

- Spontane reacties,
- (ITR: indien nog niet ter sprake gekomen): Vooraf weten wanneer de verkeersdrukte toeneemt,
- Doseringslichten bij opritten reageren automatisch,
- Betere doorstroming en overall tijds winst,
- Wellicht langer wachten bij stoplicht, maar sneller op snelweg;

# Gesprekspuntenschema – berijders, voorafgaand

C10783: Gespreksleidraad (A10 gebruikers-voorafgaand)

5

- Welke onduidelijkheden zijn er nog over de uitvoering van het idee, wat wil je nog weten over het werkingsprincipe;

(ITR: laat de respondenten eventueel de paragraaf 'files voorspellen' in RWS brochure lezen en/of een grafische weergave zien)

- Wat zijn de eerste spontane reacties;
- Welke andere informatie of indruk krijgt men nu?

(ITR: laat de respondenten het youtube filmpje zien over PPA)

- Wat zijn de eerste spontane reacties;
- Welke andere informatie of indruk krijgt men nu;
- Wat vindt men van de uitvoering (getekend) en de 'toon' (vocabulaire, taalgebruik, etc.);

(ITR: laat de respondenten het 'Innovatief files aanpakken' filmpje zien over PPA)

- Wat zijn de eerste spontane reacties;
- Welke andere informatie of indruk krijgt men nu;
- Wat vindt men van de uitvoering (getekend) en de 'toon' (vocabulaire, taalgebruik, etc.);

- Hoe voelt het idee van persoonlijk reisinfo / advies;
- Wat doe je als je door 'het systeem' wordt omgeleid?
- Welke vragen zijn er eventueel nog na het zien van dit filmpje?

- Zou je over deze proef en dit idee op de hoogte gesteld willen worden (en waarom);
- Op welke wijze zou men het liefst op de hoogte gehouden willen worden over deze pilot / proef (ITR: krantenartikelen, websites / filmpjes, social media, borden langs de weg, etc.);
- Welke tips zou men nog willen geven over het communiceren / de informatievoorziening over deze proef;

- Wat vindt men 'overall' van dit idee (PPA) en de wijze van communiceren, wat is de 'eind-evaluatie'?

(ITR: kort overleg met 'de meekijkers' i.v.m. mogelijke aanvullende vragen)

**Bedanken en afsluiten!**

# Gesprekspuntenschema – berijders, tijdens

C10783: Gespreksleidraad (A10 gebruikers-tijdens)

3

## Gesprekspunten:

0. *Introductie: "Een gesprek over een proef op de A10 bij Amsterdam om de filedruk voor woon-werk verkeer te verminderen."*

- Introductie IPM-Panteia, uitleg van de procedure (anonymiteit, geluidsopnames, onafhankelijkheid bureau, et cetera),

### A. Voorstelronde en gebruik auto

- Korte kennismaking/voorstellen respondenten:

- Gezins-/thuissituatie,
- Werksituatie,
- Hobby's.

- (indien zakelijk) bij welk soort bedrijf werk je,
- hoe lang werk je hier al?

- Hoe vaak maak je wekelijks gebruik van de auto voor woon-werkverkeer;
- Op welke dagen van de week;
- Hoe lang zit je dan in de auto (tijd en afstand);
- Rij je meestal samen of alleen;
- Met welk gevoel zit je voor woon-werkverkeer achter het stuur (gestrest, opgejaagd, neutraal / noodzakelijk kwaad, ontspannen, etc.);
- Is dit anders wanneer je 'privé' in de auto zit en waarom;
- Maak je gebruik van een navigatiesysteem en waarom;
- Waar gebruik je het navigatiesysteem voor en hoe bevalt dit / wat zijn je ervaringen?

