

Vrijgave voor inspraak van de concept-Nota van Uitgangspunten vervanging Sloterbrug tussen Amsterdam en Badhoevedorp.

Burgemeester en wethouders van Amsterdam

Brengen ter algemene kennis dat zij in hun vergadering van dinsdag 4 juni 2019 hebben besloten:

In te stemmen met het vrijgeven voor inspraak en consultatie van stadsdeelcommissie Nieuw West over de concept-Nota van Uitgangspunten (NvU) met daarbij als belangrijkste punt;

- Er komt een nieuwe brug die breder en hoger is, waardoor;
- De verkeersveiligheid verbetert, met name voor de fietser en voetganger;
- De fietser en voetganger meer ruimte en veilige oversteekmogelijkheden krijgen;
- Het autoverkeer beter doorstroomt;
- Slim gebruik van verkeerslichten extra sluipverkeer zal tegengaan.
- Betere doorvaarbaarheid onder gesloten brug door.

De nieuwe Sloterbrug Nota van Uitgangspunten Concept 14 mei 2019

Colofon

Gemeente Amsterdam
Gemeente Haarlemmermeer

Inhoud

Samenvatting	06
1 Inleiding	08
1.1 Achtergrond	08
1.2 Doel Nota van Uitgangspunten	08
1.3 Aanpak	08
2 Doel van het project	10
3 Beleidskader	11
3.1 Beleidskader	11
3.1.1 Provinciaal beleid	11
3.1.2 Amsterdams beleid	11
3.1.3 Beleid Haarlemmermeer	11
3.1.4 Visie documenten	12
3.1.5 Stedelijke kaders	13
3.1.6 Agenda's en Programma's	14
4 Analyse en probleemstelling	16
4.1 Geschiedenis	16
4.2 Gebruik huidige brug	17
4.3 Verkeersintensiteiten	18
4.4 Ruimtelijk beeld	19
4.4.1 Stedenbouwkundige situatie	19
4.4.2 Openbare ruimte	20
4.5 Ondergrond	20
4.6 Groen	21
5 Ontwerpeisen Sloterbrug	23
5.1 Randvoorwaarden voor het ontwerp Sloterbrug	23
6 Ontwerperkenning nieuwe Sloterbrug	25
6.1 Geschiedenis variantenafweging	25
6.2 Eerste variantenafweging	25
6.3 Voorkeursvariant	27
6.4 Participatie voorkeursvariant	27
7 Ontwerpoplossing nieuwe Sloterbrug	30
7.1 Verkeer	30
7.2 Ruimtelijk beeld	31

7.3 Ruimtelijke kwaliteit 32
8 Vervolg 33
8.1 Participatie 33
8.2 Planning en proces 33

Bijlagen 34

Samenvatting

De Gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam zijn bezig met de voorbereidingen voor het realiseren van een nieuwe Sloterbrug. De Sloterbrug ligt over de Ringvaart en verbindt Badhoevedorp met Amsterdam-Sloten. De huidige brug is te smal, wordt als verkeersonveilig door de fietser en voetganger ervaren en belemmert de verkeersdoorstroming. Beide gemeenten willen door het vernieuwen en verplaatsen van de brug de verkeerssituatie op en in de directe nabijheid van de brug verbeteren. Hierdoor wordt het voor met name de fietser en voetganger verkeersveiliger en verbetert de doorstroming voor auto en openbaar vervoer.

- Knelpunten
- Verkeersveiligheid;
- Fietzers en voetgangers hebben te weinig ruimte;
- Geen goede doorstroming;
- Ervaren verkeersoverlast.

Uitgangspunten

- Betere verkeersveiligheid, voor met name de fietser en voetganger;
- Voldoende ruimte en veilige overstekmogelijkheden voor de fietser en voetganger;
- Betere doorstroming autoverkeer;
- Tegengaan extra sluipverkeer;
- Betere doorvaarbaarheid onder gesloten brug door;
- Oude brug blijft zo lang mogelijk in gebruik tijdens bouw nieuwe brug.

Inleiding

1.1 Achtergrond

De Sloterbrug over de ringvaart vormt een belangrijke verbinding tussen Amsterdam en Haarlemmermeer. De brug verbindt de Burgermeester Amersfoordtlaan en de Nieuwemeerdijk met de Langsom. De brug wordt gebruikt door fietsers, voetgangers, openbaar vervoer, auto-, en vrachtverkeer. De gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam willen de Sloterbrug te vervangen en verplaatsen. Hierdoor verbetert zowel de verkeersveiligheid voor de fietser en voetganger als de doorstroming voor auto's en openbaar vervoer.

1.2 Doel Nota van Uitgangspunten

De Nota van Uitgangspunten (NvU) heeft de volgende doelen:

1. Invulling geven aan de bevoegdheid van beide gemeenten: functioneel beheer plus- en hoofdnetten (auto, OV en fiets), verantwoordelijk voor vervanging van de huidige brug en het stimuleren van de kwaliteit van de openbare ruimte.
2. De inrichtingseisen bestuurlijk vaststellen.
3. Een toetsingskader maken voor de volgende fasen, inclusief het Programma van Eisen en het ontwerp.

1.3 Aanpak

Om te komen tot de uitgangspunten wordt een aantal stappen doorlopen. Allereerst wordt de (beleids)context van het project in hoofdstuk 3 geschetst. Daarna vindt in hoofdstuk 4 een analyse plaats van de huidige situatie. Uit diverse overleggen met de verschillende betrokkenen, bestaande onderzoeken en het onderzoeken van de huidige situatie op diverse gebieden zijn knelpunten en wensen naar voren komen.

In hoofdstuk 5 worden een de (technische) eisen opgesomd waar de brug en directe omgeving minimaal aan moet voldoen. Door middel van een ontwerpverkenning wordt in hoofdstuk 6 gekeken of aan alle wensen tegemoet gekomen kan worden en of eventuele knelpunten kunnen worden opgelost. De consequenties van de verschillende wensen worden hierbij in beeld gebracht. Als blijkt dat niet alle wensen te realiseren zijn, wordt een afweging en keuze gemaakt uit de verschillende mogelijkheden. Deze keuze resulteert in een oplossingsrichting en de bijbehorende uitgangspunten en randvoorwaarden, te lezen in hoofdstuk 7.

Hoofdstuk 2

Doel van het project

De Sloterbrug voldoet niet langer aan de verkeerskundige eisen en wensen van deze tijd. Het doel van het project is het realiseren van een verkeersveilige situatie op en rondom de Sloterbrug die nog jaren mee kan. De verkeersveiligheid voor fietsers, voetgangers en andere modaliteiten moet verbeteren, net als de doorstroming van de bussen en auto's zodat de lange wachtrijen van draaiende auto's voor de brug tot het verleden behoren. Door de toe leidende infrastructuur in beide gemeenten in het project mee te nemen wordt de kans benut om in één project een overzichtelijke oversteeek van de Ringvaart gerealiseerd.

Aan het einde van het project kunnen voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer van beide kanten van de Ringvaart met behulp van een verkeersregelininstallatie (VRI) op een veilige manier gebruik maken van de Sloterbrug en de aansluitingen naar de brug toe. Een ander resultaat is dat er meer bootjes onder de brug kunnen doorvaren zonder dat de brug open hoeft. De openbare ruimte is aan het einde van het project weer mooi aangeheeld.

Hoofdstuk 3

Beleidskader

3.1 Beleidskader

Voor het maken van een nieuwe brug en de herinrichting van de toegangswegen zijn bepaalde beleidskaders van toepassing. Deze kaders kunnen sturend zijn, omdat ze zijn vastgesteld door de gemeenteraad. De kaders kunnen ook richting geven bij het maken van een afweging, omdat het een leidraad betreft. Deze beleidskaders worden in onderstaande paragrafen beschreven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen drie typen beleidsdocumenten: op strategisch niveau de visiedocumenten, daaronder de uitwerking in stedelijke kaders met handboeken en voor het wegontwerp de leidraad CVC. Daarnaast onderscheiden we agenda's en programma's.

3.1.1 Provinciaal beleid

De Structuurvisie Noord-Holland 2040 schetst de visie van de provincie op de ruimtelijke ordening in de provincie op lange termijn. De provincie heeft drie hoofdbelangen beschreven: klimaatbestendigheid, duurzaam ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit. De Structuurvisie 2040 dateert van 2010. In 2015 is de Structuurvisie voor het laatst bijgewerkt. In de structuurvisie wordt de Sloterbrug aangemerkt als een belangrijke langzaam verkeerroute ook wordt er onderzocht of hoogwaardig openbaarvervoer mogelijk is.

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie is een belangrijk instrument om richting te geven aan het hoofdbelang 'ruimtelijke kwaliteit'. De Leidraad is bedoeld om – in lijn met de ambities van de Omgevingswet en de aankomende provinciale Omgevingsvisie – inzichtelijk te maken welke landschappelijke en cultuurhistorische waarden van belang zijn. In de Leidraad zijn Ringvaart en ringdijk samen aangemerkt als een structuur van provinciaal belang, een 'ruimtelijke drager'.

Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

Het versterken van de ringvaart/ringdijk als regionale groen-blauwe landschappelijke structuur;

Het versterken van de continuïteit en herkenbaarheid van (het profiel van) de ringvaart en ringdijk;

Het versterken van de ringvaart/ringdijk als cultuurhistorisch waardevolle route met opeenvolgende belevenissen. De ringvaart is een Natuurverbinding (Natuurnetwerk Nederland) en maakt deel uit van de Groene AS.

3.1.2 Amsterdams beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040 economisch sterk en duurzaam.

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' (17 februari 2011) legt Amsterdam zichzelf, inclusief de stadsdelen, regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden.

In de structuurvisie wordt de Sloterbrug aangemerkt als indicatief tracé HOV. De brug heeft ook een belangrijke functie voor langzaam verkeer. Er is geen transformatieopgave in Sloten of Badhoevedorp.

Coalitieakkoord Amsterdam 2018-2022

Niemand kan er om heen, het wordt steeds drukker in de stad. Fietsers en voetgangers hebben te weinig ruimte. Amsterdam zet in op meer ruimte en meer lucht. Voor de Amsterdammers van nu en die van de toekomst. Op het gebied van mobiliteit gebeurt dat door Amsterdam voor iedereen bereikbaar te houden, op een duurzame manier. Ook door meer ruimte voor leven en spelen op straten te creëren. De voetganger en de fietser krijgen op steeds meer straten de ruimte en hierdoor ontstaan veilige en comfortabele loop- en fietsroutes. Het aanpakken van de Sloterbrug en directe omgeving past in het beeld van Amsterdam om verkeersveilige routes voor fietsers en voetgangers te creëren en gelijktijdig Nieuw West bereikbaar te houden voor het overige verkeer via de Sloterbrug.

3.1.3 Beleid Haarlemmermeer

Coalitieakkoord Haarlemmermeer 2019-2022

In het coalitieakkoord 'Samen bouwen aan een krachtig nieuw Haarlemmermeer' is op het gebied van verkeer en vervoer de Mobiliteitsvisie 'Vrijheid van bewegen' het uitgangspunt. Onder vrijheid van bewegen wordt ook de vrijheid verstaan van het kiezen van een vervoermiddel. Door de toename van het aantal woningen in Haarlemmermeer, in de omliggende regio en de groei van de economie, zal het autoverkeer verder groeien, evenals het gebruik van de fiets en openbaar vervoer.

Door in te zetten op het faciliteren van de groei van alle vervoersmodaliteiten wordt het verkeers- en vervoerssysteem maximaal benut. Het oplossen van zowel grotere als kleinere knelpunten is van wezenlijk belang om te komen tot een verkeersveilige verkeersstructuur met een optimale doorstroming en zo min mogelijk verkeersoverlast.

Op plekken waar verkeersonveilige situaties ontstaan, wordt samen met betrokken inwoners en ondernemers naar oplossing gezocht. Behoud van de leefbaarheid in de kernen staat voorop bij het toevoegen van nieuwe infrastructuur. Naast een veilige fietsinfrastructuur voor zowel recreatief, huis-school als voor woon-werkverkeer spant het college van burgemeester en wethouders zich in voor een goede samenwerking met de dubbeldorpen als het gaat om het verbeteren van verkeer- en vervoersknelpunten. Het college zal eventuele flankerende maatregelen in samenwerking met de dubbeldorpen uitwerken.

De Sloterbrug is een belangrijke verbinding voor Badhoevedorpers met Amsterdam. Met het aanpakken van de brug en de aansluitende infrastructuur wordt invulling gegeven aan het oplossend van een bestaand knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming.

Structuurvisie Haarlemmermeer (2012)

In de Structuurvisie Haarlemmermeer 2030 worden belangrijke ambities, speerpunten en opgaven voor Haarlemmermeer tot 2030 beschreven. De structuurvisie stelt kaders voor de ontwikkeling van Haarlemmermeer. De ambities voor Haarlemmermeer in 2030 zijn als volgt benoemd:

- ffSterke gevarieerdheid en atypische stedelijkheid benutten;
- ffDuurzaam en klimaatbestendig;
- ffFysiek en sociaal duurzaam verbonden met elkaar en met de omgeving;
- ffBlijvend gepositioneerd als attractieve ontmoetingsplaats.

Masterplan Badhoevedorp

Het Masterplan geeft in grote lijnen weer wat er gaat gebeuren in en rondom Badhoevedorp. Het stelt de ruimtelijke, functionele en financiële kaders vast waarbinnen diverse partijen werken.

