



gemeente
Haarlemmermeer

Aan de Begeleidingsgroep Sloterbrug
T.a.v. de heer B. Baltus

Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:
Taurusavenue 100
Hoofddorp
Telefoon 0900 1852

Cluster	Projecten
Contactpersoon	Pieter Mulder
Telefoon	0900 1852
Uw brief	11 februari 2024
Ons kenmerk	11201506
Bijlage(n)	Geen
Onderwerp	Advies van begeleidingsgroep Sloterbrug

Verzenddatum:
22 juli 2024

Beste leden van de Begeleidingsgroep,

Op 11 februari 2024 hebben wij het advies van de begeleidingsgroep ontvangen waarin u advies uitbrengt op de 4 varianten, waarbij de basis groot onderhoud van de bestaande brug is. Wij danken u hartelijk voor uw inzet voor het opstellen van dit uitgebreide advies.

U noemt de voorkeursvariant de minst slechte variant. Wij zijn in ieder geval tevreden dat u ook tot de conclusie bent gekomen dat de voorkeursvariant uit de verschillende varianten de beste optie is. U geeft daarbij wel aan dat u de scope van het projectgebied te klein vindt en er een integrale aanpak voor een groter gebied rond de Sloterbrug nodig is. Door de scope te vergroten en feitelijk de opdracht voor dit project stil te leggen, zal het benodigd groot onderhoud aan de Sloterbrug verder in de tijd naar achteren verschuiven en dat is niet acceptabel.

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.

Beide gemeenten kijken uiteraard naar een groter gebied als het gaat om de verkeersontsluiting, en hebben daarover ook onderlinge afstemming. Zo heeft de gemeente Haarlemmermeer het verkeersstructuurplan Badhoevedorp en de gemeente Amsterdam het Mobiliteitsplan Nieuw-West (waar het project Sloterweg onderdeel vanuit maakt).

Onlangs is het proces voor de tussenevaluatie van het verkeersstructuurplan Badhoevedorp gestart. In de tussenevaluatie wordt met name gekeken of de uitgangspunten die bij de actualisatie in 2020 waren bepaald nog altijd de juiste zijn geweest. De gemeenteraad van Haarlemmermeer heeft daarbij als opdracht meegegeven dat bij deze tussenevaluatie naar een groter gebied gekeken moet worden. De Nieuwemeerdijk en Akerdijk, maar ook de Sloterbrug worden daarmee onderdeel van de scope van de tussenevaluatie van het verkeersstructuurplan Badhoevedorp.

Ook onderzoeken, of afwaardering van wegen naar 30km/u mogelijk haalbaar is wordt in de tussenevaluatie meegenomen. Daarom zijn ook de nood- en hulpdiensten en openbaar vervoersbedrijven uitgenodigd om mee te denken, omdat zij de meeste hinder hebben van afwaardering naar 30km/u. Daarmee wordt de door de begeleidingsgroep geadviseerde integrale benadering maximaal benut.

Het project Sloterweg-West verkeersveilig is een project van de gemeente Amsterdam. Bij dat project zijn in november 2023 verkeersfilters (doorrijdverboden die worden gehandhaafd met camera's) gerealiseerd op de Sloterweg en Laan van Vlaanderen. Enkel ontheffingshouders mogen de verkeersfilters passeren. Bij de uitwerking van dat project zijn de effecten op het omliggend wegennet in kaart gebracht en meegewogen. Gedurende een jaar worden de verkeerskundige effect op het omliggend wegennet gemonitord. Zo is er al een effect te zien op de verkeersintensiteit op de Sloterbrug. Deze is tot wel 20% afgenomen sinds de invoering van de verkeersfilters. Eind 2024 word de eindrapportage van de monitoring verwacht en zal worden besloten of de ingrepen moeten worden aangepast.

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. Voor de ringdijk heeft Haarlemmermeer in 2017 een Visie Ringdijk en Ringvaart vastgesteld. Daarin worden maatregelen genoemd om verkeersveiligheid, leefbaarheid en recreatieve waarde van de ringdijk te verbeteren. In Haarlemmermeer wordt gewerkt aan een apart verkeersveiligheidsbeleid (Actieplan Verkeersveiligheid Haarlemmermeer). Daarin worden scholen expliciet meegenomen als aandacht locaties.

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.