### B. A10 richting Zaanstad

(ITR: vertel de respondenten dat we het nu specifiek gaan hebben over het traject 'A10 richting Zaanstad tussen Nieuwe Hemweg S101 tot en met Henk Sneevlietweg S107')

- Waarom maakt men gebruik van dit traject;
- Is het de enig route naar huis / werk of zijn er nog andere mogelijkheden;
- Hoe goed is men hier op de hoogte van de eventuele sluiptegen, binnendoor routes, etc.;
- Hoe zou men deze route omschrijven / typeren;
- Wat vindt men in het algemeen van de huidige verkeerssituatie; hoe is deze (in één woord) te omschrijven;
- Staat men hier vaak in de file?

C10783: Gespreksleidraad (A10 gebruikers-tijdens)

4

## C. PPA (eigen ervaring, indrukken en uitvoering materiaal)

(ITR: refereer aan het verstuurd materiaal, tekst en video, in relatie tot PPA. Laat de respondenten eerst zoveel mogelijk spontaan reageren)

- Welke **feitelijke** veranderingen heeft men de afgelopen weken opgemerkt op dit traject;

(ITR: breng vervolgens, indien nog niet ter sprake gekomen, de diverse onderdelen van PPA onder de aandacht zoals: dosering verkeerslichten, drukte op opritten, langere wachttijd, minder file op snelweg, drukte in stad, etc.)

- Welke **gevoelsmatige** veranderingen heeft men eventueel de afgelopen weken doorlopen, en wat is of zijn hiervan de oorzaken;
- Wat zijn de specifieke positieve aspecten en welke zijn meer negatief;

- Welke informatie is men de afgelopen weken zelf over PPA tegengekomen en wat was hiervan de indruk;
- Sluit dit aan op de eigen ervaring en waarom wel/niet?

(ITR: leg de respondenten de reeds verstuurd tekst voor met hierop de uitgebreidere uitleg van PPA. Vraag iedereen individueel eventuele op- en aanmerkingen op het papier 'in de kantlijn' weer te geven. Inventariseer dit vervolgens in de groep.)

- Wat zijn de eerste spontane reacties;
- Herkent men deze omschrijving met de situatie in de praktijk, wat zijn de eventuele verschillen;
- Hoe zou men dit idee in eigen woorden uitleggen, hoe ziet men het voor zich (welke verwachtingen);
- Wat schiet men er zelf mee op, op welke wijze heeft men hier zelf voordeel van, wat spreekt je het meest aan;
- Waar is men mogelijk zelf het meest mee geholpen, welke problemen lost het op;
- Hoe geloofwaardig is dit idee;
- Hoe staat men tegenover de deelnemende en betrokken partijen:

- de gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat en de stadsregio Amsterdam,
- TU Delft en verschillende commerciële marktpartijen,

- Wat voegen zij in de perceptie toe aan PPA en waarom;
- Wat geeft vertrouwen in de effectiviteit (ITR: denk aan overheid versus TU versus bedrijfsleven);
- Hoe onderscheidend is dit idee;
- Wat vindt men van de 'toon' (vocabulary, taalgebruik, etc.) van de tekst;
- Welke onduidelijkheden zijn er nog over de uitvoering van het idee, wat wil je nog weten over het werkingsprincipe?

# Gesprekspuntenschema – berijders, tijdens

C10783: Gespreksleidraad (A10 gebruikers-tijdens)

5

(ITR: laat de respondenten het reeds verstuurd YouTube filmpje zien over PPA)

- Wat zijn de eerste spontane reacties;
- Welke andere informatie of indruk krijgt men nu;
- Wat vindt men van de uitvoering (getekend) en de 'toon' (vocabulaire, taalgebruik, etc.);
- Welke vragen zijn er eventueel nog na het zien van dit filmpje;
- Hoe sluit deze informatie aan op de eigen ervaring?
  
- Zou je over deze proef en dit idee nog verder op de hoogte gesteld willen worden (en waarom);
- Op welke wijze zou men het liefst op de hoogte gehouden willen worden over deze proef (ITR: krantenartikelen, websites / filmpjes, social media, borden langs de weg, etc.);
- Welke tips zou men nog willen geven over het communiceren / de informatievoorziening over deze proef?
  
