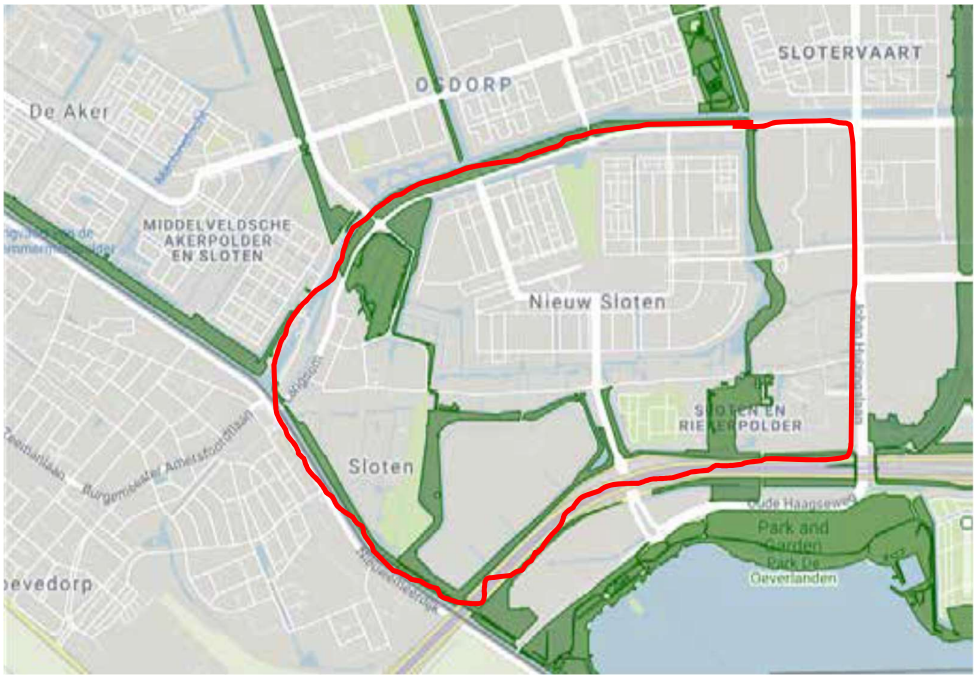
Gemeente Amsterdam

versie 2.0

2 november 2020

Startnotitie Autoluw Sloten & Nieuw-Sloten

Verbeteren leefbaarheid in Sloten en Nieuw-Sloten door weren van doorgaand verkeer met camera gericht toezicht, en verplaatsen doorgaand verkeer naar de Plesmanlaan, Huizingalaan en Ookmeerweg



Samenvatting en conclusies

Startnotie voor aanpak autoluw in Sloten en Nieuw-Sloten
De Startnotitie Autoluw Sloten en Nieuw-Sloten is het resultaat van de initiatieffase (PBI-1) en beschrijft de projectopdracht en de oplossingsrichtingen voor realisatie van een autoluw Sloten en Nieuw-Sloten met minimale nadelige waterbedeffecten voor Badhoevedorp en andere delen van Nieuw-West door:

- Bestemmingsverkeer via intelligente toegang met Camera toezicht het gebied te regelen;
- Doorgaand autoverkeer naar A4 en A9 om te leiden via het Plusnet van de Plesmanlaan/Huizingalaan/Oude Haagse weg (S107) en Ookmeerweg (S106).

De Sloterweg wordt op dit moment wel de oprijlaan voor de A4 genoemd voor zowel verkeer uit de richting van de Aker als Badhoevedorp. Elke dag rijden 15 duizend voertuigen (15.300 in 2020) over de Sloterweg, niet alleen in de spits maar gedurende de hele dag. 2/3 daarvan is afkomstig uit de richting van de Aker/ Baden Powellweg, 1/3 is afkomstig uit Badhoevedorp. De geplande renovatie van de Sloterbrug zal zelfs nog leiden tot een kleine toename van het verkeer op de Sloterweg tot 15.000 voertuigen per etmaal in 2030 en 15.500 in 2040. De Sloterweg is een smalle weg die niet geschikt is voor zoveel autoverkeer. Bovendien is het gezien de breedte onmogelijk een veilige straat voor fietsers in te richten.

Oplossingsrichting
De na verkeersonderzoeken gevonden oplossingsrichting is:

- toepassing van elektronische knips (intelligente toegang voor bestemmingsverkeer middels Camera toezicht op kenteken) op de Soterweg en op de Laan van Vlaanderen, teneinde een autoluw Sloten en Nieuw-Sloten te bewerkstelligen;
- ombouw van rotonde Baden Powellweg-Plesmanlaan naar een T-spitsing met afslag verbod naar de Sloterbrug, teneinde sluipverkeer via de Sloterbrug en Badhoevedorp te voorkomen, en doorgaand verkeer naar de A9 via de S106 (Ookmeerweg) te laten rijden;
- verlenging van het opstelvak afslag Plesmanlaan-Huizingalaan en verbreding van de Huizingalaan/Oude Haagse weg naar 2x2 richting, teneinde het doorgaand zonder congestie om te leiden via de S107 naar de A4.

Door Sloten en Nieuw-Sloten autoluw te maken kunnen de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van de buurten worden verbeterd, en is er meer ruimte voor langzaam verkeer: fiets- en voetganger.
Het doorgaand verkeer dient de daarvoor aangewezen plusnetten S016 (Ookmeerweg) naar de A9 en S107 (Plesmanlaan/Huizingalaan/Oude Haagse weg) te volgen. Op de verkeersborden staat dat nu al aangegeven. We gaan het in de nabije toekomst afdwingen.

De Autoluwe maatregelen bestaan uit twee type:

- Camera's plaatsen: Plaatsen van 4-tal camera's, 2 op de Sloterweg en 2 op de Laan van Vlaanderen, opdat alleen bestemmingsverkeer Sloten en Nieuw-Sloten kan binnenrijden;
- Infrastructuur aanpassen:
    - Aanpassen van de Rotonde Baden Powellweg/Vrije Geer/Plesmanlaan tot een T-splitsing met een afslagverbod vanaf de Banden Powellweg naar de Sloterbrug en vice versa, opdat doorgaand verkeer naar de Ag de S106 (Ookmeerweg) verkiest.

De doorstromingsmaatregelen op de Plesmanlaan, Huizingalaan en Oude Haagse weg maken geen onderdeel uit van de autoluwe maatregelen, omdat ze niet rand-voorwaardelijk zijn. Ze worden in de nabije toekomst als vervolgproject meegenomen.

