Gemeente Amsterdam



Nota van Beantwoording Sloterweg-West Verkeersveilig

14 december 2021

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. Samenvatting 4

3. Advisering: Centrale verkeerscommissie en Dagelijks bestuur stadsdeel Nieuw-West 5

4. Standpunt Haarlemmermeer 7

5. Inspraakreacties Sloterweg-West verkeersveilig 8

1. Inleiding

Voor u ligt de Nota van Beantwoording voor de Sloterweg-West Verkeersveilig. In deze nota worden de inspraakreacties beantwoord op de concept Nota van Uitgangspunten en de daarin opgenomen voorkeursvariant 2A. Variant 2A heeft onder andere de volgende kenmerken:

- knips (verbod om in te rijden 24 uur per dag) op de Sloterweg-West, de Sloterweg-Oost en beide armen van de Laan van Vlaanderen ter hoogte van de Plesmanlaan;
- naast de Sloterweg-West krijgen de Vrije Geer en de Ditlaar een maximumsnelheid van 30 km/uur;
- ook op de Langsom en Plesmanlaan tussen Sloterbrug en rotonde Baden Powellweg wordt de maximumsnelheid 30 km/uur;
- deze variant wordt gerealiseerd met behulp van kleine infrastructurele maatregelen, zoals plaatsen van camera's, bebording, markeringen en waar nodig snelheidsremmende voorzieningen;
- de wegen worden nu niet volledig heringericht. Een herinrichting kan plaatsvinden op het moment een weg aan groot onderhoud toe is.

Het project Sloterweg-West Verkeersveilig komt voort uit het Mobiliteitsplan Nieuw-West en is vanwege de hoge mate van verkeersonveiligheid naar voren getrokken. Op 14 september 2021 heeft het college van B&W de concept Nota van Uitgangspunten Sloterweg-West Verkeersveilig vrijgegeven voor inspraak. Men kon tot en met 29 oktober 2021 een reactie indienen. Dit is met een bewonersbrief naar 34.000 huishoudens in Nieuw-West en Badhoevedorp, online nieuwsbrieven, persbericht en Facebook bekend gemaakt. De stukken waren online in te zien op amsterdam.nl/Sloterweg en bij het Stadsloket Nieuw-West, Osdorpplein 100.

Van 17 september tot en met 4 oktober 2021 zijn gesprekken gevoerd met verschillende belangengroepen, bewoners en ondernemers om een toelichting te geven op de nota. Op 5 oktober 2021 vond er een online informatiebijeenkomst plaats waar de nota is toegelicht en vragen zijn beantwoord. Op 12 oktober 2021 is de nota behandeld in de vergadering van Stadsdeelcommissie Nieuw West, waarbij ook insprekers aanwezig waren.

In totaal zijn er circa 450 reacties binnengekomen. De vragen zijn gebundeld en verdeeld naar onderwerp. De inspraakreacties hebben niet tot een andere voorkeursvariant geleid. De definitieve Nota van Uitgangspunten Sloterweg-West Verkeersveilig is wel op enkele ondergeschikte punten aangepast.

2. Samenvatting

Deze Nota van Beantwoording over de concept-Nota van Uitgangspunten Sloterweg-West Verkeersveilig is het resultaat van brede inspraak in Nieuw-West en Badhoevedorp.

Wie hebben gereageerd?

De ontvangen reacties zijn vooral afkomstig van Dorpsraden, bewoners, ondernemers en (sport)verenigingen aan de Sloterweg en uit de omliggende wijken De Aker, Sloten, Nieuw-Sloten en Osdorp. Ook mensen uit Badhoevedorp hebben gereageerd. Zij gebruiken de Sloterweg-West, onder meer om bij voorzieningen te komen zoals het winkelcentrum Belgiëplein en sportpark Sloten. Naast individuele bewonerreacties zijn er reacties binnengekomen van bewoners-collectieven uit Sloten, Badhoevedorp en Nieuw-Sloten. De dorpsraad Sloten Oud-Osdorp heeft ter onderbouwing van hun inspraakreactie een eigen rapport '*verkeersproblematiek Sloten*' bijgevoegd. De inspraakreactie komt in deze Nota aan de orde, maar in de Nota wordt niet ingegaan op het rapport zelf.

Eensgezindheid: Sloterweg moet veiliger

De meeste mensen zijn het erover eens dat de huidige verkeerssituatie anders moet. Velen kunnen niet wachten tot het autoverkeer wordt teruggedrongen. Over de manier waarop dat moet gebeuren lopen de meningen flink uiteen. Afhankelijk van de woonplaats of bedrijfsvestiging maakt men zich zorgen over de bereikbaarheid van hun huis en bedrijf, toename van het autoverkeer in de wijk en extra reistijd. Het voorstel om camera's neer te zetten heeft geleid tot veel vragen en opmerkingen over ontheffingen, en wie daarvoor in aanmerking komen.

Voor en nadelen variant 2A

De voorgestelde voorkeursvariant 2A kan op brede steun maar ook op weerstand rekenen maar datzelfde geldt ook voor variant 11. Als grote voordelen van voorkeursvariant 2A worden genoemd, de verbetering van de verkeersveiligheid op de Sloterweg en het weren van het sluipverkeer van en naar de snelweg A4.

Als belangrijke nadelen ziet men het moeten omrijden en de toename van de rijtijd. Ook de grotere verkeersstroom op wegen als Plesmanlaan, Johan Huizingalaan en Louwesweg wordt als bezwaar aangevoerd. Men vreest files als er niets wordt gedaan aan de huidige infrastructuur op het Plusnet Autowegen.

Variant 11

Variant 11 heeft de voorkeur van mensen die zich sterk maken voor de bereik-baarheid van Nieuw-Sloten en het winkelcentrum aan het Belgiëplein. Ook wordt aangevoerd dat de routes via het Plusnet en de S106/S107 nog onvoldoende verbonden zijn met de A9 waardoor men opstoppingen verwacht.

Ze vinden de voorgestelde maatregelen veel minder ingrijpend dan die van voorkeursvariant 2A. Tegenstanders zijn bang voor waterbedeffecten als verkeers-onveiligheid in Nieuw-Sloten.

3. Advisering: Centrale verkeers-commissie en Dagelijks bestuur stadsdeel Nieuw-West

Advies centrale verkeerscommissie (CVC)

De centrale verkeerscommissie (CVC) adviseert positief over de voorkeursvariant in de Nota van Uitgangspunten. De CVC erkent dat iets moet gebeuren ten aanzien van de problematiek op de Sloterweg. Wel geeft de CVC in overweging om te starten met variant 11 en dan de effecten te meten. Daarnaast verzoekt de CVC om verdere uitwerking van de te kiezen variant. Na vaststelling van de voorkeursvariant worden de te nemen maatregelen verder uitgewerkt. Deze maatregelen worden als onderdeel van het te nemen verkeersbesluit ter bespreking geagendeerd bij de CVC.

Advies dagelijks bestuur stadsdeel Nieuw-West

Het dagelijks bestuur verwelkomt een oplossing voor de problematiek van de verkeersveiligheid op de Sloterweg-West. De fietser krijgt de ruimte die het toekomt en de automobilist kan alle bestemmingen nog bereiken. Hoewel het dagelijks bestuur ziet dat geen van de varianten tegemoetkomt aan alle wensen, eisen en belangen, en ook dat de voorkeursvariant nadelen met zich mee brengt, vindt het dagelijks bestuur variant 2A de meest logische variant om uit te voeren. De Sloterweg kan eindelijk functioneren zoals bedoeld is, namelijk als Hoofdnet Fiets. De verkeersveiligheid neemt toe door het opheffen van de doorgaande functie voor het autoverkeer.

Reden keuze voorkeursvariant 2A

Omdat andere varianten onvoldoende oplossend vermogen hebben voor de Sloterweg, niet op korte termijn gerealiseerd kunnen worden, op juridische knelpunten punten stuiten en/of te grote negatieve effecten op andere plekken veroorzaken, gaat het dagelijks bestuur mee in de redenering van het college om variant 2A als voorkeursvariant te benoemen. Als er geen sprake zou zijn van juridische knelpunten dan was de door bewoners geopperde variant 12 (trajectcontrole) voor het dagelijks bestuur een potentiële voorkeursvariant geweest.

Effecten monitoren

Automobilisten moeten een andere route nemen. De impact op de andere routes die de variant 2A met zich meebrengt, kan fors zijn. Daarom steunt het dagelijks bestuur ook het plan om de effecten te monitoren. Het dagelijks bestuur doet het dringende verzoek om samen met het stadsdeel op te trekken om te bepalen welke plekken zich het meeste lenen om te monitoren.

Het dagelijks bestuur van het stadsdeel Nieuw-West neemt 2 punten (4 en 5) als volgt over uit het advies van de VVD. Dit advies en de vergadering zijn terug te vinden via https://nieuw-west.notubiz.nl/vergadering/798541/Stadsdeelcommissie%2012-10-2021

Het voorstel van het college voorziet in een monitoringsplan, waarvan de hoofdlijnen bij de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten duidelijk worden. De monitoring zal vooral focussen op de kritische punten op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid op basis van gegevens uit het verkeersmodel en plekken die uit de inspraak en in overleg met de gemeente Haarlemmermeer naar voren komen. Daarbij speelt met name de vraag of een kruispunt het autoverkeer aan kan of dat er verkeersopstopping optreedt.

De Sloterweg-Oost maakt bij de voorkeursvariant 2A geen deel uit van de monitoring (deze wordt dan immers afgesloten en daardoor rustig).
De J. Huizingalaan en de P. Calandlaan zullen waarschijnlijk wel plekken zijn waar het monitoringsplan aandacht aan besteedt.

Verbetering route Alpen – Ookmeerweg (S106-S107)
Het dagelijks bestuur wil meegeven dat de route Alpen - Ookmeerweg richting Lijnden (S106-107) verbeterd moet worden. Buurtbewoners in de Aker dringen er al langer bij onder andere het dagelijks bestuur op aan om dit knelpunt te verbeteren.

Zorgen over openbaar vervoer (ov)
Een ander groot zorgpunt van het dagelijks bestuur in relatie tot het autoluwer maken van straten of wijken, is de verschraling van het openbaar vervoer in Nieuw-West. Een goed functionerend fijnmazig netwerk in Nieuw-West acht het dagelijks bestuur van wezenlijk belang om de automobilist een goed alternatief te bieden. Reizen met het ov duurt in sommige gevallen een uur langer dan met de auto.

4. Standpunt Haarlemmermeer

De gemeente Haarlemmermeer heeft aangegeven dat zij meer heil ziet in het starten met variant 11 en deze dan te monitoren. Mocht dit leiden tot knelpunten, dan kan altijd nog worden overgegaan op variant 2A. Haarlemmermeer denkt dat dit tot een betere spreiding van het verkeer over het wegennet in de omgeving leidt. Met de gemeente Haarlemmermeer is afgesproken om variant 2a te monitoren op doorstroming en verkeersveiligheid en, indien dit tot onoplosbare problemen leidt, terug te vallen op variant 11. Een ander punt dat de gemeente Haarlemmermeer graag aangepakt ziet, is de rotonde Lijnden. De gemeente Amsterdam financiert deze rotonde, maar de uitvoering ligt bij Haarlemmermeer. Beide gemeenten gaan kijken of de aanpak van de rotonde naar voren geschoven kan worden. De gemeente Haarlemmermeer wil ook graag betrokken blijven bij de monitoring van de knelpunten. Amsterdam en Haarlemmermeer stemmen dit onderling af.

5. Inspraakreacties Sloterweg-West verkeersveilig

In dit document zijn de reacties / vragen beschreven over de concept-Nota van Uitgangspunten Sloterweg-West Verkeersveilig. De vragen zijn gebundeld. Het kan daarom zijn dat u uw eigen vraag niet terugvindt. Een aantal vragen ging over zaken die niet binnen het project vallen. Waar mogelijk hebben wij de signalen doorgegeven aan de betreffende afdelingen binnen de gemeente.

In dit overzicht zijn de reacties gebundeld per onderwerp. Eerst leest u de vetgedrukte reactie. Daaronder staat het antwoord van de gemeente. Onder elke reactie staan de referentienummers. Iedereen die een reactie heeft ingestuurd heeft een nummer ontvangen. Zo is elke reactie anoniem terug te vinden.

Dit zijn de onderwerpen waarop gereageerd is:

1.	**Wet, regelgeving en beleid**	9
2.	**Fiets**	9
3.	**Voorkeursvariant 2A**	11
4.	**Verzoek om maatregelen**	18
5.	**Waterbedeffect**	24
6.	**Variant 9**	33
7.	**Variant 11**	33
8.	**Eenrichtingsverkeer**	38
9.	**Vragen over onderzochte varianten**	39
10.	**Ontheffingen**	43
11.	**Ondernemers**	48
12.	**Bereikbaarheid**	50
13.	**Rijtijden**	51
14.	**Parkeerdruk**	54
15.	**Vragen over 30 km per uur**	54
16.	**Vragen over het Openbaar Vervoer (OV)**	55
17.	**Verkeersmodel Amsterdam (VMA)**	56
18.	**Monitoren**	57
19.	**Luchtkwaliteit**	59
20.	**Handhaving**	60
21.	**Suggesties / verzoek / overige vragen**	60
22.	**Opmerkingen**	67
23.	**Participatie**	72
24.	**Sloterbrug**	78
25.	**Lege reacties**	79

1. Wet, regelgeving en beleid

1.1 Het inperken van de bewegingsvrijheid van automobilisten is niet grondwettelijk. Het wegennet bestaat al. Dit is geen adequaat structureel beleid. Wij betalen als automobilisten allemaal wegenbelasting om gebruik te mogen maken van het wegennet.

De gemeente vindt het van belang om de verkeersveiligheid op de Sloterweg-West te bevorderen. Daar is hier sprake van. De weg blijft toegankelijk voor een ieder die daar wil wezen. Daarnaast sluit variant 2A aan op het gemeentelijke beleid om motorvoertuigen zoveel mogelijk via het Plusnet te leiden.

Referentienummer: 4470-9713, 4371-4050, 7076-0795

1.2 Het enige dat u tegenhoudt is een uitgangspunt dat het verkeer over de Plusnetten moet worden geleid. Dat is een uitgangspunt dat niet in beleidsregels of wetten beschreven staat, maar die politiek gekleurd is.

De regels staan in het beleidskader verkeersnetten van 24 januari 2018, de opvolger van het beleidskader hoofdnetten uit 2005. Variant 2A sluit het beste aan bij deze regels.

Referentienummer: 4454-3332

2. Fiets

2.1 Als de Sloterweg Hoofdnet Fiets is waarom is er in geen van de varianten gekozen voor een vrijliggend fietspad? Of smal fietspad, apart naast het wegdek of aan de achterzijde van de Sloterweg? Dat is veiliger voor fietsers. Kan de sloot worden drooggelegd?

De Sloterweg is onderdeel van het Hoofdnet Fiets, dit is bepaald in 2005.
De Sloterweg zelf is te smal voor een vrijliggend fietspad. Het is geen route voor doorgaand autoverkeer. Ons doel is het aantal auto's op de weg te verminderen. Op 21 april 2021 heeft de gemeenteraad een motie om vrijliggende fietspaden te onderzoeken niet aangenomen. Dit is daarom niet onderzocht.

Referentienummer: 9666-3469, 4398-1482, 7694-9572, 5316-8298, 0564-8860, 7024-4157, 6862-3892

2.2 Fietsers moeten worden omgeleid naar het parallel gelegen fietspad Peilscheidingskade.

De Sloterweg is onderdeel van het Hoofdnet Fiets waar veel te veel auto's op rijden. In de toekomst wordt de fietsfunctie van de Sloterweg nog belangrijker in verband met (woning)bouwprojecten in Nieuw-West. Het doel is daarom om niet de fietser maar de automobilist een alternatieve route te laten rijden.

Referentienummer: 0342-9553, 7105-0054

2.3 Maak een fietspad van de Sloterweg waar de auto te gast is.

Om dat te realiseren is het eerst nodig de hoeveelheid motorvoertuigen te reduceren tot een minimum van maximaal 6.000 motorvoertuigen per dag op de Sloterweg. Als het aantal motorvoertuigen onder de 2.500 komt, dan kan mogelijkerwijs een auto te gast-situatie worden gecreëerd.

Referentienummer: 1143-1903, 6862-3892, 7831-4830

2.4 Het voetpad langs de Sloterweg moeten gedeeld kunnen worden met het fietsverkeer.

Dat zal niet nodig zijn. Het doorgaande verkeer wordt straks van de Sloterweg-West geweerd.

Referentienummer: 2612-4211

2.5 Kunnen we een kenteken op fietsen verplichten om deze groep weggebruikers te volgen en desnoods te beboeten als ze zich niet aan de regels houden?

In de wet is vastgelegd welke voertuigen een kenteken krijgen. Voor fietsers geldt dit niet. Verder is de politie de bevoegde instantie om fietsers te bekeuren voor overtredingen. Dit valt niet binnen het project Sloterweg.

Referentienummer: 4470-9713

2.6 Het meeste fietsverkeer komt van het sportpark. Waarom niet een fietsuitgang bij de rotonde Sloterweg/Anderlechtlaan en aan het begin bij de kleine parkeerplaats bij Sloten verbonden met een fietspad dat over het terrein loopt?

Het klopt dat er veel fietsers van en naar het sportpark gaan. Een fietsuitgang bij de rotonde biedt echter geen oplossing voor overig fietsverkeer. Als de Sloterweg-West minder verkeer kent, is er ook geen aanleiding om een fietsroute door het sportpark te leiden.

Referentienummer: 5967-4337

2.7 Hoe kan de Sloterweg Hoofdnet Fiets zijn? Waarom is niet overwogen om de status van de Sloterweg als Hoofdnet Fiets aan te passen aan de werkelijkheid. Door krampachtig aan deze status vast te houden worden voor veel bewoners in Nieuw-West, verkeer ongunstige situaties geschapen.

De Sloterweg is Hoofdnet Fiets dat is bepaald bij de invoering van de Hoofdnetten in 2005 en dat blijft zo. Dit is vastgesteld door de gemeenteraad om het belang van de fiets aan te geven. In de huidige situatie rijden er circa 15.000 auto's. Dat is meer dan deze weg aan kan. De oplossing wordt daarom gezien in het verplaatsen van de auto via het Plusnet Auto, niet in het verplaatsen van de fietser.

Referentienummer: 6810-2663, 3814-3727

2.8 **Toen Xenios zou komen zou er ook een fietsbrug komen, maar uiteraard was de dorpsraad tegen. Want nu hebben we alle kinderen over de Sloterweg en de situatie dus willens en wetens gevaarlijker gemaakt en dus wil de dorpsbewoner/Sloterwegbewoner de weg afsluiten?! Als de fietsbrug was gekomen zou het een stuk beter gaan.**

Met de beoogde knip op de Sloterweg-West wordt de veiligheid voor elke fietser verbeterd.

Referentienummer: 0723-5743

3. Voorkeursvariant 2A

3.1 **'Ik ben tevreden/eens met voorkeursvariant 2A'. Opmerkingen die vaak genoemd zijn:**

- **Maatregelen uit het verleden hadden geen effect en de situatie is alleen maar verslechterd.**
- **Het is een belangrijke fietsverbinding. De veiligheid voor fietsers (kinderen) gaat boven alles.**
- **We willen geen sluipverkeer door Nieuw-Sloten.**
- **Afwikkeling autoverkeer richting plusnet is gewenst.**
- **Er zijn geen grote aanpassingen nodig om variant 2A in te voeren.**
- **De overige varianten zijn geen goed alternatief voor de bewoners van Nieuw-Sloten en zorgen voor een toename van verkeer in de woonwijken.**
- **De extra tijd van maximaal 2 tot 3 minuten die de automobilist kwijt zou zijn als het hij de Sloterweg niet kan gebruiken is onze veiligheid wel waard.**
- **het dorp Sloten gaat al jaren gebukt onder het vele verkeer, met drie wegen Langsom (12.000+), Sloterweg(15.000+) en Anderlechtlaan (27.000) + autos per etmaal. Dit plan gaat die exorbitante hoeveelheid verkeer tegen en zorgt ervoor dat men vaker de fiets pakt.**

Wij dank u voor uw reactie. De opmerkingen ondersteunen grotendeels voorkeursvariant 2A.

Referentienummer: 5813-6936, 0219-9900, 2694-9496, 7230-3916, 0077-5242, 5077-7689, 2070-5808, 1617-4877, 1209-4822, 2725-7126, 1186-7422, 5565-5022, 1562-9777, 4535-4629, 5109-6406, 6265-1459, 9368-0391,1623-6961, 0300-7963, 8985-8466, 4081-9175, 9498-9624, 3508-0326, 3042-6015, 9991-9722, 1413-8411, 1261-1424, 3283-2462, 8228-7770, 0597-6463, 6588-2465, 8610-5981, 0078-3707, 4995-2131, 2139-4128, 6705-2413, 0074-5030, 3288-4806, 4192-3677, 9228-8912, 8068-8789, 7245-7119, 6989-3974, 9261-4723, 5664-5486, 7899-2882, 2043-7206, 6051-3861, 4347-6771, 2776-6630, 4321-0224, 3181-4236, 7856-5526, 1547-2593, 2133-1210, 2862-3681, 0491-5003, 1558-1527, 6813-3640, 7177-8261, 7954-4609, 9080-2943, 6575-2221, 5578-0642, 8943-4969, 8962-2771, 6886-0302, 3474-5344, 9674-0617, 0366-3310, 4735-0549, 9784-4734, 9240-6103, 3758-4559, 8441-9224, 0058-4643, 8028-2845, 3323-6367, 1627-6064, 4973-4491, 0315-0624, 2967-3412, 5008-5544, 2883-9991, 6697-9461, 3545-4645, 6277-3461, 4518-9933, 7599-4247, 7525-4777, 9367-9956, 4981-9835, 4932-9123, 8875-7209, 9378-5919, 6073-3275, 6956-9379, 0737-6571, 1769-6923, 8635-1880, 0368-5008, 9864-3782, 4728-8278, 4032-4658, 6234-5476, 2672-3248, 1530-7224, 1963-5459, 7108-9433, 3905-4103, 9082-4181,

7630-5939, 9635-3907, 9043-4308, 5114-2645, 5972-1928, 9278-3744, 9550-9619, 9850-0113, 5293-5970, 7948-7352, 7637-1536, 9428-8081, 0604-6925, 2391-1615, 2542-6737, 3668-1390, 8130-9529, 2065-1793, 9587-2949, 3593-0818, 3325-2235, 4928-5496, 1583-0540, 5327-0030, 4960-3856, 9155-1363, 7945-3495, 3641-1338, 3736-4441, 5194-4103, 7993-5417, 1310-9794, 2595-1455, 8277-1136, 8817-0036, 1121-5764, 6825-0665, 4344-1425, 3941-8394, 9497-6646, 8603-7981, 8400-5553, 5643-7257, 0317-7010, 6570-7047, 6621-4553, 2361-2395, 8667-5382, 2408-4059, 4800-2332, 6443-4465, 1979-8657, 2942-8013, 1816-6269, 5450-6365, 1151-5466, 4747-5124, 2856-3836, 1852-8327, 4839-6913, 3030-5128, 5565-7299, 9219-0017, 7175-0533, 4498-2681,1131-0457, 1294-8680, 2953-1027,7320-8437, 0923-1621, 8495-8307, 0215-6909,3268-7825, 6246-1369, 1345-8146, 1627-6064, 3185-2028, 3460-9187,9975-8489, 9198-5281, 1721-2971, 2819-9861, 2903-4006, 2107-4144, 7595-0033, 0198-3511, 7508-9394, 2836-1820, 9040-0489, 2362-9418, 3337-0370, 9887-2169, 3288-7051, 3477-9341, 4165-8911, 4190-3817, 7517-8674, 8171-5664, 9963-4652, 2122-5230, 6981-2245, 5727-9494, 6899-6021, 8613-5404, 7373-2905, 4114-8592, 4620-5519, 4725-3955, 2705-4198, 8255-2377, 7661-3737, 3795-6462, 4685-2870, 7487-4402, 0010-8373, 4238-2185, 0748-9270, 0627-1842, 3685-4468, 7452-2020, 9627-2654, 1590-2000, 1430-9362, 0626-8248, 8229-0935, 4125-5222, 8081-1461, 1873-1272, 2967-5389, 6298-8137, 3286-7825, 3061-2404, 2023-0740, 4181-7627

3.2 Gezien de onveilige situatie op de Sloterweg, is het van belang dat variant 2A zo snel mogelijk wordt uitgevoerd. Invoering van variant 2A duurt te lang.

Als de Nota van Uitgangspunten is vastgesteld worden de te nemen maatregelen verder uitgewerkt en de benodigde procedures doorlopen, waaronder het nemen van een verkeersbesluit. Naar verwachting kan variant 2A na de zomer van 2022 worden uitgevoerd.

Referentienummer: 1413-8411, 1261-1424, 7954-4609, 8962-2771, 1209-4822, 2361-2395, 2903-4006, 9126-8314, 0626-8248, 2856-3836, 3460-9187, 2942-8013, 9635-3907, 8812-3568

3.3 De 30 km-regeling op de Plesmanlaan lijkt me wat overbodig.

30 km/uur op de Plesmanlaan heeft alleen betrekking op het gedeelte tussen Sloterbrug en rotonde Baden Powellweg.

Referentienummer: 5540-6378

3.4 Ik begrijp niet dat er eventueel een 30 km-weg wordt gecreëerd richting de Sloterbrug / Badhoevedorp. Waarom? Men rijdt dan juist weer over de Vrije Geer naar de brug. Dat is natuurlijk NIET de bedoeling.

In voorkeursvariant 2A komt niet alleen tussen de Sloterbrug en de rotonde Baden Powellweg 30 km per uur, maar ook op ook de Vrije Geer. Dat ontmoedigt de automobilist om de Vrije Geer als sluiproute te gaan gebruiken.

