Gemeente Amsterdam

Aanpassing korte termijnmaatregel Sloterweg

Aan [redacted]
Kopie
Van Stuurgroep Sloterweg
Datum 20 april 2021

Aanleiding
De verkeersveiligheid op de Sloterweg moet worden verbeterd en daarvoor is het noodzakelijk dat de hoeveelheid autoverkeer op deze weg sterk wordt gereduceerd. Gewerkt wordt aan een structurele oplossing, via een op te stellen Nota van Uitgangspunten met meerdere varianten. Via een raadsbrief is gemeld dat de NvU na de zomervakantie ter inspraak wordt gelegd.

In opdracht van portefeuillehouder Verkeer van het stadsdeel zijn eind februari jl. enkele kortetermijnmaatregelen op de Sloterweg ingevoerd, te weten een 30 km/uur-regime en zeven druppelvormige verkeersdrempels in het midden van de weg. Het doel van deze maatregelen is om, in afwachting van de structurele oplossing, het snelheidsverschil tussen de auto en langzaam verkeer terug te brengen en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren.

De genomen kortetermijnmaatregelen hebben niet het gewenste effect:
- auto's rijden nog steeds te hard en/of rijden langs de drempels heen (deels over de fietssuggestiestroken), en
- diverse bewoners rondom de drempels klagen over trillingen.

Dit leidde tot veel klachten en bezwaren, bij projectteam, bij stadsdeelcommissie en ook bij raadscommissie MLW.

Door adviesbureau Fugro zijn op 12 maart jl. bij vijf huizen trillingsmeters aangebracht (bij bewoners die een klacht hadden ingediend) en voor twee weken zijn trillingen bij deze huizen gemonitord.

Op 23 maart is in het DB besproken en in de stadsdeelcommissie gecommuniceerd dat op de twee plekken waar in het verleden wegversmallingen/geleiders lagen, deze teruggebracht worden bij de daar aanwezige drempels. Daarbij is de wens uitgesproken om ook voorrangsborden toe te voegen uit oogpunt van verkeersveiligheid. Op 7 april jl. zijn deze met een tijdelijke oplossing gerealiseerd (zie onderstaande foto). In het DB is afgesproken te onderzoeken of ook bij de andere drempels wegversmallingen passen. Hierbij moet onder andere rekening worden gehouden met zijstraten en uitritconstructies, het risico op verkeersopstoppingen, bijbehorende negatieve effecten op verkeersveiligheid en een te groot waterbedeffect. Ook was de vraag om andere typen drempels te onderzoeken voor een uitkomst op plekken waar geen zijgeleiders passen. Zo niet, dan worden de huidige liggende drempels weer weggehaald.



Tijdelijk gerealiseerde zijgeleiders tussen rijbaan en fietssuggestiestrook met voorrangsbord

Ook zijgeleiders mogelijk op de andere vijf plekken?
In het projectteam zijn de mogelijkheden onderzocht voor het terugplaatsen van de zijgeleiders (de combinatie van Gumacon 30 km/h drempel en zijgeleiders wordt in dit memo hierna 'P1'genoemd). De conclusie is dat de zijgeleiders op de weg technisch op 4 van de overige 5 plekken ingepast kunnen worden. De kortste afstand van ca. 3 meter tussen een drempel en een bestaande inrit is bij drempel nr. 1 en nr. 4 vanuit het westen gezien, zie voor de locaties de figuur op de volgende pagina. De inrit bij nr. 1 is te krap om de drempel te voorzien van zijgeleiders.

Minder goed is de vraag te beantwoorden wat de aanleg van zeven zijgeleiders doet voor de afwikkeling van de Sloterweg-West in de drukste periodes van de dag (met name de avondspits in westelijke richting). De kans is reëel dat dit leidt tot opstoppingen bij deze chicanes, meer onveilige situaties voor fietsers (door opgestelde auto's op de fietssuggestiestrook) en waterbedeffecten in Nieuw-Sloten op de Laan van Vlaanderen. Uit het verkeersonderzoek naar een structurele oplossing komt naar voren dat een volwaardig 30km/uur profiel tot een verdubbeling van het verkeer op de Laan van Vlaanderen-West kan leiden (van 3500 mvt/etm naar 7200 mvt/etm).

