



Reactie op de Concept-Nota van Uitgangspunten Nieuwe Sloterbrug

De Dorpsraad Sloten-Oud Osdorp tekent bezwaar aan tegen een alternatieve Sloterbrug met dubbele rijstroken, zoals uitgewerkt in het concept NvU vanwege de vérgaande effecten die daarvan uitgaan op de momenteel al onhoudbare verkeerssituatie in en rond Sloten en op de leefbaarheid. Alleen wanneer het project op een iets hoger schaalniveau beschouwd wordt, kunnen de verschillende opties op hun merites beoordeeld worden en kunnen passende maatregelen vastgesteld worden.

De bezwaren richten zich in het bijzonder op het volgende:

- De analyses die ten grondslag liggen aan de Nota zijn zonder meer ontoereikend.
In de eerste plaats is het onderzoek naar de verkeersintensiteiten beperkt tot het verkeer over twee punten op de Schipholweg, de Nieuwemeerdijk, Langsom en Anderlechtlaan. Daarmee wordt bij voorbeeld voorbij gegaan aan de nu al vrijwel onhoudbare verkeerssituatie op de Sloterweg, waarover per etmaal op een werkdag gemiddeld ca. 15 duizend voertuigen gaan. Voor fietsers en voetgangers is de Sloterweg nu al bijna een “no go-area”. Deze weg is niet gedimensioneerd voor doorgaand verkeer: geen dubbele rijbaan, slechts fiets-suggestiestroken en deels zonder voetpad. Een vergelijkbaar profiel voor wat betreft rijbaan en ruimte voor de fiets is van toepassing op Burgemeester Amersfoordtlaan, Vrije Geer en Ditlaar, waarover gemiddeld ca. 11 duizend respectievelijk ruim 9 duizend voertuigen per dag gaan.
- Het kentekenonderzoek dat ten grondslag ligt aan de Nota definieert een van de belangrijkste problemen weg. Als doorgaand verkeer wordt namelijk alleen dat verkeer aangemerkt dat waargenomen werd tussen Schipholweg, Nieuwemeerdijk en Anderlechtlaan. Dit is minder dan 1% van het verkeer en in feite volmaakt irrelevant¹. Als slechts minder dan 1% doorgaand verkeer zou zijn, zou dat impliceren dat meer dan 99% bestemmingsverkeer is en dus min of meer onvermijdelijk is. Dit suggereert bij voorbeeld dat vanuit een dorp met ca. 12.000 inwoners elk etmaal bijna 6000 voertuigen (aantal voertuigen volgens dit onderzoek in Noordelijke richting) een bestemming zou hebben in Sloten (ca. zeven honderd inwoners) of Nieuw West. Naast de woonbestemmingen in Sloten bevindt zich hier slechts een beperkt aantal bovenlokale bestemmingen: twee scholen, enkele bedrijven, Sportpark, Volkstuinen en de Molen van Sloten als toeristische trekpleister. Het daarmee samenhangende verkeer vormt echter slechts een fractie van het verkeer dat dagelijks naar en door Sloten rijdt.
- De werkelijkheid is een heel andere dan die voorgespiegeld wordt door de Nota. Het dorp Sloten mag zich dan verzekerd weten van een beschermd dorpsgezicht, het heeft zich vooral ontwikkeld tot een corridor waarlangs dagelijks forse en al decennia lang in omvang toenemende verkeerstromen lopen, van (Zuid-) west naar Oost en vice versa én van Noord naar Zuid en vice versa. Volgens de gegevens van de Gemeente Amsterdam² gaan van de ruim 11 duizend voertuigen per etmaal over de brug zo’n 6.5 duizend via Langsom, Vrije Geer, Ditlaar en Sloterweg via de rotonde de A4 op. Ook het overgrote merendeel van de overige auto’s die dagelijks de brug passeren heeft niet Sloten als bestemming, maar bij voorbeeld Slotervaart of A10. Dat dit autoverkeer voor Sloten en - voor een zeer aanzienlijk deel ook voor Amsterdam als geheel - doorgaand verkeer is, wordt in het kentekenonderzoek niet als zo danig geregistreerd. Slechts een beperkt deel van dit doorgaande verkeer wordt afgewikkeld via het daar voor bedoelde Hoofd- of Plusnet Auto’s. (Zie figuur A).

