



De Sloter verkeersproblematiek in breed ruimtelijk perspectief

Oorzaken, verbanden en oplossingsrichtingen

Drs. W. H. Kleyn

Dr. Ir. M.X. Makkes

Amsterdam, oktober 2021

Inhoud

Samenvatting	3
Hoofdstuk 1. Inleiding	5
Hoofdstuk 2. Interactie met het Rijkswegennet	6
2.1. <i>De ruimtelijke context</i>	
2.2. <i>Relatie met het Hoofdnet auto</i>	
2.3. <i>Spitsverkeer rond Nieuw West</i>	
Hoofdstuk 3. Verkeersstromen dóór Sloten en Nieuw Sloten	8
3.1. <i>De hoofdstromen en hun bronnen</i>	
3.2. <i>Verdeling van het verkeer over het etmaal</i>	
3.3. <i>Samenhang verkeer Sloten en Nieuw Sloten</i>	
3.4. <i>Luchtkwaliteit, geluidsoverlast en onveiligheid</i>	
3.5. <i>Verkeersdichtheden</i>	
3.6. <i>Opbouw van het infrastructurele systeem en uiteenlopende typen waterbedefferen</i>	
Hoofdstuk 4. Intensiteiten en patronen van snelste routes	13
4.1. <i>Verkeersintensiteit per etmaal</i>	
4.2. <i>Modellen met de snelste routes</i>	
Hoofdstuk 5. Beleidsvarianten	15
5.1. <i>Varianten uit de Nota van Uitgangspunten</i>	
5.2. <i>Elektronische knips</i>	
5.3. <i>Eerste beoordeling</i>	
5.4. <i>Voorkeursvariant Nota van Uitgangspunten</i>	
Hoofdstuk 6. Verschuivingen in snelste routes	18
6.1. <i>Snelste routes richting Zuidas: de varianten 0, 1, 3 en 6 vergeleken</i>	
6.2. <i>Snelste routes richting Schiphol: de varianten 0, 1, 3 en 6 vergeleken</i>	
6.3. <i>Conclusie m.b.t. de onderscheiden varianten</i>	
Hoofdstuk 7. Mutaties in rijtijden en rijafstanden	20
7.1. <i>Adressen met verandering in snelste route naar de snelweg per wijk met meer dan 2 minuten</i>	
7.2. <i>Ruimtelijke spreiding postcodes met enige verandering in rijtijd en rij-afstand</i>	
7.3. <i>Verzorgingsgebieden winkelcentra</i>	
Hoofdstuk 8. Capaciteit van wegen en kruispunten	23
8.1. <i>Verkeersdichtheden in de voorkeursvariant</i>	
8.2. <i>Knelpunten op kruispunten</i>	
Hoofdstuk 9. Conclusies en aanbevelingen	25
BIJLAGE I. Snelste routes richting Zuidas en Schiphol in 6 varianten	27
BIJLAGE II. Uitkomsten kortste en snelste routes 14 locaties volgens vier routeplanners	29

Samenvatting

In de 100 jaar dat Sloten deel uitmaakt van Amsterdam hebben zich er veel grootschalige ontwikkelingen voorgedaan: luchthaven Schiphol, de westelijke tuinsteden, van Sloterweg naar uiteindelijk A4 en A10, de Zuidas en omlegging van de A9. Sloten kwam klem te zitten als de meest directe schakel tussen Nieuw West en de A4. In het afgelopen kwart eeuw werden viermaal pogingen ondernomen om de problematiek samen met Stadsdeel besturen op te lossen.

Met een Startnotitie in november 2020 en de Nota van Uitgangspunten van medio september jl. heeft de centrale stad de regie op zich genomen om de problemen aan te pakken en is uiteindelijk de oplossing in zicht. Het voorliggende onderzoek is deels gebaseerd op jaren lang opgebouwde expertise in de werkgroep Sloten van de Dorpsraad Sloten–Oud Osdorp, deels op nieuwe “snelste route modellen”, die niet alleen infrastructuur en verkeersregimes doorrekenen op te verwachten verkeersstromen, maar ook de samenhangen op verschillende schaalniveaus zichtbaar maken. In het onderstaande worden de in dit verband relevante, meest saillante uitkomsten puntsgewijs bij wijze van samenvatting verwoord.

- De aan- en afvoer van gemotoriseerd verkeer via het Rijkswegennet is onevenwichtig: de afslag Slotervaart (S107) verwerkt één derde minder voertuigen dan de afslagen Osdorp (S106) en Geuzenveld (S105), terwijl de afslag Sloten er bijna 2½ zoveel accommodeert.
- Dit hangt nauw samen met onderbenutting van het zuidelijk deel van het Hoofdnet Auto, in het bijzonder Plesmanlaan en Huizingalaan. Grote delen van deze voor doorgaand verkeer bedoelde wegen vormen voor geen enkele boven sub-lokale bestemming de snelste route. Doorgaand verkeer wijkt daardoor uit naar snellere, maar wel door woonwijken lopende, routes.
- Deze perverse stromen zijn krachtig in de hand gewerkt door doorstroming *remmende* maatregelen op het Hoofdnet Auto, zoals wegversmallingen en doorstroom *bevorderende* maatregelen op het Slotense traject, zoals wegverbreding op de Vrije Geer en de bouw van twee turbotondes, aan het begin van de Vrije Geer en halverwege de Sloterweg.
- De verkeersintensiteit door Sloten bevindt zich tijdens vrijwel het gehele etmaal op een hoog niveau, ook gedurende de weekenden, ver boven dat van bijvoorbeeld Plesmanlaan en Huizingalaan. Het niveau van verkeersdichtheid – intensiteit gecorrigeerd voor breedte van de weg – ligt op de Sloterweg en de Ditlaar een factor 2 tot 6 maal zo hoog als dat op het Hoofdnet Auto.
- De hoge verkeersintensiteit van meer dan 15 duizend voertuigen per etmaal gaat gepaard met forse geluidsoverlast (> 70dB), met zeer hoge fijnstofwaarden in alle grootteordes en met onveiligheid. Metingen laten overschrijding van de maximale snelheid zien door 80% van de automobilisten, terwijl het hier Hoofdnet Fiets over een smalle veendijk betreft.
- De hoge intensiteit op de westelijke tak van de Sloterweg, Ditlaar en Vrije Geer kent *drie samenhangende bronnen*: Badhoevedorp via de Sloterbrug, de Aker en Osdorp via de Baden Powellweg en de A4 via de Anderlechtlaan. De stromen naar en vanaf de Sloterbrug zijn voor bijna 60% gerelateerd aan overig Nieuw West via Plesmanlaan en Powellweg en voor ruim 40% aan de afslag Sloten op de A4. Bijna 40% heeft als oorsprong en bestemming de gemeente Haarlemmermeer. De intensiteit op de Sloterweg is voor ongeveer 60% gerelateerd aan het verkeer vanaf de Baden Powellweg.
- Voor alle adressen in Badhoevedorp, de Aker en Osdorp West en Midden loopt de snelste route richting de Zuidas via het traject Vrije Geer, Ditlaar, Sloterweg; voor de adressen in Badhoevedorp Noordoost, zuidelijke Aker en Osdorp Midden geldt hetzelfde richting Schiphol.
- Voor westelijk Geuzenveld, Osdorp Oost en Slotervaart loopt de snelste weg richting Schiphol via de westelijke tak van de Laan van Vlaanderen in Nieuw Sloten. Voor slechts een zeer beperkt deel van Slotervaart loopt de snelste weg via de S107.
- Door de ligging van Nieuw Sloten tussen de Sloterweg en de daaraan parallel liggende Plesmanweg leidt belemmering van verkeer door Sloten vrijwel één op één tot verschuiving van deze stroom naar Nieuw Sloten. Dat het hier communicerende vaten betreft, impliceert dat er in Sloten en Nieuw Sloten gelijktijdig en in onderlinge samenhang maatregelen getroffen moeten worden.
- In dit rapport worden de zes beleidsvarianten uit de Nota van Uitgangspunten nader geanalyseerd; niet alleen in termen van verkeersintensiteiten, maar ook van samenhang en snelste routetrajecten. Het betreft drie varianten met elektronische knips op beide takken van de Sloterweg (West en Oost) en van de Laan van Vlaanderen (beide Noord), twee varianten met een knip in de Anderlechtlaan al dan niet met knip op de Sloterweg en tenslotte de “terugval-variant”, met slechts een knip op de Sloterweg West.

- Het in de Nota van Uitgangspunten als voorkeursvariant aangemerkte beleidsscenario leidt tot een zeer aanzienlijke reductie van verkeer op het traject Vrije Geer- Ditlaar-Sloterweg. Dit doorgaande verkeer wordt opgevangen door het Plusnet Auto en door een sterke vermindering van verkeer door de eerder genoemde poorten: de Sloterbrug (Badhoevedorp), de Baden Powellweg (Aker en Osdorp) en de afslag Sloten (A4).
- De varianten zonder knips op de Laan van Vlaanderen leiden daar tot een zeer sterke stijging van het doorgaand verkeer; dat geldt met name de terugvalvariant waarbij het verkeer over de Laan van Vlaanderen West zelfs meer dan verdubbelt ten opzichte van het verwachte niveau zonder enige maatregel. Alleen voor de Louwesweg pakt dit gunstig uit doordat zich daar dan minder sluipverkeer voordoet. Met verwijdering van de wegversmalling op de Huizingalaan en aanpassing van de VRI is dit effect overigens te mitigeren; dit sluipverkeer verschuift dan naar Huizingalaan en Oude Haagseweg.
- In de voorkeursvariant loopt vrijwel alle verkeer richting Schiphol vanuit Badhoevedorp over de A9; in de richting van de Zuidas verdeelt de stroom zich over A9, Plesmanlaan/S107 en N232 (Schipholweg)/A4.
- In deze variant verschuift het doorgaande verkeer vanuit de Aker richting Zuidas naar S106 en S107; in de richting Schiphol blijft het patroon grotendeels ongewijzigd: over de A9; het zuidelijk deel verschuift van via Sloten naar via de Ookmeerweg/A9.
- Al het doorgaande verkeer uit Osdorp en Slotervaart richting Zuidas rijdt in de voorkeursvariant via S106 en S107. Doorgaand verkeer uit Geuzenveld West, De Aker Zuid en het grootste deel van Osdorp zal zijn snelste weg naar Schiphol vinden via de A9 in plaats van via Sloten en Nieuw Sloten.
- In de terugvalvariant rijdt alle verkeer uit de Aker en een groot deel van Badhoevedorp via de Laan van Vlaanderen richting Zuidas; richting Schiphol zou alle verkeer uit Slotervaart via de oostelijk tak van de Sloterweg rijden en uit het zuidelijke gedeelte van Osdorp via de westelijke tak van de Laan van Vlaanderen.
- De adressen waarvoor enige aanpassing van de snelste route richting Schiphol en/of Zuidas optreedt in de voorkeursvariant zijn geconcentreerd in Badhoevedorp, Sloten, het zuidelijk deel van de Aker, Osdorp en Geuzenveld West.
- Adressen waarvoor de snelste route meer dan 120 seconden trager wordt bevinden zich vooral in Badhoevedorp en Sloten. Osdorp kent weliswaar een groot aantal adressen met meer dan 90 seconden langere rijtijd over de snelste route, maar slechts 13 met meer dan 2 minuten.
- Op basis van 5 verschillende routeplanners is voor een 14 strategisch gekozen locaties nagegaan hoeveel de verlenging van de rijtijd respectievelijk van de rijafstand richting Zuidas of Schiphol over de snelste routes bedraagt in deze variant.
Op slechts één locatie, Osdorpplein/Meer & Vaart, bedraagt de extra tijd richting Schiphol meer dan 2 minuten, nl. 3. Op slechts één locatie bedraagt de extra tijd richting Zuidas 3 minuten: op het Lorentzplein in Badhoevedorp.
Extra rijafstand richting Zuidas of richting Schiphol van meer dan 10% komt slechts voor in delen van Badhoevedorp en op het punt Calandlaan/Meer & Vaart (10,8%). Deze percentages dalen snel bij een volgende bestemming voorbij Schiphol of de Vrije Universiteit.
- Analyse van snelste routes leert dat er geen enkele verandering optreedt in de adressen die het snelst per auto bereikbaar zijn.
- Op de drukste delen van het Plusnet Auto halen de verkeersdichtheden bij uitvoering van de voorkeursvariant nauwelijks het peil van Langsom en slechts de helft van het huidige niveau op de Sloterweg, waarmee bevestigd wordt dat de weginfrastructuur geen beperkende factor voor de voorkeursvariant vormt.
- Zoals ook blijkt uit de uitgebreide kruispuntenanalyse in de Nota van Uitgangspunten is geen aanpassing van de fysieke infrastructuur nodig voor de uitvoering, afgezien natuurlijk van aanpassingen van opstelvakken, wegmarkeringen, wegversmallingen, verkeerslichteninrichtingen, 4 camera's etc.
- Het in de Nota van Uitgangspunten als voorkeursvariant aangemerkte scenario – twee knips op de Sloterweg, twee op de Laan van Vlaanderen en 30 km regime op Langsom en Plesmanlaan West – impliceert al met al niet alleen de gewenste verschuiving naar het Plus-net Auto en afwezigheid van perverse stromen door Nieuw Sloten, maar genereert ook geen negatieve waterbedeffecten in de woonwijken van Badhoevedorp, de Aker en Osdorp. De 30 km zone op Langsom en Plesmanlaan West verhogen de veiligheid en verminderen geluidsoverlast en fijnstof langs de daar gevestigde gevoelige bestemmingen, zoals de twee basis scholen. Ook op de gehele Sloterweg dient een 30 km regime ingevoerd te worden.



Foto's: Sloteweg 2012 en Sloteweg 2020

Hoofdstuk 1. Inleiding.

Het oude Dorp Sloten, tot 1921 nog een gemeente die zich uitstreckte van de Oeverlanden bij de Nieuwe Meer tot aan het IJ bij Spaarndam en tot aan Kostverlorenvaart en Overtoom, is niet alleen bestuurlijk maar ook in andere opzichten opgeslokt door Amsterdam. Het Plan West uit 1922 kreeg een vervolg met het Algemeen Uitbreidingsplan in 1935, waarmee de basis werd gelegd voor de Westelijke tuinsteden, waarvan Nieuw Sloten en vervolgens De Aker de meest recente toevoegingen zijn. Intussen ontwikkelde zich vanaf 1916 Schiphol, aanvankelijk ontsloten door de Sloteweg, daarna door de Haagseweg. Vanaf de jaren 70 kwam de A4 tot stand en vanaf de jaren 90 werd de Zuidas ontwikkeld.

In combinatie met deze enorme uitbreiding van Amsterdamse woon- en werkgebieden en de explosieve toename van de automobiliteit hebben de ligging tussen het snelwegnet en het Hoofdnet Auto en bestuurlijke keuzes m.b.t. infrastructuur en weginrichting ertoe geleid dat Sloten allengs meer in de verdrinking kwam, ook en vooral op verkeersgebied. Inmiddels functioneert Sloten min of meer als op- en afrit van de A4, zowel voor Badhoevedorp, als voor grote delen van Nieuw West.

In de jaren 1987-1988, 1998-1999, 2007-2009, 2012-2014 zijn vanuit Sloten in samenwerking met uiteenlopende vigerende Stadsdeelbesturen pogingen ondernomen deze ontwikkeling te keren, zonder enig resultaat tot nu toe. De meest recente inzet van gemeentelijke zijde – op centraal niveau - resulteerde begin november 2020 in vrijgave door wethouder Dijkema van de Startnotitie "Sloten en Nieuw Sloten Autoluw". Na weerstand vanuit de overige delen van Nieuw West is vervolgens besloten om meer alternatieve opties in de beschouwingen te betrekken en nóg breder te kijken naar neveneffecten. Inmiddels is begin september onder bestuurlijke verantwoordelijkheid van Wethouder de Vries een Concept Nota van Uitgangspunten uitgebracht.

Het hier voorliggende rapport is ten dele gebaseerd op tal van analyses die in de loop der jaren vanuit de Werkgroep Sloten van de Dorpsraad Sloten – Oud Osdorp zijn gemaakt. Deze zijn geactualiseerd én aangevuld met "snelste route-modellen" van de hand van Marc Makkes, één van de twee auteurs van dit rapport. Voorts bouwt het rapport voort op gemeentelijke analyses, zoals de verkeersintensiteiten bij verschillende beleidsscenario's op basis van het Verkeers Model Amsterdam. Tot slot werden analyses op een hoger schaalniveau verricht op basis van de Nationale Bank Verkeergegevens.

Het rapport gaat achtereenvolgens in op:

- het hogere schaalniveau van snelwegen en de interactie met het verkeer in Nieuw West en Badhoevedorp;
- de hoofdstromen door Sloten, hun aard, onderlinge samenhang en omgevingseffecten;
- verkeersintensiteiten en ruimtelijke patronen van snelste routes;
- een zestal beleidsvarianten uit de concept Nota van Uitgangspunten en de resulterende intensiteiten;
- verschuivingen in de snelste routes;
- veranderingen in routes, in rijtijden en in rijafstanden;
- de capaciteit van wegen en kruispunten.

Het rapport besluit met conclusies met betrekking tot de aard van de problematiek, oplossingsrichtingen en variantenkeuze en met een aantal nadere beleidsaanbevelingen.

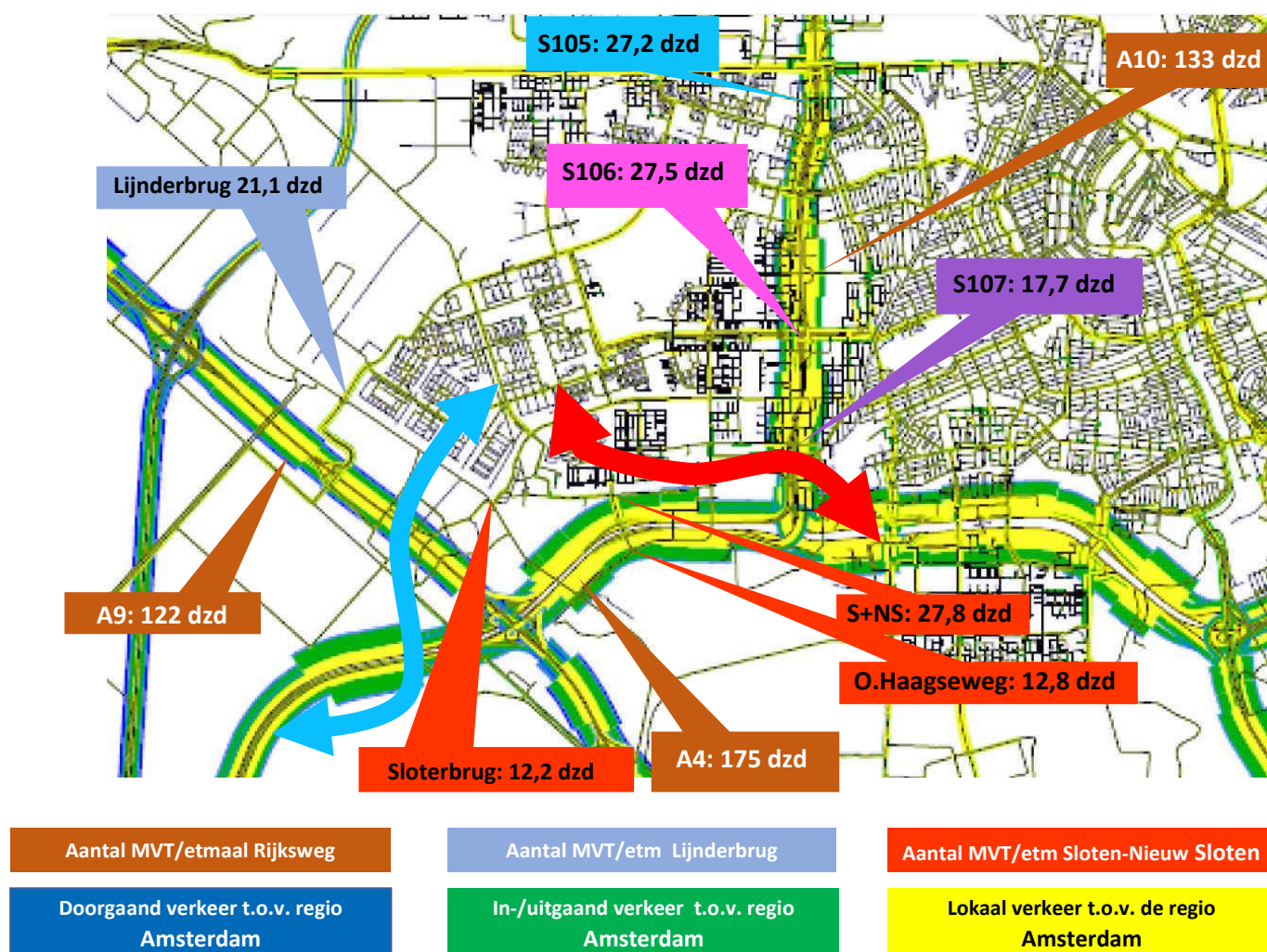
Hoofdstuk 2. Interactie met het Rijkswegennet.

