



gemeente
Haarlemmermeer



memo

Projecten

Aan Bestuurlijk Overleg Sloterbrug (Marja Ruigrok en Melanie van der Horst)

Van 5.1.2.e

Datum 27 juni 2023

Onderwerp Variantenstudie Sloterbrug ter behandeling in het BO Sloterbrug op 3 juli 2023
notitie "afweging reconstructie Sloterbrug BHD dd 26-6-2023 versie 1.7"

Beste Marja en Melanie,

Op basis van de bijgevoegde notitie "afweging reconstructie Sloterbrug BHD dd 26-6-2023 versie 1.7" wordt jullie gevraagd akkoord te gaan met de volgende besluiten.

Gevraagde besluiten:

1. Kennis te nemen van de notitie "afweging reconstructie Sloterbrug BHD dd 26-6-2023 versie 1.7".
2. In te stemmen om variant 1b aan te wijzen als voorkeursvariant
3. In te stemmen de notitie "afweging reconstructie Sloterbrug BHD dd 26-6-2023 versie 1.7" vrij te geven voor consultatie met de begeleidingsgroep Sloterbrug
4. Kennis te nemen van het vervolgproces

Historie

In januari 2022 zijn de voormalig wethouder De Vries van Amsterdam en wethouder Ruigrok van Haarlemmermeer geïnformeerd dat de raming voor het vervangen van de Sloterbrug door een nieuwe bredere brug intussen ruim boven het beschikbare budget uit komt (€ 29,2 mln. versus € 10,5 mln.). Beide wethouders hebben aangegeven dit gat vooralsnog niet te kunnen financieren. Daarom hebben beide wethouders besloten om de besluitvorming over het vervangen van de brug en de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten (NvU) op te schorten. Aan het projectteam is de opdracht gegeven tot het onderzoeken van goedkopere alternatieven en hierover in Q4 2022 in een volgend Bestuurlijk Overleg te rapporteren. Daarbij is het vergroten van de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers nog steeds uitgangspunt maar wordt het bevorderen van de doorstroming als uitgangspunt losgelaten. De beide gemeenteraden zijn hiervan vervolgens op de hoogte gesteld.

In november 2022 zijn beide wethouders via hun Staf als volgt geïnformeerd over de stand van zaken:

Het projectteam was nog volop bezig met (i) onderzoek naar de mogelijkheid om de bestaande brug nog lang mee te laten gaan door groot onderhoud, eventueel met een gewijzigde configuratie van de brug, (ii) de mogelijkheden van een aparte fiets- voetbrug en (iii) verkeerskundige aanpassingen voor en achter de brug. Afhankelijk van de mogelijkheden van deze drie sporen kunnen vervolgens varianten worden bepaald. Deze varianten worden dan

gewogen op hun haalbaarheid (investeringskosten, beheer- en onderhoudskosten, ruimtebeslag, inpassing in de omgeving etc)

De vervolgstappen die in november 2022 zijn aangegeven:

- 1. Ambtelijke toetsing als technische onderzoeken en mogelijke varianten gereed zijn (Q1-2023)*
- 2. Bestuurlijk overleg tussen wethouders verkeer van Amsterdam en Haarlemmermeer waarin besloten wordt welke varianten haalbaar zijn en worden voorgelegd aan de begeleidingsgroep (Q1-2023).*
- 3. De varianten die uit de technische en verkeerskundige onderzoeken komen leggen we voor aan de begeleidingsgroep Sloterbrug ter consultatie. Deze consultatie is onderdeel van het onderzoek naar een oplossing voor de Sloterbrug (Q2-2023).*
- 4. Definitieve keuze voorkeursvariant vanuit het project wordt voorgelegd aan het Bestuurlijk Overleg (Q2-2023).*
- 5. Colleges van B&W nemen besluit om, afhankelijk van de voorkeursvariant, de voorgestelde variant inclusief de opbrengst van de consultatie, vrij te geven voor inspraak of ter besluitvorming voor te gaan leggen aan de gemeenteraden en direct door te gaan naar stap 9 (Q3-2023).*
- 6. Wanneer gekozen wordt voor een inspraakronde informeren de colleges van B&W eerst de gemeenteraden (Q3-2023).*
- 7. In het geval van een inspraakronde wordt de voorkeursvariant gepubliceerd voor inspraak. Belanghebbenden kunnen reageren op het plan (Q4-2023).*
- 8. Colleges van B&W nemen, mede op basis van de inspraakronde, besluit over oplossing (Q1-2024).*
- 9. Gemeenteraden krijgen voorstel voor oplossing voorgelegd (Q1-2024).*