Een belangrijk uitgangspunt is het behoud van het dorps karakter. De basis van het plan is een raamwerk van groene, openbare ruimten met parken, plantsoenen, waterpartijen, bomenlanen, straten en langzaam verkeersroutes. Tussen de Ringvaart en de Schipholweg lopen noord- zuidgerichte lanen. Een route door het dorp (het Lint) verbindt de parken, plantsoenen en woonbuurten. Hierin is de Sloterbrug een verbindende factor tussen Haarlemmermeer en Amsterdam.

Groenstructuurplan Badhoevedorp (2013)

Het weghalen van het tracé van de A9 is een belangrijke kans om de groen- en waterstructuur in het dorp te herstellen. Voor de gebiedsontwikkeling Badhoevedorp is daarom een groenstructuurplan opgesteld. Dit vormt het toetsingskader voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. In de nieuwe hoofdgroenstructuur zijn die stedelijke structuren opgenomen die beeldbepalend zijn voor Badhoevedorp. De Burgemeester Amersfoordtlaan en park de Badhoeve hebben hierin een bijzondere positie. De laan vormt door de zware beplanting (platanen), grasvelden en struiken een kenmerkende groene lijn in het dorp. De vaak royale voor- en achtertuinen versterken het groene profiel. De Badhoeve is een bijzondere plek en vormt vanaf de dijk een belangrijke entree van het dorp.

Visie Ringdijk en Ringvaart (2017)

De ringdijk en ringvaart vormen de basis van de Haarlemmermeerpolder. De visie geeft een kader voor een breed scala aan maatregelen en activiteiten. Deze hebben als gemeenschappelijk doel de leefbaarheid van ringdijk en ringvaart te verbeteren en de kwaliteiten beter tot hun recht te laten komen. Dit is vertaald in vier uitgangspunten:

- ffHet versterken van de identiteit, historie en herkenbaarheid van de ringdijk en ringvaart;
- ffHet bieden van ruimte voor recreatie en toerisme;
- ffHet vergroten van de veiligheid en leefbaarheid op de dijk;
- ffHet verbeteren van de samenwerking tussen de overheden die over de dijk en vaart.

Voor de Sloterbrug zijn architectonische en stedenbouwkundige randvoorwaarden alsmede afmetings- en constructieve eisen opgesteld als bijdrage voor het op te stellen Programma van Eisen. Het gaan om uitgangspunten voor zowel de nieuwe Sloterbrug als het parkje de Badhoeve, dat als het ware aan de voet van de brug ligt. Voor een optimaal resultaat moet ook de overzijde (Sloten) betrokken worden in de ontwerpogave. Deze randvoorwaarden en eisen zijn opgenomen in hoofdstuk 5

3.1.4 Visie documenten

Mobiliteitsaanpak Amsterdam (2013)

De Mobiliteitsaanpak Amsterdam is het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030. De aanpak beschrijft op welke wijze de economische vitaliteit van Amsterdam op duurzame wijze versterkt kan worden door de bereikbaarheid in en van de stad en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte te vergroten.

Visie Openbare Ruimte (2017)

In deze visie worden ambities voor de Amsterdamse openbare ruimte van 2025 geformuleerd. Om uitspraken te doen over de toekomst moeten we het verleden van de Amsterdamse openbare ruimte kennen. De beelden in de visie laten opmerkelijke veranderingen zien tussen Toen en Nu. De beelden geven ook inzicht in de opgave voor de toekomst. De stad groeit harder dan ooit en de druk op de openbare ruimte neemt toe. Waar de Mobiliteitsaanpak (2013) en de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015) met name ingaan op de verkeersfunctie van de openbare ruimte, ligt in deze visie de nadruk op de verblijfsfunctie van de openbare ruimte.

Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer

Opgaves zijn er voor alle modaliteiten. Het wegennet moet robuust worden gemaakt om onder andere de verwachte groei van automobilititeit te kunnen accommoderen en de behoefte aan comfortabel openbaar vervoer te faciliteren. Ook zal de opmars van de fiets, al dan niet geholpen met een (elektrische) motor, doorzetten en voor steeds grotere afstanden worden gebruikt. Het huidige fietsnetwerk zullen we lokaal maar ook regionaal moeten opwaarderen opdat men zich blijvend comfortabel, snel en veilig kan verplaatsen op de fiets.

Twee specifieke aandachtspunten in Haarlemmermeer zijn de snelle economische groei in Metropoolregio Amsterdam en de groei van de luchthaven. De snelle economische groei heeft geleid tot de versnellingsopgave van de woningbouw in Haarlemmermeer en als gevolg daarvan ontstane druk op de verkeersnetwerken.

Tegelijkertijd geldt dat behalve de mobiliteit, ook de verkeersonveiligheid en de overlast door sluijverkeer groeit. We moeten opnieuw kijken naar de bestaande infrastructuur en geld vrijmaken om structureel onveilige situaties weg te nemen. De weginrichting van weleer, zoals hard wegmeubilair ter bescherming van bermen, fietspaden of chicanes voldoet niet meer. Voor toekomstige infrastructuur zal gelden dat verkeersveiligheid voorop gaat en niet het sluitstuk is. Het doorgaande verkeer moeten we weren uit de wijken en zo snel mogelijk naar het regionale netwerk geleiden.

De richting is helder: groei van alle modaliteiten de komende decennia en de noodzaak die groei te accommoderen en de nadelen ervan te mitigeren.

3.1.5 Stedelijke kaders

Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam

In het Beleidskader Verkeersnetten staan de belangrijkste routes voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto, welk doel ze hebben en aan welke kwaliteitseisen ze moeten voldoen. Het Beleidskader is nodig om ervoor te zorgen dat er een duidelijke hiërarchie is in de structuur van de wegen in de stad. Op het ene stuk weg is de auto bijvoorbeeld belangrijk, op het andere de voetganger. Hierbij is onderscheid gemaakt in Plusnetten, Hoofdnetten en overig. Door dit onderscheid te maken, wordt het maken van keuzen bij de inrichting van wegen vereenvoudigd. Het kader wordt gebruikt als basis voor keuzes voor investeringen in de verkeersnetten en voor het maken van keuzes als – bijvoorbeeld door ruimtegebrek - niet aan alle doelen en eisen kan worden voldaan. Het is ook het kader van de gemeente om ruimtelijke plannen aan te toetsen.

De Sloterbrug is in het nieuwe beleidskader verkeersnetten opgenomen als Plusnet Fiets.

Dit beleid is op 24 januari 2018 door de gemeenteraad vastgesteld. Doelstellingen van het Plusnet Fiets zijn onder andere het stimuleren van het dagelijkse fietsgebruik en het garanderen van de bereikbaarheid van de stad (hoogwaardige fietsverbinding), van voorzieningen en van groengebieden. Daarnaast maakt de brug onderdeel uit van het hoofdnet OV bus.

Leidraad Centrale Verkeerscommissie.

De Leidraad CVC is een uitwerking van het Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam. In de CVC-leidraad staan specifieke inrichtingseisen voor de openbare ruimte. Zo zijn voor Plusnet OV criteria opgenomen voor de positionering van haltes ten opzichte van kruispunten. Voor Plusnet Fiets is bijvoorbeeld aangegeven wat de minimale breedte van een fietspad moet zijn. Dergelijke eisen zijn er ook voor auto en voor de voetganger. De CVC-leidraad is geen bestuurlijk vastgelegd beleidskader, maar een toetsingsdocument.

Netwerkstudie Nieuw-West

In het kader van de Netwerkstudie Nieuw-West wordt er door de gemeente Amsterdam gekeken naar de bereikbaarheid van de auto in het stadsdeel. Daarbij wordt gezocht naar de wisselwerking met de ruimtelijke ontwikkelingen in Nieuw-West tot 2040 en de hieruit voortkomende verschillende gewenste

verkeersingrepen. Om een overkoepelend beeld te schetsen van de verkeersopgaven in Nieuw-West voor alle modaliteiten, waarbij ook fiets en OV zijn meegenomen, is in het eerste kwartaal gestart met een mobiliteitsplan voor Nieuw-West. Het mobiliteitsplan is naar verwachting in het eerste kwartaal 2020 gereed.

Beleidskader Puccinimethode (vaststelling begin 2018)

Dit kader is een uitbreiding van het 'Handboek Puccinimethode Rood, deel 1' uit 2014. De belangrijkste uitbreiding is de toevoeging van de 'Puccinimethode Groen'. Hierin staan standaarden voor al het Amsterdamse groen. Ook staan er nu afspraken in over de vormgeving van openbare verlichting (dit was onderdeel van het voormalige Beleidskader Verlichting uit 2005) en het straatmeubilair.

De Puccinimethode Rood is de beleidsmatige uitwerking om met eenvoudige, beproefde materialen zoals 30x30 betontegels en gebakken klinkers een hoge kwaliteit te bereiken. De methode geeft deze ambitie (zowel inhoudelijk als procesmatig) vorm en staat voor de totstandkoming van één Amsterdamse traditie en cultuur bij de inrichting van de openbare ruimte.

Koers 20/25.

Met de acties uit Koers 2025 schept het gemeentebestuur van Amsterdam voor de periode tot 2025 ruimte voor het realiseren van 50.000 woningen in de stad. De aankomende jaren vindt kleinschalige woningbouwontwikkeling plaats in dorp Sloten. Dit kan gevolgen hebben voor het aantal (fiets)verkeersbewegingen van en naar de Sloterburg.

Verkeersstructuurplan Badhoevedorp

Bij het Masterplan Badhoevedorp behoort een Verkeersstructuurplan Badhoevedorp (2005). In 2013 is een Actualisatie Verkeersstructuurplan vastgesteld. De Actualisatie gaat in op de verschillen met het Verkeersstructuurplan en geeft de stappen weer die nodig zijn om met de voortgang van de ontwikkelingen te komen tot het eindbeeld van de verkeersstructuur.

De verkeersstructuur van Badhoevedorp, na de omlegging van de A9, gaat veranderen. De reden is dat de bereikbaarheid van het dorp niet meer sterk afhangt van de verkeersfunctie van de Robert Kochstraat. In de oude situatie sloot die immers direct aan op de A9. De A9 sluit nu aan op de Schipholweg.

Door de Schipholweg te gaan gebruiken als de belangrijkste ontsluiting van het dorp, wordt voorkomen dat het verkeer zich dwars door het dorp via de Robert Kochstraat, Kamerlingh Onneslaan en Zeemanlaan een weg zoekt. Het verkeer zou voortaan vanaf de Schipholweg via een vijftal lanen het dorp in kunnen, de zogenaamde inprickers. Deze lanen zijn van west naar oost de Oleanderlaan, de doorgetrokken Kamerlingh Onneslaan, de Sloterweg, De Pa Verkuijllaan/Burgemeester Amersfoordtlaan en de nieuwe laan door de wijk Schuilhoeve.

De noodzaak van deze wegen en fasering van de openstelling daarvan wordt in een op handen zijnde tweede Actualisering van het Verkeersstructuurplan nader bepaald.

Voor de Sloterbrug blijft de route via de Amersfoordtlaan de belangrijkste toegangsweg.

De verkeersveiligheid voor fietsers wordt sterk verbeterd door de gewijzigde inrichting van de brug en de aansluitende kruisingen. Behalve de route via de Amersfoordtlaan wordt voor fietsers bovendien een alternatieve verkeersluwe route door het dorp voorbereid, min of meer parallel aan en ten oosten van de route Pa Verkuijllaan en Amersfoordtlaan. Intussen is ook een studie naar een vergelijkbare route aan de westkant voorgesteld.

3.1.6 Agenda's en Programma's

Investeringsagenda Fiets, Verkeersveiligheid en Weg (Vervoerregio Amsterdam)

De Vervoerregio Amsterdam verdeelt beschikbare middelen met investeringsagenda's. Naast de Investeringsagenda OV bestaan er nog drie andere investeringsagenda's: één voor de fiets, één voor verkeersveiligheid en één voor de weg. Maatregelen uit de Investeringsagenda Fiets zijn onder andere het verbeteren van de fietsinfrastructuur die behoort tot het netwerk van de vervoerregio, fietsparkeren in stadscentra en bij de haltes van de OV-stations. De projecten uit de Investeringsagenda Fiets gaan tussen 2015 en 2025 in uitvoering. In het Investeringsprogramma Verkeersveiligheid zijn maatregelen opgenomen voor verkeersveiligheid in het algemeen zoals verbeteren schoolomgevingen, Duurzaam Veilige inrichtingen, educatie en campagnes. Van belang is dat maatregelen die voortkomen vanuit de vier investeringsagenda's (Weg, Fiets, Verkeersveiligheid en OV) goed op elkaar worden afgestemd. Als maatregelen uit deze agenda's conflicteren, dan is het Afwegingskader Plusnetten leidend.

Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015)

De Uitvoeringsagenda Mobiliteit is de uitvoeringsagenda bij de mobiliteitsaanpak en geeft uitvoering om Amsterdam bereikbaar en aantrekkelijk te houden. De agenda beschrijft concrete maatregelen die meer ruimte creëren en de doorstroming verbeteren voor voetganger, fietser, openbaar vervoer en de automobilist. De Investeringsagenda OV is hier onderdeel van.

MeerJarenPlan Fiets 2017-2022 (vastgesteld najaar 2017)

Het nieuwe Meerjarenplan Fiets is er voor fietsers én een gezonde en bereikbare stad. De 53 maatregelen richten zich op drie pijlers: comfortabel doorfietsen, gemakkelijk fietsparkeren en ander fietsgedrag. In het MJP is opgenomen dat er meer stallingen gebouwd worden, bestaande fietsroutes verbeterd worden en maatregelen om ervoor te zorgen dat iedereen die op de fiets stapt, comfortabel kan doorfietsen en gemakkelijk parkeert.

