

## RAADSADRES

Aan: De gemeenteraad van Amsterdam  
Adres: Amstel 1  
1011 PN Amsterdam  
Postbus 202  
1000 AE Amsterdam

Van: het kernteam KOO<sup>1</sup> (Klankbordgroep Oud Osdorp) / bewoners van de Osdorperweg

Correspondentieadres: H.J. de Waal Osdorperweg 784 B 1067TB Amsterdam, [k.o.o@ziggo.nl](mailto:k.o.o@ziggo.nl)

Datum: 13 januari 2022

Verzoek: Ons verzoek is of u, als zijnde de gemeenteraad van Amsterdam, het besluitvormingsproces over de herinrichting van de **gehele** Osdorperweg kunt overnemen van het stadsdeel Nieuw-West, dan wel versnellen. Hierbij gaarne handelen conform het proces rondom de Sloterweg<sup>2</sup> met als enige doel: een veiligere weg voor de bewoners, fietsers en voetgangers.

Geachte raadsleden,

Ten einde raad wenden wij ons tot u. Wij zijn de leden van de kerngroep van de Klankbordgroep Oud Osdorp (KOO), tevens bewoners van de Osdorperweg. De Osdorperweg is een oude smalle veendijk in het poldergebied aan de rand van Amsterdam. Al sinds de jaren zestig van de vorige eeuw zijn diverse bewoners op allerlei manieren actief betrokken bij het bewerkstelligen van een **veiligere** Osdorperweg (het deel tussen Halfweg en de Ookmeerweg), in de breedste zin van het woord. Desondanks is het tot nu toe onmogelijk gebleken om de drie grootste problemen efficiënt aan te pakken:

1. Te zwaar vrachtverkeer
2. Te hard rijden
3. Te veel (sluip)verkeer

Deze drie factoren leiden tot een **zeer onveilige weg** voor met name de voetgangers en de fietsers maar ook voor de bestuurders zelf. Daarnaast leidt het vele zwaar vrachtverkeer tot trillingen, welke schade als scheuren en verzakkingen veroorzaken aan de woningen die pal naast de weg gebouwd zijn. Dit is al in 2000 aangetoond in een officieel onderzoeksrapport van TNO, zoals bekend bij het stadsdeel. Tevens is er sprake van continue dezelfde schade aan het wegdek, de berm, de voetpaden en het straatmeubilair.



Hoezo verbod op zwaar vrachtverkeer sinds 1963?



Hoezo de Osdorperweg niet aan gort gereden? Hoezo dit deel is niet aan onderhoud toe?

Al jaren worden er af en toe, na lang aandringen van bewoners, op sommige plekken maatregelen genomen. Zo zijn er door de gemeente in 1963, na een inspectiebezoek van toenmalige wethouder Joop den Uyl, verbodsborden voor zware voertuigen. Dit naar aanleiding van de slechte staat van het wegdek, veroorzaakt door het zwaar vrachtverkeer. Later zijn door het stadsdeel een aantal chicanes in een recht stuk van de weg gemaakt, maar die zijn vervolgens weer weggehaald, daar de weg er niet veiliger op werd. In 2007 zijn er tijdens een groot onderhoud aan een deel van de weg, enkele snelheid-remmende maatregelen genomen, zoals rode fictieve fietsstroken en een 30 km-zone. Helaas is dit stuk weg ondertussen alweer grotendeels aan gort gereden en wordt er niet op de snelheid gehandhaafd. Tot slot zijn er onlangs wederom een aantal wegversmallingen aangelegd. Ook deze leveren weer niet het beoogde effect: juist de veiligheid van fietsers komt nu in het geding, blijkt nu in de praktijk. Al deze, soms ook tijdelijke, maatregelen mogen niet baten zolang er niet gehandhaafd wordt! Het verkeer is alleen maar toegenomen in de loop der jaren, inclusief het sluipverkeer en dus hiermee ook de onveiligheid voor de fietsers en voetgangers.

<sup>1</sup> KOO is een groeiende mailgroep van bewoners van de OsdORPerweg, die zich samen willen inzetten voor een veiliger Osdorperweg met als uitgangspunten: De Osdorperweg moet veiliger: minder sluipverkeer en snelheid omlaag; de weg moet bereikbaar blijven voor alle bewoners en ondernemers en de herinrichting en het groot onderhoud geldt voor de gehele weg, zoals is toegezegd in de gemeentelijke informatiebrief van februari 2019.

<sup>2</sup> Binnen twee jaar wordt er door u hier al een definitief besluit genomen rond de Sloterweg. Op het zwaar vrachtverkeerverbod na, is de status van de Sloterweg nagenoeg gelijk aan die van de Osdorperweg.



Hoezo begaanbaar voor ouderen en minder validen?

