

Reactie op de Actualisatie 2020 Verkeersstructuurplan (VSP) Badhoevedorp.

De Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp (VDB) heeft voorafgaand aan de presentatie gelegenheid gekregen te reageren op het concept VSP. Onze kritische reacties en die van andere Badhoevedorpers hebben echter nauwelijks tot enige bijstelling of nadere onderbouwing van het VSP geleid.

De maatregelen in het VSP kunnen niet los van elkaar worden beschouwd. Waar één punt wordt ontzien, wordt elders de druk vergroot, wat complexe vraagstukken oplevert. Een zorgvuldige integrale afweging is dus essentieel. De VDB twijfelt niet aan de zorgvuldigheid waarmee de verkeersmodellen zijn doorgerekend, wel zijn wij kritisch over de uitgangspunten, de gehanteerde definities, het ontbreken van (informatie over) verkeersstellingen en de opzet van de variantenstudie.

- Er is uitgegaan van een omgelegde Schipholweg, wat de zo ontstane Schiphollaan genoeg ruimte geeft voor bestemmingsverkeer. Ook wordt verkeer dat vanuit Sloten via Badhoevedorp naar de snelweg rijdt, niet als doorgaand verkeer beschouwd. Op basis hiervan zijn berekeningen gemaakt waaruit wordt geconcludeerd dat er nauwelijks doorgaand verkeer en dus voldoende ruimte is om het lokale verkeer af te wikkelen. Beide uitgangspunten zijn in onze ogen pertinent onjuist.
- De verkeersmodellen gaan uit van etmaalintensiteiten, zonder de (niet gemeten) spitsdrukke mee te wegen. Met welke norm de capaciteit van een wegvak wordt bepaald is niet duidelijk. De gemeente heeft ook geen rekening gehouden met het feit dat de capaciteit van een weg afhankelijk is van de capaciteit van de aanliggende kruispunten. Het bewijs vanuit de berekeningen is dan ook niet relevant.
- De conclusies dat de Kamerlingh Onneslaan geen aansluiting aan de Schipholweg behoeft en dat het linksaf slaan naar de Sloterweg ook niet nodig is, zijn dus niet gebaseerd op gedegen werk maar ingegeven door andere (kosten) overwegingen. Wij kennen die niet en zijn vooralsnog van mening dat het VSP op deze punten moet worden aangepast.
- Het afsluiten van de Zeemanlaan roept veel reacties op. Vanuit het dorp is nooit gevraagd om een volledige afsluiting maar wordt gepleit voor een van en naar alle richtingen bereikbaar centrum zonder onnodig doorgaand verkeer of sluijverkeer. In onze ogen zijn er voldoende mogelijkheden om de bereikbaarheid naar alle kanten te garanderen zonder deze finale afsluiting.
- Ook vraagt Badhoevedorp specifiek aandacht voor de veiligheid van langzaam verkeer en voor een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Voor de uitwerking van deze aspecten zijn naar ons idee prima oplossingen te bedenken, die in dit VSP niet duidelijk aan bod komen.
- De situatie op de Burgemeester Amersfoordtlaan wordt als zeer onveilig ervaren. In het VSP wordt deze weg echter als doorgaande route aangehouden zonder duidelijk te maken hoe de verkeersdruk op een veilige manier wordt gereguleerd.

Wij zijn van mening dat het VSP een aantal conclusies bevat die gebaseerd zijn op onjuiste aannames en selectieve interpretaties en vinden dat een integraal verkeersbeleid niet kan worden vastgesteld als de onderliggende informatie incompleet of niet correct is. Daarom vragen wij de Raad om dit document door te nemen en in de raadssessie over het VSP aan het College voor te leggen.

In de bijlage vindt u nader onderbouwd welke maatregelen wij graag heroverwogen zien en onze bevindingen met betrekking tot de algehele opzet van het VSP en de variantenstudie.

