Eindrapportage Monitoring ‘Sloterweg Verkeersveilig’

Team Onderzoek en Kennis, rapportnummer O230457 (2.4)

Inhoud

HOOFDSTUK 1 INLEIDING....4

1.1 Doel eindrapportage....4
1.2 Aanleiding en maatregelen....4
1.3 Leeswijzer....5

HOOFDSTUK 2 MAATREGELEN EN DATA....7

2.1 Maatregelen....7
2.2 Dataverzameling....8
2.3 Dataverzameling Sloterweg-west....9
2.4 Dataverzameling totaalpakket maatregelen Sloterweg....10

HOOFDSTUK 3 RESULTATEN MONITORING....11

3.1 Resultaten 2023....11
3.2 Resultaten eerste kwartaal 2024....12
3.3 Resultaten van april tot oktober 2024....17
3.4 Vergelijking nulsituatie met het totaalpakket aan maatregelen....23
3.5 Verkeersveiligheid....26

HOOFDSTUK 4 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN....28

BIJLAGE 1: EVALUATIERAPPORT VRI DATA (2024)....31

1. INLEIDING....34

2. ANDERLECHTLAAN - LAAN VAN VLAANDEREN (VRI 857)....36

Intensiteiten....36
Observatie kruispunt....39

3. PLESMANLAAN - LAAN VAN VLAANDEREN-WEST (VRI 859)....40

Intensiteiten....40
Observatie kruispunt....44

4. PLESMANLAAN - LAAN VAN VLAANDEREN OOST (VRI 856)....45

Intensiteiten....45
Observatie kruispunt....48

5. PLESMANLAAN - JOHAN HUIZINGALAAN (VRI 949)....49

Intensiteiten....49
Observatie kruispunt....52

6. JOHAN HUIZINGALAAN - LOUWESWEG (VRI 950)....54

Intensiteiten....54
Observatie kruispunt....57

7. PIETER CALANDLAAN – MEER EN VAART – LOUIS DAVIDSSTRAAT (VRI 956)....59

Intensiteiten....59
Observatie kruispunt....62

8. PIETER CALANDLAAN – BADEN POWELLWEG (VRI 865)....63

INTENSITEITEN 63
OBSERVATIE KRUISPUNT 66
9. DE ALPEN - OOKMEERWEG (VRI 861) 67
INTENSITEITEN 67
OBSERVATIE KRUISPUNT 70
10. JOH, HUIZINGALAAN – HENK SNEEVLIETWEG (VRI 951) 71
INTENSITEITEN 71
OBSERVATIE KRUISPUNT 74
11. SAMENVATTING EN CONCLUSIE 75
BIJLAGE 2: LOCATIES TELSLANGEN 76

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Doel eindrapportage

De Sloterweg-west kampte met ernstige verkeersoverlast en verkeersonveiligheid door een hoog aantal motorvoertuigen. Op 31 januari 2022 heeft de gemeenteraad daarom besloten om de Sloterweg-west verkeersveiliger te maken door het invoeren van intelligente toegang. Het doel van deze monitoringsrapportage is om inzicht krijgen in de verkeerskundige effecten, op basis waarvan een keuze gemaakt kan worden over het ongewijzigd voortzetten of aanpassen van de ingevoerde verkeersmaatregelen.

1.2 Aanleiding en maatregelen

Sloterweg-west in Nieuw-West is een dijkweg van het voormalige dorp Sloten naar de stad Amsterdam. De weg fungeerde tot 1 juli 2024 als een snelwegverbinding voor Badhoevedorp-Zuid en Nieuw-Sloten via de oprit Anderlechtlaan – A4. De vele voertuigen op deze weg (en omliggende wegen) zorgden voor veel overlast en verkeersonveilige situaties. De gemeenteraad heeft besloten om intelligente toegang toe te passen. De verkeersfilters bestaan uit een geslotenverklaring met een C12-bord met camerahandhaving.



Verkeersfilter Sloterweg-west.

Het gaat om de volgende maatregelen:

- Sloterweg-west: verkeersfilter; vooruitlopend op de invoering van de overige maatregelen op 1 juli 2023 ingevoerd[1]; 24 uur per dag 7 dagen per week van kracht.
- Sloterweg-oost: verkeersfilter: op 1 november 2023 ingevoerd; 24 uur per dag 7 dagen per week van kracht.
- Laan van Vlaanderen (west en oost): spitsafsluiting, op 1 november ingevoerd; maandag t/m vrijdag tussen 07.00-10.00 uur en 16.00-19.00 uur van kracht.

Nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer zijn vrijgesteld van de verkeersfilters. De omwonenden en bedrijven in het gebied Sloten en Nieuw-Sloten kunnen ontheffing aanvragen voor het filter in hun eigen buurt.

1.3 Monitoring

Deze monitoring[2] heeft plaatsgevonden zoals beschreven in het Monitoringplan Sloterweg-west. Daarin is vastgelegd welke doelen worden nagestreefd, welke gegevens in 2023 en 2024 zijn verzameld en hoe deze zijn verzameld.

Het gaat om het monitoren van mogelijke knelpunten in de doorstroming en de verkeersveiligheid op de Sloterweg, de kruispunten Laan van Vlaanderen-Plesmanweg en op het invloedsgebied Nieuw-West en Badhoevedorp. De monitoring levert beslisinformatie op voor eventuele aanpassingen van de ingrepen of aanpassingen in verkeersregelinstallaties (VRI’s).

Begin 2024 zijn de eerste resultaten opgeleverd voor de metingen in 2023. Ze zijn als bijlage opgenomen in de raadsinformatiebrief van 30 mei 2024 (Tussenrapportage Monitoring Sloterweg Verkeersveilig). In 2024 is de monitoring voortgezet om ook op langere termijn de ontwikkelingen en impact van de maatregelen te analyseren.

Dit eindrapport geeft de resultaten van alle metingen, conclusies en aanbevelingen.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft kort het plan van aanpak met de gebruikte databronnen. Hoofdstuk 3 gaat in op de resultaten van de metingen, waarbij ontwikkelingen in de tijd worden geduid. Hoofdstuk 4 sluit af met conclusies en aanbevelingen. In de bijlages is meer detailinformatie te vinden over de analyses van de data vanuit de kruispunten en de locaties van de telslangen.

[1] . Het dagelijks bestuur van stadsdeel Nieuw-West heeft voorafgaand aan de invoering van intelligente toegang, besloten om al per 1 juli 2023 een verkeersfilter op de Sloterweg-west in te voeren.
[2] Motie gemeenteraad 13 Jun 2023 — Motie 044.22 om de situatie in de omgeving van de Sloterweg en de Laan van Vlaanderen te monitoren.

Hoofdstuk 2 Maatregelen en data

Dit hoofdstuk beschrijft kort de maatregelen die zijn ingevoerd in 2023 en welke data er zijn verzameld in 2023 en 2024.

2.1 Maatregelen

Verkeersfilter Sloterweg-west vanaf 1 juli 2023
Om meer verkeersongevallen te voorkomen, heeft het dagelijks bestuur van stadsdeel Nieuw-West besloten om (vooruitlopend op het totaalpakket maatregelen) per 1 juli 2023 een verkeersfilter op de Sloterweg-west in te voeren, nabij de kruising met de Ditlaar. Dit geldt voor alle motorvoertuigen (auto's, motoren en vrachtverkeer), uitgezonderd hulpdiensten en het openbaar vervoer. Tot 1 november moesten ook de direct omwonenden en ondernemers omrijden. Vanaf 1 november was hun ontheffing geldig. Het verkeersfilter wordt aangegeven met borden (vooraankondigingsborden en C12 geslotenverklaring) en digitaal gehandhaafd met een camera. Voorafgaand aan de handhaving is er uitgebreid gecommuniceerd met brieven, op social media en met tekstkarren. Er is gewaarschuwd tot 1 september, waarbij overtreders een waarschuwingsbrief ontvingen; na 1 september zijn boetes uitgedeeld.

Totaalpakket maatregelen Sloterweg vanaf 1 november 2023
Aanvullend op de geslotenverklaring Sloterweg-west geldt per 1 november 2023 ook voor de Laan van Vlaanderen en de Sloterweg-oost (zie Figuur 1) een verkeersfilter. Voor de Laan van Vlaanderen-west en Oost geldt een spitsafsluiting van maandag tot en met vrijdag (van 7.00-10.00 in de ochtend, en 16.00-19.00 in de avond), terwijl Sloterweg-west en Oost altijd een verkeersfilter hebben. Nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer zijn vrijgesteld, en direct omwonenden en bedrijven kunnen ontheffingen aanvragen. Vanaf oktober zijn de ontheffingen uitgegeven die vanaf 1 november geldig zijn (in totaal waren 7.443 ontheffingen verleend per medio november 2023 en 9.341 per nov 2024). Tot 2 januari 2024 zijn voor de geslotenverklaringen (met uitzondering van Sloterweg-west) geen boetes uitgedeeld maar alleen waarschuwingsbrieven verstuurd. In 2024 wordt daadwerkelijk gehandhaafd op de nieuwe maatregelen.



Figuur 1: Gebied Nieuw Sloten met de verkeersfilters.

2.2 Dataverzameling

Verkeersregelinstallaties (VRI's)

Verkeersintensiteiten (aantal voertuigen per tijdseenheid) werden gemeten bij 10 kruispunten in Nieuw Sloten. De gegevens werden verzameld op werkdagen (maandag tot en met vrijdag) en vergeleken over meerdere periodes.
We hanteren in dit rapport de volgende begrippen voor de spitsperiodes:
ochtendspits (8-10 uur),
tussenspits (10 tot 16 uur)
avondspits (16-18 uur)

Om de effecten van de maatregelen te meten hebben we verder een onderverdeling gemaakt in verschillende periodes:

Oorspronkelijke situatie

- 0-meting: 5-6-2023 tot en met 23-6-2023

Tussensituatie: ten tijde van de afsluiting van alleen de Sloterweg-west

- 1-meting: 3-7-2023 tot en met 31-10-2023

Eindsituatie

- 2-meting: 1-11-2023 tot en met 20-12-2023
- 3-meting: 16-1-2024 tot en met 17-3-2024
- 4-meting: 1-4-2024 tot en met 1-7-2024
- 5-meting: 1-9-2024 tot en met 7-10-2024

Automatic Numberplate Recognition (ANPR)-camera's

Deze kentekencamera’s worden gebruikt voor de handhaving en voor het registreren van het aantal voertuigen dat door de afsluitingsgebieden rijdt. Hiermee is een analyse uitgevoerd van het aantal passages voor en na de invoering van de maatregelen. Deze camera’s staan permanent aan.

Telslangen
In overleg met de gemeente Haarlemmermeer is afgesproken om de volgende posities een telslang neer te leggen: 1. ten noordoosten van de Sloterbrug en 2. op de Nieuwemeerdijk tussen de Koekoekslaan en de Oude Haagseweg. Daar kan het drukker worden door andere routekeuzes. Tenslotte is een telslang neergelegd op de Louwesweg om intensiteiten te meten achter het Antoni van Leeuwenhoek ziekenhuis (Louwesweg, tegenover verpleeghuis). De telslangen registeren motorvoertuigen met 2 of meer assen, dus geen motoren, bromfietsen of fietsen.
Het ging hierbij steeds om twee weken. In 2023 zijn de telslangen ingezet in de maanden oktober (twee weken voor invoering) en in november (na invoering). Verder zijn de telslangen ingezet in 2024: in de maanden februari/maart, juni en september.

Schouwcamera’s
Bij enkele drukke kruispunten (Plesmanlaan / Laan van Vlaanderen-west, Plesmanlaan / Laan van Vlaanderen-oost en Johan Huizingalaan / Louwesweg) zijn schouwcamera’s ingezet om verkeersdrukte en doorstroming waar te nemen. Deze camera’s worden op afstand gemonitord om de drukte te kunnen analyseren; de beelden worden niet opgeslagen.

2.3 Dataverzameling Sloterweg-west

Om de impact van het verkeersfilter Sloterweg-west te meten is gebruik gemaakt van data uit de ANPR-camera’s en de tellussen van de VRI’s in het gebied. Daarnaast zijn VRI-data voor 10 verkeersregelinstallaties in en rond Nieuw Sloten onderzocht (werkdagen), aangevuld met informatie uit “schouwsessies”, waarbij de situatie ter plaatse bekeken werd op enkele drukke kruispunten, zowel in 2023 als in 2024. Figuur 2 geeft de locaties en nummers van de VRI-installaties.



Figuur 2: Kruispunten in Nieuw Sloten met verkeersregelinstallaties waarvoor data is verzameld

2.4 Dataverzameling totaalpakket maatregelen Sloterweg

Aanvullend op het verkeersfilter Sloterweg-west is per 1 november 2023 ook op de Laan van Vlaanderen (gedurende de spits) en de Sloterweg-oost een verkeersfilter ingesteld. Tot en met september 2024 zijn hiervoor de data geanalyseerd vanuit de ANPR-camera's. Voor de VRI-data zijn de situaties op de kruispunten in het gebied geanalyseerd (vergelijkbaar met de analyse van het verkeersfilter Sloterweg-west). Aanvullend is op drie locaties verkeer geteld met behulp van telslangen voor de analyse van (mogelijk) extra verkeer en zijn schouwcamera's geplaatst bij kruispunten waar meer drukte werd verwacht (Plesmanlaan / Laan van Vlaanderen-west, Plesmanlaan / Laan van Vlaanderen-oost en Johan Huizingalaan / Louwesweg).

Hoofdstuk 3 Resultaten Monitoring

Dit hoofdstuk beschrijft de resultaten van de monitoring van de maatregelen. Er wordt kort teruggekeken naar de resultaten uit 2023, omdat deze al uitgebreid zijn beschreven in de tussenrapportage. Bijlage 1 bevat de detailresultaten van de kruispuntanalyses (VRI-data). Hieronder benoemen we de belangrijkste resultaten voor de doorstroming en de gesignaleerde knelpunten.

3.1 Resultaten 2023

Nul-situatie (voorafgaand aan de maatregelen dus tot 1 juli 2023)
In de nul-situatie kampte de Sloterweg-west met hoge verkeersintensiteiten en verkeersoverlast. Op de Laan van Vlaanderen waren de intensiteiten stabiel, maar deze weg was vooral tijdens de spits gevoelig voor drukte. Verkeersveiligheid was een punt van zorg vanwege de hoge aantallen voertuigen op smalle wegen zonder voldoende doorstromingscapaciteit. Dit leidde met name voor fietsers tot gevaarlijke situaties.

Tussen 1 juli (plaatsing verkeersfilter Sloterweg-west) en 1 november 2023
Na de plaatsing van het verkeersfilter op de Sloterweg-west nam de verkeersdrukte op deze weg af, terwijl de verkeersintensiteit met name op de Laan van Vlaanderen-west toenam.
De toegenomen drukte leidde tot langere wachtrijen, zoals op de kruispunten Laan van Vlaanderen-west met kruising Anderlechtlaan en Plesmanlaan, en tot vertraging voor buslijn 369 (volgens informatie GVB). De aanpassing van de verkeerslichtenregeling vanaf 1 juli heeft op enkele plaatsen geholpen om wachtrijen te verminderen.

Tussen 1 november (totaalpakket maatregelen Sloterweg) en 31 december 2023
Uit de analyses is gebleken dat het na 1 november minder druk is geworden op de Laan van Vlaanderen tijdens de spitsperioden. In het weekend en buiten de spits is de drukte gelijk gebleven. Het verkeer kiest er in de spits meer voor om door te rijden over de Plesmanlaan en de Johan Huizingalaan. Op de Sloterweg-west en Sloterweg-oost was het na 1 juli al veel rustiger en zien we een klein toename in de periode na uitgifte van de ontheffingen. De maatregelen hebben geen structurele overbelasting van het netwerk tijdens de spits veroorzaakt. Maar de toegenomen drukte bij kruispunten Plesmanlaan/Johan Huizingalaan en

Johan Huizingalaan/Louwesweg leidde in de spits wel tot meer drukte en langere wachtrijen. Op de kruisingen van de Plesmanlaan en Johan Huizingalaan zijn de totale intensiteiten toegenomen.

De kruispunten Baden Powellweg – Pieter Calandlaan, Meer en Vaart – Pieter Calandlaan en Ookmeerweg – De Alpen hebben geen effecten ondervonden van de maatregelen. De data uit de telslang voor de Sloterbrug geven aan dat er wat minder doorgaand verkeer is na 1 november; dit kan duiden op andere routekeuzes voor verkeer vanuit Badhoevedorp.

3.2 Resultaten eerste kwartaal 2024

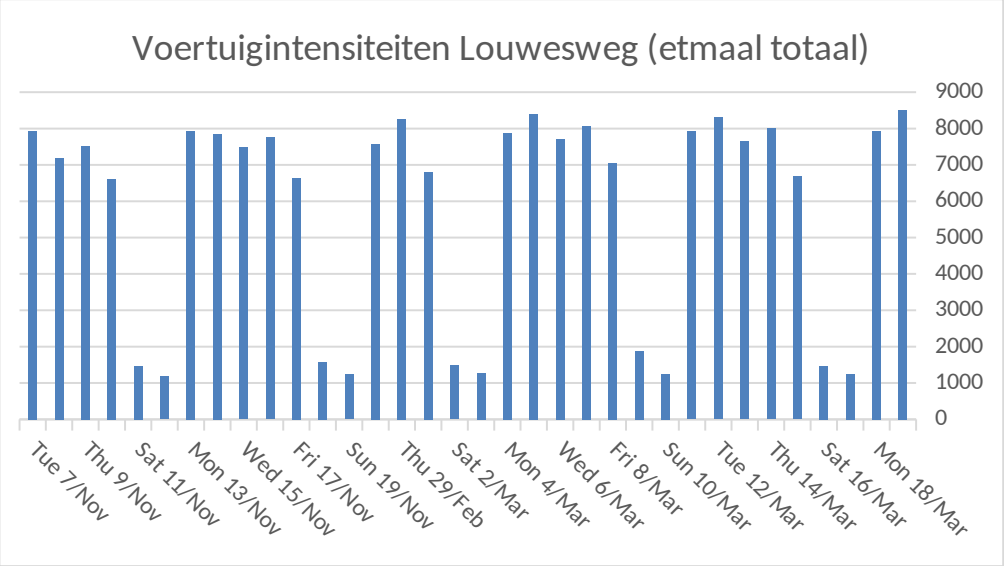
VRI lusdata
Begin 2024 (januari – maart) is een derde meting uitgevoerd en zijn data van de VRI-installaties op kruispunten in het gebied (zie Figuur 2) geanalyseerd en vergeleken met de metingen uit 2023 (de o, 1 en 2 metingen). Hieronder volgen kort de belangrijkste bevindingen voor het eerste kwartaal van 2024.

Na 1 november 2023 was een afnemende verkeersdrukte waar te nemen op de Laan van Vlaanderen en Anderlechtlaan (met name tijdens de spits). In 2024 (eerste drie maanden) zet deze trend zich door en wordt er bijvoorbeeld tot wel 10% minder verkeer gemeten op het kruispunt Laan van Vlaanderen-west en de Anderlechtlaan (in vergelijking met november/december 2023). Ook VRI 859 (Laan van Vlaanderen-west en Plesmanlaan) laat iets minder verkeer zien op de richtingen van en naar de Laan van Vlaanderen-west. De richting Plesmanlaan laat geen wijzigingen zien. Dat geldt ook voor de S107 route via de Johan Huizingalaan. Op deze VRI was het in de spits op de rechtsaf vanuit het westen en linksaf richting de Plesmanlaan soms erg druk (met wachtrijen tot aan de weg achter het Antoni van Leeuwenhoek ziekenhuis). Daarom is de verkeerslichtenregeling aangepast. Dit is ook gebeurd op het kruispunt Johan Huizingalaan/Louwesweg op de noord-zuid richting. De totale intensiteiten op de kruisingen Plesmanlaan/Johan Huizingalaan nemen in vergelijking met eind 2023 enigszins (4%) af door minder drukte richting Laan van Vlaanderen/Sloterweg.

Veel verkeer over de Sloterweg-west (voor 1 juli 2023) en Laan van Vlaanderen-west (voor 1 november 2023) had (waarschijnlijk) herkomst en bestemming in Badhoevedorp en De Aker/Osdorp. In dit verband zijn de ontwikkelingen op de VRI’s 865 en 956 (Pieter Calandlaan) relevant. Daar is een afname van 8 tot 10% in verkeersintensiteiten te zien in vergelijking met november/december 2023. Met name de noord-zuid richtingen vertonen een afname (richting Plesmanlaan). Het lijkt er dus op dat verkeer vanuit De Aker andere routes kiest en het gebied Nieuw Sloten ontziet.

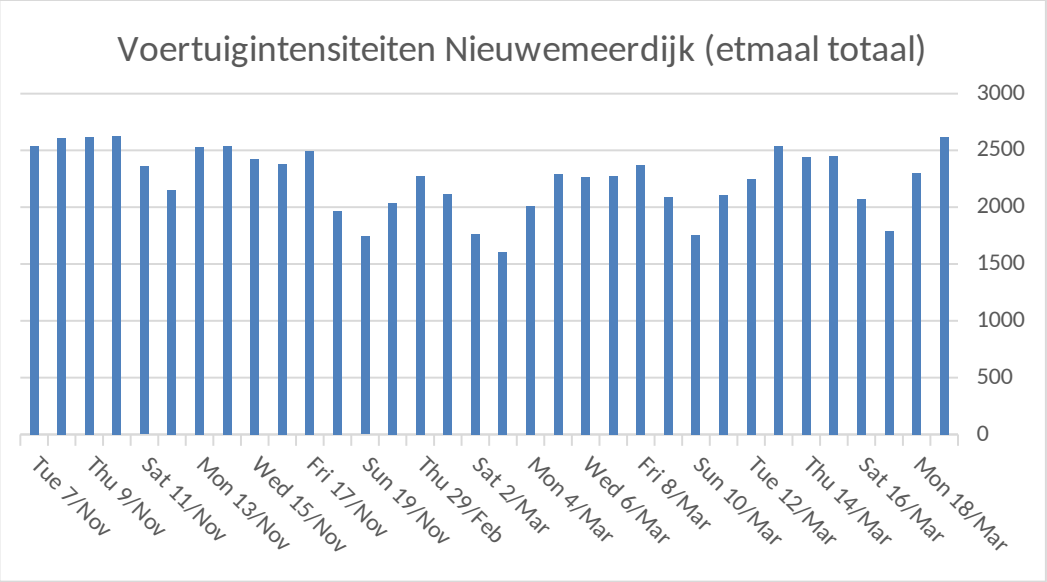
Telslangen
De meting van februari/maart 2024 wordt hieronder vergeleken met de resultaten van de metingen uit november 2023. De meetperiode was van 28 februari tot en met 19 maart (na de voorjaarsvakantie) waarbij de telslangen op dezelfde locaties zijn neergelegd.

Louwesweg
Figuur 3 toont de etmaal totalen voor de gemeten voertuigintensiteiten op de Louwesweg (met rode stippellijn de meting uit november 2023 en erna de metingen van woensdag 28 februari tot en met dinsdag 19 maart 2024). Het patroon is hetzelfde gebleven waarbij het in de weekenden rustiger is dan tijdens werkdagen. De donderdagen en dinsdagen zijn weer drukker dan andere dagen. In de derde meetperiode (februari/maart 2024) zien we meer dagen met meer dan 8000 passages per etmaal in vergelijking met de tweede meetperiode. De Louwesweg vertoont ook in 2024 nog een klassiek spitspatroon met een ochtendspits in noordelijke richting en een avondspits in zuidelijke richting.



Figuur 3: Etmaal intensiteiten voor Louwesweg (november 2023 vergeleken met februari/maart 2024)

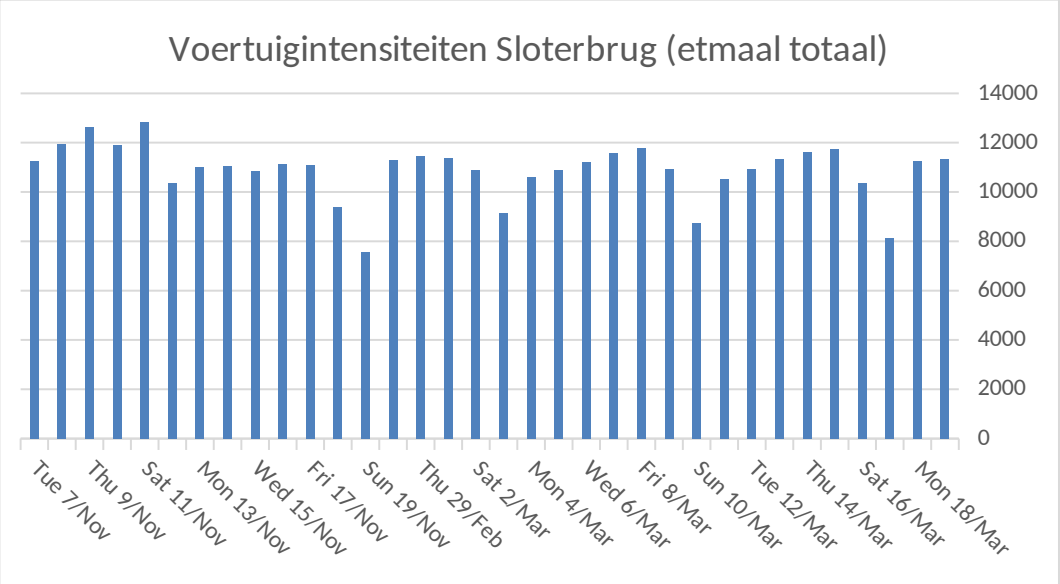
Nieuwemeerdijk
De intensiteiten op de Nieuwemeerdijk liggen aanzienlijk lager dan bij de Louwesweg (zie figuur 4; let op: deze heeft een andere schaal dan figuur 3). Daarnaast is minder verschil tussen werkdagen en weekenddagen, al zijn zondagen ook hier de rustigste dagen. Er is sprake van een ochtendspits in zuidoostelijke richting en het is duidelijk drukker in de avondspits in noordo0stelijke richting. Er is weinig verschil tussen de metingen van november en februari/maart, het lijkt zelfs iets rustiger (met oplopende aantallen na eind februari). Dit kan te maken hebben met de werkzaamheden aan de Oude Haagsebrug. De weg is een korte periode afgesloten geweest (tot 9 februari), en het kan zijn dat er nog steeds overlast ervaren (of verwacht) wordt waardoor het een minder aantrekkelijk alternatief is.



Figuur 4: Etmaal intensiteiten voor Nieuwemeerdijk (november 2023 vergeleken met februari/maart 2024)

Sloterbrug

Veel verkeer met herkomst en bestemming Badhoevedorp reed voor 1 november via de Sloterbrug door Nieuw Sloten. De Sloterbrug is de drukste weg van de drie locaties met tellussen met intensiteiten tot wel 13.000 voertuigen per etmaal in oktober 2023. Dit aantal wordt in de tweede meetweek van november niet meer gehaald en dat geldt ook voor de 2024 metingen. De maart 2024 intensiteiten liggen een fractie hoger dan de tweede meetweek van november. Daarmee lijkt de afname van verkeer niet door te zetten (in tegenstelling tot wat we zien voor verkeer vanuit De Aker/Osdorp bij de VRI lusdata).

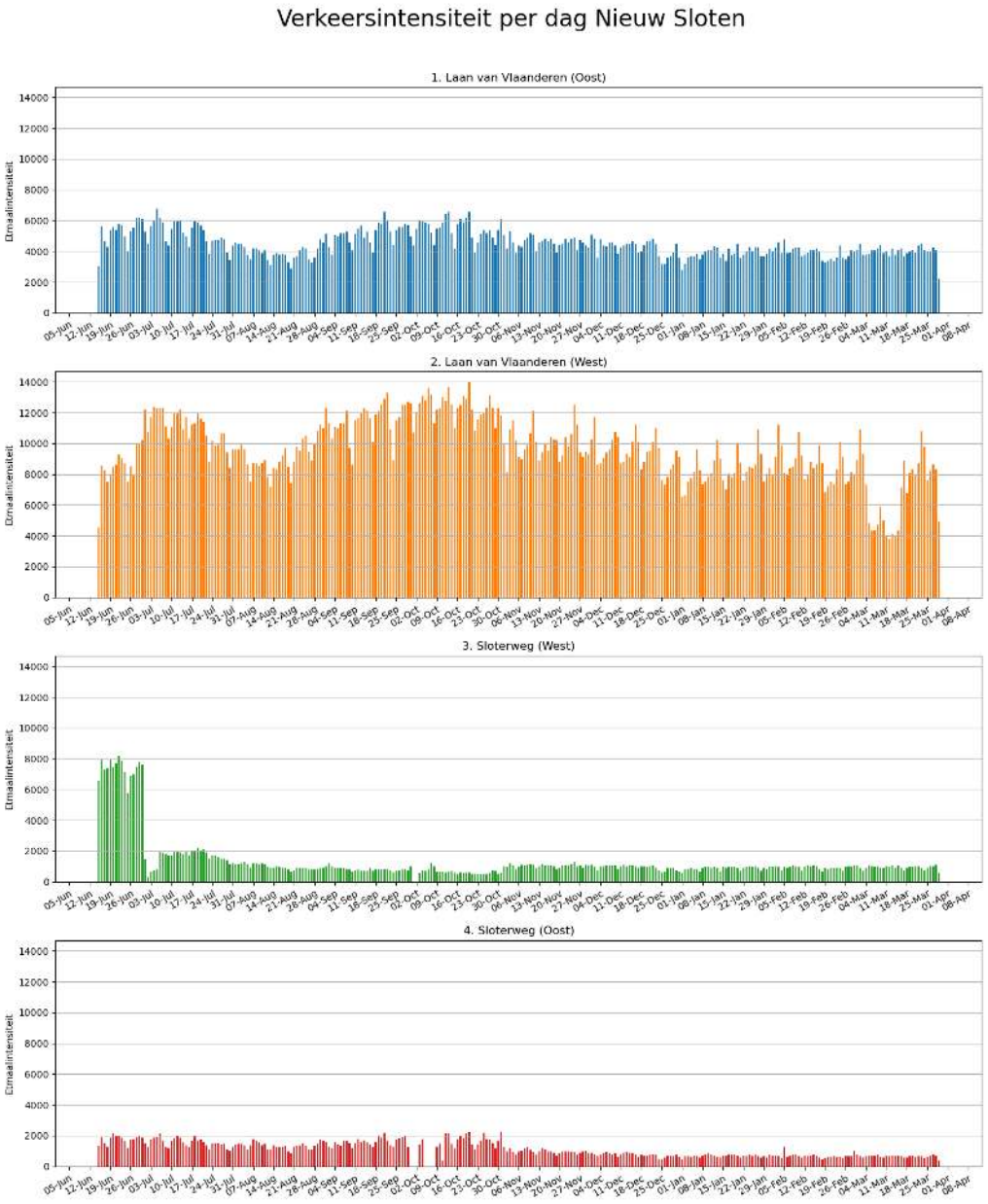


Figuur 5: Etmaal intensiteiten voor Sloterbrug (november 2023 vergeleken met februari/maart 2024))

ANPR-cameradata

De data van de vier ANPR-camera’s in het gebied van Nieuw Sloten (Sloterweg-west en -oost, Laan van Vlaanderen-west en -oost) zijn opgevraagd voor de maanden december (2023) en januari, februari en maart (2024). Dit sluit aan op de data waarover eind 2023 gerapporteerd is (data tot en met 4 december, zie Tussenrapportage Monitoring en Evaluatie Sloterweg Verkeersveilig uit februari 2024).