Sinds ruim vier jaar is het stadsdeel Nieuw-West (opnieuw) bezig met het maken van plannen om de Osdorperweg veiliger te maken in samenwerking met de direct betrokken bewoners en ondernemers. Vandaar dat de KOO toen opgericht is. Resultaat: veel overleggen, veel plannenmakerij en een aantal verkeerstechnische onderzoeken. Echter is er tot op heden **geen enkele** structurele oplossing.

Wel zijn er na langdurige aandringen van onze kant enkele noodzakelijke reparaties uitgevoerd en is besloten om het groot onderhoud niet (veel) langer uit te stellen. Helaas geldt dit niet voor de gehele weg, met alle gevolgen van dien<sup>3</sup>. Bovendien wordt door het stadsdeel Nieuw-West, tegen alle verwachtingen in, een **nieuw uitgangspunt genomen**: “de weg wordt fysiek ingericht om het zware verkeer te kunnen faciliteren”. In dezelfde zin erkent het stadsdeel echter dat het gaat om een “zeer kwetsbare veendijk”. In eerder gepubliceerde bestemmingsplannen wordt door dezelfde gemeente geschreven dat “de Osdorperweg is niet bedoeld voor nog meer zwaar verkeer”. De intentie om **zwaar vrachtverkeer te faciliteren in plaats van te weren** is voor ons dan ook niet alleen **onbegrijpelijk**, maar vooral ook **onacceptabel**.

In 2018 is vastgesteld dat de Osdorperweg **geen** deel uit maakt van het Hoofd- en of Plusnet voor auto's in Amsterdam en tevens **geen** Stroom- of Gebiedsontsluitingsweg is qua categorisering van wegen. Er is dus sprake van een Erfontsluitingsweg en deze dient dan ook als zodanig ingericht te worden met verkeersremmende maatregelen: het weren van sluipverkeer en het instellen van een maximum snelheid van 30 km<sup>4</sup>. Dit past binnen het voorgenomen beleid c.q. besluiten van de gemeente Amsterdam en is conform Amsterdam Autoluw, het concept Mobiliteitsplan Nieuw-West, het handboek van het CROW en de onderverdeling van wegen binnen Amsterdam.

Wij betreuren het tot de conclusie te moeten komen dat dit stadsdeel er kennelijk niet voor het belang van de burger is, daar :

- Er niet of nauwelijks echt geluisterd wordt naar de suggesties van de bewoners. Al jaren vragen wij om handhaving op snelheid met cameratoezicht, maar daar wordt niets mee gedaan.
- Er niet of nauwelijks geluisterd wordt naar onze dagelijkse ervaringen. Wij sturen regelmatig materiaal/bewijzen op (foto's, video's van de dagelijkse verkeerssituaties), maar daar wordt zeer non-chalant, soms zelfs laconiek, op gereageerd.
- Er continue bij enige vorm van weerstand beslissingen vooruit worden geschoven of gemaakte plannen in de koelkast verdwijnen onder het mom van bijvoorbeeld: “Er is eerst een nieuw verkeerstechnisch onderzoek nodig”, “De inspraak dient verbreed te worden onder niet alleen de direct betrokkenen, maar ook de andere weggebruikers” en/of “Vooraf dienen er nu eerst de uitgangspunten voor de herinrichting opgesteld te worden, ondanks het reeds bestaande beleid/besluiten van de Centrale Stad”.
- Er dus kennelijk geen sprake is van “democratie” (in de breedste zin van het woord). Ter illustratie: 60% van de ondervraagden was voor een voorstel omtrent selectieve toegang, maar deze voorgestelde oplossing verdween plotseling toch weer van tafel;



Hoezo alleen bestemmingsverkeer?

Helaas hebben wij inmiddels het gevoel dat we al die jaren van uitwisseling met het stadsdeel als “participatie-vee” hebben gediend, zonder daadwerkelijk inspraak te hebben gehad op de weg waaraan wij tenslotte zelf wonen. Gedane beloftes worden immers niet nagekomen, zoals bijvoorbeeld de toezegging in de gemeentelijke informatiebrief van februari 2019, dat de herinrichting en groot onderhoud voor de gehele Osdorperweg zou gelden. Ook het afwijken van het door het stadsdeel zelf vastgesteld beleid over het vrachtverkeer stemt ons hopeloos. Overigens heeft zelfs het Waterschap / Waternet meerdere keren aangegeven dat het dijklichaam te veel lijden heeft van het zware verkeer.

Wij vrezen dat de invloed van enkele (steeds groter groeiende) ondernemers aan de Osdorperweg bepalender is dan de wensen van bewoners, terwijl in 2010 door het stadsdeel is vastgesteld is dat als bedrijven willen uitbreiden, ze dat elders zouden moeten doen, daar dit ingaat tegen het bestemmingsplan. Er lijken vandaag andere (financiële en/of economische) belangen te spelen dan een veilige weg, zoals de bereikbaarheid van het Outletcentrum Zwanenburg, het evenementterrein de Polderheuvel en het bedrijventerrein Lutkemeerpolder.