Wij hopen dat dit document u voldoende aanleiding geeft om het College op de genoemde punten te bevragen. Mocht u aanvullende informatie willen, dan kunt u contact met opnemen met onze secretaris Margriet Rietmeijer: secretaris@dorpsraadbadoevedorp.nl

Wij danken u alvast hartelijk voor uw tijd en aandacht.

Bestuur Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp

Bijlage bij reactie op actualisatie 2020 Verkeersstructuurplan Badhoevedorp

Knip in de Zeemanlaan en verlaging van de snelheid naar 30 km/uur (maatregel 7)

Hiermee wordt beoogd het oost-westverkeer in het dorp te ontmoedigen en het centrum autovrij te maken, zodat een dorpsplein kan worden gerealiseerd. Oost-westverkeer moet bij voorkeur via de Schipholweg en anders via andere straten in het dorp rijden.

Onze bezwaren:

1. Het autoverkeer zal toenemen op de route Van der Waalsstraat-Keizersweg en de Keplerstraat, die hier niet op berekend zijn.
2. Het ontwerp in het DSO Centrum biedt geen ruimte voor een groot plein op/rondom de Zeemanlaan. Bovendien blijft de Zeemanlaan voor fietsers (en brommers?) een doorgaande route wat het argument van een echt dorpsplein (met markt, terrasjes etcetera) nog meer onderuit haalt.
3. In het VSP wordt niet duidelijk gemaakt of en waar het wegennet geschikt wordt voor bussen, die als gevolg van deze maatregel niet meer over de Zeemanlaan kunnen rijden. De huidige inrichting biedt weinig mogelijkheden, wij vrezen voor verdere verschraling van het OV-aanbod. Het antwoord van de gemeente luidt dat Connexxion de mogelijke alternatieven onderzoekt maar of en hoe de gemeente als wegbeheerder faciliteiten creëert als deze ontoereikend blijken, wordt niet duidelijk.
4. De Schipholweg wordt in de toekomst nog drukker dan deze nu al is, met alle opstoppingen van dien. In combinatie met het beperken van de aansluitingen in en uit het dorp neemt de druk op met name de Pa Verkuijllaan onevenredig toe.

Geen aanpassingen aansluiting Schipholweg met Kamerlingh Onneslaan (maatregel 9) en de Sloterweg (maatregel 10)

Door de Kamerlingh Onneslaan niet door te trekken en het linksaf verbod naar de Sloterweg in stand te houden heeft Badhoevedorp maar drie aansluitingen op de Schipholweg. Dit staat haaks op het beleid om de Schipholweg als preferente oost-west route te laten fungeren. Wij zijn dan ook van mening dat ten minste één van beide aansluitingen als extra toegang noodzakelijk is omdat:

- De aanleg van de Schuilhoevelaan als vierde ontsluitingsweg (voor Badhoevedorp-oost) is een onzekere factor: dit hangt af van de ontwikkeling van de nieuwe wijk Schuilhoeve op de plek van de huidige sportvelden. Hier worden nog procedures over gevoerd; verwacht wordt dat deze weg ver na 2024 gereed is, als alle andere maatregelen al zijn uitgevoerd.
- De Amsterdamse Baan/Oleanderlaan is de enige toegang tot Quatrebras en Badhoevedorp-west (via de Robert Kochstraat). Vanuit richting Haarlem is de Pa Verkuijllaan de enige andere optie, linksaf naar de Sloterweg is niet toegestaan.
- In combinatie met het beperken van de oost-westroutes (knip Zeemanlaan, knip Adelaarstraat) neemt de druk op kleinere oost-west gerichte straten toe; die zijn hier niet op berekend.
- Met het toenemende verkeer komen de noord-zuidverbindingen nog verder onder druk te staan, met name op de al veel te drukke Burgemeester Amersfoordtlaan.
- Naar aanleiding van de variantenstudie trekt de gemeente de conclusie dat het opheffen van het linksafverbod en/of het doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan leidt tot een verhoging van de verkeersdruk op de Sloterweg ten opzichte van de referentievariant. In de tabel is inderdaad op een klein stukje Sloterweg een lichte toename van verkeersbewegingen te zien. Op het gedeelte tussen de Schipholweg en de Keplerstraat blijkt uit de tabel echter dat de verkeersdruk juist enorm afneemt. Deze conclusie is dus onjuist.