Figuur 6 toont de dagelijkse intensiteiten voor de vier verschillende locaties. Het verkeer op de Sloterweg-west en -oost blijft in de eerste drie maanden van 2024 redelijk constant. Verkeer dat hier rijdt heeft een ontheffing of ontvangt een boete. Veranderingen in intensiteiten worden veroorzaakt door uitgifte van ontheffingen en betere bekendheid met de maatregelen (zie raadsinformatiebrief van 30 mei 2024).



Figuur 6: Intensiteiten per etmaal voor de 4 ANPR camera’s in Nieuw Sloten (juni 2023 – maart 2024)

De intensiteiten op de Laan van Vlaanderen komen in januari 2024 niet meer op het niveau van november 2023 en blijven daarna redelijk constant. Met name de Laan van Vlaanderen-west is rustiger op weekdagen, maar kent drukkere weekenddagen (dan is er geen spitsafsluiting). Hetzelfde beeld geven de camera en de VRI-lusdata op de Laan van Vlaanderen-oost. De zaterdagen blijven de drukste dagen voor de Laan van Vlaanderen-west.

Spreiding over de dag
Omdat de maatregel op de Laan van Vlaanderen gericht is op spitstijden is een analyse uitgevoerd naar tijdstip van de dag voor de verschillende maanden (gemiddelde voor werkdagen, van november tot en met maart). Figuur 7 toont aan dat november nog de hoogste aantallen laat zien voor de locaties waar de nieuwe maatregelen worden ingevoerd (Laan van Vlaanderen en Sloterweg-oost). Daarna is er niet zoveel verschil meer tussen de maanden.



Figuur 7: Gemiddelde intensiteiten per werkdag voor de 4 ANPR camera's in Nieuw Sloten (maanden november 2023 tot maart 2024)

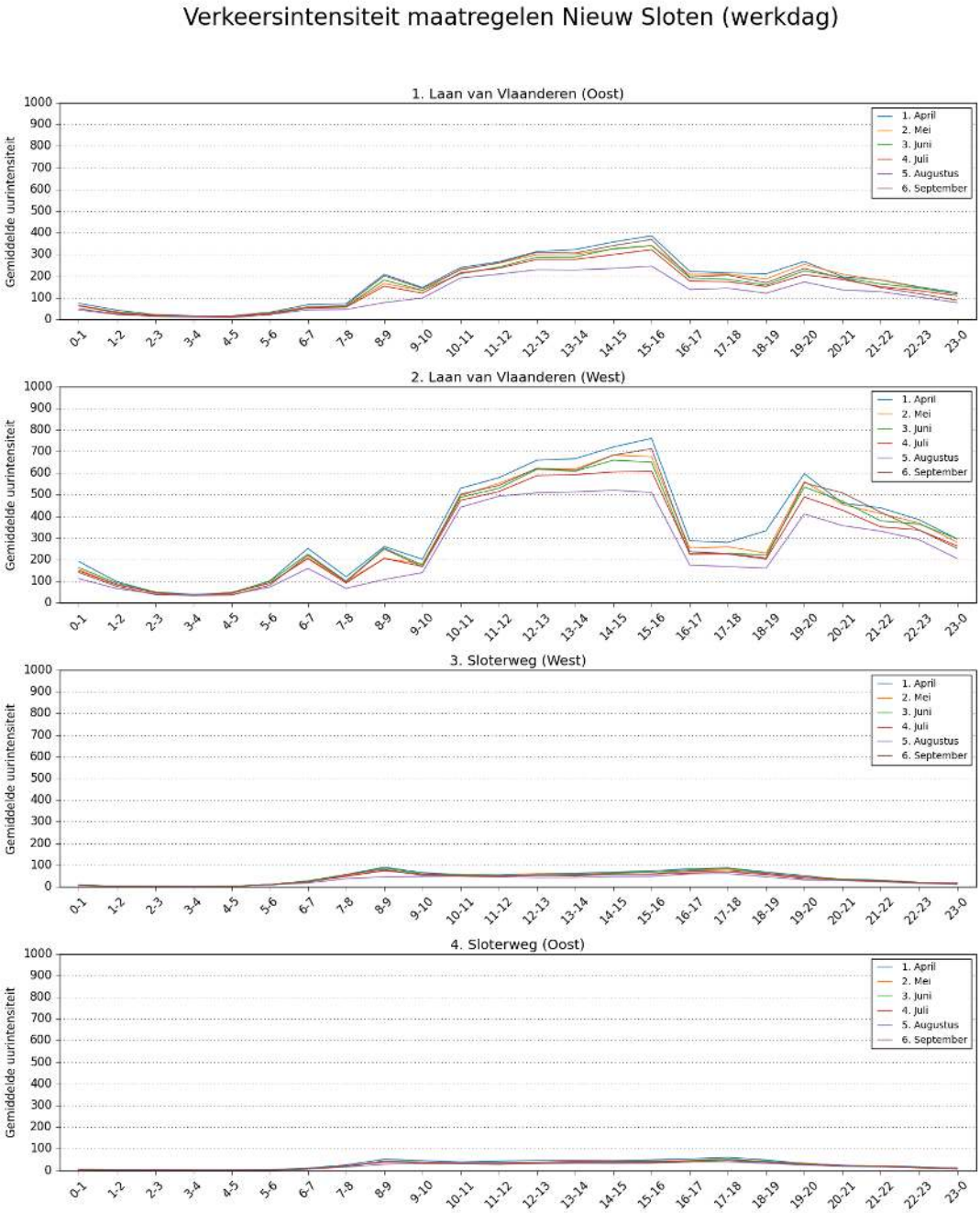
3.3 Resultaten van april tot oktober 2024

Na maart is de dataverzameling voortgezet tot en met september/oktober 2024. Hieronder vergelijken we de meest recente ontwikkelingen met de eerdere metingen om zo een impressie te krijgen van de langere termijneffecten.

ANPR-data

Vergelijkbaar met de vorige dataverzameling zijn de intensiteiten van maart tot en met september 2024 van de vier ANPR-camera’s opgehaald uit het datasysteem. Figuur 8 toont de intensiteiten per camera. Alle locaties vertonen een vakantie-effect met minder drukte in augustus, al is dit effect zeer beperkt voor Sloterweg-oost. Meer drukte kwam voor rond hemelvaart (donderdag 28 en vrijdag 29 maart 2024). Ook was het druk op zaterdag 29 juni en vrijdag 6 september voor Laan van Vlaanderen Oost. Hier lijken werkzaamheden op de A10 en A9 van invloed op het verkeer omdat we dit ook bij de telslang Nieuwemeerdijk zien.
Op de Laan van Vlaanderen-west blijven de weekenden duidelijk het drukst. De weekdagen na april 2024 vertonen een lichte daling die onder de 8000 voertuigen komt. De pieken in het weekeinde nemen na april nog iets toe, maar zwakken daarna weer af. De weekgemiddelden voor de Laan van Vlaanderen-west van eind maart tot eind september vertonen een lichte daling (6%). Voor de andere locaties dalen de intensiteiten wat minder.

Figuur 8 geeft de gemiddelde intensiteiten op een werkdag voor april tot en met september. Het patroon blijft relatief constant voor alle locaties. April kent de hoogste intensiteiten en vakantiemaand augustus het laagste, waarbij de grootste verschillen zijn waar te nemen voor de Laan van Vlaanderen-west.



Figuur 8: Gemiddelde intensiteiten per werkdag voor de 4 ANPR camera's in Nieuw Sloten (april tot en met september 2024)

VRI-data

De kruispuntenanalyse met behulp van VRI-data toont aan dat in vergelijking met de situatie van voor invoering maatregelen (juni 2023) de intensiteiten op kruisingen van de Plesmanlaan en Johan Huizingalaan zijn toegenomen (4-6%). De toename van intensiteiten op de oost-westrichtingen (Plesmanlaan) en noord-zuidbewegingen (Johan Huizingalaan) hangt mogelijk samen met de afnemende drukte richting Laan van Vlaanderen. In 2024 zijn de intensiteiten dalend of stabiel ten opzichte van eind 2023. Alleen op de kruising Johan Huizingalaan-Henk Sneevlietweg is een knelpunt ontstaan. Hieronder per kruising meer details waar veel is veranderd.

Anderlechtlaan / Laan van Vlaanderen

De VRI-data voor het kruispunt Anderlechtlaan/Laan van Vlaanderen bevestigen de uitkomsten van de ANPR-cameradata van juni en september dat er doordeweeks sprake is van een lichte afname van intensiteiten. Op de Anderlechtlaan is er geen sprake meer van veel te lange wachtrijen. Incidenteel overschrijdt de wachtrij wel de lengte van de opstelvakken. Dat is met name het geval in het drukste uur buiten de spits (15:00 – 16:00 uur).

Plesmanlaan / Laan van Vlaanderen

Voor het kruispunt Plesmanlaan / Laan van Vlaanderen-west is de totale intensiteit in de eindsituatie toegenomen met 5% in vergelijking met de situatie juni 2023. In de richting Anderlechtlaan zien we na 1 juli een toename, maar na 1 november is dat weer veranderd. Op de Plesmanlaan in west-oost richting is een duidelijke toename te zien van ruim 30%; dat geldt ook voor de omgekeerde beweging van oost naar west. Dat is logisch, omdat het verkeer nu via de (gewenste) hoofdroute Plesmanlaan – Joh. Huizingalaan moet omrijden. Het kruispunt is echter nog steeds goed ‘regelbaar’ (zie Afwegingskader verkeerslichten, bijlage 1) door de afname op bepalende verkeersbewegingen richting en vanuit de Laan van Vlaanderen-west. Deze conclusies zijn vergelijkbaar voor het kruispunt Plesmanlaan – Laan van Vlaanderen-oost.

Plesmanlaan / Johan Huizingalaan

Op de kruising Plesmanlaan-Johan Huizingalaan is sprake van een lichte toename op de totale intensiteit in september 2024 in vergelijking met juni 2023 (8%). Op specifieke verkeersbewegingen (Plesmanlaan rechtsaf en Joh. Huizingalaan zuid linksaf) is een forse toename gemeten die vooral in de spitsen zichtbaar is. Het kruispunt is echter nog steeds regelbaar, gerekend over een gemiddelde spitsduur van 2 uren.
In de metingen in 2024 is wel een dalende tendens waarneembaar. Echter gedurende een deel van de spitsen ontstaan te lange wachtrijen. Bij regen reikte de wachtrij, zowel in de ochtend- (8:00 – 9:00 uur) als avondspits (17:00-18:00 uur) tot voorbij het ongeregeld kruispunt met de weg achter het Antoni van Leeuwenhoek ziekenhuis.

Johan Huizingalaan / Louwesweg

Ook bij de kruising van de Johan Huizingalaan met de Louwesweg wijzigde de situatie. Er is sprake van een lichte toename van de totale intensiteit op het kruispunt met de Louwesweg tot 6% in september 2024 ten opzichte van de 0-situatie (juni 2023). Op de verkeersbewegingen Joh. Huizingalaan noord-zuid is de grootste toename gemeten en ook op de Louwesweg is een significante toename van verkeer (met name tijdens de spits). In de metingen van 2024 is wel een dalende trend zichtbaar. Het kruispunt is nog steeds regelbaar, gerekend over een gemiddelde spitsduur van 2 uren.

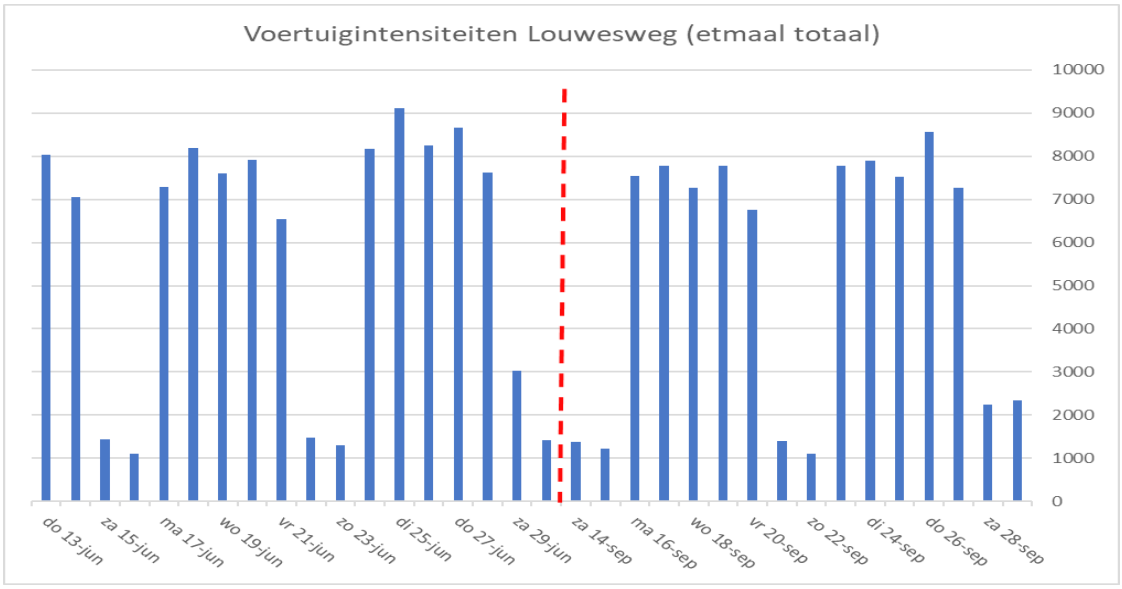
Johan Huizingalaan / Henk Sneevlietweg

De totale intensiteit op het kruispunt met de Henk Sneevlietweg neemt ten opzichte van de nul-situatie iets toe. In 2024 is er juist weer sprake van een

lichte afname. In de ochtendspits is de toename het grootst; dat geldt vooral voor de beweging Joh. Huizingalaan vanuit noord linksaf naar Henk Sneevlietweg. Op die beweging is sprake van een 50% toename, wat een knelpunt vormt. De omvang van het verkeersaanbod richting Oude Haagseweg is gelijk gebleven in de ochtendspits, en afgenomen in de overige periodes.

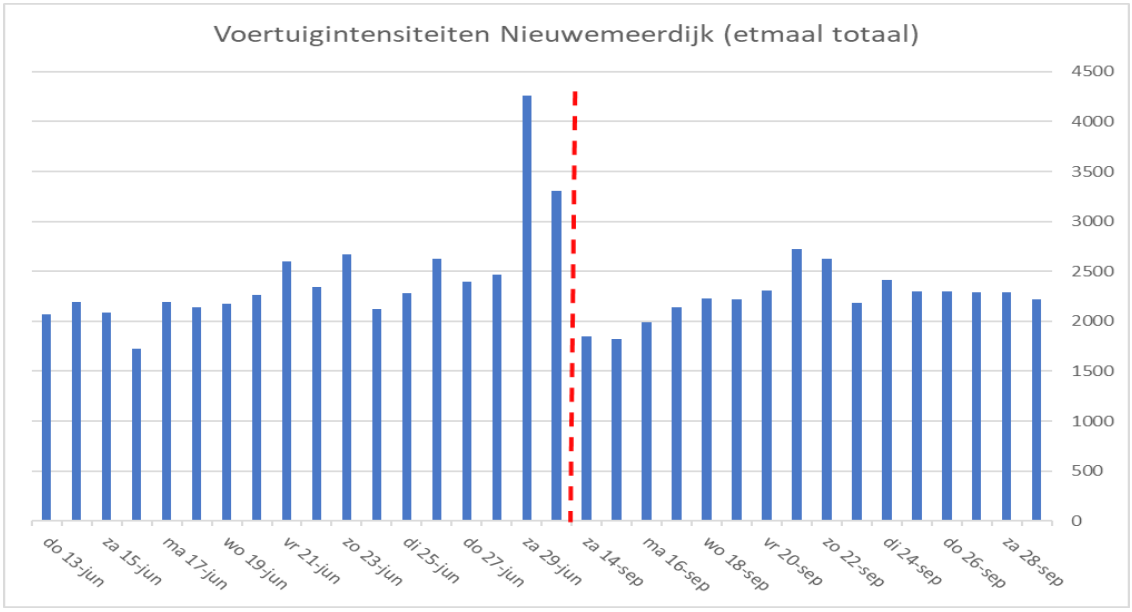
Telslangen
In juni (13 tot en met 30 juni) en september (13 tot en met 30 september) is nog twee keer twee weken data verzameld voor de drie eerder benoemde locaties. Deze data worden hieronder vergeleken met de eerdere metingen om te zien of er verschillen zijn ontstaan.

Louwesweg
Figuur 10 toont de etmaal totalen voor de gemeten voertuigintensiteiten op de Louwesweg in juni en september. Het is duidelijk te zien dat het in de weekenden rustiger is dan tijdens werkdagen (net als in de eerdere metingen). De tweede meetweek van juni is iets drukker met op de dinsdag meer dan 9000 voertuigen (lag eerder rond de 8000). In september keert dit weer terug naar intensiteiten rond de 8000 wat vergelijkbaar is met de eerdere metingen na invoering van de maatregelen.



Figuur 10: Etmaal intensiteiten voor Louwesweg (tellingen juni en september 2024)

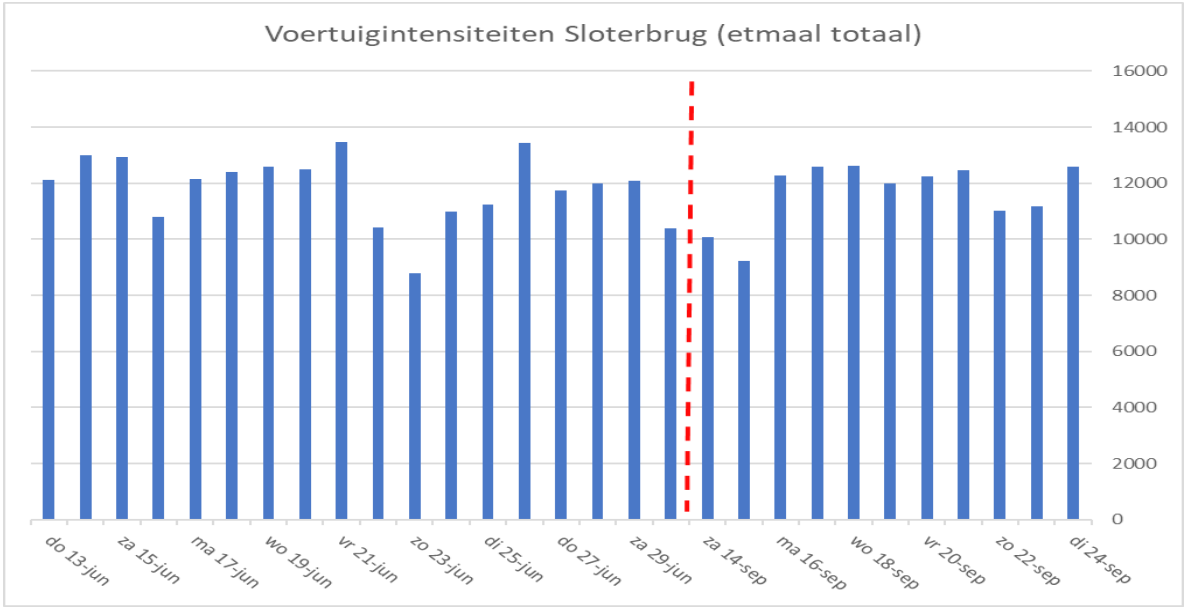
Nieuwemeerdijk
De intensiteiten op de Nieuwemeerdijk liggen aanzienlijk lager dan bij de locatie Louwesweg (zie figuur 11). In juni zijn de intensiteiten vergelijkbaar met die van maart. Alleen zaterdag 29 en zondag 30 juni vallen op met veel meer verkeer. Oorzaak waren werkzaamheden aan de A10-Zuid dat weekend. In september verandert er niet veel. Alleen het weekend van 20 september is iets drukker wat mogelijk met de heropening van de Oude Haagsebrug te maken heeft.



Figuur 11: Etmaal intensiteiten voor Nieuwemeerdijk (tellingen juni en september 2024)

Sloterbrug

De Sloterbrug vertoont intensiteiten die in juni hoger zijn dan februari/maart. Met uitschieters tot bijna 14000 voertuigen per etmaal (vergelijkbaar met oktober 2023). Het etmaalgemiddelde voor een werkdag (12183) is nog maar iets lager dan het gemiddelde van de tellingen die in oktober 2023 zijn uitgevoerd (12572). Hierdoor lijkt er toch weer meer verkeer van en naar Badhoevedorp te reizen. In september zijn iets minder meetdagen geleverd door een defecte telslang, maar liggen de weekdagen ook weer zo rond de 12000.

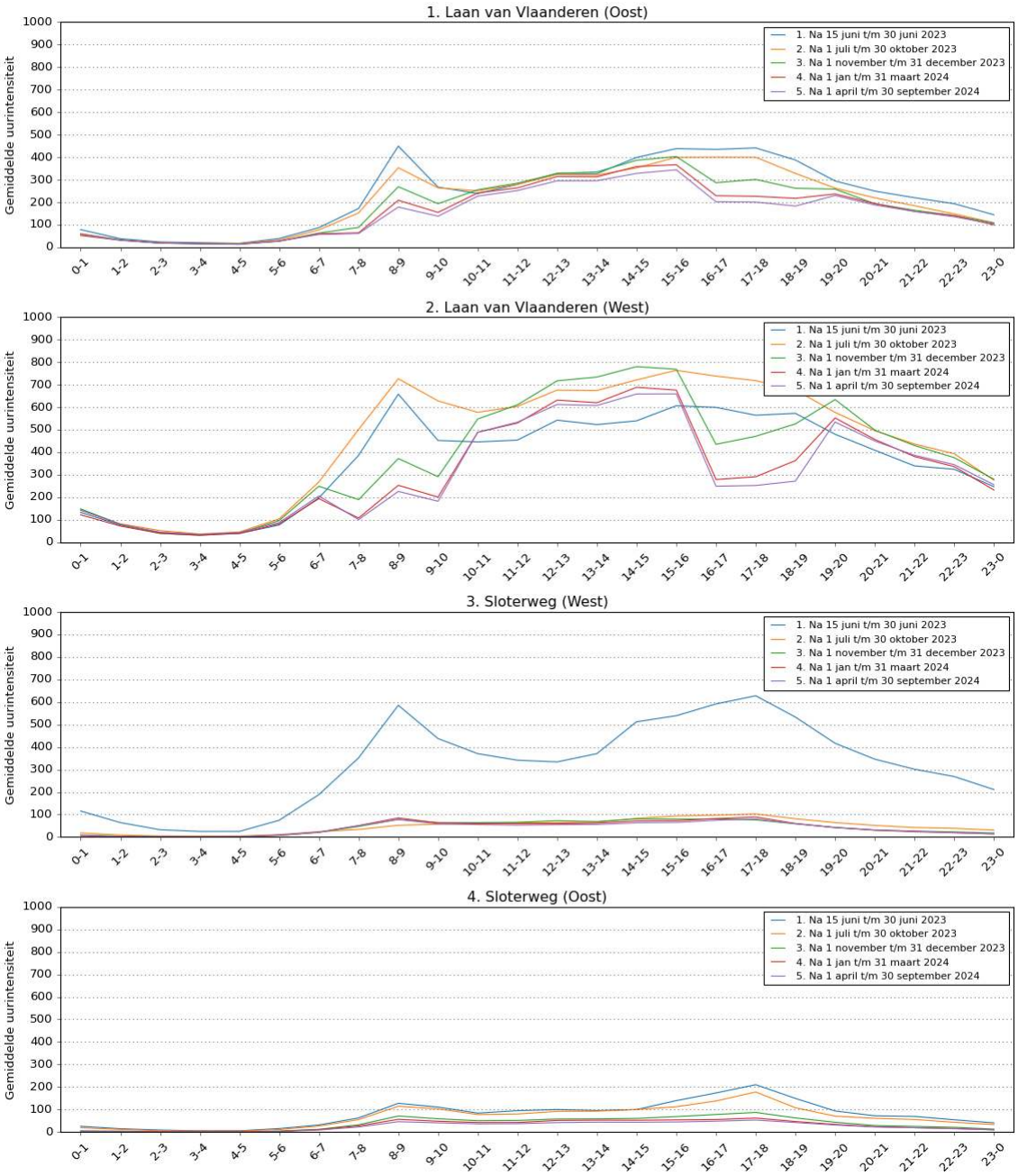


Figuur 12: Etmaal intensiteiten voor Sloterbrug (juni en september 2024)

3.4 Vergelijking nulsituatie met het totaalpakket aan maatregelen

Met de invoering van het volledige maatregelenpakket, inclusief de doorlopende verkeersfilters en spitsafsluitingen, werd in de spits een duidelijke afname van verkeersintensiteiten op Sloterweg en de Laan van Vlaanderen waargenomen (zie figuur 13 en 14).
Tijdens niet-spitsperioden en in het weekend bleef de verkeersdrukte hoog. Verkeer dat tijdens de spits eerder de Laan van Vlaanderen gebruikte, koos vaker voor alternatieve routes zoals de Plesmanlaan en de Johan Huizingalaan, waar een toename in verkeersdrukte werd geconstateerd.
Het is niet drukker geworden op verder weg gelegen wegen zoals de Calandlaan, de Louwesweg of Nieuwemeerdijk.

Verkeersintensiteit maatregelen Nieuw Sloten (werkdag)



Figuur 13: gemiddelde verkeersintensiteiten per uur op werkdagen (juni 2023 – september 2024)



Figuur 14: Etmaalintensiteiten voor de gehele periode (juni 2023-september 2024)

Hoe is de doorstroming in Nieuw Sloten veranderd en wat kan eraan gedaan worden?

Voor 1 juli 2023 was er sprake van een drukke Sloterweg-west met intensiteiten tot wel 8000 voertuigen per etmaal op weekdagen. Laan van Vlaanderen-west kende dezelfde intensiteiten (iets hoger gedurende werkdagen), terwijl Sloterweg-oost en Laan van Vlaanderen-oost met respectievelijk 2000 en 6000 voertuigen per etmaal er tussenin zaten. Veel verkeer dus dat van en naar de snelwegen ging vanuit Badhoevedorp en de Aker. Dat patroon is veranderd. Na 1 juli 2023 werd de Sloterweg-west rustiger (als gevolg van de afsluiting) en de Laan van Vlaanderen-west drukker (nog geen afsluiting). Na 1 november is het

drukker geworden op de doorgaande routes (Johan Huizingalaan/Plesmanweg), maar rustiger op de wegen met maatregelen. Dat beeld blijft constant in 2024.Ten opzichte van juni 2023 is het totale verkeersaanbod in de eindsituatie op de kruispunten op de nieuwe hoofdroute Plesmanlaan -> Johan Huizingalaan toegenomen. Alleen op het kruispunt Anderlechtlaan – Laan van Vlaanderen is het afgenomen.
Na 1 juli 2023 ontstonden problemen bij het regelen van de kruispunten op de Plesmanlaan – Laan van Vlaanderen-west en Laan van Vlaanderen – Anderlechtlaan en op het kruispunt Johan Huizingalaan – Henk Sneevlietweg. Medio september 2023 zijn daarom enkele optimalisaties in de verkeerslichtenregelingen toegepast.

De locatie Nieuwemeerdijk laat over de gehele meetperiode weinig verschil zien. De intensiteiten worden incidenteel beïnvloed door wegwerkzaamheden en afsluitingen op de snelwegen in de omgeving. De Louwesweg is na oktober drukker geworden, om daarna te stabiliseren. De Sloterbrug kende de hoogste intensiteiten met een afname na invoering van de maatregelen per 1 november 2023. In maart 2024 is er geen afname meer en in juni gaan de intensiteiten weer in beperkte mate omhoog waardoor intensiteiten vergelijkbaar zijn met oktober 2023. In het algemeen is de conclusie dat de verkeersdrukte niet is toegenomen op die locatie, zeker niet als we weten dat het in geheel Amsterdam weer drukker is geworden (nog geen statistieken beschikbaar over 2024).

Het projectteam is aangesproken door een aantal bedrijven uit Nieuwe Meer Oost en West met de mededeling dat tijdens de spitsperioden de doorstroming op de Oude Haagseweg niet goed verloopt. In de avondspits zou er in soms filevorming plaatsvinden tot aan de Sloterweg-oost.
Vanuit de gegevens van de monitoring kunnen wij niet opmaken dat dit het geval is en wat de oorzaak hiervan is. Hier zal nader onderzoek naar moeten plaatsvinden. Is de capaciteit van de Oude Haagseweg niet voldoende of hebben de opstoppingen te maken met de filevorming op de A10? Wel kan worden aangegeven dat de afsluiting van de Sloterweg naar alle waarschijnlijkheid niet de oorzaak is van de filevorming omdat de Johan Huizingalaan tussen het kruispunt Johan Huizingalaan, Henk Sneevlietweg en Oude Haagseweg juist wat rustiger is geworden.

3.5 Verkeersveiligheid

De invoering van de verkeersfilters op de Sloterweg heeft als doel om verkeersveiligheid te vergroten. Daarnaast is per 8 december 2023 ook de snelheid verlaagd van 50 naar 30 km per uur op de Sloterweg-oost en de Laan van Vlaanderen. Omdat lagere intensiteiten verkeer en lagere snelheden samengaan met minder (kans op) ongevallen ligt het voor de hand dat verkeersveiligheid verbetert op de wegen waar de maatregelen zijn ingevoerd.

Bij objectieve veiligheid analyseren onderzoekers de ongevallen cijfers die plaatsvinden in Amsterdam en geregistreerd worden in een database (Viastat database, serieuze ongevallen op basis van politieregistratie). De

ongevallencijfers vanaf 2018 voor Nieuw Sloten zijn benaderd via Viastat. De cijfers zijn tijdens en na Covid redelijk constant met 13 ongevallen in 2021, 14 ongevallen in 2022, 14 in 2023 en 15 tot en met 30 september 2024, verspreid over het hele gebied. Het is niet mogelijk om hier conclusies uit trekken met betrekking tot de impact van de afsluitingen. Hiervoor is het gebied als geheel te groot; er zijn wegvakken waar een snelheidsverlaging is ingevoerd en intensiteiten verminderd zijn, maar er zijn dus ook wegvakken waar intensiteiten hoger liggen en snelheidslimieten ongewijzigd zijn.

