

# VERVANGING BRUG N522

## OUDERKERK a/d AMSTEL



Minder fraaie aspecten in een provinciaal project!

# Voorbeeld communicatie/participatie: waarschuwing burgers: geen reactie, 1 dag voor kappen: handhaving RUD



[\(Home\)](#)

## Uitstel bomenkap door actualisatie vleermuisonderzoek

(05 februari 2019)

De provincie Noord-Holland stelt de kap van 17 bomen in gemeente Ouderkerk aan de Amstel uit om het vleermuisonderzoek te actualiseren.

Momenteel onderzoekt de provincie welk aanvullend onderzoek nodig is en of de actualisatie geldt voor alle te kappen bomen of een gedeelte daarvan. Een gekwalificeerde, externe partij voert dit voorjaar en zomer het aanvullend onderzoek uit.



Als blijkt dat de actualisatie van het vleermuisonderzoek voor een gedeelte van de te kappen bomen niet geldt, dan is het mogelijk dat deze bomen wel eerder gekapt worden. Naar verwachting kan de aannemer de resterende bomen op zijn vroegst komend najaar kappen.

## Geen gevolgen planning

Het uitstel van de bomenkap heeft vooralsnog geen gevolgen voor de planning van de daadwerkelijke bouw van de brug. Naar verwachting start de bouw van de (noordelijke) nieuwe brug in september 2019. De komende maanden voert de



Nieuwe brug dubbel zo breed geen  
extra rijstroken/busbanen of extra  
zuidelijk fietspad



# Er veranderd niets aan het aantal rijstroken:

- Geen extra/vrije busbaan
- Geen zuidelijk gelegen fietspad
- Wel verplaatsen van 1 kruising 100m naar het westen.
- ➔ VERBETERING DOORSTROMING???



# Verkeerstellingen N522: geen toename verkeer 2009 – 2017!!!

Provinciale verkeerscijfers - Telvakken verkeersintensiteit									
	Verkeersintensiteit werkdag [vtg/etm] [jaargemiddelde in 2 richtingen]								
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
N520 - N232 Schipholweg - N201 We...	8.275	8.400	8.537	7.842	8.623	8.019	6.050	8.000	8.974
N520 - N232 Schipholweg - N201 We...	8.275	8.400	8.537	7.842	8.623	8.019	6.050	8.000	8.974
N521 - Begin beheer en onderhoud - ...							17.000	19.501	20.059
N521 - Begin beheer en onderhoud - ...							17.000	19.501	20.059
N521 - op/afrit N201 nz - Randweg O...	18.983	18.801	17.986	18.723	17.779	17.669	18.901	18.900	21.316
N522 - Burgemeester Boersweg - Ho...	13.337	13.914	13.430	12.669	12.105	12.395	12.700	13.141	13.439
N522 - Burgemeester Boersweg - Ho...	13.337	13.914	13.430	12.669	12.105	12.395	12.700	13.141	13.439
N522 - Hogereinde - op/afrit A2 zz	16.249	16.423	14.601	13.842	13.662	13.794	14.005	14.291	14.672
N522 - Hogereinde - op/afrit A2 zz	16.249	16.423	14.601	13.842	13.662	13.794	14.005	14.291	14.672
N522 - Laan van Langerhove - op/af...	17.200	18.900	18.434	18.210	20.000		25.400	25.400	21.316
N522 - op/afrit A2 zz - op/afrit A2 nz	16.249	16.423	14.601	13.842	13.662	13.794	17.500	17.500	17.500
N522 - op/afrit A9 nz - Oranjebaan							31.400	32.100	18.773
N522 - op/afrit A9 zz - op/afrit A9 nz	17.200	18.900	18.434	18.210			21.100	21.100	17.731
N523 - Middenweg - N201 Vreelands...	5.170	5.204	5.110	5.134	5.237	5.347	5.337	5.844	6.073
N523 - Middenweg - N201 Vreelands...	5.170	5.204	5.110	5.134	5.237	5.347	5.337	5.844	6.073
N523 - Middenweg - N201 Vreelands...	5.170	5.204	5.110	5.134	5.237	5.347	5.337	5.844	6.073
N523 - N236 Gooilandseweg - Hinder...	3.800	3.900	3.600	3.527	3.529	4.112	4.202	4.335	4.087
N523 - N236 Gooilandseweg - Hinder...	3.800	3.900	3.600	3.527	3.529	4.112	4.202	4.335	4.087
N524 - Nieuwe Crailoseweg / Witte K...	15.881	16.108	15.716	15.495	15.094	15.189	15.988	15.766	15.103
N525 - op/afrit A1 nz - op/afrit A1 zz	24.286	22.900	28.969	29.500	21.500	21.900	20.000	20.433	20.500
N525 - op/afrit A1 zz - Larenseweg	24.300	22.900	28.950	29.458	27.367	27.820	27.900	27.245	28.116
N525 - op/afrit A1 zz - Larenseweg	24.300	22.900	28.950	29.458	27.367	27.820	27.900	27.245	28.116
N526 - Crailoseweg - Lage Naarderweg	5.284	4.990	4.692	4.722	4.377	4.512	4.672	5.090	5.187
N526 - Crailoseweg - Lage Naarderweg	5.284	4.990	4.692	4.722	4.377	4.512	4.672	5.090	5.187
N526 - Crailoseweg - Lage Naarderweg	5.284	4.990	4.692	4.722	4.377	4.512	4.672	5.090	5.187
N527 - Op/afrit A1 z.z. - Prins Hendrik...	15.800	14.900	15.600	15.300	24.738	25.079	24.800	24.800	25.600
N527 - Prins Hendriklaan - Izeren Veldweg	15.783	14.897	15.599	15.285	15.163	15.156	15.452	16.787	15.299

**Legenda**

Speciale waarden

- . Verborgen waarde
- Niet van toepassing
- ? Ontbreekt
- Geschatte cijfers

Bron

- Provincie Noord-Holland

Powered by Swing 5.3.1

# HOOGWAARDIG OPENBAAR VERVOER

## Langs Ouderkerk aan de Amstel

### Connexion lijnen:

- 255: 48x / 24h
- 300: 367x / 24h
- 356: 241x / 24h
- N30: 8x / 24h
- **Totaal: 664 bussen /24h = 27,66 /hr**  
gemiddeld
- Dus 13-14 bussen/rijrichting/uur
- Hiernaast 171 regulier OV max 2/uur 06-23

GEMIDDELD ELKE 2-3 MINUTEN EEN  
PASSEERENDE BUS OVER DE BRUG!!!

In spits dubbele frequentie

Per bus VRI 15-20 sec op rood voor overige  
verkeer!!!

**In spits brug 10 min/uur geblokkeerd door bus!**



# CONCLUSIE:

- HOV veroorzaakt de stagnatie tijdens spits!
- Aparte busbaanbrug nodig, niet zeer brede brug met evenveel rijstroken als bestaand, als dit bedoeling is dan ook vergunningsaanvraag zo doen!
- Beste toekomstbestendige variant was tunnel met busbanen geweest hier is geen politieke of inspraak keuze in geweest, dit was een bestuurlijke keuze.

