

## Veilig fietsen op de Osdorperweg:

### Aanscherping van de Uitgangspuntennotitie nodig

12 september 2021,

De gemeente Amsterdam, stadsdeel Nieuw-West, heeft 21 mei 2021 de Uitgangspuntennotitie voor de herinrichting van de Osdorperweg vrijgegeven voor inspraak. Dit is de inspraakreactie vanuit de Fietsersbond, afdeling Amsterdam (verder FB). Wij zijn via onze vrijwilligers goed op de hoogte van de situatie daar, die inderdaad zeer onveilig is voor fietsers.

Het is teleurstellend dat na tientallen jaren discussie, waarvan de laatste ronde in 2016 is ingegaan, de discussie nu weer vanaf nul lijkt te starten. Deze frustrerende gang van zaken is te wijten aan gebrek aan wil en durf van politieke bestuurders om keuzes te maken. Ook de Uitgangspuntennotitie bevat tegenstrijdige doelen.

Op basis van het belang van de Osdorperweg in het fietsnetwerk noemen wij drie randvoorwaarden, waaraan een fietsveilige Osdorperweg moet voldoen. Meerdere punten in de Uitgangspuntennotitie zijn strijdig met een fietsveilige Osdorperweg en moeten daarom vervallen of worden aangepast. Wij stellen tenslotte een vervolgotraject voor vergelijkbaar met de Sloterweg. Die is noodzakelijk, wil de gemeente de al tientallen jaren bestaande impasse rond de Osdorperweg doorbreken.

#### 1. *Osdorperweg is Plus- en Hoofdnet Fiets*

Naast bestemmingsverkeer per fiets, speelt de Osdorperweg een belangrijke rol in het fietsnetwerk van Amsterdam, het zogenaamde Plus- en Hoofdnet Fiets. Dit gegeven ontbreekt in de Uitgangspuntennotitie. Deze routes zijn belangrijk voor het fietsverkeer tussen Osdorp, Halfweg en de Tuinen van West. Ze hebben zowel een doorgaande als recreatieve functie.

Het stuk *Osdorperweg tussen Ookmeerweg en het Bosch van Drakesteinpad is kritisch voor de fietsveiligheid*: Omdat de zes meter brede weg klem zit tussen bebouwing en een ringsloot, is verbreding of een vrijliggend fietspad onmogelijk. Terwijl een alternatieve fietsroute ontbreekt. Volgens de FB moet dit stuk weg als toetssteen dienen voor de hele weginrichting.

#### 2. *Randvoorwaarden aan inrichting en gebruik van de Osdorperweg*

Als Plus- en Hoofdnet Fiets verbindt de FB drie voorwaarden waaraan ieder ontwerp voor de Osdorperweg vanuit fietsveiligheid moet voldoen. Deze voorwaarden zijn identiek aan de voorwaarden uit onze brief over de Sloterweg van 16 april 2021. De Osdorperweg is immers qua breedte en verkeersproblemen goed vergelijkbaar met de Sloterweg. De voorwaarden zijn gebaseerd op richtlijnen van de Centrale Verkeers Commissie Amsterdam (vastgelegd in de Leidraad CVC en gebaseerd op landelijke ASSV- en CROW-normen).

1. Bij 50-km-wegen zijn aparte fietsvoorzieningen verplicht. Omdat langs de Osdorperweg, met zijn 6 meter breedte, geen ruimte is voor vrijliggende fietspaden, moet het **een 30 km-weg** worden. Dit staat terecht in de Uitgangspuntennotitie.

2. De politie eist bij 30 km-wegen een geloofwaardige inrichting. Dat betekent **effectieve drempels om de 70 à 100 meter of alternatieve, snelheidsremmende maatregelen**. Dit staat terecht in de Uitgangspuntennotitie. Wij denken graag mee over de uitwerking.
3. Veilig fietsen op een smalle 30 km-weg met gemengd verkeer kan alleen als het aantal auto's laag is. Uit ervaring elders in Amsterdam blijkt dat, ter voorkoming van opgejaagde en van de weg gedrukte fietsers, het **aantal auto's maximaal 2.500/etmaal/richting** moet zijn (of maximaal 250 auto's per richting in het spitsuur). Omdat alle besproken varianten tot nu toe uitgaan van 2-richting verkeer, betekent dit **maximaal 5.000 auto's per dag**.

Vooraf het derde uitgangspunt betekent een grote uitdaging. Het bevreemdt ons namelijk dat cijfers over de huidige verkeersintensiteiten ontbreken in de Uitgangspuntennotitie. Daarmee leest de lijst met uitgangspunten toch vooral als een vrijblijvende wensenlijst.