Bij subjectieve veiligheid gaat het om beleving en veiligheidsgevoel bij bewoners, verkeersregelaars en verkeersdeelnemers. De subjectieve veiligheid hebben we niet gemeten maar lijkt vergroot. Dit blijkt uit gesprekken met bewonersafvaardigingen van de buurt en uit de reacties tijdens de goed bezochte bewonersbijeenkomst voor Park Haagseweg in november 2024. Het projectteam is verder regelmatig in gesprek met omwonenden en heeft in 2024 geen meldingen ontvangen terwijl in maart 2023 er vrijwel wekelijks een melding werd ontvangen.

Hoofdstuk 4 Conclusies en aanbevelingen

Op 1 juli 2023 is op de Sloterweg-west een verkeersfilter ingevoerd. Per 1 november 2023 zijn ook verkeersfilters ingevoerd op de Laan van Vlaanderen (west en oost) en de Sloterweg-oost. Doel is om de overlast van het autoverkeer te verminderen en de verkeersveiligheid te vergroten.
Er zijn veel data over een langere periode verzameld uit diverse bronnen (ANPR-cameradata, VRI-data, telslangen en ongevallenstatistieken) om zo een goed inzicht te krijgen in de verkeerskundige effecten, vooral op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid.

Doorstroming
Op 1 juli 2023 werd als eerste alleen het verkeersfilter op de Sloterweg-west ingevoerd. Dit had een positief effect op de Sloterweg-west zelf. De doorstroming op de Laan van Vlaanderen-west verslechterde echter aanzienlijk, vooral op de kruising met de Anderlechtlaan, wat ook niet verholpen kan worden door het verlengen van de groentijden.

Het invoeren van de overige verkeersfilters op de Sloterweg-oost en Laan van Vlaanderen vanaf 1 november 2023 heeft tot gevolg gehad dat de ook Sloterweg-oost rustiger is geworden en dat de verkeersdrukte op de Laan van Vlaanderen tijdens de spitsperioden duidelijk is afgenomen. Zoals verwacht zijn de S-routes rondom Nieuw-Sloten, zoals de Plesmanlaan en de Johan Huizingalaan, drukker geworden.

Uit de monitoringsresultaten maken wij op dat verkeersfilters op de Sloterweg en de Laan van Vlaanderen niet hebben geleid tot nieuwe knelpunten in doorstroming op het omliggend wegennet. Eén kruispunt is “verkeerstechnisch onregelbaar”, maar was dat ook al voordat de verkeersfilters zijn ingevoerd. Wel zorgen de toenemende verkeersintensiteiten voor extra belasting van dat knelpunt. Daarnaast zijn er (kruis)punten die aandacht verdienen en/of nader bekeken moet worden.

Verkeersveiligheid
De intensiteiten op specifieke locaties zijn afgenomen en dit heeft elders in het netwerk beperkt geleid tot toename van de intensiteiten. Omdat lagere intensiteiten en lagere snelheden (door invoering 30km/uur) samengaan met minder (kans op) ongevallen ligt het voor de hand dat verkeersveiligheid

verbetert op de wegen waar de maatregelen zijn ingevoerd. De ongevallen-registratie wijst ook niet op een toename van de verkeersonveiligheid. Deze gegevens zijn echter niet specifiek genoeg om een gedetailleerde analyse uit te voeren

Resterende knelpunten en aanbevelingen

Kruispunt Huizingalaan-Henk Sneevlietweg
Dit kruispunt was al regelmatig overbelast (“onregelbaar”) voordat de verkeersfilters werden ingevoerd. Door de toenemende hoeveelheid verkeer is dit verergerd. De verkeersregeling kan het verkeersaanbod op de Johan Huizingalaan vanuit noordelijke richting in de ochtendspits niet verwerken. De oververzadiging blijft gedurende grote delen van de ochtendspits (8-9 uur). Dit betekent dat autoverkeer niet in één ‘groencyclus’ kan worden afgewikkeld.

Dit knelpunt kan niet worden opgelost met een andere afstelling van de verkeerslichten. Wel kunnen enkele fysieke aanpassingen tot verbetering van dit knelpunt leiden:
- De verkeersbeweging Johan Huizingalaan vanuit noord linksaf richting Henk Sneevlietlaan voorzien van 2 opstelvakken ten koste van 1 opstelvak voor de rechtdoor gaande verkeersbeweging richting Oude Haagseweg;
- Op de Henk Sneevlietweg (zuidelijke rijbaan) ruimte maken voor 2 afrijdende rijstroken;
- Aanpassing van de markering (inclusief de aansluitende markering op de Louwesweg);
- Na aanpassing van de inrichting van het kruispunt optimaliseren van de VRI’s 950 en 951 (zijn gerelateerd; moeten samen worden uitgevoerd). Met deze maatregel wordt het ook mogelijk om de doorstroming Johan Huizingalaan/Louwesweg te verbeteren.

Aanbeveling: doorvoeren van de voorgestelde aanpassingen.

Kruispunten Johan Huizinglaan / Louwesweg en Johan Huizingalaan / Plesmanlaan
Beide kruispunten laten zien dat er tijdens de spits soms wachtrijen ontstaan, met name als de weersomstandigheden slecht zijn. Om de pieken van het verkeersaanbod op te vangen kan voor de dominante verkeerstroom de groentijd verhoogd worden. Daarbij moeten de gevolgen voor de anderen richtingen geëvalueerd worden. Dit zijn oplosbare knelpunten binnen de mogelijkheden die de verkeersregeling biedt. Voor het kruispunt Johan Huizingalaan/ Louwesweg is deze aanpassing pas effectief als het kruispunt Johan Huizingalaan – Henk Sneevlietweg is aangepast.
Aanbeveling: doorvoeren van optimalisaties in de verkeersregelinstallaties om pieken beter op te vangen.

Kruispunt Plesmanlaan – weg Antoni van Leeuwenhoekziekenhuis
Uit visuele waarnemingen blijkt dat de doorstroming op deze kruising op momenten, vooral in de ochtendspits, in het geding is. Het links afslaand verkeer vanuit oostelijke richting heeft dan problemen deze weg te bereiken en maakt dikwijls gebruik van de tegemoetkomende rijbaan, wat weer tot gevaarlijke situaties leidt voor het fietsverkeer parallel aan de Plesmanlaan.

Aanbeveling: Dit kruispunt vereist een aangepaste inrichting van de kruising inclusief een VRI-installatie om de doorstroming en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren (die ingreep is al onderdeel van het gebiedsontwikkelingsproject 'Schinkelkwartier').

Aansluiting Oude Haagseweg - Anderlechtlaan (A4)
We krijgen signalen dat de verkeersdoorstroming op met name de Oude Haagseweg in de spitsperiode dikwijls niet goed is, met lange wachtrijen voor de aansluiting op de A4. Vanuit onze metingen en tellingen kunnen we dit probleem echter nog niet goed duiden. We zien geen grote toenames vanuit de aanliggende kruisingen naar aanleiding van het invoeren van de verkeersfilters. Mogelijk is er een relatie met werkzaamheden en files op de snelwegen.
Aanbeveling: onderzoek uitvoeren om zicht te krijgen in de aard van de problematiek en eventuele oplossingsrichtingen.

Bijlage 1: Evaluatierapport VRI data (2024)

Onderzoek effecten gedeeltelijke afsluiting Sloterweg en Laan van Vlaanderen op met verkeerslichten geregelde kruispunten in de omgeving (versie 16 oktober 2024 na meting 5)

Inhoud

HOOFDSTUK 1 INLEIDING....4

1.1 Doel eindrapportage....4
1.2 Aanleiding en maatregelen....4
1.3 Leeswijzer....5

HOOFDSTUK 2 MAATREGELEN EN DATA....7

2.1 Maatregelen....7
2.2 Dataverzameling....8
2.3 Dataverzameling Sloterweg-west....9
2.4 Dataverzameling totaalpakket maatregelen Sloterweg....10

HOOFDSTUK 3 RESULTATEN MONITORING....11

3.1 Resultaten 2023....11
3.2 Resultaten eerste kwartaal 2024....12
3.3 Resultaten van april tot oktober 2024....17
3.4 Vergelijking nulsituatie met het totaalpakket aan maatregelen....23
3.5 Verkeersveiligheid....26

HOOFDSTUK 4 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN....28

BIJLAGE 1: EVALUATIERAPPORT VRI DATA (2024)....31

1. INLEIDING....34

2. ANDERLECHTLAAN - LAAN VAN VLAANDEREN (VRI 857)....36

Intensiteiten....36
Observatie kruispunt....39

3. PLESMANLAAN - LAAN VAN VLAANDEREN-WEST (VRI 859)....40

Intensiteiten....40
Observatie kruispunt....44

4. PLESMANLAAN - LAAN VAN VLAANDEREN OOST (VRI 856)....45

Intensiteiten....45
Observatie kruispunt....48

5. PLESMANLAAN - JOHAN HUIZINGALAAN (VRI 949)....49

Intensiteiten....49
Observatie kruispunt....52

6. JOHAN HUIZINGALAAN - LOUWESWEG (VRI 950)....54

Intensiteiten....54
Observatie kruispunt....57

7. PIETER CALANDLAAN – MEER EN VAART – LOUIS DAVIDSSTRAAT (VRI 956)....59

Intensiteiten....59
Observatie kruispunt....62

8. PIETER CALANDLAAN – BADEN POWELLWEG (VRI 865)....63

INTENSITEITEN 63
OBSERVATIE KRUISPUNT 66
9. DE ALPEN - OOKMEERWEG (VRI 861) 67
INTENSITEITEN 67
OBSERVATIE KRUISPUNT 70
10. JOH, HUIZINGALAAN – HENK SNEEVLIETWEG (VRI 951) 71
INTENSITEITEN 71
OBSERVATIE KRUISPUNT 74
11. SAMENVATTING EN CONCLUSIE 75
BIJLAGE 2: LOCATIES TELSLANGEN 76

1. Inleiding

Meetperiodes

Type dag: Werkdagen (ma t/m vr)
Periode: 7:00 tot 22:00, ochtendspits (8-10 uur), tussenspits (10 tot 16 uur), avondspits (16-18 uur)

Oorspronkelijke situatie
- 0-meting: 5-6-2023 tot en met 23-6-2023 (3 weken)

Tussensituatie:
- 1-meting: 3-7-2023 tot en met 31-10-2023

Eindsituatie
- 2-meting: 1-11-2023 tot en met 20-12-2023
- 3-meting: 16-1-2024 tot en met 17-3-2024 (met uitzondering van de weken 10 en 11)
- 4-meting: 1-4-2024 tot en met 1-7-2024
- 5-meting: 1-9-2024 tot en met 7-10-2024

De kruispunten in tabel 1 zijn onderzocht op verschillen in verkeersintensiteiten na invoering van de volgende maatregelen:

1 juli 2023: Sloterweg-west afgesloten voor doorgaand verkeer

1 november 2023: invoering intelligente toegang op Sloterweg-west, Sloterweg-oost, Laan van Vlaanderen-west, Laan van Vlaanderen-oost: dat betekent inrijdverboden van 7-10 uur en 16 tot 19 uur. Uitgezonderd zijn nood- en hulpdiensten, openbaar vervoer en ontheffinghouders.

Tabel 1: Onderzochte, met verkeerslichten geregelde, kruispunten

VRI #	kruispunt
857	Anderlechtlaan/Laan van Vlaanderen
859	Plesmanlaan/Laan van Vlaanderen (west)
856	Plesmanlaan/Laan van Vlaanderen (oost)
949	Johan Huizingalaan - Plesmanlaan
950	Johan Huizingalaan - Louwesweg
956	Pieter Calandlaan – Meer en Vaart – Louis Davidsstraat
865	Pieter Calandlaan – Baden Powellweg
861	De Alpen - Ookmeerweg

In het monitoringsplan is aangegeven dat ook de teldata van de 958 (Cornelis Lelylaan – Meer en Vaart) gebruikt zullen worden voor de evaluatie van de verkeersmaatregelen. Deze VRI is niet in tabel 1 opgenomen. Op basis van de bevindingen uit de data van VRI 865 en VRI 956 is geconcludeerd dat de verkeersmaatregelen in Nieuw Sloten ook geen impact hebben op de VRI 958.

Deze notitie richt zich op de verschillen tussen meting 0 (oorspronkelijke situatie), meting 1 (tussensituatie) en meting 2-3-4-5 (eindsituatie).

Bij een toename van de verkeersintensiteiten is onderzocht of het kruispunt met een optimale starre regeling nog wel regelbaar genoemd mag worden volgens het Afwegingskader verkeerslichten (zie kader).

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:

- Fiets / Voetganger: < 45 sec
- OV: < 25 sec
- 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%
    - Cyclustijd maximaal 100 sec

Met betrekking tot het voorkomen van blokkades:

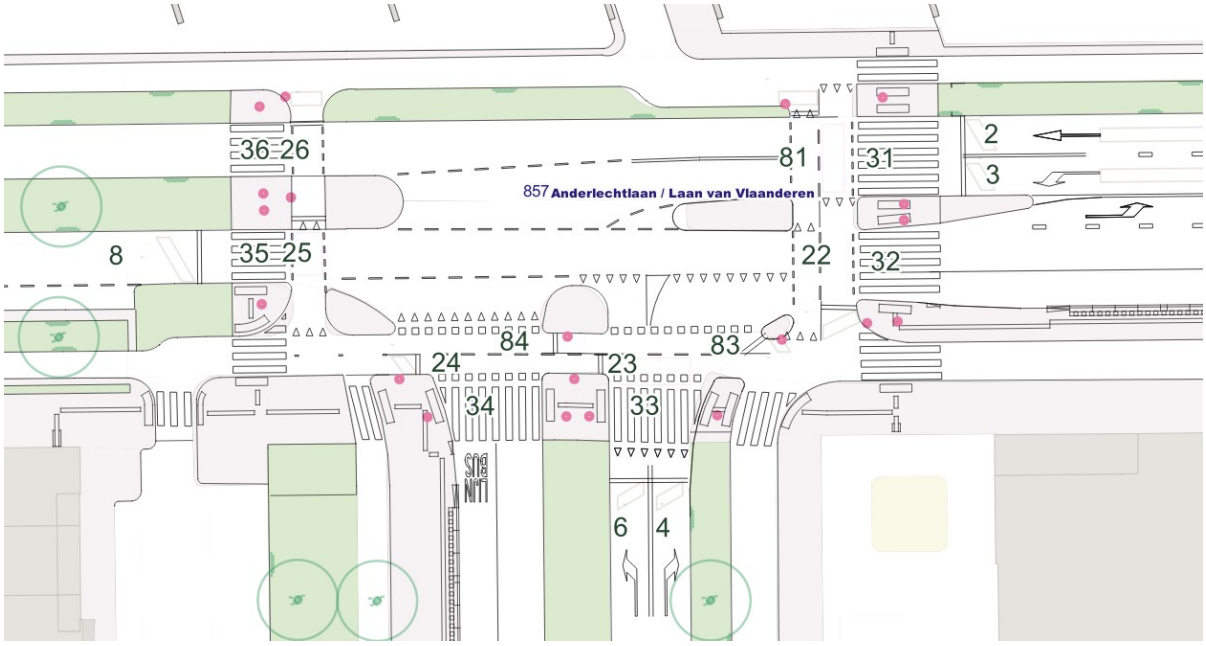
Blokkades leiden tot onveilige situaties omdat er stilstaand verkeer op een wegvak aanwezig is, terwijl ander verkeer aan komt rijden. Blokkades zijn in twee types in te delen:

- 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.
- 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 (bv 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.

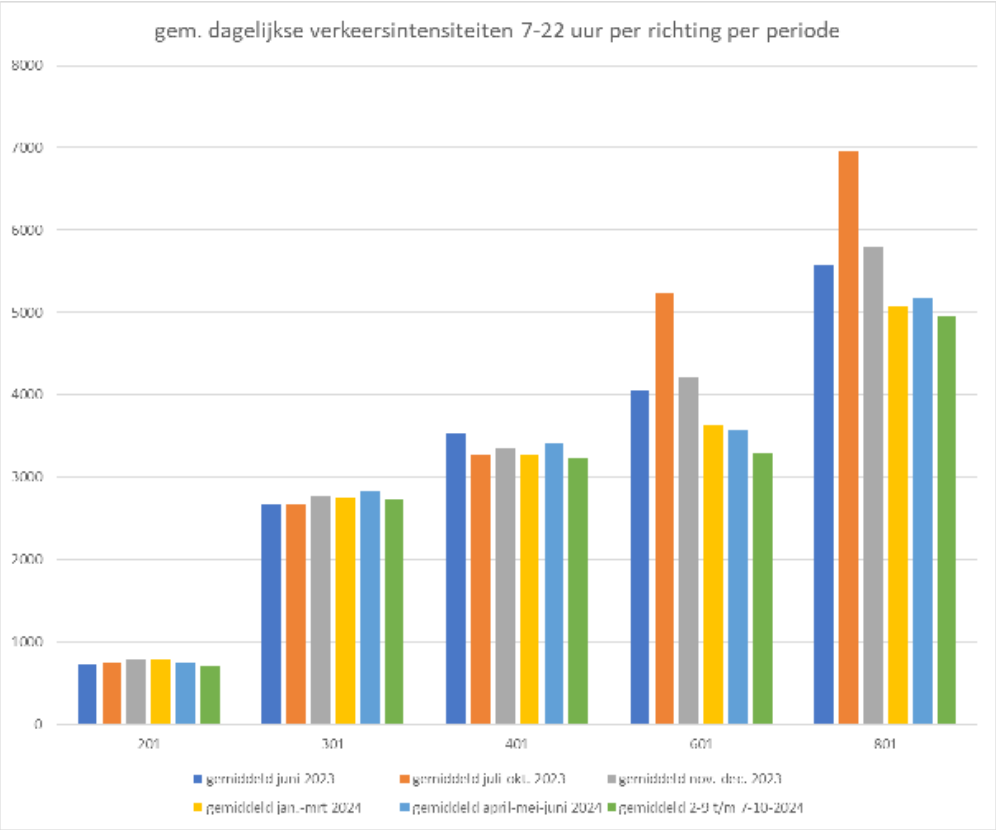
2. Anderlechtlaan - Laan van Vlaanderen (VRI 857)

- Intensiteiten

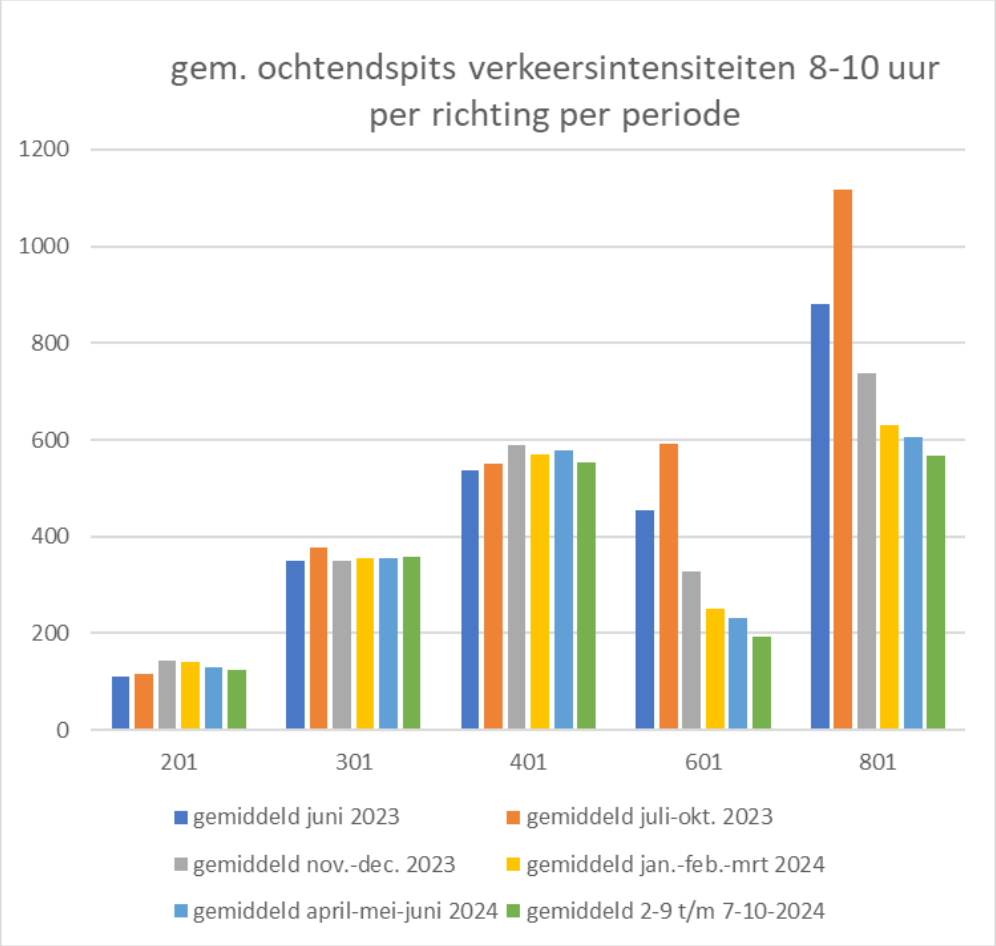


figuur 1, kruispunt 857 met richtingnummers

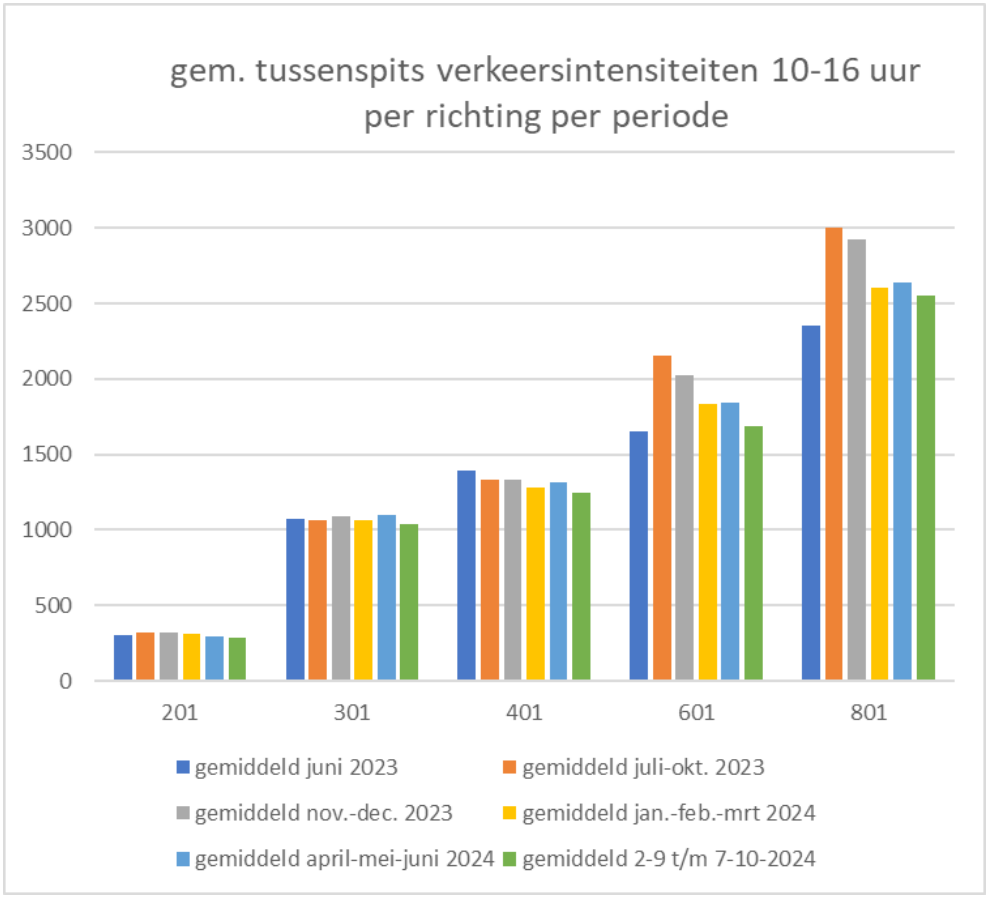
In de grafieken 1 tot en met 4 staan de intensiteiten aangegeven voor de 6 meetperiodes voor respectievelijk de tijdperiode 7:00 tot 22:00, ochtendspits (8-10 uur), tussenspits (10-16 uur) en avondspits (16-18 uur).



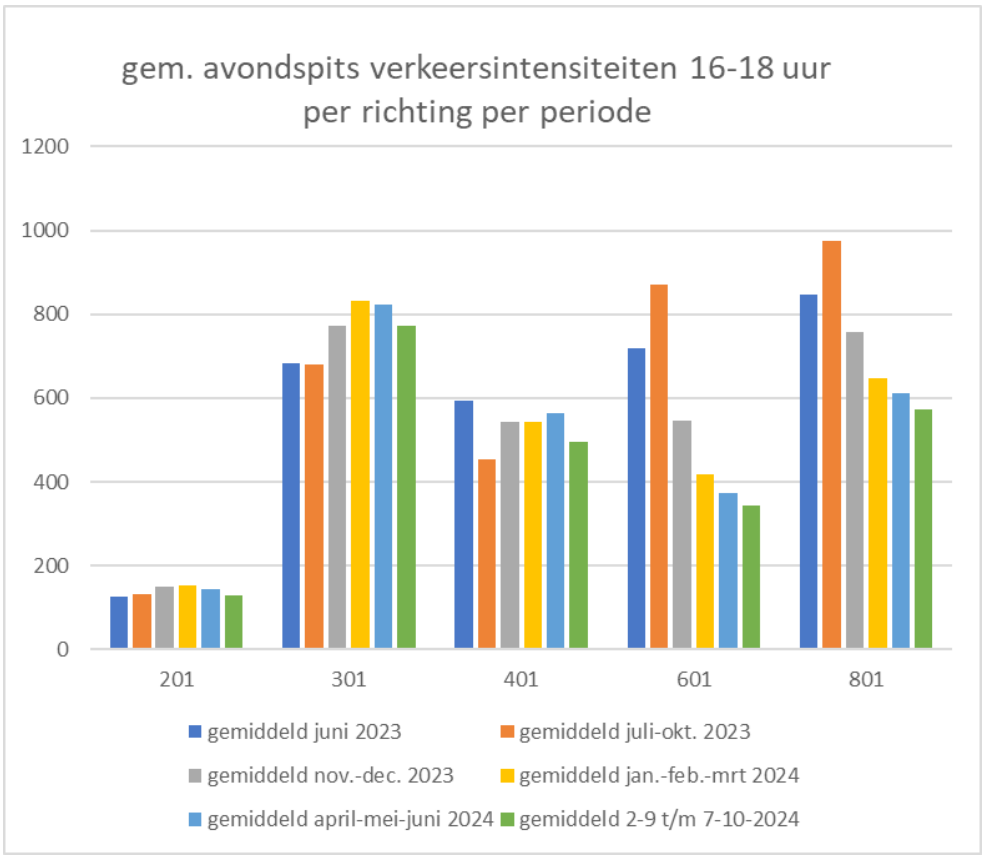
grafiek 1, intensiteiten 7:00-22:00



grafiek 2, intensiteiten ochtendspits 8:00-10:00



grafiek 3, intensiteiten tussenspits 10:00-16:00



grafiek 4, intensiteiten avondspits 16:00-18:00

Conclusie:
De totale intensiteit in de eindsituatie is met 5-10% afgenomen t.o.v. de 0-situatie, terwijl die in de tussensituatie nog met 14% was toegenomen. De afname is het gevolg van de gedeeltelijke geslotenverklaring in de spitsuren. Dat betekent vooral een afname op de Laan van Vlaanderen-west (-11%) en Anderlechtlaan-zuid (-18%). In de eindsituatie is in de metingen ook een steeds grotere afname sinds eind 2023 waar te nemen.
In de tussenspits situatie (10-16 uur) was er eind 2023 nog een verkeerstoename van 10% over het hele kruispunt; echter de toename werd gedurende 2024 steeds minder en er is in september 2024 geen toename meer te zien.
Het kruispunt is daarmee goed regelbaar geworden; in tegenstelling tot in de tussensituatie, waarin structurele oververzadiging plaatsvond.

- Observatie kruispunt

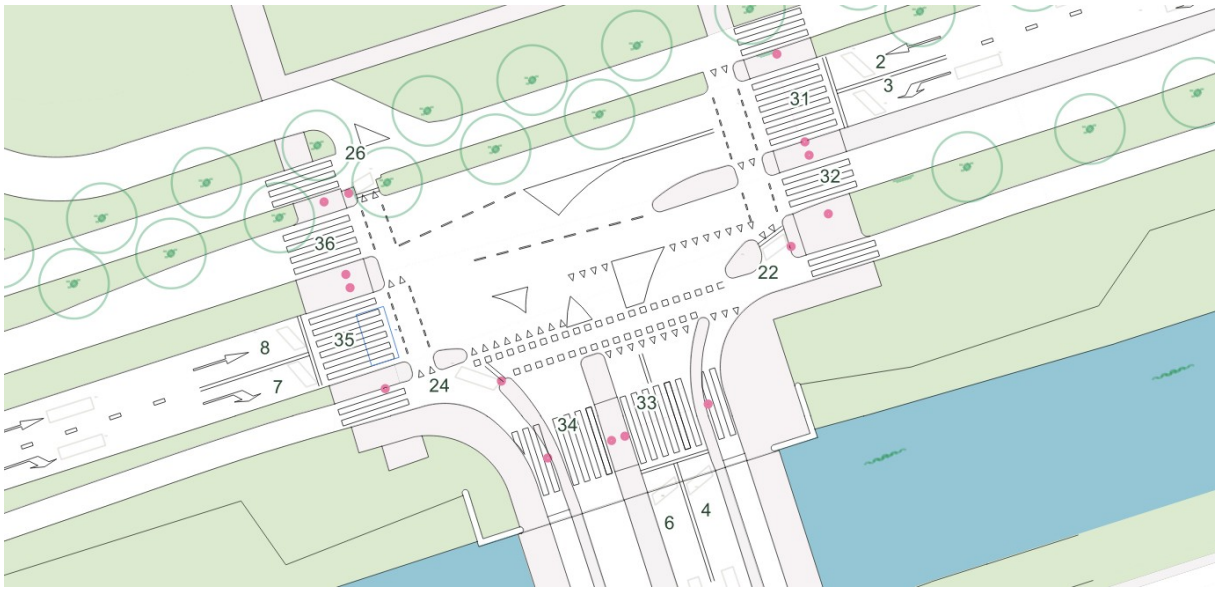
2-meting: de wachtrijen zijn van een zodanige lengte, dat die in de meeste gevallen in een groenfase verwerkt kunnen worden. Oververzadiging in de drukste uren (8:00 – 9:00 en 17:00 en 18:00) treedt niet op.

