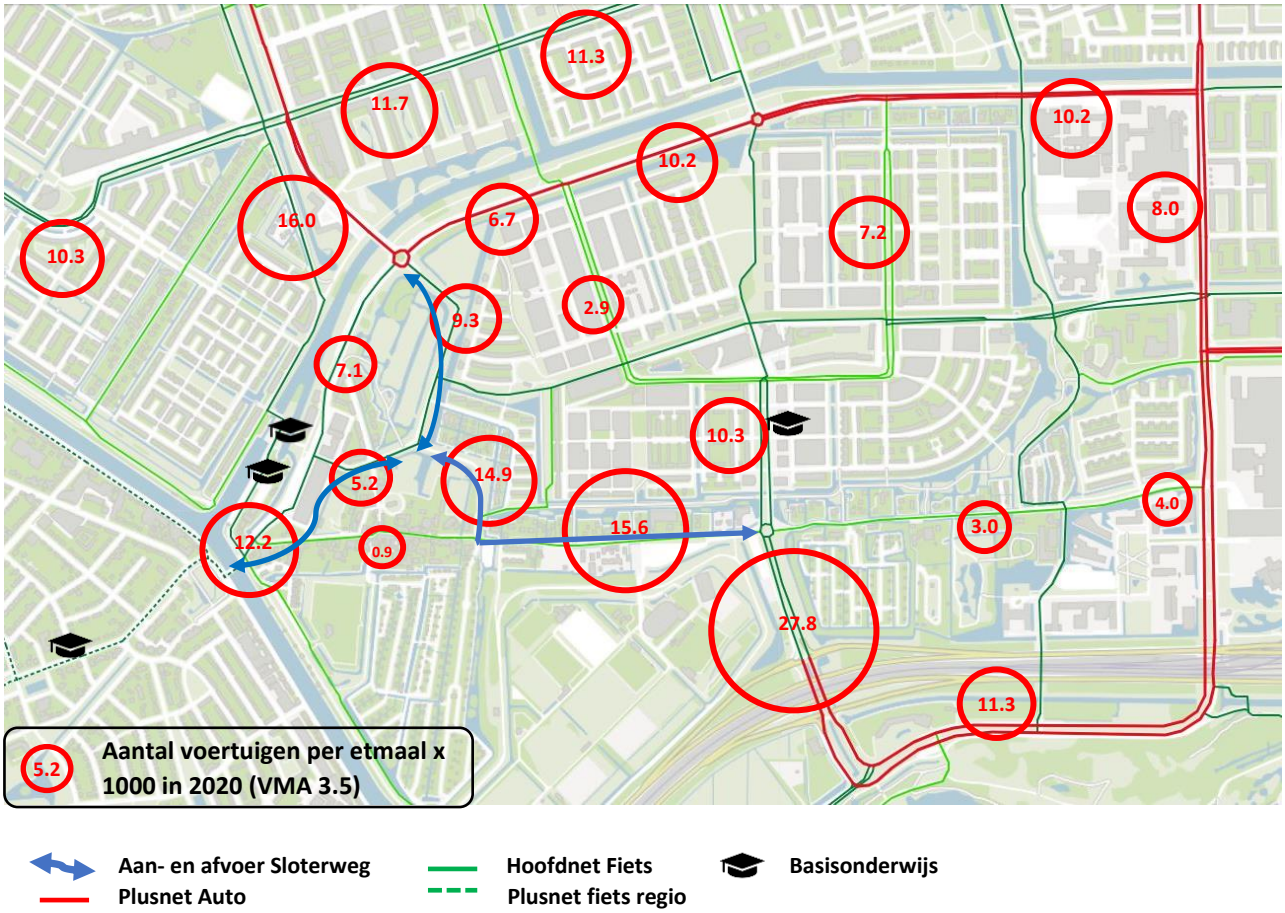
Selectie voorkeursvariant Sloten en Nieuw Sloten Autoluw

Het probleem

In de Startnotitie Sloten en Nieuw Sloten Autoluw zijn naast het autonome scenario vier beleidsscenario's weergegeven voor het vermijden van doorgaand verkeer in de woongebieden Sloten en Nieuw Sloten door verschuiving ervan naar het Hoofdnet Auto. In elk van deze gevallen worden er elektronische knips op de Sloterweg geplaatst om doorgaand verkeer te scheiden van bestemmingsverkeer. De scenario's onderscheiden zich door variatie in het regime voor Nieuw Sloten.

Om de ratio daarachter te begrijpen zijn in onderstaande kaart de belangrijkste verkeersstromen in Sloten en Nieuw Sloten in beeld gebracht. Opvallend is de relatief lage tot zeer lage intensiteit op het Hoofdnet Auto: Plesmanlaan, Powellweg, Huizingalaan en Oude Haagseweg. De hoge intensiteit op de westelijke tak van de Sloterweg, Ditlaar en Vrije Geer kent drie bronnen: Badhoevedorp (Sloterbrug), Aker/Osdorp en Anderlechtlaan/A4. De oorzaken van deze cumulerende waterbedeffecten liggen vooral in de ligging van Sloten, de relatief onbelemmerde doorstroming op dit traject, met turborotondes Plesmanlaan/Powellweg en Sloterweg/Anderlechtlaan, en de doorstroom belemmerende maatregelen op het Hoofdnet Auto.