Consequentie project Sloterbrug
Door het weren van doorgaand verkeer (De Aker) via de Sloterbrug naar Badhoevedorp, daalt de intensiteit in 2030 van de geprognotiseerde 13.500 naar 9.500. Vanuit het project Sloterbrug wordt bekeken of en zo ja welk effect dit op de scope van het project heeft.

Vervolg
De volgende fase, de uitgangspuntenfase, wordt afgesloten met een Nota van Uitgangspunten, vastgelegd in een voorkeursbesluit. Tevens wordt er in de Nota van Uitgangspunten een faseringsplanning opgenomen. Omdat de infrastructurele maatregelen langer duren voordat ze zijn gerealiseerd dan het plaatsen van Camera's, en de bewoners en ondernemers van Sloten en Nieuw-Sloten al jaren problemen hebben, is een snelle autoluwe regime noodzakelijk; derhalve wordt er gedacht aan tijdelijke maatregelen op de rotonde Baden Powellweg-Plesmanlaan, die waterbedeffecten in Badhoevedorp al beperken. Hierdoor kunnen de camera's eerder geplaatst worden dan de ombouw van de rotonde en de doorstromingsmaatregelen van de Plesmanlaan en Huizingalaan zijn bewerkstelligd.

Zodoende ontstaat een uitvoeringsproject in 2 fases:
1e fase: plaatsen van camera's en tijdelijke maatregelen met afslagverboden aan de rotonde (periode 2021-2022). Geschatte kosten € 350.000
2e fase: ombouwen van de rotonde naar een T-splitsing (periode 2023-2024) € 1,2 mln.

Inhoud

Samenvatting en conclusies 3

1 Aanleiding 7

2 De opgave 9
2.1 Verkeersonderzoek Sloten, Nieuw-Sloten en Badhoevedorp 9
2.1 Ontwikkelingen in Sloten, Nieuw-Sloten en Badhoevedorp 9
2.2 De doelstelling voor de opgave 10

3 Strategische plannen voor Nieuw-West 13
3.1 Agenda Autoluw 13
3.2 Mobiliteitsplan Nieuw-west 13

4 Mogelijke varianten 14
4.1 Variant 1: intelligente toegang voor verkeer vanuit de stad 14
4.2 Variant 2: intelligente toegang voor verkeer vanuit de regio 15
4.3 Variant 3: intelligente toegang gecombineerd met afslagverbod Baden Powellweg-Plesmanlaan 15

5 Vervolgstappen 17
5.1 Projectplan 17

Bijlage(n)
Bijlage 1 - Integrale projectplanning

1 Aanleiding

Sloterweg overbelast
De Sloterweg wordt elk jaar drukker. Bewoners en ondernemers ondervinden overlast van het feit dat deze weg wordt gebruikt als doorgaande weg vanaf de A4 naar het centrum van Nieuw-West en Badhoevedorp, veelal ook om de files op de A4 en A9 te mijden: ruim 15.000 voertuigen per etmaal maken dagelijks gebruik van de straat, terwijl deze weg (smalle weg op een dijklichaam) geschikt is voor 6.000 voertuigen per etmaal. Het verkeer op de Sloterweg is voor 2/3 afkomstig vanaf de Baden Powellweg (de Aker), en voor 1/3 vanuit Badhoevedorp.
De luchtkwaliteit en daardoor de leefbaarheid van Sloten staan onder druk. Het is nu een zeer drukke weg, waar bovendien onvoldoende ruimte is voor fietsers en voetgangers om veilig deel te nemen aan het verkeer. De leefbaarheid en verblijfskwaliteit van de weg gaan achteruit.

Anderlechtlaan en Laan van Vlaanderen druk maar niet overbelast
Nieuw-Sloten heeft een minder groot probleem met het doorgaand verkeer dan de Sloterweg. Desalniettemin ervaren de bewoners van Nieuw-Sloten dat deze wegen meer als doorgaande wegen dan als wijkontsluitingswegen worden gebruikt. De capaciteit van de Anderlechtlaan en beide takken van de Laan van Vlaanderen is afdoende voor het huidige verkeer van 12.000 voertuigen op de Anderlechtlaan en 10.000 voertuigen op de Laan van Vlaanderen. Maar bij congestie op de Sloterweg is de Laan van Vlaanderen het alternatief. Nieuw-Sloten mag op geen enkele wijze het slachtoffer worden van waterbedeffecten vanwege aanpak op de Sloterweg.

Badhoevedorp druk
Badhoevedorp maakt zelf gebruik van de Sloterweg voor de A4, maar daarnaast maakt Nieuw-West (De Aker) ook gebruik van Badhoevedorp om snel op de A9 te komen. De lokale wegen Nieuwemeerdijk en Burgemeester Amersfoordtlaan zijn daardoor stelselmatig te druk. Het wegprofiel is net als de Sloterweg niet geschikt voor veel doorgaand autoverkeer. Om dat er een verkeerskundige relatie is tussen geweerd verkeer op de Sloterweg en extra verkeer in Badhoevedorp (waterbedeffecten) wordt Badhoevedorp meegenomen in het onderzoeksgebied.

Sloterbrug
De Sloterbrug is al jaren een bottle neck voor lokaal bestemmingsverkeer tussen Badhoevedorp en Amsterdam voor zowel auto als fiets. Bovendien heeft de pleziervaart last van de lage ligging van de brug en de beperkte doorvaartijden. Elke dag staan er lange files voor de brug, die slechts geschikt is voor 1-richtingsverkeer. De veiligheid voor het langzaam verkeer laat te wensen over. Het plan om de brug te vernieuwen en tevens te verbreden en te verhogen is voortgekomen om de files tegen te gaan en het langzaam verkeer veilig de brug te laten oversteken, en de boten ongestoord te laten doorvaren. Het project Sloterbrug heeft aangetoond dat een verbrede brug niet leidt tot aantoonbaar extra verkeer.

Sloterweg nu geen goede route voor fietsers
De Sloterweg zou eigenlijk de meest geschikte fietsroute zijn tussen Badhoevedorp en de Schinkel en gebruikers van de sportvelden Sloten. De ruimte en capaciteit van de weg is zodanig dat er nooit een gescheiden fietspad is aangelegd; de weg is eigenlijk een dijklichaam met historisch aangezicht dat niet zomaar kan worden aangepast. Ook verkeer remmende maatregelen hebben nooit effect gehad om de verkeersveiligheid te verbeteren en de auto-intensiteit terug te brengen.

