

Laat uw stem horen

Wederom een nieuwsbrief over de stand van zaken en de laatste bewonersbrieven, van 12 mei, juli en 21 juli jongstleden, respectievelijk: "Groot onderhoud Osdorperweg", "Groot onderhoud Tom Schreursweg" en "Inspraakperiode uitgangspuntennotitie Osdorperweg". Nog steeds maken wij, het kernteam KOO, ons zorgen over de zeer trage voortgang van de herstructurering van de Osdorperweg en de werkwijze van de gemeente in deze.

Onze actiepunten voor de Osdorperweg zijn en blijven nog steeds:

- Het moet veiliger; minder (sluip)verkeer en de snelheid omlaag
- Het moet bereikbaar blijven
- Herinrichting/groot onderhoud voor de **hele** Osdorperweg, dus tussen de Ookmeerweg en Halfweg.

Wat is er gebeurd na februari 2021

In de afgelopen periode zijn er 2 digitale bijeenkomsten geweest met de projectgroep van stadsdeel Nieuw-West en de portefeuillehouder, Erik Bobeldijk, in april en mei. Deze gingen over de voortgang van plan A (autoluw en veiliger maken middels een selectieve toegang), het verzoek om nu tijdelijke maatregelen te nemen, het opknappen van het voetpad (tijdelijke oplossing), de verkeerstellingen (bleek om een indicatie te gaan!) en het Mobiliteitsplan Nieuw-West. Plan A is tijdelijk opgeschort. De portefeuillehouder wil dat er eerst een integrale aanpak komt voor het gehele gebied qua verkeersregulering en dat het participatieproces (lees inspraak van de burgers) breder moet worden. Dat wil zeggen dus niet alleen voor de bewoners en ondernemers van de Osdorperweg, maar ook voor alle gebruikers ervan! Vandaar nu als eerste stap het opstellen van de uitgangspunten voor de Osdorperweg, welke in mei besproken zijn. En is er onderzocht of het creëren van meerdere wegversmallingen een tijdelijke oplossing kunnen zijn om de snelheid eruit te halen. Resultaten van de overleggen zijn: uitstel van de planvorming; het tekstueel aanpassen van de opgestelde uitgangspunten (onze inhoudelijke voorstellen zijn niet meegenomen) en een plan voor max. 4 wegversmallingen zonder drempel. De resultaten van het laatste verkeerstechnisch onderzoek zijn nog niet bekend gemaakt. Tot slot wordt ons voorstel, om vanaf heden al structureel te handhaven op snelheid middels camera's, continue niet gehoord laat staan gehonoreerd. Terwijl iedereen, bewoner en ondernemer, hier vóór is!

Bewonersbrieven

Dus opnieuw uitstel van besluitvorming over de herinrichting van de Osdorperweg en vooralsnog incidenteel wat onderhoud aan de weg en voetpaden. Het groot onderhoud voor de Osdorperweg staat gepland voor februari '22. Uit de brief over de Tom Schreursweg blijkt, dat naast het geplande groot onderhoud er ook sprake is van een herinrichting, daar een deel van deze weg eenrichtingsverkeer wordt, met mogelijk een knip in de toekomst. Dit betekent nog meer verkeer op een deel van de Osdorperweg (is al zo'n racebaan), Joris van den Berghweg en de Nico Broekhuysenweg. Wij vinden dat eigenaardig, voor de Osdorperweg geldt een integrale aanpak en hier geldt dat niet! Er wordt dus duidelijk met 2 maten gemeten! Helaas kan hier niet meer op gereageerd worden, sluitingsdatum was 25 augustus. Ter informatie als kernteam hebben we elk hier individueel op gereageerd met de bovengenoemde punten.

De concept uitgangspunten van de gemeente voor de Osdorperweg zijn dat de weg

- Niet langer de functie van verbindingsweg zal vervullen (conform het Mobiliteitsplan Nieuw West);
- Ingericht wordt op maximaal 6.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal (totaal in beide richtingen);
- Een maximale toegestane snelheid zal krijgen van 30 km/u met bijbehorende maatregelen;
- Bereikbaar blijft voor (bezoek van) bedrijven en bewoners;
- Technisch zodanig wordt ingericht dat zwaar verkeer de weg kan blijven gebruiken;
- Waar mogelijk parkeergelegenheid langs de weg wordt gerealiseerd;
- Bestaande bomen blijven behouden;
- Ruimte biedt voor voetgangers;
- Meer bescherming biedt aan fietsers.