Meting 4 (juni 2024): In de spitsperiodes zijn geen onacceptabel lange wachtrijen meer te zien. Dat is logisch vanwege de gedeeltelijke geslotenverklaring in die periode. In het drukste uur buiten de spits (15:00 – 16:00 uur) ontstaan er structureel nog wel te lange wachtrijen tussen ca. 15:20 en 15:50 uur op de Laan van Vlaanderen-west. Deze wachtrijen strekken zich uit tot en voorbij het kruispunt met de Buitensingel.
Op de Anderlechtlaan is er geen sprake meer van veel te lange wachtrijen. Incidenteel overschrijdt de wachtrij wel de lengte van de opstelvakken. Dat is met name ook het geval in het drukste uur buiten de spits (15:00 – 16:00 uur).

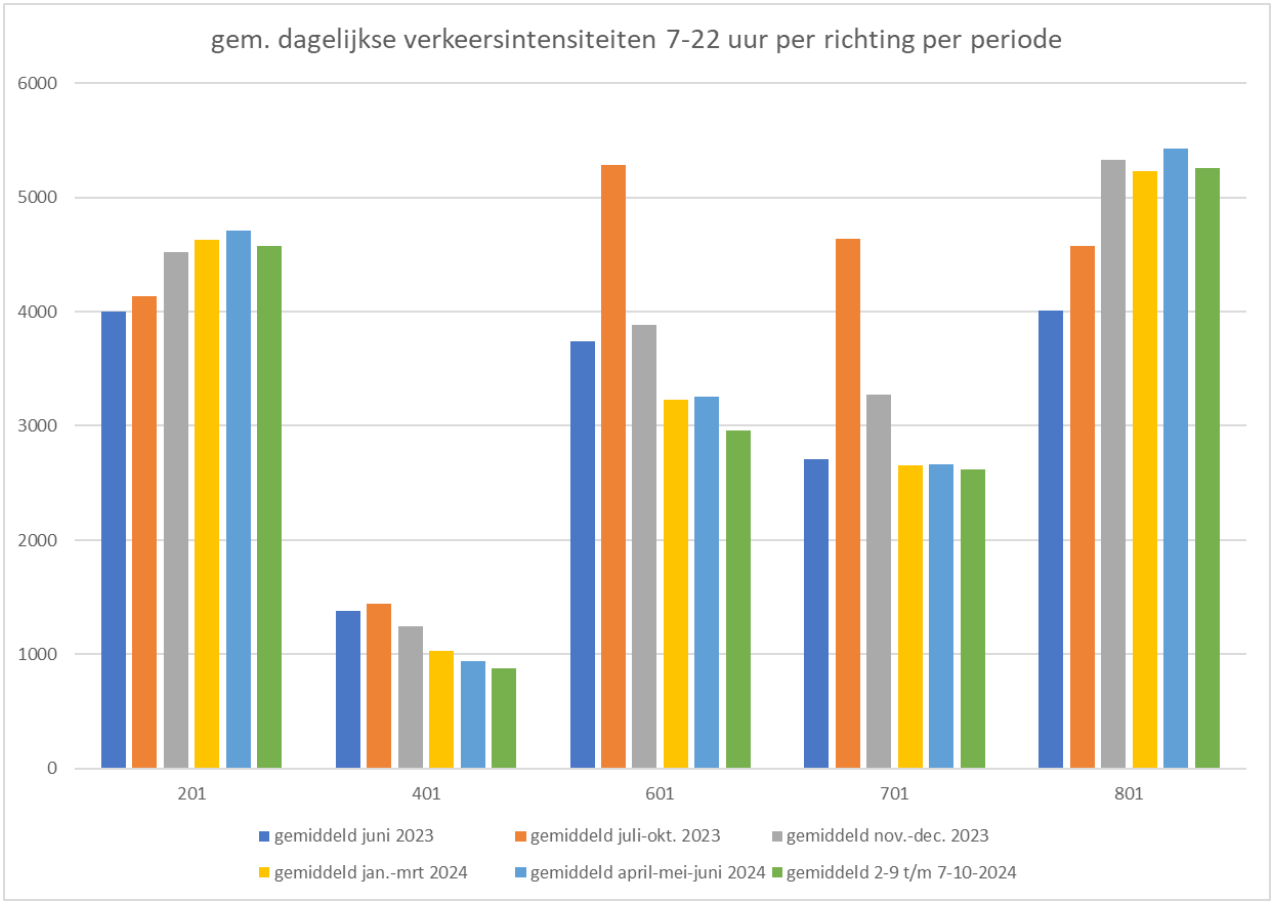
Meting 5 (september 2024): De camera observaties tijdens deze meting geven geen andere resultaten dan die in juni.

3. Plesmanlaan - Laan van Vlaanderen-west (VRI 859)

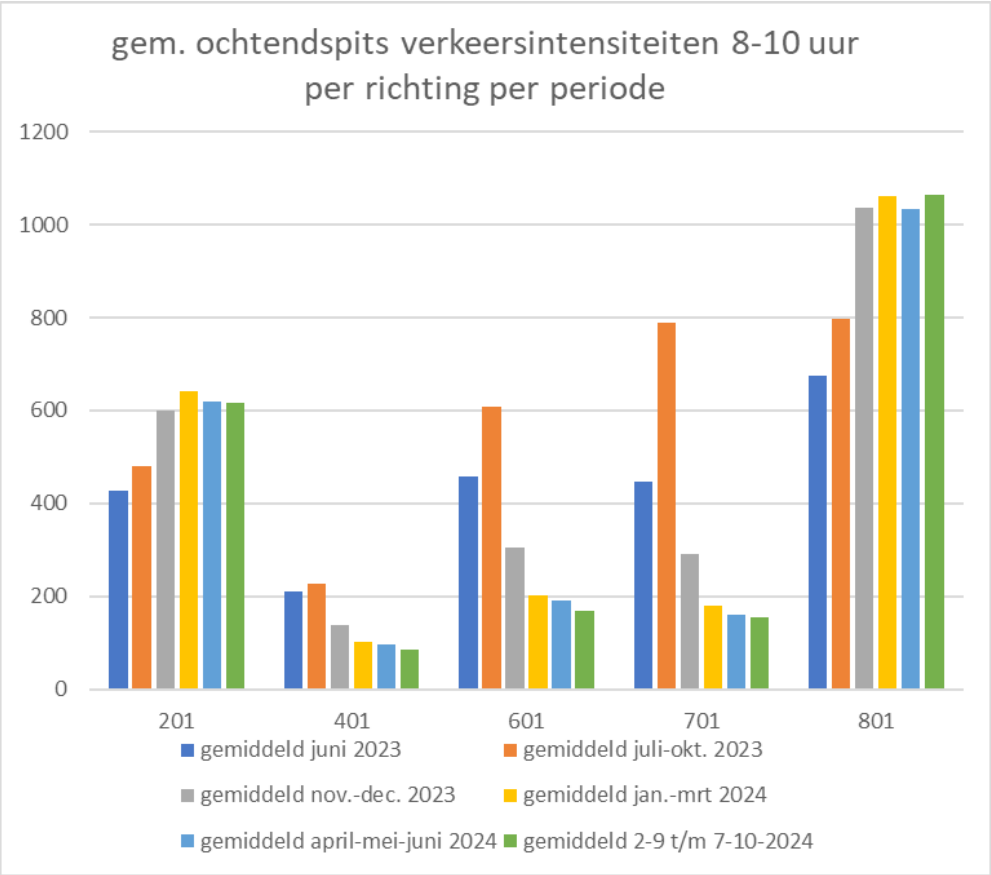
- Intensiteiten



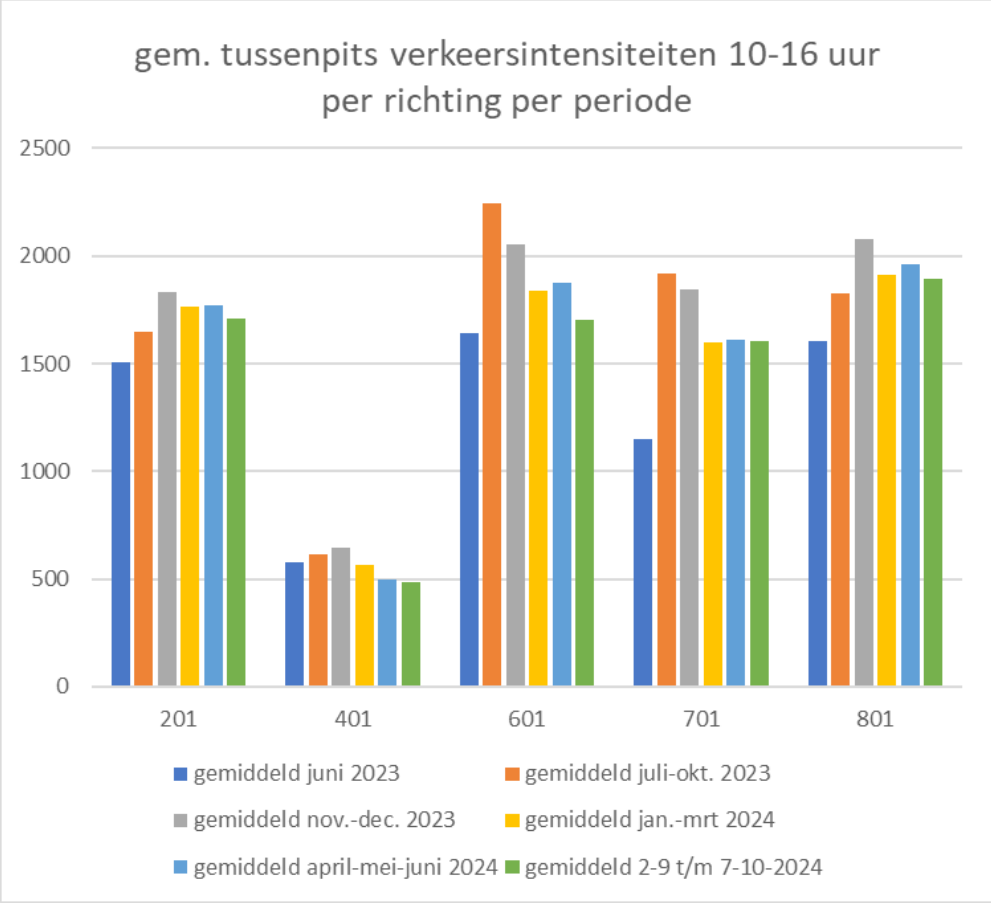
figuur 2, kruispunt 859 met richtingnummers



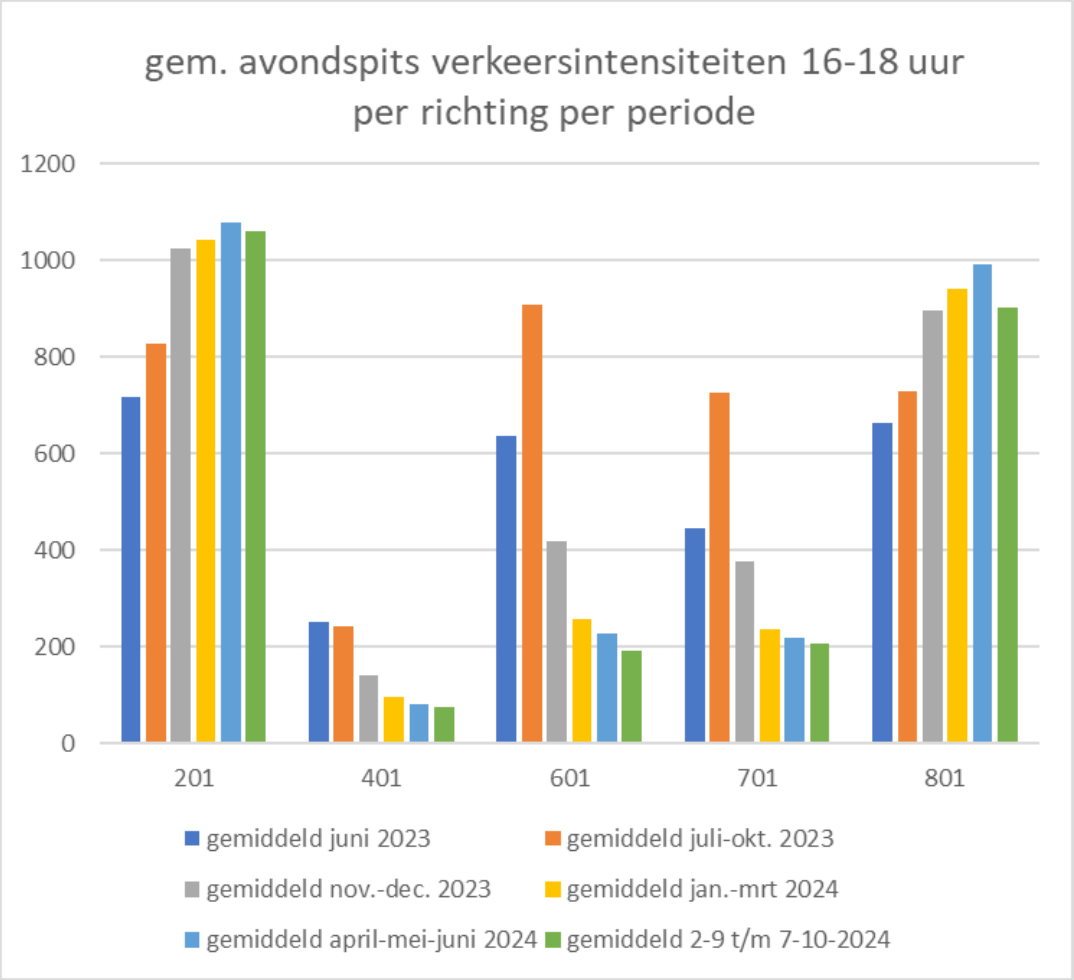
grafiek 5, intensiteiten 7:00-22:00



grafiek 6, gemiddelde ochtendspits-intensiteiten 8:00-10:00



grafiek 7, gemiddelde tussenspits-intensiteiten 10:00-16:00



grafiek 8, gemiddelde avondspits-intensiteiten 16:00-18:00

Conclusie:
De totale intensiteit in de eindsituatie is toegenomen met 18% eind 2023 tot ‘slechts’ 5% in september 2024 t.o.v. de 0-situatie, terwijl die in de tussensituatie nog met 29% was toegenomen. Er is een significante afname waarneembaar op de verkeersbewegingen van en naar de Laan van Vlaanderen naar en vanaf de Plesmanlaan-west. Dit is natuurlijk een gevolg van de gedeeltelijke geslotenverklaring in de spitsuren. Op de Plesmanlaan in west-oost richting is daarentegen een duidelijke toename te zien van ruim 30%; dat geldt ook voor de omgekeerde beweging van oost naar west. Ook dat is logisch, omdat het verkeer nu via de (gewenste) hoofdroute Plesmanlaan – Joh. Huizingalaan moet omrijden.
In de tussenspits situatie (10-16 uur) is er in alle meetperiodes van de eindsituatie een duidelijke toename te zien op het gehele kruispunt voor alle verkeersbewegingen.
Het kruispunt is echter nog steeds goed regelbaar door de afname op bepalende verkeersbewegingen Plesmanlaan-west rechtsaf en Laan van Vlaanderen linksaf; in tegenstelling tot in de tussensituatie, waarin structurele oververzadiging plaatsvond, met name op de Plesmanlaan-west.

- Observatie kruispunt

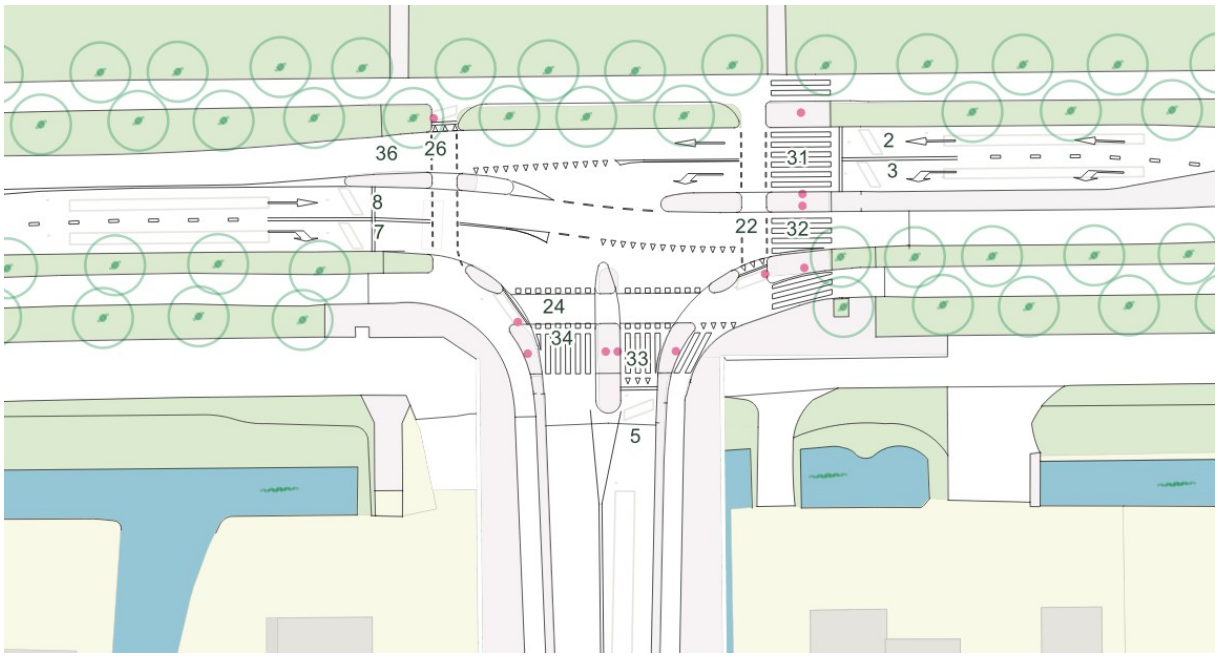
Wat uit de VRI-data van de 2-situatie naar voren komt, komt overeen met de waarnemingen uit de observaties. Er is geen sprake meer van filevorming. Het extra verkeer op de Plesmanlaan dat van west naar oost rijdt (en niet meer afslaat naar de Laan van Vlaanderen) kan beter verwerkt worden.

Meting 4 (juni 2024):
De schouwcamera staat gericht op richting Plesmanlaan west -> oost (richting 801); dit is de drukste richting; tijdens meting 1 is geconstateerd dat de wachtrijen in de ochtendspits structureel terugsloegen tot op de rotonde Baden Powelweg. In meting 2 en 4 gebeurde dit niet. In enkele gevallen wordt nog een wachtrij geconstateerd met een lengte van meer dan 100 meter op de Plesmanlaan-west, maar uitsluitend in de ochtendspits tussen 8:15 en 8:45 uur; dat is nog alleszins acceptabel.

Meting 5: (september 2024):
Wachtrijen op de Plesmanlaan-west (richting 8) van ca 100 meter of meer komen voor in de ochtendspits tussen kwart over 8 en kwart voor 9, maar niet elke dag. Tijdens de monitoringperiode kwam dat alleen maar voor op de dinsdag. Mogelijk worden deze niet veroorzaakt door de VRI, maar door de rotonde Plesmanlaan – Louis Davidsstraat.

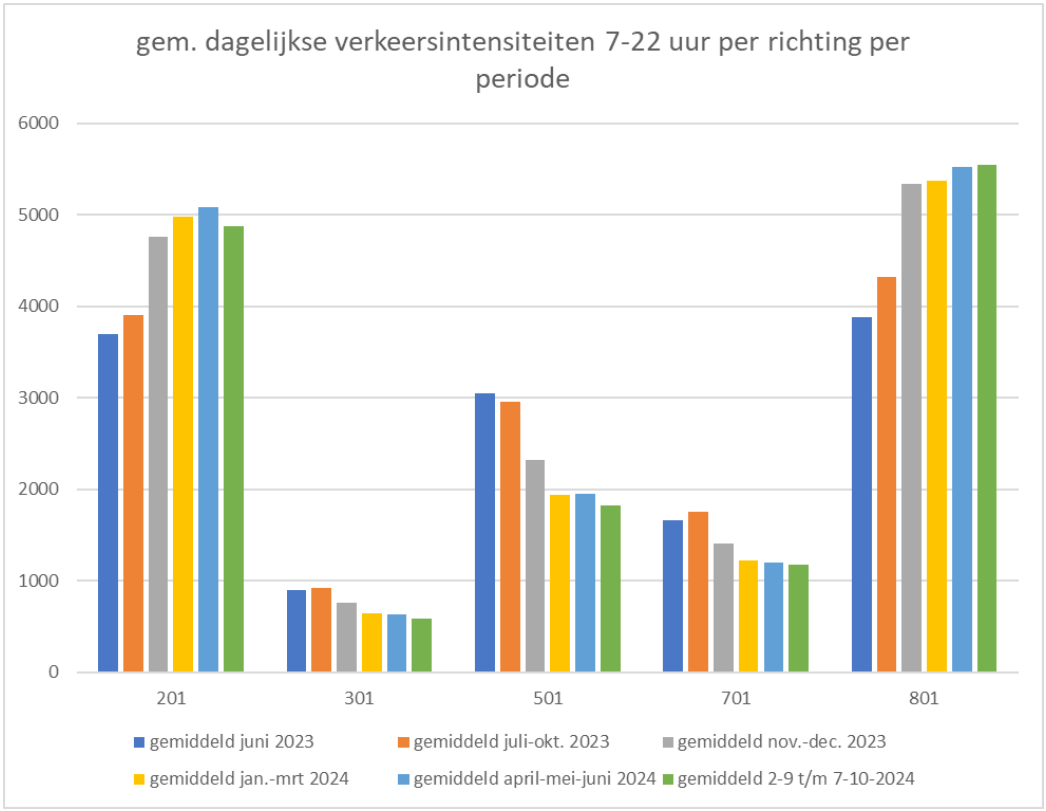
4. Plesmanlaan - Laan van Vlaanderen Oost (VRI 856)

- Intensiteiten

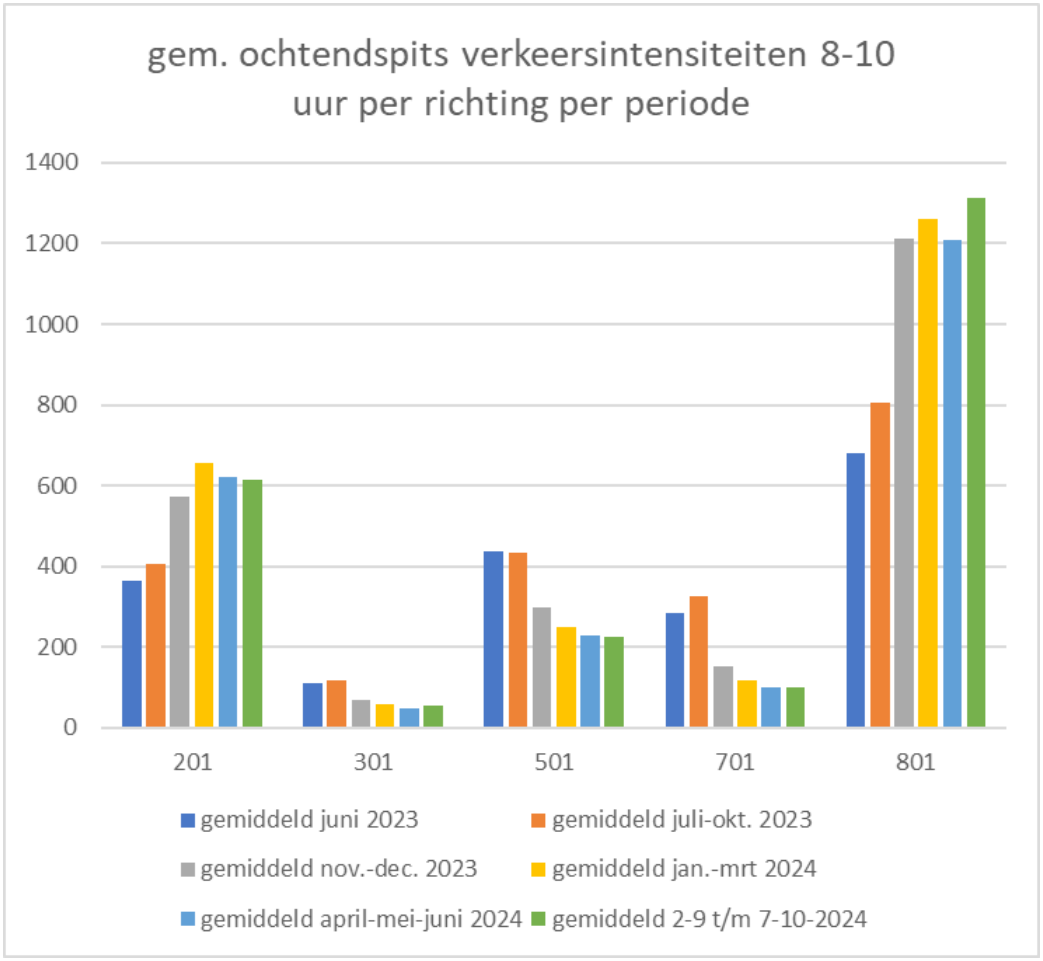


figuur 3, kruispunt 856 met richtingnummers

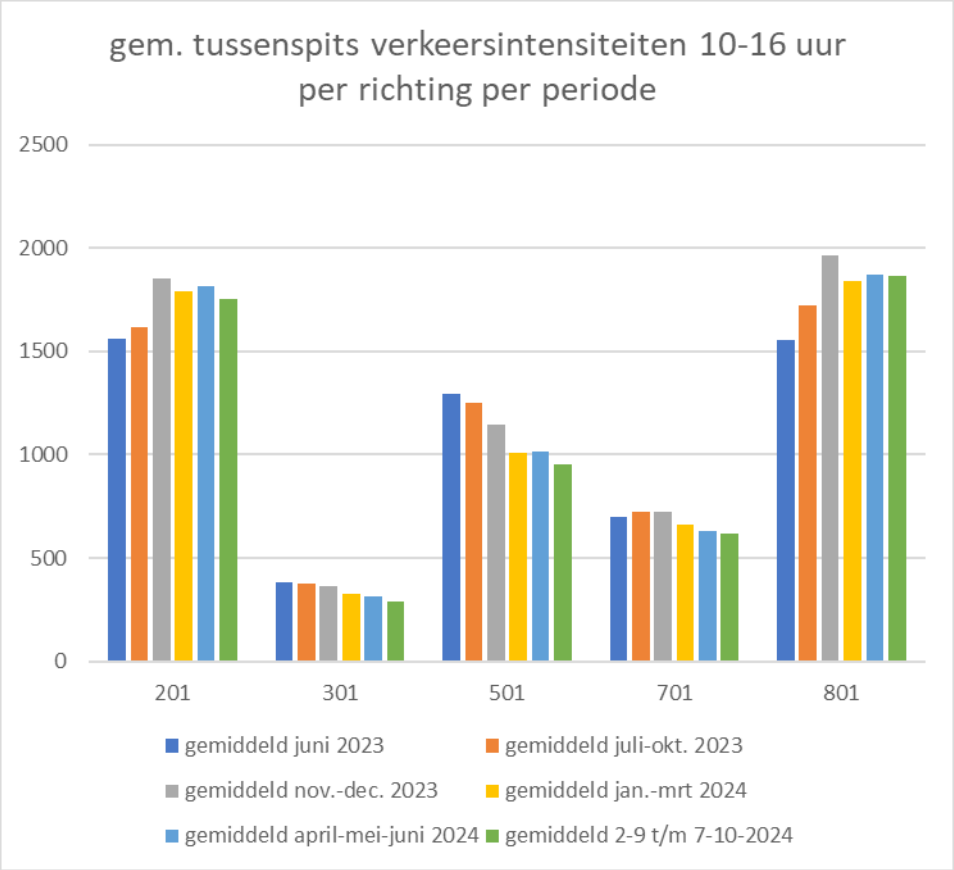
In grafiek 9 tot en met 12 staan de intensiteiten aangegeven voor 6 metingen respectievelijk voor de tijdperiode 7:00 tot 22:00, ochtendspits (8-10 uur), tussenspits (10-16 uur) en avondspits (16-18 uur).