Welstandscriteria

Het ontwerp van de brug wordt getoetst door de welstandsc commissie van Amsterdam en Kwaliteitsteam Badhoevedorp. Op de waarderingskaart van de gemeente Amsterdam heeft de Sloterbrug een orde waardering 3. Dat wil zeggen dat de brug geen monument is, en vervangen mag worden. Voor bruggen en viaducten geldt dat de landhoofden massa hebben, de balustrades zijn transparant.

De Welstandsnota 2012 geeft het geldende welstandsbeleid van Haarlemmermeer weer. Het grondgebied van Haarlemmermeer wordt onderscheiden naar welstandsregimes van verschillende 'zwaarte'. In Badhoevedorp zijn verschillende welstandsregimes van toepassing. Het reguliere regime is onder meer van toepassing op de Akerdijk en de Nieuwemeerdijk, inclusief de Sloterbrug.

Agenda Autoluw

Amsterdam wil de komende jaren werk maken van de transitie naar een autoluwe stad. Het doel dat daarbij voor ogen staat is het maken van een leefbare en toegankelijke stad. Daarvoor zijn keuzes en investeringen nodig die zorgen dat het verkeer en de openbare ruimte in de stad beter aansluiten bij de behoeften van nu en in de toekomst. Per gebied in de stad is hierbij sprake van maatwerk. De binnenstad van Amsterdam is immers een ander soort gebied dan Nieuw West. Het kan daarom betekenen dat in het ene gebied zwaarder wordt ingezet op het creëren van meer ruimte voor fietsers en voetgangers, terwijl in het andere gebied juist knelpunten voor autoverkeer worden aangepakt om zo schonere lucht en minder geluid voor elkaar te krijgen. Naar verwachting wordt eind 2019 de Agenda Autoluw aangeboden aan de gemeenteraad.

De Sloterbrug vanuit de lucht (november 1972)

Hoofdstuk 4

Analyse en probleemstelling

4.1 Geschiedenis

In 1840 werd bij Hillegom begonnen met het graven van de Ringvaart Haarlemmermeer. De vaart werd in het oude land gegraven. Op oude kaarten is dit oude land langs de hele Ringdijk te herkennen. Soms zijn hele stukken ingepolderd, zodat de dijk niet te kronkelig zou worden. Vaak

is de strook oud land smaller. Zo ook bij Badhoevedorp. Op de kaart zijn onderaan de dijk de oude, slingerende veldwegen te zien. Deze zijn uiteindelijk terug te vinden in het huidige wegenpatroon van Badhoevedorp. De brug over de Ringvaart bij Sloten lag in het verlengde van de Sloterweg, de Sloterweg die voordat de Ringvaart er was, 'gewoon' doorliep naar Rijk, Vijfhuizen en Haarlem.

De Sloterweg was een belangrijke landverbinding tussen Amsterdam en de rest van Holland. Na de drooglegging van het Haarlemmermeer vormde deze weg ook de toegangspoort van de stad naar de polder. Een eeuw lang hief men in Sloten tol voor doorgaand verkeer. In 1923 werd de tolheffing opgeheven. In 1915 is de 'Verkeersvereniging Sloten en omstreken' opgericht. Deze vereniging wilde in eerste plaats de verbinding met Amsterdam verbeteren door de (paard) omnibus te vervangen door een regelmatigere en vaker rijdende paardentram. Met subsidies van de gemeenten Sloten en Haarlemmermeer kwam dit in 1918 tot stand. Een belangrijke overweging voor de gemeenteraad om dit steunen was dat door zo'n goedkope verbinding kinderen uit het noordelijk deel van de polder voortgezet onderwijs konden volgen in Amsterdam. Overigens was een paardentram voor Amsterdam op dat moment al ouderwets, maar de gemeente Amsterdam wilde niet met Sloten samenwerken voor een baan van een elektrische tram.

De opening van de Haagse brug in 1938 bracht verlichting qua verkeersdruk voor het doorgaande verkeer tussen Amsterdam en Den Haag. Deze brug was de eerste overgang over de Ringvaart die niet ter ontsluiting van het omringende gebied diende. De eerste brug werd in 1879 in gebruik genomen in verband met de groei van het dorp rondom de Badhoeve uit 1854, gebouwd na de drooglegging van de Haarlemmermeer op 1 juli 1852. Het was een smalle draaibrug en had slechts een beperkt draagvermogen. Om deze reden kon de busmaatschappij Maarse & Kroon slechts bussen over deze brug laten rijden die geschikt waren voor B-wegen. De oprit van de Sloterbrug vormde zelf ook een bron van zorgen. Vanaf die oprit was de directe omgeving bebouwd, maar tussen die bebouwing lagen de steeds meer in de knel rakende overgebleven gebouwen van de Badhoeve en het erf daarvan. Veel dorpelings vonden deze enigszins slordige situatie bij de entree van hun zo zorgvuldige aangelegde dorp een smet die verwijderd diende te worden (Stokvis, 1982). Het duurde echter nog tot begin jaren '60 dat Badhoevedorp een nieuwe brug kreeg. De Badhoeve

Mr. J.P. Amersfoordt kocht op 19 mei 1854 ruim 206 hectaren in Haarlemmermeer. Hij was één van de 32 personen met meer dan 100 hectare in de nieuwe droogmakerij. Het woonhuis van Amersfoordt is gebouwd als buitenhuis. Ook de inrichting zag er zo uit. De naam Dorp Sloten De Sloterbrug als draaibrug Badhoeve koos Amersfoordt, omdat de plek van de boerderij voor de drooglegging een oude zandplaat was. Deze was ontstaan uit het zand dat regelmatig aangevoerd werd om de Akerdijk te versterken. Deze plek vormde een 'badplaats' voor mensen uit de omgeving.

4.2 Gebruik huidige brug

De Sloterbrug is een ophaalbrug over de Ringvaart van de Haarlemmermeer die het tot de gemeente Haarlemmermeer behorende Badhoevedorp verbindt met het tot de gemeente Amsterdam behorende dorp Sloten. De huidige brug uit 1962 verbindt de Nieuwemeerdijk en de Burgemeester Amersfoordtlaan in Badhoevedorp met Langsom en de Sloterweg in Sloten. Deze brug was oorspronkelijk uitgerust met een stenen brugwachtershuisje, maar dat is in de jaren 90 bij een aanvaring verwoest. Sindsdien zit de brugwachter in een noodhuisje.

Tegenwoordig wordt de brug vanuit het (nood)brugwachtershuisje bediend. Het betonnen kunstwerk (de Brugknuffel door Herman van der Heide) aan de andere kant van de brugopening heeft de aanvaring wel overleefd.

De brug had tot 2003 twee rijstroken. Nadat in dat jaar iets noordoostelijker de Lijnderbrug in de S106 werd geopend is het verkeer op de Sloterbrug afgenomen. Er zijn nu twee fietsstroken en een rijstrook voor het gemotoriseerd verkeer, die gecombineerd met een speciaal afgestelde verkeerslichtinstallatie de capaciteit van deze brug heeft verminderd. Net als bij de oude draaibrug kan het verkeer nu in één richting tegelijk passeren. In Sloten staat vlak naast de brug de Molen van Sloten. Vroeger lag hier aan de andere kant van de Slotervaart een zwembad, het Köhlerbad, later Akerbad.

Fiets

De bestaande brug is voor fietsers een vrij ingewikkeld kruispunt. Niet alleen worden fietsers door de soms lange wachttijd benadeeld, ze vormen ook een gevaar voor zichzelf en de automobilisten. Om aan de andere kant van de ringvaart te komen worden soms kruislingse fietsbewegingen gemaakt, waardoor dit ook voor voetgangers gevaar kan opleveren.

Voetgangers

In het gebied is een aantal bezienswaardigheden en shortstay locaties. Deze worden door toeristen per voet aangedaan. Daarnaast zijn er bewoners die wandelen over de dijk en via de brug. De voetgangersstrook op de brug is niet al te breed. Hier maken de fietsers zo nu en dan gebruik van en dat levert gevaarlijke situaties op. Dit geldt tevens voor voetgangers met kinderwagens en voor mindervaliden.

Openbaar vervoer

Er is openbaar vervoer dat over de Sloterbrug rijdt. Het gaat hier om de 195 van Connexxion. Dit is de verbinding van Amsterdam naar Schiphol via Badhoevedorp.

Scheepvaart

De Ringvaart is in gebruik door scheepvaart, zowel beroeps als pleziervaart. Bij de Sloterbrug passeren zo'n 550 beroepsvaartuigen en 3500 pleziervaartuigen. De doorvaarthoogte bedraagt nu 1,00 meter. Hierdoor moet de brug voor veel van de vaartuigen open. Bestemmingen van de pleziervaart en rondvaartboten zijn toeristische bezoeken aan de molen van Sloten, het naastgelegen Kuiperijmuseum, het zalencentrum Syriana en het stoomgemaal bij Halfweg. Verderop langs de Ringvaart liggen de jachthavens van Halfweg/Zwanenburg. Het sloepvaren neemt toe in de wateren die uitkomen op de Ringvaart, ook wordt gewerkt aan sloepennetwerken.

Verkeersveiligheid

De aanrij routes naar de Sloterbrug toe zijn onduidelijk. Met name aan de kant van Badhoevedorp kan dit tot een onveilige verkeerssituatie leiden doordat er vele fietsers de kortste weg kiezen en hierdoor zichzelf en het gemotoriseerde verkeer in gevaar brengen. Aan de Amsterdamse kant zijn fietsers veelal gewend om de kortste route te kiezen en steken daarom schuin over de brug. Voor zover bekend zijn er nog geen ernstige ongevallen geweest, maar de verkeerssituatie is wel onduidelijk.

4.3 Verkeersintensiteiten

De wegen worden steeds drukker door het gebruik van auto's en het afleggen van afstanden in een zo kort mogelijke tijd wordt steeds belangrijker. Het aantal auto's dat gebruik maakt van de Sloterbrug neemt toe, omdat er in Amsterdam en Haarlemmermeer veel woningbouw bij komt. Dit heeft gevolgen voor de infrastructuur in de omgeving, die zwaarder wordt belast.

Kentekenonderzoek

In 2019 is er een kentekenonderzoek uitgevoerd om er achter te komen hoe groot het aandeel doorgaand verkeer is dat gebruikt maakt van de Sloterbrug. Verkeer dat zowel een herkomst als een bestemming heeft op het hoofdwegennet (A4, A9 en Schipholweg), ofwel aan twee kanten van de Sloterbrug op het hoofdwegennet te vinden is, wordt als doorgaand verkeer beschouwd. Verkeer dat uit Badhoevedorp of Amsterdam Nieuw-West en via de Sloterbrug naar Badhoevedorp of Nieuw-West gaat, wordt als lokaal verkeer worden beschouwd.

Het kenteken van in- en uitgaande motorvoertuigen is op een vijftal meetpunten vergeleken: op de brug en op de uitvalswegen. Hiermee zijn helder drie doorgaande verkeersroutes te onderscheiden: a) van de A9/Schipholweg in de richting van Badhoevedorp/Nieuw-West, b) van de A4 in richting van Nieuw-West/Badhoevedorp en c) vanuit Nieuw-West in de richting van de A9 via de Nieuwemeerdijk.

Op een gemiddelde werkdag passeren er in een etmaal een kleine 11.000 motorvoertuigen de Sloterbrug. Van het gemotoriseerde verkeer dat over de Sloterbrug heen rijdt komt een ruime 30% ook voorbij de camera's bij de uitvalswegen. Daarvan is veruit de meerderheid verkeer dat een herkomst of bestemming heeft in Badhoevedorp of Nieuw-West. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat minder dan 1% van het verkeer op de Sloterbrug als doorgaand verkeer is te classificeren. Dat wil zeggen, verkeer dat van het hoofdwegennet (A4, A9 en Schipholweg) naar het hoofdwegennet gaat door gebruik te maken van de Sloterbrug. Dit staft de bevinding uit het verkeersmodel, dat een vergelijkbaar beeld oproept. Driekwart van alle bewegingen over de brug vinden plaats tussen 07:00 uur en 19:00 uur. De drukste uren zijn in de ochtend tussen 08:00 uur en 09:00 uur en in de avond tussen 17:00 uur en 18:00 uur. In beide gevallen gaat het om ongeveer 8% van het totale aantal motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag.

Toekomstige verkeerssituatie

In Haarlemmermeer, Amsterdam en de rest van de regio wordt er de komende jaren volop gebouwd. Dat heeft meer verkeer tot gevolg. Ook ter plaatse van de Sloterbrug is de verwachting dat het verkeer zal stijgen. Om een inschatting voor de toekomst te maken wordt gewerkt met een regionaal verkeersmodel, het zogenaamde model 'Noord-Holland Zuid'. Dit model is samen met diverse andere gemeenten, waaronder Amstelveen en Haarlem, gebouwd. Het kan gezien worden als een regionale verfijning van het verkeersmodel Noordvleugel (VENOM) van de Provincie Noord Holland en de Vervoerregio Amsterdam. Het model is gekalibreerd op 2014 als basisjaar en heeft 2030 en 2040 als prognosejaren. In de prognosejaren zijn ontwikkelingen opgenomen waar een besluit over Locaties van het kentekenonderzoek genomen is of waarvan met behoorlijke zekerheid gezegd kan worden dat het er komt. Het verkeersmodel geeft aan dat in 2030 (hoge scenario) 17.500 motorvoertuigen en in 2040 (hoge scenario) 18.500 motorvoertuigen per dag over de Sloterbrug gaan rijden. In het kader van de Netwerkstudie Nieuw West wordt er door de gemeente Amsterdam gekeken naar het effect van de ontwikkelingen van de komende jaren in relatie tot de bereikbaarheid.

