Gemeente Amsterdam



5.1, 2, e

5.1, 2, e

Sloterweg-West verkeersveilig

Nota van Uitgangspunten

14 december 2021 - Hersteld

Inhoudsopgave

1. 1 Sloterweg-West verkeersveilig 3
   - 1.1 Geschiedenis: van wandelweg tot verkeersader 3
   - 1.2 Aanleiding 3
   - 1.3 De opgave 4
   - 1.4 Scope 4
   - 1.5 Beleidskader 5
   - 1.6 Relatie met omgevingsprojecten 6
   - 1.7 Leeswijzer 7

2. 2 Participatie 8
   - 2.1 Wat voorafging 8
   - 2.2 Gesprekken met belanghebbenden 9
   - 2.3 Resultaten van de webinar 9
   - 2.4 Inspraakperiode 9

3. 3 Alle varianten op een rij 11
   - 3.1 Overzicht van alle onderzochte varianten 11
   - 3.2 Overzicht varianten en welke in eerste instantie afvallen 11
   - 3.3 Ontvangen varianten na webinar 19
   - 3.4 Resumerend 21

4. 4 Overgebleven varianten nader onderzocht 22
   - 4.1 Waterbedeffecten 22
   - 4.2 Noodzakelijke aanpassingen aan kruispunten 23
   - 4.3 Rijtijden 26
   - 4.4 Kwalitatieve beoordeling 27
   - 4.5 Conclusies 29

5. 5 Voorkeursvariant 31
   - 5.1 De keuze voor variant 2A 31
   - 5.2 Wat houdt de voorkeursvariant 2A in? 31
   - 5.3 Uitgangspunten voorkeursvariant 32
   - 5.4 Detailinformatie: Principeschets camera-afsluiting en bebordingsplan 32
   - 5.5 Monitoring en variant 11 terugvaloptie 33
   - 5.6 Ontheffingsregime knips 33

6. 6 Hoe verder? Proces in beeld 34

7. Bijlagen 35

1 Sloterweg-West verkeersveilig

1.1 Geschiedenis: van wandelweg tot verkeersader

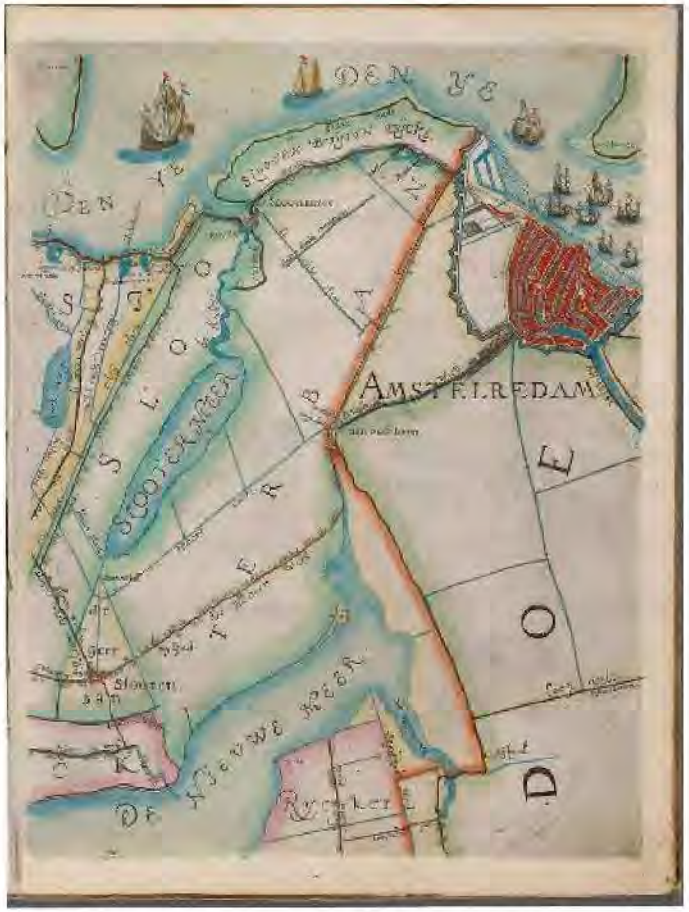
De Sloterweg is oud; het vormt al sinds de middeleeuwen de verbinding tussen Sloten en Amsterdam. Na het Mirakel van Amsterdam in 1345 maakte de Sloterweg deel uit van de pelgrimsroute richting de Kalverstraat. Tot begin 16e eeuw was het de belangrijkste landverbinding tussen Amsterdam en de rest van Holland, totdat de weg in 1508 door de golven van het Haarlemmermeer werd weggeslagen. In de 17e eeuw was de Sloterweg een geliefde wandelroute voor vele Amsterdammers, waaronder de schilder Rembrandt van Rijn, die de Sloterweg diverse malen heeft getekend – zo ook Floris Balthasars.

In 1816 werd de Sloterweg verhard en moesten weggebruikers tot 1923 tol betalen. Tot de jaren vijftig had de Sloterweg een landelijk karakter. Met de bouw van de Westelijke Tuinsteden nam het verkeer steeds meer toe. De weg is door nabijheid van de A4 uitgegroeid tot een drukke verkeersader. Sinds 2010 maakt de Sloterweg deel uit van stadsdeel Nieuw-West.

1.2 Aanleiding

De Sloterweg-West is Hoofdnet fiets, maar functioneert niet als zodanig. Het is er veel te druk en daardoor komt de verkeersveiligheid in het gedrang. Voor de fietsers is nauwelijks ruimte. Dagelijks rijden er circa 15.000 motorvoertuigen (auto's, vrachtauto's, stadsbussen, motoren en scooters) overheen, terwijl de weg, die loopt over een historisch dijklichaam, niet geschikt is voor deze hoeveelheid verkeer. Een deel van die 15.000 voertuigen rijdt ook nog eens te hard.

Doorgaand verkeer uit Nieuw-West en Badhoevedorp gebruikt de weg om naar de A4 te rijden en omgekeerd. Dat komt omdat de Sloterweg-West de kortste en snelste verbinding is van en naar de A4. De routes via het hoofdwegennet S106 en S107 worden ervaren als omrijden, te druk en kennen een langere rijtijd.
Naast Hoofdnet fiets is de Sloterweg-West ook een gebiedsontsluitingsweg; bewoners, ondernemers en gebruikers van sportpark Sloten ondervinden overlast van het vele verkeer.



De (latere) Sloterpolder (Slooterban) met de nog niet drooggemaakte Slootermeer en de Sloterweg op een kaart van het hoogheemraadschap van Rijnland, Amsterdam, 1615. Floris Balthasars vervaardigde deze overzichtskaart samen met zijn zoon Balthasar Florisz. Van Berckenrode, in opdracht van de dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland.

De combinatie van fietsers met het grote aantal auto's heeft zeer nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid. Het leidt regelmatig tot gevaarlijke momenten. Het is een situatie die zo snel mogelijk moet worden opgelost. Drempels, versmallingen en snelheidsbeperkingen hebben tot nu toe geen of onvoldoende effect gehad om de auto-intensiteit terug de dringen en/of de verkeersveiligheid te verbeteren.

Het aantal auto's dat over de Sloterweg rijdt, moet dus veel minder. Veel automobilisten en motorrijders moeten een andere weg gaan kiezen om in Nieuw-West, Badhoevedorp of op de A4 te komen. Dit leidt tot 'waterbedeffecten' in andere buurten, waarbij de drukte zich verspreidt: die effecten zijn onderzocht en in deze nota verwerkt. Bewoners en ondernemers hebben deze effecten ook benoemd tijdens de verschillende overleggen met de gemeente. De uitkomsten zijn breed gedeeld in de consultatierondes. Verschillende varianten zijn tegen het licht gehouden – ze leiden in deze nota tot één voorkeursvariant.

1.3 De opgave

De opgave van het project is primair het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Sloterweg-West, omdat juist dit wegvak onder druk staat. Het verbeteren kan door het gemotoriseerd verkeer op de Sloterweg-West terug te brengen naar maximaal 6.000 voertuigen per dag, wat neerkomt op zo'n 3.000 motorvoertuigen per rijrichting. Zo kan de weg beter en veiliger functioneren als Hoofdnet fiets. Het CROW (een kennisinstituut voor o.a. verkeer en vervoer) beveelt maximaal 5.000 voertuigen per dag aan op wegen als de Sloterweg-West. De gemeente hanteert een ruimere norm, omdat de CROW-norm in Amsterdam op veel plekken niet haalbaar is.

De opgave is ook om te onderzoeken op welke manier het gemotoriseerd verkeer op de Sloterweg-West het best kan worden teruggebracht. Motorvoertuigen moeten een andere route gaan volgen, zo veel mogelijk via Plusnet auto. Tevens mogen geen knelpunten op andere plekken ontstaan.

Onderzocht is wat de verschillende varianten betekenen voor wegen in de omgeving. De waterbedeffecten zijn in beeld gebracht. Ook is gekeken welke maatregelen getroffen moeten worden als de waterbedeffecten problematisch worden. De verschillende criteria en afwegingen leiden uiteindelijk naar één voorkeursvariant.



Projectgebied Sloterweg-West

1.4 Scope

Het projectgebied is de Sloterweg-West tussen Ditlaar en de rotonde Anderlechtlaan. Dit deel moet veilig kunnen functioneren als Hoofdnet fiets. De scope van het project reikt echter verder met het onderzoek naar de waterbedeffecten op wegen in de omgeving en de vraag of dit leidt tot noodzakelijke extra maatregelen op andere plekken, bijvoorbeeld op de Sloterweg-Oost, in Nieuw-Sloten of in Badhoevedorp.

Buiten de scope

- In het Mobiliteitsplan Nieuw-West en ook in de startnotitie van 2 november 2020 wordt gesproken over het autoluw maken van een groot gebied. 'Autoluw' als ambitie gaat over veel meer zaken, zoals minder ruimte voor de auto en alternatieve vormen van vervoer. Dat soort onderwerpen komen in deze Nota van Uitgangspunten niet aan de orde.
- Op 21 april 2021 heeft de gemeenteraad een motie verworpen om oplossingen uit te zoeken die uitgaan van een vrijliggend fietspad. Daar wordt in deze Nota van Uitgangspunten dan ook niet naar gekeken.

1.5 Beleidskader

De voorkeursvariant voor de Sloterweg-West moet aansluiten op diverse beleidskaders. Dit zijn de belangrijkste:

- Beleidskader verkeersnetten (vastgesteld op 24 januari 2018)
  Inhoud: Dit beleidskader maakt onderscheid tussen verschillende soorten netten voor verschillende weggebruikers (voetganger, fietser, het openbaar vervoer en de automobilist).
  Relatie: De Sloterweg staat in dit kader te boek als Hoofdnet fiets.

- Leidraad Centrale Verkeerscommissie (vastgesteld op 11 februari 2020)
  Inhoud: Deze leidraad is een aanvulling op de landelijke richtlijnen om paden, straten, pleinen en wegen verkeerstechnisch te kunnen toetsen. Hierbij wordt ook gekeken naar verkeersveiligheid en maatvoering van hoofd- en plusnetfietsroutes.
  Relatie: Als Hoofdnet fietsroute moet de Sloterweg zoveel mogelijk voldoen aan de eisen en afmetingen zoals die in de leidraad staan vermeld.

- Agenda Amsterdam Autoluw (vastgesteld op 23 januari 2020)
  Inhoud: Aan de hand van 27 maatregelen richt deze agenda zich op het verminderen van het aantal autoritten, onder andere door het bieden van goede alternatieven. De agenda beoogt meer ruimte, meer lucht en een bereikbare stad door het autogebruik terug te dringen. Dit moet leiden tot een openbare ruimte met meer kwaliteit en meer groen in een stad die steeds drukker wordt.
  Relatie: De agenda refereert aan het integrale Mobiliteitsplan Nieuw-West. De Sloterweg wordt in de agenda nadrukkelijk vermeld bij de aanpak van verkeersonveiligheid en sluipverkeer.

- Gebiedsplan 2021 De Aker, Sloten, Nieuw-Sloten (vastgesteld december 2020)
  Inhoud: In dit gebiedsplan staan de belangrijkste opgaves die de gemeente samen met bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties in 2021 gaat doen. Een van die opgaves is het verbeteren van de verkeers-veiligheid in en rond het landelijk gebied.
  Relatie: Het gebiedsplan wil het aantal verkeersbewegingen op de Sloterweg-West terugdringen door sluipverkeer tegen te gaan. Het streven is om de Sloterweg-West alleen nog voor bestemmingsverkeer toegankelijk te maken.

- Gebiedsagenda Nieuw-West 2019-2022 (vastgesteld 2018)
  Inhoud: Deze agenda voor de periode 2019-2022 is gemaakt in samen-werking met bewoners, ondernemers, instellingen en andere partijen. De agenda brengt de belangrijkste opgaves van Nieuw-West in kaart. Zoals het verbeteren van de doorstroming van verkeer en het veiliger maken van verkeersroutes waar men overlast ervaart. Ook het aantal ongelukken waar fietsers bij betrokken zijn, moet worden verminderd.
  Relatie: De Sloterweg-West is een belangrijke fietsroute die aandacht verdient als het gaat om het stimuleren van het fietsgebruik. De Sloterweg-West wordt door bewoners ook genoemd als doorgaande weg die voor overlast zorgt.

- Mobiliteitsplan Nieuw-West (vastgesteld 29 juni 2021)
  Inhoud: Beschrijft welke bereikbaarheidsmaatregelen tot 2040 noodzakelijk zijn voor openbaar vervoer, auto, fiets en voetganger om huidige en verwachte knelpunten op te lossen en zo de realisatie van 25.000 woningen en 75.000 extra arbeidsplaatsen in Nieuw-West mogelijk te maken.
  Relatie: Dit plan voorziet in het opwaarderen van de Sloterweg tot een plusnetfietsroute en het verbeteren van de doorstroming op het Plusnet auto, met name op de route Plesmanlaan-Johan Huizingalaan-Oude Haagseweg. Denk aan een groene golf van verkeerslichten op de Plesmanlaan (tussen Baden Powellweg en Johan Huizingalaan), het aanpassen van opstelvakken, het verbreden van de Oude Haagseweg en het aanpassen van kruisingen (zoals Anderlechtlaan/Oude Haagseweg en Ookmeerweg/De Alpen).

- Actieplan Schone Lucht (oktober 2019)
  Inhoud: Diesel- en benzineauto's hebben in Amsterdam hun langste tijd gehad. De gemeente wil in 2030 voldoen aan de adviesnormen van de World Health Organisation, die strenger zijn dan de Europese normen. Het Actieplan Schone Lucht omschrijft hoe de gemeente dat aanpakt, vooral door minder, slimmer en schoner verkeer.
  Relatie: Minder, slimmer en schoner verkeer geldt ook voor de Sloterweg.

- Meerjarenplan Fiets 2017-2022 (vastgesteld 2017, aangescherpt 10 maart 2021)
  Inhoud: Een van de doelen van het meerjarenplan Fiets is 'comfortabel doorfietsen' door het verbeteren van bestaande fietsroutes, de aanleg van nieuwe routes en het beter verbinden van de verschillende delen van de stad.
  Relatie: Het verbeteren van bestaande fietsroutes is van toepassing op de Sloterweg.

- GOW30 als norm (in ontwikkeling)
  Inhoud: Binnen de bebouwde kom streeft Amsterdam naar een maximum-snelheid van 30 km/uur. Dit gebeurt onder andere aan de hand van Gebieds-OntsluitingsWegen GOW30. Een GOW30 is een nieuwe categorie wegen die goed aansluiten bij wegen met relatief veel autoverkeer, maar waar vanuit leefbaarheid en stedelijkheid de verblijfsfunctie toch prioriteit krijgt boven de verkeersfunctie. Momenteel consulteert de gemeente belanghebbenden en zijn we onder andere in overleg met de vervoerregio over de effecten op het openbaar vervoer. De overgang van 50 naar 30 is onlangs door de gemeente bekendgemaakt en wordt in 2023 ingevoerd.
  Relatie: De Sloterweg-West en Oost, Ditlaar, Vrije Geer, Anderlechtlaan, Laan van Vlaanderen en Langsom worden 30 km/uur gebiedsontsluitingswegen.

- Omgevingsvisie 2050 (vastgesteld 7/8 juli 2021)
  Inhoud: Deze toekomstvisie zet een koers uit voor de Amsterdamse metropoolregio tot het jaar 2050. Het aantal inwoners en de economie blijven groeien. De opgave is om bij deze groei rekening te houden met zaken als klimaatverandering, leefbaarheid en bereikbaarheid.
  Relatie: Leefbaarheid en bereikbaarheid zijn ook van toepassing op de Sloterweg.

1.6 Relatie met omgevingsprojecten

De Sloterweg-West staat niet los van projecten in de omgeving. De volgende drie projecten zijn van invloed (en andersom).

- Vervanging Sloterbrug

De gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam zijn bezig met de voor-bereidingen voor een nieuwe Sloterbrug. De Sloterbrug ligt over de Ringvaart en verbindt Badhoevedorp met Amsterdam-Sloten. De huidige brug is te smal, wordt als verkeersonveilig ervaren door fietsers en voetgangers en belemmert de verkeersdoorstroming. Beide gemeenten willen door het vernieuwen en verplaatsen van de brug de verkeerssituatie op, en in de directe nabijheid van, de brug verbeteren. Hierdoor wordt het vooral voor fietsers en voetgangers verkeersveiliger en verbetert de doorstroming voor de auto en het openbaar vervoer.

Het project Sloterbrug lag sinds eind 2019 stil om eerst de situatie op de Sloterweg te onderzoeken. Tijdens de inspraakperiode waren er veel reacties ontvangen over de situatie op de Sloterweg. Omdat er voor de Sloterweg nu een oplossing in zicht is, kunnen de colleges van Haarlemmermeer en Amsterdam verder met de besluitvorming over de Sloterbrug. De besluit-vorming om de Nota van Uitgangspunten vast te stellen, is inmiddels hervat. In juni 2021 heeft stadsdeel Nieuw-West geadviseerd over de Sloterbrug. Op haarlemmermeergemeente.nl/badhoevedorp/sloterbrug vindt u meer informatie.

- Verbetering busverbinding Westtangent

De busverbinding HOV Westtangent wordt verbeterd. Dit is de busverbinding tussen openbaar vervoersknooppunten Amsterdam Sloterdijk en busstation Schiphol-Noord. Voor een kortere reistijd en betrouwbare dienstregeling komt er in het verlengde van de Oude Haagseweg een nieuw viaduct over de A9. Ook de Oude Haagsewegbrug over de Ringvaart wordt vervangen.

Onder andere tijdens de webinar opperden deelnemers om deze busverbinding ook open te stellen voor het autoverkeer. Echter, dit leidt tot een ongewenste vermenging van autoverkeer met het openbaar vervoer. Ook zullen automobilisten deze route kiezen om files op de A4 te ontwijken, wat ongewenst is.

- Herinrichting winkelcentrum Nieuw-Sloten (Belgiëplein)

Het winkelcentrum Nieuw-Sloten (Belgiëplein, Hageland, Kempenlaan, Sint Gilleshof) ligt in het hart van Nieuw-Sloten en wordt vooral gebruikt voor de dagelijkse boodschappen. De aanleiding voor de herinrichting komt voort uit diverse signalen uit de buurt en uit een aantal rapporten en studies.
Het doel van de herinrichting is om de openbare ruimte toekomstbestendig te maken als winkelcentrum voor de dagelijkse boodschappen en als ontmoetingsplek voor de bewoners van Nieuw-Sloten. De herinrichting moet daarbij een impuls zijn voor de toekomstige inrichting van het winkelcentrum. Deze moet meer uitnodigen tot verblijf en ontmoeting, meer kwalitatief groen bevatten én klimaatbestendiger worden. Daarnaast beoogt de herinrichting ook een verbetering van de (verkeers)veiligheid, waaronder de parkeerfaciliteiten, loop- en fietsroutes en het fietspad. Voor het project Herinrichting winkel-centrum Nieuw-Sloten is in de zomer van 2021 een Nota van Uitgangspunten vrijgegeven voor inspraak. Enkele voorstellen om gemotoriseerd verkeer op de Sloterweg-West terug te dringen, hebben in meer of mindere mate invloed op het project Herinrichting winkelcentrum Nieuw-Sloten. Die voorstellen zijn in de nota verwerkt.

1.7 Leeswijzer

Hierna volgt hoofdstuk 2 (Participatie), waarin het participatietraject wordt besproken en wat dat tot nu toe heeft opgeleverd. Hoofdstuk 3 zet alle oplossingsvarianten voor de Sloterweg-West op een rij en laat zien welke na een eerste verkenning afvallen. In hoofdstuk 4 worden de overgebleven varianten nader onderzocht. Aan de hand van een aantal criteria zal dit leiden tot één voorkeursvariant. Deze voorkeursvariant wordt toegelicht in hoofdstuk 5. Duidelijk wordt welke gevolgen deze variant heeft voor de Sloterweg-West en de betrokken verkeerswegen. Hoofdstuk 6 blikt vooruit en beschrijft hoe het proces verder verloopt. Aan het eind van de nota treft u een aantal bijlagen.

2 Participatie

2.1 Wat voorafging

Startnotitie Autoluw Sloten & Nieuw-Sloten
November 2020
In aanloop naar de startnotitie die 2 november 2020 is vrijgegeven door de wethouder Verkeer, is er een begeleidingsgroep opgericht vanuit de gemeente Amsterdam. De groep bestond uit ambtenaren, vertegenwoordigers van de Werkgroep Sloten (dorpsraad Sloten/Oud-Osdorp) en de werkgroep Stop Sluipverkeer Nieuw-Sloten. Ook de gemeente Haarlemmermeer was betrokken bij de totstandkoming van de startnotitie.

Eerste consultatieperiode
18 november t/m 31 december 2020
De periode bestond uit twee fases.

1. *Online enquête – 18 november t/m 11 december*
Bewoners uit Sloten en Nieuw-Sloten ontvingen een brief met daarin de uitnodigingen om deel te nemen aan de online enquête over het voorstel van de startnotitie.

2. *Suggesties – 16 december t/m 31 december*
In de Westerpost, die verspreid wordt in heel Nieuw-West en Badhoevedorp, is een oproep gedaan aan bewoners om suggesties te doen de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren op de Sloterweg.

Conclusie
De startnotitie zorgde voor veel vragen onder bewoners en ondernemers uit Nieuw-West – met name de Aker en Osdorp – maar ook in Badhoevedorp. Men voelde zich niet gehoord en gepasseerd.
Er bleek bij hen weinig draagvlak voor de oplossing in de startnotitie.
Daar waren niet alleen zorgen over, maar men miste ook de cijfermatige onderbouwing en men was het oneens met de probleemstelling. Bewoners deden suggesties voor alternatieve oplossingen. Op social media werd veel gereageerd, waarbij ook uitingen waren van grote tegenstellingen tussen de diverse belangengroepen.

De wethouder Verkeer heeft 4 februari 2021 in de commissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Water aangegeven het project breder te beschouwen en hij heeft dit in maart 2021 per brief aan de gemeenteraad bevestigd. De gemeente gaat daarvoor meer varianten onderzoeken, de waterbedeffecten in een groter gebied inzichtelijk maken en daarover belanghebbenden consulteren uit een groter gebied dan Sloten en Nieuw-Sloten.

Brede consultatieperiode
Maart t/m juli 2021
Er zijn 34.000 uitnodigingen verstuurd voor een webinar naar adressen in Sloten, Nieuw-Sloten, De Aker, Badhoevedorp en delen van Osdorp.
Ook zijn er meer varianten uitgewerkt: elf in totaal, waaronder varianten met eenrichtingsverkeer en 30 km-oplossingen.

- Het contact met belanghebbenden is aangehaald. In maart 2021 is gestart met kennismaking van verschillende belangenroepen/ organisaties, bewoners en ondernemers. Achtergrondinformatie is gegeven en het proces is kenbaar gemaakt.
- 22 april 2021 organiseerde de gemeente de webinar. Ruim 500 mensen namen hieraan deel. Tijdens de webinar is inzicht gegeven in de verschillende oplossingsvarianten die nader onderzocht zijn. Aanwezigen hebben tijdens de webinar gereageerd op de oplossingsvarianten.
  Ook heeft men per e-mail gereageerd.
- In mei 2021 is er wederom gesproken met belangengroepen/organisaties, bewoners en ondernemers: varianten zijn doorgenomen, suggesties aangedragen, belangen toegelicht, kritische vragen gesteld. Ook het proces tot de definitieve vaststelling van de Nota van Uitgangspunten is doorgenomen.
- In juli en augustus zijn vervolggesprekken gehouden met de belanghebbenden. Tijdens deze gesprekken zijn de resultaten van vervolgonderzoeken gedeeld, en wat die betekenen voor de diverse varianten.

2.2 Gesprekken met belanghebbenden

Er zijn diverse gesprekken gevoerd met bewoners, ondernemers, vertegenwoordigers van actiegroepen, bewonerscomités, hockeyvereniging en andere belanghebbenden. Niet alleen van de Sloterweg-West, maar ook uit de gebieden eromheen.