2.1. De ruimtelijke context

De verkeerssituatie in het zuidelijk deel van Stadsdeel Nieuw West moet onder meer begrepen worden uit de ruimere ruimtelijke context. Vooral de situatie in Sloten en – in mindere mate - Nieuw Sloten wordt in hoge mate bepaald door de ligging aan de A4, tussen Schiphol en Zuidas. Naast deze enorme werkgelegenheidsconcentraties gaat er een verkeer aantrekkende werking uit van de Riekerpolder en het medische cluster in Slotervaart. Op iets lager schaalniveau kent Sloten een toeristisch cluster en een concentratie op het bedrijventerrein Slimmeweg, waaronder een autobedrijvendcluster. Voorts zijn er bestemmingen als twee kerken, drie basisscholen, drie volkstuinencomplexen en twee sportparken. Het dorp Sloten kent slechts ruim 700 inwoners, verdeeld over dorpskern, Osdorperweg en lintbebouwing langs de Sloterweg tot aan de Huizingalaan. Het bestemmingsverkeer dat daarmee gepaard gaat, staat echter in geen enkele verhouding tot het doorgaande verkeer dat met name Ditlaar, Vrije Geer en Sloterweg West treft van en naar de A4, dus richting Schiphol en Zuidas. Deze route, tevens Hoofdnet Fiets, is buitengewoon onveilig voor langzaam verkeer, evenals overigens het oostelijk deel van de Sloterweg voorbij de turborotonde. Het gaat om smalle, landelijke wegen grotendeels over een veendijk met een breedte van nog geen 6 meter, waarover per etmaal gemiddeld tot meer dan 15 duizend motorvoertuigen rijden.

2.2. Relatie met het Hoofdnet auto

Uit figuur 1 blijkt duidelijk de hiërarchie van verkeersstromen rond Sloten. De Rijkswegen A4, A9 en A10 kennen een grote verkeersintensiteit met etmaalgemiddeldes van 175, respectievelijk 122 en 133 duizend per etmaal. Bij de A9 gaat het voor een deel om doorgaand verkeer ten opzichte van de gehele Metropoolregio; op A4 en A10 betreft het hoofdzakelijk in- en uitgaand alsmede lokaal verkeer ten opzichte van de regio.

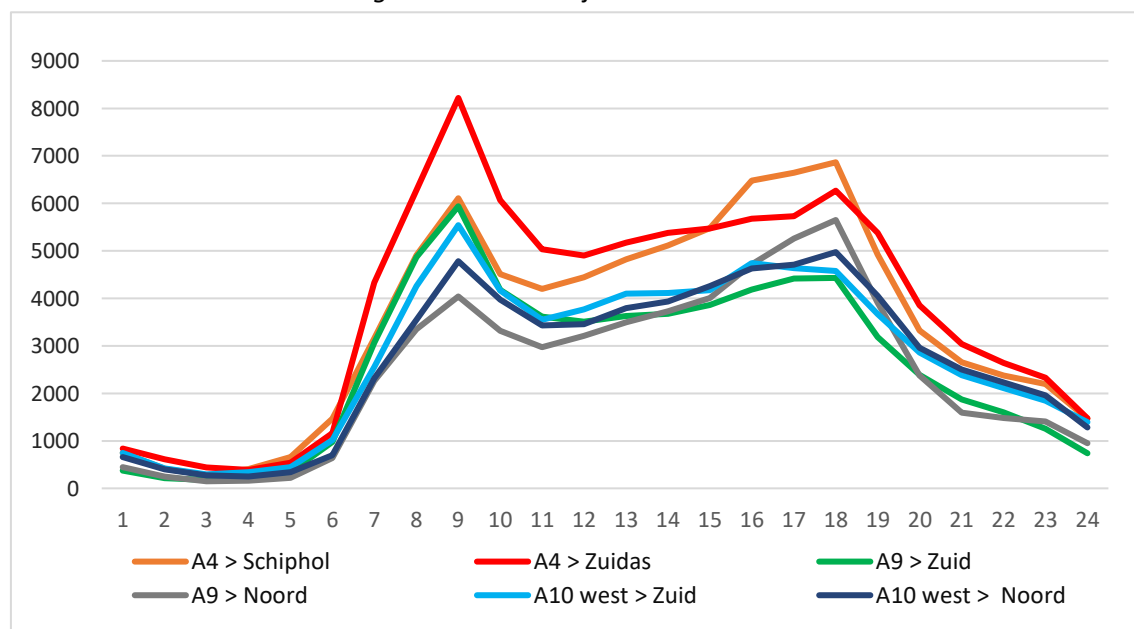


Figuur 1 Verkeersstromen rond Sloten. Bronnen: "Het daily urban system van de Metropoolregio Amsterdam", Goudappel Coffeng 2018 en "Nationale Bank Verkeersgegevens", 2021

Ook de poorten waardoor het verkeer Sloten en Nieuw Sloten in- en uitstroomt zijn goed zichtbaar in figuur 1: de Sloterbrug met 12,2 duizend motorvoertuigen per etmaal, de A4/afslag Sloten met Anderlechtlaan (Sloten en Nieuw Sloten) met 27,8 duizend en de Oude Haagseweg met 12,8 duizend en de A10/afslag S107-Slotervaart met 17,7 duizend. Het valt daarbij op – *en dat is een waarneming die essentieel is voor de aard van de problematiek* – dat over de S107 dagelijks bijna 10 duizend minder voertuigen rijden dan over de afslagen S105 en S106. Nog veel pregnanter is het verschil met de afslag Sloten waar dagelijks meer dan 40 duizend motorvoertuigen - waarvan meer dan twee derde door Sloten en Nieuw Sloten – in- en uitstromen. De Plesmanlaan, S107 in het Plusnet Auto, zo zal verder in de analyses ook blijken, wordt fors onderbenut. De parallelle Sloterweg, tegens Hoofdnet Fiets¹, vormt momenteel een tijdbesparend alternatief als “short-cut” van en naar het Rijkswegennet.

2.3. Spitsverkeer rond Nieuw West

Zoals uit figuur 2 blijkt, is er wel sprake van een extra hoge intensiteit in de ochtendspits op de omringende Rijkswegen, met name over de A4 naar de Zuidas, maar deze blijft de gehele dag op een hoog niveau. De stromen richting Noord op de A10 en de A9 en naar West op de A4 liggen in de avondspits hoger dan in de ochtendspits, terwijl dat in de ochtendspits in omgekeerde richting het geval is. Het blijkt dus enerzijds dat er een woon-werkcomponent in het verkeer waar te nemen is, maar anderzijds dat de problematiek van de hoge intensiteiten zich ook de rest van het etmaal laat gevoelen. Halverwege de middag rijden er *gemiddeld per uur meer dan 12 duizend motorvoertuigen* over de hoefijzer-rotonde van de afrit Sloten!

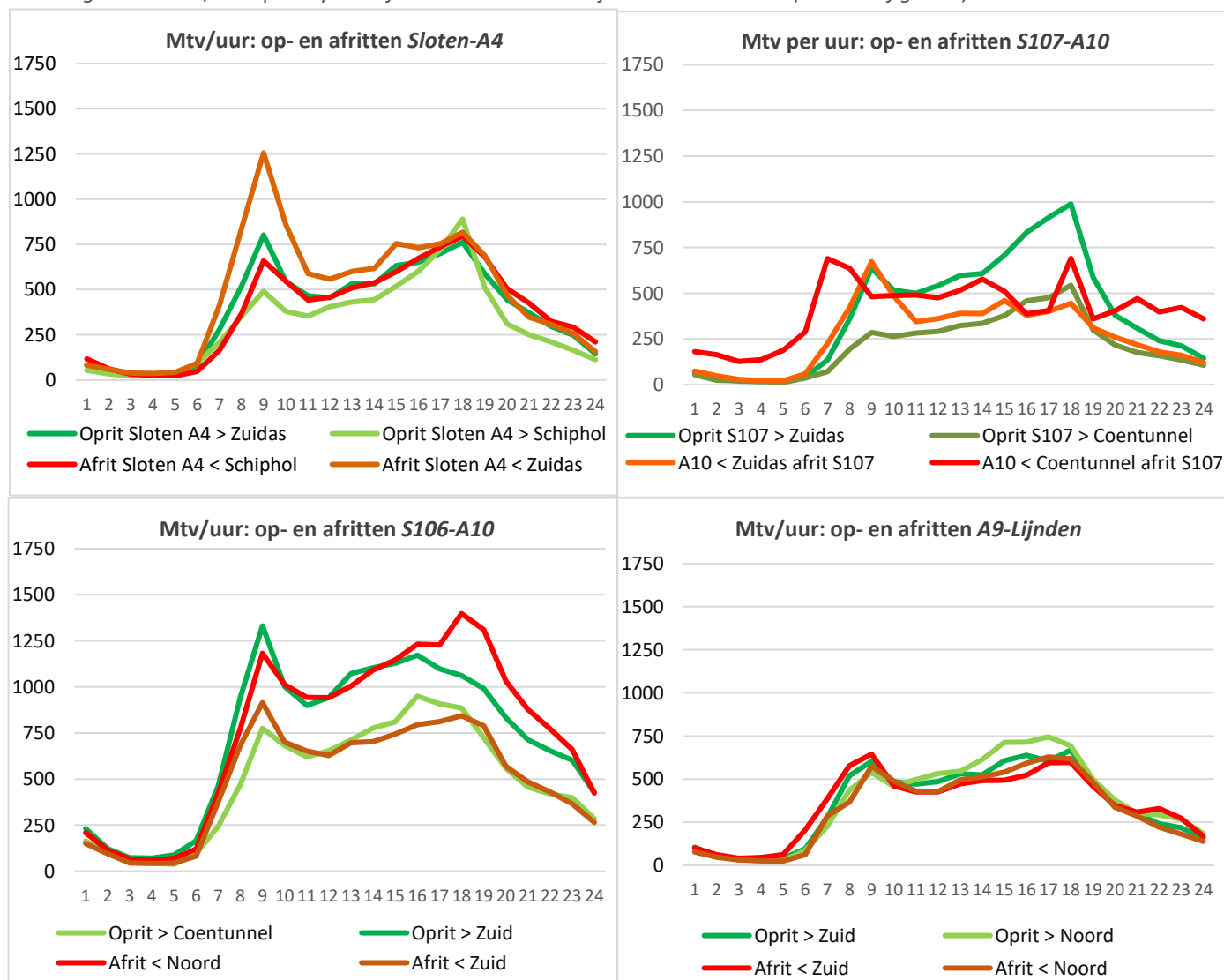


Figuur 2 Aantal motorvoertuigen per uur in een etmaal. Gebaseerd op Nationale Bank Verkeersgegevens

Figuur 3 geeft een verbijzondering weer van het dagelijkse intensiteitenverloop naar relevante op- en afritten. Met variaties in de mate waarin, komt ook hierin het beeld naar voren van enerzijds een relatief hoog niveau tussen de spitsuren en anderzijds een hoge ochtendspits met *inkomend* verkeer vanaf Zuidas, Schiphol en Coentunnel (rood en oranje) én *uitgaand* verkeer in omgekeerde richting (groen, olijfgroen). Opvallend is verder dat de inkomende stroom vanaf de Zuidas op de afslag Sloten (oranje) relatief hoog is en op de afslag S107 (oranje) relatief laag. Dit moet toegeschreven worden aan de omstandigheid dat de wijk Slotervaart met afslag S107 wel vanaf de Zuidas, maar niet vanaf Schiphol bereikt kan worden. Terzijde zij opgemerkt dat meer evenwicht verkregen zou kunnen worden door aanpassing van de vangrail tussen A10 richting Noord en afslag S107 met meer verkeer met bestemming Slotervaart en Riekerpolder via S107. Tot slot, de intensiteit bij de afslag Lijnden ligt niet alleen op een lager niveau, maar er is ook in veel mindere mate sprake van een spitscomponent.

¹ In de Mobiliteitsaanpak Nieuw West 2021 wordt de Sloterweg zelfs als Plusnet Fiets aangemerkt.

Figuur 3. Mvt/uur op de op- en afritten rond het zuidelijk deel Nieuw West. (Bron: zie figuur 2)



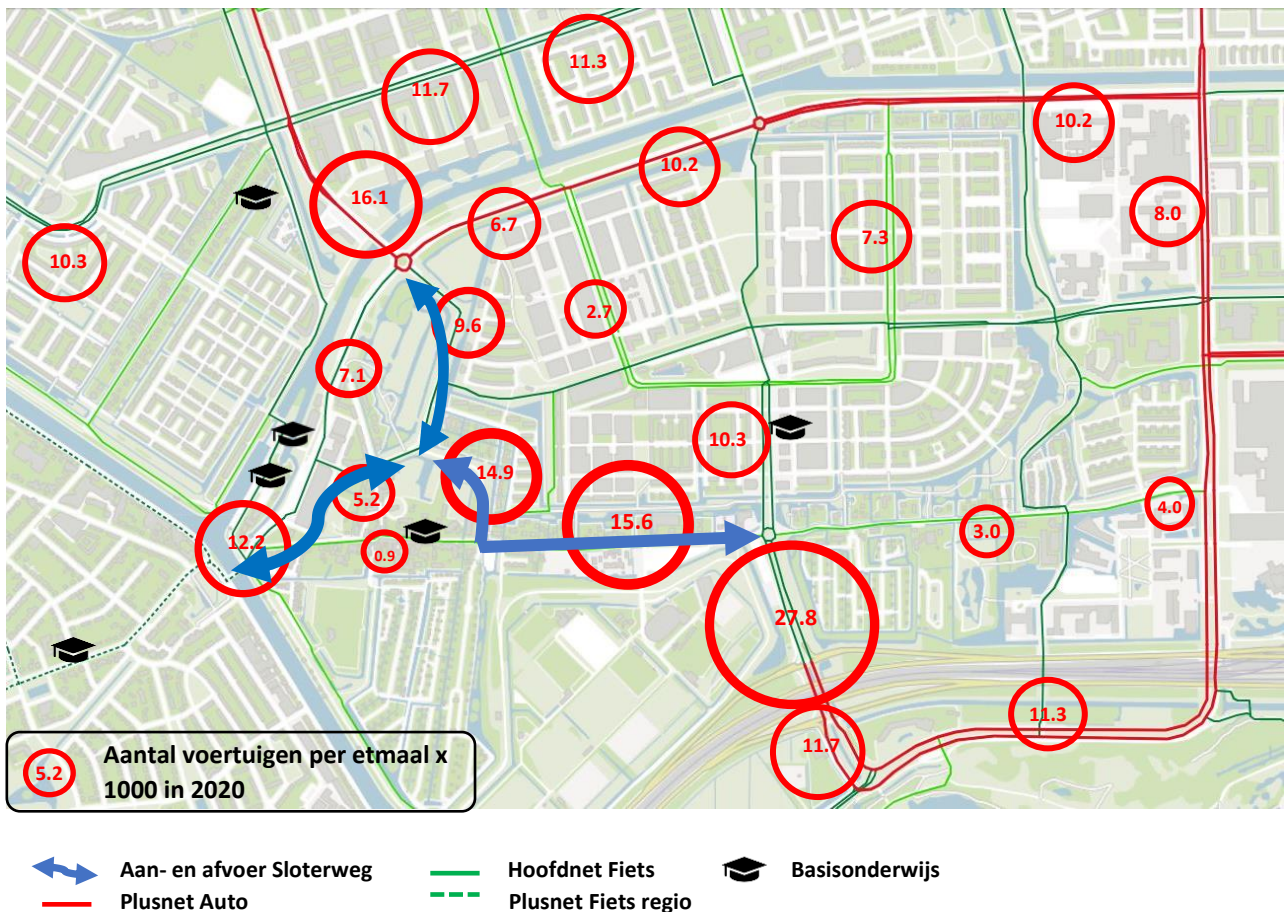
Hoofdstuk 3. Verkeersstromen dóór Sloten en Nieuw Sloten

3.1 De hoofdstromen en hun bronnen

In figuur 4 zijn de belangrijkste verkeersstromen door 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. Deze drie wegen behoren zelfs tot het Plusnet Auto. In een volgend hoofdstuk komen we daar uitvoerig op terug.

De hoge intensiteit op de westelijke tak van de Sloterweg, en op Ditlaar en Vrije Geer kent *drie samenhangende bronnen*: Badhoevedorp via de Sloterbrug, de Aker en Osdorp via de Baden Powellweg en de A4 via de Anderlechtlaan.

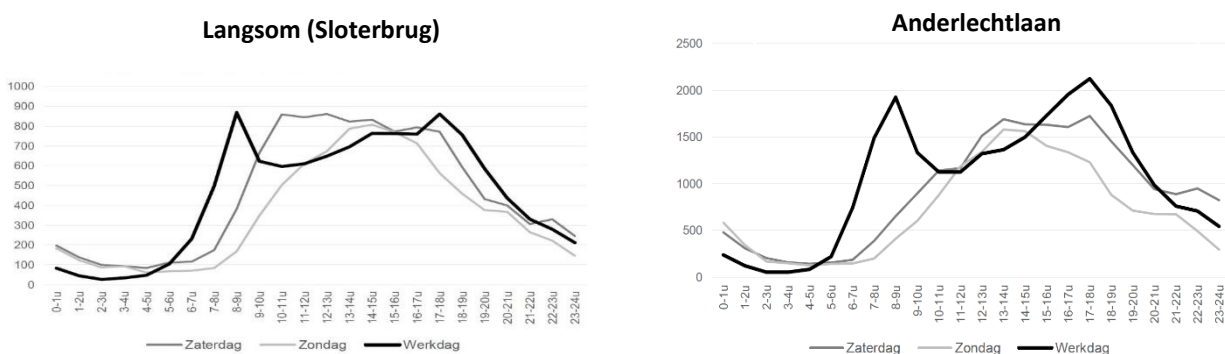
De stromen naar en vanaf de Sloterbrug zijn voor bijna 60% gerelateerd aan overig Nieuw West via Plesmanlaan en Powellweg en voor ruim 40% aan de afslag Sloten op de A4. Bijna 40% heeft als oorsprong en bestemming de gemeente Haarlemmermeer. De intensiteit op de Sloterweg is eveneens voor ongeveer 60% gerelateerd aan het verkeer vanaf de Baden Powellweg. De stromen van en naar de A4 vallen uiteen in drieën: 12,8 duizend motorvoertuigen vanaf en naar de Oude Haagseweg, met name naar en vanaf het kantorencomplex Riekerpolder, Nieuw Sloten met 10,3 duizend en Sloterweg 18,6 duizend, waarvan 15,6 duizend Sloterweg West. De oorzaken van deze cumulerende stromen van doorgaand verkeer liggen vooral in de ligging van Sloten en Nieuw Sloten tussen A4 en overige delen van Nieuw West, in de relatief onbelemmerde doorstroming op dit traject, waaronder de turbotondes Plesmanlaan/Powellweg en Sloterweg/Anderlechtlaan, en de doorstroom belemmerende maatregelen op het Hoofd- en Plusnet Auto. Ook daar gaan we in het vervolg van dit rapport nader in.



