



Gemeente Amsterdam

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Inleiding

Notulen

Deelnemers	Woonbootbewoners Klaprozenweg
Contactpersoon	H. van der Meer
E-mail	klaprozenweg@ivv.amsterdam.nl
Pagina	1 van 1
Vergaderdatum	8 september 2011
Locatie	Koffiehuis De Klaproos
Aanwezig	Woonbootbewoners rond brug 356 en andere mensen uit omgeving
Afwezig	
Kopie aan	www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/verkeersprojecten/klaprozenweg/
Vergadering	Informatiebijeenkomst over de verbreding Klaprozenweg voor de woonbootbewoners, die in de nabijheid van de brug over Zijkanaal I liggen

Ad Akkies opent dit informatieve overleg, dat door de gemeente Amsterdam georganiseerd is voor de woonbootbewoners die in de nabijheid van brug 356 gehuisvest zijn (zowel aan de noord- als de zuidzijde) alsmede het Woonbotencomité Zijkanaal I e.o..

Ad is als projectmanager van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer verantwoordelijk voor het project Verbreding Klaprozenweg en wordt daarin ondersteund door Hester van der Meer.

Er wordt teruggekeken naar het vorige overleg van 17 maart. Joost Vorstenbosch van het Woonbotencomité Zijkanaal I heeft een aantal vragen naar aanleiding van het verslag die hieronder beantwoord worden. Vervolgens vindt er een toelichting op het schetsontwerp plaats.

Vanuit het Woonbotencomité Zijkanaal I e.o. worden de extra verkeersbewegingen als gevolg waarvan de Klaprozenweg verbreed zal worden, gezien als onderdeel van de ontwikkelingen Noordelijke IJ-oeveren. Logisch zou volgens het Woonbotencomité Zijkanaal I e.o. dan ook zijn dat de verkeersafwikkeling dan ook door het gebied van Buiksloterham en Overhoeks plaats zou vinden.

In Amsterdam Noord worden veel gebieden in de komende jaren herontwikkeld en omgevormd tot hoogwaardige woon- en werkgebieden. Als gevolg van deze ontwikkelingen neemt het verkeer toe. Het gaat daarbij zowel om het openbaar vervoer, de auto als fietsers en voetgangers. De Klaprozenweg is de belangrijkste verkeersweg voor de bereikbaarheid en ontsluiting van de te ontwikkelen gebieden Overhoeks, Buiksloterham en NDSM. Naar verwachting zijn deze locaties rond 2030 volledig tot ontwikkeling gebracht.

Daarnaast is de Klaprozenweg onderdeel van het hoofdnet auto. In Amsterdam is gekozen om de verschillende gebieden via hoofdroutes te ontsluiten om te voorkomen dat het doorgaande autoverkeer door woongebieden heen moet. In deze hoofdroutes wordt geïnvesteerd om het verkeer beter te kunnen laten doorstromen. Overigens is de Klaprozenweg wel een stadsstraat waar de maximale snelheid van 50km/uur geldt. Ook voor fietsen is in Amsterdam een net van fietspaden gemaakt, het zogenaamde hoofdnet. Dit hoofdnet verbindt verschillende gebieden met elkaar. Ook het fietspad op de Klaprozenweg valt onder hoofdnet fiets.

De huidige Klaprozenweg beschikt over één rijstrook per richting en beperkte opstelcapaciteit ter hoogte van de kruisingen. Deze inrichting biedt onvoldoende capaciteit om het verkeer goed te kunnen afwikkelen. Het gebied wordt gedeeltelijk ontsloten met het openbaar vervoer. In een verdere ontwikkeling van de gebieden wordt ook het openbaar vervoer verder ontwikkeld. Door in een vroeg stadium te investeren in busstroken neemt de concurrentiepositie van het openbaar vervoer toe. Bovendien is de Klaprozenweg het voorkeurs tracé voor de Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding (HOV) Zaancorridor.

Op basis van de huidige inrichting van de Klaprozenweg en de te verwachten toename van het aantal auto's is een verbetering van het openbaar vervoer uitgesloten. Om het openbaar vervoer goed te kunnen faciliteren en de doorstroming te borgen is een verbreding met busstroken een voorwaarde.

Waarom is gekozen voor een fietsbrug aan de noordzijde en niet aan de zuidzijde?

In eerste instantie was het voorstel om een fietsbrug aan de zuidzijde te realiseren. Door stadsdeel Noord en door verschillende verkeerscommissies is aangegeven dat vanuit verkeersveiligheid het noodzakelijk is een fietsverbinding aan de noordzijde van de brug te realiseren. Aan de noordzijde zowel ten westen als ten oosten van de brug zijn veel voorzieningen en woningen die via alleen via de brug bereikt kunnen worden. Daarnaast wordt ten zuiden van de brug 356 in het gebied van Buiksloterham een brug naar NDSM (in het verlengde van de Papaverweg) gerealiseerd.