Referentienummer: 4685-2870

3.5 'Ik ben tegen/oneens met variant 2A.' Opmerkingen die vaak genoemd zijn:

- **Het is geen 7x24 probleem, de oplossing wel.**
- **Er dient rekening gehouden te worden met de sociaal nauw verbonden dorpskernen Badhoevedorp en Sloten.**
- **Door lobby van een kleine groep is deze voorkeursvariant gekozen. (vriendjespolitiek)**
- **Wordt een privéweg met extreem veel hinder voor omliggende wijken.**
- **Wonen in de stad betekent drukte (ook al was het vroeger een dorp).**
- **Variant 2A zorgt voor ongelijkheid en tweedeling en gaat te ver. Is discriminerend.**
- **Het omrijden naar, familie, huisarts, mantelzorg, school, etc. oprit A4 is niet wenselijk.**
- **De verkeersdruk op andere wegen in de omgeving zorgt straks voor chaos.**
- **De lange termijn problemen worden onderschat.**
- **Houd de Sloterweg open! Straks veel meer mensen overlast en hinder door de gewijzigde route. Het plan is ondoordacht.**
- **De hoofdwegen zijn niet verbeterd en er is geen gehoor gegeven aan de zorgen van ondernemers in Nieuw-Sloten.**
- **De voorkeursvariant is op meerdere punten volledig ondoordacht wat betreft de belangen en gevolgen voor bewoners van de Aker, het sportcomplex op de Sloterweg, en de ondernemers in Nieuw-Sloten.**

De verkeersproblematiek aan de Sloterweg is niet nieuw. Al bijna 30 jaar wordt er gezocht naar een oplossing voor het te grote verkeersaanbod op de Sloterweg-West. Tussentijds zijn diverse pogingen gedaan om het verkeer af te remmen, bijvoorbeeld met drempels, versmallingen en beperking van de maximumsnelheid.

De opgave van het project is het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Sloterweg-West omdat juist dit wegvak onder druk staat. Door het verminderen van het aantal auto's kan de Sloterweg-West beter en veiliger functioneren als Hoofdnet Fiets. Motorvoertuigen rijden zoveel mogelijk via Plusnet Auto. Onderzocht is of de camera's op de Plesmanlaan/Laan van Vlaanderen alleen aan kunnen staan tijdens de spits. Maar gebleken is dat daar de verkeersintensiteit ook buiten de spits zodanig is dat de kruisingen alsnog vastlopen. Helaas biedt geen enkele variant een oplossing zonder dat er nadelige effecten op andere wegen ontstaan.

Referentienummer: 2029-0780, 9488-1227, 4454-3332, 0500-4675, 5485-2409, 5542-6467, 0564-8860, 3313-9860, 1950-3058, 2106-9800, 1901-7679, 1194-7474, 7017-3537, 1654-2009, 0603-0394, 4550-6503, 2508-4814, 1646-2167, 0111-5842, 8632-6694, 5297-9230, 7274-2192, 1288-6701, 3123-0770, 7500-2906, 3571-7645, 2132-2440, 3911-8926, 4424-1868, 7771-1029, 4404-1488, 8781-3354, 4876-2824, 4398-1482, 7694-9572, 8222-2807, 4598-9345, 0342-9553, 3911-8926, 7281-1138, 3616-2456, 2679-8113, 7549-4473, 6322-0563, 1160-8328, 2532-7282, 7076-0795, 6687-4639, 3760-0096, 5316-8298, 8106-1899, 9763-5533, 7713-2647, 9499-7598, 9772-1705, 7129-8088, 6572-3276, 4065-4394, 3038-8728, 3751-7645, 2612-4211, 1377-4051, 7422-6821, 6156-1851, 8772-1029, 0894-2220, 9536-0827,4964-4545, 3345-7862, 7121-8932, 5385-1738, 9957-9960, 7245-1333, 1062-0185, 3814-3727, 6350-0639, 4347-0575, 2825-9559, 5018-3302, 1134-9559, 3862-7954,

4578-1971, 3790-9640, 7447-1253, 1824-4245, 3885-6844, 2593-5918, 5216-7078, 3635-4519, 4974-7155, 8573-7395, 8263-0989, 2791-0114, 0427-1264

3.6 Na 12 maanden is het plan bijna hetzelfde. U heeft oude wijn in nieuw zakken gepresenteerd. Variant 2A heeft voor veel bewoners uit de omgeving niet de voorkeur. Deze variant wordt ondanks weerstand doorgedrukt. Waarom pakt de gemeente de signalen uit de omgeving niet op en houdt de gemeente vast aan de eigen voorkeursvariant?

Naar aanleiding van de reacties en de 4.000 handtekeningen heeft de verantwoordelijke wethouder besloten het onderzoek uit te breiden. Daarbij zijn onder andere eenrichtingsverkeer en 30 km per uur op de Sloterweg onderzocht. De omgeving is gevraagd om mee te denken. De aangedragen oplossingen vanuit de omgeving, zoals trajectcontrole, hebben wij onderzocht. De ombouw van de rotonde Baden Powellweg/Plesmanlaan uit de startnotitie is vervallen. Verder is in de nota vermeld dat bijvoorbeeld Haarlemmermeer de voorkeur geeft aan variant 11. De conclusie van de extra onderzoeken is echter dat alleen varianten 2A, 9 en 11 een haalbare oplossing bieden. Variant 2A heeft de voorkeur omdat in deze variant geen bomenkap nodig is en de auto's worden geleid via Plusnetwegen. Dit komt overeen met het gemeentelijke beleid. De meningen over dit onderwerp zijn verdeeld. Dit blijkt ook uit deze Nota van Beantwoording.

Referentienummer: 4454-3332, 8632-6694,3345-7862, 5385-1738, 8415-0018, 4101-1289, 3814-3727, 1824-4245, 7024-4157, 4454-3332

3.7 Zorg eerst voor goed openbaar vervoer in Nieuw-West voordat er maatregelen op de Sloterweg worden genomen.

Het doel van dit project is om het aantal auto's op de Sloterweg-West te verminderen en de Sloterweg-West Verkeersveiliger te maken. Maatregelen om het OV-netwerk in Nieuw-West te verbeteren zijn onderdeel van het Mobiliteitsplan Nieuw-West en worden de komende jaren doorgevoerd. Het is vanwege de onveilige situatie op de Sloterweg-West niet wenselijk om de maatregelen uit te stellen tot na uitvoering van het mobiliteitsplan.

Referentienummer: 7121-8932

3.8 Waarom is gekozen voor de knip op de aangegeven plekken? Bezoekers van bewoners net iets verderop moeten dan flink omrijden.

De definitieve plek van de knips moet nog worden bepaald. In alle gevallen is het voor bezoekers altijd mogelijk te rijden via Plusnetwegen.

Referentienummer: 9752-5328

3.9 Worden de straten waar straks 30 km per uur geldt als zodanig ingericht? En dan wel zodanig dat de bus op de Vrije Geer en Sloterweg ruim baan houdt.

Variant 2A wordt gerealiseerd met kleine infrastructurele maatregelen, zoals camera's, borden, markeringen en waar nodig snelheidsremmende voorzieningen. De wegen worden nu niet volledig heringericht. Dat gebeurt pas als de weg aan groot onderhoud toe is.

Referentienummer: 8962-2771, 9752-5328, 5860-2895

3.10 Waarom is er geen 30 km-zone verklaard tussen de Vrije Geer, Langsom en Ditlaar? Dat is onlogisch, omdat dit voor alle omringende wegen wel geldt. Door in het hele gebied 30 km/uur in te voeren, verklein je het snelheids-verschil tussen auto's en fietsers.

Dit tussenliggende gebied maakt geen onderdeel uit van deze Nota van Uitgangs-punten. Maar de gemeente is van plan om voor de meeste wegen de maximum-snelheid terug te brengen van 50 naar 30 kilometer per uur in 2023.

Referentienummer: 8962-2771, 1627-6064

3.11 In de varianten waarbij op Vrije Geer of in Nieuw-Sloten een 30 km/u-regime wordt ingesteld, hebben wij veel minder vertrouwen. Behalve dat je wel heel erg fors moet uitpakken om bestuurders écht tot 30 km/u te dwingen, is zeer de vraag of het beoogde effect op de intensiteit vermindering (Sloterweg en binnen Nieuw-Sloten) wordt bereikt. Het huidige versmalling-regime op de Sloterweg helpt ook niet echt om de intensiteit te verminderen.

De varianten 5 en 6 waarin alleen 30 km per uur wordt ingevoerd, hebben onvoldoende oplossend vermogen. Dat houdt in dat het aantal motorvoertuigen dat deze weg per etmaal gebruikt niet onder de 6.000 brengt. Daarmee vallen deze varianten ook af in de Nota van Uitgangspunten. De versmallingen op de Sloterweg hebben inderdaad niet geleid tot een afname van de verkeersintensiteit op de Sloterweg. En uit de autonome variant blijkt dat dit in de toekomst ook niet het geval.

Referentienummer: 9278-3744

3.12 In de plannen wordt benadrukt dat de snelheid op de Sloterweg teruggaat naar 30 km per uur. Die maatregel nu al van kracht, maar niet iedere automobilist houdt zich aan die grens. In de voorlichtingsbijeenkomst is aangegeven dat er niet gehandhaafd wordt op 30 km. De camera's registreren de snelheid niet en handhaving heeft weinig zin omdat de weg niet wordt ingericht als 30 km-weg. "We kiezen ervoor om met minimale middelen maximaal resultaat te halen" en "Mensen in hun eigen buurt rijden doorgaans wat voorzichtiger dan mensen die een doorgaande route nemen" zijn twee citaten. Helaas is onze ervaring dat bijna-aanrijdingen met fietsers van onze club ook hebben plaatsgevonden met auto's die de Sloterweg of Sloten als bestemming of vertrekpunt hadden. Minder verkeer leidt tot hogere snelheden en dat leidt weer tot gevaarlijke situaties.

Doordat op de Sloterweg enkel nog bestemmingsverkeer gaat rijden in beperkte mate, is de verwachting dat het omgevingsbewustzijn van de weggebruiker groter is dan anders. We gaan een plan opstellen met kleine ingrepen die voor de weggebruiker duidelijk maken dat men een 30 km-zone inrijdt.

Op de middellange termijn wordt de Sloterweg omgebouwd tot een fietsstraat. De auto is dan te gast, dit beïnvloedt verder het rijgedrag van auto's.

Referentienummer: 2102-1638

3.13 Ik begrijp dat de verkeersdruk op de oude Sloterweg omlaag moet, en daarmee ben ik het eens, maar niet door het gebied exclusief te reserveren voor een handvol bewoners.

Het gebied wordt niet exclusief gereserveerd voor een handvol bewoners. Iedereen kan de gebieden bereiken, ook met de auto. We hebben andere varianten zonder afsluitingen onderzocht in de Nota van Uitgangspunten om te kijken of de verkeersdruk op deze wijze te verminderen is en daarmee de verkeersveiligheid op de Sloterweg-West verbeterd wordt. Geen van die varianten zorgen voor een vermindering van het aantal motorvoertuigen onder de 6.000 per dag. Dat is een belangrijk uitgangspunt om de Sloterweg-West als Hoofdnet Fiets te laten functioneren.

Referentienummer: 3123-0770, 2132-2440, 7076-0795, 7121-8932

3.14 De inleiding over variant 2A begint met het probleem op de Sloterweg. Daarna wordt ineens ook een afsluiting van de Laan van Vlaanderen voorgesteld. Ik snap dit niet.

De Sloterweg-West en de Laan van Vlaanderen zijn beide een route van en naar de snelweg. Bij afsluiting van de Sloterweg-West kiest het verkeer vooral de route via de Laan van Vlaanderen om naar en van de A9 te komen. De hoeveelheid autoverkeer is dan zo groot dat het erg druk wordt in de wijk Nieuw-Sloten. Dat zet de leefbaarheid onder druk en kruisingen moeten worden aangepast, een aantal bomen gekapt en parkeerplaatsen opgeheven. De gemeente voert het beleid om doorgaand verkeer gebruik te laten maken van Plusnet Auto en de routes S106/107.

Referentienummer: 5154-7996

3.15 Minder verkeer uit onder andere de Aker en Osdorp betekent niet dat de veiligheid op de Sloterweg gewaarborgd is. De kern van het probleem is asociaal rijgedrag. Er kunnen andere middelen worden aangewend die direct de kern van het probleem aanpakken en tegelijkertijd geen tot nauwelijks verregaande gevolgen hebben voor bewoners van Sloten en de naburige wijken.

Naar ons inzicht is met name de hoge hoeveelheid motorvoertuigen op de Sloterweg-West problematisch. Daarom nemen wij maatregelen om dat aanzienlijk te verminderen. Doordat op de Sloterweg enkel nog bestemmingsverkeer gaat rijden in beperkte mate, is de verwachting dat het omgevingsbewustzijn van de weggebruiker groter is dan anders. In een plan van maatregelen zoeken we naar kleine ingrepen die voor de weggebruiker duidelijk maken men een 30 km-zone inrijdt.

Op de middellange termijn wordt de Sloterweg mogelijkerwijs omgebouwd tot een fietsstraat. De auto is dan te gast, dit beïnvloedt verder het rijgedrag van auto's.

Referentienummer: 6156-1851

3.16 Waar komt de camera op de Sloterweg-Oost? Nu lijkt deze nabij de Ella Fitzgeraldstraat en de Sarah Vaughanstraat. Deze twee straten vormen een lus en ze zijn een woonerf; het is onaanvaardbaar als dit voor voetgangers, spelende kinderen en fietsers veilige woonerf (onbedoeld) een keerlus wordt. De camera kan het best zo dicht mogelijk bij één van de uiteinden van de Sloterweg-Oost geplaatst worden. (dus bij de Johan Huizingalaan of bij de Anderlechtlaan). Bij plaatsing van de camera nabij de Johan Huizingalaan, kan wellicht het Karl Marxpad zo worden ingericht dat keren daar mogelijk is. Bij plaatsing nabij de Anderlechtlaan, ontstaat er als de mega-rotonde daar verdwijnt (wat wenselijk is, zie boven), mogelijk ruimte voor een keervoorziening aan die kant.

De exacte locaties van de camera's wordt nog bepaald. Bij het plaatsen van camera's hoort ook een duidelijke bebording en vroegtijdige signalering, zodat het voor alle bestuurders van motorvoertuigen duidelijk is tot waar men kan komen.

Referentienummer: 9591-8161, 9887-2169, 9080-2943

3.17 Bij de voorkeursvariant ligt de knip bij de Laan van Vlaanderen en worden de ondernemers gedupeerd. Is het dan niet beter om de knip bij de Anderlechtlaan en Sloterweg of Laan van Vlaanderen te leggen zodat de ondernemers bereikt kunnen worden maar men niet een sluiproute naar de A4 kan nemen?

Een variant met een knip op de Anderlechtlaan is onderzocht. Dat is variant 1 uit de Nota van Uitgangspunten. Die scoort niet goed vanwege de ruimtelijke en financiële consequenties van de noodzakelijke aanpassingen van de kruispunten. Die zijn ingrijpend en kostbaar, gaan ten koste van groen en parkeerplaatsen en zijn zeker ook niet op korte termijn te realiseren.

Het Mobiliteitsplan Nieuw-West geeft aan hoe op termijn het verkeer kan worden geleid via Plusnetwegen zoals de Plesmanlaan.

Referentienummer: 6862-3892

3.18 Mijn voorkeur gaat uit naar variant 2A of variant 4.

Wij nemen uw opmerking over variant 2A mee. In variant 4 is een tweede rechtsafstrook op de Ookmeerweg-West richting De Alpen noodzakelijk. Die inpassing heeft als gevolg dat alle rijstroken van de kruising opschuiven en zeker drie bomen moeten worden geveld. Dit is een ingrijpende herinrichting. Daarnaast is variant 4 niet op korte termijn te realiseren.

Referentienummer: 6899-6021

3.19 De beoordeling van de onderzochte varianten dient primair plaats te vinden op basis van het oplossend vermogen, met minimale onbedoelde negatieve effecten. In de eerste plaats wordt het aantal motorvoertuigen per etmaal fors verminderd, tot onder de CROW-norm van 2 x 2.500 voertuigen per dag voor erftoegangswegen zoals Sloterweg, Ditlaar en Vrije Geer zijn. In de tweede plaats verschuift het verkeer zoals beoogt naar de daarvoor bedoelde wegen van het Plusnet Auto.

Deze reactie ondersteunt voorkeursvariant 2A. Echter wordt de Sloterweg gezien als een gebiedsontsluitingsweg. Het CROW (kennisinstituut voor verkeer en vervoer) beveelt maximaal 5.000 voertuigen per dag aan op wegen als de

Sloterweg-West. De gemeente hanteert een ruimere norm, omdat de CROW-norm in Amsterdam op veel plekken niet haalbaar is.

Referentienummer: 2903-4006

3.20 De maatregelen in variant 2A zouden alleen tijdens de spits moeten gelden. Buiten de spitstijden is er geen enkele reden voor de restricties.

Onderzocht is of een spitsafsluiting van de Laan van Vlaanderen een optie is. Echter, veel verkeer rijdt ook via de Laan van Vlaanderen buiten spitstijden, waardoor een ingreep op de kruisingen van de Laan van Vlaanderen met de Plesmanlaan noodzakelijk is. Vandaar dat de afsluiting permanent is.

Referentienummer: 9971-7973

3.21 Een 30km-weg maken van de Langsom lijkt onnodig aangezien je hier gemiddeld (tijdens spits) 20 minuten voor het stoplicht staat te wachten. Het echte tijdverlies is minimaal. Automobilisten laten zich hierdoor niet weerhouden. De file staat tot aan de basisschool richting de brug. Is dit geringe effect ingecalculeerd?

De berekeningen zijn uitgevoerd voor het jaar 2030 waarbij ervan is uitgegaan dat dan het knelpunt bij de Sloterbrug is opgeheven.

Referentienummer: 6935-9645, 9536-0827, 1479-4800

3.22 Het is belangrijk dat met name voor bezoekers, heel duidelijk wordt aangegeven op welke plek camera's staan en welke straten men niet mag inrijden.

Door middel van duidelijke bebording zal worden aangegeven in welke straten en voor welke weggebruikers er een inrijverbod geldt.

Referentienummer: 1413-8411, 8228-7770

4. Verzoek om maatregelen

4.1 Ongeveer 15.000 auto's moet een andere route kiezen, maar andere routes worden niet of nauwelijks aangepast en zijn daar nu niet op ingericht.

De keuze voor variant 2A is onder andere ingegeven door de mate waarin het bestaande wegennet het verkeer kan verwerken. De verkeerskundige analyses zijn op basis van modelmatige benaderingen. Daarom worden gedurende een jaar de effecten van variant 2A op diverse wegen in zowel Haarlemmermeer als Amsterdam gemonitord. Als er onvoorziene knelpunten ontstaan op het gebied van verkeersveiligheid en/of doorstroming, worden aanvullende maatregelen getroffen. Als er onacceptabele knelpunten ontstaan die onoplosbaar blijken, dan kunnen we terugvallen op variant 11.

Referentienummer: 2132-2440

4.2 Er zijn maatregelen nodig door de hoeveelheid verkeersstromen over de Antwerpenbaan. Een verkeerslichtinstallatie bij de voetgangersoversteekplaats Zichemplein. Wellicht ook een verkeerslichtinstallatie bij de hoek Laan van Vlaanderen-Zuidoost/Antwerpenbaan.

De verkeerskundige analyses zijn op basis van modelmatige benaderingen. Daarom wordt gedurende een jaar de effecten van variant 2A op diverse wegen in zowel Haarlemmermeer als Amsterdam gemonitord. Als er onvoorziene knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en/of doorstroming ontstaan, worden aanvullende maatregelen getroffen. Als er onacceptabele knelpunten ontstaan die onoplosbaar blijken, dan kunnen we terugvallen op variant 11.

Referentienummer: 1731-7627

4.3 De voorkeursvariant duidt op een inperking van de vrijheid van weggebruikers. Een ieder moet vrij zijn om de kortste route te kiezen. Als de huidige wegen niet voldoende zijn dan dienen er alternatieve routes te worden aangewezen in plaats van de weg af te sluiten. Bezoekers gaan ongetwijfeld de fout in en krijgen daardoor dus boetes.

De gemeente heeft een verantwoordelijkheid als het gaat om verkeersveiligheid. Al bijna 30 jaar wordt gezocht naar een oplossing. Diverse pogingen zijn gedaan om de veiligheid te verbeteren, helaas zonder succes. De alternatieve routes zijn de Plusnetwegen. In het Mobiliteitsplan Nieuw-West zijn doorstromingsmaatregelen voorzien aan Plusnetwegen. U kunt als gemotoriseerde verkeersdeelnemer straks nog steeds elke plek bereiken, maar het kan zijn dat u dan een andere route moet nemen dan voorheen. Hetzelfde geldt voor bezoekers.

Referentienummer: 4964-4545, 9971-7973

4.4 Ik vind het jammer dat er geen camera/knip komt op de Laan van Vlaanderen tussen het stuk Anderlechtlaan en Louwesweg. Nabij de route zijn basisscholen. Dit wordt een sluiproute. Kan met verkeerslichten of een doorrijverbod de situatie worden opgelost

De keuze voor variant 2A is onder andere ingegeven door de mate waarin het bestaande wegennet het verkeer kan verwerken. De verkeerskundige analyses zijn op basis van modelmatige benaderingen. Daarom wordt gedurende een jaar de effecten van variant 2A op diverse wegen in zowel Haarlemmermeer als Amsterdam gemonitord. Als er onvoorziene knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en/of doorstroming ontstaan, worden aanvullende maatregelen getroffen. Als er onacceptabele knelpunten ontstaan die onoplosbaar blijken, dan kunnen we terugvallen op variant 11.

Referentienummer: 3613-9784, 2532-7282, 9499-7598, 9975-8489, 3313-9860, 1627-6064

4.5 Op de Herentalstraat ondervinden wij momenteel al veel geluidsoverlast van het verkeer. Maatregelen zijn dringend gewenst om de te verwachten toename van de overlast te beperken.

Deze vraag valt buiten de opgave van deze Nota van Uitgangspunten en is doorgestuurd naar de gebiedsmakelaar van stadsdeel Nieuw-West.

Referentienummer: 6575-2221

4.6 Plusnet Auto is enorm afgewaardeerd. Maatregelen om de doorstroming daar te bevorderen zijn noodzakelijk. Met name bewoners uit Nieuw-Sloten geven aan dat het bezwaarlijk is als er knelpunten ontstaan in variant 2A op Hoofdnet en gekozen wordt voor terugvaloptie 11. Suggesties die zijn aangedragen:

- **wegversmallingen op het Plusnet moeten snel verwijderd worden;**
- **opstelruimtes voor verkeerslichten moeten verbeterd worden (groen golf);**
- **en ook de aansluiting op Lijnderbrug / A9 dient verbeterd te worden.**

De file op de Lijnderburg is niet het gevolg van de Sloterweg, maar is het gevolg van een niet goed aangelegde rotonde bij Lijnden. Deze wordt binnen een paar jaar vervangen door ofwel een turborotonde ofwel een verkeersplein met verkeerslichten.

De huidige infrastructuur kan de veranderende verkeersintensiteiten als gevolg van variant 2A nog verwerken. Maar als gevolg van ontwikkelingen zoals bij het Schinkelkwartier is het wel de verwachting dat een en ander tussen 2025 en 2030 opgewaardeerd moet worden. Denk aan wegversmallingen die op Plusnet Auto (Plesmanlaan, J. Huizingalaan en Oude Haagseweg) worden verwijderd en de opstelruimten bij verkeerslichten wordt vergroot om de doorstroming te verbeteren. In het Mobiliteitsplan Nieuw-West zijn deze maatregelen voorzien in de periode 2025-2029.

Referentienummer: 5385-1738, 1345-8146, 1731-7627, 2903-4006, 8171-5664

4.7 Verbreed de weg waar het mogelijk is, verlaag de snelheid, plaats flitsers, maak aparte fietspaden voor heen en weer etc.

Variant 2A wordt gerealiseerd met behulp van kleine infrastructurele maatregelen, zoals camera's, bebording, markeringen en waar nodig snelheidsremmende voorzieningen. De wegen worden nu niet volledig heringericht. Dat gebeurt pas als een weg aan groot onderhoud toe is.

Referentienummer: 7245-1333, 8573-7395

4.8 Aanvullende maatregelen moeten komen zoals groene golf (verkeerslicht-afstemming) op de Plesmanlaan/J. Huizingalaan of extra rijstroken om het (auto)verkeer elders vlot te laten verlopen. Goede bewegwijzering of misschien wel een hogere snelheid (60km/u). Evenals de rotondes Vrije Geer/Ditlaar en Louis Davidsstraat/Plesmanlaan. Mijn indruk is dat het waterbedeffect op de wegen flink onderschat wordt.

De huidige infrastructuur kan de veranderende verkeersintensiteiten als gevolg van variant 2A nog verwerken. Maar als gevolg van ontwikkelingen zoals bij het Schinkelkwartier is het wel de verwachting dat een en ander tussen 2025 en 2030 opgewaardeerd moet worden. De maatregelen staan in het Mobiliteitsplan Nieuw-West (maatregel A4: Doorstromingsmaatregelen Plesmanlaan, Huizingalaan en Oude Haagseweg) en staat geprogrammeerd voor de periode 2025-2029. De rotonde bij Lijnden, die een knelpunt is zal naar verwachting vanaf 2025 worden verbeterd. Het Mobiliteitsplan Nieuw-West geeft aan hoe op termijn het verkeer kan worden afgewikkeld op het Plusnet Auto. Dat plan voorziet in doorstromingsmaatregelen op de wegen die u noemt. Voor de Plesmanlaan zijn extra rijbanen niet nodig, wel een groene golf en een verlengd opstelvak bij de afslag naar de Huizingalaan. De Huizingalaan/Oude Haagseweg wordt verbreed.

Dit is echter meer noodzakelijk vanwege de ontwikkeling van het Schinkelkwartier dan vanwege het plan voor de Sloterweg. Verhoging van de snelheid of verdubbeling van de wegenis is niet nodig om straks doorstroming te houden. En kan met kleinere maatregelen worden volstaan.

