Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Weesperstraat 430
1018 DN Amsterdam

Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon 251 1111
ingenieursbureau.amsterdam.nl

Bewonersavond woensdag 19 april 2017

Project 'Dijkverbetering en herinrichting Jan Vroegopsingel-Ouderkerkerdijk
Locatie: hoofdkantoor van Waternet, Korte Ouderkerkerdijk

Stadsdeel Oost en Waternet trekken samen op bij de dijkverhoging en herinrichting van de Jan Vroegopsingel-Ouderkerkerdijk tussen de A2 en A10. In 2016 zijn er enkele bewonersavonden geweest bij Waternet. Hier konden woonbootbewoners, ondernemers en verenigingen in de buurt vragen stellen over het project en hun wensen kenbaar maken. Woensdag 19 april 2017 was het onderwerp van de informatieavond het voorlopig ontwerp. In dit document leest u wat daar besproken werd.

Algemene informatie over het project: www.amsterdam.nl/projecten/jan-vroegopsingel

Voorlopig ontwerp
Bij de eerdere informatieavonden waren twee varianten voorgelegd aan de aanwezige bewoners en andere betrokken partijen. De keuze viel toen duidelijk op de variant waarbij de tuinen aan de weg zoveel mogelijk worden ontzien (variant 'verlegging in de bocht'). Daarom zijn Waternet en stadsdeel Oost sinds die tijd verder gegaan om deze variant in het schetsontwerp (SO) verder uit te werken tot een voorlopig ontwerp (VO). In dit voorlopige ontwerp zijn de input uit de informatieavonden in 2016, een bewonersinitiatief, diverse gesprekken met bewoners en andere belanghebbenden, én aanvullende onderzoeken meegenomen.

Informatieavond 19 april 2017
Uitgenodigd zijn bewoners en ondernemers Jan Vroegopsingel/Ouderkerkerdijk (tot stadsgrens), bestuursleden Groene Staart, 3 roeiverenigingen, de voorzitter en andere Leden van Amstelglorie, vertegenwoordiger van de Politie en de Bestuurscommissie gemeente Amsterdam, stadsdeel Oost en gemeente Ouder Amstel..
Om half acht starten [redacted] en [redacted] met de presentatie over (de voortgang van) het project, het voorlopig ontwerp en de vervolgstappen. Dit levert al een flink aantal vragen en opmerkingen op die voor zover mogelijk direct worden beantwoord. Het wordt al snel duidelijk dat het strakke programma voor de avond door de bevlogen vragen van de aanwezigen moet worden losgelaten.
Na de presentatie van het voorlopig ontwerp en de vragen daarover krijgt [redacted] van de Bomenwacht Nederland het woord. Hij vertelt over zijn onderzoek naar de bomen die geraakt worden door de dijkverhoging en de werkzaamheden. Daarbij legt hij helder uit welke bomen echt weg moeten en welke toch behouden kunnen worden. Bewoners en betrokkenen kunnen zich opgeven voor de werkgroep Beplantingsplan om langs de dijk en in het oeverbos te kijken naar beplanting en oplossingen om de bomenkap te compenseren en het gebied ecologisch te verbeteren.
Na het plenaire gedeelte krijgt iedereen onder het genot van een drankje de gelegenheid om naar tekeningen van het ontwerp te kijken en die te bespreken met de aanwezige projectleden. Ook kan men via een reactieformulier nog ideeën, vragen en suggesties inleveren. En uiteraard kan men zich opgeven om mee te denken met het beplantingsplan.

Hieronder, gerubriceerd op onderwerp, een impressie van de vragen die tijdens de informatieavond gesteld zijn. Eventuele aanvullende informatie is cursief toegevoegd. Op basis van deze vragen en de vragen die op die avond via een reactieformulier zijn ingediend wordt een overzicht met vragen en antwoorden op de website geplaatst. Vragen over een persoonlijke situatie worden per mail beantwoord.