Verbreding Sloterbrug (maatregel 13)

Deze maatregel maakt volgens de gemeente Haarlemmermeer geen deel uit van het VSP en de effecten op de verkeerssituatie in Badhoevedorp worden alleen binnen het project Sloterbrug ingeschat.

De gemeente Amsterdam houdt het besluit over de uitgangspunten voor de nieuwe brug aan na protesten uit Oud-Sloten, dat veel overlast van doorgaand verkeer voorziet, en wacht het Mobiliteitsplan Nieuw-West af.

De gemeente Haarlemmermeer verwacht wel een verkeerstoename op de Sloterbrug maar stelt dat vooral de nieuw te bouwen woningen in Badhoevedorp en “andere ontwikkelingen” hier debet aan zijn. Er zou nauwelijks sluipverkeer zijn en een toename hiervan door de bredere brug valt volgens de gemeente niet te verwachten.

Onze bezwaren:

- Meer verkeer over de Sloterbrug betekent meer verkeer over de Akerdijk en de Burgemeester Amersfoordtlaan. VSP-maatregel 3 voorziet in aanpassingen van de Akerdijk maar het VSP laat problemen met de nu al te drukke Burgemeester Amersfoordtlaan onbesproken - en geeft dus ook geen oplossingen. Alleen het algemene “verbeteringen aan de toeleidende infrastructuur” wordt ergens terloops genoemd.
- De nieuwe Sloterbrug heeft hoe dan ook invloed op de verkeersdruk in Badhoevedorp. Een integraal verkeersstructuurplan kan niet worden vastgesteld zonder de mogelijke effecten van de nieuwe brug te benoemen en mee te wegen.
- Verkeer dat via Sloten door Badhoevedorp naar de snelweg rijdt en vice versa wordt niet als doorgaand verkeer maar als lokaal verkeer beschouwd. Hierdoor wordt de realiteit van sluipverkeer als gevolg van files op de A4 en A10 statistisch weggeredeneerd.

Fietsroute tussen de Sloterbrug en Schipholweg (maatregel D)

Een parallelle fietsroute door woonstraten aan de oostzijde van de Burgemeester Amersfoordtlaan wordt in 2020 gerealiseerd. De opties voor een veilige fietsroute aan de westzijde van de weg zijn nog in onderzoek.

Onze aandachtspunten:

- De in het VSP voorgestelde route leidt naar de Burgemeester Amersfoordtlaan op een plaats waar aanpassingen nodig zijn in verband met de verkeerstoename van en naar de Sloterbrug. Een mogelijke parallelroute via de Toevluchtstraat wordt niet benoemd.
- Mogelijkheden voor fietsroutes westzijde zullen goed in kaart moeten worden gebracht en in goed overleg met de bewoners worden vastgesteld.

Burgemeester Amersfoordtlaan

Deze belangrijke noord-zuidverbinding komt slechts zijdelings aan bod in het VSP, voornamelijk als het gaat om (alternatieve) fietsroutes.

Onze aandachtspunten:

- Veel maatregelen in het VSP leiden tot meer verkeer door de Burgemeester Amersfoordtlaan. In het VSP wordt hier onvoldoende aandacht aan besteed.
- In het VSP wordt gesteld dat de Sloterweg ondergeschikt is aan de Burgemeester Amersfoordtlaan, wat door een knip in de Zeemanlaan extra versterkt wordt. Hierdoor neemt de verkeersdruk op de Burgemeester Amersfoordtlaan nog verder toe. Dit is zeer onwenselijk.
- De combinatie van een maximumsnelheid van 50 km/u, ventwegen, bussen, fietsverkeer en het ontbreken van een voetgangersoversteek naar de bushalte zorgt voor onoverzichtelijke en levensgevaarlijke situaties in de bocht bij de Pa Verkuijllaan. Het is noodzaak hier maatregelen te treffen maar de kans die de actualisatie van het VSP biedt wordt niet benut.
- Er wordt nergens in het VSP aangegeven hoe de verkeersdruk gereguleerd zal worden, noch welke afwegingen worden gemaakt in samenhang met de andere maatregelen.

