

Bewonersinitiatief Poppendammergouw



INLEIDING.

De conditie van de wegen in het landelijk gebied van Amsterdam Noord is voor wegbeheerders en bewoners een punt van aanhoudende zorg. Het gaat daarbij dan vooral om draagkracht, bereikbaarheid van agrarische bedrijven en veiligheid voor alle categorieën weggebruikers. Door de slappe ondergrond en de vaak matige fundering is zwaar verkeer al gauw te zwaar verkeer. De geringe breedte van de meeste wegen en de vaak te kleine of afwezige uitwijkmogelijkheden zijn verantwoordelijk voor onveilige verkeerssituaties. De onvermijdelijke vergroting van een aantal agrarische bedrijven met het daarbij behorende materieel en het groeiende belang van landelijk noord voor het toerisme, vergroten de ernst van de problematiek van bereikbaarheid en veiligheid. Deze feiten worden door alle betrokkenen gekend.

Een, in opdracht van het stadsdeel Noord en de gemeente Waterland, door het bureau Oranjewoud uitgevoerd onderzoek naar de staat van het tertiaire wegensysteem in Waterland Oost bevestigt het hierboven beknopt geschetste beeld.

De centrale dorpenraad heeft een notitie verzorgd "De Wegen Gewogen" waarin, naast de door bureau Oranjewoud geschetste oplossingen, een aantal specifieke aanbevelingen zijn gedaan.

WAAROM DEZE NOTITIE.

Tijdens het laatste reguliere overleg tussen vertegenwoordigers van de centrale dorpenraad en beleidsmedewerkers en wegbeheerders van het stadsdeel, is naast o.a. het hoofdpijndossier "zwaar verkeer" de wenselijkheid van het meedenken van groepen betrokkenen met een zeer specifieke kennis van de omgeving aan de orde gesteld. Als voorbeeld werd daarbij genoemd de Poppendammergouw, waar vooral de belanghebbende agrariërs als geen ander wellicht alternatieven kunnen aandragen voor de door bureau Oranjewoud voorgestelde kostbare maatregelen. De mogelijkheden van een dergelijk bewonersinitiatief werden onderkend en afgesproken werd dat de centrale dorpenraad daarmee aan de slag zou gaan.

WIJZE VAN AANPAK.

Een werkgroep van agrariërs met land in eigendom of pacht aan weerszijden van de Poppendammergouw en belanghebbenden die veelvuldig gebruik moeten maken van deze weg is een aantal malen bijeen geweest om zich te bezinnen op de juiste maatregelen. Doelstellingen daarbij waren een aanvaardbaar niveau van bereikbaarheid voor de agrarische bedrijven, een substantiële verbetering van de veiligheid van alle categorieën weggebruikers en een aanvaardbaar kostenniveau. Dat laatste in het besef dat de Poppendammergouw niet het enige verkeersknelpunt is in landelijk noord dat om een adequate en snelle oplossing vraagt.

Namens de cdr bieden wij deze notitie aan aan het bestuur van het stadsdeel Noord.



Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Locatie 1.

Fietsers en bestemmingsverkeer kunnen pas, nadat ze de Poppendammergouw bij de kruising Nieuwe Gouw opdraaien goed overzien welk verkeer hen tegemoet rijdt. Er is daarom voor gekozen om zo dicht mogelijk bij de kruising de eerste uitwijkplaats te situeren. De bestaande dam aan de zuidzijde wordt verlengd door aan weerszijden een aantal meters sloot te dempen en een nieuwe duiker aan te brengen van voldoende lengte en met voldoende diameter, te funderen en te asfalteren. Links en rechts van het toegangshek wordt een vast houten hek geplaatst waar eerder de sloot de scheiding vormde tussen weg en weideperceel.

Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Locatie 2.

De bestaande uitwijkplaats wordt verlengd en verbreed. De breedte wordt verkregen door over een lengte van 30 meter de sloot te versmallen d.m.v. het aanbrengen van een damwand. Daarna funderen en asfalteren tot de noodzakelijke breedte.

Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Locatie 3.