Inmiddels is de studie naar de mogelijke oplossingsrichtingen afgerond. Het resultaat de bijgevoegde "Notitie afweging reconstructie Sloterbrug BHD dd 26-6-2023 versie 1.7".

Variantenstudie Sloterbrug

Tijdens de verkenning van de mogelijke varianten bleek dat het essentieel is om te weten wat de huidige technische status is van de bestaande Sloterbrug. Immers als de brug binnen enkele jaren technisch vervangen zou moeten worden is het pallet aan varianten compleet anders dan wanneer dit niet het geval is. Het projectteam heeft daarom eerst een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheid om de levensduur van de bestaande brug te verlengen door het uitvoeren van onderhoud. Daarbij is ook onderzoek gedaan naar een eventuele gewijzigde configuratie van de brug.

Snel werd duidelijk dat er geen betrouwbare technische status van de brug aanwezig was en dat dit dus onderzocht moest worden. Het resultaat van dit onderzoek geeft aan dat de staat van de brug geen aanleiding geeft om de brug te vervangen en dat het verlengen van de levensduur naar 30 jaar mogelijk is. Vervolgonderzoek gaf aan dat het wijzigen van de configuratie van de brug technisch gezien niet mogelijk is. Dit betekent dat het verbreden van de brug of het verlagen van het verhoogde voetgangersdeel niet tot de mogelijkheden behoort. Door voorgaande conclusie zijn varianten ontwikkeld waarbij de bestaande brug een onderdeel kon zijn. Vervolgens zijn de mogelijkheden van een aparte fiets- voetbrug en verkeerskundige aanpassingen voor en achter de brug onderzocht. Door het uitvoeren van het onderzoek in deze volgorde en het feit dat we bij beide gemeenten te maken hebben met capaciteitstekort van de benodigde expertise maakt dat het onderzoek een lange doorlooptijd heeft gehad.

Toelichting op de uitkomst

De studie heeft niet tot doel om een keuze te maken voor een variant maar om de verschillende varianten die er zijn en de verschillen tussen de varianten inzichtelijk te maken. Het resultaat van de studie is in onderstaand overzicht weergegeven

Scenario's > Criterium	0	1b	2	3	4	5a
	Groot onder- houd	Plus Aangepast wegennet	Nieuwe brug	Extra verkeersbrug	Extra fietsbrug noordzijde	Extra fietsbrug zuidzijde
<i>Einde levensduur bestaande brug</i>	25-30j	25-30j	0j	25-30j	25-30j	25-30j
<i>Verkeersveiligheid langzaam verkeer</i>	+ -	+	+++	++	++	+
<i>Verkeersveiligheid gemotoriseerd verkeer</i>	+ -	+	+++	+++	++	++
<i>Snelheid van verkeersafhandeling</i>	+ -	+	++++	+++	++	++
<i>Afhandeling scheepvaartverkeer</i>	+ -	+ -	++	-	-	-
<i>Grondaankoop</i>	n.v.t.	n.v.t.	--	-	-	+ -
<i>*Initiële investering (som) ></i>	4,9mlj	7,1mlj	28,7mlj	18,6mlj	15,6mlj	15,6mlj
<i>Grootonderhoud jaar 0</i>	3mlj	3mlj	X	3mlj	3mlj	3mlj
<i>Aanleg nieuwe brug</i>	-	-	24mlj	11mlj	8mlj	8mlj
<i>Aanpassing wegennet</i>	-	1,3mlj	2,8mlj	1,8mlj	1,8mlj	1,8mlj
<i>Grondwerk, ov, BLVC</i>	-	0,9mlj	incl.	0,9mlj	0,9mlj	0,9mlj
<i>Historische kosten e.a.</i>	1,9mlj	1,9mlj	1,9mlj	1,9mlj	1,9mlj	1,9mlj
<i>*Investerings op langere termijn (som) ></i>	28mlj	28mlj		19mlj	19mlj	19mlj
<i>Verlengen levensduur bestaande brug 15 tot 30j</i>	4mlj	4mlj	-	4mlj	4mlj	4mlj
<i>Investerings vervanging brug na 30j</i>	24mlj	24mlj		15mlj	15mlj	15mlj