Knip in Rijstvogelstraat (maatregel 12)

De knip in de Rijstvogelstraat kan pas worden uitgevoerd als de Schuilhoevelaan is aangelegd.

Onze aandachtspunten:

- Deze knip staat gepland in 2023, de aanleg van de Schuilhoevelaan na 2023. Wat is nu leidend?
- Er wordt meer verkeer naar de nu al te drukke Burgemeester Amersfoordtlaan geleid.
- Toename van autoverkeer door omliggende straten, langs basisscholen.

Parkeerverbod Keizersweg (maatregel 5)

Dit heeft alleen betrekking op het deel tussen de Snelliuslaan en de Kamerlingh Onneslaan; over het gedeelte tussen de Kamerlingh Onneslaan en Sloterweg wordt niets gezegd.

Onze aandachtspunten m.b.t. de gehele Keizersweg:

- In de Mobiliteitsvisie van 2018 is de Keizersweg een doorgaande fietsroute. In de praktijk vormt het de hoofdverbinding voor fietsers uit Badhoevedorp-oost naar school, bibliotheek en zwembad. Het VSP gaat hieraan voorbij.
- Met een knip in de Zeemanlaan is de Keizersweg de meest voor de hand liggende route voor de bus. Het deel tussen de Kamerlingh Onneslaan en Sloterweg is hier echter te smal voor.

Openbaar vervoer

De halte Quatrebras is al ingepland. Waar de bus vervolgens naar toe moet is volstrekt onduidelijk: het aantal voor bussen geschikte routes door het dorp is zeer beperkt. Het VSP geeft geen informatie anders dan dat Connexion de mogelijkheden onderzoekt. De gemeente moet als wegbeheerder de faciliteiten voor het OV in het dorp scheppen, uit het VSP blijkt nergens dat zij dit ook van plan is te doen.

Aanpassing rijrichting Adelaarstraat (maatregel 11)

Na bezwaren op het concept-VSP is de oorspronkelijke maatregel aangepast.

Een opmerking:

- Het doortrekken van de parallelle Arendstraat kan de Burgemeester Amersfoordtlaan ontlasten als route naar het centrumgebied. Op de kaart in het VSP lijkt deze aansluiting er te zijn, in het DSO Centrum niet. Wat is nu de bedoeling?

Aanleg Oleanderlaan (maatregel 4)

De aansluiting met de Schipholweg is naar verwachting eind 2021 klaar. Eerdere realisatie is echter zeer wenselijk omdat:

- De bewoners van de Fuchsiastraat, Anjersingel en Anemoonlaan ervaren veel overlast en onveilige situaties van extra (bouw) verkeer nu dit de enige ontsluitingsroute naar de wijk Quatrebras is.
- De verkeersdruk op bestaande aansluitingen met de Schipholweg is nu al groot en deze zal voordat de aansluiting gereed is nog meer toenemen.

Aanleg kruising Businesspark Lijnden (maatregel 1)

Onze aandachtspunten:

- Er is grote twijfel of een kruispunt met stoplichten beter voor de verkeersdoorstroming is dan een rotonde. De onderbouwing ontbreekt en niet duidelijk is of andere alternatieven zoals een rotonde doseer installatie en/of turborotonde zijn onderzocht.
- Hiermee samenhangend: er komt geen aansluiting voor autoverkeer uit Quatrebras en Badhoevedorp-west, om ongewenst oost-westverkeer te voorkomen. De verkeersdruk op de Schipholweg zou hier echter wel door verminderd kunnen worden.

Het Lint

De gemeente presenteert het Lint als een recreatieve langzaam verkeersroute tussen oost en west die alle fietsroutes door het dorp met elkaar verbindt en die wordt ingericht als shared space.