Samenhang Sloten en Nieuw Sloten

De "short-cut" voor verkeer vanuit en naar de Haarlemmermeer en met name Osdorp en de Aker van en naar de A4 maskeert een potentieel ander probleem. Een verkeersstremming op het traject over de Sloterweg leidt namelijk tot onmiddellijke verschuiving naar de Laan van Vlaanderen West. Bij tijdelijke afsluitingen van dit traject in verband met werkzaamheden ontstaat onmiddellijk een verkeersinfarct in Nieuw Sloten, zoals de afgelopen jaren meermalen is gebleken. In feite functioneert de Sloterweg als een dijk tegen forse waterbedeffecten in Nieuw Sloten. Deze zeer nauwe samenhang impliceert de noodzaak ook voor Nieuw Sloten, in samenhang, maatregelen te nemen.

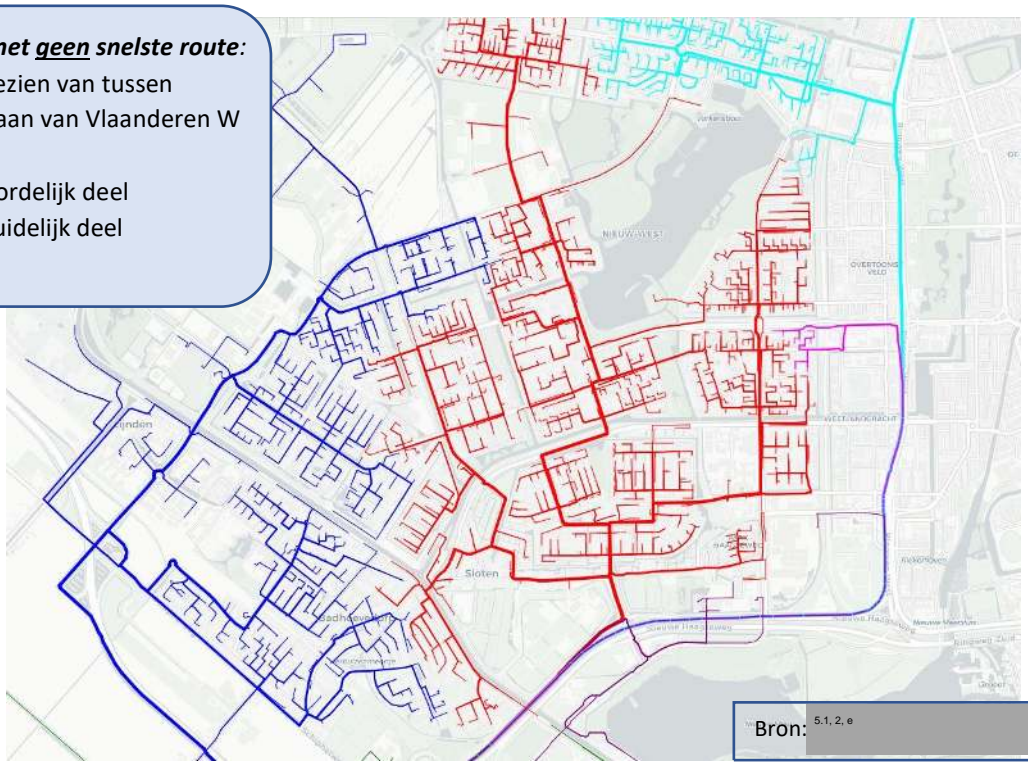
Nog los van de noodzaak maatregelen te nemen omdat doorgaand verkeer in dit gebied woonwijken doorsnijdt, moet ook gewezen worden op andere gevoelige bestemmingen: basisscholen langs de desbetreffende trajecten. Pal aan het traject over Amersfoordtlaan-Langsom-Plesmanlaan staan drie basisscholen, evenals langs het noordelijk deel van de Anderlechtlaan. Het alarmerende RIVM-GGD onderzoek uit 2019 over longaandoeningen bij jonge schoolgaande kinderen in relatie tot gemotoriseerd verkeer ter plaatse had betrekking op een dezer scholen.

Snelste routes

Analyse van de snelste routes van en naar Nieuw West en Badhoevedorp bevestigt waarom het Hoofdnet Auto fors onderbenut is als gevolg van waterbedeffecten. Grote delen van het Hoofdnet Auto, zo blijkt ook uit onderstaande kaarten, vallen buiten de snelste routes zowel in de richting Oost-West/West-Oost als Noord-Zuid/Zuid-Noord. Met name Plesmanweg, Lelylaan, Huizingalaan en Oude Haagse weg zijn bij de huidige regimes veel trager dan Vrije Geer, Ditlaar, Sloterweg en – in iets mindere mate - Laan van Vlaanderen Oost, Louwesweg en Anderlechtlaan.

