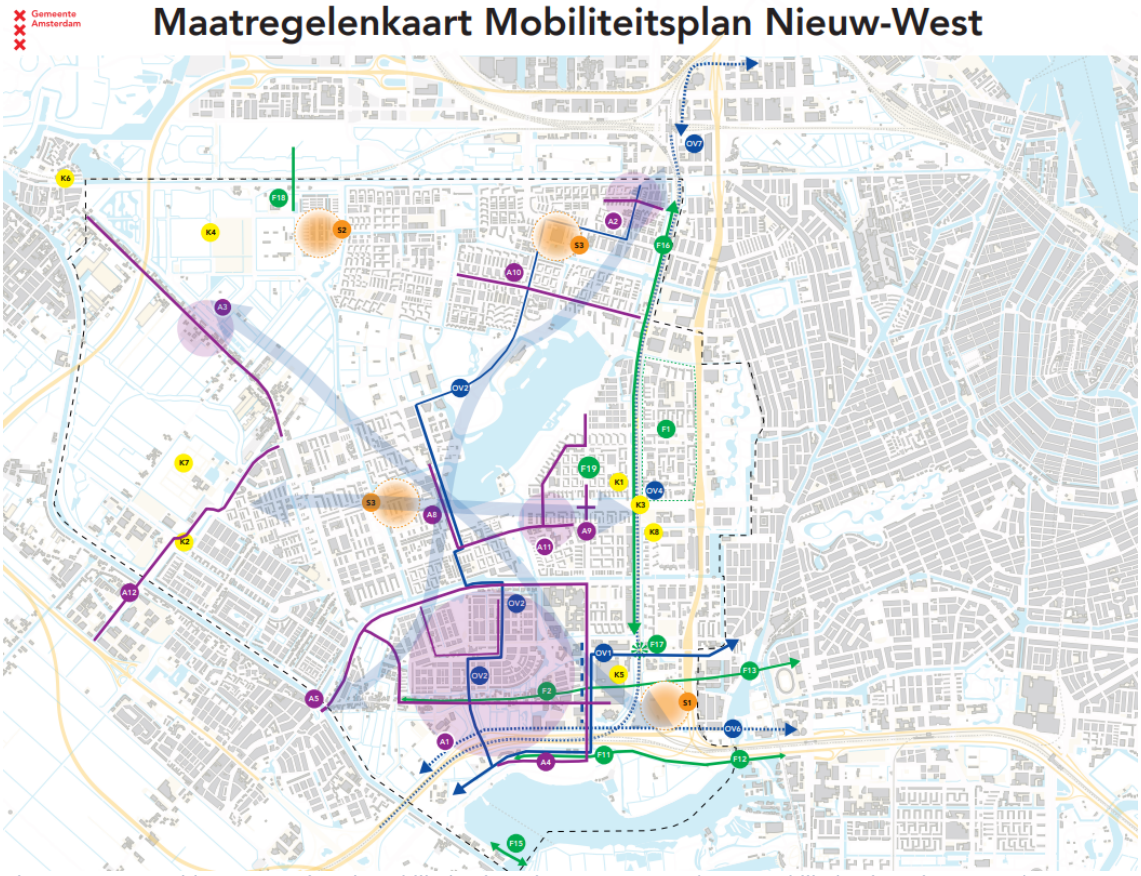
Gemeente Amsterdam

# Actualisatienotitie Mobiliteitsplan Nieuw-West

## 1. Samenvatting

Nieuw-West groeit! In de periode tot 2040 worden 25.000 woningen en 50.000 extra arbeidsplaatsen gerealiseerd. In de Ringzone en het Schinkelkwartier, maar ook op het Osdorpplein in Geuzenveld/Slotermeer en op het Business Park Amsterdam Osdorp. Met deze groei wordt de druk op het wegennet groter. Om nieuwe bewoners en bezoekers voor het openbaar vervoer en/of de fiets te laten kiezen, is het van groot belang dat hier vanaf het begin van de gebiedsontwikkeling op ingezet wordt.

In 2021 is het Mobiliteitsplan Nieuw-West (MPNW) vastgesteld. Daarin is inzicht gegeven wat deze groei voor de mobiliteit en infrastructuur betekent. De toename van verkeersbewegingen en het effect op het functioneren van het verkeerssysteem. Maar ook hoe dit te monitoren en waar nader onderzoek en eventueel ingrepen nodig zijn. En ten slotte welke maatregelen noodzakelijk zijn om deze ontwikkeling in goede banen te leiden.




*Figuur 1 voorgestelde maatregelen uit Mobiliteitsplan Nieuw-West 2021 (Bron: Mobiliteitsplan Nieuw-West)*

Inmiddels zijn we 2 jaar verder en is het tijd om de stand opnieuw op te maken.
Met behulp van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA versie 4.5) hebben we een nieuwe analyse gemaakt. Dit verkeersmodel geeft inzicht in mogelijke knelpunten voor de modaliteiten auto, ov en fiets in het toekomstjaar 2040. Deze analyse is ook uitgevoerd in 2021. Dat maakt het mogelijk te beoordelen of er fundamentele wijzigingen zijn ten opzichte van eerdere analyses. Zijn recente beleidswijzigingen (denk aan betaald parkeren, van 50 – 30 km uur e.a.) en bijvoorbeeld besluiten over wijziging in de infrastructuur (denk bijvoorbeeld aan het doorrijverbod Sloterweg) van invloed op de gesignaleerde knelpunten? De resultaten van de analyse worden vervolgens afgezet tegen de maatregelen die in 2021 zijn voorgesteld. In *bijlage 1* wordt ingegaan op de voortgang van de maatregelen uit het plan van 2021 .

De analyse laat zien dat er ten opzichte van 2021 geen grote veranderingen zijn als het gaat over de eerder gesignaleerde knelpunten. Het aantal zwaar belaste kruispunten neemt in 2040 grosso modo niet toe, maar ook niet af ten opzichte van de analyses die voorgaande jaren zijn gedaan. Ondanks de verschillende autobeperkende maatregelen is er dus in 2040 nog steeds een autonome groei zichtbaar. Dat bevestigt dat de maatregelen voor het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer en het verbeteren van een aantal knelpunten in het verkeerssysteem nog steeds nodig zijn.

De uitkomsten van deze actualisatie geven een inhoudelijke onderbouwing bij het uitbrengen van advies en maken van keuzes als het gaat om (financieel) prioriteren en programmeren van de diverse maatregelen. Enerzijds gekoppeld aan de Gebiedsontwikkeling (Groeiende stad) maar ook bij afwegingen over investeren in beheer en onderhoud (Stadsverbetering & Stadsbehoud) .

## 2. Scope en werkwijze

Het doel van het MPNW is om inzichtelijk te maken wat het effect van de verdichtingsopgave is op het verkeerssysteem van het stadsdeel Nieuw-West. Daarnaast wordt in beeld gebracht welke maatregelen bijdragen aan de noodzakelijke mobiliteitstransitie. We kijken daarbij naar het toekomstjaar 2040 omdat dan (theoretisch) de huidige verdichtingsopgave is afgerond.