In De Aker, Sloten en Nieuw Sloten is sprake van drukke wegen en er komen steeds vaker opstoppingen voor. De drukte op de weg gaat ten koste van de leefbaarheid van het gebied en de tevredenheid van de bewoners. Een van de straten waar het autoverkeer mogelijk verder gaat toenemen in de toekomst, is de Sloterweg in Amsterdam. De ruimte op deze weg is schaars, wat betekent dat de fietsers gebruik maken van een fietsstrook aan beide zijden van de weg. Ook de automobilist gebruikt de fietsstrook bij het passeren van een tegemoet komende auto. De gemeente Amsterdam start met een verkenning naar mogelijke verkeersmaatregelen op deze weg. Een onderdeel van deze verkenning is of de huidige status van de Sloterweg wordt gehandhaafd, of dat het doorgaande verkeer wellicht beter via de omliggende S-wegen geleid kan worden. Het project Sloterbrug stemt af met het project dat deze verkenning gaat uitvoeren. Eventuele maatregelen die voortvloeien uit de verkenning die gevolgen hebben voor de Sloterbrug kunnen dan meegenomen worden in het voorlopig ontwerp. Te denken valt hierbij bijvoorbeeld aan bewegwijzering.

4.4 Ruimtelijk beeld

De bestaande Sloterbrug is niet meer van deze tijd. De aanrijroutes naar de brug toe en de afwikkeling aan beide gemeente kanten kan verbeterd worden. Er staan dagelijks lange rijen auto's voor de brug te wachten voordat ze over mogen steken. Dit is niet alleen hinderlijk voor de automobilist, maar ook de fiets- en voetgangers ervaren er hinder van.

Een brug is meer dan een stuk beton over een vaart waar je zo snel en makkelijk mogelijk het water over steekt. Uit het verleden blijkt dat in de loop van de tijd deze plek een bijzondere betekenis heeft gehad. Eerst liep de Sloterweg van hier verder naar de dorpen Rijk en Vijfhuizen en Haarlem. Na de inpoldering werd het de plek waar nieuwe ideeën en de stedelijke invloed vanuit Amsterdam de Haarlemmermeerpolder inkwamen. Tegenwoordig steekt men bijna ongemerkt deze oude grens over, de Ringvaart lijkt een ondergeschikt onderdeel van het stedelijk netwerk in de regio. Niets is echter minder waar. Er ligt op deze plek nog steeds een grens, de gemeentegrens. Samenwerking over twee zijden is niet vanzelfsprekend.

Toch is het noodzakelijk om de opgave van de vervanging van een brug als een geheel op te vatten met, minimaal, de beide oevers en beter nog de toe leidende wegen, de relatie met en de ligging aan

het water van de functies in de directe omgeving, De Sloterbrug ligt op een kruising van twee belangrijke lijnen. Enerzijds de lijn Amsterdam - Sloterweg en historisch dorp Sloten - tuindorp Badhoevedorp - Schiphol. Anderzijds de lijn van de Ringdijk en Ringvaart. Bewegend langs deze beide lijnen ervaart men een opeenvolging van bijzondere plekken.

Verschillende functies in de directe omgeving van de brug vragen een betere relatie met de Ringvaart. Aan de Amsterdamse zijde is dit de molen van Sloten, deze heeft een functie in het uitslaan van water, maar ligt

Zicht over de Ringvaart

verstopt achter woonboten en oeverbegroeiing. Aan de Haarlemmermeerse zijde belemmert druk verkeer recreatief gebruik van de Nieuwemeerdijk. En richting de natuurgebieden Oeverlanden en Tuinen van West.

Zo is aan de Haarlemmermeerzijde het groene Badhoevepark, een bijzondere entree van het dorp met karakteristieke bomen. De Burgemeester Amersfoordtlaan is een belangrijke verbinding naar Badhoevedorp en verder naar Hoofddorp. Met de monumentale bomenlaan aan weerszijden heeft dit veel allure en kwaliteit. De Nieuwemeerdijk is een dijk die kenmerkend is voor deze plek, deze begeleidt de ringvaart samen met de ringvaardijk aan de Amsterdamse zijde. De Sloterbrug is de verbindende factor en een onderbreking in deze structuur.

4.4.1 Stedenbouwkundige situatie

De Sloterbrug verbindt de gemeentes Amsterdam en Haarlemmermeer. Het is een route die door dorp Sloten naar Badhoevedorp gaat en naar de buitengebieden. In Amsterdam is de route naar de brug via de Plesmanlaan en Langsom. Vanuit Badhoevedorp gaat de route via de Burgemeester Amersfoordtlaan over de Nieuwemeerdijk naar de brug. Aan deze zijde is de verkeerssituatie onduidelijk en dat zorgt voor onveilige situaties. In Amsterdam wordt de route begeleid door bebouwing en aan één zijde een bomenlaan. Daarnaast ligt er een vrij liggende busbaan en aan weerszijden een fietspad. Op de Langsom grenzen de Sloterweg, de Ringvaardijk en Akersluis. Deze toegangswegen leiden het bestemmingsverkeer naar de Sloterbrug.

Woonboten | Patatzaak | Bloemenkiosk

In de nabijheid van de Sloterbrug bevinden zich een snackbar, bloemenkiosk en een aantal woonboten. De verplaatsing van de Sloterbrug heeft gevolgen voor de bestaande bebouwing. In hoofdstuk 7 zal ingegaan worden op de inpassing van deze functie in de toekomstige situatie.

4.4.2 Openbare ruimte

De openbare ruimte rondom de Sloterbrug heeft twee verschillende gezichten. Aan de Amsterdamse kant is er veelal verharding aanwezig met bomen aan de zijde van Plesmanlaan en Langsom. Dit heeft weinig kwaliteit en zorgt voor een onsaamenhangend geheel. Het gebied is meer ingericht voor de auto dan voor voetgangers en fietsers en voldoet niet aan de Puccinni en de DIOR uitgangspunten. De dijk geeft enige kwaliteit, maar zal meer toegankelijk moeten zijn voor langzaam verkeer. Aan de Badhoevedorpse kant is de kwaliteit te vinden in park de Badhoeve en in de fraai beplante Burgemeester Amersfoordtlaan. Samen vormen ze de entree van Badhoevedorp. In het park staan mooie bomen, maar het geheel kan nog veel aantrekkelijker worden.

Beheer

Het beheer van de bestaande Sloterbrug ligt bij de gemeente Haarlemmermeer. Dat omvat het huidige verkeersregelinstallatiesysteem op en rondom de brug. De bediening van de brug wordt uitgevoerd vanuit het brugwachtershuisje op de brug in opdracht van Haarlemmermeer. De openbare ruimte (weginfrastructuur, groen) aan de zijde van Sloten wordt door Amsterdam beheerd en de openbare ruimte aan Badhoevedorpse zijde door Haarlemmermeer.

Kabels en leidingen in de omgeving

4.5 Ondergrond

Niet alleen de bovengrondse infrastructuur moet helder en overzichtelijk zijn, maar de ondergrond is ook een belangrijk gegeven waar rekening gehouden mee moet worden voor de aanleg van de Sloterbrug en de verlegging van de weg. Aan de Amsterdamse zijde bevinden zich op de locatie van de nieuwe brug een aantal elektra-, data-, riool- en gasleidingen die op bepaalde plekken verlegd moeten worden. Hiervoor is op een klic-melding uitgevoerd. Daarnaast zal het project geagendeerd worden bij het kabels en leidingen overleg.

4.6 Groen

Groen Badhoevedorp en Sloten

Binnen de groenstructuur van Badhoevedorp hebben de Burgemeester Amersfoordtlaan en park de Badhoeve een bijzondere positie. Langs de Akerdijk en Nieuwemeerdijk is nauwelijks beplanting aanwezig. De Burgemeester Amersfoordtlaan vormt door de zware beplanting (platanen), grasvelden en struiken een kenmerkende groene lijn in het dorp. De vaak royale voor- en achtertuinen versterken het groene profiel. De Badhoeve is een bijzondere plek en vormt vanaf de dijk een belangrijke entree

van het dorp. Bij de vernieuwing en verplaatsing van de Sloterbrug moet met dit park zorgvuldig worden omgegaan. Het gaat om een inrichting die recht doet aan de bijzondere historie van deze plek.

Groene AS

De Groene AS vormt de ecologische en recreatieve verbindingszone tussen Amstelland en Spaarnwoude. De Ringvaart van de Haarlemmermeer vormt de ruggengraat van de natte verbindingszone. Vanwege de aanwezigheid van de woonboten langs de Ringvaartdijk kan de Groene AS hier niet op de wateroever worden gerealiseerd, maar zal aan de noord zijde van de dijk worden gerealiseerd. In het plangebied zal dus het aangrenzend polderlandschap ingericht voor moe-ras- en oeversorten, zodat er een soort 'moeraslint' ontstaat, met daartussen grotere kerngebieden. Hierdoor ontstaat een belangrijk doorganggebied voor dieren en planten. In Haarlemmermeer loopt de Groene AS via een bypass aan de zuidkant van Badhoevedorp.

Natuur

Binnen een straal van vier kilometer van het plangebied komen geen Natura 2000-gebieden en/of beschermde natuurmonument en voor. Ook buiten deze straal bevinden zich geen Natuurbeschermingswetgebieden binnen de beïnvloed sfeer van de beoogde ontwikkeling van de Ringvaartdijk. Het meest nabijgelegen Natura 2000 -gebied is het Markermeer & IJmeer (circa 15 km). Het gebied rondom de Ringvaart geniet een gemiddelde natuurwaarde. Het plangebied valt binnen een Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en maakt onderdeel uit van de ecologische en recreatieve verbindingszone "Groene AS".

In de bestaande situatie ontbreekt de gewenste eco-logische toestand, vanwege harde beschoeiing, steile taluds, gronden in gebruik als tuinen en de aanwezigheid van woonboten. De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingszones.

Boven de Ringvaart en in de directe omgeving kunnen vliegende en/of foeragerende vleermuizen voorkomen, waarnaar nader onderzoek wordt gedaan. Bij twee veldbezoeken in de zomer van 2012 is alleen een aantal foeragerende gewone dwergvleermuizen langs de weg waargenomen. Inschatting van de vleermuizenspecialist is dat de plek alleen een functie heeft als foerageergebied voor gewone dwergvleermuis en mogelijk ook nog als paargebied voor ruige dwergvleermuis.

Landschap en cultuurhistorie

Landschap, natuur, cultuurhistorische en archeologische waarden (LNCA – waarden) zijn geïnventariseerd. Daarnaast is de nota "Recreatief medegebruik, landschaps- en cultuurhistorie" van waterschap Amstel, Gooi en Vecht geraadpleegd. De Ringvaartdijk Oost ligt aan de Amsterdamse kant van de ringvaart tussen de Oude Haagseweg in het zuidoosten tot aan de Molen van Sloten in het noordwesten. Langs het gehele traject liggen er woonarken in de Ringvaart, met tuinen op de oever aan de buitenzijde van de dijk. De weg/fietspad loopt op de kruin van de dijk evenwijdig aan de Ringvaart. Ter hoogte van de overgang van de wielersbaan/sportvelden naar de volkstuinten heeft de weg/fietspad een knik en loopt deze naar het noorden toe op grotere afstand van de Ringvaart. De particuliere tuinen en groenstrook zijn hier dan ook breder, vergeleken met het zuidelijke gedeelte van het traject. Ook bij de hockeyvelden zit een lichte knik in de weg/fietspad en wordt de afstand tot de Ringvaart weer iets groter. Langs het gehele traject zijn er bomen/hoge beplanting aanwezig in de berm van de weg/fietspad en op de aangrenzende terreinen (zoals het volkstuintenpark en de hockeyvereniging. Ook in de groenstrook en de particuliere tuinen zijn de nodige bomen/groen aanwezig. Voor een dijk is er aan de Amsterdamse kant niet veel hoogteverschil met de aangrenzende gronden. Vanaf de dijk is de Ringvaart dan ook nauwelijks waarneembaar. Door het geringe hoogteverschil wordt het gebied vanaf de weg/fietspad lang niet overal als een dijk beleefd. Aan Haarlemmermeerse kant zijn de ringvaart, ringdijk en park de Badhoeve cultuurhistorisch van belang. Ook de plek van de Sloterbrug heeft cultuurhistorisch betekenis omdat die in het verlengde ligt van de Sloterweg.

Bij het ontwerp van de brug en de daarop aansluitende infrastructuur zijn er een aantal ontwerpseisen waar rekening mee moet worden gehouden. Het gaat om minimale vereisten, ingegeven vanuit wettelijke verplichten en/of richtlijnen. Hoe de ontwerpseisen uiteindelijk in het ontwerp worden vertaald, wordt in een latere fase van het project uitgewerkt.

Algemene eisen: Door de Gemeente Amsterdam en Haarlemmermeer worden de volgende eisen aan het verkeerskundig ontwerp van de brug gesteld:

*ff*Zorgvuldige architectuur,

*ff*De brug hoeft niet iconisch te zijn;

*ff*Duurzaam in onderhoud, uiterlijk in detaillering en materiaalgebruik;

*ff*Integral dag- en nachtbeeld;

*ff*Verlichting moet integraal worden meegenomen in het ontwerp van de brug;

*ff*Het ontwerp van de brug is (mede) geïnspireerd op de historische locatie en de omgeving waar de brug zich bevindt;

ff Geen massieve brug, maar open en transparant (bv de leuning);
ff Kunstwerk 'De Brugknuffel' komt terug;
ff Een uitzichtpunt in de vorm van een zit plek nabij de brug.
ff De constructie dient voor alle gebruikers sociaal veilig te zijn;
ff Nissen en hoeken die uitnodigen voor wildplassen, andere louche activiteiten dienen vermeden te worden in het ontwerp.