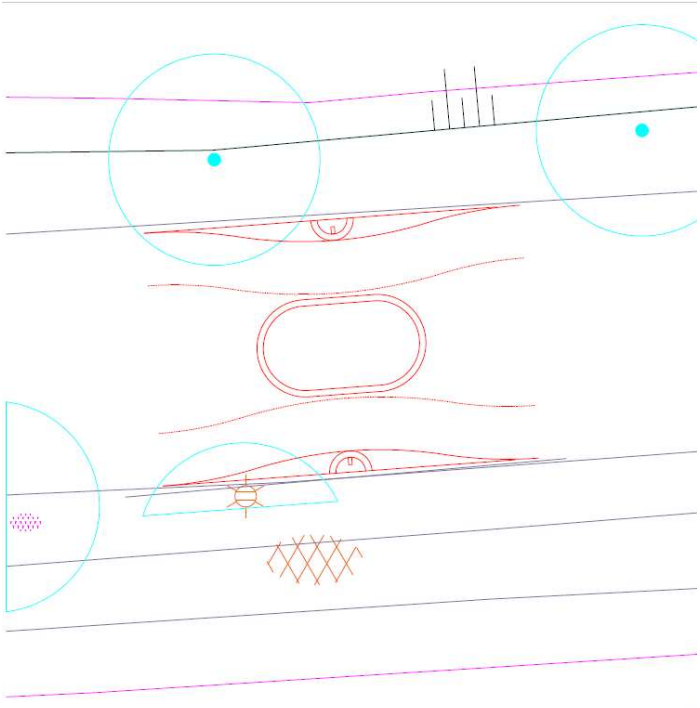
Mogelijke andere typen drempels
Ook andere mogelijkheden ten aanzien van drempels zijn nader beschouwd. Denk daarbij aan wegbrede drempels, smal (hierna: P3) of sinusvormig (P4), de huidige Gumacon 30 km/h in combinatie met versmalling van de weg en zijgeleiders op de berm (P3) en de huidige Gumacon drempel in paarvorm. Het voordeel van vervanging van de Gumacon drempels door deze alternatieven is dat automobilisten dan niet meer langs de drempels kunnen rijden, én het verkeer niet 'om en om' in beide richtingen geregeld is (met eventuele bijkomende verkeers-opstoppingen). Een smalle drempel (P2) zorgt door zijn vorm voor meer discomfort en trillingen ten opzichte van een Gumacon drempel (P1, P3 en P5) of brede sinusvormige drempel (P4).



Smalle drempel (P2)



Sinusvormige drempel (P4)



