

Advies van Begeleidingsgroep Sloterbrug

11 februari 2024

Samenvatting Advies

De Begeleidingsgroep Sloterbrug bestaat uit verschillende belanghebbenden die rondom de brug wonen, werken of verblijven. Het advies van de Begeleidingsgroep is samengevat in 4 hoofdpunten:

1. De scope van het projectgebied is te klein. Er is een integrale aanpak nodig voor een groter gebied rondom de Sloterbrug. In Badhoevedorp is herinrichting van de aanvoerwegen Nieuwemeerdijk, Akerdijk en Burgemeester Amersfoordtlaan noodzakelijk. Onze verwachting is dat de maximumsnelheid op deze wegen 30 km/u zal worden, in vakjargon GOW30. Bij Sloten speelt het project Sloterweg-West verkeersveilig, waarvoor elektronische camera's geplaatst zijn. De Begeleidingsgroep verwacht dat deze projecten meer integraal met elkaar afgewogen worden. Dat is nu te weinig het geval.
2. Een thematische aanpak is gewenst om de leefbaarheid te verbeteren. De verkeerssituatie op de Ringdijk en bij twee lagere scholen aan Langsom in Sloten en aan de Burgemeester Amersfoordtlaan in Badhoevedorp is problematisch. Scholen zijn gevoelige bestemmingen en daarnaast verdienen de thema's gezondheid en verkeersveiligheid aandacht.
3. De Begeleidingsgroep heeft de volgende standpunten over de gepresenteerde varianten :
 - A. Variant 1 is duidelijk **het minst slecht** van de vier gepresenteerde varianten, omdat deze variant tot de minste verkeerstoename leidt. De getoonde schets roept vragen op over details zoals breedte fietspaden, VRI afstelling. De Begeleidingsgroep verwacht dat hierover verder overleg zal zijn met het gemeentelijk projectteam.
 - B. De varianten 2, 3 en 4 zijn **niet acceptabel**. Deze varianten zullen namelijk leiden tot verdubbeling van het autoverkeer op de wegen rondom de Sloterbrug. De stijging gaat van zo'n 11.000 in 2019 naar 20.000 in 2030. Deze verdubbeling zal zich voordoen ergens in de periode tussen 2030 en 2040, afhankelijk van het tempo van de verdichting in de omgeving en de algemene groei van autoverkeer in Nederland.
 - C. De Begeleidingsgroep **heeft de voorkeur** dat er meer onderzoek zal plaatsvinden naar andere varianten met een elektronische knip op de brug, alleen een fietsbrug of inrichting als een fietsstraat. De verwachting van de Begeleidingsgroep is dat een variant met elektronische knip mogelijk de beste optie zal blijken na een integrale afweging. Met zo'n knip behouden alleen bewoners uit Badhoevedorp en Sloten het recht op doorgang over de Sloterbrug.
4. De Begeleidingsgroep verwacht dat het Openbaar Vervoer over de Sloterbrug blijft rijden.

Namens de gehele Begeleidingsgroep Sloterbrug onderschreven door:

Bewonersgroep Nieuwemeerdijk / Akerdijk
Fietzersbond – afdeling Haarlemmermeer
Vereniging Dorpsraad Badhoevedorp
Oranje Nassau School Badhoevedorp

WOOS – belangenvereniging woonbootbewoners
Fietzersbond – afdeling Amsterdam
Werkgroep Sloten (Dorpsraad Sloten-Oud Osdorp)
Onbepert West en Nieuw-West
Speeltuinvereniging Sloten

De individuele namen van betrokken bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden worden om privacy redenen niet getoond. Deze zijn wel bekend bij de leden van het projectteam Sloterbrug.

Toelichting bij Advies Begeleidingsgroep Sloterbrug

Begeleidingsgroep

De Begeleidingsgroep Sloterbrug is ontstaan in 2018 naar aanleiding van de plannen voor vernieuwing van de brug. Deze groep bestaat uit vertegenwoordigers van bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties zoals dorpsraden, scholen en een speeltuinvereniging.

Na enkele jaren van stilte is de Begeleidingsgroep in het najaar van 2023 opnieuw tweemaal bij elkaar gekomen, onder leiding van en samen met ambtenaren van beide betrokken gemeenten. De groep ontving het document **Informatie varianten Sloterbrug voor begeleidingsgroep** met daarin een beschrijving van 4 varianten voor mogelijke aanpassing op en rondom de Sloterbrug. Mede op verzoek van het projectteam Sloterbrug zijn de groepsleden onderling in debat gegaan en kwamen tot dit gezamenlijke advies.

Dit advies is gericht aan het projectteam Sloterbrug en de ambtelijke opdrachtgevers ofwel de twee verantwoordelijke wethouders van beide gemeenten. Het doel van dit advies is om hun argumenten en draagvlak te geven voor het bepalen van de volgende stappen. Dit advies kan hopelijk ook dienen ter ondersteuning van een verstandige beslissing door de beide gemeenteraden van Amsterdam en Haarlemmermeer, en door Stadsdeelcommissie Nieuw-West.

Scope van project

De scope van het projectgebied is te klein. Een integrale aanpak voor een groter gebied rondom de Sloterbrug is cruciaal. De opdracht die is vastgesteld door beide gemeenten heeft als scope om alleen de situatie binnen een diameter van zo'n 70 meter rond de brug te analyseren en wijzigen. De vier voorgestelde varianten zijn alleen beoordeeld binnen dit beperkt gedefinieerde gebied. Samenhang met de omgeving lijkt geheel te ontbreken. Er is grote onvrede onder bewoners dat de beide gemeenten de complexe situatie in het dubbeldorp telkens verkleinen tot zo'n klein deelgebied.