Vragen informatieavond dijk- en wegverbetering Jan Vroegopsingel

Over een aantal vragen heeft de projectgroep zich na 19 april 2017 nogmaals gebogen. Het standpunt dat daar uit is gekomen, staat cursief tussen de vragen.

De dijk

Vraag (V): Wat is het verschil tussen de dijk en de weg?
Antwoord (A): Een dijk is het grondlichaam met als functie het water uit de Amstel tegen te houden. Boven op de kruin van de dijk ligt de weg.

V: Hoeveel schuift de weg/dijk op bij de bocht?
A: 2,5 tot 2 meter, maar dit varieert doordat het wegdek op de dijk zelf nu erg verschilt van breedte.

V : Wat voor consequentie heeft de druk van de dijk voor Amstelglorie?
A: Deze dijk is stabiel, ook met de ophoging, dus dit heeft geen consequenties voor Amstelglorie.

Over de grens dijk - groen - tuinen

V : Waar begint het oeverbos en waar beginnen de tuinen van de woonbootbewoners?
A: Het oeverbos is de onofficiële naam van het openbare groen langs de Amstel aan beide zijden van de Jan Vroegopsingel en Ouderkerkerdijk, tussen de A10 en de A2. Ongeveer vanaf de woonboot met nummer 33 komen de tuinen tot aan de weg.

V : Hoe breed is de strook waarop wijzigingsbevoegdheid zit op het bestemmingsplan?
A: Tussen de 4 en 5 meter.

V : Mogen er meer schuurtjes komen op de strook met wijzigingsbevoegdheid?
A: Nee. De bestemming is nu groen, dat wordt parkeren, geen bebouwing.

Over de weginrichting

V : Waarom is er gekozen voor langsparkeren in plaats van haaks parkeren zoals nu het geval is? Als je terug naar Amsterdam wilt rijden, dan moet je op de weg draaien. Bij haaks parkeren kan dat gemakkelijker. Met langsparkeren moet je meerdere bewegingen op de weg maken. Is dit echt veiliger?
A: Er is landelijk onderzocht wat het veiligst is voor de fietsers. Langsparkeren blijkt het veiligst.

V : Waarom is langsparkeren veilig voor fietser?
A: Als je achteruit de weg op rijdt, kan je niet goed zien wat er aan komt. Met in- of uit haaksparkeren moeten altijd beide weghelften worden gebruikt. Het is een belangrijke regionale fietsroute (Plusnet fiets), daar zijn randvoorwaarden voor. Daarbij is langsparkeren de richtlijn.

V : Het is een ander type weg, omdat het bestemmingsverkeer (auto's) ook dezelfde route

terug gaat. Is een standaardregel wel de verstandigste keuze voor deze weg?

A: Het is geen standaardregel, oorspronkelijk zou deze weg ingericht moeten worden als een fietsstraat. Maar aan de daaraan verbonden verhouding gebruik fiets/auto wordt niet voldaan. Nu wordt er gewerkt aan een fietsvriendelijke straat. Langsparkeren is een onderdeel van een fietsvriendelijke straat. Stadsdeel Oost zal hier nog een keer kritisch naar kijken.

Naar aanleiding van bovenstaande vragen en opmerkingen over langs- en haaksparkeren, hebben we binnen de projectgroep nogmaals naar het parkeren gekeken. Het standpunt van de projectgroep is nog steeds dat langsparkeren in de nieuwe situatie beter is dan haaks:

- *Men neemt de huidige manier van haaksparkeren tegenover de ingang van Amstelglorie als uitgangspunt. Hier kunnen nu 24 auto's haaks parkeren. Bij deze parkeerplekken is sprake van een extra grote afstand tussen de rand van de weg en de strook waar de auto's daadwerkelijk geparkeerd staan. Deze afstand tussen de weg en de geparkeerde auto's wordt ook wel schrikstrook genoemd en is hier zo'n 2,50 meter breed. Deze afstand is groter dan normaal gesproken wordt toegepast. Door deze extra brede schrikstrook heb je hier als automobilist bij het wegrijden beter zicht op naderend verkeer, zelfs als je achteruit rijdt. Want je rijdt eerst de rij geparkeerde auto's ui en kunt dan op de schrikstrook stilhouden en vrij naar links en rechts kijken of er verkeer aankomt, alvorens de weg op te draaien. Dat maakt dat men het wegrijden bij het haaksparkeren hier als veilig ervaart.*
- *De huidige haaksparkeersituatie tegenover Amstelglorie gaat ten koste van veel groen. Door de brede schrikstrook staan de auto's hier extra ver van de weg. Normaal gesproken wordt er een schrikstrook van 1,50 meter breed toegepast, hier is dat rond de 2,50 meter.*
- *Als we hier in de nieuwe situatie weer haaksparkeren zouden toepassen, dan zou de schrikstrook 1,50 meter (CROW richtlijn) worden.*
- *Hoe dan ook, zouden alle haakse parkeerplaatsen opgehoogd moeten worden, net als de dijk / wegophoging. Dit kan ten koste gaan van extra bomen, dat is onwenselijk.*
- *Haaksparkeren met schrikstrook conform de richtlijn (= 1,50 meter) is groen besparend, maar is minder veilig voor fietsers dan langsparkeren. Daarom verdient langsparkeren de voorkeur boven haaksparkeren conform landelijke inrichtingsrichtlijnen.*
- *Er wordt nu ook langs geparkeerd, soms volledig langs of juist geheel op de rijbaan, soms half op en half erlangs. Mensen draaien nu ook op of ergens langs op de weg. In de nieuwe situatie wordt er alleen <u>langs</u> de rijbaan geparkeerd (dus niet (half) erop). De parkeerstrook is 2,10 meter breed, dat is de normale breedte. De rijbaan is 4,80 meter breed plus aan weerszijden een uitwijkstrook van grasbetontegels van ieder 0,50 meter breed. In totaal is er dus 5,80 meter beschikbaar om vanuit een langsparkeerplek van 2,1 meter op de weg te draaien. Dat geeft een maximale draaicirkel van 7,9 meter, zodat het mogelijk is met 1 keer steken te keren. Daarnaast is het zicht op naderend verkeer van beide kanten bij langsparkeren beter dan bij haaks parkeren. Automobilisten die niet op deze manier op de rijbaan willen keren, kunnen doorrijden tot de eerste mogelijkheid om te keren langs de rijbaan. Dat kan zijn bij een van de ingangen van Amstelglorie of op de parkeerterreinen bij de roeiverenigingen, of anders verderop langs de Amstel.*

V : Waarom wordt de weg niet gebruikt voor wandelaars én fietsers én auto's? Dat kan het aparte wandelpad vervallen. Het zou een fietsstraat moeten worden.

A: Bedankt voor de suggestie.

- *Een fietsstraat (zoals een deel van de Sarphatistraat tegenwoordig is ingericht) is niet mogelijk omdat er verhoudingsgewijs niet voldoende fietsers rijden ten opzichte van het aantal auto's. Hierdoor wordt niet voldaan aan de richtlijnen voor een fietsstraat*
- *Wel wordt de weg fietsvriendelijk ingericht. Dat houdt in:*
    - *de weg wordt optisch versmald zodat automobilisten minder de neiging hebben te hard te rijden, het heeft een snelheid remmend effect;*
    - *er komen meer snelheid remmende verkeersdrempels;*
    - *parkeren op de rijbaan is niet langer toegestaan, alleen nog maar erlangs;*
    - *haaksparkeren wordt langsparkeren;*
    - *het wegdek wordt zwart asfalt om het fietscomfort te vergroten;*
    - *wandelaars lopen niet meer hinderlijk en gevaarlijk op de weg. Voor hen komt er een wandelpad langs de rijweg;*
    - *Tussen de asfalt rijweg en de geparkeerde auto's komt een schrikstrook van 0,50 meter van grasbetontegels.*
- *Wandelen op de rijbaan is niet veilig, zeker niet naast elkaar of met wandelwagens, kleine kinderen, honden, etc. Daarom leggen we een wandelpad langs de rijbaan aan. Het avonturenpad door het groen dat nu al in het oeverbos ligt, is niet verlicht. Daarom is het wandelpad langs de weg als het donker isvanuit oogpunt van sociale veiligheid de beste route voor voetgangers.*