Variant 0 (Groot onderhoud) is de variant waarbij alleen onderhoudswerkzaamheden aan de brug worden uitgevoerd om de levensduur te verlengen. De verkeersveiligheid is daarmee gelijk aan de huidige situatie. Uitgangspunt voor de overige varianten is dat er alleen maar varianten zijn meegenomen die de situatie verkeersveiliger maken dan de huidige situatie. Door de varianten op deze manier te presenteren ontstaat een goed overzicht tussen de verschillende varianten en hoe ze scoren op de verschillende aspecten. Tevens is in beeld gebracht wat de financiële impact/investeringen op korte en lange termijn zijn. Een kleine investering nu betekent bijvoorbeeld voor variant 0 een grote investering op lange termijn. De oplossing die in 2022 on hold is gezet is in dit overzicht weergegeven onder variant 2. Het blijkt dat deze variant op alle aspecten, behalve investeringen, nog steeds het beste scoort.

In de Notitie afweging reconstructie Slotterbrug BHD dd 26-6-2023 versie 1.7 wordt gesproken over variant 1a en 1b. Beide varianten hebben een zelfde weging op het criteria verkeersveiligheid. Op basis van belangrijke meerkosten en een grotere impact voor de omgeving wordt variant 1a als niet realistisch ingeschat en in bovenstaande overzicht niet meegenomen. Voor variant 5b (weggelaten in bovenstaand overzicht) geldt bij de weergegeven weging op de verschillende aspecten een belangrijke voorwaarde. De weging is tot stand gekomen onder de voorwaarden dat aan de Amsterdamse zijde invulling wordt gegeven aan de realisatie van een vrij liggend fietspad zoals dit onderdeel is van het plan "concept Fietsnetten Amsterdam". Wanneer de realisatie te lang op zich laat wachten en of niet wordt gerealiseerd vervalt deze variant. Nader onderzoek geeft aan dat de voorwaarden niet op korte termijn worden ingelost en dat daarmee 5b komt te vervallen.

Verkeersveiligheid langzaam verkeer

De voornaamste doelstelling van dit project is het verbeteren van de verkeersveiligheid van langzaam verkeer. Het gaat met name om de fietsveiligheid, maar vanzelfsprekend is ook gekeken naar het verbeteren van de verkeersveiligheid voor bromfietzers en voetgangers. De

reden van de verkeersonveiligheid is dat er 3 kruispunten door middel van 1 verkeerslichtenregeling geregeld wordt waar het autoverkeer om en om de brug over rijdt. De ontruimingstijd is daardoor zodanig lang dat het vaak lijkt alsof alles op rood staat. Vooral fietsers en bromfietzers, maar ook voetgangers negeren daarom veelvuldig het rode licht. Naast dat fietsers het rode licht negeren, rijden ze ook vaak over de rijbaan om binnendoor te steken. Door de vele oversteeklocaties is dat aantrekkelijk.

Raakvlakken met weginrichting autoverkeer met voorbeelden

Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer heeft raakvlakken met de weginrichting voor het autoverkeer. Hiervan alvast 2 voorbeelden.

