



Uitgangspuntennotitie

Datum: 21 mei 2021
Indieners: Pim Leuverink
Jeroen Hermsen
cc. Jeroen Dijk, Erik Bobeldijk

Onderwerp: Uitgangspunten Osdorperweg

Aanleiding

Naar aanleiding van het participatieproces en de gesprekken met bewoners en ondernemers van de Osdorperweg is de behoefte ontstaan om de uitgangspunten in beeld te brengen waarbinnen toekomstige maatregelen kunnen worden bedacht en afgewogen. In deze notitie is het proces van de afgelopen jaren beschreven en zijn deze uitgangspunten opgenomen. Het doel is het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Osdorperweg door het doorgaand autoverkeer uit de woonbuurten te weren en meer ruimte te maken voor de fietsers. Tot slot zijn de vervolgstappen van het proces aangegeven.

Al jarenlang ontvangt het stadsdeel meldingen van bewoners van de Osdorperweg over de hoge intensiteit en hoge snelheid van het autoverkeer en de slechte verkeersveiligheid voor fietsers. De afgelopen jaren is er intensief geparticipeerd over herprofilering van de Osdorperweg.

In 2018 was er consensus bij ondernemers en bewoners van de Osdorperweg omtrent het aanleggen van een vrijliggend fietspad. Hier is echter weer van afgestapt onder andere omdat belanghebbenden vonden dat de cultuurhistorische waarde van de Osdorperweg grotendeels verloren ging door de grote fysieke ingrepen die nodig waren voor het aanleggen van het vrijliggend fietspad. Daarnaast waren er twijfels over effect op de veiligheid van de fietsers doordat er het draagvlak voor het vrijliggend fietspad brokkelde af en de roep op camera handhaving met betrekking tot snelheid en selectieve toegang werd vanuit bewoners steeds luider.

In mei 2019 is rondom een bewonersavond over het voorlopig ontwerp de roep steeds luider geworden om structurele handhaving op snelheid, de geslotenverklaring voor doorgaand verkeer en het verbod op grote vrachtwagens. Een ingrijpende herinrichting zou dan niet nodig zijn. Onder deze bewoners bevinden zich ook deelnemers van de Klankbordgroep die in 2018 nog wel enthousiast waren over het vrijliggende fietspad.

Overige maatregelen die door bewoners naar voren zijn gebracht zijn onder andere trajectcontrole, afwaardering van de weg naar 30 km/u en selectieve toegang.

Meerdere ondernemers hebben echter aangegeven dat selectieve toegang niet wenselijk is op de Osdorperweg aangezien zij afhankelijk zijn van doorgaand verkeer, zoals het tankstation. Daarnaast verwachten veel ondernemers extra administratieve handelingen om bezoekers aan te

melden en met de hoeveelheid bezoekers die enkele ondernemers per week ontvangen achten zij dit niet reëel. Sommige bedrijven hebben ook meerdere vestigingen op de Osdorperweg waardoor die van elkaar gescheiden kunnen worden door de selectieve toegang. Het continu invoeren van kentekens wanneer tussen de bedrijfspercelen gereden wordt te gecompliceerd.

De ondernemers beamen net als de bewoners dat de verkeersveiligheid op de Osdorperweg verbeterd dient te worden, maar vinden dat hun bedrijfsvoering wel door moet kunnen gaan. Daarnaast vinden de ondernemers dat zwaar vrachtverkeer op de Osdorperweg moet kunnen rijden aangezien de meeste bedrijven al generaties op de Osdorperweg gevestigd zijn en hun gehele bedrijfsvoering hier ook op ingericht is.

Door de ondernemers worden onder andere het aanbrengen van brede rode fietsstroken, het invoeren van een inhaalverbod en het handhaven van het parkeerverbod als maatregelen genoemd die de verkeersveiligheid op de Osdorperweg kunnen verbeteren.

Op pagina 4 is een overzicht opgenomen van het gehele participatietraject vanaf 2016.

Mobiliteitsplan Nieuw West (Autoluw)

Begin 2020 is de Agenda Autoluw vastgesteld. Voor stadsdeel Nieuw-West wordt de Agenda Autoluw uitgewerkt in het Mobiliteitsplan Nieuw-West. Het concept-Mobiliteitsplan geeft voor de Osdorperweg (tussen Ookmeerweg en Halfweg) aan om de intensiteit van het aantal voertuigen te verlagen naar circa 6000 per etmaal en om de snelheid te verlagen naar 30km/u. Als middel om dit te realiseren kan overwogen worden om een knip in welke vorm dan ook toe te passen, omdat het recht doet aan de uitspraak van Autoluw dat verkeer zo veel mogelijk moet rijden op de plusnetten en niet op secundaire bestemmingswegen die daar niet voor zijn bedoeld. Nieuw gemeentelijk beleid biedt de mogelijkheid om selectieve toegang in te voeren op de Osdorperweg en de weg zo verkeersveiliger te maken.