Uit al die gesprekken valt één duidelijke conclusie te trekken: de belangen zijn soms tegengesteld en lijken onverenigbaar. Niet iedereen zal zich straks in de voorkeursvariant kunnen vinden.

Tijdens de gesprekken werden nieuwe varianten aangedragen (varianten 12 en 13). Ook werden er kritische vragen gesteld en zorgen geuit over een reeks onderwerpen, zoals: de bereikbaarheid van de eigen buurt, het sportpark, de A4 en het winkelcentrum (omrijden, rijtijden), de beheersbaarheid van maatregelen (handhaving), de complexiteit van de oplossingen, het gebruik van camera's, trajectcontrole, 30 kilometer per uur, eenrichtingsverkeer, het openbaar vervoer, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

2.3 Resultaten van de webinar

De webinar van 22 april 2021 leverde veel informatie op over hoe de verschillende buurten tegen de varianten aankijken. De insteek was ook om te kijken welke vragen er leefden en reactie te verkrijgen op de gemeentelijke analyses. De oogst van de bijeenkomst staat in de vorm van vraag en antwoord op de gemeentelijke projectensite.

Er waren vragen over de onderzoeken, hoe het Amsterdams Verkeersmodel functioneert en welke gevolgen een specifieke variant heeft voor de bereikbaarheid van een buurt. Komen er meer of minder auto's in de buurt? Hoe zit het met de bereikbaarheid en de rijtijden? Deze cijfers zijn verwerkt in hoofdstuk 3 en 4.

- Bijdragen van bewoners
  De webinar en de gesprekken die het projectteam heeft gevoerd, hebben geleid tot een goed beeld van de gevolgen voor de verschillende buurten en welke belangen hier spelen. Een aantal suggesties/opmerkingen uit de webinar zijn in deze nota verwerkt. Ook zijn de twee varianten (12 en 13) van bewoners opgenomen die na de webinar zijn ontvangen.
- Extra variant
  Tijdens de periode van consultatie is een aanvulling toegevoegd op variant 2. Deze variant 2A wordt vanaf hoofdstuk 3 verder toegelicht.
- Beoordelen van varianten
  Het proces om te komen tot een voorkeursvariant en hoe de belangen worden afgewogen, kwamen tijdens de webinar en de gesprekken aan bod. Belanghebbenden hebben verschillende criteria aangedragen om de varianten te beoordelen. Mede door hun inbreng zijn de beoordelingscriteria bepaald.
  Eerst wordt gekeken of een variant zorgt voor een verkeersafname op de Sloterweg-West en of er geen juridische, verkeerskundige of ecologische bezwaren zijn.

  Vervolgens wordt gekeken naar:
  - De mate waarin een variant bijdraagt aan de veiligheid op de Sloterweg-West;
  - Waterbedeffecten;
  - Bereikbaarheid en rijtijden;
  - Verkeersafwikkeling van kruispunten;
  - Noodzakelijke aanpassingen aan bestaande infrastructuur;
  - De snelheid waarmee een variant kan worden gerealiseerd;
  - De kosten die met een variant zijn gemoeid;
  - De mate waarin maatregelen (bebording) voor verkeersdeelnemers begrijpelijk zijn.

Al deze zaken neemt de gemeenteraad mee in haar besluit om te bepalen welke variant de voorkeur krijgt.

2.4 Inspraakperiode

Het concept van deze Nota van Uitgangspunten heeft in de periode van 15 september tot en met 29 oktober 2021 ter inspraak gelegen. Tussen 17 september en 4 oktober zijn gesprekken gevoerd met verschillende belangengroepen, bewoners en ondernemers om een toelichting te geven op de nota. Op 5 oktober vond er een online informatie bijeenkomst plaats. Er zijn 460 inspraakreacties gegeven. In deze periode heeft ook Stadsdeel Nieuw-West haar advies uitgebracht en de centrale verkeerscommissie van de gemeente Amsterdam. De inspraakreacties en de adviezen zijn opgenomen in een Nota van Beantwoording.

■ Buiten de scope

Tot slot kwam een aantal zaken aan de orde die buiten de scope van deze Nota van Uitgangspunten vallen. Veel van die zaken hebben betrekking op het Mobiliteitsplan Nieuw-West. Deze Nota van Uitgangspunten is een deeluitwerking van het Mobiliteitsplan. Het Mobiliteitsplan geeft aan dat de Sloterweg voor 2025 Plusnet fiets wordt en een belangrijke schakel wordt voor in het fietsverkeer tussen de nieuwe wijk Schinkelkwartier en Badhoevedorp.

3 Alle varianten op een rij

Op korte termijn moet het verkeer op de Sloterweg-West afnemen. Dat kan op verschillende manieren: in dit hoofdstuk zijn 15 verkeerskundige varianten bekeken. In eerste instantie is gekeken of ze voldoen aan de opgave, dus of het aantal motorvoertuigen op de Sloterweg wordt teruggebracht naar minder dan 6.000. Ook is onderzocht of ze praktisch en juridisch uitvoerbaar zijn.

In tweede instantie is gekeken naar de effecten op de omliggende wijken: moeten er maatregelen worden getroffen, en zo ja, welke?

Een van de 15 varianten is de 'autonome variant' (variant 0), die laat zien wat er gebeurt als er géén maatregelen worden getroffen. Alle andere varianten worden met deze autonome variant vergeleken. Het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) toont aan dat in de autonome variant het verkeer op de Sloterweg-West groeit naar 16.200 motorvoertuigen per etmaal. Deze cijfers zijn terug te vinden in de tabel Verkeersintensiteiten 2030 (bijlage 2).

Wat is een knip?
In een aantal varianten wordt gebruik gemaakt van één of meerdere 'knips'. Een knip is het onmogelijk maken voor voertuigen om door te rijden. De weg wordt daarmee doodlopend tot aan de knip. Een knip kan fysiek zijn (bijv. met paaltjes) of met camera's die de toegang tot een gebied registreren. Als er een knip komt, blijft het altijd mogelijk om elke plek te bereiken, maar wel via een andere route. Nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer krijgen sowieso ontheffing. Wie verder in aanmerking komt voor een ontheffing, moet nog worden bepaald.

3.1 Overzicht van alle onderzochte varianten

Nu volgt een korte beschrijving van alle varianten en welke na een eerste verkenning afvallen. De beschrijving is in een situatie dat er bij de knips geen ontheffingen zijn verleend voor bewoners en gebruikers. De overgebleven varianten worden in hoofdstuk 4 nader onderzocht. Hierbij is explicieter gekeken naar de gevolgen voor de omgeving en welke aanpassingen op kruispunten nodig zijn. Dit alles leidt tot de best mogelijke oplossing: de voorkeursvariant.

3.2 Overzicht varianten en welke in eerste instantie afvallen

0. Geen ingrepen



Wat houdt deze variant in?
Deze variant geeft de situatie weer in 2030 als er geen maatregelen worden getroffen. Wat deze autonome ontwikkeling betekent voor het aantal motorvoertuigen op de wegen, is weergegeven in de tabel van bijlage 2.

Wat betekent deze variant voor de drukte op de Sloterweg-West?
Het aantal motorvoertuigen stijgt naar 16.200 per etmaal.

Valt deze variant nu al af of wordt die nog verder onderzocht?
Vanwege onvoldoende oplossend vermogen om verkeersintensiteit op Sloterweg-West onder 6.000 motorvoertuigen te brengen, valt deze variant af. Alle andere varianten worden vergeleken ten opzichte van deze 0-variant, zodat goed te zien is wat de effecten van de verschillende maatregelen zijn.

1. Knips Sloterweg en Anderlechtlaan-Noord

Variant 1



Wat houdt deze variant in?
Er komen drie knips door camera's te plaatsen bij:
- Sloterweg/Ditlaar
- Sloterweg/Park Haagseweg
- Anderlechtlaan, pal ten noorden van turborotonde Anderlechtlaan

In deze variant kan men met de auto alle bestemmingen tussen Sloten/Nieuw-Sloten, stadsdeel Nieuw-West en Badhoevedorp bereiken. Verkeer naar de A4 kan geen gebruik maken van de Sloterweg-West of de Anderlechtlaan en volgt een route via S106 of S107.

Wat betekent deze variant voor de drukte op de Sloterweg-West?
Het aantal motorvoertuigen daalt naar 600 per etmaal.

Valt deze variant nu al af of wordt die nog verder bekeken?
Deze variant heeft voldoende oplossend vermogen om verkeersintensiteit Sloterweg-West onder 6.000 motorvoertuigen te brengen en wordt in hoofdstuk 4 verder bekeken.

2. Knips Sloterweg en Laan van Vlaanderen

Variant 2



Wat houdt deze variant in?
Er komen vier knips door camera's te plaatsen bij:
- Sloterweg/Ditlaar
- Sloterweg/Park Haagseweg
- Plesmanlaan/Laan van Vlaanderen-West
- Plesmanlaan/Laan van Vlaanderen-Oost

In deze variant rijdt bestemmingsverkeer tussen Sloten/Nieuw-Sloten, stadsdeel Nieuw-West en Badhoevedorp via de S106 en S107.
Bewoners uit Nieuw-Sloten gaan via de Anderlechtlaan naar de A4. Bewoners uit De Aker, Sloten en Badhoevedorp gaan via de S106 en S107 naar de A4.

Wat betekent deze variant voor de drukte op de Sloterweg-West?
Het aantal motorvoertuigen daalt naar 550 per etmaal.

Valt deze variant nu al af of wordt die nog verder bekeken?
Deze variant heeft voldoende oplossend vermogen om verkeersintensiteit Sloterweg-West onder 6.000 motorvoertuigen te brengen en wordt in hoofdstuk 4 verder bekeken.

2A. Knips Sloterweg en Laan van Vlaanderen en 30 km per uur tussen Sloterbrug en rotonde Baden Powellweg



Wat houdt deze variant in?
Er komen vier knips door camera's te plaatsen bij:

- Sloterweg/Ditlaar
- Sloterweg/Park Haagseweg
- Plesmanlaan/Laan van Vlaanderen-West
- Plesmanlaan/Laan van Vlaanderen-Oost

Op de Langsom en de Plesmanlaan (tussen de Sloterbrug en de rotonde van de Baden Powellweg) wordt de maximumsnelheid 30 km per uur.

In deze variant rijdt bestemmingsverkeer tussen Sloten/Nieuw-Sloten, stadsdeel Nieuw-West en Badhoevedorp via de S106 en S107. Bewoners uit Nieuw-Sloten gaan via de Anderlechtlaan naar de A4. Bewoners uit De Aker, Sloten en Badhoevedorp gaan via de S106 en S107 naar de A4.
De invoering van 30 km per uur dempt de waterbedeffecten in Badhoevedorp, terwijl de rechtstreekse verbinding tussen De Aker, het Sloten en Badhoevedorp blijft – dit in tegenstelling tot variant 4, die deze rechtstreekse verbinding met een T-splitsing onmogelijk maakt.

Vervolg variant 2A

Wat betekent deze variant voor de drukte op de Sloterweg West?
Het aantal motorvoertuigen daalt naar 550 per etmaal.

Valt deze variant nu al af of wordt die nog verder bekeken?
Deze variant heeft voldoende oplossend vermogen om verkeersintensiteit Sloterweg-West onder 6.000 motorvoertuigen te brengen en wordt in hoofdstuk 4 verder bekeken.

3. Knips Sloterweg en 30km + gedoseerde toegang tot Laan van Vlaanderen

Variant 3



Wat houdt deze variant in?
Er komen twee knips door camera's te plaatsen bij:
- Sloterweg/Ditlaar
- Sloterweg/Park Haagseweg

De verkeerslichtenregeling wordt aangepast, zodat afslaand verkeer van de Plesmanlaan naar de Laan van Vlaanderen-West vertraging ondervindt door middel van een "doseerlicht".

In deze variant kan men met de auto alle bestemmingen tussen Sloten/Nieuw-Sloten, stadsdeel Nieuw-West en Badhoevedorp bereiken. Verkeer uit Nieuw-West en Badhoevedorp van en naar de A4 volgt veelal een route door Nieuw-Sloten.

Wat betekent deze variant voor de drukte op de Sloterweg-West?
Het aantal motorvoertuigen daalt naar 550 per etmaal.

Valt deze variant nu al af of wordt die nog verder bekeken?
Deze variant heeft voldoende oplossend vermogen om verkeersintensiteit Sloterweg-West onder 6.000 motorvoertuigen te brengen. De aangepaste verkeerslichtenregeling heeft weinig remmend effect op de hoeveelheid verkeer door Nieuw-Sloten, maar leidt wel tot wachtend verkeer op de Plesmanlaan. Op die plek is daar niet genoeg ruimte voor, waardoor de Plesmanlaan blokkeert; daarom valt deze variant nu af.

4. Knips Sloterweg en Laan van Vlaanderen, ingreep rotonde Powellweg

Variant 4



Wat houdt deze variant in?
Er komen vier knips door camera's te plaatsen bij:
- Sloterweg/Ditlaar
- Sloterweg/Park Haagseweg
- Plesmanlaan/Laan van Vlaanderen-West
- Plesmanlaan/Laan van Vlaanderen-Oost

De rotonde Baden Powellweg/Plesmanlaan wordt een T-kruising. Daardoor is er geen rechtstreekse autoroute tussen De Aker en Badhoevedorp en neemt het waterbedeffect in Badhoevedorp af.

In deze variant rijdt bestemmingsverkeer tussen Sloten/Nieuw-Sloten, stadsdeel Nieuw-West en Badhoevedorp via de S106 en S107. Bewoners uit Nieuw-Sloten gaan via de Anderlechtlaan naar de A4. Bewoners uit De Aker, Dorp Sloten en Badhoevedorp gaan via de S106 en S107 naar de A4.

Wat betekent deze variant voor de drukte op de Sloterweg-West?
Het aantal motorvoertuigen daalt naar 550 per etmaal.

Valt deze variant nu al af of wordt die nog verder bekeken?
Deze variant heeft voldoende oplossend vermogen om verkeersintensiteit Sloterweg-West onder 6.000 motorvoertuigen te brengen en wordt in hoofdstuk 4 verder bekeken.

5. Sloterweg-West, Ditlaar en Vrije Geer 30 km/uur

Variant 5



Wat houdt deze variant in?
Tussen de rotonde Baden Powellweg en rotonde Anderlechtlaan geldt op de Vrije Geer, Ditlaar en Sloterweg-West een maximumsnelheid van 30 km per uur. Er komen géén knips.

In deze variant kan men met de auto alle bestemmingen tussen Sloten/Nieuw-Sloten, stadsdeel Nieuw-West en Badhoevedorp bereiken. Verkeer naar de A4 kan gebruik maken van de Anderlechtlaan of de Sloterweg-West.

Wat betekent deze variant voor de drukte op de Sloterweg-West?
Het aantal motorvoertuigen daalt naar 8.500 per etmaal.

Valt deze variant nu al af of wordt die nog verder bekeken?
Deze variant valt af omdat deze onvoldoende oplossend vermogen heeft om verkeersintensiteit Sloterweg-West onder 6.000 motorvoertuigen te brengen.

6. Sloterweg-West, Ditlaar en Vrije Geer en Laan van Vlaanderen-West 30 km/uur

Variant 6



Wat houdt deze variant in?
Tussen de rotondes Baden Powellweg en Anderlechtlaan geldt op de Vrije Geer, Ditlaar en Sloterweg-West een maximumsnelheid van 30 km per uur. Op de Laan van Vlaanderen-West geldt ook een maximumsnelheid van 30 km per uur. Er komen géén knips.

In deze variant kan men met de auto alle bestemmingen tussen Sloten/Nieuw-Sloten, stadsdeel Nieuw-West en Badhoevedorp bereiken. Verkeer naar de A4 kan gebruik maken van de Anderlechtlaan of de Sloterweg-West.

Wat betekent deze variant voor de drukte op de Sloterweg-West?
Het aantal motorvoertuigen daalt naar 12.000 per etmaal.

Valt deze variant nu al af of wordt die nog verder bekeken?
Deze variant valt af omdat deze onvoldoende oplossend vermogen heeft om verkeersintensiteit Sloterweg-West onder 6.000 motorvoertuigen te brengen.

7. Sloterweg-West 30 km + eenrichtingsverkeer van rotondes Baden Powellweg naar Anderlechtlaan

Variant 7



Wat houdt deze variant in?
Tussen de rotondes Baden Powellweg en Anderlechtlaan geldt op de Vrije Geer, Ditlaar en Sloterweg-West een maximumsnelheid van 30 km per uur. Ook is op dit stuk éénrichtingsverkeer van west naar oost. Er komen géén knips.

In deze variant kan men met de auto alle bestemmingen tussen Sloten/Nieuw-Sloten, stadsdeel Nieuw-West en Badhoevedorp bereiken. Verkeer naar de A4 kan gebruik maken van de Anderlechtlaan of de Sloterweg-West. Verkeer dat van de A4 af komt, gaat via Nieuw-Sloten en/of de S106/S107.

Wat betekent deze variant voor de drukte op de Sloterweg-West?
Het aantal motorvoertuigen daalt naar 5.300 per etmaal.

Valt deze variant nu al af of wordt die nog verder bekeken?
Deze variant brengt de verkeersintensiteit op de Sloterweg-West onder de 6.000 motorvoertuigen. Echter, het aantal motorvoertuigen in één richting is met 5.300 voertuigen ruim boven de 3.000 auto's in één richting die met fietsers mee moeten rijden. Verkeer in één richting heeft daarbij ook de neiging harder door te rijden dan op een weg met tweerichtingsverkeer, terwijl snelheidsremmende maatregelen op Sloterweg nauwelijks mogelijk zijn. Deze variant draagt niet bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Ook zal het openbaar vervoer verdwijnen van de Sloterweg. Daarom valt deze variant af.

8. Sloterweg-West 30 km + eenrichtingsverkeer van rotondes Anderlechtlaan naar Baden Powellweg

Variant 8



Wat houdt deze variant in?
Tussen de rotondes Baden Powellweg en Anderlechtlaan geldt op de Vrije Geer, Ditlaar en Sloterweg-West een maximumsnelheid van 30 km per uur. Ook is op dit stuk éénrichtingsverkeer van west naar oost. Er komen géén knips.

In deze variant kan men met de auto alle bestemmingen tussen Sloten/Nieuw-Sloten, stadsdeel Nieuw-West en Badhoevedorp bereiken. Verkeer van de A4 kan gebruik maken van de Anderlechtlaan of de Sloterweg-West. Verkeer naar de A4 gaat via Nieuw-Sloten en/of de S106/S107.

Wat betekent deze variant voor de drukte op de Sloterweg-West?
Het aantal motorvoertuigen daalt naar 7.000 per etmaal.

Valt deze variant nu al af of wordt die nog verder bekeken?
Deze variant valt af vanwege onvoldoende oplossend vermogen om de verkeersintensiteit op de Sloterweg-West onder 6.000 motorvoertuigen te brengen. Daarnaast kent ook deze variant de nadelen van eenrichtingsverkeer zoals die zijn benoemd bij variant 7.

9. Sloterweg-West 30 km, knip Anderlechtlaan-Zuid



Wat houdt deze variant in?
Er komt een knip door een camera te plaatsen ten zuiden van de rotonde Anderlechtlaan. Tussen de rotonde Baden Powellweg en rotonde Anderlechtlaan geldt op de Vrije Geer, Ditlaar en Sloterweg-West een maximumsnelheid van 30 km per uur.

In deze variant kan men met de auto alle bestemmingen tussen Sloten/Nieuw-Sloten, stadsdeel Nieuw-West en Badhoevedorp bereiken. Verkeer van en naar de A4 kan geen gebruik maken van de af- en oprit bij de Anderlechtlaan en volgt de route S106/S107 of rijdt via Badhoevedorp.

Wat betekent deze variant voor de drukte op de Sloterweg-West?
Het aantal motorvoertuigen daalt naar 2.000 per etmaal.

Valt deze variant nu al af of wordt die nog verder bekeken?
Deze variant heeft voldoende oplossend vermogen om verkeersintensiteit Sloterweg-West onder 6.000 motorvoertuigen te brengen en wordt in in hoofdstuk 4 verder bekeken.

10. Sloterweg-West 30 km, knip Sloterbrug



Wat houdt deze variant in?
Er komt een knip door een camera te plaatsen bij de Sloterbrug. Tussen de rotonde Baden Powellweg en rotonde Anderlechtlaan geldt op de Vrije Geer, Ditlaar en Sloterweg-West een maximumsnelheid van 30 km per uur.

In deze variant kan Amsterdams autoverkeer alle bestemmingen tussen Sloten/ Nieuw-Sloten, stadsdeel Nieuw-West en de A4 bereiken. Auto's kunnen geen gebruik meer maken van de Sloterbrug en autoverkeer tussen Nieuw-West en Badhoevedorp vindt plaats via de S106. Verkeer uit Badhoevedorp moet gebruik maken van het verkeersnet in de Haarlemmermeer.

Wat betekent deze variant voor de drukte op de Sloterweg-West?
Het aantal motorvoertuigen daalt naar 6.200 per etmaal.

Valt deze variant nu al af of wordt die nog verder bekeken?
Deze variant valt af vanwege onvoldoende oplossend vermogen om de verkeersintensiteit op de Sloterweg-West onder 6.000 motorvoertuigen te brengen. Daarnaast heeft het afsluiten van de Sloterbrug een grote barrière tot gevolg tussen twee gebieden die veel interactie met elkaar hebben.

11. Knip Sloterweg-West, 30 km op Laan van Vlaanderen en Anderlechtlaan

Variant 11



Wat houdt deze variant in?
Er komt een knip door een camera te plaatsen op de Sloterweg-West/Ditlaar. De maximumsnelheid op de Anderlechtlaan en de Laan van Vlaanderen-West en -Oost is 30 km per uur.

In deze variant kan autoverkeer alle bestemmingen tussen Sloten/Nieuw-Sloten, stadsdeel Nieuw-West, Badhoevedorp en ook de op- en afrit van de A4 bereiken. Verkeer van en naar de A4 maakt veelal gebruik van de Laan van Vlaanderen, naast de route via S106/S107.

Wat betekent deze variant voor de drukte op de Sloterweg-West?
Het aantal motorvoertuigen daalt naar 550 per etmaal.

Valt deze variant nu al af of wordt die nog verder bekeken?
Deze variant heeft voldoende oplossend vermogen om verkeersintensiteit Sloterweg-West onder 6.000 motorvoertuigen te brengen en wordt in hoofdstuk 4 verder bekeken.

3.3 Ontvangen varianten na webinar

12. Voorstel werkgroep Stop Sluipverkeer Nieuw-Sloten: Trajectcontrole onderscheidt bestemmingsverkeer van doorgaand verkeer



Wat houdt deze variant in?

Er komen vier knips door camera's te plaatsen bij:

- Sloterweg/Ditlaar
- Sloterweg/Park Haagseweg
- Plesmanlaan/Laan van Vlaanderen-West
- Plesmanlaan/Laan van Vlaanderen-Oost

Dit wordt aangevuld met twee camera's op de Anderlechtlaan-Zuid, tussen de turbo-rotonde en de op- en afritten naar de A4.

Als men Nieuw-Sloten of de Sloterweg langs een camera inrijdt en binnen X minuten via een andere camera uitrijdt, dan wordt aangenomen dat men doorgaand verkeer is en volgt een boete. Duurt het langer dan X minuten voordat men een andere camera passeert, dan is de aanname dat men bestemmingsverkeer is en volgt geen boete. Als men de buurt verlaat via dezelfde camera als bij binnenkomst, dan wordt dat ook gezien als bestemmingsverkeer en volgt geen boete.

Wat betekent deze variant voor de drukte op de Sloterweg-West?

Het aantal motorvoertuigen daalt naar 550 per etmaal.

Valt deze variant nu al af of wordt die nog verder bekeken?

Deze variant heeft voldoende oplossend vermogen om verkeersintensiteit Sloterweg-West onder 6.000 motorvoertuigen te brengen. Toch valt deze variant af vanwege de juridische onhaalbaarheid. Bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer zijn niet met digitale tijdwaarneming te onderscheiden. In de hierna volgende kaderteksten wordt dit toegelicht aan de hand van een identieke casus in de gemeente Leidschendam - Voorburg.

Bestemmingsverkeer met digitale controle vaststellen?

De suggestie om trajectcontrole in te voeren is regelmatig geopperd. Deze digitale controle vindt plaats door op twee punten vast te stellen of iemand al dan niet bestemmingsverkeer is. Als een kenteken binnen een bepaalde tijdsduur beide punten passeert, zou geconcludeerd kunnen worden dat het voertuig de weg als doorgaande route gebruikt. Zo'n systeem maakt het mogelijk dat lokale bestemmingen voor iedereen bereikbaar zijn, terwijl toch het doorgaande verkeer wordt geweerd. Echter, hier kleven bezwaren aan.

Wat is bestemmingsverkeer?