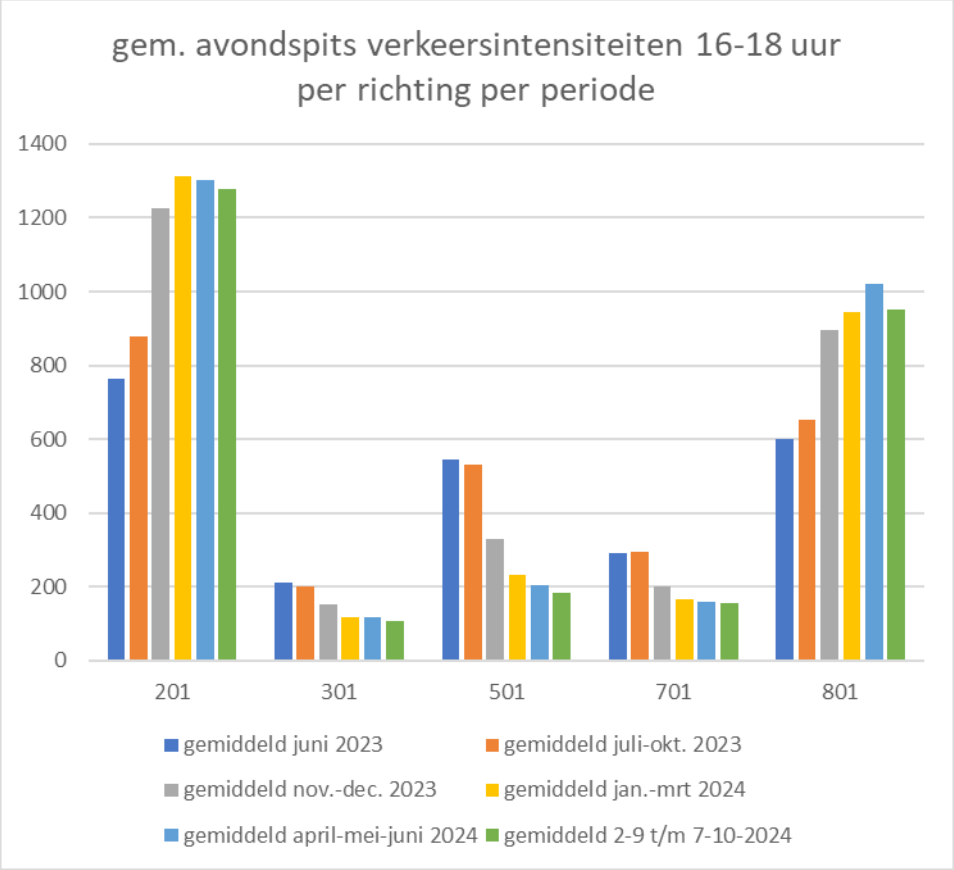
grafiek 9, intensiteiten 7:00-22:00



grafiek 10, ochtendspits intensiteiten 8:00-10:00



grafiek 11, tussenspits intensiteiten 10:00-16:00



grafiek 12, avondspits intensiteiten 16:00-18:00

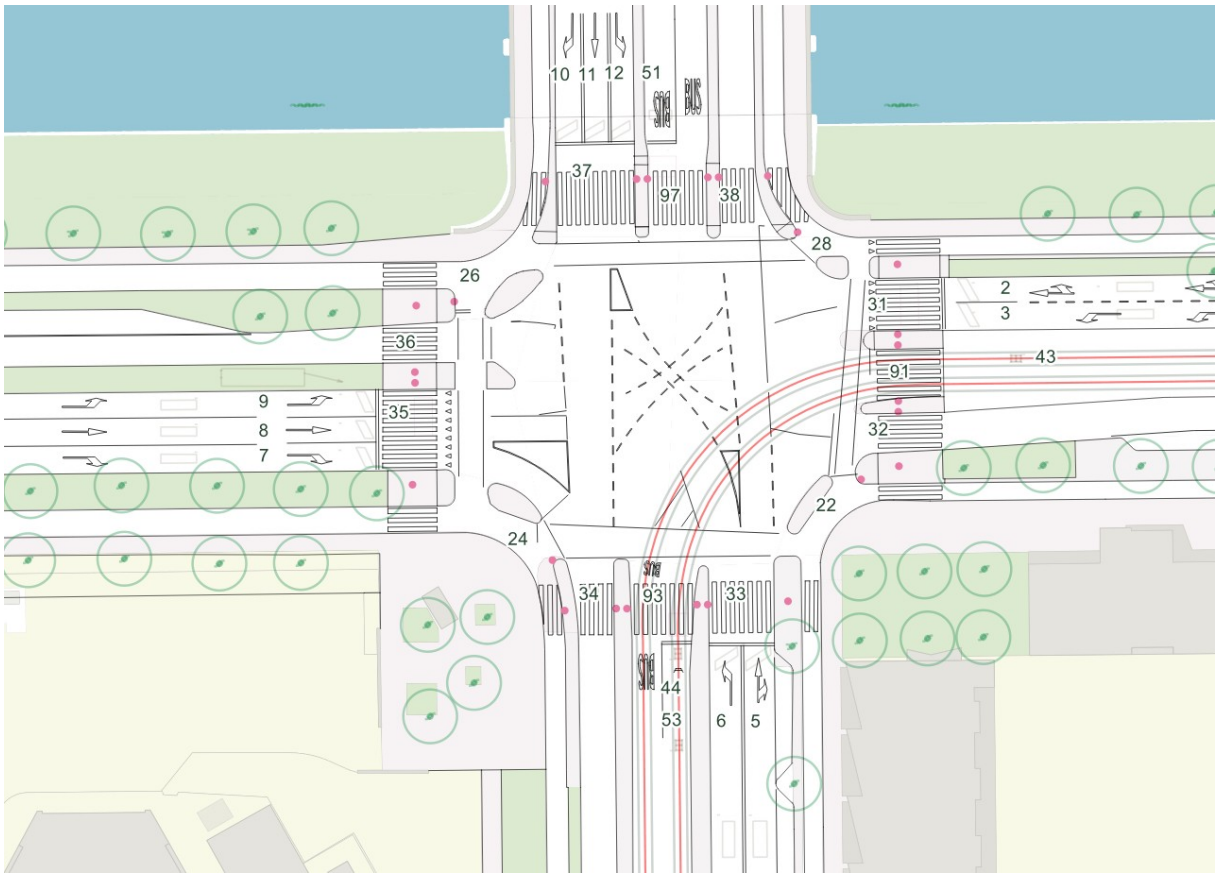
Conclusie:
De totale intensiteit in de eindsituatie is toegenomen: Eind 2023 was dit een stijging van 11%, in september 2024 een stijging van 6% ten opzichte van de 0-situatie. Er is een significante afname waarneembaar op de verkeersbewegingen van en naar de Laan van Vlaanderen; op de Plesmanlaan is echter een toename te zien van ca. 40%. Dat is logisch, omdat het verkeer nu in de spitsen via de (gewenste) hoofdroute Plesmanlaan – Joh. Huizingalaan moet omrijden. De toename is in de spitssituatie ca. 70% in beide richtingen op de Plesmanlaan.
Het kruispunt is echter nog steeds goed regelbaar door enerzijds door de afname op bepalende verkeersbewegingen van en naar Laan van Vlaanderen, anderzijds doordat de regeling nog een behoorlijke overcapaciteit had/heeft.

- Observatie kruispunt

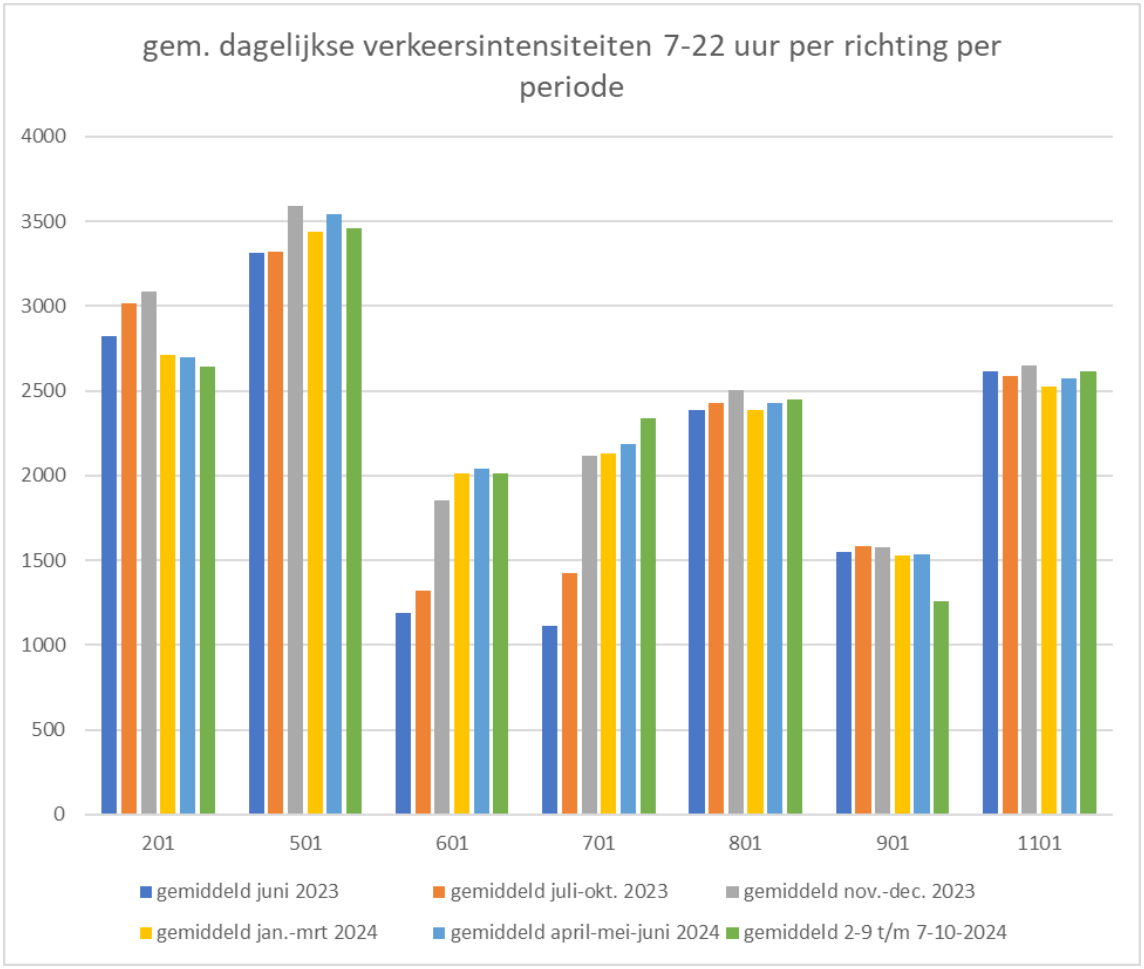
Voor de evaluatie van de gedeeltelijke afsluiting van de Laan van Vlaanderen na 1 november zijn voor dit kruispunt geen schouwcamera's geplaatst. Wel kon geconstateerd worden dat er wachtrijen ontstonden voor de rotonde Louis Davidsstraat in oostelijke richting gedurende een deel van de ochtendspits (8:00-9:00 uur).
Voor meting 4 en 5 is dit kruispunt niet verder geobserveerd, omdat uit de tellingen en eerdere observaties is gebleken, dat hier geen problemen wat betreft de verkeersafwikkeling voorkomen.

5. Plesmanlaan - Johan Huizingalaan (VRI 949)

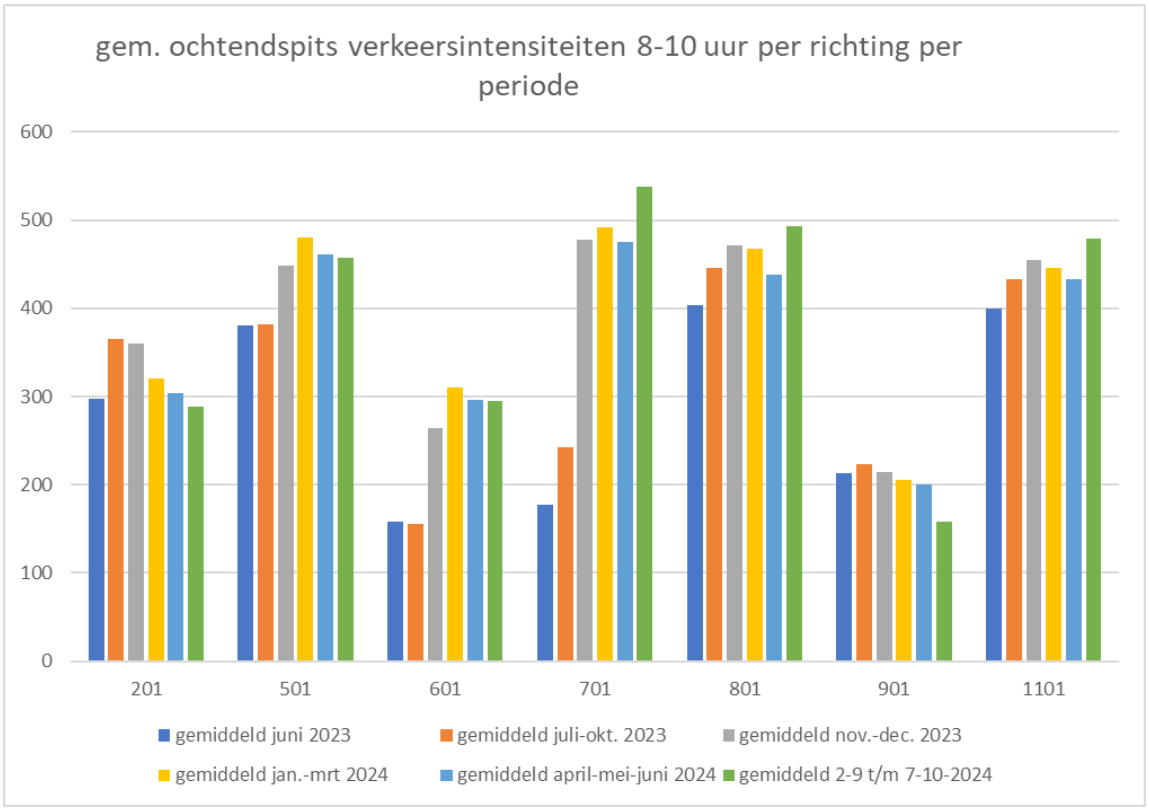
- Intensiteiten



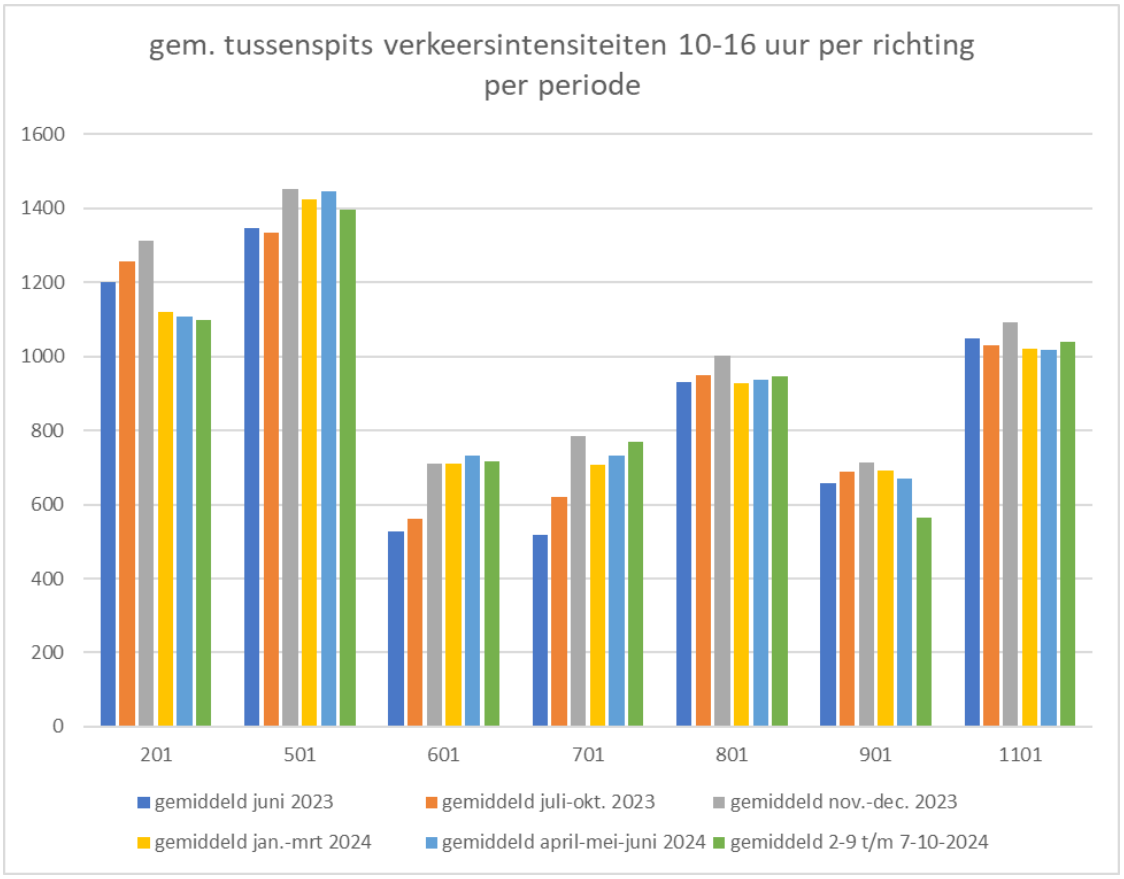
figuur 4, kruispunt 949 met richtingnummers



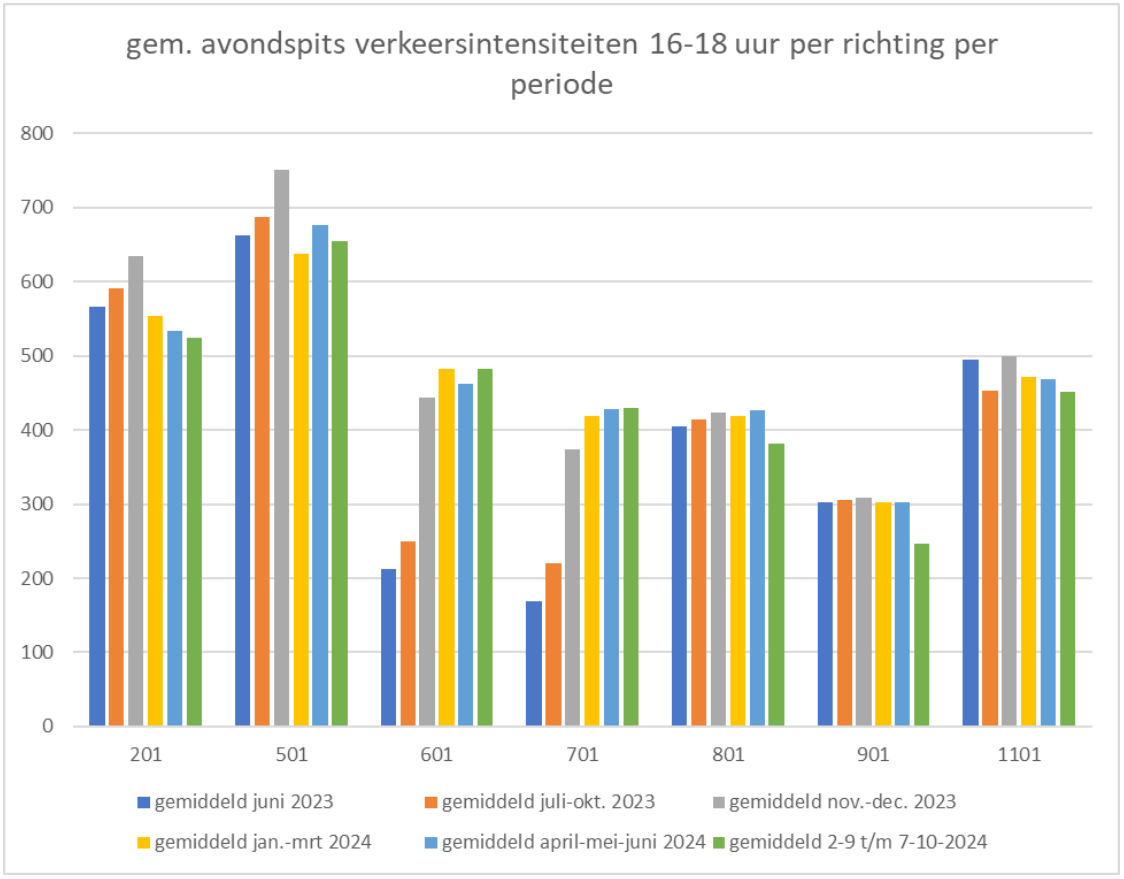
grafiek 13, intensiteiten 7:00-22:00



grafiek 14, ochtendspits intensiteiten 8:00-10:00



grafiek 15, tussenspits intensiteiten 10:00-16:00



grafiek 16, avondspits intensiteiten 16:00-18:00

Conclusie:
Er is sprake van een toename op de totale intensiteit in de eindsituatie van 14% eind 2023 tot 8% in september 2024 t.o.v. de 0-situatie. Op geen enkele verkeersbeweging is er een afname. Op de verkeersbewegingen Plesmanlaan rechtsaf en Joh. Huizingalaan zuid linksaf is een toename gemeten van resp. ca. 90% en 70%. De toename op deze verkeersbewegingen is vooral in de spitsen zichtbaar, waarbij de omvang van het verkeer soms is verdubbeld tot verdrievoudigd. Deze toename is verwacht; ook buiten de spits is er een toename waarneembaar van 35%-50%.
In de metingen in de eindsituatie (3, 4 en 5) is wel een dalende tendens waarneembaar.
Het kruispunt is nog steeds regelbaar, gerekend over een gemiddelde spitsduur van 2 uren. Echter gedurende een deel van de spitsen is oververzadiging waarneembaar (zie observaties); wat leidt tot te lange wachtrijen.

- Observatie kruispunt

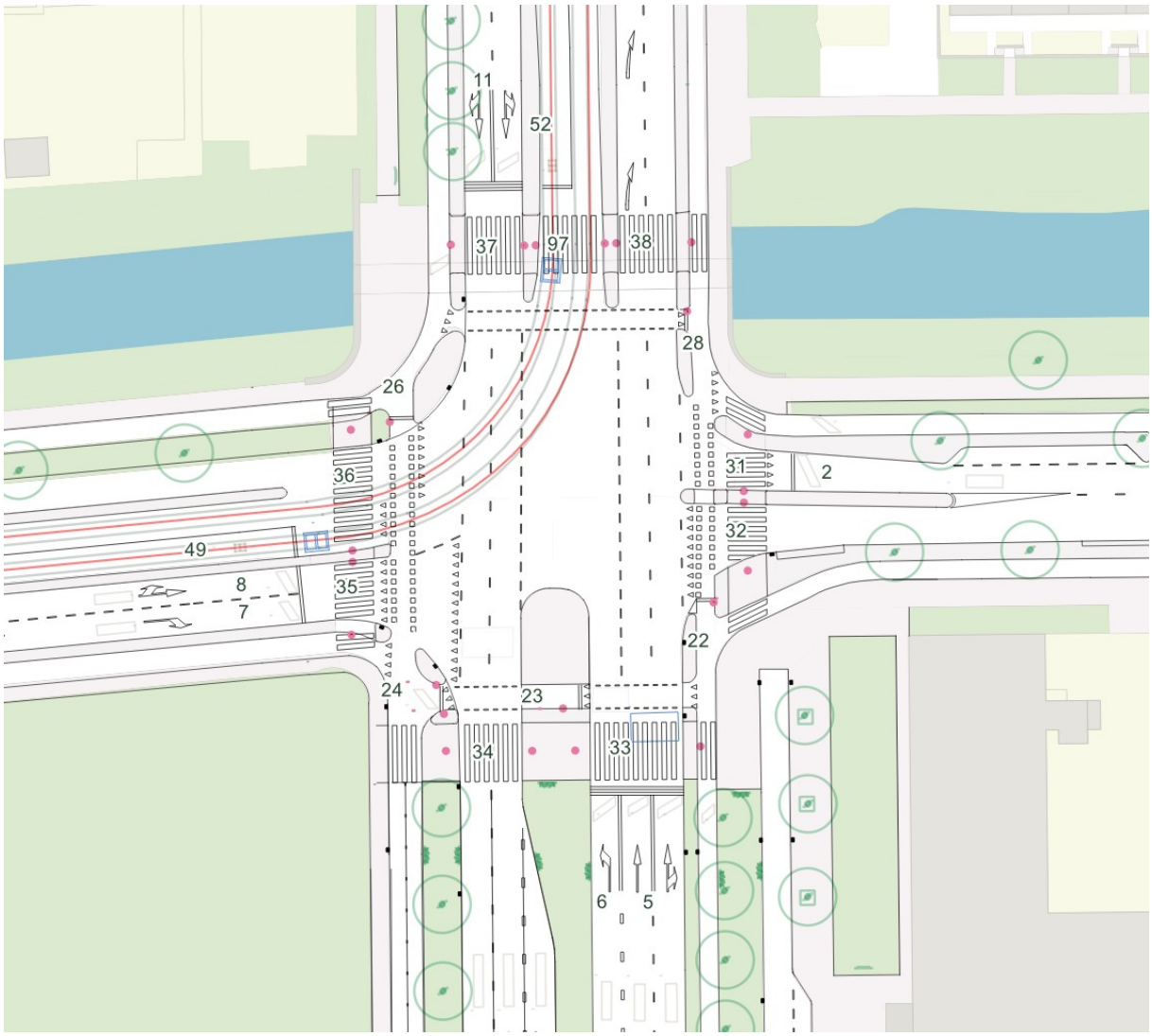
De spitsafsluiting van de Laan van Vlaanderen leidde tot grotere wachtrijvorming op de Plesmanlaan voor het kruispunt. Bij regen reikte de wachtrij, in zowel de ochtend- (8:00 – 9:00 uur) als avondspits (17:00-18:00 uur), tot voorbij het ongeregeld kruispunt met de weg achter het Antoni van Leeuwenhoek ziekenhuis. Nog vaker werd geconstateerd dat de wachtrijen tot buiten de opstelvakken reikte. Het percentage oververzadiging dat in de VRI-data werd gemeten is op deze dagen in werkelijkheid groter. Er zijn echter ook spitsperiodes waargenomen, waarin geen oververzadiging heeft plaatsgevonden.
In de tegenovergestelde richting, vanaf de Johan Huizingalaan linksaf naar de Plesmanlaan (richting 6) wordt in de 2-situaties ook regelmatig langzaam rijdend en stilstaand verkeer waargenomen, zeker in de avondspits, niet of nauwelijks in de ochtendspits.
Om de pieken van verkeersaanbod op te vangen verdient het wel aanbeveling om de maximum groentijden voor de betreffende verkeersbeweging te verhogen. Wel moet goed geëvalueerd worden, wat voor effect dit heeft op de andere verkeersbewegingen. Ook is op de Johan Huizingalaan tussen Plesmanlaan en Louwesweg regelmatig in ochtend- en avondspits behoorlijke filevorming geconstateerd. Het rechts afslaand verkeer vanaf de Plesmanlaan kan dan niet afrijden, zodat verhoging van groentijden hier geen zin heeft.

Meting 4 (juni 2024):
Tijdens deze meting kwamen geen lange wachtrijen op de Plesmanlaan voor. Wel gebeurt het regelmatig dat een overschrijding van de opstelvakken plaatsvindt, echter het kruispunt met het Antoni van Leeuwenhoek ziekenhuis werd slechts sporadisch geblokkeerd. Het verkeersaanbod is in vergelijking met meting 2 ongeveer hetzelfde. De conclusie kan getrokken worden, dat de afrijcapaciteit hoger is. Dat kan kloppen, omdat in meting 2, waarbij te lange wachtrijen ontstonden, sprake was van slecht weer. Aan de regeling zelf, hebben geen wijzigingen plaatsgevonden.
Op de Johan Huizingalaan van zuid naar noord (richtingen 501 en 601) ontstaan in de avondspits regelmatig langere wachtrijen tot voorbij de halte; in de ochtendspits is daarvan geen sprake. Het verhoogde zebrapad van en naar de halte is hier ook enigszins debet aan. De instellingen in de VRI kunnen ook beter. De hiaattijden over de detectielussen zijn aangepast.

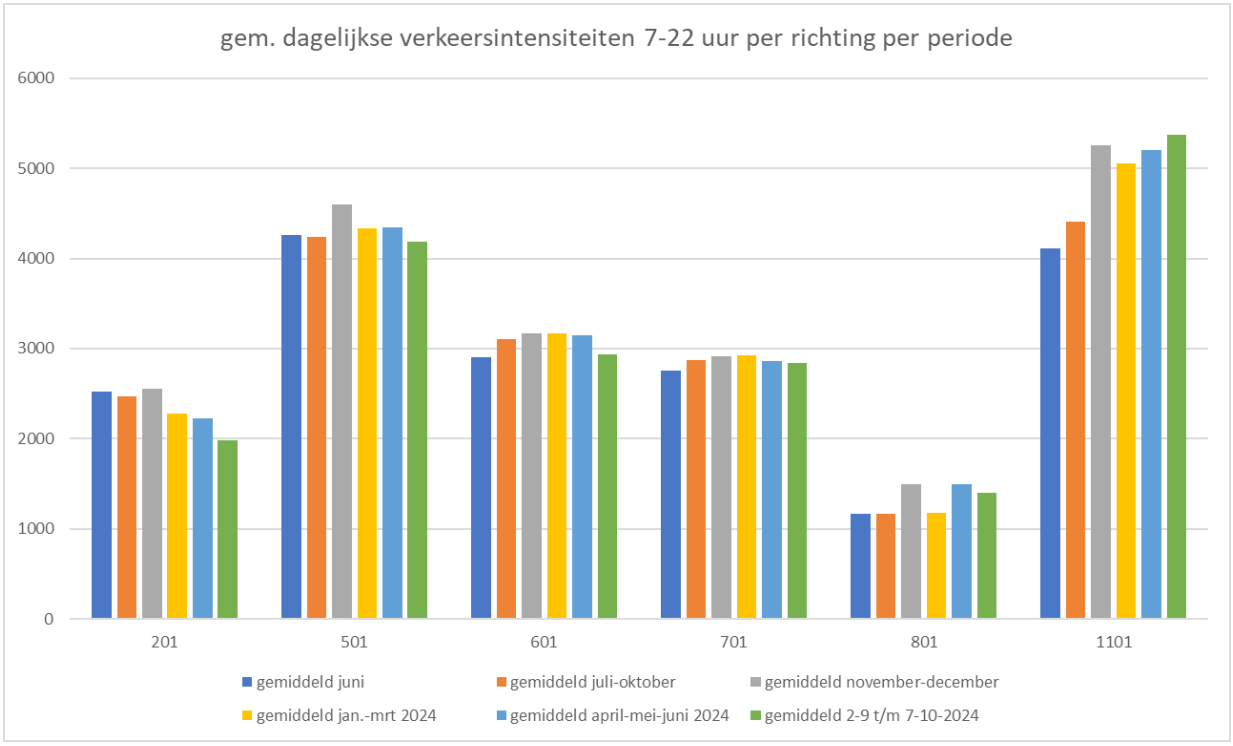
Meting 5 (september 2024):
De waarnemingen in meting 5 komen overeen met meting 4. Wanneer het weer iets minder is (regenachtig op donderdag 26 september), is waar te nemen, dat meteen de doorstroming daaronder te lijden heeft.
In alle observaties is er in de ochtendspits sprake van ongewenste situaties op het kruispunt Plesmanlaan – weg naar Antoni van Leeuwenhoek ziekenhuis. Het linksafslaand verkeer vanuit oostelijke richting heeft veel problemen deze weg te bereiken en maakt regelmatig gebruik van de tegemoetkomende rijbaan, wat weer tot gevaarlijke confrontaties leidt voor het fietsverkeer parallel aan de Plesmanlaan. Concept plannen voor reconstructie van dit kruispunt in combinatie met plaatsing van een VRI bestaan al.