Referentienummer: 1562-9777, 3751-7645, 5526-9557, 1627-6064, 1824-4245, 0626-8248, 5526-9557, 6862-3892, 7945-3495, 7473-3271

4.9 In deze variant wordt het veel drukker op de Plesmanlaan. Daardoor wordt de oversteek van het Piet Wiedijkpad voor fietsers een nauwelijks te nemen horde. Ondanks eerdere vernieuwing van de kruising met drempels vermindert de snelheid niet van auto's. Kunnen daar stoplichten komen?

Het Piet Wiedijkpad is een onbekende locatie. In het Mobiliteitsplan Nieuw-West zijn doorstromingsmaatregelen voorzien aan de Plesmanlaan in de periode 2025 - 2029, waaronder een groene golf voor doorgaand verkeer, maar ook een verkeerslicht bij de oversteekplaats bij het Christoffel Plantijnpad.

Referentienummer: 9215-3730

4.10 Wordt de S106 sneller aangepakt dan 2025 zoals de heer Bobeldijk adviseerde in de stadsdeelvergadering? De rotonde in Lijnden kan het autoverkeer tijdens de spits niet aan. Kan de drukte op deze rotonde eerst/tegelijkertijd worden aangepakt alvorens knips worden ingevoerd in Sloten en Nieuw-Sloten?

De verbetering van deze rotonde is voorzien in 2025/2026.

Referentienummer: 1554-4147, 5297-9230, 2897-5088, 5744-0655, 7121-8932, 5591-1167, 3460-9187

4.11 Investeer in OV, investeer in Plusnetwegen. Doe dat vooraf.

De situatie aan de Sloterweg is dermate urgent dat het wenselijk is hier zo snel mogelijk wat aan te doen. De aanpak en bijpassende maatregelen waar u op doelt zijn opgenomen in het Mobiliteitsplan Nieuw-West.

Referentienummer: 4974-7155, 3814-3727

4.12 Het oplossen van knelpunten met camera's is onnodig ingewikkeld en duur. Beter is om de Sloterweg te verbreden. Dit had al kunnen gebeuren voordat er extra huizen gebouwd werden. Verder kan de maximumsnelheid op 30 km per uur bepaald worden, om de veiligheid te verbeteren.

Het breder maken van de Sloterweg-West is niet aan de orde. De weg is zes meter breed en loopt over een historisch dijklichaam met een waardevolle bomenstructuur. De maximumsnelheid hier is 30 km per uur, maar de weg wordt nog steeds door te veel motorvoertuigen gebruikt, namelijk circa 15.000 per etmaal.

Referentienummer: 6141-9367

4.13 De mensen uit Osdorp en De Aker moeten makkelijker/sneller via de hoge brug over de Ringvaart naar de A9 en A4 kunnen komen. Breder wegdek en de rotonde weghalen. Dat is te realiseren.

Dat is een van de drukste en zwaarste HOV- routes in de regio met straks 56 bussen per uur (twee richtingen), dus de meerwaarde van een vrijliggende busbaan is daar groot. De busbaan delen met autoverkeer zou te veel ten koste gaan van de doorstroming en de HOV bereikbaarheid van de regio in bredere zin en die OV bereikbaarheid is juist nodig om een goed alternatief te bieden voor het autoverkeer.

Referentienummer: 4685-2870

4.14 Wat ik volledig mis in de varianten is het onderzoek naar het openen van de brug van de Oude Haagseweg (nu in gebruik voor bus en bestemmingsverkeer). Het openen van de brug zou een perfecte oplossing zijn voor een alternatieve route en het verkeer verder te verdelen over de beschikbare routes. De Sloterweg-Oost zou dan niet als ontsluitingsroute hoeven te worden gebruikt.

Dat is een van de drukste HOV-routes in de regio met straks 56 bussen per uur (twee richtingen), dus de meerwaarde van een vrijliggende busbaan is daar groot. De busbaan delen met autoverkeer zou te veel ten koste gaan van de doorstroming en de HOV bereikbaarheid van de regio in bredere zin en die OV bereikbaarheid is juist nodig om een goed alternatief te bieden voor het autoverkeer.

Referentienummer: 9080-2943, 7121-8932

4.15 Er dient met Haarlemmermeer overlegd te worden over een volwaardige uitvalsweg richting Amsterdam. Het vrijgekomen tracé van de A9 richting Zuid-Oost aansluiten op de Oude Haagseweg. Sloterbrug hoeft dan niet onnodig vervangen te worden.

Dat is een van de drukste HOV-routes in de regio met straks 56 bussen per uur (twee richtingen), dus de meerwaarde van een vrijliggende busbaan is daar groot. De busbaan delen met autoverkeer zou te veelten koste gaan van de doorstroming en de HOV bereikbaarheid van de regio in bredere zin en die OV bereikbaarheid is juist nodig om een goed alternatief te bieden voor het autoverkeer.

Referentienummer: 3862-7954, 4578-1971

4.16 Ik wil een afsluiting van de Alpen voor anderen dan mensen die in de Aker wonen. Kunt u bij tuincentrum en Shell ook camera's plaatsen?

Dat zal niet gaan. De Alpen is onderdeel van de route S106.

Referentienummer: 8415-0018

4.17 Onderbenutting van Plusnet Auto komt naast doorstroomremmende maatregelen op Plusnet Auto en doorstroom bevorderende maatregelen op de Sloterweg komt ook doordat de afslag Slotervaart niet vanaf de Schipholzijde gebruikt kan worden. Daardoor wordt de afslag Sloten extra belast. Kunt u met het Rijk in gesprek gaan over deze kwestie?

We zullen navraag doen bij Rijkswaterstaat waarom het momenteel niet mogelijk is om komende vanuit het zuiden vanaf de A4 om de afslag Slotervaart te gebruiken. Vermoedelijk is het niet mogelijk uit oogpunt van verkeersveiligheid. De afstand tussen de bocht van de A4 naar de A10 en de afslag Slotervaart is kort. Daar komt bij dat twee rijstroken van de A10 zuid naar de A10 west zich bij de twee rijstroken van de A4-A10 West voegen. De linkerrijbaan voegt daarbij in op de rechterrijbaan van de A10 komende van de A4. Automobilisten komende vanaf de A4 die dan de afslag Slotervaart zouden willen gebruiken moeten dan invoegen, terwijl er ook verkeer invoegt komende van de A10 zuid. Dit brengt problemen op het gebied van verkeersveiligheid met zich mee, zie onderstaande situatie:



Referentienummer: 1627-6064

4.18 De kruispunten Plesmanlaan- Huizingalaan, Louwesweg-Huizingalaan en Huizingalaan-Sneevlietweg dienen zo spoedig mogelijk gestroomlijnd te worden. Ook de afwikkeling naar de A9 via de Lijnderbrug moet aangepakt worden.

Het Mobiliteitsplan Nieuw-West geeft aan hoe op termijn het verkeer kan worden afgewikkeld op het Plusnet Auto zoals de Plesmanlaan. Dat plan voorziet in doorstromingsmaatregelen op de wegen die u noemt in de periode 2025 - 2029. Aanpassing van de rotonde Lijnden is voorzien in 2025/2026

Referentienummer: 2903-4006

4.19 Als de verkeersdrukte (terecht) wordt teruggedrongen kan de turborotonde op de kruising Sloterweg-Anderlechtlaan die momenteel voor fietsers en voetgangers vrijwel onoverbrugbaar is, beter weer een gewone rotonde of een kruispunt met verkeerslichten worden. Een kruispunt met verkeerslichten verdient de voorkeur omdat de afstelling kan bijdragen aan het weren van doorgaand verkeer en prioriteit kan geven aan fietsers en voetgangers.

In het kader van deze Nota van Uitgangspunten zijn geen aanpassingen voorzien aan de rotonde Anderlechtlaan.

Referentienummer: 9887-2169

4.20 Kunnen de stoplichten op de Plesmanlaan, Laan van Vlaanderen en Anderlechtlaan worden vervangen met rotondes om de doorstroming te bevorderen?

Dat heeft niet de voorkeur: Rotondes stromen bij een toename van het verkeer slechter door.

Referentienummer: 1773-7553

4.21 Kan er nagedacht over een zebrapad bij de rotonde op de Sloterweg vanuit Nieuw-Sloten naar het sportpark Sloten. Deze lag er vroeger is nu weg en wordt gemist.

De Nota van Uitgangspunten voorziet geen maatregelen aan de rotonde Anderlechtlaan.

Referentienummer: 1852-8327

4.22 De inrichting van de kruising Sloterweg-Anderlechtlaan kan bijdragen aan het voorkomen van sluipverkeer. De turborotonde op de kruising Sloterweg-Anderlechtlaan die momenteel voor fietsers en voetgangers vrijwel onoverbrugbaar is, kan weer een gewone rotonde of een kruispunt met verkeerslichten worden.

De Nota van Uitgangspunten voorziet geen maatregelen aan de rotonde in de Anderlechtlaan.

Referentienummer: 9975-8489

5. Waterbedeffect

5.1 De voorkeursvariant zorgt ervoor dat 90% van de beschikbare capaciteit van de Sloterweg niet benut wordt. Dit zorgt voor verkeersopstoppingen in heel Nieuw-West. De situatie wordt zeer ongunstig voor het omliggende wegennet in Nieuw-West en Badhoevedorp.

De Sloterweg-West is Hoofdnet Fiets. Vanwege de 15.000 voertuigen die er dagelijks overheen rijden, functioneert deze weg niet als zodanig. Variant 2A zorgt er dan ook voor dat dat de Sloterweg als Hoofdnet Fiets kan functioneren doordat er minder motorvoertuigen rijden. Het overige verkeer verschuift naar de plusnetten. Onze modellen geven aan dat deze het toenemende verkeer aankunnen.

Er zijn in de Nota van Uitgangspunten 14 varianten bekeken en afgezet tegen de situatie waar er geen maatregelen worden genomen. Daarbij zijn ook de effecten op het wegennet in Badhoevedorp en Nieuw-West onderzocht. Alles afwegende heeft dit geleid tot de keuze voor voorkeursvariant 2A.

Referentienummer: 3814-3727, 3790-9640, 8573-7395, 3089-7239, 7565-8858, 7694-9572, 4454-3332

5.2 Er ontstaat drukte op de Louis Davidsstraat als de Laan van Vlaanderen wordt afgesloten.

De keuze voor variant 2A is onder andere ingegeven door de mate waarin het bestaande wegennet het verkeer kan verwerken. De verkeerskundige analyses zijn op basis van modelmatige benaderingen. Daarom wordt gedurende een jaar de effecten van variant 2A op diverse wegen in zowel Haarlemmermeer als Amsterdam gemonitord. Als er onvoorziene knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en/of doorstroming ontstaan, worden aan Nota van Uitgangspuntenllende maatregelen getroffen. Als er onacceptabele knelpunten ontstaan die onoplosbaar blijken, dan kunnen we terugvallen op variant 11.

Referentienummer: 3363-6874

5.3 Ik verwacht doorstromingsbelemmeringen in de wijde omgeving als Nieuw-Sloten wordt afgesloten.

We hebben de waterbedeffecten onderzocht. De Plesmanlaan en de Johan Huizingalaan worden inderdaad drukker, maar daar is nu sprake van een onderbenutting. Onze modellen geven aan dat in voorkeursvariant 2A de kruispunten de verschuiving van het verkeer aankunnen. De gemeente zal voorkeursvariant 2A monitoren op knelpunten in verkeersveiligheid en doorstroming.

Referentienummer: 4876-2824, 4398-1482, 2532-7282, 6330-0443, 8632-6694, 1288-6701, 8733-7835, 3760-0096, 4598-9345, 7076-0795, 7694-9572, 3089-7239, 7915-0369, 5565-7299, 2825-9559, 8415-0018, 6810-2663

5.4 Zorg direct voor een betere doorstroming op plusnet en hoofdnetten. De Ookmeerweg is nu al niet berekend op het huidige verkeersaanbod, dat is nu niet goed meegenomen. Haal de verbetering op de S106 en S107 naar voren en maak dit randvoorwaardelijk aan project Sloterweg. Nu is er tenminste nog sprake van spreiding.

De huidige infrastructuur kan de veranderende verkeersintensiteiten als gevolg van variant 2A nog verwerken. Maar als gevolg van ontwikkelingen zoals Schinkelkwartier is het wel de verwachting dat tussen 2025 en 2030 opwaardering nodig is. Die maatregel staat ook benoemd in het Mobiliteitsplan Nieuw-West (maatregel A4: Doorstromingsmaatregelen Plesmanlaan, Huizingalaan en Oude Haagseweg) en staat geprogrammeerd voor de periode 2025-2029 (zie o.a. paragraaf 6.2 uit het Mobiliteitsplan over de planning en fasering). De rotonde bij Lijnden, die een knelpunt is zal naar verwachting vanaf 2025 worden verbeterd.

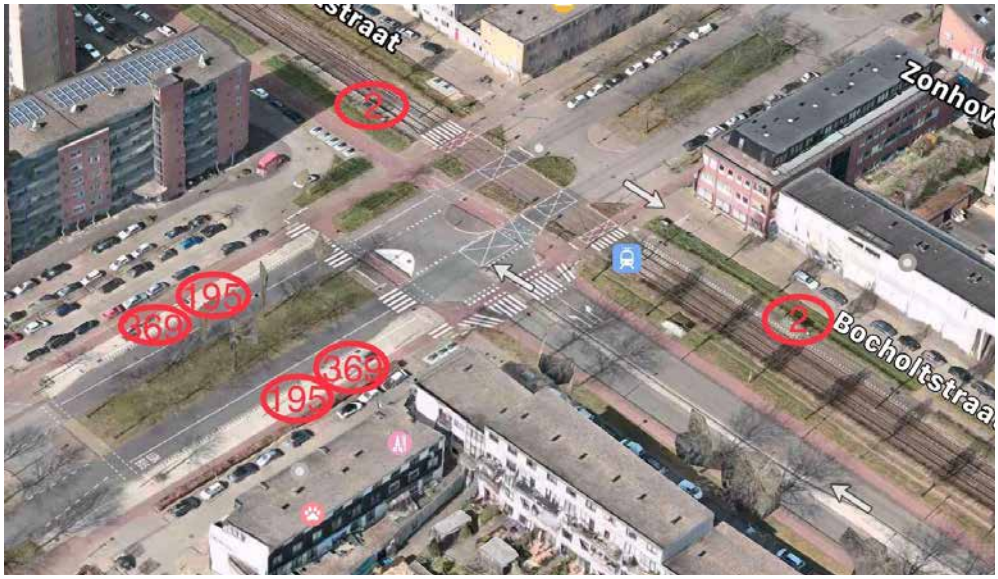
Referentienummer: 5385-1738, 7447-1253, 9887-1471, 1922-7008, 4598-9345, 8701-2649

5.5 Door de Sloterweg en Laan van Vlaanderen af te sluiten ook buiten de spits en in het weekend wordt het lokale verkeer onnodig getroffen door deze maatregel.

Onderzocht is of een spitsafsluiting van de Laan van Vlaanderen een optie is. Echter, veel verkeer rijdt ook via de Laan van Vlaanderen buiten spitstijden, waardoor ook dan een ingreep op de kruisingen van de Laan van Vlaanderen met de Plesmanlaan noodzakelijk is. Vandaar dat de afsluiting permanent is.

Referentienummer: 3751-7645, 4598-9345, 8415-0018, 9763-5533

5.6 Met de voorkeursvariant wordt de Leuvenstraat en Antwerpenbaan niet veiliger maar nog gevaarlijker dan ie al is. Er gaat sluipverkeer ontstaan de straat is minder goed bereikbaar voor mensen die er wonen vooral risico's voor zwakke weggebruikers (fietsers, voetgangers). Zie de verkeerssituatie in de afbeelding (chaotische T-Splitsing Antwerpenbaan).



De keuze voor variant 2A is onder andere ingegeven door de mate waarin het bestaande wegennet het verkeer kan verwerken. De verkeerskundige analyses zijn op basis van modelmatige benaderingen. Daarom wordt gedurende een jaar de effecten van variant 2A op diverse wegen in zowel Haarlemmermeer als Amsterdam gemonitord. Als er onvoorziene knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en/of doorstroming ontstaan, worden maatregelen getroffen. Als er onacceptabele knelpunten ontstaan die onoplosbaar blijken, dan kunnen we terugvallen op variant 11.

Referentienummer: 4162-4281, 5551-1313, 2593-5918, 3885-6844, 5216-7078, 1160-8328, 7915-0369, 6572-3276

5.7 De oversteek over de Antwerpenbaan naar de tramhalte en scholen wordt veel drukker en gevaarlijker.

De keuze voor variant 2A is onder andere ingegeven door de mate waarin het bestaande wegennet het verkeer kan verwerken. De verkeerskundige analyses zijn op basis van modelmatige benaderingen. Daarom wordt gedurende een jaar de effecten van variant 2A op diverse wegen in zowel Haarlemmermeer als Amsterdam gemonitord. Als er onvoorziene knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en/of doorstroming ontstaan, worden aanvullende maatregelen getroffen. Als er onacceptabele knelpunten ontstaan die onoplosbaar blijken, dan kunnen we terugvallen op variant 11.

Referentienummer: 2532-7282, 8106-1899, 5551-1313, 2593-5918, 7915-0369

5.8 Er wordt veel sluipverkeer verwacht naar de A4 op de Anderlechtlaan, Laan van Vlaanderen (Oost), Antwerpenbaan en de Louwesweg. Hoe voorkomt u dat dit een doorgaande route wordt?

De keuze voor variant 2A is onder andere ingegeven door de mate waarin het bestaande wegennet het verkeer kan verwerken. De verkeerskundige analyses zijn op basis van modelmatige benaderingen. Daarom wordt gedurende een jaar de effecten van variant 2A op diverse wegen in zowel Haarlemmermeer als Amsterdam gemonitord. Als er onvoorziene knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en/of doorstroming ontstaan, worden aanvullende maatregelen getroffen. Als er onacceptabele knelpunten ontstaan die onoplosbaar blijken, dan kunnen we terugvallen op variant 11.

Referentienummer: 8106-1899, 3313-9860, 7625-9175, 8248-9947, 6322-0563, 1160-8328, 2532-7282, 5551-1313, 2903-4006, 1731-7627, 2593-5918, 7915-0369

5.9 Voorkeursvariant 2A zorgt voor verkeerschaos met name in de file op de Plesmanlaan, Johan Huizingalaan, Oude Haagseweg, Langsom, Henk Sneevlietweg, Alpen, Lijnderbrug, Pieter Calandlaan, Meer en Vaart en Sloterbrug. Deze wegen hebben onvoldoende capaciteit in tegenstelling tot wat er in de Nota van Uitgangspunten staat. Evenals de rotondes Vrije Geer/Ditlaar en Louis Davidsstraat/Plesmanlaan. Als voorbeeld als men vanaf de kruising Baden Powellweg/Plesmanlaan komt zijn er momenteel 5 opties naar de oprit Sloten op de A4:

1. **Langsom/Sloterweg**
2. **Vrije Geer/Sloterweg**
3. **Plesmanlaan/Laan van Vlaanderen West**
4. **Plesmanlaan/Laan van Vlaanderen Oost**
5. **Plesmanlaan/Johan Huizingalaan**

Met optie 2A worden vier van de vijf opties afgesloten voor nagenoeg iedere bewoner van Nieuw-West. Hoe gaat de gemeente het waterbedeffect op dergelijke wegen aanpakken, in de nieuwe situatie?

De huidige infrastructuur kan de veranderende verkeersintensiteiten als gevolg van variant 2A nog verwerken. Maar als gevolg van ontwikkelingen zoals bij het Schinkelkwartier is het wel de verwachting dat een en ander tussen 2025 en 2030 opgewaardeerd moet worden. Denk aan wegversmallingen die op Plusnet Auto (Plesmanlaan, J. Huizingalaan en Oude Haagseweg) worden verwijderd en de opstelruimten bij verkeerslichten wordt vergroot om de doorstroming te verbeteren. In het Mobiliteitsplan Nieuw-West zijn deze maatregelen voorzien in de periode 2025-2029.

Referentienummer: 2679-8113, 7076-0795, 3268-6230, 0564-8860, 3760-0096, 4598-9345, 7076-0795, 6141-9367, 2904-4880, 3616-2456, 8106-1899, 7771-1029, 9216-4790, 1348-1974, 5297-9230, 1554-4147, 7076-0795, 2192-2737, 6156-1851, 5385-1738, 5018-3302, 1824-4245, 9763-5533, 9197-5300, 7129-8088, 5967-4337, 5327-0030, 7473-3271, 7274-2192, 3345-7862, 3885-6844, 3363-6875, 8632-6694, 5927-4594, 9772-1705, 2897-5088, 1199-7474, 2106-9800, 4452-332, 5297-9230, 3616-2456, 7274-2192, 4347-0575, 5018-3302, 8192-1158

5.10 Er wordt gekozen voor de oplossing die het snelst te realiseren is, het minste kost en waar geen of onvoldoende rekening wordt gehouden met bewoners uit Badhoevedorp. De P.H. Frankfurthersingel, Nieuwemeerdijk en B. Amersfoordt-laan kunnen het extra verkeer niet aan. Fietsers fietsen nu al op de stoep.

We hebben regelmatig overleg met de gemeente Haarlemmermeer en betrekken hen ook bij de oplossing. Daarnaast hebben de inwoners van Badhoevedorp ook de mogelijkheid gehad een inspraakreactie in te dienen. Het verkeersmodel Amsterdam verliest aan nauwkeurigheid, naarmate de randen van het model worden opgezocht. Badhoevedorp bevindt zich aan de rand van het model. Uitspraken over aantallen motorvoertuigen moeten dus met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd. Om te kijken hoe het zich echt ontwikkelt gaan we de situatie monitoren. Deze monitoring stemmen we af met de gemeente Haarlemmermeer.

Referentienummer: 6687-4639, 3616-2456, 8285-5908, 8727-4189, 3911-8926, 4550-6503, 2023-0740, 1479-4800

5.11 Gezien eerdere afsluitingen zullen er in de spits enorme opstoppingen plaatsvinden.

De keuze voor variant 2A is onder andere ingegeven door de mate waarin het bestaande wegennet het verkeer kan verwerken. De verkeerskundige analyses zijn op basis van modelmatige benaderingen. Daarom wordt gedurende een jaar de effecten van variant 2A op diverse wegen in zowel Haarlemmermeer als Amsterdam gemonitord. Als er onvoorziene knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en/of doorstroming ontstaan, worden aanvullende maatregelen getroffen. Als er onacceptabele knelpunten ontstaan die onoplosbaar blijken, dan kunnen we terugvallen op variant 11.

Referentienummer: 7024-4157, 2532-7282, 1802-8362, 5385-1738

5.12 Er ontstaat sluipverkeer doordat verkeer vanaf de Frankfurthersingel via de Akersluis naar de Sloterbrug gaat, in plaats van via de Plesmanlaan.

De keuze voor variant 2A is onder andere ingegeven door de mate waarin het bestaande wegennet het verkeer kan verwerken. De verkeerskundige analyses zijn op basis van modelmatige benaderingen. Daarom wordt gedurende een jaar de effecten van variant 2A op diverse wegen in zowel Haarlemmermeer als Amsterdam gemonitord. Als er onvoorziene knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en/of doorstroming ontstaan, worden aanvullende maatregelen getroffen. Als er onacceptabele knelpunten ontstaan die onoplosbaar blijken, dan kunnen we terugvallen op variant 11.

Referentienummer: 1627-6064

5.13 Er ontstaat sluipverkeer in de smalle Borgloonstraat.

De keuze voor variant 2A is onder andere ingegeven door de mate waarin het bestaande wegennet het verkeer kan verwerken. De verkeerskundige analyses zijn op basis van modelmatige benaderingen. Daarom wordt gedurende een jaar de effecten van variant 2A op diverse wegen in zowel Haarlemmermeer als Amsterdam gemonitord. Als er onvoorziene knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en/of doorstroming ontstaan, worden aanvullende maatregelen getroffen. Als er onacceptabele knelpunten ontstaan die onoplosbaar blijken, dan kunnen we terugvallen op variant 11.

Referentienummer: 5551-1313

5.14 Er is geen rekening mee gehouden met tram 1. Als het stoplicht voor de tram bij het Ecuplein op rood gaat ontstaat er nu al file, laat staan wat er gaat gebeuren als het verkeer van de Laan van Vlaanderen ook van dit wegdeel gebruik gaat maken.

De verkeersmodellen laten in variant 2A geen bijzonder knelpunt zien. Het verkeer neemt zelfs af op de Baden Powellweg, waardoor eventuele files vanwege tramverkeer minder worden.

Referentienummer: 5927-4594, 2132-2440, 4598-9345, 2106-9800, 3760-0096, 2132-2440

5.15 Als de P. Calandlaan vastloopt komt er ook sluipverkeer in de Funke Kupperbuurt.

De keuze voor variant 2A is onder andere ingegeven door de mate waarin het bestaande wegennet het verkeer kan verwerken. De verkeerskundige analyses zijn op basis van modelmatige benaderingen. Daarom wordt gedurende een jaar de effecten van variant 2A op diverse wegen in zowel Haarlemmermeer als Amsterdam gemonitord. Als er onvoorziene knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en/of doorstroming ontstaan, worden aanvullende maatregelen getroffen. Als er onacceptabele knelpunten ontstaan die onoplosbaar blijken, dan kunnen we terugvallen op variant 11.

Referentienummer: 7771-1029

5.16 Uit onderzoek van TNO/RTL is gebleken dat de verkeersveiligheid ten noorden van de Plesmanlaan en de noord- en westzijde in Osdorp, vele malen slechter is dan in Sloten en Nieuw-Sloten. In de nieuwe situatie zullen de waterbed-effecten in Osdorp en De Aker nadelig zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe maatregelen lijken hiermee ten koste te gaan van een een goed verkeersnetwerk in Osdorp.

De analyses laten zien dat het wegennetwerk het aan kan. De situatie wordt gemonitord en mocht blijken dat er knelpunten in de doorstroming ontstaan, dan kunnen er aanvullende maatregelen getroffen worden.

Referentienummer: 5542-6467, 5297-9230

5.17 Bij variant 11 ontstaan er in de spits flinke problemen bij het kruispunt Laan van Vlaanderen en Anderlechtlaan. De investeringen in de snelle busverbinding 369 zijn dan voor niks geweest.

