Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e <5.1, 2, e @gmail.com>
Verzonden: donderdag 6 mei 2021 9:26
Aan: 5.1, 2, e @amsterdam.nl
Onderwerp: aanvullende input: weg Kortrijk

Beste projectleden,

In aanvulling op ons lange gesprek, waarvoor nog dank, bedacht ik laatst nog een belangrijk punt dat niet onbesproken kan blijven: de input op de straat Kortrijk.
Hierbij een plaatje dat ik gekopieerd heb van een inspreker bij de stadsdeelcommissie:



Deze plaat is de oude (groen) en nieuwe (rood) route voor bezoekers en bezorgers/diensten van en naar Kortrijk (geel) in geval van variant 4, maar ook bij overige knips op de Sloterweg zal een soortgelijke plaat gemaakt kunnen worden.
De persoon die dit presenteerde tijdens de inspraak in december 2020 gaf aan dat zij carpoolde en normaal opgepikt werd door een collega die de groene route dan op en neer reed (totaal 2 km). Nu zou die persoon om haar op te pikken tweemaal de rode route moeten rijden (dat is totaal 10km).
Ze gaf ook aan dat haar ex-man in Osdorp woont en met de ombouw van de rotonde, het afslagverbod en het ombouwen van de vrije geer naar fietspad (variant 4) zeer moeilijk zijn kinderen, die ze samen hebben, kan ophalen of wegbrengen.. Dit zijn maar enkele voorbeelden waar een vergunning voor de bewoner van het pand niet helpt de wijk of straat bereikbaar te houden. Bezoek en diensten moeten ook de straat Kortrijk kunnen bereiken.

Het is een blijft een vreemde straat, met maar één ontsluitingsroute, afgelegen van zowel dorp Sloten als Nieuw Sloten, maar die kan niet het slachtoffer worden van de autoluw plannen.

mvg 5.1, 2, e

> Reactie: bezoekend bestemmingsverkeer kunnen we juridisch/technisch niet met ontheffingen tbv camera’s accommoderen. Dat is helaas een negatieve bijwerking van intelligente toegang met camera’s. Dit kan alleen opgelost worden door een administratieve regeling te bedenken hoe bezoekend bestemmingsverkeer onder welke voorwaarde wel ene ontheffing kan krijgen.

2

Van: [redacted] <[redacted]@gmail.com>
Verzonden: donderdag 6 mei 2021 12:47
Aan: [redacted]@amsterdam.nl
Onderwerp: idee 12 voor sloterweg

Een beweegbare grondpaal die dicht(omhoog staat) is tijdens de ochtend en de avondspits met digitale tekstborden die waarschuwen, dat de sloterweg afgesloten. Bussen en hulpdiensten kunnen de paal laten zakken.

Mvg.
[redacted]

Reactie: dit is feitelijk een harde knip zoals we dit traditioneel oplossen. De OV-bedrijven zijn huiverig voor zo'n oplossing omdat het systeem van beweegbare palen erg storingsgevoelig is.. Daarom bestaan er nu camera's.

Van: 5.1, 2, e en 5.1, 2, e <5.1, 2, e @hetnet.nl>
Verzonden: zondag 2 mei 2021 22:14
Aan: 5.1, 2, e @amsterdam.nl
Onderwerp: Re: Onderzoeksvarianten Sloterweg west staan online

Hebben jullie misschien nog een " toerit dosering" overwogen in de spits?
Het wordt allemaal heel erg voorgedaan en dat is het ook in de spits (alleen het stuk vh dorp naar de snelweg want aan de andere kant is niets aan de hand, heb er 10 jaar gewoond)maar daarbuiten is er niets aan de hand en is er prima te rijden.
Een dosering zorgt in de spits tot ontmoediging maar niet tot het onmogelijke zodat de omliggende uitvalswegen ook niet tot het onmogelijke worden getart.
Een dosering houdt lucht op de weg..

Misschien een idee.

Mvg
5.1, 2, e

Reactie: toerit dosering lost het probleem van teveel autoverkeer in Sloten en Nieuw-Sloten niet op, het leidt alleen tot langere files.

4

Van: Bestuur Park Haagseweg <5.1, 2, e @parkhaagseweg.nl>
Verzonden: vrijdag 30 april 2021 22:54
Aan: 5.1, 2, e @amsterdam.nl
Onderwerp: Re: Onderzoeksvarianten Sloterweg west staan online

Beste projectteamleden,

Het webinar heb ik bekeken en ik heb ook actief vragen gesteld. Helaas zijn deze allemaal niet beantwoord in het webinar. Alle vragen gingen over de Sloterweg West. Blijkbaar is dat de insteek van het project. Voor ons in Park Haagseweg -gelegen aan de Sloterweg Oost- is dat onbevredigend. De bedoeling van dit participatieproject is toch juist om bewoners van Nieuw-West, die niet bij de eerdere besluitvorming betrokken waren alsnog te betrekken?

Wat niet aan de orde kwam:

> [1.] ~~1.~~ Park Haagseweg ligt in de oksel van A10 en A4 en onder de rook van Schiphol. De luchtvervuiling is hierdoor nu al te hoog. Ook in deze coronaperiode met minder autoverkeer en minder vliegtuigen. De oplossing voor de Sloterweg zou bij moeten dragen aan de vermindering van de luchtvervuiling in dit gebied en zeker de luchtvervuiling niet moeten verergeren.