### Verkeersmodel Amsterdam

Om deze analyses uit te kunnen voeren, is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Amsterdam (VMA). Verkeersmodellen zijn oorspronkelijk bedoeld om autoverplaatsingen te modelleren waardoor het model in principe het reisgedrag van de automobilist beter kan modelleren dan andere modaliteiten zoals de fietser. Wel wordt het VMA hier steeds meer op doorontwikkeld. Het VMA doet aannames die inzichten geven in toekomstig reisgedrag. Verkeersmodellen zijn in juridisch planologische procedures geaccepteerde toetsingsinstrumenten.
Door gesprekken met de gebiedsteams van het stadsdeel krijgen we aanvullend meer inzicht in ontbrekende schakels en knelpunten voor voetganger en fietser in Nieuw-West.

Het verkeersmodel maakt gebruik van sociaaleconomische gegevens (SEG's). Belangrijke variabelen zijn huishoudens, arbeidsplaatsen en inwoners. Voorts is voor het VMA relevant welke infrastructuur beschikbaar is en daarbij welk beleid wordt gehanteerd (bijvoorbeeld wel of niet betaald parkeren). Om het model een toekomstige verkeerssituatie te laten modelleren moeten dan ook uitgangspunten vastgesteld worden aangaande de SEG's , de infrastructuur en het beleid.

### Analyse

De analyse met VMA is stadsbreed èn gebiedspecifiek uitgevoerd. De reden voor een stadsbrede analyse is dat er naast het Mobiliteitsplan Nieuw-West ook andere Mobiliteitsplannen geactualiseerd worden. Het is van belang dat daarvoor dezelfde uitgangspunten op het vlak van sociaaleconomische gegevens, beleid en infrastructuur worden aangehouden. Vervolgens wordt bij de gebiedspecifieke analyse in de vorm van een verdiepingsslag plaatselijke infrastructurele maatregelen aan het model toegevoegd. Doorrijverboden in buurten zijn dergelijke plaatselijke infrastructurele maatregelen.

De stadsbrede analyse geeft een eerste indicatie van het functioneren van het netwerk van de hele stad. De meer gebiedspecifieke analyse is relevant voor de actualisatie van het Mobiliteitsplan Nieuw-West. Er zijn daarvoor twee verschillende 2040 toekomstscenario's op het gebied van infrastructuur doorgerekend. Beide toekomstscenario's gaan uit van dezelfde sociaaleconomische gegevens en beleid maar verschillen op het vlak van infrastructuur.

Het scenario 'harde plannen' gaat uit van infraplannen die enige mate van 'hardheid' hebben omdat hier een besluitvorming aan ten grondslag ligt. De aanpassing van de auto infrastructuur rondom station Lelylaan is hier een voorbeeld van. Voor het scenario 'zachte plannen' geldt dat hier infrakeuzes in meegenomen zijn die mogelijkerwijs wenselijk zijn voor een gebiedsontwikkeling. Denk hierbij aan een doorrijverbod in de Wildemanbuurt. Deze infrakeuzes zijn 'zacht' omdat deze nog in de verkenningsfase zijn en er nog geen besluitvorming over heeft plaatsgevonden.

Het scenario met de 'harde plannen' is de basis voor de conclusies van deze actualisatie van het Mobiliteitsplan. Door het scenario met de 'zachte plannen' hiermee te vergelijken ontstaat er meer inzicht in het effect van sommige maatregelen. Zo kan een doorrijverbod op de ene plek een knelpunt op een andere locatie groter maken. De toegevoegde waarde van deze analyse is dat de samenhang tussen maatregelen zichtbaar wordt gemaakt. Dat biedt ondersteuning bij een zorgvuldige besluitvorming. In onderstaande afbeelding staat per variant (hard of zacht) aangegeven welke infraplannen in de berekening is meegenomen.




*Figuur 2 Uitgangspunten infrastructuur per scenario*

## 3. Resultaten

Het Amsterdamse verkeersmodel laat zien dat zonder extra beleidsmaatregelen en netwerkingrepen het autogebruik in de stad zal toenemen met 28% tot 2050[1]. Voor fiets gaat het om een groei van 39% en OV 40%. De auto zal (zonder extra beleidsmaatregelen) naar verwachting het populairste vervoermiddel blijven in Nieuw-West in 2050. Dit onderschrijft dan ook het belang van een aanpak zoals in het Koersdocument Amsterdam Maakt Ruimte is omschreven.




*Figuur 3 Praatplaat Koersdocument Amsterdam Maakt Ruimte*

Zoomen we verder in op Nieuw-West dan zien we dat het aantal zwaar belaste kruispunten grosso modo niet toeneemt tot 2040, maar ook niet afneemt t.o.v. de analyses die voorgaande jaren zijn gedaan. De meer gedetailleerde run op gebiedsniveau geeft beter inzicht en vormt de basis voor een aantal conclusies over (de prioritering van) de maatregelen. Hieronder worden de inzichten per modaliteit toegelicht.

### Fiets

Het verkeersmodel maakt het belang van een tweetal ontbrekende schakels zichtbaar, te weten de fietsdoorsteek Lelylaan (doortrekken Willem Frogerstraat) en de fietsroute 'verlengde

[1] Stadsbreed is binnen de context van Amsterdam Maakt Ruimte toekomstjaar 2050 aangehouden in lijn met de Omgevingsvisie 2050. Voor de actualisatie van de mobiliteitsplannen is toekomstjaar 2040 aangehouden omdat de beoogde gebiedsontwikkelingen concreter zijn.

Sloterweg' met een langzaam verkeersbrug over de Schinkel. Voor de gebiedsontwikkeling Schinkelkwartier is dit een essentiële verbinding om de nieuwe vervoersvraag van fietsers te kunnen opvangen.

Ook andere noord-zuidroutes vanaf Sloterdijk via Johan Huizingalaan zullen in de toekomst door een toenemend aantal fietsers worden gebruikt. Wat betreft de oost-westverbindingen is de eerdergenoemde verlengde Sloterweg incl. langzaam verkeersbrug over de Schinkel essentieel. Maar ook de Plesmanlaan/Vlaardingenlaan, Noordzijde/Jan Evertsenstraat en Burg. Röellstraat/Jan van Galenstraat krijgen een toenemend aantal fietsers te verwerken.

In gesprek over ontbrekende of kwetsbare fietsschakels in Nieuw-West wordt aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid op de fietsroute tussen de Aker en Badhoevedorp via de Sloterbrug. Deze route wordt ook veel gebruikt door scholieren en is een drukke route, waar op kruispunten vaak lang gewacht moet worden op groen licht. Voorstel is om bij de aanpak van de Sloterbrug deze route en aanliggende knooppunten te onderzoeken op mogelijke optimalisatie voor het fietsverkeer.