Het eerste slachtoffer: >86 jarige  
beeldbepalende treurwilg  
was prachtig geweest langs de nieuwe  
“wandelpromenade”





# VOOR:





NA:



>50 jr oude Lindebomen = jong  
volwassen boom kan nog vele  
tientallen jaren mee!





# DORP UIT:







Voorbeeld:  
Verplaatsing  
50-jarige Linde  
([bomenbank.nl](http://bomenbank.nl))

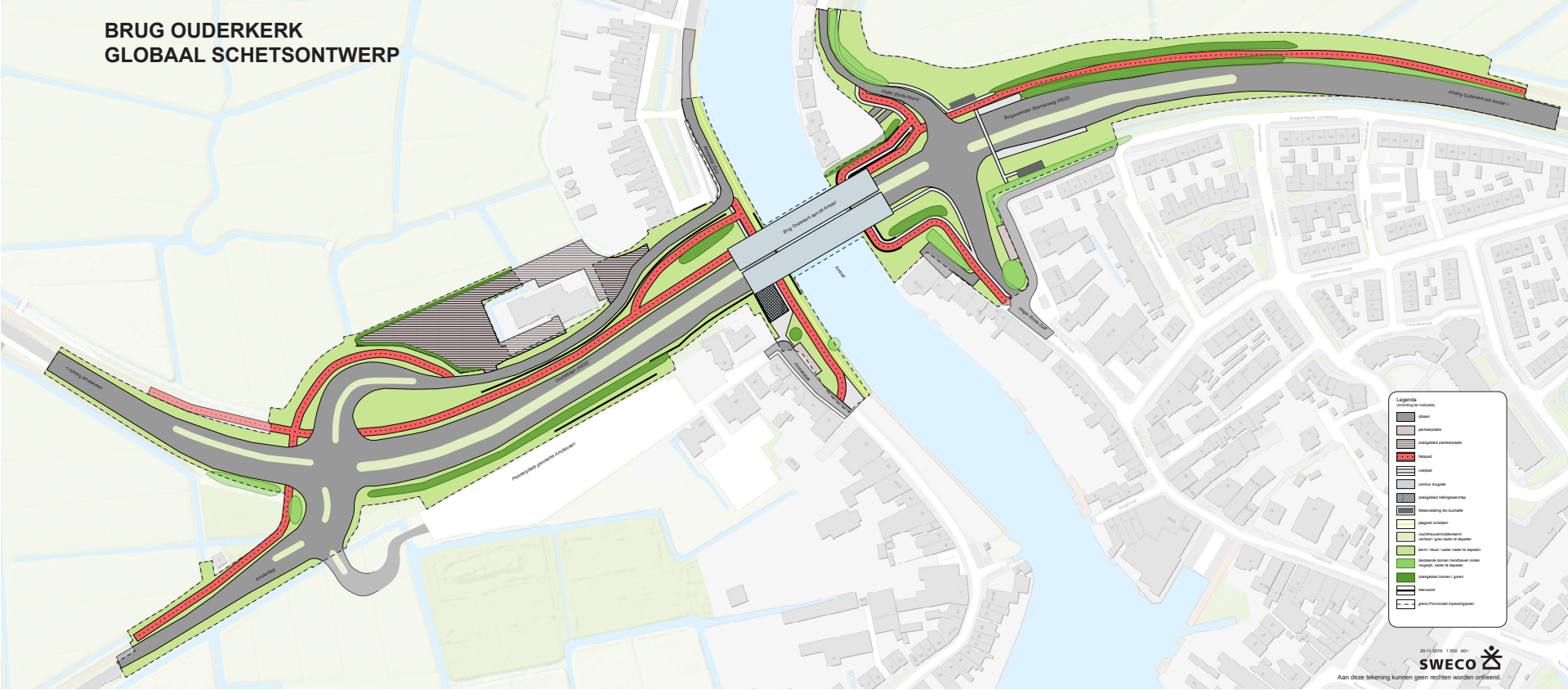
(22m hoog/kluit van  
4 m/40 ton)

(prima resultaten,  
kosten ongeveer  
2500 euro/boom)

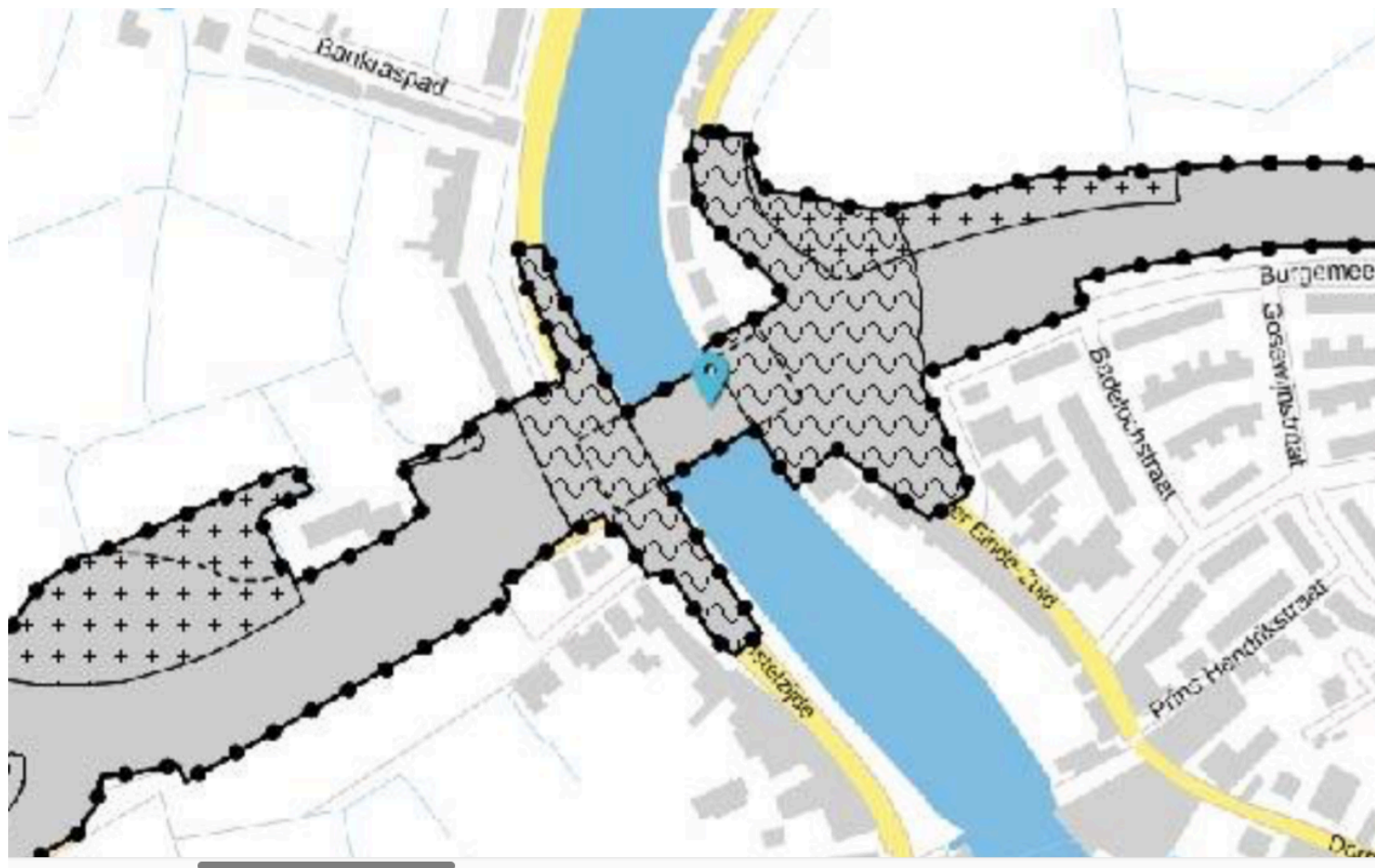
# Betekenis 1 op 1 herplantplicht:

- 25-30 cm stamdiameter bomen worden vervangen door 5-8 cm stamdiameter.
- Ecosysteem boom is de kroon (=bolvorm)
- Inhoud bol:  $\frac{4}{3} \pi R^3$
- Grote boom straal (R) = 3 meter
- Kleine boom straal (R) = 1 meter
- Conclusie ecosysteem is van 3x3x3 naar 1x1x1 verkleind (factor 27!)
- Reductie ecosysteem van 100% naar <4%!!!

# Globaal Schetsontwerp (PIP)

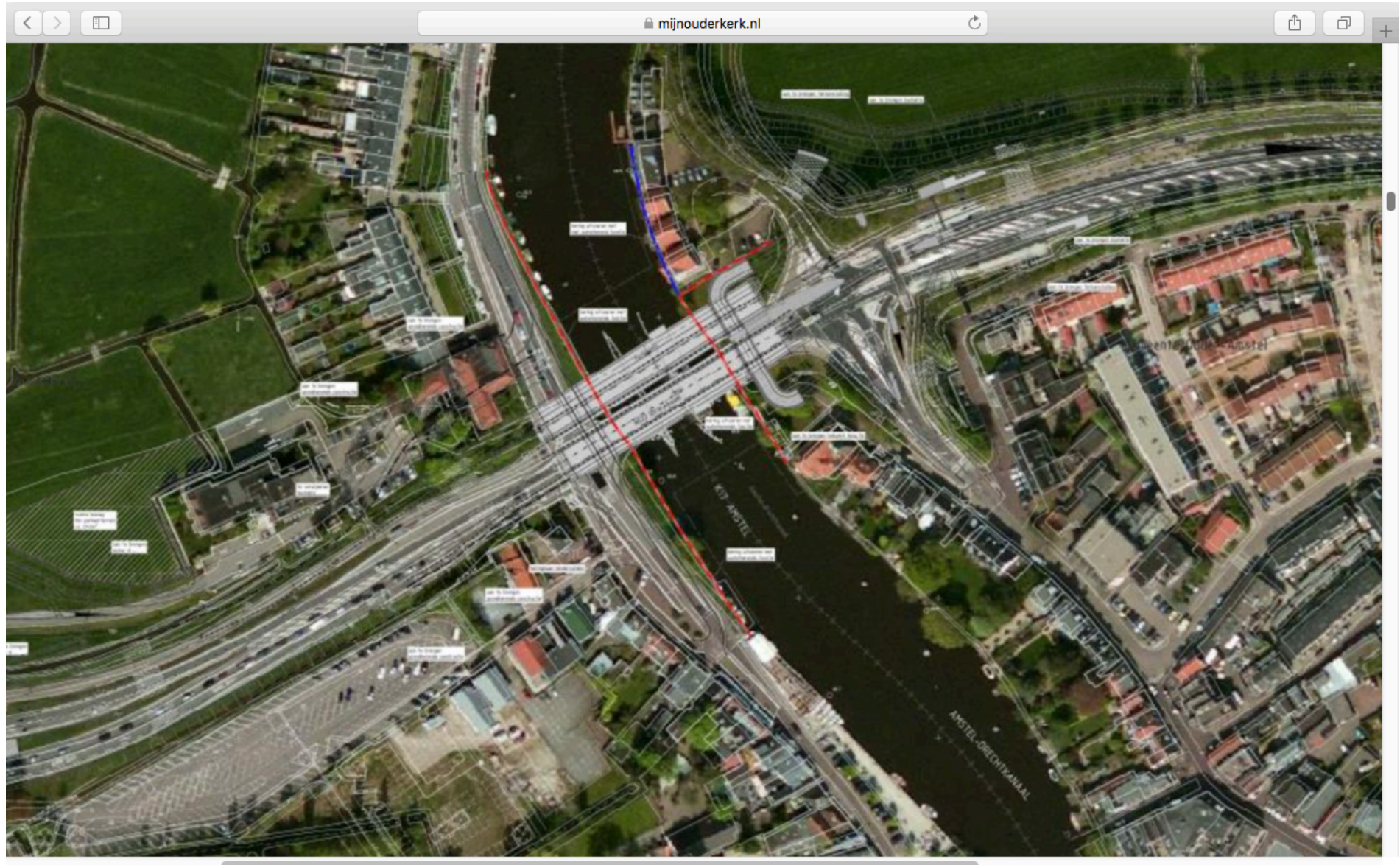


# Contouren (PIP)



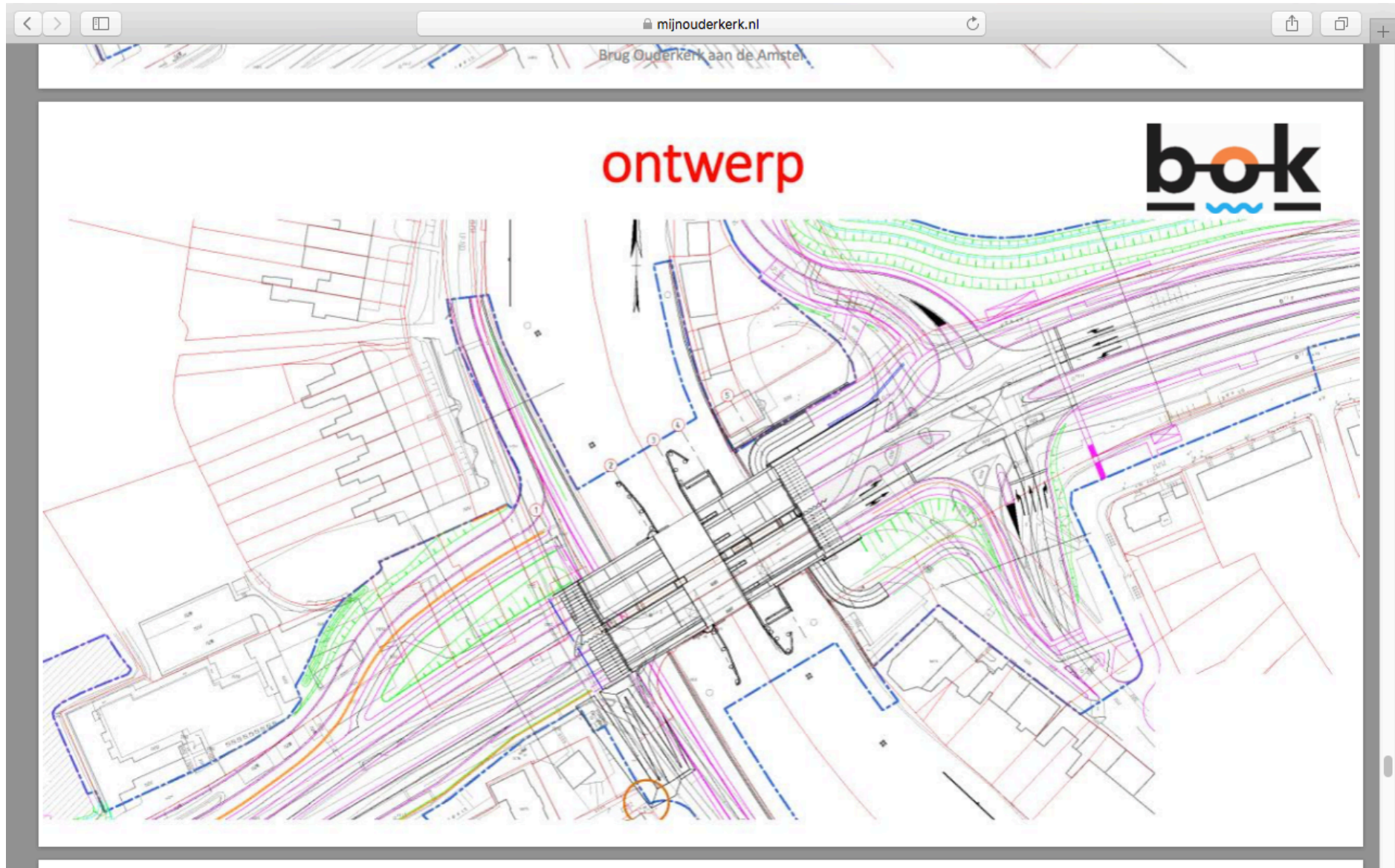


# Voorstelling PIP Amstelkerk jan/feb 2018





# Overbodige opstelstrook op HEZ: (niet zichtbaar in oorspronkelijke PIP)



# Verkeersonderzoek ten grondslag aan oorspronkelijke PIP Goudappel Coffeng 2012:

- Computermodel (PersonenAutoEquivalenten)
- Verkeerstellingen geven ander uitgangspunt (niet in PIP vermeld)
- Geen fietsersdata gebruikt
- > 500 fietsers per dag over zuidelijke voetpad!
- > 500 fietsers/uur op weekenddagen!

# PAE van Hoger Einde Zuid nr HEN

(update verkeersstudie Goudappel Coffeng 2017)

Richting	Ochtendspits 2030 (pae/uur)	Avondspits 2030 (pae/uur)
west->zuid	201	207
west->oost	529	842
west->noord	21	10
noord->west	9	21
noord->zuid	3	3
noord->oost	6	12
oost->noord	15	7
oost->west	958	694