Ons bezwaar:

- In het VSP wordt het Lint zo nadrukkelijk als fietsverbinding geprofileerd dat het ‘shared space’ principe (fietser gedraagt zich als gast in een voetgangersgebied) volkomen teniet wordt gedaan.

Snelfietspad langs de Schipholweg

Dit gemeente geeft aan dat het fietspad (een project van de provincie) directe consequenties heeft voor het ontwerp van de kruisingen. Welke dit zijn en wat voor invloed dit heeft op de doorstroming op de Schipholweg en de verbindingen met het dorp wordt niet nader toegelicht.

Verlegging Robert Kochstraat en verlaging van snelheid naar 30 km/uur (maatregel 8)

Hier is in principe geen bezwaar tegen. Maar in combinatie met de knip in de Zeemanlaan zorgt deze maatregel voor een grotere druk op zowel de Keizersweg als de Pa Verkuijllaan door verkeer dat naar het centrum toe wil.

De opzet van het VSP

De gemiddelde bewoner spit niet het gehele 64 pagina's tellende VSP door maar gaat uit van de verkeerskaart, eventueel met de bijbehorende vragen en antwoorden op de website. De kaart bevat echter flink wat onduidelijkheden die voor verwarring zorgen:

- De hoofdstructuur die de ruggengraat van het VSP vormt is niet terug te vinden, wat een helder totaaloverzicht bemoeilijkt.
- Door het plaatsen van verklarende tekstvakken in de tekening valt essentiële informatie weg en zijn verbindingen onzichtbaar. Wie het gehele VSP er op naslaat vindt uitsneden van dezelfde tekening, waarop de omliggende structuren nog steeds niet zichtbaar zijn. Zo is niet te zien waar de Plesmanlaan straks op aansluit.
- Er is geen duidelijk onderscheid tussen routes voor uitsluitend fietsers en die waar auto's zijn toegestaan. Zo lijkt de Keizersweg aan te sluiten op de Fuchsiastraat, de Sleutelbloemstraat in Quatrebras op de Amsterdamse Baan en de Arendstraat op de Sloterweg.
- De kruising Sloterweg-Schipholweg blijft ongewijzigd maar de fietsoversteek staat niet op de kaart.

De cijfers in het VSP zijn geen metingen, maar komen uit rekenmodellen. Alleen door de provincie uitgevoerde metingen op de Schipholweg staan in het VSP. Verdere onderbouwing met actuele en representatieve gegevens ontbreekt.

Onze bezwaren:

- Over het oost-westverkeer zegt het VSP alleen: “Er is niet op andere wegen geteld zoals op de Robert Kochstraat. Deze is echter een goede vertegenwoordiger/graadmeter voor een rondje door het dorp richting de Kamerlingh Onneslaan en vervolgens Burgemeester Amersfoordtlaan etc.” Wij bestrijden dit.
- De referentievariant bevat een knip op de Zeemanlaan, maar de metingen op de Robert Kochstraat zijn gedaan zonder deze knip. Hoe dit is vertaald wordt niet inzichtelijk gemaakt.
- De modellen gaan uit van etmaalintensiteiten. Invloed van spitsuren is buiten beschouwing gelaten. Gezien de congestie op diverse aansluitingen zou dit wel moeten gebeuren.
- De capaciteit van een wegvak is afhankelijk van de capaciteit op de aanliggende kruispunten. Als de groentijd per richting slechts 30% is neemt de capaciteit van het wegvak af met 70%. De gemeente geeft aan dat hier geen rekening mee is gehouden.
- De tabellen bevatten een kolom ‘acceptabele verkeersdruk bij 30 km/h zone’. Deze informatie is net zo belangrijk voor 50 km/h wegen en de Schipholweg maar wordt niet gegeven.

Ook bevat het VSP-document een belangrijke onjuistheid:

- In het kader van fietsveiligheid voor schoolkinderen uit de Bloemenbuurt: “Kinderen mogen ook via het Franse Plein naar school fietsen”. De paden die vanaf de Bloemenbuurt naar het Franse Plein leiden zijn echter niet toegestaan voor fietsers.