6. Johan Huizingalaan - Louwesweg (VRI 950)

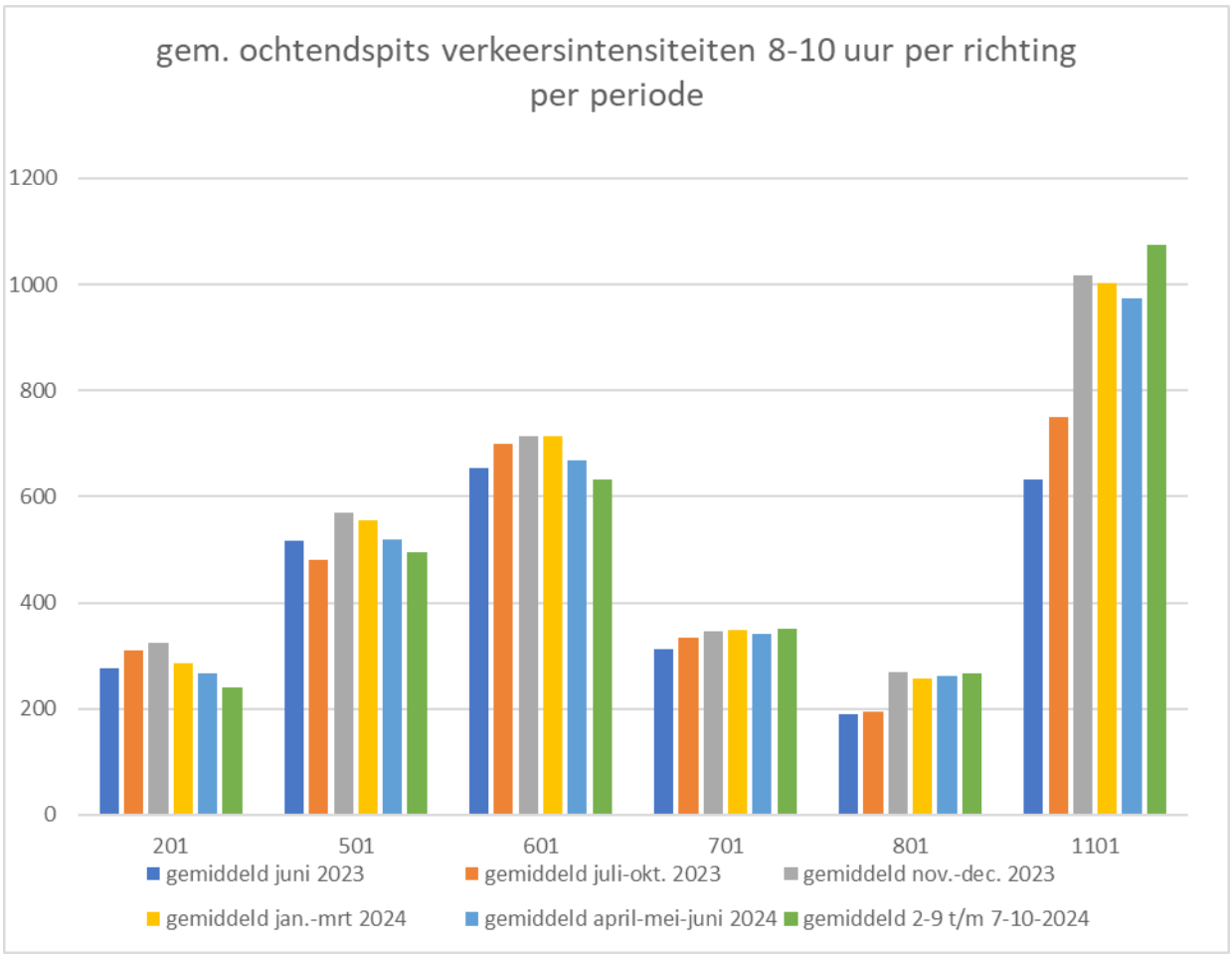
- Intensiteiten



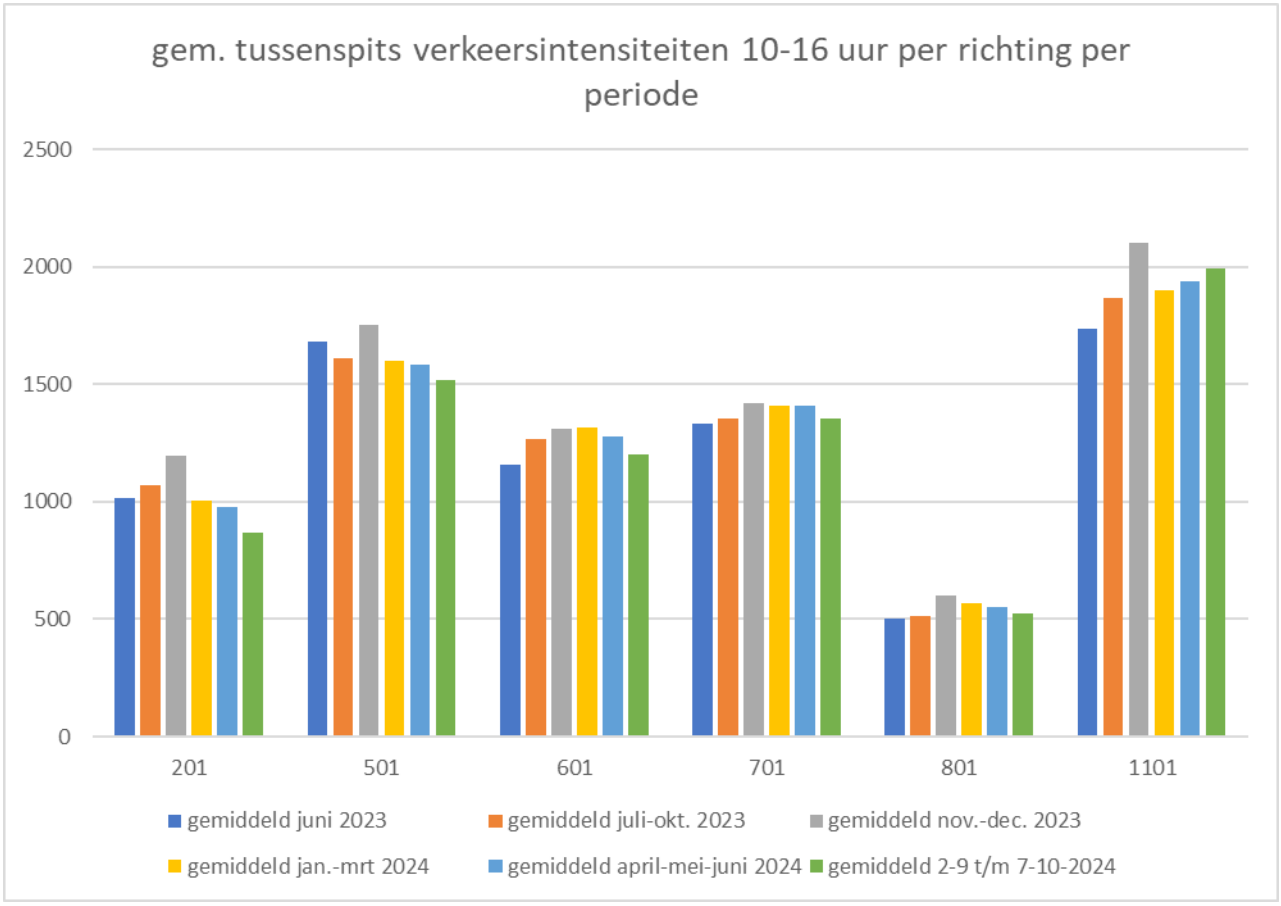
figuur 5, kruispunt 950 met richtingnummers



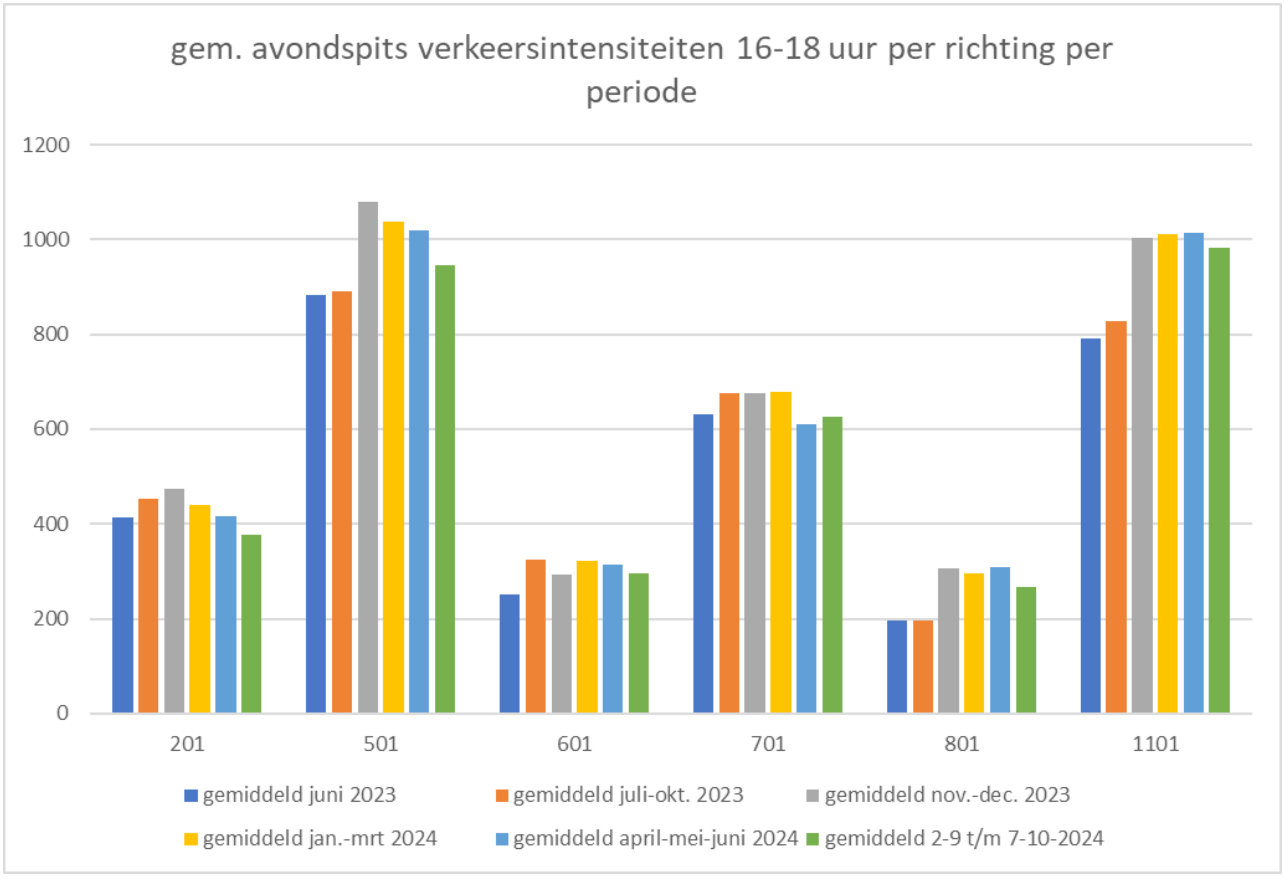
grafiek 17, intensiteiten 7:00-22:00



grafiek 18, ochtendspits intensiteiten 8:00-10:00



grafiek 19, tussenspits intensiteiten 10:00-16:00



grafiek 20, avondspits intensiteiten 16:00-18:00

Conclusie:
Er is sprake van een lichte toename van de totale intensiteit in de eindsituatie van 13% eind 2023 tot 6% in september 2024 t.o.v. de 0-situatie. Op de verkeersbewegingen Joh. Huizingalaan noord-zuid is de grootste toename gemeten van resp. ca. 30%; ook op de Louwesweg is een significante toename van verkeer. De toename op deze verkeersbewegingen is vooral in de spitsen zichtbaar; 60-70% op de Joh. Huizingalaan en +30% op de Louwesweg. Deze toename is verwacht; ook buiten de spits is er een toename waarneembaar van ca 15% op de Joh. Huizingalaan.
In de metingen in de eindsituatie (3, 4 en 5) is wel een dalende tendens waarneembaar.
Het kruispunt is nog steeds regelbaar, gerekend over een gemiddelde spitsduur van 2 uren. Echter gedurende een deel van de spitsen is oververzadiging waarneembaar (zie observaties); wat leidt tot te lange wachtrijen.

- Observatie kruispunt

Bij de spitsafsluiting Laan van Vlaanderen zijn niet expliciet observaties uitgevoerd op dit kruispunt. Wel is geconstateerd op de schouwcamera op de Johan Huizingalaan ter hoogte van de tram-/bushalte dat vooral in de ochtendspits gedurende periodes sprake is van filevorming in zuidelijke richting. De regeling kan het verkeersaanbod op de Johan Huizingalaan vanuit noordelijke richting (richting 11) in de ochtendspits niet verwerken. Dat heeft vooral te maken met de complexiteit van de regeling. Er vinden veel ov- en fietsprioriteitsingrepen plaats. De roodtijden voor de richting 11 zijn daardoor hoog. Ook wordt de maximum groentijd niet vaak bereikt. Dat komt doordat er hiaten in de verkeersstroom vallen door niet opletten of door uitvoegend verkeer, waardoor de regeling ‘denkt’, dat er geen verkeer meer is. Daardoor ontstaan hoge roodtijden en niet voldoende maximum-groenbenutting.

Het grenshiaat waarbij de regeling ‘denkt’ dat er geen verkeer meer is, is op 25 januari verhoogd om dit probleem te verminderen.

Meting 4:
Tijdens meting 4 is een camera gericht op richting 11. De bevindingen in meting 2 worden nu ook geconstateerd. De maximum groentijden worden, door de wijziging in de regeling op 25 januari, nu wel gehaald. De oververzadiging blijft gedurende grote delen van de ochtendspits (8-9 uur). Er zijn nog optimalisaties mogelijk:

- Het rechter opstelvak op richting 11 wordt niet goed benut. Daarom zijn de wachtrijen langer dan noodzakelijk. Een wijziging van de markering kan iets helpen (zie figuur hieronder).
- Er zijn nog kleine optimalisaties mogelijk in de verkeerslichtenregeling.
- De doorstroming naar de Henk Sneevlietweg laat ook te wensen over, vooral in de avondspits. Een vergroting van de opstelcapaciteit, die al ten tijde van het mobiliteitsplan is voorgesteld, kan soelaas bieden.

De doorstromingsproblemen op de Plesmanlaan komen nagenoeg niet voor in de avondspits (17-18 uur).

Meting 5:
De constateringen in meting 5 komen overeen met die in meting 4, met dien verstande dat de oververzadiging nog iets langer duurt in de ochtendspits. Dat komt ook overeen met de met VRI-tellingen. Die zijn in de ochtendspits op de richting 11 hoger dan in meting 4.

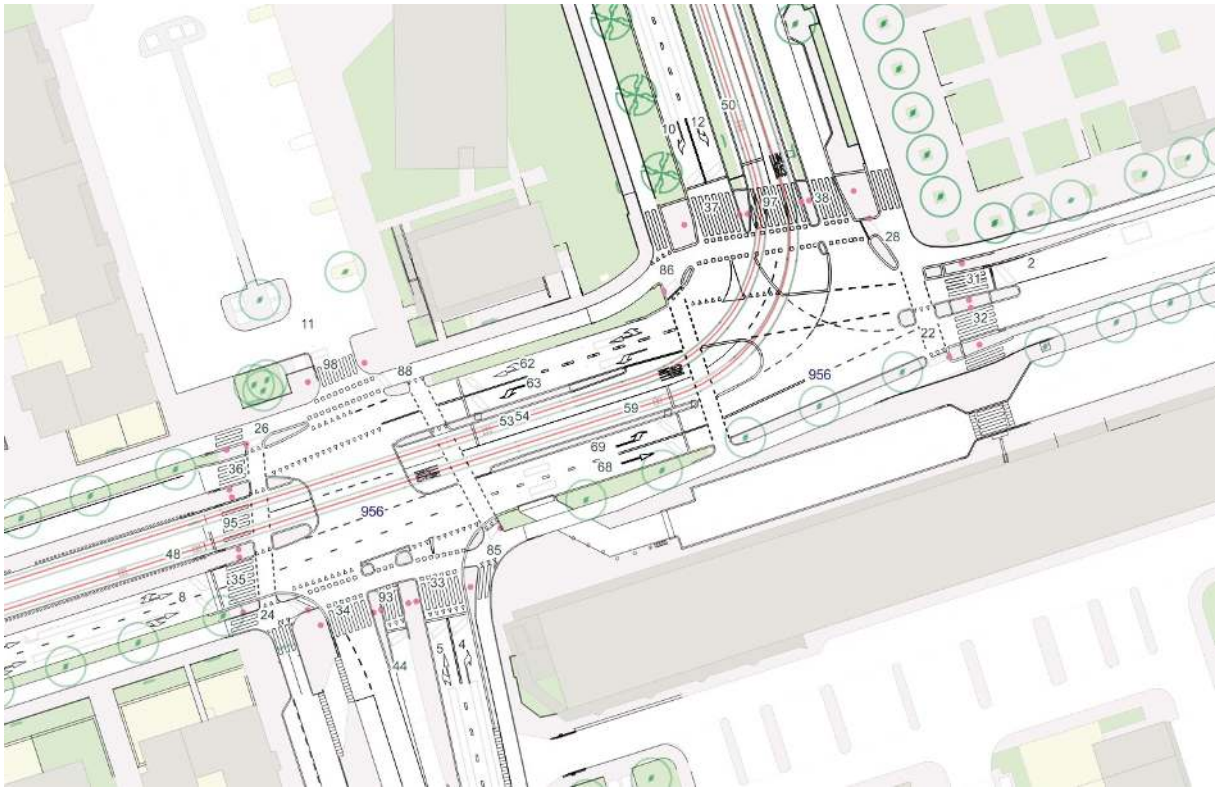
De slechte doorstroming op richting 11, waarbij de wachtrijen gedurende enkele periodes terugslaan tot op het kruispunt 949 is wellicht ook een oorzaak van de mindere doorstroming op de Plesmanlaan in oostelijke richting. Het rechtsafslaand verkeer aldaar kan moeilijk afrijden vanwege de file op de Joh. Huizingalaan.



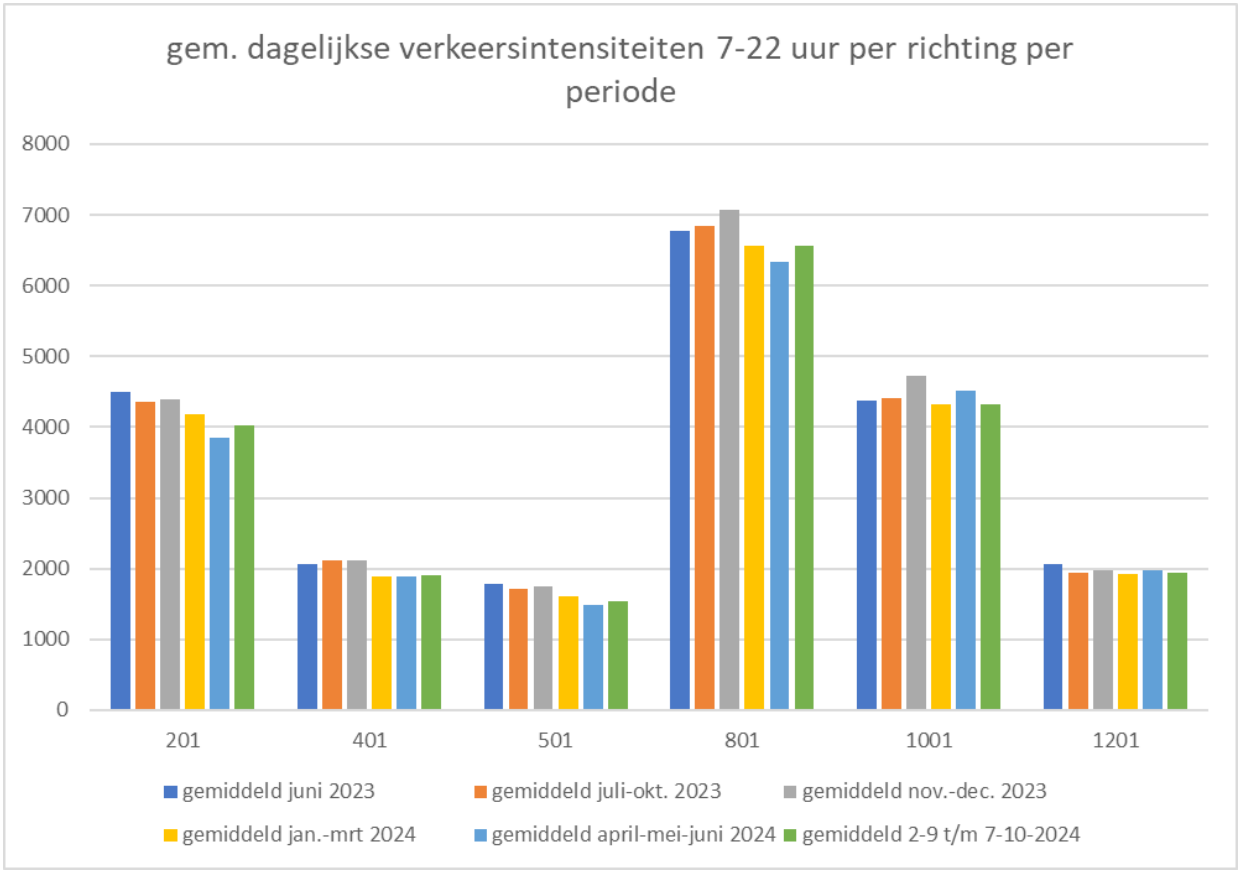
Figuur 6: schematische wijziging van markering t.b.v. betere benutting asfaltoppervlak (rode ovalen).

7. Pieter Calandlaan – Meer en Vaart – Louis Davidsstraat (VRI 956)

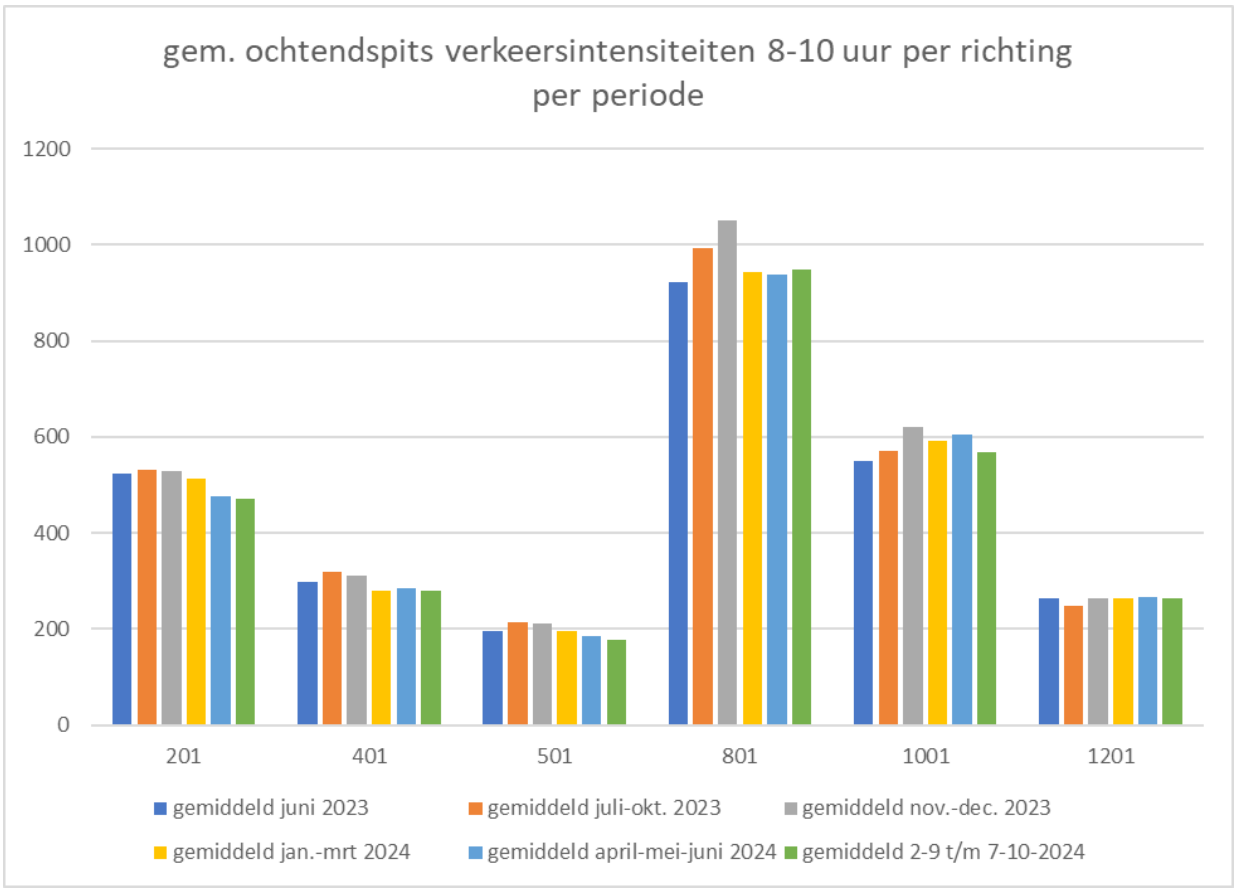
- Intensiteiten



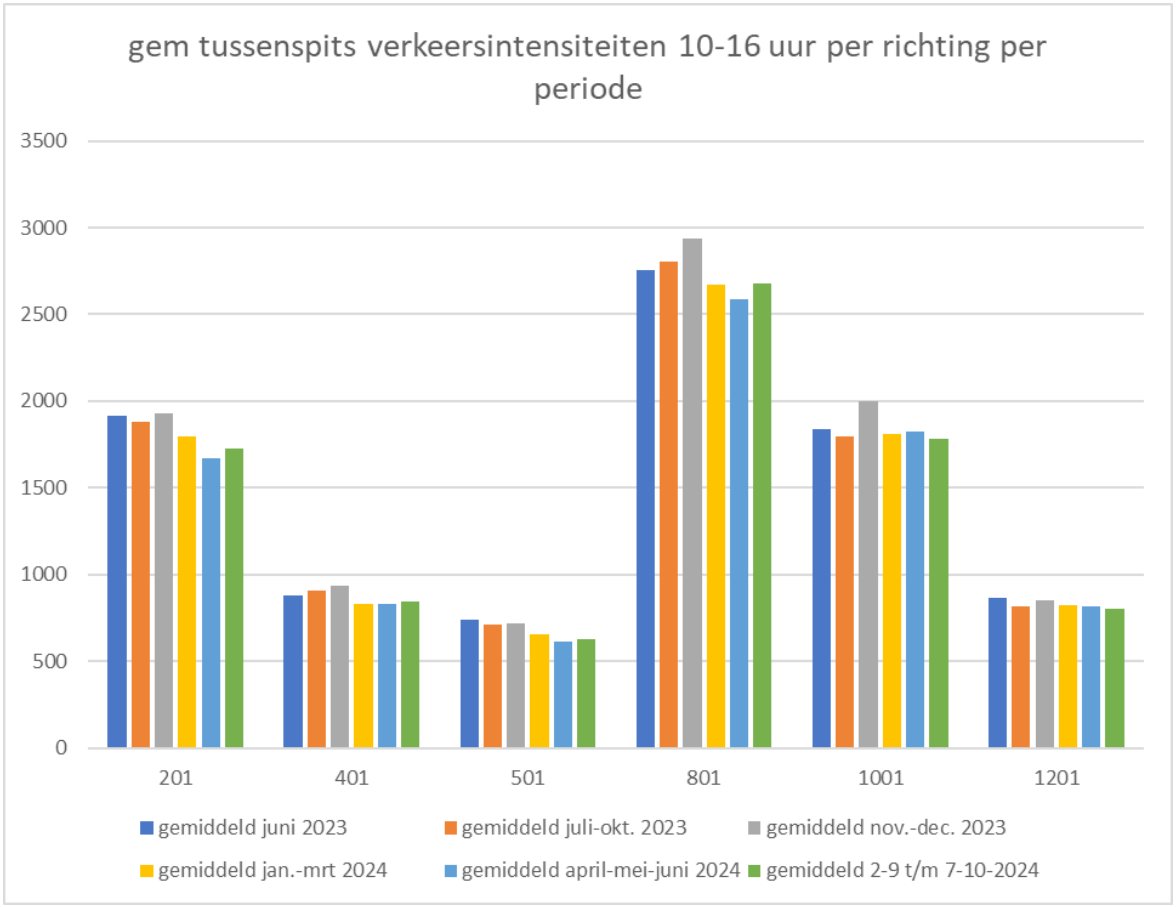
figuur 7, kruispunt 956 met richtingnummers



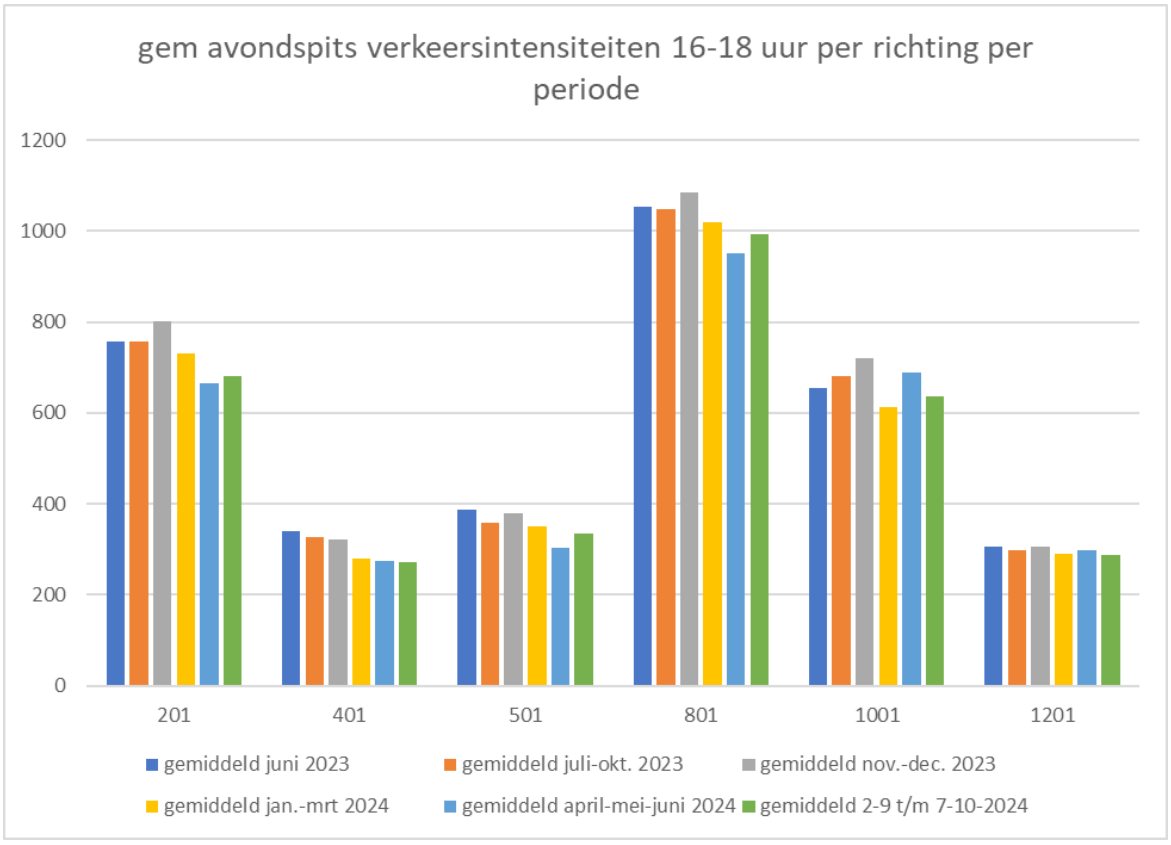
grafiek 21, intensiteiten 7:00-22:00



grafiek 22, ochtendspits intensiteiten 8:00-10:00



grafiek 23, tussenspits intensiteiten 10:00-16:00



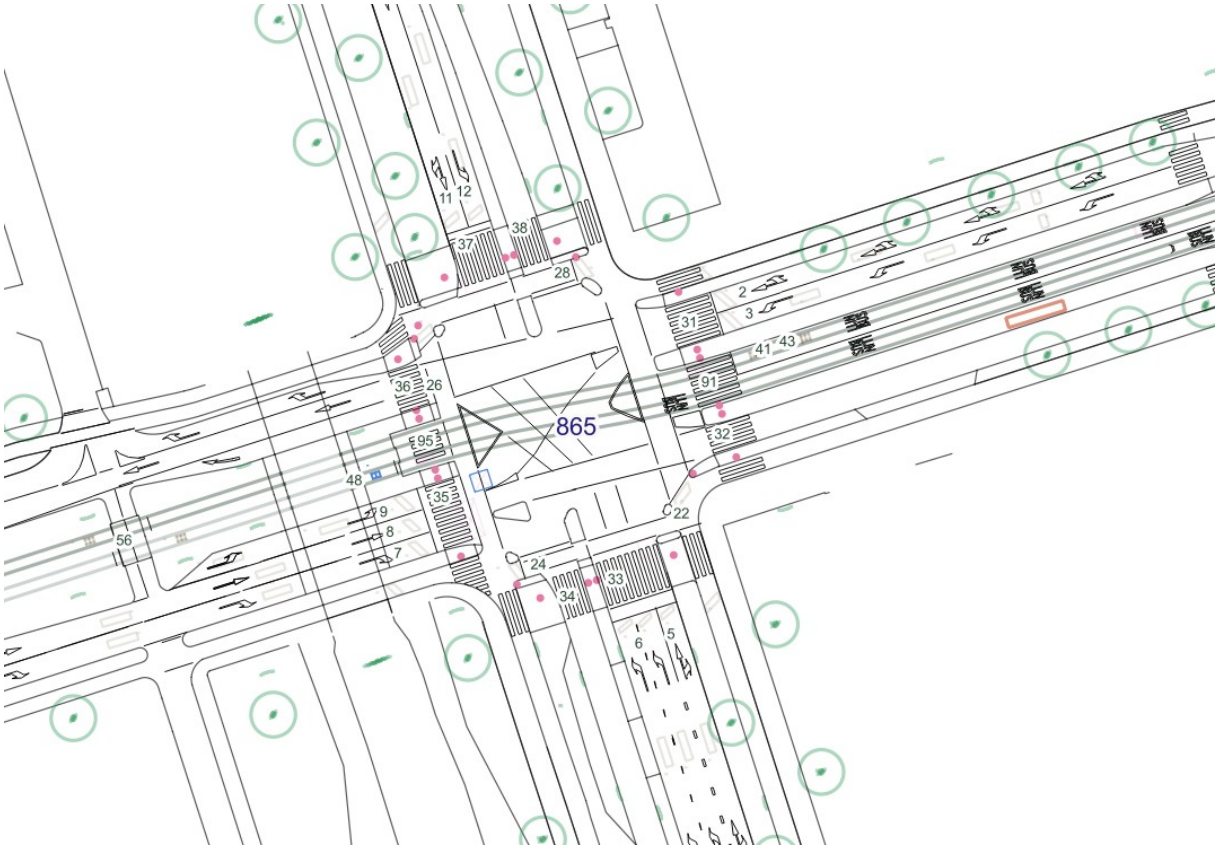
grafiek 24, avondspits intensiteiten 16:00-18:00

Conclusie:
De totale intensiteit op het kruispunt neemt ten opzichte van de 0-situatie iets af. Ook in de eindsituatie (meting 3-4-5) is een licht dalende tendens zichtbaar. De verkeersmaatregelen in Nieuw Sloten lijken geen effect te hebben op dit kruispunt.

