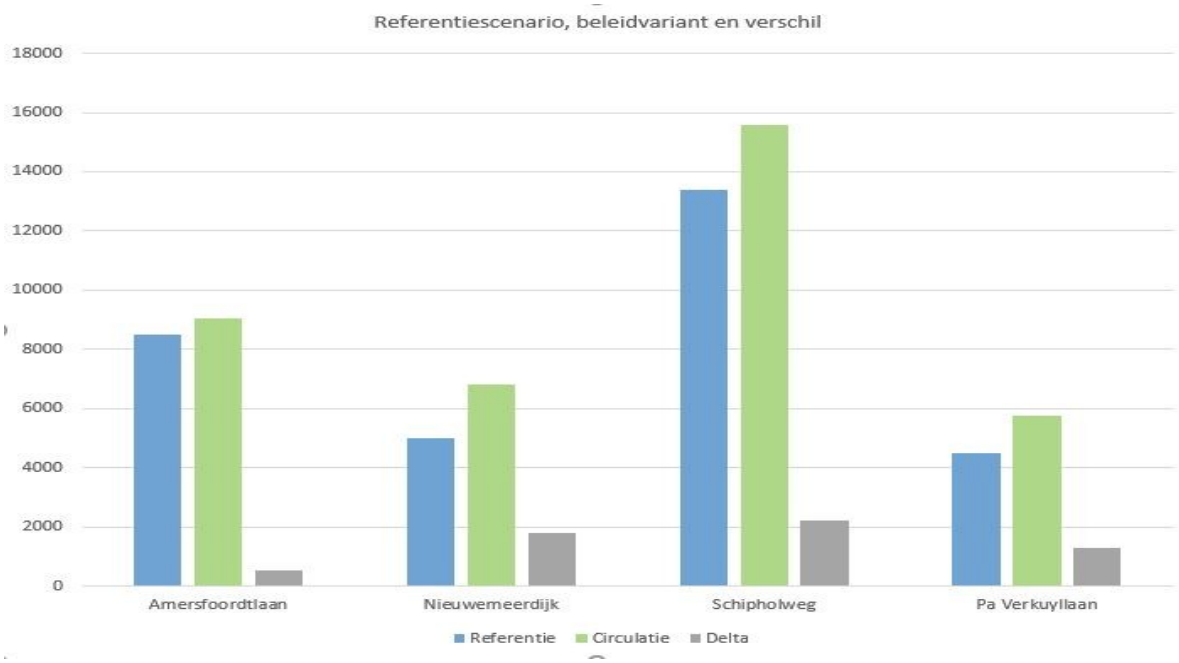
Algemeen Beeld

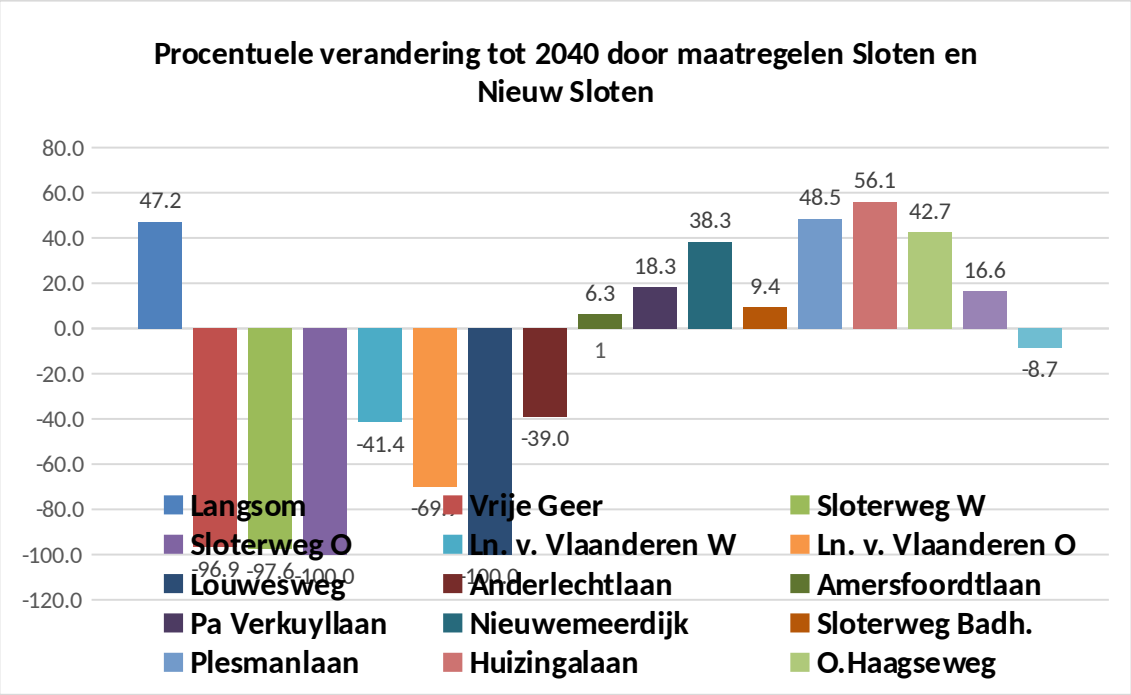
Na verdere analyse van de VMA 2.5 cijfers voor en na toepassing van Autoluw in Sloten en Nieuw-Sloten, kan onderstaande grafiek worden opgemaakt voor de belangrijke wegen in Badhoevedorp. Bedenk wel dat het model VMA al rekening houdt met een verbrede Sloterbrug in 2040. Er is geen versmalde brug gemodelleerd, en ook de maatregelen van Badhoevedorp op de Nieuwemeerdijk en andere straten is niet gemodelleerd. Hierdoor kunnen de effecten per straat niet te letterlijk worden genomen. Hadden we deze wel gemodelleerd dan zou het algemene beeld niet veel wijzigen, maar wel de verdeling over de straten.