> Reactie: geheel en al mee akkoord. Vandaar een aantal varianten waarin de Sloterweg-oost ook autoluw wordt gemaakt met camera's

> [2.] ~~2.~~ Er zijn plannen voor het Schinkelkwartier. Daarin wordt uitgegaan van de Sloterweg als fietsstraat en de Johan Huizingalaan mag geen drempel meer zijn voor de bedrijven in de Riekerpolder en zal daarom versmald worden en minder verkeer doorlaten. Bij deze plannen zijn wij als buurt wel betrokken. Het lijkt ons logisch om de plannen voor de Sloterweg Oost daarop aan te laten sluiten. In combinatie met een grotere veiligheid voor fietsers zou de Sloterweg daartoe bij voorbeeld een knip kunnen krijgen voor doorgaand niet-langzaamrijdend verkeer. Voorwaarde is wel dat met de bewoners en bedrijven aan de Sloterweg wordt afgestemd, wat de beste plek voor de knip/afsluiting is.
>
> > Reactie: geheel en al mee akkoord. Vandaar een aantal varianten waarin de Sloterweg-oost ook autoluw wordt gemaakt met camera's

Ik hoop, dat u als projectgroep deze opmerkingen gebruikt bij de realisering van het plan voor een autoluwe Sloterweg. Een inhoudelijk antwoord stellen wij erg op prijs.

Namens Bestuur Bewonersvereniging Park Haagseweg,

5.1, 2, e

Voorzitter.

5

Van: [redacted] <[redacted]@hotmail.com>
Verzonden: woensdag 5 mei 2021 10:12
Aan: [redacted]@amsterdam.nl
Onderwerp: Advies tav Sloterweg

Geachte mensen van het projectbureau Sloterweg,

Voor mij als bewoner van Kortrijk zijn alleen de huidige genoemde alternatieven 5 en 6 acceptabel. Ik vraag u dringend om deze te kiezen, danwel met betere oplossingen te komen dan de andere alternatieven. Ik ben het ermee eens dat de Sloterweg rustiger en veiliger mag worden, maar lig wakker van de plannen met camera's. Ik wil u vragen mijn adviezen ter harte te nemen.

- **Zorg ervoor dat de straat Kortrijk goed bereikbaar blijft voor bewoners en bezoekers.** Bezoekers zijn geen sluipverkeer of doorgaand verkeer. Bij de alternatieven met camera op de Sloterweg west is Kortrijk vrijwel onbereikbaar voor bestemmingsverkeer. Het is onaanvaardbaar dat de Sloterweg met camera's weliswaar ontlast wordt, maar de straat er direct na, onbereikbaar wordt.
Het nadeel van cameratoezicht is gelegen in het moeilijk ontheffingen kunnen verstrekken voor bezoekend bestemmingsverkeer. Dat moet nu noodgedwongen wat omrijden.

- **Kies voor een oplossing die meer ruimte biedt op alternatieve autoroutes.** Alle huidige alternatieven knijpen het verkeer op de Sloterweg af maar bieden geen extra ruimte op andere routes. Zo krijg je altijd waterbedeffecten of problemen elders. Wanneer het verkeer door/naar Nieuws Sloten ruime andere routes kan volgen, wordt vanzelf de Sloterweg ontlast. Denk aan een autoroute over de Ringvaartdijk en de Oude Haagseweg, bruggen over de Ringvaart, etc.
Die routes zijn op korte termijn helaas niet voorhanden

- **Geef de vele aangedragen oplossingen een kans.** In de discussie hoor ik vaak noemen 'hebben we ooit al eens uitgezocht, mag niet van het bestemmingsplan, nee daar willen we geen fietspad, is te duur, etc'. De huidige koers op 'camera's op de Sloterweg' is weliswaar de goedkoopste maar is dermate draconisch dat er echt iets anders moet gebeuren. Ontmoedig het verkeer op de Sloterweg met 30 km en geef ruime alternatieven op andere plaatsen, zodat er meer mogelijkheden zijn om naar de snelweg te komen.
Er zijn helaas geen andere oplossingen dan camera knips om het verkeer onder de 6000 voertuigen per etmaal te krijgen.

- **Accepteer dat een echte duurzame oplossing meer geld kost. Een echt duurzame oplossing bestaat uit een combinatie van maatregelen, niet uit het alleen maar afknijpen van de Sloterweg.** Amsterdam heeft twee fijne grote nieuwbouwwijken gebouwd. Die mensen gaan naar hun werk en betalen gemeentebelastingen. Dan mag Amsterdam ook zorgen dat er routes zijn waarlangs ze naar hun werk kunnen gaan.
Bij de bouw van de nieuwe wijken is verzuimd de aansluitingswegen daarbij te maken. Gevolg is dat de Sloterweg buurt nu met veel teveel verkeer en onveiligheid zit. Helaas is omrijden (gelukkig is dat beperkt) de enige oplossing. Als die routes maar file vrij zijn.