Aanpak Sloterweg kan niet los gezien worden van aanpak Nieuw-Sloten en Badhoevedorp en Sloterbrug
Oude plannen van een knip op de Sloterweg door het stadsdeel zijn nooit tot uitvoering gekomen, omdat de overlast dan zou verplaatsen naar de Laan van Vlaanderen in Nieuw-Sloten. Nieuw-Sloten heeft zich in het verleden verzet tegen aanpak van de Sloterweg zonder rekening te houden met mogelijke maatregelen in Nieuw-Sloten. Aanpak van de Sloterweg kan dan ook alleen in samenhang met maatregelen in Nieuw-Sloten worden gezien. Er is zelfs een samenhang met Badhoevedorp: maatregelen in de Sloten en Nieuw-Sloten hebben effect op de Burgemeester Amersfoordtlaan en Nieuwemeerdijk in Badhoevedorp.

Doorgaand autoverkeer maakt onvoldoende gebruik van S016 en S107
De maatregelen in Sloten, Nieuw-Sloten maar ook Badhoevedorp zullen effectiever zijn als het doorgaand verkeer wordt gedwongen de daardoor aangewezen plusnetten te gebruiken. De bebording is daarvoor al op orde, maar een groot deel van het verkeer maakt daar geen gebruik van.
De route vanuit De Aker voor doorgaand verkeer naar de A4 is formeel over S107 (Plesmanlaan, Huizingalaan, Oude Haagse weg) en naar de A9 via de S106 (Ookmeerweg). Er gaat nu veel verkeer over de Sloterweg naar de A4, en over de Sloterbrug door Badhoevedorp naar de A9. Om Sloten, Nieuw-Sloten en Badhoevedorp te beschermen tegen doorgaand verkeer is verkeerscirculatie in combinatie met (elektronische) knips noodzakelijk.

Agenda Autoluw
Met de Agenda Amsterdam Autoluw werkt de gemeente aan een leefbare en toegankelijke stad. We creëren meer ruimte voor fietsers, voetgangers, spelende kinderen en groen. Belangrijk element in de Agenda is het verminderen van de ruimte die de auto op straat inneemt. Het aantal auto's dat geen bestemming heeft in Sloten en Nieuw-Sloten, kan aanzienlijk worden verlaagd door alleen het verkeer dat er wél moet zijn (bewoners, bezoekers en logistiek verkeer) op een slimme manier toegang te verlenen en onnodig (doorgaand) verkeer te weren. Camerasystemen of andere oplossingen waarvoor geen fysieke afsluiting nodig is, controleren met kentekenregistratie of een auto wel of geen doorgang heeft. Auto's die geen toestemming hebben, krijgen na een waarschuwingsperiode een boete.

2 De opgave

2.1 Verkeersonderzoek Sloten, Nieuw-Sloten en Badhoevedorp

Het mobiliteitsplan Nieuw-West zet in op het verbeteren van de leefbaarheid in de woonwijken door overlast van doorgaand verkeer in de woonwijken te weren en het verplaatsen van het doorgaand verkeer naar de plus- en hoofdnetten. En waar nodig, dit te ondersteunen met (elektronische) autoknips om gemotoriseerd verkeer te dwingen om te rijden via de plus- en hoofdnetten. Een knip is feitelijk een verbod op passeren van een bepaald punt in de straat voor beide richtingen. Dat verbod kan voor alle verkeer gelden of met uitzondering van bestemmingsverkeer en nood- en hulpdiensten en OV.

Het verkeeronderzoek in Nieuw-West heeft aangetoond dat er op de Sloterweg in Sloten in 2040 zo'n 15.500 voertuigen per etmaal rijden, terwijl deze weg als lokale ontsluitingsweg is ingericht. Daarnaast rijden er zo'n 12.000 voertuigen per etmaal op de Anderlechtlaan en 10.000 voertuigen op beide takken van de Laan van Vlaanderen samen. Verdere analyse heeft uitgewezen, dat het mogelijk is een knip voor autoverkeer uit te voeren en het verkeer te dwingen om te rijden via de Plesmanlaan en Huizingalaan. Knips kunnen echter niet voorkomen dat een deel van het autoverkeer de Sloterbrug en Badhoevedorp verkiezen als nieuwe sluiproute. Om dat te voorkomen zijn aanvullende circulatie maatregelen noodzakelijk.

Er zijn diverse varianten van knips en circulaties doorgerekend voor Sloten, Nieuw-Sloten en Badhoevedorp met als doel te kijken of alle drie de gebieden autoluw kunnen worden ingericht en het doorgaand verkeer de plusnetten S107 (Plesmanlaan/Huizingalaan/Oude Haagse weg) en S106 (Ookmeerweg) verkiest. De berekeningen zijn uitgevoerd voor 2040 waarbij de voorziene groei van 25.000 woningen en 75.000 arbeidsplekken in Nieuw-West zijn verdisconteerd in het verkeersmodel.

De conclusie van de onderzoeksfase is dat met knips het gebied van Sloten en Nieuw-Sloten als 1 gebied autoluw kan worden ingericht zonder noemenswaardige nadelige effecten op de aangrenzende plusnetten van Plesmanlaan en Huizingalaan. Om nadelige waterbedeffecten in Badhoevedorp via de Sloterbrug te voorkomen, dient er verkeerscirculatie te worden toegepast ter hoogte van de Rotonde Baden Powellweg-Plesmanlaan door de afslagbeweging Baden Powellweg-Sloterbug en vice versa onmogelijk te maken. Verkeer naar de A9 gaat dan rijden via de Ookmeerweg (S106). Het afslagverbod kan het beste worden gerealiseerd door de rotonde om te bouwen tot een T-spliting. Daarnaast zijn op termijn aanvullende maatregelen noodzakelijk om de doorstroming op de Ookmeerweg, Plesmanlaan, maar vooral Huizingalaan en Oude Haagse weg te verbeteren. Deze aanvullende maatregelen zijn wel onderdeel van het Mobiliteitsplan Nieuw-West, maar behoren niet bij de scope van het project Autoluw Sloten en Nieuw-Sloten, omdat ze niet rand-voorwaardelijk zijn.

