

# bijlage

Datum 27 juni 2023

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

## Uitgebreide afweging verkeersveiligheid langzaam verkeer per variant en ten opzichte van elkaar

### Variant 1 – Aangepast wegennet

Voor deze variant hebben we het kruispunt B. Amersfoordtlaan – Nieuwemeerdijk zodanig ontworpen dat er geen verkeerslichten meer nodig zijn. Ten opzichte van de 0-variant (huidige situatie) zorgt dit voor een kortere ontruimingstijd van de rest van het met verkeerslichten geregelde kruispunt. Door fietsers dan in 2 fases over te laten steken zorgt dit voor een hogere verkeersveiligheid dan in de huidige situatie.

### Variant 2 – Nieuwe verbreedde verkeersbrug

Deze variant betreft het oorspronkelijke ontwerp dat een hoog prijskaartje heeft. Maar met dit ontwerp worden de 3 kruispunten teruggebracht naar 2 kruispunten. En daarvan is er nog maar 1 geregeld met verkeerslichten. De ontruimingstijden worden hiermee drastisch omlaag gebracht en draagt alleen daarom al bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Langzaam verkeer heeft minder locaties waar overgestoken moet worden en de fietsroutes zijn bovendien veel logischer en overzichtelijker, en datzelfde geldt voor het autoverkeer. Op alle verkeersaspecten scoort deze variant het hoogst van allemaal.

### Variant 3 – Dubbele verkeersbrug

In deze variant is het kruispunt B. Amersfoordtlaan – Nieuwemeerdijk aangepast én wordt het mogelijk om de Sloterbrug in 2 richtingen te berijden. Hiermee is het niet meer nodig om het kruispunt Langsom – Akersluis (in Amsterdam) met verkeerslichten te regelen waardoor er dus nog maar 1 kruispunt geregeld hoeft te worden met verkeerslichten. De fietsroutes zijn op zich logisch, maar er zijn nog wel veel locaties waar overgestoken moet worden. Al met al scoort deze variant beter dan variant 1, maar slechter dan variant 2.

### Variant 4 – Voet-/fietsbrug noordzijde

In deze variant is het kruispunt B. Amersfoordtlaan – Nieuwemeerdijk aangepast én wordt het mogelijk om de Sloterbrug in 2 richtingen te berijden. Hiermee is het niet meer nodig om het kruispunt Langsom – Akersluis (in Amsterdam) met verkeerslichten te regelen waardoor er dus nog maar 1 kruispunt geregeld hoeft te worden met verkeerslichten. De fietsroutes zijn op zich logisch en in Badhoevedorp vervalt een oversteeklocatie. Echter moet aan de zijde van

Amsterdam juist vaker over de Langsom overgestoken worden. Al met al scoort deze variant beter dan variant 1, maar slechter dan variant 2. De score is hetzelfde gewaardeerd als variant 3.

#### **Variant 5a – Voet-/fietsbrug zuidzijde**

In deze variant is het kruispunt B. Amersfoordtlaan – Nieuwemeerdijk aangepast én wordt het mogelijk om de Sloterbrug in 2 richtingen te berijden. Hiermee is het niet meer nodig om het kruispunt Langsom – Akersluis (in Amsterdam) met verkeerslichten te regelen waardoor er dus nog maar 1 kruispunt geregeld hoeft te worden met verkeerslichten. De fietsroutes zijn echter minder logisch omdat veel fietsers in deze variant moeten omrijden. De route vanuit Amsterdam náár Badhoevedorp is hiermee ook niet logisch omdat ze 2 keer de Langsom moeten oversteken. Al met al scoort deze variant hetzelfde als variant 1, dus beter dan de huidige situatie. Maar dus wel slechter dan variant 2, 3 en 4.

#### **Variant 5b – Voet-/fietsbrug zuidzijde + doorfietsroute Langsom**

In deze variant is het kruispunt B. Amersfoordtlaan – Nieuwemeerdijk aangepast én wordt het mogelijk om de Sloterbrug in 2 richtingen te berijden. Hiermee is het niet meer nodig om het kruispunt Langsom – Akersluis (in Amsterdam) met verkeerslichten te regelen waardoor er dus nog maar 1 kruispunt geregeld hoeft te worden met verkeerslichten. Ten opzichte van variant 5a zijn de fietsroutes in variant 5b wel logisch indien Amsterdam daar een doorfietsroute van maakt. Dan is er geen sprake meer van omfietsen, behoudens een zeer klein aandeel vanuit de Akersluis. In dat geval komt er dus wel een drukke oversteeklocatie te vervallen en scoort deze variant op 1 na het hoogst. Voornaamste doelstelling van dit project is het verbeteren van de verkeersveiligheid van langzaam verkeer en dan met name fietsers en bromfietsen. De weging van dit aspect is grofweg onder te verdelen in een drietal situaties te weten (i) vrijliggende fietspaden voor en na de brug (ii) gemengd fietsverkeer op de brug of niet en (iii) kortere ontruimingstijden van kruisingsvlakken en (iv) zo min mogelijk kruisingsvlakken van hoofdstromen fietsverkeer met autoverkeer. Bij de varianten 1 t/m 5 is gewerkt met het verkleinen van de kruisingsvlakken waardoor deze sneller leeg gereden zijn en er minder kans is op het afsnijden of door rood licht rijden van fietsers. Bij de varianten 3 en 4 is daar bovenop nog maatregelen getroffen voor het scheiden van fietsers met autoverkeer.