Openbaar vervoer
In het MPNW van 2021 werd geconstateerd dat de lijnen 1 en 17 langs station Lelylaan richting 2040 meer gebruikt zullen worden. Capaciteitsuitbreiding is dan ook benodigd. Samen met de Vervoerregio Amsterdam (VRA) is onderzocht wat de toekomstig ov-vraag is. Uit recente analyses wordt de eerder geconstateerde noodzaak voor capaciteitsuitbreiding bevestigd.
In het project Lelylaan wordt hieraan gewerkt door de aanleg van een keerlus op station Lelylaan waardoor meer trams vanuit het stadsdeel naar Lelylaan kunnen reizen en de toenemende vraag opgevangen kan worden.

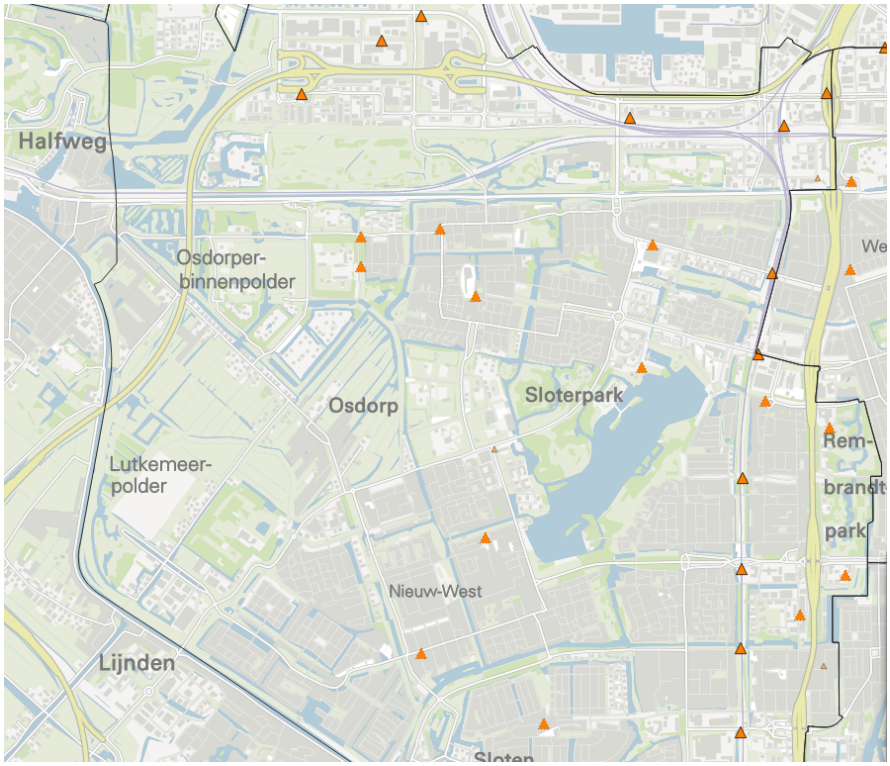
In Nieuw-West ontbreekt het in sommige (woon)gebieden aan een regelmatige openbare vervoer verbinding. Dat geldt bijvoorbeeld voor de Eendracht en de Riekerpolder. Maar ook het openbaar vervoer richting Haarlem / Kennemerland laat te wensen over. Dat is naast de betaalbaarheid van het openbaar vervoer een knelpunt als het gaat over het ontmoedigen van het autogebruik en stimuleren van meer duurzame vormen van vervoer.

Belangrijk is in dat kader dat de voorbereidingen voor de nieuwe ov-concessie zijn gestart. Het Programma van Eisen (PvE) is recentelijk vastgesteld. In dit Programma van Eisen staan de minimumeisen (zoals over ontsluiting van gebieden) waar het GVB aan moet voldoen. Om meer wijken in Nieuw-West van ov te voorzien is het Programma van Eisen op een aantal punten aangescherpt. Daarmee is de kans groter geworden dat meer gebieden in Nieuw-West op grond van de nieuwe concessie ontsloten gaan worden.

In reactie op dit PvE heeft de stadsdeelcommissie daarbij o.a. het volgende aangegeven:
"Gezien de omvang van Nieuw-West en de noodzaak om de fijnmazigheid in het stadsdeel te vergroten is het wenselijk om Plein '40-'45 te kwalificeren als een vervoersknooppunt".
Per 2025 gaat de nieuwe concessie Amsterdam van start. Het GVB heeft nog voorbereidingstijd nodig waardoor het nieuwe PvE van toepassing is op de dienstregeling die start op 14 december 2025.

## Deelvervoer en buurthubs

Het ontmoedigen van autogebruik vraagt om een aantrekkelijk aanbod van alternatieven. Naast nabij en betaalbaar openbaar vervoer is dat ook aanbod van deelvervoer bij (metro)stations en in buurten. Voor het zomerreces 2023 is de nota Deelvervoer 2023 vastgesteld. In deze nota staat o.a. dat het deelfietsexperiment met een jaar wordt verlengd en dat er een stadsbreed deelbakfietssysteem wordt uitgerold. In augustus 2023 is de procedure voor het aanvragen van een vergunning voor het aanbieden deelbakfietsen in de openbare ruimte gestart. Over het plaatsingsproces worden afspraken gemaakt met het stadsdeel.
In Nieuw-West biedt Donkey Republic deelfietsen aan bij alle 7 metrostations. Naast deze 7 locaties zijn nog 5 locaties aangelegd in en rond bedrijventerrein Sloterdijk.




*Figuur 4 Locaties deelfietsplekken (Donkey Republic)*

Er worden gesprekken gevoerd met het stadsdeel (en de projecten in de gebiedsontwikkeling) over de gewenste buurthubs (met geclusterd aanbod aan deelmobiliteit) in Geuzenveld-Slotermeer. Dit heeft geleid tot een shortlist met zo'n 10 tot 15 locaties.
Er is inmiddels een buurthub bij metrostation Isolatorweg gerealiseerd en op de Henk Sneevlietweg is een locatie in voorbereiding. Voor de 2e tranche zijn vooralsnog Postjesweg, De Vlugtlaan en Plein '40-'45 in beeld.

## Auto

Voor de auto is onderzocht hoe de kruispunten in de toekomst functioneren. Hierbij is de vraag relevant of zij het verkeersaanbod kunnen verwerken of ontstaan er te lange wachtrijen (filevorming). Hiertoe wordt gekeken naar de zogeheten intensiteit/capaciteit (I/C) verhouding. Als

deze boven een kritieke waarde komt zal het kruispunt onvoldoende doorstromen en kan dat tot onveilige situaties voor fiets en openbaar vervoer leiden. Om het kruispunt te verbeteren kun je dan de verkeersregeling anders instellen of moet je bijvoorbeeld capaciteit gaan uitbreiden door een extra afslagstrook aan te leggen.