- Welke andere innovatieve toepassingen, oplossingen voor verkeersdruk kent men / heeft men zelf gezien? Wat maakt dit bijzonder of uniek;
- Wat vindt men 'overall' van dit idee (PPA) en de wijze van communiceren, wat is de 'eind-evaluatie'?

## D. Beleving file in het algemeen

(ITR: deze vragen vormen een zogenaamd 'zwevend blok' en worden gesteld wanneer het onderwerp spontaan ter sprake komt.)

- Hoe gaat men i.h.a. om met een file:
  - zowel gevoelsmatig als feitelijk,
  - op dit traject of elders;
  
- Hoe zou een file ontstaan;
- Hoe zijn ze te voorkomen;
  
- Waar en hoe zoekt men nu informatie op over het verkeer (o.a. file):
  - Thuis of op werk,
  - Mobiel (navigatiesysteem of smartphone) of via pc;
  
- Wat zijn hiermee de ervaringen?

(ITR: kort overleg met 'de meekijkers' i.v.m. mogelijke aanvullende vragen)

**Bedanken en afsluiten!**

# Gesprekspuntenschema – omwonenden

C10783: Gespreksleidraad (A10 omwonenden)

3

## Gesprekspunten:

0. *Introductie: "Een gesprek over een proef op de A10 bij Amsterdam om de filedruk voor woon-werk verkeer te verminderen."*

- Introductie IPM-Panteia, uitleg van de procedure (anonimiteit, geluidsopnames, onafhankelijkheid bureau, et cetera),

### A. Voorstelronde, typering woonomgeving en gebruik auto

- Korte kennismaking/voorstellen respondenten:
  - Gezins-/thuisituatie,
  - Werksituatie,
  - Hobby's.
- Welke straat woont men;
- Hoe zou men de eigen wijk / woonomgeving omschrijven;
- Welke specifieke positieve en negatieve aspecten zijn er;
- (indien nog niet vermeld) Hoe staat men tegenover de huidige drukte op straat in het algemeen en de verkeersdrukke in het bijzonder;
- Is er eventueel sprake van overlast door auto's en zo ja, waaruit bestaat de overlast (ITR: denk aan files, verkeersopstoppingen, parkeerproblemen, luchtverontreiniging, etc.);
- Waardoor ontstaat deze overlast;
- Is er de afgelopen weken iets veranderd in de verkeerssituatie (ITR: denk aan drukte of opstoppingen voor de deur, meer sluisverkeer, etc.);
- Waar zou dit door komen?
- Hoe vaak maak je zelf wekelijks gebruik van de auto;
- Op welke dagen van de week;
- Met wat voor gevoel zit je dan achter het stuur;
- Is dit anders voor woon-werkverkeer dan voor privé vervoer;
- Hoe lang zit je dan in de auto (tijd en afstand);
- Hoe vaak en waarom maak je gebruik van het OV en/of de fiets of brommer;
- Maak je gebruik van een navigatiesysteem en waarom;
- Waar gebruik je het navigatiesysteem voor en hoe bevalt dit / wat zijn je ervaringen?

C10783: Gespreksleidraad (A10 omwonenden)

4

### B. A10 richting Zaanstad

(ITR: vertel de respondenten dat we het nu specifiek gaan hebben over het traject 'A10 richting Zaanstad tussen Nieuwe Hemweg S101 tot en met Henk Sneevlietweg S107')

- Maakt men zelf gebruik van dit traject;
- Is het de enig route naar huis / werk of zijn er nog andere mogelijkheden;
- Hoe goed is men hier op de hoogte van de eventuele sluiswegen, binnendore routes, etc.;
- Hoe zou men deze route omschrijven / typeren;
- Wat vindt men in het algemeen van de huidige verkeerssituatie; hoe is deze (in één woord) te omschrijven;
- Staat men hier zelf vaak in de file?