1. Indien het mogelijk is om 1 van de 3 kruispunten zodanig te ontwerpen waardoor er geen verkeerslichten nodig zijn, dan wordt het kruispunt compacter. Daardoor is de ontruimingstijd korter en hoeft het verkeer ook minder lang voor het verkeerslicht te wachten. De kans op het negeren van het rode licht wordt kleiner en dat zorgt voor een verbetering van de verkeersveiligheid.
2. Indien het mogelijk is om de fietspadenstructuur zodanig aan te passen dat er logische routes ontstaan wordt de kans kleiner dat het rode licht wordt genegeerd. Dit zorgt daarom ook voor een verbetering van de verkeersveiligheid.

Voor de weging van de verkeersveiligheidsmaatregelen voor langzaam verkeer is dus ook altijd gekeken naar de weginrichting voor het autoverkeer.

Hieronder per variant de verkeersveiligheidsafweging voor langzaam verkeer ten opzichte van elkaar gemotiveerd.

Samenvatting afweging verkeersveiligheid langzaam verkeer per variant en ten opzichte van elkaar

- Variant 1 is een verbetering van de huidige situatie vanwege kortere ontruimingstijden door een aanpassing van 1 kruispunt.
- Variant 5a is een verbetering van de huidige situatie vanwege kortere ontruimingstijden door een aanpassing van 2 kruispunten. Dit is beter dan in variant 1, maar omdat in variant 5a fietsers moeten omfietsen en extra moeten oversteken wordt dit hetzelfde gewaardeerd.
- Variant 3 en 4 zijn een verbetering op variant 1 en 5a omdat fietsers logischere route volgen. Door de al kortere ontruimingstijden is de kans kleiner dat ze het rode licht negeren.
- Variant 5b is een verbetering van alle voorgaande varianten omdat de ontruimingstijden korter zijn, de fietsroutes logisch zijn én er een oversteeklocatie komt te vervallen.
- Variant 2 is en blijft het allerbeste scoren omdat daar 1 van de 3 kruispunten geheel komt te vervallen. De ontruimingstijden zijn dus korter, de fietsroutes zijn logisch én er meerdere oversteeklocatie komen te vervallen.

Regionale verkeerskundige effecten

Zowel gemeente Amsterdam als gemeente Haarlemmermeer gebruikt een verkeersmodel waarmee studies worden gedaan. Dit zijn statische verkeersmodellen, die verkeersproductie- en attractie voorspellen om dit vervolgens aan het netwerk toe te delen op basis van reisafstand en reistijd. Zo kan op netwerkniveau een inschatting gemaakt worden van te verwachten verkeersstromen. Op kruispuntniveau zijn statische verkeersmodellen minder bruikbaar om gedetailleerde uitspraken te doen. Ze kunnen als input dienen voor meer gedetailleerde studies naar verkeerslichten, waarin verschillende kruispuntconfiguraties en wachttijden per richting

worden onderzocht. Onderzoeken op dit detailniveau zorgen er voor dat de kruising een zo optimaal mogelijke vormgeving krijgt qua veiligheid en verkeersafwikkeling, maar deze vormgeving is niet of nauwelijks van invloed op routing van het verkeer op netwerkniveau. Daarnaast zijn dergelijke onderzoeken vrij kostbaar.

De vraag of verschillende configuraties van de Sloterbrug tot andere stromen op regionaal niveau zullen leiden is niet met een statisch verkeersmodel te beantwoorden. De verschillende kruispuntconfiguraties zullen naar verwachting een verwaarloosbaar effect hebben op routekeuzes, terwijl onderzoek hier naar erg arbeidsintensief is. Daarom raden wij af dit verder te bestuderen en uit te gaan van het gegeven dat de verschillende configuraties geen regionale effecten hebben.