oost->zuid	11	6
zuid->oost	5	9
zuid->noord	3	2
zuid->west	127	238

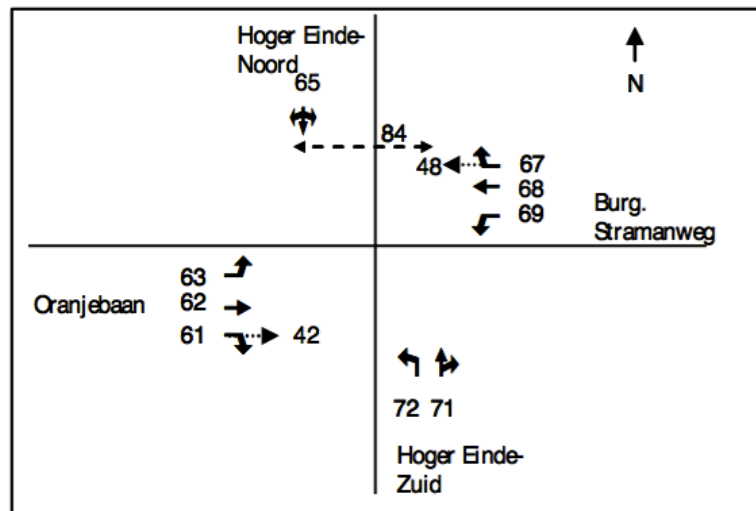
Tabel 2.3: Kruispuntstromen Burg. Stramanweg - Hogereinde Noord/Zuid, autonoom 2030



# Verkeersonderzoek variantenstudie 2012 (Goudappel Coffeng)

## 5.3.2 Kruispunt 3: Oranjebaan – Burgemeester Stramanweg – Hoger Ende Noord/Zuid

Dit kruispunt is doorgerekend als VRI-kruispunt uitgaande van een vormgeving zoals weergegeven in figuur 5.2. Met deze vormgeving kan het verkeersaanbod met acceptabele cyclustijden van 60 tot 70 seconden afgewikkeld worden. Wanneer het verkeersaanbod vanaf de Hoger Ende-Noord (signaalgroep 65) beperkt is, dalen de cyclustijden.



Figuur 5.2: Vormgeving VRI-kruispunt Oranjebaan – Amstelslag

# “Noodzaak” extra opstelstroken, vermeld in verkeersonderzoek GC2017

Uit de rekenresultaten blijkt dat het kruispunt Oranjebaan - Amsteldijk Noord in beide spitsperiodes in 2030 overbelast is. De benodigde cyclustijden liggen in beide spitsperiodes (ruim) boven het maximum van 120 seconden. De ochtendspits is hierbij maatgevend.

Voor een acceptabele verkeersafwikkeling zijn meer opstelstroken nodig op de brug en/of op de Amsteldijk Noord.

