Eenrichtingsverkeer

Eenrichtingsverkeer maakt deel uit de van analyses. Daarbij geldt het uitgangspunt dat de oplossing van de variant moet bijdragen aan niet meer dan 6000 mvt. Dat betekent dat er slechts een variant als voorkeursvariant kan worden opgenomen. Er is ook geopperd om eenrichtingsverkeer met een vrijliggend fietspad in te voeren. Omdat de Sloterweg slechts 6 meter breed is, leert een snelle rekensom dat dit niet mogelijk is een tweerichtingen fietspad is 4,5 meter breed en een weg dient minimaal 3 meter breed te zijn. Deze 7,5 meter is niet aanwezig op de Sloterweg. De laatste variant die qua eenrichtingsverkeer is voorgesteld omvat een alternerend systeem van eenrichtingsverkeer. Dus bijvoorbeeld in de ochtendspits de ene kant op en in de avondspits de andere kant. Dit is praktisch niet haalbaar. Daarnaast leidt het niet tot een aantal van 6000 mvt per etmaal en heeft het dus geen oplossend vermogen.

Eenrichtingsverkeer heeft sowieso tot gevolg dat de weg meer in een richting te bereiken is en dat betekent dat een ieder moet omrijden die de andere richting op wil. Hiervoor kunnen geen ontheffingen worden verleend. Tot slot heerst er de vrees dat eenrichtingsverkeer leidt tot hogere snelheden. Eenrichtingsverkeer betekent ook dat de weg opnieuw moet worden ingericht omdat anders de snelheid onvoldoende naar beneden kan.

30KMp/u
Sommige deelnemers vonden handhaving op 30 km per uur door bijvoorbeeld flitspalen een goed idee, ook werden flitspalen geopperd. Onze modellen laten zien dat 30 km per uur tot onvoldoende vertraging leidt om het verkeer tot onder de 6000 motorvoertuigen te krijgen. Een punt dat een andere deelnemer ook maakte, door te vragen hoe 30 km per uur leidt tot minder dan 5000 mvt per etmaal. Omdat Amsterdam uitgaat van het hoofdnet fiets waarin 6000 mvt leidend zijn, gebruiken we 6000 in plaats van de gebruikelijke 5000 mvt voor erftoegangswegen. Een andere deelnemer opperde om auto te gast in te voeren, dus een soort fietsstraat te creëren. Dat kan echter alleen als het aantal motorvoertuigen naar verminderd naar 2500 per etmaal. Anders ontstaan er gevaarlijke situaties wegens de grote hoeveelheid autoverkeer.

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 zal daarbij de verschillende belangen afwegen, zowel die in Amsterdam West, alsook die van de bewoners en ondernemers in Badhoevedorp.

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 6000 mvt per etmaal. Wegens de Amsterdamse stedelijke problematiek is deze norm (iets) ruimer gesteld dan de landelijke norm voor erftoegangswegen, die op 5000 mvt is gesteld. Uiteraard voldoen oplossingen die het aantal motorvoertuigbewegingen tot ver onder 6000 terugbrengen ook aan de doelstelling.

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, een proces waar vraagtekens bij werden gezet. 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 ziet voor de problematiek op de Sloterweg, ging de startnotitie dieper in op de oplossingen dan te doen gebruikelijk. Omdat de ingrepen tot veel protest leidden in de omliggende gebieden heeft de wethouder besloten om breder te consulteren om deze gebieden de kans te geven hun zegje te doen. Dat geldt ook voor de belanghebbenden van het Park Haagseweg die ook graag mee willen doen aan de consultatie. Wij zullen met hen in contact treden hierover.

Het projectteam wil graag de mensen die zich daartoe hebben opgegeven, laten deelnemen aan een verdiepingssessie. Zo'n sessie zal dan met name gaan over de werking van het Verkeersmodel Amsterdam. We zullen de komende tijd zo'n sessie organiseren. Specialistische vragen kunnen dan tijdens deze sessie worden beantwoord. Andere specialistische vragen kunt altijd aan ons stellen via de website: 5.1, 2, e @amsterdam.nl

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. Wij willen graag een sessie organiseren met meerdere bewoners- en ondernemersgroepen die in de loop van het proces tegenover elkaar zijn komen te staan. Dit vergt echter ook bereidwilligheid van de deelnemers aan die sessie. Het is daarbij van het grootste belang om elkaar te respecteren. Wellicht ten overvloede: de groepen zelf bepalen wie zij willen afvaardigen. De gemeente gaat hier niet over.