Figuur 4 Verkeersstromen door Sloten en Nieuw Sloten (bron: Hoofdnetten verkeer Amsterdam en VMA (3.5))

3.2. Verdeling van het verkeer over het etmaal

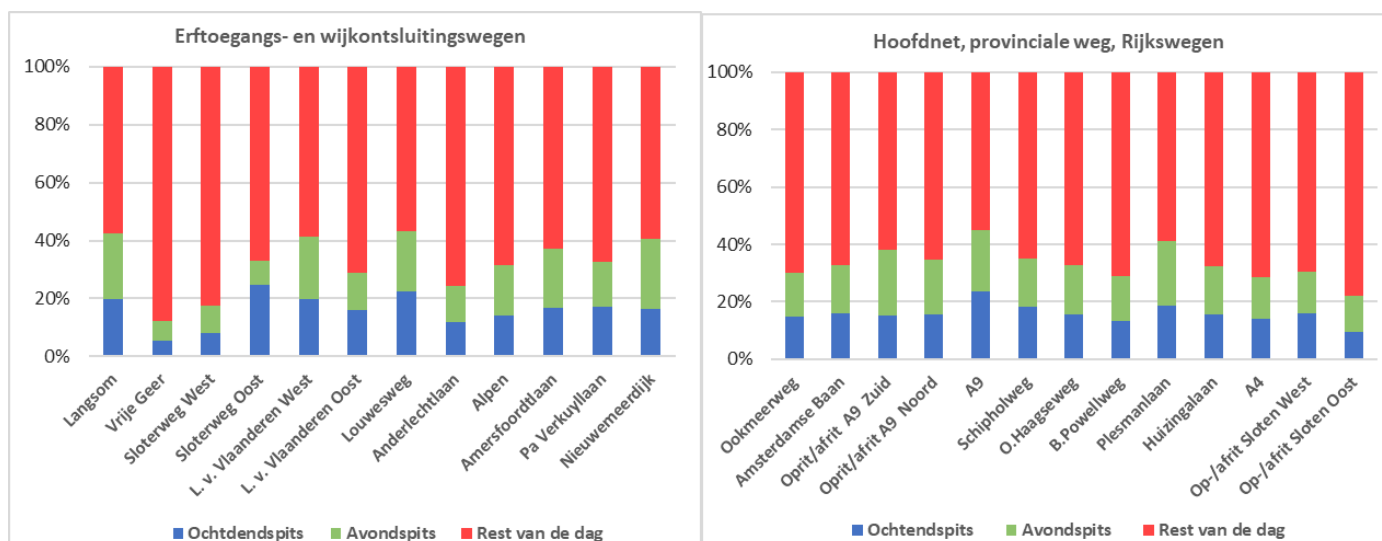
Uit figuur 5 blijkt dat er ook op lager schaalniveau weliswaar sprake is van een forse woon-werk component in het verkeer door Sloten, maar tegelijk ook een hoge intensiteit tussen de spitsuren in. Gezien vooral het verloop van de intensiteit overdag op het Langsom op zaterdag en, in iets minder mate, ook op zondag functioneert de Sloterbrug als rechtstreekse toegang tot de A4 vanuit Badhoevedorp. Gedurende een goed deel van de ochtend en de middag ligt de intensiteit op het niveau van de spits in de werkweek. Dit weerspiegelt dat naast woon-werkverkeer en zakelijk verkeer, ook recreatief en ander persoonlijk verkeer een belangrijke component is.



Figuur 5 Ontwikkeling intensiteit op Sloterbrug en Anderlechtlaan per uur (bron: NvU Sloterbrug, 2019)

Zoals blijkt uit de grafieken in figuur 6 varieert de spitsurencomponent sterk in omvang in dit gebied. Een spitscomponent van boven de 40% vinden we op Langsom, Laan van Vlaanderen West, Plesmanlaan, Louwesweg, Nieuwemeerdijk en op de A9. Het betreft hier typisch wegen waar het woon-werkverkeer 's morgens de wijken verlaat en 's avonds in die wijken terugkeert.

Figuur 6 Procentuele verdeling van het gemotoriseerde verkeer over de dagdelen



Aan de andere kant van het spectrum vallen de zeer lage spitscomponenten op, of beter gezegd, valt het relatief hoge niveau van verkeer buiten de spits op, vooral op Vrije Geer (88%), Sloterweg West (82%), Baden Powellweg (71%), Laan van Vlaanderen Oost (71%), Anderlechtlaan (76%) en de oprit richting Zuidas (78%). Dat het verkeer hier een groot deel van het etmaal door stroomt wijst op uiteenlopende reismotieven, die zich dus met name door Sloten en in mindere mate ook door Nieuw Sloten richting A4 voordoen.

3.3. Samenhang verkeer 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 via Sloten 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 ook 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. Op deze en andere typen waterbedeffecten komen we verderop in dit rapport terug.

3.4. Luchtkwaliteit, geluidsoverlast en onveiligheid

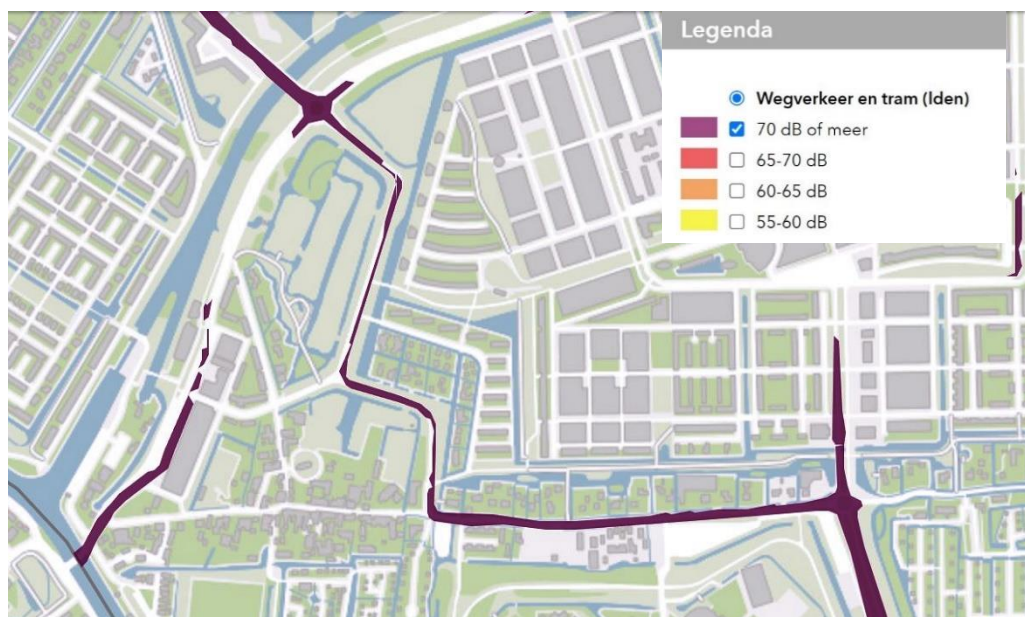
Nog los van de noodzaak maatregelen te nemen omdat doorgaand verkeer in dit gebied op grote schaal woonwijken doorsnijdt, moet ook gewezen worden op andere gevoelige bestemmingen: basisscholen langs de desbetreffende trajecten. Pal aan het traject over Amersfoordlaan-Langsom-Plesmanlaan staan drie basisscholen, evenals langs het noordelijk deel van de Anderlechtlaan (zie figuur 4). Het alarmerende onderzoek van RIVM, TNO en, GGD uit 2019 over longaandoeningen bij jonge schoolgaande kinderen in relatie tot gemotoriseerd verkeer ter plaatse had betrekking op een dezer scholen². Metingen aan het Langsom uit datzelfde jaar (figuur 7) bevestigen hoge concentraties van fijnstof in alle relevante categorieën.



Figuur 7. Fijnstof meting Langsom

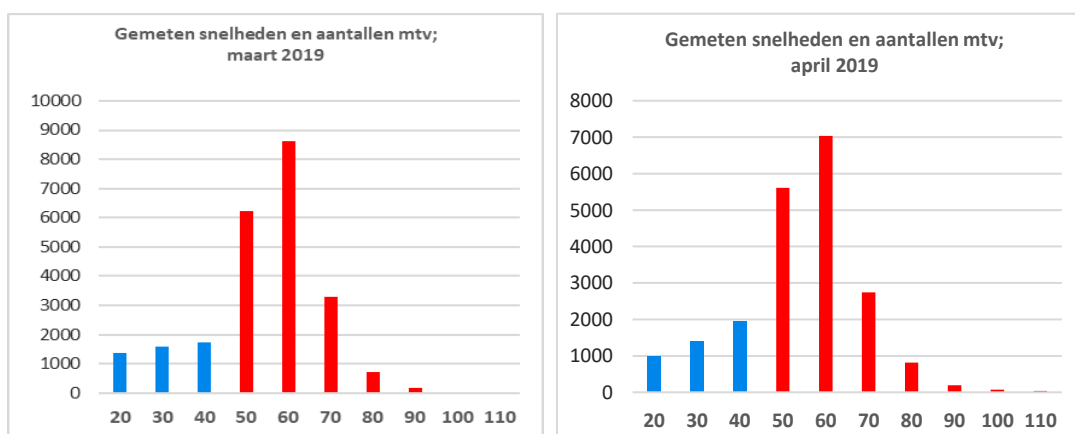
² “Metingen van roet en deeltjesgrootteverdeling op basisscholen in Aalsmeer en Badhoevedorp”, TNO, GGD, RIVM, 2019

Ook de geluidskaart Amsterdam 2018 (figuur 8) bevestigt dat de woningen langs de Sloterweg, Ditlaar, Vrije Geer en Langsom geluidsoverlast ondervinden van verkeer boven de 70 dB. Daar zij nog aan toegevoegd dat momenteel een groot deel van het etmaal sprake is van claxonneren door automobilisten die om de voorrang strijden bij de vier wegversmallingen op het westelijk deel van de Sloterweg. Handgemeen komt daarbij zeer regelmatig voor.



Figuur 8. Geluidskaart Amsterdam 2018. Bron: gemeente Amsterdam

De ernstige onveiligheid voor langzaam verkeer als gevolg van de huidige zeer hoge verkeersintensiteiten en de ongelukkige inrichting van Sloterweg, Ditlaar en Vrije Geer over een daartoe volstrekt niet toegeruste of toe te rusten smalle veendijk, neemt verder onrustbarende vormen doordat snelheden ver boven de toegestane maxima gereden worden. De in figuur 9 opgenomen grafieken bieden een ontluisterend beeld van het gedrag van vele automobilisten. Het is geen wonder dat verkeersongelukken hier aan de orde van de dag zijn en dat er in de afgelopen periode ook verschillende malen een auto in de sloot belandde, dit jaar al twee keer, één op de Vrije Geer en één op de Sloterweg nabij de hoek Ditlaar.



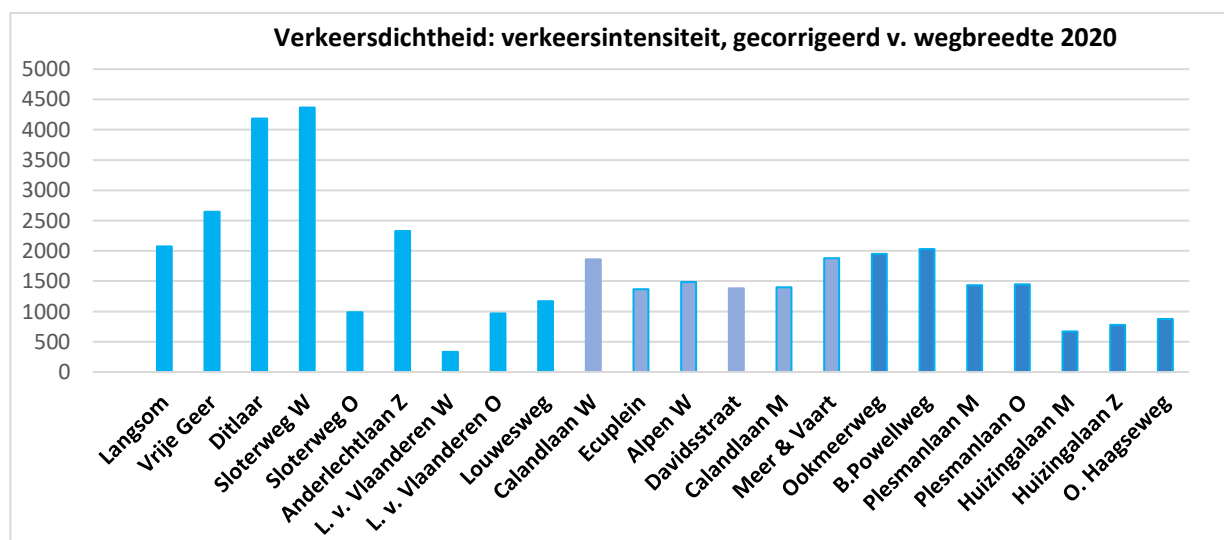
Figuur 9. Gemeten snelheden bij een regime van max 50 km/uur. Bron: Stadsdeel Nieuw West, Metingen: ERDI

In het voorjaar van 2019 werden twee maal snelheidsmetingen verricht in Sloten. Het ging over een traject van structureel formeel maximaal 50 km/uur. De metingen vonden echter plaats in de vrijwel onmiddellijke nabijheid van snelheid afremmende chicanes respectievelijk van een 30 km zone, i.v.m. bouwwerkzaamheden. In totaal ging het om bijna 44,7 duizend metingen. Ruim 80% respectievelijk 79% reed harder dan 50 km/u. Ruim 54% respectievelijk ruim 52% reed harder dan 60 km/uur. De *gemiddelde* snelheid lag dan ook fors boven de 50 km/uur. De maximaal gemeten snelheden bedroegen: 128 respectievelijk 139 km/uur!

3.5. Verkeersdichtheden

In aanvulling op de analyse van intensiteiten zijn in figuur 10 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 Auto inderdaad lager te zijn dan op de drukke wegen op de overige delen van het wegennet. Men vergelijke bij voorbeeld Langsom of de Calandlaan met de Plesmanlaan of met de Huizingalaan.



Figuur 10 Verkeersdichtheid. Bron Gemeente Amsterdam VMA 3.5

3.6. Opbouw van het infrastructurele systeem en uiteenlopende typen waterbedeffecten

De term “waterbedeffecten” wordt in het algemeen gebezigd in situaties waarin men zich tegen bepaalde maatregelen keert, vanwege voorgenomen, niet als wenselijk beschouwde maatregelen. We onderscheiden echter verschillende typen waterbedeffecten, die niet altijd ongewenst zijn of, indien ongewenst, veelal goed op te vangen zijn door flankerende maatregelen.

De ontwikkeling van een hiërarchisch infrastructureel netwerk is in feite een samenhangende exercitie om te zorgen dat verkeer efficiënt langs gewenste gebaande paden in plaats van in willekeurige kriskras patronen afgewikkeld wordt. Routes via de hemelsbreed kortste afstanden zijn er nu eenmaal niet, zeker niet voor gemotoriseerd verkeer. Vandaar dat het infrastructurele systeem voor motorvoertuigen de opbouw kent: Rijksweg – Provinciale weg – Hoofdnet Auto (S-wegen) - gebiedsontsluitingsweg – wijkontsluitingsweg – erftoegangsweg. De Sloterweg behoort tot de laagste categorie in de hiërarchie, de Laan van Vlaanderen tot de op een na laagste categorie.

Waterbedeffecten treden onder meer op bij verandering in de weginfrastructuur of in verkeersregimes, waarbij ruimtelijke structuur, de positie daarbinnen en nabijheid de bepalende factoren zijn. Nieuwe bestemmingen en toename van mobiliteit, gepaard gaande met capaciteitsproblemen, kunnen evenzeer oorzaken zijn.

Al in 1987, toen een deel van de westelijke tuinsteden – Nieuw Sloten en de Aker - nog niet gebouwd was, waarschuwde de toenmalige directeur van de dienst Ruimtelijke Ordening voor de risico's op sluipverkeer vanaf de A4 over de voormalige Geerban (nu Anderlechtlaan) over de Sloterweg. In die periode waren de Johan Huizingalaan en de Plesmanlaan nog zeer brede stadswegen met hoge capaciteit, waar echter ook met hoge snelheden werd gereden, slechts onderbroken door regelmatige radarcontroles.

Zo beschouwd kan gesteld worden dat de huidige verkeerssituatie in en rond Sloten niet alleen te wijten is aan de ontwikkeling van nieuwe woonwijken, maar ook door besluitvorming over de dimensionering van nieuwe infrastructuur en de inrichting van de bestaande infrastructuur. Majeure waterbedeffecten op Sloten gingen onder meer uit van de volgende ontwikkelingen:

- De bouw van Nieuw Sloten en de Aker;
- Gedeeltelijk afsluiting van de Oude Haagseweg en herstel van de verbinding tussen Sloterweg en A4;
- Doorstroming *belemmerende* maatregelen op het Hoofdnet Auto, in het bijzonder de aanleg van wegversmallingen, drempels en beveiligde oversteekplaatsen voor langzaam verkeer op Plesmanlaan, Huizingalaan en Oude Haagseweg;

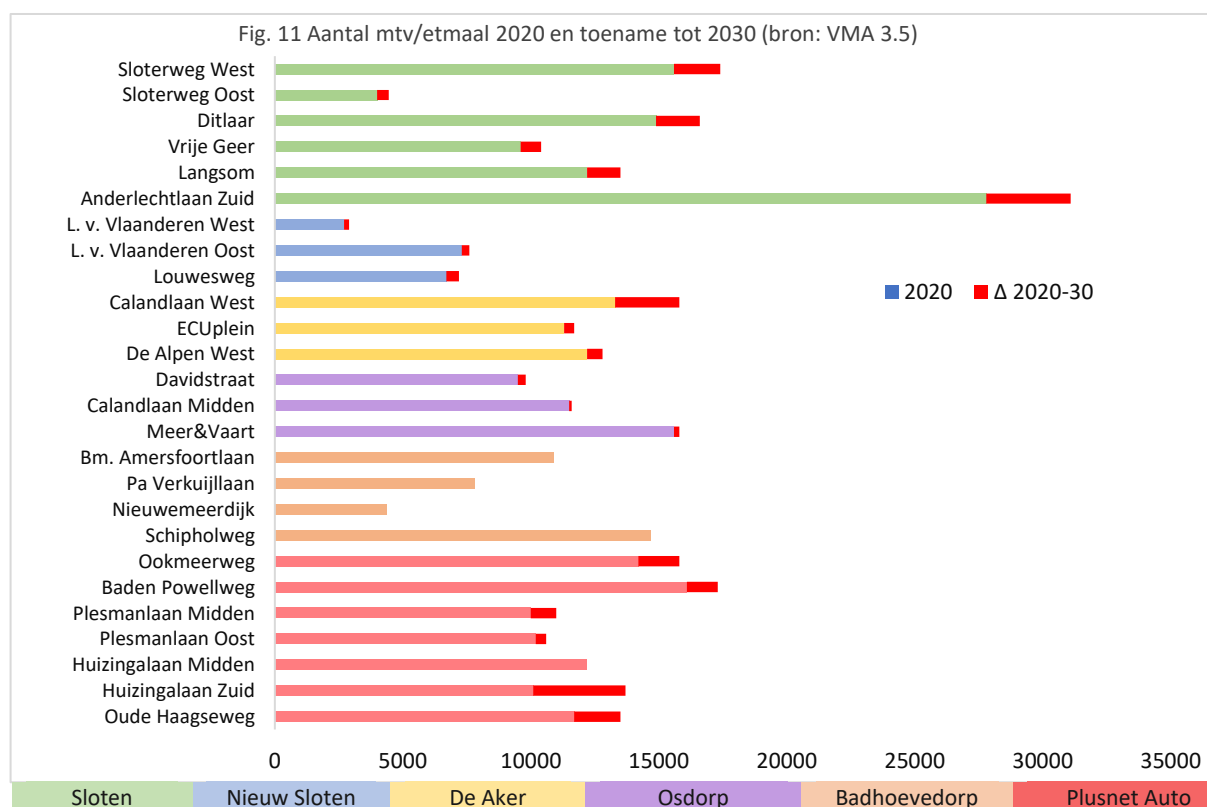
- Doorstroom *bevorderende* maatregelen in Sloten, waaronder verbreding van de Vrije Geer en wijziging van de voorrangregeling bij de rotonde halverwege de Sloterweg en bij de aansluiting Ditlaar op de Sloterweg; verbreding van de Vrije Geer; verhoging van de bochtstraal bij de kruising Ditlaar - Vrije Geer;
- Aanleg van turborotondes op Plesmanlaan/Baden, Powellweg/Vrije Geer en halverwege de Sloterweg ten behoeve van versnelde doorstroming en de aanleg van de Westtangent;
- De omlegging van de A9 met een complexe aansluiting via de Lijnderbrug.