Variantenstudie in het VSP

Tabel 3.1 geeft de verschillen weer tussen het verkeersmodel van 2014 en het referentiemodel. Of het referentiemodel gebaseerd is op metingen of modelmatige berekeningen is niet duidelijk.

Tabel 3.2 toont de variantenstudie waarin vier varianten worden vergeleken met het referentiemodel (Kamerlingh Onneslaan niet doortrekken naar de Schipholweg, vanaf Schipholweg niet linksaf naar de Sloterweg en een knip in de Zeemanlaan). De vier varianten:

- 1 (Kamerlingh Onneslaan niet doortrekken, linksaf Sloterweg toestaan, knip Zeemanlaan)
- 2 (doorgetrokken Kamerlingh Onneslaan, geen linksaf Sloterweg, knip Zeemanlaan)
- 3 (doorgetrokken Kamerlingh Onneslaan, linksaf Sloterweg toestaan, knip Zeemanlaan)
- 4 (de huidige situatie: Kamerlingh Onneslaan niet doortrekken, linksaf Sloterweg niet toestaan, geen knip in de Zeemanlaan).

Wij hebben de indruk dat de variantenstudie geen objectief onderzoek naar mogelijke oplossingen is, maar primair bedoeld is als onderbouwing voor de knip in de Zeemanlaan. Door de variabelen in de Schipholwegaansluitingen niet ook zonder de knip in de Zeemanlaan door te rekenen kunnen de effecten van verschillende combinaties - en dus andere oplossingen - niet worden beoordeeld.

Onze opmerkingen:

5. “Uit de variantenstudie blijkt dat de knip nauwelijks negatieve effecten heeft op de hoofdverkeersstructuur”. Uit de tabellen blijkt echter een negatief effect op de oost-westroute Keizersweg (+500 auto’s per etmaal) en de noord-zuidroutes Pa Verkuijllaan (+300-400 bewegingen per etmaal), Sloterweg (+500 tussen Zeemanlaan en Keizersweg) en de Kamerlingh Onneslaan (+1.000 tussen Robert Kochstraat en Keplerweg en +400 tussen Keizersweg en Akerdijk). Alleen op de Burgemeester Amersfoordtlaan en op de Kamerlingh Onneslaan tussen Robert Kochstraat en Zeemanlaan zou de knip een positief effect hebben van -/-500 bewegingen per etmaal.
6. De gemeente trekt de volgende conclusie: “Het uitvoeren van een knip op de Zeemanlaan leidt tot een situatie, waarbij het mogelijk is een verblijfsgebied in het centrumplan van Badhoevedorp te realiseren.” Dit is een open deur; natuurlijk kun je een verblijfsgebied inrichten op een plek waar geen auto’s komen. Onderbouwing met gegevens uit de variantenstudie ontbreekt echter.
7. Over de aansluitingen met de Schipholweg concludeert de gemeente: “Bij alle varianten is er sprake van een te hoge verkeersdruk op de Sloterweg, ten noorden van de Keplerstraat. De verkeersdruk is te hoog voor een 30 km/h straat zonder fietsstroken en -paden. Het opheffen van het linksafverbod en/of het doortrekken van de Kamerlingh Onneslaan leidt tot een verhoging van de verkeersdruk op de Sloterweg ten opzichte van de referentievariant”. De vergelijking tussen de referentievariant en de varianten 2 en 3 laten tussen de Keplerstraat en Sperwerstraat inderdaad een toename zien, van respectievelijk 200 en 400 bewegingen per etmaal. Op de rest van de Sloterweg is de verkeersdruk gelijk aan of is zelfs iets lager dan de referentievariant. Wat echter niet genoemd wordt is het eerste gedeelte tussen de Schipholweg en de Keplerstraat. Op dit deel van de Sloterweg blijkt dat ten opzichte van de referentievariant bij variant 2 de verkeersdruk juist afneemt met 2800 bewegingen en bij variant 3 afneemt met 1900 bewegingen. Deze selectieve interpretatie van gegevens en uitkomsten leidt dus tot een verkeerde conclusie.