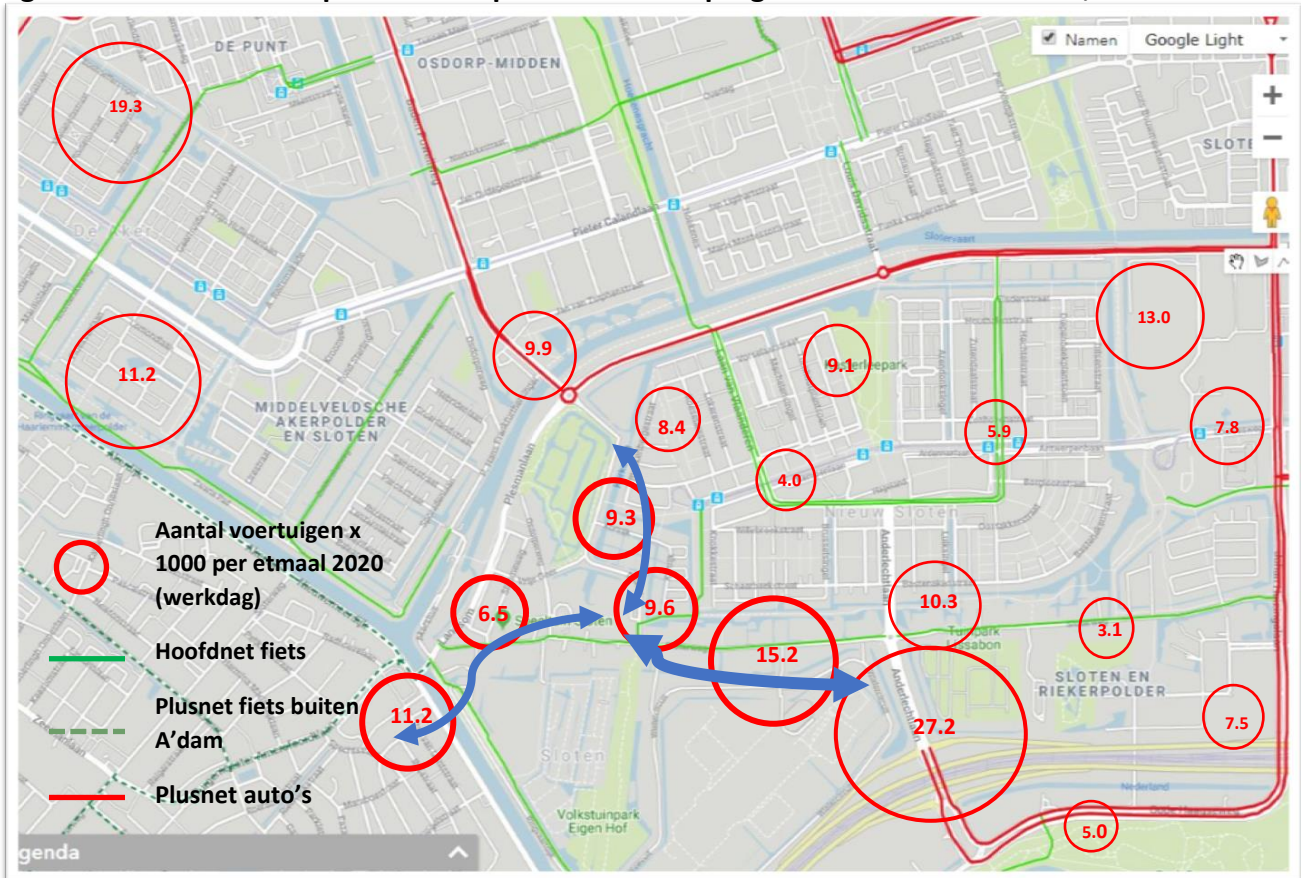


Wegprofiel Sloterweg: gemiddeld 15 duizend auto's per etmaal én "hoofdnet fiets"

¹ Verkeersstructuurplan Badhoevedorp – Lijnden Oost, “Uit een kentekenonderzoek (2005) blijkt dat er sprake is van een substantieel aandeel doorgaand verkeer op de Sloterbrug (30%)”. Er is geen enkele reden om aan te nemen dat dit aandeel afnam, in tegendeel!

² Verkeersprognoses 2.5, Gem Amsterdam. Gegevens voor 2020. Het kentekenonderzoek telt er 10.849 in 2019

Fig. A. Plusnet auto's resp. hoofd- en plusnet fiets en prognoses autoverkeer 2020; bron: Gem. A'dam



- **Oorzaken van explosieve groei van autoverkeer rond en door Sloten**

In het algemeen is de automobilititeit de afgelopen decennia sterk toegenomen. Rond Sloten, dat in die periode een licht groeiend inwonertal had van nog geen zes tot zevenhonderd, is het echter explosief gegroeid, met een tempo dat een veelvoud is van hoe het verkeer zich elders ontwikkelde. Die explosie is heel goed te verklaren uit majeure ruimtelijke ingrepen en de vormgeving van de verkeersregulering in de omgeving van Sloten. In chronologische volgorde:

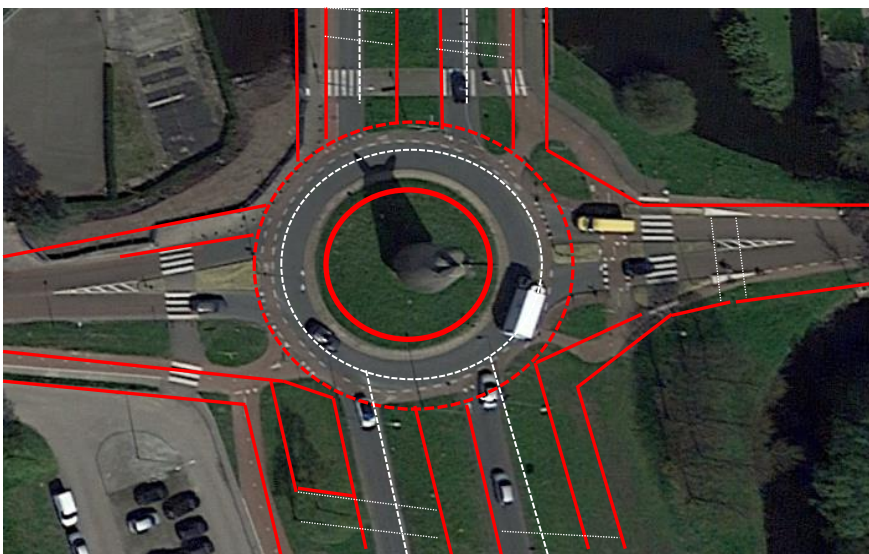
- Bouw van de nieuwe wijk Nieuw Sloten (begin jaren 90; inmiddels meer dan 13 duizend inwoners)
- Openstelling van de A4 via de afslag Sloten/Anderlechtlaan (1991)
- Verkeersregulering Nieuw Sloten (1992)
- Na de ontwikkeling van de M.A.P. (bijna 4.000 inwoners) de voltooiing van de wijk De Aker (tweede helft jaren 90; meer dan 10 duizend inwoners)
- Aanleg van de rotonde Vrije Geer – Plesmanlaan – Baden Powellweg (begin 21^e eeuw)
- Omlegging van de A9, met verplaatsing van de afslag Badhoevedorp op A9 (T106; 2018)
- Aanleg van de dubbelbaans rotonde Sloterweg – Anderlechtlaan (2019)
- Permanente verwaarlozing cascades resp. verwijderen daarvan op Sloterweg (nu nog 3 van 12 palen overeind) en geen adequate verkeersborden en wegmarkering over de gehele periode.

Het markante verschil in ontwikkeling tussen het oostelijk deel en het westelijk deel van de Sloterweg illustreert deze ontwikkeling. Begin jaren 90 waren beide delen van de Sloterweg nog te typeren als rustige, landelijke weg. Momenteel is het westelijk deel tussen rotonde en dorpskern met ca. 15 duizend voertuigen per etmaal echter 5x zo druk als het oostelijk deel. Via Ditlaar, Vrije Geer (ook door het Natuurgebied!) en Langsom zijn er dagelijks bijna 10 duizend voertuigbewegingen naar het Noorden en het Westen, eveneens op niet daarvoor gedimensioneerde wegen.