Dit alles leidde uiteindelijk tot een onhoudbare situatie op Sloterweg, Ditlaar en Vrije Geer in termen van leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid. Het nu aangekondigde terugdringen van het gemotoriseerde doorgaande verkeer in Sloten door verschuiving naar het Hoofdnet Auto zal hoe dan ook opnieuw leiden tot waterbedeffecten. Een passend maatregelenpakket moet er toe leiden dat de resulterende waterbedeffecten ook de gewenste richting hebben en eventuele negatieve neveneffecten gemitigeerd worden. Alvorens daar nader op in te gaan, analyseren we nu eerst in hoofdstuk 4 de huidige verkeerssituatie in termen van verkeersintensiteit en snelste routes.

Hoofdstuk 4. Intensiteiten en patronen van snelste routes

4.1. Verkeersintensiteit per etmaal

Op basis van het Verkeersmodel Amsterdam zijn in het kader van het project “Sloten en Nieuw Sloten Autoluw” analyses gemaakt van te verwachten verkeerspatronen in termen van aantallen motorvoertuigen per etmaal. Figuur 11 geeft de geactualiseerde verwachte intensiteit weer voor het jaar 2030 in vergelijking met 2020, uitgaande van de voor dat jaar verwachte aantallen bewoners, arbeidsplaatsen etc., maar zonder enige aanpassing van de verkeersregimes³. Ook hier valt de relatief lage intensiteit op van het Plusnet Auto in vergelijking met enkele drukke wegen door woonwijken, zoals Sloterweg en Meer & Vaart. Relatief sterke groei doet zich voor in Sloten, op de Calandlaan West en de Huizingalaan Zuid.



4.2. Modellen met de snelste routes

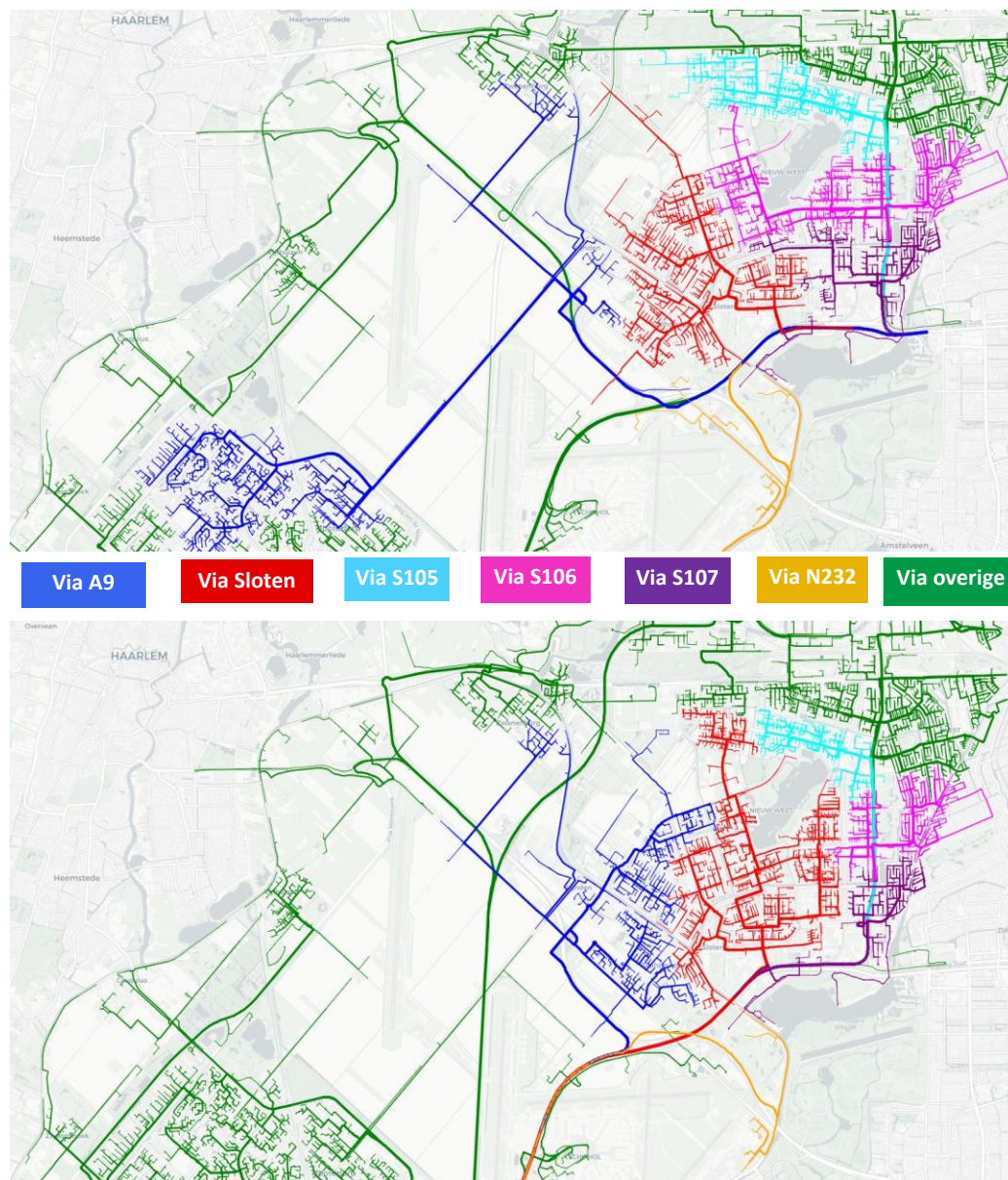
Hoe belangrijk verkeersmodellen met verkeersintensiteiten ook zijn, zij geven maar in beperkte mate een beeld van de ruimtelijke samenhangen en het verloop van verkeersstromen. In het hierna volgende worden daarom verschillende analyses gemaakt met modellen die de snelste route weergeven naar bepaalde bestemmingen.

³ Voor 2020 zijn geen consistente cijfers voor de wegen door Badhoevedorp beschikbaar. De weergegeven aantallen geven de verwachte situatie daar in 2030 weer zonder nadere maatregelen.

Deze geven krachtige beelden van ruimtelijke verplaatsingspatronen bij uiteenlopende verkeersregimes of veranderingen daarin.

Automobilisten laten zich bij de keuze voor hun route in het algemeen primair leiden door de benodigde rijtijd. Er spelen zeker ook andere factoren, zoals de af te leggen afstand, kans op congestie, aantallen verkeer remmende maatregelen, zoals beveiligde voetgangersoversteekplaatsen en verkeerslichten. Het onbelemmerd kunnen doorrijden, zeker als dat over autosnelwegen is, lijkt eveneens een belangrijke psychologische factor bij de routekeuze. Deze factoren zijn grotendeels verdisconteerd in de modellen die hierna volgen.

Figuur 12 Snelste route naar Zuidas (boven) respectievelijk Schiphol (onder) bij vigerende verkeersregimes



Bij de onderhavige verkeersproblematiek gaat het om het zoeken naar maatregelen die voorkomen dat de magneet van de directe toegang tot de A4 het verkeer wegtrekt van het Hoofdnet Auto. Het betreft in feite twee hoofdbestemmingen, in westelijke richting Schiphol, of verder, en in oostelijke richting de Zuidas of verder. In de analyses van de snelste routes worden in deze rapportage dan ook steeds beide richtingen in beeld gebracht. In figuur 12 gaat het om de situatie waarbij de huidige verkeersregimes van kracht zijn, waarbij de gemiddelde snelheid maatgevend is voor de te kiezen route en alle adressen in het relevante gebied in kaart zijn gebracht. Afgezien van het verkeer in noordelijke richting gaat het in feite om alle regionale, nationale en internationale bestemmingen.

In figuur 12 zijn de lijnen dikker al naar gelang er meer adressen hun snelste route vinden over de desbetreffende wegen. Ze vormen dus zeer sterke indicaties voor het feitelijk verloop van verkeersstromen.

Klaarblijkelijk loopt de snelste route richting de *Zuidas* voor vrijwel geheel Badhoevedorp via de Sloterbrug en Sloten; alleen de adressen in het uiterste zuidwestelijk deel van het dorp rijden - evenals zuidelijk Zwanenburg, Lijnden en het noordelijke deel van Hoofddorp - sneller over de A9. Daarnaast geldt ook voor de gehele Aker en Osdorp West en Midden en Oud Osdorp dat de snelste route naar de Zuidas via Sloten loopt. Geuzenveld en Slotermeer kiezen voor de S105; Osdorp Oost, Overtoomse veld en Slotervaart Noord voor de S106 en tenslotte alleen Slotervaart Zuid en Park Haagseweg voor de S107.

De snelste route richting *Schiphol* loopt voor het noordoostelijk deel van Badhoevedorp over Sloterbrug en door Sloten. Hetzelfde geldt voor Osdorp Midden en het zuidelijk deel van de Aker. Geuzenveld West, Osdorp Oost en Slotervaart vinden eveneens hun snelste route over de afslag Sloten, maar dan door Nieuw Sloten via de Laan van Vlaanderen en de Johan Huizingalaan. De overige delen van Osdorp, de Aker en Badhoevedorp rijden het snelst richting Schiphol via de A9.

Behalve dat Figuur 12 verklaart waarom grote delen van Nieuw West hun snelste weg richting Zuidas en Schiphol vinden dóór Sloten en Nieuw Sloten, is daarin ook waarneembaar waarom de Plesmanlaan sterk onderbenut wordt. Uit onderstaande detailkaarten van de Plesmanlaan in figuur 13 blijkt waarom:

Figuur 13. Detailkaarten Plesmanlaan richting Zuidas (links) en Schiphol (rechts)



Een groot deel van de Plesmanlaan vormt voor geen enkel adres de snelste route richting *Zuidas*, terwijl slechts een zeer klein deel van Osdorp zo zijn snelste weg vindt, nl via de S107. Het eerste geldt ook voor de richting *Schiphol*, met dien verstande dat veel verkeer uit Osdorp Oost en Slotervaart daarheen zijn snelste route heeft dóór Nieuw Sloten en daarbij gebruik maakt voor het deel van Davidsstraat tot de westelijke tak van Laan van Vlaanderen. Deze omstandigheden verklaren een belangrijk deel van de perverse verkeersstromen door Sloten en Nieuw Sloten en bergen daarmee in principe forse oplossingsruimte, die bovendien nauw aansluit bij het gemeentelijke beleid om doorgaand verkeer zoveel mogelijk langs het Hoofdnet Auto te laten rijden.

Hoofdstuk 5. Beleidsvarianten

5.1. Varianten uit de Nota van Uitgangspunten

Na de Startnotitie van november 2020 heeft de Gemeente nog een aantal varianten toegevoegd aan de analyses. Op grond van uiteenlopende criteria is het totale aantal van 13 varianten in de Concept-Nota van Uitgangspunten gereduceerd tot een 6-tal. Wij zullen deze varianten in het vervolg van dit rapport nader analyseren. In onderstaande matrix worden hun typerende kenmerken en de verdere aanduiding weergegeven. In elk van de varianten komen een of meer elektronische knips voor, hier aangeduid met “K”.

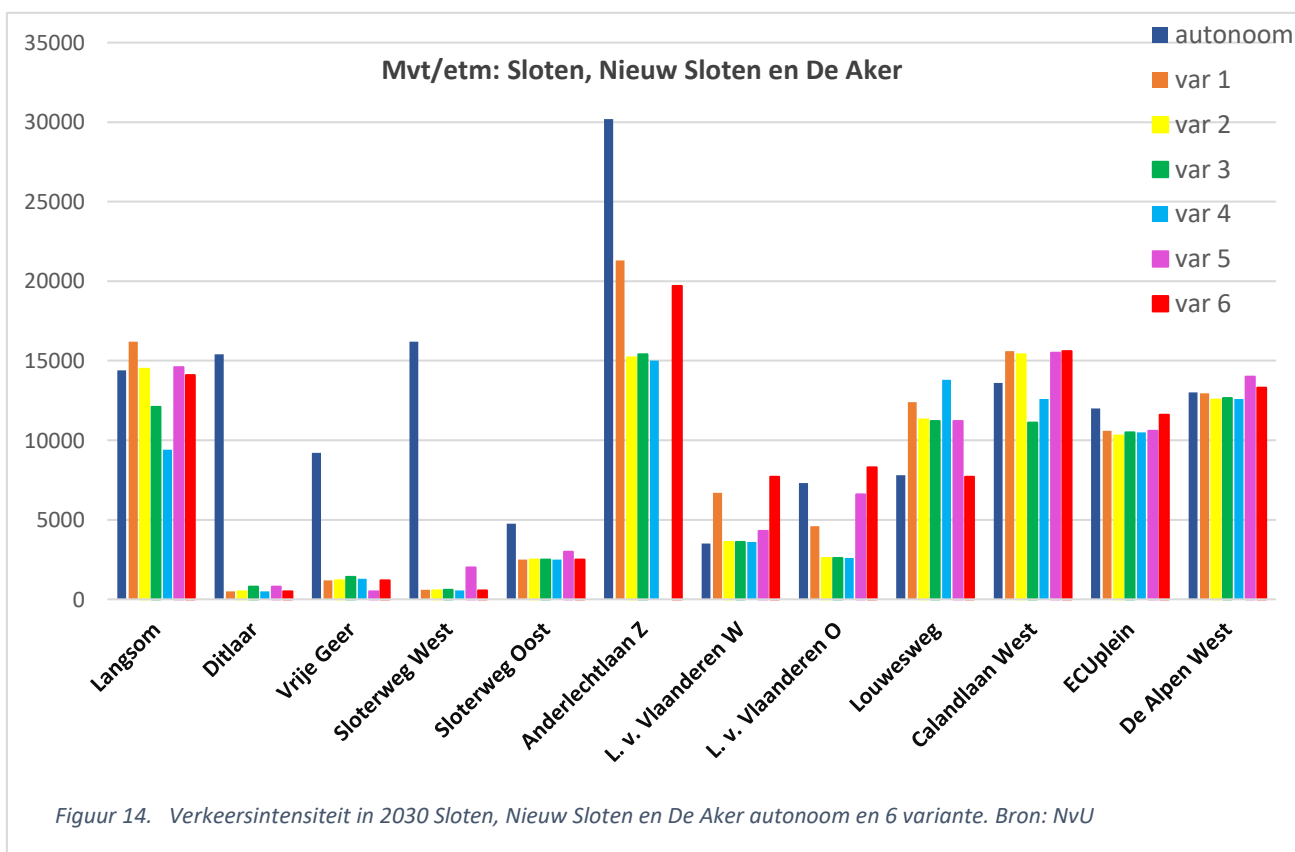
Tabel 1 Overzicht varianten Nota van Uitgangspunten en onderhavig rapport

Aanduiding	Nummer		Sloterweg		Laan van Vlaanderen		Anderlechtlaan		Langsom
	Rapport	NvU	West	Oost	West	Oost	Noord	Zuid	
Autonoom (geen maatregelen)	0	0	-	-	-	-	-	-	-
Zuid	1	1	K	K	-	-	K	-	-
Noord	2	2	K	K	K	K	-	-	-
Noord 30 km	3	2A	K	K	K	K	-	-	30 km
Noord afslagverbod	4	4	K	K	K	K	-	-	-
Zuid afsluiting A4	5	9	30 km	-	-	-	-	K	-
West	6	11	K		30 km	30 km	30 km	-	-

In de afgelopen decennia zijn tal van mogelijke maatregelen om aan de problematiek tegemoet te komen geopperd en geanalyseerd. Uiteenlopende varianten als afsluitingen (“harde knips”), éénrichtingsverkeer, 30 km regime, zebra’s en verkeerslichten werden door bewoners en vigerende stadsdeelbesturen besproken. Uiteindelijk werden deze steeds afgewezen, omdat zij niet effectief waren of teveel ongewenste effecten impliceerden. Daarbij stond steeds een minderheid van direct belanghebbenden deels tegenover een grote meerderheid van automobilisten die hun relatief snelle route kwijt zouden raken én belanghebbenden die de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer te zeer aangetast zagen. Nu er inmiddels elektronische knips beschikbaar zijn, kunnen stromen van doorgaand verkeer echter wél effectief en efficiënt gescheiden worden van bestemmingsverkeer.

5.2. Elektronische knips

Het is gebleken dat verkeer belemmerende maatregelen op de Sloterweg bij lange na niet genoeg zijn om de verkeersintensiteit in voldoende mate terug te dringen. De Amsterdamse norm voor deze erftoegangsweg is 6000 mvt/etmaal⁴. Daarom zit in elk van de varianten een knip die het doorgaande verkeer op de Sloterweg naar en van de A4 blokkeert. Aangezien de alternatieve route voor de Sloterweg in oost-west richting – de “second best” route - de parallelle Plesmanlaan is en deze het snelst bereikt kan worden dóór Nieuw Sloten zal hier het verkeer naar toeschuiven. Dit ongewenste neveneffect is het gevolg van de ligging van de Plesmanlaan en de beide takken van de Laan van Vlaanderen in de ruimtelijke structuur en hun nabijheid tot de oprit Sloten op de A4. Dat beeld rijst ook op uit figuur 13 en wordt bevestigd in figuur 14.



