Gemeente Amsterdam in het Gebiedsplan 2019 De Aker, Sloten en Nieuw Sloten:

"Om de leefbaarheid in buurten te vergroten onderzoeken we hoe het doorgaand verkeer zo veel mogelijk via het hoofdnet afgewikkeld kan worden. Dit betekent onder andere het voorkomen van sluiproutes."

Sloterweg West: toenemende congestie en verkeersonveiligheid

1. Inleiding

In het kader van de besluitvorming rond een tweede toegang van het Sportpark Sloten zijn de omwonenden geïnformeerd over enkele inrichtingsalternatieven. Deze hebben betrekking op de zijtak van de Sloterweg, met 12 woonhuizen met de nummers 1125 t/m 1147 en tevens toegang tot het Sportpark. Ze hebben daarnaast ook betrekking op het aangrenzende parkeerterrein. Beoordeling vergt echter zicht op de bredere ruimtelijke context.

Sinds de bouw van deze woonhuizen, in 1990, heeft het verkeer zich op het westelijke deel van de Sloterweg tot aan de dorpskern en over de Vrije Geer stormachtig ontwikkeld **door sluipverkeer**. Was de verkeersdrukte op het westelijk deel van de Sloterweg aanvankelijk gelijk aan die op het oostelijke deel, inmiddels is het aantal voertuigen op het westelijk deel bijna vijf maal zo groot. Er is sprake van toenemende, ernstige congestie. In de ochtendspits staat het verkeer nu regelmatig vást over het gehele traject van ca. 1 km van de rotonde Anderlechtlaan /Sloterweg tot voorbij de dorpskern. Voor langzaam verkeer is dit traject dan onbegaanbaar. Ook en vooral buiten de spits heeft de weg zich ontwikkeld tot uiterst gevaarlijk voor langzaam verkeer. Een én ander wordt niet alleen veroorzaakt door de toegenomen omvang van het gemotoriseerde verkeer, maar ook doordat het wegprofiel nauwelijks ruimte biedt voor langzaam verkeer en doordat er regelmatig veel te hard gereden wordt. Van enige verkeersgeleiding of -signalering is nauwelijks sprake. De 2 x 4 paaltjes die beogen de snelheid te beperken staan zelden langer dan één etmaal alle 8 overeind. Nog los van de onveiligheid, de verwachte groei in de komende jaren kan zeker niet geaccommodeerd worden.



Wegprofiel Sloterweg:
Ca. 15.000 (!) voertuigen per etmaal

- ❖ Geen gescheiden rijbanen; rijweg te smal voor passerende auto's;
- ❖ Geen fietspad ("fiets-suggestiestroken"); aan één zijde een voetpad;
- ❖ 2 wegversmallingen; geen zebra's; geen stoplichten;
- ❖ Geen effectieve drempels; geen snelheidsbeperkingen resp. controle.

2. Oorzaken snelle ontwikkeling autoverkeer Sloterweg West

De oorzaken van deze ontwikkeling zijn vrij gemakkelijk aan te wijzen. Ten dele zijn ze gelegen in majeure stedelijke en infrastructurele ontwikkelingen sinds begin jaren 90. In min of meer chronologische volgorde:

- De aanleg van de nieuwe wijk Nieuw-Sloten;
- Het opnieuw openen van de afslag naar de A4 en de Oude Haagse weg;
- De aanleg van de nieuwe wijk De Aker;
- De omlegging van de A9, met als gevolg een verslechterde ontsluiting via de T106;
- Verdubbeling van twee rotondes, naar Anderlechtlaan-Sloterweg en Vrije Geer-Sloterweg, met in het eerste geval geen enkel zebrapad.