Deze constatering is terecht, dat is ook de reden dat variant 11 vanwege noodzakelijke aanpassingen aan enkele kruisingen, niet de voorkeur heeft. De doorstroming van bus 369 zal zijn gewaarborgd vanwege de prioriteit die deze bus in de verkeerslichtenregeling krijgt.

Referentienummer: 1802-8362

5.18 Als de knip in de Zeemanlaan in Badhoevedorp doorgaat, wordt het voor een deel van het verkeer dat nu via de Burgemeester Amersfoordtlaan rijdt 5.19 aantrekkelijker om over Nieuwemeerdijk (ten Westen van de Sloterbrug en de Akerdijk) te rijden. Wij van bewonerscomité Akerdijk-Nieuwemeerdijk verzoeken dus om een integrale visie/analyse waarin ook de effecten van alle overige maatregelen en ontwikkelingen (dus ook de plannen voor een nieuwe Sloterbrug) in de omgeving worden meegenomen.

Bij de actualisatie van het Verkeersstructuurplan 2020 is gezien dat met het omleggen van de A9 en het verplaatsen van de op- en afrit er al een stuk minder verkeer ervoor kiest om een route door het dorp te kiezen richting de A9. Ook als de Robert Kochstraat 30 km/u wordt gemaakt zal dit effect verder afnemen en zal het verkeer veel meer de bedoelde kamstructuur volgen en de Schipholweg gebruiken. Wij zien weinig aanleiding voor verkeer om de dijk te gebruiken; de Nieuwemeerdijk heeft een spitsafsluiting en in Nieuwe Meer is een fietsstraat 30 km/u aangelegd. De Akerdijk is niet een logische route, omdat deze pas bij de Hoofdweg uitkomt op de Schipholweg. Dit is een onaantrekkelijk lange omrijdbeweging. De mogelijkheid tot een knip onder de Lijnderbrug zoals opgenomen in de Visie Ringdijk en Ringvaart kan dit verder tegengaan.

Referentienummer: 3547-6058

5.19 Door deels afdichten van de Sloterweg en Laan van Vlaanderen ontstaat grotere verkeersdruk op de Plesmanlaan - J. Huizingalaan en Henk Sneevlietweg. Om doorstroming te bevorderen naar afrit S107 (ring West) is het belangrijk is om deze wegen met kruisingen en stoplichten toe te rusten (verbreden), zodat het verkeer daar goed doorstroomt. Daarom met spoed verbreding van de S106 > de A9 ter hand nemen.

Het wordt inderdaad drukker op de plusnetten. Die zijn op dit moment qua capaciteit nog onderbenut. Waar nodig passen we kruispunten aan. Zo staat het kruispunt Johan Huizingalaan – Henk Sneevlietweg op de nominatie om aangepast te worden. De verbreding van de S106 richting A9 staat ook geprogrammeerd in 2025. De kruispuntenanalyse uit de Nota van Uitgangspunten laat zien dat aanpassingen aan de kruispunten in variant 2A niet noodzakelijk zijn met uitzondering van de kruispunten die in de huidige situatie ook moeten worden aangepakt. Omdat het hier een modelmatige uitkomst betreft, gaan we de situatie monitoren. Het model laat wel zien dat op een later tijdstip, na 2025 maar voor 2030 doorstromingsmaatregelen genomen moeten worden. Die staan ook in het Mobiliteitsplan Nieuw-West.

Referentienummer: 5109-6406, 2508-4814, 4424-1868, 4454-3332, 0111-5842, 2903-4006

5.20 Volgens de berekeningen verdwijnt het overgrote deel van het verkeer dat afkomstig is van de Plesmanlaan en de Sloterweg in Osdorp. In de berekeningen is echter niet duidelijk weergegeven op welke wegen in Osdorp, het verkeer terechtkomt of verdwijnt. Kan dit duidelijk worden aangegeven?

In beginsel kan van elke straat een overzicht worden gegeven. Er zijn echter zoveel straten in Nieuw-West, dat het ondoenlijk is dit voor elke straat te doen.

Referentienummer: 5297-9230

5.21 De Tussen Meer en de Pieter Calandlaan zijn al zeer drukke wegen. Met het afsluiten van de Sloterweg voor verkeer uit omliggende wijken, neemt de drukte toe en gaat men massaal via de Lelylaan naar de snelweg toerijden. Houdt het projectteam rekening met het project Lelylaan?

In het Mobiliteitsplan Nieuw-West wordt dieper ingegaan op de samenhangende mobiliteitsontwikkelingen in het stadsdeel.

Referentienummer: 8632-6694, 7245-1333, 8192-1158, 9368-0391

5.22 Het effect op Nieuw-Sloten-Oost wordt totaal genegeerd, terwijl juist daar veel scholen zijn.

De keuze voor variant 2A is onder andere ingegeven door de mate waarin het bestaande wegennet het verkeer kan verwerken. De verkeerskundige analyses zijn op basis van modelmatige benaderingen. Daarom wordt gedurende een jaar de effecten van variant 2A op diverse wegen in zowel Haarlemmermeer als Amsterdam gemonitord. Als er onvoorziene knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en/of doorstroming ontstaan, worden aanvullende maatregelen getroffen. Als er onacceptabele knelpunten ontstaan die onoplosbaar blijken, dan kunnen we terugvallen op variant 11.

Referentienummer: 9499-7598

5.23 De waterbedeffecten zouden naar evenredigheid verdeeld moeten worden per wijk. Hiermee voorkom je dat een bewoner uit de ene wijk niet veel langer moet omrijden dan een bewoner uit een andere wijk.

We hebben vooral gekeken naar het oplossen van een veiligheidsvraagstuk op de Sloterweg-West en het zo goed mogelijk kunnen beheersen van waterbedeffecten. Een evenredigheidsprincipe maakte geen deel uit van de afweging.

Referentienummer: 3911-8926,4964-4545

5.24 Men is van plan om de biologische grond te verruilen voor enorme voorraadschuren in de Aker. Dat betekent ook heel veel extra verkeer over de Alpen en Pieter Calandlaan. Graag rekening houden met het effect hiervan.

In het Mobiliteitsplan Nieuw-West wordt dieper ingegaan op de samenhangende mobiliteitsontwikkelingen in het stadsdeel.

Referentienummer: 5154-7996

5.25 Tijdens afsluitingen van de Sloterweg die in het verleden plaatsvonden ontstond er op de Laan van Vlaanderen files. Het sluipverkeer gaat dan weer verder de wijk in sluipen. Via de Brusselsingel bijvoorbeeld om dan een stukje verder op de Anderlechtlaan er weer tussen proberen te komen.

Deze waarneming onderschrijft de analyse dat de Sloterweg-West en de Laan van Vlaanderen communicerende vaten zijn. Omdat er ook camera's bij de Laan van Vlaanderen/Plesmanlaan komen is het niet meer mogelijk om op een andere wijze sluipverkeer toe te laten.

Referentienummer: 1802-8362, 8817-0036

5.26 Tijdens de afsluiting van de Baden Powellweg stond het overal vast. De hoofdnetten konden de verkeersstromen niet aan. Er waren enorme files die hieruit ontstaan van de Pieter Calandlaan tot aan Badhoevedorp bij de molen waren extreem. De reistijd werd op zo'n klein stukje makkelijk met 40 minuten verlengt.

Als een Plusnet Auto zoals de Baden Powellweg wordt afgesloten voor werkzaamheden, dan leidt dat tot een flinke verstoring in het netwerk. Maar dergelijke werkzaamheden en de effecten daarvan zoals die nu merkbaar zijn, zijn niet representatief voor de totale werking van variant 2A.

Referentienummer: 0111-5842, 7024-4157, 8733-7835, 7831-4830, 2758-6522, 0342-9553, 2897-5088

5.27 Drukte op de Sloterweg is het waterbedeffect van de versmalling op de Plesmanlaan.

De Plesmanlaan is qua verkeersintensiteit onderbenut. Dat komt vooral omdat de Sloterweg-West de kortste en snelste route is naar de A9.

Referentienummer: 1721-2971

5.28 Door de komst van het geplande Distributiecentrum in het Business Park Amsterdam Osdorp (Lutkemeer) én de "City Logistics Innovation Campus", waar op het nieuwe bedrijventerrein Lijndenhof in Badhoevedorp één van de grootste elektrische laadpunten voor bestelbusjes en vrachtwagens in Nederland komt, zal de Ookmeerweg volledig dichtslibben met vrachtwagens voor het distributiecentrum in het Business Park Amsterdam Osdorp en vrachtwagens voor de elektrische oplaadpunten in het tweede nieuwe bedrijventerrein Lijndenhof. Tevens zal er door de komst van deze 2 nieuwe bedrijfsterreinen, naast vrachtwagenverkeer ook meer autoverkeer van werknemers, naar deze bedrijventerreinen rijden. De toegang naar de A9 zal volledig dichtslibben.

In het Mobiliteitsplan Nieuw-West wordt dieper ingegaan op de samenhangende mobiliteitsontwikkelingen in het stadsdeel.

Referentienummer: 7447-1253

5.29 Jammer dat variant 10 afvalt. Je wil al het verkeer rondom Sloten beperken. Er is enorm veel sluipverkeer vanuit de Aker en Badhoevedorp. Alle overige varianten hebben allemaal de mogelijkheid tot nieuwe sluiproutes die alleen maar meer verkeer op de Plesmanlaan/Langsom zullen brengen.

Dank voor uw reactie.

Referentienummer: 2122-5230

6. Variant 9

6.1 Wanneer variant 9 zou worden gekozen zou er ook een knip moeten worden geplaatst op de Laan van Vlaanderen – Oost.

Die conclusie trekken wij niet op grond van onze verkeersanalyses.

Referentienummer: 4535-4629

6.2 De modellen die de gemeente gebruikt geven een goede richting van de te verwachten impact bij uitvoer van elk van de alternatieven. Een uitzondering hierop is ons inziens variant 9: de te verwachte verkeersdrukte is veel hoger. De Sloterweg zal gebruikt worden als sluiproute: vanuit de Aker, Badhoevedorp, etc. zal het verkeer over de Sloterweg naar de Johan Huizingalaan gaan en de via de Oude Haagseweg naar de A4 en vice versa. De Sloterweg wordt bij dit alternatief niet veilig.

Die conclusie trekken wij niet op grond van onze verkeersanalyses.

Referentienummer: 9850-0113

6.3 Variant 9 leidt tot verdubbeling van het verkeer over de Laan van Vlaanderen-Oost en scoort ook in de Aker en verschillende wegen in Osdorp slechter dan de voorkeursvariant.

Het verkeersmodel laat zien dat er minder verkeer zou rijden op de Laan van Vlaanderen-Oost in variant 9 als we niks doen aan de verkeerssituatie tot en met 2030. In de Aker en Osdorp zou inderdaad op sommige wegen meer verkeer ontstaan.

Referentienummer: 2903-4006

6.4 Variant 9. Prima. Gelijkwaardig. Deze oplossing zal ook vragen om betere oplossingen aan rotonde Lijnden en Johan Huizingalaan kant. Kortom iedereen binnen Nieuw-West zal bij deze variant gelijke nadelen ondervinden.

Consequentie van variant 9 is dat de bereikbaarheid vanaf de snelweg wordt beperkt. Dus regionaal verkeer, vracht- en bevoorradingsverkeer voor bedrijven en winkels in Sloten en Nieuw-Sloten, moet vanaf de snelweg ook omrijden om de kernen van Sloten, Nieuw-Sloten en het sportpark te bereiken.

Referentienummer: 3635-4519

7. Variant 11

7.1 Variant 11 heeft de voorkeur. Opmerkingen die vaak genoemd zijn:

- **Winkelcentrum in Nieuw-Sloten blijft bereikbaar.**
- **Variant 11 richt zich echt op terugdringen van het verkeer over de Sloterweg terwijl Nieuw-Sloten bereikbaar blijft.**

- **Alleen in deze variant worden de belangen van alle Amsterdammers in 4960 Nieuw-West goed afgewogen, niet alleen de bewoners van de Sloterweg.**
- **Tevens worden de waterbedeffecten aangepakt door verkeersknelpunten aan te pakken.**

De Sloterweg-West en de Laan van Vlaanderen zijn communicerende vaten. Bij afsluiting van de Sloterweg-West kiest het verkeer dan vooral de route via de Laan van Vlaanderen om naar en van de A9 te komen. De hoeveelheid autoverkeer is dan zo groot dat het erg druk wordt in de wijk Nieuw-Sloten. Dat zet de leefbaarheid onder druk.

Nadelen van variant 11 zijn: Kruisingen moeten worden aangepast, een aantal bomen gekapt en parkeerplaatsen worden opgeheven. Bovendien is het wenselijker dat doorgaand verkeer gebruik maakt van de het Plusnet Auto en de routes S106/107. Ook in variant 2A blijft Nieuw-Sloten met de auto bereikbaar.

Referentienummer: 5485-2409, 1199-7474, 2106-9800, 7816-7961, 7713-2647, 1623-6961, 1646-2167, 7024-4157, 7274-2192, 9197-5300, 3751-7645, 4404-1488, 9763-5533, 4598-9345, 7694-9572, 3616-2456, 8106-1899, 1288-6701, 8727-4189, 7565-8858, 2048-6468, 3673-7158, 9957-9960, 3644-8468, 1824-4245, 2593-5918, 7915-0369

7.2 Variant 11 als terugvaloptie is zeer bezwarend! Het waterbedeffect zal groot zijn zeker op de Sloterweg-Oost en de met name de Laan van Vlaanderen-West in Nieuw-Sloten, daar wordt het onveilig voor onder andere schoolgaande kinderen en meer fijnstof uitstoot. Het verkeer wordt dan niet geleid over Plusnet Auto.

Het verkeersmodel laat voor variant 2A en variant 11 dezelfde getallen zien op de Sloterweg-Oost, namelijk 2.500. De snelheid op de Sloterweg-Oost wordt in het kader van het project 50 naar 30 verlaagd naar 30 km per uur in 2023. Dat komt de verkeersveiligheid op de Sloterweg-Oost ten goede. De Laan van Vlaanderen-West wordt inderdaad drukker, vanuit verkeerskundig oogpunt kan de weg het extra verkeer hier aan. Daarbij komt dat fiets- en voetpaden gescheiden zijn van het motorisch verkeer.

Referentienummer: 2725-7126, 3550-9881, 7230-3916, 8985-8466, 4081-9175, 0074-5030, 9080-2943, 5578-0642, 8943-4969, 6588-2465, 8610-5981, 2139-4128, 2133-1210, 2862-3681, 8962-2771, 3474-5344, 3323-6367, 0366-3310, 6697-9461, 2903-4006, 4960-3856, 825-0665, 2361-2395, 2942-8013, 5565-7299, 1627-6064, 9975-8489, 5018-3302, 3337-0370, 9887-2169,1731-7627, 0626-8248, 4321-0224, 3181-4236, 1186-7422, 7945-3495, 7661-3737, 8613-5404, 4747-5124

7.3 Het is opvallend dat u een terugvaloptie 11 heeft voorgesteld. Waarom? Ik denk dat ook u weet dat de modellen niet de realiteit weergeven.

De verkeerskundige analyses zijn op basis van modelmatige benaderingen. Daarom worden gedurende een jaar de effecten van variant 2A op diverse wegen in zowel Haarlemmermeer als Amsterdam gemonitord. Als er onvoorziene knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en/of doorstroming ontstaan, worden aanvullende maatregelen getroffen. Als er onacceptabele knelpunten ontstaan die onoplosbaar blijken, dan kunnen we terugvallen op variant 11.

Referentienummer: 4454-3332

7.4 Als u had geluisterd naar stakeholders had u variant 11 gekozen. Nu heeft u bij de conclusie van variant 11 precies verwoord wat de stakeholders willen, maar slaat u dat in de wind.

De meningen zijn verdeeld over wat de beste variant is. Op basis van argumenten is uiteindelijk gekozen voor variant 2A. Het afwikkelen van autoverkeer via de plusnetten is beleid van de gemeente Amsterdam. Bij variant 11 wikkelt het verkeer zich veel meer af via de Laan van Vlaanderen, dus via een woonwijk. Daarnaast heeft variant 11 tot gevolg dat er bomen moeten sneuvelen om een afslagvak te verlengen. Daarom heeft variant 2A de voorkeur. We gaan deze situatie een jaar lang monitoren en mocht blijken dat deze variant 2A te veel nadelige consequenties heeft en aanvullende maatregelen geen oplossing zijn, dan komt variant 11 in beeld om in te voeren.

Referentienummer: 5526-1159

7.5 Alternatief is variant 11 met eventuele oplossingen.

De verkeerskundige analyses zijn op basis van modelmatige benaderingen. Daarom worden gedurende een jaar de effecten van variant 2A op diverse wegen in zowel Haarlemmermeer als Amsterdam gemonitord. Indien er onvoorziene knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en/of doorstroming ontstaan, worden aanvullende maatregelen getroffen. Als er onacceptabele knelpunten ontstaan die onoplosbaar blijken, dan kunnen we terugvallen op variant 11.

Referentienummer: 3862-7954, 4578-1971

7.6 Variant 11 is veel minder ingrijpend voor de gemeente en de bewoners. Waarom voert de gemeente niet eerst variant 11 in?

Variant 11 vergt aanpassingen van kruisingen waarvoor een aantal bomen en parkeerplaatsen moeten wijken. Het is daarnaast een variant die veel extra verkeer door de wijk tot gevolg heeft, terwijl doorgaand verkeer bij grote voorkeur wordt afgewikkeld via Plusnetwegen.

Referentienummer: 2758-6522, 6572-3276

7.7 30km-variant op de Laan van Vlaanderen is niet zinvol. Als de weg drukker wordt zal er überhaupt niet harder gereden kunnen worden. In de ochtendspits staan er nu al lange rijen voor het stoplicht op de hoek van de Laan van Vlaanderen/Anderlechtlaan.

In variant 11 is op de Laan van Vlaanderen voorzien dat er doostromingsmaat-regelen getroffen moeten worden.

Referentienummer: 1590-2000

7.8 Als variant 11 wordt gekozen verwacht ik dat bewoners zelf de weg gaan afsluiten en verwacht ik grote problemen.

De gemeenteraad let op de verkeersveiligheid en leefbaarheid en weegt alle belangen zorgvuldig af om tot een keuze te komen. Eventuele afsluitingen door bewoners dragen niet bij aan de verkeersveiligheid en zullen worden verwijderd.

Referentienummer: 6234-5476

7.9 Voor Xenios is variant 11 een betere oplossing dan variant 2A. Dat wil echter niet zeggen dat wij zeggen dat variant 11 maar gekozen moeten worden. We zijn een hockeyvereniging met leden uit Badhoevedorp, de Aker, Osdorp maar ook uit Sloten en Nieuw-Sloten. Allereerst dienen wij het belang van onze eigen vereniging maar we willen het belang van onze leden ook niet uit het oog verliezen. Daarom zou het in onze ogen een nog betere oplossing zijn om terug te gaan naar de tekentafel om met een goede oplossing te komen voor bewoners van alle stadsdelen en Badhoevedorp. En om de Sloterweg echt veilig te maken voor fietsers d.m.v bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer.

Wij zien geen aanleiding om terug te gaan naar de tekentafel. In de Nota van Uitgangspunten zijn 14 varianten onderzocht en afgezet tegen de autonome variant. Daarover is breed en meermaals gesproken met vele betrokkenen, waaronder ook Xenios, Badhoevedorp en de gemeente Haarlemmermeer. Al deze informatie heeft uiteindelijk geleid tot voorkeursvariant 2A.

Referentienummer: 2102-1638

7.10 Het lijkt erop dat bij voorbaat wordt gekoerst op een terugval naar variant 11. Want in de Startnotitie stond als noodzakelijke maatregelen, de verbetering van de doorstroming op de Plesmanlaan/Huizingalaan, terugbrengen van 2x 2 rijstroken op de Huizingalaan-Zuid en de Oude Haagseweg. Deze ondersteunende maatregelen lijken in de Voorkeursvariant 2A te zijn weggesaneerd, wat de kans op fileproblemen op dit Plusnet Auto versterkt, met een terugval naar variant 11 tot gevolg. Dat zou onacceptabel zijn.

Dat is geen juist beeld. Ook in de startnotitie werden de door uw genoemde ondersteunende maatregelen niet gezien als randvoorwaardelijk voor dit project. Daarin staat dat de maatregelen in een vervolgtraject worden meegenomen. De maatregelen zijn opgenomen in het Mobiliteitsplan Nieuw-West. Dit is voorzien in de periode 2025 - 2029.

Referentienummer: 1731-7627

7.11 De Laan van Vlaanderen is dan geen Plusnet, maar is voldoende veilig voor de voorziene toename.

De Laan van Vlaanderen kan de voorspelde toename in variant 11 vanuit verkeerskundig oogpunt inderdaad aan, met dien verstande dat er aanpassingen nodig zijn aan kruispunten.

Referentienummer: 3751-7645

7.12 Variant 11 heeft als voordeel dat er nog steeds ander verkeer dan bewoners zelf op de Laan van Vlaanderen kunnen komen. Dat is in het voordeel van de winkeliers.

Ook in variant 2A zijn de winkels per auto bereikbaar. Men moet dan wel een ander route rijden.

Referentienummer: 8028-2844

7.13 Bij variant 11 stoplicht Laan van Vlaanderen beter afstellen.

De Laan van Vlaanderen kan de voorspelde toename in variant 11 inderdaad vanuit verkeerskundig oogpunt aan, met dien verstande dat er aanpassingen nodig zijn aan kruispunten. Dat zal naar alle waarschijnlijkheid ook betekenen dat de verkeerslichten dan anders worden afgesteld.

Referentienummer: 3460-9187

7.14 Variant 11 gaat niet werken als de hoofdwegen niet zijn verbeterd. Tenzij de Laan van Vlaanderen volledig als hoofdweg wordt ingericht (dus goede stoplicht instellingen, opstelvakken etc.)

De Laan van Vlaanderen kan de voorspelde toename in variant 11 vanuit verkeerskundig oogpunt aan, met dien verstande dat er aanpassingen nodig zijn aan kruispunten. Dat zal naar alle waarschijnlijkheid ook betekenen dat dan verkeerslichten anders worden afgesteld.

Referentienummer: 5018-3302

7.15 Ik had begrepen dat voorkeursvariant 11 was uitgekozen maar dat zie ik niet terug om de website van de gemeente.

De voorkeursvariant is 2A, variant 11 is een terugvaloptie. Dat betekent dat, als er na de monitoring van variant 2A, onacceptabele knelpunten ontstaan die onoplosbaar blijken, wij terug kunnen vallen op variant 11.

Referentienummer: 8192-1158

7.16 Als voorkeursvariant 11 is gebruikt betekent dat ik moet omrijden, en ik kan niet even boodschappen doen op weg naar huis op het Belgiëplein. Ik had begrepen dat voorkeursvariant 11 was uitgekozen maar dat zie ik niet terug op de website van de gemeente.

De voorkeursvariant is 2A, variant 11 is een terugvaloptie. Dat betekent dat, als er na de monitoring van variant 2A, onacceptabele knelpunten ontstaan die onoplosbaar blijken, wij terug kunnen vallen op variant 11. In beide varianten blijft het winkelcentrum Belgiëplein bereikbaar. In variant 2A zult u moeten rijden via de plusnetten.

Referentienummer: 8192-1158

7.17 Variant 11. Prima mits de Sloterweg 6.000 auto's blijft absorberen (slechts in spitstijden door de week sloterweg afsluiten voor zgn.sluipverkeer).

Dit is een hele lastige variant, omdat de vrijstelling om een camera te mogen passeren op kenteken is, niet op aantallen. Er is geen goede rechtsgrond op grond waarvan bepaald kan worden welke 6.000 kentekens dan ontheffing kunnen krijgen. Daarom is er voor gekozen om de vrijstelling te koppelen aan een beperkt geografisch gebied.

Referentienummer: 3635-4519

7.18 **Volgens de Nota van Uitgangspunten komt de gemeente Haarlemmermeer tot een andere voorkeursvariant dan Amsterdam. Die voorkeur is echter nergens transparant en navolgbaar onderbouwd. De gemeente Amsterdam had aan de gemeente Haarlemmermeer kunnen vragen om de zaak nog eens door te rekenen met het verkeersmodel van Haarlemmermeer, dat wel betrouwbaar wordt geacht voor Badhoevedorp. Zonder deze informatie is het niet mogelijk om de gevolgen voor Badhoevedorp goed te beoordelen. Dit is des te zorgwekkender aangezien op deze beslissing voor de Sloterweg mogelijk ook snel een beslissing volgt voor een nieuwe Sloterbrug. De Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp constateert bij voorbaat dat de uitgangspunten voor een nieuwe Sloterbrug de cruciale keuze voor de toekomst van ons dorp vormt en dat die nooit gebaseerd kan worden op zo'n slecht onderbouwde afweging met cijfers uit verkeersmodellen die onvoldoende betrouwbaar zijn.**

Beide gemeenten hanteren een verschillend verkeersmodel. Daarom is de Nota van Uitgangspunten Sloterweg doorgerekend met het Verkeersmodel Amsterdam en de Nota van Uitgangspunten vervanging Sloterbrug met het verkeersmodel Noord-Holland Zuid. Daarmee is er dus met het voor Badhoevedorp meest betrouwbare model gerekend in het geval van de Sloterbrug. De toename van het (auto)verkeer over de Sloterbrug komt met name voort uit de autonome ontwikkelingen (woningbouw). Ook zonder een verbreding op de Sloterbrug neemt het autoverkeer toe. Bij een ongewijzigde situatie staat dat extra verkeer dus of langer voor de Sloterbrug te wachten of het kiest een andere route om uit Badhoevedorp te komen. En in dat laatste geval zijn er twee mogelijkheden, of via het dorp naar de Schipholweg, of via de Nieuwemeerdijk naar de Sloterweg/ op-afrit A9 (Aalsmeer).