Omlegging A9 en Turbo-rotonde

Met de omlegging van de A9 is er ook een andere aansluiting vanuit Badhoevedorp met andere toe-leidende infrastructuur gerealiseerd. De aansluiting is in westelijke richting verschoven. Het gevolg daarvan is dat bij voorbeeld de weg naar de A10-zuid – een belangrijke bestemming, maar ook uitvalsweg naar Amsterdam en plaatsen in zuidelijke, oostelijke en noordelijke richting – langer, omslachtiger en tijdrovender is geworden (zie Figuur B). Het effect is dat de alternatieve route door Sloten voor automobilisten veel aantrekkelijker is geworden, zeker omdat vervolgens de rotonde Sloterweg – Anderlechtlaan naar de A4 een meer dan verdubbelde capaciteit heeft gekregen. Niet alleen kent de rotonde inmiddels 2 auto-rijstroken (uiteraard in één rijrichting), er behoeft geen voorrang meer gegeven worden aan het verkeer dat zich al op de rotonde bevindt, noch aan fietsers die aan het verkeer op 2 x 2 rijstroken voorrang moeten verlenen (op deze Hoofdroute Fiets!³). Dit type rotonde is echter alleen geschikt voor verkeer buiten de bebouwde kom (zie Figuur C).

Figuur B. Omgelegde A9 versus Oude A9: van Badhoevedorp Centrum naar A10-Zuid en vice versa: langer, omslachtiger en tijdrovender



**Figuur C.
Turbo-rotonde**

- Geen zebra's meer
- Geen fietsers meer op de rotonde
- Dubbele auto-wegstroken
- Geen voorrang meer verlenen aan verkeer op rotonde

³ Zie het versneld afgedraaide filmpje van een fietser over de Sloterweg:
<https://twitter.com/StochasticF/status/1105387958121639936>

- **Gevolgen voor verkeersafwikkeling, veiligheid en leefbaarheid:**

Als gevolg van de explosieve groei van oneigenlijk verkeer, d.w.z. autoverkeer op grote schaal over wegen die niet eens de minimale wettelijke ruimte bieden voor fietsstroken en trottoirs – zonder dat daarvoor alternatieven zijn - komt het langzaam verkeer ernstig in het gedrang.

Er doen zich op verschillende plekken levensgevaarlijke situaties voor, terwijl schoolgaande kinderen – van Oranje Nassauschool, Het Bovenland, De Driesprong - en bezoekers van Sportpark en Volkstuinencomplex zich niet aan die onveilige situaties kunnen onttrekken. Dat geldt natuurlijk ook voor de bewoners.

In de spits is er sprake van ernstige congestie met filevorming over vele honderden meters, met als gevolg dat ook bestemmingsverkeer in de drukke periodes slechts met grote vertraging afgewikkeld kan worden. Vanaf de opritten van de erven van woningen en bedrijven langs de Sloterweg in de spits de weg opdraaien is tijdrovend en niet zonder grote risico's op aanrijdingen. Tegelijk is er in de relatief rustige periodes sprake van hoge snelheden en regelmatig inhalen, terwijl passeren zonder over de "fietsuggestiestroken" te rijden fysiek onmogelijk is. Kortom: de verkeersonveiligheid neemt onverantwoorde vormen aan. Oversteken op Langsom, Vrije Geer, Ditlaar en Sloterweg is voor fietsers en voetgangers letterlijk levensgevaarlijk.

Zie ook noot 3!

Ook een tweede groep van effecten tast de leefbaarheid aan. Niet alleen door de verkeersvolumina, maar vooral ook als gevolg van de filevorming nemen geluidsoverlast en emissies hand over hand toe bij voortdurend remmen en optrekken. De uitstoot van ammoniak en NO_x, vooral door dieselauto's, is goed waar te nemen door de gele korstmossen op bomen en daken van onder meer de Sloterweg, de Vrije Geer en de Amersfoordtlaan. Maar de bewoners worden ook getroffen door fijnstof, waaronder roet-uitstoot.⁴

Uit het recent door RIVM en Amsterdamse GGD afgeronde onderzoek naar fijnstof-concentraties rond Schiphol op de Oranje Nassauschool aan de Amersfoordtlaan blijkt dat er dagelijkse pieken tijdens de spitsuren zijn in roetconcentraties, die toegeschreven moeten worden aan gemotoriseerd verkeer.

Aangetoond is dat er significante effecten zijn op de gezondheid van de schoolgaande kinderen. Ook dat geldt uiteraard ook voor de overige bewoners. Telt men hierbij de achtergrondemissies van fijnstof van Schiphol en van de dagelijkse *kwart miljoen (!) voertuigen over de A4* bij op, dan beseft men dat hier ook sprake is van een volksgezondheidprobleem. Mee tegen de achtergrond van de aanwezigheid van 2 scholen in Sloten en tenminste één in Badhoevedorp in de directe omgeving, een speeltuin, Volkstuinen en het Sportpark mag dit punt niet veronachtzaamd worden.

Tenslotte zij opgemerkt dat de concentratie van emissies van vliegverkeer en gemotoriseerd verkeer, zoals stikstofoxiden (NO_x), een bedreiging vormen voor de biodiversiteit in het gebied. Dat klemmt te meer daar de "Groene As" doorsneden wordt door het verkeer over de Sloterbrug en de Vrije Geer het natuurgebied kruist.

- **Tijdverschillen in de route over de A9 of dóór Sloten**

Het blijkt dat wanneer men per auto vanuit het centrum van Badhoevedorp naar een bestemming in Amsterdam rijdt, de route over de Sloterbrug vaak nét iets sneller is dan over de A9. Voor Badhoevedorp Centrum is bij de hier volgende analyses uitgegaan van het kruispunt Sloterweg (Badhoevedorp)/ Zeemanlaan. Of de ene of andere route sneller is, hangt echter ook af van het tijdstip op de dag, met variërende file-omstandigheden. Dat neemt niet weg dat grote delen van Amsterdam net wat sneller via de Sloterbrug te bereiken zijn doordat stoplichten, zebra's en andere snelheid beperkende maatregelen op het traject Langsom, Vrije Geer, Ditlaar en Sloterweg ontbreken.

Wat voor Amsterdam geldt, geldt ook voor grote delen van het land buiten Amsterdam. Zijn bij voorbeeld Utrecht-West en Centrum nu nog wat sneller over de A9, locaties in Utrecht-Oost, Amersfoort, Almere en Groningen bereikt men per auto sneller via de Sloterbrug over de Sloterweg in Amsterdam.