Wij adviseren de gemeenten om andere oplossingen te overwegen om de verkeersstromen beter en sneller af te wikkelen naar de snelwegen. Dit kan door het afwikkelen van het snelverkeer aan de randen van Badhoevedorp. De leden van de Begeleidingsgroep zijn voorstander van een analyse voor het hele verkeers- en woongebied tussen Lijnderbrug en Oude Haagsebrug. Heropening van de Oude Haagsebrug voor het autoverkeer kan volgens een groeiende groep bewoners de sleutel voor een duurzame oplossing zijn. Een alternatief is het direct aansluiting maken op het knooppunt A4/A9 bij Badhoevedorp. Daarnaast is optimalisering van de capaciteit van de T106/S106 via de Lijnderbrug en de rotonde bij Lijnden van belang.

Het OV en langzaam verkeer kan ten alle tijden via de Sloterbrug blijven gaan. Zodoende wordt het mogelijk om fietsers en voetgangers op de oude smalle wegen optimale veiligheid te bieden en tegelijkertijd alle adressen op een gelijkwaardige wijze bereikbaar en leefbaar te houden.

In 2021 werd in de Amsterdamse gemeenteraad motie 248 van het lid Van Soest aangenomen inzake de Sloterbrug (22-04-2021). Deze motie stelt dat het project *Sloterweg-West verkeersveilig* beschouwd en doorontwikkeld moet worden in samenhang met het project Sloterbrug. Uit de verstrekte informatie van het projectteam blijkt vooralsnog geen opvolging van deze motie.

Sinds 2020 is in Badhoevedorp onvrede door aanpassingen aan het Verkeersstructuurplan (VSP). De kritiek van vele bewoners en insprekers heeft ertoe geleid dat er dit jaar een tussenevaluatie start van dit VSP. De gemeenteraad Haarlemmermeer besprak onlangs het Plan van Aanpak daarvoor. Wij adviseren om middels een integrale aanpak bij de drie genoemde projecten Sloterweg-West

verkeersveilig, de tussenevaluatie van het VSP Badhoevedorp en de Sloterbrug meer samenhang aan te brengen. Ofwel op basis van één analyse bepalen wat de beste oplossing is voor het hele dubbeldorp Badhoevedorp-Sloten met als belangrijkste doel verbeteren van de leefbaarheid. De vereenvoudiging van de fietsomgeving in Badhoevedorp kan qua uitvoering los gekoppeld worden van het groot onderhoud van de brug.

Situatieschets Sloten en Badhoevedorp

De Sloterbrug bevindt zich in een verkeerskundig lastig gebied door de structuur met verschillende oude smalle wegen, de aanwezigheid van twee lagere scholen, grote omliggende nieuwbouwwijken De Aker en Nieuw Sloten kennen bovendien een gebrekkige aansluiting naar de snelwegen. Volgens metingen van beide gemeenten blijkt dat een groot deel van het autoverkeer via de hoofdnetwegen S106, S107 en Schipholweg gaat naar de snelwegen A4, A9 en A10.

Sloten

De Sloterbrug wordt voornamelijk gebruikt om via Sloten van en naar Badhoevedorp te komen, waarbij zo'n 50% richting de snelweg gaat via de Plesmanlaan in Amsterdam (S107).** Het autoverkeer gaat over de Sloterbrug tot de rotonde Vrije Geer/Baden Powellweg door Sloten. Dit eerste stuk route heet deels Langsom en deels Plesmanlaan. In Sloten is dit geen Plusnet auto of Hoofdnet auto. Het is ook geen onderdeel van het netwerk Stadswegen / S-Wegen. Dit verkeer gaat deels verder via de S106 en S107 en de op- en afrit Sloten naar de A4. Andersom betekent dit dat circa de helft van het autoverkeer over de Sloterbrug een lokale bestemming heeft in stadsdeel Nieuw-West. Het OV wordt ervaren als een zeer zwak alternatief in dit gebied. Uit dezelfde data blijkt dat bewoners uit Sloten slechts een zeer beperkt aandeel hebben in de verkeersstroom over de Sloterbrug. Verkeer uit de nieuwbouwwijk De Aker heeft via de Akersluis bijvoorbeeld een groter aandeel. Deze grote verkeersstroom via Langsom deelt het dorp Sloten in twee delen. De bebouwing aan de westkant van Langsom staat op zichzelf en is voor voetgangers moeilijk bereikbaar. Dit is een gebrek voor de leefbaarheid van de dorpsbewoners.

*** Bron: cijfers op basis van de floating car data zoals geleverd door het projectteam.*

Badhoevedorp

De aanvoerwegen Nieuwemeerdijk, Akerdijk en Burgemeester Amersfoordtlaan in Badhoevedorp zijn onveilig en oncomfortabel. De rechte stukken zijn erg uitnodigend om de maximumsnelheid (flink) te overschrijden. De Burgemeester Amersfoordtlaan is smal maar toch ingericht als gebiedsontsluitingsweg. Als dat wordt afgezet tegen de landelijke norm dan zou de Amersfoordtlaan 3 meter breder moeten zijn. De Nieuwemeerdijk-West fungeert in de praktijk ook als een gebiedsontsluitingsweg. Deze weg is met 5½ meter nog smaller.

