



# dorpsraad sloten-oud osdorp

dorpshuis  
Nieuwe Akerweg 14  
1066 ES Amsterdam-Sloten  
tel.020 – 617 45 11  
de.dorpsraad@kpnmail.nl  
[www.dorpsraadslotenoudosdorp.nl](http://www.dorpsraadslotenoudosdorp.nl)

Aan het College van B&W  
van de Gemeente Amsterdam,  
t.a.v. project Sloterweg, mevrouw K. Menig  
Postbus 2003,  
1000 CA Amsterdam

Amsterdam, 26 oktober 2021,

Zeer geacht College,

In de afgelopen kwart eeuw zijn vier maal pogingen ondernomen vanuit Sloten – in samenwerking met vigerende Stadsdeelbesturen – om het sluipverkeer dóór Sloten terug te dringen en veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid op aanvaardbaar peil te brengen. Met enthousiasme heeft de Dorpsraad vorig najaar dan ook kennis genomen van de Startnotitie “Sloten en Nieuw Sloten autoluw” en van de inzet van de Centrale stad daarin om op samenhangende wijze doorgaand verkeer te verschuiven vanuit deze woonwijken naar het Plusnet Auto, geheel conform uw Nota Mobiliteitsaanpak 2030.

De Dorpsraad heeft het dan ook zeer betreurd dat er onvoldoende politiek bestuurlijk draagvlak bleek om ook dóór te pakken en snel tot uitvoering te komen.

Minstens zo zeer heeft de Dorpsraad het betreurd dat het maatregelenpakket ter overbrugging van de periode tot aan invoering van de structurele maatregelen nooit op adequate wijze tot uitvoering is gekomen, waardoor wij nog steeds in een onhoudbare situatie zitten op de trajecten die via Vrije Geer, Ditlaar en Sloterweg lopen.

Met des te meer waardering heeft de Dorpsraad kennis genomen van het concept van de Nota van Uitgangspunten “Sloterweg-west verkeersveilig”. Evenals het Dagelijks Bestuur van het Stadsdeel Nieuw West en de meerderheid van de Stadsdeelcommissie kan de raad zich verenigen met de hoofdlijn van de ondernomen analyses en de voorgestelde voorkeursvariant. De vervanging van een afslagverbod richting Sloterbrug door een 30 km regime getuigt van bestuurlijke wijsheid. Wel wijzen wij erop dat gelet op de veiligheidssituatie op de oostelijke tak van de Sloterweg, in het bijzonder die van langzaam verkeer, evenals op de westelijke tak een 30 km regime aangewezen is.

In vervolg op eerder onderzoek en deels voortbouwend op het door de gemeente uitgevoerd onderzoek met het oog op de Startnotitie en de Nota van Uitgangspunten zijn door de werkgroep Sloten van de Dorpsraad uitvoerige analyses gemaakt van de Sloter verkeersproblematiek. Dat is enerzijds gebeurd vanuit een nog wat breder ruimtelijk perspectief, en anderzijds met het oog op verdieping van onze inzichten in de onderlinge samenhang van verkeerstromen en hun te verwachten verschuivingen bij veranderingen in verkeersregimes. Het desbetreffende onderzoeksrapport vormt onderdeel van de zienswijze van de Dorpsraad. Voor een beknopte samenvatting zij hiernaar verwezen.

Onder meer op basis van de verrichte “snelste routes”-analyses hebben wij kunnen vaststellen dat de variant 2A terecht het predicaat voorkeursvariant heeft gekregen. Dankzij de daarin vervatte samenhangende aanpak in Sloten en Nieuw Sloten verschuift het doorgaande verkeer maximaal naar het Plusnet Auto, zonder perverse waterbed-effecten in omliggende wijken zoals De Aker, Osdorp, Geuzenveld, Slotervaart of Badhoevedorp. Bovendien leren de snelste route analyses dat de extra rijtijden die gemoeid zijn met de verschuiving naar het Plusnet Auto voor bijna alle bewoners van Nieuw West in omvang beperkt blijven tot hooguit 1½ of 2 minuten, in een heel enkel geval 3 minuten.

Er is ook nagegaan wat de invloed is van de invoering van de voorkeursvariant op het verzorgingsgebied van de wijkwinkelcentra voor dagelijkse levensbehoeften.

Vergeleken zijn: Belgiëplein, ECU-plein, Sierplein, Osdorpplein, Calandlaan Midden en Lorentzplein (Badhoevedorp). Het blijkt dat er zich geen enkele verschuiving voordoet in de hoeveelheid adressen vanaf het per auto snelst bereikbare winkelcentrum. Van verstoring van de concurrentieverhoudingen is dan ook geen sprake.

De positieve waardering voor de voorkeursvariant contrasteert sterk met die voor de als “terugvalvariant” aangemerkte. Deze variant, die alleen een elektronische knip heeft op de westelijke tak van de Sloterweg, kent wel degelijk perverse stromen, zowel door Sloten als door Nieuw Sloten: vrijwel alle verkeer uit de Aker en Badhoevedorp zou de westelijke tak van de Laan van Vlaanderen richting Zuidas kiezen in plaats van het Plusnet Auto, A9 en N232 en het verkeer richting Schiphol van geheel Slotervaart zou via de oostelijke tak van de Sloterweg lopen en dat van zuidelijk Osdorp zou via Nieuw Sloten in plaats van via S106 en S107 lopen. Deze variant moet op grond daarvan categorisch afgewezen worden.