Opvallend is dat vanuit Badhoevedorp West (hier gekozen voor een adres op de Irislaan) of zelfs uit de omgeving van de afslag op de A9 (Melbournestraat) de weg naar Amersfoort of Almere op veel tijdstippen toch nog het snelste is via de Sloterbrug (figuren D-9 en D10).

⁴ Het is de vraag of het programma Nieuwe Sloterbrug toetsing aan de recente uitspraak van de Raad van State inzake Stikstof overleeft.

Figuur D: 1 – 10: tijdverschil A9 versus door Sloten

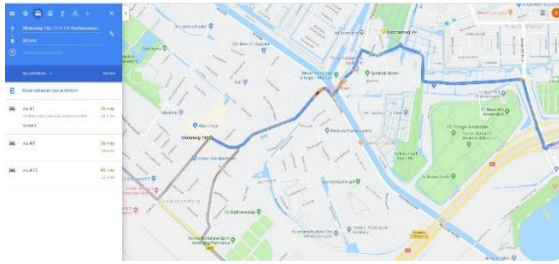


Fig.1: Route Badhoevedorp Centrum – Almere
(1): tijdverschil 1 min.

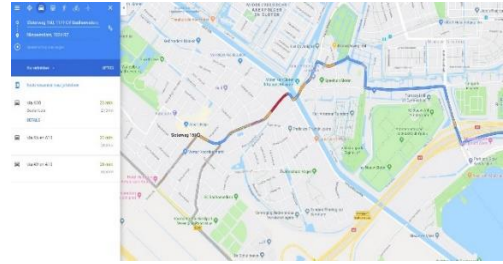


Fig. 2: Route Badhoevedorp C. – Nieuwendam:
tijdverschil 1 min.

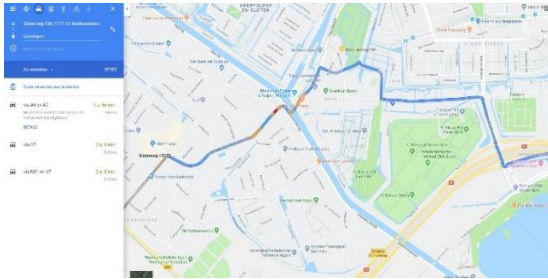


Fig. 3: Route Badhoevedorp C. – Groningen:
tijdverschil 10 min.

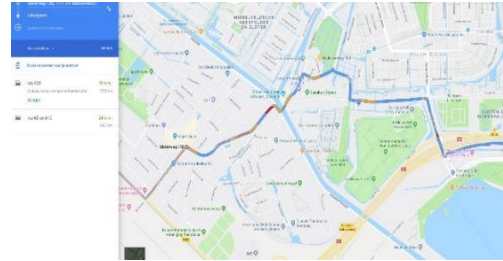
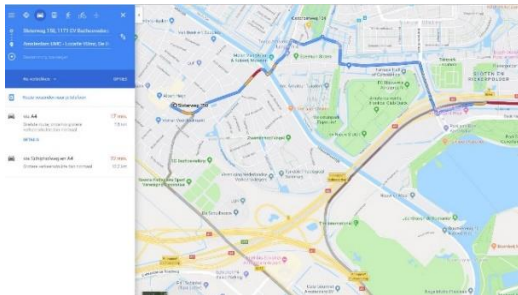
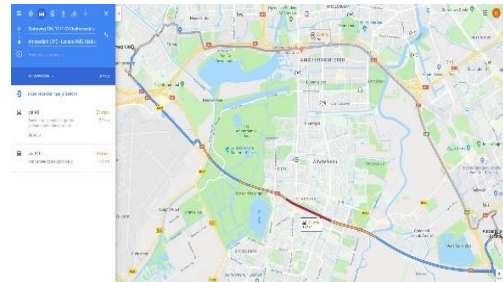


Fig. 4: Badhoevedorp C.- IJburglaan:
tijdverschil 6 min.



Figuur 5: Badhoevedorp C – VUmc:
tijdverschil 5 min.



Figuur 6: Badhoevedorp C –
AMC: tijdverschil 2 min

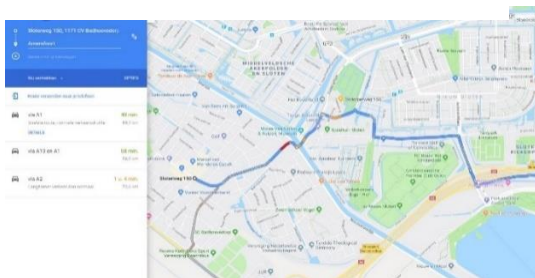


Fig.7: Badhoevedorp Centrum – Amersfoort:
tijdverschil: 10 min.

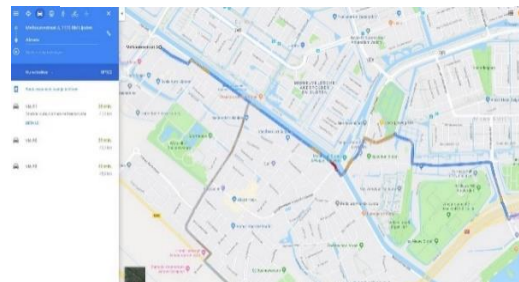


Fig. 8: Badhoevedorp W- Amersfoort
(2): tijdverschil 9 min.

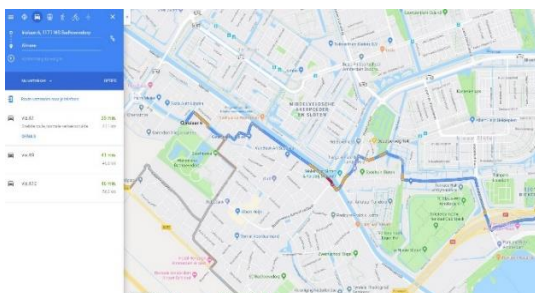


Fig. 9: Badhoevedorp W. – Almere (2): tijdverschil 2 min.

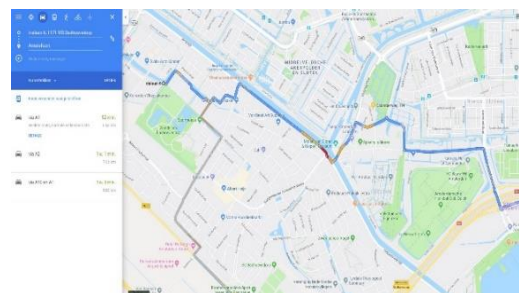


Fig. 10: Badhoevedorp T106 – Almere (3):
tijdverschil 1 min.