2.1 Ontwikkelingen in Sloten, Nieuw-Sloten en Badhoevedorp

Vernieuwing Sloterbrug
De gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam willen de verkeersveiligheid en doorstroming van de Sloterbrug tussen Badhoevedorp en Amsterdam verbeteren. De huidige brug is te smal, wordt als verkeersonveilig ervaren en de brug belemmert de verkeersdoorstroming. Beide gemeenten willen door het vernieuwen van de brug, de verkeersituatie op en in de directe nabijheid van de brug verbeteren.

Hierdoor wordt het verkeersveiliger voor met name de fietser en voetganger en verbetert de doorstroming voor de automobilist en het openbaar vervoer.

Door autonome ontwikkeling van het autoverkeer groeit het de intensiteit op de brug van in 2030 naar 15.000 in 2030. Dat extra verkeer wordt zonder maatregelen wel via de Sloterweg afgevoerd naar de A4/A10. Vandaar dat het project Sloterbrug is stilgelegd totdat een goede oplossing is gevonden voor het reguleren van het autoverkeer in Sloten en Nieuw-Sloten, en Badhoevedorp. Realisatie van de Sloterbrug kan pas plaatsvinden als autoluw in Sloten, Nieuw-Sloten (en Badhoevedorp) is opgelost.

Verbeteren Verkeersveiligheid Sloterweg
De Sloterweg zou eigenlijk de meest geschikte fietsroute dienen te zijn tussen Badhoevedorp en de Schinkel voor gebruikers van de sportvelden Sloten. De ruimte en capaciteit van de weg is zodanig dat er nooit een gescheiden fietspad is aangelegd; de weg is eigenlijk een dijklichaam met historisch aangezicht dat niet zomaar kan worden aangepast. Ook verkeer remmende maatregelen hebben nooit de verkeersveiligheid verbeterd en de auto-intensiteit verminderd.

De Sloterweg kan in de toekomst transformeren naar een 30km-fietsstraat, doorgetrokken via het Schinkelkwartier, over de Schinkel naar de Stadionpleinbuurt. Dit vormt geen onderdeel van dit project. Het vormt onderdeel van de gebiedsontwikkeling Schinkelkwartier.

Laan van Vlaanderen en Anderlechtlaan inrichten als 30km weg
In het kader van het afwaarderen van alle secondaire wegen in Amsterdam naar 30km-wegen, te beginnen in de woonwijken, komen de Laan van Vlaanderen en Anderlechtlaan in aanmerking voor inrichting als autoluwe 30km weg. Deze maatregelen zijn vooralsnog nog niet als project geprogrammeerd.

Belgiëplein
Om het Belgiëplein toekomstbestendig te maken als wijkcentrum voor de dagelijkse boodschappen en als ontmoetingsplek voor de bewoners van Nieuw-Sloten is een herinrichting nodig. Het plein maakt als wijkwinkelcentrum onderdeel uit van de winkelstructuur van stadsdeel Nieuw-West. Ruimtelijk gezien oogt het Belgiëplein ouderwets. De inrichting van het plein is stenig en puur functioneel. Het is geen plek voor ontmoeting en het mist levendigheid. Bij een herinrichting worden de verblijfs- en ontmoetingsfunctie van het plein in de wijk verbeterd, wordt de omgeving rond het plein opgeknapt en de relatie met het winkelplein versterkt, worden de klimaatbestendigheid, duurzaamheid en het groene karakter verbeterd en de (verkeers)veiligheid bij de entrees van het plein en het parkeerterrein verbeterd. Daarnaast wordt een nieuwe auto-entree onderzocht, die logisch is vanaf de Anderlechtlaan en echt een entree vormt van het centrumgebied van Nieuw-Sloten. Met een herinrichting kan het plein zich ontwikkelen als een klimaatbestendig, intiem en gezellig wijkcentrum waar bewoners de dagelijkse boodschappen dichtbij huis doen.

2.2 De doelstelling voor de opgave

Doel is Sloten en Nieuw-Sloten als één gebied autoluwer en leefbaarder te maken met behulp van intelligente toegang door Camera toezicht. Zonder fysieke grens kan doorgaand verkeer op kenteken eenvoudig worden gecontroleerd en bekeurd, en kan bestemmingsverkeer (lokale bewoners en bedrijven) middels een ontheffing

wel het gebied bereiken. Bezoekend bestemmingsverkeer zal in de regel gebruik moeten maken van plusnet auto om het gebied binnen te komen. Elke plek is immers tenminste 1-zijdig bereikbaar.

Doorgaand verkeer zal dan worden geleid naar het plusnet van de Plesmanlaan en de Huizingalaan, een route die ook bedoeld is voor doorgaand verkeer. De doorstroming op die route moet dan wel maximaal worden gegarandeerd. Flankerende maatregelen ter bevordering van de doorstroming behoren dan ook bij het project. Men denke aan:

- Verlengen afslagvak Plesmanlaan-Huizingalaan en verruimen groentijd VRI
- Verbreding Huizingalaan en Oude Haagse weg naar volledig 2x2.

Deze maatregelen zijn als vervolgprojecten gedefinieerd in het mobiliteitsplan Nieuw-west

Ter voorkoming van waterbedeffecten in Badhoevedorp, zal ter hoogte van de Rotonde Baden Powellweg-Plesmanlaan met een afslag verbod richting Sloterbrug en vice versa moeten worden toegepast. Aanpassing van de rotonde is op korte termijn in dit project voorzien, opdat er geen vertraging bij het plaatsen van camera's wordt veroorzaakt. Later zal ombouw plaats vinden van een rotonde naar een T-splitsing omdat deze verkeerstechnisch veiliger is en efficiënter voor de doorstroming. Het doorgaand verkeer zal meer gebruik maken van de Ookmeerweg (S106) naar de A9.

2.2.1 Gemeentelijke doelstelling

De gemeentelijke doelstellingen zijn:

- Verminderen van de auto intensiteit in de woonbuurten;
- Het bereikbaar houden van woonbuurten voor bestemmingsverkeer;
- Het verbeteren van de leefbaarheid van woonbuurten;
- Het verbeteren van de fietsinfrastructuur binnen woonbuurten;
- Het verbeteren van OV-infrastructuur binnen woonbuurten;
- Het verbeteren van de doorstroming op de plusnetten voor doorgaand verkeer.