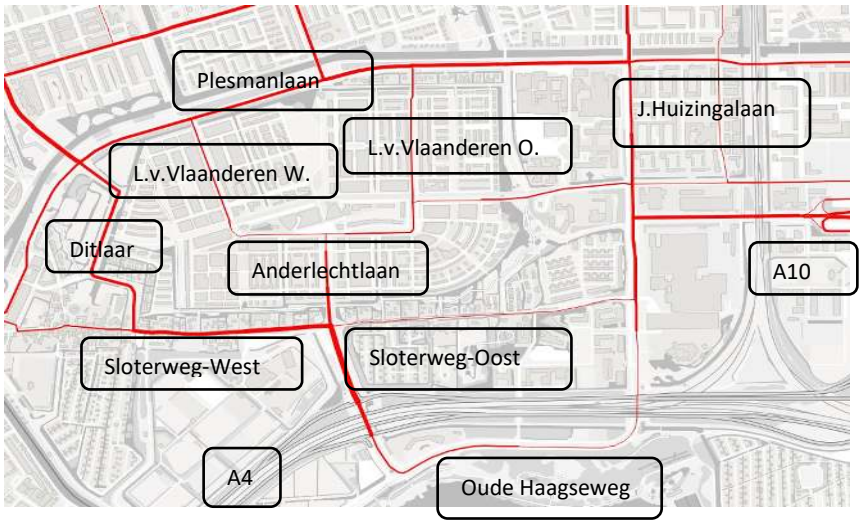
W.H. Kleyn Sloterweg 1143 Amsterdam 020 – 408 2 408

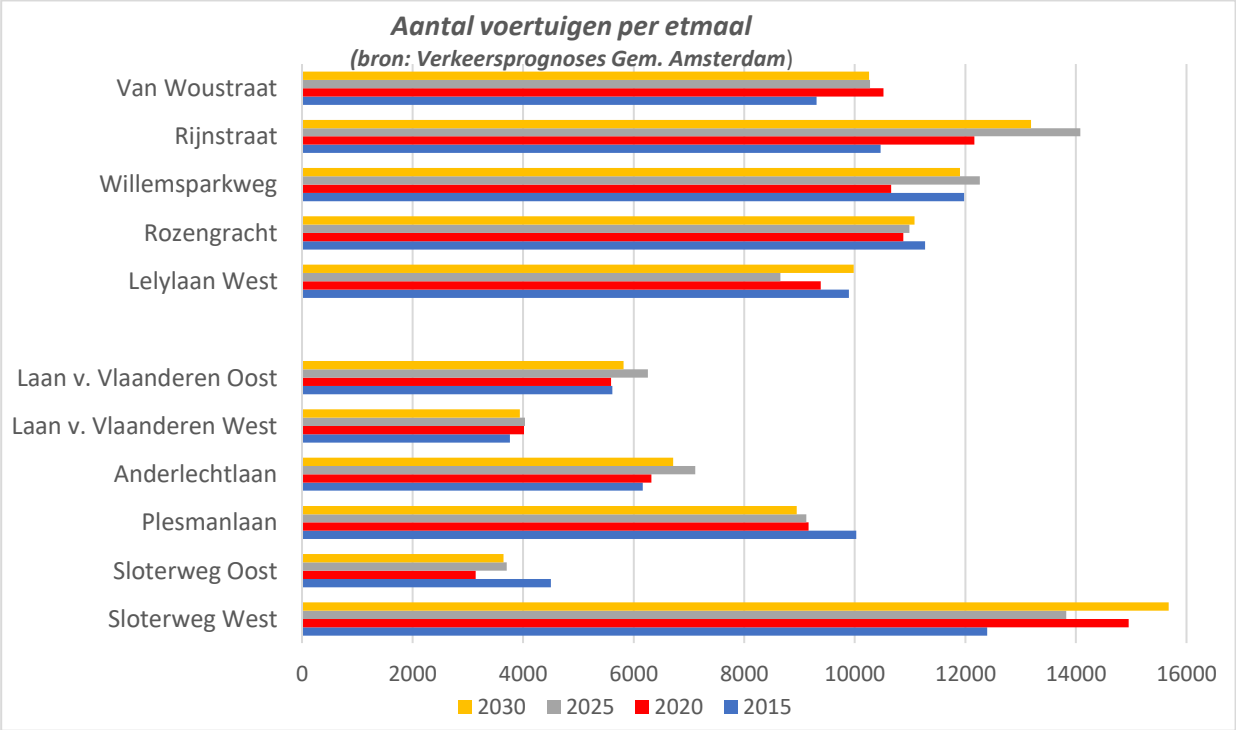
Natuurlijk is de mobiliteit en in het bijzonder de automobiliteit overal sterk toegenomen. Onder meer door de bovengenoemde oorzaken staat de explosieve groei op de Sloterweg West echter in geen enkele verhouding tot die elders en in het bijzonder in de omgeving. Een en ander wordt ook duidelijk uit onderstaande tabel en grafiek. De automobiliteit over de Sloterweg West ligt zelfs op een zeer fors hoger niveau dan die op bekende radiale hoofdverkeersaders in de stad, zoals Rijnstraat, Van Woustraat, Rozengracht, Willemsparkweg en Lelylaan. Ook de verwachte toename in het de periode 2015-2030 is fors groter dan elders. Alleen de Rijnstraat komt in de buurt van deze toename van ruim een kwart; deze blijft echter in absolute termen achter bij de automobiliteit op de Sloterweg West (-23% in 2020)!