Het model geeft een eerste indicatie van mogelijke doorstromingsproblemen. In de meeste gevallen is nader onderzoek nodig om na te gaan of het op te lossen is met een andere instelling van de verkeerslichten of dat meer ingrijpende maatregelen nodig zijn zoals extra rijstroken aanleggen. Deze doorstromingsproblemen categoriseren wij aan de hand van de hoogte van de intensiteit / capaciteit verhouding als respectievelijk aandachtspunt of knelpunt.

*Knelpunten*
Uit de analyses blijkt dat het overal drukker wordt en dat er veel kruispunten aan de hand van de i/c-verhouding in Nieuw-West aandachtspunten zijn. Een vijftal locaties komt naar voren als het meest belast (hoogste intensiteit/capaciteit verhouding) en wordt daarom als knelpunt aangemerkt. Deze locaties krijgen prioriteit als het gaat om nader onderzoek[2].
Het gaat om de volgende locaties:

1. *Henk Sneevlietweg.*

De wens op grond van de projectnota Schinkelkwartier is om de Sneevlietweg in te richten als stadsstraat en hiermee de huidige oren te verwijderen conflicteert met het intensiveren van de woon- en werkfuncties in het gebied. Nader onderzoek in de vorm van een dynamische analyse is dan ook vereist. Hierbij zal ook breder gekeken moeten worden naar het gebied Schinkelkwartier waar immers een grote gebiedsontwikkeling gepland staat.

*2. Rotonde Röellstraat.*

Deze rotonde is eerder als knelpunt aangemerkt. Nader onderzoek in de vorm van een dynamische analyse is reeds uitgezet. Doel van deze analyses is 0m na te gaan of de rotonde gehandhaafd kan worden of dat wellicht een robuuster kruispunt benodigd is.

*3. Kruising Willem Frogerstraat / Lelylaan.*

Om ov capaciteit te vergroten wordt een tramkeerlus aangelegd op station Lelylaan. Daarvoor moet een doorsteek ter hoogte van Christiaan Brüningsstraat verdwijnen waardoor het autoverkeer zal toenemen op de Willem Frogerstraat. Dit in combinatie met het toenemende fietsverkeer door de nieuwe doorsteek op de Lelylaan maakt dat deze kruising nader onderzoek vereist.

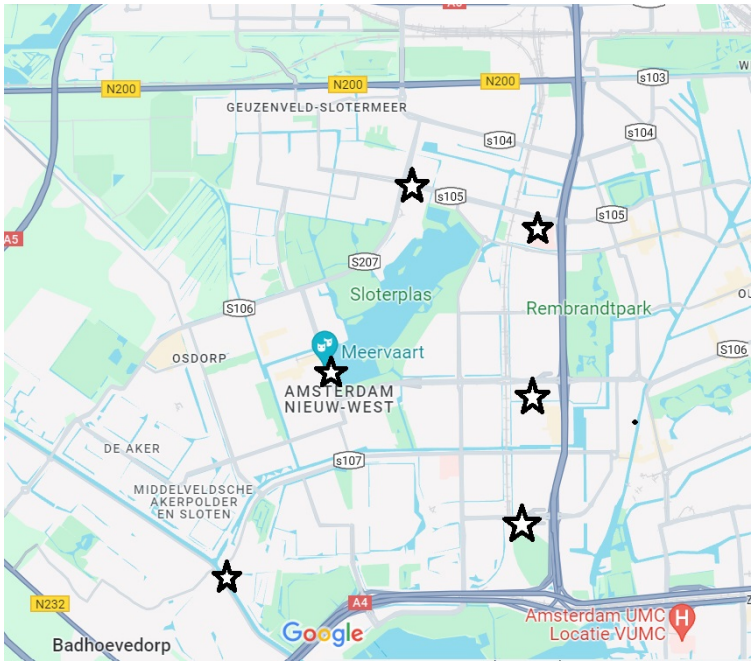
*4 Jan van Galenstraat / Jan Tooropstraat.*

Op basis van de analyse loopt deze kruising vast ook hiervoor geldt dat nader onderzoek benodigd is. Ook deze kruising zal net als de Sneevlietweg breder beschouwd moeten worden aangezien achterliggende kruising ook als knelpunt wordt aangemerkt.

5. *Sloterbrug.*

[2] Let wel de verkeersmodelstudie ten behoeve van het Mobiliteitsplan heeft een algemeen karakter. Voor de juridisch planologische onderbouwing van een gebiedsontwikkeling zijn aanvullende verkeersstudies benodigd. Deze studies zijn specifiek gericht op de gebiedsontwikkeling. Het is mogelijk dat uit deze studies naast bovengenoemde knelpunten aanvullende aandachtspunten in het verkeersnetwerk naar voren komen.

De Sloterbrug is al geruime tijd aan onderhoud toe.  Uit kostenoogpunt is recentelijk besloten de huidige brug niet te vervangen met een bredere brug maar groot onderhoud te plegen. Aanvullend zal het kruispunt aan de Haarlemmermeerzijde heringericht worden met het doel de verkeersveiligheid voor de fietsers en de doorstroming te verbeteren.




*Figuur 5 Mogelijke knelpuntlocaties*

*Aandachtspunten*
Naast bovengenoemde knelpunten zien we Meer en Vaart ten opzichte van eerdere analyses iets in urgentie dalen. In het Mobiliteitsplan van 2021 werden circulatiemaatregelen op de Meer en Vaart voorgesteld omdat het kruispunt als niet-regelbaar was aangemerkt. Uit de huidige analyses zien we een minder ernstig beeld. Het kruispunt en de achterliggende kruispunten zijn zeker nog druk en worden wel als aandachtpunt aangemerkt maar niet als groot knelpunt. Hierdoor verdwijnt op dit moment de acute noodzaak om hier een maatregel in de vorm van een knip op de Meer en Vaart verder te onderzoeken. Mede omdat uit de analyses blijkt dat een dergelijke maatregel het knelpunt Burg. Röellstraat rotonde verergert. Gegeven het feit dat nagenoeg alle kruispunten op de Meer en Vaart als aandachtspunt uit de analyse komen, zal naar deze reeks van kruisingen wel nader onderzoek gedaan worden.

Samenvattend is het voorstel om bij de volgende verkeerssituaties (deels kruispunten) optimalisatiemogelijkheden te onderzoeken. Met een ster in de afbeelding hiervoor aangegeven.
- Henk Sneevlietweg
- Rotonde Röellstraat
- Willem Frogerstraat / Lelylaan
- Jan van Galenstaat / Jan Tooropstraat
- Reeks kruispunten Meer en Vaart.

## 4. Resultaten Verkeersmodel i.r.t. maatregelen Mobiliteitsplan 2021

In de bijlage zijn de resultaten van de VMA studie verwerkt in de stand van zakenlijst van de maatregelen van het Mobiliteitsplan.