Hoofdstuk 5 Ontwerpeisen Sloterbrug

5.1 Randvoorwaarden voor het ontwerp Sloterbrug

Verkeerskundige eisen land
f Eenvoudig en efficiënt te bouwen;
f Minimaal onderhoud;
f Sluit goed aan op de toevoerwegen.

Verkeerskundige eisen water
ff De nieuwe brug krijgt twee doorvaartopeningen waarvan één beweegbaar zal zijn;
ff De nieuwe brug wordt op afstand bediend;
ff Het beweegbare deel komt op het hoogste punt van de brug;
ff Aan beide zijden van de brug, op beide oevers dienen "drenkelingen" eenvoudig op het droge te kunnen klimmen;
ff De voegen in de constructie van de aansluiting van het beweegbare brugdek op de aansluitende constructie dienen zodanig geconstrueerd te zijn dat deze geen negatieve invloed hebben op het rijcomfort en veiligheid van de gebruiker;
De constructie dient te voldoen aan de legger van het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Dimensies en afmetingen
De rijbaan voor gemotoriseerd verkeer heeft 2x1 rijstroken. De breedte dient te worden ontworpen o.b.v. het maatgevend ontwerpvoertuig; (minimaal 3,50 meter breedte in rechtstand;
De fietspaden dienen minimaal 2,00 meter breed te zijn (t.b.v. éénrichtingsverkeer);
De voetpaden dienen minimaal 1,80 meter breed te zijn (minimaal 1,50 meter op brug);
De minimale doorvaartbreedte van het te openen gedeelte van de brugconstructie dient 13,80 meter te zijn;
De brug dient in gesloten toestand een doorvaart

Technische eisen
De rijbanen op de brug dienen van elkaar gescheiden te zijn door een middengeleider of dubbele asstreep; Alle soorten verkeer (gemotoriseerd verkeer, fietsers, voetgangers) dienen van elkaar gescheiden te zijn. Bromfietsers en bussen rijden op de rijbaan;
Het gemotoriseerd en langzaam verkeer hebben een minimale onderlinge afstand van 0,50 m;
Plaatsen die niet toegankelijk zijn voor publiek afsluiten met leuningwerk en waarschuwingborden;
Aan beide zijden van de brug komen hoogtelichten, volgens de regelgeving van het Ministerie van Verkeer en waterstaat.
Er komt ook verkeersverlichting Op de brugconstructie en eventuele beweegbare delen wordt deze verlichting gevoed uit de energievoorziening van de brug
De constructie zorgt dat weersinvloeden geen belemmering zijn voor het verkeer
De constructie zorgt dat er geen grond of ander materiaal in de watergang kan dringen;
Aan beide zijden van de brug dient een remmingswerk te worden geplaatst volgens de Richtlijn Vaarwegen. De remmingswerken zijn ook geschikt voor de pleziervaart om als wachtplaats te dienen; Aan beide zijden van de brug komen afmeerpalen voor de beroepsvaart volgens de Richtlijn Vaarwegen;
ff

Hoofdstuk 6 Ontwerpverkenning nieuwe Sloterbrug

6.1 Geschiedenis variantenafweging

De geschiedenis van het huidige project Sloterbrug gaat terug naar eind 2013. Op initiatief van de deelraad Amsterdam Nieuw-West heeft een schouw van de situatie op de brug plaatsgevonden. Hierbij waren bestuurlijke vertegenwoordigers van stadsdeel Amsterdam Nieuw-West en Haarlemmermeer aanwezig. Tijdens de schouw is de wens uitgesproken dat de veiligheid en doorstroming verbeterd moet worden.

Met het Uitvoeringsprogramma 2014 van het Deltaplan Bereikbaarheid is door Haarlemmermeer ingezet op een geheel nieuwe brug, in plaats van een aparte fietsbrug. De kosten voor de nieuwe brug zouden op gelijke basis worden gedeeld met stadsdeel Nieuw West, met een nog te ondertekenen

intentieovereenkomst. Die overeenkomst is op 11 maart 2014 door het college van B&W Haarlemmermeer vastgesteld. Vanwege de toenmalige onduidelijkheden als gevolg van de reorganisatie binnen de gemeentelijke organisatie van Amsterdam, waarbij veel bevoegdheden van de stadsdelen naar de centrale stad zijn verschoven, is het destijds niet gelukt de afspraken te formaliseren.

6.2 Eerste variantenafweging

Haarlemmermeer heeft hierop het voortouw genomen in de voorbereiding van het project. De gemeente Amsterdam en Stadsregio Amsterdam hebben zich hierbij ambtelijk aangesloten. Door adviesbureau Goudappel Coffeng is een studie voor een verkeerskundig plan van eisen en schetsontwerp voor een nieuwe brug opgesteld. Een nieuwe brug geeft de mogelijkheden om de vormgeving van brug en omgeving opnieuw te bezien en waar nodig verbeteringen aan te brengen. De volgende vraag stond bij de studie centraal: "Op welke wijze moeten we de nieuwe brug en directe omgeving inrichten voor de voetganger, fiets en/of het gemotoriseerde verkeer?"

Van in totaal negen varianten zijn vijf kansrijke varianten in de studie nader bekeken:

1. Een smalle brug op dezelfde locatie en één gecombineerd kruispunt met verkeerslichten (huidige situatie).
2. Een bredere brug op dezelfde locatie (tweerichtingsverkeer) en twee kruispunten met verkeerslichten.
3. Een nieuwe brug ten noorden van de huidige locatie, met rotondes aan beide zijden van de Ringvaart.
4. Een nieuwe brug ten noorden van de huidige locatie, met een rotonde ten westen van de Ringvaart en verkeerslichten aan de oostzijde.
5. Een nieuwe brug ten noorden van de huidige locatie, met kruispunten met verkeerslichten aan beide zijden van de Ringvaart.

Model 1:

Brede brug op dezelfde locatie.

Hierdoor zal er een tijdelijke oplossing bedacht moeten worden om het verkeer naar de overzijde te leiden.

Model 2:

Nieuwe brug ten noorden van huidige locatie met twee rotondes. De rotondes nemen teveel ruimte in beslag dat aan de Amsterdamse kant niet mogelijk is.

Model 3:

Nieuwe brug ten noorden van huidige locatie met een rotonde aan westzijde en verkeerslichten aan oostzijde.

Bij de Badhoeve zal meer park verdwijnen door de ruimtevraag van de rotonde.

Model 4:

Nieuwe brug ten noorden van huidige locatie met verkeerslichten aan beide zijden.

Dit zal voor de verkeerveiligheid en doorstroming optimaal zijn.

Uit de studie kwam naar voren dat een ontwerp met verkeerslichten aan beide zijden van de Ringvaart de voorkeur heeft in verband met de mogelijkheid om het verkeer te sturen en om prioriteit te geven aan de doorstroming van het openbaar vervoer. Daarnaast draagt het bij aan de verkeerveiligheid en geeft het meer ruimte aan de fiets en voetganger. Er ontstaat een heldere aansluiting aan beide zijde van de brug.

6.3 Voorkeursvariant

Eind 2016 hebben bestuurders van de gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer en de Vervoerregio Amsterdam (opvolger Stadsregio Amsterdam) overleg gehad over de nieuwe Sloterbrug. In dat overleg is naast de variant die uit de studie van 2014 naar voren is gekomen, nog een keer gekeken naar twee anderen varianten:

Een nieuwe brug op de huidige plek;

Voorkeursmodel na participatieronde

ff

een aparte fietsbrug en de huidige brug weer in 2 richtingen.

Daaruit volgde dat een nieuwe brug op de huidige plek te lang te veel overlast in de uitvoering geeft en nu de mogelijkheid vervalt om in één keer een duurzame oplossing voor de verkeerssituatie rondom de brug te realiseren. Een aparte fietsbrug zorgt voor een ingewikkelde aansluiting op de bestaande infrastructuur en draagt niet bij aan de overzichtelijkheid van de kruispunten aan beide zijden van de Ringvaart. Door de bestaande brug te behouden wordt de kans niet benut om de doorvaarthoogte op dit deel van de Ringvaart te verhogen. Tevens is het een inefficiënte geldbesteding vanwege de afschrijving van de huidige brug over circa 10 jaar.

Ook nu kwam een nieuw en bredere brug naar voren als de nader te onderzoeken variant. Naar aanleiding van het overleg met bestuurders is opdracht gegeven voor een nadere studie voor een alternatief van de schuine variant: een, financieel aantrekkelijker, rechte variant. De nadere studie is uitgevoerd door

Goudappel Coffeng en daar is een aantal alternatieven voor de schuine variant naar voren gekomen. De ruimtelijke impact van de alternatieven is getoetst en op basis hebben beide gemeenten besloten verder te gaan met het project Sloterbrug op basis van een voorkeursvariant. Het gaat hierbij om een rechte oversteek door middel van een bredere en hogere brug aan de westzijde van de bestaande Sloterbrug. De voorkeursvariant is sindsdien nog iets aangepast aan Haarlemmermeerse zijde met het creëren van een verkeerskundig meer voor de hand liggende kruising.

6.4 Participatie voorkeursvariant

Op 17 juli 2018 hebben de colleges van burgemeester en wethouder van Haarlemmermeer en Amsterdam ingestemd met de Samenwerkingsovereenkomst Sloterbrug. Naast afspraken tussen beiden gemeenten op het gebied van onder meer kosten en toekomstig beheer is ook bepaald dat de voorkeursvariant het financieel en verkeerskundig uitgangspunt van de overeenkomst is. Na het vaststellen van de overeenkomst zijn beide gemeenten in overleg gegaan met de belanghebbenden over de nieuwe brug op basis van deze variant. Doel van de gesprekken was het toetsen van draagvlak voor de voorkeursvariant.

De druk bezochte informatiebijeenkomst in september 2018 en de daar op volgende begeleidingsgroepen waren bedoeld om het gesprek over uitgangspunten voor de brug aan te gaan. In de begeleidingsgroep zitten vertegenwoordigers van verschillende belangen, zoals de Fietsersbond, werkgroep verkeer dorpsraad Sloten, buurtvereniging Nieuwe Meer, dorpsraad Badhoevedorp, Woonboten Overleg Osdorp, Onbeperkt Nieuw West, vertegenwoordigers namens bewoners van de burgemeester Amersfoordtlaan, de IJshoeve namens bedrijven in Sloten en Businessclub Badhoevedorp.

Als bijlage bij deze Nota van Uitgangspunt is een lijst opgenomen met vragen en opmerkingen die zijn gesteld tijdens de informatiebijeenkomst, inclusief de gemeentelijke reactie. Ook als bijlage zijn de verslagen van de begeleidingsgroepen tot nu toe opgenomen. Op vier alternatieve plannen die zijn aangedragen in de afgelopen tijd gaan we in deze Nota verder in.

Alternatief plan 1: afsluiten Sloterbrug voor doorgaand gemotoriseerd verkeer

In de stadsdeelcommissievergadering Nieuw West van 6 november 2018 is er ingesproken door de werkgroep verkeer dorpsraad Sloten. Zij vroegen aandacht aan voor een alternatief plan voor de Sloterbrug. In tegenstelling tot de voorkeursvariant pleiten zij voor het afsluiten van de bestaande brug voor doorgaand gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van openbaar vervoer. Het overige gemotoriseerde verkeer zou in hun plan gebruik moeten maken van de Oude Haagsewegbrug, bijna 2 kilometer ten zuidoosten van de Sloterbrug. Deze brug is op dit moment niet bestemd voor autoverkeer.

Reactie alternatief plan 1

De Sloterbrug wordt volgens het gemeentelijke verkeersmodel met name door lokaal verkeer gebruikt. De huidige scope van het project Sloterbrug is dan ook de brug en direct aangrenzende infrastructuur. Het uitvoeren van het alternatieve plan van de werkgroep verkeer dorpsraad Sloten behelst een flinke scope-uitbreiding van het project, met bijbehorende benodigde financiële middelen.

Het openstellen van de Oude Haagseweg zou juist een sluiproute creëren voor het verkeer dat met name gebruikt maakt van de snelwegen en weinig bestemmingsverkeer aantrekken dat nu de Sloterbrug neemt. Wanneer naast openstelling van de Oude Haagseweg gelijktijdig de Sloterbrug voor autoverkeer wordt afgesloten, kan het verkeer tussen de kernen van Sloten en Badhoevedorp niet anders dan omrijden. In het uiterste geval gaat het om meer dan 6 kilometer omrijden.

Openstelling Oude Haagseweg voor autoverkeer creert sluiproute voor snelwegverkeer

Het is niet eenvoudig om de Oude Haagseweg open te stellen voor autoverkeer. De brug maakt deel uit van het project 'HOV Westtangent, deel Haarlemmermeer' en is nu in gebruik voor openbaar vervoer, bestemmingsverkeer voor de golfbaan en langzaam verkeer. De HOV Westtangent is een project met meer betrokken stakeholders dan alleen de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam. Het geschikt maken van de Oude Haagsewegbrug (verbreden van de brug voor twee rijstroken voor de auto) én toeleidende infrastructuur (nieuwe aansluiting op de Schipholweg) behelst een grote scopewijziging van het project. Zowel voor het project Sloterbrug, als voor het project HOV Westtangent kan een dergelijke scopewijziging er toe leiden dat één of beide projecten geen doorgang zal vinden.

Uitvoering van het alternatieve plan leidt er tevens toe dat het project Sloterbrug afhankelijk wordt van de doorgang van het project HOV Westtangent, deel Haarlemmermeer.

Er is gekozen om op korte termijn de verkeerssituatie op en rondom de Sloterbrug aan te pakken. Het project afhankelijk maken van een ander project (met een andere scope en andere belangen) brengt onzekerheid met zich mee over de opleverdatum voor de nieuwe verkeersoplossing rondom de Sloterbrug. Daarnaast wordt de om-rijbeweging voor veel bewoners van Badhoevedorp en Sloten te groot wanneer ze naar de andere kant van de Ringvaart willen. We stellen voor dit alternatieve plan daarom niet over te nemen voor de nieuwe Sloterbrug.