Referentienummer: 3790-9640

8. Eenrichtingsverkeer

8.1 **De Sloterweg moet een éénrichtingsweg worden, dit zou een stuk veiliger worden. Eventueel met een vrijliggen fietspad. Varianten 7 en 8 zijn goedkoop en eenvoudig uit te voeren en gedurende een bepaalde periode goed te monitoren, daarna een evaluatie en eventuele andere maatregelen.**

Eenrichtingsverkeer heeft onvoldoende oplossend vermogen om het aantal motorvoertuigen onder de 6.000 per etmaal te brengen. Verkeer in één richting heeft daarbij de neiging harder door te rijden dan op een weg met tweerichtings-verkeer wat niet bijdraagt aan de veiligheid. Ook zal het openbaar vervoer verdwijnen van de Sloterweg en moeten de vrachtwagens van de bedrijven aan de Sloterweg omrijden door de bebouwde kom.

Referentienummer: 6282-4995, 1199-7474, 4550-6503, 6206-3079, 1143-1903, 2897-5088, 2102-1638, 3345-7862, 0723-5743, 3089-7239, 2791-0114

8.2 **Eenrichtingsverkeer ('s ochtends wijk uit, 's middags wijk in) is de meest veilige optie. Fietsers kunnen dan aan beide kanten veilig rijden en worden niet de weg afgedrukt. Nieuw-Sloten wordt dan ook niet onredelijk belast.**

Bij de varianten met eenrichtingsverkeer, is het aantal motorvoertuigen in één richting minimaal 5.300. Dit is ruim boven de 3.000 motorvoertuigen die met fietsers moeten meerijden. Eenrichtingsverkeer heeft dus onvoldoende oplossend vermogen om het aantal motorvoertuigen onder de 6.000 per etmaal te brengen.

Verkeer in één richting heeft daarbij de neiging harder door te rijden dan op een weg met tweerichtingsverkeer, wat niet bijdraagt aan de veiligheid. Ook verdwijnt het openbaar vervoer dan van de Sloterweg en moeten de vrachtwagens van de bedrijven aan de Sloterweg omrijden door de bebouwde kom.

Referentienummer: 5542-6467, 9488-1227, 0342-9553, 3089-7239

8.3 Gelukkig is niet gekozen voor éénrichting: de weg is te smal om te komen tot veilige fiets-mogelijkheid als er nog zoveel auto's snel één kant op rijden. Ook kan de bus dan niet meer rijden over de Sloterweg.

Dank voor uw reactie.

Referentienummer: 7245-7119

9. Vragen over onderzochte varianten

9.1 Waarom zijn er andere varianten opgenomen in het plan? Beleidsuitgangs-punten van de gemeente zijn 'autoluw' en 'doorgaand verkeer via plusnet'.

Een van de bezwaren tegen de startnotitie was dat er onvoldoende was gekeken naar andere oplossingen, zoals eenrichtingsverkeer en 30 km/uur wegen. Daarom zijn in de Nota van Uitgangspunten meer varianten geanalyseerd.

In het Mobiliteitsplan Nieuw-West en ook in de startnotitie van 2 november 2020 wordt gesproken over het autoluw maken van een groot gebied. 'Autoluw' als ambitie gaat over veel meer zaken, zoals minder ruimte voor de auto en alternatieve vormen van vervoer. Dat soort onderwerpen komen in de Nota van Uitgangspunten Sloterweg-West niet aan de orde.

Referentienummer: 3456-7526

9.2 In de berekeningen lijken er meer dan 10.000 vervoersbewegingen vanuit de omliggende wijken richting de A4 te verdwijnen en niet op andere wegen terecht te komen. Verkeer op de Plesmanlaan neemt af en dat zou juist moeten toenemen. Kunnen jullie aangeven waar het verkeer vanuit Badhoevedorp en andere wijken in Nieuw-West, richting de A4 precies terecht komt?

De totale hoeveelheid verkeer die het model toebedeelt aan het wegennet is gelijk. Het verkeer verspreidt zich over heel veel wegen. Er verdwijnen dus geen vervoersbewegingen, maar niet alle wegen zijn in de Nota van Uitgangspunten opgenomen.

Referentienummer: 5542-6467, 6156-1851, 5385-1738

9.3 De aanleg van een nieuwe alternatieve route of (snel)weg naar de A-4 zie ik niet ingebracht bij varianten?

Daar is naar gekeken. Zie variant 13 in de Nota van Uitgangspunten.

Referentienummer: 7076-0795

9.4 In de tabel op blz. 27 van de nota staat voor variant 2A een flinke toename van het verkeer op de Louwesweg en een flinke afname op de Laan van Vlaanderen-Oost. Dat kan niet kloppen; waarschijnlijk is hierbij alleen gekeken naar het verkeer ten noorden van de Antwerpenbaan. Ten zuiden daarvan is op de Laan van Vlaanderen-Oost als gevolg van die sluiproute juist ook een flinke toename te verwachten. Een dergelijke toename van het verkeer op genoemde sluiproute dient zo veel mogelijk beperkt te worden vanwege onder andere basisscholen. Sluipverkeer op de Laan van Vlaanderen-Oost kan aanzienlijk beperkt worden door een verbod in te stellen op linksaf slaan vanaf de Laan van Vlaanderen-Oost naar de Anderlechtlaan. Voor het openbaar vervoer kan dat dan door middel van een bussluis mogelijk blijven.

Alle wegdelen zijn berekend in het verkeersmodel, dus ook die aan de westelijke zijde. Niet alle resultaten van alle wegdelen zijn terug te vinden in de overzichten in de Nota van Uitgangspunten.

Referentienummer: 9887-2169, 9975-8489, 8943-1805

9.5 Ik ben benieuwd hoe onderzocht is dat een 30 km/h weg op de Langsom het waterbedeffect van meer verkeer naar Badhoevedorp zal verminderen

De 30 km per uur is berekend in ons model op basis van de gereden afstand en de maximumsnelheid die dan geldt. Dus in dit geval de afstand tussen Baden Powellweg en Sloterbrug. Daarbij gaat het model uit van de toekomstige situatie op de Sloterbrug, dus met een verbrede brug.

Referentienummer: 8285-5908

9.6 Hoe worden de waterbedeffecten op de Anderlechtlaan, Laan van Vlaanderen (Oost), Antwerpenbaan en de Louwesweg, berekend?

We gebruiken het Verkeersmodel Amsterdam om voorspellingen te kunnen doen over de verkeersontwikkelingen.

Het verkeersmodel bestaat uit twee delen:

1. Berekenen van de huidige verkeersstromen.

Uit onderzoek weten wij hoe vaak Amsterdammers zich verplaatsen op een dag, met welke reden, welk vervoermiddel en welk tijdstip. Dat combineren we met verkeerstellingen. Met deze kennis kunnen we in elk gebied van Amsterdam de verkeersstromen berekenen.

2. Berekenen toekomstige verkeersstromen.

Dit beeld wordt bepaald over wat we nu weten van plannen voor woningbouw, werkgelegenheid, wijziging in de infrastructuur en dienstregelingen en verandering in economie en beleid. Als we het beeld hebben van het toekomstige verkeer, kunnen we ook kijken wat er gebeurt als we iets wijzigen in de infrastructuur. Zoals het afsluiten van een weg. In het model bepaalt elke autorijder met behulp van een soort navigatiesysteem een nieuwe route. Al die nieuwe routes bij elkaar genomen zorgt voor een nieuw verkeersbeeld. Daaruit maken we op waar het drukker of rustiger wordt en of er knelpunten ontstaan.

Referentienummer: 3313-9860

9.7 Ik zou graag een duidelijke impact-analyse bij iedere optie willen zien voor de straat Kortrijk. Er staat nu te weinig informatie in de Nota van Uitgangspunten.

De impact van voorkeursvariant 2A is dat het model laat zien dat er geen extra verkeer de wijk Kortrijk inrijdt. Het betreft hier een woonwijk, waar men heen gaat als men hier woont of op bezoek gaat. Daarom is een toe- of afname van het verkeer als gevolg van invoering van deze variant niet waarschijnlijk.

Referentienummer: 8108-4918

9.8 Alternatieven zijn onvoldoende uitgewerkt.

In de Nota van Uitgangspunten zijn 14 varianten onderzocht en afgezet tegen de autonome variant. Daarover is breed gesproken met vele betrokkenen, waaronder ook Badhoevedorp en de gemeente Haarlemmermeer. Al deze informatie heeft uiteindelijk geleid tot voorkeursvariant 2A.

Referentienummer: 6467-0620

9.9 Ik ben van mening dat er onvoldoende breed is gekeken om middels doorstroommaatregelen het doorgaand verkeer via andere routes dan Sloten en Nieuw-Sloten een aantrekkelijk alternatief te bieden.

De praktijk wijst uit dat het merendeel van de automobilisten de Sloterweg/Laan van Vlaanderen verkiest boven de Plusnetten die daarvoor bedoeld zijn. Het doel is om het aantal motorvoertuigen onder de 6.000 motorvoertuigen per dag op de Sloterweg-West te brengen. We hebben geanalyseerd waar congestie optreedt. Het verkeersmodel laat zien dat het plusnet de effecten van voorkeursvariant 2A aan kan. Uit monitoring moet blijken of dit daadwerkelijk het geval is en waar we eventueel verbeteringen zouden moeten doorvoeren.

Referentienummer: 3751-7645

9.10 Drukte is er niet de hele dag. Ik geloof niet dat de verkeerstellingen kloppen voor de spits en voor de haal/breng tijden bij de scholen. Daarom zou ik graag een analyse willen zien van de piekmomenten rond 8.00 uur 's-ochtends en 17.30 uur in de avond meten.

Die gegevens zijn beschikbaar. We stellen ze u graag ter hand.

Referentienummer: 8652-2245, 1288-6701

9.11 Er is een verkeerd deel van de Nieuwemeerdijk berekend, namelijk het lange stuk ten oosten van de Sloterbrug. Het korte stukje Nieuwemeerdijk ten Westen van de brug is het drukste stuk van de Nieuwemeerdijk (zo'n 5.000 auto's per dag (telling Haarlemmermeer)). Deze verkeersstromen en ontsluiting is een totaal andere dan bij ons voor de deur plaatsvindt. Het is een grote omissie - en slordigheid - om deze niet mee te nemen in de 'waterbedanalyse'. Hierdoor kunnen wij van Bewonerscomité Akerdijk-Nieuwemeerdijk geen afgewogen voorkeur voor een variant geven voor Badhoevedorp laat staan voor ons stuk dijk, op basis van de verstrekte informatie.

Alle wegdelen zijn berekend in het verkeersmodel, dus ook die van de westelijke zijde. Niet alle resultaten van alle wegdelen zijn terug te vinden in de overzichten

in de Nota van Uitgangspunten. De reden dat dit deel niet in de overzichten is terug te vinden, is dat dit deel van de Nieuwemeerdijk niet negatief door variant 2A wordt beïnvloed.

Referentienummer: 3547-6058

9.12 Kunnen de waterbedeffecten op de Baden Powellweg, Pieter Calandlaan en Lelylaan duidelijk in beeld worden gebracht?

In beginsel kan van elke straat een overzicht worden gegeven. Er zijn echter zoveel straten in Nieuw-West, dat het ondoenlijk is dit voor elke straat te doen.

Referentienummer: 8632-6694, 5297-9230

9.13 Al een jaar lang roepen we dat een opwaardering van de hoofdwegen cruciaal is. Er is geen enkele variant onderzocht waarbij de hoofdwegen zijn verbeterd.

Het Mobiliteitsplan Nieuw-West geeft aan hoe het verkeer kan worden afgewikkeld op het Plusnet Auto zoals de Plesmanlaan. Dat plan voorziet in doorstromings-maatregelen op de wegen die u noemt in de periode 2025 - 2029.

Referentienummer: 5018-3302

9.14 Busvervoer lijn 397 en 369 gaan hinder ondervinden van de voorkeursvariant en doet er langer over om naar de snelweg te komen.

Variant 2A zal leiden tot minder hinder voor beide bussen omdat de bussen wel langs de knips mogen en het doorgaand verkeer niet. Daarnaast is de voorrangs-situatie Oude Haagseweg-Anderlechtlaan recent gewijzigd, waarbij beide bussen voorrang krijgen ten opzichte van het autoverkeer.

Referentienummer: 2532-7282, 8106-1899, 5551-1313, 5216-7078, 2593-5918, 7915-0369, 3885-6844

9.15 Is er rekening gehouden met de veranderende maatschappij, zoals thuiswerken en de effecten op het verkeer?

Graag verwijzen wij naar bijlage 1 van de Nota van Uitgangspunten. Daarin is het verkeersmodel van de gemeente toegelicht. Daar wordt ook uitgelegd hoe het model actueel gehouden wordt.

Referentienummer: 4404-1488

9.16 Volgens de berekeningen gaan er bij 2A nog maar 550 auto's per dag over de Sloterweg, dat is < 4% van wat er nu rijdt, kan mij niet voorstellen dat er zo'n groot percentage (> 96%) uit andere wijken dan Nieuw-Sloten komt, ben benieuwd hoeveel % daarvan uit Dorp Sloten en de Aker komt (die zouden de S106 toch al gebruiken als dat handiger zou zijn)

De auto's die in de berekeningen na de knip op de Sloterweg rijden zijn auto's van bewoners, en bezoekers en bedrijven op de Sloterweg, geen doorgaand verkeer meer. Dat aantal zal nog wat toenemen als bewoners uit Dorp Sloten en Kortrijk ontheffing krijgen voor de camera hier. De verwachting op basis van de analyse is

dat met ontheffingen voor De Aker en Osdorp het probleem op de Sloterweg voor 75% blijft bestaan. We weren dan slechts doorgaand verkeer uit Haarlemmermeer.

Referentienummer: 7549-4473

9.17 Ik zie geen duidelijk beeld van wat het effect is voor de Aker. Welke verkeersdrukte ontstaat er op de doorgangsweg? Wat is het effect op de verkeersstromen van en naar de Lijnderburg? Op de brug? Wat is het effect op de Frankfurthersingel, sluisje en school Bovenland? Wat wordt de drukte op de Baden Powellweg?

In hoofdstuk 4 op pagina 22 van de Nota van Uitgangspunten vindt u een tabel met de berekeningen die de hoeveelheid verkeersbewegingen op bepaalde wegdelen zoals in de Akers laat zien. Om te kijken hoe het zich echt ontwikkelt gaan we de situatie monitoren.

Referentienummer: 7485-9221

9.18 De Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp maakt bezwaar tegen de Nota van Uitgangspunten voor Sloterweg-West Verkeersveilig. De onderbouwing schiet ernstig tekort. Met deze Nota van Uitgangspunten komt de gemeente Amsterdam tot keuzes met grote gevolgen die ingrijpen in de leefomgeving van Badhoevedorp en neemt tegelijkertijd niet de moeite om deze goed te onderbouwen.

Naar het inzicht van de gemeente Amsterdam is in de Nota van Uitgangspunten voorkeursvariant 2A voldoende onderbouwd.

Referentienummer: 3790-9640

10. Ontheffingen

10.1 Kan Kortrijk worden toegevoegd op het kaartje en krijgen zij een ontheffing voor de camera's in Sloten en Nieuw-Sloten?

Het kaartje is een sterk versimpelde weergave van de situatie. Ook Kortrijk is onderdeel van het ontheffingsplan. De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. We zullen uw vraag daarbij betrekken.

Referentienummer: 5813-6936, 1996-7085, 9752-5328, 9512-2373, 6265-1459, 8108-4918, 8701-2649

10.2 Waarom krijgen naburige straten geen ontheffing voor de Sloterweg? Ik vind het heel oneerlijk dat mensen die net aan de 'goede' kant wonen wel een kentekenontheffing krijgen en ik niet. Ik voel mij net zo goed een betrokken bewoner en wens absoluut niet tot ongewenst sluipverkeer te worden bestempeld.

De werking van een met camera's gecontroleerde knip is het grootst als de passerende stroom auto's beperkt is. Dat voorkomt aanzuiging van (en misverstanden bij) andere weggebruikers. De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nog

nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan.

Referentienummer: 9752-5328, 8918-4700, 7143-5363,

10.3 Waarom krijgen de bewoners van de Ringvaartdijk geen ontheffing, wij wonen ook in Sloten en hebben maar een ontsluitingsmogelijkheid?

De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. We zullen uw vraag daarbij betrekken.

Referentienummer: 7945-1544, 9786-1034

10.4 Waar komt de knip? Als deze op de kop van de Ditlaar is moeten eigenaren van huisjes op het tuinpark, die vaak tussen 1 april en 1 oktober hun intrek nemen, een enorme omweg maken, dat is onacceptabel. Bewoners van het tuinpark zouden vrijstelling moeten krijgen gedurende deze periode.

De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. We zullen uw vraag daarbij betrekken.

Referentienummer: 7508-9394

10.5 Bewoners van Park Haagseweg moeten een ontheffing krijgen voor de Sloterweg-Oost maar ook Laan van Vlaanderen. Zij moeten ook beschouwd worden als bewoners van de wijk Nieuw-Sloten.

De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Bewoners van Park Haagseweg komen in ieder geval in aanmerking voor een ontheffing op de Sloterweg-Oost. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. We zullen uw vraag daarbij betrekken.

Referentienummer: 1646-2167, 0427-1264, 1492-5515, 1492-5515, 7744-9335, 5327-0030, 0522-5412, 8903-0478

10.6 De ouders die hun kinderen naar de sportvelden (o.a. Hockey) brengen, moeten wel daar zonder boetes naar toe kunnen komen. Plus alle gebruikers van de tuintjes. Dit bestemmingsverkeer zie ik niet genoemd.

De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. We zullen uw vraag daarbij betrekken.

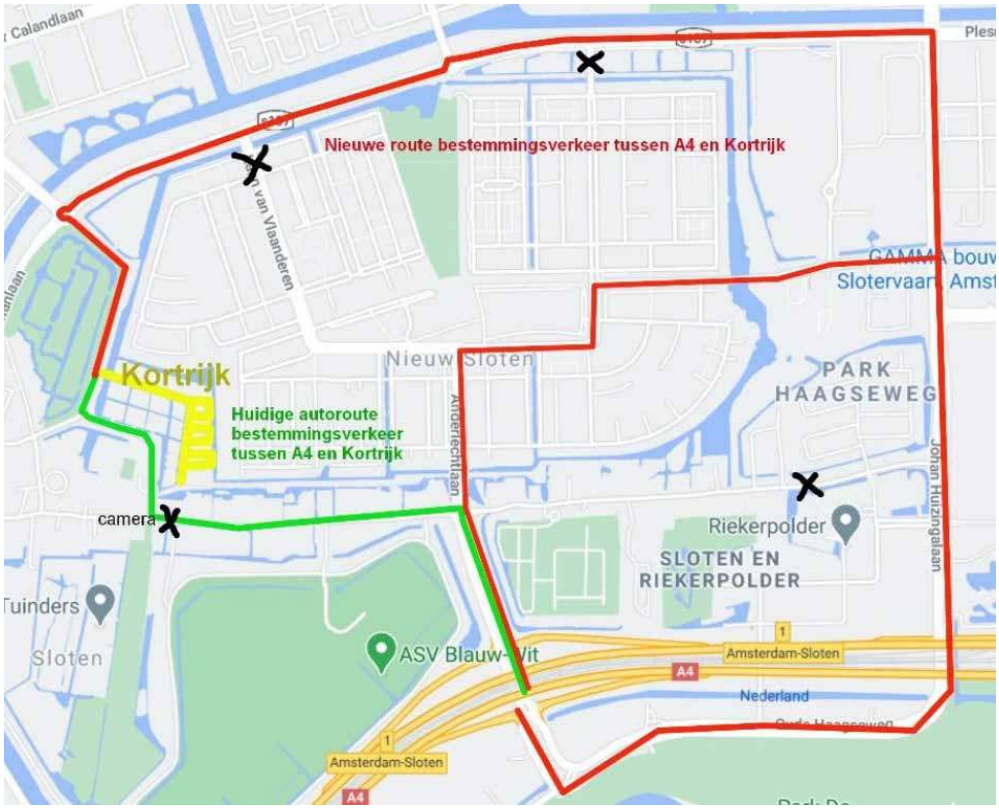
Referentienummer: 4685-2870

10.7 Het is niet handig om bevolking buiten te sluiten op basis van postcodes

De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. We zullen uw vraag daarbij betrekken.

Referentienummer: 7831-4830

10.8 De straat Kortrijk is voor bezoekers alleen bereikbaar via een enorme omweg. Als dit plan doorgaat moeten bewoners een ontheffing kunnen aanvragen voor bezoekers.



De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. We zullen uw vraag daarbij betrekken.

Referentienummer: 1996-7085, 8701-2649

10.9 Wat is de reden dat bewoners geen bezoekers kunnen aanmelden voor een kentekenregistratie/ontheffing?

De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. We zullen uw vraag daarbij betrekken.

Referentienummer: 9752-5328

10.10 Alle bewoners van postcode 1066 moeten een ontheffing krijgen. In de plannen lees ik dat alle bewoners van Sloten dit krijgen en wanneer ik de postcode invoer op jullie site zie ik dat deze bewoners officieel in Sloten wonen.

De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. Vooralsnog wordt gekozen voor een ontheffing nabij de camera waar men is geregistreerd. Met het verkeersveiliger maken van de Sloterweg is het niet mogelijk om een ieder een ontheffing te verlenen. Daarmee wordt het doel om het aantal auto's op de Sloterweg te verminderen naar maximaal 6.000 voertuigen per dag, niet gehaald. Hoewel de waterbedeffecten in de Aker zijn onderzocht, valt het verkeersveiliger maken van de Aker niet onder het project Sloterweg.

Referentienummer: 7092-9576, 8903-0478, 2661-9032, 0564-8860,

10.11 Is het mogelijk dat bewoners met een ontheffing, een ontheffing krijgen om alle camera's te passeren? De Sloterweg-Oost en West horen bij elkaar, beide camera's moeten ze kunnen passeren.

De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. We zullen uw vraag daarbij betrekken

Referentienummer: 3344-1937, 3550-9881, 9498-9624

10.12 Krijgen mantelzorgers, taxi's en leaseauto's een ontheffing? Als bijvoorbeeld een leaseauto geregistreerd staat op een ander adres, maar ik wel in het ontheffingengebied woon krijg ik dan een ontheffing? Voor alle bewoners die beschikken over een bedrijfsauto of lease-auto die niet geregistreerd staat op het adres van de bewoner zelf ontstaat er probleem en wordt de toegankelijkheid van de eigen woonwijk ernstig beperkt.

De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. We zullen uw vraag daarbij betrekken.

Referentienummer: 4065-4394, 2510-0341, 3313-9860, 9693-6509, 5526-1159, 9110-2073, 1007-6823, 2471-5204, 9499-7598, 8962-2771, 8909-2777, 9887-2169, 3795-6462

10.13 Bezoekers van het sportpark moet ook een ontheffing krijgen. Xenios heeft alleen al 1.400 leden. Het sportpark is een grootverbruiker.

De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. We zullen uw vraag daarbij betrekken.

Referentienummer: 4876-2824,7447-1253

10.14 Mensen die 06.00 uur de deur uitgaan moeten de kans krijgen gebruik te maken van de Sloterweg.

De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. We zullen uw vraag daarbij betrekken.

Referentienummer: 0603-0394

10.15 Ik ben verloskundige werkend in Amsterdam west en woonachtig in Badhoevedorp. Wij moeten binnen 20 min bij een bevalling aanwezig kunnen zijn. Indien wij niet op tijd zijn voor een bevalling, kan dit gevaarlijke situaties opleveren. Aangezien de verwachting is dat er meer verkeer over de overige wegen zal gaan, zal ons aanrijdtijd langer worden. Daarom wil ik ontheffing aanvragen.

De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. We zullen uw vraag daarbij betrekken.

Referentienummer: 5289-1185

10.16 Krijg ik met een invalidenkaart een ontheffing voor de camera's?

De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. We zullen uw vraag daarbij betrekken.

Referentienummer: 8959-0558

10.17 Alle inwoners van Nieuw-Sloten, Jazz wijk en Sloten zouden een ontheffing moeten krijgen

De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. We zullen uw vraag daarbij betrekken.

Referentienummer: 8959-0558

10.18 Krijgen deelvoertuigen met standplaatsen in het gebied een ontheffing?

De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. We zullen uw vraag daarbij betrekken.

Referentienummer: 8962-2771

10.19 Ontheffing moet zijn zoals aangegeven in de startnotitie. Alle bewoners en bedrijven van Sloten en Nieuw-Sloten krijgen vrijstelling om camera's over en weer te passeren. Wij vinden deze fragmentatie nergens voor nodig, complicerend en tot extra verkeerbewegingen leidend voor Slotenaren die boodschappen moeten doen in Nieuw-Sloten Badhoevedorp of de Aker.

De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. We zullen uw vraag daarbij betrekken.

Referentienummer: 2361-2395, 4800-2332, 4578-1971, 1345-8146, 9887-2169, 0626-8248, 2856-3836, 2903-4006, 5526-1159, 1627-6064

10.20 Variant 2A maakt het sportpark een stuk minder goed en snel bereikbaar. Veel leden van onze club wonen in Badhoevedorp, de Aker en Osdorp. Vanuit die gebieden zal de reistijd per auto al snel verdubbeld worden. Het is absoluut waar dat niet iedereen per auto naar Xenios komt en dat zou ook niet wenselijk zijn. Maar het is ook niet waar dat ouders en bezoekers dan maar altijd per fiets kunnen komen. Te denken valt onder andere aan ouders van keepers die grote keeperstassen moeten meenemen of mensen die meerdere kinderen hebben die allemaal verschillende verplichtingen hebben op zaterdag. Bovendien gaat het hier dus om bestemmingsverkeer en niet om doorgaand verkeer.

De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. We zullen uw vraag daarbij betrekken.

Referentienummer: 2102-1638

11. Ondernemers

11.1 Wij zitten met ons bedrijf (Carwash) midden in de voorgestelde veranderingen. Graag verneem ik welke compensatie wij krijgen met deze maatregelen.

Uw bedrijf blijft in de voorkeursvariant normaal bereikbaar. Compensatie is niet aan de orde.

Referentienummer: 6867-4323

11.2 Voorkeursvariant 2A zal een negatief effect hebben op de bereikbaarheid van het winkelcentrum. Ondernemers zijn voor hun omzet mede afhankelijk van een goede bereikbaarheid.

