Uitgebreide uitleg aanpak Sloterweg

Op 22 april 2021 vond de webinar plaats over de aanpak voor een veiligere Sloterweg (west) in Sloten. Dit onderwerp leeft in heel Nieuw-West en ook in Badhoevedorp. Dit merken wij ook aan de ruim 800 vragen / reacties die wij voor, tijdens en na de webinar hebben ontvangen. In onderstaand overzicht is een uitgebreide reactie weergegeven over onderwerpen waar wij veel vragen over krijgen.

Neutrale houding

Tijdens de webinar werd de situatie van de Sloterweg getoond met behulp van een filmpje. Dit gaf enkelen het gevoel dat wij geen rekening houden met de omliggende wijken. Toch lijkt bijna iedereen het eens te zijn dat de situatie op de Sloterweg anders moet. Om de gemeenteraad een goede afweging te laten maken om de Sloterweg veiliger te maken en hierin de belangen van de omliggende wijken mee te nemen, zorgt het projectteam ervoor dat de belangen breed in beeld zijn.

Belangenafweging

Velen vragen zich af hoe wij de belangen tegen elkaar afwegen, bijvoorbeeld de afweging tussen bereikbaarheid en de veiligheid van direct aanwonenden. Het uitgangspunt is de Sloterweg veilig te laten functioneren als hoofdnet fiets. Dat betekent dat er maximaal 6000 motorvoertuigen per dag over de Sloterweg mogen over beide rijrichtingen gezamenlijk. Minimaal 9000 automobilisten en motorrijders zullen een andere route moeten rijden. Daarbij staat de veiligheid van de fietser voorop. De gemeenteraad stelt uiteindelijk de voorkeursvariant vast en weegt daarbij de verschillende belangen af, zowel die in Amsterdam-West, alsook die van de bewoners en ondernemers in Badhoevedorp.

Volledigheid/waterbedeffecten

De webinar en de periode erna was bedoeld voor het projectteam om een beeld te krijgen of we compleet zijn. Hebben we alles in beeld en welke waterbedeffecten zien bewoners en ondernemers? De webinar heeft onder andere de volgende aandachtspunten opgeleverd:

- De bereikbaarheid van het dorp Sloten voor klanten uit Osdorp bij variant 4 met de afsluiting van de rotonde B. Powellweg.
  We beschouwen bij elke variant de bereikbaarheid en wegen dit af tegen andere factoren. Dit mondt uiteindelijk uit een keuze voor een voorkeursvariant
- De Alpen zijn niet meegenomen in de analyses
  we nemen de Alpen mee in onze analyses
- Het waarom achter de afweging van de afsluiting/T-splitsing Baden Powellweg en variant 10 knip Sloterbrug. Is de sociale verbinding Slotenaren met Badhoevedorp belangrijker dan de rest van Nieuw West?
  Het gaat het onderzoek niet als eerste om een afweging op het gebied van de sociale binding maar om de variant die het aantal onder de 6000 brengt. Variant 10 leidt tot een te geringe afname van het autoverkeer op de Sloterweg West en is daarmee geen oplossing voor de problemen op de Sloterweg. Variant 4 zorgt er wel voor dat het aantal motorvoertuigbewegingen onder de 6000 per etmaal komt. De T-splitsing in variant 4 heeft tot gevolg dat het verkeer richting de Sloterbrug uit Amsterdam afneemt.
- Zijn er metingen gedaan bij de tijdelijke afsluitingen in Nieuw-West bij de Baden Powelweg – Plesmanlaan
  Nee die zijn er niet gedaan
- Neem ook de Ookmeerweg mee in de analyses
  we nemen deze mee in onze analyses
- Bekijk het effect op de brug Lijnden

Het knelpunt hier is niet de brug, maar de rotonde in Lijnden. In het mobiliteitsplan Nieuw West is gekeken naar de effecten van het aanpassen van die rotonde. Daaruit blijkt dat als deze rotonde door de gemeente Haarlemmermeer is aangepast, het verkeer over de brug voldoende doorstroomt. Volgens planning wordt die rotonde in 2024 (?) aangepast.