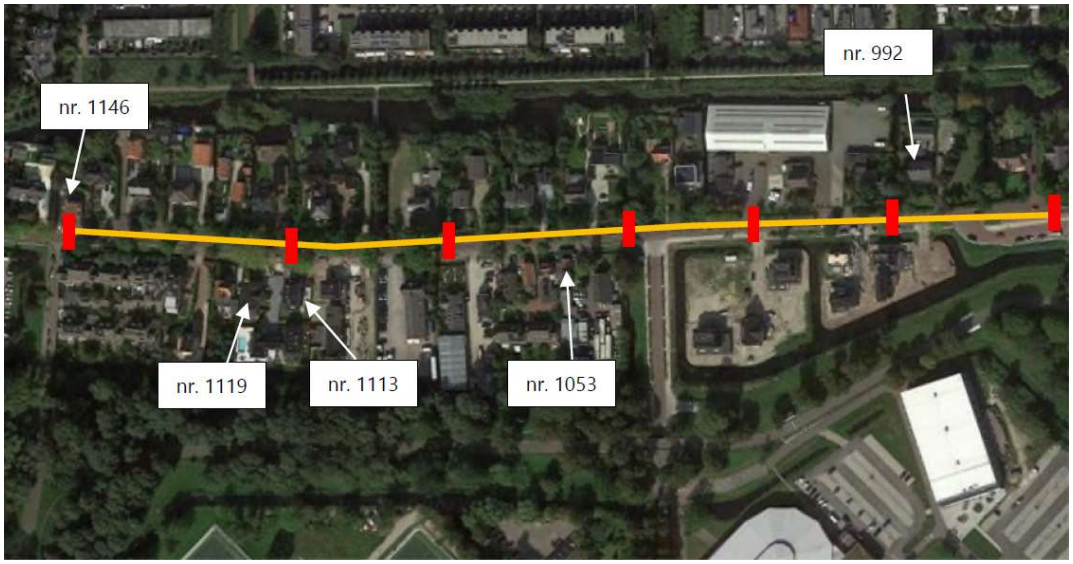
Gumacon 30 km/h drempel met vernauwing van de weg (fietssuggestiestroken naar binnen) (P3)



Huidige liggende Gumacon 30 km/h drempel, maar dan in paarvorm (P5)

Trillingen

Op de Sloterweg-West ervaart een aantal bewoners overlast van trillingen door de aangelegde drempels. Dit heeft geleid door diverse klachten en mails. Het projectteam heeft kort na de aanleg aan deze bewoners aangeboden om trillingsmeters op te hangen bij de woningen door technisch adviesbureau Fugro. Dat is op 12 maart gebeurd bij 5 huisnummers verspreid over de Sloterweg (zie de figuur onder: met in het 'rood' de plekken van de 7 drempels).



Sloterweg-west met locaties drempels (rood) en locaties tijdelijk geplaatste trillingsmeters

Op vrijdag 9 april jl. is de rapportage van Fugro aan het projectteam toegezonden. Daaruit blijkt dat het risico op schades aan de woningen door de drempels aanvaardbaar klein is (grenswaardes worden niet of sporadisch overschreden). Wel is geconcludeerd dat hinderbeleving aannemelijk is bij 4 v/d 5 woningen (alleen geen voelbare hinder bij Sloterweg nr.992).

Trillingen verminderen als zwaarder verkeer niet met banden over de drempels zelf rijdt. Het toevoegen van de zijgeleiders bij de Gumacon drempels bewerkstelligt dit (maar zal zeker niet alle hinderbeleving en klachten over trillingen doen verdwijnen). Het aanleggen van wegbrede smalle of sinusvormige drempels zal echter het aantal trillingen naar verwachting doen toenemen. Naar alle waarschijnlijkheid met meer klachten tot gevolg.

Advies CVC

Op dinsdag 13 april jl is met de CVC gesproken over de verschillende mogelijke varianten van drempels op de Sloterweg. Daarbij is het volgende advies gegeven door de CVC (uit: concept verslag CVC d.d. 19 april 2021):

- *"Tijdens de vergadering heeft het project naast de drie varianten nog een vierde variant voorgelegd (P4). De andere varianten heten P1, P2 en P3, waarin sprake is van een volledige sinusdrempel (P4), inclusief fietsstroken. De CVC adviseert unaniem negatief wat betreft de varianten P2 en P3. Volgens de CVC kunnen de varianten P1 en P4 beide worden toegepast*
- *GVB verzoekt in P4 een sinusdrempel te plaatsen ter hoogte van de bushalte, omdat de bus er dan het minste hinder van ondervindt. Dit verzoek wordt door de CVC gesteund.*
- *De meerderheid van de CVC geeft de voorkeur aan P4 en de minderheid aan P1. P1 heeft als nadeel dat bij drukte auto's zich op de fietsstrook zullen opstellen. De auto die de drempel passeert komt ter hoogte van de drempel echter niet in conflict met de fietser. Dat veiligheidsaspect laat de CVC prevaleren boven het feit dat de auto op de fietsstrook staat.*
- *De meest ideale variant is een combinatie tussen P1 en P4".*

Concluderend

Er zijn twee alternatieven van de huidig geplaatste drempels die overblijven om een keuze uit te maken. Ze staan hieronder samengevat met globaal de plussen en minnen ten opzichte van de huidige situatie.