Met vriendelijke groet,
Mw. [redacted]

6

Van: [redacted] <[redacted]@raadcon.nl>
Verzonden: dinsdag 4 mei 2021 16:20
Aan: [redacted]@amsterdam.nl
Onderwerp: FW: Andere kijk op herinrichting Sloterweg Amsterdam

Geachte dame / heer,

n.a.v. de bijeenkomst op donderdag 22-04-2021 aangaande de herinrichting Sloterweg zend ik u hierbij een alternatief.
Mede o.b.v. de grote hoeveelheid extra CO2 uitstoot (2.100.000 kg per jaar) als de 1e optie (Sloterweg en laan van Vlaanderen afgesloten) wordt gekozen.
En ik denk niet dat het grote aantal voertuigen het probleem is, maar dat ze elkaar op die smalle weg moeten passeren.
Bij deze oplossing is dat nagenoeg niet meer nodig, wordt de Sloterweg een stuk veiliger (vooral voor fietsers), wordt er minder CO2 uitgestoten (minder stoppen en optrekken is minder CO2) en hoeven er geen extra km gereden te worden (scheelt 8.000.000 extra km t.o.v. de eerder genoemde 1e optie)
Voor het gemak heb ik alles in 1 Excel sheet gezet, met onderaan een situatietekening en berekeningen

De smalle weg is juist het probleem om zoveel auto's te verwerken. Passeren is geen probleme als de intensiteit naar beneden gaat. Het is trouwens een fietsroute, geen autoroute
Met vriendelijke groet

[redacted]
RAADCON Consultancy
[redacted]

Het probleem

Het grootste probleem bij de Sloterweg is niet het aantal auto's, maar het feit dat auto's elkaar moeten passeren

De huidige versmallingen werken niet mee aan de veiligheid. De auto's die moeten wachten op het tegemoetkomende verkeer staan meestal stil op het fietspad

Milieu

Bij de oplossing moet zeker ook het milieu meegenomen worden, dat mis ik in het geheel in alle plannen, dat is toch vreemd voor een linkse gemeente

Onder aan deze file de berekeningen o.b.v. de eerste optie (afsluiten Sloterweg en de Laan van Vlaanderen)

Deze optie levert een extra milieu belasting op van 2.100.000 kg CO2 per jaar, binnen nieuw west!!!

Oplossing

Zorg ervoor dat zo min mogelijk auto's elkaar hoeven te passeren, dit kan met eenrichtingsverkeer

Dit hoeft eigenlijk maar een piepklein stukje te zijn.

Door het eenrichtingsverkeer erg kort te houden voorkom je moeilijke uitzonderingsposities voor omwonenden,

maar voorkom je ook doorstroom vanuit de wijken en Badhoevendorp.

Mijn schatting is dat van de 15.000 voertuigen per dag er minimaal 14.500 zijn die de Sloterweg als doorgaande weg zien

slechts een zeer klein aantal voertuigen zal de Sloterweg als bestemming hebben

Daarom op de Sloterweg wisselend 1 richtingsverkeer over een lengte van 50m

- 's ochends open naar A4
- 's avonds open naar Badhoevendorp / Osdorp

Zal zo'n 10 a 15% verkeer schelen (ik kom 's ochtend toch best veel auto's tegen die ri Badhoevendorp gaan)

Eenrichtingszone

- Vanuit Osdorp, start eenrichtingsverkeer net na ingang parkeerplaats bij de bocht na Ditlaar, zo kunnen mensen nog keren op de parkeerplaats
- Vanuit snelweg A4, start eenrichtingverkeer net na achter-inrit sportpark (dus 50m na de in het vorige punt genoemde parkeerplaats)

Verkeersmaatregelen

Fysieke beperkingen (drempels versmallingen): Geen, dit benadeeld alleen maar de doorstroming

Snelheidsbeperking: 50km per uur om de doorstromig normaal te houden (30 is ook goed)

Controlerende beperkingen 1: Trajectcontrole zodat te hard rijden altijd beboet wordt

Controlerende beperkingen 2: Inrij controle, wie de verkeerde richting op rijdt krijgt altijd een boete

Borden bij het begin van Ditlaar en het begin van de Sloterweg die duidelijk aangeven dat het verderop eenrichtingsverkeer is

Omdat het meeste verkeer mensen uit de omgeving zijn, is snel genoeg bekend hoe het werkt en zal dat weinig overlast meer geven

Uitzonderingen

Busvervoer

Voordelen

Minder auto's 10 a 15% (schatting)

Veiliger voor gebruikers fietspad (auto's kunnen midden op de weg blijven rijden)

Geen fysieke verkeersmaatregelen wat veel optrekken en remmen scheelt en dus prettiger voor bewoners, betere doorstroming, minder uitstoot CO2

Door eenrichtingverkeer te wisselen kan er ook flexibiliteit ingebouwd worden (06:30 - 09:30 en 15:30 - 19:30 bijvoorbeeld of gewoon altijd 05:00-12:00 open ri A4, 12:00-

Door permanente controle grote pak kans



Berekeningen milieu impact

Mileucentaal geeft aan: Verbruik 100km/u (snelweg) = 7,5 l/100km, 30km/u (stad) = 9,2 l/100km een verschil van 23%

Gemiddelde uitstoot nieuwe auto 119gr/km, volgens TNO in de praktijk 50gr/km meer + veel oudere auto's => gerekend met 200gr/km (auto's 1998 175gr (type aanduidin

Extra km => Volledige uitstoot gemiddeld gerekend (zou meer moeten zijn ivm stadsverkeer)