Verkeersaantrekkende werking per variant

We weten dat er op regionale schaal nauwelijks verkeersaantrekkende werking zal zijn. Dat betekent dat er enkel op lokale schaal wat verschil kan zijn. Daarbij is er eigenlijk alleen onderscheid tussen de varianten met om-en-omregeling en de varianten waarbij het verkeer elkaar wel kan passeren op de brug. Bij die laatste zal het verkeer makkelijker kunnen doorstromen, waardoor mensen – eigenlijk alleen in de spits – de route als aantrekkelijk kunnen zien. Het is daarbij wel zo dat in de spits het verkeer al redelijk vol staat en bij simulaties uit het verleden bleek dat ook bij de meest optimale variant er wachtrijen blijven bij de brug. Simpelweg omdat de toeleidende wegen naar de brug niet veranderen qua capaciteit. Het zal dus op etmaalbasis enkele honderden auto's per dag schelen tussen de varianten en dat op zo'n 14.000 voertuigbewegingen in 2030. Dat is dus minder dan 5% verschil. Als je dan ook nog meerekent dat op termijn de Schipholweg 50km/u wordt, dan wordt de route via de brug van/naar Amsterdam van buiten Badhoevedorp juist weer minder aantrekkelijk.

Is er een variant mogelijk waarbij de Sloterbrug alleen een fiets/voetbrug wordt?

Helemaal enkel voor langzaam verkeer zal de brug niet kunnen worden, omdat er ook een buslijn van Badhoevedorp naar Amsterdam moet kunnen. Daarnaast weten we dat als de Sloterbrug helemaal voor verkeer afgesloten wordt, de Lijnderbrug het verkeer niet aan zal kunnen en dan verdubbeld moet worden. Gezien de constructie hoger ligt op betonnen pijlers en ook de taluds aan beide zijden verbreed moet worden zal dat een investering zijn die naar verwachting vele malen hoger is dan wat een (nieuwe) Sloterbrug zou kosten. Hoeveel is niet bekend, want dat viel buiten de scope van de opdracht. De meegegeven scope was namelijk dat we moesten zoeken naar kostenefficiënte alternatieven. Daar is dit niet een van.

Kan de afstelling van de VerkeersRegelInstallatie (VRI) Sloterbrug misschien nog optimaler?

Uit navraag bij de beheerder van de VRI (gemeente Haarlemmermeer) blijkt dat enkel jaren geleden de VRI al qua software en positionering van de masten al maximaal is geoptimaliseerd. Er is wel iets ruimte in de ontruimingsfase overgehouden, maar dat is juist gedaan om te voorkomen dat er ongelukken gebeuren omdat iemand nog nét door rood rijdt en de andere richting anders al groen krijgt om de brug te mogen oversteken. Het enige wat optimaler zou kunnen is als het volledige VRI vlak kleiner zou kunnen, waardoor de cyclustijd verkort. Daarvoor moet de tak naar de Nieuwemeerdijk-West er dan uit gehaald worden, zodat de VRI pas bij de brug zelf begint.

Financien

Beschikbaar gesteld budget vanuit de gemeente Haarlemmermeer en gemeente Amsterdam is per partij € 3,5 mln.. Daarvan van is, onder aftrek van de historische kosten per partij nog ongeveer €2,4 mln. over per 1-1-2023.

Over een eventuele bijdrage vanuit de VRA is inmiddels op ambtelijk niveau overleg geweest. In alle alternatieven is sprake van het uitvoeren van onderhoud aan de bestaande brug. Normaal geeft de VRA geen bijdrage aan onderhoud. In dit specifieke geval en mogelijk in combinatie met investeringen in het wegennet en/of een nieuwe (fiets of verkeersbrug) heeft VRA aangegeven hier wel mogelijkheden te zien om te streven naar een 1/3 bijdrage over het geheel. Eenzelfde bijdrage als die voor de oorspronkelijke/initiële variant 2 al was toegezegd. Definitieve afspraken met de VRA hierover zullen na besluitvorming op deze notitie in gang worden gezet.