5.3. Eerste beoordeling

Elk van de 6 beleidsvarianten levert ruimschoots de gewenste reductie in intensiteit in Sloten. Conform de verwachting op grond van het voorafgaande ligt de intensiteit op de beide takken van de Laan van Vlaanderen echter op een substantieel hoger niveau in de varianten 1 (“Zuid”) en 6 (“West”) dan in de overige varianten. Op de Laan van Vlaanderen West is zelfs sprake van een verdubbeling ten opzichte van “Autonoom”. De intensiteiten op de Laan van Vlaanderen nemen in de drie varianten “Noord” niet toe, terwijl de zeer hoge intensiteit op de Anderlechtlaan Zuid wordt gehalveerd. De Louwesweg laat wel een toename zien, maar deze

⁴ De landelijke CROW-norm is overigens 2 x 2500 mvt/etmaal

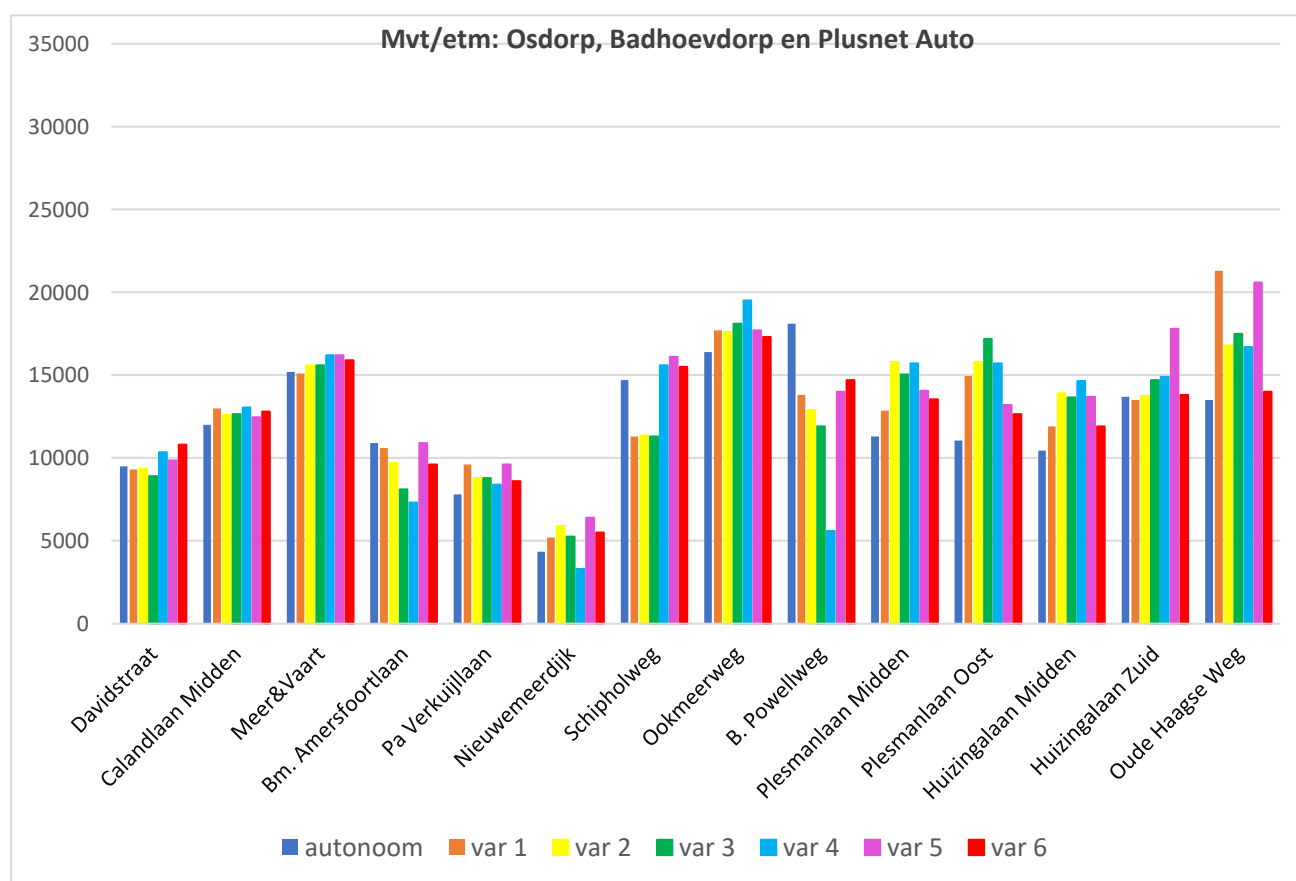
loopt niet door een woonwijk en verwijdering van de wegversmalling op de Huizingalaan en aanpassing van de VRI zou dit effect al kunnen mitigeren. Het verkeer heeft dan de Huizingalaan Zuid van en naar de A4 als alternatief over het Plusnet Auto.

Variant “Noord 30” leidt tot een forse reductie op de Calandlaan West (De Aker), in wat mindere mate op het ECU-plein en in geringe mate op de Alpen West. De varianten 1, 2, 5 en 6 daarentegen leiden tot een verslechtering op Calandlaan West. De varianten “Zuid-afsluiting A4” en “West” scoren slecht op deze wegen in De Aker.

In de woonwijken van Osdorp geven de effecten een gemengd beeld te zien, maar ze blijven beperkt. De varianten “Noord-afslagverbod”, “Zuid-afsluiting” en “West” laten een verslechtering zien op Davidsstraat, Calandlaan Midden en Meer & Vaart. “Noord 30” scoort – behalve op Meer & Vaart, waar het een middenpositie inneemt - gunstiger dan de overige varianten.

Op Amersfoordtlaan en Schipholweg in Badhoevedorp neemt de intensiteit af bij “Noord 30”. “Noord-afslagverbod” is voor deze wegen en de Verkuijllaan nog iets gunstiger, maar daar staat een verslechtering tegenover op de Schipholweg. Tot slot, de varianten “Zuid-afsluiting” en “West” scoren in Badhoevedorp slechter dan de varianten “Noord 30” en “Noord-afslag”, afgezien van de Nieuwemeerdijk.⁵

Er doen zich al met al in beperkte mate waterbedeffecten op de wijkontsluitingswegen, terwijl ze daar in enkele varianten overwegend positief zijn. Hetzelfde geldt uiteraard voor de wijken die zij ontsluiten.



Figuur 15 Intensiteit in 2030 Osdorp, Badhoevedorp en Plusnet Auto: autonoom en 6 varianten. Bron: NvU

Zoals op grond van het voorafgaande verwacht mocht worden, doen zich sterke waterbedeffecten voor op het Plusnet Auto. Op een enkele uitzondering na neemt de intensiteit toe, in verschillende gevallen zelfs in sterke mate. Op de Baden Powellweg neemt de intensiteit af, zeker in de variant “Noord-afslagverbod”. Daar staat een extra toename tegenover op de Ookmeerweg. Kennelijk verschuift per saldo verkeer van via A4/afslag Sloten

⁵ Het betreft het gedeelte ter hoogte van de Oude Haagweg.

niet alleen naar de S107/A10 en S106/A10, maar ook naar de A9.

5.4 Voorkeursvariant Nota van Uitgangspunten

Op basis van een analyse van deze ontwikkeling van verkeersintensiteiten en een confrontatie met de capaciteit van de desbetreffende delen van het Plusnet Auto en van de relevante kruispunten wordt in de Nota van Uitgangspunten de variant “Noord-30” als voorkeursvariant aangemerkt. De grootste daling betreft met 15,6 duizend mtv/etmaal de Westelijke tak van de Sloterweg. Deze reductie wordt opgevangen door een verschuiving naar het Plusnet Auto en een sterke vermindering van verkeer vanuit de drie in paragraaf 3.1. besproken bronnen:

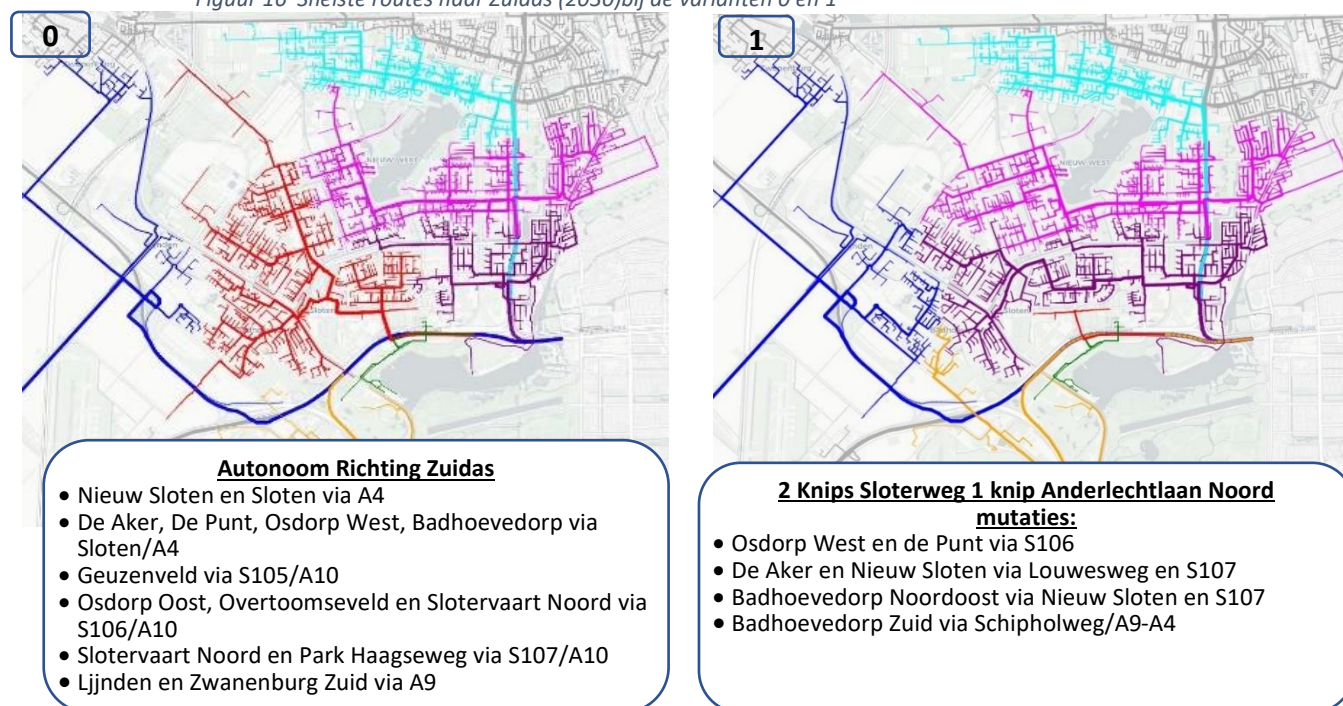
- * minder verkeer van en naar de Sloterbrug, met als positief neveneffect een daling op de Amersfoordtlaan;
- * fors veel minder verkeer uit de Aker en Osdorp via de Baden Powellweg, dat nu meer afgewikkeld wordt via Ookmeerweg - A9, via Calandlaan - S106/A10 en Plesmanlaan - S107/A10;
- * een zeer grote daling van verkeer van en naar de A4 via de Anderlechtlaan Zuid, hetgeen ook sterk bijdraagt aan de vermindering door Nieuw Sloten, vooral over de oostelijke tak van de Laan van Vlaanderen.

Hoofdstuk 6 Verschuivingen in snelste routes

6.1. Snelste routes **richting Zuidas**: de varianten 0, 1, 3 en 6 vergeleken

Om de lezer een overvloed aan informatie te besparen, worden onderstaand niet alle varianten besproken. Wij beperken ons hier tot de variant zonder maatregelen, de zuidelijke variant, de voorkeursvariant (noordelijk) en de terugvalvariant (westelijk). Daarmee komen de belangrijkste verschillen in beeld. In bijlage I zijn voor de geïnteresseerde lezer alle 6 varianten in kaart gebracht. Daar valt ook te zien dat de verschillen in snelste routes tussen de noordelijke varianten respectievelijk zuidelijke varianten onderling op hoofdlijn beperkt zijn.

Figuur 16 Snelste routes naar Zuidas (2030) bij de varianten 0 en 1



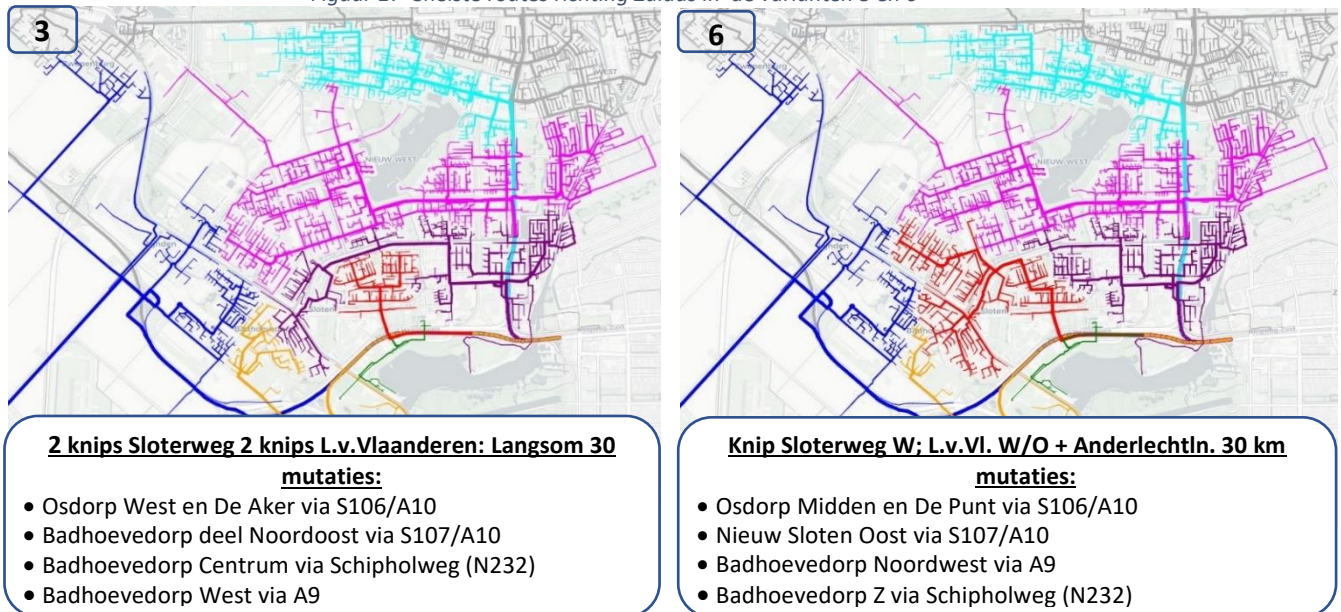
Zonder maatregelen blijft vrijwel alle verkeer uit Badhoevedorp, de Aker en het westelijk deel van Osdorp via Sloten naar de A4 richting Zuidas rijden. De aanleg van knips op Sloterweg en Anderlechtlaan zal erin resulteren dat verkeer uit de Aker – via Nieuw Sloten - en uit Nieuw Sloten voortaan via de S107 in plaats van via Sloten en de A4 rijdt. Het westelijk deel van Osdorp rijdt voortaan via de S106 in plaats van via Sloten.

Voorts resulteert dit regime er in dat een aanzienlijk deel van het verkeer uit Badhoevedorp in plaats van door Sloten door Nieuw Sloten rijdt; een ander deel van dit verkeer vindt voortaan zijn snelste weg via de A9 en een beperkt deel via de N232/A9-A4.

Anders dan in variant 1 rijdt in de voorkeursvariant een goed deel van het verkeer uit de Aker voortaan via de S106 respectievelijk buiten Nieuw Sloten om via de S107 naar de Zuidas. Uiteraard rijdt het verkeer uit Nieuw Sloten zelf nu wel over de afslag Sloten en de A4. Het ruimtelijk patroon van verkeer uit Badhoevedorp is vergelijkbaar met dat in variant 1, maar er gaat een wat groter deel via de N232 en het verkeer dat via de S107 rijdt volgt daarbij de Plesmanlaan in plaats van de Laan van Vlaanderen en de Louwesweg.

De verschillen tussen voorkeursvariant en terugvalvariant zijn opvallend. Alle verkeer uit de Aker en een groot deel van het verkeer vanuit Badhoevedorp rijdt in de terugvalvariant via de Laan van Vlaanderen West, terwijl het oostelijke deel van Nieuw Sloten ook kiest voor de route via de S107.

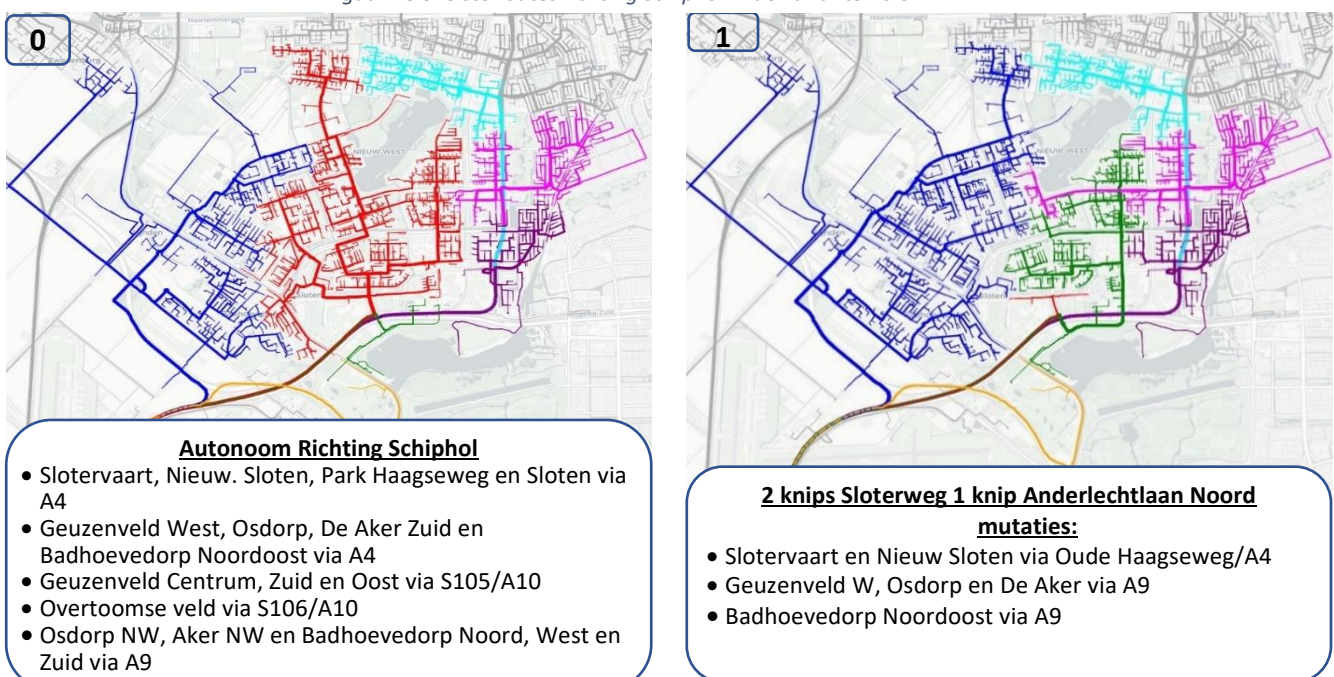
Figuur 17 Snelste routes richting Zuidas in de varianten 3 en 6



6.2. Snelste routes richting Schiphol: de varianten 0, 1, 3 en 6 vergeleken

Zonder maatregelen blijft het noordoostelijke deel van Badhoevedorp, de zuidelijke Aker en Osdorp-West via Sloten richting naar Schiphol rijden, terwijl het verkeer uit Geuzenveld West, uit overig Osdorp en uit Slotervaart via Nieuw Sloten afgewikkeld wordt. Bij een zuidelijke knip zal alle verkeer uit Nieuw Sloten en veel verkeer uit Slotervaart via de Oude Haagseweg richting Schiphol gaan rijden. Vrijwel geheel Osdorp en Geuzenveld West rijden in deze variant via de A9, evenals het noordoostelijke deel van Badhoevedorp.