Tabel: Voertuigbewegingen per etmaal (werkdagen)

	2015	2020	2025	2030	2015-2030	2020
Sloterweg West	***12397***	***14953***	***13824***	***15680***	***26,5%***	***34,6%***
Sloterweg Oost	4503	3142	3703	3645	*-19,1%*	7,3%
Plesmanlaan	10027	9161	9121	8948	-10,8%	21,2%
Anderlechtlaan	6162	6318	7111	6713	8,9%	14,6%
Laan v. Vlaanderen West	3763	4016	4033	3939	4,7%	9,3%
Laan v. Vlaanderen Oost	5613	5592	6256	5816	3,6%	12,9%
Totaal:	42465	43182	44048	44741	5,4%	100,0%
Lelylaan West	9893	9385	8652	9980	0,9%	
Rozengracht	11270	10878	10989	11080	-1,7%	
Willemsparkweg	11977	10660	12260	11904	-0,6%	
Rijnstraat	10467	12163	14077	13187	26,0%	
Van Woustraat	9306	10517	10278	10260	10,3%	

Deze ontwikkeling staat haaks op de beoogde. Bij de bouw van Nieuw-Sloten is er vanuit gegaan dat het verkeer na heropening van de afslag naar A4 en Oude Haagseweg langs de Oude Haagseweg en Johan Huizingalaan én via Anderlechtlaan, de gevorkte Laan van Vlaanderen en Plesmanlaan afgewikkeld zou worden. De ontwikkeling is ook in strijd met het nieuwe gemeentelijke beleidskader, het *"Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam".* Daarin heeft de Plesmanlaan (evenals o.m. de Lelylaan) behalve de status van stadsroute ook die van *Plusnet auto*, terwijl de Sloterweg de status heeft van *Hoofdnet fiets.* Ronduit ironisch is het dat de Sloterweg volgens de ambtelijke notie bij de meest recente profilering ervan slechts "fietssuggestiepaden" en dus geen fietspaden kent. Daar geldt het recht van de sterkste: de automobilist!





De onveiligheid voor met name voetgangers en fietsers op de Sloterweg is niet alleen te wijten aan de disproportioneel grote verkeersstromen. De overige bovenstaande wegen en straten hebben qua dimensionering, profilering en verkeersmaatregelen wél een voor veel verkeer en verkeersveiligheid geschikte inrichting, zoals moge blijken uit onderstaande afbeeldingen:



Anderlechtlaan: (ca. 6300 voertuigen)

- ❖ 2 door groenstrook gescheiden rijbanen, met fysiek gescheiden fietspaden, trottoirs én ventweg;
- ❖ Effectieve verkeersdrempels;
- ❖ Zebrapaden en stoplichten bij overgang naar (gevorkte) Laan van Vlaanderen.