### 3.3 Kruispunt Burg. Stramanweg - Hogereinde Noord/Zuid

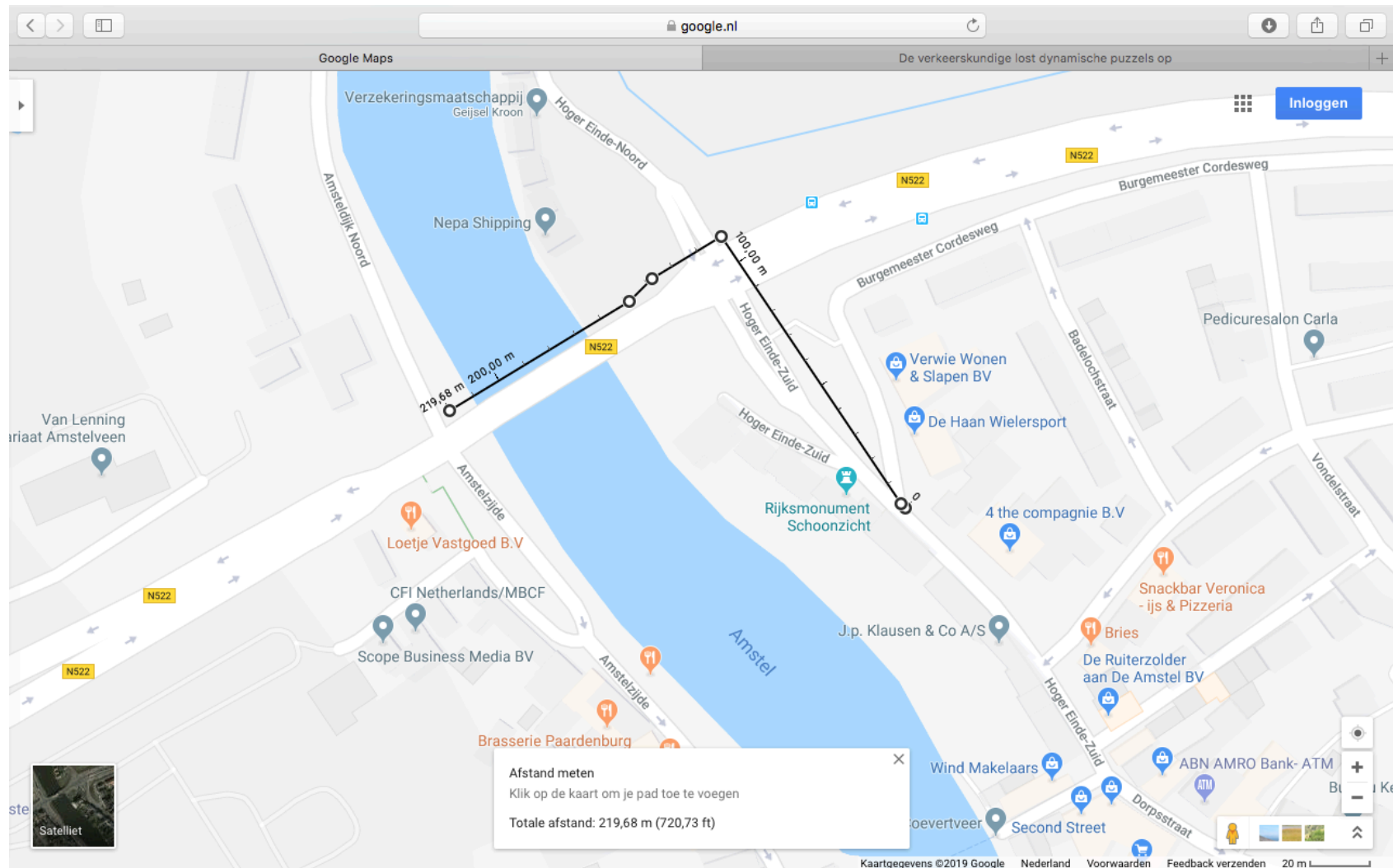
Uit de rekenresultaten van COCON blijkt dat ook het kruispunt Burg. Stramanweg - Hogereinde Noord/Zuid in beide spitsperiodes in 2030 overbelast is. De benodigde cyclustijden liggen in beide spitsperiodes (ruim) boven het maximum van 120 seconden. De avondspits is hierbij maatgevend.

Voor een acceptabele verkeersafwikkeling zijn meer opstelstroken nodig op de brug, op de Burg. Stramanweg en **eventueel** op de Hoger Einde Noord en Zuid.

## 4 Conclusies

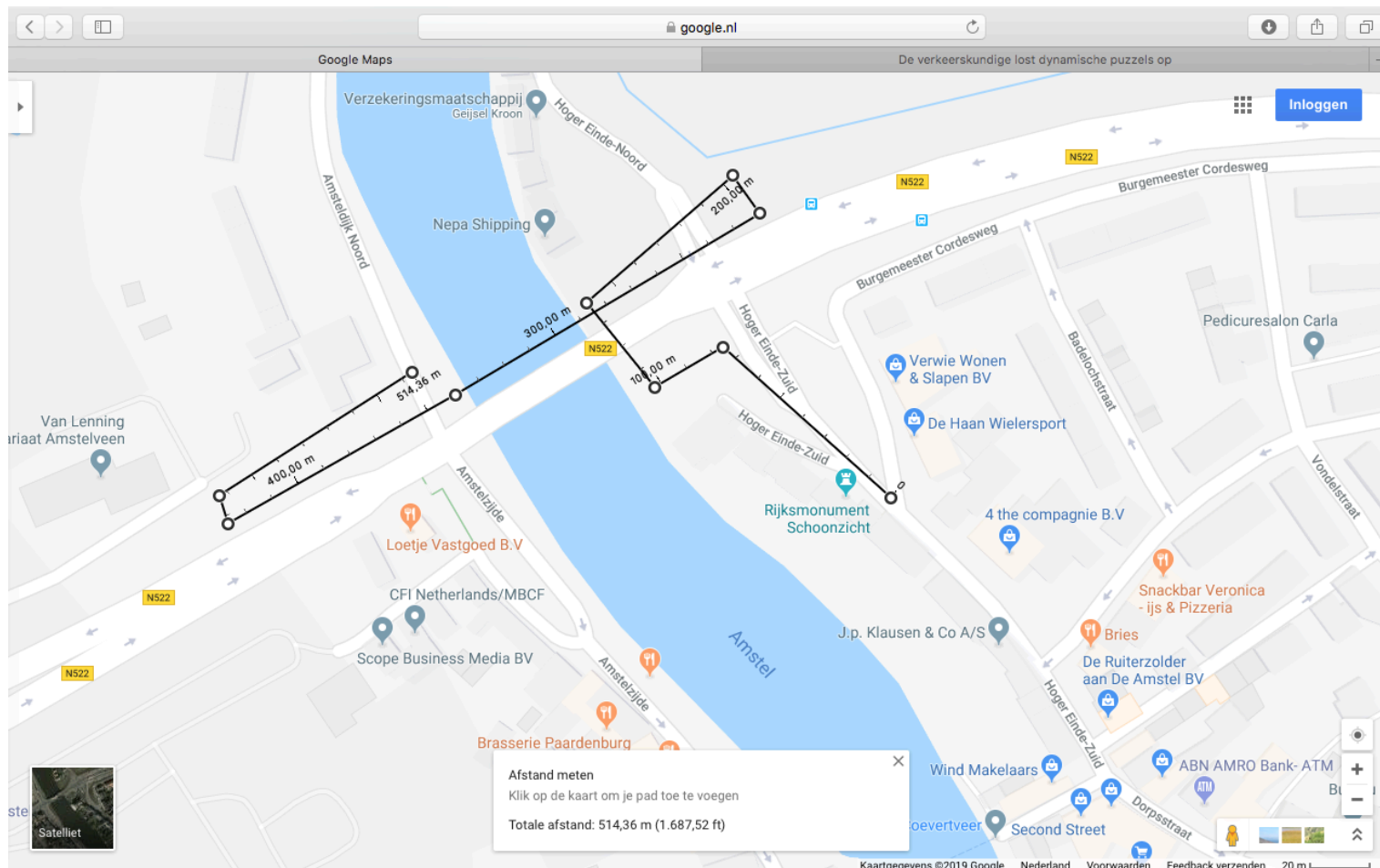
De kruispunten Oranjebaan - Amstelslag, Oranjebaan - Amsteldijk Noord en Oranjebaan - Burgemeester Stramanweg - Hogereinde-Noord/Zuid zijn doorgerekend op basis van de meest actuele verkeersprognoses voor 2030. Getoetst is, of de huidige vormgeving van het kruispunt in 2030 kan afwikkelen. Uit de berekeningen blijkt,