Figuur 18 Snelste routes richting Schiphol in de varianten 0 en 1



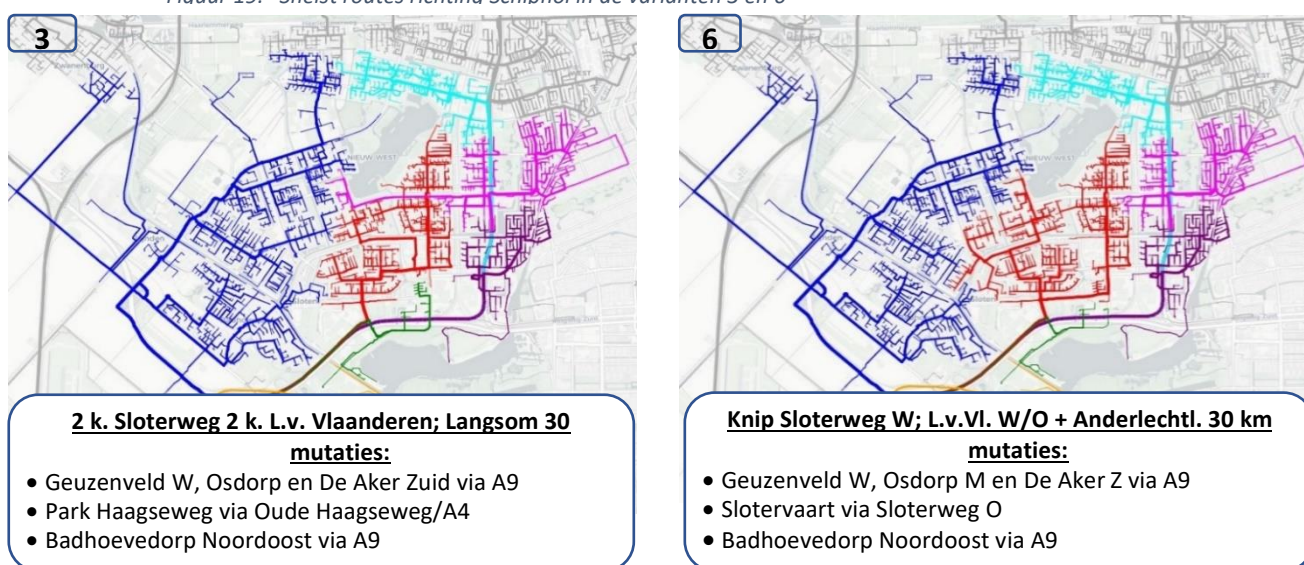
In de voorkeursvariant zal verkeer uit Geuzenveld West, De Aker Zuid en het grootste deel van Osdorp via de A9 zijn snelste weg vinden richting Schiphol in plaats van via Sloten en Nieuw Sloten. Voor een klein deel van Osdorp Midden zal de route via de S106 sneller zijn. Tot slot de terugvalvariant. Het grootste verschil richting Schiphol is gelegen in het verkeer dat in dit geval vanuit zuidelijk Osdorp via de Laan van Vlaanderen West en dat vanuit Slotervaart via de oostelijke tak van de Sloterweg afgewikkeld wordt.

6.3. Conclusie m.b.t. de onderscheiden varianten

De bovenstaande analyses bevestigen het beeld dat grote delen van Nieuw West bij de vigerende verkeersregimes hun snelste weg naar de snelweg vinden via de afslag Sloten op de A4, zowel richting de Zuidas als richting Schiphol. Ook vrijwel geheel Badhoevedorp vindt zijn snelste weg via de Sloterbrug en A4 richting Zuidas, terwijl dat voor het noordoostelijke deel ook richting Schiphol geldt.

Variant 1, met een zuidelijke knip laat perverse stromen zien: vrijwel alle verkeer vanuit de Aker en vanuit Badhoevedorp zou dwars door Nieuw Sloten via S107 richting Zuidas rijden en vrijwel alle verkeer uit Osdorp via de Lijnderbrug en A9 richting Schiphol.

Figuur 19. Snelst routes richting Schiphol in de varianten 3 en 6



Ook variant 6, de terugvalvariant, kent perverse stromen: vrijwel alle verkeer uit de Aker en Badhoevedorp zou de westelijke tak van de Laan van Vlaanderen richting Zuidas kiezen en het verkeer richting Schiphol van geheel Slotervaart zou via de oostelijke tak van de Sloterweg en van zuidelijk Osdorp via Nieuw Sloten verlopen. Het beeld uit Hoofdstuk 5 wordt bevestigd dat in de voorkeursvariant het doorgaande verkeer zowel richting Zuidas als richting Schiphol vanuit Sloten maximaal teruggedrongen wordt naar het Plus-net Auto, vergeleken met de overige varianten. Bovendien blijven perverse stromen in deze variant over de westelijke tak van de Laan van Vlaanderen en de oostelijke tak van de Sloterweg achterwege. Tot slot worden – zoals we gezien hebben in hoofdstuk 5 - de woonwijken van Osdorp, de Aker en Badhoevedorp in de voorkeursvariant minder belast dan in de andere varianten. De relatief hoge intensiteit op de Louwesweg in deze variant zou gecompenseerd kunnen worden door aanpassing van de verkeerslichten zodat ook daar het verkeer naar het Plus-net verschuift.

Hoofdstuk 7 Mutaties in rijtijden en rijafstanden

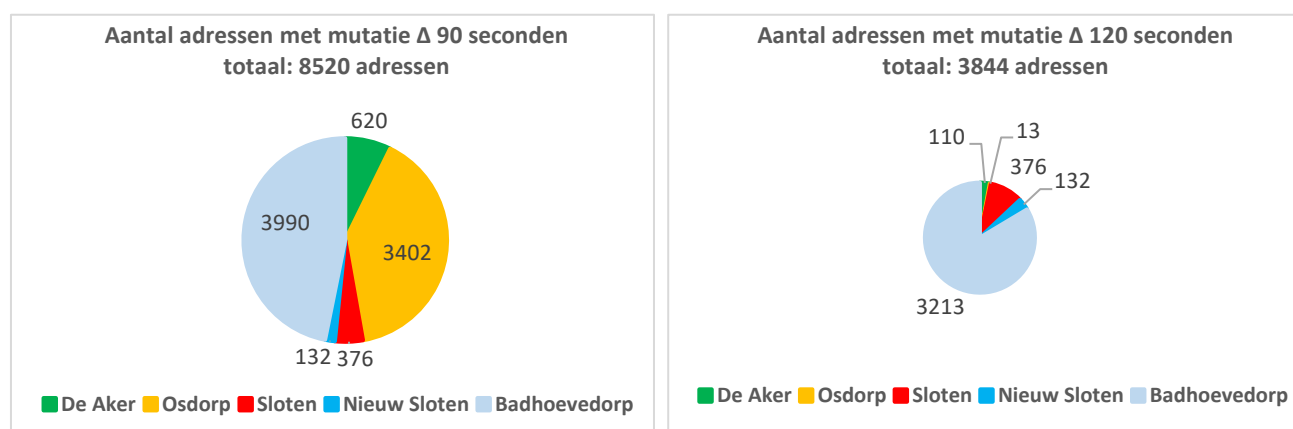
7.1. Adressen met verandering in snelste route naar de snelweg per wijk met meer dan 2 minuten

Voor alle postcodegebieden in Nieuw West en in Badhoevedorp is nagegaan in hoeverre zich wijzigingen voordoen in de snelste route richting Zuidas, respectievelijk Schiphol dan wel in beide richtingen. In deze paragraaf laten we onder meer zien in welke postcode gebieden de routes in één of beide richtingen meer dan 90 respectievelijk 120 seconden bedraagt.

Zoals uit onderstaande tabel blijkt, blijft het aantal adressen dat een toename van de rijtijd heeft op de snelste route van meer dan 90 seconden beperkt tot ruim 8500, terwijl het aantal met meer dan 2 minuten beperkt blijft tot ruim 3800 op een totaal van bijna 33 duizend adressen. Deze adressen zijn sterk geconcentreerd in Badhoevedorp en – in mindere mate, met *maximaal* 2 minuten – in Osdorp. De adressen met extra rijtijd boven 2 minuten zijn met elk 59% hoofdzakelijk in Sloten en Badhoevedorp geconcentreerd, zoals uit bijgaande grafieken blijkt. Daarop gaan we in de volgende paragraaf nader in.

	> 90 sec			Totaal	Adressen	%		> 120 sec			Totaal	%
	A10	A4-A10	A4					A10	A4-A10	A4		
De Aker	81	0	539	620	5655	11.0	De Aker	0	0	110	110	1.9
Osdorp	0	13	3389	3402	15354	22.2	Osdorp	0	0	13	13	0.1
Sloten	67	309	0	376	634	59.3	Sloten	93	283	0	376	59.3
Nieuw Sloten	0	132	0	132	5696	2.3	Nieuw Sloten	0	132	0	132	2.3
Badhoevedorp	3990	0	0	3990	5445	73.3	Badhoevedorp	3213	0	0	3213	59.0
	4138	454	3928	8520	32784	26.0	Totaal	3306	415	123	3844	11.7

Tabel 2. Adressen met enige verandering in rijtijd naar de A4 bij de voorkeursvariant



Figuur 20 Aantallen adressen per wijk met mutaties in rijtijd van > 90 resp. 120 seconden

7.2 Ruimtelijke spreiding postcodes met enige verandering in rijtijd en rij-afstand

In onderstaande kaart is in beeld gebracht in welke postcodegebieden (6 digit niveau) zich ook maar enige verandering in snelste route, rijafstand en rijtijd voordoet in de richting Zuidas, Schiphol of in beide richtingen bij overgang van het vigerende regime naar de voorkeursvariant. Dit zijn uiteraard grotere aantallen adressen dan met meer dan 90 seconden. Met name Sloten, het zuidelijke deel van de Aker en zuidwestelijk Osdorp ondervinden enige verandering in beide richtingen.

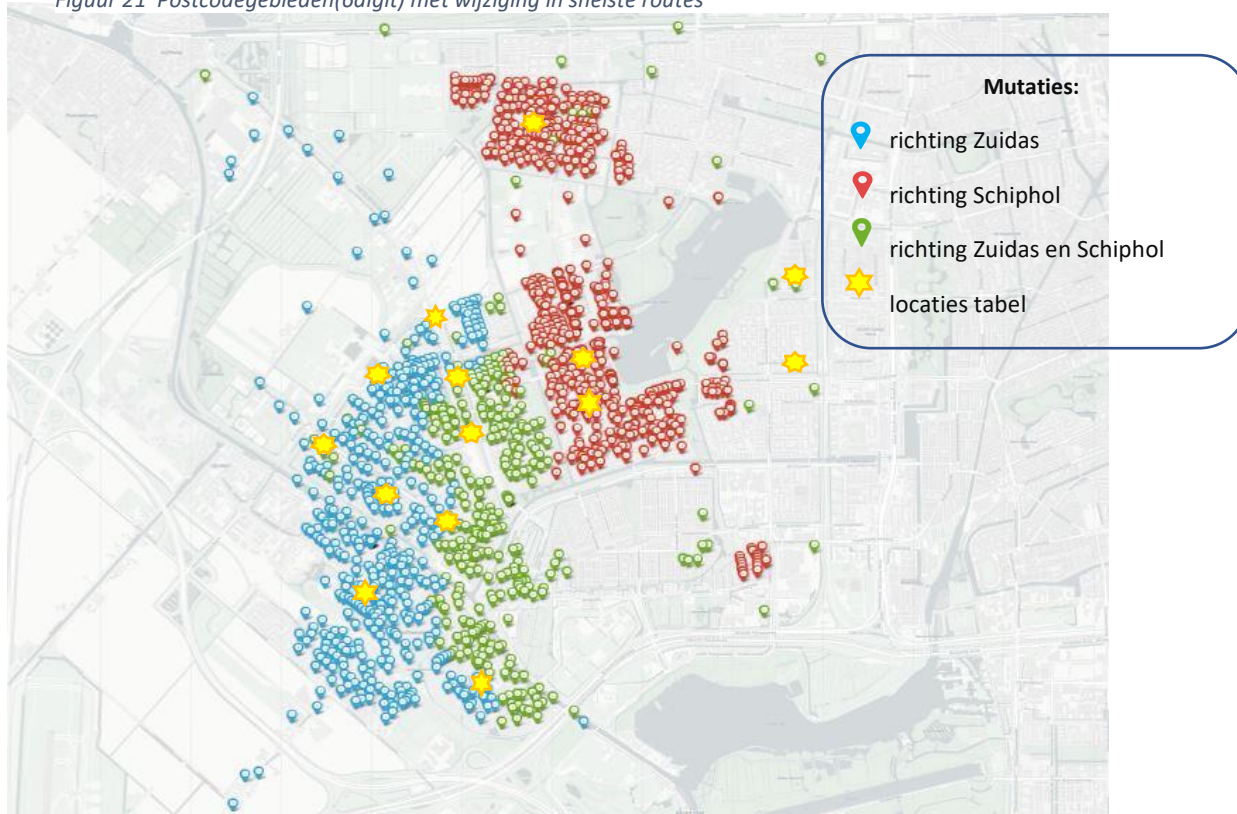
Voor een veertiental locaties is op basis van 5 verschillende routeplanners nagegaan in welke mate de snelste route in termen van tijd en afstand richting Zuidas en/of Schiphol verandert. De uitkomsten voor GRAPHHOPPER staan genoteerd in tabel 3; de verschillen tussen de uitkomsten van de routeplanners zijn zeer beperkt en worden hoofdzakelijk bepaald door afrondingen etc.⁶

Slechts in één geval neemt de afstand vanuit Nieuw West richting Schiphol op de snelste route met meer dan 10% toe, nl. vanaf de hoek Calandlaan-Meer & Vaart; voor een eerst volgende bestemming – Hoofddorp - daalt dat al onder de 10%. De extra rijtijd blijft in beide alle gevallen beperkt tot maximaal 2 minuten. Vanaf Osdorpplein en Frankfurthersingel neemt de rijtijd over de snelste route naar Schiphol toe met 3 minuten; voor Baden Powellaan en Meer & Vaart is dat maximaal 2 minuten. Richting de Zuidas neemt de afstand op de locaties in Badhoevedorp wel toe, maar de extra rijtijd blijft beperkt tot 2, maximaal 3 minuten.

De routeplanner suggereert op locatie 14 als snelste route die via de N232 (Schipholweg) en A9, die nog sneller is naar Schiphol dan via de afslag Lijnden; daardoor ontstaat een negatieve waarde bij de mutatie naar Schiphol. Bij de locaties 11 en 12 zien we geen verandering zolang de sluipteg via de Louwesweg blijft bestaan.

⁶ De overige routeplanners zijn: GOOGLE MAPS, OPENSTREET MAPS, BING en TOMTOM. Voor de uitkomsten zie Bijlage II

Figuur 21 Postcodegebieden(6digit) met wijziging in snelste routes

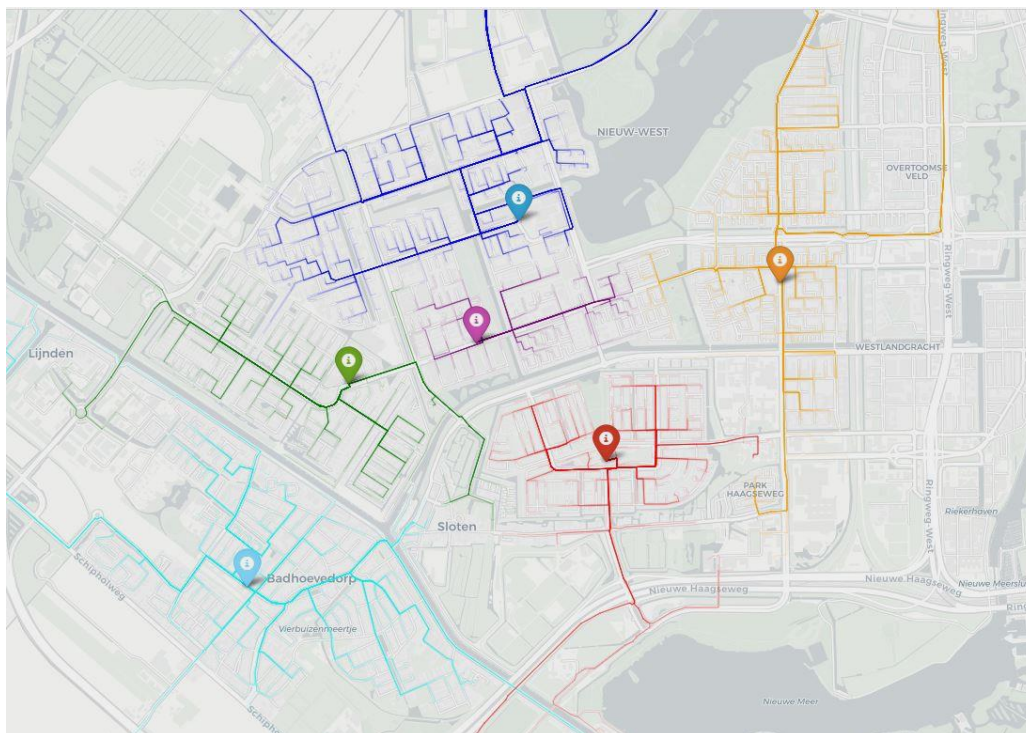


Tabel 3. Mutaties in rijtijden en rijafstanden voor 14 strategische locaties in De Aker, Osdorp, Geuzenveld, Slotervaart en Badhoevedorp

			ROUTE				TIJD						Afstand											
	Graphhopper VAR 3	Coördinaten	Schiphol		Zuidas		Schiphol		Zuidas				Schiphol					Zuidas						
			V-0	V-3	V-0	V-3	V-0	V-3	Δ ^o	V-0	V-3	Δ	V-0	V-3	Δ	R ₁ Δ *	R ₂ Δ *	V-0	V-3	Δ	R ₁ Δ *	R ₂ Δ *		
1	Troelstralaan/De S. Lohmanlaan	52.37536688992637,4.80356383	A4-LV	A9	S105	S105	18	18	0	10	10	0	17,52	17,52	0,0	0,0	0,0	7,55	7,55	0	0,0	0,0		
2	Ookmeerweg/Powellweg	52.36298252380368,4.7874426	A9	A9	A4-S	S106	14	14	0	10	10	0	15,42	15,42	0,0	0,0	0,0	6,79	7,12	0,3	4,1	2,2		
3	Osdorper Ban west	52.35867133571989,4.78286347	A9	A9	A4-S	S106	13	13	0	10	11	1	14,99	14,99	0,0	0,0	0,0	6,86	7,18	0,3	3,9	2,1		
4	Powellweg/Tussen Meer	52.356299347708634,4.7909837	A4-S	A9	A4-S	S107	14	15	1	9	10	1	15,81	15,89	0,1	0,5	0,4	5,89	6,33	0,4	6,1	3,1		
5	Osdorppelein/Meer & Vaart	52.35831095900172,4.80809569	A4-LV	A4-Lo	S106	S106	14	17	3	6	6	0	15,65	17,15	1,5	9,1	8,0	5,48	5,48	0	0,0	0,0		
6	Alpen/Noorder Akerweg	52.3511888516882,4.778569936	A9	A9	A4-S	S107	12	12	0	10	11	1	14,52	14,52	0,0	0,0	0,0	6,47	6,91	0,4	5,7	3,0		
7	ECUplein	52.34485493434053,4.7867989	A9	A9	A4-S	S107	13	13	0	9	10	1	15,17	15,17	0,0	0,0	0,0	5,82	6,26	0,4	6,2	3,1		
8	FrankfurtherS./Valutaboulevard	52.345722139126885,4.7945988	A4-S	A9	A4-S	S107	14	17	3	8	9	1	15,03	16,01	1,0	6,1	5,4	5,22	5,66	0,4	6,8	3,2		
9	Powell-Calandlaan	52.35075547595449,4.79395508	A4-S	A9	A4-S	S107	13	15	2	8	9	1	15,05	15,77	0,7	4,5	4,0	5,35	5,68	0,3	5,0	2,4		
10	Calandlaan/Meer & Vaart	52.35427126252493,4.81031189	A4-LV	A9	S106	S106	13	15	2	6	6	0	15,17	16,91	1,7	10,8	9,6	5,46	5,46	0	0,0	0,0		
11	Calandlaan/Huizingalaan	52.356240374009,4.827182292	A4-Lo	A4-Lo	S106	S106	14	14	0	5	5	0	15,65	15,65	0,0	0,0	0,0	4,15	4,15	0	0,0	0,0		
12	R.Fruinlaan/Oostoever	52.36398491303837,4.8269730	A4-Lo	A4-Lo	S106	S106	15	15	0	6	6	0	18,36	18,36	0,0	0,0	0,0	4,77	4,77	0	0,0	0,0		
13	Lorentzplein (Badhoevedorp)	52.338551,4.778236	A9	A9	A4-S	S107	12	12	0	9	12	3	14,58	14,58	0	0,0	0,0	5,74	7,24	1,5	21,4	10,6		
14	Egelantierstraat (Badhoevedorp)	52.33333052,4.794857113	A4-S	A9-Sc	A4-S	S107	17	16	-1	11	13	2	15,52	16,08	0,6	3,4	3,0	5,99	7,20	1	16,7	8,4		
°) Δ = verandering aantal minuten snelste weg naar Schiphol resp. VU								0	0 of 1 minuut				2	max. 2 minuten						3	max 3 minuten			
*) R ₁ Δ = relatieve verandering in afstand op het traject tot de eerste mogelijke bestemming via de A4 (Schiphol) of A10 (VU)																								
+) R ₂ Δ = relatieve verandering in afstand op het traject tot de tweede mogelijke bestemming via de A4 (Hoofddorp) of A10/A2 (Arena)																								
A4 referentiepunt Schiphol	52.26066857177208,4.687010049819947								0,0	geen verandering				5,5	verandering tot max 10%						10,5	meer dan 10%		
A10 referentiepunt VU	52.3374932557069,4.85278828887335																							

7.3. Verzorgingsgebieden winkelcentra

Er is nagegaan in hoeverre zich wijzigingen voordoen in de concurrentieverhoudingen tussen de winkelcentra voor dagelijkse behoeften. Er is voor alle adressen gekeken naar de per auto snelst bereikbare winkelcentra in de omgeving zonder enige regimewijziging en na invoering van voorkeursvariant. Daarbij zijn de volgende centra in beschouwing genomen: Belgiëplein, ECU-plein, Calandlaan Midden, Osdorpplein, Sierplein en Lorentzplein (Badhoevedorp). Het blijkt dat het aantal adressen per winkelcentrum bij invoering van de voorkeursvariant in het geheel niet verandert. De kaarten met én zonder regimewijziging zijn dan ook identiek. Van enige verstoring van de concurrentieverhoudingen is dan ook geen enkele sprake.