De voortgang van de maatregelen wordt in beeld gebracht aan de hand van een indeling in 4 categorieën :
1. Gerealiseerde maatregelen.
2. Maatregelen in uitvoering (onderzoek/ontwerp/uitvoering).
3. Maatregelen die nog geprogrammeerd moeten worden (mogelijk in combinatie met groot onderhoud)
4. Maatregelen die stadsbreed opgepakt moeten worden en of waarvan prioriteit (beleidsmatig) is komen te vervallen .

In algemene zin kan gesteld worden dat de actualisatie de noodzaak van een aantal infrastructurele maatregelen uit het mobiliteitsplan van 2021 herbevestigen. Denk daarbij aan o.a. de volgende maatregelen:

| | |
|---|---|
| F1 | Noord-zuid fietsroute Sloterdijk/Schinkel over bestaande infrastructuur |
| F13 | Fietsbrug tussen Laan der Hesperiden en verlengde Sloterweg (Schinkelbrug) |
| OV 1 | Nieuwe HOV verbinding Schinkel Schiphol (*na 2025*) |
| OV 3 | Nader onderzoek buslijn aanpassingen (*concessie*) |
| A8 | Circulatiemaatregelen bij Meer en Vaart |
| A10 | Aanpak Röellstraat |
| K1 | Verbeteren OV knoop Lelylaan |

## 5. Resultaten Verkeersmodel Amsterdam i.r.t. ervaringen stadsdeel Nieuw-West

Het verkeersmodel is in principe een automodel dat lastiger fiets – en voetgangersgedrag kan voorspellen. Zoals aangegeven is een verkeersmodel niet onfeilbaar en doet aannames over toekomstige verkeerssituaties. Om na te gaan of het model herkenbare resultaten laat zien en of enkele mobiliteitsaspecten zijn onderbelicht, is op 14 december j2023 een werksessie belegd met de medewerkers van de gebiedsteams van het stadsdeel. Met hen zijn de resultaten van de analyse besproken en aanvullende aandachtspunten benoemd. De ontvangen adviezen en aandachtspunten worden belegd bij de desbetreffende programma's en projecten.
Afgesproken is om met de gebiedsteams en waar mogelijk bewoners en ondernemers in gesprek te blijven om zodoende de ontwikkelingen te kunnen monitoren en aanvullende informatie te kunnen ophalen.

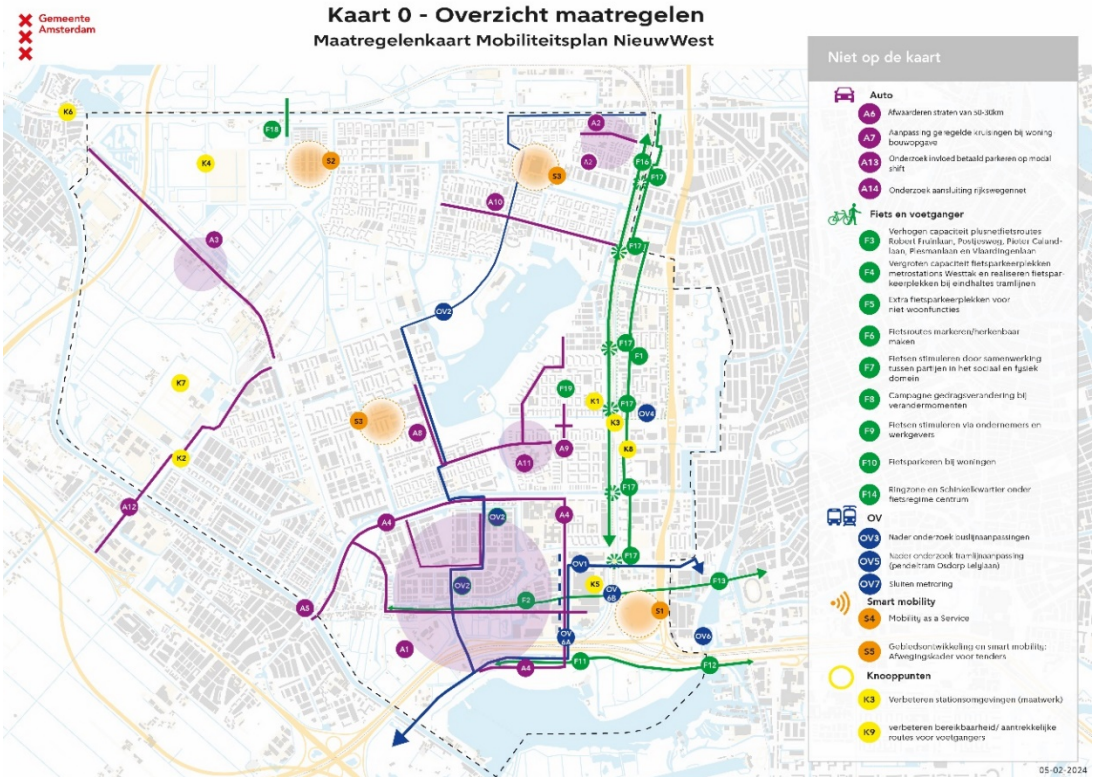
In gesprek met de teams is geadviseerd over:

- ontbrekende fietsschakels;
- verkeersonveilige locaties en
- potentiële hublocaties voor deelmobiliteit.

Voorts is aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van de Sloterdijken. Al langere tijd is het verbinden van de werkgelegenheid in dit gebied met bewoners Nieuw-West onderwerp van gesprek. Op welke manier spelen ontbrekende schakels, gebrekkige routes en beperkte aanbod van openbaar vervoer daarbij een rol? Dit vraagstuk rondom (gebrek aan) mobiliteit heeft ook een grote sociaaleconomische component. Onderzoek is nodig om een scherpe diagnose te kunnen stellen en vervolgens de passende maateregelen te kunnen voorstellen.
Vanuit het Nationaal Programma Samen Nieuw-West wordt er voorgesteld een onderzoek te doen naar de bereikbaarheid (en betaalbaarheid) van sociale netwerk, werk en voorzieningen van bewoners in Nieuw-West. Hierin zal ook de nabijheid en bereikbaarheid van de Sloterdijken worden meegenomen.

Tot slot zijn de gevolgen van de recentelijk ingevoerde doorrijdverboden op de Sloterweg en Laan van Vlaanderen aan bod gekomen. Geadviseerd wordt bij het monitoren van de effecten van deze maatregelen het te onderzoeken gebied ruim op te vatten.