- Neem in het onderzoek mee of de capaciteit van de S106/S107moet worden verhoogd
  de gevolgen voor de capaciteit op de S106/107 van de varianten worden ook onderzocht.
- Er moet een oplossing komen voor knelpunten die elders ontstaan?
  we brengen de knelpunten in beeld en geven in de Nota van Uitganspunten aan hoe hiermee om te gaan
- Waar is Henk Sneevlietweg?
  we nemen de Henk Sneevlietweg mee in onze kruispuntonderzoeken
- Welke maatregelen komen er voor de Aker en Osdorp?
  Dat hangt af van welke knelpunten/waterbedeffecten we signaleren bij de voorkeursvariant. Afhankelijk hiervan geven we in de NvU aan wat we hiermee doen
- Beschouw de varianten in samenhang met overige ontsluitingswegen
  Dit doen we in de NvU
- Neem de Vrije Geer en Ditlaar mee in de analyse.
  Deze nemen we mee in onze analyses
- Verbeter de doorstroming op de Plesmanlaan.
  Daarover geven we een antwoord in de NvU
- Verschillende oplossingen tegelijkertijd om waterbedeffecten te weren.
  We geven in de Nota van Uitgangspunten aan welke variant de voorkeur krijgt en schetsen hierbij gelijk de waterbedeffecten van deze variant
- Verbeter eerst de S106 e.a. routes. Sluit dan pas Sloterweg af.
  *dat is geen oplossing voor de acute problemen die momenteel spelen op de Sloterweg. We kijken er wel naar of we maatregelen eventueel gefaseerd kunnen invoeren*Waterbedeffecten: ontstaan er geen ontoelaatbare aantallen auto's op die plekken?
  we beschouwen in de NvU of de waterbedeffecten toelaatbaar zijn
- Omrijden is gewenning).
  rijroutes hebben inderdaad enige tijd nodig om in te slijpen
- Waar is de Afsluiting van de Plesmanlaan: in eerste concept is er over gesproken: komt niet meer naar voren.
  We brengen in de Nota van Uitgangspunten de knelpunten in beeld die bij de gekozen variant ontstaan. Zo kan het zijn dat er een knelpunt ontstaat op de Plesmanlaan, waar we een oplossing voor bedenken.

Het proces en in gesprek met belanghebbenden

Een aantal vragen ging over het tot nu toe gevoerde proces. Zo vroeg men zich af hoe het zit met de startnotitie en de totstandkoming daarvan..

De startnotitie vormt over het algemeen een eerste stap in de besluitvorming om tot een oplossing van een probleem te komen. Omdat de wethouder graag snel een oplossing wilde zien voor de problematiek op de Sloterweg, ging de startnotitie dieper in op de oplossingen dan gebruikelijk is. Omdat de totstandkoming van de startnotitie en de daarin genoemde oplossing tot veel protest leidden in de omliggende gebieden heeft de wethouder besloten om meer varianten voor te leggen aan de belanghebbenden uit een veel groter gebied dan Sloten/Nieuw

Sloten

Andere procesmatige opmerkingen betroffen de vraag of de gemeente een bemiddelende rol gaat spelen om groepen die tegenover elkaar staan, nader tot elkaar te brengen. De gemeente ziet dat de belangen erg tegengesteld zijn. De brede aanpak is mede bedoeld om die tegenstellingen te overbruggen.

Inmiddels hebben wij met de verschillende groeperingen binnen Nieuw-West en Badhoevedorp overleggen gevoerd om de stand van zaken toe te lichten en het vervolgproces te schetsen. Na de sessies volgt het vrijgeven voor inspraak van de Concept Nota van Uitgangspunten door het college. Vervolgens heeft een ieder die dat wil zes weken de tijd om een reactie te geven op de Nota en de voorgestelde voorkeursvariant. Het stadsdeel zal ook in die fase formeel adviseren op de Nota van Uitgangspunten. Daarnaast wil de Commissie MLW zelf ook nog inspraak organiseren over dit project. Alle inspraakreacties kunnen tot aanpassingen in de Nota van Uitganspunten leiden. Uiteindelijk stelt de gemeenteraad de definitieve Nota van Uitgangspunten vast.

Belangenafweging

er werden vragen gesteld hoe men de belangen tegen elkaar afweegt, bijvoorbeeld de afweging tussen bereikbaarheid en de veiligheid van direct aanwonenden. Het uitgangspunt is de Sloterweg te laten functioneren als hoofdnet fiets. Dat betekent dat er maximaal 6000 mvt per etmaal over de Sloterweg mogen. Minimaal 9000 automobilisten en motorrijders zullen een andere route moeten rijden. Daarbij staat de veiligheid van de fietser voorop. De gemeenteraad zal uiteindelijk de voorkeursvariant vaststellen en daarbij de verschillende belangen afwegen, zowel die in Amsterdam West, alsook die van de bewoners en ondernemers in Badhoevedorp.

Knip

Een knip is een verbod om door te rijden. De weg wordt daarmee in feite doodlopend. Een knip kan zowel fysiek als digitaal worden ingevoerd. Bij een knip met alleen camera’s zijn ontheffingen mogelijk om door te rijden. Dit gaat op kenteken, dus het is mogelijk om voertuigen op kenteken, dus ook auto’s van de zaak te registreren. Een permanente ontheffing kost circa 290 euro per twee jaar. De camera’s registreren de toegang tot een gebied. Deze camera’s registreren niet de snelheid.. Snelheidscontroles en de handhaving horen bij het openbaar ministerie.