2.2.2 Project doelstellingen

Voor het project Autoluw Sloten en Nieuw-Sloten gelden de volgende project specifieke doelstellingen:

- Het terugbrengen van de auto intensiteit op de Sloterweg van 15 duizend naar hoogstens 6 duizend voertuigen per etmaal. De grens van 6 duizend is de bovengrens om de weg lokaal te kunnen inrichten als 30 km/u weg;
- Het terugbrengen van de auto intensiteit op de Anderlechtlaan naar hoogstens 6 duizend voertuigen per etmaal. De grens van 6.000 is de bovengrens om de weg lokaal te kunnen inrichten als 30 km/u weg;
- De OV-verbinding vanuit Sloten en Nieuw-Sloten naar Osdorpplein en Station Lelylaan behouden;
- Het mogelijk maken van een nieuwe fietsroute van Badhoevedorp over de Sloterweg, via het Schinkelkwartier, over de Schinkel naar de Stadionpleinbuurt, d.i. de auto intensiteit onder de 6 duizend voertuigen per etmaal brengen opdat er een 30 km/u straat voor fietsers kan worden ingericht;
- Het mogelijk maken van autoluwe inrichten van de Anderlechtlaan en Laan van Vlaanderen;

- Het beter laten doorstromen van het doorgaand verkeer op de S107 (Plesmanlaan, Huizingalaan, Oude Haagse weg) door elimineren van wegversmallingen, verlengen afslagvakken en vergroten groentijd Verkeerslichten;

- Het beter te laten doorstromen van het verkeer op de S107 en doorgaand verkeer te weren naar de Sloterbrug en om waterbedeffecten in Badhoevedorp te voorkomen door het ombouwen van de rotonde naar een T-splitsing.

3 Strategische plannen voor Nieuw-West

3.1 Agenda Autoluw

Eén van de ambities van dit college is: *Amsterdam Autoluw.* Het college heeft een pakket van maatregelen opgesteld om zijn ambitie voor de autoluwe stad verder te concretiseren. Met de Agenda Amsterdam Autoluw werkt de gemeente aan een leefbare en toegankelijke stad. We creëren meer ruimte voor fietsers, voetgangers, spelende kinderen en groen. Belangrijk element in de Agenda is het verminderen van de ruimte die de auto op straat inneemt. Het aantal auto's dat geen bestemming heeft in een gebied kan aanzienlijk worden verlaagd door alleen het verkeer dat er wél moet zijn (bewoners, bezoekers en logistiek verkeer) op een slimme manier toegang te verlenen en onnodig (doorgaand) verkeer te weren. Camerasystemen of andere oplossingen waarvoor geen fysieke afsluiting nodig is, controleren met kentekenregistratie of een auto wel of geen doorgang heeft. Auto's die geen toestemming hebben, krijgen na een waarschuwingsperiode een boete. Eén van de maatregelen is het aanpakken van het doorgaand verkeer op de Sloterweg in Sloten.

3.2 Mobiliteitsplan Nieuw-west

Terugdringen van doorgaand verkeer naar plusnetten
Het realiseren van knips met Camera toezicht in Sloten en Nieuw-Sloten maakt onderdeel uit van het Mobiliteitsplan Nieuw-West, teneinde het autoverkeer tussen 2020 en 2040 terug te dringen naar de plus- en hoofdnetten en de leefbaarheid in de woonwijken Sloten en Nieuw-Sloten te verbeteren. Deze liggen geografisch zodanig in de Zuidwest hoek van Amsterdam, dat ze vanaf de A4, afslag Sloten, eenvoudig voor verkeer vanuit de regio bereikbaar zijn, maar ook om te doorkruizen naar andere delen van Nieuw-West of Badhoevedorp. Het bereiken van de A4 vanuit de wijken willen we behouden, maar het doorkruizen naar andere delen van Amsterdam willen we gaan weren. Verkeer dient dan te rijden via Plesmanlaan en Huizingalaan. De aansluiting op de A9 willen we bereiken via de Ookmeerweg en niet via de Sloterbrug. Zodoende krijgt Badhoevedorp ook een autoluwer karakter.

Versterken Openbaar vervoer en fiets
Een andere doelstelling is het versterken van Openbaar vervoer en fiets als alternatief voor de auto. Niet alleen sterke OV-corridors voor HOV-lijnen, maar juist ook ontsluitend OV in de woonwijken, zeker in combinatie met autoluwe maatregelen. De vrijgekomen ruimte van de auto zal naast OV vooral ten goede komen aan de fietser. Dat kan zeker in autoluwe gebieden, waar de auto-intensiteit benden de 6.000 voertuigen per etmaal komt, en een 30km-zone kan worden overwogen.

4 Mogelijke varianten

In de verkenningsfase zijn diverse varianten in het verkeersonderzoek meegenomen om de effecten op de plusnetten te analyseren. Uiteindelijk is er slechts 1 variant geschikt geacht om zowel het autoluwe karakter van Sloten en Nieuw-Sloten te garanderen, het waterbedeffect in Badhoevedorp te minimaliseren en zelfs Badhoevedorp ook autoluwer te maken, en het doorgaande verkeer de S107 en S106 te laten verkiezen.

4.1 Variant 1: intelligente toegang voor verkeer vanuit de stad

De eerste variant is gebaseerd op het realiseren van intelligente toegang vanuit de stad nabij de Plesmanlaan/ Laan van Vlaanderen. Op deze wijze wordt bezoekend verkeer vanuit de stad geweerd, en kan bezoekend verkeer vanuit de regio (A4) Sloten en Nieuw-Sloten blijven bereiken.

Het ontwerp van de eerste variant uit het Verkeersonderzoek is onderstaand weergegeven.



Figuur 3.1 – concept eerste variant

X : knip

____ : plusnet Plesmanlaan en Huizingalaan

____: ontsluiting Sloterweg buiten Dorpskern en Nieuw Sloten

____: ontsluiting Vrije Geer en Park Haagseweg

4.2 Variant 2: intelligente toegang voor verkeer vanuit de regio

De tweede variant is gebaseerd op het realiseren van intelligente toegang van de stad vanuit de regio via de A4 nabij de rotonde van de Anderlechtlaan. Op deze wijze wordt bezoekend verkeer vanuit de regio (A4) geweerd, en kan bezoekend verkeer vanuit de stad (overige delen van het stadsdeel) Sloten en Nieuw-Sloten blijven bereiken.



Figuur 3.2 – concept tweede variant

X : knip

____ : plusnet Plesmanlaan en Huizingalaan

____: ontsluiting Sloterweg buiten Dorpskern

____: ontsluiting Vrije Geer en Ditlaar; Nieuw Sloten en Park Haagseweg

Deze tweede variant is vanuit de autoluw gedachte van de stad (terugdringen verkeer in de stad, i.p.v. komend vanuit de regio) minder wenselijk.