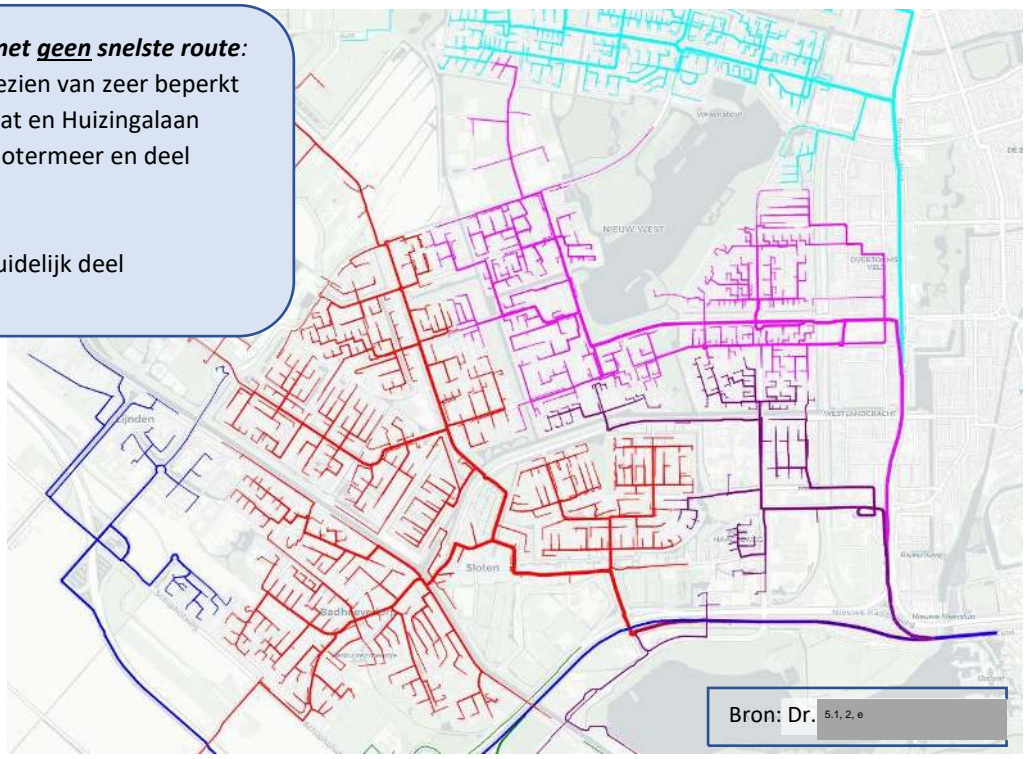
Snelste routes vanuit Nieuw West en Badhoevedorp naar en van Schiphol respectievelijk Zuidas

Grote delen Hoofdnet <u>geen</u> snelste route:
- Plesmanlaan: afgezien van tussen Davidsstraat en Laan van Vlaanderen W
- Lelylaan
- B. Powellweg: noordelijk deel
- J. Huizingalaan: zuidelijk deel
- Oude Haagseweg



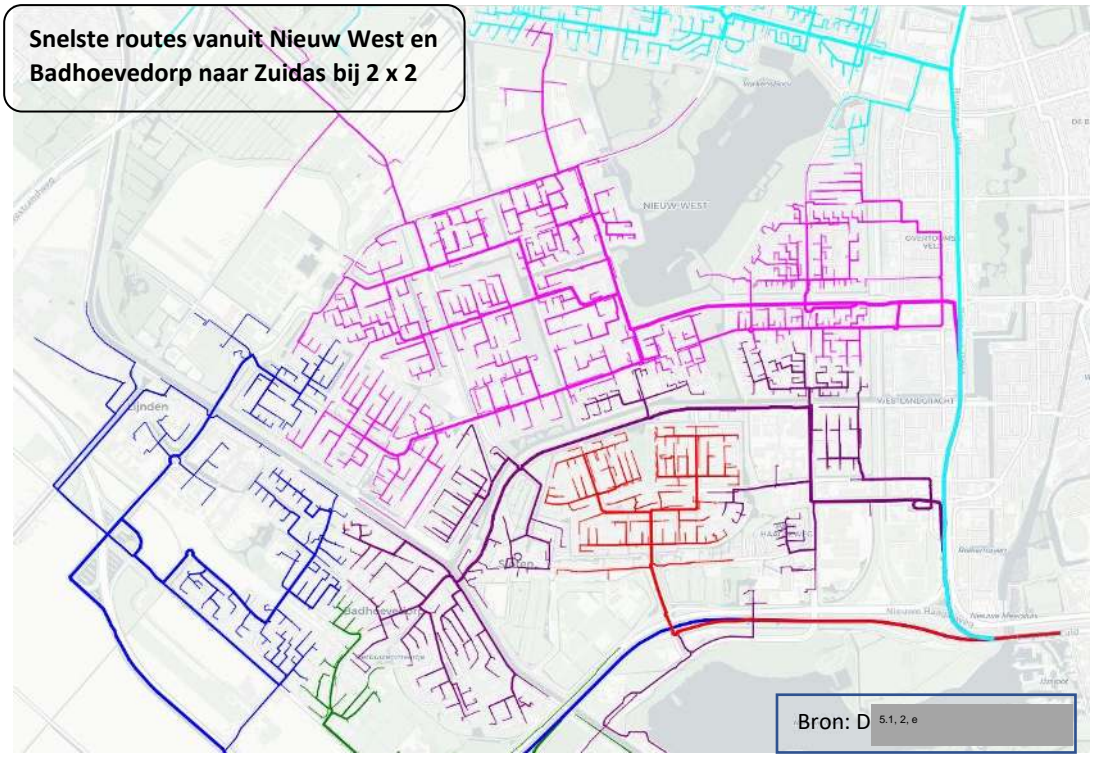
Bron: [redacted]