Herdefiniëring en herinrichting van deze wegen in Badhoevedorp is op termijn daarmee noodzakelijk. Een keuze voor GOW30 op de Amersfoordtlaan lijkt de meest logische. Dit zal cijfermatig de capaciteit van deze weg verkleinen in het verkeersmodel van de Haarlemmermeer. Daarnaast lijkt iedereen voorstander van herinrichting van de Nieuwemeerdijk-West. Indien in de toekomst voor de ringdijk gekozen wordt eenrichtingsverkeer en/of een fietsstraat in Badhoevedorp, zal ook dit een beperkende invloed hebben op de capaciteitsnormen in het verkeersmodel.

De voorgestelde Varianten 2, 3 en 4 leiden daarentegen tot verdubbeling van het autoverkeer. Deze verwachtingen van verdubbeling en beperking van het autoverkeer aan Badhoevedorpse kant zijn dus tegenstrijdig met elkaar. Er bestaat zo een risico op verkwisting van publiek geld in de komende jaren.

De omlegging van de A9 in Badhoevedorp heeft ervoor gezorgd dat een substantieel deel van het verkeer met bestemming Badhoevedorp zijn aanrijroute heeft aangepast, met als gevolg meer verkeer over de brug.

Voor de dorpskern Sloten zijn onlangs reeds maatregelen getroffen om het doorgaande autoverkeer te ontmoedigen. Voor Badhoevedorp is echter nog nauwelijks ontmoedigingsbeleid. Wij verwachten dat maatregelen in het gehele gebied zullen leiden tot veilige snelheden en denken dat dit alleen kan door een afname van het autoverkeer.

Fietsers – gebaseerd op STRAVA gegevens

Hoewel goede cijfers ontbreken over fietsers, werpen we een blik op de fietsbewegingen op en rond de Sloterbrug. De gemeente Amsterdam werkt wel met cijfers over fietsbewegingen, maar heeft die niet aangeleverd aan de Begeleidingsgroep. De gemeente Haarlemmermeer werkt in haar verkeersmodel in het geheel niet met tellingen van fietsers.

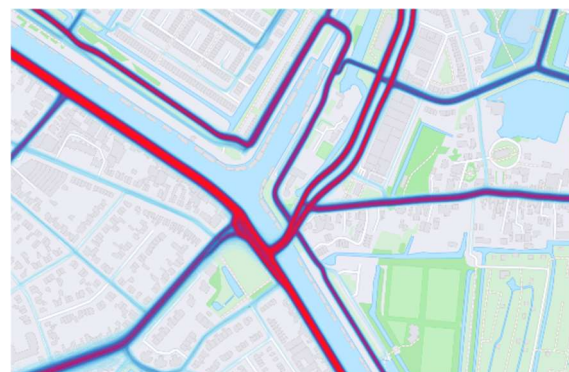
De Fietsersbond kijkt in dat soort situaties naar data uit Strava. Dat is een site en app waarmee sportprestaties kunnen worden bijgehouden. Gebruikers kunnen sportieve prestaties opnemen via GPS en vergelijken met andere gebruikers. Dit betekent dat de fietsactiviteiten van scholieren, studenten, forenzen met de fiets, winkelend publiek en niet prestatie gericht utilitair verkeer niet zijn meegenomen.

Eerst het plaatje met de grote lijnen van het prestatie gericht fietsen in Badhoevedorp en Amsterdam Nieuw-West van de afgelopen 12 maanden. Herkenbaar de wielerbaan en de paden langs de Alpen (S107). Het fietsen op de Akerdijk en de Nieuwemeerdijk. De drie fietsverbindingen via bruggen bij de S106 (Lijnderbrug), Sloterbrug en de Oude Haagsebrug. Vanaf de Sloterbrug de Langsom en aansluitend de Plesmanlaan. De Sloterweg (in Sloten) loopt vlak langs de wielerbaan naar het Oosten. Hoe roder de streep des te vaker is er aldaar activiteit geregistreerd.



Binnen Badhoevedorp is de Burgemeester Amersfoortlaan met doorsteek naar de Sloterweg en kruising met de N232 (Schipholweg) door naar Schiphol Centrum. De Kamerlingh Onneslaan is minder druk maar herkenbaar en buigt vlak bij de N232 af naar de Sloterweg.

In de tweede figuur is ingezoomd op de Sloterbrug. Dit geeft het volgende beeld: Drukke op de dijk, drukke op de brug en Langsom. Daarbij is de drukte op de beide eenrichtingspaden te zien. De Akersluis heeft ook een hoeveelheid verkeer. Op de Ringdijk in Sloten is fietsverkeer langs de woonboten. Met deze gegevens wordt bekeken wat het effect is op de verschillende routes rond de brug in de verschillende Varianten.



Cijfers

Variant 1 is de minst slechte variant vanwege de verwachting dat dit leidt tot de minste stijging in verkeersintensiteit. Harde cijfers over dit verschil in verwachting tussen de varianten ontbreken echter. Variant 1 is tevens ook de variant die het minste geld kost.

Over de doelstelling schrijft het projectteam in haar Varianten document dat: “De voornaamste doelstelling van dit project is nu het verbeteren van de verkeersveiligheid van langzaam verkeer.” Dit is alleen beredeneerd vanuit het kleine gebied van de brug zelf. Er wordt in deze redenering echter op geen enkele wijze rekening gehouden met de nadelige gevolgen van de verschillende varianten op het langzaam verkeer op de omliggende wegen in beide dorpen. Voor Badhoevedorp geldt dat de verkeerssituatie voor langzaam verkeer op de wegen die aansluiten op de Sloterbrug ronduit onveilig is en niet voldoet aan gangbare richtlijnen.