Inmiddels hebben wij met de verschillende groeperingen binnen Nieuw-West en Badhoevedorp verschillende overleggen gevoerd om de stand van zaken toe te lichten het vervolgproces te schetsen. Na de sessies volgt het vrijgeven voor inspraak van de 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. Uiteindelijk stelt de gemeenteraad in december de Nota vast. Tijdens dit proces gaan we geen enquête uitvoeren, omdat dit ons inziens weinig nieuwe feiten op zal leveren. De webinar en het door ons gevoerde proces levert

zoveel informatie op, die ons in staat stellen een evenwichtige Nota van Uitgangspunten op te stellen.

Geld
Een deelnemer vroeg 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. De gemeenteraad neemt straks een besluit over de gekozen variant en doet daarmee ook een uitspraak over hoeveel geld zij hiervoor ter beschikking stelt.

Bereikbaarheid
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. Ouder die hun kinderen naar school moeten brengen. Kunnen vrachtauto's nog wel hun bestemming bereiken. Het antwoord op deze vragen is tweeledig. Aan de ene kant kunnen er mensen een ontheffing van deze knip krijgen, uiteraard alleen als deze digitaal met behulp van camera's wordt toegepast. Er zit echter een limiet aan de hoeveelheid te verlenen ontheffingen, anders blijft het een doorgaande route. Sommige mensen zullen moeten omrijden om op hun bestemming te komen of een ander vervoersmiddel kiezen. Uiteraard blijven alle bedrijven en winkels bereikbaar. Ook de aan de Sloterweg gevestigde transportbedrijven/vrachtwagenbedrijven blijven bereikbaar. Tot slot blijft het mogelijk om een bezoek te brengen aan de begraafplaats Sloten.

Een zorgpunt betrof de afwikkeling van het verkeer als er een calamiteit optreedt. De voorkeursvariant wordt getoetst door de Centrale Verkeerscommissie, waar de nood en hulpdiensten via de brandweer en de verkeerspolitie zijn vertegenwoordigd. Er vindt dus een toets plaats op de varianten met betrekking tot de bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten. Mocht er variant komen met een elektronische knip dat is het technisch mogelijk om voertuigen die elders geregistreerd staan, zoals een auto van de zaak of een leaseauto om hiervoor een ontheffing af te geven.

Badhoevedorp
Ook Badhoevedorpers konden deelnemen aan de webinar. Een deelnemer vroeg zich af of het mogelijk was om een ontheffing te ontvangen als de burg geknipt wordt. Deze variant 10 heeft echter onvoldoende oplossend vermogen, omdat deze variant niet leidt tot minder dan 6000 mvt op de Sloterweg. Daarom zal deze variant niet de voorkeursvariant in de NvU worden.

De bereikbaarheid van de A4 vanuit Badhoevedorp zal anders worden indien 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. De manier waarop de ontsluiting van Badhoevdorp is geregeld staat in het verkeersstructuurplan Badhoevedorp. Ingrepen in deze structuur maken geen deel uit van het project Sloterweg. We kijken wel naar de waterbedeffecten die de varianten hebben voor 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.

Laan van Vlaanderen
De Laan van Vlaanderen mag niet drukker worden dan nu, vinden sommige deelnemers. En als de Laan drukker wordt, dan vraagt met 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 inde spits af te sluiten, zodat deze nog wel bereikbaar blijft in de spits. Bij variant 11 merken sommigen op dat hiermee de problemen over de schutting worden gegooid.

Sommige varianten die ervoor zorgen dat het aantal motorvoertuigen onder de 6000 komt, plaatsen ook camera's 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 sommigen dan weer tegen ageren. Afhankelijk van de gekozen variant zal straks ook worden aangegeven of we maatregelen nemen bij die gekozen variant 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
Er wordt extra aandacht gevraagd voor de veiligheid van de fietsers naar de sportclubs. Afhankelijk van de voorkeursvariant, zullen we hier uiteraard naar kijken bij het invoeren van die variant. Ook kijken we dan hoe op kunnen voorkoemn dat voetgangers niet het voetpad nemen.