Grote delen Hoofdnet <u>geen</u> snelste route:
- Plesmanlaan: afgezien van zeer beperkt tussen Davidsstraat en Huizingalaan
- Lelylaan: alleen Slotermeer en deel Geuzenveld
- Ookmeerweg
- J. Huizingalaan: zuidelijk deel
- Oude Haagseweg



Bron: Dr. [redacted]

Uit onderstaand beeld blijk dat dankzij invoering van elektronische knips in Sloten en Nieuw Sloten een groot deel van Badhoevedorp, een deel van Sloten en van Slotervaart dan hun snelste weg vinden over de Plesmanlaan en een groot deel van de Aker, Osdorp en Slotermeer via de Lelylaan. Overigens blijkt uit vergelijking met het kaartbeeld zonder maatregelen dat het doorgaande verkeer bij 2 x 2 knips veel evenwichtiger gespreid wordt over de S-wegen.



Nieuw ontwikkelde varianten

In de vervolgfase is door het gemeentelijke Projectteam een 7-tal extra varianten ontwikkeld en onderzocht op de intensiteitseffecten. Het gaat om 30 km regimes, al dan niet in verschillende combinaties met harde knips of éénrichtingsverkeer. Daaruit is na nadere selectie een drietal varianten overgebleven: één variant met éénrichtingsverkeer (7), één met een harde autoknip (9) en één met één elektronische knip, op de Sloterweg West (11). Vanuit de werkgroep Stop Sluipverkeer Nieuw Sloten is nog een twaalfde variant gesuggereerd: het betreft een variatie op een scenario met 2 elektronische knips op de Sloterweg en 2 op de Laan van Vlaanderen. Door toevoeging van een tweetal camera's op de Anderlechtlaan aan de overige camera's zou een vorm van trajectcontrole plaats vinden, op verkeer dat van en naar de A4 rijdt.

Nog los van de te verwachten intensiteitseffecten – forse overschrijding van de CROW-norm van 25 honderd motorvoertuigen per rijrichting voor een erftoegangsweg - wijst de werkgroep deze variant met éénrichtingsverkeer op voorhand af, vanwege de perverse effecten die daarmee bij uitstek opgeroepen worden. De dichtstbijzijnde alternatieve weg voor de tegenovergestelde richting is immers de Plesmanlaan, zodat alle verkeer in die richting alsnog door Nieuw Sloten rijdt, inclusief zwaar vrachtverkeer van een drietal bedrijven op de Sloterweg en er onaanvaardbare omrijdtijden ontstaan voor nood- en hulpdiensten. Tot slot verdraagt dit regime ook geen OV.