Brachten we in de figuren D 1 tot D 10 de routes met vertrekpunt in Badhoevedorp naar uiteenlopende bestemmingen in Amsterdam en daarbuiten in beeld, in de onderstaande figuren E 1 en E 2 geven we vanuit een tweetal vertrekpunten in Badhoevedorp weer wat de snelste verbinding is naar *alle postcodes* in Nederland. In figuur E 1 is het vertrekpunt Badhoevedorp – Centrum (Zeemanlaan ter hoogte van AH); in figuur E 2 de Badhoevelaan, dus Badhoevedorp Noord. Het verschil tussen beide vertrekpunten is onder normale omstandigheden slechts 4 á 5 minuten rijtijd, maar het verschil in routes is zeer fors. Vanuit Badhoevedorp Noord is ook het gehele westelijke deel van de Randstad sneller te bereiken over de Sloterbrug en dóór Sloten dan over de A9. Alleen het westelijk deel van Noord-Holland respectievelijk Utrecht en het via Utrecht te bereiken zuidoostelijke deel van Nederland is in beide gevallen sneller over de A9. Zoals verderop in de tekst zal blijken, zal bij een iets verbeterde doorstroming op de Sloterbrug vanuit vrijwel geheel Badhoevedorp óók de route naar Utrecht en Zuidoost Nederland dóór Sloten sneller worden.



Figuur E1 Vertrekpunt B'dorp Centrum
— Sneller over de A9



Figuur E2 Vertrekpunt B'dorp Noord
— Sneller door Sloten

Bron: dr. ir. Marc X. Makkes, High Performance Distributed Computing (HPDC) Computer Systems Group V.U.

- **Voor wie is over de brug sneller?**

Nadere analyses tonen aan dat vanuit grote delen van Badhoevedorp de weg door Sloten sneller is dan over de snelweg, zoals moge blijken uit onderstaande figuren. Daarin is in beeld gebracht vanuit welk deel van Badhoevedorp de weg over de brug en door Sloten sneller is (rood) en in welke delen de route over de snelweg (groen).

Figuur F1. Vanuit Badhoevedorp naar de Stopera

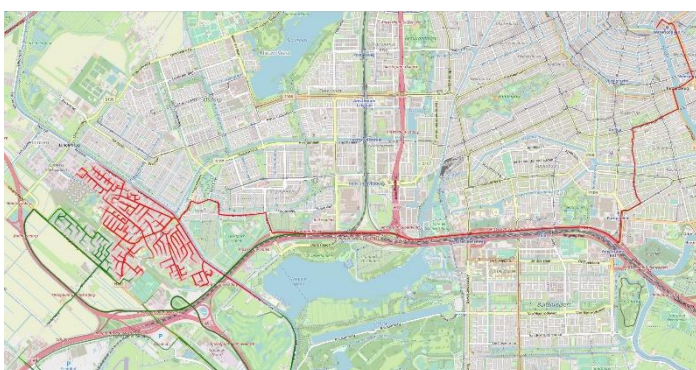
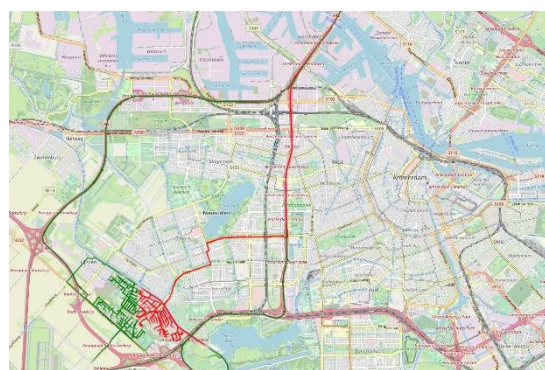
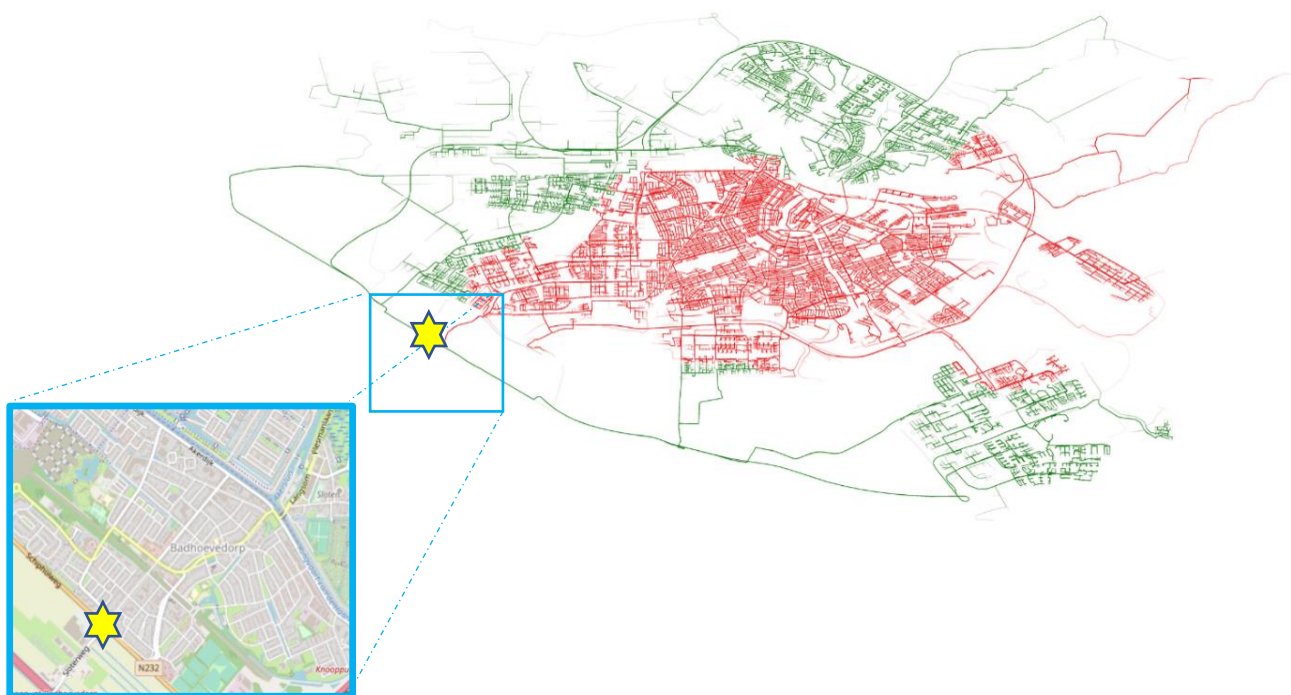


Fig. F2. Vanuit Badhoevedorp naar Oostzaan



In omgekeerde richting is ook vanuit grote delen van Amsterdam de weg naar Badhoevedorp Zuid (hoek Schipholweg-Sloterweg) over de route door Sloten over de brug sneller dan over de snelweg, zoals blijkt uit onderstaande figuur G.