Afgezien van dit oordeel willen wij nog enkele kanttekeningen plaatsen bij de inhoud van de Nota van Uitgangspunten en doen wij enige beleidsaanbevelingen.

Om met dit laatste te beginnen.

Uit de analyses komt naar voren dat een van de kernoorzaken van de problematiek gevormd wordt door onderbenutting van het zuidelijk deel van het Plusnet Auto in Nieuw West. Deze onderbenutting, zeer in het bijzonder van de Plesmanweg en de Huizingalaan, wordt niet alleen veroorzaakt door een combinatie van doorstroom remmende maatregelen op het Plusnet en doorstroom bevorderende maatregelen in Sloten, maar ook doordat de afslag Slotervaart momenteel niet vanaf de Schipholzijde gebruikt kan worden. Bijgevolg wordt de afslag Sloten extra belast. De afslag S107 verwerkt echter een derde minder verkeer dan de afslagen S105 en S106 en zelfs ruim 56% minder dan de afslag Sloten. Wij geven u ter overweging in overleg te treden met het Rijk om te bezien of deze onevenwichtigheid met een iets andere inrichting verholpen kan worden. Het verkeer met bestemming Slotervaart rijdt dan vanaf richting Schiphol via de S107 in plaats van via Sloten en Nieuw Sloten. Ook met het oog op de ontwikkeling van het Schinkel in de komende jaren is het van belang onnodige druk op dit punt te vermijden.

In het verlengde hiervan vragen wij om – vooruitlopend op de definitieve besluitvorming en uitvoering - reeds nu die maatregelen ter hand te nemen die in alle gevallen noodzakelijk zijn, “no regret”-maatregelen dus. Enerzijds gaat het om maatregelen op inrichtingsniveau om het huidige regime van 30 km van Vrije Geer te verlengen over de Ditlaar naar de Sloterweg, anderzijds om doorstroom bevordering op het Plusnet, zoals het weghalen van onnodige wegversmallingen en instelling van een “Groene Golf” op Plesmanlaan-Huizingalaan.

Daarnaast vragen wij uw aandacht voor een tweetal “sluipweg-situaties”. Ten eerste: verkeer dat vanaf de Frankfurthersingel via de Akersluis naar de Sloterbrug in plaats van via de Plesmanlaan gaat. Er ligt hier al een keerlus, mét benodigd verkeersbesluit. De tweede loopt tussen Sanguin en AVL van Plesmanlaan naar Louwesweg parallel aan de Huizingalaan. Zeker bij implementatie van de voorkeursvariant zal hier druk op komen te staan die gemakkelijk met aanpassing van de VRI opgelost kan worden, dan wel door een doorrijdverbod voor niet bestemmingsverkeer.

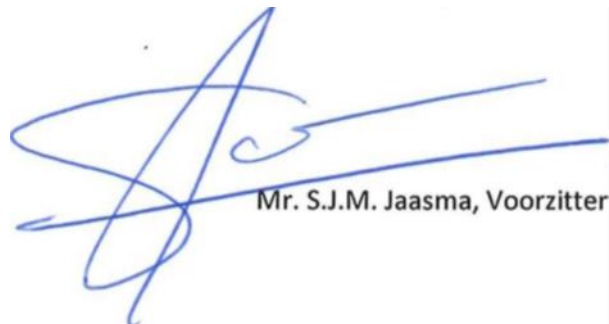
Tot slot het beleid ten aanzien van de ontheffingen voor in Sloten en Nieuw Sloten gevestigden. De Dorpsraad is van mening dat onverkort vastgehouden moet worden aan het ontheffingenregime uit de Startnotitie, namelijk één samenhangend gebied van Sloten en Nieuw Sloten. Verschillende regimes voor Kortrijk, Dorpskern Sloten, Sloterweg West resp. Oost en overig Nieuw Sloten zijn volstrekt onnodig complex maar ook om andere redenen uit den boze. Een gefragmenteerd regime zou op geen enkele manier het beleidsdoel om doorgaand verkeer terug ter dringen naar het Plusnet Aoto dienen en zelfs averechts uitwerken.

Nog los van deze ongewenste repercussies zijn die verschillen niet uitlegbaar aan de bewoners, terwijl zij bij voorbeeld de bewoners van Sloten, die voor hun dagelijkse boodschappen volledig afhankelijk zijn van winkelcentra in Nieuw Sloten, Badhoevedorp en De Aker tot onnodig omrijden dwingen. De grote verkeersstromen over de Anderlechtlaan over 4 banen in combinatie met de Westtangent over de turborotonde vormen nu al een aanslag op de sociale cohesie in Sloten. Aparte ontheffingen regimes voor de Sloterweg Oost en overig Sloten werken die ongewenste ontwikkeling verder in de hand, zonder enig verkeerstechnisch of ander maatschappelijk voordeel.

In de Nota van Uitgangspunten wordt een monitoringplan voorzien. De Dorpsraad acht het vanzelfsprekend dat hij bij de opstelling daarvan ook betrokken wordt.

Wij dringen er bij uw College op aan om, met inachtneming van onze kanttekeningen en aanbevelingen, gezien de aard en de urgentie van de Sloter verkeersproblematiek, uw voornemens zo spoedig mogelijk ten uitvoer te brengen, uitgaande van een positieve besluitvorming in de Gemeenteraad.

Met vriendelijke groet,



Mr. S.J.M. Jaasma, Voorzitter

Bijlage:

“De Sloter verkeersproblematiek in breed ruimtelijk perspectief, Oorzaken, verbanden en oplossingsrichtingen”, Werkgroep Sloten, 2021