Over regionale verkeerskundige effecten schrijft het projectteam: “De vraag of verschillende oplossingen voor de Sloterbrug tot andere stromen op regionaal niveau zullen leiden is niet met een statisch verkeersmodel te beantwoorden. De verschillende kruispunt configuraties zullen naar verwachting van de verkeerskundige experts een verwaarloosbaar effect hebben op routekeuzes, terwijl onderzoek hiernaar kostbaar en erg arbeidsintensief is. Daarom wordt verder studeren niet zinvol geacht en gaan we uit van het gegeven dat de verschillende configuraties geen regionale effecten hebben.” (pagina 10)

Het projectteam zegt hiermee in feite dat er geen verschil is qua verwachting stijging van autoverkeer tussen de 4 varianten. Meerdere leden van de Begeleidingsgroep betwisten deze aanname en het projectteam heeft geen overtuigende cijfers of argumenten kunnen aandragen die een andere verwachting rechtvaardigen. De Begeleidingsgroep is ervan overtuigd dat de varianten 2, 3 en 4 aanzienlijk meer autoverkeer zullen aantrekken naar de Sloterbrug.

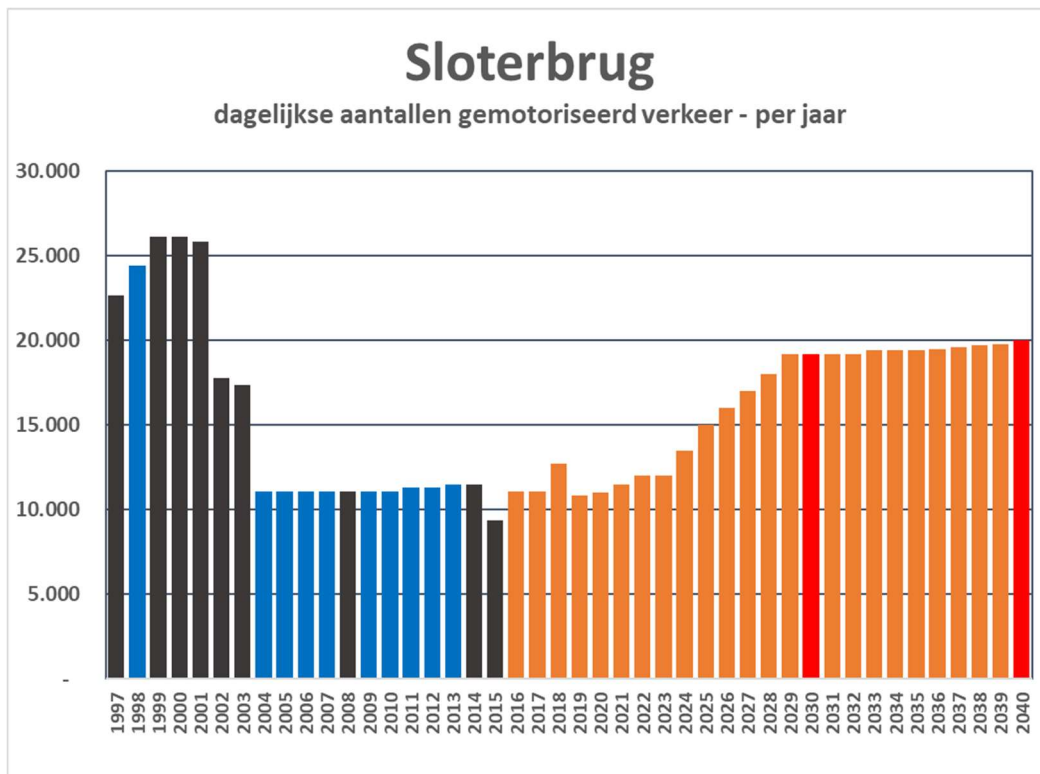
Over het verschil tussen de varianten schrijft het projectteam: “Het zal dus per dag enkele honderden auto’s schelen tussen de varianten en dat op zo’n 14.000 voertuigbewegingen (passerende auto’s) per dag in 2030. Dat is dus minder dan 5% verschil. Als je dan ook nog meerekent dat op termijn de Schipholweg 50 km/u wordt, dan wordt de route via de Sloterbrug van/naar Amsterdam van buiten Badhoevedorp juist weer minder aantrekkelijk.” (pagina 11)

Deze bewering dat het slechts “enkele honderden auto’s per dag zal schelen” tussen de varianten, heeft het projectteam niet overtuigend kunnen onderbouwen. De Begeleidingsgroep is ervan overtuigd dat de varianten 2, 3 en 4 aanzienlijk meer autoverkeer zullen aantrekken naar de Sloterbrug. Na twee avonden discussie ging het projectteam mee in deze gedachte van de Begeleidingsgroep.

Een cijfermatige onderbouwing ontbreekt daardoor voor de stelling dat variant 1 de minst slechte variant is. Desondanks was er een unanieme overeenstemming dat deze stelling houdbaar is.

Het projectteam Sloterbrug heeft algemene cijfers gedeeld waaruit de verwachting blijkt dat het autoverkeer over de Sloterbrug omstreeks 2030 zal verdubbelen ten opzichte van 2023. Dit is een gevolg van verdichting in de omgeving en de landelijke trend van groeiend autoverkeer.