- Observatie kruispunt

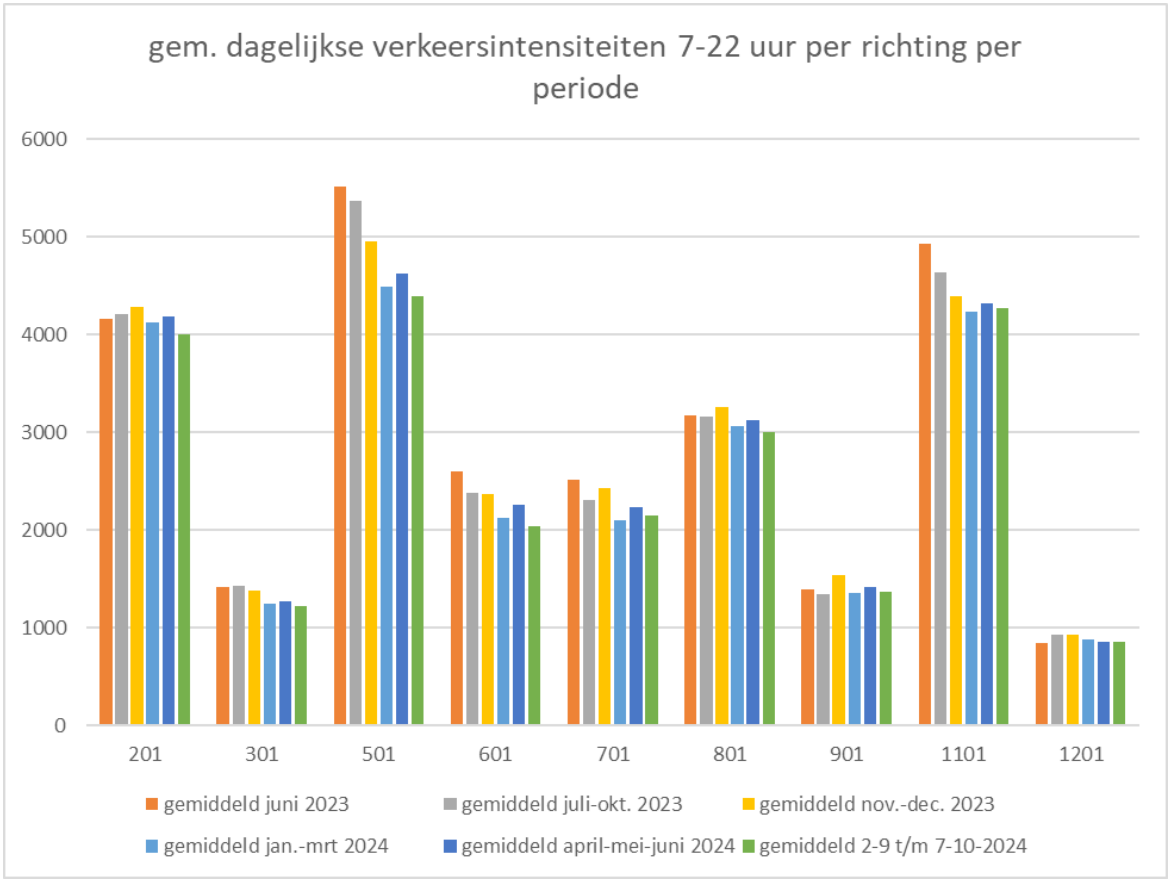
Dit kruispunt is niet geobserveerd tijdens de evaluaties. De VRI-data geven ook geen aanleiding om dat in volgende evaluaties te doen.

8. Pieter Calandlaan – Baden Powellweg (VRI 865)

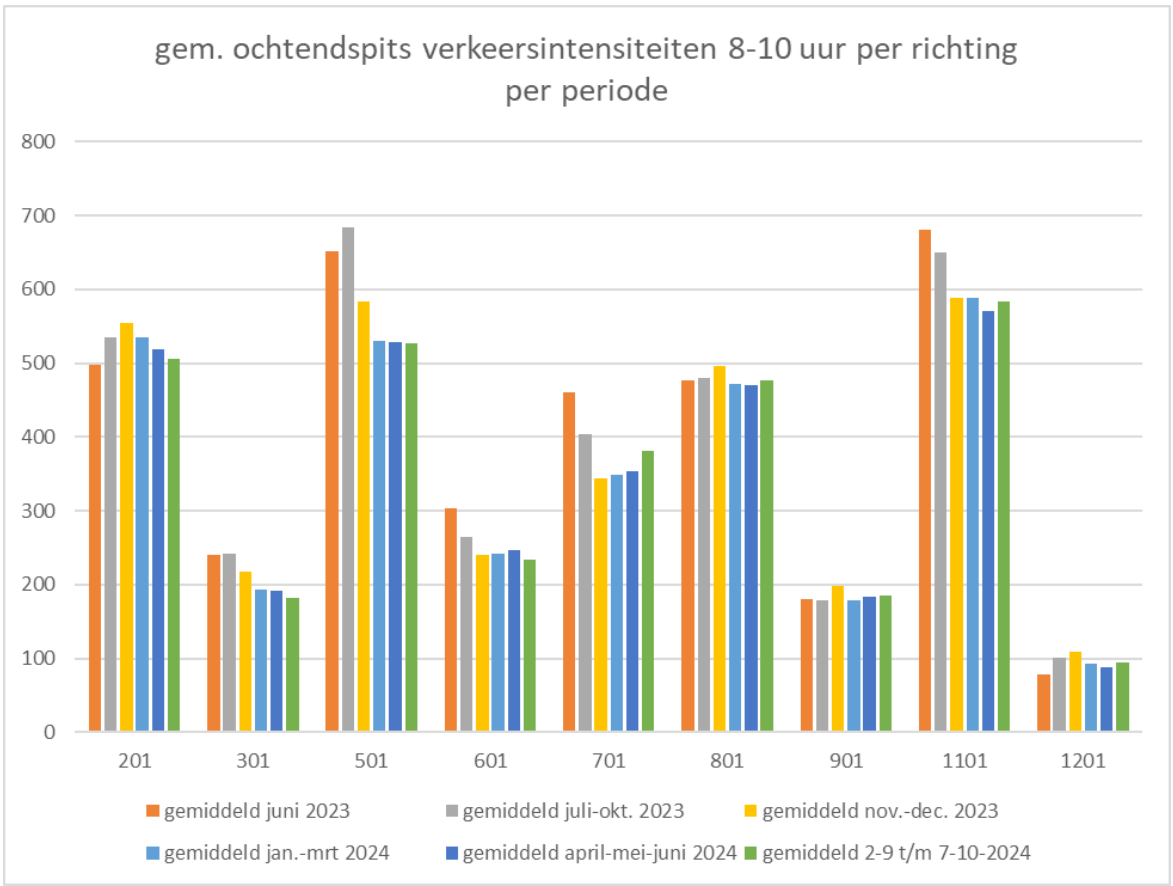


figuur 8, kruispunt 865 met richtingnummers

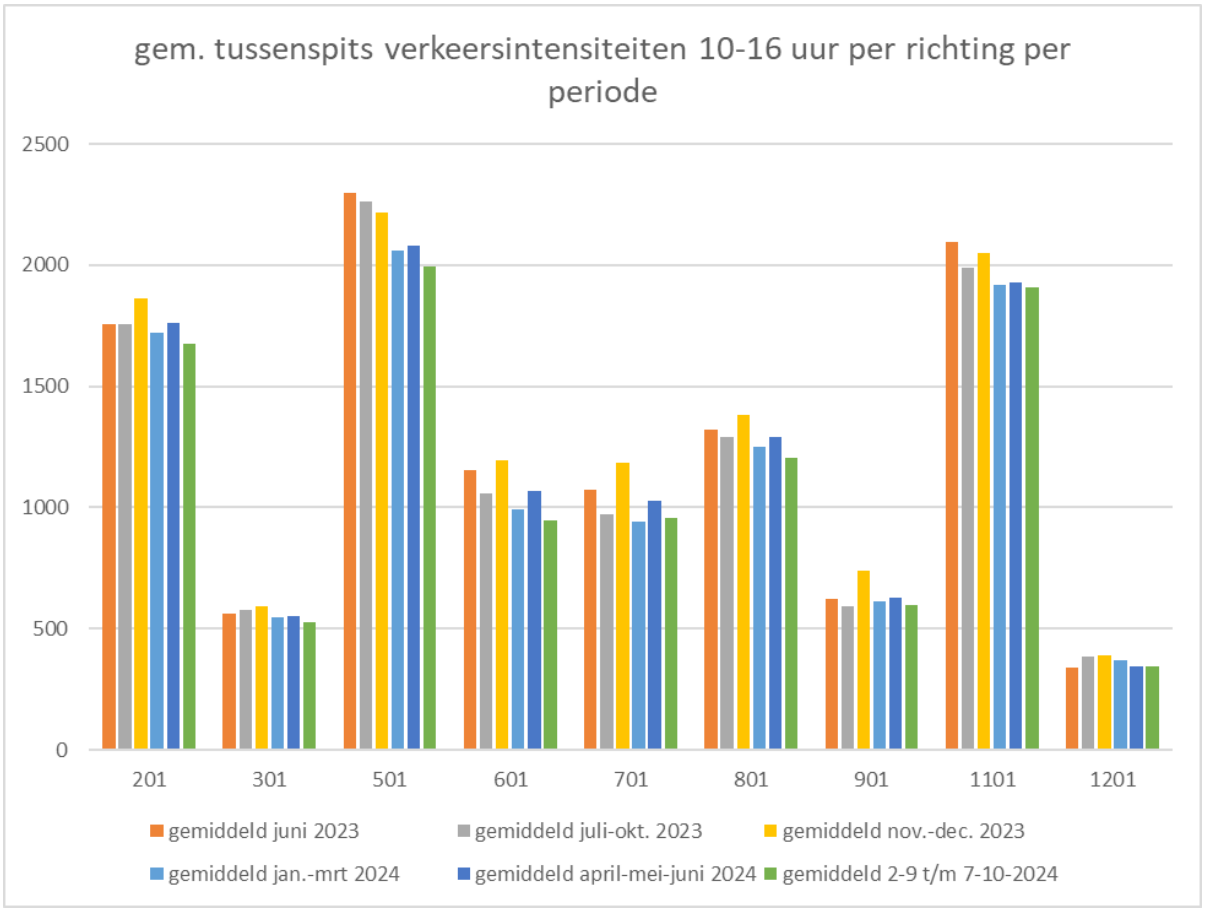
- Intensiteiten



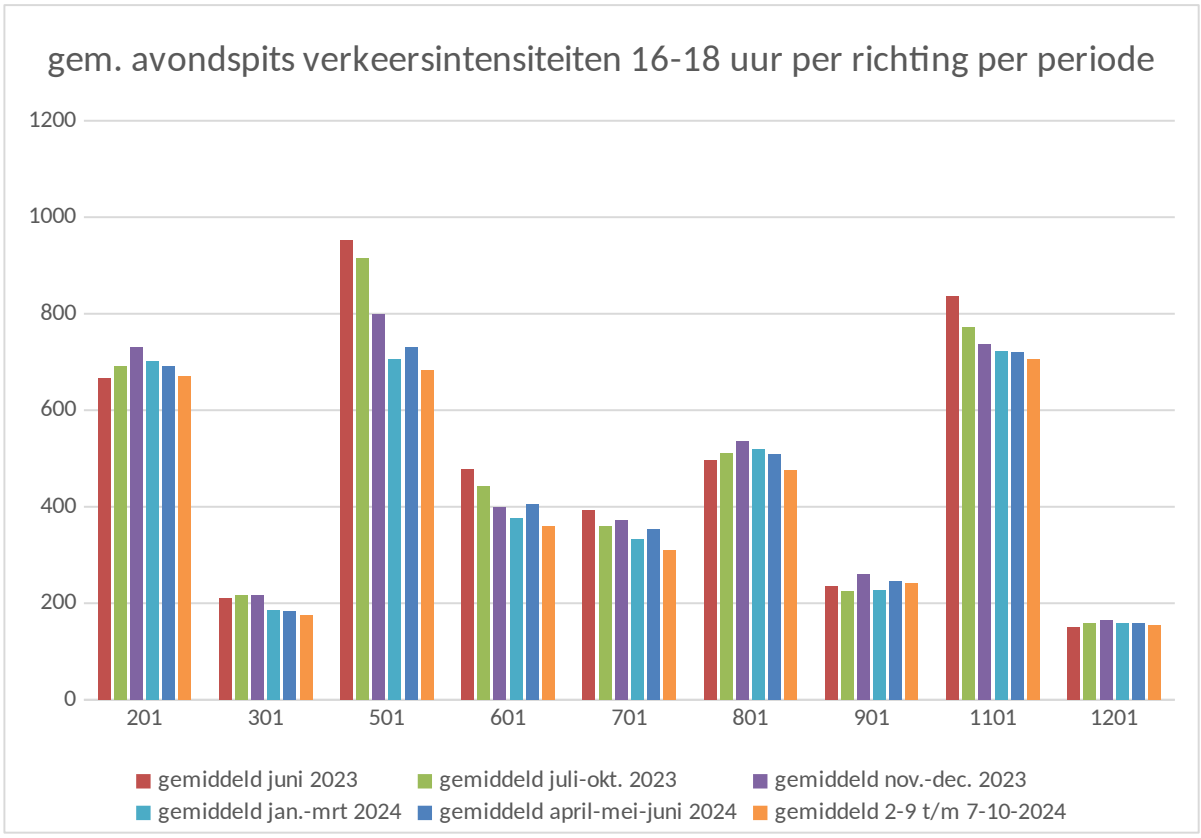
grafiek 25, intensiteiten 7:00-22:00



grafiek 26, ochtendspits intensiteiten 8:00-10:00



grafiek 27, tussenspits intensiteiten 10:00-16:00



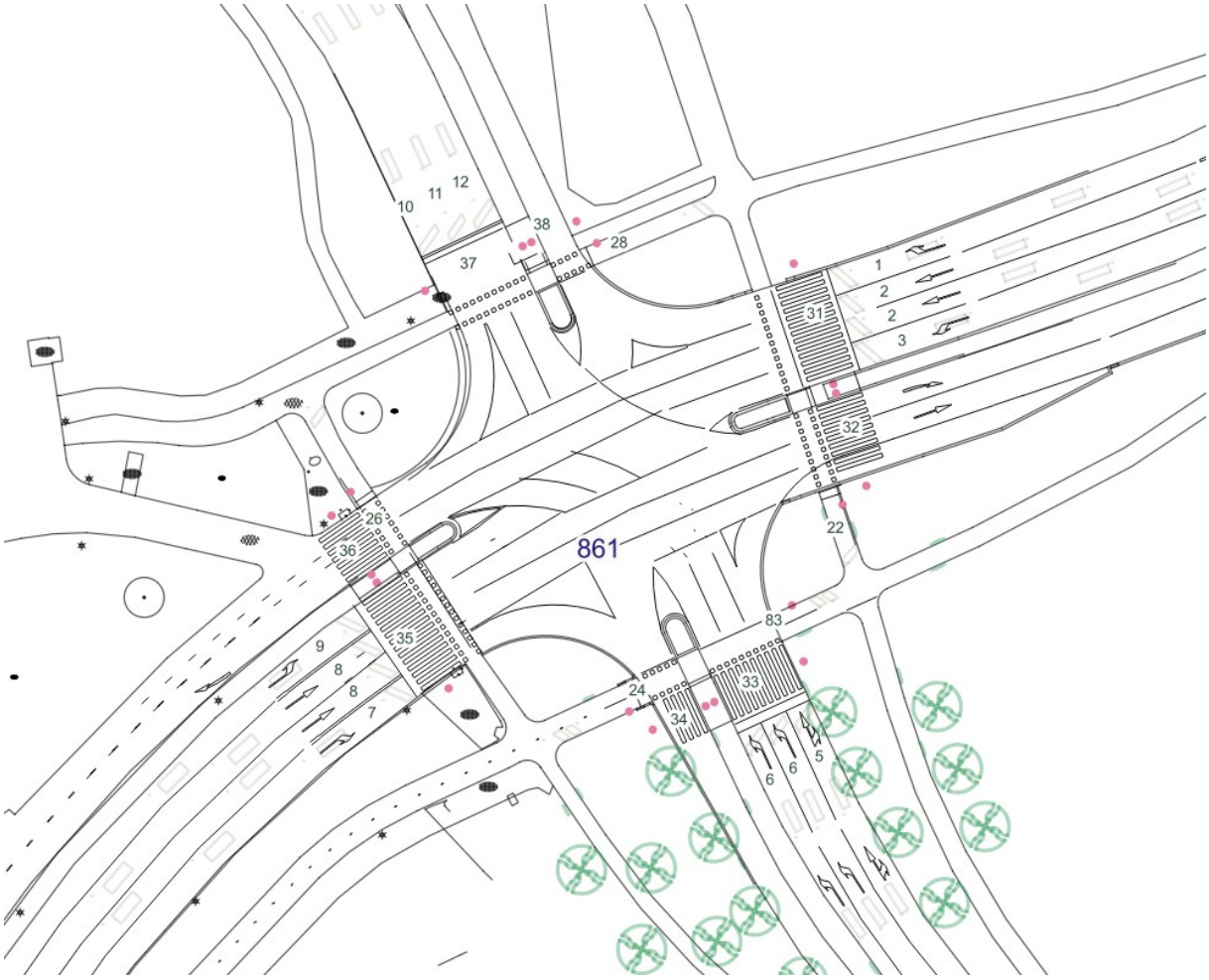
grafiek 28, avondspits intensiteiten 16:00-18:00

Conclusie:
De totale intensiteit op het kruispunt neemt ten opzichte van de 0-situatie iets af. Ook in de eindsituatie (meting 3-4-5) is een licht dalende tendens zichtbaar. De afname is het duidelijkst waarneembaar op de verkeersbeweging Baden Powellweg van zuid naar noord (501). De verkeersmaatregelen in Nieuw Sloten lijken geen effect te hebben op dit kruispunt.

- Observatie kruispunt

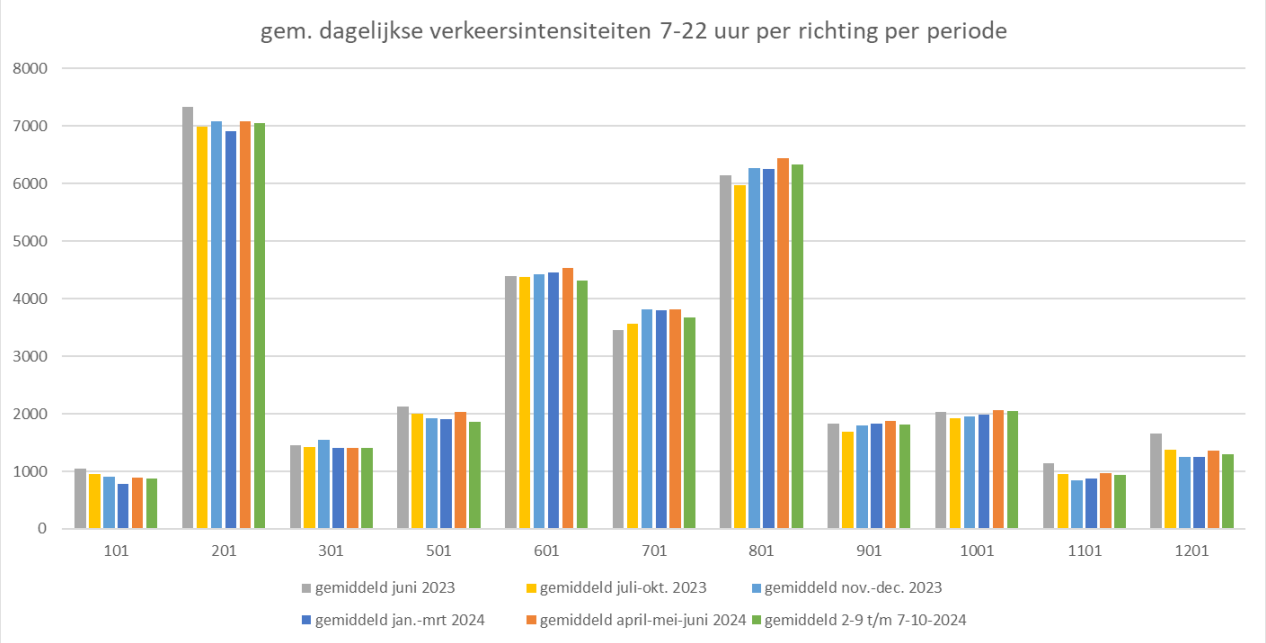
Dit kruispunt is niet geobserveerd tijdens de evaluaties. De VRI-data geven ook geen aanleiding om dat in volgende evaluaties te doen.