Extra km binnendoor => Volledige uitstoot * 23% gerekend

Blauwe velden kan je vullen, rest wordt dan berekend		
CO2 uitstoot gemiddeld/km	200	
Opslag voor rijden in stad ipv snelweg	23%	
Auto's per dag op sloterweg	15.000	
A4 % naar/uit richting Den Haag	33%	Geschat
Extra km om bij A4 richting DHG te komen	3	Gemeten vanaf Rotonde Plesmanlaan Badenpowelweg via Plesmanlaan, Huizingalaan en Oude haagse weg
Totaal extra km per dag	14.850	
Totaal extra CO2 uitstoot per dag in kg	3.653	
A4 % naar/uit richting Amersfoort	67%	Geschat
Extra km binnendoor om bij A10 te komen	1,7	Gemeten vanaf Rotonde Plesmanlaan Badenpowelweg via Plesmanlaan, Huizingalaan en Sneevlietweg
Totaal extra km per dag binnendoor	17.085	
Totaal extra uitstoot per dag in kg	4.203	
Minder km op snelweg ri Amersfoort	-1	Via A4 naar A10 (VU) is langer dan via A10 Sneevlietweg naar A10 (VU)
Totaal extra km per dag ri Amersfoort	-10.050	
Totaal extra uitstoot per dag in kg	-2.010	
% naar/uit richting Zaandam	0%	Zal nu al niet via de A4 rijden, is voor de meeste mensen uit de Aker/Osdorp niet logisch

7

Van: [redacted] <[redacted]@gmail.com>
Verzonden: woensdag 26 mei 2021 19:32
Aan: [redacted]@amsterdam.nl
CC: [redacted] <[redacted]@telfortglasvezel.nl>
Onderwerp: Variant 12

L.S.

Graag uw aandacht voor het volgende.

Zojuist lees ik in de Westerpost dat er door de werkgroep autoluw Sloten / Nieuw Sloten een variant 12 is bedacht.
Deze variant voorziet in 2 extra camera's op de Anderlechtlaan tussen de A4 en de turbo rotonde.
Wanneer je binnen 20 minuten een van de andere 4 camera's passeert ben je kennelijk geen bestemmingsverkeer en volgt derhalve een sanctie.
Hierbij wordt echter voorbijgegaan aan het feit dat de bewoners van Kortrijk (jawel, ook Nieuw Sloten) om thuis te komen een van de overige 4 camera's moet passeren (of als Nieuw Sloten bewoner de hoofdroute auto moet volgen). Dit laatste lijkt mij niet de bedoeling geweest, maar is wel het effect van de variant 12.

Zoals ik ook al begon, graag uw aandacht hiervoor, waarvoor dank.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Kortrijk [redacted]
[redacted] Amsterdam
[redacted]

Reactie: variant 12 is inderdaad de mooiste variant. Omdat die juridisch niet waterdicht is wordt deze afgekeurd door de Raad van State en het OM. Het mag dus niet.

8

Verzonden: dinsdag 16 maart 2021 16:46
Aan: [redacted]@amsterdam.nl
Onderwerp: Interesse : Op de hoogte via nieuwsbrief

Beste gemeente Amsterdam, team ‘oplossing Sloterweg’

Super dat er inmiddels een project team is opgericht om te kijken naar een structurele oplossing voor de Sloterweg
Wij hopen zeer dat er een oplossing ook kan komen op korte termijn voor de gevaarlijke situatie die nu ontstaan is op de weg , nu de drempels zijn aangelegd zonder de broodnodige vernauwingen. Zoals jullie wellicht weten wordt er door auto’s, vrachtverkeer en bussen om deze drempels heen gerereden , waardoor er geen ruimte meer is voor fietsers en wordt hiermee het beoogde doel van de drempels, namelijk snelheid verlagen van auto’s, niet wordt gerealiseerd. Er wordt veel te hard gereden. Handhaven via bijv. Traject controle zou al zeer helpen
Wij hebben zelf 4 schoolgaande kinderen, die op de fiets naar hun middelbare school Amsterdam gaan en we houden ons hart vast of dat goed gaat op een fietspad waar alle auto’s rijden omdat ze drempels ontwijken : ze moeten komend vanuit Amsterdam de weg oversteken ter hoogte van ons huis , omdat daarvoor net een drempel ligt is het extreme gevaarlijk om op het fietspad (of op de weg) te stoppen nu de auto’s meer over de fietspaden rijden en met veel tegemoet komend verkeer

Wij denken graag met u mee voor het vinden van oplossingen korte termijn en structureel. Qua structurele oplossing vroegen wij af of een oplossing voor verkeer naar de A4 via het Zuidtangent, Koekoekslaan, Oudehaagse weg al is onderzocht? Ik denk dat deze route de minste overlast geeft voor omliggende wijken

Graag blijven we op de hoogte van de ontwikkelingen via de nieuwsbrief

Met dank en vriendelijke groet,
[redacted]
msterdam
[redacted]

> Reactie: er vindt binnenkort extra verkeerskundig onderzoek ihkv mobiliteitsplan Nieuw-west plaats op gebeid van aansluiting op het rijkswegennet. Zelfs al zou dat kunnen, dan hebben we wel de medewerking van de gemeente Haarlemmermeer nodig. Zij zijn tegen en willen conform hun vervoerplan alle verkeer over de Sloterbrug afwikkelen.