Deze trend is schematisch weergegeven in een grafiek op de volgende pagina. De verschillende kleuren in de grafiek duiden op de bron van informatie: een historische meting, een toekomstige rekenkundige verwachting op basis van het verkeersmodel of een schatting om de grafiek leesbaar te maken.



Beoordelingsschema Varianten – wat heeft de fietser eraan?

De Sloterbrug is een belangrijk knooppunt voor de fiets. In Amsterdam zijn de aanvoerende wegen Langsom en Akersluis onderdeel van het Plusnet Fiets. De Sloterweg via Sloten is onderdeel van het Amsterdamse Hoofdnet Fiets. De Sloterbrug komt uit in de oude kern van Badhoevedorp. Hierdoor is de ruimte voor een goede doorgaande fietsinfrastructuur beperkt. Om op het deelgebied op de Nieuwemeerdiijk meer ruimte voor de fiets te creëren is een goed plan.

In de plannen erom heen is er vanuit de automobiliteit een sterke druk om de wachttijd bij de brug te verkorten. Dit in het kader van de doorstroming van het autoverkeer.

De Begeleidingsgroep heeft echter de vrees dat door bevordering van de doorstroming (nog) meer auto bewegingen worden aangetrokken, die via de oude dorpskernen Badhoevedorp en Sloten afgewikkeld moeten gaan worden. Dit wordt als een slecht punt voor de leefbaarheid en veiligheid gezien. Zowel de lokale als doorgaande fietser zullen daarvan het slachtoffer worden.

De Varianten 2, 3 en 4 beogen allen een verdubbeling van de autorijbaan en vallen daarom als keuze af. In de beoordeling van deze varianten zijn ook de gevolgen voor de fietsverbindingen in kaart gebracht. Een samenvatting staat in de tabel hieronder.

We gaan daarom wat dieper in op Variant 1. Hierbij kunnen een aantal factoren nog niet beoordeeld worden. De frequentie van het fietsgebruik moet eerst bekend zijn om op basis daarvan de gewenste breedte te bepalen om zodoende de groei te kunnen faciliteren. Daar zijn landelijke richtlijnen voor. De veiligheid van gebruikers op fietsroutes met alle huidige snelheidsverschillen is hiervan afhankelijk. De geleverde schetsen ontberen o.a. de gegevens voor de fietsvoorrang, zichtlijnen en open of gesloten bestrating.

De beïnvloeding van het gedrag van de weggebruikers en voetgangers, door het beperken van de wachttijden door de VRI aanpassingen, kan helpen. Extra hulp zou welkom zijn door meerdere keren per cyclus de actieve mobiliteit extra groen te kunnen geven.

Beoordelingsschema Fietsersbond

De onderstaande tabel is een samenvatting. Het volledige rapport is opvraagbaar bij de Fietsersbond, afdeling Haarlemmermeer.

	Huidig	variant 1	variant 2	variant 3	variant 4
MVT < 5000	?	?	Nee	nee	nee
AMS 30 km/u	ja	ja	Ja	ja	ja
BHD 30 km/u	?	?	Nee	nee	nee
AMS breedte fietspaden	ja	ja	Nee	nee	?
BHD breedte fietspaden	nee	?	?	?	?
Breedte fietsstroken op brug	nee	?	?	?	?
AMS bestrating	?	?	?	?	?
BHD bestrating	nee	?	?	?	?
AMS rood licht negatie	ja	<	?	?	?
BHD rood licht negatie	ja	<	?	?	?
AMS fiets voorrang	?	?	?	?	?
BHD fiets voorrang	nee	nee	Nee	nee	nee
AMS opstelruimte fiets	?	?	?	?	?
BHD opstelruimte fiets	nee	nee	Nee	nee	nee
Kruising Langsom Sloterweg	te doen	te doen	Slechter	gevaarlijk	gevaarlijk
Kruising Langsom Akersluis	te doen	te doen	Gevaarlijk	gevaarlijk	gevaarlijk
Route van brug naar Toevluchtstraat	matig	matig	Matig	matig	iets beter
Lijnden naar Sloterbrug	slecht	slecht	Slecht	iets beter	iets beter
Voorrang fiets op Toevluchtstraat	ja	nee	Nee	nee	nee
Spookrijden op voetpad brug west	nee	nee	Nee	nee	ja
Spookrijden op voetpad brug oost	ja	ja	Ja	ja	ja
VRI 2x groen voor fiets per cyclus	?	?	?	?	?

Thematische aanpak: schoolzones, gezondheid, verkeersveiligheid en met beperking

Bewoners in het gebied van het dubbeldorp Badhoevedorp-Sloten hebben kritiek op de kwaliteit van de leefbaarheid. Een thematische aanpak is gewenst om de leefbaarheid stapsgewijs te verbeteren. We doen een suggestie om te gaan denken en werken in de thema's schoolzones, gezondheid en verkeersveiligheid.

Schoolzones

Er is sinds 2009 landelijk beleid dat gevoelige bestemmingen niet worden geplaatst naast snelwegen en andere drukke ontsluitingswegen.* De gemeente Amsterdam hanteert daar bovenop zwaardere regels omtrent gevoelige bestemmingen. De gemeente Haarlemmermeer hanteert alleen de landelijke regeling. Een gebied met een school is zo'n gevoelige bestemming. Deze gebieden worden ingericht als zogenaamde schoolzone.