# BIJLAGE Maatregelen Mobiliteitsplan Nieuw West 2021




## Maatregelenpakket

### Fiets

F1. Noord-Zuid fietsroute Sloterdijk-Schinkelkwartier over bestaande infrastructuur Overtoomse Veld en Slotermeer
F2. Sloterweg opwaarderen naar plusnetfietsroute
F3. Verhogen capaciteit plusnetfietsroutes Robert Fruinlaan, Postjesweg, Pieter Calandlaan, Plesmanlaan en Vlaardingenlaan
F4. Vergroten capaciteit fietsparkeerplekken metrostations Westtak en realiseren fietsparkeerplekken bij eindhaltes tramlijnen 1, 2, 13 en 17 en haltes HOV-Westtangent
F5. Extra fietsparkeerplekken voor niet-woonfuncties
F6. Fietsroutes markeren/herkenbaar maken
F7. Fietsen stimuleren door samenwerking tussen partijen in het sociaal en fysiek domein
F8. Campagne gedragsverandering bij verandermomenten
F9. Fietsen stimuleren via ondernemers en werkgevers
F10. Fietsparkeren bij woningen
F11. Verbeteren fietsroute Riekerweg, Oeverlanden
F12. Fietsroute Zuidas-Oeverlanden (onderdeel van Zuidasdok)
F13. Fietsbrug Schinkel tussen Laan der Hesperiden en verlengde Sloterweg (middellange termijn)
F14. Ringzone en Schinkelkwartier onder fietsregime centrum
F15. Fietsbrug tussen Polder Meerzicht en landtong Oeverlanden
F16. Noord-zuid (snel)fietsroute in Ringzone
F17. Deelfietsen bij metrostations westlijn
F18. Fietsbrug Tuinen van West naar de Bretten
F19. Noord-Zuid route over bestaande infrastructuur (Huizingalaan/ Sloterplas/Sloterdijk) (NIET OP KAART)

### Openbaar vervoer (OV)

OV1. Nieuwe HOV-verbinding Schinkel-Schiphol
OV2. Nieuwe HOV-verbinding Westtangent (369)
OV3. Nader onderzoek buslijnaanpassingen
OV4. Airportsprinter verbinding Lelylaan –Schiphol 8x per uur
OV5. Nader onderzoek tramlijnaanpassing (pendeltram Osdorp Lelylaan)
OV6A. Verlengen van Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp i.c.m.
OV6B. nieuw metrostation ter hoogte van Johan Huizingalaan
OV7. Sluiten metroring

### Auto

A1. Terugdringen doorgaand verkeer Sloterweg
A2. Terugdringen doorgaand verkeer Burgemeester Vening Meineszlaan
A3. Terugdringen doorgaand verkeer Osdorperweg
A4. Doorstromingsmaatregelen Plesmanlaan, Huizingalaan en Oude Haagse weg
A5. Sloterbrug
A6. Afwaarderen straten van 50-30km (NIET OP KAART)
A7. Aanpassing geregelde kruisingen bij woningbouwopgave (NIET OP KAART)
A8. Circulatiemaatregelen Meer en Vaart
A9. Directe aansluiting Johan Huizingalaan op Cornelis Lelylaan
A10. Aanpak Röellstraat
A11. Terugdringen doorgaand verkeer Hemsterhuisstraat (cirkel op kaart)
A12. Doorstromingsmaatregelen Ookmeerweg
A13. Onderzoek invloed betaald parkeren op modal shift (NIET OP KAART)
A14. Onderzoek aansluiting rijkswegennet (NIET OP KAART)

### Smart mobility

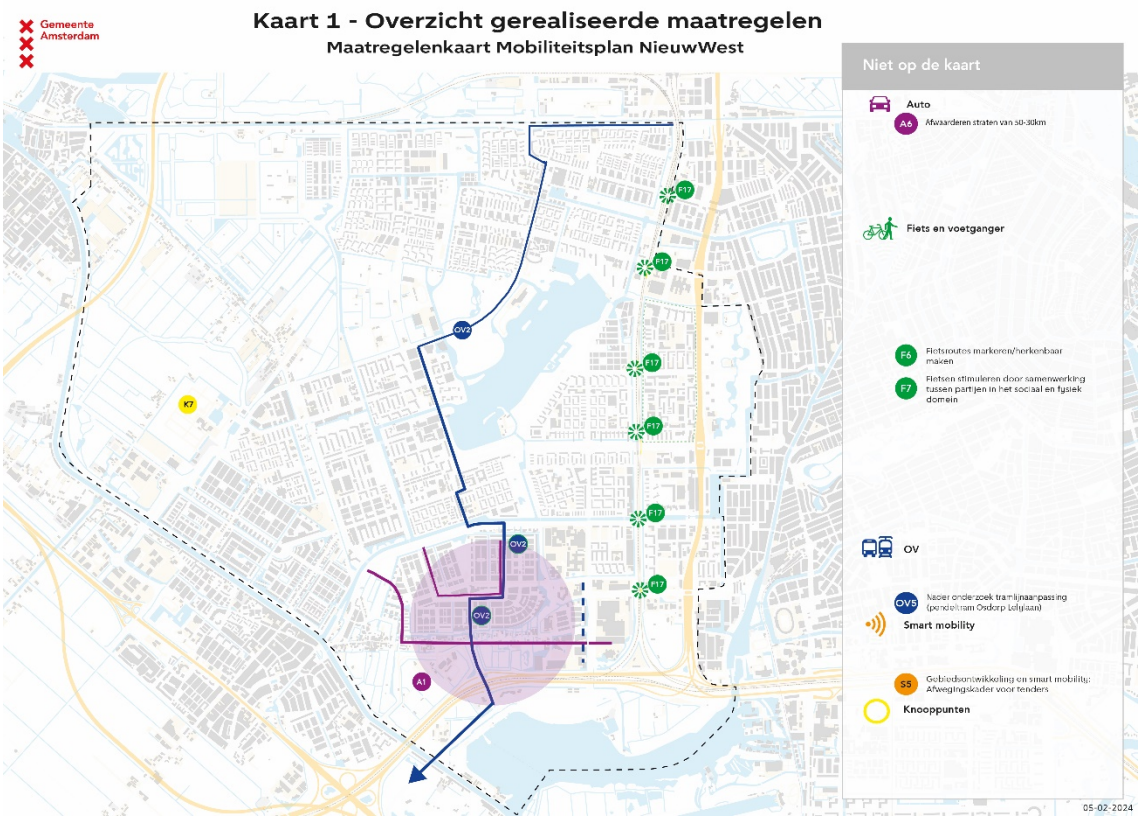
S1. Ehub in Schinkelkwartier
S2. Ehub in buurt 10 de Eendracht
S3. Ehub op het Osdorpplein, Plein 40-45
S4. Mobility as a Service
S5. Gebiedsontwikkeling en smart mobility: Afwegingskader voor tenders

### Knooppunten

K1. Verbeteren OV-knoop Lelylaan
K2. P+R bij eindpunt tramlijn 1 / Ookmeerweg
K3. Aanpak stationsomgevingen, knooppunten
K4. Vervoer voor evenementen in de Tuinen van West
K5. Verschuiving metrostation Henk Sneevlietweg naar verlengde Sloterweg
K6. Vergroten capaciteit OV-fietsen station Halfweg in samenwerking met gemeente Haarlemmermeer en NS
K7. Logistieke overslag op Osdorp Businesspark en Sloterdijk
K8. Onderzoek dubbelgebruik van parkeergarages in Ringzone voor overstap OV
K9. Verbeteren bereikbaarheid/ aantrekkelijke routes voor voetgangers