Aan de noordzijde van de weg wordt de sloot aan de westzijde van de kavelweg gedempt en afgesloten met een damwand. Een nieuwe duiker van voldoende lengte en de juiste diameter wordt aangebracht, waarna wordt gefundeerd en geasfalteerd. Vast hek aanbrengen langs het weiland waar voorheen de sloot de scheiding vormde.

Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Locatie 4.

Links en rechts van de dam die toegang geeft tot het weideperceel wordt de sloot gedempt, gefundeerd en geasfalteerd tot de gewenste lengte en breedte. Ook hier wordt een nieuwe duiker aangebracht met voldoende diameter. Aan weerszijden van het damhek wordt een vast hekdeel aangebracht op de voormalige scheiding tussen weide en weg.

Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Amsterdam Poppendammergouw

Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Locatie 5.

Over een royale lengte heeft de weg hier voldoende breedte om veilig te kunnen uitwijken.

Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Locatie 6.

Op deze locatie kan een uitwijkplaats worden gerealiseerd door een deel van de sloot te dempen tot aan de keerdam. Op die plaats is geen doorstroming i.v.m. verschil in waterpeil, zodat geen duiker hoeft te worden aangebracht. Funderen, asfalteren, hek aanbrengen.

Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Locatie 7.

De groenstrook tussen de twee opritten kan gedeeltelijk worden gefundeerd en geasfalteerd, zodat een lange uitwijkplaats wordt gerealiseerd van voldoende breedte.

Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Locatie 8.

Ook hier is de aanleg van een uitwijkplaats noodzakelijk. Deze kan eveneens worden gerealiseerd door het dempen van een deel sloot en het aanbrengen van damwanden en duiker. Funderen, asfalteren en hekwerk aanbrengen.

Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



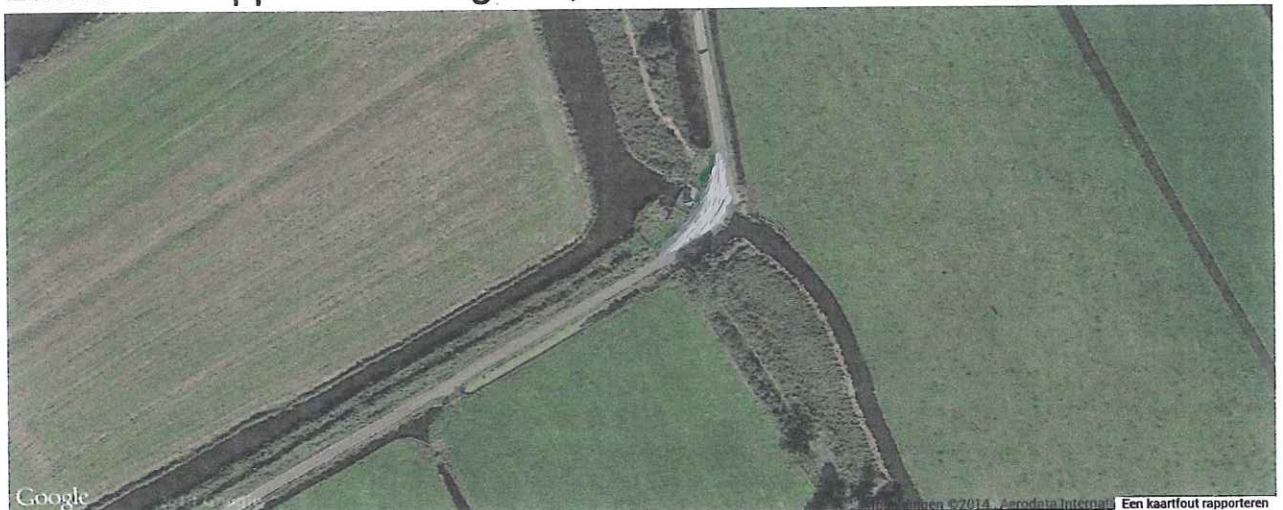
Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Locatie 9.

Het is belangrijk om hier de binnenbocht over voldoende lengte van fundering en asfaltering te voorzien om stuk rijden van de weg door landbouwvoertuigen te voorkomen en vanwege de onoverzichtelijkheid voldoende veilige uitwijk te creëren voor recreanten en bestemmingsverkeer.

Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Locatie 10.

Hier krijgt de weg de bestemming fietspad. Aan de zuidzijde bevindt zich een houten keerdam in de sloot die verschillende waterhoogten scheidt. Ter plaatse kan de sloot over een voldoende lengte worden gedempt. Duiker aanbrengen is niet nodig. Funderen, asfalteren, hek aanbrengen.

Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



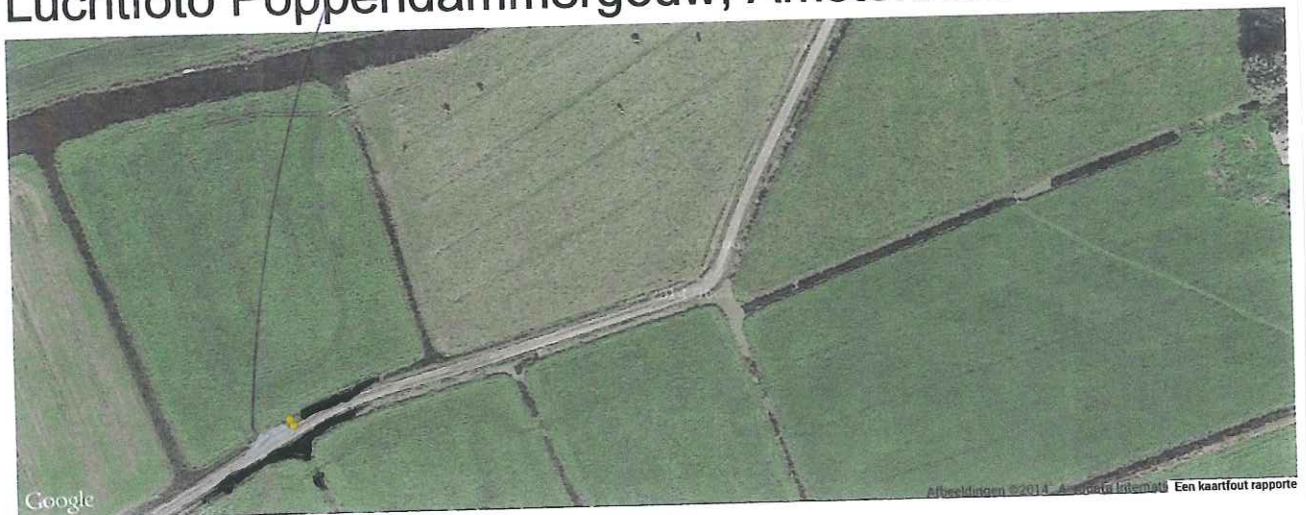
Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Locatie 11.

Ook op deze plaats kan aan de rechter-(oost)zijde van de toegangsdam (tevens keerdam voor verschillende waterhoogten) een deel van de sloot worden gedempt zonder de noodzaak van een duiker. Funderen, asfalteren, hek aanbrengen.

Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Locatie 12.

De binnenbocht is verhard, maar door het zware landbouwverkeer wordt de verharding steeds verder naar buiten toe (sloot) weggedrukt, waardoor er van de sloot weinig tot niets overblijft en er bovendien aan deze binnenzijde een gevaarlijke situatie ontstaat. De buitenbocht is stevig, ligt ook hoger en wordt door fietsers als uitwijkplaats gebruikt. Langs de binnenbocht moet een damwand worden aangebracht. Fundering ter plaatse op hoogte brengen en de puinstroken aan weerszijden asfalteren.

Luchtfoto Poppendammergouw, Amsterdam



Luchtfoto Poppendamergouw, Amsterdam



Locatie 13.

De verharding bij de tegenover elkaar liggende dammen en bij de buitenbocht worden gebruikt als uitwijkplaats. Wanneer de fundering is aangevuld en verbeterd kan na asfaltering deze plaats ook als een geschikte uitwijkplaats worden aangemerkt.

Locatie 14.

Recht tegenover de bedrijfsontsluitingsweg is de binnenbochtverharding in de naastgelegen sloot (greppel intussen) verdwenen. Ook hier moet over een veilige lengte een damwand worden aangebracht waarna opnieuw kan worden gefundeerd en geasfalteerd.