Figuur G. Snelste weg vanuit elke adres in Amsterdam naar hoek Schipholweg/Sloterweg in Badhoevedorp
Via de Sloterbrug **Via de snelweg**

Bron: dr. ir. Marc X. Makkes, (HPDC) Computer Systems Group, Vrije Universiteit Amsterdam

De effecten van verdubbeling van de landzijdige capaciteit van de brug

De aanleg van een nieuwe brug wordt primair gemotiveerd vanuit de huidige congestie rond de brug, alsmede uit de onveiligheid voor het langzame verkeer. Verdubbeling van het wegdek voor autoverkeer en een verminderde frequentie van sluiting in verband met minder scheepvaartverkeer waarvoor de brug open moet (grotere doorvaarhoogte) zal de capaciteit voor autoverkeer tenminste verdubbelen. Gevreesd moet worden dat er een sterke verkeer aanzuigende werking zal optreden.

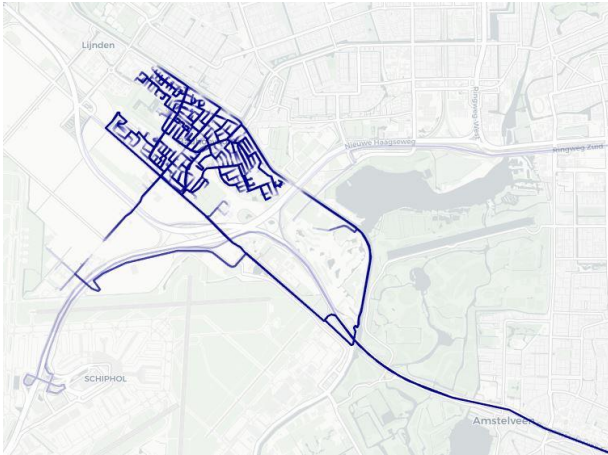
De in het bovenstaande besproken analyses van rijtijden bij alternatieve routes naar het grootste deel van Amsterdam, maar ook naar steden als Almere, Amersfoort en Groningen wijzen uit dat vanuit een groot deel van Badhoevedorp vanuit rijtijd-perspectief per auto de route door Sloten/over A4 de voorkeur geniet. In de gevallen dat de route via de A9 sneller is, scheelt dat maar weinig met die over de A4, m.a.w. zodra de gemiddelde wachttijd bij de brug afneemt, verschuift extra verkeer naar de A4 – en dus door Sloten. Daarmee neemt ook de onveiligheid voor langzaam verkeer op het desbetreffende wegennet – Amersfoordtlaan, Langsom, Ditlaar, Vrije Geer en Sloterweg – verder toe.

De Nota geeft aan dat het aantal motorvoertuigen over de brug de komende 10 jaar in het hoge scenario zal stijgen tot 17.500 in 2030 en verder tot 18.500 in 2040. Daarbij is nog geen rekening gehouden met het hierboven aangeduide en hieronder nader te analyseren zeer substantiële verschuivingseffect als gevolg van een verbeterde doorstroming over de brug.

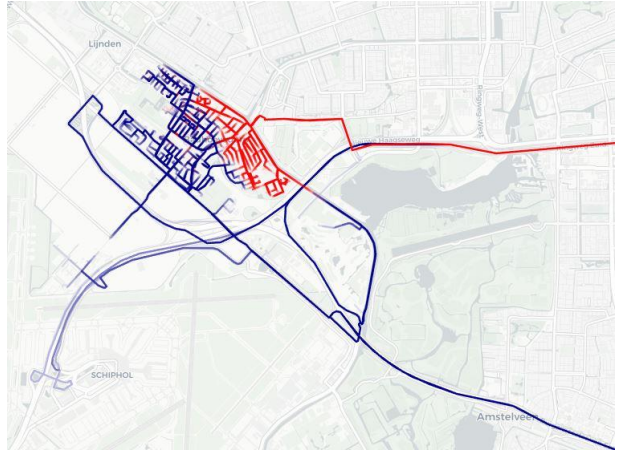
In het hier volgende deel van de analyses is nagegaan welk effecten een verbeterde doorstroming op de Sloterbrug heeft op de bereikbaarheid van alle adressen in Badhoevedorp.

Figuur H 1 t/m H 4. Snelste route vanuit elk adres in Badhoevedorp naar Utrecht

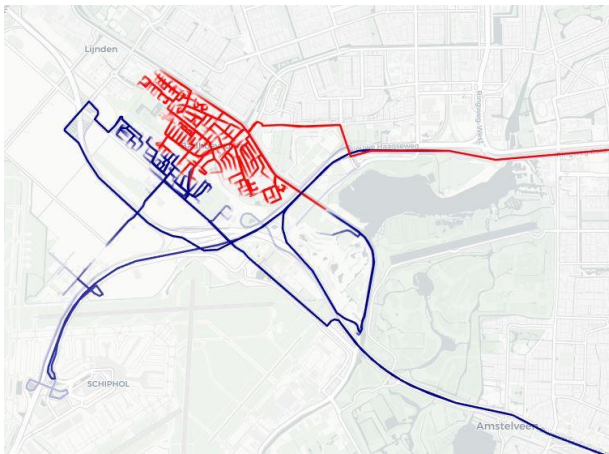
Bron: dr. ir. Marc X. Makkes, High Performance Distributed Computing (HPDC) Computer Systems Group, V.U.