*Actualisatienotitie MPNW versie september 2024*

# STAND VAN ZAKEN PER januari 2024




## I. Gerealiseerde maatregelen

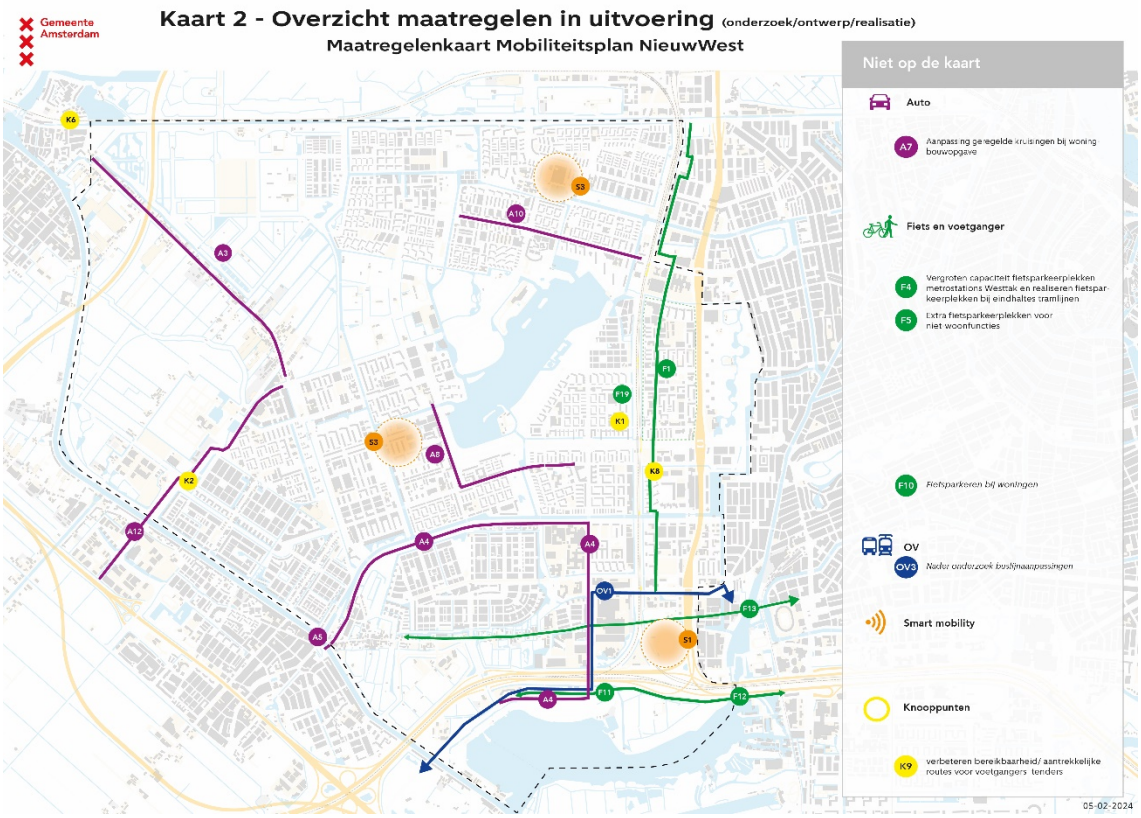
OV2 Nieuwe HOV verbinding west tangent
OV4 Airportsprinter verbinding Lelylaan- Schiphol 8 keer per uur
OV 5 Nader onderzoek tramlijnaanpassing (pendeltram Osdorp Lelylaan)
OV 8 Snelheid trams optimaliseren

F6 Fietsroutes markeren herkenbaar maken
F7 Fietsen stimuleren door samenwerking sociaal en fysiek domein
F 17 Deelfietsen bij metrostations westlijn

A1 Terugdringen doorgaand verkeer op Sloterweg
A6 Afwaarderen straten van 50 naar 30

S 5 Gebiedsontwikkeling en smarthubs; afwegingskader voor tenders

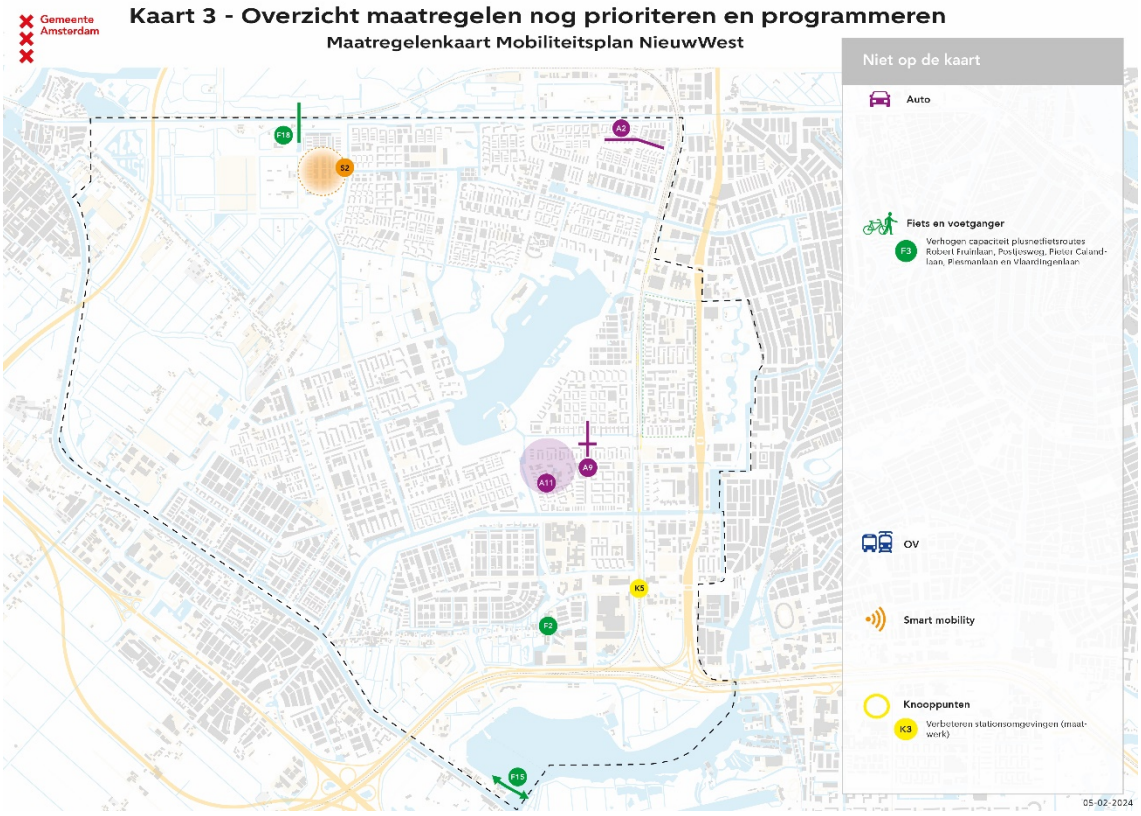
K7 Logistieke overslag op Osdorp businesspark en Sloterdijk ( *nu jur plan mogelijk*)