Opgemerkt wordt dat de bewegingen van oversteken beperkt zijn, nl alleen op de door verkeerslichten geregelde kruisingen. Van de Gamma naar de Praxis overlopen is niet mogelijk.

Er is inderdaad in dit ontwerp gekozen om vijf kruisingen te regelen met verkeerslichten. Voor de ongeregelde kruisingen geldt dat het niet mogelijk is de Klaprozenweg te kruisen en alleen rechtsaf het gebied in of rechtsaf de Klaprozenweg op mogelijk is. Dit heeft te maken met het kunnen doorrijden van zowel auto- als busverkeer en de veiligheid voor fietsers en voetgangers.

Wat zijn de effecten van geluid en fijnstof op de woonboten en hoe wordt hier mee om gegaan?

Er wordt zowel een akoestisch onderzoek als een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd om de effecten van geluid en fijnstof in beeld te brengen. In het akoestisch onderzoek worden de woonboten meegenomen als zijnde woningen. Volgens de Wet Reconstructie Geluidshinder is dit overigens niet noodzakelijk. Op dit moment wordt het akoestisch onderzoek afgerond. Als het rapport definitief is, zal dit op de website geplaatst worden. Mochten de uitkomsten van het akoestisch onderzoek boven de reconstructiegrens uitkomen, dan moeten er maatregelen genomen worden om het geluid te reduceren. Te denken valt aan stil en/of geluidsreducerend asfalt op de kruisingen. Geluidsschermen op de brug is een niet voor de hand liggende maatregel.

Welke verkeersintensiteiten is liggen ten grondslag aan de verschillende onderzoeken?

De verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op de ontwikkelingen in de Noordelijke IJ-oeveren. Naar verwachting zijn deze ontwikkelingen in 2030 afgerond. De berekeningen zijn gebaseerd op een toekomstvast plaatje en gaan uit van het scenario, dat alle ontwikkelingen gerealiseerd zijn.

Toelichting op het schetsontwerp

De tekening die op tafel ligt verschilt van de tekening die in het overleg van 17 maart jl. gepresenteerd is. Op verzoek van verschillende partijen is gekeken naar een goede doorstroming van zowel de bus als het autoverkeer. Over de busbaan zal onder meer de HOV Zaancorridor rijden, een hoogwaardig openbaar vervoer tussen Zaandam en Amsterdam. Het ontwerp is als volgt vanaf het midden naar buiten opgebouwd: busbaan –

bomenrij – rijbaan voor autoverkeer – fietspad – voetpad. In het midden van de weg liggen dus twee busbanen afgescheiden door een bomenrij. In het ontwerp is uitgegaan van 5 met verkeerslichten geregelde kruisingen. Bij de overige kruisingen kan de weg niet overgestoken worden en is het alleen mogelijk rechtsaf te slaan Klaprozenweg op. In dit ontwerp is de afslag naar Ataturk vervangen door het verkeer via het Koppelingspad het gebied de Bongerd in te leiden. Dit heeft ondermeer met de benodigde lengte van opstelstroken voor autoverkeer te maken. Er zijn twee ontwerpen gemaakt, de eerste is gebaseerd op de eindsituatie in 2030, als naar verwachting al het toekomstig verkeer van de weg gebruik maakt. Het tweede ontwerp gebaseerd op de nabije toekomst. In het ontwerp van 2011 is de Westelijke ontsluiting aan de zuidoostzijde van brug 356 niet meegenomen. Omdat naar verwachting nog niet al het verkeer over de weg rijdt, is er meer ruimte voor bomen, kortere opstelstroken en verschilt de indeling op de brug. In de nabije toekomst wordt rekening gehouden met twee fietspaden aan de zuidzijde op de brug naast het autoverkeer en daarnaast een aparte fietsbrug aan de noordzijde. In het ontwerp van 2030 wordt uitgegaan van een fietspad aan de noordzijde.

Stella Maris en de ventweg

Het bedrijf Stella Maris evenals de Bo-rent is nu via een ventweg bereikbaar. Dit zit nog niet in het nieuwe plan. Een goede bereikbaarheid van Stella Maris is uitgangspunt voor het ontwerp, dit is over 4 maanden in het VO uitgewerkt. Voor Stella Maris is het van belang dat zij met een vrachtwagen het gebied in kunnen komen. Vanaf de brug de ventweg op is geen optie omdat de draai niet te maken is. Vanaf de andere kant kan er alleen overgestoken worden bij de Floraweg, op een later moment is het niet mogelijk de ventweg op te draaien. Afgesproken wordt eind van het jaar met een oplossing in ontwerp hier op terug te komen.

Oversteek fietsers

Er is commentaar op de oversteek van fietsers, met name bij de oversteek links van de parkeerplaats naast het koffiehuis De Klaproos. Dit is een op afroepoversteek, vraag van de woonbootbewoners of die niet meer naar rechts kan, dus meer tegen de brug aan zodat je direct met je fiets op de goede plek staat. En er wordt opgemerkt dat de auto van de parkeerplaats alleen naar rechts kan. Vraag is of het nog mogelijk is tussen het autoverkeer te komen. Het is een druk punt om de weg over te steken. Het pleit ervoor parkeerplekken aan het begin bij Buiksloterdijk te maken. Hiervandaan kan je via de Floraweg de Klaprozenweg bereiken om je weg verder te vervolgen.