Het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 omschrijft bestemmingsverkeer als: 'bestuurders wier reisdoel één of meer bepaalde percelen betreft die zijn gelegen aan of in de directe nabijheid van een weg met een door verkeerstekens aangegeven geslotenverklaring voor bepaalde categorieën bestuurders en die slechts via deze weg zijn te bereiken alsmede bestuurders van lijnbussen.'

Voor de vraagstukken rondom de Sloterweg-West is het geen juridisch houdbare oplossing. Waarom dat zo is, is beschreven in onderstaand artikel in het tijdschrift Binnenlands Bestuur van 20 januari 2020.

Variant 12: Voorstel werkgroep Stop Sluipverkeer Nieuw-Sloten

'SELECTIEVE TOEGANG' NIET DIGITAAL TE HANDHAVEN

Het college van de gemeente Leidschendam-Voorburg moet een andere manier vinden om het sluipverkeer in het Damcentrum te weren. Het Openbaar Ministerie is tegen de selectieve toegang voor automobilisten die het college had bedacht, omdat het niet digitaal te handhaven is.

Ontheffing niet handig
Het Damcentrum in Leidschendam wordt vaak als doorgaande route gebruikt, maar kent ook veel bestemmingsverkeer. De gemeente wilde de verkeersstromen te beperken, maar het gebruik van de reguliere geslotenverklaring, waarbij bestemmingsverkeer een ontheffing kan aanvragen, was niet handig, omdat het vaak om incidentele bezoekers ging die regelmatig uit andere gemeenten komen.

Bestemmingsverkeer uitzonderen
De gemeente wilde bestemmingsverkeer uitzonderen van de geslotenverklaring en de kentekens op twee plekken controleren. Als een kenteken binnen een bepaalde tijdsduur beide punten zou passeren kon je concluderen dat het voertuig de weg als doorgaande route had gebruikt. De uitzondering voor bestemmingsverkeer zou dan niet opgaan en er kon meteen een boete worden opgelegd. Het college hoefde enkel nog het OM te vragen of deze manier van handhaven (digitaal) mogelijk is.

'Alleen handhaven op verbod'
Helaas voor het college van Leidschendam-Voorburg blijkt het OM deze manier van handhaven niet te kunnen ondersteunen. 'Uiteindelijk kan men, camera of niet, alleen handhaven op een duidelijk afgebakend verbod of gebod.' Het overtreden van de norm kan een boete opleveren. Die norm kun je duidelijk maken met een bord en eventueel een bordje daaronder met 'bestemmingsverkeer uitgezonderd'. Maar of een bestuurder dan onder bestemmingsverkeer valt moet een handhaver ter plaatse onderzoeken, want dat hangt van de omstandigheden af.

Juridisch onhoudbaar
Volgens het OM valt juridisch niet de conclusie te trekken dat als iemand in korte tijd de twee punten passeert de weg als doorgaande route heeft gebruikt. 'Dat is ook niet een conclusie die stand zal houden bij de rechter.' Iemand die de route als bestemmingsverkeer gebruikt kan 'snel klaar' zijn op de bestemming, enkel iemand hoeven op te halen of af te zetten of kort iets weg te brengen of af te halen.

Ook andersom gaat de vlieger niet altijd op. Wie langer dan de bepaalde tijdsduur in het gebied is, is niet automatisch bestemmingsverkeer. Als die persoon dan wel automatisch uit de handhaving wordt gehouden kan dat problemen met het gelijkheidsbeginsel met andere bestuurders.

Grijs gebied
Puur op basis van tijd kun je dus niet zeggen dat een bestuurder wel of geen bestemmingsverkeer is. En dat maakt digitale handhaving dus ook niet goed uitvoerbaar. Het is voor een handhaver ter plaatse al lastig te bepalen of sprake is van bestemmingsverkeer, maar enkel handhaven op tijdsduur en fotobeelden voldoet zeker niet. Bij simpele 'zwart-witgevallen' is gedigitaliseerde handhaving best toepasbaar, maar hier is sprake van 'grijs gebied'. Daar leent deze vorm van handhaving zich niet voor.

Bron
Binnenlands Bestuur, 22 januari 2020

www.binnenlandsbestuur.nl/digitaal/nieuws/selectieve-toegang-niet-digitaal-te-handhaven.12129976.lynkx

---

Dit houdt in dat doorgaand verkeer alleen te weren is door te werken met 'geslotenverklaringen', met uitzonderingen voor bestemmingsverkeer. Dit systeem werkt alleen als voor elke weggebruiker eenvoudig te begrijpen is, handhaafbaar is én er in het gebied voor iedereen goede alternatieven zijn om alsnog op de beoogde bestemming te kunnen komen.



Voorbeeld van een geslotenverklaring, bestemmingsverkeer uitgezonderd.

---

13. Verkeer om het sportpark heen leiden



Wat houdt deze variant in?
Autoverkeer wordt om sportpark Sloten heengeleid. Er zijn geen knips.

Valt deze variant nu al af of wordt die nog verder bekeken?
Deze variant valt af. De voorgestelde routering heeft o.a. ingrijpende gevolgen voor ecologische structuren en is daarom niet verder beschouwd.

3.4 Resumerend

Na de eerste beoordeling zijn volgende varianten overgebleven:

Variant 1: Knips Sloterweg en Anderlechtlaan-Noord)
Variant 2: Knips Sloterweg en Laan van Vlaanderen
Variant 2A: Knips Sloterweg en Laan van Vlaanderen en 30 km/uur tussen Sloterbrug en rotonde Baden Powellweg
Variant 4: Knips Sloterweg en Laan van Vlaanderen, ingreep rotonde Baden Powellweg
Variant 9: Sloterweg-West 30 km, knip Anderlechtlaan-Zuid
Variant 11: Knip Sloterweg-West, 30 km/uur op Laan van Vlaanderen en Anderlechtlaan

Deze varianten worden aan een nadere analyse onderworpen (zie volgend hoofdstuk). De afgevallen varianten hebben onvoldoende oplossend vermogen voor de Sloterweg-West of kennen andere (zwaarwegende) belemmeringen. Variant 0 ("niks doen"), die ook als oplossing is afgevallen, wordt in volgende hoofdstuk wel meegenomen als referentie.

4 Overgebleven varianten nader onderzocht

De overgebleven varianten zijn in deze Nota van Uitgangspunten nader onderzocht. Er is gekeken naar de waterbedeffecten en welke noodzakelijke aanpassingen aan kruispunten nodig zijn om een variant te realiseren. Ook zijn de nieuwe rijtijden in kaart gebracht.

4.1 Waterbedeffecten

Een waterbedeffect houdt in dat het verkeer door een ingreep op de ene plek tot extra verkeer op een andere plek leidt. In onderstaande tabel staan de verkeersintensiteiten op (een selectie van) wegen bij de verschillende varianten. Variant 0 laat de situatie in 2030 zien als we geen maatregelen nemen. Deze variant is ter referentie opgenomen. De verkeersgegevens zijn berekend met het Verkeersmodel Amsterdam (in bijlage 2 staan de gegevens van alle varianten).

Verkeersintensiteit 2030 per variant

	0	1	2	2(a)	4	9	11
Sloten							
Sloterweg-West	16200	600	550	600	550	2000	550
Anderlechtlaan Zuid	30200	21300	15200	15400	15000	0	19700
Sloterweg-Oost	4750	2500	2500	2500	2500	3000	2500
Langsom	14400	16200	14500	12100	9400	14600	14100
Ditlaar	15400	500	500	800	500	800	500
Vrije Geer	9200	1200	1200	1400	1300	500	1200
Plusnet Auto							
Ookmeerweg	16400	17700	17600	18100	19500	17700	17300
B. Powellweg	18100	13800	12900	11900	5600	1400	14700
Plesmanlaan Midden	11300	12850	15800	15050	15700	14050	13550
Plesmanlaan Oost	11050	14950	15800	17200	15700	13200	12650
Huizingalaan Midden	10450	11900	13900	13650	14650	13700	11900

Verkeersintensiteit 2030 per variant

	0	1	2	2(a)	4	9	11
J. Huizingalaan Zuid	13700	13500	13750	14700	14900	17800	13800
Oude Haagse Weg	13500	21300	16800	17500	16700	20600	14000
Nieuw-Sloten							
L. v. Vlaanderen West*	3500	6700	3600	3600	3600	4300	7700
L. v. Vlaanderen Oost	7300	4600	2600	2600	2600	6600	8300
Louwesweg	7800	12400	11300	11200	13800	11200	7700
De Aker							
P. Calandlaan West	13600	15600	15400	11100	12600	15500	15600
ECUplein	12000	10600	10300	10500	10500	10600	11600
De Alpen West	13000	12950	12550	12650	12600	14000	13300
Osdorp							
Louis Davidsstraat	9500	9300	9350	8900	10350	9850	10800
P. Calandlaan Midden	12000	13000	12600	12650	13050	12450	12800
Meer&Vaart	15200	15100	15600	15600	16200	16200	15900
Badhoevedorp							
Bm. Amerfoortlaan	10900	10600	9700	8100	7300	10900	9600
Pa Verkuijllaan	7800	9600	8800	8800	8400	9600	8600
Nieuwemeerdijk	4350	5200	5900	5250	3300	6400	5500
Schipholweg	14700	11300	11350	11300	15600	16100	15500

Wat betekenen de varianten voor de waterbedeffecten?

Effecten in de zin van verplaatsing van verkeer naar Plusnet auto – zoals de S106 en S107 – passen binnen de Amsterdamse beleidsdoelstellingen.
De vraag is waarin de varianten zich dan wél onderscheiden: de aandacht gaat daarom vooral uit naar waterbedeffecten in de woonbuurten zelf, wat namelijk niet de voorkeur heeft.
Bij de overgebleven varianten is te zien dat de waterbedeffecten in de woonbuurten van Nieuw-West vooral plaatsvinden op de Laan van Vlaanderen-Oost, de Laan van Vlaanderen-West en de Louwesweg. In Badhoevedorp zijn de

* Tabel is hersteld

effecten zichtbaar op de Burgemeester Amersfoordtlaan, de Pa Verkuijllaan en de Nieuwemeerdijk. Hierbij moet worden aangetekend dat het Verkeersmodel Amsterdam gebouwd en gekalibreerd is voor het wegennet van de gemeente Amsterdam. De prognoses voor de wegen in Badhoevedorp zijn daarom minder betrouwbaar.

4.2 Noodzakelijke aanpassingen aan kruispunten

Voor de zes overgebleven varianten en, ter vergelijking, de 0-variant, zijn kruispuntanalyses uitgevoerd. In zo'n analyse wordt onderzocht of een kruispunt het verkeersaanbod kan verwerken, gebaseerd op eisen ten aanzien van doorstroming én verkeersveiligheid. Het onderzoek is opgenomen als bijlage 3. Het gaat om de volgende kruisingen:

Onderzochte kruisingen

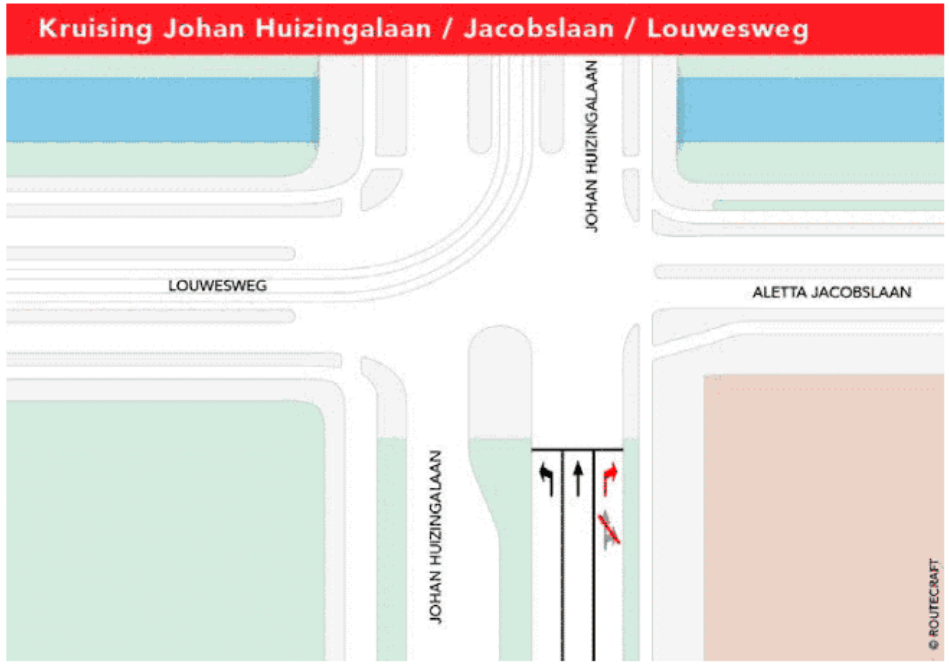


De resultaten van het onderzoek of een kruispunt het verkeersaanbod kan verwerken, staan in de onderstaande tabel.

Kruising 2030	0	1	2(a)	4	9	11
Laan van Vlaanderen-Oost/Anderlechtlaan						
Plesmanlaan/Laan van Vlaanderen-West						
Ookmeerweg/De Alpen						
Baden Powellweg/Calandlaan						
Huizingalaan/Plesmanlaan						
Huizingalaan/Jacobslaan/Louwesweg						
Huizingalaan/Sneevlietweg						

geen aanpassingen huidige kruising
beperkte aanpassing (bijv. andere afstelling van een verkeerslicht)
ingewikkelde aanpassing (bijv. verlengen opstelvakken)
omvangrijke aanpassing (bijv. herinrichting kruising)

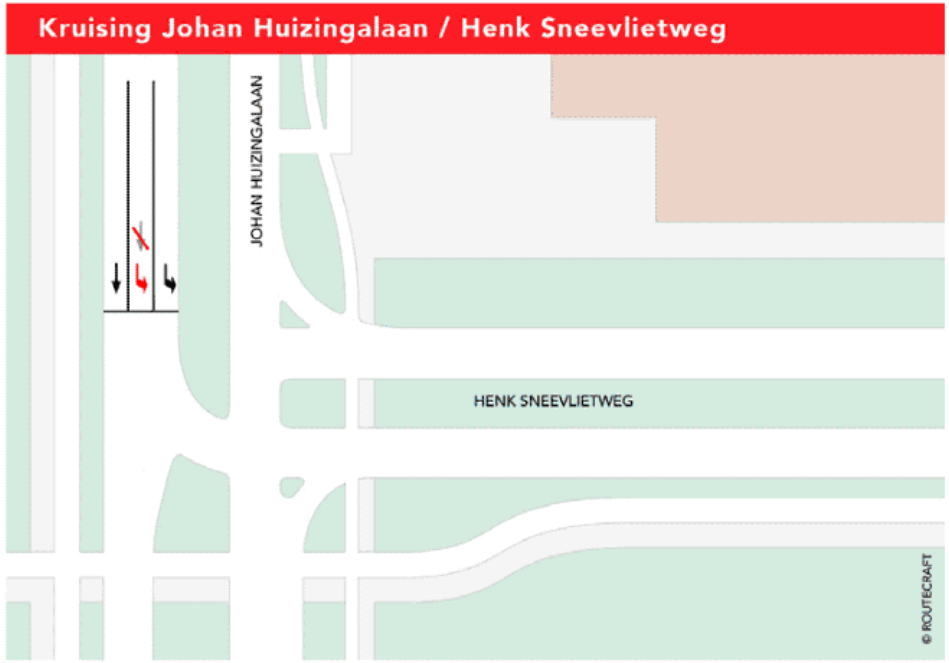
Variant 0
Zoals in het Mobiliteitsplan Nieuw-West is aangegeven, moeten door de autonome groei van het verkeer sowieso twee kruisingen voor 2030 worden aangepast. Het gaat om de kruisingen Huizingalaan/Jacobslaan/Louwesweg en Huizingalaan/Sneevlietweg. Op de eerstgenoemde kruising (**zie ontwerpschets 1**) moet de opstelvakindeling van de Johan Huizingalaan-Zuid wijzigen in 1 rechtsaf opstelvak, 1 rechtdoor opstelvak en 1 linksaf opstelvak (nu: 1 rechtsaf/rechtdoor, 1 rechtdoor en 1 linksaf). Ook de afstelling van verkeerslichten wordt aan de nieuwe situatie aangepast. De wijzigingen zijn in rood aangegeven.



Ontwerpschets 1: de kruising Huizingalaan/Jacobslaan/Louwesweg.

Ook op de kruising Johan Huizingalaan/Sneevlietweg is een wijziging in de opstelvakindeling nodig. Op de Johan Huizingalaan-Noord moet de huidige 2 rechtdoor en 1 linksaf worden omgedraaid om het linksafslaand verkeer beter te kunnen verwerken (zie ontwerpschets 2). Aanpassingen op het kruispunt Johan Huizingalaan/Sneevlietweg moeten worden afgestemd met project Schinkelkwartier. Dit in verband met de planvorming voor nieuwe busverbindingen met bijbehorende haltes.

Variant 1
Bij variant 1 moet de tweede linksafstrook op de Henk Sneevlietweg worden verlengd. Het gaat om een verlenging over circa 50 meter richting de A10. Daarvoor lijkt de brede middenberm geschikt. Wel moet onderzocht worden wat de gevolgen zijn voor de ondergrondse infrastructuur.



Ontwerpschets 2: de kruising Huizingalaan/Sneevlietweg.

Daarnaast geeft variant 1 ten opzichte van de 0-variant extra problematiek op de kruising Huizingalaan/Jacobslaan/Louwesweg. Deze is namelijk op drie richtingen overbelast. Meer opstelvakken zijn nodig om de capaciteit uit te breiden, maar dit is ruimtelijk niet (of in ieder geval zeer lastig) inpasbaar, met de daarbij behorende hoge kosten.

Tenslotte zijn in variant 1 op de kruising Laan van Vlaanderen-West/Plesmanlaan de opstelvakken linksaf vanaf de Laan van Vlaanderen-West en rechtsaf vanaf de Plesmanlaan-West, te kort. Hiervoor is een aanpassing van de weg noodzakelijk. Dit gaat ten koste van drie bomen op de Plesmanlaan en drie bomen of drie parkeervakken op de Laan van Vlaanderen-West (zie ontwerpschetsen 3 en 4). Ook betekent dit geen ontsluiting van de (doodlopende) buurttoegangsweg Vlimmerenstraat aan de Laan van Vlaanderen. Verder moet er onderzocht worden wat de verlenging van het opstelvak betekent voor de ondergrondse infrastructuur.



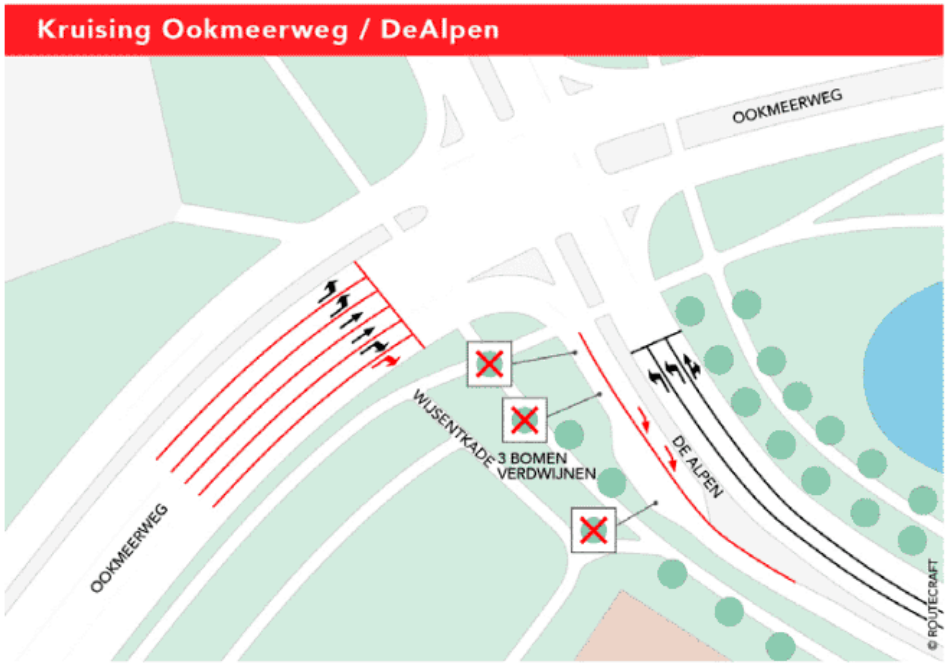
Ontwerpschets 3: verlies van drie bomen op de kruising Laan van Vlaanderen-West/Plesmanlaan.



Ontwerpschets 4: verlies van drie parkeervakken op de kruising Laan van Vlaanderen-West/ Plesmanlaan.

Variant 4

Bij variant 4 gaat het met name om de impact op de kruising Ookmeerweg/De Alpen. De kruising blijkt overbelast bij variant 4 en dit kan alleen opgelost worden door de capaciteit te vergroten door extra opstelstroken. Een tweede rechtsafstrook op de Ookmeerweg-West richting De Alpen is noodzakelijk. Die inpassing heeft als gevolg dat alle rijstroken van de kruising opschuiven en zeker drie bomen moeten worden geveld (**zie ontwerpschets 5**). Dit is een ingrijpende herinrichting. Een raakvlak hierbij is project Businesspark Osdorp, aangezien hiervoor ook aanpassingen van de kruising Ookmeerweg/De Alpen noodzakelijk zijn.



Ontwerpschets 5: de kruising Ookmeerweg/De Alpen.

Variant 11

De eerder vermelde aanpassingen aan de kruising Laan van Vlaanderen-West/Plesmanlaan, en de ruimtelijke consequenties zoals beschreven bij variant 1, gelden ook voor variant 11. Daarnaast geldt nog een noodzakelijke aanpassing aan de kruising Laan van Vlaanderen-Oost/Anderlechtlaan. Een nieuw aan te leggen extra linksafvak van de Laan van Vlaanderen-Oost naar de Anderlechtlaan gaat ten koste van één boom op de Laan van Vlaanderen-Oost (**zie ontwerpschets 6**).



Ontwerpschets 6: de kruising Laan van Vlaanderen-Oost/Anderlechtlaan.

Conclusie

Wie kijkt naar de ruimtelijke en financiële consequenties van de noodzakelijke aanpassingen van de kruispunten, ziet dat de varianten 1 en 4 niet goed scoren. Ze zijn ingrijpend en kostbaar, gaan ten koste van groen en parkeerplaatsen en zijn zeker ook niet op korte termijn te realiseren.

4.3 Rijtijden

Naast de kruisingen zijn per variant de verschillen in rijtijden voor de automobilist onderzocht. Uit de eerste consultatie kwam namelijk naar voren dat men zich afvroeg hoeveel de rijtijden veranderen tussen bestemmingen binnen en buiten Nieuw-West, als doorgaand verkeer niet meer via de Sloterweg-West of Nieuw-Sloten en autoverkeer tussen Badhoevedorp en Nieuw-West niet meer via de rotonde Baden Powellweg zou kunnen gaan.

Aandacht werd gevraagd voor de veranderende rijtijden tussen De Aker, winkelcentrum Belgiëplein, sportpark Sloten en Osdorpplein en – voor bestemmingen buiten Nieuw-West – naar Badhoevedorp, Schiphol en VU Medisch Centrum. Ook is er op 20 april een motie van die strekking aangenomen.

In het Verkeersmodel Amsterdam is dat nagegaan. Dat model berekent rijtijden zonder rekening te houden met files en verkeerslichten. In werkelijkheid worden rijtijden beïnvloed door de actuele situatie op de weg (hiervan zijn geen prognoses te maken). Aan de rijtijden kan dan ook geen absolute waarde worden gegeven. Wel illustreert het de onderlinge verschillen tussen de varianten.

Rijtijden in minuten

	Nieuw Sloten Belgieplein	Sloten Sportpark	Badhoeve-dorp centrum	Schiphol Centrum	VU Medisch Centrum
Variant 0					
De Aker Ecuplein	5,31	6,83	5,73	12,37	12,44
Osdorpplein	5,73	8,13	7,78	12,69	11,58
Variant 1					
De Aker Ecuplein	5,31	12,64	5,73	12,77	11,19
Osdorpplein	5,73	10,7	7,78	14,43	9,16
Variant 2					
De Aker Ecuplein	8,84	11,6	5,73	12,77	13,53
Osdorpplein	7,82	10,58	7,78	14,43	11,58
Variant 2A					
De Aker Ecuplein	8,84	11,6	6,47	12,77	13,53
Osdorpplein	7,82	10,58	8,52	14,43	11,58
Variant 4					
De Aker Ecuplein	8,84	11,6	8,91	12,77	13,53
Osdorpplein	6,99	10,58	7,78	14,43	11,58
Variant 9					
De Aker Ecuplein	5,31	6,83	5,73	12,77	13,53
Osdorpplein	5,73	8,13	7,78	14,43	11,58
Variant 11					
De Aker Ecuplein	5,67	8,02	5,73	12,77	13,11
Osdorpplein	5,63	8,63	7,78	13,6	11,58

4.4 Kwalitatieve beoordeling

De voorgaande analyses zijn in onderstaande tabel samengevat. Aan de hand van een aantal criteria zijn duidelijke verschillen te zien tussen de overgebleven varianten.