Bezoekers kunnen in het systeem worden geregistreerd. Wie geen toegang heeft tot het passeren van de camera’s riskeert een boete, die het justitiële incassobureau int. In alle gevallen is het mogelijk om elke plek te bereiken, maar het kan zijn dat men dan een andere route moet gaan volgen dan men gewend was. Er moet nog verder uitgewerkt worden wie toegang krijgt tot het gebied in het geval van een elektronische knip. Dat kan variëren van de direct aanwonenden of bijvoorbeeld alle inwoners en ondernemers van het dorp Sloten. Of in het geval van een fysieke knip helemaal niemand.

Bereikbaarheid voor varianten met een knip

1. De varianten met een knip erin leverden veel vragen op over de bereikbaarheid. Vragen gingen over de bereikbaarheid van Kortrijk, hoe men bij de caravandealer komt, hoe de winkels in Sloten, toeleveranciers op de Slimme Weg en het sportpark te bereiken zijn. Hoe komt bezoek voor bewoners van Sloten in Sloten terecht? Hoe zit het met pakketbezorgers, zorgverleners en mantelzorgers? Ouders die hun kinderen naar school moeten brengen. Kunnen vrachtauto’s nog wel hun bestemming bereiken?

   > Er worden beperkt ontheffingen voor een variant met een knip verleend. Er zit een limiet aan de hoeveelheid te verlenen ontheffingen, anders blijft het een doorgaande route. Wanneer de gemeenteraad beslist voor een variant met een knip geldt voor de meeste automobilisten dat zij moeten omrijden om hun bestemming te bereiken of een ander vervoermiddel kiezen. Uiteraard blijven alle bedrijven en winkels bereikbaar. Ook de aan de Sloterweg gevestigde transportbedrijven/vrachtwagenbedrijven blijven bereikbaar. Dit

> geldt ook de begraafplaats in Sloten.

2. Een ander zorgpunt betrof de afwikkeling van het verkeer als er een calamiteit optreedt.

> De voorkeursvariant toetst de Centrale Verkeerscommissie, nood- en hulpdiensten zijn hierin vertegenwoordigd. Nood- en hulpdiensten komen altijd in aanmerking voor een ontheffing.

Eenrichtingsverkeer

Eenrichtingsverkeer maakt deel uit van de onderzoeksvarianten. Het uitgangpunt van 6000 mvt gaat over een weg waar in twee richtingen verkeer bij elkaar opgeteld geteld wordt. Bij een eenrichtingsweg ligt die grens dan op ongeveer 3.000 mvt. Eenrichtingsverkeer heeft sowieso tot gevolg dat de weg maar in een richting te bereiken is en dat iedereen die de andere richting op wil moet omrijden. Dat geldt ook voor de bus, nood- en hulpdiensten en de zware vrachtwagens van de ondernemers aan de Sloterweg West. . Hiervoor kunnen geen ontheffingen worden verleend.

Eenrichtingsverkeer met vrijliggend fietspad

Eenrichtingsverkeer met een vrijliggend fietspad is niet haalbaar, omdat de Sloterweg slechts 6 meter breed is. Het is niet mogelijk daarop een tweerichtingen fietspad én een rijbaan te realiseren. Conform de leidraad van de Centrale Verkeerscommissie dient een weg met 1 rijbaan minimaal 3 meter breed te zijn en een tweerichtingen fietspad 4 meter breed exclusief een schampstrook van 0,5 meter. Deze 7,5 meter is niet aanwezig op de Sloterweg.

Eenrichtingsverkeer tijdens de spits

Er zijn twee varianten met eenrichtingsverkeer, variant 7 van west naar oost en variant 8 (van oost naar west). Een variant leidt tot een overschrijding van het maximaal aantal toelaatbare varianten en de andere valt net onder het maximaal aantal toelaatbare motorvoertuigen per etmaal. Het is onwaarschijnlijk dat alternerend eenrichtingsverkeer een oplossing biedt, die leidt tot in totaal minder dan 6000 mvt per etmaal.

Herinrichting noodzakelijk bij eenrichtingsverkeer

Wanneer de gemeenteraad zou kiezen voor eenrichtingsverkeer (van west naar oost) is het nodig de weg opnieuw in te richten omdat de weginrichting duidelijk moet maken dat het hier een 30 km per uur weg betreft. Dus dat betekent dat de weg smaller moet worden aangelegd en er snelheidsremmende maatregelen moeten worden genomen.

Handhaving op 30km/u

In de reacties op 30 km per uur is verzocht te handhaven met behulp van flitspalen. Onze modellen laten zien dat alleen 30 km per uur op de route Vrije Geer, Ditlaar en Sloterweg West het aantal motorvoertuigen onder de 6.000 te krijgen. Het blijft de snelste route naar de A4. Vanuit veiligheid is het overigens zeer gewenst dat de snelheid van 30 km/uur zoveel mogelijk afgedwongen wordt

Sloterweg als fietsstraat, auto te gast

De auto te gast op de Sloterweg is van toepassing als het aantal motorvoertuigen verminderd wordt naar maximaal 2.500 per dag gemeten over beide rijrichtingen. De Sloterweg is echter bestempeld als hoofdnet fiets waarin 6.000 motorvoertuigen binnen Amsterdam leidend zijn. Wanneer de Sloterweg bij zo een grote hoeveelheid motorvoertuigen als fietsstraat wordt ingericht ontstaan gevaarlijke situaties.