### C. PPA (eigen ervaring, indrukken en uitvoering materiaal)

(ITR: leg de respondenten de tekst voor met hierop de uitleg van PPA. Vraag iedereen individueel eventuele op- en aanmerkingen op het papier 'in de kantlijn' weer te geven. Inventariseer dit vervolgens in de groep.)

- Wat zijn de eerste spontane reacties;
- Herkent men deze omschrijving met de situatie in de praktijk, wat zijn de eventuele verschillen;
- Hoe zou men dit idee in eigen woorden uitleggen, hoe ziet men het voor zich (welke verwachtingen);
- Wat schiet men er zelf mee op, op welke wijze heeft men hier zelf voordeel of nadeel van, wat spreekt je het meest aan of tegen;
- Waar is men mogelijke zelf het meest mee geholpen, welke problemen lost het op;
- Welke problemen veroorzaakt het eventueel;
- Hoe geloofwaardig is dit idee;
- Hoe staat men tegenover de deelnemende en betrokken partijen:
  - de gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat en de stads-regio Amsterdam,
  - TU Delft en verschillende commerciële marktpartijen,
- Wat voegen zij in de perceptie toe aan PPA en waarom;
- Wat geeft vertrouwen in de effectiviteit (ITR: denk aan overheid versus TU versus bedrijfsleven);
- Hoe onderscheidend / bijzonder is dit idee;
- Wat vindt men van de 'toon' (vocabulary, taalgebruik, etc.) van de tekst;
- Welke onduidelijkheden zijn er nog over de uitvoering van het idee, wat wil je nog weten over het werkingsprincipe?

# Gesprekspuntenschema – omwonenden

C10783: Gespreksleidraad (A10 omwonenden)

5

(ITR: laat de respondenten het reeds verstuurd YouTube filmpje zien over PPA)

- Wat zijn de eerste spontane reacties;
- Welke andere informatie of indruk krijgt men nu;
- Wat vindt men van de uitvoering (getekend) en de 'toon' (vocabulaire, taalgebruik, etc.);
- Welke vragen zijn er eventueel nog na het zien van dit filmpje;
- Hoe sluit deze informatie aan op de eigen ervaring?
  
- Welke informatie is men de afgelopen weken zelf over PPA tegengekomen en wat was hiervan de indruk;
- Sluit dit aan op de eigen ervaring en waarom wel/niet?
  
- Zou je over deze proef en dit idee nog verder op de hoogte gesteld willen worden (en waarom);
- Op welke wijze zou men het liefst op de hoogte gehouden willen worden over deze proef (ITR: krantenartikelen, websites / filmpjes, social media, borden langs de weg, etc.);
- Welke tips zou men nog willen geven over het communiceren / de informatievoorziening over deze proef?
  
- Wat vindt men 'overall' van dit idee (PPA) en de wijze van communiceren, wat is de 'eind-evaluatie'?

(ITR: kort overleg met 'de meekijkers' i.v.m. mogelijke aanvullende vragen)

**Bedanken en afsluiten!**

# Bijlage

2) Onderzoeksmateriaal 12 februari





*Krant (kort)*

## **Minder files op westelijke ringweg met innovatieve technologieën**

**In maart 2014 start het wegsysteem van de Praktijkproef Amsterdam (PPA) bij de A10-West ter hoogte van de S107 tot en met de S101. Een primeur in Nederland. PPA is een proef van gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam en Rijkswaterstaat om files rond Amsterdam te verminderen. De proef loopt tot en met mei 2014.**

PPA functioneert vanaf maart 2014 op de A10-West in combinatie met de oprit S107 tot en met S101. De filedruk is daar bij de avondspits in de richting Coentunnel erg hoog. Het systeem van PPA zorgt ervoor dat de verkeersdruk beter wordt gespreid. Verkeerslichten bij en op de oprit naar de A10 West reageren gecoördineerd op voorspellingen van files. Zo krijgen files geen of minder kans.