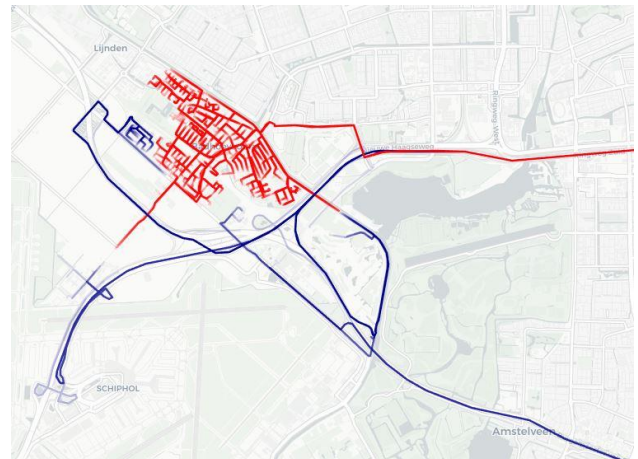
H 1: Huidige situatie



H 2: 1 minuut tijdswinst dankzij nieuwe brug



H 3: 2 minuten tijdswinst dankzij nieuwe brug



H 4: 3 minuten tijdswinst dankzij nieuwe brug

De conclusie is onontkoombaar dat al bij een verbeterde doorstroming voor auto's door een nieuwe Sloterbrug met slechts 3 minuten tijdswinst op een paar adressen na geheel Badhoevedorp sneller dóór Sloten naar Utrecht rijdt dan via de A9. Uit figuur E 2 blijkt vervolgens dat dit voor geheel Zuidoostelijk Nederland geldt!

Bovenstaande analyses bewijzen onomstotelijk dat vanuit grote delen van Badhoevedorp interlokale routes in noordelijke, oostelijke en zuidelijke richting en naar grote delen van Amsterdam vanuit de optiek van de automobilist sneller zijn dóór Sloten dan rechtstreeks over de A9 of over de Schipholweg. Alleen in Noordwestelijke richting hebben de reguliere routes vanuit dit oogpunt de voorkeur. In omgekeerde rijrichting geldt hetzelfde. Ook werd aangetoond dat de verbetering van de doorstroming op de Sloterbrug tot een zeer sterke aanzuiging van verkeer zal leiden, waardoor de problemen van congestie, onveiligheid en ongezondheid verder zullen toenemen.

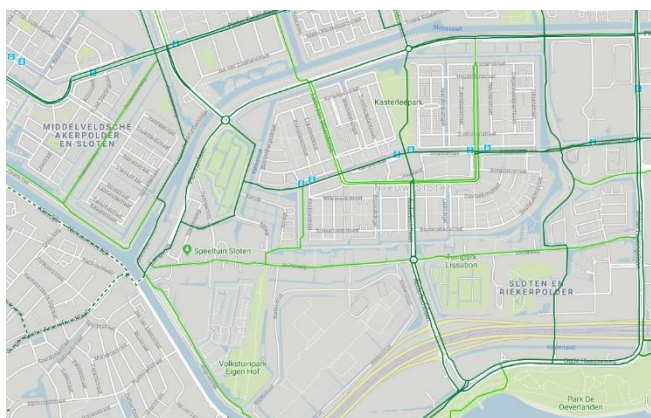
Strijdigheid met het beleid

De voornemens uit de Nota zijn in strijd met het door de Gemeente Amsterdam gevoerde beleid⁵.

Beleidskader verkeersnetten en Gebiedsplan 2019 De Aker, Sloten en Nieuw Sloten

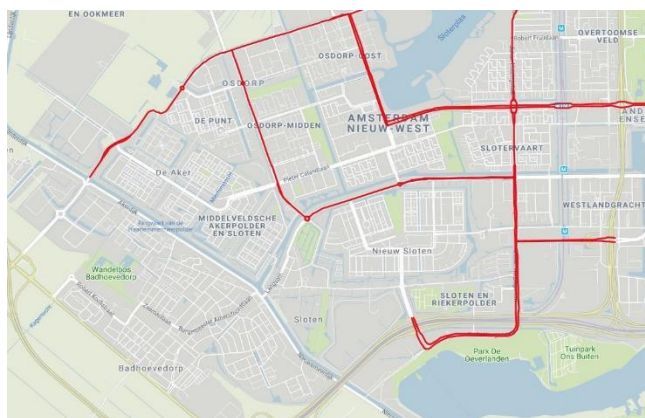
Amsterdam heeft in het Beleidskader Verkeersnetten de route over de Amersfoordtlaan, Sloterbrug, Langsom, Plesmanlaan en Vrije Geer aangemerkt als PLUSROUTE FIETS, terwijl o.m. de Sloterweg en Ditlaar zijn aangewezen als HOOFDROUTE FIETS. De profilering van Vrije Geer, Ditlaar en Sloterweg biedt echter slechts ruimte voor fietssuggestiestroken. Transformatie van de Amersfoordtlaan naar een profiel met volwaardige dubbele rijbaan mét volwaardige fietspaden zou de kap van vele platanen impliceren, terwijl verbreding van de Sloterweg en Ditlaar met hetzelfde oogmerk fysiek onmogelijk is.

Daar staat tegenover dat het HOOFDWEGENNET én het PLUSNET AUTO'S – die wel gedimensioneerd zijn met dubbele rijstroken en veelal dubbele fietspaden en trottoirs en deels zelfs ventwegen – nu juist onderbenut wordt. In dit verband gaat het daarbij om Plesmanlaan (8.4 – 13 duizend voertuigen), Johan Huizingalaan (7.5 duizend), Sneevlietweg (11.8 duizend) en Oude Haagseweg (5 duizend).



Figuur I - 1

- Hoofdnets Fiets
- Plusnet Fiets
- - - Plusnet Fiets Badhoevedorp



Figuur I - 2. — Plusnet Auto

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

“Met het benoemen van plusnetten laat Amsterdam zien waar welke vervoerwijze het meeste prioriteit verdient, in de toegemeten ruimte op straat, in de voorrangverlening op kruispunten en bij de inzet van investeringsmiddelen. Het is een aanscherping van het beleidskader Hoofdnets dat is vastgesteld in 2005”.

Als de gemeente Amsterdam indachtig deze citaten uit het *Gebiedsplan De Aker, Sloten en Nieuw Sloten* en uit het *Beleidskader Verkeersnetten* serieus neemt, is voor Sloten en omgeving een omslag nodig in het infrastructuur- en verkeersbeleid in plaats het voorgaan op de weg van accommoderen van groeiend autoverkeer op wegen die daar niet geschikt voor zijn of gemaakt kunnen worden, ten koste van leefbaarheid, gezondheid en veiligheid.