Laan van Vlaanderen West: (ca. 4000)

- ❖ 2 door groenstrook gescheiden rijbanen, met fysiek gescheiden fietspaden, trottoirs en ventweg;
- ❖ Effectieve verkeersdrempels;
- ❖ Zebrapaden en stoplichten bij overgang naar Plesmanlaan.



Laan van Vlaanderen Oost: (ca. 6500)

- ❖ 2 door groenstrook gescheiden rijbanen, met gescheiden fietspaden en trottoirs;
- ❖ Effectieve verkeersdrempels;
- ❖ Zebrapaden en stoplichten bij overgang naar Plesmanlaan.



Plesmanlaan: (ca. 9200)

- 2 fysiek gescheiden rijbanen, met fysiek gescheiden fietspaden en separaat voetpad;
- Zebrapaden en stoplichten bij rotondes en zijwegen met voorrang voor fietsers.



Lelylaan: (ca. 9400)

- 2 x 2 fysiek gescheiden rijbanen, met separate trambaan en fysiek gescheiden fietspaden;
- Bij station en T-kruising zebrapaden en stoplichten.



Rijnstraat: (ca. 12.000)

- 2 (deels fysiek) gescheiden rijbanen, met fysiek gescheiden fietspaden en trottoirs;
- Zebra's en stoplichten bij verschillende zijwegen.



Van Woustraat: (ca. 10.500)

- 2 (deels fysiek) gescheiden rijbanen aan weerzijden van trambaan, met (deels) separate fietspaden en gescheiden trottoirs;
- Voorzover geen separate fietspaden: **maximale snelheid 30 km/uur**;
- Zebra's en stoplichten bij verschillende zijwegen.



Willemsparkweg: (ca. 11.000)

- 2 gescheiden rijbanen plus tram, met separate fietspaden en fysiek gescheiden trottoirs;
- Zebra's en stoplichten bij verschillende zijwegen;
- **Maximaal 30 km/uur** bij gevaarlijk kruispunt.



Rozengracht: (ca. 11.000)

- ❖ 2 gescheiden rijbanen plus tram met separate fietspaden en fysiek gescheiden trottoirs;
- ❖ Zebra's en stoplichten bij zijstraten en halverwege.
- ❖ Effectieve verkeersdrempels.

3. Problemen

De opgave is dus in feite om drie, sterk samenhangende, problemen op te lossen.

- Uitstraling en verkeersregime van de Sloterweg leiden **tot veel te hard rijden**. De landelijke uitstraling van de weg geeft menig automobilist het idee dat hij of zij zich buiten de bebouwde kom bevindt en dat 70 km/uur en inhalen toegestaan en verantwoord zijn.
  Uit bijgaande film, opgenomen met een camera met *maximale snelheid van 30 km/uur*, blijkt dat de combinatie van bus- en overig autoverkeer enerzijds en voetgangers en fietsers anderzijds over deze weg met al zijn onoverzichtelijk bochten en uitritten leidt tot uiterst gevaarlijke situaties.
- Op zich terechte, verkeerssnelheid beperkende maatregelen over de voor bestemmings- en doorgaand verkeer beoogde straten en wegen (Anderlechtlaan, gevorkte Laan van Vlaanderen en Plesmanlaan) hebben geleid tot **sluipverkeer** op zeer grote schaal over de Sloterweg West, nu daar nauwelijks of géén snelheid beperkende maatregelen zijn getroffen. Het gevolg is dat er steeds ernstiger **congestie** optreedt, met als gevolg (ook) slechte bereikbaarheid voor het bestemmingsverkeer en ernstige lokale luchtverontreiniging.
- Voor langzaam verkeer – zowel doorgaand als bestemmingsverkeer van woonhuizen en Sportpark – is het snelverkeer **uiterst bedreigend**. Fietsers worden letterlijk de berm respectievelijk de sloot in gereden. Er zijn geen oversteekmogelijkheden, nóch bij de rotonde Anderlechtlaan/Sloterweg, nóch bij de dorpskern, nóch bij de Sportpark-ingangen.