De tabel geeft per criterium gradaties van “meer”, “minder” en “gelijk” de effecten ten opzichte van de 0-variant. Duidelijk is dat geen enkele variant zodanig is dat die voor alle belangen een oplossing biedt. De weging of waardering van de diverse effecten zal voor eenieder verschillen. Maar de tabel ondersteunt het proces om tot een (bestuurlijke) keuze te komen over een voorkeursvariant. Na de tabel is dat uitgewerkt in een richtinggevende conclusie.

Kwalitatieve beoordeling

	Autonome groei zonder ingrepen	Knips Sloterweg en Anderlecht-laan-Noord	Knips Sloterweg en L. v. Vlaande-ren W&O	Vmt 2 + 30km Lngsm	Vmt 2 + T-kruising Baden Powell	30 km Sloterweg W. en Knip Anderlechtlaan-Z	Knip Sloterweg W en 30km Ander-lechtlaan, L. v. Vlaanderen W&O
	0	1	2	2(a)	4	9	11
Veiligheid Sloterweg-West							
	16200	600	550	600	550	2000	550
Waterbedeffecten Nieuw-West							
Laan van Vlaanderen-West	3500	6700	3600	3600	3600	4300	7700
Laan van Vlaanderen-Oost	7300	4600	2600	2600	2600	6600	8300
Louwesweg	7800	12400	10400	11200	13800	11200	7700
Waterbedeffecten Badhoevedorp							
Bm. Amersfoordtlaan	10900	10600	9700	8100	7300	10900	9700
Pa Verkuijllaan	7800	9600	8800	8800	8400	9600	8600
Nieuwemeerdijk	4350	5200	5900	5250	3300	6400	5500
Bereikbaarheid vanuit de stad							
Winkelcentrum Nieuw-Sloten	0	0				0	0
Sportpark Sloten	0					0	0
Badhoevedorp	0	0	0	0		0	0
Bereikbaarheid vanuit de regio							
Winkelcentrum Nieuw-Sloten	0		0	0	0		0
Sportpark Sloten	0	0	0	0	0		0
Ruimtelijke consequentie regelbaarheid kruisingen							
Laan van Vlaanderen-Oost/Anderlechtlaan	0	0	0	0	0	0	
Plesmanlaan/Laan van Vlaanderen-West	0		0	0	0	0	
Ookmeerweg/De Alpen	0	0	0	0		0	0
J. Huizingalaan/Jacobslaan/Louwensweg	0		0	0	0	0	0
Snelle uitvoerbaarheid	0						
Kosten aanpassen kruisingen	0		0	0		0	
Beheersbaarheid en uitlegbaarheid maatregel	0						0

- Geen verschil ten opzichte van variant 0
- Enige verbetering ten opzichte van variant 0
- Sterke verbetering ten opzichte van variant 0
- Enige verslechtering ten opzichte van variant 0
- Sterkere verslechtering ten opzichte van variant 0
- Sterke verslechtering ten opzichte van variant 0 - onhaalbaar

4.5 Conclusies

In de eerste consultatieperiode (eind 2020) zorgde variant 4 voor veel negatieve reacties. Rechtstreeks autoverkeer tussen de Aker en Sloten / Badhoevedorp is bij deze variant niet mogelijk. Daarnaast is het bij variant 4 (en ook variant 1) nodig om kostbare ingrepen aan kruisingen uit te laten voeren. Die ingrepen kunnen niet binnen 5 jaar gerealiseerd worden, terwijl een oplossing voor de Sloterweg urgent is. Variant 4 (en ook variant 1) zijn daarom geen haalbare varianten.

Blijven over de varianten 2/2A, 9 en 11. Deze varianten hebben voldoende oplossend vermogen voor de Sloterweg en zijn relatief snel uitvoerbaar. Wel hebben ze elk, door de plaats van de knips, een duidelijk ander profiel.

Variant 2/2A ("regio-oriëntatie"):
Deze variant maakt dat men met de auto via de A4 ("vanuit de regio") makkelijk het sportpark Sloten en Nieuw-Sloten kan blijven bereiken. Door knips op de Sloterweg en Laan van Vlaanderen wordt doorgaand verkeer geweerd uit Sloten en Nieuw-Sloten. Het verkeer rijdt dan via de Plesmanlaan en Huizingalaan. Die zijn aangewezen als Plusnet auto en zijn dus beleidsmatig de juiste plek. Bij bewoners aan de Huizingalaan leidt dit wel tot zorgen over leefbaarheid en veiligheid.

Een andere consequentie is dat publieke bestemmingen in Nieuw-Sloten – zoals het winkelcentrum – minder direct te bereiken zijn vanuit de omliggende wijken. Bewoners uit omliggende wijken en ondernemers uit Sloten en Nieuw-Sloten hebben hierover hun zorgen geuit. De ondernemers vrezen omzetverlies door de verminderde autobereikbaarheid.

Er is onderzocht of de knips/camera's op de Plesmanlaan/Laan van Vlaanderen alleen tijdens de spits actief kunnen zijn (spitsafsluiting). Maar berekeningen lieten zien dat ook buiten de spitsuren het verkeersaanbod te groot is. De afslagstroken op de Plesmanlaan naar de Laan van Vlaanderen zijn te kort, ook buiten de spits.

Bestemmingsverkeer naar Nieuw-Sloten kan bij geactiveerde camera's de wijk bereiken via de Louwesweg of via de A4-Anderlechtlaan. Het wordt hierdoor wel drukker op de Louwesweg en ook op enkele wegen in Badhoevedorp. Dat laatste wordt beperkt door 30 km/uur in te voeren op de Langsom (variant 2A). Er zijn geen extra aanpassingen aan kruispunten nodig.

Variant 9 ("stad-oriëntatie"):
Deze variant maakt dat men vanuit de stad makkelijk Sportpark Sloten en Nieuw-Sloten met de auto kan blijven bereiken. De autoverbinding tussen Sloten/Nieuw-Sloten en de A4 ("de regio") is in deze variant beperkt omdat men niet van en naar de A4 kan bij de Anderlechtlaan.
Door één knip op de Anderlechtlaan vlak voor de oprit naar de A4, wordt in feite de toegang tot de A4 van/naar Sloten afgesloten. Het heeft voor verkeer naar de A4 geen zin meer om door de woonbuurten van Sloten en Nieuw-Sloten richting de snelweg te rijden. Alle verkeer van/naar de A4 rijdt via de Johan Huizingalaan en de Oude Haagseweg. Doordat er verder geen knips in Sloten en Nieuw-Sloten komen, blijven alle bestemmingen in Sloten en Nieuw-Sloten vanuit de omliggende wijken goed bereikbaar. Consequentie is wel dat de bereikbaarheid vanaf de snelweg wordt beperkt. Dus regionaal verkeer, vracht- en bevoorradingsverkeer voor bedrijven en winkels in Sloten en Nieuw-Sloten, moet vanaf de snelweg ook omrijden om de kernen van Sloten, Nieuw-Sloten en het sportpark te bereiken. Deze variant zorgt ook voor de meeste verkeerstoename in Badhoevedorp (30 km/uur op Langsom zou hier ook wat verzachting kunnen bieden). Er zijn geen extra aanpassingen aan kruispunten nodig. Uit de consultatie blijkt dat belanghebbenden deze variant afwijzen. Zij vrezen dat het verkeer toch routes door Nieuw-Sloten en/of de Sloterweg gaat zoeken om eventuele drukte op het Plusnet auto te ontwijken. Bewoners aan de Huizingalaan hebben zorg over de toegenomen drukte op de Huizingalaan in deze variant.

Variant 11 ("eenvoud"):
Deze variant is verkeerskundig het meest eenvoudig. Bij variant 11 komt er alleen een knip op de Sloterweg. Deze variant is het minst ingrijpend in het verkeersnetwerk en komt tegemoet aan veel bezwaren van ondernemers uit de wijken rondom Sloten/Nieuw-Sloten. De meeste bestemmingen blijven bereikbaar zoals ze nu zijn. Veel verkeer zal hierdoor verplaatsen naar de Laan van Vlaanderen. Qua wegprofiel kan deze weg meer verkeer goed aan, aangezien het een brede weg is met gescheiden rijbanen en vrijliggende fietspaden. Het sluit echter niet goed aan op het gemeentelijk verkeersbeleid om doorgaand verkeer uit woonbuurten te weren en zoveel mogelijk via hoofd- of plusnetten te leiden. De Laan van Vlaanderen is namelijk geen Plusnet auto. Bovendien zullen bewoners uit Nieuw-Sloten de toename van verkeer in hun wijk bezwaarlijk vinden, al geldt dat voor ondernemers minder.

De kruispunten met de Plesmanlaan en Anderlechtlaan kunnen dit extra verkeer echter niet verwerken, zo bleek onlangs nog toen de Sloterweg tijdelijk was afgesloten. Dit zal dan opgelost moeten worden door de opstelvakken bij de kruisingen met Plesmanlaan en Anderlechtlaan te verlengen om files voor de verkeerslichten te voorkomen. Dit gaat ten koste van één boom op de Laan van Vlaanderen-Oost, drie bomen op de Plesmanlaan en verder drie parkeerplaatsen óf drie bomen op de Laan van Vlaanderen-West. Hoewel technisch niet ingrijpend, kan dit wel leiden tot juridische procedures (want kapvergunning nodig) die de uitvoering flink kunnen vertragen.

Op andere omliggende wegen in Nieuw-West en Badhoevedorp zijn de waterbedeffecten beperkt. Bewoners aan de Huizingalaan hebben een voorkeur voor deze variant, omdat de verkeersdrukte gelijk blijft ten opzichte van de o-variant. De gemeente Haarlemmermeer geeft de voorkeur aan variant 11: Naar hun mening biedt variant 11 inwoners van Badhoevedorp nog steeds de mogelijkheid om rechtstreeks van en naar de voorzieningen in Nieuw-Sloten te gaan. Daarnaast vindt Haarlemmermeer dat het verkeer dat van de Sloterweg afgehaald wordt in deze variant eerlijker verdeeld wordt over het wegennet in Haarlemmermeer en Nieuw-West.

5 Voorkeursvariant

5.1 De keuze voor variant 2A

Geen enkele variant biedt een oplossing zonder dat er nadelige effecten op andere plekken ontstaan. De variant die én voldoende oplossend vermogen voor de Sloterweg biedt, én waarbij de waterbedeffecten als minst nadelig zijn beoordeeld, is variant 2A. Deze variant vindt het beste evenwicht tussen de vele belangen en wensen van betrokkenen.

De overwegingen bij de keuze voor variant 2A:

- De variant heeft voldoende oplossend vermogen voor de Sloterweg, zodat de verkeersveiligheid verbetert.
- Het meeste verkeer verschuift naar de plusnetten. Die kunnen dat aan. De Louwesweg wordt als niet-Plusnet ook drukker, maar de weg en kruispunten kunnen het aan.
- Deze variant is relatief snel uitvoerbaar, omdat er geen grote aanpassingen aan wegen of kruisingen hoeven plaatsvinden.
- De variant sluit aan bij vastgestelde beleidskaders zoals het op 29 juni 2021 vastgestelde Mobiliteitsplan Nieuw-West.
- Bestemmingen die bezoekers aantrekken – zoals het winkelcentrum Nieuw-Sloten en sportpark Sloten – blijven bereikbaar vanuit omliggende wijken. Vracht- en bevoorradingsverkeer vanaf de snelweg blijft een directe route houden en hoeft niet om te rijden door buurt.
- Op enkele wegen in Badhoevedorp neemt verkeer wat toe. De toename kan worden beperkt door het invoeren van 30 km/uur op de Langsom (in plaats van de in de startnotitie aangeven ombouw van de rotonde tot T-splitsing uit variant 4).

5.2 Wat houdt de voorkeursvariant 2A in?



Welke aanpassingen worden doorgevoerd met de voorkeursvariant 2A:

- Variant 2A voorziet in knips (verbod om in te rijden) op de Sloterweg-West, de Sloterweg-Oost en beide armen van de Laan van Vlaanderen ter hoogte van de Plesmanlaan;
- De Sloterweg, Vrije Geer en Ditlaar zijn geen doorgaande weg meer en krijgen een maximumsnelheid van 30 km/uur;
- De Langsom en Plesmanlaan tussen Sloterbrug en rotonde Baden Powellweg blijft een doorgaande route, maar deze wordt 30 km/uur om de verkeers-veiligheid daar te vergroten en waterbedeffecten in Badhoevedorp te beperken;
- Variant 2a wordt gerealiseerd met behulp van kleine infrastructurele maat-regelen, zoals plaatsen camera's, bebording, markeringen en waar nodig snelheidsremmende voorzieningen. De wegen worden nu niet volledig

heringericht. Een herinrichting kan plaatsvinden op het moment een weg aan onderhoud toe is.
- De handhaving van knips vindt plaats via camera's met kentekenherkenning;
- De knips gelden 24 uur per dag; ontheffingshouders mogen de knips wel passeren.

5.3 Uitgangspunten voorkeursvariant

De voorkeursvariant:
- Verbetert de veiligheid van fietsers op de Sloterweg-West.

- Zorgt ervoor dat de Sloterweg-West niet meer dan 6.000 motorvoertuigen per dag (totaal in beide richtingen) krijgt te verwerken.

- Zorgt ervoor dat de de route Sloterweg-West (inclusief Vrije Geer en Ditlaar) niet langer gebruikt wordt gebruikt als route voor doorgaand verkeer naar de op/afrit van de A4 bij de Anderlechtlaan. Door de knips kan dat ook niet via de Laan van Vlaanderen in Nieuw-Sloten.

- Zorgt ervoor dat alle locaties bereikbaar blijven.

- Gaat uit van de Sloterweg-West, Langsom, Plesmanlaan tussen Sloterbrug en rotonde Baden Powellweg, Ditlaar en Vrije Geer als 30 km/uur-weg. De te nemen maatregelen ten behoeve van het instellen van 30 km/uur worden nader uitgewerkt. Maatregelen die daarbij in aanmerking kunnen komen zijn o.a.
  – 30 km/uur bebording en markering aanbrengen;
  – 50 km/u drempels vervangen door 30 km/uur drempels;
  – 30 km/uur drempels toevoegen;
  – plaatselijke wegversmallingen toevoegen.

- Zorgt ervoor dat doorgaand verkeer meer gebruik maakt van het Plusnet auto en zo min mogelijk door woonbuurten wordt geleid.

- Vraagt een zo optimaal mogelijke doorstroming op Plusnet auto; hiervoor worden op termijn doorstromingsmaatregelen doorgevoerd op de Plesmanlaan, Huizingalaan en de Oude Haagseweg zoals voorzien in het Mobiliteitsplan Nieuw-West. Het is niet nodig deze al uitgevoerd te hebben bij invoering van de maatregel.

- Zorgt ervoor dat bij gebruik van camera's de privacy niet in het geding komt.
  – Volgt de basisprincipes van het ontheffingsregime van de gemeente. Dat wil zeggen dat het stadsdeel in een uitvoeringsregeling vastlegt wie onder welke condities in aanmerking komt voor een ontheffing en hoe dat dan in praktijk werkt. Het basisprincipe is – naar huidig inzicht – als volgt:
  – Nood/hulp/openbaar vervoer: integrale ontheffing.
  – Kenteken geregistreerd aan Sloterweg-West, Sloten en Kortrijk: ontheffing voor afsluiting Sloterweg-West.
  – Kenteken geregistreerd in Nieuw-Sloten: ontheffing voor afsluitingen op de Laan van Vlaanderen.
  Kenteken geregistreerd aan Sloterweg-Oost: ontheffing voor camera Sloterweg-Oost.
  – Alle andere kentekens, waaronder overig Nieuw-West, Badhoevedorp, bezoekers, personeel, laden en lossen, mantelzorg et cetera: géén ontheffing, alle locaties zijn bereikbaar via het Plusnet auto.

- Bevat mogelijkheden voor grote vrachtwagens om te keren op cruciale punten (zie bijlage 4). Alleen op Sloterweg-Oost is er geen mogelijkheid voor vrachtwagens om te keren.

- Bevat verkeersmaatregelen (bebording en markering, zie paragraaf 5.4) die voor iedereen makkelijk zijn te begrijpen.

- Moet op korte termijn in 2022 gerealiseerd kunnen worden tegen aanvaardbare kosten.

5.4 Detailinformatie: Principeschets camera-afsluiting en bebordingsplan

Het (voorlopige) bebordingplan en de camera-afsluiting die bij de voorkeursvariant horen, staan op de plattegrond aangegeven in bijlage 5. De bebording en de exacte locaties van de camera's kunnen bij het verkeerbesluit nog worden aangepast.

5.5 Monitoring en variant 11 terugvaloptie

De verkeerskundige analyses zijn gemaakt op basis van modelmatige benaderingen. Daarom worden gedurende een jaar de effecten van variant 2A op diverse wegen in zowel Haarlemmermeer als Amsterdam gemonitord. Een monitoringsplan wordt nog opgesteld. Als er onvoorziene knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en/of doorstroming ontstaan, worden aanvullende maatregelen getroffen. Indien er onacceptabele knelpunten ontstaan die niet oplosbaar blijken, dan kunnen we terugvallen op variant 11. Omdat variant 11 fysieke maatregelen nodig heeft (verlengen opstelstroken, ten koste van parkeerplaatsen en bomen) worden deze maatregelen zekerheidshalve voorbereid, zodat een eventuele omzetting naar variant 11 relatief snel in procedure kan worden gebracht.

5.6 Ontheffingsregime knips

Het stadsdeel legt in een uitvoeringsregeling vast wie onder welke condities in aanmerking komt voor een ontheffing en hoe dat dan in de praktijk werkt. Alleen ontheffing voor nood- en hulpdiensten, OV, huisartsen. Bewoners en ondernemers komen, naar huidig inzicht, in aanmerking voor de volgende ontheffing:

- Kenteken geregistreerd aan Sloterweg-West, Dorp Sloten en Kortrijk: ontheffing voor afsluiting Sloterweg-West.
- Kenteken geregistreerd in Nieuw-Sloten: ontheffing voor afsluitingen Laan van Vlaanderen.
- Kenteken geregistreerd aan Sloterweg-Oost en Park Haagseweg: ontheffing voor afsluiting Sloterweg-Oost.

Alle andere kentekens, waaronder Badhoevedorp, overig Nieuw-West, bezoekers, personeel, laden en lossen, mantelzorg etc: **geen** ontheffing.
Alle locaties zijn bereikbaar via het Plusnet Auto.

6 Hoe verder? Proces in beeld

Inspraakperiode van zes weken
Het project Sloterweg-West bevindt zich in de fase van de Nota van Uitgangspunten. De concept-Nota van Uitgangspunten heeft conform de inspraakverordening zes weken ter inzage gelegen. Belanghebbenden hebben hun inspraakreacties ingediend. Tijdens de inspraakperiode heeft de stadsdeelcommissie positief geadviseerd over de Nota van Uitgangspunten. De gemeente Amsterdam heeft de concept-nota afgestemd met de gemeente Haarlemmermeer.

Nota van Beantwoording en advies stadsdeel Nieuw-West naar college van B&W
De inspraakreacties worden na afloop van de inspraaktermijn verwerkt in een Nota van Beantwoording. De Nota van Uitgangspunten wordt daarna tezamen met het advies van stadsdeel Nieuw-West en de Nota van Beantwoording ter accordering aan het college van B&W voorgelegd. Vervolgens stelt de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten vast.

Uitvoeringsbesluit en verkeersbesluit
Voor de meeste maatregelen (de knips) kan, met het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten, tevens een uitvoeringsbesluit worden genomen. Ook de hoofdlijnen van het monitoringsplan zijn gereed bij het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten. De invoering van een knip is relatief eenvoudig: het plaatsen van camera's en bebording is geen groot infrastructureel werk. Er hoeft geen herinrichting plaats te vinden waarvoor een ontwerpproces moet worden doorlopen. Wel moet voor plaatsing van camera's en bebording een verkeersbesluit worden genomen, zodat er een goede juridische basis is om te kunnen handhaven. Als het verkeersbesluit onherroepelijk is, kunnen camera's en bebording snel worden geplaatst.

Ontwerptraject voor aanpassingen aan de infrastructuur
Aanpassingen die nodig zijn aan de infrastructuur kosten meer tijd. Daarvoor wordt een ontwerptraject doorlopen, worden de kosten geraamd en in de gemeentebegroting vastgelegd. Hier stelt de raad het ontwerp vast en maakt zij geld vrij om het te kunnen realiseren. Die zijn op dit moment niet voorzien.

Mobiliteitsplan Nieuw-West
Maatregelen om de verkeerdoorstroming te verbeteren op het Plusnet auto, zijn onderdeel van het Mobiliteitsplan Nieuw-West en vallen buiten de scope van deze Nota van Uitgangspunten voor de Sloterweg-West. Hetzelfde geldt voor de toekomstige aanpassingen van de kruisingen J. Huizingalaan/Louwesweg/Jacobslaan en J. Huizingalaan/Sneevlietweg.

Bijlage 1

Verkeersmodel Amsterdam (VMA)
De gemeente Amsterdam gebruikt het VMA (Verkeersmodel Amsterdam). Dit is een verkeersmodel voor strategische weg- en openbaarvervoerstudies voor de hele stad. De basis bestaat uit onderzoeksgegevens uit verkeersenquêtes, verkeerstellingen, kenmerken van het wegen- en openbaar vervoersnet en kennis over de ruimtelijke ordening in termen van aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. Voor het verleden en het heden zijn deze gegevens bekend, voor de toekomstige situatie worden inschattingen hiervan gebruikt.

Met het model worden op basis van deze informatie, uitspraken gedaan over het verkeer en vervoer in brede zin op een gemiddelde werkdag. Het Amsterdams verkeersmodel onderscheidt het type vervoer: auto, fiets en openbaar vervoer. Het openbaar vervoer kent een verdere opsplitsing naar bus, tram, metro en trein.

2.1 Onderdelen van een verkeersmodel

Een verkeersmodel bestaat in hoofdlijnen uit drie onderdelen:
- Verklaren van verplaatsingsgedrag (modelschatting);
- Kalibratie op telcijfers;
- Prognosejaren.

Verklaren van verplaatsingsgedrag (modelschatting)
Een verkeersmodel legt de relatie tussen persoonskenmerken en bereikbaarheid enerzijds en waargenomen verplaatsingsgedrag anderzijds. Mensen die werken in een kantoor naast een treinstation gebruiken vaker het openbaar vervoer dan mensen die werken op een bedrijventerrein naast de snelweg. Het verplaatsingsgedrag van mensen die wonen in een buurt met overwegend gepensioneerde bevolking is anders dan van mensen die wonen in een buurt met jonge gezinnen en studentenhuisvesting. Het leggen van deze verbanden gebeurt aan de hand van statistische modellen die wetenschappelijk onderbouwd zijn en wordt het schatten van een model genoemd.

Het landelijke onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) is de belangrijkste databron die wordt gebruikt voor het schatten van het model. Het CBS enquêteert jaarlijks een steekproef van Nederlanders naar hun verplaatsingsgedrag. Het ODiN is een bron die in de meeste verkeersmodellen wordt gebruikt om het model te schatten.

Het model wordt gevoed met informatie over sociaaleconomische kenmerken van een gebied, verkeersnetwerken en beleid. Sociaaleconomische kenmerken van een gebied zijn onder andere het aantal huishoudens, inwoners, onderwijsinstellingen, werkgelegenheid en gemiddeld inkomen per buurt. De verkeersnetwerken zijn te vergelijken met de netwerken die worden gebruikt in een navigatiesysteem of routeplanners voor het openbaarvervoer.

Specifiek voor de Amsterdamse situatie worden ook andere aspecten meegenomen die van invloed zijn op verplaatsingsgedrag in een stedelijke omgeving. Voorbeelden zijn verkeerslichten, parkeertarieven, grote publiektrekkers zoals het Rijksmuseum, parkeergarages en hotels.

Kalibreren op telcijfers
Een verkeersmodel is per definitie een versimpeling van de werkelijkheid en zal deze ook niet honderd procent verklaren. Kalibreren is het vergelijken van het theoretische modelresultaat met verkeerstellingen en vervolgens het modelresultaat in overeenstemming brengen met de tellingen. Dit wordt gedaan voor auto- en vrachtstromen, openbaar vervoer en fietsstromen. Het resultaat is informatie over het aantal verplaatsingen per vervoerwijze van en naar Amsterdam en haar buurten en informatie over het gebruik van de verkeersnetten dat de werkelijkheid benadert.

Om te kalibreren zijn verkeerstellingen nodig. Die tellingen komen uit verschillende bronnen. Zo liggen er bijvoorbeeld detectielussen in het wegdek die het verkeer 24 uur per dag, 365 dagen per jaar meten. Ook wordt elke twee jaar het verkeer op diverse plekken in de stad geteld. Dat kan gebeuren met behulp van camera's of met telslangen op de weg. Tot slot worden er nog andere telbronnen gebruikt, zoals de data uit de detectielussen van verkeerslichten.