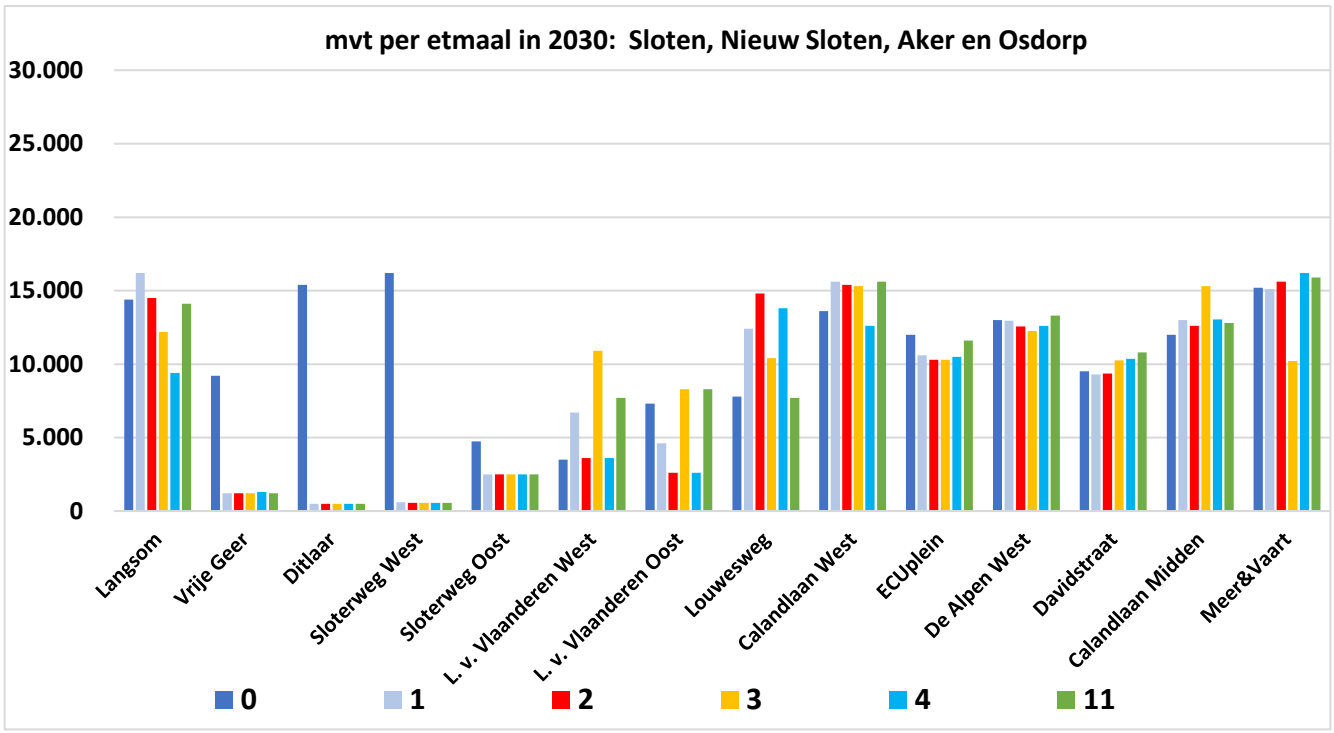
Ook de variant met een harde knip wijst de werkgroep op voorhand af vanwege ongewenste effecten. Niet alleen leidt dit regime op grote schaal tot onnodig omrijden van bestemmingsverkeer, maar ook tot onbereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en beëindiging van de OV-voorziening en wordt daarmee onaanvaardbaar.

Daarmee blijft een 6-tal varianten over: de oorspronkelijke vier plus 11 en 12. Al deze varianten kennen tenminste een elektronische knip op de Sloterweg West.