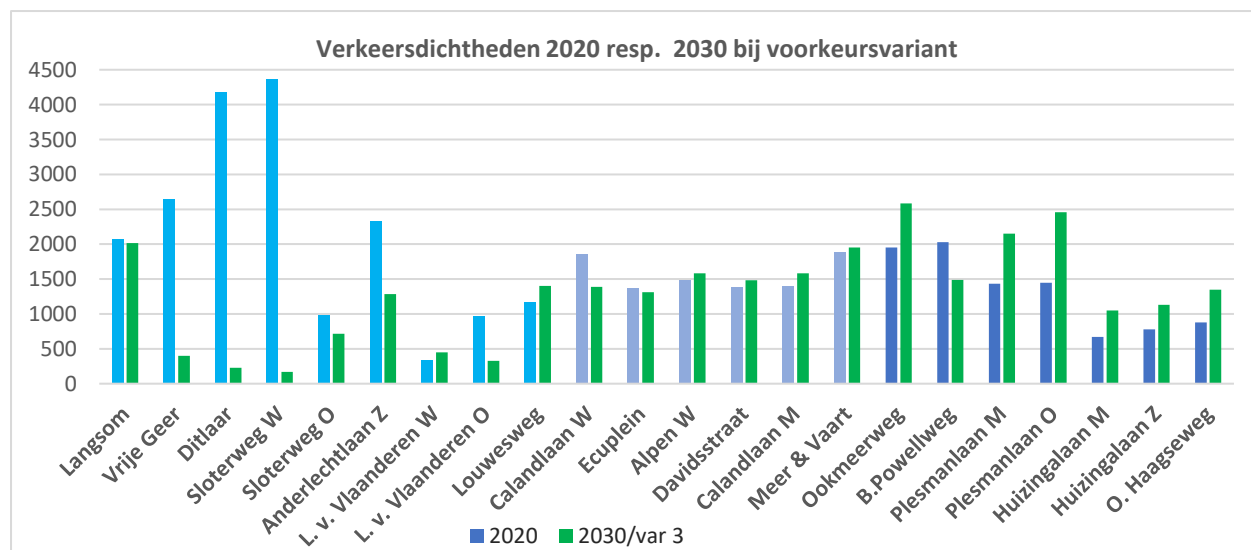
Figuur 22 Verzorgingsgebieden Winkelcentra: snelst bereikbare adressen

Hoofdstuk 8. Capaciteit van wegen en kruispunten

8.1. Verkeersdichtheden in de voorkeursvariant

De uitkomsten van de analyses in de voorgaande hoofdstukken bevestigen dat variant 3 – elektronische knips in Sloten (oost en west) en Nieuw Sloten (beide noordelijk) en een 30 km regime op Langsom-Plesmanlaan West – terecht het predicaat voorkeursvariant heeft gekregen. Het oplossend vermogen van deze variant voor Sloten is optimaal, perverse stromen door Nieuw Sloten worden vrijwel geheel vermeden, de gewenste waterbedeffecten naar het Plusnet Auto komen inderdaad tot stand en waterbedeffecten op wijkontsluitingswegen zijn positief of zeer beperkt.

Uiteraard moet nog de vraag beantwoord worden of het bestaande wegennet de gewenste verschuivingen wel aankan. Evenals in figuur 10 zijn in figuur 23 de verkeersdichtheden in beeld gebracht: de intensiteit, gecorrigeerd voor de breedte van de rijloper voor gemotoriseerd verkeer. Naast die dichtheden die gelden in de huidige situatie (2020) is de ontwikkeling in beeld gebracht indien de voorkeursvariant is uitgevoerd en wel met de verkeersintensiteiten die daarbij in 2030 verwacht worden. Afgezien van de afname op de Baden Powellweg zien we de dichtheden conform verwachting toenemen op het Plusnet Auto. Inclusief deze toenames blijven de niveaus van dichtheden achter bij de huidige niveaus van Langsom en Vrije Geer. Op de drukste delen van het Plus-net komen de hoogste niveaus nauwelijks of niet tot de helft van het huidige niveau op de Sloterweg West. Gevoeglijk kan aangenomen worden dat de capaciteit van de wegen op het Plusnet Auto de verschuivingen gemakkelijk moeten kunnen accommoderen.



Figuur 23 Verkeersdichtheden 2020 en 2030 (huidig versus voorkeursvariant)

8.2. Knelpunten op kruispunten

In de Concept-Nota van Uitgangspunten heeft de gemeente uitvoerige kruispuntenanalyses gepresenteerd. De samenvattende resultaten zijn in tabel 4 in beeld gebracht.

Ingrijpende maatregelen zijn er nodig in variant 4, waarbij het afslagverbod op de Baden Powellweg - Plesmanlaan in extra belasting van het kruispunt Ookmeerweg / Alpen resulteert. Zoals ook uit de snelste routes-analyse bleek vormt de Louwesweg in variant 1 de snelste verbinding naar de Zuidas vanuit Badhoevedorp, De Aker en Nieuw Sloten. Ook het verkeer uit Nieuw Sloten zelf vindt in dat geval zijn snelste weg naar Schiphol via de Louwesweg. Het desbetreffende kruispunt kan die extra stromen kennelijk niet aan zonder ingrijpende capaciteitsvergroting. In variant 2 doen zich geen bijzondere knelpunten voor. Wel dient hier onder meer een ook wat complexere wijziging van de opstelvakken plaats te vinden, maar dat geldt ook voor het scenario waarin in het geheel geen maatregelen genomen worden. Voor variant 3 is geen separate analyse gemaakt, aangezien de intensiteiten van de varianten 2 en 3 elkaar nauwelijks ontlopen. Daarmee bevestigen deze analyses ook de waarneming uit de Startnotitie van november 2020 dat aanpassingen in de capaciteit niet voordelig zijn voor de uitvoering van de voorkeursvariant. Dat neemt niet weg dat doorstroom bevorderende maatregelen op het Plusnet Auto – zoals het verwijderen van wegversmallingen – dringend gewenst zijn.

		0	1	2	4	5	6
1	Laan van Vlaanderen - Anderlechtlaan						
2	Plesmanlaan - Laan van Vlaanderen						
3	Ookmeerweg - De Alpen						
4	Baden Powellweg - P. Calandlaan						
5	Huizingalaan - Plesmanlaan						
6	Huizingalaan - A. Jacobsstraat - Louwesweg						
7	Huizingalaan - Henk Sneevlietweg						

Tabel 4 Uitkomsten kruispuntenanalyse NvU

	regelbaar met huidig verkeersprofiel
	aangepast verkeersprofiel (markering, opstelvakken)
	meer aangepast profiel (ook complexere) opstelvakkenwijziging
	ingrijpende capaciteitsvergroting

Hoofdstuk 9 Conclusies en aanbevelingen

De Sloter verkeersproblematiek heeft een lange voorgeschiedenis. De ligging tussen Schiphol en Zuidas enerzijds en de woongebieden van Stadsdeel Nieuw West en A4 anderzijds is – in combinatie met het decennia lang gevoerde infrastructuur- en verkeersbeleid - bepalend voor de problematiek én voor de mogelijke oplossingen. Het doorgaande verkeer door Sloten wordt gevoed vanuit drie poorten: de Haarlemmermeer via de Sloterbrug, de Aker en Osdorp via de Baden Powellweg en de A4 via de Anderlechtlaan. Ontwikkelingen op verschillende schaalniveaus, zoals de omlegging van de A9 en de aanleg van doorstroom *bevorderende* maatregelen op het traject door Sloten in de vorm van twee turbotorontes, in combinatie met doorstroom *belemmerende* maatregelen op het Hoofdnet Auto, o.a. in de vorm van wegversmallingen en korte opstelvakken, hebben deze stromen doen aanzwellen tot boven de 15 duizend motorvoertuigen per etmaal. Op lager schaalniveau dragen het medisch cluster Slotervaart, het kantorencomplex Riekerpolder en verschillende bedrijvencusters in Sloten verder bij aan de automobiliteit via Vrije Geer, Ditlaar en Sloterweg.

Met name het zuidelijk deel van het Hoofdnet Auto, de S107 richting A10 – Plesmanlaan en Huizingalaan – en, in wat mindere mate, de Oude Haagseweg richting A4, wordt sterk onderbenut. Keerzijde is dat de parallel aan de Plesmanlaan lopende Sloterweg is gaan functioneren als op- en afrit van de A4. De Plesmanlaan blijkt bij de huidige verkeersregimes voor vrijwel geen enkel adres in Nieuw West de snelste route richting A10 of A4 te vormen. De verkeersintensiteit op de afslag S107/A10 (afslag Slotervaart) ligt ca. 10 duizend mvt onder die van S106/A10 en S105/A10, terwijl de intensiteit op de afslag Sloten/A4 zelfs meer dan 23 duizend mvt hoger ligt dan die bij de S107/A10. Overigens is de afslag Slotervaart vanuit het zuiden niet bereikbaar vanaf Schiphol, als gevolg van de lange afrit met vangrail vanaf de A10 Zuid. Aanbevolen wordt na te gaan of de afrit uit zuidelijke richting vanaf Schiphol naar Slotervaart gecombineerd zou kunnen worden met die vanaf de Zuidas.

De overlast van de verkeersstromen over de Sloterbrug en vanuit Nieuw West neemt ernstige vormen aan. De verkeersdichtheid – intensiteit gecorrigeerd voor wegbreedte - ligt in Sloten op een factor 2 tot 6 boven de dichtheid op het Plusnet Auto in Nieuw West.

Afgezien van de lokale bereikbaarheid zijn daardoor ook veiligheid en leefbaarheid in het geding. De geluidsbelasting ligt boven de 70 dB; 4 op de 5 auto's overschrijdt de voorgeschreven 50 km per uur; er worden hoge fijnstofwaarden gemeten, aan een traject waar ook vier basisscholen zijn gevestigd.

Analyse van o.m. de verkeersstromen op de op- en afritten van A9, A4 en A10 en die via de Sloterbrug en de Anderlechtlaan lopen, leren dat hier niet alleen sprake is van woon-werk verkeer, maar ook zakelijk, recreatief en overig persoonlijk verkeer. Dat geldt in het bijzonder de trajecten Vrije Geer (88%), Sloterweg West (82%), Powellweg, Anderlechtlaan en de afslag Sloten. Bovendien blijkt het verkeer op de westelijke tak van de Laan van Vlaanderen een communicerend vat te vormen met het traject Vrije Geer, Ditlaar, Sloterweg. Dit dwingt tot *samenhangende maatregelen*.

De nauwe samenhang tussen de verkeersstromen van Sloten en Nieuw Sloten blijkt ook uit de analyse van de verkeerintensiteiten van een zestal beleidsvarianten.

De drie varianten met elektronische knips op de Sloterweg (west én oost) in combinaties met knips aan de noordzijde van de beide takken van Vlaanderen brengen de gewenste reductie in Sloten tot stand zonder het perverse effect van sluipverkeer door Nieuw Sloten, maar met een maximale verschuiving naar het Plusnet Auto. De overige varianten - met alleen een knip op de westelijke tak van de Sloterweg, alleen een knip bij de zuidelijke Anderlechtlaan, of in Sloten mét een knip op de noordelijke Anderlechtlaan - leiden tot zeer aanzienlijke toenames in Nieuw Sloten.

Het in de Nota van Uitgangspunten als voorkeursvariant aangemerkte scenario – twee knips op de Sloterweg, twee op de Laan van Vlaanderen en 30 km regime op Langsom en Plesmanlaan West – impliceert niet alleen de gewenste verschuiving naar het Plus-net Auto en afwezigheid van perverse stromen door Nieuw Sloten, maar genereert ook geen negatieve waterbedeffecten in de woonwijken van Badhoevedorp, de Aker en Osdorp. Vergeleken met de variant met afslagverbod Baden Powellweg-Plesmanlaan is er wel een wat hogere intensiteit op de Baden Powellweg, het Langsom en – in veel mindere mate – in delen van Badhoevedorp, maar op Louwesweg, Calandlaan West (Aker) én Midden (Osdorp) en de Schipholweg scoort de voorkeursvariant beter.

Het 30 km regime komt bovendien veiligheid en leefbaarheid ten goede op het traject Baden Powellweg naar de Sloterbrug.

Per saldo pakt het voorkeursscenario tot slot ook gunstiger uit voor de Aker, delen van Osdorp en Badhoevedorp (Amersfoordtlaan!) dan indien er geen maatregelen genomen zouden worden.

De verschuiving van snelste routes heeft uiteraard ook implicaties voor de rijafstanden en rijtijden. Met name delen van Badhoevedorp en van Sloten moeten rekening houden met meer dan 2 minuten extra rijtijd richting Zuidas en/of Schiphol. In Osdorp en de Aker samen krijgen zo'n 4000 adressen te maken met een extra rijtijd van meer dan 90 seconden, maar vrijwel géén adressen met méér dan 2 minuten extra rijtijd.

Toetsing van rijtijden en rijafstanden richting Zuidas en Schiphol over de snelste routes op basis van vijf verschillende routeplanners op 14 strategisch gelegen locaties leidt tot de conclusie dat op een enkele uitzondering na in Nieuw West de rijafstand naar Zuidas of Schiphol met minder dan 10% toeneemt, een percentage dat uiteraard snel daalt naar een iets verder gelegen bestemming. Bovendien blijkt dat op twee uitzonderingen na de extra rijtijd beperkt blijft tot 2 minuten; het maximum blijft beperkt tot 3 minuten. In Badhoevedorp neemt de rijafstand wat meer toe, maar blijft de extra rijtijd beperkt tot 2 respectievelijk 3 minuten richting Schiphol.

Voor een 6 tal winkelcentra is nagegaan in hoeverre er zich wijzigingen voordoen in verzorgingsgebied. Het betreft: Belgiëplein, Calandlaan Midden, ECU-plein, Lorentzplein (Badhoevedorp), Osdorpplein en Sierplein. Uitgaande van de snelste routes per auto verandert er niets aan het aantal adressen van waaruit deze winkelcentra het snelste bereikbaar zijn. Regimewijziging leidt dus niet tot verstoring van de concurrentieverhoudingen.

Een analyse van de verkeersdichtheid op de desbetreffende wegen bevestigt de stelling dat deze voldoende capaciteit hebben voor de verschuivingen die optreden bij uitvoering van de voorkeursvariant. Op de drukste delen van het Plusnet komen de hoogste niveaus nauwelijks of niet tot de helft van het huidige niveau op de Sloterweg West.

In de Nota van Uitgangspunten wordt een diepgaande analyse van de capaciteit en de belasting van relevante kruispunten gerapporteerd. Ingrijpende fysieke maatregelen lijken inderdaad niet voorwaardelijk te zijn voor uitvoering van de voorkeursvariant, zoals ook de Startnotitie uit november 2020 al stelde. Wel dienen uiteraard wegversmallingen verwijderd te worden op het Plusnet Auto, dienen verkeerslichteninstallaties bijgesteld te worden en moeten wegmarkeringen en bebording grondig aangepast worden.

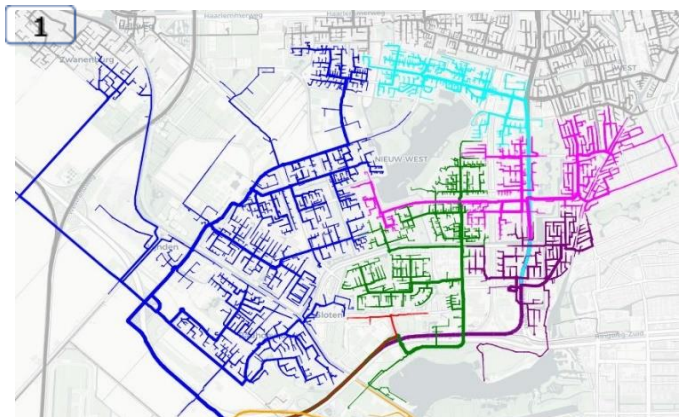
Ook de inrichting van Vrije Geer, Ditlaar en Sloterweg dient aangepast te worden met het oogmerk de veiligheid voor langzaam verkeer op aanvaardbaar peil te krijgen. Het nu voor het traject Vrije Geer, Ditlaar, Sloterweg vastgestelde 30 km regime zou zich moeten uitstrekken tot aan de Huizingalaan, gelet op het weliswaar veel rustiger deel, maar toch voor langzaam verkeer gevaarlijke traject op de Sloterweg tussen turborotonde en Huizingalaan.

De toename van de intensiteit op de Louwesweg in de voorkeursvariant (en, afgezien van variant 6 ook in de overige varianten) 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 ook nu al optredend sluipverkeer, dat sterk beperkt kan worden door verwijdering van de wegversmalling op de Huizingalaan en aanpassing van de VRI op de hoek Huizingalaan-Louwesweg. Een bijkomend voordeel is een vlottere afwikkeling van het doorgaande verkeer op de Huizingalaan richting Oude Haagse weg en Sneevlietlaan.

Tot slot, het verdient sterke aanbeveling om vooruitlopend op de uitkomsten van het bestuurlijke proces "no regret" maatregelen te treffen, maatregelen dus die letterlijk in elk geval genomen moeten worden. Naast aanpassing van opstelvakken en verwijdering van de wegversmallingen is een voorbeeld de instelling van een "Groene Golf", die ertoe leidt dat het verkeer over de S107 vlotter afgewikkeld wordt en een eerste reductie op het verkeer door Sloten en Nieuw Sloten mogelijk maakt.