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

denkt men die erop zullen treden. De webinar heeft onder andere de volgende aandachtspunten opgeleverd:

- De bereikbaarheid van Osdorp bij de variant met de afsluiting van de rotonde.
- De Alpen zijn niet meegenomen in de 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?
- Zijn er metingen gedaan bij de tijdelijke afsluitingen in NieuwWest bij de BadenPowelweg Plesmanlaan
- Neem ook de Ookmeerweg mee in de analyses
- Bekijk het effect op de brug Lijnden
- Neem in het onderzoek mee of de capaciteit van de S106/S107moet worden verhoogd
- Er moet een oplossing komen voor knelpunten die elders ontstaan?
- Waar is Henk Sneevlietweg?
- Welke maatregelen komen er voor de Aker en Osdorp?
- Beschouw de varianten in samenhang met overige ontsluitingswegen
- Neem de Vrije Geer en Ditlaar mee in de analyse.
- Verbeter de doorstroming op de Plesmanlaan
- Verschillende oplossingen tegelijkertijd om waterbedeffecten te weren
- Verbeter eerst de S106 e.a. routes sluit dan pas Sloterweg af.
- Waterbedeffecten: ontstaan er geen ontoelaatbare aantallen auto’s op die plekken?
- Omrijden is gewenning)
- Waar is de Afsluiting van de Plesmanlaan: in eerste concept is er over gesproken: komt niet meer terug

- Neem het effect knip voor de winkels op winkelomzet en het elektronisch registreren mee in de analyse

Knips
Een knip is feitelijk een verbod om door te rijden. Deze kan zowel fysiek als digitaal worden ingevoerd. Bij een knip met alleen camera's kunnen mensen ontheffingen krijgen om door te rijden. Dit gaat op kenteken, dus het is mogelijk om voertuigen elders te registreren. Een permanente ontheffing kost geld, circa 290 euro per twee jaar. De camera's registreren de toegang tot een gebied. Deze camera's registreren niet de snelheid maar de toegankelijkheid van het gebied. Snelheidscontroles en de handhaving daarop vallen binnen het domein van het openbaar ministerie.

Bezoekers kunnen in het systeem worden geregistreerd. Wie geen toegang heeft tot het gebied riskeert een boete, die het justitiële incassobureau int. Het is mogelijk om een bezoeker achteraf toegang te verlenen tot het gebied. Wie toegang krijgt tot het gebied in het geval van een elektronische knip moet verder uitgewerkt worden. Dat kan variëren van de direct aanwonenden of bijvoorbeeld ook het dorp Sloten. Of in het geval van een fysieke knip helemaal niemand. De weg wordt daarmee in feite doodlopend.

Webinar:
Wat gaan we met de opmerkingen over de webinar doen?
Filmpje niet neutraal tendentieus
Artikel Parool: bron? Bepaalt Parool politieke agenda, opmerkingen camera's beschermen zichzelf onzin
Varianten niet snel op website te vinden

VMA
Een aantal opmerkingen/vragen ging over de cijfers, zoals

- Maak berekeningen maken in spitstijden en zonder corona
- Wanneer zijn de telingen uitgevoerd (tijdens corona?)
- Wat is het effect van thuiswerken op cijfers
- Zijn de 15000 motorvertuigen per etmaal 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 Powelweg 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 geld 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 Frankfurther singel
- 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

Tijdelijke maatregelen

Het stadsdeel heeft tijdelijke maatregelen ingevoerd om de ergste nood op de Sloterweg te lenigen. Omdat bleek dat de drempels een averechts effect had, hebben we deze op 30 april weggehaald. Tijdens de periode dat de drempels er lagen, hebben we de trillingen gemonitoord. De trillingen bleven binnen de grenswaarden, maar omdat de bewoners de trillingen toch anders beleefden, hebben we besloten de drempels weg te halen. 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 een 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. Er komen daarom geen nieuwe tijdelijke maatregelen bij.

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?

Autoluw

Er is vraag gesteld die vraagt naar het verschil in autoluw beleid tussen Centrum en Nieuw-West. Het autoluwe beleid in het Centrum focust zich op het creëren van extra ruimte door het opheffen van parkeerplekken. In Nieuw-west is dit niet het geval, omdat het autobezit vrij hoog is en veel mensen een auto bezitten. Daarom focust het autoluwe beleid zich hier op de auto zoveel mogelijk op het concentreren van de auto op de hoofdnetten en plusnetten auto. 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 die het mogelijk maakt de Sloterweg als hoofdnet fiets in te richten.