De tellingen voor het openbaar vervoer komen van de OV-chipkaart. Deze anonieme data geeft informatie over bijvoorbeeld aantallen reizigers die op een dag gebruik maken van de metro.

Prognosejaren
Een verkeersmodel wordt meestal gebruikt om uitspraken te doen over het te verwachten effect van toekomstige verkeersmaatregelen en bouwplannen. Om uitspraken te doen over bijvoorbeeld de verkeerssituatie in het jaar 2030 is informatie nodig over hoe de wereld er uit zal zien in dat jaar. Dit worden de uitgangspunten genoemd. De uitgangspunten bevatten informatie over de toekomstige bewoners en werkgelegenheid, de infrastructuur, economische ontwikkelingen en beleid.

De invoergegevens van VMA voor de infrastructuur en openbaar vervoer zijn afkomstig van de Directie Verkeer & Openbare Ruimte en wat betreft sociaal-economische gegevens van de Directies Ruimte & Duurzaamheid en Onderzoek, Informatie & Statistiek van de gemeente Amsterdam. Zij maken prognoses over de groei van Amsterdam, waarbij rekening wordt gehouden met bouwplannen en demografische ontwikkelingen zoals immigratie en vergrijzing.

De informatie voor het gebied buiten Amsterdam ten aanzien van sociaal-economische gegevens, infrastructuur en de gegevens over de economische scenario's zijn afkomstig van Rijkswaterstaat en VENOM, het regionale verkeersmodel.

Alle uitgangspunten worden beschreven en vastgelegd in een uitgangspunten-document. Elke versie van het uitgangspunten wordt vastgesteld door het College. De uitgangspunten worden in principe elke twee jaar bijgewerkt met de meest recente inzichten en vastgesteld.

2.2 Beheerproces

Het VMA wordt beheerd door de Directie Verkeer & Openbare Ruimte van de gemeente. Een team van modelspecialisten zorgt voor het actualiseren van de uitgangspunten, doorvoeren van correcties en verbeteren en uitbreiden van het model met nieuwe functies.

Het beheer volgt een vast stramien. Het model wordt in principe elke twee jaar bijgewerkt met de meest recente invoer, en daarnaast elke vier jaar opnieuw gekalibreerd (volledig herijkt). Correcties in de modelinvoer of kleine verbeteringen leiden daarnaast jaarlijks nog tot updates aan het VMA.

De huidige versie is VMA 3.5. VMA 3.5 is gekalibreerd op het basisjaar 2014. Met het model kunnen uitspraken worden gedaan voor de prognosejaren 2020, 2025, 2030 en 2040. De uitgangspunten zijn vastgesteld in juni 2019.

In principe wordt elke nieuwe studie uitgevoerd met de meest recente versie van het VMA. Soms, als er sprake is van een uitbreiding of aanvulling van een bestaande studie wordt er gebruik gemaakt van een eerdere versie. Waar nodig wordt dan een verschilanalyse uitgevoerd om de verschillen tussen de modelversies inzichtelijk te maken.

2.3 Modeltoepassing

Een verkeersmodel is een hulpmiddel dat wordt gebruikt bij het maken van beleid. Bij elke studie moet worden beoordeeld of het nuttig is om het verkeersmodel te gebruiken.
Het scala aan mogelijke toepassingen is groot. De belangrijkste toepassingen zijn het berekenen van de verkeerseffecten van stedelijke ontwikkelingen en aanpassingen in de infrastructuur. Wat betreft de stedelijke ontwikkelingen kan dat gaan om grootschalige plannen zoals Haven-Stad, maar ook kleine bestemmingsplannen. Voor de infrastructuur geldt hetzelfde. Voorbeelden zijn een effect van een nieuwe fietsbrug tot het verwachte gebruik van nieuwe metrolijnen.

De vastgestelde uitgangspunten zijn het vertrekpunt voor elke modelstudie. Vervolgens wordt in elke studie bepaald of er aanpassingen nodig zijn in de uitgangspunten, bijvoorbeeld omdat er nieuwe inzichten zijn over bouwplannen in de buurt. Over het algemeen worden deze wijzigingen tijdens het project vastgelegd in een document.

Voor elke modeltoepassing geldt dat moet worden beoordeeld of het model in staat is om de werkelijke verkeerssituatie te benaderen. Het VMA is namelijk gekalibreerd en gecontroleerd op het schaalniveau van Amsterdam. Het kan zijn dat het verkeersmodel lokaal eerst moet worden aangepast om het geschikt te maken voor de toepassing. In het algemeen geldt: hoe lokaler de studie is, hoe groter het belang is van een extra controle.

Modellen geven een zo goed mogelijke weergave van de werkelijkheid. Een model zal de toekomst echter nooit exact voorspellen. Ieder model heeft zijn beperkingen omdat er altijd aannames gemaakt moeten worden, de data waarop het model gebaseerd is beperkingen heeft en er altijd een afweging plaatsvindt tussen kwaliteit, planning en beschikbare middelen (tijd en geld). De modelresultaten zijn waardevol wanneer bij het gebruik van het model en interpretatie van de resultaten rekening wordt gehouden met deze beperkingen.

Bijlage 2 Verkeersintensiteiten 2030, per variant (motorvoertuigen per dag)

Verkeersintensiteit 2030 per variant

	0	1	2	2(a)	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Sloten													
Anderlechtlaan Zuid	30200	21300	15200	15400	22400	15000	26400	26500	23900	24800	0	26800	19700
Sloterweg-Oost	4750	2500	2500	2500	2500	2500	1100	1100	1000	1100	3000	1100	2500
Sloterweg-West	16200	600	550	600	550	550	8500	12000	5300	7000	2000	6200	550
Langsom	14400	16200	14500	12100	12200	9400	14400	14400	13800	14200	14600	700	14100
Ditlaar	15400	500	500	800	500	500	6200	9900	3100	7000	800	5400	500
Vrije Geer	9200	1200	1200	1400	1200	1300	2900	6500	2900	4400	500	4700	1200
Plusnet Auto													
Ookmeerweg	16400	17700	17600	18100	17100	19500	16500	16500	16700	16400	17700	18600	17300
Baden Powellweg	18100	13800	12900	11900	14400	5600	16700	16600	15500	15800	1400	14200	14700
Plesmanlaan Midden	11300	12850	15800	15050	6800	15700	12650	13000	13650	13950	14050	10250	13550
Plesmanlaan Oost	11050	14950	15800	17200	6850	15700	11750	11750	11950	12200	13200	10350	12650
Huizingalaan Midden	10450	11900	13900	13650	13200	14650	10650	10700	10800	10800	13700	10250	11900
Huizingalaan Zuid	13700	13500	13750	14700	14400	14900	13800	13800	13900	15700	17800	14000	13800
Oude Haagse Weg	13500	21300	16800	17500	15950	16700	15200	15200	15200	15200	20600	15200	14000
Nieuw-Sloten													
L. v. Vlaanderen-West	3500	6700	3600	3600	10900	3600	7200	2500	5600	5000	4300	7500	7700
L. v. Vlaanderen-Oost	7300	4600	2600	2600	8300	2600	9100	9300	9800	9500	6600	9300	8300
Louwesweg	7800	12400	11300	11200	10400	13800	8600	8600	8700	8900	11200	8300	7700
De aker													
P. Calandlaan West	13600	15600	15400	11100	15300	12600	15450	14800	15400	15500	15500	16200	15600
ECUplein	12000	10600	10300	10500	10300	10500	11900	11900	11700	11800	10600	11600	11600
De Alpen West	13000	12950	12550	12650	12250	12600	13100	13100	13100	13200	14000	13900	13300
Osdorp													
Louis Davidsstraat	9500	9300	9350	8900	10250	10350	10950	11100	11850	11750	9850	10100	10800
P. Calandlaan Midden	12000	13000	12600	12650	15300	13050	12700	12730	13600	13250	12450	12100	12800
Meer&Vaart	15200	15100	15600	15600	10200	16200	15800	15800	16100	16000	16200	15400	15900
Badhoevedorp													
Bm. Amersfoordtlaan	10900	10600	9700	8100	8300	7300			9700		10900	13700	9600
Pa Verkuijllaan	7800	9600	8800	8800	8400	8400			7900		9600		8600
Nieuwemeerdijk	4350	5200	5900	5250	5000	3300			5150		6400		5500
Schipholweg	14700	11300	11350	11300		15600					16100	3900	15500

Bijlage 3 Kruispuntanalyses

Inleiding

Door de dienst Verkeer & Openbare Ruimte is aan R&D (Beeld en Data, ontwerp verkeersregelingen) gevraagd om een regelkundig onderzoek naar een aantal kruispunten in het kader van het onderzoek naar uit te werken varianten van een nieuwe verkeerscirculatie in en rondom Sloten en Nieuw-Sloten.

Het onderzoek is gedaan aan de hand van de huidige verkeersprofielen, aangevuld met uitwerkingen van de aanbevelingen uit eerdere notities in het kader van het Mobiliteitsplan Nieuw-West. Bij de behandeling van de afzonderlijke kruispunten zal nader worden ingegaan op de uitwerkingen. De berekeningen zijn gemaakt van de spitsintensiteiten. Deze intensiteiten zijn door de afdeling Kennis en Kaders/ Team Onderzoek en Kennis van V&OR geleverd voor het prognosejaar 2030 ochtend- en avondspits in 2 uur in diverse verkeerscirculatievarianten.

Hieronder zijn de kruispunten zwart omcirkeld op de kaart weergegeven:



De te onderzoeken kruispunten zijn een selectie uit een vooronderzoek gehouden door de afdeling Kennis en Kaders / Team Onderzoek en Kennis van V&OR. Het onderzochte kruispunt Ookmeerweg – De Alpen valt niet binnen het plaatje, maar is ook onderzocht. Hieronder zijn in tabelvorm de namen en nummers en varianten van de onderzochte kruispunten weergegeven.

VMA - node	VRI - krnr	naam	VO/ REF	V1	V2	V4	V9	V11
5397	857	Laan van Vlaanderen - Anderlechtlaan	X					X
3234	859	Plesmanlaan - Laan van Vlaanderen	X	X				X
969765	861	Ookmeerweg - De Alpen	X	X	X	X	X	X
3229	865	Baden Powellweg - P. Calandlaan	X	X	X	X	X	X
360490	949	Joh. Huizingalaan - Plesmanlaan	X	X	X	X	X	X
294357	950	Joh. Huizingalaan - A. Jacobslaan - Louwesweg	X	X	X	X	X	X
11984	951	Joh. Huizingalaan - Henk Sneevlietweg	X	X	X	X	X	X

Kort omschreven staan de variantnummers voor het volgende:
V0/REF: referentie variant autonome ontwikkeling tot 2030
V1: 2 knips op Sloterweg en 1 knip op Anderlechtlaan noord
V2: 2 knips op Sloterweg en 2 knips op Laan van Vlaanderen
V4: 2 knips op Sloterweg en 2 knips op Laan van Vlaanderen en afslagverbod op Laan van Vlaanderen
V9: 1 knip Anderlechtlaan zuid
V11: 1 knip op Sloterweg-West en 30 km/h in geheel Nieuw-Sloten.

Niet alle varianten van de genoemde kruispunten zijn doorgerekend. Van de varianten is de 'worst-case' doorgerekend. Indien deze voldoet, voldoen ook de andere varianten. Indien deze niet voldoet, is de volgende 'worst-case' genomen.

In de bijlage 3.1 tot en met 3.7 zijn per kruispunt per variant de verkeersintensiteiten per verkeersbeweging opgegeven. Tevens is aangegeven welke variant de maatgevende is en welke variant(en) van het kruispunt zijn doorgerekend.

Randvoorwaarden regelbaarheid van een kruispunt

Een verkeerslichtenregeling moet altijd voldoen aan de (Amsterdamse) regelkundige voorwaarden die zijn opgesteld in het 'Afwegingskader plusnetten bij Verkeerslichtenregelingen', hetgeen valt onder de afwegingsleidraad van het vastgestelde Beleidskader Verkeersnetten 2018. Deze voorwaarden zorgen voor een basisniveau waarbij verondersteld mag worden dat het kruispunt het verkeer (robuust) kan verwerken, gebaseerd op eisen ten aanzien van doorstroming én verkeersveiligheid.

De voorwaarden richten zich op wachttijd en voorkomen van blokkades.
Met betrekking tot gemiddelde wachttijd:
(1)

a. Fiets / Voetganger: < 45 sec
b. OV: < 25 sec
c. Auto: geen directe voorwaarde, de gemiddelde wachttijd kan in de praktijk uitvallen tot meer dan een minuut, maar wordt wel gelimiteerd met twee indirecte voorwaarden:
   - Verzadigingsgraad <90%; de verzadigingsgraad is een maat voor de benutting van de groenfase. Idealiter is 100%. Echter in dat geval kunnen fluctuaties in het verkeersaanbod niet worden opgevangen.
   - Cyclustijd maximaal 100 sec

(2)
Met betrekking tot het voorkomen van blokkades:
Blokkades leiden tot onveilige situaties omdat er stilstaand verkeer op een wegvak aanwezig is, terwijl ander verkeer aan komt rijden. Blokkades zijn in twee types in te delen:

a. Kruispuntblokkade. Als er een verhoogd risico is op een blokkade van het kruispuntvlak vanwege het ontbreken van een koppeling tussen verkeerslichten, dan is deze koppeling een vereiste en moet hij uitgevoerd worden. Geldt voor alle modaliteiten.
b. Rijstrookblokkade. Om het risico op het blokkeren van rijstroken te verkleinen moeten opstelvakken in 95% van de spitstijd het verkeer kunnen bergen. Hiermee wordt voorkomen dat stilstaand verkeer op het ene opstelvak, de doorstroming op andere richtingen beperkt. Geldt voor alle modaliteiten.

Wanneer uit doorrekening volgt dat het verkeer niet binnen de randvoorwaarden geregeld kan worden, is het kruispunt formeel 'onregelbaar'.

Het ontwerp van het kruispunt (vorm) en/of het gebruik (bijv. intensiteiten door aanpassen circulatie) moet dan worden aangepast om filevorming of te hoge wachttijden te kunnen voorkomen. Zodoende kan het kruispunt weer 'regelbaar' gemaakt worden.

Onderzoek en resultaten

In de bijlage 3.8 tot en met 3.16 zijn per kruispunt per variant de gedetailleerde evaluatieresultaten van de doorrekening weergegeven. In de tabellen is aangegeven met verschillende kleuren opvullingen, waarin het kruispunt en de verkeerslichtenregeling wel of niet (en in welke mate) kan voldoen aan de randvoorwaarde voor 'regelbaarheid'.
In onderstaande tabel is een resultaat-samenvattend overzicht gegeven van kruispunten en varianten.

VMA - node	VRI - krnr	naam	VO/ REF	V1	V2	V4	V9	V11
5397	857	Laan van Vlaanderen - Anderlechtlaan						
3234	859	Plesmanlaan - Laan van Vlaanderen						
969765	861	Ookmeerweg - De Alpen						
3229	865	Baden Powellweg - P. Calandlaan						
360490	949	Joh. Huizingalaan - Plesmanlaan						
294357	950	Joh. Huizingalaan - A. Jacobslaan - Louwesweg						
11984	951	Joh. Huizingalaan - Henk Sneevlietweg						

waarbij:

- onderzocht kruispunt/variant
- regelbaar op 'huidig' verkeersprofiel
- regelbaar op beperkt aangepast verkeersprofiel (markeringswijziging, 'gemakkelijke' opstelvaklengte vergroting)
- regelbaar op minder beperkt aangepast verkeersprofiel ('moeilijke' opstelvaklengte vergroting)
- onregelbaar, tenzij ingrijpende capaciteitsverhogende infrastructurele maatregelen

Van elke variant is de referentievariant (V0) onderzocht. Als die variant "niet regelbaar" is, en de andere varianten hebben significant hogere intensiteiten dan V0, dan zijn die kruispunten onderzocht.

Hieronder worden de aanpassingen per kruispunt besproken.

Laan van Vlaanderen – Anderlechtlaan (VMA node 5397, VRI nr 857)
In variant 11 is het linksaf opstelvak voor (vracht)autoverkeer komende vanaf Laan van Vlaanderen oost iets te kort, wat niet regeltechnisch kan worden opgelost. Hiervoor is een profieltechnische aanpassing nodig. Gezien de aansluiting van het winkelcentrum ter hoogte van de huidige lengte is een profieltechnische aanpassing op deze arm lastig. Het is ook mogelijke en zelfs aanbevelingswaardiger om een rechtsafvak op de westelijke arm van de Laan van Vlaanderen aan te leggen; dit geeft beter de hoofdrijrichting op deze arm aan en resulteert in een geloofwaardiger verkeerslichtenregeling. Indien geen maatregelen worden getroffen, zullen langere wachtrijen op de oostelijke arm (tot ca. 100 meter) het gevolg zijn, waarbij dus de toerit naar het winkelcentrum regelmatig, maar wel kort geblokkeerd zal raken. Zie bijlage 3.8.

Laan van Vlaanderen – Plesmanlaan (VMA node 3234, VRI nr 859)
In de onderzochte varianten 1 en 11 zijn de opstelvakken:
– Linksaf vanaf Laan van Vlaanderen
– Rechtsaf vanaf Plesmanlaan west
te kort.
Hiervoor is een profieltechnische aanpassing noodzakelijk. Zie bijlage 3.9.
Op zich lijkt het niet lastig dit te realiseren. Echter beide uitbreidingen zullen ten koste gaan van een aantal bomen. Ook moet nog onderzocht worden, wat dit betekent voor de ondergrondse infrastructuur.
Indien een en ander niet wordt uitgevoerd, zal er rijstrookblokkade plaatsvinden, wat ten gevolg heeft dat de wachtrijen langer worden (tot ca 120 meter op de Laan van Vlaanderen, ca. 160 meter op de Plesmanlaan) dan berekend. Ook de wachttijden zullen daardoor hoger zijn dan berekend is.

Ookmeerweg – De Alpen (VMA node 969765, VRI nr 861)
In alle onderzochte varianten (inclusief referentie) is het linker linksaf opstelvak voor linksafslaand verkeer vanaf de Alpen in theorie te kort. Echter het rechter linksaf opstelvak is van ruim voldoende lengte (150 meter). De capaciteit voor deze linksafbeweging is dan ook voldoende. In variant 4 is het enige rechtsaf opstelvak vanaf Ookmeerweg zuid onvoldoende. In deze variant is een 2e rechtsaf opstelvak noodzakelijk. Dat betekent eveneens een 2e afrijdende rijstrook op de Alpen in oostelijke richting. Zie bijlage 3.10 en 3.11.

Baden Powellweg – Pieter Calandlaan (VMA node 3229, VRI nr 865)
Het toekomstig verkeersprofiel van dit kruispunt voldoet voor alle varianten. Het toekomstig verkeersprofiel verschilt van het huidige door de opstelvakindeling op de Baden Powellweg zuid. De huidige opstelvakindeling is nu 1 opstelstrook voor rechtsafslaand en rechtdoorgaand verkeer en 2 voor linksafslaand verkeer. De toekomstige is 1 voor rechtsafslaand, 1 voor rechtdoorgaand en 1 voor linksafslaand verkeer. De lengte van de nieuwe opstelvakken is voldoende. Zie bijlage 3.12.

Johan Huizingalaan - Plesmanlaan (VMA node 360490, VRI nr 949)
Het huidige verkeersprofiel voldoet voor alle varianten. Zie bijlage 3.13.

Johan Huizingalaan – Aletta Jacobslaan - Louwesweg (VMA node 294357, VRI nr 950)
De minimale wijziging op de arm Johan Huizingalaan zuid is de opstelvakindeling wijziging in 1 rechtsaf opstelvak, 1 rechtdoor opstelvak en 1 linksaf opstelvak (nu 1x rechtsaf/rechtdoor, 1x rechtdoor en 1x linksaf). Variant 1 is onregelbaar, omdat het verkeersaanbod op de arm Aletta Jacobslaan, Johan Huizingalaan zuid en de Louwesweg niet verwerkt kan worden. De overige varianten voldoen met de eerder genoemde aanpassing.
Zie bijlage 3.14 en 3.15.

Johan Huizingalaan – Henk Sneevlietweg (VMA node 970081, VRI nr 951)
Ook hier is een opstelvakindeling wijziging noodzakelijk voor alle varianten. Dat geldt voor de arm Johan Huizingalaan noord. De huidige 2x rechtsaf en 1x linksaf moet worden omgedraaid om het linksafslaand verkeer te kunnen verwerken. In de variant 1 avondspits, moet de 2e linksaffer ook verlengd worden, anders krijg je kruispuntblokkade. Gevolg hiervan is ook dat afrijdend op de Henk Sneevlietweg richting A10 over een beperkte lengte (ca. 50 meter) een 2e rijstrook moet worden aangelegd. Daarvoor lijkt de brede middenberm geschikt. Wel moet onderzocht worden wat de gevolgen zijn voor de ondergrondse infrastructuur.
Verder is voor alle avondspits varianten het rechtsaf opstelvak vanaf Johan Huizingalaan zuid te kort. Deze aanpassing lijkt op het eerste gezicht te doen: er moeten een aantal boompjes verplaatst worden. Zie bijlage 3.16.

Voor de overige modaliteiten (fiets/voetganger/ov) geldt dat voor alle kruispunten en alle varianten deze voldoen aan de randvoorwaarden van regelbaarheid.

