



Aanpassing korte termijnmaatregel Sloterweg

Aan [REDACTED]
Van Stuurgroep Sloterweg
Datum 18 maart 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. We werken 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 het DB van het stadsdeel zijn onlangs enkele korte termijn maatregelen 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 de voetganger terug te brengen en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren.

Probleem

De genomen korte termijn maatregelen hebben echter niet het gewenste effect:

- Auto's rijden nog steeds te hard en/of rijden langs de drempels heen over de fietsstrook (verkeerskundigen vinden het ook onwenselijk hoe de maatregelen hebben uitgepakt)
- Diverse bewoners rondom de drempels klagen over trillingen (deze week worden trillingsmetingen uitgevoerd om de situatie te beoordelen, cq wat kans op schade is)

Dit leidt tot een stroom aan klachten en bezwaren, bij projectteam, bij stadsdeelcommissie en ook bij raadscommissie MLW (veel insprekers volgende week).

Vervolg

Het is niet wenselijk de huidige situatie te laten voortbestaan, enerzijds vanwege de verkeerskundige situatie en anderzijds omdat de stroom klachten en insprekers voor grote belasting van het projectteam zorgt waardoor uitwerking van de structurele oplossing (NvU) verder dreigt te vertragen.

Mogelijke maatregelen

In overleg met verkeerskundigen en enkele CVC-leden zijn de mogelijkheden verkend van (snelle) aanpassing van de huidige situatie. Ze staan hieronder opgesomd, elk met hun plussen en minnen.

1) Terugdraaien maatregel

- We draaien de maatregel weer terug, met als verklaring dat het beoogde effect van de tijdelijke maatregel niet is bereikt. De (ook onwenselijke) situatie van voor die tijd wordt teruggebracht en blijft bestaan tot aan de structurele ingreep (naar verwachting 2022).

- We richten onze energie verder op het zsm opstellen van de NvU met een structurele oplossing.
 - Dit neemt ook het eventuele trillingsprobleem weg (uit metingen moet nog blijken hoe groot dit is).
 - Eventueel laten we de 30 km/uur borden staan.
 - Discussie over verkeersveiligheid zal blijven bestaan.
- 2) Aanbrengen wegversmalling ter hoogte van drempels (bijlage 1)
- We kunnen een wegversmalling aanbrengen bij de drempels. De totale wegbreedte (incl. fietsstroken) ter hoogte van de drempels wordt teruggebracht van 6 naar 5 meter.
 - Deze maatregel zorgt ervoor dat auto's niet meer langs de drempels kunnen rijden en worden gedwongen om met minimaal 1 band over de drempel te rijden.
 - Twee auto's kunnen elkaar nog passeren (indien er geen fietsers rijden). Bussen/ vrachtwagens kunnen elkaar niet tegelijk passeren. Als er fietsers rijden, zal auto achter fietser moeten blijven.
 - Gevolg zal wel zijn iets meer kans op filevorming op de Sloterweg en wachtende voertuigen op de fietsrook (op moment dat voertuigen op elkaar moeten wachten).
 - Er kan weerstand ontstaan bij GVB/VRA, nood-en hulpdiensten, bewoners Nieuw-Sloten (waterbedeffect) en omwonenden Sloterweg vanwege filevorming en trillingen (auto's zullen drempel raken met minimaal 1 band).
- 3) Druppelvormige drempels vervangen door lange smalle drempels (bijlage 2 en 3)
- We kunnen de druppelvormige drempels vervangen door smalle en lange zwart/gele drempels van kunststof. Deze beslaan een groot deel van de weg (alleen fietsers kunnen er langsheen rijden)
 - Dit zal de snelheid het beste remmen, dus de verkeersveiligheid het meeste verbeteren.
 - Kans op overlast en schade door trillingen zal toenemen; tevens kans op extra verkeer door Nieuw-Sloten (waterbedeffect).
 - We verwachten weerstand bij GVB/VRA en noodhulpdiensten, bij huiseigenaren rondom drempels (trillingen) en bewoners Nieuw-Sloten (vanwege waterbedeffect).

Maatregelen die zijn beschouwd maar afgefallen:

- Zijgeleiders plaatsen

Het plaatsen van zijgeleiders tussen rijbaan en fietsstroken (zoals eerder op een tekening stond) is afgefallen omdat de Sloterweg te smal is om dit veilig in te passen (je houdt te smalle fietsstrookjes over). Daarbij komt dat (als je voldoende breedte zou hebben), de verwachting is dat er sprake zal zijn van veel filevorming (want alle voertuigen moeten om-en-om erover heen) gezien de hoge verkeersintensiteit op de Sloterweg waarbij de voertuigen de fietsstrook zullen blokkeren (fietsers gaan om auto's heen rijden en/of worden in berm gedrukt)

Voorstel

Bij alle partijen is grote behoefte aan een snelle oplossing van de huidige situatie. Het terugdraaien van de maatregel is eigenlijk ook niet wenselijk, want daarvoor stond de verkeerveiligheid ook al onder grote druk.

Probleem is wel dat een optimale oplossing die tegemoet komt aan alle belangen op de Sloterweg niet op korte termijn voorhanden is. Zowel maatregel 2 als maatregel 3 kennen andere plussen, minnen en risico's. Ook is lastig in te schatten hoe de maatregelen precies uitpakken (bijvoorbeeld m.b.t. trillingen en filevorming).

Het voorstel is daarom om beide maatregelen bij wijze van proef aan te leggen:

- Bij 3 van de 6 druppelvormige drempels brengen we wegversmallingen aan (maatregel 2)
- De 3 andere druppelvormige drempels vervangen we door lange smalle drempels.
- We monitoren de effecten, in overleg met direct omwonenden van de Sloterweg
- We brengen trillingsmeters aan bij woningen waar de lange smalle drempels liggen
- Na een maand bekijken we welke maatregel het beste tot zijn recht komt op de Sloterweg. Indien nodig of gewenst, vervangen we de maatregel die het slechtst bevalt.
- Mochten beide maatregelen niet bevallen, rest ons niets anders dan terug te gaan naar de status quo die er was tot begin dit jaar totdat een structurele maatregel is doorgevoerd.
- Bij de nog aan te leggen zevende drempel (kon nog niet ivm bouwwerkzaamheden) kiezen we de optie die het beste bevalt.

Planning

- Vrijdag 19 maart met Egbert de Vries dit voorstel te bespreken (het is beter en duidelijker, ook naar bewoners toe, om bij alles wat we doen op/aan Sloterweg als wethouder en dagelijks bestuur samen op te trekken). Hierbij akkoord vragen om vanuit oogpunt verkeersveiligheid te kiezen voor bovengenoemde maatregelen die nadelige effecten voor het OV kunnen hebben (maar Sloterweg is geen Hoofdnet Bus, wel hoofdnet Fiets). Tevens aangeven dat het wenselijk is budget vanuit het (stedelijke) Programma Verkeersveiligheid hiervoor in te zetten (binnen project Sloterweg waren deze maatregelen niet voorzien). H
- Dinsdag 23 maart ter instemming (?) aan DB voorleggen.
- Dinsdag 23 maart: besluit/voornemen melden in SDCie.
- Uitvoering zsm starten (planningen achterhalen iom projectleider)

NB:

Voorstel is nu om beide aanvullende maatregelen bij wijze van proef aan te leggen. Optioneel is te kiezen voor een van beide. Wel bestaat het risico dat die ook niet bevalt en weer weg moet. Door beide bij wijze van proef aan te leggen en bewoners hierin mee te nemen, maak je wel transparant dat er in onze ogen geen ideale snelle oplossing is.