Hoofdnet fiets en weginrichting

Het uitgangspunt van de afweging is dat de Sloterweg hoofdnet fiets is en blijft. Het is geen optie om deze fietsroute uit de hoofdnettenstructuur te halen, of het

fietsverkeer te verminderen. Het doel blijft daarmee om de verkeersdrukte qua auto's omlaag te brengen om een verkeersveilige situatie in te kunnen richten.

De huidige inrichting heeft een onvoldoende afdwingend karakter om 30 km per uur te kunnen handhaven. Genoemde opties als een inhaalverbod kunnen deel uitmaken van die veilige weginrichting. Daarvoor moet eerst duidelijk zijn welke variant de gemeente gaat uitvoeren. De norm die de gemeente hanteert bij hoofdnet fiets is maximaal 6.000 motorvoertuigen per dag. Wegens de Amsterdamse stedelijke problematiek is deze norm (iets) ruimer gesteld dan de landelijke norm voor erftoegangswegen, die op 5.000 motorvoertuigen per dag is gesteld. Uiteraard voldoen oplossingen die het aantal motorvoertuigbewegingen tot ver onder 6.000 terugbrengen ook aan de doelstelling.

Geld

Ons is gevraagd hoeveel budget de gemeente heeft om de Sloterweg in te richten. Die vraag valt nu niet goed te beantwoorden. Dat hangt namelijk af van de gekozen variant, hoe ingrijpend de maatregelen zijn en hoe die qua uitvoering en kosten in de tijd gefaseerd kunnen worden Als het college de NvU aan de gemeenteraad voorlegt, geeft zij ook aan hoe en wanneer zij dit project in de begroting wil regelen.

Badhoevedorp

De bereikbaarheid van de A4 vanuit Badhoevedorp wordt anders als er een knip komt op de Sloterweg. Daar maakten sommige deelnemers aan het webinar opmerkingen over. De ontsluiting van Badhoevedorp vormt een belangrijk onderdeel van de inbreng van de Badhoevedorpers. De wegen in Badhoevedorp zelf vindt men niet geschikt om extra verkeer af te wikkelingen mocht een knip op de Sloterweg dit gevolg hebben. De ontsluiting van de A9 is sinds de verlegging van de A9 een lastig punt. Badhoevedorpers moeten of naar het noorden via de Sloterbrug of naar het zuiden via de Schipholweg rijden.

Is ontheffing mogelijk bij variant 10?

Een deelnemer vroeg zich af of het mogelijk was om een ontheffing te ontvangen als de Sloterbrug geknipt wordt. Deze variant 10 heeft echter onvoldoende oplossend vermogen, omdat deze variant niet leidt tot minder dan 6.000 motorvoertuigen op de Sloterweg en kan niet als voorkeursvariant worden meegenomen in de NvU.

Andere ontsluiting Badhoevedorp

De manier waarop de ontsluiting van Badhoevdorp is geregeld staat in het verkeersstructuurplan Badhoevedorp. Link opnemen Ingrepen in deze structuur maken geen deel uit van het project Sloterweg. We kijken wel naar de waterbedeffecten die de varianten hebben op Badhoevedorp. In dit opzicht vroegen sommige deelnemers of er rekening wordt gehouden met de afsluiting Schipholweg en Zeemanlaan. De actuele ontwikkelingen en de waterbedeffecten op dit gebied stemmen wij af met de verkeerskundigen van Haarlemmermeer. Voor omliggende gemeenten "tankt" het Verkeersmodel de informatie over uit het Regionale Verkeersmodel.

Drukte op de Laan van Vlaanderen

De Laan van Vlaanderen mag niet drukker worden dan nu, vinden sommige deelnemers. En als de Laan drukker wordt, dan vraagt men zich af of er iets wordt gedaan aan die toenemende drukte, zoals een 30km per uur regime, handhaving of drempels. Een deelnemer gaf aan moeite te hebben om haar moeder te bezoeken op de Laan van Vlaanderen. Een ander knelpunt dat men signaleert is de kruising Laan van Vlaanderen en het Belgiëplein. Ook oppert iemand om de Laan van Vlaanderen alleen in de spits af te sluiten, zodat deze nog wel bereikbaar blijft buiten de spits. Bij variant 11 merken sommigen op dat hiermee de problemen over de schutting worden gegooid.

In sommige varianten die ervoor zorgen dat het aantal motorvoertuigen op de Sloterweg onder de 6.000 komt, zijn ook camera's geplaatst op de kruising Laan van Vlaanderen (west en oost) met de Plesmanlaan. Dit om te voorkomen dat het

verkeer toeneemt op de Laan van Vlaanderen. De bereikbaarheid van het winkelcentrum aan het Belgiëplein, neemt hierdoor echter af. Een ontwikkeling waar ondernemers en bezoekers van het centrum dan weer tegen zijn.