## Praktijkproef Amsterdam: minder files op westelijke ringweg met innovatieve technologieën

In maart 2014 start het wegsysteem van de Praktijkproef Amsterdam (PPA) op de A10-West. Een primeur in Nederland. PPA is een proef van gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland de Stadsregio Amsterdam en Rijkswaterstaat om files in en om Amsterdam te verminderen. Met een nieuw systeem is het mogelijk om enige tijd van te voren te weten wanneer de verkeersdrukke toeneemt. Bij een voorspelde toename van de drukke reageren doseringslichten bij de opritten naar de A10 en verkeerslichten automatisch. Door de drukke te spreiden, ontstaat er geen of pas later file. Het verkeer blijft beter doorstromen waardoor de weggebruikers minder vertraging oplopen. De proef loopt tot en met mei 2014.

### Toepassing op de A10-West

PPA functioneert vanaf maart 2014 op de A10-West in combinatie met de opritten S107 tot en met S101. De filedruk is daar bij de avondspits in de richting Coentunnel erg hoog. Om de files hier te bestrijden, zijn gecoördineerde maatregelen nodig. De verkeerslichten op de S102 worden slimmer afgesteld en gekoppeld aan de verkeerslichten bij de opritten op de A10-West. Door het verkeer op meerdere opritten te doseren, kan de file worden voorkomen of in ieder geval uitgesteld. Het kan zijn dat het verkeer misschien iets langer stilstaat voor het stoplicht, maar het rijdt sneller door op de snelweg. En doordat het verkeer niet of later vast komt te zitten, is de verwachting dat ook de doorstroming op de opritten verbetert.

### Belangrijke verbeterpunten

De samenwerkende partners verwachten dat de proef met intelligente verkeerslichten de doorstroming in de spits op een aantal belangrijke punten verbetert:

1. Opstoppen beginnen later, zijn korter en lossen eerder op, op de ring én in de binnenstad.
2. Verkeer op de ring rijdt beter door.
3. Kortere, minder snel groeiende wachtrijen bij opritten naar de A10 west.

### Mogelijke landelijke toepassing: evaluatie voor- en achteraf

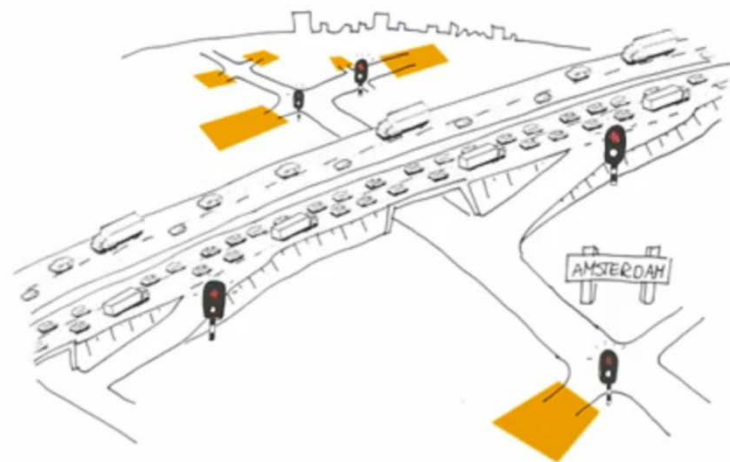
PPA is uniek in de wereld. Een dergelijke proef is nog nooit op zo'n grote schaal gedaan. In de proef kijkt men met name naar het effect op de files en naar de mogelijkheden dit systeem ook in andere steden in Nederland toe te passen. De proef duurt tot eind mei.