Om alle bovenstaande redenen vragen wij u de regie inzake de herinrichting van de gehele Osdorperweg over te nemen, zodat er snel een definitief plan komt voor de gehele Osdorperweg, conform al eerder gemaakt Amsterdams beleid, en dat er vervolgens ook hierop **gehandhaafd** wordt. Juist daar zit namelijk een groot deel van het probleem qua onveiligheid. Er staan zoals al eerder vermeld in dit verzoek als sinds de jaren zestig verbodsborden voor vrachtverkeer van breder dan 2,20 meter en zwaarder dan 4,8 ton as-last. Sinds 2007 staan er borden die aangeven dat de maximale snelheid 30 km is voor een deel van de weg en voor het andere deel is dat 50 km, plus een inhaalverbod rond de oude dorpskern van Landelijk Oud Osdorp. Als alleen al hierop gehandhaafd zou

<sup>3</sup> Dit groot onderhoud betreft het 2<sup>de</sup> deel van de weg en staat nu dan eindelijk gepland voor eind februari 2022. Hoewel aan het 1<sup>ste</sup> deel in 2007 onderhoud is gepleegd, is deze ondertussen nu ook alweer toe aan groot onderhoud. Ook is er een nog deel voetpad dat niet eerder is opgeknapt maar dat ook nu nog steeds niet wordt meegenomen in het huidige onderhoud!

<sup>4</sup> Zie de uitkomsten van het project Gebiedsgericht Benutten Plus voor de regio Amsterdam uit 2011, uitgevoerd volgens het handboek Verkeersmanagement van het CROW.

worden, zou dit een enorme slok op een borrel schelen! Daar is bovendien iedereen, zowel bewoners als ondernemers, voorstander van. Dit kan bij wijze van spreken binnen een maand geregeld zijn door enkele camera's te plaatsen, die op snelheid controleren. Het zou de belastingbetaler ook veel geld schelen als er niet langer continue maatregelen nodig te zijn om deze slappe veendijk op zijn plek te houden, waardoor schade aan bebouwing en omgeving voorkomen kan worden, veroorzaakt door het (te) zware vrachtverkeer, dat hierover heen dendert. En dan kunnen bewoners, die direct aan de weg wonen, weer rustig slapen zonder uit bed te trillen.

### Tot slot

Diverse Oud Osdorpers die hun hele leven lang al langs deze weg wonen, verklaarden op de informatieavond van 13 december jl. 'participatiemoe' te zijn en het bijltje erbij neer te willen gooien. Na tientallen jaren praten, periodes van stilte, steeds weer opnieuw van voor af aan beginnen met wéér andere ambtenaren, lopen de frustraties op en groeit meer en meer het gevoel dat er een politiek spel wordt gevoerd van pappen, nathouden, rekken en strekken. Alleen al déze oudgedienden onder de Oud Osdorpers - die steeds weer komen opdraven om ondanks alles toch weer mee te doen en door te gaan - verdienen het ruimschoots om de uiteindelijke oplossing daadwerkelijk nog eens mee te mogen maken...

### Samenvattend

- Het gaat hier om een LEVENSGEVAARLIJKE weg voor bewoners, voetgangers en fietsers én bestuurders;
- Er wordt continue SCHADE aangebracht aan de woningen (met name in de oude dorpskern), het wegdek, de bermen, de voetpaden, het straatmeubilair en de leidingen van de nutsvoorzieningen;
- Bewoners (burgers) stappen uit het overleg met de Projectgroep van het stadsdeel, omdat zij het vertrouwen in het stadsdeel en in een goede structurele oplossing kwijt zijn geraakt;
- Bewoners (burgers) verhuizen van de Osdorperweg omdat de weg te gevaarlijk is voor hun opgroeiende kinderen;
- Woningen worden minder waard vanwege schade en vanwege deze enorme racebaan voor de deur;
- Alle verkeersborden ten spijt: geen HANDHAVING betekent simpel dat deze allemaal massaal overtreden worden;

Vandaar nogmaals ons dringend verzoek aan u: **neem de regie over**. Wij hopen dat u zo spoedig mogelijk en wel binnen 6 weken na dagtekening zult reageren en ons laat weten wat u voor ons, de bewoners van de Osdorperweg, in deze kunt betekenen.



Één beeld zegt meer dan duizend woorden ...

Hoogachtend, namens :

Laura Colin,  
Theo Durenkamp,  
Frenk Hellenberg,  
Fia van der Veldt,  
Marja Kamp,  
Joke Westerhof

  
Hans de Waal