9. De Alpen - Ookmeerweg (VRI 861)

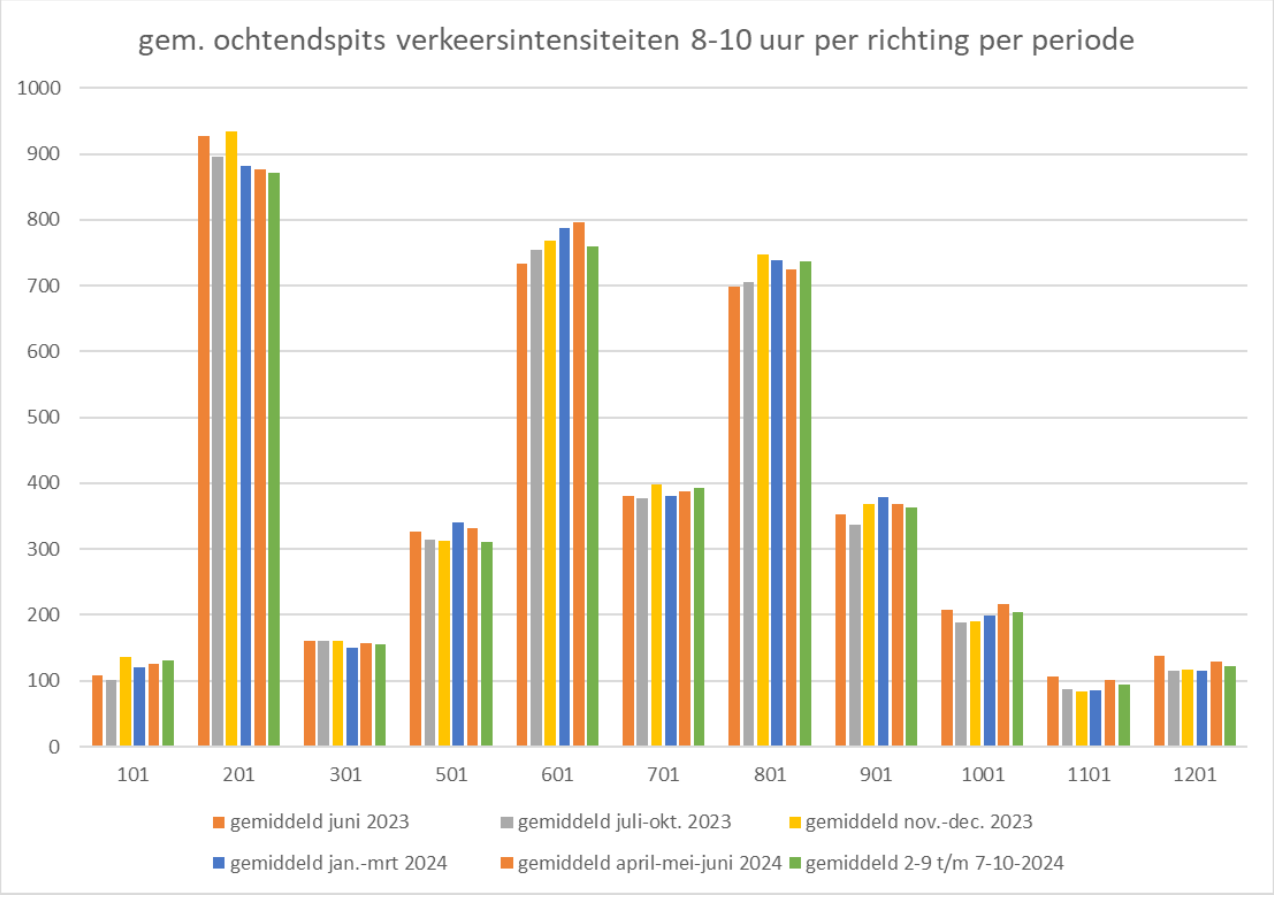


figuur 9, kruispunt 861 met richtingnummers

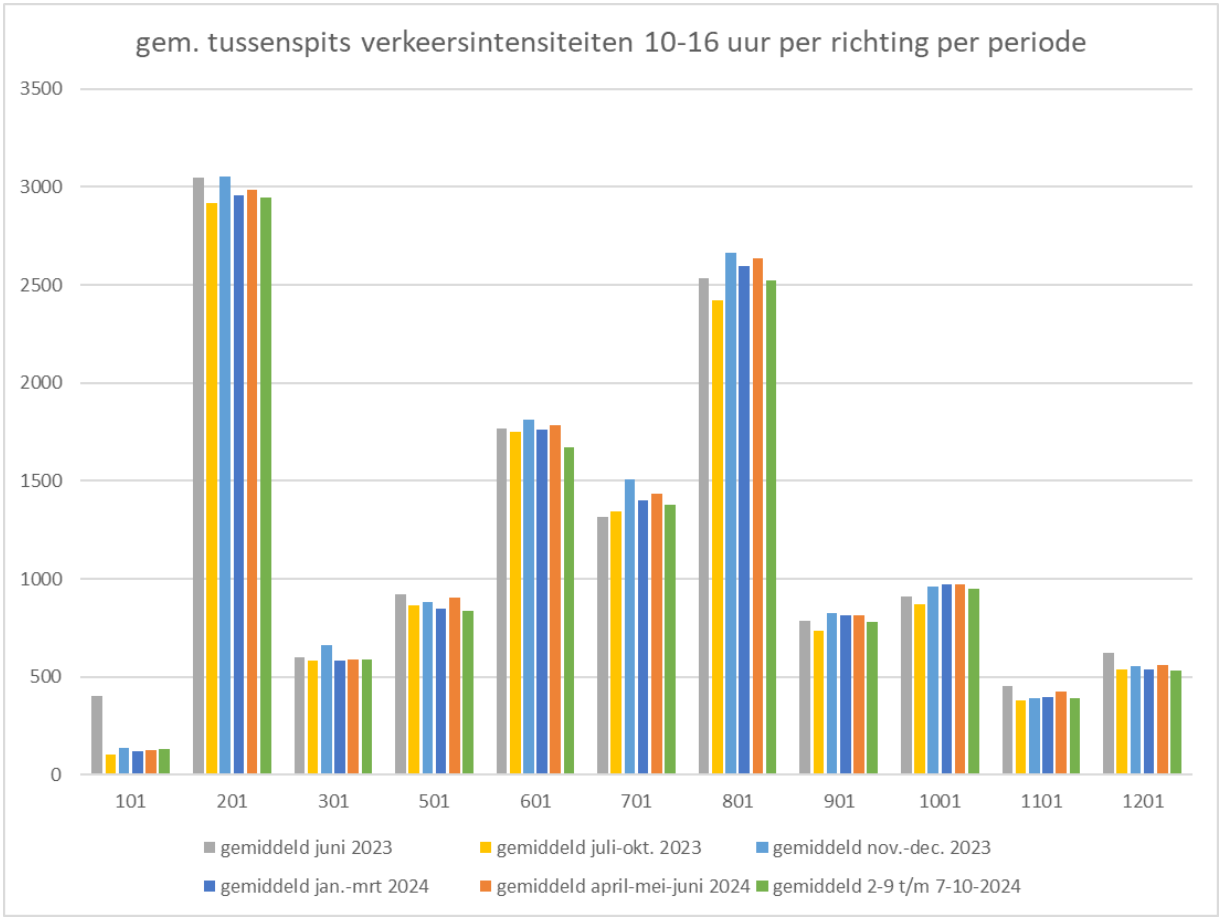
- Intensiteiten



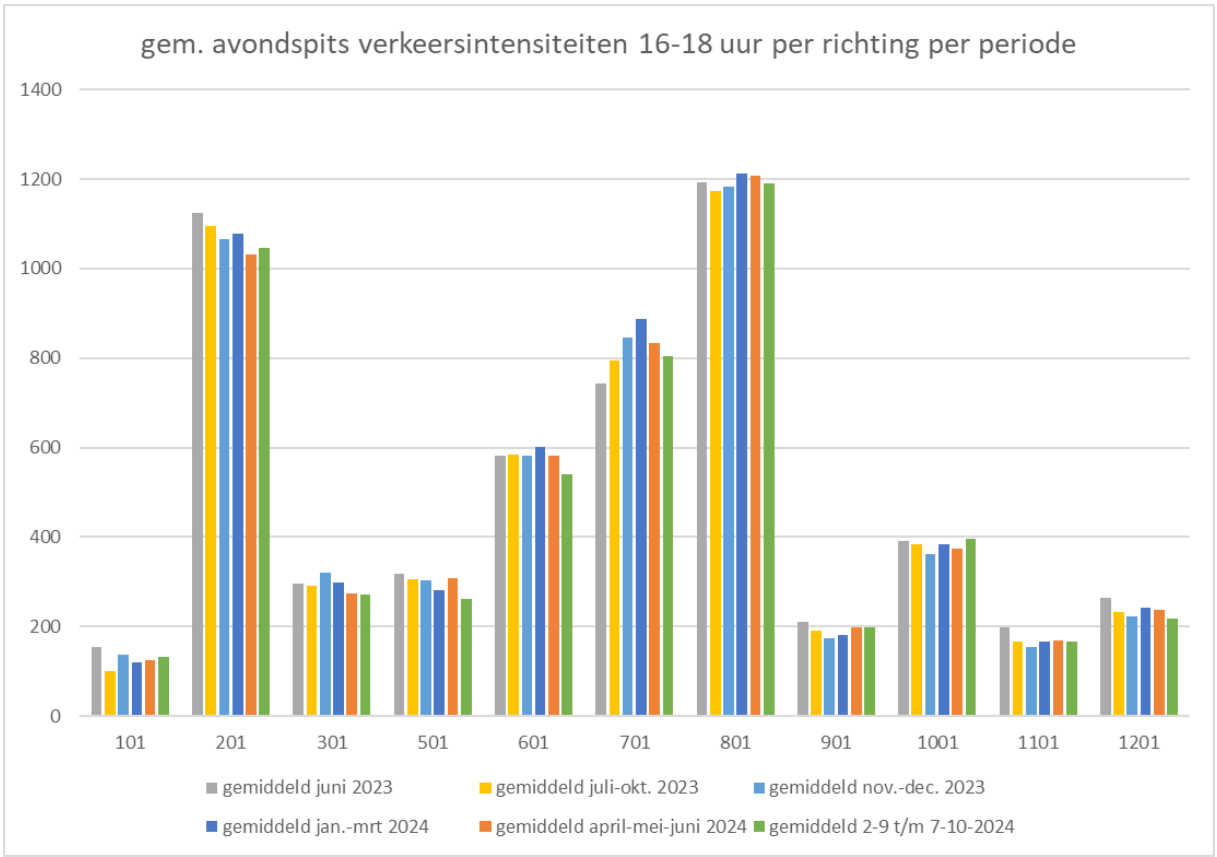
grafiek 29, intensiteiten 7:00-22:00



grafiek 30, ochtendspits intensiteiten 8:00-10:00



grafiek 31, tussenspits intensiteiten 10:00-16:00



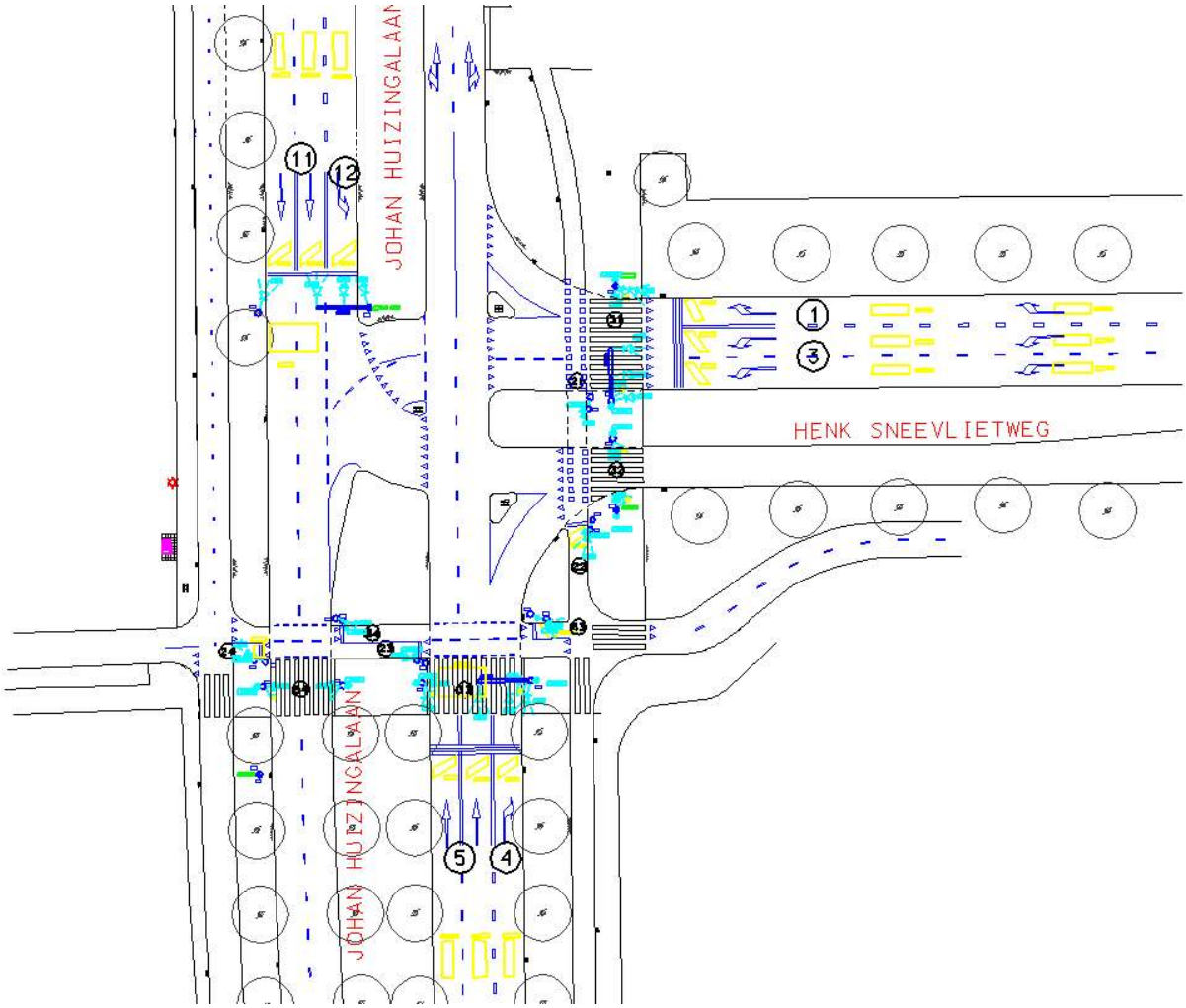
grafiek 32, avondspits intensiteiten 16:00-18:00

Conclusie:
De totale intensiteit op het kruispunt neemt ten opzichte van de 0-situatie iets af. Op de arm Ookmeerweg-west is sprake van een lichte toename. De verkeersmaatregelen in Nieuw Sloten lijken geen effect te hebben op dit kruispunt.

- Observatie kruispunt

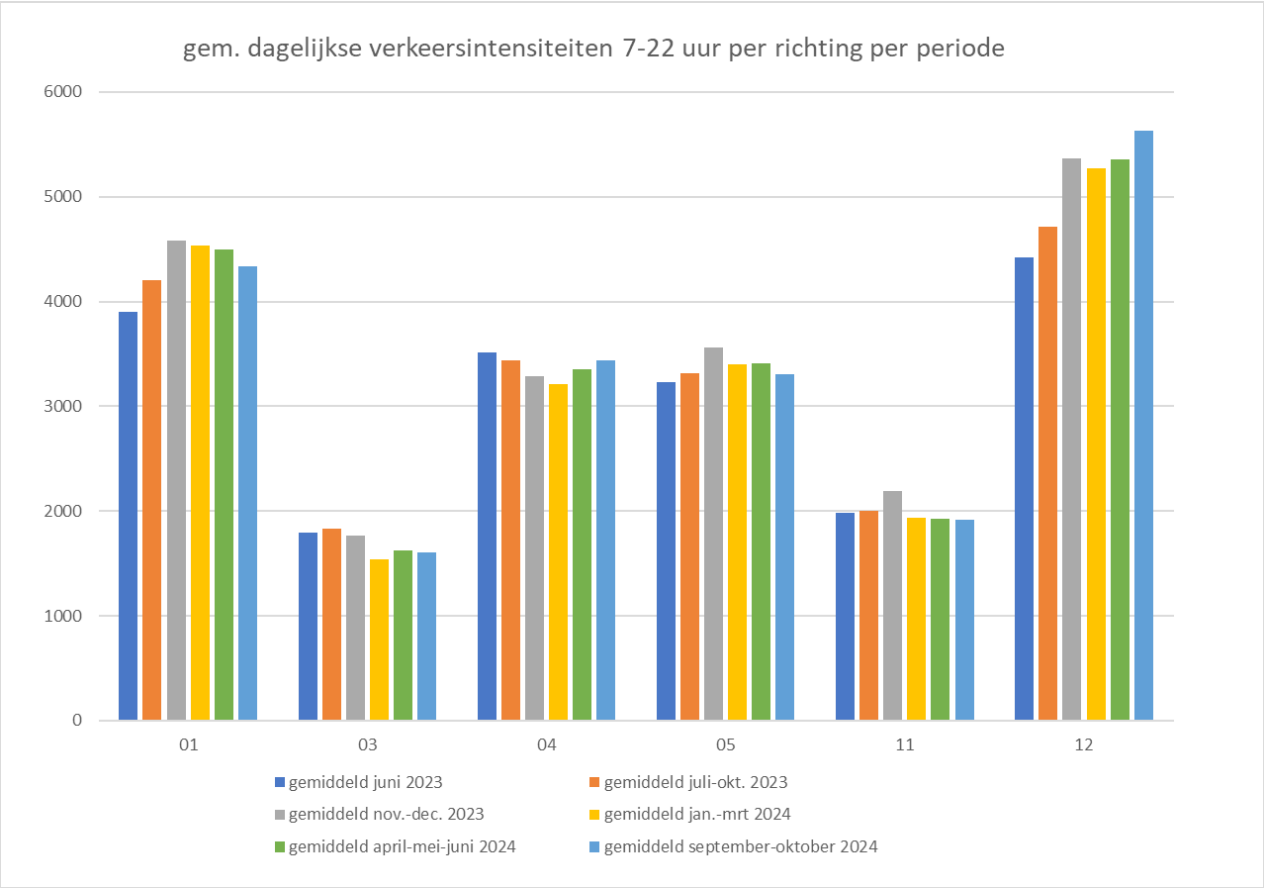
Dit kruispunt is niet geobserveerd tijdens de evaluaties. De VRI-data geven ook geen aanleiding om dat in volgende evaluaties te doen.

10. Joh, Huizingalaan – Henk Sneevlietweg (VRI 951)

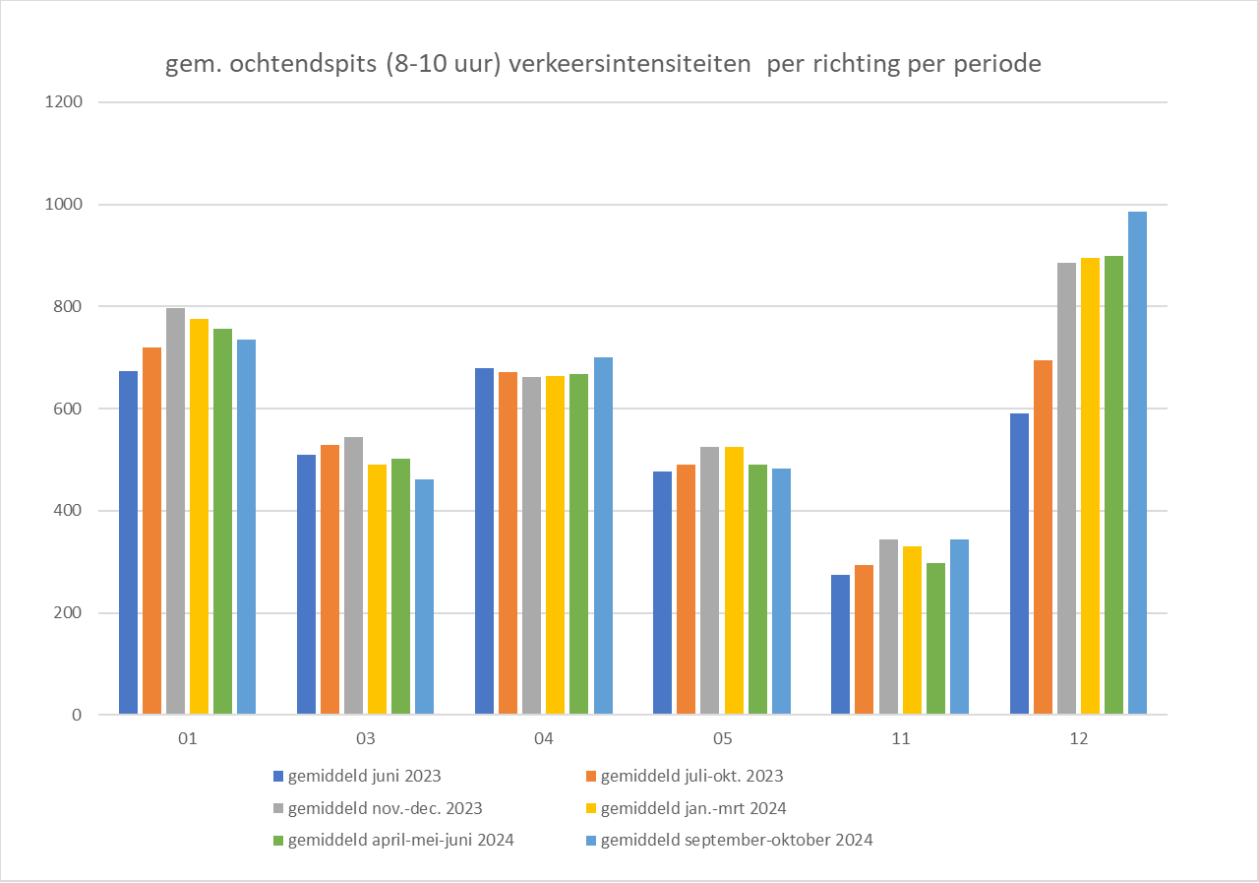


figuur 10, kruispunt 951 met richtingnummers

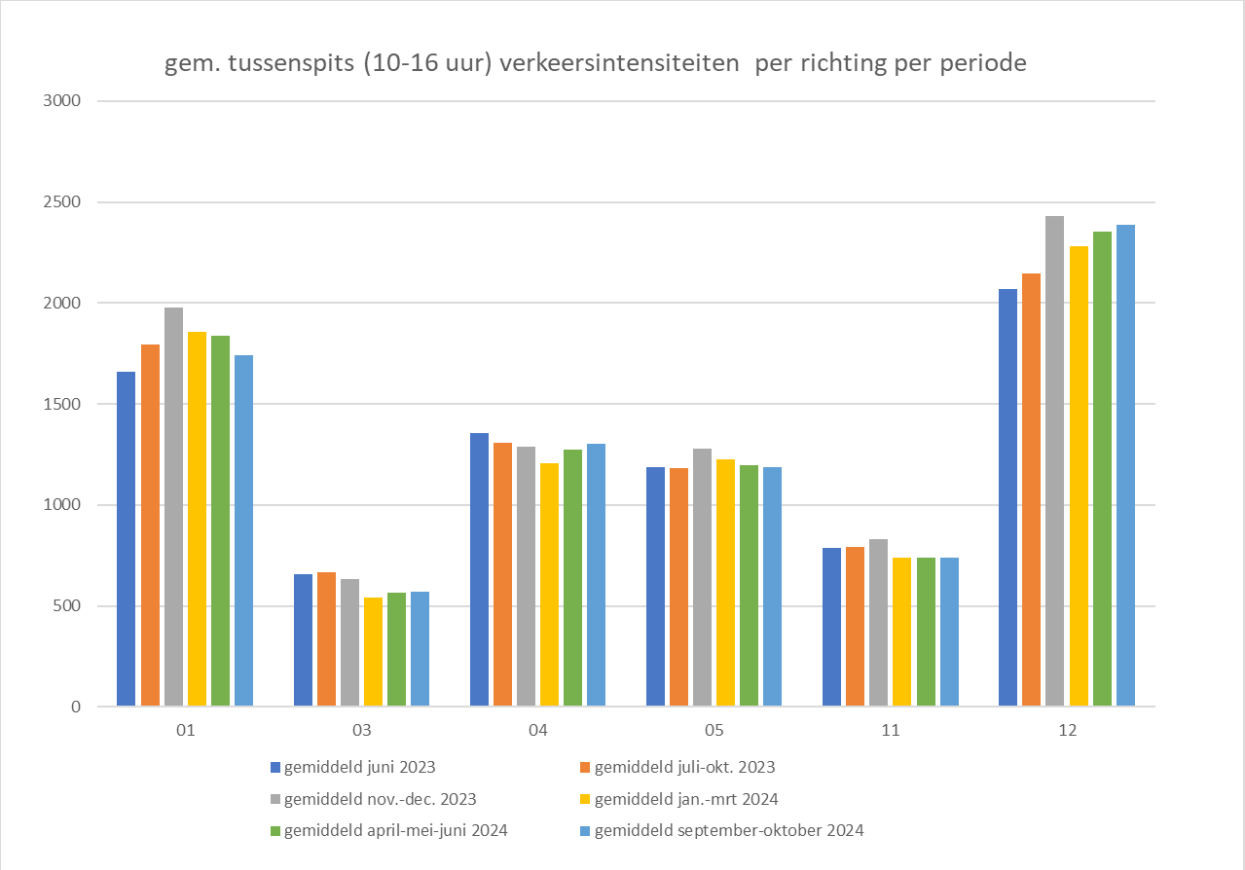
- Intensiteiten



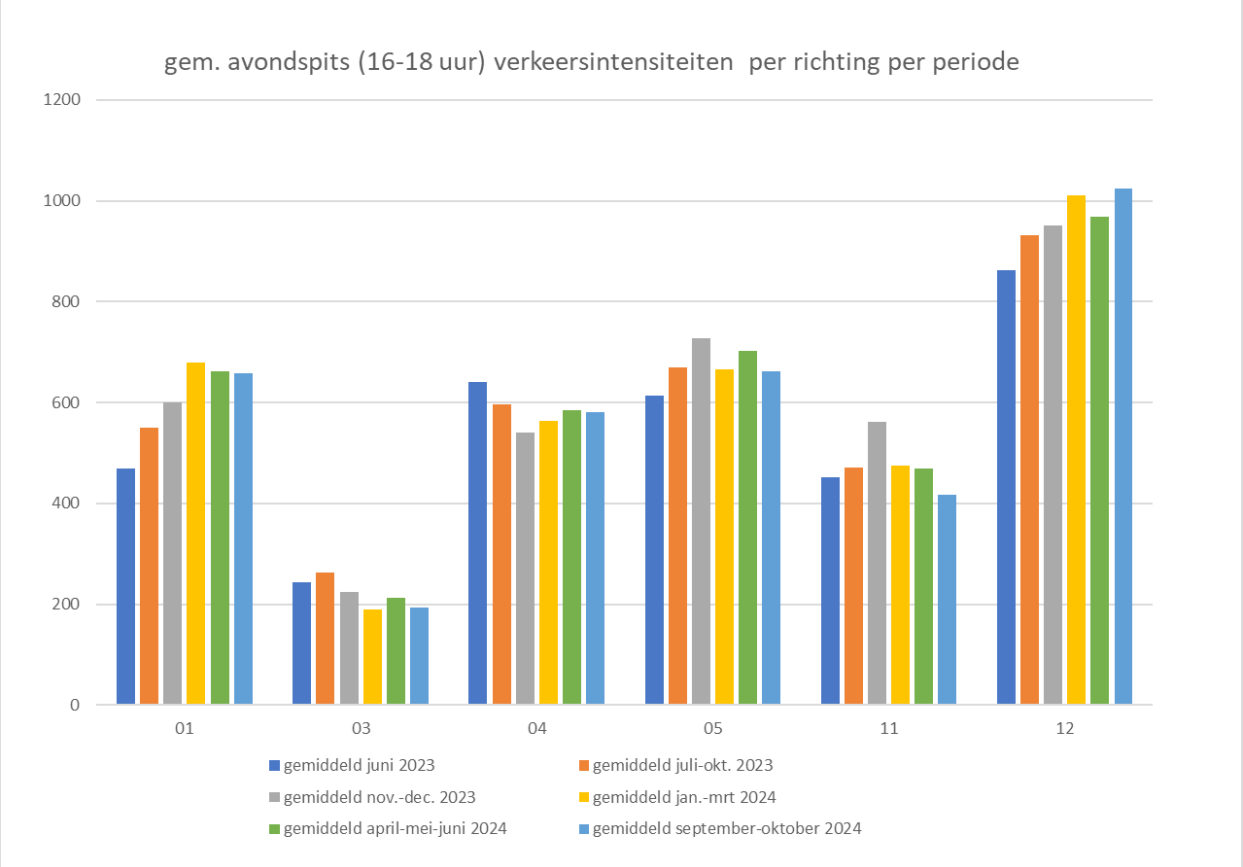
grafiek 33, intensiteiten 7:00-22:00



grafiek 34, ochtendspits intensiteiten 8:00-10:00



grafiek 35, tussenspits intensiteiten 10:00-16:00



grafiek 36, avondspits intensiteiten 16:00-18:00

Conclusie:
De totale intensiteit op het kruispunt neemt ten opzichte van de 0-situatie iets toe. In de eindsituatie is er juist weer sprake van een lichte afname. In de ochtendspits is de toename het grootst; dat geldt vooral voor de beweging Joh.Huizingalaan noord linksaf naar H. Sneevlietweg. Op die beweging is sprake van een 50% toename. De omvang van het verkeersaanbod richting Oude Haagseweg is gelijk gebleven in de ochtendspits, en afgenomen in de overige periodes.
Net als in de 0-situatie en het in onderzoek n.a.v. het mobiliteitsplan (2019-2020), is er in de eindsituatie nog meer sprake van een regeltechnisch onregelbaar kruispunt. Dat is binnen de bestaande bandenlijn op de Johan Huizingalaan op te lossen door de maatgevende verkeersbeweging Joh. Huizingalaan noord linksaf (richting 12) te voorzien van 2 opstelvakken ten koste van 1 opstelvak voor de rechtdoorgaande verkeersbeweging richting Oude Haagseweg (richting 11). Wél moet in dat geval op de Henk Sneevlietweg zuidelijke rijbaan ruimte gemaakt worden voor 2 afrijdende rijstroken.

- Observatie kruispunt

Met de observatie camera in meting 4 en 5 in de Johan Huizingalaan die gericht stond op het kruispunt met de Louwesweg, was waarneembaar dat er periodiek problemen waren met de afwikkeling van het linksafslaand verkeer naar de Henk Sneevlietweg. Dat bevestigt de regeltechnische onregelbaarheid.

11. Samenvatting en Conclusie

Ten opzichte van de 0-situatie is het totale verkeersaanbod in de eindsituatie op de kruispunten op de nieuwe hoofdroute Plesmanlaan -> Johan Huizingalaan toegenomen. Alleen op het kruispunt Anderlechtlaan – Laan van Vlaanderen is het afgenomen.

In de tussensituatie (met Sloterweg knip, zonder spitsafsluiting Laan van Vlaanderen, meting 1) was sprake van onregelbare kruispunten: Plesmanlaan – Laan van Vlaanderen-west (859) en Laan van Vlaanderen – Anderlechtlaan (857) evenals kruispunt Johan Huizingalaan – Henk Sneevlietweg (951). De laatste was in de 0-situatie ook al onregelbaar.

In de eindsituatie zijn alle kruispunten (ondanks de toename) verkeerstechnisch nog regelbaar, met uitzondering van kruispunt Johan Huizingalaan – Henk Sneevlietweg (951). Het criterium voor 'regelbaar' is, of er gemiddeld over de 2 drukste uren het verkeersaanbod verwerkt kan worden op het beschikbare verkeersprofiel. En dat is het geval. Gedurende de spitsperiodes zijn er nog wel situaties van ½ uur tot drie kwartier waarbij congestie optreedt, namelijk op de kruispunten Johan Huizingalaan – Plesmanlaan en Johan Huizingalaan - Louwesweg.

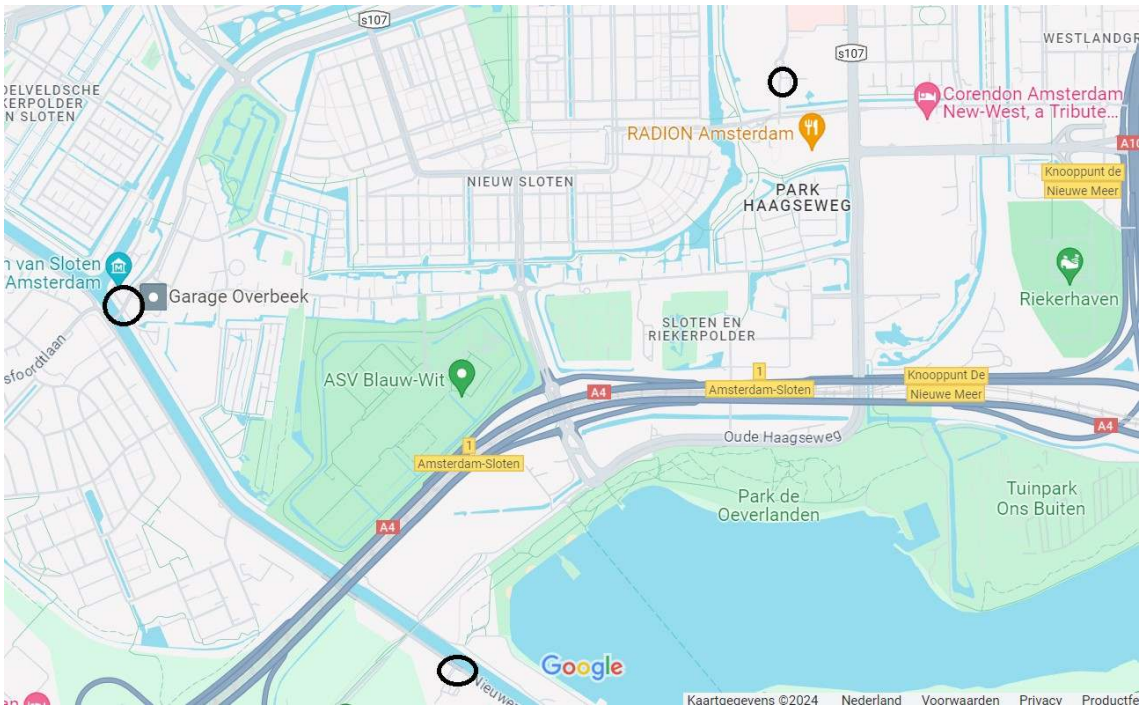
De in de eindsituatie voorkomende knelpunten zijn nog:

- Het niet met verkeerslichten geregelde kruispunt Plesmanlaan – Louwesweg (Antoni van Leeuwenhoek ziekenhuis): zowel de doorstroming als verkeersveiligheid is hier, vooral in de ochtendspits, in het geding.
- Het onregelbare kruispunt Johan Huizingalaan – Henk Sneevlietweg (951)
- de tijdelijke congestievormingen op de kruispunten Plesmanlaan – Johan Huizingalaan (VRI 949) en Johan Huizingalaan – Louwesweg (VRI 950)

Het eerste knelpunt is onder de aandacht. Er bestaat al een concept ontwerp van het kruispunt, waarbij plaatsing van verkeerslichten wordt aanbevolen.

Het 2e en 3e knelpunt kunnen aangepakt worden door een verkeersregeltechnische verbetering, als ook, op het dubbelkruispunt 950-951 met een aanpassing van de markering, waarbij een kleine profielwijziging op de zuidelijke rijbaan van de Henk Sneevlietweg moet worden meegenomen.

Bijlage 2: Locaties telslangen



De zwarte rondjes op bovenstaande kaart geven de locaties van de telslangen: Sloterbrug (net ten noordoosten van de brug), Nieuwemeerdijk (onderin kaart) en Louwesweg (ter hoogte van verpleeghuis Hof van Sloten)