4.3 Variant 3: intelligente toegang gecombineerd met afslagverbod Baden Powellweg-Plesmanlaan

Variant 1 en 2 leiden tot waterbedeffecten in Badhoevedorp, voornamelijk op de Nieuwemeerdijk en de Burgemeester Amersfoordtlaan. De waterbedeffecten worden veroorzaakt doordat de omrijdtijd voor bewoners van de Aker naar de A4 via de Plesmanlaan en Huizingalaan of de Ookmeerweg langer is dan de alternatieve route; dat is de route via de Sloterbrug en Nieuwemeerdijk of Burgemeester Amersfoordtlaan naar de A9.
Dit kan worden opgelost door een afslagverbod in te stellen op de rotonde vanaf de Baden Powellweg naar de Plesmanlaan/Sloterbrug en vice versa. Om sluipverkeer via de Vrije geer te voorkomen, dient de Vrij Geer voor autoverkeer te worden afgesloten van die rotonde. Voor efficiëntie van doorstroming en verkeersveiligheid is ombouw naar een T-splitsing dan te verkiezen. Variant 1 in combinatie met afslagverboden op de rotonde is als variant 3 gedefinieerd, en is de voorkeursvariant.



Figuur 3.3 – concept ambtelijke Voorkeursvariant 3

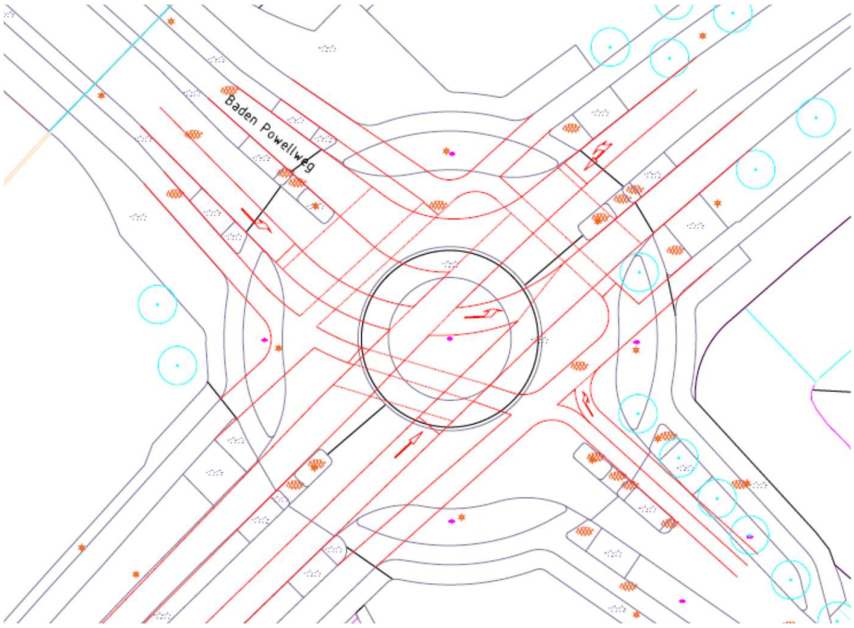
X : knip

____ : plusnet Plesmanlaan en Huizingalaan

____: ontsluiting Sloterweg buiten de Dorpskern en Nieuw Sloten

____: ontsluiting Vrije Geer, Ditlaar en Kortijk en Park Haagseweg

: T-splitsing met afslag verbod naar Sloterbrug en vice versa



Figuur 3.4 – concept ontwerp T-kruising Baden Powellweg-Plesmanlaan

Verkeer vanaf de Baden Powelweg kan alleen linksaf naar de Plesmanlaan

Verkeer vanaf de Plesmanlaan Zuid kan alleen rechtdoor

Verkeer vanaf de Plesmanlaan Noord kan rechtdoor naar de Sloterbrug en rechtsaf naar de Baden Powellweg

5 Vervolgstappen

5.1 Projectplan

Er wordt een projectplan opgesteld voor vervolgfase PBI 2 met een globale doorkijk naar de uitvoeringsfase, waar de beheersing van de aspecten tijd, geld, kwaliteit, risico's, communicatie wordt geregeld. Er wordt tevens een communicatieplan opgesteld omdat er intensief met bewoners en ondernemers gesproken gaat worden in het kader van participatie.

5.1.1 Projectresultaat

Dit projectresultaat bestaat uit drie onlosmakelijke delen:

1. Het aanbrengen van knips met Camera toezicht op niet-bestemmingsverkeer op de Sloterweg en Laan van Vlaanderen dan wel de Anderlechtlaan;
2. Het uitgeven van ontheffingen voor alle bewoners en bedrijven van Sloten en Nieuw-Sloten op basis van kentekens op basis van ontheffingscriteria (deze worden in afstemming met de betrokkenen opgesteld);
3. Het ombouwen van de rotonde Baden Powellweg-Plesmanlaan naar een T- splitsing met afslag verbod naar Sloterbrug en aanbrengen van tijdelijke maatregelen op de rotonde met afslagverboden, opdat de camera's eerder geplaatst kunnen worden dan de ombouw van de rotonde gereed is.

Buiten de scope vallen expliciet de uitvoering van:

- Flankerende maatregelen Plesmanlaan, Huizingalaan en Oude Haagse weg (dit zijn separate projecten onder het mobiliteitsplan Nieuw-West);
- De herinrichting van de Sloterweg tot fietsstraat of 30-km straat (dit wordt een separaat project onder het mobiliteitsplan Nieuw-West);
- Herinrichting van de Laan van Vlaanderen en Anderlechtlaan;
- Entree naar de sportvelden Sloten (dit is een separaat project);
- Herinrichting Belgiëplein (dit is een separaat project).

De flankerende maatregelen op de Plesmanlaan en Huizingalaan, zoals weghalen van wegversmallingen, neerzetten van verkeerslichten voor oversteek voor voetgangers en fietsers, 2x2 aansluiting Oude Haagse weg naar de Anderlechtlaan worden wel in beeld gebracht.

5.1.2 Participatie

Het vormgeven van de Uitgangspunten voor het cameraplan zal in de vorm van participatie worden opgepakt met bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties. De werkgroepen Sloten van de Dorpsraad Sloten - Oud Osdorp en Stop Sluipverkeer Nieuw-Sloten zijn een belangrijk intermediair bij de participatie, evenals de gebiedsmakelaars van het stadsdeel Nieuw-West. De Nota van Uitgangspunten voor Cameraplan en infrastructurele maatregelen zal worden neergelegd in een inspraakprocedure.