Alternatief plan 2: behoud huidige Sloterbrug en aanleg nieuwe brug voor langzaam verkeer

De Fietsersbond heeft schriftelijk op 4 december 2018 een aantal varianten aangedragen. Zij vragen aandacht voor hun alternatief plan: de aanleg van een nieuwe brug voor langzaam verkeer naast de bestaande brug.

Reactie alternatief plan 2

Al in een eerdere fase van het project is gekeken naar de mogelijkheid om alleen een extra fietsbrug toe te voegen. Zoals eerder in deze Nota aan bod is gekomen zijn er verschillende redenen waarom een extra brug geen goed idee is. Zo is onderhoud aan twee bruggen in plaats van één brug duurder. Het aansluiten van een extra brug op de bestaande infrastructuur is verkeerskundig gezien een lastige opgave. Het toevoegen van een extra fietsbrug kan volgens de huidige regels waardoor ter plaatse van een nieuwe brug de doorvaarthoogte wordt verhoogd, maar tegelijkertijd is het geen verbetering voor de scheepvaart omdat de huidige Sloterbrug op dezelfde hoogte blijft liggen. Dat zou een gemiste kans zijn. Als laatste punt is een aparte fietsbrug een inefficiënte geldbesteding vanwege de afschrijving van de huidige brug over circa 10 jaar. Er moet dan sowieso iets gebeuren met de huidige Sloterbrug. Vanwege deze overwegingen stellen we voor het alternatieve plan van de Fietsersbond niet over te nemen voor de nieuwe Sloterbrug wordt.

Alternatief plan 3: eenrichtingsverkeer Sloterbrug

In de begeleidingsgroep is aandacht gevraagd om naar de wenselijkheid van eenrichtingsverkeer op de beVerkeersmodel Oude Haagseweg staande of nieuwe brug te kijken waardoor de omgeving rondom de brug rustiger wordt.

Eenrichtingsverkeer op de Sloterbrug is een variant op het handhaven van de huidige verkeerssituatie. Op dit moment kan het gemotoriseerd verkeer er maar vanuit één richting, gereguleerd door verkeerslichten, over de brug heen. Door het instellen van eenrichtingsverkeer wordt het verkeer vanuit Badhoevedorp of het verkeer van Sloten de doorgang over de Sloterbrug ontzegd. Hierdoor ontstaat een ongewenste situatie dat veel omrijbewegingen tot gevolg heeft.

Vanwege de ongewenste situatie stellen we voor het alternatieve plan niet over te nemen voor nieuwe Sloterbrug.

Alternatief plan 4: tweerichtingenfietspad aan beide zijden van de weg op Sloterbrug

In de begeleidingsgroep is het nadeel van een eenrichtingsfietspad aan beide zijden van de weg besproken. Er zal dan altijd overgestoken moeten worden om naar de andere kant van de brug en/of weg te komen. Een alternatief is het realiseren van een tweerichtingenfietspad aan beide kanten van de weg.

In de praktijk blijkt dat de huidige weg- en bruginrichting spookfietsverkeer uitlokt en tevens fietsbewegingen over het voetpad. Een tweerichtingenfietspad aan beide kanten van de weg op de brug is een interessant alternatief. Het lost echter maar voor een deel het probleem met spookfietsverkeer op en er kunnen nog steeds ongewenste fietsbewegingen van en naar de brug ontstaan. Om dat te voorkomen zou op de dijk in Badhoevedorp het tweerichtingenfietspad moeten worden doorgetrokken. Dat leidt weer tot een ongewenste schuine oversteek vlak na een gereguleerde kruising. Een andere nadeel is dat een brug met een dubbel tweerichtingenfietspad ook breder wordt en daarmee duurder. Door de suboptimale oplossing en genoemde nadelen stellen we voor het alternatieve plan niet over te nemen.

Centrale Verkeerscommissie Amsterdam

Op 11 september 2018 is de voorkeursvariant behandeld in de Centrale Verkeerscommissie van de gemeente Amsterdam (CVC). Als bijlage bij de Nota is het verslag van die vergadering te vinden. Samenvattend is de CVC enthousiast over de voorkeursvariant. Als aandachtspunt geeft zij mee dat het hellingspercentage voor mindervaliden moet voldoen aan de richtlijnen. Ook moet de effectieve loopruimte op de brug 1.80 meter breed zijn en obstakelvrij. Consequenties van de voorkeursvariant voor het openbaar vervoer moeten nader in beeld worden gebracht, waarbij het openbaar vervoer geen vertraging ondervindt.

Hoofdstuk 7

Ontwerp oplossing nieuwe Sloterbrug

7.1 Verkeer

Door de kruising met de brug zo compact mogelijk te maken, ontstaat er meer ruimte en rust op de dijk. Het park de Badhoeve kan een inrichting krijgen die recht doet aan de bijzondere historie van de plek. De locatie van het bruggenhoofd is sterk bepalend voor de omvang van het kruispunt en daardoor de afwikkeling van het verkeer. Hoe dichter de brug bij de doorgaande route, Burgemeester Amersfoordtlaan, komt, hoe korter de route en hoe sneller het verkeer op het kruispunt kan worden afgewikkeld. Dit wordt mede door de verkeerslichten mogelijk gemaakt. Voor fietsers zullen deze namelijk tegelijkertijd op groen staan.

Amsterdam

Aan Amsterdamse zijde ontstaan er in de nieuwe situatie onderbrekingen in de verkeersstroom. De voorrangssituatie van de bus en het tegelijkertijd groen van de fietsers aan Badhoevedorpse zijde zijn hier de oorzaak van. Gezien de intensiteiten in combinatie met de onderbrekingen is het mogelijk dat

het kruispunt zonder VRI afgewikkeld kan worden. De VOP in de huidige situatie voldoet echter niet conform de eisen. Denk hierbij aan gebrek aan steunpunten tussen de rijbanen auto en fiets. Dit wordt nog nader uitwerkt in de ontwerpfase. Uitgangspunt is dat er veilige oversteekmogelijkheden

Fiets

In het nieuwe ontwerp voor de Sloterbrug is de situatie voor doorgaande fietsers tussen Badhoevedorp en Amsterdam sterk verbeterd qua doorstroming en verkeersveiligheid. Doordat de bestaande omrijdbeweging aan de Badhoevedorpzijde is verwijderd. De fietsstroken op de brug zullen 2 meter breed worden. Tussen de rijbanen zal een klein hoogteverschil zijn en tussen de fietsstrook en rijbaan wordt een afstand van 0,5 meter toegepast. Hierdoor wordt de fietsveiligheid verbeterd. De fietspaden die leiden naar de brug zullen een breder profiel krijgen. Fietsers worden op of direct naast de rijbaan gehouden. Naast de slankere structuur die daardoor ontstaat heeft het een positief effect in de cyclussen en ontruimingstijden van het kruispunt. Hierdoor krijgen fietsers in alle richtingen tegelijkertijd groen. In Heemstede, bij het kruispunt N201-N208, is een dergelijk systeem toegepast.

Voetgangers

Het oversteken voor voetgangers zal veiliger worden, dat is het uitgangspunten. In een uitwerking in de ontwerpfase wordt dit verder opgepakt. Mogelijk komt er een voetgangersoversteekplaats, al dan niet met verkeerslichten. Aan de zijde van Badhoevedorp gaan de voetgangers mee met het tegelijkertijd groen van de fietsers. Er komt meer ruimte op de brug voor voetgangers, minimaal 1,5 meter, en op de paden van en naar de brug.

Auto

In Badhoevedorp worden van twee kruisingen nu, één groter kruisingsvlak gemaakt. Dat komt de overzichtelijkheid ten goede. Daarnaast zal door de hogere doorvaarthoogte de brug minder vaak open te staan, waardoor het verkeer minder vaak hoeft te wachten.

Met het verkeersregelinstantatiesysteem op het kruispunt is de mogelijkheid aanwezig om een eventuele toename van sluipverkeer tegen te gaan. Verkeerslichten regelen letterlijk de oversteek van het aanwezige verkeer. In de vervolgfase van het project wordt dit verder uitgewerkt.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer behoudt de voorrangregeling van de verkeerslichten. De betere doorstroming als gevolg van het tweerichtingsverkeer op de nieuwe brug zorgt voor een meer betrouwbare dienstregeling van het openbaar vervoer.

Scheepvaart

De doorvaarthoogte zal met 1,50 meter verhoogd worden. Hierdoor kunnen kleinere plezierboten gemakkelijker onder de brug door varen. Dit bevordert de pleziervaart op deze locatie.

Luchtkwaliteit

Door de aanpak van de Sloterbrug zal er in de nieuwe situatie minder sprake zijn van stagnerend verkeer. Naast het verbeteren van de verkeersveiligheid en het creëren van meer ruimte voor de fietser en de voetganger is het verbeteren van de doorstroming voor het autoverkeer een andere doelstelling. Het realiseren van tweerichtingsverkeer op de brug voor gemotoriseerd verkeer zorgt voor een betere doorstroming. Hierdoor is er minder stagnerend verkeer en dat heeft een positief effect op de luchtkwaliteit. Met name in de spits zijn er sprake zijn van een relevante verbetering van de luchtkwaliteit. In het juridisch planologisch vervolgtraject wordt verder aandacht besteedt aan de luchtkwaliteit en de daarvoor geldende normen en regels.

7.2 Ruimtelijk beeld

De ligging van de nieuwe brug ten noorden van de bestaande brug heeft nogal wat consequenties voor het ruimtelijk beeld. Op de nieuwe locatie zal een tweetal woonboten een nieuwe ligplaats moeten krijgen. Hierbij wordt gedacht aan de locatie nabij het theehuis Akermolen. Een deel van het terras van de patatzaak zal opnieuw ingepast worden en aansluiten op de openbare ruimte.

Het Badhoevepark zal een goede inpassing moeten krijgen in de nieuwe verkeerssituatie. Hierbij zal groen een belangrijke drager zijn. Er zal gekeken worden naar een mogelijkheid om recreatieve verblijfsplekken te creëren nabij de brug, aan de oever. Het wegprofiel zal aan beide zijden veranderen. Dit zal tevens ruimtelijk gezien een nieuwe invulling krijgen waarbij de openbare ruimte en de weg een heldere structuur krijgen. De beleving van de gebruiker speelt hierin een belangrijke rol.

Beheer

De nieuwe brug wordt op afstand vanuit een centrale plek bediend. Het beheer van de toekomstige brug komt bij de gemeente Haarlemmermeer te liggen. In het vervolgtraject wordt bepaald welk deel van de openbare ruimte in Sloten en Badhoevedorp tot de brug wordt gerekend. De overige openbare ruimte in Sloten komt, net als nu, in beheer bij Amsterdam en de overige openbare ruimte in Badhoevedorp bij Haarlemmermeer. Het verkeersregelinstantatiesysteem op en rondom de brug is ook

onderdeel van de ontwerputwerking. In een nog op te stellen beheerovereenkomst worden afspraken tussen beide gemeenten voorgelegd aan de gemeenteraden.

Verplaatsing woonboten

Een tweetal woonboten aan de Amsterdamse zijde zal moeten worden verplaatst in verband met de ligging van de nieuwe Sloterbrug. Er is gekeken naar een alternatieve plek voor de woonboten. De gemeente Amsterdam denkt aan een locatie ter hoogte van het theehuis de Akermolen aan het Zwarte Pad. In het verlengde van de locatie zijn al woonboten aanwezig. Hierdoor is het toevoegen van twee nieuwe boten stedenbouwkundig en ruimtelijk gezien goed inpasbaar.

Er zal nog een bestemmingsplanwijziging gedaan moeten worden om de twee ligplaatsen te realiseren. De openbare ruimte zal hiervoor moeten worden aangepast en er zullen nieuwe kabels en leidingen worden aangelegd.

Inpassing Patatzaak en bloemenkiosk

Het gebouw waarin de Patatzaak gehuisvest is zal niet weg hoeven, maar het terras dient aangepast te worden. Zoals het er nu uit ziet zal deze meer afstand moeten houden tot het trottoir en het fietspad. In samenspraak met de ondernemer zal het terras een juiste afmeting krijgen.

De bloemenkiosk elders in de omgeving, nabij de Sloterbrug een nieuwe plek krijgen. De gemeente zal een geschikte locatie in overleg met de eigenaar van de bloemenkiosk toewijzen. De eerste gedachte is om deze functie een plek te geven op het pleintje, naast de haring(vis)kraam. Tevens zal de buurt geïnformeerd worden van de ontwikkelingen.

7.3 Ruimtelijke kwaliteit

In Amsterdam bevindt de brug zich in het authentieke dorp Sloten. Hier leiden verschillende routes naar de brug. De Plesmanlaan is de hoofdroute die overgaat op Langsom, waaraan de Sloterweg en de Ringvaartdijk gekoppeld zijn. Door het bruggenhoofd zoveel mogelijk naar het westen, in het verlengde van de Sloterweg, te schuiven ontstaat de mogelijkheid om de directe omgeving van de molen en de beide oevers van de ringvaart te benutten voor een ontwikkeling die recht doet aan cultuurhistorie, recreatie en toerisme. Door de verlegging van de brug ontstaan er aan de Amsterdamse zijde de nodige inpassingsopgaven. Door de verlegging van het profiel zal er meer ruimte ontstaan aan de pleinzijde waar nu de haringkraam staat. Hier kan in de toekomst meer ontmoeting plaatsvinden en een horecacluster ontstaan.