Het winkelcentrum is te allen tijde bereikbaar met de auto.

Referentienummer: 7835-4026

11.3 Verhuring van leegstand in het winkelcentrum blijkt lastig en bevorderd worden. Voor huidige ondernemers kan een verslechtering van de bereikbaarheid, daarmee dalende omzet, een reden zijn om de huurovereenkomst te beëindigen.

Het voert te ver om in het kader van deze Nota van Uitgangspunten in te gaan op de motieven van ondernemers ten aanzien van het al dan niet continueren van huurovereenkomsten.

Referentienummer: 7835-4026

11.4 Waar moet een vrachtwagen keren als deze van de Anderlechtlaan naar de Sloterweg moet om spullen af te leveren?

De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nog nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. We zullen uw vraag daarbij betrekken. Naar verwachting zal een vrachtwagen die een lokale levering doet een eenmalige vrijstelling kunnen aanvragen om de camera te passeren.

Referentienummer: 1377-4051

11.5 De gemeente is ook bezig met het herinrichten van het winkelcentrum en deze toekomstbestendig te maken. Een minder goede of slechte bereikbaarheid draagt hier niet aan bij.

Het winkelcentrum is te allen tijde bereikbaar met de auto.

Referentienummer: 7835-4026

11.6 Geef personeel van bedrijven in het gebied vrijstelling om bezoeken met eigen voertuig te laten plaatsvinden. Zo is er geen sprake van omrijkosten. Graag duidelijk communicatie hierover.

De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. We zullen uw vraag daarbij betrekken en hier duidelijk over communiceren.

Referentienummer: 3862-7954, 4578-1971, 6246-1369

11.7 Grote vrachtwagens moeten vrijgesteld worden worden. Er is geen keerlus om verkeersveilig te keren om weer terug te kunnen rijden naar de snelweg. Dit geldt voor zowel leveranciers van Truck Cars als andere bewoners/bedrijven aan de Sloterweg.

De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan. We zullen uw vraag daarbij betrekken.

Referentienummer: 4578-1971

12. Bereikbaarheid

12.1 Op welke manier blijft het winkelcentrum in Nieuw-Sloten bereikbaar vanuit Badhoevedorp?

Via de afrit van de A4 of via de route Plesmanlaan, Huizingalaan, Louwesweg.

Referentienummer: 5526-9557

12.2 Deze variant zorgt ervoor dat de scholen in Nieuw-Sloten nog slechter bereikbaar zijn. Eerst het OV op orde.

Alle bestemmingen blijven bereikbaar, echter het kan zijn dat men een andere route moet kiezen. Variant 2A heeft als voordeel dat bus 195 dezelfde route kan blijven rijden.

Referentienummer: 2788-0338, 2147-0957

12.3 Hoe verwachten jullie dat je van Osdorp naar de oprit op de A4 bij Sloten kunt gaan?

De route naar de A4 voert via de Baden Powellweg, de Johan Huizingalaan en de Oude Haagseweg naar de Anderlechtlaan waar men de A4 op kan rijden. Deze wegen maken deel uit van Plusnet auto, dat bedoeld is om verkeer richting de rijkswegen af te wikkelen. Ook is vanuit Osdorp een ander route denkbaar, namelijk via de Lelylaan of Henk Sneevlietweg naar de A10 en dan naar de A4, of in het noordelijk deel via de Ookmeerweg en de A9 naar de A4.

Referentienummer: 1111-9024

12.4 Zijn de sportvelden in de nieuwe situatie nog met de auto bereikbaar?

Ja, de sportvelden zijn bereikbaar vanaf de A4. Mensen uit de Aker en Badhoevedorp kunnen deze bereiken via de A4/A9 of via de route Plesmanlaan, Louwesweg, Anderlechtlaan.

Referentienummer: 5526-9557, 7694-9572, 3911-8926, 7447-1253

12.5 Ik zou willen pleiten voor duidelijke bewegwijzering voor bezoekers van buiten Nieuw-Sloten. Duidelijk moet zijn hoe ze wél op de plaats van bestemming kunnen komen (via de rotonde met de Vlindermolen bij de A4).

Dit is inderdaad belangrijk. Goede en duidelijke bewegwijzering is cruciaal.

Referentienummer: 8228-7770

12.6 De bewoners van de Aker, Osdorp en Badhoevedorp die veelvuldig gebruik (moeten) maken van het winkelcentrum Nieuw-Sloten en de oprit naar de ring, oprit A4, worden onredelijk benadeeld door het afsluiten van de Sloterweg en de gebruikelijke toegangswegen naar het winkelcentrum Nieuw-Sloten middels knips en afsluitingen. Ook heeft dit sterk negatieve gevolgen voor de ondernemers van onder andere het Belgiëplein. 20% van hun klanten komt van buiten Nieuw-Sloten.

Het winkelcentrum en de A4 blijven bereikbaar vanuit de Aker met de auto. De automobilist zal echter een andere route moeten kiezen om zijn bestemming te bereiken.

Referentienummer: 3123-0770, 7694-9572, 1288-6701, 7694-9572, 9772-1705, 2612-4211, 1134-955, 7447-1253, 9957-9660, 2758-6522

12.7 Ik woon op de Osdorperban, mijn apotheek is op de Antwerpenbaan betekent dat ik dus niet meer naar de apotheek kan? De op en afrit van de snelweg daar ontlast de algehele drukte op de snelweg. Ik moet naar de VU dit is een veilige route.

U kunt vanaf uw woning via de Plesmanlaan en de Huizingalaan de apotheek bereiken.

Referentienummer: 4398-1482

12.8 Ik wil graag meer informatie over het afsluiten van de Laan van Vlaanderen en hoe het verkeer vanuit De Aker dan naar de A4/A10 moet rijden.

In variant 2A zal het verkeer vanuit de Aker via de S106 en S107 naar de A4 en/of de A10 rijden. De Laan van Vlaanderen is dan alleen toegankelijk voor bewoners met een ontheffing.

Referentienummer: 5744-0655

12.9 Het is toch correct dat het parkeerterrein bij Eigen Hof vanaf de rotonde bereikbaar blijft, zodat bezoekers aan Sloten daar kunnen parkeren? Is het raadzaam om daar twee invalidenparkeerplaatsen in te richten?

Bij het exact bepalen van de locatie van de camera op de Sloterweg-West wordt bezien hoe die het beste gepositioneerd kan worden ten opzichte van de ingang van het parkeerterrein bij Eigen Hof. Dat zal mede bepalen of die toegankelijk kan zijn vanaf de rotonde Anderlechtlaan.

Referentienummer: 8962-2771

12.10 Ik heb de voorkeur voor variant 1 of 3 omdat de tramhalte lijn 2 vanuit Badhoevedorp bereikbaar blijft.

Variant 1 en 3 bieden geen oplossend vermogen voor de Sloterweg-West. Het eindpunt van Tramlijn 2 is vanuit Badhoevedorp blijft ook bereikbaar via Plusnet Auto.

Referentienummer: 9536-0827

13. Rijtijden

13.1 Als bewoner van de Aker vlakbij de Molen van Sloten worden in variant 2A de aanrijtijden naar A4 richting Den Haag te hoog.

Het afsluiten van de Sloterweg-West en de Laan van Vlaanderen voor doorgaand verkeer kan er inderdaad toe leiden dat rijtijden toenemen.

Referentienummer: 7024-4157

13.2 Nu rij ik in 10 min naar de afslag Vu ziekenhuis en dat wordt dan dadelijk minimaal 20 langere reistijd. Dat is niet ideaal.

Het afsluiten van de Sloterweg-West en de Laan van Vlaanderen voor doorgaand verkeer kan er inderdaad toe leiden dat rijtijden toenemen.

Referentienummer: 3911-8926

13.3 We zullen veel moeilijker uit onze straat de Antwerpenbaan of de Laan van Vlaanderen op kunnen, door de drukte.

Deze opmerking is niet specifiek genoeg om te kunnen beantwoorden.

Referentienummer: 2532-7282, 8106-1899, 5551-1313, 2593-5918, 7915-0369

13.4 De rijtijden zijn niet interessant. Belangrijk is dat de winkelcentra goed bereikbaar blijven.

Het klopt inderdaad dat de winkelcentra bereikbaar blijven.

Referentienummer: 4800-2332, 2903-4006

13.5 De omrijdroute is langer in de praktijk. Samen met meerdere bewoners uit de Aker en Osdorp hebben wij dashboard filmpjes gemaakt op vrijdagen tussen 14-15u waarbij we de "omrijdroute" hebben gereden. Deze route kostte op de lege wegen tijdens de lockdown minimaal 9 minuten langer, zie: https://www.facebook.com/groups/goedbeterwestopen/posts/1334591136879145. Die 9 minuten zijn uiteraard een stuk langer bij meer verkeer en tijdens spitsuren.

Het Verkeersmodel Amsterdam houdt geen rekening met files en verkeerslichten bij het berekenen van rijtijden.

Referentienummer: 5385-1738

13.6 De extra rijtijden voor bijna alle bewoners van Nieuw-West worden beperkt tot hooguit 1,5 of 2 minuten. In een heel enkel geval 3 minuten. Zolang er geen opstoppingen ontstaan op het Plusnet is een extra omrijtijd van 2 a 3 minuten niet te veel gevraagd.

Dat is niet geheel correct. In een aantal situaties geldt er een langere rijtijd volgens Verkeersmodel Amsterdam.

Referentienummer: 1627-6064, 1345-8146, 9887-2169, 3460-9187, 2942-8013

13.7 De extra rijtijd van slechts 2-3 minuten is onjuist. De daadwerkelijke rijtijden zijn vele malen hoger. Ik mis een update van het rekenmodel in de uitgangspunten, waarbij rekening wordt gehouden met de huidige omstandigheden. De werkelijke consequenties worden hiermee gebagatelliseerd.

De berekening van de rijtijden is gedaan aan de hand van het Verkeersmodel Amsterdam. Het model houdt geen rekening met files en verkeerslichten.

Referentienummer: 7121-8932, 5018-3302, 1824-4245, 6156-1851

13.8 De zorg bij sommige winkeliers – in het bijzonder op het Belgiëplein - is dat zij klanten zouden verliezen als gevolg van verminderde bereikbaarheid per auto is ongegrond. Uit het onderzoek van de werkgroep Sloten blijkt namelijk zonneklaar dat er geen enkele verschuiving optreedt in de aantallen adressen die de desbetreffende winkelcentra in hun verzorgingsgebied hebben. Dat is in dit verband gedefinieerd als het gebied met de adressen waarvoor geldt dat dit winkelcentrum het snelst per auto bereikbaar is.

Wij hebben hier kennis van genomen.

Referentienummer: 2903-4006

13.9 Kloppen de rijtijden wel? Omrijden is in netto-tijd berekend en geeft geen realistische weergave. Bruto tijd kan tussen factor 2 en 10 hoger zijn ivm wisselende omstandigheden. Weer, zicht, tijdstip, obstakels/werk op wegen in de omgeving. De rijtijden zoals deze berekend zijn geven geen realistische weergave met name in de spits.

Het Verkeersmodel Amsterdam houdt geen rekening met files en verkeerslichten bij het berekenen van rijtijden.

Referentienummer: 3616-2456

13.10 Wij wonen in de Aker en in verband met werkverplichting afhankelijk van de auto om onze kinderen naar school te brengen in Nieuw-Sloten. Het geeft enorm veel reistijd om de kinderen op tijd op school te krijgen.

Het klopt dat u meer reistijd krijgt bij variant 2A als u vanuit de Aker eerst uw kinderen met de auto naar school brengt. Helaas biedt geen enkele variant een oplossing zonder dat er nadelige effecten ontstaan.

Referentienummer: 5591-1167

13.11 Ik woon in De Punt en als de afslag Amsterdam-Sloten van de A4 afgesloten is dan moet ik omrijden via de A9 - dan moet ik meer kilometers rijden en ik begrijp dat dat gevolgen heeft voor de fijnstof - meer CO2 uitstoot. Waar ik me ook aan erger is dat er vaak lange files zijn op de A9 richting Lijnden nu al.

Amsterdam voert een beleid dat o.a. tot doel heeft om het wagenpark uitstootvrij te maken en het gebruik van de auto te ontmoedigen. Wat betreft Lijnden is de verwachting dat in 2025/2026 de rotonde zal zijn verbeterd waardoor er minder verkeersstremmingen zijn.

Referentienummer: 8192-1158

14. Parkeerdruk



14.1 Door variant 2A wordt de Louwesweg drukker en daarmee ook aantrekkelijk om daar te parkeren, ook omdat het hier gratis is. De parkeerdruk in en rondom de Leuvenstraat/Borgloonstraat is momenteel extreem. Wanneer wordt betaald parkeren ingevoerd?

Invoering van betaald parkeren is geen onderdeel van het project. We hebben uw vraag doorgestuurd naar de gebiedsmakelaar.

Referentienummer: 5972-1928, 6572-3276, 8106-1899, 2532-7282, 8248-9947, 7915-0369, 5551-1313, 5216-7078, 2593-5918

14.2 Wanneer voor variant 9 of 11 wordt gekozen stel ik voor parkeerrestricties (zoals betaald parkeren en blauwe zone) in te voeren, omdat in Nieuw-Sloten en de Aker gratis parkeren zorgt voor toename van het verkeer op de Laan van Vlaanderen.

Parkeerrestricties zijn geen onderdeel van het project. We hebben uw vraag doorgestuurd naar de gebiedsmakelaar.

Referentienummer: 4535-4629

15. Vragen over 30 km per uur

15.1 Effectieve verkeersdrempels te implementeren zoals FLEX-drempels welke in de praktijk uitermate geschikt blijken om toegepast te worden op zachte grond (Opgemerkt dient te worden dat sinds jaar en dag op de Sloterweg frequent zwaar bus en vrachtvervoer rijdt).

We betrekken uw verzoek bij de uitwerking van variant 2A.

Referentienummer: 6156-1851

15.2 30 km/uur op al die stukken invoeren lijkt me eveneens niet wenselijk. Het maakt die wegen ook minder aantrekkelijk voor omwonenden zoals ikzelf, mijn bezoek etc. en het verlaagt het woonplezier en woongenot. Mensen zullen wegtrekken uit Badhoevedorp.

Wij hebben niet de verwachting dat verlaging van de snelheid leidt tot het wegtrekken van mensen. Naar onze opvatting zal introductie van 30 km/uur het woongenot aan de betreffende wegen bevorderen.

Referentienummer: 3089-7239

15.3 Het 30 km-regime voor de Sloterweg-West zal zich moeten uitstrekken over de Ditlaar naar de 30 km-zone op de Vrije Geer, maar ook in oostelijke richting op de oostelijke tak van de Sloterweg tot aan de J. Huizingalaan. Dit deel behoort ook tot het plusnet fiets.

Een weg zonder voetpad en fietspad, waar wel 50 km/u gereden mag worden. Op zich is dat al een volslagen achterhaalde en onverantwoorde situatie.

De Sloterweg-Oost valt buiten de scope van deze Nota van Uitgangspunten. Maar de snelheid op de Sloterweg-Oost zal in het kader van 50 naar 30 km/u ook worden verlaagd naar 30 km/u in 2023. Dat komt de verkeersveiligheid op de Sloterweg-Oost ten goede.

Referentienummer: 2903-4006, 7205-3604, 0626-8248, 6588-2465, 8610-5981, 9991-9722, 7954-4609, 1627-6064, 9975-8489, 0522-5412, 5327-0030, 8171-5664

15.4 Een 30km-zone op de Laan van Vlaanderen is ook een goed idee.

De gemeente gaat, naar verwachting in 2023, op het grootste deel van haar wegen de maximumsnelheid terugbrengen van 50 naar 30 km/uur. Dat geldt ook voor de Laan van Vlaanderen.

Referentienummer: 1816-6269

15.5 Niemand houdt zich aan de snelheid van 30km/uur op de Sloterweg. De Laan van Vlaanderen wordt ook 30km/uur in variant 11.

De gemeente gaat, naar verwachting in 2023, op het grootste deel van haar wegen de maximumsnelheid terugbrengen van 50 naar 30 km per uur. Dat geldt ook voor de Laan van Vlaanderen.

Referentienummer: 1802-8362

15.6 Maak Sloterweg en Laan van Vlaanderen 30km per uur

De gemeente gaat, naar verwachting in 2023, op het grootste deel van haar wegen de maximumsnelheid terugbrengen van 50 naar 30 km per uur. Dat geldt ook voor de Laan van Vlaanderen.

Referentienummer.1134-9559

16. Vragen over het Openbaar Vervoer (OV)

16.1 Waarom rijdt er over de Sloterweg een OV-bus? Deze kan de bocht bij de Ditlaar niet eens maken zonder het tegemoetkomend verkeer te hinderen.

De situatie voor de doorstroming van de bus op de Sloterweg verbetert met voorkeursvariant 2A.

Referentienummer: 6862-3892

16.2 Zorg eerst voor goed openbaar vervoer in Nieuw-West voordat er maatregelen op de Sloterweg worden genomen.

Het doel van dit project is om het aantal auto's op de Sloterweg-West te verminderen en de Sloterweg-West Verkeersveiliger te maken. Maatregelen om het OV-netwerk in Nieuw-West te verbeteren zijn onderdeel van het Mobiliteitsplan Nieuw-West en worden de komende jaren doorgevoerd. Het is vanwege de onveilige situatie op de Sloterweg-West niet wenselijk om de maatregelen uit te stellen tot na uitvoering van het mobiliteitsplan.

Referentienummer: 7121-8932

17. Verkeersmodel Amsterdam (VMA)

17.1 Waarom gebruiken jullie alleen Amsterdams verkeersmodel voor berekeningen? Die houdt geen rekening met drukte en files, piektijden en corona.

Het verkeersmodel Amsterdam is het enige model dat Amsterdam kan en moet gebruiken om haar beleid te toetsen. Dit is ook zo vastgesteld door de gemeenteraad. Het is niet verboden ook een ander model te gebruiken, maar veelal zit daar niet alle - of juist andere informatie in dan van de gemeente Amsterdam. Dan worden uitkomsten niet meer vergelijkbaar. Het verkeersmodel kan naast 24-uurs gemiddelde ook spitsgemiddelden berekenen. Het houdt wel rekening met spitsdrukte en filedrukte over de dag, maar niet met incidentele files. Het feit dat deze niet in de Nota van Uitgangspunten zijn gebruikt is vanwege het het feit dat het verkeersprobleem op de Sloterweg geen spitsprobleem is maar een probleem gedurende de hele dag (behalve nacht)

Referentienummer: 1199-7474, 7121-8932

17.2 Kruispuntanalyses zijn gemaakt aan de hand van oude verkeerstellingen op een verkeersmodel op de computer. Hierbij is te weinig rekening gehouden met de keuze welke de automobilist zal nemen.

Uitgebreide informatie over het verkeersmodel vindt u terug in bijlage 1 van de Nota van Uitgangspunten. Daarin wordt uitgelegd hoe het verkeersmodel wordt geactualiseerd.

Referentienummer: 5565-7299

17.3 De S106 staat nu al dagelijks vast. Wat kunnen we van een verkeersmodel verwachten dat de huidige situatie niet eens correct kan beschrijven?

Uitgebreide informatie over het verkeersmodel vindt u terug in bijlage 1 van de Nota van Uitgangspunten.

Referentienummer: 5018-3302

17.4 De Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp heeft geconstateerd dat: Het gebruikte Verkeersmodel Amsterdam (VMA) is onbetrouwbaar voor Badhoevedorp. Dit staat duidelijk in de nota en blijkt uit alle toelichtingen die we kregen. Dat betekent dat er cijfers zijn gepresenteerd die in feite niet geschikt zijn om de gevolgen voor Badhoevedorp, de waterbedeffecten, volwaardig mee te wegen in de besluitvorming bij keuze voor een bepaalde variant. De cijfers zijn zelfs zodanig onbetrouwbaar dat een van onze hoofdwegen, de Schipholweg die onze enige oost-westverbinding is, niet meegenomen kon worden in de cruciale analyse over het waterbedeffect. Wij vragen ons af of dit wel past in de zorgvuldigheid die wij als bewoners van een buurgemeente mogen verwachten. Uit niets blijkt dat er door de gemeente Amsterdam inspanningen gedaan zijn om het tekortschietende inzicht middels cijfers te verbeteren.

De Schipholweg is wel meegenomen in de cijfers, echter het verkeersmodel Amsterdam verliest aan nauwkeurigheid, naarmate de randen van het model worden opgezocht. Badhoevedorp bevindt zich aan de rand van het model. Uitspraken over aantallen motorvoertuigen moeten dus met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd. Om te kijken hoe het zich echt ontwikkelt gaan we de situatie monitoren.

Referentienummer: 3790-9640

17.5 Ik kan me niet voorstellen dat er 15.000 auto's per dag over de Sloterweg gaan.

Uit onderzoeken weten we in Amsterdam hoe vaak wij ons verplaatsen op een dag, met welke reden, welk vervoersmiddel en welk tijdstip. Dat combineren wij met verkeerstellingen. Het Amsterdams Verkeersmodel geeft op basis van deze informatie aan dat er circa 15.000 motorvoertuigen per dag rijden over de Sloterweg-West.

Referentienummer: 0723-5742

18. Monitoren

18.1 Hoe gaat de gemeente monitoren dat al het verkeer dat moet omrijden niet massaal via de A5/Badhoevedorp zal gaan rijden?

Er wordt nog gewerkt aan het monitoringsplan. Dat stellen we samen met de gemeente Haarlemmermeer op.

Referentienummer: 5860-2895

18.2 Monitoring is subjectief en onvoldoende kwalitatief (aanname).

Er wordt nog gewerkt aan het monitoringsplan. Dat stellen we samen met de gemeente Haarlemmermeer op.

Referentienummer: 3616-2456

18.3 Graag zowel na invoering van variant 2A als na afronding van het project Sloterbrug, periodiek evalueren of de effecten inderdaad zo zijn als voorspeld.

De verkeerskundige analyses zijn op basis van modelmatige benaderingen. Daarom worden gedurende een jaar de effecten van variant 2A op diverse wegen in zowel Haarlemmermeer als Amsterdam gemonitord. Een monitoringsplan wordt nog opgesteld. Als er onvoorziene knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en/of doorstroming ontstaan, worden aaNota van Uitgangspuntenllende maatregelen getroffen.

Referentienummer: 8228-7770, 8962-2771

18.4 In variant 2A maak ik me zorgen over het gegeven, dat in de berekening het aantal auto's dat het sportpark bezoekt niet is meegenomen. Dit brengt het aantal voertuigen tussen de rotonde en het sportpark aanzienlijk omhoog. Ik zou willen vragen om - tijdens de monitoringfase - mee te nemen wat het aantal motorvoertuigenbewegingen zijn van en naar het Sportpark is.

In de modelbenaderingen is gekeken naar het verwachtte aantal verkeers-bewegingen. Daar is ook rekening gehouden met bezoekers van het sportpark. Er is echter geen rekening gehouden met ontheffingen. Wanneer ontheffingen worden verleend is het zeer waarschijnlijk dat er meer dan 600 motorvoertuigen gebruik maken van de Sloterweg, maar dit zal niet veel hoger zijn. Dit moet blijken uit de praktijk. Het aantal motorvoertuigen van en naar het sportpark maakt geen deel uit van de monitoring, omdat deze zich met name focust op de doorstroming van het autoverkeer op potentiële knelpunten. Wij verwachten niet dat hier een knelpunt ontstaat. Mocht blijken uit signalen van de buurt dat dit wel het geval is, dan kunnen we kijken welke maatregelen er te nemen zijn om dit effect weg te nemen of te verlichten.

Referentienummer: 7245-7119, 3185-2028

18.5 Graag naast de doorstroming ook de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting monitoren.

We monitoren niet de luchtkwaliteit. de ingreep op de Sloterweg is bedoeld om de verkeersveiligheid hier te verbeteren en te kijken of de doorstroming elders naar behoren verloopt. Mochten er hier knelpunten ontstaan, dan kunnen we aanvullende maatregelen nemen.

Referentienummer: 5327-0030

18.6 Optie 2A is heeft absoluut niet de voorkeur. Het monitoren van variant 2A voor een jaar is ontzettend lang. Graag na 1 tot 3 maanden, variant 2A evalueren.

Er wordt nog gewerkt aan het monitoringsplan. Dat stellen we samen met de gemeente Haarlemmermeer op. De duur van de monitoring is op en jaar gesteld en pas als blijkt dat de voorkeursvariant te veel onoplosbare knelpunten met zich meebrengt, volgt de invoering van variant 2A. Als dit niet het geval is, blijft variant 2A gehandhaafd.

Referentienummer: 4598-9345, 4101-1289, 1824-4245

18.7 Gaan jullie bij variant 2A ook monitoren in de ochtendspits bij de kruising Laan van Vlaanderen en Antwerpenbaan, daar is het nu al te druk?

De locaties waar we exact gaan monitoren moet nog worden bepaald. Eenmonitoringsplan wordt nog opgesteld.

Referentienummer: 4101-1289

18.8 Een evaluatie na verloop van tijd, waarin de situatie op alle facetten gemonitord kan worden, is bij alle varianten, dus ook bij 2A. Hierbij is het wel van belang enige tijd te geven, zodat iedereen aan de nieuwe situatie heeft kunnen wennen.

De exacte periode van monitoring wordt uitgewerkt in het monitoringsplan na vaststelling van de raad. Naar verwachting duurt het monitoren 1 jaar.

Referentienummer: 3042-6015

18.9 De Dorpsraad Sloten Oud Osdorp wil betrokken worden bij het opstellen van het monitoringsplan.

De dorpsraad krijgt de gelegenheid zoals een ieder ander om kennis te nemen van het monitoringsplan.

Referentienummer: 1627-6064

19. Luchtkwaliteit

19.1 Dat een zogenaamde groene gemeente het accepteert dat er zoveel extra km binnen de bebouwde kom gereden moeten gaan worden om 1 weg te ontzien. De hoeveelheid extra CO2 die dat met zich meebrengt is enorm in verschillende straten zoals de Plesmanlaan, J. Huizingalaan, Leuvenstraat, Park Haagseweg etc. Belachelijk dat daar nergens over gerept wordt. Daarnaast staan de kosten (bestuurders voertuigen, dure camerasystemen) totaal niet in verhouding tot de winst. Met het omrijden wordt de CO^2- uitstoot verhoogd tot 2030. Dit is slecht voor het milieu.