### Over PPA

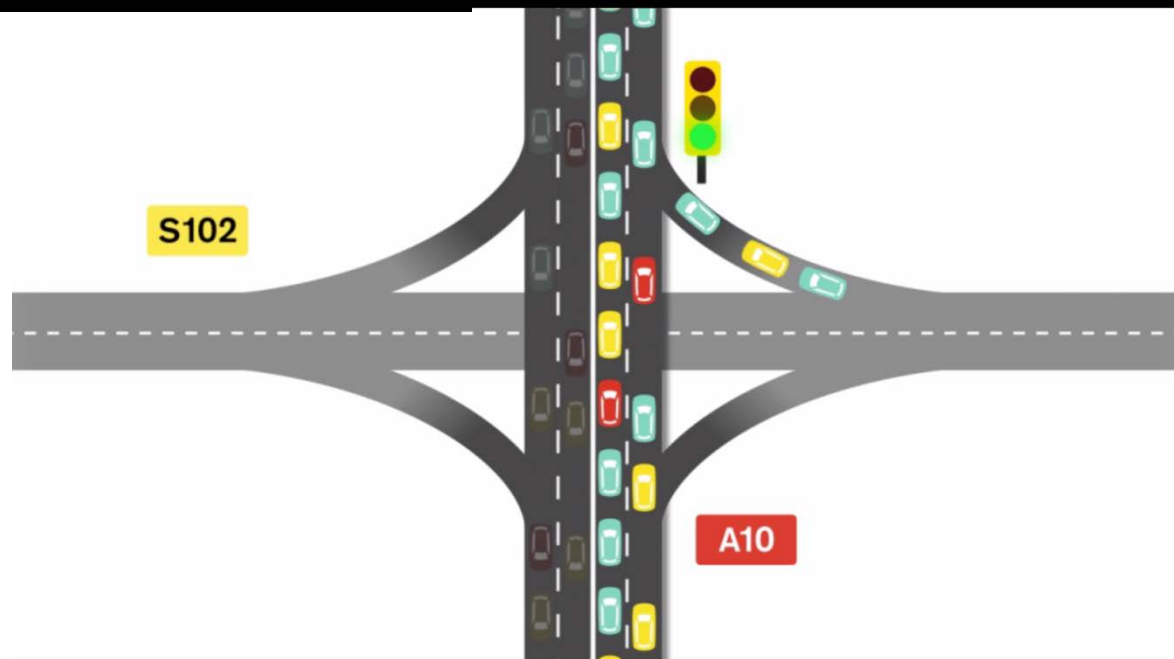
Rijkswaterstaat werkt binnen PPA samen met de gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, marktpartijen en wetenschappers. De partijen werken op een innovatieve manier samen aan oplossingen voor betere bereikbaarheid, met name voor drukke, stedelijke gebieden.



Praktijkproef Amsterdam  
**Minder files**



# Innovatief files aanpakken



(tekst tweede en derde onderzoeksdag)

## Praktijkproef Amsterdam

*Op het westelijke deel van de A10 West in Amsterdam wordt een proef gedaan in de strijd tegen de files. Het is een test met nieuwe computermodellen van de TU Delft en commerciële partijen om files te verminderen met een slimme instelling van verkeerslichten. Het gaat om een verdere ontwikkeling van het bestaande systeem van verkeerslichten op en bij de oprit naar de snelweg. Het nieuwe is dat de verkeerslichten zich nu aanpassen vlak voordat de drukte op de snelweg heel groot wordt. In eerste instantie wacht het verkeer voor de oprit iets langer voordat het de snelweg op kan. Met als effect dat het verkeer op de snelweg niet vastloopt en het verkeer bij de oprit de snelweg op kan blijven rijden. De proef is een uitwerking van het principe dat als het verkeer bij grote drukte geleidelijker gaat, het minder snel vastloopt, ook op de oprit. Daarmee wordt de totale reistijd voor iedereen korter.*

*De proef is op het westelijke deel van de A10 West, het deel tussen de Nieuwe Hemweg (S101) en tot en met de Henk Sneevlietweg (S107). Het is een proef van de gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat en de stadsregio Amsterdam. Zij werken in de proef samen met de TU Delft en verschillende commerciële marktpartijen.*