9

Van: [redacted] <[redacted]@hotmail.com>
Verzonden: woensdag 12 mei 2021 16:00
Aan: [redacted]@amsterdam.nl
Onderwerp: Nieuwe varianten

Geachte heer/mevrouw,

Bij de mogelijke varianten is er een gebrek aan varianten die rekening houden met verbeteringen aan de hoofdwegen. Daarom zie ik graag minstens één doorrekening van een situatie waarbij de hoofdwegen zijn verbeterd. Het gaat hierbij om de volgende aanpassingen:

1. Verbetering S106 tussen de kruising De Alpen/Ookmeerweg en de A9. Dit kan 2x2 worden gemaakt, de rotonde in Lijnden kan eruit worden gehaald en de maximumsnelheid kan verhoogd worden naar bijvoorbeeld 70 km/uur (waar het nu niet 80 km/uur is). Dit traject bevindt zich buiten de bebouwde kom, is geïsoleerd van fietsers en voetgangers en is letterlijk de oprit naar de snelweg.
2. Verbetering doorstroom Plesmanlaan tussen de Baden Powellweg en de Johan Huizingalaan. Denk aan de twee stoplichten bij de Laan van Vlaanderen, de rotonde bij de Louis Davidsstraat, en de lengte van het opstelvak naar rechts naar de Johan Huizingalaan.
3. 2x2 maken van de Johan Huizingalaan tussen de kruising met de Plesmanlaan en de Oude Haagseweg. De Oude Haagseweg moet ook 2x2 worden (t/m de A4).
4. Het verhogen van de maximumsnelheid op de Oude Haagseweg (het deel tussen de Johan Huizingalaan en de A4) naar bijvoorbeeld 60 km/uur.

Verder is bij dit scenario sprake van een maximumsnelheid van 30 km/uur op Vrije Geer, Ditlaar en Sloterweg. We gaan ervan uit dat dit streng wordt gehandhaafd. Er is hier geen sprake van eenrichtingsverkeer. Ook moeten voetgangers en fietsers op de rotonde bij de kruising Sloterweg/Anderlechtlaan weer voorrang hebben.

Aangezien dit voor meer druk op de Laan van Vlaanderen kan zorgen, zie ik graag twee doorrekeningen. Een waarbij met de Laan van Vlaanderen niets wordt gedaan en een waarbij op de Laan van Vlaanderen herinrichting plaatsvindt waardoor:

- Er een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt
- Er meerdere flexdrempels zijn
- Er meer zebrapaden zijn

Om de analyse volledig te maken zie ik graag de doorrekening van deze plannen.

Met vriendelijke groet,
[redacted]

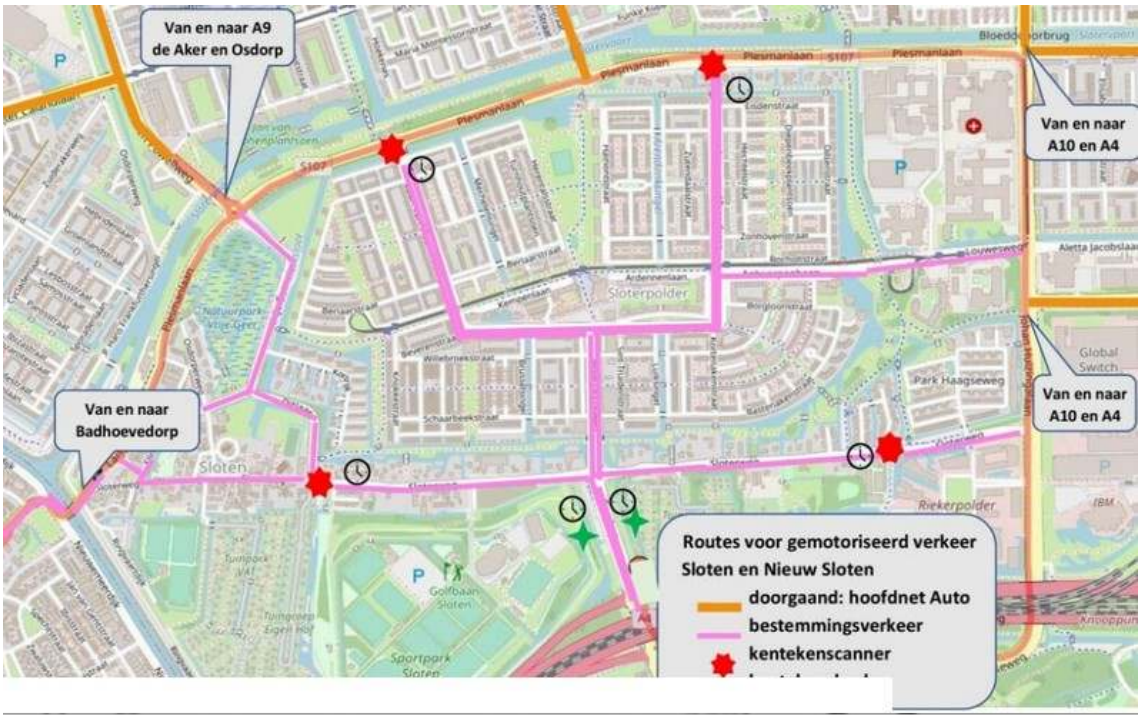
De doorstromingsmaatregelen zoals aangegeven zijn al doorgerekend voor het mobiliteitsplan Nieuw-West. Omdat die positief uitpakken staan dergelijk maatregelen ook op het programma voor 2030 gerealiseerd. Ze zijn echter nu niet randvoorwaardelijk om de Sloterweg af te sluiten.