De te nemen maatregelen in het kader van Amsterdam Autoluw beogen een verschuiving van het verkeer door het dorp Sloten en de woonwijken van Nieuw Sloten naar het Hoofdnet Auto. Het leeuwendeel van dit sluipverkeer heeft als oorsprong dan wel bestemming de gemeente Haarlemmermeer (over de Sloterbrug). Voor een deel van dit verkeer geldt dat het voortaan enkele minuten om moet rijden. Een deel zal daarom - evenals voorheen, vóór de omlegging van de A9 - de westelijke route kiezen via de A9 of de zuidelijke route via de (provinciale) Schipholweg. Dit verklaart enige toename van het verkeer in sommige delen van Badhoevedorp.

De toename op de Amersfoordtlaan – de route van en naar Amsterdam Sloten en Nieuw Sloten -bedraagt in de komende 20 jaar in verband daarmee slechts 6%. Op de Schipholweg – die een ontsluitingsweg vormt – bedraagt die toename 16% en op het deel van de Nieuwemeerdijk met de grootste verwachte toename: 36%. Let op: de maatregelen voor autoluw Nieuwmeerdijk zijn niet gemodelleerd. Op de Pa Verkuyllaan blijft de toename nog beperkter, n.l. tot 28%.
Opgemerkt zij dat de toename van 1800 voertuigen op de Nieuwemeerdijk in absolute zin beperkt is en inclusief de toename nog geen 6800 bedraagt. Ook de toename 1200 op de Pa Verkuyllaan is in absolute zin beperkt. Zo gaan er momenteel al 15.000 voertuigen over de Sloterweg, met een vergelijkbaar wegprofiel als de Nieuwemeerdijk; daarvan komen er overigens 11.000 per dag over de Sloterbrug, van en naar Badhoevedorp!

Als we de procentuele veranderingen op het Amsterdamse en Badhoevedorpse wegennet meenemen als gevolg van Autoluw Sloten en Nieuw-Sloten dan ontstaat het volgende beeld.