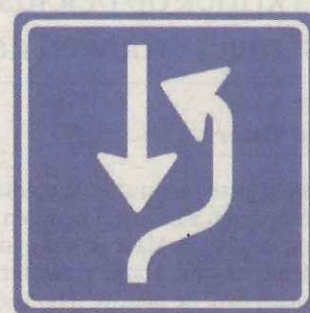
Luchtfoto Poppendamergouw, Amsterdam



TENSLOTTE.

Deze aanbevolen maatregelen worden door de initiatiefnemers gezien als absoluut minimumpakket. Daarbij is vooral veiligheid een leidend uitgangspunt geweest. Naast de realisering van uitwijkplaatsen spelen ook onderhoud van de bermen en zichtbare aanduiding op afstand van de mogelijkheid om uit te wijken een belangrijke rol. Dat betekent uitbreiding van het berm maaiprogramma en het plaatsen van borden. Op ministerieel niveau is men bezig met het ontwerpen van eenheidsborden ter zake. Aan begin en eind van de gouw dient een aanduiding “parkeerverbod” te worden aangebracht, eventueel met onderbord. De uitwijkplaatsen worden veelvuldig gebruikt om de auto te parkeren en vervolgens te gaan fietsen. Zulks ten koste van veiligheid en bereikbaarheid van de weidepercelen.

Minister wil met nieuwe verkeersborden meer eenduidigheid op de weg



Uitwijkplaats links van de weg en uitwijkplaats rechts van de weg.

Daarnaast is voor de conditie, de stabiliteit en de bruikbaarheid van de weg het waterpeil dat aan weerskanten wordt gehandhaafd van groot belang. Over de totale lengte van de gouw zijn er verschillende peilen en het gelijktrekken daarvan creëert evenveel of meer problemen dan ze oplost. Op één plaats echter is een onnodig en voor de weg schadelijk hoog waterpeil zonder probleem terug te brengen tot een aanvaardbaar niveau zonder nadeel voor de achterliggende percelen weiland. Deze zijn in het bezit van de gemeente en hebben de bestemming natuurgebied. Het aanbrengen van houten keerdammen (A,B,C) met overloop op de gewenste waterhoogte, geeft de mogelijkheid om het water in de wegsloot op tenminste wegniveau te brengen (i.p.v. daar royaal boven) en het achterland z'n natte natuurfunctie te laten behouden.

Overbodig op te merken dat bijgaande “foto’s” slechts bedoeld zijn ter visuele ondersteuning van de tekst. Precieze en technische invulling is aan de deskundigen in goed overleg met de cdr. Het bijgevoegde overzicht van de “no-regretmaatregelen korte termijn” uit het rapport Oranjewoud geeft een kostenindicatie voor de geplande 18 uitwijkhavens. We hopen binnenkort een eigen kostenindicatie te kunnen overleggen van een lokale aannemer.

Met het hoogheemraadschap is informeel contact geweest over de toegestane lengte van duikers en compensatie van gedempte delen sloot.

September 2014.

1 No-Regret Maatregelen Korte Termijn	Maatregel	Kostenindicatie (*)	Uitgangspunt	Eenheidsprijs
1 Zunderdorporgouw; geen apart fietspad.	Zunderdorporgouw inrichten als fietsstraat of aanleg fietspad	€ 442.000,00	Wegvak 850 m	€ 26010,- / 50 m
2 Poppendamergouw; Te smal en sluij en landbouwverkeer	Uitwijkhavens realiseren	€ 455.000,00	Wegvak 3,5 km; iedere 200 m een uitwijkhaven	€ 26.010,- / uitwijkhaven



LOCATIE A. (begin Poppendamergouw)

Het water in de wegsloot staat hoger dan het niveau van het wegdek en wordt tegengehouden door een rij palen met een aarden walletje daar schuin tegenaan. Slecht voor de conditie van de weg, onnodig en eenvoudig op te lossen.



Op een aantal plaatsen is de conditie van het fietspad zeer slecht. Verbreding tot de breedte van de rest van de Poppendammergouw voorkomt (samen met de overige voorgestelde maatregelen) het voortdurend stuk rijden door het landbouwverkeer.