Bijlage 3.1 verkeersintensiteiten onderzochte varianten kruispunt Laan van Vlaanderen – Anderlechtlaan (vri 857)

verkeersbeweging (vracht)autoverkeer

nr.	naam	VO*		V11*	
	AVONDSPITS (2 UUR)	pa-as	va-as	pa-as	va-as
2	Laan van Vlaanderen oost rechtdoor	189	1	113	1
3	Laan van Vlaanderen oost linksaf	439	15	555	15
4	Anderlechtlaan rechtsaf	71	5	0	5
6	Anderlechtlaan linksaf	260	21	381	21
7	Laan van Vlaanderen west rechtsaf	172	17	209	17
8	Laan van Vlaanderen west rechtdoor	91	1	79	1
SOM PAE		1342		1457	

verkeersbeweging (vracht)autoverkeer

nr.	naam	VO*		V11*	
	OCHTENDSPITS (2 UUR)	pa-os	va-os	pa-os	va-os
2	Laan van Vlaanderen oost rechtdoor	36	1	34	1
3	Laan van Vlaanderen oost linksaf	556	8	591	8
4	Anderlechtlaan rechtsaf	358	3	0	3
6	Anderlechtlaan linksaf	48	10	203	10
7	Laan van Vlaanderen west rechtsaf	181	15	704	15
8	Laan van Vlaanderen west rechtdoor	234	2	82	2
SOM PAE		1491		1692**	

pa = personenauto
va = vrachtauto
as = avondspits
os = ochtendspits

Pae = personenauto eenheid (1 vrachtauto = 2 pae)
* onderzochte variant
** meer opstelcapaciteit nodig dan beschikbaar

Bijlage 3.2 verkeersintensiteiten onderzochte varianten kruispunt Laan van Vlaanderen – Plesmanlaan (vri 859)

verkeersbeweging (vracht)autoverkeer

nr.	naam	VO*		V1*		V11*	
	AVONDSPITS (2 UUR)	pa-as	va-as	pa-as	va-as	pa-as	va-as
2	Plesmanlaan oost rechtdoor	563	70	905	68	726	70
3	Plesmanlaan oost linksaf	216	13	179	1	220	13
4	LvVlaanderen rechtsaf	94	17	82	2	102	17
6	LvVlaanderen linksaf	174	9	471	16	552	9
7	Plesmanlaan west rechtsaf	177	6	542	4	258	6
8	Plesmanlaan west rechtdoor	616	45	753	45	774	45
SOM PAE		2160		3204		2952	

verkeersbeweging (vracht)autoverkeer

nr.	naam	VO*		V1*		V11*	
	OCHTENDSPITS (2 UUR)	pa-os	va-os	pa-os	va-os	pa-os	va-os
2	Plesmanlaan oost rechtdoor	376	75	542	74	373	75
3	Plesmanlaan oost linksaf	70	10	64	2	75	10
4	LvVlaanderen rechtsaf	160	7	138	1	161	7
6	LvVlaanderen linksaf	130	6	731	9	276	6
7	Plesmanlaan west rechtsaf	108	9	605	6	559	9
8	Plesmanlaan west rechtdoor	705	99	755	98	799	99
SOM PAE		1961		3215**		2655	

pa = personenauto
va = vrachtauto
as = avondspits
os = ochtendspits

Pae = personenauto eenheid (1 vrachtauto = 2 pae)
* onderzochte variant
** meer opstelcapaciteit nodig dan beschikbaar

Bijlage 3.3 verkeersintensiteiten onderzochte varianten kruispunt Ookmeerweg – De Alpen (vri 861)

verkeersbeweging (vracht)autoverkeer

nr.	naam	VO*		V1*		V2		V4*		V9		V11*	
	AVONDSPITS (2 UUR)	pa-as	va-as	pa-as	va-as	pa-as	va-as	pa-as	va-as	pa-as	va-as	pa-as	va-as
1	Ookmeerweg noord rechtsaf	21	1	22	1	22	1	21	1	22	1	22	1
2	Ookmeerweg noord rechtdoor	950	45	938	50	932	50	960	51	936	50	947	46
3	Ookmeerweg noord linksaf	219	0	249	0	234	0	222	0	250	0	235	0
5	De Alpen rechtsaf/rechtdoor	189	1	189	1	182	1	187	1	186	1	183	1
6	De Alpen linksaf	650	22	671	25	650	25	702	26	672	25	649	23
7	Ookmeerweg zuid rechtsaf	920	10	1016	12	1001	12	1177	13	1014	12	982	11
8	Ookmeerweg zuid rechtdoor	890	36	931	39	896	39	1119	40	928	39	884	37
9	Ookmeerweg zuid linksaf	28	4	34	4	34	5	35	5	34	4	34	4
10	Etnastraat rechtsaf	291	3	292	3	298	3	299	3	292	3	293	3
11	Etnastraat rechtdoor	63	0	61	0	58	0	54	0	62	0	62	0
12	Etnastraat linksaf	154	0	155	0	153	0	155	0	155	0	153	0
SOM PAE		4619		4828		4732**		5211		4821		4696	

verkeersbeweging (vracht)autoverkeer

nr.	naam	VO*		V1*		V2		V4*		V9		V11*	
	OCHTENDSPITS (2 UUR)	pa-os	va-os	pa-os	va-os	pa-os	va-os	pa-os	va-os	pa-os	va-os	pa-os	va-os
1	Ookmeerweg noord rechtsaf	128	0	130	0	127	0	128	0	128	0	128	0
2	Ookmeerweg noord rechtdoor	1114	52	1147	55	1129	55	1258	57	1146	55	1107	53
3	Ookmeerweg noord linksaf	64	0	65	0	61	0	61	0	65	0	63	0
5	De Alpen rechtsaf/rechtdoor	326	1	273	1	270	1	299	1	273	1	271	1
6	De Alpen linksaf	899	21	952	22	931	22	973	24	950	22	899	21
7	Ookmeerweg zuid rechtsaf	262	17	326	19	318	18	384	19	326	19	303	18
8	Ookmeerweg zuid rechtdoor	593	34	691	36	679	36	761	37	689	36	676	36
9	Ookmeerweg zuid linksaf	238	5	291	5	294	5	299	5	291	5	291	5
10	Etnastraat rechtsaf	18	7	18	7	18	7	18	7	18	7	18	7
11	Etnastraat rechtdoor	4	1	3	1	4	0	3	0	3	1	4	1
12	Etnastraat linksaf	7	0	7	0	7	0	7	0	7	0	7	0
SOM PAE		3929		4195		4126		4491		4188		4051	

Pae = personenauto eenheid (1 vrachtauto = 2 pae)
* onderzochte variant
** meer opstelcapaciteit nodig dan beschikbaar

Bijlage 3.4 verkeersintensiteiten onderzochte varianten kruispunt Baden Powellweg – P. Calandlaan (vri 865)

verkeersbeweging (vracht)autoverkeer

nr.	naam	VO*		V1		V2		V4		V9		V11*	
	AVONDSPITS (2 UUR)	pa-as	va-as	pa-as	va-as	pa-as	va-as	pa-as	va-as	pa-as	va-as	pa-as	va-as
2	P. Calandlaan oost rechtsaf/rechtdoor	700	11	751	14	690	14	717	14	736	14	694	12
3	P. Calandlaan oost linksaf	110	2	122	1	74	1	1	0	124	1	94	2
4	B. Powellweg zuid rechtsaf	302	3	211	3	227	3	57	0	215	3	238	3
5	B. Powellweg zuid rechtdoor	611	7	579	4	491	3	133	1	568	4	529	5
6	B. Powellweg zuid linksaf	700	18	565	13	667	12	432	12	590	13	702	15
7	P. Calandlaan west rechtsaf	404	4	385	2	411	1	356	1	392	2	395	4
8	P. Calandlaan west rechtdoor	524	11	539	12	490	12	554	12	537	12	532	11
9	P. Calandlaan west linksaf	213	2	214	2	213	2	220	2	212	2	211	2
11	B. Powellweg noord rechtsaf/rechtdoor	653	4	712	2	637	2	505	1	724	2	654	3
12	B. Powellweg noord linksaf	89	1	94	1	93	1	105	1	93	1	93	1
SOM PAE		4432**		4280		4095		3168		4299		4258	

verkeersbeweging (vracht)autoverkeer

nr.	naam	VO*		V1		V2		V4		V9		V11*	
	OCHTENDSPITS (2 UUR)	pa-os	va-os	pa-os	va-os	pa-os	va-os	pa-os	va-os	pa-os	va-os	pa-os	va-os
2	P. Calandlaan oost rechtsaf/rechtdoor	400	15	507	17	470	17	472	17	506	17	380	16
3	P. Calandlaan oost linksaf	235	4	165	4	146	4	3	0	172	4	193	4
4	B. Powellweg zuid rechtsaf	179	1	120	1	105	1	1	0	123	1	126	1
5	B. Powellweg zuid rechtdoor	350	4	213	2	196	1	75	1	215	2	223	2
6	B. Powellweg zuid linksaf	297	6	138	3	152	3	110	3	140	3	200	5
7	P. Calandlaan west rechtsaf	513	7	495	5	517	5	296	3	491	5	507	7
8	P. Calandlaan west rechtdoor	508	15	531	17	500	17	641	17	540	17	496	15
9	P. Calandlaan west linksaf	79	1	88	1	88	1	97	1	87	1	87	1
11	B. Powellweg noord rechtsaf/rechtdoor	507	9	470	7	418	6	202	3	478	7	484	7
12	B. Powellweg noord linksaf	86	1	86	2	86	2	91	2	86	2	86	1
SOM PAE		3280		2931		2792		2082		2956		2900	

Pae = personenauto eenheid (1 vrachtauto = 2 pae)
* onderzochte variant
** meer opstelcapaciteit nodig dan beschikbaar

Bijlage 3.5 verkeersintensiteiten onderzochte varianten kruispunt Johan Huizingalaan – Plesmanlaan (vri 949)

verkeersbeweging (vracht)autoverkeer

nr.	naam	VO*		V1*		V2		V4*		V9		V11	
	AVONDSPITS (2 UUR)	pa-as	va-as	pa-as	va-as	pa-as	va-as	pa-as	va-as	pa-as	va-as	pa-as	va-as
2	Heemstedestraat rechtsaf/rechtdoor	547	31	665	31	651	29	664	29	661	31	564	31
3	Heemstedestraat linksaf	8	0	80	0	54	0	42	0	28	0	9	0
5	Joh. Huizingalaan zuid rechtsaf/rechtdoor	489	12	544	12	589	13	667	13	425	12	503	12
6	Joh. Huizingalaan zuid linksaf	47	13	266	10	249	17	332	17	222	10	193	13
7	Plesmanlaan rechtsaf	287	1	406	1	423	3	450	3	357	1	351	1
8	Plesmanlaan rechtdoor	638	26	746	26	603	25	680	25	692	26	643	26
9	Plesmanlaan linksaf	271	3	318	3	202	1	214	1	311	3	247	3
10	Joh. Huizingalaan noord rechtsaf	227	1	340	1	113	0	107	0	336	1	244	1
11	Joh. Huizingalaan noord rechtdoor	290	7	345	1	490	8	595	8	316	1	345	7
12	Joh. Huizingalaan noord linksaf	79	4	97	4	77	4	87	4	100	4	95	4
SOM PAE		3079		3985		3651		4038**		3626		3390	

verkeersbeweging (vracht)autoverkeer

nr.	naam	VO*		V1*		V2		V4*		V9		V11	
	OCHTENDSPITS (2 UUR)	pa-os	va-os	pa-os	va-os	pa-os	va-os	pa-os	va-os	pa-os	va-os	pa-os	va-os
2	Heemstedestraat rechtsaf/rechtdoor	389	19	512	19	446	18	450	18	514	19	435	19
3	Heemstedestraat linksaf	31	0	33	0	33	0	42	0	34	0	33	0
5	Joh. Huizingalaan zuid rechtsaf/rechtdoor	436	22	121	22	211	22	210	22	134	22	156	22
6	Joh. Huizingalaan zuid linksaf	111	2	137	1	129	4	268	4	126	1	126	2
7	Plesmanlaan rechtsaf	4	2	274	1	324	6	44	6	74	1	28	2
8	Plesmanlaan rechtdoor	432	49	434	49	372	48	477	48	421	49	404	49
9	Plesmanlaan linksaf	221	2	230	2	124	0	165	0	204	2	164	2
10	Joh. Huizingalaan noord rechtsaf	254	2	327	2	144	0	210	0	319	2	244	2
11	Joh. Huizingalaan noord rechtdoor	518	2	471	1	450	3	412	3	527	1	518	2
12	Joh. Huizingalaan noord linksaf	25	8	32	8	55	8	73	8	20	8	19	8
SOM PAE		2637		2781		2506		2569		2583		2343	

Pae = personenauto eenheid (1 vrachtauto = 2 pae)
* onderzochte variant
** meer opstelcapaciteit nodig dan beschikbaar

Bijlage 3.6 verkeersintensiteiten onderzochte varianten kruispunt Johan Huizingalaan – Aletta Jacobslaan - Louwesweg (vri 950)

verkeersbeweging (vracht)autoverkeer

nr.	naam	VO*		V1*		V2		V4*		V9		V11*	
	AVONDSPITS (2 UUR)	pa-as	va-as	pa-as	va-as	pa-as	va-as	pa-as	va-as	pa-as	va-as	pa-as	va-as
2	Alletta Jacobslaan alle richtingen	364	4	459	3	387	4	392	4	452	3	364	3
4	Joh. Huizingalaan Z rechtsaf	398		256	3	428		441	2	275	2	274	3
5	Joh. Huizingalaan Z rechtdoor	437	22	713	19	581	22	589	20	629	20	543	21
6	Joh. Huizingalaan Z linksaf	154	10	469	21	258	11	265	11	457	18	162	11
7	Louwesweg rechtsaf	748	4	801	16	537	7	609	8	776	15	656	5
8	Louwesweg rechtdoor/linksaf	370	6	412	6	290	14	368	14	407	6	311	6
11	Joh. Huizingalaan N rechtsaf/rechtdoor	291	5	421	1	486	6	547	6	354	1	355	5
11	Joh. Huizingalaan N rechtdoor/linksaf	291	5	421	1	486	6	547	6	354	1	355	5
SOM PAE		3163		4091**		3591		3898		3836		3135	

verkeersbeweging (vracht)autoverkeer

nr.	naam	VO*		V1*		V2		V4*		V9		V11*	
	OCHTENDSPITS (2 UUR)	pa-os	va-os	pa-os	va-os	pa-os	va-os	pa-os	va-os	pa-os	va-os	pa-os	va-os
2	Alletta Jacobslaan alle richtingen	352	9	382	8	353	9	349	9	375	8	360	8
4	Joh. Huizingalaan Z rechtsaf	139		81		49		70		110		97	
5	Joh. Huizingalaan Z rechtdoor	169	20	210	20	211	20	206	20	203	20	205	21
6	Joh. Huizingalaan Z linksaf	396	13	590	20	383	16	354	16	583	19	427	14
7	Louwesweg rechtsaf	636	6	1003	15	567	8	349	8	964	14	511	7
8	Louwesweg rechtdoor/linksaf	149	8	303	9	292	12	318	12	254	9	106	8
11	Joh. Huizingalaan N rechtsaf/rechtdoor	287	2	402	1	414	5	461	5	330	1	302	3
11	Joh. Huizingalaan N rechtdoor/linksaf	287	2	402	1	414	5	461	5	330	1	302	3
SOM PAE		2535		3520**		2831		2715		3293		2435	

Pae = personenauto eenheid (1 vrachtauto = 2 pae)
* onderzochte variant
** meer opstelcapaciteit nodig dan beschikbaar

Bijlage 3.7 verkeersintensiteiten onderzochte varianten kruispunt Johan Huizingalaan – Henk Sneevlietweg (vri 951)

verkeersbeweging (vracht)autoverkeer

nr.	naam	VO*		V1*		V2		V4		V9		V11	
	AVONDSPITS (2 UUR)	pa-as	va-as	pa-as	va-as	pa-as	va-as	pa-as	va-as	pa-as	va-as	pa-as	va-as
1	H. Sneevlietweg rechtsaf	179	14	326	16	313	15	308	15	421	16	230	14
3	H. Sneevlietweg linksaf	348	32	406	32	406	32	417	32	402	32	361	32
4	Joh. Huizingalaan zuid rechtsaf	835	81	808	81	849	81	851	81	824	81	742	81
5	Joh. Huizingalaan zuid rechtdoor	811	18	1112	27	955	19	986	19	939	24	749	21
11	Joh. Huizingalaan noord rechtdoor	142	9	396	1	231	1	218	1	214	1	196	8
12	Joh. Huizingalaan noord linksaf	1058	4	1041	16	989	7	924	8	1049	15	1045	5
SOM PAE		3689		4435**		4053		4016		4187		3645	

verkeersbeweging (vracht)autoverkeer

nr.	naam	VO*		V1*		V2		V4		V9*		V11	
	OCHTENDSPITS (2 UUR)	pa-os	va-os	pa-os	va-os	pa-os	va-os	pa-os	va-os	pa-os	va-os	pa-os	va-os
1	H. Sneevlietweg rechtsaf	368	26	388	29	353	29	324	29	400	29	397	27
3	H. Sneevlietweg linksaf	554	58	745	58	749	58	792	58	755	59	526	58
4	Joh. Huizingalaan zuid rechtsaf	726	45	489	44	588	44	651	44	699	45	684	44
5	Joh. Huizingalaan zuid rechtdoor	336	7	493	11	289	7	306	7	497	10	332	8
11	Joh. Huizingalaan noord rechtdoor	311	3	790	1	311	1	276	1	665	1	315	3
12	Joh. Huizingalaan noord linksaf	767	6	878	14	840	8	549	9	813	14	648	8
SOM PAE		3352		4097		3424		3194		4145**		3198	

Pae = personenauto eenheid (1 vrachtauto = 2 pae)
* onderzochte variant
** meer opstelcapaciteit nodig dan beschikbaar

Bijlage 3.8 Evaluatiegegevens VRI 857 Laan van Vlaanderen – Anderlechtlaan, resp. ochtendspits V0, ochtendspits V11, avondspits V0, avondspits V11

Kruispunt:	Anderlechtlaan - Laan van Vlaanderen	
Vormgevingsvariant:	operationeel (857T/ 31-08-2018)	
Belastingsvariant:	OS 2030 V0 onderzoek Nw Sloten 202106	OS 2030 V11 onderzoek Nw Sloten 202106
Regelingsvariant:	ochtendspits 2030 (66")	ochtendspits 2030 (80")

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Int. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Aanwezige opst.cap. [m]
2. (vracht)autoverkeer LvVlaanderen oost rechtdoor	21	1600	13	5	21	12	20	38	3	11	12	150
3. (vracht)autoverkeer LvVlaanderen oost linksaf	312	1700	17	78	24	54	332	20	78	33	72*	60
4. (vracht)autoverkeer Anderlechtlaan rechtsaf	199	1700	13	65	24	42	5	21	1	22	12	52
6. (vracht)autoverkeer Anderlechtlaan linksaf	35	1700	7	21	27	18	120	7	81	59	42	52
8. (vracht)autoverkeer LvVlaanderen west rechtsaf/rechtdoor	242	1800	15	48	23	48	446	24	83	34	84	150
22. fietsverkeer over LvVlaanderen oost	55	4500	20	4	16	-	55	15	6	27	-	-
24. fietsverkeer over Anderlechtlaan	55	4500	20	4	16	-	55	21	5	22	-	-
26. fietsverkeer over LvVlaanderen west	55	4500	17	4	9	-	55	15	6	16	-	-

Kruispunt:	Anderlechtlaan - Laan van Vlaanderen	
Vormgevingsvariant:	operationeel (857T/ 31-08-2018)	
Belastingsvariant:	AS 2030 V0 onderzoek Nw Sloten 202106	AS 2030 V11 onderzoek Nw Sloten 202106
Regelingsvariant:	avondspits 2030 (66")	avondspits 2030 (66")

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Int. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Aanwezige opst.cap. [m]
2. (vracht)autoverkeer LvVlaanderen oost rechtdoor	21	1600	13	5	21	12	20	38	3	11	12	150
3. (vracht)autoverkeer LvVlaanderen oost linksaf	312	1700	17	78	24	54	332	20	78	33	72	60
4. (vracht)autoverkeer Anderlechtlaan rechtsaf	199	1700	13	65	24	42	5	21	1	22	12	52
6. (vracht)autoverkeer Anderlechtlaan linksaf	35	1700	7	21	27	18	120	7	81	59	42	52
8. (vracht)autoverkeer LvVlaanderen west rechtsaf/rechtdoor	242	1800	15	48	23	48	446	24	83	34	84	150
22. fietsverkeer over LvVlaanderen oost	55	4500	20	4	16	-	55	15	6	27	-	-
24. fietsverkeer over Anderlechtlaan	55	4500	20	4	16	-	55	21	5	22	-	-
26. fietsverkeer over LvVlaanderen west	55	4500	17	4	9	-	55	15	6	16	-	-

* meer opstelcapaciteit nodig dan beschikbaar

Bijlage 3.9 Evaluatiegegevens VRI 859 Laan van Vlaanderen – Plesmanlaan, resp. ochtendspits V0, ochtendspits V1, ochtendspits V11, avondspits V0, avondspits V1, avondspits V11

Kruispunt:	Laan van Vlaanderen WZ - Plesmanlaan		
Vormgevingsvariant:	Operationeeel na project 859.T aug 2018		
Belastingsvariant:	OS 2030 onderzoek nw Sloten V0 (202106)	OS 2030 onderzoek nw Sloten V1 (202106)	OS 2030 onderzoek nw Sloten V11 (202106)
Regelingsvariant:	ochtendspits (72")	ochtendspits (80")	ochtendspits (72")

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Int. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Int. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Aanwezige opst.cap. [m]
2. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan oost rechtdoor	269	1800	30	36	14	48	359	32	50	18	60	268	30	36	14	48	150
3. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan oost linksaf	47	1700	13	15	25	18	37	13	13	29	18	50	13	16	25	18	44
4. (vracht)autoverkeer LvVlaanderen rechtsaf	94	1700	19	21	21	30	77	19	19	24	24	94	19	21	21	30	30
6. (vracht)autoverkeer LvVlaanderen linksaf	76	1700	15	22	24	24	409	23	84	37	84*	157	15	44	25	36*	30
7. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan west rechtsaf	67	1700	25	11	16	24	338	29	55	20	60*	315	25	53	19	54*	32
8. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan west rechtdoor	469	1800	27	70	19	72	496	27	82	30	96	521	27	77	23	84	150
22. fietsverkeer over Plesmanlaan oost	55	4500	17	5	21	-	11	25	1	19	-	11	17	1	21	-	-
24. fietsverkeer over LvVlaanderen	55	4500	26	3	15	-	11	28	1	17	-	11	26	1	15	-	-
26. fietsverkeer over Plesmanlaan west	55	4500	16	6	22	-	11	16	1	26	-	11	16	1	22	-	-

Kruispunt:	Laan van Vlaanderen WZ - Plesmanlaan		
Vormgevingsvariant:	Operationeeel na project 859.T aug 2018		
Belastingsvariant:	AS 2030 onderzoek nw Sloten V0 (202106)	AS 2030 onderzoek nw Sloten V1 (202106)	AS 2030 onderzoek nw Sloten V11 (202106)
Regelingsvariant:	avondspits (72")	avondspits (72")	avondspits (72")

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Int. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Int. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Aanwezige opst.cap. [m]
2. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan oost rechtdoor	367	1800	30	49	15	54	554	30	74	19	78	457	30	61	16	66	150
3. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan oost linksaf	130	1700	13	42	26	36	99	13	32	26	30	132	13	43	26	36	44
4. (vracht)autoverkeer LvVlaanderen rechtsaf	66	1700	19	15	20	24	47	19	10	20	18	70	19	16	20	24	30
6. (vracht)autoverkeer LvVlaanderen linksaf	103	1700	18	24	22	30	272	18	64	24	54*	311	18	73	27	60	30
7. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan west rechtsaf	106	1700	25	18	16	30	301	25	51	19	54*	150	25	25	17	36	32
8. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan west rechtdoor	376	1800	24	63	20	66	451	24	75	24	72	463	24	77	25	84	150
22. fietsverkeer over Plesmanlaan oost	55	4500	20	4	19	-	11	20	1	19	-	11	20	1	19	-	-
24. fietsverkeer over LvVlaanderen	55	4500	26	3	15	-	11	26	1	15	-	11	26	1	15	-	-
26. fietsverkeer over Plesmanlaan west	11	4500	16	1	22	-	11	16	1	22	-	11	16	1	22	-	-

* meer opstelcapaciteit nodig dan beschikbaar

Bijlage 3.10 Evaluatiegegevens VRI 861 Ookmeerweg – De Alpen, resp. ochtendspits V0, ochtendspits V1, ochtendspits V4, ochtendspits V11

Kruispunt:	De Alpen - Ookmeerweg	
Vormgevingsvariant:	Kopie van operationeel sinds 20-3-2020	
Belastingsvariant:	OS 2030 onderzoek nw Sloten V0/REF (202106)	OS 2030 onderzoek nw Sloten V1 (202106)
Regelingsvariant:	ochtendspits	ochtendspits (80")

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Int. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Beschikbare opst.cap. [m]
1. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg noord rechtsaf	70	1700	19	20	29	24	70	19	20	29	24	108
2. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg noord rechtdoor ®	328	1766	20	84	45	78	339	20	86	51	90	150
2. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg noord rechtdoor (l)	328	1800	20	82	43	78	337	20	84	46	84	108
3. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg noord linksaf	35	1707	8	23	38	18	35	8	23	38	18	96
5. (vracht)autoverkeer De Alpen rechtsaf/rechtdoor	180	1682	18	54	32	48	151	18	45	32	42	66
6. (vracht)autoverkeer De Alpen linksaf ®	257	1755	23	57	29	60	271	23	60	30	60	150
6. (vracht)autoverkeer De Alpen linksaf (l)	255	1750	23	57	29	60*	270	23	60	30	60*	38
7. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg zuid rechtsaf	158	1738	17	48	16	30	195	17	59	17	30	154
8. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg zuid rechtdoor ®	177	1760	16	57	34	48	207	16	66	35	54	200
8. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg zuid rechtdoor (l)	177	1800	16	55	34	48	203	16	63	34	54	160
9. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg zuid linksaf	135	1750	13	53	36	42	164	13	65	36	48	154
10. (vracht)autoverkeer Etnastraat rechtsaf	16	1700	12	7	34	12	16	12	7	34	12	46
11. (vracht)autoverkeer Etnastraat rechtdoor	3	1800	19	1	28	12	2	19	1	28	6	68
12. (vracht)autoverkeer Etnastraat linksaf	4	1750	10	2	36	12	4	10	2	36	12	54
22. fietsverkeer over Ookmeerweg noord	6	5000	8	1	37	-	6	8	1	37	-	-
24. fietsverkeer over De Alpen	6	5000	16	1	31	-	6	16	1	31	-	-
26. fietsverkeer over Ookmeerweg zuid	6	5000	17	1	30	-	6	17	1	30	-	-
28. fietsverkeer over Etnastraat	6	5000	19	0	28	-	6	19	0	28	-	-

* meer opstelcapaciteit nodig dan beschikbaar

Bijlage 3.10 Evaluatiegegevens VRI 861 Ookmeerweg – De Alpen, resp. ochtendspits V0, ochtendspits V1, ochtendspits V4, ochtendspits V11 (vervolg)

Kruispunt:	De Alpen - Ookmeerweg	
Vormgevingsvariant:	Kopie van operationeel sinds 20-3-2020	
Belastingsvariant:	OS 2030 onderzoek nw Sloten V4 (202106)	OS 2030 onderzoek nw Sloten V11 (202106)
Regelingsvariant:	ochtendspits (80")	ochtendspits (80")