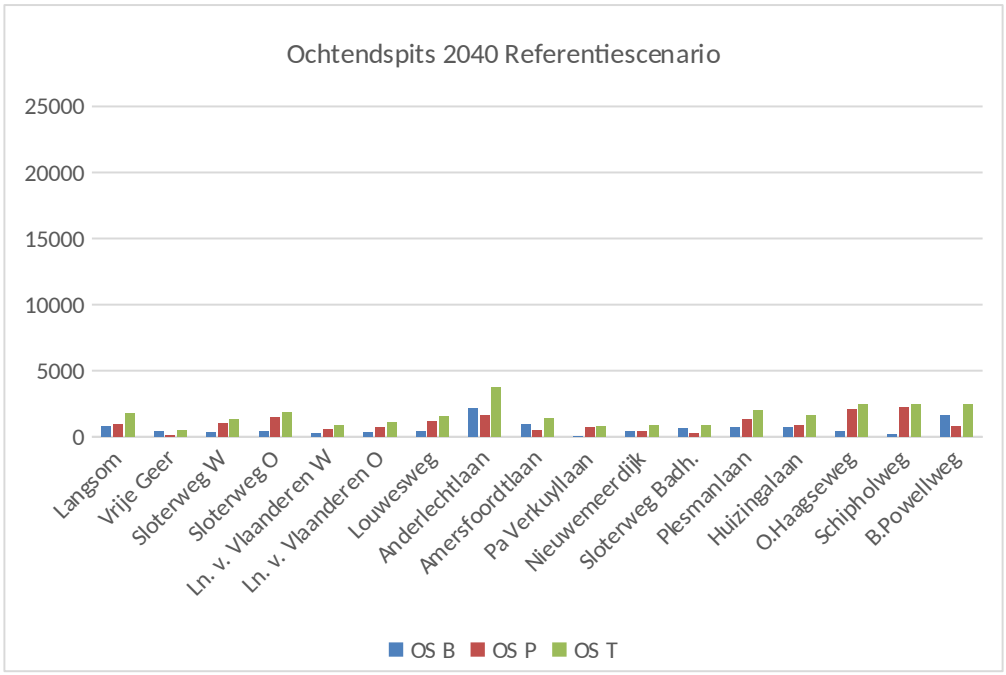
Je ziet logischerwijze grote veranderingen bij Vrije Geer, Sloterweg, Laan van Vlaanderen, Anderlechtlaan vanwege de autoluw maatregelen, maar je ziet ook grote toename in verkeer op onze doorgaande wegen Plesmanlaan, Oude Haagse weg en Huizingalaan.

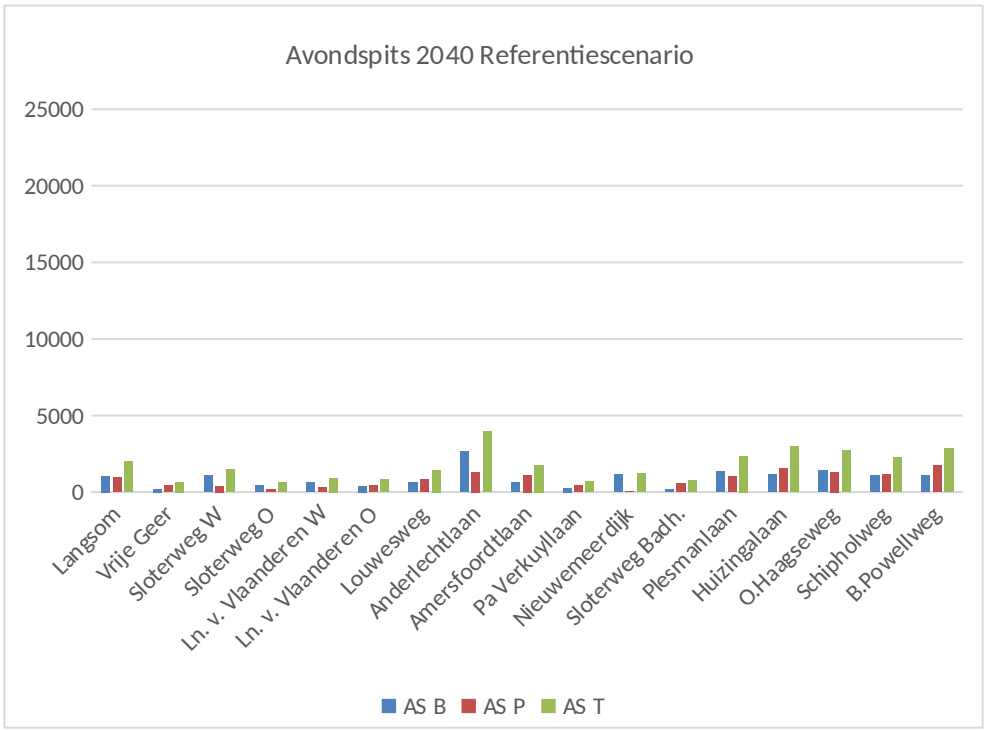
Het ware natuurlijk beter geweest om de autoluw maatregelen in Badhoevedorp ook te modelleren, omdat dit vooral effect zal hebben op de Amersfoordtlaan en Pa Verkuyllaan die nu procentueel laag zijn.

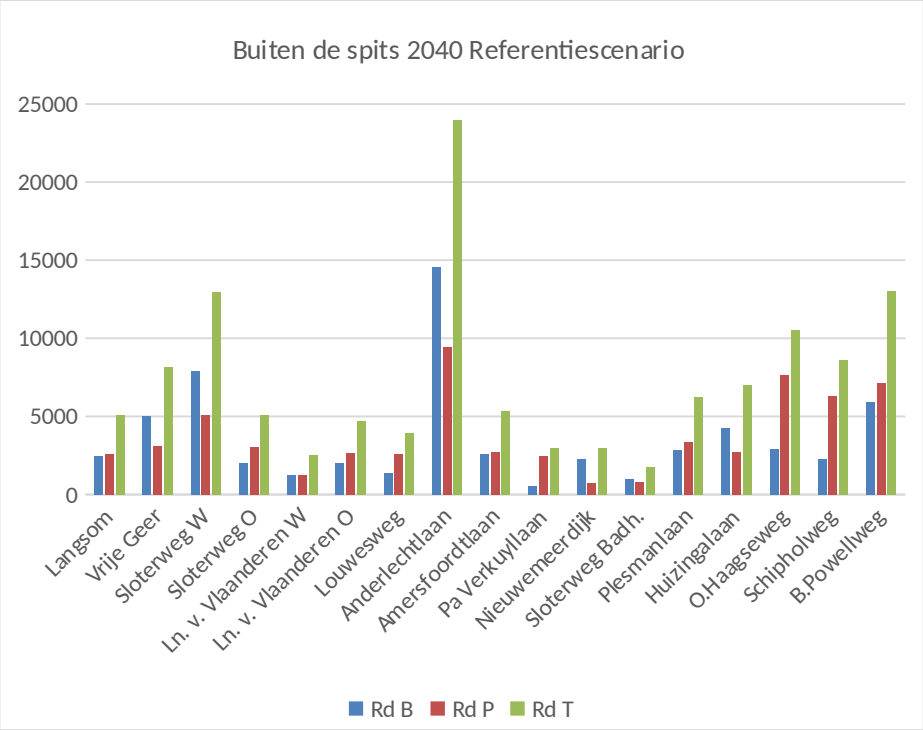
Beeld over spits en rest van de dag

Als we de verkeerscijfers uitsplitsen naar ochtend-, avondspits en rest van de dag onstaat het volgende beeld

In de grafieken zie je tevens een onderverdeling B (naar de Sloterbrug toe) en P (van de Sloterbrug af).







Wat je duidelijk ziet is dat de spitsgegevens in normale situatie eigenlijk helemaal niet zo hoog zijn t.o.v. de rest van de dag. Dat heeft te maken met het feit dat het model dus geen regulier sluitverkeer voorspelt bij filevorming op de A4 en A9. Het “sluipverkeer” waar we het in beide gemeenten over hebben is dus voornamelijk inter-gemeentelijk verkeer dat niet spits gerelateerd is. We komen dan ook niet weg met alleen spitsmaatregelen in beide gemeenten.

Vragen:

1) De vraag die ik zelf graag zou willen weten, is wat de cijfers zouden zijn als we wel een versmalde Sloterbrug modelleren (tijdvertraging) en de autoluwmaatregelen in Badhoevedorp zoals die nu zijn geïmplementeerd. De vraag is of we snel een run (in VMA 2.5 zouden kunnen doen? Bespreekpunt
2) Wat is het voor Badhoevedorp acceptabele intensiteit op de doorgaande wegen Amerfoordtlaan, Schipholweg en Pa Verkuyllaan? Ik kan nu niet beoordelen hoeverre we daar een groot of minder groot probleem hebben.
3) Hoe kunnen we zoveel mogelijk voorkomen dat de Sloterbrug wordt gebruikt voor intergemeentelijk sluitverkeer naar de A9 en A4? De brug moet vooral bestemmingsverkeer faciliteren en niet woon-werkverkeer (ook al geven de cijfers niet een duidelijk woon-werkverkeer piek in Avond- en ochtenspits.