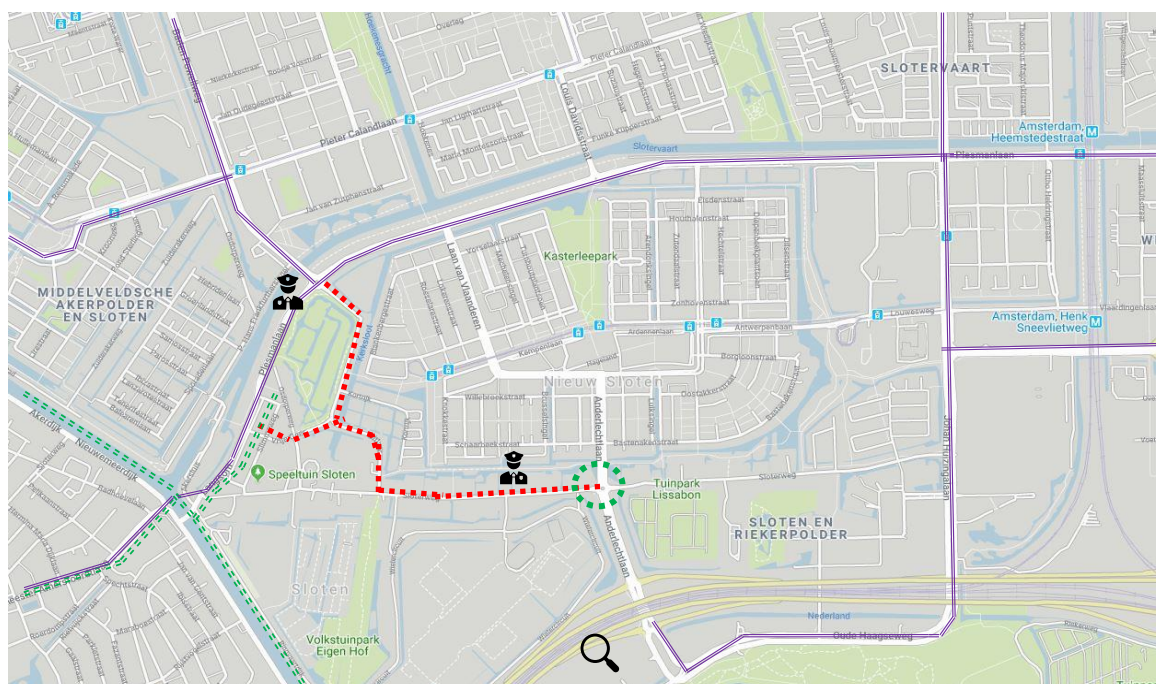
De nu dreigende voortgaande ontwikkeling staat ook haaks op de gemeentelijke toezeggingen over het veilig maken van de schoolomgeving in het *Meerjarenplan Verkeersveiligheid*, op de doelstellingen uit de *Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050* en op de geest van het *Programma Amsterdam Autoluw*.

⁵ We beperken ons hier tot het specifieke Amsterdamse beleid, maar de NvU staat ook op gespannen voet met het Rijksbeleid en het Provinciale beleid. Voorbeelden zijn de Groene As en het cultuurhistorische beleid (Sloten heeft een beschermd dorpsgezicht, dat aangetast wordt met een verdere doorsnijding door verkeer over het Langsom, Vrije Geer, Ditlaar en Sloterweg). De uitwerking staat ook haaks op de in de NvU zelf geformuleerde uitgangspunten, zoals het tegengaan van sluipverkeer en het verbeteren van de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer.

Oplossing op hoofdlijn

In feite is er slechts één wijze van aanpak om dit oneigenlijke gebruik van het wegennet te voorkomen en het fundament voor veilige fiets- en looproutes te leggen, met een ordelijke doorstroming van gemotoriseerd verkeer. Het gaat daarbij om een samenhangend pakket van maatregelen:

1. Primair en vooruitlopend op nadere stappen, beperking van het autoverkeer over Vrije Geer, Ditlaar, Sloterweg en Kortrijk tot bestemmingsverkeer; vorm te geven door een knip met flitspaal tussen de Dorpskern Sloten en de Westelijke tak van de Sloterweg. Zo kunnen bewoners/vergunninghouders alle beschikbare richtingen op, terwijl bezoekers de desbetreffende adressen slechts vanuit één richting kunnen bereiken.
2. Aanleg in twee richtingen van volwaardige fietspaden op Amersfoordtlaan⁶, Nieuwemeerdijk, Akerdijk, Langsom, Vrije Geer, Ditlaar en Sloterweg. Meermalen werd door de gemeente Haarlemmermeer een separate fietsbrug toegezegd⁷. De voorkeursvariant uit de NvU wijzen wij af. Concrete uitwerking en vormgeving in nauw overleg met belanghebbenden, waaronder de Dorpsraad Sloten-Oud Osdorp.
3. De oversteekplaatsen voor fietsers op de Sloterweg bij de turbo-rotonde bij voorrang beveiligen.
4. Door bewegwijzering, wegprofilering en verkeerslichtenregulering afwikkeling van resterend doorgaand verkeer naar en van Aker en Slotervaart over Plesmanlaan, Huizingalaan en Sneevlietweg.
5. Voorkómen van sluipverkeer door Nieuw Sloten door verkeerslichteninstelling bij de westelijke en oostelijke tak van de Laan van Vlaanderen/Plesmanlaan.
6. Verbetering van de doorstroming naar de A9 via de Amsterdamse baan/S106.
7. Grondig onderzoek naar de mogelijkheden om de aansluiting van de Oude Haagseweg op het hoofdwegennet in westelijke richting te herstellen.
8. Handhaving van verkeersregels.



-  ***Uitsluitend bestemmingsverkeer***
-  ***Volwaardige fietspaden in beide rijrichtingen, inclusief fietsbrug***
-  ***Beveiliging fietsoversteekplaatsen bij turbo-rotonde***
-  ***Doorgaand autoverkeer over Hoofd- en Plusnet***
-  ***Onderzoek***
-  ***Handhaving***

⁶ Volgens de NvU is een volwaardige fietsroute hier mogelijk; waarschijnlijk dwingt dit toch tot éénrichtingsverkeer voor auto's, met retourroute via de Sloterweg en de Akerdijk. Uiteraard is dit aan de bewoners van Badhoevedorp.

⁷ Wethouder Mieke Blankers in 2006; wethouder Michel Bezuijen in 2015.