Onze oproep

Op de notitie met de uitgangspunten voor de Osdorperweg kan tot 22 september a.s. gereageerd worden. Mede daarom ook deze nieuwsbrief en het dringende verzoek om hierop te reageren en uw mening te geven. Reageer a.u.b. op de bovenstaande concept uitgangspunten van de gemeente en wel voor 22 september a.s. Laat weten waar U het mee eens of oneens bent en/of welk uitgangspunt U zou willen aanpassen, dan wel uitbreiden. Uw reactie kan gestuurd worden middels een brief naar:

Gemeente Amsterdam, SDNW t.a.v. dhr. P. Leuverink, Postbus 2003, 1000 CA Amsterdam
of via een mail naar osdorperweg@amsterdam.nl

Wij als kernteam van de Klankbordgroep Oud Osdorp zouden het op prijs stellen als u ons emailadres (k.o.o@ziggo.nl) dan in de cc zet. We krijgen zo een nog beter beeld hoe we ook uw belangen mee kunnen laten wegen in de overlegmomenten met de gemeente.

Nog enkele suggesties:

Algemene opmerking vooraf:

De voorgestelde "uitgangspunten" gaan op zich de Osdorperweg niet veiliger maken. Het gaat erom hoe de uitgangspunten worden omgezet naar het herinrichtingsplan, de gekozen maatregelen met de controle hierop. Dit natuurlijk in samenspraak met bewoners en ondernemers van de Osdorperweg. Vandaar dat wij, als kernteam KOO, hieronder onze suggesties per uitgangspunt beschrijven inclusief de reden waarom. Wilt u in de nabije toekomst ook inspraak hebben en/of op de hoogte gehouden worden over de verdere planvorming **vermeldt dit dan in uw reactie**.

Per uitgangspunt:

- Niet langer de functie van verbindingsweg en de weg inrichten voor max. voor 6000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal.
Deze eerste twee uitgangspunten komen overeen met de plannen voor de Osdorperweg conform het Mobiliteitsplan Nieuw West. Het blijkt dus een erftoegangsweg te zijn en is onderdeel van het Amsterdams Hoofd-/Plusnet Fiets. De CROW-richtlijn is trouwens voor de Osdorperweg max. 5000. Op zich dus een prachtig streven, maar nu nog in de praktijk waarmaken oftewel, hoe gaan die motorvoertuigenbewegingen per etmaal gecontroleerd worden?
- Max. snelheid van 30 km met bijbehorende maatregelen, **inclusief met structurele handhaving daarop..** De huidige verbods- en snelheidsborden helpen al jaren niet omdat er namelijk niet op gehandhaafd wordt. Anders staat het leuk op papier, maar verandert er niets in de praktijk!
- Technisch gezien de weg aanpassen aan het zware verkeer, **uitgaande van de huidige verkeersborden** (max. 2,2 m breedte en 4,8 ton as-last). De weg is en blijft een oude veendijk dus niet geschikt voor het huidige te brede en te zware vrachtverkeer. Zij veroorzaken naast veiligheids risico's voor de fietser, ook trillingen in de dijk, die zorgen voor verzakkingen van de woningen, ondergrondse leidingen en straatmeubilair. Ook wordt de fundering van de weg te zwaar belast en loopt de berm schade op. Er staan al sinds de jaren 60 borden die aangeven wat de max. toegestane breedte en as-last van vrachtwagen mogen zijn. Dus ook hier is (structurele) handhaving nodig, wat in de binnenstad kan, moet dus hier ook kunnen!
- Bestaande bomen blijven behouden. Goed plan! Het landelijke karakter van de Osdorperweg dient zo veel mogelijk behouden te blijven. En als er toch een boom gekapt moeten worden, dan dient dat in de plannen vooraf duidelijk aantoonbaar te zijn gemaakt waarom en elders op de weg dient er dan een nieuwe boom voor terug te komen.
- Ruimte bieden voor voetgangers, inclusief voor de mobiele hulpmiddelen, zoals scootmobiel rollator of kinderwagen. Dit geldt dan ook voor de stoepen in de oude dorpskern.
- Meer bescherming biedt aan fietsers ... Voorlopig blijven die de pineut en is het kenmerkend voor de gemeente dat zij dit als laatste punt nog even noemen, maar zonder verdere uitleg, want andere aandachtspunten conflicteren met deze laatste. Onze vraag: hoedan??? - met toestaan zwaar en breed vrachtverkeer?

Zie ook : <https://www.amsterdam.nl/projecten/osdorperweg/>