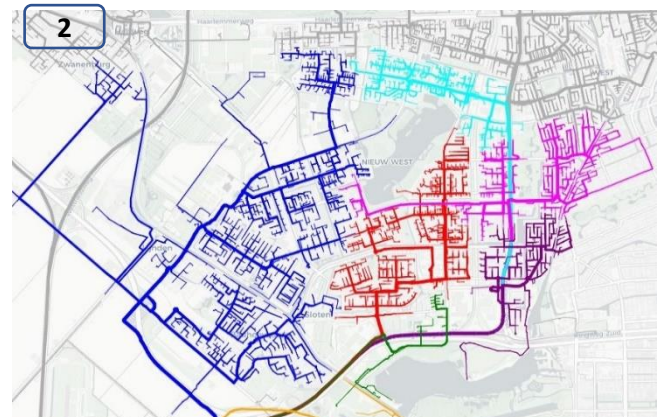
BIJLAGE I

Snelste routes *richting Schiphol* bij de varianten 1 t/m 6 (in de tekstballonnen mutaties t.o.v. variant 0 op hoofdlijn)



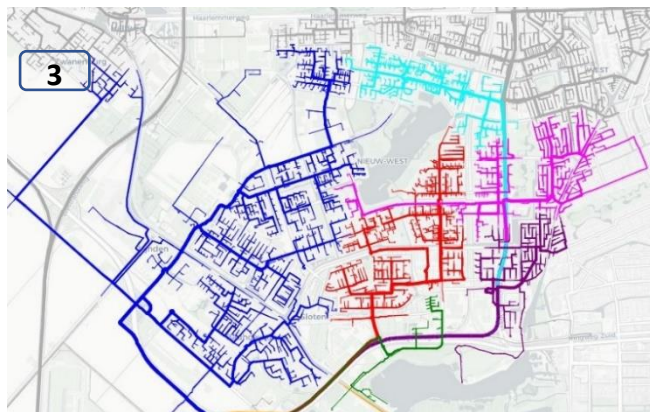
2 knips Sloterweg 1 knip Anderlechtlaan Noord
mutaties:

- Slotervaart en Nieuw Sloten via Oude Haagseweg/A4
- Geuzenveld W, Osdorp en De Aker via A9
- Badhoevedorp Noordoost via A9



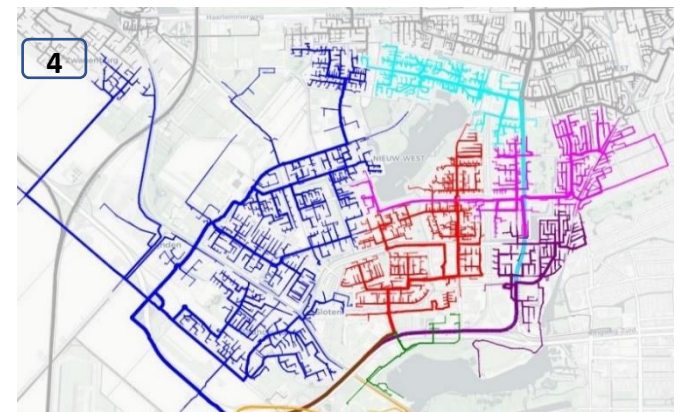
2 knips Sloterweg 2 knips Laan van Vlaanderen
mutaties:

- Geuzenveld W, Osdorp en De Aker Zuid via A9
- Park Haagseweg via Oude Haagseweg
- Badhoevedorp Noordoost via A9



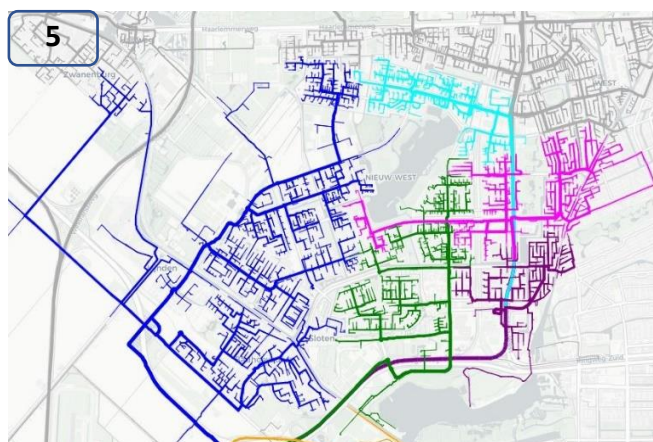
2 k. Sloterweg 2 k. L.v. Vlaanderen; Langsom 30
mutaties:

- Geuzenveld W, Osdorp en De Aker Z via A9
- Park Haagseweg via Oude Haagseweg/A4
- Badhoevedorp Noordoost via A9



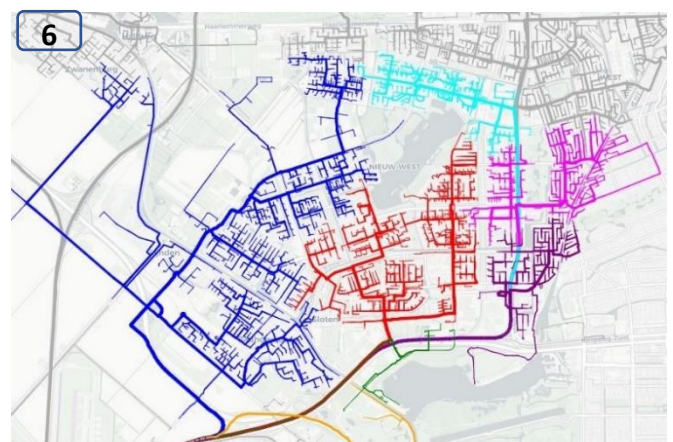
2 k. Sloterweg 2 k. L.v. Vlaanderen; afslagverbod
Mutaties:

- Geuzenveld W, Osdorp en De Aker Z via A9
- Badhoevedorp Noordoost via A9



Knip Anderlechtlaan; Sloterweg W 30 km
mutaties:

- Sloten O, Nw Sloten, Slotervaart via O.Haagseweg/A4
- Geuzenveld W, Osdorp en De Aker Z via A9
- Badhoevedorp Noordoost via A9



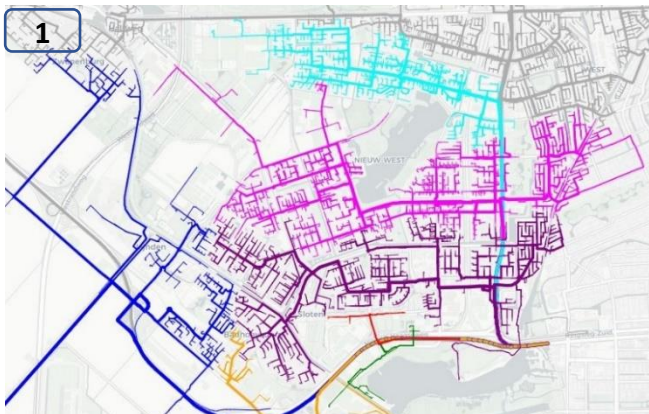
Knip Sloterweg W; L.v.Vl. W/O + Anderlechtl. 30 km
mutaties:

- Geuzenveld W, Osdorp M en De Aker Z via A9
- Slotervaart via Sloterweg O
- Badhoevedorp Noordoost via A9

BIJLAGE I

Snelste routes *richting Zuidas* bij de varianten 1 t/m 6 (in de tekstballonnen mutaties t.o.v. variant 0 op hoofdlijn)

1



2 knips Sloterweg 1 knip Anderlechtlaan Noord
mutaties:

- Osdorp W en de Punt via S106
- De Aker en Nw Sloten via S107
- Badhoevedorp Noordoost via Nieuw Sloten en S107
- Badhoevedorp Zuid via Schipholweg

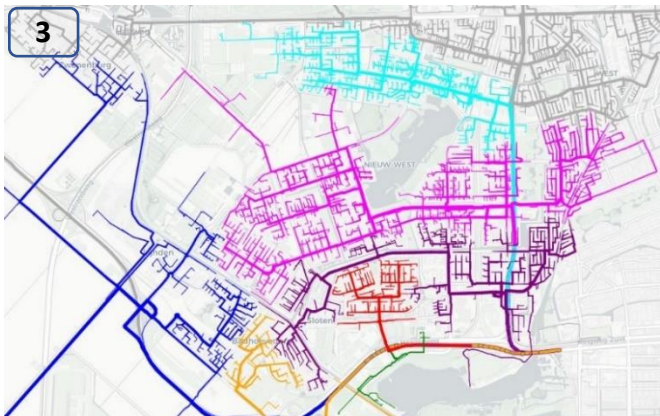
2



2 knips Sloterweg 2 knips Laan van Vlaanderen
mutaties:

- Osdorp W en De Aker via S106
- Badhoevedorp NO via A9
- Badhoevedorp Z via Schipholweg
- Badhoevedorp W via A9

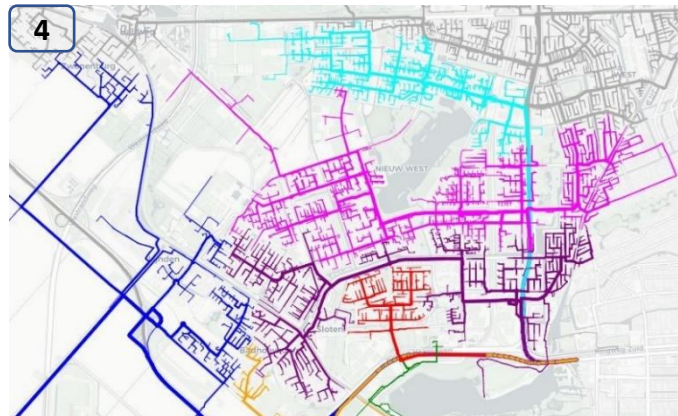
3



2 knips Sloterweg 2 knips L.v.Vlaanderen: Langsom 30
mutaties:

- Osdorp W en De Aker via S106/A10
- Badhoevedorp deel NO via S107/A10
- Badhoevedorp Centrum via Schipholweg
- Badhoevedorp West via A9

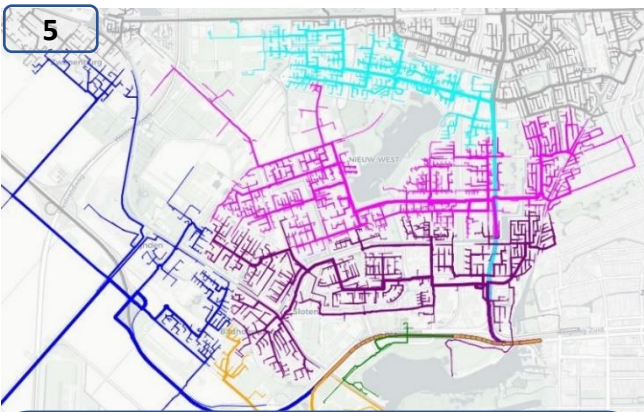
4



2 knips Sloterweg 2 knips L.v.Vlaanderen; afslagverbod
mutaties:

- Osdorp W via S106/A10
- De Aker via S107/A10
- Badhoevedorp Noordoost via S107/A10
- Badhoevedorp Zuid via Schipholweg

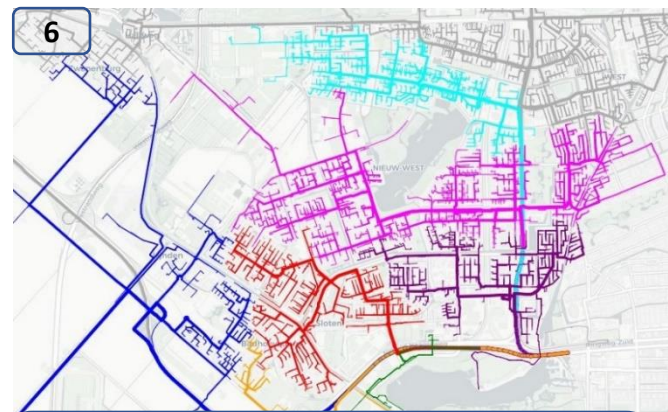
5



Knip Anderlechtlaan; Sloterweg W 30 km
mutaties:

- Osdorp en Slotervaart Noord via S106/A10
- De Aker, Sloten, Nieuw Sloten en Slotervaart Z via S107
- Badhoevedorp Noordoost via S107/A10
- Badhoevedorp W via A9
- Badhoevedorp Centrum via Schipholweg

6



Knip Sloterweg W; L.v.Vl. W/O + Anderlechtln. 30 km
mutaties:

- Osdorp M en De Punt via S106/A10
- Nieuw Sloten Oost via S107/A10
- Badhoevedorp Noordwest via A9
- Badhoevedorp Z via Schipholweg

BIJLAGE II

	GOOGLE-MAPS VAR 3		ROUTE				TIJD						Afstand									
		Coördinaten	Schiphol		Zuidas		Schiphol		Zuidas				Schiphol					Zuidas				
			var 0	var 3	var 0	var 3	var 0	var 3	Δ	var 0	var 3	Δ	var 0	var 3	Δ	R ₁ Δ *	R ₂ Δ *	var 0	var 3	Δ	R ₁ Δ *	R ₂ Δ *
1	Troelstralaan/De S. Lohmanlaan	52.37516688992637,4.8016618	A9	A9	S105	S105	18	18	0	10	11	1	17,5	17,5	0,0	0,0	0,0	7,6	7,6	0,0	0,0	0,0
2	Ookmeerweg/Powellweg	52.36298252380368,4.787442	A9	A9	A4-S	S107	13	13	0	11	13	2	15,4	15,4	0,0	0,0	0,0	6,7	7,1	0,4	5,0	2,7
3	Osdorper Ban west	52.3586713357178,9,4.78286147	A9	A9	A4-S	S107	13	13	0	11	12	1	15,0	15,0	0,0	0,0	0,0	6,7	7,2	0,5	6,3	3,3
4	Powellweg/Tussen Meer	52.35629934770814,4.790981	A4-S	A9	A4-S	S107	14	15	1	12	13	1	15,7	15,9	0,2	1,2	1,1	5,9	6,3	0,4	5,6	2,8
5	Osdorpplein/M&V	52.35831095900172,4.8080956	A4-NS	S106	S106	S106	14	17	3	6	6	0	15,7	17,2	1,5	9,0	8,0	5,5	5,5	0,0	0,0	0,0
6	Alpen/Noorder Akerweg	52.3511388516882,4.77856993	A9	A9	A4-S	S107	10	10	0	9	11	2	14,5	14,5	0,0	0,0	0,0	6,5	6,9	0,4	5,1	2,7
7	ECUplein	52.34885493434053,4.786798	A9	A9	A4-S	S107	12	12	0	9	10	1	15,2	15,2	0,0	0,0	0,0	6,0	6,5	0,5	6,9	3,5
8	FrankfurterS./Valutaboulevard	52.345722139126885,4.794598	A4-S	A9	A4-S	S107	12	16	4	7	8	1	15,0	16,5	1,5	9,4	8,3	5,2	5,7	0,5	7,7	3,7
9	Powell-Calandlaan	52.3507554759549,4.7939550	A4-S	A9	A4-S	S107	13	14	1	7	9	2	15,0	15,8	0,8	5,0	4,4	5,2	5,7	0,5	7,7	3,7
10	Calandlaan/M&V	52.35427126252493,4.81031118	A4-NS	A9	S106	S106	13	16	3	6	6	0	15,2	16,9	1,7	10,5	9,3	5,5	5,5	0,0	0,0	0,0
11	Calandlaan/Huizinga	52.356240374009,4.827182229	A4-S	A4-OH	S106	S106	13	14	1	4	4	0	15,7	16,0	0,3	1,8	1,6	4,1	4,1	0,0	0,0	0,0
12	R.Fruinlaan/Oostoever	52.36398491303837,4.826973	S106	S106	S106	S106	15	15	0	5	5	0	18,4	18,4	0,0	0,0	0,0	4,8	4,8	0,0	0,0	0,0
13	Lorentzplein	52.3385514.778216	A9	A9	A4-S	S107	12	12	0	10	10	0	14,6	14,6	0,0	0,0	0,0	6,0	7,2	1,2	16,5	8,4
14	Egelantierstraat (Badhoevedorp)	52.33333052,4.794857113	A4-S	A9-Sc	A4-S	S107	16	15	-1	10	13	3	15,8	16,1	0,3	1,8	1,6	6,0	7,2	1,2	16,5	8,4

	OSRM VAR 3		ROUTE				TIJD				Afstand											
		Coördinaten	Schiphol		Zuidas		Schiphol		Zuidas		Schiphol					Zuidas						
			var 0	var 3	var 0	var 3	var 0	var 3	Δ	var 0	var 3	Δ	var 0	var 3	Δ	R ₁ Δ *	R ₂ Δ *	var 0	var 3	Δ	R ₁ Δ *	R ₂ Δ *
1	Troelstralaan/De S. Lohmanlaan	52.375166888992637,4.8016618324	A9	A9	S105	S105	19	19	0	10	10	0	17,5	17,5	0,0	0,0	0,0	7,6	7,6	0,0	0,0	0,0
2	Ookmeerweg/Powellweg	52.36298252380368,4.787442684	A9	A9	A4-S	S107	14	14	0	10	10	0	15,0	15,0	0,0	0,0	0,0	6,7	7,1	0,4	5,0	2,7
3	Osdorper Ban west	52.3586713357178,4.78286147176	A9	A9	A4-S	S107	13	13	0	10	11	1	15,0	15,0	0,0	0,0	0,0	6,7	7,2	0,5	6,3	3,3
4	Powellweg/Tussen Meer	52.356299347708614,4.790983206	A4-S	A9	A4-S	S107	15	16	1	7	9	2	15,7	15,9	0,2	1,2	1,1	5,9	6,3	0,4	5,6	2,8
5	Osdorpplein/M&V	52.35831095900172,4.8080956935	A4-NS	S106	S106	S106	15	19	4	6	6	0	15,6	17,3	1,7	10,3	9,1	5,5	5,5	0,0	0,0	0,0
6	Alpen/Noorder Akerweg	52.3511388516882,4.77856993675	A9	A9	A4-S	S107	13	13	0	9	10	1	14,5	14,5	0,0	0,0	0,0	6,5	6,9	0,4	5,1	2,7
7	ECUplein	52.34885493434053,4.7867989546	A9	A9	A4-S	S107	14	14	0	8	9	1	15,2	15,2	0,0	0,0	0,0	5,8	6,3	0,5	7,1	3,5
8	FrankfurterS./Valutaboulevard	52.345722139126885,4.7945988178	A4-S	A9	A4-S	S107	14	17	3	7	9	2	15,0	16,0	1,0	6,3	5,5	5,2	5,7	0,5	7,7	3,7
9	Powell-Calandlaan	52.3507554759549,4.79395508766	A4-S	A9	A4-S	S107	14	15	1	6	8	2	15,1	15,8	0,7	4,4	3,9	5,2	5,7	0,5	7,7	3,7
10	Calandlaan/M&V	52.35427126252493,4.81031119823	A4-NS	A9	S106	S106	14	17	3	6	6	0	15,2	16,9	1,7	10,5	9,3	5,4	5,4	0,0	0,0	0,0
11	Calandlaan/Huizinga	52.356240374009,4.8271822292938	A4-S	A4-S	S106	S106	14	15	1	4,5	4,5	0	15,7	16,0	0,3	1,8	1,6	4,2	4,2	0,0	0,0	0,0
12	R.Fruinlaan/Oostoever	52.36398491303837,4.826973080	A4-S	A4-S	S106	S106	16	16	0	6	6	0	16,5	16,5	0,0	0,0	0,0	4,8	4,8	0,0	0,0	0,0
13	Lorentzplein (Badhoevedorp)	52.3385514.778216	A9	A9	A4-S	S107	13	13	0	8	11	3	14,6	14,6	0,0	0,0	0,0	5,7	7,2	1,5	21,5	10,7
14	Egelantierstraat (Badhoevedorp)	52.33333052,4.794857113	A4-S	A9-Sc	A4-S	S107	16	17	1	9	12	3	15,5	16,1	0,6	3,7	3,2	5,7	7,2	1,5	21,5	10,7

*) Δ = verandering aantal minuten snelste weg naar Schiphol resp. VU		0	0 of 1 minuut	2	max. 2 minuten	3	max 3 minuten
*) R ₁ Δ = relatieve verandering in afstand op het traject tot de eerst mogelijke bestemming via de A4 (Schiphol) of A10 (VU)							
*) R ₂ Δ = relatieve verandering in afstand op het traject tot de tweede mogelijke bestemming via de A4 (Hooftdorp) of A10/A2 (Arena)							
		0,0	geen verandering	5,5	verandering tot max 10%	10,5	meer dan 10%
A4 referentiepunt Schiphol	52.26066857177208,4.687010049819947						
A1 referentiepunt VU	52.3374932557069,4.85278828887335						