* Bronnen:

Lokale Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit op Amsterdam.nl en *Besluit gevoelige bestemmingen* op Infomil.nl van Rijkswaterstaat

De Amsterdamse richtlijn vermeldt het volgende: “In Amsterdam mogen langs drukke wegen geen nieuwe voorzieningen worden gerealiseerd voor ouderen of mensen met een kwetsbare gezondheid en voor onderwijs of opvang voor minderjarigen. Daarnaast hanteert Amsterdam in tegenstelling tot het landelijke besluit alleen een afstandscriterium, ongeacht de luchtkwaliteit.”

“Het uitgangspunt is dat er – ongeacht de luchtkwaliteit – geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogen worden gerealiseerd in de eerstelijnsbebouwing bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter van de rand van de weg. Het gaat hier om de grotere drukke wegen.”

Via Plesmanlaan / Langsom rijden dagelijks meer dan 10.000 motorvoertuigen. De hoeveelheid verkeer over de Burgemeester Amersfoordtlaan zit inmiddels ook op of zelfs over dit maximum. De huidige situatie voldoet dus nu niet aan de Amsterdamse richtlijn.

De verkeerssituatie rond twee lagere scholen in het gebied worden ook als problematisch ervaren. Er is veel ontevredenheid bij ouders en leerkrachten over de huidige verkeersinrichting rondom deze scholen. Dit verkeersprobleem speelt bij de twee lagere scholen Het Bovenland bij Langsom in Sloten en de Oranje Nassau School aan de Burgemeester Amersfoordtlaan in Badhoevedorp. Het autoverkeer over de Sloterbrug rijdt veelal langs één van beide of allebei deze scholen.

In een gezamenlijk overleg van alle schoolzones werd reeds besloten dat de maximumsnelheid binnen alle schoolzones zou veranderen naar 30 km/u. Op Langsom is dit inmiddels gewijzigd, maar op de Amersfoordtlaan is dit echter nog 50 km/u gebleven.

Bij de lagere school Het Bovenland aan het Langsom is geen veilige oversteekplaats voor voetgangers. In Amsterdam is bij scholen doorgaans een 15 km/u adviessnelheid en duidelijke bebording, die hier beide ontbreken. Voor kinderen die in Sloten lopend naar school gaan ontbreekt het hierdoor aan een veilige schoolzone. Deze zone is daarmee niet ingericht volgens het gangbare beleid van Amsterdam.

De voorgestelde varianten in het project Sloterbrug behelzen het intensiveren van het autoverkeer, waarbij voor alle varianten de intensiteit omhoog gaat, terwijl de huidige schoolzone situaties al niet voldoen aan de Amsterdamse richtlijn voor gevoelige bestemmingen.

Wij zijn daarom van mening dat het belang van veilige schoolzones zwaar moet wegen in de besluitvorming. Voor een veilige leefomgeving zou het aantal vervoersbewegingen met de auto bij de schoolzones drastisch omlaag moeten in plaats van groter worden. Dit is van belang voor een goede ruimtelijke ordening.

Gezondheid

Er zijn zorgen over de luchtkwaliteit, met name bij de lagere scholen op de Amersfoordtlaan en Langsom. Eerdere metingen hebben uitgewezen dat de luchtkwaliteit hier onvoldoende is. Dit is met name een gevolg van het autoverkeer en mogelijk ook van vliegverkeer. Capaciteitsplanning op de wegen in het dubbeldorp dient afgewogen te worden tegen het gezondheidsbelang van bewoners.

Veiligheid

De verkeerssituaties in het gebied rondom de Sloterbrug worden door fietsers en voetgangers regelmatig ervaren als onveilig en oncomfortabel. Er zijn regelmatig ongelukken en bijna-ongelukken. Daarnaast wijken fietsers vaak uit naar een route over het trottoir om incidenten te vermijden, waarbij ze alsnog overlast veroorzaken voor bewoners en voetgangers.

Het projectteam heeft de intentie om “de Kruising Burgemeester Amersfoordtlaan - Nieuwemeerdijk te vervangen door een voorrangsp plein of kleine rotonde en de fietspaden te verleggen, zodat er logische fietsroutes ontstaan. Er zijn dan minder verkeerslichten nodig, waardoor het totale met

verkeerslichten geregelde kruispunt compacter wordt. Omdat er dan minder lang voor het rode licht gewacht moet worden is de kans kleiner dat het verkeer (met name fietsers en bromfietzers) het rode licht negeren. Dit, samen met de verlegde fietsroutes, komt ten goede aan de verkeersveiligheid.”

Hoewel dit in bewoordingen goed klinkt, zijn er door diverse leden uit de Begeleidingsgroep kritische vragen gesteld over de schetsmatige tekeningen die hiervoor gedeeld werden. Leden van de Begeleidingsgroep gaan graag verder in het traject hierover in gesprek met het projectteam.

Toegankelijk met beperking

De toegankelijkheid en veiligheid van het verkeer op en rondom de Sloterbrug voor mensen met een beperking laat momenteel zeer te wensen over. Die algehele toegankelijkheid moet beter voor mensen met een beperking die lopend of fietsend over de brug gaan. Daarom willen we een aantal aspecten benadrukken.

De Varianten 2, 3 en 4 zullen leiden tot een verdubbeling van het autoverkeer. Deze varianten worden te druk en naar inschatting van Onbeperkt West en Nieuw-West daardoor te onoverzichtelijk. Het zal bij die varianten nog moeilijker worden voor mensen met een beperking om "normaal" over te steken. Dit geldt vooral voor mensen met een rolstoel, aangepaste fiets of visuele beperking. Zij hebben meer tijd en ruimte nodig om veilig over te steken. Daarnaast hebben uiteraard ook mensen met een kinderwagen of rollator baat bij een veilige overstek.