## II. Maatregelen in uitvoering (onderzoek/ontwerp/uitvoering)

F1 Noord-zuid fietsroute Sloterdijk/Schinkel over bestaande infrastructuur
F4 Vergroten capaciteit fietsparkeerplekken ov haltes
F5 Extra fietsparkeerplekken bij voorzieningen
F 10 Fietsparkeren bij woningen
F11 Verbeteren fietsroute Riekerweg-Oeverlanden
F12 Fietsroute Zuid-as Oeverlanden (Zuidasdok)
F13 Fietsbrug tussen Laan der Hesperiden en verlengde Sloterweg
F19 Noord-zuid route over bestaande infrastructuur (= F1)
OV 1 Nieuwe HOV verbinding Schinkel Schiphol (*na 2025*)
OV 3 Nader onderzoek buslijn aanpassingen (*concessie*)
A3 Terugdringen doorgaand verkeer Osdorperweg
A4 Doorstromingsmaatregelen Huizingalaan, Plesmanlaan en Oude Haagse weg
A5 Sloterbrug
A7 Aanpassingen geregeld kruisingen bij woningbouwopgave
A8 Circulatiemaatregelen bij Meer en Vaart
A10 Aanpak Röellstraat
A12 Doorstromingsmaatregelen Ookmeerweg
S1 E- hub Schinkelkwartier
S3 E-hub Plein 40 – 45

K1 Verbeteren OV knoop Lelylaan
K6 Toename OV fietsen op station Halfweg (*NS*)
K8 Dubbelgebruik parkeergarages in Ringzone (*particulier initiatief*)
K9 Verbeteren bereikbaarheid / aantrekkelijkheid routes voor voetgangers

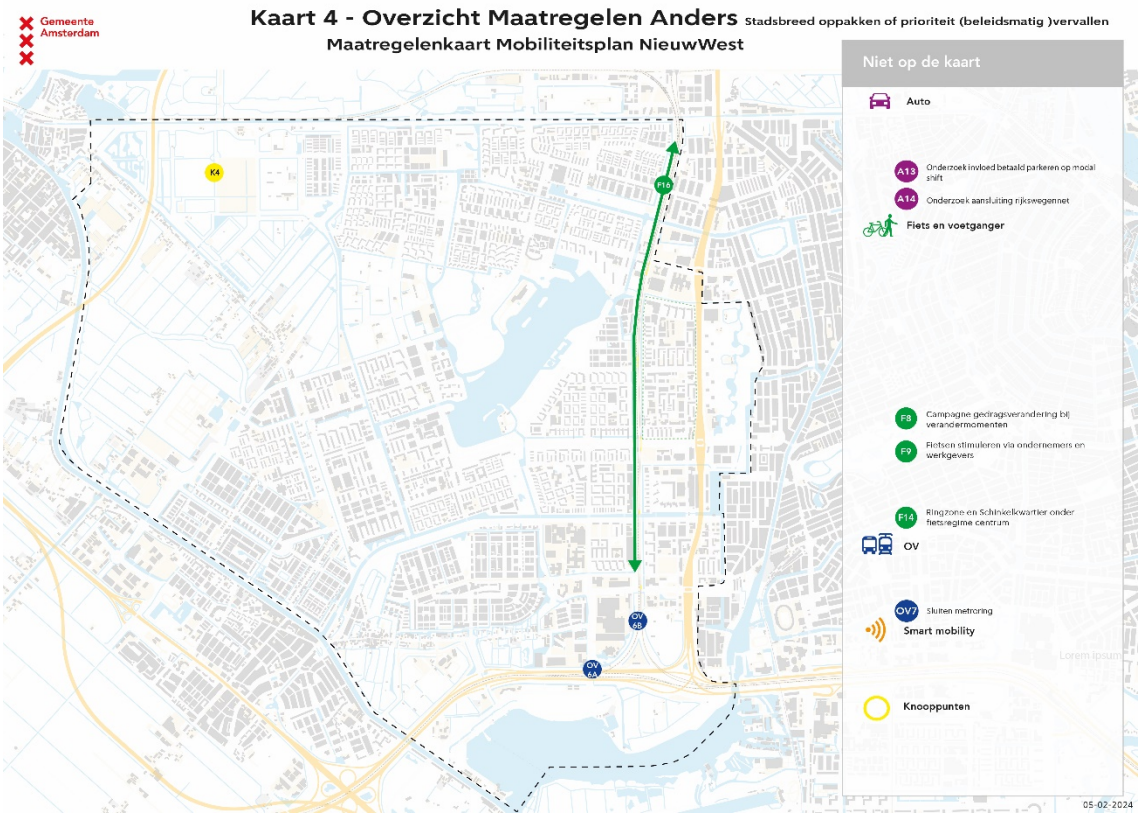



III. Nog prioriteren en programmeren
*Mogelijk i.c.m. groot onderhoud*

F2 Sloterweg opwaarderen naar plusnetfiets route
F3 Verhogen capaciteit plusnetfiets routes
(Robert Fruinlaan, Postjesweg, Pieter Calandlaan, Plesmanlaan en Vlaardingenlaan)
F15 Fietsbrug tussen Polder Meerzicht en landtong Oeverlanden
F18 Fietsbrug Tuinen van West naar de Bretten

K5 Verplaatsen Metrostation Henk Sneevlietweg naar verlengde Sloterweg
K3 Verbeteren stationsomgevingen (*maatwerk*)

A2 Terugdringen doorgaand verkeer op Burgemeester Vening Meineszlaan
A9 Directe aansluiting Johan Huizingalaan op Lelylaan
A11 Terugdringen doorgaand verkeer Hemsterhuisstraat




## IV. Anders; Stadsbreed oppakken of prioriteit (beleidsmatig )vervallen

F8 Campagne gedragsverandering bij verandermomenten (*stedelijk*)
F9 Stimuleren fietsgebruik bij werkgevers (*stedelijk*)
F14 Ringzone en Schinkelkwartier onder fietsregime centrum (handhaving) (*noodzaak niet aangetoond*)
F16 NoordZuid snelfietsroute in Ringspoorzone westzijde (*veel nadelen en obstakels*)

OV 6A Doortrekken Noord-Zuidlijn naar Schiphol Hoofdorp ic.m. lange termijn maatregel-stedelijk opgepakt (*stedelijk*)
OV 6B Nieuw metrostation t.h.v. Johan Huizingalaan lange termijn maatregel (*stedelijk*)
OV 7 Sluiten metroring (*stedelijk*)

K4 Vervoer voor evenementen bij Tuinen van West (*verantwoordelijkheid vergunninghouder*)

A13 Onderzoek invloed betaald parkeren op modal shift (*niet meer aan orde*)
A14 Onderzoek extra aansluiting rijkswegennet (*beleidsmatig nu niet aan de orde*)