5.1.3 Aanpak vervolg fase

Het project Autoluw bestaat uit twee componenten:
1. cameraplan: plaatsen van camera's met toezicht op kentekens
2. infrastructureel plan: ombouw rotonde naar kruising en aanbrengen tijdelijke maatregelen op rotonde met afslagverboden.

Voor het eerste deel is een intensieve participatie met bewoners en ondernemers nodig. Dit omdat de camera's gelden voor doorgaand verkeer, maar niet voor de bewoners van Sloten en Nieuw-Sloten. Zij krijgen een ontheffing. Juist de uitgangspunten voor een ontheffing luisteren erg nauw.

Het tweede onderdeel is meer een traditionele gang van zaken. Er wordt een nota van uitgangspunten opgesteld voor het latere ontwerp op basis van afweging van diverse verkeerskundige aspecten.

Uiteindelijk wordt een integrale nota van uitgangspunten met bijbehorend voorkeursbesluit opgesteld, dat in de inspraak wordt gelegd (hierin zijn de uitgangspunten voor de tijdelijke maatregelen aan de rotonde opgenomen).

5.1.4 Op te leveren producten PBI-fase 2

1 **Voorkeursbesluit met Nota van uitgangspunten en schetsontwerpen met advies Centrale Verkeerscommissie en advies Openbaar ministerie ten aanzien van Camera handhaving**

2 **Camera's en bebordingsplan**

3 **Uitvoeringsfaseringsplan voor zowel de plaatsing van camera's, tijdelijke maatregelen rotonde met afslagverboden en de latere ombouw van de rotonde naar een kruising**

5.1.5 Planning

De belangrijkste mijlpalen uit de planning (bestuurlijke deel) zijn;

- Principebesluit wethouder: oktober 2020
- Participatie cameraplan : november 2020
- Inspraak op NvU en advies stadsdeelcommissie: januari –februari 2021
- Voorkeursbesluit vaststelling door college en raad: maart 2021
- Uitvoeringsbesluit 1e fase (camera's en tijdelijke maatregelen rotonde): april- mei 2021
- Uitvoering 1e fase (camera's en tijdelijke maatregelen rotonde) gereed: april-mei 2021
- Voorbereidingsbesluit 2e fase (ombouw rotonde naar T-splitsing): voorjaar 2024
- Uitvoeringsbesluit 2e fase: voorjaar 2024
- Uitvoering 2e fase (ombouw rotonde naar T-splitsing): eind 2025

Voor details wordt verwezen naar bijlage 1

5.1.6 Geld

Proceskosten PBI-fase 1 en 2

Projectmanagement	60.000
Omgevingsmanagement	35.000
Communicatie	8.750
Totaal	103.750

Dekking proceskosten uit opdrachtgeversbudget stadsdeel Nieuw-west voor kleinschalig werk.

Uitvoeringskosten Camera's inclusief onderhoud en beheer

Item	Aantal jaren	Aantal camera's	stuksprijs	subtotaal
Camera		4	18.000	72.000
Beheer	2	4	5.000	40.000
Softwareontwikkeling			50.000	50.000
Project management			10.000	10.000
Totaal				172.000

Dekking: Begroting SMF 2021

Voorbereiding en uitvoeringskosten tijdelijke maatregelen Rotonde

Item	Aantal jaren	Bouwkosten	Overig	Investeringskosten
Aanpassen bestaande rotonde	1	90.000	85.000	175.000

Dekking: Begroting SMF 2021/2022

Voorbereidings- en uitvoeringskosten ombouw rotonde naar T-splitsing

Item	Aantal jaren	Bouwkosten	Overig	Investeringskosten
Aanpassen bestaande rotonde	1	90.000	85.000	175.000
Ombouw Rotonde naar splitsing	3	610.000	590.000	1,2 mln.
Totaal		700.000	675.000	1,4 mln.

Dekking: Begroting SMF 2023/2024

5.1.7 Risico's

Het project betreft een herinrichting van een rotonde/kruising en verkeerskundige ingrepen in de verkeerscirculatie en cameratoezicht. De maatregelen hebben wel impact op de ontsluiting en de bereikbaarheid van de buurt en zijn inspraak-plichtig. Ook al biedt de oplossing van een camera gerichte knip een oplossing voor de meeste bewoners/belanghebbenden, niet iedereen zal gelukkig zijn. Het kan ook zo zijn dat bepaalde flankerende doorstromingsmaatregelen volgens de bewoners rand voorwaardelijk moeten zijn voordat er Camera's worden neergezet. Dit kan vertraging in de aanpak opleveren.

Eén van de beheersmaatregelen is dan uitstel van het camera project totdat de doorstromingsmaatregelen zijn doorgevoerd.