De omgeving van de molen, met het museum en het restaurant is nu al een toeristische attractie, maar kan een veel mooiere plek worden. Dit zal door de gemeente Amsterdam in een visie worden uitgewerkt die los staat van de Sloterbrugontwikkeling.

Door de kruising met de brug zo compact mogelijk te maken, ontstaat er meer ruimte en rust op de dijk. Door de haakse aansluiting van de brug op beide oevers wordt de continuïteit van de ringdijk versterkt. Het zicht op de ringvaart wordt behouden en versterkt. Er liggen kansen om recreatieve verblijfsplekken te maken nabij de brug aan de oever. Met het Badhoevepark en de beplanting langs de Burgemeester Amersfoordtlaan moet zorgvuldig worden omgegaan. Door infrastructuur en groen goed op elkaar aan te sluiten kan een nog mooiere entree van Badhoevedorp ontstaan. Het park de Badhoeve kan een inrichting krijgen die recht doet aan de bijzondere historie van de plek.

Vanuit landschappelijke en cultuurhistorische belangen, worden voor de Sloterbrug de volgende uitgangspunten gehanteerd:

ff

streven naar behoud van de huidige vorm van de dijk en de helling van het binnentalud, de overgang van het 'oude' land naar polder;

ff

zoveel mogelijk behouden en versterken van de waarde, de continuïteit en de herkenbaarheid van het landschap (omgekeerd landschap met lijnelementen);

ff

zichtbaarheid van het nieuwe dijkprofiel in het landschap;

ff

Continuïteit van de ringdijk en zicht op de ringvaart behouden en versterken;

ff

Zorgvuldig omgaan met park de Badhoeve (behoud bomen/renovatie) de directe omgeving van de molen en de beide oevers van de ringvaart benutten voor een ontwikkeling die recht doet aan cultuurhistorie, recreatie en toerisme.

Hoofdstuk 8

Vervolg

8.1 Participatie en communicatie

Aanpak communicatie en participatie

We informeren open en transparant naar de omwonenden, ondernemers, gebruikers en andere belanghebbenden. Met directe belanghebbenden, zoals (woonboot)bewoners/bedrijven die (tijdelijk)

met grote overlast of verhuizing te maken hebben gaan we persoonlijk in gesprek. Daarbij zijn we duidelijk over het tijdsplan waar men mee te maken heeft. Om de boodschap goed te laten overkomen, maken we zoveel mogelijk visueel. Om een groot bereik te hebben worden ook social media ingezet. We maken zo veel mogelijk gebruik van bestaande momenten en middelen van Haarlemmermeer en Amsterdam Nieuw-West, zoals nieuwsbrieven, websites en facebook.

Betrokkenheid en inbreng

We houden zoveel mogelijk rekening met wensen en/ of andere inbreng van de omgeving. Informeren staat voorop, daar waar mogelijk overleggen we, bijvoorbeeld over de voorkeursvarianten en de invulling van het verkeerstracé. Doel daarvan is dat we goed weten hoe mensen de brug nu gebruiken en het plan voor de nieuwe brug, de verkeersveiligheid en de verwerking van het verkeer beter maken.

Begeleidingsgroep

Het voornaamste overleg over de voortgang en het proces van de nieuwe brug vindt plaats in de begeleidingsgroep Sloterbrug. Deze concept nota van uitgangspunten wordt bijvoorbeeld in deze groep besproken. In de begeleidingsgroep zitten vertegenwoordigers van verschillende belangen, zoals de Fietsersbond, werkgroep verkeer dorpsraad Sloten, buurtvereniging Nieuwe Meer, dorpsraad Badhoevedorp, Woonboten Overleg Osdorp, Onbeperkt Nieuw West, vertegenwoordigers namens bewoners van de burgemeester Amersfoordtlaan, de IJshoeve namens bedrijven in Sloten en Businessclub Badhoevedorp.

Participatie schetsontwerp

Voor de nieuwe Sloterbrug worden drie schetsontwerpen gemaakt waarvoor we drie verschillende bureaus uitnodigen. Deze schetsontwerpen worden getoetst aan de afgegeven kaders. De ontwerpen die aan de (financiële) kaders voldoen worden voorgelegd aan belanghebbenden en bewoners aan weerszijden van de brug. Zij mogen uiteindelijk een keuze uit de schetsontwerpen maken.

Participatiemomenten

Naast de inspraak op de Nota van Uitgangspunten zijn er ook participatiemomenten verderop in het proces. In het bestemmingsplantraject en bij het vaststellen van het uitvoeringskrediet zijn er mogelijkheden om zienswijzen kenbaar te maken. In het laatste geval kan dat bijvoorbeeld door de mogelijkheid tot inspraak via de gemeenteraden.

Tijdens aanleg nieuwe brug

Tijdens de aanleg van de nieuwe brug blijven we goed contact houden met de omgeving en met name de ondernemers dichtbij de burg. Zodat zij goed weten wat wanneer gebeurt en de overlast zoveel mogelijk beperkt wordt. De boodschap is dat de oude brug blijft in gebruik totdat de nieuwe brug af is. Daarom kunnen we nu al zeggen dat de verbinding open blijft, op een korte periode na vlak voor het in gebruik nemen van de nieuwe brug.

8.2 Planning en proces

2019: opstellen en besluitvorming Nota van Uitgangspunten

2020: ontwerptraject, bestemmingsplantraject

2021: uitvoeringsbesluit gemeenteraden, aanbestedingstraject en voorbereiding uitvoering

2022: start uitvoering

2023: oplevering brug en openbare ruimte

Bijlagen

II Samenvatting opbrengst consultatie

III Verslag CVC Amsterdam, aangaande Sloterbrug

IV Nieuwe Sloterbrug moet anders, advies Fietsersbond

II Samenvatting opbrengst consultatie

Zorgen over toename (sluip)verkeer; er is nu al teveelverkeer. Verkeerscirculatie Sloten en Badhoevedorp in kaart brengen. Probleem is breder dan alleen brug.

Harde cijfers zijn gewenst.

Uitgangspunt is dat het sluipverkeer

niet toeneemt. Er wordt kentekenonderzoek gedaan Zorgen over vieze lucht in omgeving, met name op de Burg. Amersfoordtlaan Na de ontwerpfase, verwachting later in 2019, gaan we voor het project Sloterbrug een juridisch planologische procedure doorlopen.

Daarbij is er uiteraard ook aandacht voor luchtkwaliteit en de geldende normen en regels daarvoor.

VRI's:

- Weghalen, want dan gaan de files weg

- Regeling aanpassen
- VRI's zijn er straks ook, onder meer om de verkeersstromen niet te groot te laten worden. Ook is dat goed voor de oversteekbaarheid van toeleidende wegen.
- Regeling wordt binnenkort aangepast

Uitgangspunten eerst kritisch bekijken Zorgen om verkeersveiligheid brug

- Vrachtwagens weren
- Gedrag fietsers, schieten alle kanten op. Veel bijna-ongelukken.
- Scooters (gele en blauwe kentekens) op rijbaan en niet op fietspad. Let op: regelgeving is in beide gemeenten anders
- Vrachtverkeer: Gaan we onderzoeken (antwoord Rik afwachten)
- Fietsers: Nemen we mee en overleggen we met de Fietsersbond
- Scooters: Nemen we mee in de uitwerking van het ontwerp.

Zorgen over verkeersveiligheid in de omgeving:

Hardrijders Sloterweg en Amersfoordtlaan Dat moet politie/handhaving handhaven. Wel worden smileys geplaatst om hardrijden tegen te gaan. Valt verder niet onder het project Sloterbrug.

Breder kijken: Oude Haagseweg geschikt maken voor autoverkeer om sluipverkeer Amersfoordtlaan en Sloterweg te verminderen Dat zal een marginale afname van verkeer op de Sloterbrug tot gevolg hebben Langsom is slecht oversteekbaar, zowel als voetganger als in de auto (linksaf slaan van/naar stompje Sloterweg bij De Halve Maen) VRI's in de nieuwe situatie zullen bijdragen aan de oversteekbaarheid. Wordt nog verder onderzocht.

Fietsverkeer:

- Graag tweerichtingsfietspad(en)
- Rekening houden met het feit dat fietsers altijd de kortste weg gaan. Oversteken niet te omslachtig maken, zo min mogelijk oversteekpunten/stoplichten Er wordt gekeken naar de inrichting van de fietspaden en het ontwerp van de kruisingen/oversteken. Daarin worden de suggesties meegenomen en overleggen we met o.a. de Fietsersbond.

Brug laten liggen en fiets-/voetbrug ernaast. Of huidige brug alleen voor fietsers maken en nieuwe autobrug ernaast. Geen optie, want:

- Dubbele onderhoudskosten
- Doorvaarthoogte blijft dan laag
- Huidige brug zal over 10 jaar vervangen moeten worden
- Lastig aan te sluiten op toeleidende wegen

Doorvaarthoogte: geen 1,40 1,50 m cf BRTN (richtlijn voor recreatievaart)

We gaan bekijken of dat mogelijk is op Ronde i.p.v. VRI-kruising, verschillende varianten zijn voorgesteld Neemt veel ruimte in beslag. Ook is een rotonde minder efficiënt in deze situatie omdat de meerderheid van het verkeer Amersfoordtlaan- Langsom en v.v. gaat.

Hoeveel groen gaat er weg uit het parkje? Aandacht houden voor historische context parkje

In een latere fase kunnen we hier antwoord op geven, maar we gaan zo veel mogelijk groen besparen. De historische context van het parkje wordt meegenomen.

Scheepvaart

- 24 uur bedienen (op afstand), om aan te sluiten op de sluis richting Amsterdam
- Remmingwerk aanleggen voor wachtende boten
- Doorvaartijden beperken om aantal openingen te verminderen
- Op afstand bedienen (en daarmee mogelijkheid voor 24-uursbediening) wordt meegenomen in het ontwerpproces.
- Remmingwerk komt er
- Doorvaartijden gaan we niet aanpassen. De tijden voor het noordelijk deel van de Ringvaart zijn aan het begin van dit vaarseizoen gelijk gesteld. Bovendien leidt de verhoging van de nieuwe Sloterbrug er toe dat de brug minder vaak open hoeft. Op voorhand gaan we daarom niet de tijden aanpassen. Dat kan altijd nog wanneer de nieuwe brug in werking is. En dan moet het wel in breder verband (noordelijke deel Ringvaart) bekeken worden. Snackbaar bereikbaar houden Doen we Participatie aan laten sluiten op participatie eerdere projecten (Ringdijk)

Het PvE uit de vorige fase wordt meegenomen in de Nota van Uitgangspunten.

Meer participatie dan alleen een begeleidingsgroep De afwegingen van belangen rond het project wordt in de nota van uitgangspunten vastgelegd. De begeleidingsgroep wordt daarover geconsulteerd. Over die nota is verder ook nog inspraak mogelijk.

Rekening houden met inlaatpunt ringvaart aan de kant van Badhoevedorp

Houden we rekening mee richt de situatie zo in dat de natuurroute Oeverlanden

- Tuinen van West voor alle verkeersdeelnemers Nemen we mee in uitwerking ontwerp herkenbaar en bruikbaar is als volwaardige route en kan doorrijden als de brug open staat.

Aandacht voor voetgangers, ook met een beperking Wordt meegenomen in het ontwerp

III Verslag CVC Sloterbrug

12. Sloterbrug (schetsontwerp)

In aanwezigheid van: de heren E. Kuiper (IB Haarlemmermeer), S. ter Braake (IB Amsterdam) en I. Rood (V&OR), S. Koggel (IB Haarlemmermeer) en mevrouw A. Busger op Vollenbroek (IB Amsterdam).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Voor het project Sloterbrug gaan we de Sloterbrug volledig vervangen, waarbij de verkeerssituatie verandert. Het betreft een gezamenlijk project met de gemeente Haarlemmermeer.

Op dit moment is er een verkeerskundig schetsontwerp. We willen graag het advies van de CVC. Dus de oplossingsrichting is er, maar de gedetailleerde uitwerking volgt (veel) later. Volgens planning wordt het VO in de loop van 2019 uitgewerkt en ter accordering worden voorgelegd aan de CVC. De CVC wordt gevraagd: ter advisering.

Opmerkingen vooraf

Het project geeft een toelichting en beantwoordt vragen van de CVC.

Ingezonden reacties

MET

Akkoord, geen opmerkingen.

Reactie CVC

R&D

Op hoofdlijnen is het een prima ontwerp. In de details voetgangerspaden en markering meenemen.

V&OR

- V&OR gaat akkoord met het ontwerp en vindt het een grote verbetering met meer ruimte.

- In de uitwerking de fietspaden dichterbij de rijbaan leggen, om minder afstand tussen beide te creëren.

Politie

- Akkoord met het ontwerp.

- In de uitwerking de rode fietspaden in asfalt doortrekken over de oversteek.

Fietsersbond

- De Fietsersbond meent dat de kruising aan de zuidzijde voor fietsers ongunstig is, omdat de fietser vaak de auto voorrang moet verlenen.

- Pluspunt is dat aan twee kanten fietspaden komen te liggen.

- De Fietsersbond vindt het een gemiste kans dat voorliggend project niet aansluit bij het MIRT-project ontsluiting Schiphol – Hoofddorp. Dit zou een verbetering van de fietsverbindingen met zich meebrengen.

- De afdeling Haarlemmermeer van de Fietsersbond wil graag meepraten over de fietsroutes.

Het project zegt toe contact op te nemen.

GVB

- GVB vindt het ontwerp verkeerskundig een goede verbetering.

- Mocht de VRI aan de Amsterdamse kant weg worden gehaald, dan wil GVB inzage hebben in de gevolgen van deze maatregel. Daarnaast moet dan ook de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam worden geraadpleegd.