Voorkeursvariant

De opgave waarmee het projectteam in 2022, na het on hold zetten van de initiële variant, meegegeven is is een variant te ontwikkelen die verkeersveiliger wordt dan de huidige situatie maar die meer bij het oorspronkelijk gereserveerde budget uitkomt. De verbetering van de doorstroming was daarbij niet meer een hoofddoelstelling. Alles afwegende lijkt de meest verstandige keuze variant 1b te zijn immers deze is substantieel veiliger voor met name het langzaam verkeer en is, zeker wanneer de VRA een bijdrage wil doen, financieel haalbaar. Bovendien sluit deze variant aan bij het collegeakkoord Amsterdam waar focus op onderhoud ligt.

De te maken kosten/investering op korte termijn variant 1b:

Grootonderhoud	€ 3 mio.
Aanpassing wegennet	€ 1.3 mio.
Grondwerk, ov, BLVC	€ <u>0,9 mio.</u>
Totaal	€ 5,2 mio

Verwachte dekking van de kosten:

Beschikbaar budget	€ 4,4 mio.
Bijdrage VRA	€ <u>0,7 mio.</u> tot max € 1,7 mio.
Totaal	€ 5,1 mio. tot max 6,1 mio.

Wanneer de VRA bereid is om een bijdrage te doen van minimaal 1/3 op alle kosten excl Grootonderhoud is financiering van 1b mogelijk. Omdat de kostenraming gebaseerd is op een schetsontwerp zit er een bandbreedte van 40% op de raming. Meer bijdrage vanuit de VRA geeft daarmee meer zekerheid dat de dekking voldoende is. Een bijdrage vanuit de VRA voor het Groot Onderhoud van de Sloterbrug zou daarbij helpen.

Het vervolg traject

Na bestuurlijk akkoord in het Bestuurlijk Overleg, worden de voorgestelde oplossingen/varianten vrijgegeven voor inspraak door de begeleidingsgroep. Deze varianten worden ter consultatie voorgelegd aan de stakeholders in de begeleidingsgroep Sloterbrug. De stappen in overzicht:

1. De door het Bestuurlijk Overleg vrijgegeven rapportage afweging reconstructie Sloterbrug BHD dd 26-6-2023 versie 1.7. leggen we voor aan de begeleidingsgroep Sloterbrug ter consultatie. Deze consultatie wordt verwacht in Q3-2023.
2. Mede op basis van de resultaten van de consultatie wordt de definitieve keuze voorkeursvariant vanuit het project voorgelegd aan het Bestuurlijk Overleg (Q4-2023). Mede op basis van de definitieve keuze zal hierbij een plan van aanpak voor het vervolg worden geschetst. Overwegingen over het wel of niet in de inspraak brengen van de voorkeursvariant, de financiering (en co financiering door VRA), hoe om gegaan wordt met duurzaamheid, de positionering van het project (bij beheer of projecten) en een overall planning.

3. Colleges van B&W worden over het vervolgtraject geïnformeerd.

Samenstelling begeleidingsgroep

Bij de samenstelling van de begeleidingsgroep Sloterbrug is gekeken naar representativiteit en vertegenwoordiging. Denk daarbij aan vertegenwoordiging van de dorpsraden van Badhoevedorp en Oud Osdorp en Sloten. Maar ook vertegenwoordigers van scholen en sportverenigingen zijn opgenomen in de begeleidingsgroep. ^{5.1,2,e} ^{5.1,2,e} ^{5.1,2,e} is de onafhankelijk voorzitter van de begeleidingsgroep. Namens de gemeenten zullen ook de deskundigen aanschuiven.

Bijlage: Toelichting verkeersveiligheid Variantenstudie Sloterbrug ter behandeling in het BO Sloterbrug "Notitie afweging reconstructie Sloterbrug BHD dd 26-6-2023 versie 1.7"

Afschriften:

- Kernteam Sloterbrug
- ^{5.1,2,e} (vz begeleidingsgroep)