

7 van de 9 punten uit de 'Nota van uitgangspunten Osdorperweg' niet gehaald

Een overzicht van alle 9 uitgangspunten die de gemeente op 29 juni 2021v oor de Osdorperweg heeft vastgesteld met vermeldingen of de uitgangspunten behaald zijn of niet.

De Osdorperweg:

1. Vervult niet langer de functie van verbindingsweg (conform het Mobiliteitsplan Nieuw-West) - **NIET GEHAALD**

De weg is zonder enige vorm van hinder in beide richtingen een doorgaande weg voor alle (sluip)verkeer tussen Halfweg en Ookmeerweg. Conform de bepaling van kennisinstituut CROW is de Osdorperweg formeel een zogenaamde 'erfontsluitingsweg' die in principe alleen door bestemmingsverkeer gebruikt mag worden. Deze bepaling is dus zomaar door de gemeente terzijde geschoven. De Osdorperweg is nog altijd een doorgaande weg waar de snelheid structureel veel sneller is dan de toegestane 30 km/uur. Bestuurders van voertuigen met een bestemming in Oud Osdorp rijden over het algemeen wel rustig. Het vele sluipverkeer heeft haast, gaat inhalen en zorgt voor gevaarlijke situaties.

2. Wordt ingericht voor maximaal 6.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal - **NIET GEHAALD**

Het doel was om de Osdorperweg zo in te richten dat het aantal verkeersbewegingen per etmaal onder de 6.000 zou blijven. Aangezien de Osdorperweg een zogenaamde erfontsluitingsweg is geldt volgens de normen van CROW eigenlijk dat hier maximaal 5.000 verkeersbewegingen per etmaal toegestaan zouden moeten zijn, maar de gemeente Amsterdam houdt het aantal van 6.000 aan. In opdracht van de gemeente is er gedurende 37 dagen in juni en juli 2023 een telling van verkeersbewegingen op de Osdorperweg gehouden. Ook in deze rustiger zomermaanden reden er maar liefst 347.789 motorvoertuigen over de Osdorperweg. De verkeersbelasting over de totale weg bedroeg dus gemiddeld 9.400

motorvoertuigen per dag. Niet alle motorvoertuigen reden over de hele weg. De onderzoekers geven aan dat zij ervan uitgaan dat doorgaand verkeer ook via de zijwegen van Oud Osdorp naar zijn bestemming is gereden. Ook al beperkt het onderzoek zich tot twee meetpunten op de Osdorperweg, toch is nader onderzoek overbodig. Het onderzoek toont immers aan dat er per etmaal 7.000 motorvoertuigen het zuidelijke meetpunt passeerden zijn. Dat is ruim boven de toegestane norm van 6.000 motorvoertuigen per etmaal.

3. Worden maatregelen getroffen zodat men zich houdt aan de maximale snelheid van 30 km/u - NIET GEHAALD

Op de hele Osdorperweg geldt tegenwoordig een maximum snelheid van 30 km/uur. De gemeten gemiddelde snelheid in het gemeentelijke verkeersonderzoek op de Osdorperweg bedraagt bij meetpunt zuid 42 km/uur en bij meetpunt noord 48 km/uur. Hierbij moet worden opgemerkt dat beide meetpunten op de weg zich bevonden vlak bij de bocht en een wegversmalling. Dus op locaties waar men toch al vaart moest minderen. Op de rechte stukken van de weg rijdt men zeker tijdens de spits en 's nachts veel sneller. Deze onderzoeksresultaten bevestigen de aanname dat invoering van 30 km/uur zinloos is zonder daarbij ook permanent te handhaven.

4. Blijft bereikbaar voor bedrijven en bewoners - GEHAALD

Dit uitgangspunt was al voorafgaand aan het groot onderhoud van de Osdorperweg behaald en geldt logischerwijs nog steeds.

5. Wordt technisch ingericht voor zwaar verkeer - NIET GEHAALD

Technisch beschouwd kan zwaar vrachtverkeer over een groot deel van de verstevigde weg rijden. Het oude dorp is echter niet geschikt voor zwaar verkeer. De huizen krijgen daar scheuren als gevolg van de trillingen die te zwaar vrachtverkeer veroorzaakt. Door het extra gestorte puin zal de slappe veendijk waarschijnlijk technisch gezien langer standhouden. Bij de technische inrichting was echter ook sprake van de wens om een weginrichting tot stand te brengen die het mogelijk zou maken om zwaar wegverkeer te combineren met langzaam verkeer zonder dat dit zou leiden tot onveiligheid. Hierbij wordt nadrukkelijk gedacht aan fietsers, omdat de Osdorperweg nu eenmaal onder het gemeentelijke Hoofdnet Fiets valt.

Het groot onderhoud heeft niet geleid tot een verbetering van de veiligheid voor fietsers voor de hele Osdorperweg. In tegendeel: Het nieuwe gladde asfalt en de verbreding van de weg maken het juist onveiliger omdat de weg sinds het groot onderhoud nog meer uitnodigt tot racen. Met name in de dorpskern is een veilige inrichting van het wegdek voor zowel zwaar vrachtverkeer als voor fietsers technisch – wegens ruimtegebrek – onmogelijk. De wegbreedte voldoet hier ook niet aan de normen van CROW. De afwezigheid van een fietspad en het ontbreken van een voetpad op een groot deel van de Osdorperweg leidt onherroepelijk altijd tot gevaar voor langzaam verkeer. Dat was in 1963 al de reden waarom toen een verbod werd ingesteld voor doorgaand breed vrachtverkeer. De gemeente zegt het toenmalige verkeersbesluit nergens meer te kunnen vinden. Deze administratieve tekortkoming van de gemeente leidt er wonderlijk genoeg niet toe dat de gemeente dit verkeersbesluit opnieuw neemt. Het blijft onduidelijk waarom de gemeente hiertoe nog altijd niet heeft besloten.

6. Wordt er – waar mogelijk – parkeergelegenheid langs de weg gerealiseerd - NIET GEHAALD

Er zijn tijdens het groot onderhoud nergens nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd.

7. Behoudt de bestaande bomen - GEHAALD

8. Biedt ruimte aan voetgangers - NIET GEHAALD

In de dorpskern is het voetpad soms twee tegels breed, pal aan het asfalt waarover het autoverkeer raast. Maar ook het nieuwe voetpad onder bijvoorbeeld de A5 voldoet niet aan de veiligheidseisen en is slecht begaanbaar met een scootmobiel, rolstoel of rollator.

De ruimte voor voetgangers is ook ernstig in het geding door het talrijke sluipverkeer richting Haarlem. Het sluipverkeer staat met grote regelmaat in een lange file op de Osdorperweg, die helemaal doorloopt naar het verkeerslicht op de Haarlemmerweg. Zij blokkeren dan de fietssuggestiestrook. Hierdoor worden fietsers gedwongen over het hobbelige voetpad te gaan rijden. Op hun beurt kunnen voetgangers dan geen kant meer op. Dit zelfde punt kan hieronder worden herhaald betreffende de fietsers.

9. Biedt meer bescherming aan fietsers - NIET GEHAALD

De nieuwe weg is voor autoverkeer een uitnodiging om snel te rijden. Aangezien de rijbaan wordt gedeeld met langzaam (fiets)verkeer is het snelheidsverschil tussen de weggebruikers erg groot. Op deze smalle dijkweg worden fietsers regelmatig door vrachtwagens met hoge snelheid ingehaald. Dit geldt op de hele weg en zeker ook in het smallere en bochtige oude dorp en bij de wegversmallingen als de vrachtwagens hun voorrang bij de wegversmalling nemen.