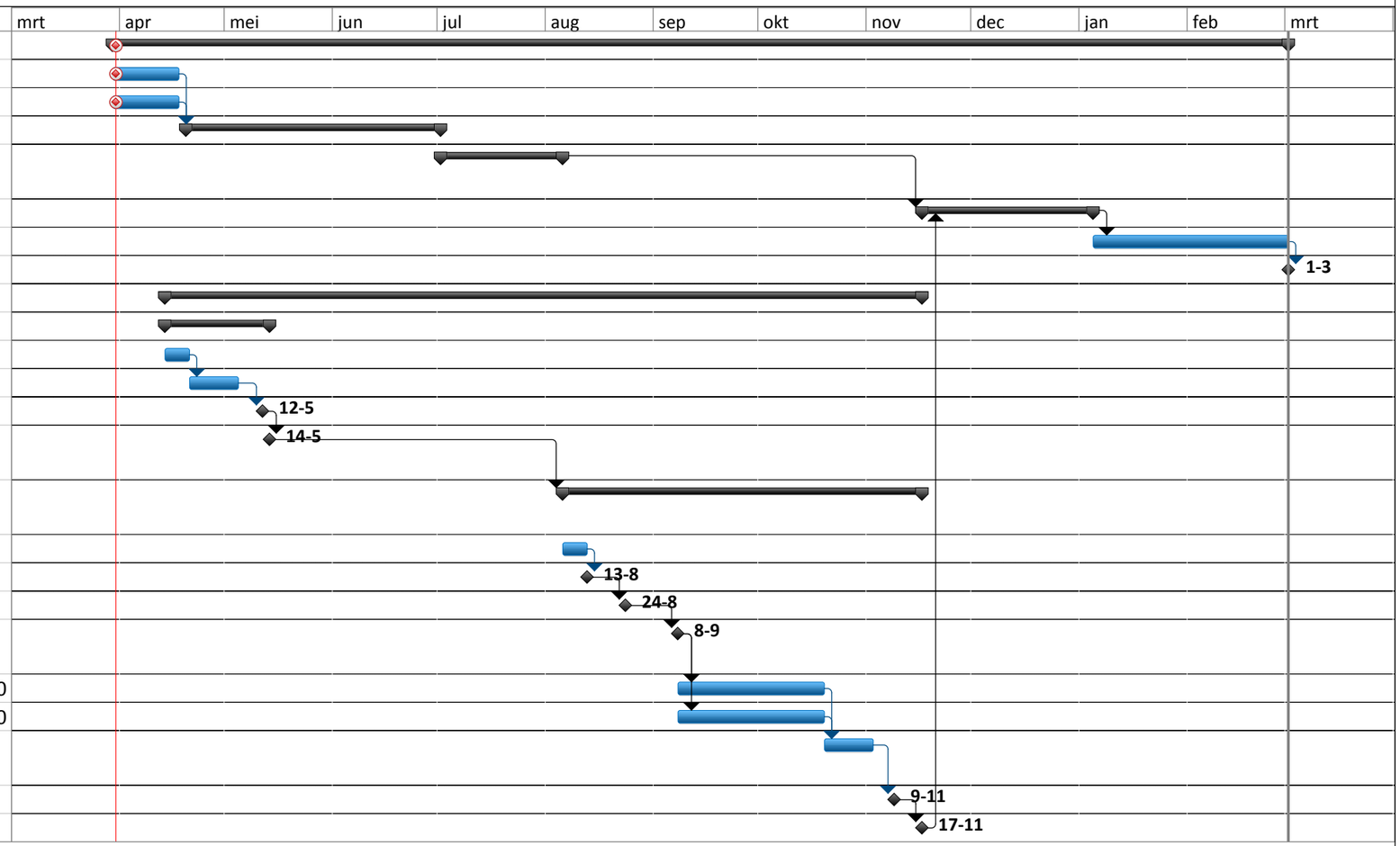
De huidige maatregelen omtrent het Coronavirus vormen ook een risico voor de planning (te weinig capaciteit door ziekte en beperkte mogelijkheden voor participatie). Het is nog onzeker hoe lang ze aanhouden. Er moet nagedacht worden over alternatieve vormen voor het betrekken van bewoners.

Een derde belangrijk risico is de opstelling van het Openbaar Ministerie dat de handhaving voor zijn rekening neemt. Via de Driehoek gemeente-politie-OM zal wel voor dit specifieke maatregelpakket toestemming moeten worden gevraagd vanuit het OM. Een beheersmaatregel daarvoor is er eventueel kan worden teruggevallen op een harde knip met VEZIP, maar daar kunnen geen grote groepen ontheffingen voor verkrijgen.

Een vierde risico betreft de tijdelijke maatregelen aan de rotonde met afslagverboden. Een klein deel van het verkeer zal de afslagverboden negeren en toch via Badhoevedorp gaan rijden. Dit kan dan alsnog tijdelijke kleine waterbedeffecten opleveren in Badhoevedorp, waar de gemeente Haarlemmermeer zich tegen kan gaan verzetten. Echter uitstel en vertraging van autoluw leidt weer tot vertraging van het project Sloterbrug.

Voortgang Voorbereiding en Uitvoering knips Sloten en Nieuw-Sloten

Id	Taaknaam	Duur	Begindatum	Einddatum
1	ambtelijk traject	241 dagen	maa 30-3-20	maa 1-3-21
2	projectplan	15 dagen	maa 30-3-20	vri 17-4-20
3	communicatieplan	15 dagen	maa 30-3-20	vri 17-4-20
4	**participatie Maatregelpakket**	**53 dagen**	**maa 20-4-20**	**woe 1-7-20**
10	**Nota van Uitgangspunten knips Sloten en Nieuw-Sloten**	**25 dagen**	**don 2-7-20**	**woe 5-8-20**
16	**voorbereiding uitvoering**	**35 dagen**	**din 17-11-20**	**maa 4-1-21**
19	**uitvoering knips**	**8 wkn**	**din 5-1-21**	**maa 1-3-21**
20	**uitvoering gereed**	**0 dagen**	**maa 1-3-21**	**maa 1-3-21**
21	bestuurlijk traject	155 dagen	din 14-4-20	din 17-11-20
22	**principebesluit**	**22 dagen**	**din 14-4-20**	**don 14-5-20**
23	startnotitie	1 wk	din 14-4-20	maa 20-4-20
24	interne controle	2 wkn	din 21-4-20	maa 4-5-20
25	advies staf Bobeldijk	0 dagen	din 12-5-20	din 12-5-20
26	principebesluit weekmap wethouder	0 dagen	don 14-5-20	don 14-5-20
27	**Voorkeursbesluit (NVU) = uitvoeringsbesluit**	**73 dagen**	**don 6-8-20**	**din 17-11-20**
28	interne controle	1 wk	don 6-8-20	woe 12-8-20
29	advies Staf Bobeldijk	0 dagen	don 13-8-20	don 13-8-20
30	staf wethouder	0 dagen	maa 24-8-20	maa 24-8-20
31	Vrijgave voor inspraak Nota van Uitgangspunten (B&W)	0 dagen	din 8-9-20	din 8-9-20
32	advies stadsdeel Nieuw-west	6 wkn	din 8-9-20	maa 19-10-20
33	inspraaktermijn 10 weken	6 wkn	din 8-9-20	maa 19-10-20
34	opstellen Nota van Beantwoording	2 wkn	din 20-10-20	maa 2-11-20
35	staf wethouder	0 wkn	maa 9-11-20	maa 9-11-20
36	Voorkeursbesluit B&W	0 dagen	din 17-11-20	din 17-11-20



Project: 01072019 planning mobil
Datum: din 21-4-20

Taak	Projectsamenvatting	Inactieve mijlpaal	Handmatige samenvatting	Deadline			
Splitsing	Externe taken	Inactieve samenvatting	Handmatige samenvatting	Voortgang			
Mijlpaal	Externe mijlpaal	Handmatig taak	Alleen begindatum				
Samenvatting	Inactieve taken	Alleen duur	Alleen einddatum				