10

Van: 5.1, 2, e <5.1, 2, e @hotmail.com>
Verzonden: woensdag 26 mei 2021 13:00
Aan: 5.1, 2, e @amsterdam.nl
Onderwerp: Reactie op variant 12 van verkeersgroep Nieuw Sloten

Beste Mensen,

In de Westerpost van vandaag las ik een artikel over een twaalfde variant, ingediend door de verkeersgroep uit Nieuw Sloten.



Ik wil daar even uw kant op op reageren. Bij deze.

- Het is een creatief plan.
- Het is een ingewikkeld plan, waardoor er allerlei haken en ogen gaan ontstaan.
- Ik vraag me wel af of het technisch en juridisch haalbaar is (dat de bekeuringen standhouden bij een rechter).
- Ik vraag me, hiermee in samenhang, af, of dit überhaupt kan binnen de (wegenverkeers)wet en hoe dit aan verkeersdeelnemers die voor het eerst en eenmalig de snelste route tussen Nieuw-West en de A4 nemen, met een enkel bord kan worden uitgelegd, zodat het juridisch overeind blijft.
- Het tijdsbestek van 20 minuten is heel vreemd. Als al voor deze variant gekozen zou worden, dan moet die periode veel langer (tenminste 30 minuten) en vooral aansluiten bij mogelijkheden in de wet. Het tijdsbestek moet in ieder geval psychologisch zo lang zijn dat men niet de neiging krijgt om toch de kortste route door Sloen en/of Nieuw Sloten te kiezen.
- Het plan is prima voor Nieuw Sloten maar niet voor Sloten!

- Voor Nieuw Sloten geldt: Minder verkeer en je bent klaar; daar zijn immers vrije fiets- en voetpaden en is de infrastructuur prima in staat om meer verkeer te verwerken. Dat geldt niet voor de hele Sloterweg (ook oost, waar niet eens een voetpad is), de Vrije Geer en Ditlaar.
- Er rijdt door variant dan wel minder verkeer met bestemming in (Nieuw) Sloten, maar ook die mensen kunnen en zullen veel te snel rijden. Als het nu even stil is op dit tracé, dat merken we dat nu ook al, dan is het nog altijd levensgevaarlijk voor fietsers en voetgangers. Anders gevaarlijk: Je wordt niet in de berm gereden door een auto die plotseling toch voor een wegversmalling moet wachten, maar dan heb je te maken met verkeer dat veel te snel rijdt.
- De Sloterweg is Hoofdnet Fiets (en wordt Plusnet Fiets). Dat betekent dat er bij eventuele keuze voor variant 12 zéker flankerende maatregelen getroffen moeten worden. Het is helaas niet zo dat degenen die in (Nieuw) Sloten wonen of iets te doen hebben, zich per definitie wél aan snelheidslimieten houden… (weten we ook uit ervaring☺)
- Als de gemeente voor deze variant 12 zou kiezen, dan is het van groot belang dat er veiligheidsmaatregelen genomen worden op héle Sloterweg, de Vrije Geer en Ditlaar. Ik denk dan aan: 30 km op het hele tracé maar dan mét permanente trajectcontrole en mét permanente handhaving. En aan het aanpassen van de voorrangsregeling op de kruisingen Sloterweg/Ditlaar en Ditlaar/Vrije Geer. En aan het aanbrengen van enkele oversteekplaatsen op de Sloterweg en Ditlaar.

Ik hoop dat u deze input mee wilt nemen bij uw beoordeling van de ingediende Variant 12 door de verkeersgroep Nieuw Sloten.
Laat het niet zo zijn dat na decennia van aankaarten van de urgentie, ook al in de jaren tachtig van de vorige eeuw (de tijd dat Nieuw Sloten er nog niet was en de prima ontsluitingsweg Geerban er nog wél was en toen de verkeersdruk veel lager was) speelde deze verkeersproblematiek al! Juist voor het gebied waar de kern van het verkeersprobleem zat en zit, biedt variant 12 zónder flankerende maatregelen geen goede oplossing!

Met vriendelijke groet,

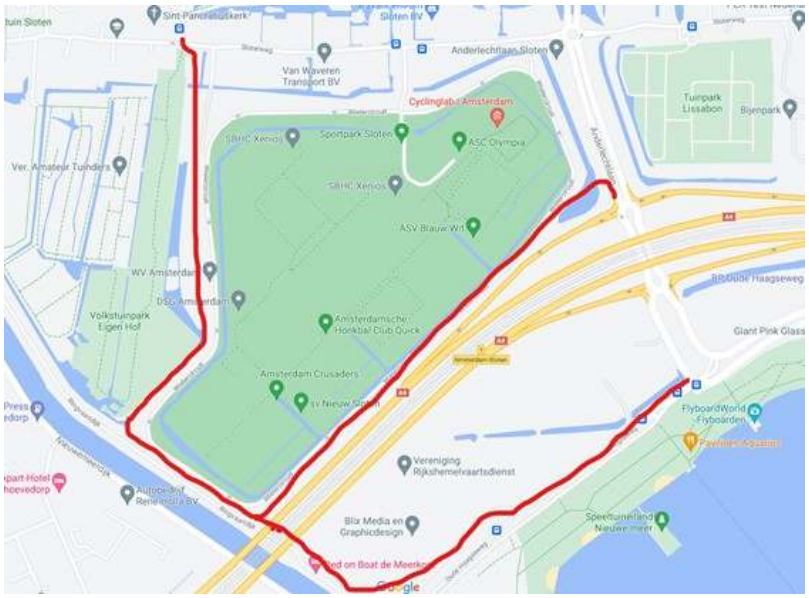
5.1, 2, e

Reactie: variant 12 is juridisch onmogelijk

11

Van: 5.1, 2, e <5.1, 2, e @gmail.com>
Verzonden: dinsdag 25 mei 2021 23:02
Aan: 5.1, 2, e @amsterdam.nl
Onderwerp: Re: In deze nieuwsbrief: drempels weg | terugblik bijeenkomst 22 april | aanvullende onderzoeken