Omdat de stad inzet op elektrificatie van het wagenpark en beperking van het autogebruik is in dit geval voorrang gegeven aan de urgentie van de Sloterweg-West.

Referentienummer: 6883-6941, 3313-9860, 1111-9024, 3550-9881, 9772-1705, 3911-8926, 2904-4880, 3616-2456, 7549-4473, 1160-8328, 9887-1471, 7422-6821, 6156-1851, 4162-4281, 3363-6875, 2825-9559, 4101-1289, 1134-9559, 8192-1158, 4974-7155, 8081-1461, 9216-4790, 9197-5300, 5216-7078, 5526-9557, 1646-2167, 1199-7474

19.2 Er worden steeds meer bomen gekapt aan de Plesmanlaan. Bij toenemend verkeer zal ook geluids- en fijnstofoverlast toenemen, ook een kwestie van veiligheid. Maak van de gelegenheid gebruik om de bomenrij en beplanting aan de Plesmanlaan te herstellen.

Aanbrengen of herstellen van groenvoorzieningen vallen buiten het project van deze Nota van Uitgangspunten.

Referentienummer: 9215-3730

20. Handhaving

20.1 Waarom wordt er in Nederland niet gehandhaafd op het toenemende aantal auto's en vrachtwagens? Dat past niet in ons land en zeker niet in Amsterdam.

Er is vanuit de wet geen regel opgelegd om de hoeveelheid auto's, vrachtwagens en boten te beperken. De gemeente heeft wel aandacht voor het verkeer over water en de logistiek in Amsterdam. Meer informatie hierover vindt u op logistiek020.nl en klik hier voor informatie over vervoer over water.

Referentienummer: 6942-5835

20.2 Om de voorgestelde 30km-zones effectief te laten moet er worden gehandhaafd. Zo zullen er (zeker op de Langsom) camera's geplaatst moeten worden die de snelheid registreren.

Het plaatsen van snelheidscamera's is een bevoegdheid van het openbaar ministerie. Tot nog toe is gebleken dat het openbaar ministerie terughoudend is met het plaatsen van camera's.

Referentienummer: 5109-6406, 4404-1488, 0342-9553, 4735-0549, 6156-1851, 8081-1461, 5860-2895, 5967-4337

20.3 Hoe wordt de voorkeursvariant 2A straks gehandhaafd? Of blijkt straks dat handhaving niet mogelijk is en wordt deze variant ons door de strot geduwd en blijkt de Laan van Vlaanderen straks een doorgaande weg te worden met alle overlast van dien?

De handhaving vindt plaats via camera's die registreren welk kenteken wel de knip mag passeren en welk kenteken dat niet mag. De handhaving geschiedt dus digitaal. Variant 2A voorziet in zulke digitale knips op de kruisingen van de Laan van Vlaanderen met de Plesmanlaan. Het doorgaande verkeer zal daarom gebruik moeten maken van Plusnet Auto.

Referentienummer: 0894-2220

21. Suggesties / verzoek / overige vragen

21.1 Het ontbreken van een algehele visie en plan op het verbeteren van het wegennet dan wel doorstroming in Nieuw-West maakt de voorgestelde plannen onrealistisch. Prettig wonen en mobiliteit is een groot goed. Behoud Nieuw-West voor bewoners, inclusief hun mobiliteit. Alternatieve routes worden ook 'geknipt'. Ga terug naar de tekentafel en luister naar de bewoners van Nieuw -West. Er circuleren een aantal uitstekende alternatieven en diverse bewoners maken zich hard voor goede structurele oplossingen. Het zou de gemeente sieren daar goed naar te luisteren.

In onze Nota van Uitgangspunten staan een aantal varianten die bewoners hebben aangedragen om het verkeerveiligheidsprobleem op de Sloterweg-West op te lossen. Daarnaast hebben we een webinar gehouden en meerdere malen met bewoners en ondernemers uit de Aker, Sloten, Nieuw-Sloten en Badhoevedorp gesproken. Daarbij hebben we gekeken naar een oplossing voor de Sloterweg, welke waterbedeffecten deze ingreep heeft en of er knelpunten bij kruispunten ontstaan. Daarbij hebben we de input van bewoners zoveel mogelijk verwerkt.

Referentienummer: 3123-0770, 2132-2440, 3313-9860, 7076-0795, 3911-8926, 2679-8113, 7121-8932, 3635-4519

21.2 Ik vraag me af of het mogelijk is om het systeem aan te passen zodat je (als niet-bewoner) voor een redelijk bedrag (zeg: 1 a 2 euro) een éénmalig in- en uitrijdpas kunt aanschaffen. Online je kenteken invoeren, betalen, en via de aangegeven camera naar je bestemming en weer terug.

Het is niet de verwachting dat middels het betalen van 5.1. mensen de camera's kunnen passeren.

Referentienummer: 9910-3226

21.3 Een viaduct onder de weg voor alle mensen die alleen "doorgaand" verkeer zijn (van de ene snelweg naar de andere) en bestemmingsverkeer over een weg met lagere snelheid kan rijden. Zoiets als de oplossing bij de Spaarndammerbuurt, dit werkt perfect!

De gemeente voorziet geen tunnel om hier doorgaand verkeer te faciliteren.

Referentienummer: 8733-7835

21.4 Kies voor een minder drastische reductie op de Sloterweg waardoor 5.000-6.000 auto's per dag rijden. Dat zou een acceptabelere optie zijn.

Dat is lastig, want dan komt het punt naar voren wie dan wel en wie dan niet in aanmerking komt. De vraag wie een ontheffing krijgt wordt nader bepaald via een ontheffingsplan dat het stadsdeel Nieuw-West vast zal stellen. Het voorstel op pagina 33 van de Nota van Uitgangspunten met mogelijke aanpassingen die uit de inspraak naar voren komen dient als basis voor dit plan.

Referentienummer.4454-3332, 8959-0558, 7121-8932

21.5 De Sloterweg en Laan van Vlaanderen moeten gezien worden als hoofd-ontsluitingswegen van andere delen van Nieuw-West voor gemotoriseerd verkeer. Alleen bestemmingsfietsverkeer zou toegang moeten krijgen.

Beide wegen worden gezien als gebiedsontsluitingsweg. Doorgaand verkeer wordt bij grote voorkeur afgewikkeld via Plusnet auto.

Referentienummer: 2612-4211

21.6 Welke maatregelen worden op korte termijn genomen op Ditlaar en Vrije Geer?

Variant 2A wordt gerealiseerd met behulp van kleine infrastructurele maatregelen, zoals plaatsen camera's, bebording, markeringen en waar nodig snelheids-remmende voorzieningen. De wegen worden nu niet volledig heringericht. Dat gebeurt pas als een weg aan groot onderhoud toe is

In november 2021 heeft de gemeente de voorrangssituatie op de kruising Vrije Geer/Ditlaar aangepast.

Referentienummer: 6265-1459

21.7 Nieuwe inbreng: Een knip komt op de Sloterbrug voor Badhovenaar en Badhoevedorp dwingen de Oude Haagseweg te gebruiken als oprit.

Die variant is in de Nota van Uitgangspunten onderzocht (variant 10). Deze viel af vanwege onvoldoende oplossend vermogen om de verkeersintensiteit op de Sloterweg-West onder 6.000 motorvoertuigen te brengen. Daarnaast heeft het afsluiten van de Sloterbrug een grote barrière tot gevolg tussen twee gebieden die veel interactie met elkaar hebben.

Referentienummer: 6883-6941

21.8 Ik stel voor dat al het autoverkeer bij de "knippen" bij de kruising(en) Laan van Vlaanderen en Plesmanlaan wordt geweerd. Dus ook voor de inwoners van Nieuw-Sloten die naar de Plesmanlaan willen. Die kunnen immers ook via de A4/A9 of A4/A10 naar de rest van Amsterdam.

Deze suggestie wordt niet overgenomen.

Referentienummer: 7854-1906

21.9 Wie heeft dit bedacht? De Sloterweg wordt niet veranderd voor de veiligheid voor fietsers. Het wordt herontwikkeld omdat de gemeente de kavels voor veel meer kan verkopen.

Dit project is niet ingegeven vanuit financiële overwegingen, maar door zorgen over de verkeersveiligheid.

Referentienummer: 5727-9494

21.10 Welke maatregelen gaat de gemeente nemen met betrekking tot duurzaamheid als het gaat over de toename van verkeer op de Plesmanlaan en de Johan Huizingalaan, en richting het Schinkelkwartier en de Zuidas?

In het kader van het Mobiliteitsplan Nieuw-West zijn diverse maatregelen voorzien, zoals een groene golf op de Plesmanlaan en het verlengen van het opstelvak bij de afslag Huizingalaan. De Huizingalaan zal op termijn verbreding van opstelvakken krijgen en in algemene zin is er sprake van een 2x2 rijbaan over het hele traject van de Huizingalaan tot Anderlechtlaan/A4/Oude Haagseweg.

Referentienummer: 5526-9557, 7076-0795

21.11 Waaruit blijkt dat de Sloterweg gevaarlijk is? Nu wordt aangegeven dat er te veel autoverkeer overheen rijdt, maar dat betekent niet per se dat de weg gevaarlijk is. Zijn er cijfers van ongelukken bekend?

Er worden ongeval-statistieken bijgehouden. Over de laatste 7 jaar zijn er 40 ongevallen gemeld waarbij meerdere personen en/of motorvoertuigen betrokken waren.

Referentienummer: 0111-5842, 2825-9559

21.12 Dan maximum van 50 km/uur aanhouden, 30 km/uur is te laag, effect is dan verkeersopstoppingen.

Vanaf 2023 willen we dat de maximum snelheid in de stad 30 km per uur wordt.

Op veel plekken wordt de maximum snelheid dus aangepast. De verlaging van de snelheid zorgt voor een afname van ernstige verkeersongevallen en minder verkeerslawaai. Zo blijft de stad leefbaar.

Referentienummer: 9666-3469

21.13 Worden we financieel gecompenseerd voor het omrijden?

Nee, u krijgt geen financiële compensatie voor de nieuw te rijden route.

Referentienummer: 2825-9559

21.14 Is het een mogelijkheid om de gehele Sloterweg door middel van paaltjes af te sluiten voor al het gemotoriseerd verkeer met uitzondering van nood- en hulpdiensten?

Ja, dat is technisch mogelijk, maar niet wenselijk omdat aanwonenden, bedrijven en het sportpark dan niet bereikbaar zijn.

Referentienummer: 0564-8860

21.15 Mijn voorkeur gaat uit naar een camera met tijdsduur, zodat bestemmingsverkeer ongehinderd doorgang kan vinden.

Onderzocht is of het mogelijk is om bestemmingsverkeer via deze wijze toegang te verlenen. Dit blijkt juridisch geen haalbaar optie. Op pagina 19 en 20 van de Nota van Uitgangspunten vindt u hier meer informatie over.

Referentienummer: 3862-7954, 4578-1971

21.16 Graag proef/testperiodes inzetten voordat de maatregelen worden ingevoerd om de verschillende varianten te toetsen.

We zetten niet in op proef/testperiodes. Wel zullen wel een jaar de effecten van variant 2A op diverse wegen in zowel Haarlemmermeer als Amsterdam monitoren. Een monitoringsplan wordt nog opgesteld. Als er onvoorziene knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en/of doorstroming ontstaan, worden aanvullende maatregelen getroffen.

Referentienummer: 3528-0014, 7854-1906

21.17 Er zouden goede alternatieven onderzocht moeten zodat er meer spreiding komt van het verkeer. Zoals bijvoorbeeld het opengooien van de brug voor de bus over de Ringvaart, voor bestemmingsverkeer vanuit Badhoevedorp. De toegang zal dan vanaf de Nieuwemeerdijk worden.

Dat is een van de drukste HOV routes in de regio met straks 56 bussen per uur (twee richtingen), dus de meerwaarde van een vrijliggende busbaan is daar groot. De busbaan delen met autoverkeer zou te veelten koste gaan van de doorstroming

en de HOV bereikbaarheid van de regio in bredere zin en die OV bereikbaarheid is juist nodig om een goed alternatief te bieden voor het autoverkeer.

Referentienummer: 3911-8926

21.18 Voor het afzetten van en naar tramlijn 2 (zoals schoolgaande kinderen vanuit Badhoevedorp) is de afsluiting van de Laan van Vlaanderen onwenselijk. Afzetten moet dan bij de Vrije Geer, maar daar is geen parkeervoorziening of insteekpunt. De omleidingsroute is te groot. Dit is geen stimulans voor het gebruik van het OV.

Het is in de voorkeursvariant een stuk lastiger om vanuit Badhoevedorp iemand bij het eindpunt van lijn 2 af te zetten.

Referentienummer: 0517-1382, 9536-0827

21.19 Veiligheid moet zwaarder wegen dan langere reistijden.

Deze reactie ondersteunt voorkeursvariant 2A.

Referentienummer: 1623-6961

21.20 Is onderzocht hoeveel voertuigen de weg kan verwerken, zijn daar berekeningen van? Waar vinden we die?

De opgave van het project is primair het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Sloterweg-West, omdat juist dit wegvak onder druk staat. Het verbeteren kan door het gemotoriseerd verkeer op de Sloterweg-West terug te brengen naar maximaal 6.000 voertuigen per dag, wat neerkomt op zo'n 3.000 motorvoertuigen per rijrichting. Zo kan de weg beter en veiliger functioneren als Hoofdnet Fiets. Het CROW (kennisinstituut voor verkeer en vervoer) beveelt maximaal 5.000 voertuigen per dag aan op wegen als de Sloterweg-West. De gemeente hanteert een ruimere norm, omdat de CROW-norm in Amsterdam op veel plekken niet haalbaar is.

Referentienummer: 0111-5842

21.21 Waarom is er nooit nagedacht voor een goede ontsluiting van de Aker bij het bouwen?

De invloed van de ruimtelijke structuur van het stadsdeel op de mobiliteit is beschreven in het Mobiliteitsplan Nieuw-West.

Referentienummer: 8959-0558

21.22 Kan de snelheid uit de J. Huizingalaan worden gehaald? Er wordt hier veel te hard gereden hetgeen de geluidsoverlast/ fijnstof doet toenemen. Een oplossing zou zijn om de kruising Huizingalaan met de Sloterweg te voorzien van stoplichten, er wordt namelijk vooral gas gegeven vanaf de kruising Huizingalaan/Sneevlietweg richting de A4.

De drukte op de Huizingalaan neemt inderdaad toe. De geplande ontwikkelingen in het gebied zoals bijvoorbeeld het Schinkelkwartier zijn meegenomen in het Mobiliteitsplan Nieuw-West. Zo is duidelijk dat de kruispunten J. Huizingalaan/ Jacobslaan /Louwesweg en J. Huizingalaan/ H. Sneevlietweg aangepast moeten

worden als gevolg van de toegenomen mobiliteit die uit die ontwikkelingen voortvloeit. Het plusnet focust zich met name op een goede doorstroming, daarmee is een plaatsing van stoplichten alleen te billijken in het kader van de bevordering van die doorstroming en niet om de snelheid van het verkeer af te remmen. Daartoe kunnen alleen snelheidscamera's gebruikt worden. De plaatsing daarvan en met name de handhaving van de snelheid is een bevoegdheid van het openbaar ministerie.

Referentienummer: 9197-5300

21.23 Begin eerst maar eens een proef met het verlagen van de snelheid naar 20 kilometer per uur, plaatsen van snelheidscamera's en het weren van vrachtwagens.

Er geldt op de Sloterweg-West een maximumsnelheid van 30 km per uur. Om deze snelheid af te dwingen waren drempels geplaatst en wegversmallingen aangebracht. Deze maatregelen bleken niet afdoende om de snelheid naar beneden te krijgen. Het weren van vrachtwagens is op deze weg geen optie omdat er transportbedrijven aan de weg zijn gevestigd.

Referentienummer: 3123-0770

21.24 Kunnen elektronische afsluitingen worden geregistreerd door navigatiesystemen? En heeft de gemeente daar al ervaring mee?

Navigatiesystemen nemen nieuwe verkeerssituaties altijd over. Zeker als die structureel van aard zijn.

Referentienummer: 8228-7770

21.25 Als ik even langs familie rijd of iets breng vanuit de Aker naar familie in Nieuw-Sloten word ik dan beboet?

Als u in de Aker woont en u geen ontheffing heeft voor de camera dan krijgt u een boete als u toch met uw motorvoertuig de camera passeert. Maar u kunt te allen tijde uw familie bereiken via een route over het plusnet Auto (Plesmanlaan / J. Huizingalaan).

Referentienummer: 7245-1333

21.26 Ik vraag me af of het nog wel veilig is om straks met mijn schoolgaande kinderen over te steken over bij de kruising Laan van Vlaanderen/Antwerpenbaan, als er meer verkeer komt. Er is geen stoplicht, en het is er in de spits nu al erg druk. Wordt hier nog naar gekeken of iets aan gedaan?

Het verkeersmodel laat zien dat de wegen de voorkeursvariant 2A aan kan. De Nota van Uitgangspunten voorziet voor nu geen maatregelen bij deze kruising.

Referentienummer: 8772-1029

21.27 Is bij de voorgestelde plannen rekening gehouden met een nieuwe brug Badhoevedorp-Sloten over de Ringvaart?

De verkeersanalyses zjin berekend op het jaar 2030 en gaan er vanuit dat de Sloterbrug vernieuwd is.

Referentienummer: 9536-0827

21.28 Waterbedeffect in Nieuw-Sloten wordt voorkomen door camera's op de Laan van Vlaanderen en een extra camera vanaf de Anderlechtlaan richting de wijk Nieuw-Sloten.

Het is niet nodig om ook nog een camera te plaatsen de wijk in vanaf de Anderlechtlaan.

Referentienummer: 6246-1369

21.29 Kunnen we beginnen om in de spitsuren de Sloterweg en de eerste weg van de Laan Van Vlaanderen vanaf de B. Powellweg (de drukste), af te sluiten voor doorgaand verkeer, maar buiten de spitstijden doorgaand verkeer (dus ook naar het BelgiëPlein) gewoon toe te laten en uiteraard ook omgekeerd vanaf de A4, afslag Sloten. Bijvoorbeeld op werkdagen van 7.00 tot 10.00 en van 16.00 tot 19.00. Hier zou meer draagvlak voor zijn en kent veel voordelen.

Onderzocht is of een spitsafsluiting van de Laan van Vlaanderen een optie is. Echter veel verkeer rijdt ook af via de Laan van Vlaanderen buiten spitstijden, waardoor een ingreep op de kruisingen van de Laan van Vlaanderen met de Plesmanlaan noodzakelijk is. Vandaar dat de afsluiting permanent is.

Referentienummer: 1782-1820

21.30 Kan de Laan van Vlaanderen vrijgehouden worden voor verkeer uit Badhoevedorp?

Voor wat betreft de voorkeursvariant 2A is er geen ontheffing voorzien voor verkeer uit Badhoevedorp.

Referentienummer: 0517-1382

21.31 Wat ik niet begrijp, echt niet begrijp, is dat 15.000 mensen het kennelijk doodnormaal vinden om elke dag over een Middeleeuws dijkje te scheuren. Kan iemand mij dit uitleggen?

De Sloterweg biedt momenteel voor veel motorvoertuigen een directe verbinding naar de snelweg en weer terug.

Referentienummer: 3456-7526

22. Opmerkingen

22.1 Sinds de kruisingen van tram 2 en de Laan van Vlaanderen zijn vernieuwd zijn de tramsporen veel dieper komen te liggen. Hierdoor veroorzaken de banden van auto's enorme klappen, 8x per auto. Er moeten eerder minder dan meer auto's door Nieuw-Sloten. Mensen rond de kruisingen kunnen nu al niet meer met de ramen open slapen.

Dank voor uw reactie.

Referentienummer: 1310-9794

22.2 Ik wil aangeven dat ik een fervente fietser ben, en het drukken van meer verkeer naar de Plesmanlaan en de Pieter Calandlaan maakt het niet prettiger om te fietsen!

Dank voor uw reactie.

Referentienummer: 6156-1851

22.3 Voorkeur gaat uit naar 30km-zones in optie 5 of 6 met permanente cameratoezicht.

Dank voor uw reactie

Referentienummer: 1950-3058

22.4 Het is absurd dat er varianten zijn voorgesteld waarbij hele woonwijken worden ontwricht door enorm veel autoverkeer. Afgezien van geluidsoverlast, overlast van trillingen en gevaarlijke situaties op de weg, is het ongezond wanneer duizenden auto's per dag langs onze huizen razen. Wij wonen hier!

De voorkeursvariant voorziet in een oplossing waarbij het verkeer afgewikkeld wordt via de routes die daar het meest geschikt voor zijn, namelijk de plusnetten. De oplossing die iedereen tevreden stelt is er helaas niet.

Referentienummer: 0894-2220

22.5 Onze huizenprijzen dalen door omdat er files in mijn straat ontstaan als gevolg van de wegafsluitingen.

De huizenprijzen worden ten negatieve en ten positieve bepaald door een veelheid aan factoren, niet enkel door het aantal motorvoertuigen in een straat.

Referentienummer: 1134-9559

22.6 Variant 2A lijkt mij een inkomstenbron van de gemeente / rijk, hoe meer auto's hier per ongeluk doorheen rijden, hoe meer bekeuringen.

Dat is niet het doel dat de gemeente beoogt. Het gaat hier om het veiliger maken van de Sloterweg-West.

Referentienummer: 3673-7158

22.7 Variant 4 was ook een goede variant geweest, ik vrees namelijk dat - met verbreding Sloterbrug - er veel extra verkeer via de Burg Amersfoordtlaan zal gaan.

Op variant 4 is veel kritiek ontvangen. Bij nadere analyse bleek dat er naast een kostbare ombouw van de rotonde Baden Powellweg ook een tweede rechtsafstrook op de Ookmeerweg-West richting De Alpen noodzakelijk was. Die inpassing heeft als gevolg dat alle rijstroken van de kruising opschuiven en zeker drie bomen moeten worden geveld. Dit is al met al een ingrijpende en kostbare herinrichting die niet op korte termijn te realiseren is.

Referentienummer: 7245-7119

22.8 Ik vind het een zeer slechte zaak dat gedacht wordt aan het beperken van de doorgang tussen Badhoevedorp en Amsterdam. De meeste mensen die in Badhoevedorp gaan wonen, doen dit juist om die verbinding te behouden.

Het is voor mensen uit Badhoevedorp te allen tijde mogelijk om met de auto naar Amsterdam te komen.

Referentienummer: 3089-7239

22.9 Ik zal vanuit de Aker boodschappen blijven doen op het Belgiëplein ook als dat tot een boete zal leiden.

U kunt een boete vermijden door de route via het Plusnet auto te volgen.

Referentienummer: 9772-1705

22.10 Nieuw-West lijdt onder ongebreidelde uitbreiding. Steeds meer woningen, de aankomende knelpunt veroorzaker Lutkemeerpolder, vervuiling en verloedering, criminaliteit, halfbakken oplossingen aan het wegennet. Ik ben bijna 30 jaar geleden naar de Aker verhuist wegens de vermeende rust en ruimte en daar is steeds minder van terug te vinden. Als ik mijn woongenot een cijfer zou moeten geven is het inmiddels gedaald naar een magere 6. Voor mij, en vele anderen, komt het punt om uit Amsterdam te vertrekken steeds dichterbij.

Het is geen gemakkelijke opgave om de groei van de stad in goede banen te leiden en een prettige plek voor iedereen te laten zijn. Uw reactie onderstreept dat duidelijk.

Referentienummer: 3123-0770

22.11 Ik overweeg met mijn bedrijf uit Nieuw-Sloten te vertrekken.

Het is geen gemakkelijke opgave om de groei van de stad in goede banen te leiden en een prettige plek voor iedereen te laten zijn. Uw reactie onderstreept dat duidelijk.

Referentienummer: 2612-4211

22.12 De dorpsraad Sloten Oud-Osdorp is nagegaan wat de invloed is op de invoering van voorkeursvariant op het verzorgingsgebied van winkelcentra voor dagelijkse levensbehoeften. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van een verstoring van de concurrentie.

Dank voor uw reactie. Dit nemen wij ter kennis.

Referentienummer: 1627-6064

22.13 De A9 en S106 is de geschikte toegang tot Badhoevedorp en de Aker.

Dank voor uw reactie.

Referentienummer: 8850-6692

22.14 Een aanpassing van een kruispunt is in de ogen van bewoners een kleinere maatregel dan het plaatsen van camera's. Het argument dat dit goedkoper zou zijn is in deze kwestie een onnodige opmerking, de gemeente moet bereid zijn goede maatregelen boven goedkope maatregelen te kiezen.

De reden voor de keuze van voorkeursvariant 2A is tweeledig:

1. Er hoeven geen ingrepen te worden gepleegd op de Anderlechtlaan-Laan van Vlaanderen en de kruisingen van de Laan van Vlaanderen met de Plesmanlaan
2. Het afwikkelen van het autoverkeer via Plusnet auto past in het gemeentelijk beleid. In variant 11, waar kruispunten worden aangepast wordt niet voorkomen dat doorgaand verkeer door de wijk Nieuw-Sloten rijdt.

Referentienummer: 3751-7645

22.15 Er is zoveel energie gestopt in participatie, alleen bij het kiezen van een voorkeursvariant wordt de beste variant afgewezen op basis van een aanname over de bewoners, in plaats van respons uit de participatie. Dan is fout in de participatie en de wijze waarop de gemeente hiermee om is gegaan. Daarmee zijn beide bezwaren ook niet voldoende onderbouwd en is er duidelijk een optimale variant, namelijk variant 11. Dit zou dan ook de voorkeursvariant moeten zijn.

Het is onjuist te veronderstellen dat de standpunten van bewoners van Nieuw-Sloten niet getoetst zijn. De participatie is breed geweest. Uit de inspraakreacties blijkt dat veel bewoners van Nieuw-Sloten bezwaar hebben tegen variant 11. Ondernemers in Nieuw-Sloten daarentegen hebben wel voorkeur voor variant 11.