# Bestaande fietsroute naar Amsterdam

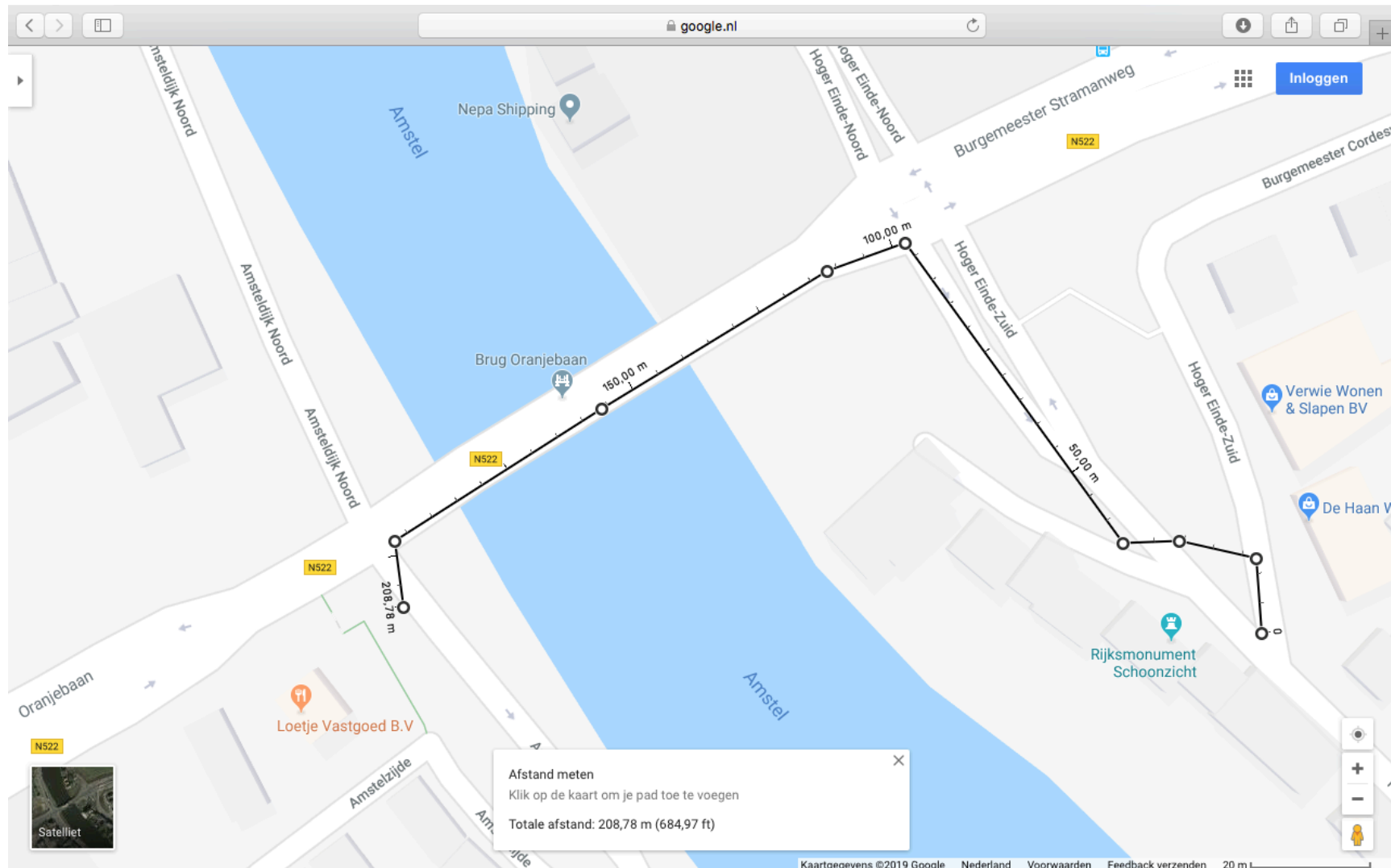




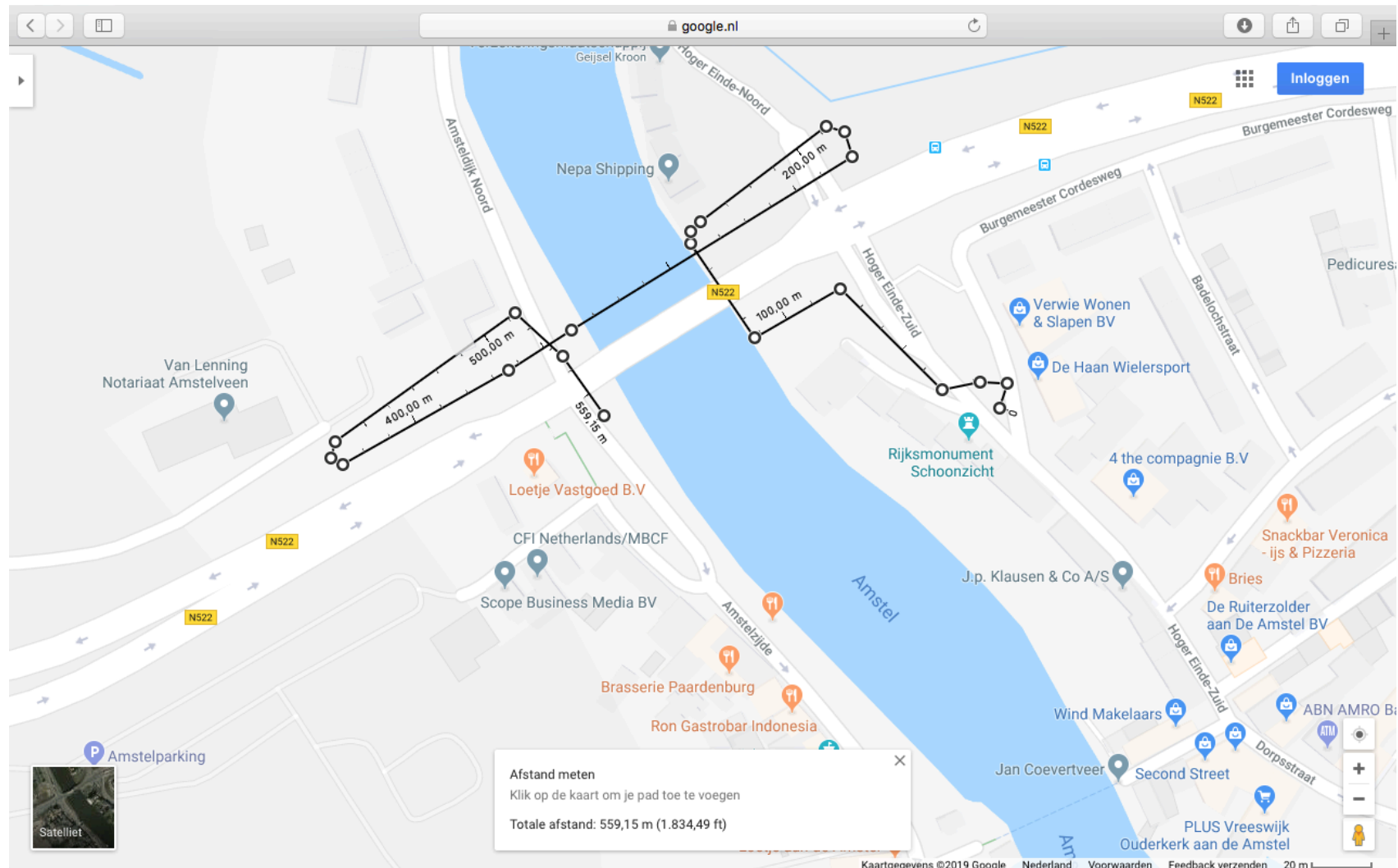
Nieuwe fietsroute van en naar Amsterdam:  
4x haakse bocht, 2x hairpin, 2x hellingbaan, 300 m langer en  
1x extra oversteek op Hoger Einde Zuid (4000 auto's/dg)  
tussen de wachtende auto's voor de VRI door!