Onbeperkt West en Nieuw-West ziet daarnaast een risico in de verschillende gehanteerde maximumsnelheden. Met 50 km/u in Badhoevedorp en 30 km/u in Sloten is het moeilijk om de snelheid van het verkeer in te schatten. Zeker als automobilisten de snelheid niet direct aanpassen, zoals zou moeten. Er zal aan de Slotenkant wellicht te snel 50 gereden worden omdat 'men er bijna sneller mag rijden' en alvast optrekt, of omdat 'men nog even op de 50 km/u blijft zitten om verderop wel terug te schakelen naar 30 km/u.'

Deze problematiek speelt tevens bij de beide oversteekpunten bij de eerder genoemde basisscholen met buitenschoolse opvang in de buurt van de brug. In de huidige situatie gebeuren daar zowel in Badhoevedorp als in Sloten veel bijna-ongelukken. Mensen met een beperking hebben veel baat bij een veilig oversteekpunt. In Sloten betreft de schoolzone een oversteek zonder verkeerslicht. Het volgende oversteekpunt met verkeerslicht is te ver weg om een fatsoenlijk alternatief te zijn voor mensen met een beperking.

Tenslotte zijn mobiliteitsoplossingen met minder autoverkeer altijd beter voor de gezondheid van alle bewoners, en vooral voor mensen met een beperking of ziekte aan de luchtwegen.

Overige Knelpunten

In het document ***Informatie varianten Sloterbrug voor begeleidingsgroep*** van september 2023 staan vier varianten. De leden van de Begeleidingsgroep Sloterbrug zien naast de reeds genoemde bezwaren een aantal andere knelpunten waarvan het belang niet voldoende lijkt afgewogen binnen de scope van het project. Deze knelpunten worden in het geheel niet genoemd in de analyse of ontbreken als uitwerking bij de voorliggende varianten:

- In het gebied van dubbeldorp Badhoevedorp-Sloten is sprake van piekbelasting. Dit leidt tijdens spittijden, schooltijden en incidenten tot ongewenste verkeerssituaties. In Badhoevedorp leidt dit veelvuldig tot fietsen op de stoep.

- Er wordt vaak hard gereden op de ringdijk en Burgemeester Amersfoordtlaan. Dit is een gevolg van de inrichting van de weg en de structuur van het gebied. In Badhoevedorp is de vrees dat automobilisten uit Amsterdam het gaspedaal in de toekomst extra stevig zullen blijven intrappen bij binnenkomen van het dorp via de Sloterbrug, want de maximumsnelheid is hier immers hoger dan in de hoofdstad.
- De leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Nieuwemeerdijk en Akerdijk laat zeer te wensen over. Woningen aan deze dijk staan veelal dicht op de weg en hebben soms geen tuin tussen gevel en stoep.
- Er staan veel huizen met erftoegang langs de Amersfoordtlaan op een afstand van minder dan 6 meter tot de weg, wat er sterk op duidt dat sprake is van een erftoegangsweg. Deze weg is echter opgenomen in het verkeersmodel als een gebiedsontsluitingsweg. Deze tegenstrijdige situatie is een historisch gegroeide tekortkoming die vraagt om een politieke en bestuurlijke afweging. Deze historische tegenstrijdigheid lijkt een gevolg van gebrekkige afstemming bij gebiedsuitbreidingen aan beide kanten van de ringvaart.
- Het Openbaar Vervoer in Badhoevedorp wordt door bewoners ervaren als zeer zwak, met name het ontbreken van een goede verbinding met Amsterdam Centrum.
- Twee trends aan Amsterdamse zijde raken het projectgebied. Invoering van een maximumsnelheid van 30 km/u in Amsterdam grenst inmiddels direct aan Badhoevedorp. In de loop van 2024 zal ook het gebied met Betaald parkeren direct grenzen aan Badhoevedorp. Dit kan mogelijk grote invloed hebben op Badhoevedorp, bijvoorbeeld doordat Amsterdammers gratis willen parkeren in het dorp. In de prognoses lijkt hier geen rekening mee gehouden te worden.
- Een betere OV verbinding tussen Badhoevedorp en Amsterdam Centrum kan de parkeerdruk op Badhoevedorp aanzienlijk vergroten.

Trend – groeiend draagvlak

Uitgangspunt voor de Begeleidingsgroep is dat het groot onderhoud aan de Sloterbrug niet mag leiden tot een grotere capaciteit in het afhandelen van gemotoriseerd verkeer via de Sloterbrug. De meeste toegangswegen in de omgeving zijn tijdens piekuren qua inrichting nu al ongeschikt om bestaande aantallen in goede banen te leiden, laat staan dubbele aantallen. Kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers zijn hiervan de dupe.

De deelnemers in de Begeleidingsgroep signaleren in hun achterban een trend. Er is een groeiend draagvlak voor een andere kijk op de situatie van het autoverkeer rondom de Sloterbrug. Bewoners hebben meer behoefte aan verkeersveiligheid en een gezonde leefomgeving. Er is behoefte aan verbetering van de leefbaarheid van de eigen woonomgeving.

Landelijk zijn er allerlei ontwikkelingen die voortkomen uit de kaders van Duurzaam Veilig en het principe van STOMP. Deze denkkaders beschrijven de theorie van wat bewoners in de praktijk verwachten rondom de Sloterbrug. De landelijke trend is steeds minder doorgaand verkeer door woonwijken. De gemeentelijke organisaties zijn daar ongetwijfeld mee bekend.