Afhankelijk van de gekozen variant geven we ook aan of we maatregelen nemen op de Laan van Vlaanderen. Dit kan zijn als onderdeel van die variant, of een waterbedeffect dat we in beeld brengen bij de andere varianten.

Veiligheid voor fietsers naar het sportpark

Er wordt extra aandacht gevraagd voor de veiligheid van de fietsers naar het sportpark. Momenteel onderzoekt de gemeentelijke afdeling Sport en Bos in overleg met het Stadsdeel de mogelijkheden om een tijdelijke fietsroute te maken door het park. Los van de tijdelijke route, houden wij straks, met de voorkeursvariant, rekening met het sportpark. De tijdelijke route valt buiten de scope van dit project.

VMA

Een aantal opmerkingen/vragen ging over de cijfers, zoals

- Maak berekeningen in spitstijden en zonder corona
- Wanneer zijn de telingen uitgevoerd (tijdens corona?)
- Wat is het effect van thuiswerken op cijfers
- Zijn de 15000 motorvoertuigen per dag op de Sloterweg aangepast n.a.v. corona?
- Uit welk jaarkomt de 15000 motorvoertuigen per etmaal
- Wat is de waarde van de getoonde getallen, als hierin de ontheffinghouders niet zijn meegenomen, de werkelijke getallen liggen dus hoger
- De Baden Powellweg staat altijd file, dus hoezo is deze groen? Hoe kan verkeer hier afnemen?
- Waarom meer verkeer in de ene eenrichtingsvariant dan de andere variant
- Zijn het absolute over relatieve veranderingen
- Hoe werkt de systematiek van het VMA
- **Variant 7:** Berekeningen toelichten
- **Variant 9:** Sluipverkeer Sloterweg-Oost: Waarom levert variant # 9 een impact op die groter is dan 7500 auto per dag?

Missende gegevens in VMA

- Daarnaast lijken de cijfers niet doorgerekend voor Badhoevedorp. Dit werd gepresenteerd als samenwerking die ook geldt voor Badhoevedorp, maar dat zie ik hier nog niet gebeuren. Hoe verklaren jullie dat?
- Neem de Rijtijden mee in de analyse
- Ik mis bij de kruispunten effecten het kruispunt Baden Powellweg/Pieter Calandlaan! Zijn jullie die vergeten?
- Vergeet toename op Frankfurthersingel
- Sluipverkeer Louis Davidslaan, Plesmanlaan Akersluis
- Zijn de gegevens over luchtkwaliteit meegenomen in dit model, zo nee nemen we die mee?

Vragen over berekeningen

- berekening/calculatie effect op verkeersdrukte : hoe kan het dat de Alpen niet in

het rood staat en de Baden Powellweg zelfs in het groen? Is hier een rekenfout gemaakt? Of zijn er variabelen weggelaten? Het verkeer zal hier enorm toenemen. Ik zie nergens terug hoe deze berekeningen zijn uitgevoerd en ik vermoed dat deze voorstelling niet correct zal zijn. Ik mis uitleg over de tot standkoming van deze representatie.

- Waarom neemt in variant 4 (en mogelijk ook in andere varianten) het totale aantal voertuigbewegingen zo sterk af? Totalen staan niet weergegeven maar totaal van oranje balkjes is substantieel lager dan blauwe.
- Bij de eerste variant waarvan de doorrekening werd getoond was er geen toename van verkeer op de Pieter Calandlaan / Alpen door de Aker te zien. Op basis waarvan is deze conclusie getrokken? Deze wegen zijn de snelste manier om van de rotonde Baden Powellweg/Plesmanlaan naar de A9 te rijden. Het lijkt dan ook niet meer dan logisch dat de drukte hier toe zal nemen

Deze vragen moeten we nog uitzoeken c.q. aangeven dat deze in de cijfers zitten indien het geval

Tijdelijke maatregelen

Het stadsdeel Nieuw-West heeft tijdelijke maatregelen ingevoerd om de situatie tot de structurele oplossing is gevonden te verbeteren. Omdat bleek dat de drempels een averechts effect hadden (trillingshinder), zijn ze 30 april weggehaald. Zie artikel We hebben er twee wegeversmallingen bijgeplaatst om de snelheid van het autoverkeer naar beneden te brengen. Dat leidt er soms toe dat de wachtende auto's de fietsers blokkeren. Omdat er geen eenvoudige oplossingen zijn en elke oplossing ook weer de nodige nadelen met zich mee brengt, richten we ons nu op een definitieve oplossing voor de Sloterweg. .

Mobiliteitsplan

Het college heeft recent de eerste versie van het mobiliteitsplan Nieuw-West bekend gemaakt ter advisering van het stadsdeel. De deelnemers aan de webinar hadden een aantal vragen over dit mobiliteitsplan:

Hoe worden bewoners betrokken? Consultatie?