In ieder geval moeten er gegevens worden toegevoegd over:

1. Het huidige aantal auto's (de FB schat tussen de 12.000 en 14.000 per dag);
2. Het aandeel doorgaand autoverkeer (de FB schat meer dan 60%);
3. Mogelijke waterbedeffecten bij afsluiting voor doorgaand autoverkeer (naar verluid zou in 2020 al verkennend onderzoek zijn gedaan, waaruit bleek dat omliggende hoofdwegen als de Ookmeerweg en de Baden Powellweg het extra autoverkeer goed kunnen verwerken).

Gebaseerd op ervaringen rond de Sloterweg, zal *uitsluitend invoering van 30 km/u onvoldoende* zijn om de noodzakelijke grote vermindering van het aantal auto's te bereiken. Verkeersonderzoek moet uitsluitsel geven over de effectiviteit van verdergaande maatregelen.

### 3. Noodzakelijke wijzigingen in de Uitgangspunten

De FB stemt in met de meeste uitgangspunten, zoals geformuleerd op blz. 3 van de notitie. Maar er zijn *drie uitgangspunten die een gevaar vormen voor de fietsveiligheid*. We beginnen met de innerlijke tegenstrijdigheid.

- A) "Voor bezoekers van bedrijven en woningen altijd via twee zijden bereikbaar". Het ontgaat ons hoe dit uitgangspunt te rijmen is met uitgangspunt 1 "Niet langer de functie van verbindingsweg zal vervullen". Zonder fysieke autoknip is, net zoals nu, geen onderscheid te maken tussen bezoekers en doorgaand autoverkeer. En met camera's zullen bedrijven en bewoners de kentekens van hun bezoekers moeten invoeren, wat bedrijven juist niet willen.  
*Conclusie FB: Dit is een onhaalbaar uitgangspunt, indien de gemeente de doelen van geen doorgaand autoverkeer en veel minder autoverkeer serieus neemt. Laten vervallen dus.*
- B) "Technisch zodanig wordt ingericht dat zwaar verkeer de weg kan blijven gebruiken". Volgens het bestemmingsplan Osdorperweg e.o. uit 2013 worden bedrijven met zware vrachtauto's (zoals Rutte) gedoogd, maar is uitbreiding verboden. Het zware autoverkeer op dit moment zijn vooral trekkers met oplegger, die de Osdorperweg illegaal als doorgaande route gebruiken. En voor de grootste onveiligheid zorgen. Volgens de FB is het onnodig dit te faciliteren, als de gemeente doorgaand verkeer serieus wil tegengaan.  
*Voorstel FB: Faciliteer vrachtverkeer uitsluitend, voor zover dat noodzakelijk is voor de eigen bedrijfsvoering van de thans aan de Osdorperweg gevestigde bedrijven.*
- C) "Wordt ingericht op ca. 6.000 auto's per etmaal". Zoals ambtelijk opdrachtgever Sander Smit zei tijdens het webinar over de Sloterweg op 22 april 2021 "de landelijke CROW-richtlijnen schrijven maximaal 5.000 auto's per dag voor, maar Amsterdam rekt dit op tot 6.000". Laat Amsterdam zich gewoon aan de CROW-richtlijnen houden, zeker op het Plusnet Fiets.  
*Voorstel FB: De Osdorperweg wordt ingericht voor maximaal 5.000 auto's per etmaal.*

Wij verwachten dat bovenstaande wijzigingen worden aangebracht in de uitgangspunten voor de herinrichting van de Osdorperweg. Deze wijzigingen zijn essentieel voor een fietsveilige weg.

### 4. Vervolg met een gemeentelijke projectgroep

De FB is voorstander van een vervolgetraject vergelijkbaar met de Sloterweg. Dit betekent een *gemeentelijke projectgroep, in opdracht van de wethouder verkeer*. Zo'n projectgroep staat verder af

van de direct belanghebbenden, kan alternatieven laten doorrekenen met het Verkeersmodel Amsterdam en rapporteert aan de wethouder verkeer cc de portefeuillehouder verkeer. Bij de Sloterweg heeft deze opzet bewezen te leiden tot een heldere afweging van alternatieven en eliminatie van alternatieven die niet aan de uitgangspunten voldoen. En dus tot een voor alle betrokkenen transparante afweging van belangen.

De Osdorperweg verdient een fietsveilige toekomst, niet in de laatste plaats als belangrijke toegangsweg tot de Tuinen van West. Na Jarenlang dralen mogen effectieve maatregelen niet langer uitblijven.

Namens de Fietsersbond afdeling Amsterdam,

Frans van der Woerd

E [frans.vanderwoerd@fietsersbond.amsterdam](mailto:frans.vanderwoerd@fietsersbond.amsterdam)