Beste Projectteam Sloterweg,
In al uw plannen zie ik geen innovaties maar alleen maar aanpassingen op de huidige situatie. Ik woon al mijn hele leven in Amsterdam West en als wielrenner en honkballer vele wedstrijden gespeeld op de sportvelden en de wielerbaan van Sloten. Rondom de Wielerbaan ligt genoeg ruimte om de Sloterweg te ontlasten van het drukke verkeer.
Wanneer je de Ditlaar weg doortrekt over de huidige parkeerplaats en de parkeerplaats verder naar achteren legt dan kun je over die groenstrook prima een weg aanleggen naar de Oude Haagse weg. En voor het snelweg taluut leg je dan een weg naar de oprit richting A4 Den Haag. En als je de weg doortrekt naar het Nieuwe Meer/Oude Haagse weg kun je gewoon aansluiten op de A4 richting Utrecht/Amersfoort.
De Sloterweg maak je een fietspad van waar auto's welkom zijn en 20km/u mogen rijden en de Buslijn laat je ook omrijden want iedereen op de Sloterweg heeft meer dan 1 auto en meerdere scooters.(Ik ken daar geen wielrenners, woon al meer dan 50 jaar in deze buurt)
Hieronder een schets gemaakt met een printscreen van maps.google.com om het idee aan te duiden



Zoals u ziet kunnen de Volkstuintjes blijven bestaan. En het zal ook de buurt bij de Haagse weg sociaal gezien veiliger maken omdat er meer verkeer is.
Wellicht is dit een overweging waard.

Vriendelijke groet,

5.1, 2, e
Eduard Hellendoornstraa 5.1,
5.1, 2, e Amsterdam
5.1, 2, e

Reactie: deze alternatieve route is al eerder bedacht maar wordt door de gemeente Haarlemmermeer afgewezen. Zij stellen juist voor via de Sloterbrug af te wikkelen.

12

Van: [redacted] <[redacted]@gmail.com>
Verzonden: zondag 25 april 2021 17:52
Aan: [redacted]@amsterdam.nl
Onderwerp: input op de plannen omtrent Sloterweg

Beste heer, mevrouw,

Toen de Startnotitie Autoluw Sloten en Nieuw Sloten in november 2020 werd gepubliceerd waren er twee belangrijke bezwaren die uiteindelijk hebben geleid tot een tweede consultatieperiode. Ten eerste het verschil tussen wat eerste en tweederangsburgers is genoemd, waarbij een groep burgers voorgetrokken wordt ten opzichte van een andere groep burgers. En ten tweede, er werden geen haalbare alternatieven gecreëerd in het plan voor het eventueel afsluiten van de Sloterweg, kortweg het gebrek aan een integraal plan. Op 22 april werd zowel het aangepaste plan voor de Sloterweg gepresenteerd, alsmede het concept van het mobiliteitsplan voor het hele stadsdeel. Ik wil graag de twee hoofdbezwaren die ik hierboven heb genoemd toetsen aan de nieuwe plannen die zijn gepresenteerd.

Inclusief niets doen, zijn er aan de bestaande 5 scenarios uit de Startnotitie (waarvan er toentertijd trouwens maar drie gepubliceerd waren) uitgebreid met 6 nieuwe scenario's. Voor de meeste scenario's geldt dat de ongelijkheid tussen de twee groepen burgers blijft bestaan. De enige haalbare scenario's die wel aan het gelijkheidsprincipe voldoen zijn de scenario's met het eenrichtingsverkeer en eventueel variant 9. Voor variant 9 geldt dan wel dat er absoluut geen vergunningen moeten worden afgegeven op basis van postcodes. Alleen indien de afsluiting van de Anderlechtlaan Zuid voor iedereen geldt (met uitzondering van OV en hulpdiensten) wordt tegemoet gekomen aan één van de twee hoofdbezwaren die tot deze verlenging hebben geleid. Indien dit laatste niet haalbaar is, dan voldoet alleen de eenrichtingsweg aan die vereiste.

Het op 22 april gepresenteerde concept mobiliteitsplan geeft helaas aan dat aan het tweede bezwaar, een integraal plan, nog steeds niet wordt voldaan. Hieronder staan de auto gerelateerde maatregelen genoemd die gepland zijn in de periode 2020-2024:
A1: Terugdringen doorgaand verkeer Sloterweg en Laan van Vlaanderen
A2: Terugdringen doorgaand verkeer Burgemeester Venig Meineszlaan
A3: Terugdringen doorgaand verkeer Osdorpweg
A5: Sloterbrug
A6: Afwaarderen straten van 50-30 km
A11: Terugdringen doorgaand verkeer Hemsterhuisstraat
A14: Onderzoek invloed betaald parkeren op modal shift