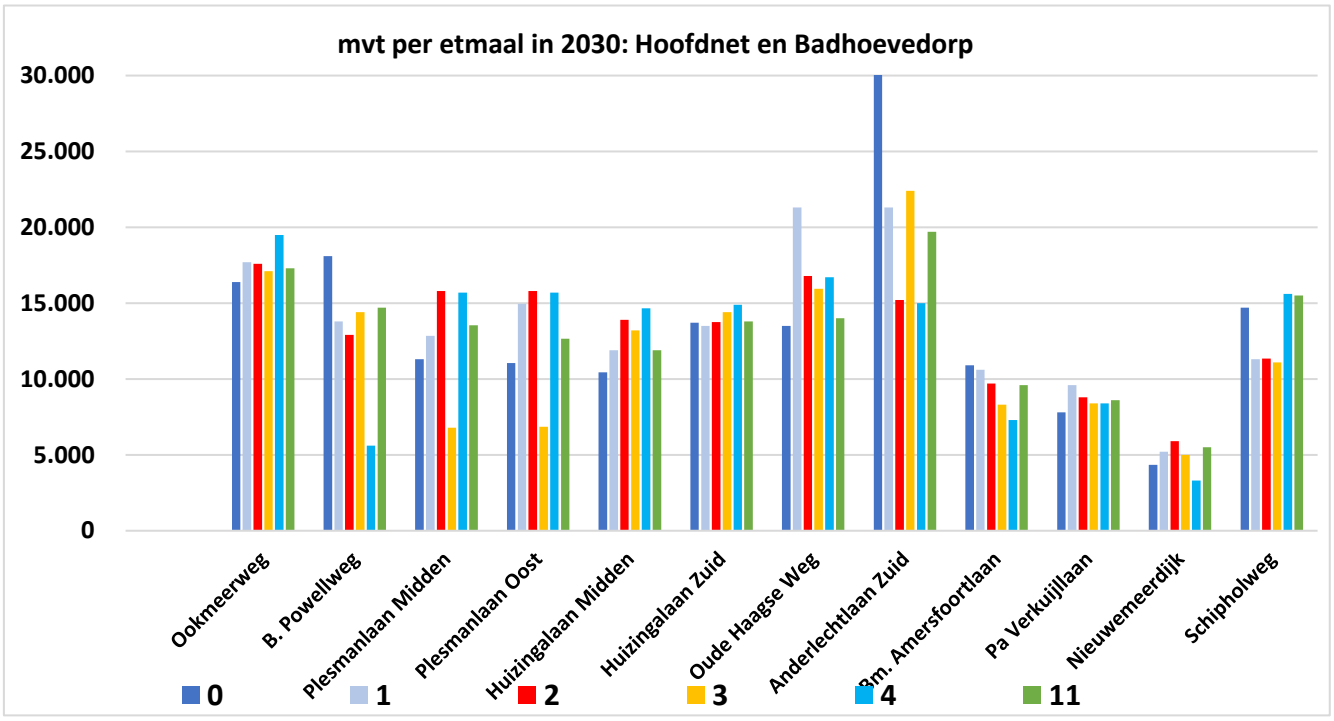
Waterbedeffecten en toetsingscriteria

Naast de mate waarin de beleidsdoelstelling – verschuiven van doorgaand verkeer naar het hoofdnet – bereikt wordt, is uiteraard van belang de mate waarin perverse effecten voorkomen dan wel gemitigeerd kunnen worden. Eerder bespraken we de gewenste waterbedeffecten – verschuiving naar het Hoofdnet Auto – en de ongewenste: de verschuiving naar Nieuw Sloten. Waterbedeffecten worden niet alleen bepaald door nabijheid en positie in het ruimtelijke infrastructuurnetwerk, maar ook door de ruimtelijke structuur. Zo schuift het verkeer in de Aker door de maatregelen op in Noordwestelijke richting langs de centrale as, terwijl door de meer gelaagde, gevarieerde ruimtelijke structuur van Osdorp de verschuivingen naast die naar S-wegen een meer diffuus karakter hebben.

Onderstaand geven de grafieken de resulterende intensiteiten aan in Nieuw West voor 5 varianten (variant 12 wijkt alleen af van scenario 2 door de wijze van handhaven).



- Langsom: relatief laag bij afslagverbod (4); Vrije Geer, Ditlaar en Sloterweg W autoluw; Sloterweg O: halvering;
- L. van Vlaanderen W resp. O: verdubbeling resp. relatief hoog bij 3 en 11; Louwesweg: relatief hoog bij 1,2 en 4;
- Calandlaan W: lichte toename, behalve bij 4; ECUplein: lichte afname; Alpen W: beperkte verschillen;
- Davidssstraat: lichte toename bij 3, 4 en 11; Calandlaan M: lichte toename, vooral bij 3; Meer & Vaart: lichte toename behalve bij 3.



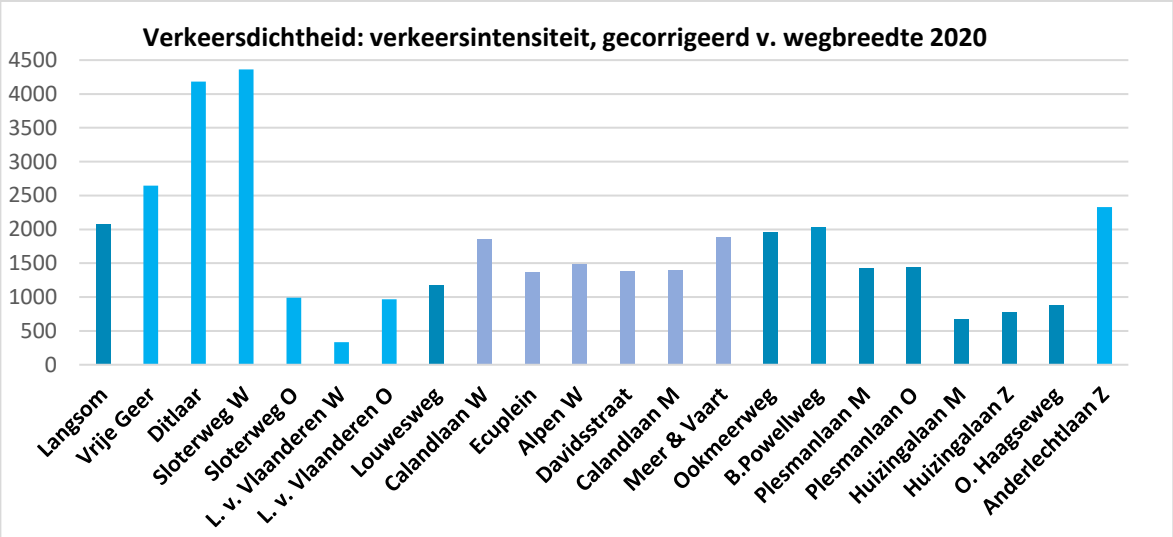
- Ookmeerweg: toename, vooral bij 4; B. Powellweg: afname, vooral bij 4;
- Plesmanlaan M en O: forse toename, behalve bij 3; Huizingalaan M: forse toenames; Huizinga Z: weinig verschillen;
- Oud Haagseweg: forse toenames, vooral bij 1 en beperkt bij 11; Anderlechtln Z: forse afnames, vooral bij 2 en 4.