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Int. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Beschikbare opst.cap. [m]
1. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg noord rechtsaf	70	1700	19	20	29	24	70	19	20	29	24	108
2. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg noord rechtdoor ®	371	1766	20	95	80	114	327	20	83	45	78	150
2. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg noord rechtdoor (l)	368	1800	20	92	66	108	326	20	81	42	78	108
3. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg noord linksaf	34	1707	8	22	38	18	35	8	23	38	18	96
5. (vracht)autoverkeer De Alpen rechtsaf/rechtdoor	165	1682	18	49	32	48	150	18	45	32	42	66
6. (vracht)autoverkeer De Alpen linksaf ®	278	1755	23	62	30	60	257	23	57	29	60	150
6. (vracht)autoverkeer De Alpen linksaf (l)	277	1750	23	62	30	60*	255	23	57	29	60*	38
7. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg zuid rechtsaf	227	1738	17	69	17	36	182	17	55	17	30	154
8. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg zuid rechtdoor ®	226	1760	16	72	37	60	204	16	65	34	54	200
8. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg zuid rechtdoor (l)	223	1800	16	70	36	54	198	16	62	34	54	160
9. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg zuid linksaf	169	1750	13	67	37	48	164	13	65	36	48	154
10. (vracht)autoverkeer Etnastraat rechtsaf	16	1700	12	7	34	12	16	12	7	34	12	46
11. (vracht)autoverkeer Etnastraat rechtdoor	2	1800	19	0	28	6	3	19	1	28	12	68
12. (vracht)autoverkeer Etnastraat linksaf	4	1750	10	2	36	12	4	10	2	36	12	54
22. fietsverkeer over Ookmeerweg noord	6	5000	8	1	37	-	6	8	1	37	-	-
24. fietsverkeer over De Alpen	6	5000	16	1	31	-	6	16	1	31	-	-
26. fietsverkeer over Ookmeerweg zuid	6	5000	17	1	30	-	6	17	1	30	-	-
28. fietsverkeer over Etnastraat	6	5000	19	0	28	-	6	19	0	28	-	-

* meer opstelcapaciteit nodig dan beschikbaar

Bijlage 3.11 Evaluatiegegevens VRI 861 Ookmeerweg – De Alpen, resp. avondspits V0, avondspits V1, avondspits V4, avondspits V11

Kruispunt:		
Vormgevingsvariant:		
Belastingsvariant:	AS 2030 onderzoek nw Sloten REF (202106)	AS 2030 onderzoek nw Sloten V1 (202106)
Regelingsvariant:	avondspitsprogramma C=100 s	avondspitsprogramma C=100 s

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Int. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Beschikbare opst.cap. [m]
1. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg noord rechtsaf	12	1700	7	10	44	12	12	7	10	44	12	108
2. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg noord rechtdoor ®	282	1766	24	66	34	66	279	24	66	34	66	150
2. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg noord rechtdoor (l)	278	1800	24	64	34	66	278	24	64	34	66	108
3. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg noord linksaf	120	1707	10	71	47	42	129	10	76	54	42	96
5. (vracht)autoverkeer De Alpen rechtsaf/rechtdoor	105	1682	12	52	41	36	105	12	52	41	36	66
6. (vracht)autoverkeer De Alpen linksaf ®	188	1755	14	76	49	60*	196	14	80	54	66*	150
6. (vracht)autoverkeer De Alpen linksaf (l)	188	1750	14	77	49	60	194	14	79	53	66	38
7. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg zuid rechtsaf	514	1738	35	84	23	72	569	37	88	28	84	154
8. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg zuid rechtdoor ®	260	1760	19	78	45	72	273	19	82	50	78	200
8. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg zuid rechtdoor (l)	260	1800	19	76	43	66	271	19	79	47	78	160
9. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg zuid linksaf	19	1750	16	7	36	18	22	18	7	34	18	154
10. (vracht)autoverkeer Etnastraat rechtsaf	163	1700	16	60	21	36	164	16	60	21	36	46
11. (vracht)autoverkeer Etnastraat rechtdoor	35	1800	14	14	38	18	34	18	10	34	18	68
12. (vracht)autoverkeer Etnastraat linksaf	85	1750	14	35	39	36	85	14	35	39	36	54
22. fietsverkeer over Ookmeerweg noord	3	5000	22	0	30	-	3	22	0	30	-	-
24. fietsverkeer over De Alpen	6	5000	11	1	40	-	6	11	1	40	-	-
26. fietsverkeer over Ookmeerweg zuid	5	5000	15	1	36	-	5	19	0	33	-	-
28. fietsverkeer over Etnastraat	2	5000	19	0	33	-	2	19	0	33	-	-

* meer opstelcapaciteit nodig dan beschikbaar

Bijlage 3.11 Evaluatiegegevens VRI 861 Ookmeerweg – De Alpen, resp. avondspits V0, avondspits V1, avondspits V4, avondspits V11 (vervolg)

Kruispunt:		
Vormgevingsvariant:		
Belastingsvariant:	AS 2030 onderzoek nw Sloten REF (202106)	AS 2030 onderzoek nw Sloten V1 (202106)
Regelingsvariant:	avondspitsprogramma C=100 s	avondspitsprogramma C=100 s

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Int. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Beschikbare opst.cap. [m]
1. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg noord rechtsaf	12	1700	7	10	44	12	12	7	10	44	12	108
2. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg noord rechtdoor ®	289	1766	24	68	35	72	282	24	66	34	66	150
2. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg noord rechtdoor (l)	281	1800	24	65	34	66	277	24	64	34	66	108
3. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg noord linksaf	122	1707	10	72	48	42	129	10	76	54	42	96
5. (vracht)autoverkeer De Alpen rechtsaf/rechtdoor	104	1682	12	51	41	36	101	12	50	41	36	66
6. (vracht)autoverkeer De Alpen linksaf ®	204	1755	14	83	60	66	189	14	77	50	60	150
6. (vracht)autoverkeer De Alpen linksaf (l)	203	1750	14	83	60	66*	187	14	76	49	60*	38
7. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg zuid rechtsaf	658	1738	35	108*	198*	318*	549	37	85	23	78	154
8. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg zuid rechtdoor ®	324	1760	23	80	44	84	259	19	77	45	72	200
8. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg zuid rechtdoor (l)	324	1800	23	78	42	84	258	19	75	43	66	160
9. (vracht)autoverkeer Ookmeerweg zuid linksaf	23	1750	16	8	36	18	22	18	7	34	18	154
10. (vracht)autoverkeer Etnastraat rechtsaf	167	1700	16	61	21	36	164	16	60	21	36	46
11. (vracht)autoverkeer Etnastraat rechtdoor	30	1800	14	12	38	18	34	18	10	34	18	68
12. (vracht)autoverkeer Etnastraat linksaf	85	1750	10	49	43	36	84	14	34	39	36	54
22. fietsverkeer over Ookmeerweg noord	3	5000	22	0	30	-	3	22	0	30	-	-
24. fietsverkeer over De Alpen	6	5000	11	1	40	-	6	11	1	40	-	-
26. fietsverkeer over Ookmeerweg zuid	5	5000	15	1	36	-	5	19	0	33	-	-
28. fietsverkeer over Etnastraat	2	5000	19	0	33	-	2	19	0	33	-	-

* meer opstelcapaciteit nodig dan beschikbaar

Bijlage 3.12 Evaluatiegegevens VRI 865 Pieter Calandlaan – Baden Powellweg resp. ochtendspits V0, ochtendspits V11, avondspits V0, avondspits V11

Kruispunt:	Pieter Calandlaan - Baden Powellweg	
Vormgevingsvariant:	onderzoek kruispunten nw Sloten 202106 1x4-5-6	
Belastingsvariant:	OS 2030 Ref/V0 onderzoek Nieuw-Sloten 06-2021	OS 2030 onderzoek Nieuw-Sloten V11 06-2021
Regelingsvariant:	ochtendspits 2030	ochtendspits 2030 (66")

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Int. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Beschikbare opst.cap. [m]
2. (vracht)autoverkeer P.Calandlaan oost rechtsaf/rechtdoor	232	1700	19	52	23	48	222	19	45	19	42	200
3. (vracht)autoverkeer P.Calandlaan oost linksaf	133	1700	10	56	29	36	109	10	42	25	30	64
4. (vracht)autoverkeer B.Powellweg rechtsaf	99	1700	9	47	29	30	70	9	30	26	24	52
5. (vracht)autoverkeer B.Powellweg zuid rechtdoor	196	1750	22	37	20	42	124	19	25	18	30	200
6. (vracht)autoverkeer B.Powellweg zuid linksaf	168	1750	19	36	22	36	114	16	27	20	30	84
7. (vracht)autoverkeer P.Calandlaan west rechtsaf	288	1700	17	72	27	60	285	14	79	32	60	70
8. (vracht)autoverkeer P.Calandlaan west rechtdoor	292	1800	19	61	23	54	285	19	55	20	48	200
9. (vracht)autoverkeer P.Calandlaan west linksaf	44	1700	9	21	28	18	49	9	21	25	18	32
11. (vracht)autoverkeer B.Powellweg noord rechtsaf/rechtdoor	286	1700	19	64	24	54	272	16	66	23	54	200
12. (vracht)autoverkeer B.Powellweg noord linksaf	48	1700	9	23	28	24	48	9	21	25	18	50
22. fietsverkeer over P.Calandlaan oost	11	4500	16	1	22	-	11	13	1	21	-	-
24. fietsverkeer over B.Powellweg zuid	11	4500	17	1	21	-	11	17	1	18	-	-
26. fietsverkeer over P.Calandlaan west	11	4500	19	1	20	-	11	16	1	19	-	-
28. fietsverkeer over B.Powellweg noord	11	4500	27	1	14	-	11	22	1	15	-	-
42. trams richting Nieuw-Sloten	16	1500	14	6	24	12	16	14	5	21	12	200
48. trams richting stad in	16	1500	15	5	23	12	16	15	5	20	12	200

* meer opstelcapaciteit nodig dan beschikbaar

Bijlage 3.12 Evaluatiegegevens VRI 865 Pieter Calandlaan – Baden Powellweg resp. ochtendspits V0, ochtendspits V11, avondspits V0, avondspits V11 (vervolg)

Kruispunt:	Pieter Calandlaan - Baden Powellweg	
Vormgevingsvariant:	onderzoek kruispunten nw Sloten 202106 1x4-5-6	
Belastingsvariant:	AS 2030 Ref/V0 onderzoek Nieuw-Sloten 06-2021	AS 2030 onderzoek Nieuw-Sloten V11 06-2021
Regelingsvariant:	Avondspits 2030	Avondspits 2030 (72")

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Int. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Beschikbare opst.cap. [m]
2. (vracht)autoverkeer P. Calandlaan oost rechtsaf/rechtdoor	394	1700	19	88	43	84	392	19	87	42	84	200
3. (vracht)autoverkeer P Calandlaan oost linksaf	62	1700	10	26	28	24	53	10	23	28	24	64
4. (vracht)autoverkeer B. Powellweg rechtsaf	169	1700	9	79	44	48	133	9	63	30	36	52
5. (vracht)autoverkeer B. Powellweg zuid rechtdoor	342	1750	22	64	22	60	295	22	55	21	54	200
6. (vracht)autoverkeer B. Powellweg zuid linksaf	398	1750	19	86	40	84	398	19	86	40	84	84
7. (vracht)autoverkeer P. Calandlaan west rechtsaf	226	1700	14	68	27	48	221	14	67	27	48	70
8. (vracht)autoverkeer P. Calandlaan west rechtdoor	297	1800	19	63	23	54	302	19	64	23	60	200
9. (vracht)autoverkeer P. Calandlaan west linksaf	119	1700	9	56	30	36	118	9	55	30	36	36
11. (vracht)autoverkeer B. Powellweg noord rechtsaf/rechtdoor	362	1700	19	81	32	72	362	19	81	32	72	200
12. (vracht)autoverkeer B. Powellweg noord linksaf	50	1700	9	23	28	24	52	9	24	28	24	50
22. fietsverkeer over P. Calandlaan oost	11	4500	19	1	20	-	11	19	1	20	-	-
24. fietsverkeer over B. Powellweg zuid	11	4500	17	1	21	-	11	17	1	21	-	-
26. fietsverkeer over P. Calandlaan west	11	4500	19	1	20	-	11	19	1	20	-	-
28. fietsverkeer over B. Powellweg noord	11	4500	27	1	14	-	11	27	1	14	-	-
42. trams richting Nieuw-Sloten	16	1500	14	6	24	12	16	14	6	24	12	200
48. trams richting stad in	16	1500	15	5	23	12	16	15	5	23	12	200

Bijlage 3.13 Evaluatiegegevens VRI 949: Joh. Huizingalaan - Plesmanlaan resp. ochtendspits V0, ochtendspits V1, ochtendspits V4, avondspits V0, avondspits V1, avondspits V4

Kruispunt:	Joh. Huizingalaan - Plesmanlaan
Vormgevingsvariant:	Onderzoek kruispunten west 05-2020
Belastingsvariant:	OS 2030 Ond. Nw Sloten V0 (20210602)
Regelingsvariant:	Ochtendspits 2030 (72")

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Delay [pae.u/u]	Gem. stops [pae/sec]	Gem.max. wachtrij [pae]	Overf. queue [pae]	Opstel cap. [m]	Verw. overschr. [/u]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]
2. (vracht)autoverkeer Heemstedestraat rechtsaf/rechtdoor	230	1650	23	44	19,4	1,2	0,05	3,3	0	150	0	48
3. (vracht)autoverkeer Heemstedestraat linksaf	17	1700	8	9	28,7	0,1	0	0,3	0	150	0	12
5. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid rechtsaf/rechtdoor	258	1650	18	62	24	1,7	0,06	4,1	0	150	0	54
6. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid linksaf	64	1800	13	20	25,1	0,4	0,01	1,1	0	150	0	24
7. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan rechtsaf	4	1700	10	2	26,8	0	0	0,1	0	150	0	12
8. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan rechtdoor	278	1800	20	56	22,2	1,7	0,06	4,3	0	150	0	54
9. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan linksaf	123	1700	13	40	26,1	0,9	0,03	2,1	0	150	0	36
10. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord rechtsaf	141	1700	11	54	28,2	1,1	0,03	2,5	0	150	0	36
11. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord rechtdoor	287	1800	18	64	24,1	1,9	0,06	4,6	0	150	0	54
12. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord linksaf	20	1700	10	9	27	0,2	0	0,3	0	150	0	12
22. fietsverkeer over Heemstedestraat	55	9999	17	2	21,1	0,3	0,01	-	0	150	-	-
24. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan zuid	55	9999	16	2	21,9	0,3	0,01	-	0	150	-	-
26. fietsverkeer over Plesmanlaan	55	9999	17	2	21,1	0,3	0,01	-	0	150	-	-
28. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan noord	55	9999	22	2	17,5	0,3	0,01	-	0	150	-	-
43. trams richting Nieuw-Sloten	28	550	12	30	13,5	0,1	0,01	0,3	0	150	0	12
44. trams richting stad in	28	550	12	30	13,5	0,1	0,01	0,3	0	150	0	12
45. bussen zuid->noord	22	550	16	18	22,7	0,1	0	0,3	0	150	0	12
51. bussen noord->zuid	22	550	16	18	22,7	0,1	0	0,3	0	150	0	12

Bijlage 3.13 Evaluatiegegevens VRI 949: Joh. Huizingalaan - Plesmanlaan resp. ochtendspits V0, ochtendspits V1, ochtendspits V4, avondspits V0, avondspits V1, avondspits V4 (vervolg)

Kruispunt:	Joh. Huizingalaan - Plesmanlaan
Vormgevingsvariant:	Onderzoek kruispunten west 05-2020
Belastingsvariant:	OS 2030 Ond. Nw Sloten V1 (20210602)
Regelingsvariant:	Ochtendspits 2030 (72")

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Delay [pae.u/u]	Gem. stops [pae/sec]	Gem.max. wachtrij [pae]	Overf. queue [pae]	Opstel cap. [m]	Verw. overschr. [/u]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]
2. (vracht)autoverkeer Heemstedestraat rechtsaf/rechtdoor	297	1650	23	56	20,3	1,7	0,06	4,4	0	150	0	54
3. (vracht)autoverkeer Heemstedestraat linksaf	18	1700	8	10	28,8	0,1	0	0,3	0	150	0	12
5. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid rechtsaf/rechtdoor	85	1650	18	20	21,3	0,5	0,02	1,3	0	150	0	24
6. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid linksaf	76	1800	13	23	25,2	0,5	0,02	1,3	0	150	0	24
7. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan rechtsaf	152	1700	10	64	29,3	1,2	0,04	2,7	0	150	0	42
8. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan rechtdoor	279	1800	20	56	22,2	1,7	0,06	4,3	0	150	0	54
9. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan linksaf	128	1700	13	42	26,1	0,9	0,03	2,1	0	150	0	36
10. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord rechtsaf	182	1700	11	70	30,3	1,5	0,04	3,3	0,1	150	0	42
11. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord rechtdoor	260	1800	18	58	23,7	1,7	0,06	4,1	0	150	0	54
12. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord linksaf	24	1700	10	10	27,1	0,2	0,01	0,4	0	150	0	18
22. fietsverkeer over Heemstedestraat	55	9999	17	2	21,1	0,3	0,01	-	0	150	-	-
24. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan zuid	55	9999	16	2	21,9	0,3	0,01	-	0	150	-	-
26. fietsverkeer over Plesmanlaan	55	9999	17	2	21,1	0,3	0,01	-	0	150	-	-
28. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan noord	55	9999	22	2	17,5	0,3	0,01	-	0	150	-	-
43. trams richting Nieuw-Sloten	28	550	12	30	13,5	0,1	0,01	0,3	0	150	0	12
44. trams richting stad in	28	550	12	30	13,5	0,1	0,01	0,3	0	150	0	12
45. bussen zuid->noord	22	550	16	18	22,7	0,1	0	0,3	0	150	0	12
51. bussen noord->zuid	22	550	16	18	22,7	0,1	0	0,3	0	150	0	12

Bijlage 3.13 Evaluatiegegevens VRI 949: Joh. Huizingalaan - Plesmanlaan resp. ochtendspits V0, ochtendspits V1, ochtendspits V4, avondspits V0, avondspits V1, avondspits V4 (vervolg)

Kruispunt:	Joh. Huizingalaan - Plesmanlaan
Vormgevingsvariant:	Onderzoek kruispunten west 05-2020
Belastingsvariant:	OS 2030 Ond. Nw Sloten V4 (20210602)
Regelingsvariant:	Ochtendspits 2030 (72")

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Delay [pae.u/u]	Gem. stops [pae/sec]	Gem.max. wachtrij [pae]	Overf. queue [pae]	Opstel cap. [m]	Verw. overschr. [/u]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	beschikbare opst.cap. [m]
2. (vracht)autoverkeer Heemstedestraat rechtsaf/rechtdoor	262	1650	23	50	19,8	1,4	0,05	3,8	0	150	0	48	200
3. (vracht)autoverkeer Heemstedestraat linksaf	23	1700	8	12	28,8	0,2	0,01	0,4	0	150	0	18	62
5. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid rechtsaf/rechtdoor	134	1650	18	32	22	0,8	0,03	2,1	0	150	0	36	200
6. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid linksaf	151	1800	13	46	26,4	1,1	0,03	2,5	0	150	0	36	70
7. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan rechtsaf	29	1700	10	12	27,2	0,2	0,01	0,5	0	150	0	18	72
8. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan rechtdoor	302	1800	20	60	22,6	1,9	0,07	4,7	0	150	0	54	200
9. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan linksaf	91	1700	13	30	25,5	0,6	0,02	1,5	0	150	0	30	72
10. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord rechtsaf	116	1700	11	44	27,7	0,9	0,03	2	0	150	0	36	67
11. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord rechtdoor	229	1800	18	51	23,2	1,5	0,05	3,6	0	150	0	48	200
12. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord linksaf	47	1700	10	20	27,4	0,4	0,01	0,8	0	150	0	18	77
22. fietsverkeer over Heemstedestraat	55	9999	17	2	21,1	0,3	0,01	-	0	150	-	-	-
24. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan zuid	55	9999	16	2	21,9	0,3	0,01	-	0	150	-	-	-
26. fietsverkeer over Plesmanlaan	55	9999	17	2	21,1	0,3	0,01	-	0	150	-	-	-
28. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan noord	55	9999	22	2	17,5	0,3	0,01	-	0	150	-	-	-
43. trams richting Nieuw-Sloten	28	550	12	30	13,5	0,1	0,01	0,3	0	150	0	12	150
44. trams richting stad in	28	550	12	30	13,5	0,1	0,01	0,3	0	150	0	12	150
45. bussen zuid->noord	22	550	16	18	22,7	0,1	0	0,3	0	150	0	12	150
51. bussen noord->zuid	22	550	16	18	22,7	0,1	0	0,3	0	150	0	12	150

Bijlage 3.13 Evaluatiegegevens VRI 949: Joh. Huizingalaan - Plesmanlaan resp. ochtendspits V0, ochtendspits V1, ochtendspits V4, avondspits V0, avondspits V1, avondspits V4 (vervolg)

Kruispunt:	Joh. Huizingalaan - Plesmanlaan
Vormgevingsvariant:	Onderzoek kruispunten west 05-2020
Belastingsvariant:	AS 2030 Ond. Nw Sloten V0 (20210602)
Regelingsvariant:	avondspits 2030 (72")

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Delay [pae.u/u]	Gem. stops [pae/sec]	Gem.max. wachtrij [pae]	Overf. queue [pae]	Opstel cap. [m]	Verw. overschr. [/u]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]
2. (vracht)autoverkeer Heemstedestraat rechtsaf/rechtdoor	326	1650	24	59	19,9	1,8	0,07	4,7	0	150	0	60
3. (vracht)autoverkeer Heemstedestraat linksaf	4	1700	9	2	27,6	0	0	0,1	0	150	0	12
5. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid rechtsaf/rechtdoor	279	1650	20	61	22,6	1,8	0,06	4,3	0	150	0	54
6. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid linksaf	37	1800	15	10	23	0,2	0,01	0,6	0	150	0	18
7. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan rechtsaf	159	1700	10	67	29,4	1,3	0,04	2,8	0	150	0	42
8. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan rechtdoor	372	1800	19	78	29,7	3,1	0,1	6,7	0,7	150	0	72
9. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan linksaf	152	1700	9	71	33,4	1,4	0,04	2,9	0,2	150	0	42
10. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord rechtsaf	126	1700	9	59	29,8	1	0,03	2,2	0	150	0	36
11. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord rechtdoor	165	1800	17	39	23,1	1,1	0,04	2,6	0	150	0	36
12. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord linksaf	47	1700	9	22	28,3	0,4	0,01	0,8	0	150	0	18
22. fietsverkeer over Heemstedestraat	55	9999	19	2	19,6	0,3	0,01	-	0	150	-	-
24. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan zuid	55	9999	14	3	23,5	0,4	0,01	-	0	150	-	-
26. fietsverkeer over Plesmanlaan	55	9999	16	2	21,9	0,3	0,01	-	0	150	-	-
28. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan noord	55	9999	23	2	16,8	0,3	0,01	-	0	150	-	-
43. trams richting Nieuw-Sloten	28	550	12	30	13,7	0,1	0,01	0,3	0	150	0	12
44. trams richting stad in	28	550	12	30	13,7	0,1	0,01	0,3	0	150	0	12
45. bussen zuid->noord	22	550	15	19	23,5	0,1	0,01	0,3	0	150	0	12
51. bussen noord->zuid	22	550	15	19	23,5	0,1	0,01	0,3	0	150	0	12

Bijlage 3.13 Evaluatiegegevens VRI 949: Joh. Huizingalaan - Plesmanlaan resp. ochtendspits V0, ochtendspits V1, ochtendspits V4, avondspits V0, avondspits V1, avondspits V4 (vervolg)

Kruispunt:	Joh. Huizingalaan - Plesmanlaan
Vormgevingsvariant:	Onderzoek kruispunten west 05-2020
Belastingsvariant:	AS 2030 Ond. Nw Sloten V1 (20210602)
Regelingsvariant:	avondspits 2030 (80")

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Delay [pae.u/u]	Gem. stops [pae/sec]	Gem.max. wachtrij [pae]	Overf. queue [pae]	Opstel cap. [m]	Verw. overschr. [/u]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]
2. (vracht)autoverkeer Heemstedestraat rechtsaf/rechtdoor	391	1650	26	73	25,4	2,8	0,09	6,8	0,2	150	0	72
3. (vracht)autoverkeer Heemstedestraat linksaf	44	1700	9	23	32,3	0,4	0,01	0,9	0	150	0	24
5. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid rechtsaf/rechtdoor	309	1650	24	62	24,1	2,1	0,07	5,2	0	150	0	60
6. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid linksaf	155	1800	14	49	29,8	1,3	0,04	2,9	0	150	0	42
7. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan rechtsaf	224	1700	15	70	31,6	2	0,05	4,4	0,1	150	0	54
8. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan rechtdoor	432	1800	24	80	31,2	3,7	0,11	8,4	0,8	150	0	84
9. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan linksaf	177	1700	13	64	31,3	1,5	0,04	3,4	0	150	0	48
10. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord rechtsaf	188	1700	12	74	37	1,9	0,05	4	0,3	150	0	48
11. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord rechtdoor	191	1800	21	40	24,3	1,3	0,04	3,2	0	150	0	42
12. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord linksaf	57	1700	9	30	32,6	0,5	0,01	1,1	0	150	0	24
22. fietsverkeer over Heemstedestraat	55	9999	23	2	20,4	0,3	0,01	-	0	150	-	-
24. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan zuid	55	9999	18	2	24,2	0,4	0,01	-	0	150	-	-
26. fietsverkeer over Plesmanlaan	55	9999	19	2	23,4	0,4	0,01	-	0	150	-	-
28. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan noord	55	9999	24	2	19,7	0,3	0,01	-	0	150	-	-
43. trams richting Nieuw-Sloten	28	550	12	33	15,5	0,1	0,01	0,3	0	150	0	12
44. trams richting stad in	28	550	12	33	15,5	0,1	0,01	0,3	0	150	0	12
45. bussen zuid->noord	22	550	19	17	24,2	0,1	0	0,4	0	150	0	18
51. bussen noord->zuid	22	550	19	17	24,2	0,1	0	0,4	0	150	0	18