Dat betekent dat de komende drie jaar nog geen een plan in werking wordt gezet, die het omgeleide verkeer vanaf de Sloterweg beter via de hoofdroutes moet kunnen afvoeren. De plannen die voor deze periode zijn gepland zullen zelfs de druk op het hoofdnet

vooral doen toenemen. indien er 5 jaar verder wordt gekeken in het mobiliteitsplan kan u lezen dat alleen kruispunten op de Ookmeerweg (S106) worden aangepakt op het gedeelte van die weg waar niet de congestie zich bevindt. Het stuk tussen het kruispunt met de Alpen tot aan de A9 wordt niet verbeterd. Een rijbaan verdubbeling naar 2x2 zou daar noodzakelijk zijn, omdat deze route nu al dagelijks vast staat en het extra (omgeleide) verkeer niet aan kan. Het lijkt wel of er in het geheel niet is geluisterd, want een verbeterde doorstroming over de Lijnderbrug is essentieel om een alternatief voor de Sloterweg aan de bewoners van Badhoevedorp en de Aker te bieden.

Ik hoop dat u mij uitnodigt om verder naar de plannen voor zowel Sloterweg als het mobiliteitsplan te kijken. Tot nu toe merk ik wel dat er weinig met de input wordt gedaan die de afgelopen vijf maanden is gegeven aan uw projectteam, het stadsdeel en de gemeenteraad.

Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e

De tweede consultatieperiode is er gekomen door het groot aantal tegenstanders en een zwalkend dagelijks bestuur, die het plan van Dijksma niet wilde of kon verdedigen. Het plan heeft niets te maken met eerste en tweederangsburgers, maar eerder met direct belanghebbenden (bewoners van Sloten en Nieuw-Sloten) en niet-belanghebbenden die de wegen gebruiken, ook al zijn het geen hoofdwegen.
De ontsluiting bij Lijnden is inderdaad een probleem sinds de verlegging van de A9, en moet zo snel mogelijk worden opgelost door de rotonde om te vormen tot turborotonde of kruising met verkeerslichten. In de verkeerssimulatie is aangetoond dat dit de file vorming geheel kan wegnemen. De breedte van de brug is daarbij niet meer van belang

13

5.1, 2, e
Gemeente Haarlemmermeer

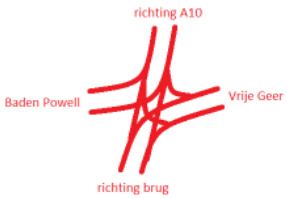
RE overleg varianten Sloterweg

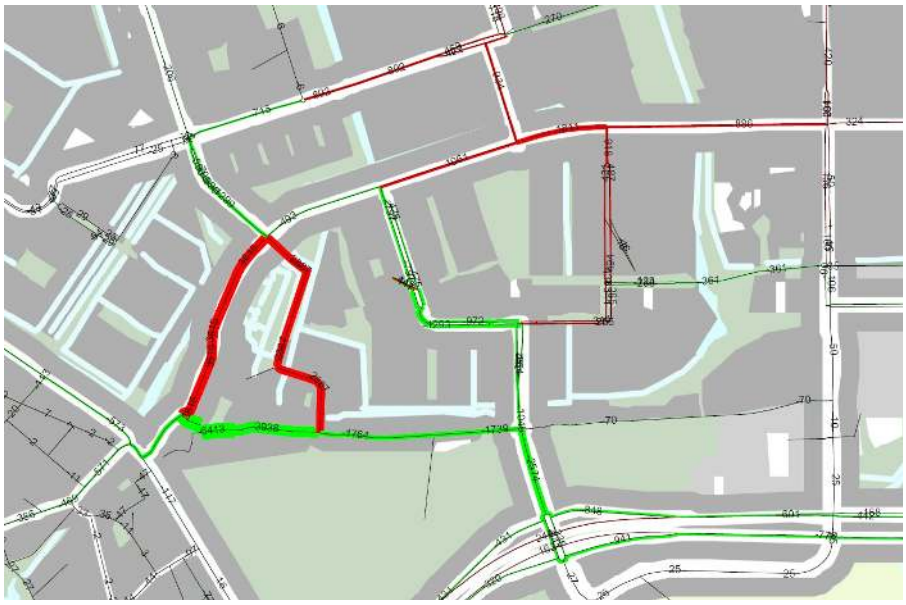
Van: 5.1, 2, e
Verzonden: donderdag 15 april 2021 16:40
Aan: 5.1, 2, e <5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e <5.1, 2, e @amsterdam.nl>;
Onderwerp: RE: overleg varianten Sloterweg Amsterdam Haarlemmermeer

Hoi 5.1, 2, e

Ja, dat was inderdaad de gedachte bij V4, maar 5.1, 2, e had in haar berekening de aansluiting Vrije Geer behouden en een afslagverbod vanaf de Baden Powell toegevoegd, waardoor uiteindelijk alleen bestemmingsverkeer van de weg gebruik kan maken (500 mvt/etmaal staat me bij?).

Nog een laatste kunstwerkje in paint ter verduidelijking 😊





> Reactie: Amsterdam wil eigenlijk niets weten van een afslagverbod. Als Haarlemmermeer geen waterbedeffecten wil moeten ze ofwel de brug niet verbreden dan wel eigen maatregelen nemen op grondgebied van Badhoevedorp. Het niet verbreden van de brug maar wel veiliger maken zou de beste oplossing zijn en geen afslagverbod meer nodig maken.