4. Oplossingen

Met de samenhang tussen deze drie problemen – **te hard, te veel en te gevaarlijk** – hangen ook de oplossingen sterk samen.

- Instelling van een **maximum snelheid van 30 km/uur**. Een absoluut minimum voor het 30 km traject is het gedeelte Hoofdingang Sportpark tot ruim voorbij de bocht in de Ditlaar.
- **Wegversmallingen omzetten in versmalling met voorrangsregeling** (dan heeft gas geven om het eerst bij de versmalling te zijn niet langer veel zin).
- Glooiende verkeersdrempels vervangen door **effectieve drempels** , zoals b.v. op de Laan van Vlaanderen en de Anderlechtlaan, respectievelijk aanleggen bij wegversmallingen (zie ook §5).
- "Fiets-suggestiestroken" vervangen door duidelijk **gemarkeerde fietspaden**, zodat de automobilist zich realiseert dat fietsers ook rechten hebben.
- **Zebrapaden** bij rotonde Anderlechtlaan/Sloterweg, en bij Dorpskern **mét stoplicht** zoals ook op Plesmanlaan, Anderlechtlaan en Laan van Vlaanderen (én alle andere in deze notitie genoemde wegen en straten!).
- **Adequate verkeersborden**-signalering en **wegmarkering** (w.o. gevaarlijke kruisingen).

5. Slot

Nu het voornemen bestaat om de hockeyvelden van de westzijde van het dorp Sloten te verplaatsen naar het Sportpark Sloten is ook besloten de tweede toegang te reactiveren. Eerder werd deze afgesloten in verband met de sociale veiligheid. Re-activatie wordt gemotiveerd vanuit de behoefte aan een grotere toegankelijkheid van het Sportpark en vanuit verkeersveiligheid. Beide zijn nu juist in het geding. Mee gezien de toename van bestemmingsverkeer die hiermee samenhangt - waaronder 1200 tot 1500 extra sporters per fiets plús 30 tot 40 auto's naar het Sportpark door verplaatsing van de hockeyvelden - neemt de onveiligheid toe. Bovendien zijn en worden er ca. 20 woningen op het desbetreffende traject bijgebouwd én een appartementenhotel met 14 units, zodat het bestemmingsverkeer verder toeneemt, evenals het aantal uitritten. *Aanvullende verkeersmaatregelen zijn dan ook bittere noodzaak.*

Tegen verschillende soorten maatregelen zijn in het verleden uit het stadsdeel ambtelijk bezwaren gemaakt, zoals tegen effectieve verkeersdrempels en voorrangsregels. Met een vergelijkbaar wegprofiel aan de overzijde van de Ringdijk, op Nieuwemeerdijk en Akerdijk zijn - na vele jaren strijd van de bewoners van Badhoevedorp - wél maatregelen getroffen, waaronder instelling van een 30 km-zone. Deze hebben niet alleen de veiligheid substantieel verhoogd, maar ook is zeer veel doorgaand verkeer teruggedrongen naar de grote doorgaande routes.



Akerdijk: 30 km, wegversmalling met voorrangsregel én flitspaal



Nieuwemeerdijk: 30 km, met fietspad en zebra's

Ook voor het probleem van bus- en vrachtwagenverkeer bij effectieve verkeersdrempels zijn inmiddels oplossingen, zoals moge blijken uit onderstaande aanpak op de Laan van Vlaanderen respectievelijk door aanleg van een zogenaamde *Flex-drempel*.





De FLEX-drempel bestaat uit een rondgebogen stalen plaat die als een soort veer werkt. Het verkeer rijdt dan dus over een flexibel wegdek dat doorbuigt als er een voertuig overheen rijdt. Voor lichte voertuigen (auto) werkt de drempel als elke andere drempel. Het gewicht van de auto is te gering om de veer in te drukken. Men moet met maximaal 30 km/uur passeren. Een vrachtwagen of bus is veel zwaarder en drukt de veer gewoon in. De vrachtwagens en bussen hebben daardoor geen last van de drempel en rijden eigenlijk 'op een vlakke weg'.