# Bestaande fietsroute naar Amstelveen

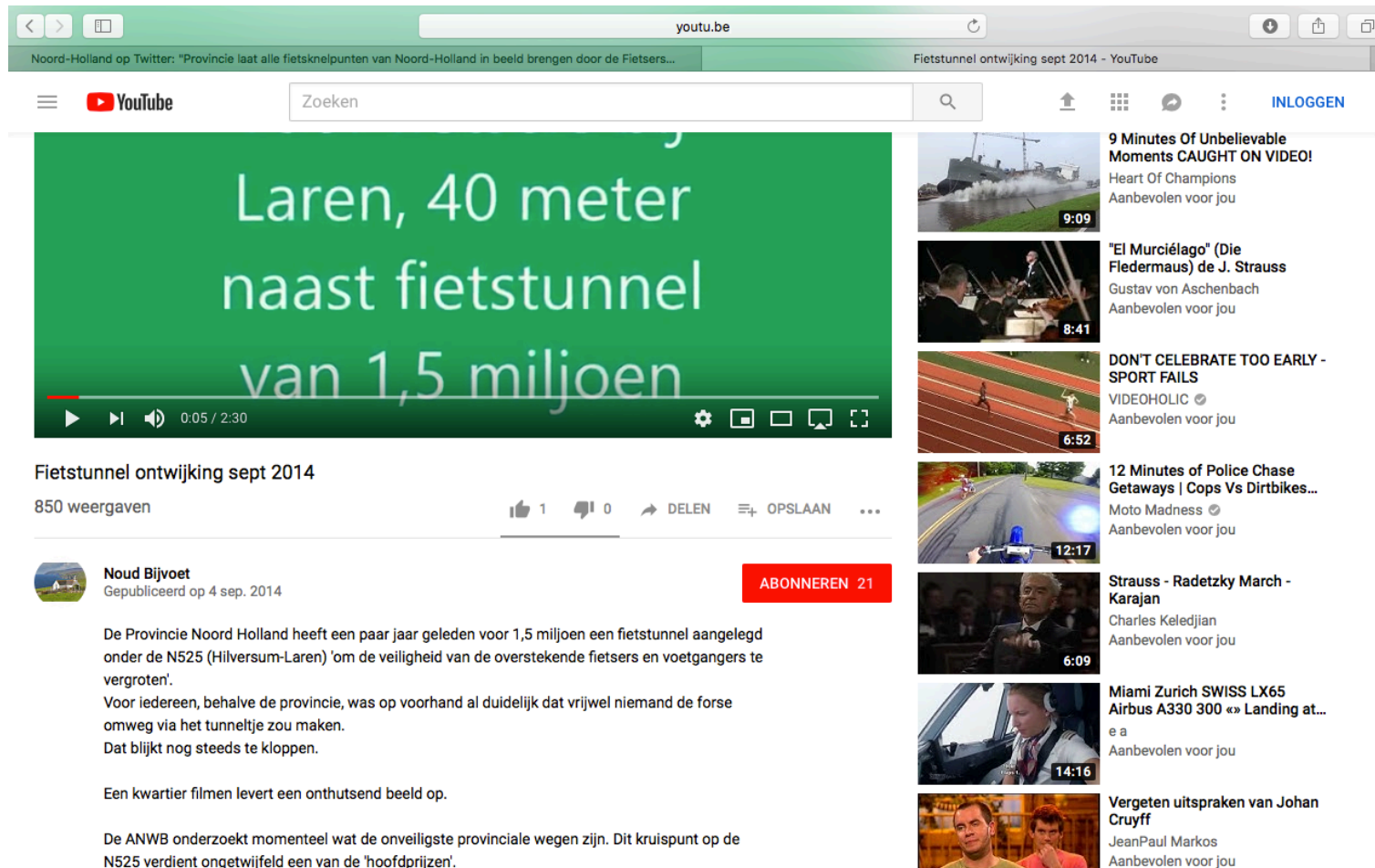


# Nieuwe fietsroute van en naar Amstelveen: + 350 m extra en de eerder genoemde bochten!





# Voorbeelden uit verleden: Falende fietserstunnel Laren



YouTube interface showing a video player and a list of recommended videos.

**Video Title:** Fietstunnel ontwijking sept 2014

**Video Content:** Laren, 40 meter naast fietstunnel van 1,5 miljoen

**Video Duration:** 0:05 / 2:30

**Author:** Noud Bijvoet (Gepubliceerd op 4 sep. 2014)

**Engagement:** 1 Like, 0 Dislikes, 21 Subscribers

**Description:**

De Provincie Noord Holland heeft een paar jaar geleden voor 1,5 miljoen een fietstunnel aangelegd onder de N525 (Hilversum-Laren) 'om de veiligheid van de overstekende fietsers en voetgangers te vergroten'.

Voor iedereen, behalve de provincie, was op voorhand al duidelijk dat vrijwel niemand de forse omweg via het tunneltje zou maken.

Dat blijkt nog steeds te kloppen.

Een kwartier filmen levert een onthutsend beeld op.

De ANWB onderzoekt momenteel wat de onveiligste provinciale wegen zijn. Dit kruispunt op de N525 verdient ongetwijfeld een van de 'hoofdprijzen'.