Bijlage 3.13 Evaluatiegegevens VRI 949: Joh. Huizingalaan - Plesmanlaan resp. ochtendspits V0, ochtendspits V1, ochtendspits V4, avondspits V0, avondspits V1, avondspits V4 (vervolg)

Kruispunt:	Joh. Huizingalaan - Plesmanlaan
Vormgevingsvariant:	Onderzoek kruispunten west 05-2020
Belastingsvariant:	AS 2030 Ond. Nw Sloten V4 (20210602)
Regelingsvariant:	avondspits 2030 (80")

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Delay [pae.u/u]	Gem. stops [pae/sec]	Gem.max. wachtrij [pae]	Overf. queue [pae]	Opstel cap. [m]	Verw. overschr. [/u]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	beschik-bare opst. cap. [m]
2. (vracht)autoverkeer Heemstedestraat rechtsaf/rechtdoor	389	1650	28	67	22,1	2,4	0,08	6,3	0	150	0	72	200
3. (vracht)autoverkeer Heemstedestraat linksaf	23	1700	9	12	31,9	0,2	0,01	0,5	0	150	0	18	62
5. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid rechtsaf/rechtdoor	378	1650	24	76	28,8	3	0,09	7	0,5	150	0	72	200
6. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid linksaf	197	1800	15	58	29,6	1,6	0,05	3,7	0	150	0	48	70
7. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan rechtsaf	250	1700	15	78	38,8	2,7	0,07	5,6	0,7	150	0	66	72
8. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan rechtdoor	395	1800	23	76	29,2	3,2	0,1	7,4	0,5	150	0	78	200
9. (vracht)autoverkeer Plesmanlaan linksaf	119	1700	9	62	33,9	1,1	0,03	2,4	0	150	0	36	72
10. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord rechtsaf	59	1700	9	31	32,6	0,5	0,01	1,2	0	150	0	24	67
11. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord rechtdoor	334	1800	21	71	27,5	2,5	0,08	6	0,1	150	0	66	200
12. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord linksaf	51	1700	9	27	32,5	0,5	0,01	1	0	150	0	24	77
22. fietsverkeer over Heemstedestraat	55	9999	23	2	20,4	0,3	0,01	-	0	150	-	-	-
24. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan zuid	55	9999	18	2	24,2	0,4	0,01	-	0	150	-	-	-
26. fietsverkeer over Plesmanlaan	55	9999	19	2	23,4	0,4	0,01	-	0	150	-	-	-
28. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan noord	55	9999	27	2	17,7	0,3	0,01	-	0	150	-	-	-
43. trams richting Nieuw-Sloten	28	550	12	33	15,7	0,1	0,01	0,3	0	150	0	12	150
44. trams richting stad in	28	550	12	33	15,7	0,1	0,01	0,3	0	150	0	12	150
45. bussen zuid->noord	22	550	19	17	24,2	0,1	0	0,4	0	150	0	18	150
51. bussen noord->zuid	22	550	19	17	24,2	0,1	0	0,4	0	150	0	18	150

Bijlage 3.14 Evaluatiegegevens VRI 950: Joh. Huizingalaan – Aletta Jacobslaan - Louwesweg resp. ochtendspits V0, ochtendspits V1, ochtendspits V4, ochtendspits V11

Kruispunt:	Aletta Jacobslaan-Joh. Huizingalaan	
Vormgevingsvariant:	Onderzoek kruispunten West mei 2020	
Belastingsvariant:	2030 OS V0 ond. nw Sloten (20210603)	2030 OS V1 ond. nw Sloten (20210603)
Regelingsvariant:	ochtendspitsregeling 2030 2-11-51-49-6-49 (72")	ochtendspitsregeling 2030 2-11-51-49-6-49 (84")

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Int. [pae/u]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Beschikbare opst.cap. [m]
2. (vracht)autoverkeer Aletta Jacobslaan alle richtingen	201	1500	14	69	28	48	217	67	30	54	150
4. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid rechtsaf	78	1700	15	22	24	24	46	11	25	24	60
5. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid rechtdoor	108	1800	15	29	24	30	130	32	27	36	90
6. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid linksaf	229	1700	12	81	41	60	341	77	33	72	90
7. (vracht)autoverkeer Louwesweg rechtsaf	355	1700	24	63	20	60	564	87	35	108*	66
8. (vracht)autoverkeer Louwesweg rechtdoor/linksaf	89	1600	13	31	26	30	174	61	32	48	200
11. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord rechtsaf/rechtdoor	156	1600	16	44	24	36	222	78	41	60	64
11. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord rechtdoor/linksaf	155	1600	16	44	24	36	221	78	41	60	200
22. fietsverkeer over Aletta Jacobslaan	55	4500	26	3	15	-	55	3	16	-	-
24. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan zuid	55	4500	19	5	20	-	55	4	22	-	-
26. fietsverkeer over Louwesweg	55	4500	16	6	22	-	55	6	28	-	-
28. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan noord	55	4500	23	4	10	-	55	3	8	-	-
49. trams richting stad in	28	550	12	30	16	12	28	35	18	12	150
50. trams richting Nieuw-Sloten	28	550	19	19	12	12	28	25	15	12	150

* meer opstelcapaciteit nodig dan beschikbaar

Bijlage 3.14 Evaluatiegegevens VRI 950: Joh. Huizingalaan – Aletta Jacobslaan - Louwesweg resp. ochtendspits V0, ochtendspits V1, ochtendspits V4, ochtendspits V11 (vervolg)

Kruispunt:	Aletta Jacobslaan-Joh. Huizingalaan	
Vormgevingsvariant:	Onderzoek kruispunten West mei 2020	
Belastingsvariant:	2030 OS V4 ond. nw Sloten (20210603)	2030 OS V11 ond. nw Sloten (20210603)
Regelingsvariant:	ochtendspitsregeling 2030 2-11-51-49-6-49 (72")	ochtendspitsregeling 2030 2-11-51-49-6-49 (72")

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Int. [pae/u]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Beschikbare opst.cap. [m]
2. (vracht)autoverkeer Aletta Jacobslaan alle richtingen	199	1500	14	68	27	48	205	70	28	48	150
4. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid rechtsaf	40	1700	15	11	23	18	55	16	23	24	60
5. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid rechtdoor	128	1800	15	34	24	36	128	34	24	36	90
6. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid linksaf	208	1700	11	80	42	54	246	80	39	60	90
7. (vracht)autoverkeer Louwesweg rechtsaf	199	1700	18	47	23	42	287	68	24	54	66
8. (vracht)autoverkeer Louwesweg rechtdoor/linksaf	185	1600	11	76	36	48	65	32	29	24	200
11. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord rechtsaf/rechtdoor	255	1600	16	72	28	54	169	54	26	42	64
11. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord rechtdoor/linksaf	254	1600	16	71	28	54	167	54	26	42	200
22. fietsverkeer over Aletta Jacobslaan	55	4500	28	3	14	-	55	3	13	-	-
24. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan zuid	55	4500	19	5	20	-	55	5	20	-	-
26. fietsverkeer over Louwesweg	55	4500	16	6	22	-	55	6	22	-	-
28. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan noord	55	4500	22	4	11	-	55	4	11	-	-
49. trams richting stad in	28	550	12	30	16	12	28	30	16	12	150
50. trams richting Nieuw-Sloten	28	550	20	18	12	12	28	20	12	12	150

* meer opstelcapaciteit nodig dan beschikbaar

Bijlage 3.15 Evaluatiegegevens VRI 950: Joh. Huizingalaan – Aletta Jacobslaan - Louwesweg resp. avondspits V0, avondspits V1, avondspits V4, avondspits V11

Kruispunt:		
Vormgevingsvariant:		
Belastingsvariant:	2030 AS V0 ond. nw Sloten (20210603)	2030 AS V1 ond. nw Sloten (20210603)
Regelingsvariant:	avondspitsregeling 2030 2-11-51-49-6-4 (72")	AS regeling 2030 2-11-51-49-6-4 (80") (oververz.)

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Int. [pae/u]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Beschikbare opst.cap. [m]
2. (vracht)autoverkeer Aletta Jacobslaan alle richtingen	204	1500	14	70	28	48	255	97*	114*	102	150
4. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid rechtsaf	221	1700	15	62	26	48	143	36	25	36	60
5. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid rechtdoor	257	1800	15	68	26	54	408	95*	77*	120*	90
6. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid linksaf	229	1700	12	81	41	60	275	81	41	66	90
7. (vracht)autoverkeer Louwesweg rechtsaf	355	1700	24	63	20	60	454	97*	83*	138*	66
8. (vracht)autoverkeer Louwesweg rechtdoor/linksaf	89	1600	13	31	26	30	232	89	67	72	200
11. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord rechtsaf/rechtdoor	166	1600	16	47	24	42	232	58	26	54	64
11. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord rechtdoor/linksaf	163	1600	16	46	24	42	232	58	26	54	200
22. fietsverkeer over Aletta Jacobslaan	55	4500	26	3	15	-	55	3	16	-	-
24. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan zuid	55	4500	19	5	20	-	55	5	24	-	-
26. fietsverkeer over Louwesweg	55	4500	16	6	22	-	55	5	23	-	-
28. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan noord	55	4500	23	4	10	-	55	4	11	-	-
49. trams richting stad in	28	550	12	30	16	12	28	33	18	18	150
50. trams richting Nieuw-Sloten	28	550	19	19	12	12	28	22	14	12	150

* meer opstelcapaciteit nodig dan beschikbaar

Bijlage 3.15 Evaluatiegegevens VRI 950: Joh. Huizingalaan – Aletta Jacobslaan - Louwesweg resp. avondspits V0, avondspits V1, avondspits V4, avondspits V11 (vervolg)

Kruispunt:		
Vormgevingsvariant:		
Belastingsvariant:	2030 AS V4 ond. nw Sloten (20210603)	2030 AS V11 ond. nw Sloten (20210603)
Regelingsvariant:	AS regeling 2030 2-11-51-49-6-4 (80") (oververz.)	avondspitsregeling 2030 2-11-51-49-6-4 (72")

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Int. [pae/u]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Beschikbare opst.cap. [m]
2. (vracht)autoverkeer Aletta Jacobslaan alle richtingen	219	1500	14	83	50	60	203	70	28	48	150
4. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid rechtsaf	245	1700	19	61	27	54	153	43	25	36	60
5. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid rechtdoor	340	1800	19	79	35	78	316	79	33	66	90
6. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan zuid linksaf	155	1700	16	46	28	42	98	42	28	30	90
7. (vracht)autoverkeer Louwesweg rechtsaf	342	1700	22	73	28	66	365	81	33	72*	66
8. (vracht)autoverkeer Louwesweg rechtdoor/linksaf	214	1600	13	82	48	60	176	66	28	42	200
11. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord rechtsaf/rechtdoor	307	1600	20	77	33	72	172	52	25	42	64
11. (vracht)autoverkeer Joh. Huizingalaan noord rechtdoor/linksaf	303	1600	20	76	32	66	170	51	25	42	200
22. fietsverkeer over Aletta Jacobslaan	55	4500	30	3	16	-	55	3	14	-	-
24. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan zuid	55	4500	25	4	19	-	55	4	16	-	-
26. fietsverkeer over Louwesweg	55	4500	20	5	23	-	55	6	22	-	-
28. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan noord	55	4500	28	4	11	-	55	6	22	-	-
49. trams richting stad in	28	550	12	33	18	18	28	30	17	12	150
50. trams richting Nieuw-Sloten	28	550	18	22	14	12	28	17	12	12	150

* meer opstelcapaciteit nodig dan beschikbaar

Bijlage 3.16 Evaluatiegegevens VRI 951: Joh. Huizingalaan – Henk Sneevlietweg resp. ochtendspits V0 (2x rd, 1x la), ochtendspits V0 (1x rd, 2x la), ochtendspits V9 (1x rd, 2x la), avondspits V0 (2x rd, 1x la), avondspits V0 (1x rd, 2x la), avondspits V1 (1x rd, 2x la)

Kruispunt:	Johan Huizingalaan - Sneevlietweg		
Vormgevingsvariant:			
Belastingsvariant:	2030 OS ond. nw Sloten V0 (2x11-1x12)(20210603)	2030 OS ond. nw Sloten V1 (1x11-2x12)(20210603)	2030 OS ond. nw Sloten V1 (1x11-2x12)(20210603)
Regelingsvariant:	Ochtendspits 2030 V0 (80")	Ochtendspits 2030 V1 (80")	Ochtendspits 2030 V9 (80")

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Int. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Int. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	beschik-bare opst. cap. [m]
1. (vracht)verkeer H.Sneevlietweg rechtsaf	224	1600	45	25	9	36	237	33	36	16,2	42	244	31	39	18	48	74
3. (vracht)verkeer H.Sneevlietwweg linksaf ®	174	1700	26	32	20	42	230	15	72	32,9	54	234	15	73	34	54	200
3. (vracht)verkeer H.Sneevlietwweg linksaf	173	1700	26	31	20	42	228	15	71	32,4	54	230	15	72	33	54	74
4. (vracht)verkeer Joh. Huizingalaan zuid rechtsaf	436	1700	27	76	26	78*	305	23	62	24,8	60*	211	27	42	20	42	44
5. (vracht)verkeer Joh. Huizingalaan zuid rechtdoor ®	96	1800	18	24	25	30	141	30	21	17	30	210	27	37	20	42	200
5. (vracht)verkeer Joh. Huizingalaan zuid rechtdoor (l)	95	1800	18	23	25	30	139	30	21	16,9	30	282	32	39	17	48	200
11. (vracht)verkeer Joh. Huizingalaan noord rechtdoor ®	87	1800	11	35	31	30	435	26	74	25,9	78	367	26	63	23	66	95
11. (vracht)verkeer Joh. Huizingalaan noord rechtdoor (l)	86	1800	11	35	31	30	0					0					95
12. (vracht)verkeer Joh. Huizingalaan noord linksaf ®	427	1700	28	72	23	78	248	28	42	19,8	48	231	24	45	23	48	95
12. (vracht)verkeer Joh. Huizingalaan noord linksaf (l)	0	1700					245	28	41	19,7	48	227	24	45	23	48	86
22. fietsverkeer over H.Sneevlietweg	22	5000	15	2	27	-	22	15	2	26,5	-	22	15	2	27	-	
24. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan zuid	22	5000	30	1	16	-	22	26	1	18,3	-	22	26	1	18	-	

* meer opstelcapaciteit nodig dan beschikbaar

Bijlage 3.16 Evaluatiegegevens VRI 951: Joh. Huizingalaan – Henk Sneevlietweg resp. ochtendspits V0 (2x rd, 1x la), ochtendspits V0 (1x rd, 2x la), ochtendspits V9 (1x rd, 2x la), avondspits V0 (2x rd, 1x la), avondspits V0 (1x rd, 2x la), avondspits V1 (1x rd, 2x la)

(vervolg)

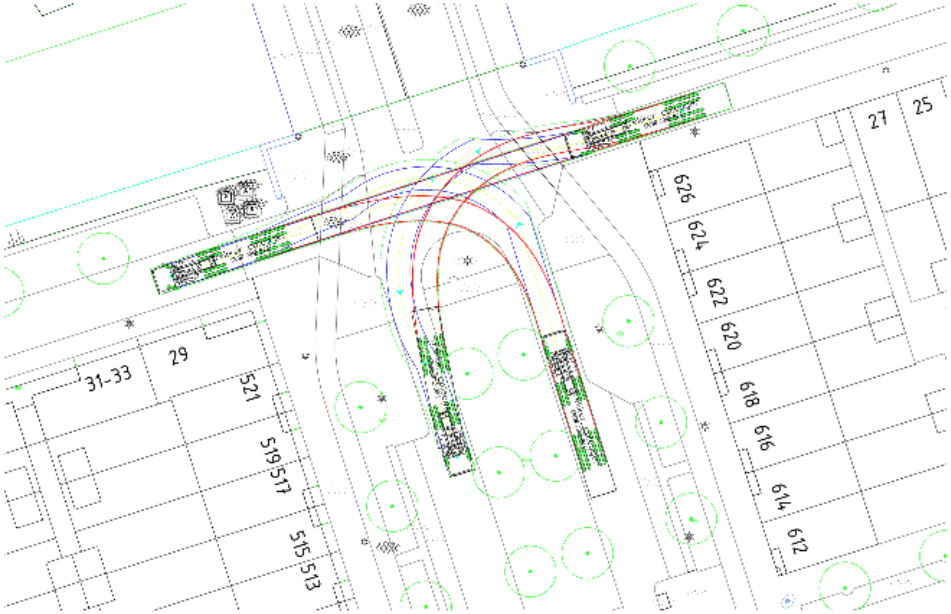
Kruispunt:	Johan Huizingalaan - Sneevlietweg		
Vormgevingsvariant:			
Belastingsvariant:	2030 AS ond. nw Sloten V0 (2x11-1x12) (20210603)	2030 AS ond. nw Sloten V0 (1x11-2x12)(20210603)	2030 AS ond. nw Sloten V1 (1x11-2x12) (20210603)
Regelingsvariant:	avondspits 2030 (72" verzadigd)	avondspits 2030 (72")	avondspits 2030 (72")

verkeersbeweging nr. naam	Int. [pae/u]	Cap. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Int. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	Int. [pae/u]	Eff. groen [sec]	Verz. graad [%]	Gem. verl.tijd [sec]	Benod. opst.cap. P=5[%] [m]	beschik-bare opst. cap. [m]
1. (vracht)verkeer H. Sneevlietweg rechtsaf ®	110	1600	27	18	15	24	110	26	18	15	24	95	27	16	15	24	74
3. (vracht)verkeer H. Sneevlietwweg linksaf ®	109	1700	17	27	23	30	109	16	28	22	30	250	17	62	25	48	200
3. (vracht)verkeer H. Sneevlietwweg linksaf (l)	108	1700	17	27	22	30	108	16	28	22	30	118	17	30	23	30	74
4. (vracht)verkeer Joh. Huizingalaan zuid rechtsaf	526	1700	25	89	38	102*	526	28	77	21	84*	511	30	72	18	72*	44
5. (vracht)verkeer Joh. Huizingalaan zuid rechtdoor ®	231	1800	21	44	21	48	231	20	45	21	48	317	21	60	22	60	200
5. (vracht)verkeer Joh. Huizingalaan zuid rechtdoor (l)	230	1800	21	44	21	48	230	20	45	21	42	317	21	60	22	60	200
11. (vracht)verkeer Joh. Huizingalaan noord rechtdoor ®	43	1800	11	16	27	18	86	10	33	27	30	219	11	80	40	54	95
11. (vracht)verkeer Joh. Huizingalaan noord rechtdoor (l)	42	1800	11	15	27	18	0					0					95
12. (vracht)verkeer Joh. Huizingalaan noord linksaf ®	585	1700	28	88	33	102*	293	23	52	19	54	293	23	54	20	54	95
12. (vracht)verkeer Joh. Huizingalaan noord linksaf (l)	0	1700					292	23	52	19	54	293	23	54	20	54	86
22. fietsverkeer over H. Sneevlietweg	22	5000	9	4	28	-	22	9	3	27	-	22	9	4	28	-	
24. fietsverkeer over Joh. Huizingalaan zuid	22	5000	31	1	12	-	22	31	1	11	-	22	31	1	12	-	

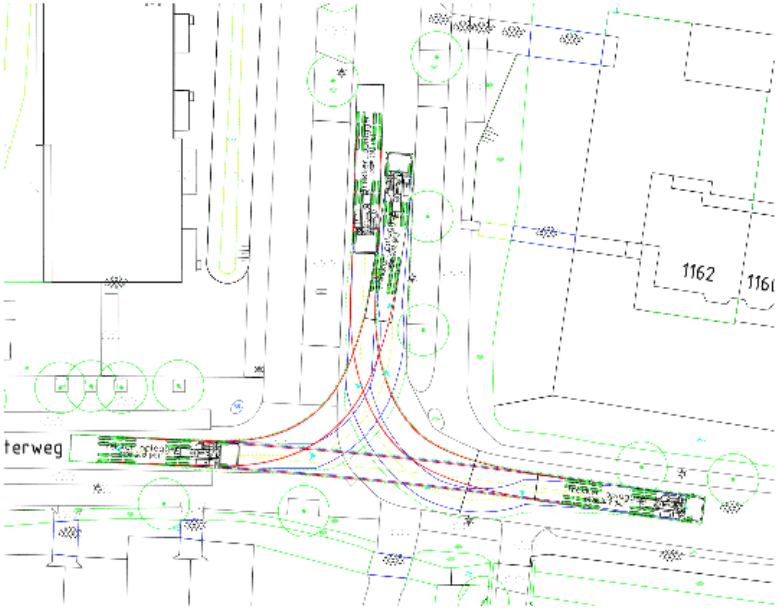
* meer opstelcapaciteit nodig dan beschikbaar

Bijlage 4

Figuur 1 situatie Laan van Vlaanderen/Plesmanlaan

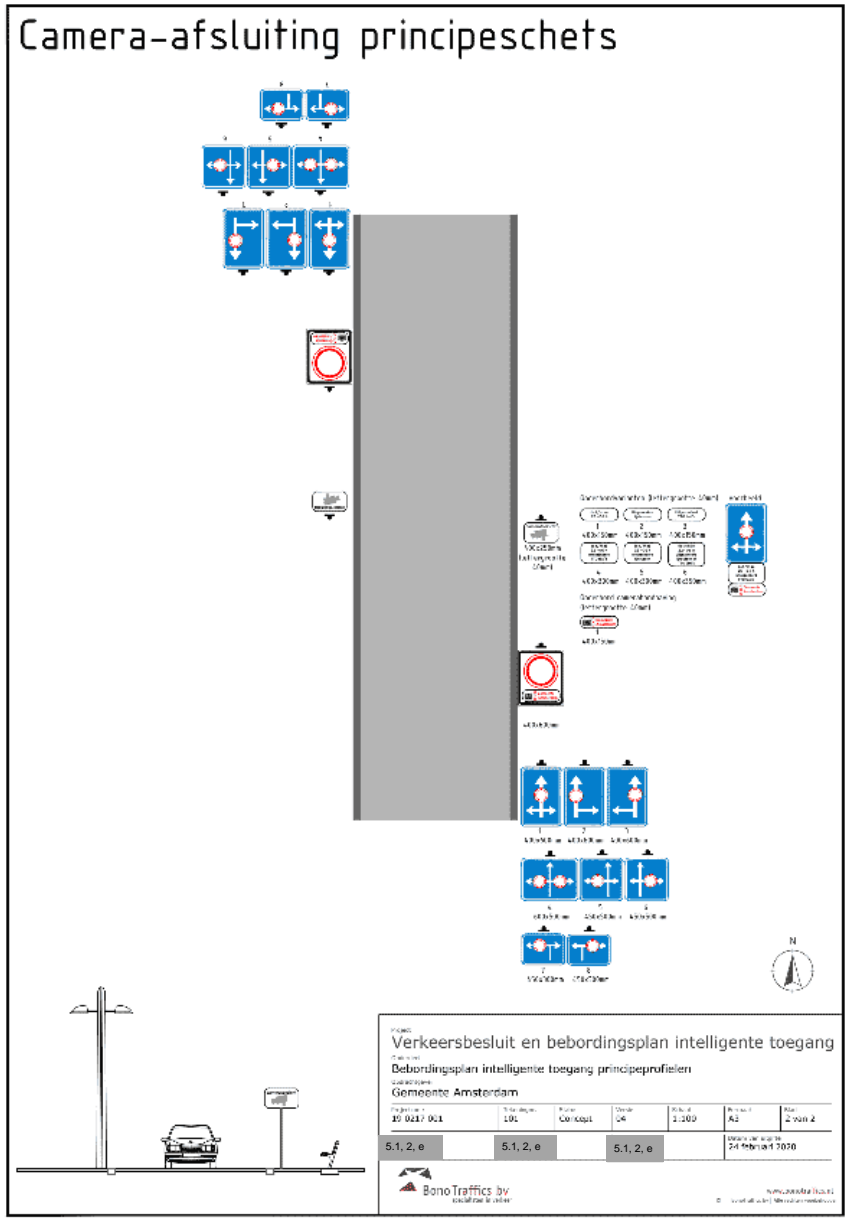


Figuur 2 situatie bij Ditlaar/Sloterweg



Ontwerp nader te bepalen.

Bijlage 5


Camera-afsluiting principeschets
N
Verkeersbesluit en bebordingsplan intelligente toegang
Bebordingsplan intelligente toegang principeprofielen
Gemeente Amsterdam
5.1, 2, e
5.1, 2, e
5.1, 2, e
BonoTraffics bv