Alternatieve fietsroutes

Een aantal deelnemers opperde om de fietsers en andere route te laten kiezen, bijvoorbeeld via de Peilscheidingskade, het fietspad Tervurenpad of het voetpad van d Sloterweg in te richten als fietspad. Dit maakt geen deel uit van de opgave. De Sloterweg is en blijft hoofdnet fiets, dat betekent dat het aantal motorvoertuigen onder de 6000 per etmaal moet komen. De meest geopperde alternatieve fietsroute is die via het sportpark. Ook deze route valt buiten de scope. 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.

Nieuwe varianten

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

- Maak 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

- Combinatie van 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
  kan dit?
- Is ook variant 30km eenrichting Sloterweg en 30 km en eenrichting Laan van Vlaanderen overwogen?
  dit komt overeen mat variant zes. Deze variant leidt echter niet tot een afname tot onder de 6000 mvt per etmaal.
- afsluiting van de Anderlechtlaan tussen A4 en Sloterweg. Wél moet hier dan een bussluis komen
  de Anderlechtlaan vormt een belangrijke schakel in de ontsluiting van Nieuw-West. Deze afsluiten voor autoverkeer leidt ertoe dat minimaal 20.000 voertuigen per dag een andere route moeten rijden
- Oude Haagseweg openstellen voor autoverkeer evt met camera's en zo alleen bestemmingsverkeer BHD toegang te geven
  het openstellen van de Oude Haagseweg leidt niet tot een afname van het aantal voertuigen op de Sloterweg tot onder de 6000 mvt per etmaal
- 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 niet binnen de scope van dit project
- Maak een nieuwe weg vanaf de Sloterbrug/ Ringvaartdijk openen
  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 Osdorperweg tijdens spitsuren
  Een spitsverbod op de Osdorperweg heeft onvoldoende effect op de Sloterweg-West
- Sloterweg Oost meenemen
  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.
- 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)
  dit is alleen een optie als daarmee het aantal voertuigbewegingen onder de 6000 per etmaal komt
- Variatie in knip om zo meer mensen toe te laten 3000 ipv 600
  dit is niet te vatten in een afdwingbaar besluit. Er ligt een gesloten verklaring te 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 ipv technisch ingewikkelde optie waarbij 1 wijk wel en 1 wijk geen toegang krijgt
  dit zou een uitkomst kunnen zijn. We gaan deze variant onderzoeken
- Proefperiode met elektronische knips
  We streven naar een permanente oplossing voor het probleem, een proefperiode voegt dus niets toe. Dus of we voeren een of meerdere knips in, of we doen het niet.

Navigatie:
Routeplanners geven de Sloterweg aan als kortste route. Het is echter niet zo eenvoudig om deze route uit de navigatiemodules van auto's of uit Google weg te halen. Daarvoor zijn fysieke ingrepen nodig die bewerkstelligen dat de route over de Sloterweg langer duurt dan de meer geschikte route via de Plesmanlaan, Johan Huizingalaan en de Oude Haagseweg richting de A4.

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 eenrichtingsverkeer varianten. Algemene opmerkingen over het OV werden en er 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. Deze gevolgen nemen we mee in de beschouwing van die variant. Dus als er een eenrichtingsverkeer uit de analyse rolt, dan zal daarbij worden aangegeven hoe de bus gaat rijden.

Buiten scope

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
- Verbeteren de toegang tot het autonet
- Wat is de relatie met het project Schinkelkwartier
- Verbeter de doorstroming op hoofdnet auto
- Sluit de Aker aan op Badhoevedorp
- Waarom is de auto zo dominant in Nieuw west
- Kan doorstroming (elders) niet als beloning dienen om verkeer om te leiden ipv bestraffen door beperkende maatregelen (die uiteindelijk wel nodig zullen zijn)?
- Creëer een groene golf op het hoofdnet
- Doe iets aan de turborotonde Anderlechtlaan
- Maak een centrale vierbaansweg voor ontsluiting naar snelwegen
- 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.
- Neem Ditlaar & Vrije Geer mee.
- Hoe zit het met de fietsroute Zuidas Sloterbrug
- 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?

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.