Cliëntenbelang

- Wanneer de VRI weggaat, dient de WVA geraadpleegd te worden.

- Voor rolstoelgebruikers is het hellingspercentage belangrijk.

- Cliëntenbelang adviseert om met de eigenaar van de snackbar te overleggen over zijn terras. Er moet voldoende doorloopruimte beschikbaar blijven (1.80 m zonder obstakels).

Advies/besluit CVC

- De CVC is enthousiast over het schetsontwerp Sloterbrug.

- Aandachtspunt is het hellingspercentage voor de mindervaliden. Het hellingspercentage moet voldoen aan de richtlijnen.

- De effectieve loopruimte op de brug moet 1.80 m breed zijn (obstakelvrij).

- De Fietsersbond Haarlemmermeer biedt nader overleg aan en het project heeft toegezegd dit te initiëren.

- Procesmatig moet het project langs de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam als de VRI aan de kant van Amsterdam verdwijnt. Daarbij moeten de consequenties voor het OV in beeld gebracht worden, waarbij het OV geen vertraging ondervindt.

Nieuwe Sloterbrug moet anders

[Alternatieven van de Fietsersbond Afdelingen Amsterdam en Haarlemmermeer voor de brug en aansluitende fietsroutes WG-plein 84, 1054RC Amsterdam | 020-6854794 | \[amsterdam@fietsersbond.nl\]\(mailto:amsterdam@fietsersbond.nl\)](#)
De Nieuwe Sloterbrug:

Volgens de eerste plannen, gepresenteerd in september 2019, krijgt de nieuwe brug een tweebaansweg met vrijliggende fietspaden. Het kruispunt in Badhoevedorp wordt ruimer. Aansluitende wegen en fietspaden veranderen niet. De brug wordt daarmee overzichtelijker veiliger, en het kruispunt in Badhoevedorp wordt ruimer en vloeiender. Maar de aansluitende fietspaden in Sloten verslechteren (meer drempels) en de Burgemeester Amersfoortlaan in Badhoevedorp blijft met fietsstroken onveilig. In een aangepaste voorstel, gepresenteerd in de Begeleidingscommissie van 8 november 2019, is het kruispunt in Badhoevedorp aangepast: Er komt een compact kruispunt, met voor fietsers alle-richtingentegelijk- groen. Dit aangepaste voorstel wordt de komende maanden besproken. De Fietsersbond Afdelingen Amsterdam en Haarlemmermeer vinden de tot nu toe gepresenteerde voorstellen onvoldoende, zowel voor het lokale verkeer als voor het doorgaande fietsverkeer tussen Amsterdam en Schiphol.

In de MIRT Hoofddorp- Schiphol-Amsterdam (gaat over wenselijke verkeersverbeteringen in deze corridor 2030-2040) staat dat "een goede fietsverbinding tussen Amsterdam Nieuw-West en Schiphol forse aanpassingen vraagt van de Sloterbrug plus aansluitende fietspaden". Het huidige ontwerp voldoet daaraan niet. Dit temeer omdat de Vervoerregio Amsterdam VRA 1/3 van de kosten betaalt uit hun fietsbudget. Dan is het extra nodig om voor fietsers het maximaal nut uit deze nieuwe brug te halen.

Wij bespreken nu eerst de doelen vanuit de Fietsersbond. Omdat de Sloterbrug een sleutelpositie inneemt binnen het omliggende fietsnetwerk, reiken onze doelen verder dan het huidige plangebied. Vervolgens bespreken wij gewenste alternatieven om het doel van veilig en snel fietsverkeer te bereiken. Als doelen voor een veilig en prettig fietsverkeer ziet de Fietsersbond:

- Veilig kunnen doorfietsen op de hoofdroute Plesmanlaan- Sloterbrug- Schiphol-Centrum;
- Goede en veilige aansluitingen in Amsterdam op de aansluitende Plusnet-fietspaden Vrije Geer/Antwerpenbaan en Osdorperweg;
- Goede en veilige aansluitingen in Badhoevedorp op de aansluitende fietsroutes naar Nieuwemeerdijk- Zuid/Schiphol-Oost en Nieuwemeerdijk-Noord/Halfweg/Haarlem.

Dat betekent zo weinig mogelijk auto-sluipverkeer, zo weinig mogelijk kruisingen met drukke autowegen en zo weinig mogelijk verkeerslichten.

De beste middelen om bovenstaande doelen te bereiken zijn:

- 1) Auto en fietsverkeer via aparte bruggen;
- 2) Rotondes-met-fietsers-in-de-voorrang op de hoofdroute Plesmanlaan- Schiphol-Centrum;
- 3) Verbeteren aansluitende fietsroutes in Amsterdam;
- 4) Door Badhoevedorp een alternatieve, veilige fietsroute voor de Burgemeester Amersfoortlaan.

In het volgende werken wij deze maatregelen verder uit.

Ad 1) Auto en fietsverkeer via aparte bruggen.

Voor fietsers lopen de meest veilige en snelle routes via vrijliggende twee-richtingsfietspaden van voldoende breedte (4,5 meter breed), in rood asfalt, met minimale oversteek van drukke autowegen. Dit zijn de uitgangspunten voor snelfietsroutes in de Vervoerregio Amsterdam. De ontwerpen voor de nieuwe brug tot nu toe voldoen niet aan deze uitgangspunten.

De Dorpsraad Sloten heeft voorgesteld om de huidige Sloterbrug alleen voor fietsers en voetgangers te houden, en alle autoverkeer via de Oude Haagseweg te leiden. Dit vergaande voorstel wordt in komende vergaderingen van de Begeleidingscommissie besproken.

Een minder vergaand voorstel is om op de nieuwe Sloterbrug alleen een tweebaans-autoweg te maken, en de bestaande brug of een nieuwe, aparte brug voor fietsers en voetgangers te bestemmen. Dit maakt het mogelijk om, in samenhang met de noodzakelijke verbeteringen in Sloten en Badhoevedorp, auto en fietsverkeer vergaand te scheiden. Bovendien is dit ook de beste manier om het auto-sluipverkeer en de lijnbussen apart te reguleren.

Wij zien dit voorstel graag als alternatief uitgewerkt, inclusief aansluitende wegen. Bijvoorbeeld door zo'n aparte fiets/voetgangersbrug in de voorrang, met plateau, aan te sluiten op de ventweg Langsom, de Sloterweg in Sloten, de Ringvaardijk in Amsterdam (zie punt 3) en op een vrijliggend fietspad naar de Roerdompstraat en Sloterweg in Badhoevedorp (zie punt 4).

Ad 2) Ronde in Badhoevedorp

Op de bewonersavond van 19 september 2018 en in de Begeleidingscommissie van 8 november 2018 was de belangrijkste vrees van omwonenden dat een ruime Sloterbrug nieuw verkeer zal aantrekken. Die vrees delen wij. In Amsterdam Nieuw-West zijn rotondes met fietsers-in-de-voorrang een succesvol middel om autoverkeer te temmen: Het drukt de snelheid, beperkt de wegcapaciteit en biedt fietsers en voetgangers een snelle, veilige overstek.

Vrijwel alle autoverkeer van/naar Amsterdam komt ook in de toekomst langs de rotonde Plesmanlaan/Baden Powellweg. Wat is dan logischer om ook aan de Badhoevedorpse zijde van de Sloterbrug ook een rotonde te maken? In de plannen houden alle toevoerwegen tot het nieuwe kruispunt een rijbaan per richting. Uitstekend! Samen met twee rotondes aan beide einden van dit wegvak -plus de recent toegevoegde autodrempels nabij Sloten- geeft dit een automatische rem op nieuw (sluip)verkeer.

In de Begeleidingscommissie van 8 november 2018 is het alternatieve plan gepresenteerd van een compact kruispunt met een groenfase voor alle fietsers. Uit ervaringen in bijvoorbeeld Groningen denken wij dat dit voorstel in eerste instantie aantrekkelijk lijkt, maar in de praktijk negatief uitpakt voor fietsers: Bij VRI's (Verkeers Regel Installaties) ligt de prioriteit altijd bij de doorstroming van auto's. Dan blijft voor fietsers maximaal 15 seconden per 2 minuten, een normale cyclustijd in de gemeente Haarlemmermeer, over om over te steken. Dus niet doen!

Ad 3) Aansluitende fietsroutes in Amsterdam: Vrije Geer

Aan de Amsterdamse kant fietsen de meeste mensen vanaf de Sloterbrug rechtuit langs Langsom en de Plesmanlaan. Deze route heeft vrijliggende fietspaden van voldoende breedte.

Daarnaast loopt een Plusnet-fietsroute "linksaf" via de Akersluis naar de Osdorperweg en De Aker. En vanaf Langsom "rechtaf" de tweede Plusnet-fietsroute via de Vrije Geer naar de Antwerpenbaan en Nieuw-Sloten. Met name die tweede route is zeer gevaarlijk.

De route over de Vrije Geer is een dijkweg met smalle fietsstroken, en heeft zowel een busroute als veel sluipverkeer. Het kruispunt Vrije Geer/Ditlaar is een Black Spot met veel ongelukken. Echt veilig voor fietsers kan dit stuk alleen worden als er een autoknip komt in de Vrije Geer tussen Ditlaar en de Plesmanweg. Daar staan overigens geen huizen.

Maar in ieder geval moet er langs de Vrije Geer aan de noordzijde een vrijliggend 2 richtingsfietspad komen tussen de bebouwde kom van Sloten en de aansluiting op de Antwerpenbaan. Achter de bommenrij is voldoende ruimte.

Voor het kruispunt Akersluis- Ringvaaardijk, pal voor de Molen van Sloten, is door gebrek aan ruimte geen alternatief. In ieder geval moet hier op de autoweg een tussenheuvel van voldoende breedte komen (2,5 meter). Dan kan een fietser veilig in twee stappen oversteken. Naar onze verwachting blijft hier een VRI noodzakelijk.

Ad 4) Alternatieve fietsroute voor de Burgemeester Amersfoortlaan

Op de bewoners avond van 19 september waren veel zorgen over de onveilige Burgemeester Amersfoortlaan. Terecht, want deze smalle weg met fietsstroken voldoet niet aan de eigen richtlijnen van de gemeente Haarlemmermeer voor Duurzaam Veilig. Daarom moet er een alternatieve, veilige fietsroute komen. Ons voorstel is om vanaf de Sloterbrug een 2-richtingsfietsroute te maken via de parallelweg Amersfoortlaan- doorsteek naar de Roerdompstraat (kan fietsstraat worden; nu rustige 30 km-straat met scholen)- Arendstraat/Het Lint (voormalig trace A9; bedoeld voor groen en langzaam verkeer) naar de Sloterweg in Badhoevedorp (belangrijkste fietsroute naar Schiphol- Centrum). Een alternatieve route is mogelijk via de Toevluchtstraat- Spechtstraat- Roerdompstraat. Als minder directe route en door de onoverzichtelijke kruising Spechtstraat- Generaal Snijdersstraat is deze route minder aantrekkelijk. Met zo'n alternatieve route geeft de gemeente Haarlemmermeer serieuze invulling van de MIRTdoelstelling (zie boven). De Fietsersbond denkt graag mee aan de verdere uitwerking van dit voorstel.

Tot slot:

Tijdens de Begeleidingscommissie van 8 november 2018 werd heel duidelijk dat veel buurtbewoners aan beide kanten van de brug willen dat de verkeerssituatie in een breder gebied rond Badhoevedorp en Sloten in de plannen wordt betrokken. Met name is extra aandacht nodig voor fietsende schoolkinderen. Die aandacht is op 8 november 2018 toegezegd. Met bovenstaande voorstellen vanuit de Afdelingen Amsterdam en Haarlemmermeer van de Fietsersbond wordt de verkeerssituatie voor fietsers op en rond de Nieuwe Sloterbrug aantrekkelijker en veiliger. De FB gaat graag verder in gesprek over volwaardige en ambitieuze fietsvoorzieningen op en rond de Nieuwe Sloterbrug.

Vriendelijke groet,

Namens de Fietsersbond Afdeling Amsterdam, Frans van der Woerd
Namens de Fietsersbond Afdeling Haarlemmermeer, Han van der Ploeg

Stukken inzien

De concept Nota van Uitgangspunten ligt van 12 juni 2019 t/m 24 juli 2019 ter inzage bij:

- de afsprakenbalie van het Stadsloket, Osdorpplein 1000, 1068 TG Amsterdam. Het Stadsloket is geopend op maandag t/m vrijdag van 08.00 tot 18.00 uur.
- in het Raadhuis, Raadhuisplein 1, 2132 TZ in Hoofddorp. Op afspraak (één dag van te voren maken svp) via telefoonnummer 0900-1852 of via ondernemersplein@haarlemmermeer.nl
- is ook te bekijken of te downloaden via Sloterbrug.nl

Reageren

U kunt o.v.v. inspraakreactie Nota van Uitgangspunten Sloterbrug reageren (uiterlijk 24 juli 2019). Stuur uw reactie via email info@sloterbrug.nl of post aan Gemeente Haarlemmermeer
Project Sloterbrug
t.a.v. dhr. Bram van Melis
Postbus 250
2130 AG Hoofddorp

Inloopbijeenkomst

U kunt de stukken ook inzien en mondeling reageren tijdens een inloopbijeenkomst:
Datum: dinsdag 25 juni
Tijd: 17.00 – 20.00 uur
Plaats: Molen van Sloten, Akersluis 10 in Amsterdam

Meer informatie

Voor meer informatie over het project vervanging Sloterbrug, kijk op Sloterbrug.nl

Burgemeester en wethouders voornoemd,

*Femke Halsema,
burgemeester*

*Peter Teesink,
gemeentesecretaris*