We brengen graag in herinnering de grote aantallen bezwaarschriften en een ondertekende petitie uit Sloten tegen het toenmalige plan voor verbreding van de Sloterbrug, die in 2019 zijn overhandigd aan de gemeente.

In Badhoevedorp is de laatste jaren daarnaast veel kritiek op het VSP uit 2020. Politici en ambtenaren van de gemeente Haarlemmermeer beargumenteren regelmatig dat het logisch is om de oude smalle wegen in Badhoevedorp in te richten met een maximum snelheid van 30 km/u. In de uitvoering lijkt

de gemeentelijke organisatie er echter nog niet aan toe om dit daadwerkelijk om te zetten. De beslissing voor de Sloterbrug zal gelden voor de komende 20 a 30 jaar. Die mag dan echter niet gebaseerd zijn op oude denkkaders waarin de auto dominant was, terwijl de gemeente STOMP inmiddels als uitgangspunt hanteert.

In Amsterdam is de maximumsnelheid sinds kort bijna overal 30 km/u, ook op Langsom. Het zou vanuit het perspectief van fietsers logisch zijn om deze 30 km/u maatregel door te trekken door heel Badhoevedorp. De automodaliteit via de Sloterbrug vanuit beide dorpen betreft zo'n 75% van de voertuigen. De 30 km/u maatregel doortrekken zal de andere 25% ontmoedigen om deze route te kiezen. Dit zou de fietsveiligheid en fietsvriendelijkheid aanzienlijk verbeteren.

Afdwingen via Intelligent Speed Adaptation (ISA) lijkt nu nog een brug te ver. Het terugdringen van autogebruik op korte ritten (korter dan 3, 5, 7½ en 15 km) geeft ook ruimte en rust op de weg.

Onderzoek alternatieve Varianten

Tijdens discussie binnen de Begeleidingsgroep zijn suggesties gedaan voor drie alternatieve varianten voor herinrichting van de Sloterbrug. Ons advies is om een integraal onderzoek te doen naar de voor- en nadelen van deze alternatieve varianten met een vergelijkende analyse voor het dubbeldorp als resultaat. Dit onderzoek zal idealiter onderdeel zijn van en/of gelijktijdig beschikbaar komen met de Tussenevaluatie VSP Badhoevedorp.

Een kansrijk alternatief is een **Variant elektronische knip** op of dicht bij de Sloterbrug. De brug is dan alleen toegankelijk voor bewoners van Badhoevedorp en Sloten. Juridisch gezien is Haarlemmermeer eigenaar van de brug. Deze kleinere gemeente heeft mogelijk minder capaciteit hiervoor. Wellicht kan Amsterdam daarbij assisteren. Zo'n knip zou technisch op vergelijkbare wijze moeten kunnen zoals onlangs in Amsterdam is ingevoerd rond Sloten. Er zijn wat ambtelijke hobbels die wellicht simpel op te lossen zijn door de camera te plaatsen op het randje van het Amsterdams grondgebied. De verwachting van de Begeleidingsgroep is dat een variant met elektronische knip mogelijk de beste optie zal blijken in samenhang met het invoeren van 30 km/u in Badhoevedorp. Dit kan een resultaat worden van de Tussenevaluatie VSP en afweging van alle belangen op basis van de denkkaders Duurzaam Veilig en het STOMP principe.

De Fietsersbond doet een suggestie voor een **Variant Fietsbrug**, waar ook de calamiteitendiensten en het OV over mag, maar autoverkeer kan dan niet meer over de Sloterbrug. Deze variant verbetert de leefbaarheid voor bewoners sterk en heeft veel voordelen voor de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers.

De Dorpsraad Badhoevedorp liet hierover weten dat uit een snelle raadpleging van haar achterban blijkt dat slechts 50% voorstander is van zo'n Fietsbrug, dus met een harde knip voor het autoverkeer op de Sloterbrug. De andere helft wil dat de brug een autobrug blijft.

Een derde mogelijk alternatief is een **Variant met Fietsstraat of Auto te gast** op of rondom de brug. De gemeente Haarlemmermeer heeft ervaring met zo'n oplossing op de ringdijk bij Nieuwe Meer. Echt veiliger wordt het pas als het aantal motorvoertuigen over de Sloterbrug veel minder wordt dan 5.000 per etmaal (MTV < 5.000). Dan zou de mogelijkheid ontstaan dat de fietsers, bij een breedte van minimaal 7 meter, zonder vervelende kruisingen in Badhoevedorp, gebruik kunnen maken van een fietsstraat-achtige oplossing. Nader onderzoek moet uitwijzen of in dat geval veilig fietsverkeer zonder VRI mogelijk is. Of het OV in die situatie nog een voorrangregeling via VRI nodig heeft, kan tegen die tijd worden bekeken.

Mocht er tot slot nog budget over zijn voor een extra fietsbrug over de Ringvaart, dan deze graag plaatsen nabij de Kamerlingh Onneslaan in Badhoevedorp. Zowel de Rietveldschool in Badhoevedorp

en het winkelcentrum Lorentzplein als de tramhalte van lijn 1 worden over en weer beter bereikbaar voor de lokale fietsers. Hierdoor wordt een duidelijk alternatief geboden voor het autogebruik over de Lijnderbrug / S106 en de Sloterbrug. Ook wordt daarmee vanuit De Aker de bereikbaarheid van Schiphol eenvoudiger voor doorgaande fietsers.

+ - + - + - + - + - + -