Voor een fietsstraat schrijven de regels voor dat de maximale intensiteit voor wegverkeer 2.500 motorvoertuigen per 24 uur is óf maximaal 6.000 motorvoertuigen per 24 uur als het aantal fietsers per 24 uur minimaal 50% daarvan is. De intensiteiten op de Sloterbrug zijn daarvoor te hoog en zullen met de groei in het gebied en autonome groei van het verkeer toenemen. Een fietsstraat achten wij daarom niet haalbaar hier.

Hetzelfde geldt voor de brug enkel voor openbaar vervoer en fiets in te stellen. Hierdoor zal het verkeer nog maar één alternatief hebben (Lijnderbrug) en die zal dat extra verkeer niet aan kunnen. Een van de redenen om te kijken naar haalbare alternatieven is, dat er onvoldoende middelen beschikbaar zijn bij Amsterdam en Haarlemmermeer voor het initiële plan voor een bredere Sloterbrug. Voor verbreding of vervanging van de Lijnderbrug om dat extra verkeer aan te kunnen, geldt hetzelfde. De kosten daarvoor zullen vergelijkbaar of wellicht zelfs hoger zijn. Dat maakt het moeilijk om dit als haalbaar alternatief te zien.

Wat betreft uw suggestie voor invoering van een verkeersfilter (elektronische knip): beide gemeenten zien daar onvoldoende meerwaarde in en zijn niet voornemens dat op deze plek in te voeren. Uit verkeersgegevens blijkt dat 75-80% van het verkeer op de Sloterbrug al lokaal verkeer is. Een verkeersfilter haalt dus niet heel veel (doorgaand) verkeer weg van de Sloterbrug of toeleidende routes.

Daarbij blijkt uit ervaring dat het systeem van intelligente toegang complex is om te beheren, zeker in het geval van de Sloterbrug waar dit door beide gemeentes samen beheerd moet worden.

De Oude Haagsebrug wordt vaak genoemd – ook door de begeleidingsgroep – als alternatief. Deze brug wordt op dit moment vervangen door een nieuwe brug. In het verleden (o.a. bij het opstellen van de Nota van Uitgangspunten Sloterbrug) is het openstellen van deze brug al eens onderzocht. De verkeersmodelsimulaties laten daarnaast zien dat openstelling vooral ten gunste van het Rijkswegennet zal zijn die hiermee een aantrekkelijke sluiproute krijgt tussen de A9 en de A10. Mede hierdoor, en door de hoge kosten die ermee gemoeid waren, is hier in de scope van het project en ontwerp van de brug dus ook geen rekening mee gehouden.

4. De begeleidingsgroep verwacht dat het Openbaar Vervoer over de Sloterbrug blijft rijden. Dit is ook de wens van de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam. De openbaar vervoersbedrijven gaan er uiteindelijk over. Zij hebben binnen de eisen van de OV-concessie een zogenaamde ontwikkelvrijheid als het gaat om het lijnennet. Als zij menen dat zij bijvoorbeeld door een toekomstige inrichting van de Sloterbrug of de toeleidende routes te veel nadeel ervaren kunnen zij besluiten om een buslijn anders te laten rijden of op te heffen. Daarnaast geeft de begeleidingsgroep aan dat het wenselijk is om een buslijn te hebben tussen Badhoevedorp en het centrum van Amsterdam.

De Sloterbrug ligt exact op de grens van twee vervoersconcessie. De wetgeving bepaalt dat concessierecht een monopolierecht is. Feitelijk betekent dit dat beide vervoersbedrijven (Connexxion en GVB) niet in elkaars gebied mogen opereren. Daarom eindigen de buslijnen van Connexxion nu ook bij het eindpunt van tramlijn 1 (buslijn 194) en Amsterdam Lelylaan (buslijn 195). Daar moet men overstappen op het netwerk van GVB die in dat gebied de concessiehouder is. Daarmee is – met een enkele overstap – een reis mogelijk tussen Badhoevedorp en het centrum van Amsterdam.

Een buslijn van Badhoevedorp naar het centrum van Amsterdam, zoals dat tussen 1980 en 2015 het geval was zien wij daarom niet meer gebeuren.

Hoogachtend,



Marja Ruigrok
wethouder Verkeer & Vervoer,
Economische Zaken en Cultuur



Melanie van der Horst
wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit