Gemeente Amsterdam

Agenda

Aan Wethouder Egbert de Vries

Vergadering donderdag 8 juli 2021
14.30 – 15.00 uur
Vergaderlocatie: Teams

Onderwerp Nota van Uitgansgunten Sloterweg West

Bijlage:
- Nota van Uitgangspunten, concept 0.2
- Afwegingsmatrix

Doel bespreking
1 Informeren over onderzochte varianten en conclusies voor het verkeersveiliger maken van de Sloterweg West
2 Bespreken voorkeursvariant
3 Bespreken bestuurlijke afstemming Sloterweg West én Sloterbrug met Gemeente Haarlemmermeer

Ad 1. Infomeren over onderzochte varianten en conclusies voor het verkeersveiliger maken van de Sloterweg West
Veertien varianten zijn bekeken (beschrijving in H3 van bijgevoegde concept-NvU). Na een eerst trechtering vielen acht varianten af omdat ze ofwel onvoldoende oplossend vermogen voor de Sloterweg hebben (max 6000 mvt/etmaal) ofwel omdat ze op onoverkomelijke juridische, verkeerskundige of ecologische bezwaren stuiten. Onder deze varianten vallen onder andere: eenrichtingsverkeer, alleen invoeren 30km/uur, afsluiten Sloterbrug, of weren doorgaand verkeer middels tijdwaarneming (ingebracht door bewoners).

De overgebleven 6 varianten zijn nader onderzocht. Gekeken is onder andere naar waterbedeffecten, de verkeersafwikkeling op kruispunten, noodzakelijke aanpassingen aan bestaande infrastructuur en de rijtijden naar bestemmingen (verwoord in H4 van de concept-NvU). De resultaten hiervan staan samengevat in de bijgevoegde beoordelingstabel (waarbij ze worden vergeleken met de situatie zonder ingrijpen).

Kruispuntanalyses leveren op dat twee varianten (1 en 4, de laatste de voorkeursvariant uit de startnotitie), ingrijpende en kostbare infrastructurele

ingrepen aan kruispunten noodzakelijk maken, die niet binnen nu en vijf jaar gerealiseerd kunnen worden terwijl een oplossing voor de Sloterweg urgent is. Daarmee houd je drie principevarianten over met voldoende oplossend vermogen en die relatief snel te realiseren zijn. Hieronder de plaatjes van de varianten 2/2A, 9 en 11.

Variant 2/2A: 2 x knip Sloterweg. 2 x knip Plesmanlaan/laan van Vlaanderen. In Variant 2A ook nog 30 km/uur tussen Sloterbrug en rotonde B. Powellweg



Variant 9: Sloterweg-West 30 km, knip Anderlechtlaan-Zuid



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



Ad 2. Bespreken voorkeursvariant
Geen enkele variant biedt voor iedereen een oplossing. De variant die én voldoende oplossend vermogen voor de Sloterweg biedt, en waarbij de bijeffecten als het minst nadelig worden beoordeeld **is variant 2A.** We stellen daarom voor deze aan te wijzen als voorkeursvariant in de NvU.

De overwegingen bij de keuze voor variant 2A:
- Projectdoel wordt bereikt (sterke reductie verkeer op Sloterweg, zodat verkeersveiligheid verbetert).
- Vooral de Louwesweg wordt drukker, maar weg en kruispunten kunnen het aan.
- Relatief snel uitvoerbaar, omdat geen grote aanpassingen aan wegen of kruisingen nodig zijn.
- Sluit aan bij vastgestelde beleidskaders zoals het op 29 juni 2021 vastgestelde Mobiliteitsplan Nieuw-West.
- Bezoekersaantrekkende bestemmingen, zoals het winkelcentrum Nieuw-Sloten of sportpark Sloten blijven bereikbaar vanuit omliggende wijken, hoewel via een omrijroute van enkele minuten. Uit kentekenonderzoek vanuit project Belgiëplein blijkt overigens dat het winkelcentrum vooral bezoekers uit de wijk zelf trekt.
- Vracht- en bevoorradingsverkeer vanaf de snelweg blijft een directe route houden en hoeft niet om te rijden door buurt.
- Op enkele wegen in Badhoevedorp neemt verkeer wat toe. Die toename wordt in variant 2A beperkt (ten opzichte van 2) door het invoeren van 30km/uur op de Langsom. Die 30 km/uur maatregel komt dan in plaats van de in de startnotitie met Haarlemmermeer besproken ombouw van de rotonde tot T-splitsing (variant 4).

Voor de volledigheid:

Variant 9 is ook een variant die relatief snel te implementeren is, echter heeft deze variant ingrijpender gevolgen qua waterbedeffecten dan variant 2, vooral ook in Haarlemmermeer, en qua bevoorradings- en vrachtverkeer.

Variant 11 is de minst ingrijpende (namelijk alleen een knip in Sloterweg). Dit had ook een eerste stap naar variant 2 kunnen zijn. Echter kunnen de kruispunten op Laan van Vlaanderen het extra verkeer niet aan en moeten opstelstroken worden verlengd. Dit gaat ten koste van parkeerplaatsen en bomen. Dit zal snelle uitvoering lastig maken, want de kans op juridische procedures is erg groot (deze variant zal op veel weerstand in Nieuw-Sloten stuiten). Het feit dat je onomkeerbare maatregelen moet nemen, maakt deze variant als tussenstap ook weer onlogisch.

Bestuurder Erik Bobeldijk heeft op zijn staf aangegeven 2A als voorkeursvariant te onderschrijven. **Ziet de wethouder dat ook zo?**

Ad 3. Bespreken bestuurlijke afstemming Sloterweg West (en Sloterbrug) met Gemeente Haarlemmermeer

Variant 2A wijkt af van de variant 4 die in de startnotitie is be/afgesproken met Haarlemmermeer. Die variant 4 bevat de ombouw van de rotonde Baden Powellweg naar een T-splitsing, zodat er minder verkeer over de Sloterbrug van/naar Badhoevedorp rijdt (die ingreep kent overigens geen enkel draagvlak bij bewoners Nieuw-West zo bleek tijdens de consultatie).

Variant 2A is ambtelijk besproken met gemeente Haarlemmermeer. Daar wordt variant 2A niet met enthousiasme ontvangen. Standpunt vanuit Haarlemmermeer is nog steeds dat wegen die nu al aan hun taks zitten (zoals Nieuwemeerdijk) niet drukker mogen worden. Haarlemmermeer hanteert voor Nieuwemeerdijk (fietsstraat) bijvoorbeeld een grenswaarde van max 2500 mvt/etmaal. Ons verkeersmodel (waarin Haarlemmermeer niet heel nauwkeurig in zit) geeft overigens in alle gevallen een hogere intensiteit op Nieuwemeerdijk aan (ook in situatie niks doen en zelfs met ombouw rotonde).

Voorstel is om z.s.m. bestuurlijk overleg met Haarlemmermeer te arrangeren.

Voordat de NvU Sloterweg door het College wordt vrijgegeven voor inspraak is bestuurlijk overleg met Haarlemmerneer gewenst. Hierbij zou onze insteek dan kunnen zijn:

- De beoogde variant 4 blijkt niet (op korte termijn) mogelijk door de noodzakelijke herinrichting van zowel de rotonde Baden Powellweg als de kruising Alpen/Ookmeerweg.
- Als alternatief stellen we 30km/uur op Langsom voor. Deze heeft ook een remmend effect (zij het niet zoveel als ombouw rotonde), terwijl bestemmingen aan beide kanten van de brug bereikbaar blijven.
- We kunnen we aanbieden om samen met Haarlemmermeer te onderzoeken om de situatie op de Nieuwemeerdijk te (helpen) monitoren en eventueel ook daar een camera/knip te plaatsen.

Relatie Sloterbrug

Ander punt bij het overleg te betrekken is wellicht de Sloterbrug. Het project Sloterbrug is weer opgestart, met het afronden van de NvU. In dit kader heeft het projectteam een nieuwe kostenraming laten maken. De valt flink hoger uit (mogelijk 17 miljoen ten opzicht van de 11 miljoen die er nu voor staat). Dit betekent een bestuurlijke keuze hoe hier mee verder te gaan in deze tijd van financiële krapte. Het niet verbreden van de Sloterbrug zal de verkeerstoename in Haarlemmer ook beperken.