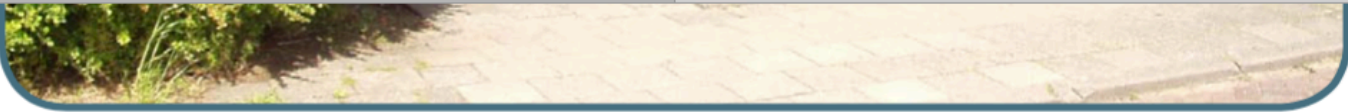
**Recommended Videos:**

- 9 Minutes Of Unbelievable Moments CAUGHT ON VIDEO! (Heart Of Champions) - 9:09
- "El Murciélago" (Die Fledermaus) de J. Strauss (Gustav von Aschenbach) - 8:41
- DON'T CELEBRATE TOO EARLY - SPORT FAILS (VIDEOHOLIC) - 6:52
- 12 Minutes of Police Chase Getaways | Cops Vs Dirtbikes... (Moto Madness) - 12:17
- Strauss - Radetzky March - Karajan (Charles Keledjian) - 6:09
- Miami Zurich SWISS LX65 Airbus A330 300 «» Landing at... (e a) - 14:16
- Vergeeten uitspraken van Johan Cruyff (JeanPaul Markos) - 6:09

# Voorbeelden uit verleden: Fietsknelpunten NH

Provincie Noord-Holland

https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.9927.IPBRUGOKRK2016-VG01/b\_NL.IMRO.9927.IPBRUGOKRK2016-V... https://bestanden.noord-holland.nl/internet/programmabegroting2010/AP000039.pdf



**TOP 10**  
**03**


**GROENEBRUG – WESTELIJKE RANDWEG**  
**OMFIETSLUS IS VEEL TE LANG**

**GROSLIJST NR**  
**837**


**gemeente:** Broek op Langedijk

**omschrijving:** Dit is een belangrijke doorgaande fietsroute tussen o.a. Station Heerhugowaard en winkelcentrum Broekerveiling, of het Geestmerambacht. Vanaf de Broekhornerbrug moeten fietsers nu eerst een enorme lus maken om via de Prinses Marijkestraat, Prins Hendrikkade en het (slecht bestrate) Havenplein en Stationstraat bij de Westelijke Randweg uit te komen.


Deze 'omfietslus' is te lang. Daarom nemen nu de meeste fietsers de smalle, steile trap om van de Prins Hendrikkade bij de brug te komen. De Fietsersbond heeft een tweetal oplossingen voor de omfietslus bedacht, waarbij de fietsbrug uit Heerhugowaard directer op de Prins Hendrikkade aansluit en mogelijk zakt.




HOOFDFIETSRUTE




BEREIKBAARHEID



COMFORT



VERKEERSVEILIGHEID



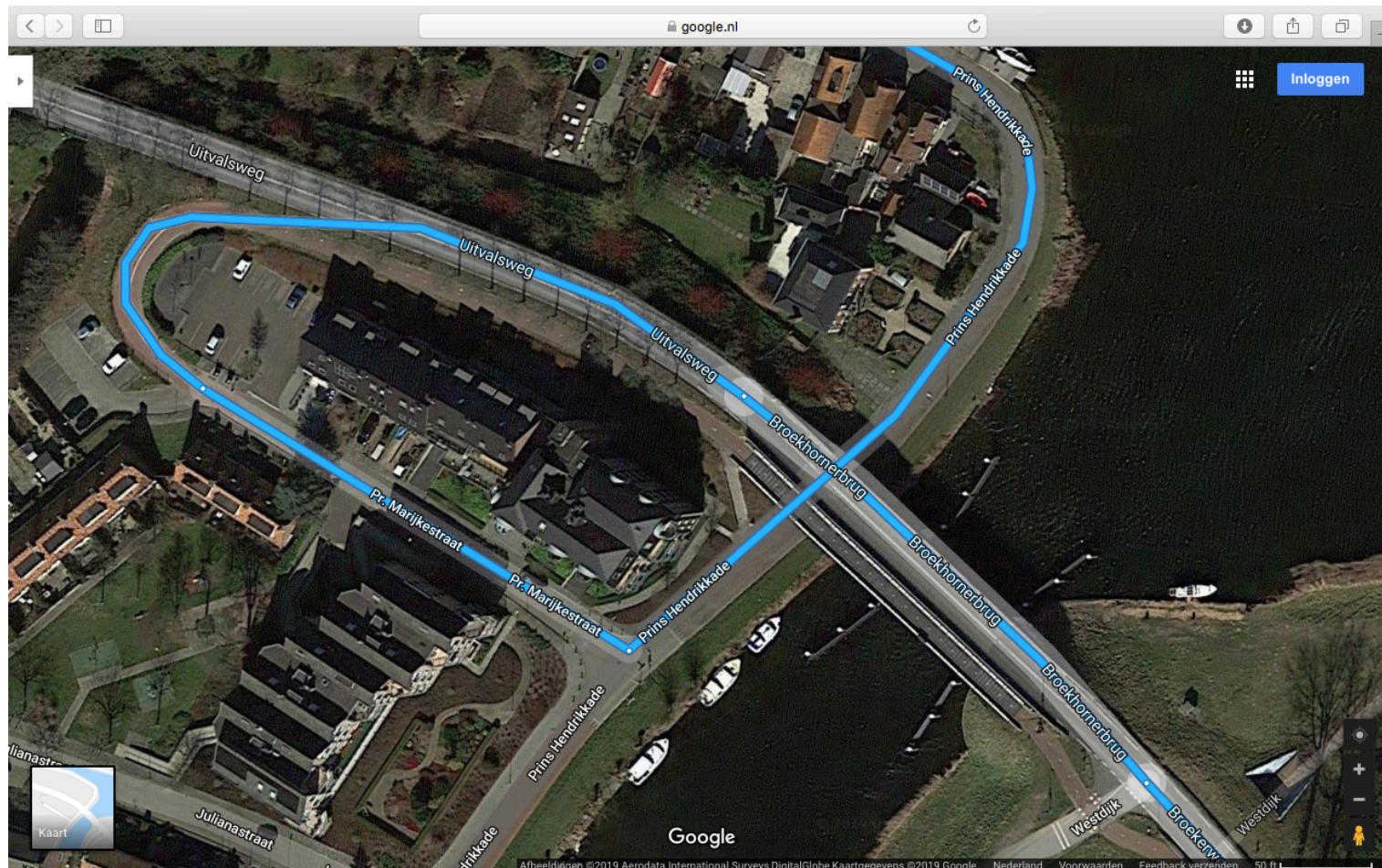
VERVOERSWAARDE

# Fietsknelpunten NH: Broek op Langedijk





# Broek op Langedijk: 250-300m omrijden niet acceptabel



# WAAROM?

- Wordt er niet geluisterd naar de burgers (In Ouderkerk behoorlijk wat professionele kennis aanwezig en gratis verstandige adviezen)?
- Onzinnige en bewezen slechte ontwerpen doordrukken?
- Worden er waardevolle bomen gekapt terwijl ze met een minimale aanpassing in het plan kunnen worden behouden? En de verkeersrapporten de extra opstelstrook niet als noodzakelijk zien.

# CONCLUSIE:

- Het HOV veroorzaakt de stagnatie tijdens spits. Er is geen toename van het autoverkeer tussen 2009 en 2017!
- Aparte busbaanbrug nodig, niet zeer brede brug met evenveel rijstroken als bestaand, als dit bedoeling was dan ook vergunningsaanvraag zo doen!
- Geen overbodige opstelstroken op HEZ dan kunnen bomen blijven!
- Betere oplossing voor fietsers zoeken!
- Beste toekomstbestendige variant was tunnel met busbanen geweest hier is geen politieke of inspraak keuze in geweest, dit was een bestuurlijke keuze.
- Hele project gebaseerd op flinterdun “bewijs” meer mening en experiment. Sommige onderdelen al tevoren als mislukt te beschouwen.