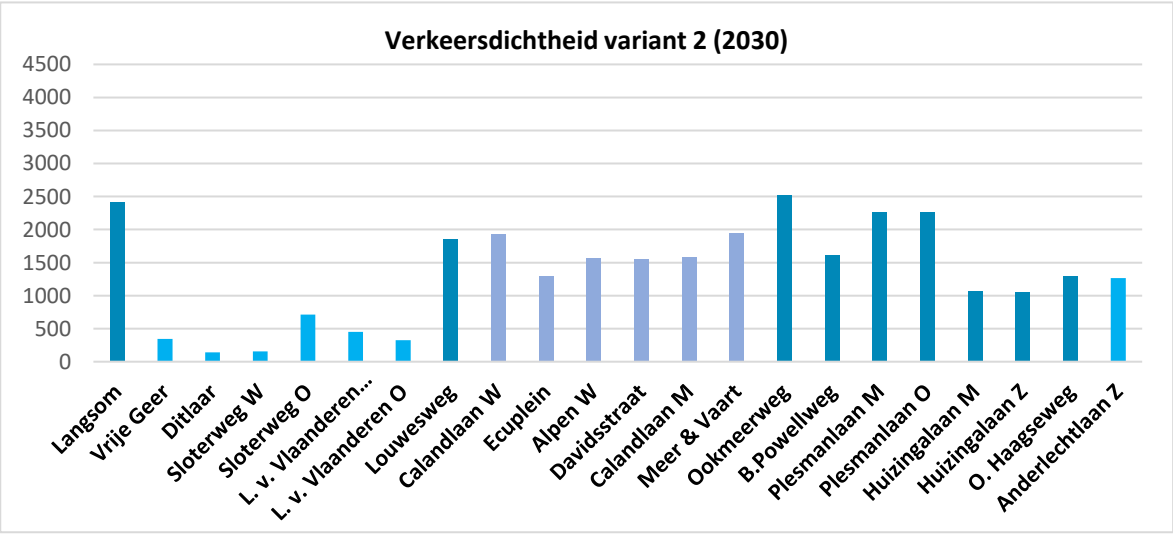
- Amersfoordtlaan: afnames, met name 3 en 4; Verkuijllaan: lichte toenames, vooral bij 1;
- Nieuwemeerdijk: beperkte toenames behalve bij 4; Schipholweg: forse afnames behalve bij 4 en 11.

Alle overblijvende varianten resulteren in uitsluitend bestemmingsverkeer op Vrije Geer, Ditlaar en Sloterweg.
Er zijn echter flinke variaties in intensiteit over de beide takken van de Laan van Vlaanderen. Met name de varianten 1, 3 en 11 laten een relatief grote toename in intensiteit op de Laan van Vlaanderen zien, met een verdrievoudiging op de westelijke tak bij scenario 3 en verdubbeling bij scenario 11.
Vooral 1, 2 en 4 resulteren in een toename op de Louwesweg. Een toename op oostelijke en de westelijke tak van de Laan van Vlaanderen resulteert per definitie in een gecumuleerde toename op de Anderlechtlaan, ook langs de daar gevestigde scholen**.**

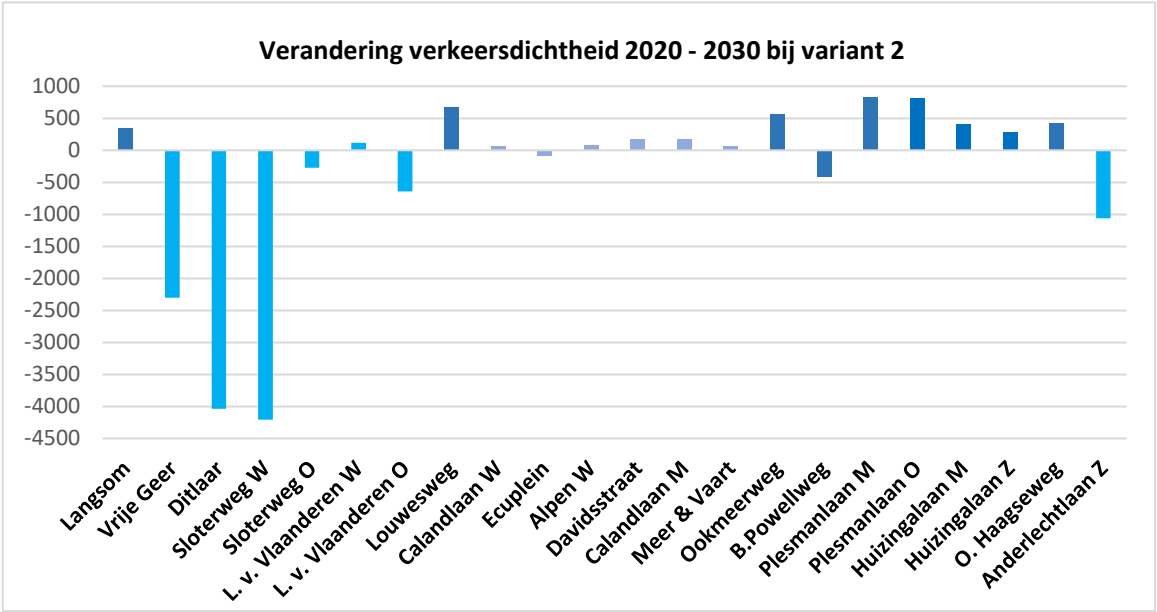
Verkeersdichtheden

In aanvulling op de analyse van intensiteiten zijn onderstaand de verkeersdichtheden in beeld gebracht. Dat wil zeggen de verkeersintensiteit gecorrigeerd voor de breedte van de rijbaan voor auto's. Deze ligt uiteraard in Sloten, met zijn smalle dijkwegen en de op zich al zeer hoge intensiteit, op substantieel hogere niveaus dan in overig Nieuw West. Voorts blijkt de dichtheid op grote delen van het Hoofdnet inderdaad lager te zijn dan op de drukkere wegen op de overige delen van het wegennet. Bij invoering van een 2 x 2 elektronisch systeem neemt die dichtheid daar uiteraard toe. Dat geldt niet voor de Aker en Osdorp waar de veranderingen zeer beperkt zijn, maar wel voor Langsom en Louwesweg.