V : In het plan staat dat het nieuwe wegdek asfalt wordt. Vanaf de Utrechtse Brug gaat het om een buitengebied. Als de weg wordt geasfalteerd, is de sfeer van het buitengebied weg. Hoe kunt u die zorg wegnemen?

A: In de huidige situatie ligt er zo'n 80% klinkers op de straat en zo'n 20% asfalt. In de nieuwe situatie komt er 100% asfalt. Dat is enerzijds inderdaad een groot verschil en dat zal wennen worden. Maar anderzijds sluit dit goed aan bij de dijk ten zuiden van de A10 en bij het nieuwe park bij Waternet.

V : Waarom komen er geen klinkers op de weg?

A: Dat komt door de functie van de weg. Het is een route van het Plusnet Fiets. Asfalt geeft meer fietscomfort.

V : Door de bomenkap wordt de dijk kaler dan hij nu is. De lantarenpalen staan vanuit Amstelglorie gezien aan de andere kant van de rijbaan (=*Amstelzijde)*. Dit geeft veel lichtvervuiling voor de tuinders. Kunnen de lantarenpalen verplaatst worden naar de kant van Amstelglorie, zodat ze richting de Amstel schijnen?

A: Interessant idee, maar wij willen de lantarenpalen laten staan aan de kant van de parkeerplaatsen. Dat is veiliger voor het parkeren van de auto. Verplaatsen van de ene kant van de weg naar de andere kant kost ook veel geld, want dan moeten er extra kabels in de dijk gelegd worden.

- *Een aantal lichtmasten aan de Amstelzijde wordt door het verdwijnen van bomen mogelijk beter zichtbaar vanaf Amstelglorie, maar deze staan te ver om direct in de tuinen en huisjes te schijnen. Als we de lichtmasten naar de kant van Amstelglorie overzetten, dan staan ze dichter bij de tuinen dan nu. Wij verwachten daarom dat er minder lichtvervuiling op Amstelglorie wordt ervaren van de lichtmasten als ze aan de huidige kant van de weg blijven, dan wanneer ze worden verplaatst naar de kant van Amstelglorie.*

V : Wat is een BLVC-plan?
A: Elk project in de openbare ruimte in Amsterdam moet aangeven hoe er wordt omgegaan met de Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC) tijdens de uitvoering van werkzaamheden, zodat de hinder voor de omgeving zo klein mogelijk blijft.

V : De weg wordt toch smaller? Hoe kan het dan kaler worden?
A: Er staan veel bomen op de dijk die de ophoging niet zullen overleven.

V : Kan er glasvezel worden aangelegd?
A: Voor elk werk van Amsterdam dat we uitvoeren, worden de kabel- en leidingbedrijven ingelicht. Dat is nu ook gebeurd.

V : Komen er nog drempels?
A: Ja, er komen verkeersdrempels. Daarnaast wordt de weg die nu gemiddeld 5,80 à 5,90 meter en die in het noordelijke gedeelte nog breder is, optisch versmald naar 4,80 meter. Dit heeft een snelheid remmend effect. Voor elkaar passerende auto's komen er over de hele lengte van de weg overrijdbare grasbetontegels aan weerszijde van de weg.

V : De huidige weg is aan beide kanten groen. Door de nieuwe weginrichting met de parkeerstrook komt er minder groen. Klopt dat?
A: Op bepaalde plekken wel, maar doordat we het profiel van de weg over de gehele lengte veranderen, wordt het totale oppervlakte groen niet minder en komt er per saldo iets meer oppervlakte groen bij. De oppervlakte groen die we winnen zetten we deels in om extra parkeervakken te realiseren.