Waarom wordt er niet in het totaal mobiliteit en leefbaarheid van het gebied Aker/ Nieuw Sloten/ Oud Sloten gekeken. Niet integraal dit

Neem de Sloterweg mee in het mobiliteitsplan, geen eersterangs en tweederangs burgers

Wat wordt er geleerd uit het vorige mobiliteitsplan?

Hoe verhoudt de Mobiliteitsaanpak zich tot het project Sloten en Nieuw Sloten Autoluw?

Hoe worden de effecten van verschillende regimes op het verkeer over de brug en regimes in Sloten en Nw Sloten vice versa in beeld gebracht en in welk traject? Brug? Autoluw? MobiliteitsaanpaK?

Is de Johan Huizingalaan een knelpunt bij meer dan 6000 motorvoertuigen per etmaal?

Wij hebben het projectteam voor het Mobiliteitsplan geïnformeerd over de gemaakte opmerkingen Over het Mobiliteitsplan is op …. een webinar geweest waar het plan is toegelicht en vragen zijn beantwoord. U kunt dit terugzien op LINK.

Verschil autoluw in Centrum en Nieuw-West

Het autoluwe beleid in het Centrum focust zich op het creëren van extra ruimte door onder andere het opheffen van parkeerplekken. In Nieuw-West is dit niet het geval, omdat het autobezit vrij hoog is en veel mensen een auto gebruiken. Op de Sloterweg proberen we te realiseren dat deze weg als hoofdnet fiets gaat functioneren. Dat betekent dat we de automobilist via het hoofdnet auto moeten leiden om een afname aan voertuigbewegingen te bewerkstelligen.

Alternatieve fietsroutes

Een aantal deelnemers opperde om de fietsers een andere route te laten kiezen, bijvoorbeeld via de Peilscheidingskade, het fietspad Tervurenpad of het voetpad van de Sloterweg in te richten als fietspad. Dit maakt geen deel uit van de opgave van het project. Op 21 april heeft de gemeenteraad een motie om vrijliggende fietspaden te onderzoeken niet aangenomen. De Sloterweg is en blijft hoofdnet fiets, en dat het aantal motorvoertuigen onder de 6.000 per dag moet komen. De meest geopperde alternatieve fietsroute is die via het sportpark. Ook deze route valt buiten de opgave van het project. De afdeling Sport en Bos van de gemeente Amsterdam werkt deze route verder uit. Voor de stand van zaken kunt het beste contact met dit project opnemen via…….

Nieuwe varianten

De volgende nieuwe varianten zijn geopperd en daarachter het antwoord schuin gedrukt:

- Maak een fysieke knip op alleen de Sloterweg of alleen elektronische knip en laat de bus een bus andere route nemen.
  Met uitzondering van de andere route voor de bus en 30 km per uur op de Laan van Vlaanderen komt deze variant overeen met variant 11
- Combineer de varianten die elkaar versterken.
  Het zou kunnen zijn dat een element van de ene variant bij de andere wordt gevoegd.
- Eenrichtingsverkeer op Sloterweg richting snelweg te maken en twee richtingen vanaf rotonde tot de sportparken en geen elektronische registratie
  In dit voorstel rijden de vrachtwagens van bedrijven aan de Sloterweg om via het hoofdnet en bij de rotonde Baden Powellweg de route via de Vrije Geer en Ditlaar volgen. Ook moet in dit geval de route van bus 195 worden verlegd.
- Is ook variant 30km eenrichting Sloterweg en 30 km en eenrichting Laan van Vlaanderen overwogen?
  Dit komt overeen met variant zes. Deze variant leidt echter niet tot een afname tot onder de 6.000 motorvoertuigen per dag.
- Afsluiting van de Anderlechtlaan tussen A4 en Sloterweg. Wél moet hier dan een bussluis komen.
  Bij knips kan het OV te allen tijde de camera's passeren
- Oude Haagseweg openstellen voor autoverkeer eventueel met camera's en zo alleen bestemmingsverkeer BHD toegang te geven.
  De Oude Haagse weg is een belangrijke onbelemmerde route voor de bus. Het is niet de bedoeling dat auto's via deze busroute gaan rijden. Bovendien ligt het grootste gedeelte van de Oude Haagseweg in de gemeente Haarlemmermeer. Het openstellen van deze weg is beschouwd in het kader van de Nota van Uitgangspunten Sloterbrug en de onmogelijkheden van deze openstelling vindt u terug in de Nota van Beantwoording bij deze NvU.
- Maak een afslag A5 naar Osdorp
  Dit lost niet het probleem op voor de Sloterweg. Goede ontsluitingen richting onder andere de A5 zijn wenselijk. Dit valt echter buiten de aanpak voor een veiligere Sloterweg.
- Maak een nieuwe weg vanaf de Sloterbrug/ Ringvaartdijk.
  Deze route voert dan langs de Ringvaart en dwars door de ecologische hoofdstructuur. Om die reden is die optie niet wenselijk. Daarnaast is het de vraag of de automobilisten die route verkiezen boven de Sloterweg-west. Op de Sloterweg zullen dan waarschijnlijk ook een aantal maatregelen moeten worden genomen om het autoverkeer hierlangs te ontmoedigen
- Eenrichtingsverkeer combineren met ontheffingen voor bestemmingsverkeer en

bus.
Dit leidt tot onduidelijke en onveilige situaties.