- **De verkeersdichtheid (intensiteit per meter breedte rijloper) op Langsom en Louwesweg neemt nog toe.**
- **De verkeersdichtheid neemt uiteraard eveneens toe op het Hoofdnet, met name op de Ookmeerweg en op de Plesmanlaan.**
- **De verkeersdichtheid neemt vanzelfsprekend zeer sterk af in Sloten.**
- **In de woonwijken van Nieuw Sloten, de Aker en Osdorp blijft de verkeersdichtheid min of meer gelijk.**



Afslagverbod en resterend sluipverkeer

In overleg met Haarlemmermeer is in scenario 4 een afslagverbod ingesteld vanaf de B.Powellweg richting Sloterbrug om eventuele druk op Badhoevedorp tegen te gaan. Dat lukt maar tot op zekere hoogte, aangezien de intensiteit op de Schipholweg juist toeneemt, zowel bij variant 4 – met afslagverbod - als bij 11.

Een bijkomend, op zich zeer wenselijk effect is dat er ontlasting van Langsom en daarmee van de gevaarlijke kruisingen en van de route langs een drietal scholen plaats vindt. De mogelijke vergroting van de capaciteit van de Sloterbrug zou deze positieve effecten echter ongedaan maken. Bovendien is er nóg een ongewenst effect:

Een deel van het lokale verkeer – ook bestemmingsverkeer - over de brug tussen de Aker en Osdorp enerzijds en Badhoevedorp anderzijds krijgt met zeer forse omrijdroutes in tijd en afstand te maken.

Het verdient daarom aanbeveling niet alleen de capaciteit van de brug niet te vergroten, maar tegelijk ook het afslagverbod achterwege te laten. De te grote verkeersstroom over Langsom en Plesmanlaan West zou vermeden moeten worden door alternatieve mitigerende maatregelen, zoals instelling resp. aanpassing van VRI-inrichtingen rond de brug, op de hoek met de Vrije Geer en bij de afslag vanaf de B.Powellweg naar de brug.

De toename van de dichtheid op de Louwesweg in de scenario's 1 t/m 4 is een ongewenst neveneffect. Weliswaar is de directe belasting van de aanliggende woonwijken beperkt, ook het verkeer over de Anderlechtlaan krijgt hiervan een impuls. Het betreft sluipverkeer dat sterk beperkt kan worden door aanpassing van de VRI-inrichting bij de hoek Huizingalaan-Louwesweg. Een bijkomend voordeel is een vlottere afwikkeling van het doorgaande verkeer op de Huizingalaan richting Oude Haagse weg en Sneevlietlaan.

Knelpunten en no regret beleid

Los van de keuze voor welke variant – en daarmee ook daarop vooruitlopend - zullen maatregelen die opgebouwde vertragingen op het Hoofdnet impliceren weer afgebouwd moeten worden. Mogelijke capaciteitsknelpunten zitten – afgezien van die in Sloten - niet in de wegen, maar in de kruispunten.

Notoire kruispunten zijn: Huizingalaan - Sneevlietweg (avondspits), Anderlechtlaan - Oude Haagseweg (ochtendspits) en Ookmeerweg - Baden Powellweg (ochtendpits). Hier valt laag hangend fruit te plukken: verbeterde afstelling VRI's, Groene Golf, langere opstelvakken en verwijderen wegversmallingen.

Conclusies

Op basis van bovenstaande analyses heeft de werkgroep een duidelijke voorkeur voor scenario 2, mede tegen de achtergrond van de negatieve effecten van de overige scenario's in Nieuw Sloten.

De varianten 1, 3 en 11 laten forse negatieve effecten zien op de Laan van Vlaanderen, terwijl de beoogde effecten van een afslagverbod (variant 4) ook anderszins bereikt zou kunnen worden, zonder perverse effecten.

Variant 12 verdient nader onderzoek. Mocht blijken dat het effect beperkt blijft tot extra bestemmingsverkeer in Nieuw Sloten dan is deze variant te overwegen, voor de iets langere termijn. Niet alleen moet dit een waterdicht systeem zijn met het oog op sluipverkeer en ontheffingen in Sloten en Nieuw Sloten, het zal ook moeten passen in de landelijke wet- en regelgeving én het Openbaar Ministerie zal toestemming moeten verlenen. Denkbaar is een groeimodel, dat begin 2022 start met het systeem met ontheffingen in de vorm van voorkeursscenario 2 met zo mogelijk en wenselijk daarná een transitie naar de verdere ontwikkeling van een traject-controlesysteem.