	Huidige situatie Gumacon 30 km/h drempels	Zijgeleiders bij de drempel (P1)	Sinusvormige drempel (P4)
Verkeersveiligheid	0	+	++
Trillingen	0	+	-
Doorstroming*	0	-	0
Snelheid aanleg	0	-	- -
Kosten aanleg	0	-	- -

**een verminderde doorstroming (filevorming) kan leider tot meer verkeer op Laan van Vlaanderen, langere reistijden OV en voertuigen die fietsstrook blokkeren*

Qua verkeersveiligheid verwachten we het meest positieve effect van de sinusvormige drempel. Deze zal ook minste problemen met de doorstroming opleveren (blijft ongeveer gelijk ten opzichte van de huidige druppelvormige drempels). Qua trillingen zullen wegbrede drempels echter weer meer hinder opleveren: al het verkeer zal over de drempel rijden. Na het bijplaatsen van zijgeleiders moeten voertuigen midden over de drempel rijden. Dit betekent minder trillingen, zeker bij grote voertuigen (want de drempel zit midden tussen de wielen). Qua aanleg scoort de zijgeleider ook beter: deze kan binnen een week worden geplaatst. De sinusvormige drempel kent een levertijd van 4-6 weken en het werk zal moeten worden aangemeld en ingepland bij WWU (ook circa 4-6 weken). De kosten van de sinusdrempel zijn ook hoger (circa € 100.000 euro) dan de zijlgeleiders.

Voorstel
Bij alle partijen is grote behoefte aan een snelle oplossing van de huidige situatie. Het geheel terugdraaien van de maatregel is niet wenselijk, want vóór de huidige situatie stond de verkeerveiligheid ook al onder grote druk. Probleem is wel dat een optimale oplossing die tegemoetkomt aan alle belangen op de Sloterweg niet op korte termijn voorhanden is.

Het voorstel is om, net als bij drempel nr. 2 en nr. 6 inmiddels is gedaan, ook bij drempel nr. 4 en nr. 7 tijdelijke zijgeleiders te plaatsen. Daarnaast is het voorstel om de huidige drempels bij nr. 1, nr. 3 en nr. 5 te verwijderen.

Met de extra toevoeging van zijgeleiders bij drempels 4 en 7 neemt de snelheid op de Sloterweg af, en neemt de trillingsoverlast bij deze drempels eveneens enigszins af. Om doorstroming niet te veel te beperken en de trillingsoverlast te verminderen, stellen we voor om bij de drempels 1, 3 en 5 géén zijgeleiders te plaatsen. Deze worden in plaats daarvan verwijderd.

Met de totale configuratie wordt de werking van de drempels die blijven liggen verbeterd, wordt de onderlinge afstand tussen de te behouden drempels zo goed mogelijk verdeeld en de totale verkeersafwikkeling beperkt geschaad. De maatregel kan snel worden uitgevoerd, zorgt voor (enige) verbetering in verkeersveiligheid en (enige) vermindering van trillingshinder. Nadat zeker is gebleken op de Sloterweg-West deze configuratie voldoet, wordt de aanleg van definitieve zijgeleiders ingepland.

Bij een positief besluit worden binnen 1 week de tijdelijke zijgeleiders geplaatst bij de drempels nr. 4 en nr. 7. Uitvoering van de verwijdering van drempels kan op vrijdag 30 april plaatsvinden door doorgaand verkeer voor 1 dag om te leiden (inmiddels afgestemd met WWU).