- Knip Vrije geer en Ditlaar en rotonde Plesman en Ditlaar
  Het is mogelijk dat er maatregelen moeten komen op deze plekken. Echter de Sloterweg-west focust zich op een oplossing op dit stuk. De verwachting is dat als het aantal motorvoertuigen naar beneden gaat, dan zal dit ook een gunstig gevolg hebben voor de verkeersveiligheid op de Ditlaar en de Vrije Geer.

- Niet rijden op Sloterweg tijdens spitsuren
  Een spitsverbod op de Sloterweg heeft onvoldoende effect op de Sloterweg-West. De verkeersanalyses laten zien dat het ook buiten de spits druk is.

- Sloterweg Oost meenemen
  In alle varianten wordt het op de Sloterweg minder druk. Het zou kunnen zijn dat de situatie op de Sloterweg-oost deel uitmaakt voor een oplossing op de Sloterweg-west. Er zijn ook varianten waarbij dat niet het geval is. Wanneer dit niet het geval is nemen we die ook niet mee in de aanpak voor een veiligere Sloterweg West.

- Waarom S106 en andere banen afslanken van 2 naar 1.
  De S106 maakt geen deel uit van de oplossing voor de Sloterweg-west. Dit moet in groter verband worden beschouwd zoals in het kader van het mobiliteitsplan.

- Alleen vrachtauto's weren
  Dat is geen optie, er zijn transportbedrijven gevestigd aan de Sloterweg

- Tolweg
  Dat past niet binnen het beleid dat de gemeente Amsterdam voert

- Sloterweg volledig autovrij
  daarmee komt de bereikbaarheid van de woningen hier in het geding.

- Alleen een knip op bepaalde tijden (spitsknip).
  De verkeersanalyses laten zien dat het ook buiten de spits druk is.

- Variatie in knip om zo meer mensen toe te laten 3.000 i.p.v. 600
  Dit is niet te vatten in een afdwingbaar besluit. Er ligt een gesloten verklaring ten grondslag aan de knip met mogelijke uitzonderingen hierop. Bovendien creëert deze oplossing onduidelijkheid over wie wel en wie niet langs de knip mag rijden

- Waarom niet een bussluis in plaats van een technisch ingewikkelde optie waarbij 1 wijk wel en 1 wijk geen toegang krijgt
  Een intelligente knip met camera worden in Amsterdam juist steeds meer toegepast en vervangen de mechanische bussluizen. Die laatste zijn juist technisch gecompliceerder, vele duurder in aanleg, storingsgevoelig en kennen ook camera's om de situatie ter plaatse te kunnen monitoren.

- Proefperiode met elektronische knips

We streven naar een permanente oplossing voor het probleem, een proefperiode voegt dus niets toe. Afhankelijk van de uiteindelijk gekozen zal bezien worden of die in de realisatie kan worden opgeknipt, zodat elke volgende stap pas genomen wordt als de effecten van de vorige stap zichtbaar zijn. Het plaatsen van een intelligente camera is overigens relatief eenvoudig ook weer ongedaan te maken.

Navigatie

We zijn aardig in staat om informatie bij Google Maps en Tomtom aangepast te krijgen, zolang dat ook de werkelijke situatie beschrijft (milieuzone, beboeting wegens bewonersregime, afsluitingen, etc).

Het is niet mogelijk om iets aan te passen in het routing algoritme, als dat niet de werkelijkheid beschrijft. Hoe vervelend ook voor ons, het wel enigszins begrijpelijk vanuit de optiek van deze partijen, want dan zouden alle steden uit de hele wereld de hele tijd aanpassingen willen doorvoeren. De Google's en Tomtoms van deze wereld hebben nog geen functionaliteit ontwikkeld om dit te bewerkstelligen*.

Het enige nu wat werkt is het beter laten presteren van de gewenste route, want dan kiest het algoritme automatisch hiervoor. Of natuurlijk het slechter laten presteren van de ongewenste route: drempels, bloembakken, verlagen van de maximum snelheid, etc..

Planning

We voegen de extra inspraakavond voor de bewoners/gemeenteraad over de Sloterweg toe aan onze planning. Momenteel weten we nog niet wanneer deze plaats zal vinden.

OV

Bus 195 rijdt over de Sloterweg-West. Hierover varieerden de meningen. Meerdere deelnemers stelden voor om de bus over de Plesmanlaan te laten rijden. Anderen willen juist de huidige route handhaven. Verder vroeg men zich af hoe het OV samengaat met eenrichtingsverkeervarianten. Algemene opmerkingen over het OV werden ook gemaakt, zoals verbiedt de bussen, zet kleinere bussen in of stimuleer het OV.