V : Wanneer begint het beplantingsplan?
A: U kunt zich aanmelden na de presentatie en dan zo snel mogelijk.

<u>Over de bomen</u>

V : Kan er zuurstof gedraineerd worden, zoals met water bij de bomen?
A: Het zou kunnen, maar de zuurstof kan maar tot een bepaalde diepte komen. Dit is niet voldoende voor de boom om te overleven.

V : Gaan alle hoge bomen die de sfeer bepalen, weg?
A: Een aantal van deze bomen zal de dijkophoging inderdaad niet overleven. Dus deze zullen gekapt moeten worden. Welke dat zijn is terug te vinden op de kaptekening en bijbehorende toelichting.

V : Wat voor bomen komen er terug? Kunnen er oudere bomen worden teruggeplaatst?
A: Dat is helaas zeer kostbaar.

V : Is er een kaart waarop de bomen staan die weg moeten?
A: Ja, die ligt op tafel en kunt u na de presentatie bekijken.

- *De kaptekening en het bijbehorende overzicht met toelichting per boom worden digitaal meegezonden met dit verslag aan de mensen die op de bewonersavond op 19 april 2017 hun mailadres hebben achtergelaten.*

V : Van de 99 bomen die niet gehandhaafd kunnen worden, zijn daar veel bomen bij die meer dan 20 jaar kunnen blijven leven?
A: Ja, die zitten er ook bij. Dat is terug te vinden in de kaptekening en bijbehorende toelichting.

V : Wat gaat u doen met de bomen die gekapt zijn?
A: Dit is nog niet bekend, dit zal tijdens het bestek opstellen worden besproken door het stadsdeel.

V : Moeten al die hoge bomen in het begin tot aan Amstelglorie weg?
A: Ja, dat klopt waarschijnlijk, omdat ze de dijkophoging niet zullen overleven.

V : Waar de eerste haakse parkeerhaven begint, daar staan bomen aan de laan, zijn die ook niet te handhaven?
A: Dat klopt, deze zijn niet te handhaven.

V : Bomen mogen niet op de dijk, komen er weer bomen terug dan?
A: We hebben te maken met de KEUR voor dijken. Er mogen geen dijkvreemde objecten geplaatst worden. Er worden wel eens uitzonderingen gemaakt. Over 30 jaar is de dijk weer aan de beurt voor verhoging en dan wil je niet weer bomen moeten verwijderen. Mogelijk kunnen er bomen iets verder uit de dijk geplaatst worden.

V: Komen er populieren terug?
A: Het is de vraag of we dat willen. Dat wordt bekeken in de voorbereiding van het beplantingsplan.

V : Voor de weg is er een mooi plan, maar wat is het plan voor de bomen, is dat er?
A: Dit wordt opgesteld via het beplantingsplan. U kunt zich hiervoor opgeven na de vergadering.

V : Hoe is de conditie van die hoge populieren?
A: Dit is terug te vinden in de bomenanalyse.

V : Welke broedvogels zitten er in de bomen?
A: Verschillende. Er is ook gekeken of er nesten in de bomen zitten. Daar wordt rekening mee gehouden voor er gekapt wordt.

V : Mag de herplanting alleen in de openbare ruimte? Mogelijk willen mensen wel een extra fruitboom in hun tuin, kan dat? Of op Amstelglorie?
A: Kom maar praten met stadsdeel Oost, geef u op om mee te denken met het beplantingsplan.

V : Komt het lage groen weer terug?
A: Ja, daar gaan we weer laag groen terug planten. Is ook onderdeel van het beplantingsplan.

Algemeen

V : Kun je je ook positief uitlaten bij een zienswijze?
A: Zeker, graag zelfs.

V : Kunnen we de presentatie ergens terugvinden?
A: De presentatie wordt gemaild aan de personen die vanavond aanwezig zijn geweest, mits deze hun e-mailadres hebben achtergelaten.