Fietspad naast de woonboten

In het ontwerp is een fietspad (in het verlengde van de parkeerplaats naast koffiehuis De Klaproos) naast de woonboten ingetekend dat nog verder uitgewerkt moet worden. Een aantal woonbootbewoners zegt geen belangstelling voor dit fietspad te hebben. Eén van de woonbootbewoners geeft aan dat het om een smal stuk trottoir gaat dat nu gedoogd als fietspad gebruikt wordt (met de nodige ongelukken). Er is niet veel ruimte en de woonbootbewoners geven de voorkeur aan het dichtzetten van dit pad zodat het alleen door voetgangers gebruikt kan worden.

De brug

De huidige beweegbare brug is niet breed genoeg is om het verkeer over af te kunnen wikkelen. Hiervoor is een aparte brug voor fietsverkeer noodzakelijk. De huidige brug wordt waarschijnlijk vervangen door een nieuwe brug. Onderzoek heeft uitgewezen dat huidige brug met aanpassingen niet voldoende levensduur heeft. Dit heeft onder meer te maken met aangescherpte belastingnormen voor bruggen.

Waarom niet één brug i.p.v. twee?

In het ontwerp wordt de fietsbrug zo uitgewerkt dat deze geschikt is voor busverkeer en/of autoverkeer. Dit heeft twee voordelen. Ten eerste kan in de uitvoering het busverkeer

afgewikkeld worden over de fietsbrug als aan de nieuwe autobrug gewerkt wordt en blijft Amsterdam Noord bereikbaar. De uitvoering aan de brug heeft een duur van 14 maanden. Ten tweede kan in de toekomst, in geval van werkzaamheden of calamiteiten aan de autobrug, het (bus)verkeer via de fietsbrug blijven rijden.

Tweede rij woonboten

De eigenaren van de woonboten op de tweede rij geven aan nu dicht bij de brug te komen liggen, doordat de huidige eerste rij vervalst. Waarschijnlijk hebben ze daardoor meer last van wind en/of golven uit het zuiden. Vraag is hoe hier mee omgegaan wordt. Als het project inderdaad aantoonbaar veroorzaker is van dit soort dingen, dan heeft het project daar een verantwoordelijkheid in. Waarschijnlijk moet dit op individueel niveau besproken worden.

Overigens zal voor de uitvoering een 0-meting uitgevoerd worden bij de woonboten in de nabijheid van de brug. Afgesproken wordt dat aangegeven wordt wat de afstand vanaf de brug tot aan de eerste rij woonboten is, die blijven liggen **Actie DIVV**

Vernieuwing van de steigers

Het stadsdeel Noord heeft aangegeven dat de steigers in april 2012 vernieuwd moeten worden. Hiervoor moeten de woonbootbewoners hun woonboten losmaken van de kant. Voor de eerste steiger betekent dat de woonbootbewoners die naar een andere locatie op twee momenten hun woonboot los moeten maken. In overleg met stadsdeel Noord is voorgesteld het steigerproject uit te stellen tot de woonbootbewoners vertrokken zijn. Het project Klaprozenweg geeft dat standpunt nogmaals in dit overleg aan. De woonbootbewoners die moeten verplaatsen mogen geen last hebben van de aanpassingen die aan steiger 1 uitgevoerd moeten worden.

Bestemmingsplanprocedure

Voor de verbreding Klaprozenweg wordt een bestemmingsplanprocedure opgestart. Dit is momenteel in voorbereiding. Onderliggende onderzoeken zijn onder meer geluidsonderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek. Op het moment dat het bestemmingsplan ter visie wordt neergelegd is het mogelijk zienswijzen in te dienen. De verwachting is dat dit in de eerste helft van 2012 plaatsvindt. De procedure zal ook op de website te vinden zijn.

Informatie over het project De Klaprozenweg: www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/verkeersprojecten/klaprozenweg/

Informatie over de ontwikkelingen in het gebied De Bongerd:
Op www.noord.amsterdam.nl/3710/De_Bongerd

Planning Verbreding Klaprozenweg

	Start	Eind
Verbreding Klaprozenweg		
Opstellen voorontwerp en definitief ontwerp	1 ^e kwartaal 2011	3 ^e kwartaal 2012
Uitvoeringsbesluit	4 ^e kwartaal 2012	1 ^e kwartaal 2013
Bestemmingsplanprocedure	1 ^e kwartaal 2012	2 ^e kwartaal 2012
Uitvoering	4 ^e kwartaal 2013	Eind 2014
Verplaatsing woonboten	2 ^e kwartaal 2012	3 ^e kwartaal 2012
Oplevering terrein Papaverweg door projectbureau Noordwaarts	4 ^e kwartaal 2012	
Oplevering Verbreding Klaprozenweg	Eind 2014	