Referentienummer: 3644-8468

22.16 De Dorpsraad Sloten - Oud Osdorp betreurt dat er door onvoldoende politiek draagvlak niet is doorgepakt na de publicatie van de startnotitie. De Dorpsraad Sloten - Oud Osdorp betreurt dat het maatregelenpakket ter overbrugging van de periode tot aan invoering van de structurele maatregelen nooit op adequate tot uitvoering is gekomen. De situatie op de Vrije Geer, Ditlaar en Sloterweg is nu nog onhoudbaar.

De Nota van Uitgangspunten gaat over structurele oplossingen. Overbruggingsmaatregelen vallen daar buiten.

Referentienummer: 1627-6064

22.17 Ik ben van mening dat de gemeente Amsterdam te vooringenomen is met de eigen voorkeursvariant en de geopperde eigen bezwaren groter maakt dan deze in werkelijkheid zijn. De plannen worden nu ook gepresenteerd met een ontmoedigende hoeveelheid informatie, echter zonder voldoende inzicht en inspraak over de uitgangspunten.

We willen zo open en breed mogelijk over de totstandkoming van de voorkeursvariant zijn. Deze keuze komt voort uit de inhoudelijke argumenten die in de Nota staan.

Referentienummer: 3751-7645

22.18 Er wonen veel ouderen die gebonden zijn aan de auto door een beperking.

In sommige gevallen zullen ouderen ook een andere route moeten rijden maar alle bestemmingen blijven bereikbaar met de auto.

Referentienummer: 3363-6875

22.19 Er zijn andere veilige oplossingen voor de Sloterweg zoals drempels, flitsers, fietspaden en trajectcontrole.

Dit verwijst feitelijk naar de varianten 5, 6, 7 en 8 in de Nota van Uitgangspunten. Deze verminderen niet het aantal motorvoertuigen op de Sloterweg in voldoende mate. Daarom is gekozen voor het aanbrengen van een knip. Trajectcontrole is onderzocht in de Nota van Uitgangspunten als variant 12. Deze variant is juridisch niet haalbaar.

Referentienummer: 4424-1868, 7129-8088, 9591-8161, 5542-6467

22.20 Ik maak me zorgen over de drukte en het rijgedrag op de rotonde Anderlechtlaan / Sloterweg. Het oversteken van de Anderlechtlaan op de Sloterweg is als fietser en voetganger gevaarlijk. Hiervoor zou ik graag een oplossing (stoplichten) willen zien in de definitieve keuze.

De Nota van Uitgangspunten voorziet geen maatregelen aan de rotonde Anderlechtlaan.

Referentienummer: 4347-6771

22.21 Grote projecten, zoals de veranderingen op de Sloterweg hebben invloed op het milieu. Een milieueffectrapportage (m.e.r.) is wettelijk verplicht als een project een negatief effect heeft op het milieu. De vraag die hieruit volgt is of er een m.e.r. is ? zo ja is deze beschikbaar, zo nee waarom is de rapportage er niet?

Dit project voldoet niet aan de criteria waarvoor een milieueffectrapportage benodigd is. Op www.infomil.nl/onderwerpen/integrale/mer vindt u daar meer informatie over.

Referentienummer: 2757-6973

22.22 Graag deze Nota van Uitgangspunten stoppen en tot een oplossing van de slechte mobiliteit binnen geheel Nieuw-West op te lossen alvorens met slechte oplossingen te komen. Die alleen maar bijdragen aan een verslechtering van de verkeersveiligheid, milieu-veiligheid en bereikbaarheid. Dus eerst met een mobiliteitsplan voor geheel Nieuw-West komen waarin de integrale visie wordt opgenomen voordat slechte plannen worden uitgevoerd!

Het overkoepelend kader is het Mobiliteitsplan Nieuw-West. Dat is 29 juni 2021 vastgesteld door het College van B&W. Het plan voor de Sloterweg-West is één van de projecten die in het mobiliteitsplan worden benoemd.

Referentienummer: 6156-1851, 2043-72066

22.23 Ik snap niet dat jullie het ok vinden als het sluipverkeer door Nieuw-Sloten gaat rijden. Ik woon aan de Laan van Vlaanderen en heb sinds ik hier woon oorsuis gekregen.

De voorkeursvariant 2A zorgt voor minder verkeer op de Laan van Vlaanderen.

Referentienummer: 8667-5382

22.24 Variant 2 is de beste oplossing voor bewoners van de Laan van Vlaanderen, maar ik ben van mening dat er helemaal geen maatregelen genomen moeten worden. Als er toch maatregelen genomen worden zou dit variant 12 of 13 moeten zijn. Als burger ben ik het er niet mee eens dat die varianten niet ter inspraak worden voorgelegd.

De hele Nota van Uitgangspunten ligt voor in de inspraak, u kunt zich uitspreken over elke variant.

Referentienummer: 9971-7973

22.25 In gesprekken met de vorige projectleider, bleek dat de scope van de opdracht niets anders te zijn dan dat de Sloterweg linksom of rechtsom gesloten wordt. In geen enkele variant wordt er geïnvesteerd in de plusnet wegen.

De scope in de Nota van Uitgangspunten is breder dan u beschrijft. Er zijn 14 varianten onderzocht en afgezet ten opzicht van de variant van autonome groei. Dat heeft uiteindelijk geleid tot voorkeursvariant 2A.

De huidige infrastructuur kan de veranderende verkeersintensiteiten als gevolg van variant 2A nog verwerken. Maar als gevolg van ontwikkelingen als het Schinkelkwartier bijvoorbeeld is het wel de verwachting dat een en ander tussen 2025 en 2030 opgewaardeerd moet worden. De maatregelen staan in het Mobiliteitsplan Nieuw-West (maatregel A4: Doorstromingsmaatregelen Plesmanlaan, J. Huizingalaan en Oude Haagseweg) en staat geprogrammeerd voor de periode 2025-2029. De rotonde bij Lijnden, die een knelpunt is zal naar verwachting vanaf 2025 worden verbeterd.

Referentienummer: 5385-1738

22.26 Ik voel me een paria in Amsterdam omdat ik een auto heb. Het wordt hier steeds moeilijker gemaakt om je met de auto te verplaatsen. Ik heb de auto voor mijn werk nodig en alles voor de auto is al zo duur geworden. Er wordt nergens in Amsterdam nog ruimte gegeven aan auto's maar er komen er wel meer bij.

Het gemeentelijk beleid is erop gericht om het aantal autoverplaatsingen binnen de bebouwde kom te beperken.

Referentienummer: 6810-2663

22.27 Ik heb geen objectieve feiten gezien over de verkeersveiligheid van de Sloterweg. Ik rijd al meer dan 20 jaar over de weg en heb er nog nooit een ongeluk gezien.

Ongevallencijfers worden geregistreerd in Viastat. Over de afgelopen 7 jaar hebben op de Sloterweg-West 40 ongevallen plaatsgevonden waarbij meerdere auto's en/of personen betrokken waren. In 2018 heeft op de Ditlaar een noodlottig ongeval plaatsgevonden waarbij een fietser betrokken was.

Referentienummer: 2825-9559

22.28 De oorzaak van de overmatige belasting van de Sloterweg-West komt omdat het bestuur van Amsterdam en Haarlemmermeer bij de bouw van nieuw wijken geen nieuwe uitvalswegen heeft aangelegd.

Het Mobiliteitsplan Nieuw-West beschrijft welke bereikbaarheidsmaatregelen tot 2040 noodzakelijk zijn voor openbaar vervoer, auto, fiets en voetganger om huidige en verwachte knelpunten op te lossen en zo de realisatie van 25.000 woningen en 75.000 extra arbeidsplaatsen in Nieuw-West mogelijk te maken.

Referentienummer: 3862-7954, 2903-4006, 1134-9559, 4404-1488, 8613-5404, 8817-0036, 3042-6015

22.29 Ik heb het idee dat niet alle relevante informatie eenvoudig te vinden is op de website

Op de webpagina amsterdam.nl/Sloterweg vindt u alle documentatie en informatie. Heeft u het gevoel dat u iet mist dan kunt u dit opvragen bij de omgevingsmanagers door te mailen naar Sloterweg@amsterdam.nl.
Zij helpen u graag.

Referentienummer: 7595-0033

23. Participatie

23.1 Traject is goed verlopen. Iedereen heeft de gelegenheid gehad inbreng te geven.

Dank voor uw reactie.

Referentienummer: 4192-3677, 9850-0113, 8277-1136, 3460-9187

23.2 Ondanks dat de gemeente praat met verschillende belanghebbenden gebeurt er weinig met de inbreng. De participatie is pas opgestart na de startnotitie eind 2020. Daarvoor is alleen gesproken met de dorpsraad. De belangen van de dorpsraad lijken zwaarder te wegen.

De startnotitie van november 2020 was de aanvang van het project. Bij het publiceren van de startnotitie is gevraagd naar de meningen, in de bewonersbrief is destijds ook aangegeven dat het plan kan wijzigen naar aanleiding van de reacties. De reacties hebben geleid tot een breder onderzoek en een uitbreiding van de consultatie.

Referentienummer: 9512-2373, 5297-9230, 4598-9345, 0342-9553, 3616-2456, 1646-2167, 2132-2440, 9499-7598, 7565-8858, 5018-3302, 8772-1029

23.3 WOB-verzoeken die zijn ingediend worden niet gehonoreerd. Dit geeft aan de amsterdamse politiek niet openbaar is, niet open communiceert.

Dit is niet correct. Voor de WOB-verzoeken die zijn ingediend, zijn de documenten verstrekt en openbaar gemaakt. Enkele documenten zijn niet vrijgegeven omdat deze direct herleidbaar zijn naar personen.

Referentienummer: 1199-7474

23.4 Ik vind deze wijze van inspraak niet prettig en is niet laagdrempelig. Je moet over een bepaald opleidingsniveau beschikken om goed inspraak te kunnen geven.

Het is jammer dat u dit zo ervaart. De inspraak heeft plaatsgevonden conform de Inspraakverordening Amsterdam geldig sinds 1 april 2016. Verder hebben we uitgebreid geconsulteerd. Zo hebben we tweemaal online een toelichting gegeven op de plannen. De eerste bijeenkomst waren ruim 500 mensen aanwezig. We hebben 34.000 uitnodigingen verstuurd in Nieuw-West en Badhoevedorp om de inspraakperiode kenbaar te maken. Met het digitaal aanbieden van de inspraak via de website amsterdam.nl/Sloterweg is het naar onze mening juist laagdrempelig om te reageren. Alle nodige informatie is ook eenvoudig te vinden op deze webpagina. Een ieder ongeacht zijn of haar opleidingsniveau kon online een reactie geven. Als gemeente streven we hier ook naar.

Referentienummer: 6156-1851

23.5 Ik ben verbaasd, verwonderd maar maak mij ook echt zorgen over de kwaliteit en inhoud van ons bestuur en ambtelijke organisatie daar waar het lokalere mobiliteitsproblematiek betreft.

Het lokale element wordt vertegenwoordigd door het Stadsdeel Nieuw-West. Zijzijn de ogen en oren van de buurt en zijn zeer nauw betrokken bij de totstand-koming van de Nota van Uitgangspunten.

Referentienummer: 3616-2456, 4347-0575

23.6 De participatie is een vloek. Hopelijk kiest de gemeente voor veiligheid boven doorstroming en gewoonten van de automobilisten.

De gemeenteraad weegt alle aspecten af, uiteindelijk nemen zij een beslissing voor de maatregelen ten behoeve van de Sloterweg-West.

Referentienummer: 9228-8912

23.7 Wat mij tijdens het hele proces in positieve zin is opgevallen dat de leden van het projectteam goed bereikbaar waren en met hen goed constructief overleg mogelijk was.

Dank voor uw reactie.

Referentienummer: 3185-2028

23.8 Bewoners in Osdorp / Aker zijn niet goed meegenomen in het participatieproces

Zij die zich onvoldoende betrokken voelen in het participatieproces nodigen wij graag uit om contact op te nemen met de omgevingsmanagers.

Referentienummer: 5297-9230, 0342-9553

23.9 Ik vind het zeer vreemd dat alle bewoners/automobilisten van Nieuw-West meepraten over de leefomgeving van ongeveer 11.000 inwoners. Als deze inspraak consequent zou worden doorgevoerd zou ook iedereen moeten kunnen meepraten over de aanpassingen rondom het Osdorpplein of op andere plekken in Nieuw-West. Dat gebeurt tot nu toe nooit.

De voorgestelde maatregelen van variant 2A zorgen voor een aanzienlijke reductie van het aantal motorvoertuigen op de Sloterweg. Het verkeer daar wordt dus minder, maar omdat het in de andere gebieden drukker wordt met motorvoertuigen is het een logisch gevolg dat iedereen kan en mag inspreken.
In Amsterdam geldt de inspraakverordening Amsterdam sinds 1 april 2016. Daarin is aangegeven wanneer men kan inspreken op beleidskeuze zoals deze.

Referentienummer: 1873-1272, 0626-8248, 2856-3836, 4800-2332, 2942-8013, 5565-7299, 8985-8466

23.10 Ik vind dat door de digitale aanpak van deze participatie er veel mensen gepasseerd.

We hebben uitgebreid geconsulteerd. Zo zijn we in gesprek gegaan met een ieder die daarom verzocht en hebben we zelf actief verschillende belangengroepen, ondernemers en bewoners benaderd. We hebben online een toelichting gegeven op de onderzochte plannen. De eerste bijeenkomst waren ruim 500 mensen aanwezig.

Voor de inspraakperiode hebben we bewoners uit Nieuw-West en Badhoevedorp uitgenodigd. Per post zijn daarvoor 34.000 brieven verstuurd, daarnaast hebben via verschillende online media en de krant de inspraakperiode bekend gemaakt. Onze ervaring met de digitale aanpak leidt tot de conclusie dat veel meer mensen kunnen deelnemen. Tot slot speelden de restricties rondom COVID-19 ons parten omdat het lange tijd niet mogelijk is geweest om fysieke bijeenkomsten te organiseren.

Referentienummer: 3751-7645

23.11 Het lijkt wel alsof de gemeente in deze zaak alleen de belangen van de dorpsraad behartigt en niet van alle burgers. Ik heb sterk het gevoel dat van te voren al vaststond was er zou gaan gebeuren, ondanks de inzet en inspraak van afgelopen maanden, het lijkt allemaal voor niets te zijn geweest. Waarom mogen de belangen van de andere stadsdeelbewoners niet zwaarder wegen?

Het spijt ons dat u dit zo ervaart. We hebben zo goed mogelijk alle belangen gewogen. Ook het stadsdeel is nauw betrokken. Zij zijn de ogen en oren van de buurt. Het uiteindelijke besluit is aan de gemeenteraad.

Referentienummer: 2897-5088, 2132-2440, 6156-1851, 7121-8932, 5385-1738, 3814-3727, 4347-0575

23.12 Participatie is in Amsterdam een grote grap. Zie gemeenteraadsvergadering 6 oktober 2021 punt 3. Een te groot onderwerp om hier te benoemen. Wel zou ik graag zien dat de Sloterweg na 33 jaar discussie met grote vaart en doortastendheid aangepakt wordt.

Het spijt ons dat u dit zo ervaart. We hebben zo goed mogelijk alle belangen gewogen. Ook het stadsdeel is nauw betrokken. Zij zijn de ogen en oren van de buurt. Het uiteindelijke besluit is aan de gemeenteraad.

Referentienummer: 8068-8789

23.13 De participatie voor de bewoners Aker is slecht georganiseerd.

Het spijt ons dat u dit zo ervaart. We hebben zo goed mogelijk alle belangen gewogen. Ook het stadsdeel is nauw betrokken. Zij zijn de ogen en oren van de buurt. Het uiteindelijke besluit is aan de gemeenteraad.

Referentienummer: 7485-9221, 7121-8932

23.14 Ik vraag me af of de bevolking op de hoogte is gebracht dat er gereageerd kan worden middels dit formulier.

We hebben alles in werking gesteld om mensen op de hoogte te brengen van de inspraakperiode op de Nota van Uitgangspunten Sloterweg. Online hebben we twee keer het bericht verspreid via een nieuwsbrief, via Facebook hebben we mensen geïnformeerd over de bijeenkomst en hebben we een link geplaatst naar de informatie. Op 17 september hebben wij 34.000 brieven verspreid in Nieuw-West en Badhoevedorp. Daarnaast hebben de belangengroepen met wie wij hebben gesproken deze informatie ook gedeeld.

Referentienummer: 6697-9461

23.15 Xenios alleen al heeft meer leden dan dat Sloten inwoners heeft: 1.323 leden zoals eerder aangegeven. Zeven dagen per week zijn er Xenioten onderweg van en naar Sportpark Sloten. Alleen daarom al zou het niet meer dan logisch zijn om Xenios te behandelen als een bewoner van de Sloterweg en minimaal evenveel inspraak te geven. (En mocht er uiteindelijk met ontheffingen worden gewerkt, dan zou het niet meer dan billijk zijn wanneer Xenios in meer dan ruime mate van die ontheffingen zou worden voorzien).

Bij meerdere gelegenheden is overlegd met Xenios en hebben zij hun punten kenbaar gemaakt.

Referentienummer: 2102-1638

23.16 Schandelijk zoals de projectgroep de omliggende wijken van Sloten/Nieuw-Sloten niet of niet tijdig geïnformeerd heeft. Deze manier van non-communicatie/non-informatie is zeer schadelijk geweest voor de verstandhouding tussen bewoners van de twee zojuist genoemde gebieden en bewoners uit De Aker, Osdorp en Badhoevedorp. Ook de communicatie/participatie van de Winkeliersvereniging Nieuw-Sloten laat veel te wensen over. Op geen enkele manier is in de Nota van Uitgangspunten gereageerd op hun zorgen en bezwaren.

Het spijt ons dat u dit zo ervaart. We hebben zo goed mogelijk alle belangen gewogen en veel gesprekken met onder andere belanghebbenden van het Winkelcentrum Belgiëplein. In de Nota van Uitgangspunten geven wij op pagina 28 aan dat bewoners en ondernemers hun zorgen hebben geuit over de bereikbaarheid van het winkelcentrum. Het uiteindelijke besluit is aan de gemeenteraad.

Referentienummer: 1731-7627

23.17 Welke participatie? Hoe zijn wij als bewoners hierbij betrokken geweest? In het begin was er geen informatie behalve voor inwoners van Sloten en Nieuw-Sloten. De Westerpost werd niet aangeleverd in De Punt.

In aanloop naar de startnotitie die 2 november 2020 is vrijgegeven door de wethouder Verkeer, is er een begeleidingsgroep opgericht vanuit de gemeente Amsterdam. De groep bestond uit ambtenaren, vertegenwoordigers van de Werkgroep Sloten (dorpsraad Sloten/Oud-Osdorp) en de werkgroep Stop Sluipverkeer Nieuw-Sloten. Ook de gemeente Haarlemmermeer was betrokken bij de totstandkoming van de startnotitie. Na de publicatie van de startnotitie volgde twee consultatieperioden:

1. **November 2020 t/m december 2020**
   Tijdens deze periode werden bewoners uit Sloten en Nieuw-Sloten uitgenodigd te reageren op het voorstel van de startnotitie middels een online enquête. Daarnaast is er een oproep gedaan in de Westerpost om suggesties aan te dragen in heel Nieuw-West en Badhoevedorp.

2. **Maart 2021 t/m juli 2021**
   Wethouder de Vries had besloten dat de consultatie en het onderzoek breder moest. Bewoners uit Nieuw-West en Badhoevedorp werden uitgenodigd om te spreken met de projectgroep. Verschillende belangengroepen, ondernemers en bewoners zijn hier op ingegaan en hebben gesprekken gevoerd.

Online op amsterdam.nl/Sloterweg stond de nodige informatie beschikbaar. Ook kon een ieder eenvoudig contact met ons opnemen via Sloterweg@amsterdam.nl.

Referentienummer: 0894-2220, 5385-1738, 8192-1158

23.18 Bewoners van de Park Haagseweg zijn bij het hele proces op een aantal momenten vergeten. We willen afspraken vastleggen met de gemeente over het betrekken van de bewonersvereniging bij lopende en toekomstige projecten.

Het is spijtig dat dit zo is verlopen. Inmiddels is er nu meerdere malen met bewoners van de Park Haagseweg gesproken en hebben wij er vertrouwen in dat dit contact verder wordt voortgezet.

Referentienummer: 5327-0030

23.19 Er moet beter geluisterd worden naar de mensen die echt in Sloten wonen. De leefbaarheid en het karakter van Sloten lijden eronder zolang er een drukke doorgaande weg voor verkeer naar de snelweg in stand wordt gehouden.

We hebben zo goed mogelijk alle belangen gewogen. Ook het stadsdeel is nauw betrokken. Zij zijn de ogen en oren van de buurt. Het uiteindelijke besluit is aan de gemeenteraad.

Referentienummer: 1345-8146, 9126-8314

23.20 Wij vinden dat er een referendum moet komen. Hadden de Slotenaren destijds met de Vrije Geer ook niet een referendum georganiseerd? Waarom kan dat nu niet?

De gemeente kan zelf geen referendum organiseren. Dat kunnen alleen burgers. De nieuwe referendumverordening heeft recent tot 24 oktober ter inspraak gelegen. Voor meer informatie klik hier.

Referentienummer: 3814-3727

23.21 De participatie heeft in ieder geval gezorgd voor meer cohesie, de mogelijke afsluiting is voor een groot deel van de betrokken bewoners van Nieuw-West een veelbesproken onderwerp. Daarnaast heeft het gezorgd voor een hogere organisatiegraad van betrokken bewoners van de Aker en Nieuw-Sloten. Helaas zal deze organisatiegraad altijd op achterstand blijven met Sloten omdat deze in samenspraak met de gemeente de kaders heeft bepaald. Het WOB-verzoek wat niet is gehonoreerd om inzicht te geven hoe deze kaders zijn bepaald en door wie is niet vrijgegeven.

Voor de WOB-verzoeken die zijn ingediend, zijn de documenten verstrekt en openbaar gemaakt. Enkele documenten zijn niet vrijgegeven omdat deze direct herleidbaar zijn naar personen.

Referentienummer: 6350-0639

23.22 Er is niet goed nagedacht over het omrijden. Deze maatregelen zullen geen stand houden bij de rechter omdat dit geenszins in verhouding staat.

Dank voor uw reactie.

Referentienummer: 4347-0575

23.23 De relevante informatie is niet eenvoudig te vinden op de website.

Dank voor uw reactie. Wij proberen de informatie op de website regelmatig te verbeteren.

Referentienummer: 7595-0033

24. Sloterbrug

24.1 Geen afsluiting van de brug bij Badhoevedorp.

De Sloterbrug wordt niet afgesloten. Er ligt een Nota van Uitgangspunten om de Sloterbrug te vervangen en te verbreden om de verkeersveiligheid en de doorstroming te verbreden. Deze nota moeten de gemeenteraden van Haarlemmermeer en Amsterdam nog vaststellen.

Referentienummer: 3604-4940

24.2 Is de prognose verkeersintensiteit in samenspraak gedaan met het project 'Verbreden Sloterbrug'?

Bij de verkeersprognose is rekening gehouden met een vernieuwde Sloterbrug.

Referentienummer: 6935-9645

24.3 Leg een rechtstreekse verbinding naar de A4 aan en start met de verbreding van de Sloterbrug.

Wij doen er alles aan om het project vervanging Sloterbrug zo snel mogelijk van start te laten gaan. Daarvoor dienen echter wel de geëigende ruimtelijke en bestuurlijke procedures te worden doorlopen. Wat betreft een rechtstreekse verbinding naar de A4 is het uitgangspunt dat doorgaand verkeer zoveel als mogelijk op de wegen die er het meest voor geschikt zijn moet worden afgewikkeld. Voor Amsterdam zijn dit de wegen uit het Plusnet Auto, voor Haarlemmermeer zijn dit de hoofdstructuren zoals aangewezen in de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer.

Referentienummer: 7076-0795

24.4 **Bij een eventuele nieuwe Sloterbrug ontstaat ook een nieuw toekomstige kruispunt: Sloterweg - Langsom. Op dit moment zijn er redelijk lange intervallen in de verkeersstroom op het Langsom. Gemotoriseerd verkeer komt nu óf uit de ene óf uit de andere richting en soms ligt het beide kanten op even stil. Dit maakt het nu goed mogelijk om veilige wijze te voet of met de fiets vanuit het dorp het Langsom over te steken, als je naar Badhoevedorp, de Molen of de tuinen van West wil. Dat wordt straks bij de beoogde verbeterde doorstroming bij een nieuwe Sloterbrug een stuk lastiger. Immers: continue verkeer uit twee richtingen. Om die reden is de voorgestelde 30 km/u zonering op het Langsom in variant 2A een goed stap in de richting van goede en veilige oversteekmogelijkheden van en naar de Sloterweg in het Dorp Sloten.**

Deze reactie ondersteunt de voorkeursvariant.

Referentienummer: 9278-3744

24.5 **Doe met de Sloterbrug hetzelfde als met de Sloterweg. Camera's en alleen doorgang voor bewoners. Hoeft de brug misschien niet eens aangepast te worden.**

Deze variant is in de Nota van Uitgangspunten onderzocht (variant 10) maar bood onvoldoende oplossend vermogen om de verkeersintensiteit van de Sloterweg te verminderen naar maximaal 6.000 motorvoertuigen per dag.

Referentienummer: 2023-0740

24.6 **De mensen uit Badhoevedorp die via de Sloterbrug naar de A4 willen, hebben behoefte aan een extra oprit en afrit in de Haarlemmermeer. Dat is daar eenvoudig te maken! Doen; dat scheelt dan een hoop woon-werk verkeer. En wanneer komt die nieuwe lage brug over de Ringvaart? Wat is het meest recente ontwerp?!**

Aanpassing van de rotonde Lijnden is voorzien in 2025/2026

Referentienummer: 4685-2870

25. Lege reacties

De volgende referentienummers waren leeg:

Referentienummer: 3132-6887, 6362-8101, 1930-4436, 0100-3615, 8401-3919, 0971-9033