Het OV op zichzelf maakt geen deel uit van de opgave van de Sloterweg-West. Echter de eenrichtingsvarianten hebben gevolgen voor de buslijn. Dat nemen we mee in de beschouwing van de varianten.

Valt niet onder aanpak veiligere Sloterweg west

Een aantal suggesties/opmerkingen gingen over een bredere scope van het project, namelijk:

- Is er contact met Rijkswaterstaat i.v.m. afslagen A10 en A9
  nee, het probleem op de Sloterweg lossen we binnen de bestaande wegenstructuur van Amsterdam op. We gaan niet voorstellen vanuit dit project om extra afslagen te creëren of juist af te sluiten
- Verbeteren de toegang tot het autonet
  Ons beleid streeft ernaar om het autoverkeer zoveel mogelijk over de hoofdnetten en de plusnetten af te wikkelen
- Wat is de relatie met het project Schinkelkwartier
  Die relatie ligt er met name op de langere termijn, als de Sloterweg als plusnet fiets gaat fungeren en daarmee een belangrijke fietsroute gaat worden voor het Schinkelkwartier
- Verbeter de doorstroming op hoofdnet auto
  we kijken of er knelpunten ontstaan als gevolg van een gekozen variant. Een verbetering van de doorstroming op hoofdnet auto zo als oplossing kunnen dienen voor zo'n knelpunt. Of en waar die knelpunten ontstaan volgt uit de Nota van Uitgangspunten
- Sluit de Aker aan op Badhoevedorp
  de ontsluiting van de Aker loopt via de Sloterbrug of de S107-S106. Er bestaan geen plannen om een rechtstreekse verbinding over de Ringvaart te maken tussen de Aker en Badhoevedorp.
- Waarom is de auto zo dominant in Nieuw-West
  Omdat het autobezit en –gebruik zo dominant is. Dit komt voort uit individuele overwegingen van bewoners en ondernemers. Via de Agenda Amsterdam

Autoluw probeert het college wel om het autobezit terug te dringen door bijvoorbeeld deelauto's aantrekkelijker te maken. Het gegeven dat de auto zo dominant is, leidt tot de problemen die er nu zijn op de Sloterweg.

- Kan doorstroming (elders) niet als beloning dienen om verkeer om te leiden ipv bestraffen door beperkende maatregelen (die uiteindelijk wel nodig zullen zijn)?
  het is ons niet duidelijk hoe dat in de praktijk zou moeten uitwerken. Het is ook geen kwestie van belonen of bestraffen maar van het nemen van maatregelen die nadelige gevolgen zullen hebben voor mensen die om zullen moeten rijden

- Creëer een groene golf op het hoofdnet
  Doorstroming op de Plusnetten is een uitgangspunt van het beleidskader verkeersnetten. Dat betekent dat de verkeersregelinstallatie zodanig is afgesteld dat de doorstroming geoptimaliseerd wordt.

- Doe iets aan de turborotonde Anderlechtlaan
  die is vrij recent aangepast in het kader van de Westtangent. Deze OV-verbinding heeft hier prioriteit op de andere verkeersstromen. Er komen hier geen aanpassingen tenzij blijkt dat hier een knelpunt ontstaat, die een aanpassing noodzakelijk maakt

- Maak een centrale vierbaansweg voor ontsluiting naar snelwegen
  dit past niet binnen het beleid omtrent verkeersafwikkeling binnen de gemeente Amsterdam

- Op 20 november 2020 heeft de Staatscourant het besluit gepubliceerd voor een parkeerverbod op de Sloterweg tussen Anderlechtlaan en de Johan Huizingalaan. Vanwege parkeeroverlast/onveiligheid en het toekomstig inrichten als fietsstraat. Er staan echter maar twee parkeerverbodsborden op de hele weg. Wanneer gaat het verbod afgekondigd worden.
  indien er twee verbodsborden staan, is het verbod reeds afgekondigd.

- Neem Ditlaar & Vrije Geer mee.
  deze vallen buiten de scope, de verwachting is dat de voorkeursvariant ook gunstige gevolgen heeft voor deze wegen.

- Hoe zit het met de fietsroute Zuidas Sloterbrug
  hiervoor kunt u zich het beste wenden tot het programma fiets van de gemeente Amsterdam

- Waarom zijn de Laan van Vlaanderen, de Plesmanlaan en JH-laan van twee naar een baan gegaan terwijl er volop is gebouwd de laatste jaren?
  kennelijk gaven de verkeerscijfers aanleiding voor deze afwaardering.

Sloterbrug

Een aantal vragen ging over de Sloterbrug. De meeste hiervan horen bij het project Vervanging Sloterbrug thuis en die vragen kunt u terug vinden via de website van dit project. Het voorstel van de colleges van Haarlemmermeer en Amsterdam is om de brug te verbreden om de doorstroming te bevorderen en de verkeersveiligheid te vergroten. De effecten zijn in het Verkeersmodel meegenomen.