Zoals hierboven beschreven staan ondernemers aan de Osdorperweg niet positief tegenover invoering van selectieve toegang. In het derde kwartaal van 2020 is uitgebreid draagvlakonderzoek gedaan naar een dergelijke maatregelen waarbij meer dan de helft van de respondenten voor selectieve toegang was en 25% tegen.

Uitgangspunten

Rekening houdend met gemeentelijk beleid en de wensen van de verschillende belanghebbenden en de daaruit voortvloeiende keuzes kan gesteld worden dat op basis van:

- Het realiseren van een verkeersveilige en leefbare Osdorperweg;
- De Agenda Autoluw;
- Het concept Mobiliteitsplan Nieuw West
- De gesprekken die de portefeuillehouder heeft gevoerd met de bewoners en ondernemers;
- De input van belanghebbenden tijdens de informatieavonden;

De Osdorperweg:

- Niet langer de functie van verbindingsweg zal vervullen;
- Ingericht wordt op circa 6.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal;
- Een maximale toegestane snelheid zal krijgen van 30 km/u met bijbehorende snelheid remmende maatregelen;
- Voor bezoekers van bedrijven en woningen altijd via twee zijden bereikbaar blijft;
- Technisch zodanig wordt ingericht dat zwaar verkeer de weg kan blijven gebruiken;
- Geen parkeergelegenheid kent in de berm;
- Bestaande bomen zal behouden;
- Ruimte biedt voor voetgangers;
- Meer bescherming biedt aan fietsers.

Vervolgstappen

- Uitgangspunten worden voorgelegd aan de Klankbordgroep (31 mei 2021);
- Uitgangspuntennotitie wordt voor vrijgave aangeboden in Weekstart Fase 2 (juni 2021);
- Adviesaanvraag Stadsdeelcommissie (juli 2021);
- 6 weken ter inzagelegging voor belanghebbenden (juli/augustus/september 2021);
- Opstellen Nota van Beantwoording (september 2021);
- Terugkoppeling aan de Portefeuillehouder (september 2021);
- Informeren Stadsdeelcommissie (september 2021);
- Agenderen voor het DB (oktober 2021);
- Aan de hand van het DB besluit wordt het concept definitief ontwerp opgesteld.

Bijlage: Overzicht participatietraject

In het kader van het project Osdorperweg hebben er de afgelopen jaren diverse overleggen met belanghebbenden plaatsgevonden:

- Begin 2016 is er een informatieavond georganiseerd waarop belanghebbenden zijn geïnformeerd over de verschillende inrichtingsvarianten om de verkeersveiligheid op de Osdorperweg te verbeteren. Door middel van een informele stemming hebben de aanwezige belanghebbenden bijna unaniem aangegeven voorstander te zijn van een inrichting waarbij auto- en fietsverkeer van elkaar worden gescheiden.
- In april 2018 is een informatieavond met bewoners en ondernemers gehouden. Daar is het voorlopig ontwerp en het vrijliggende fietspad besproken. De reacties waren overwegend positief.
- Op 25 juli 2018 is er een overleg geweest tussen leden van het projectteam en 15 belanghebbenden (Klankbordgroep). Deze klankbordgroep heeft destijds aangegeven tevreden te zijn over het voorlopige ontwerp.
- In mei 2019 is rondom een bewonersavond over het voorlopig ontwerp de roep steeds luider geworden om structurele handhaving op snelheid, de geslotenverklaring voor doorgaand verkeer en het verbod op grote vrachtwagens. Een deel van de bewoners heeft tijdens het gesprek aangegeven dat als er cameratoezicht wordt ingevoerd dat er geen onderhoud en/of ingrijpende herprofilering nodig is. Onder deze bewoners bevinden zich ook deelnemers van de Klankbordgroep die in 2018 nog wel enthousiast waren over het ontwerp.
- Sinds begin 2020 komt de Klankbordgroep regelmatig bij elkaar. Tijdens deze bijeenkomsten is met de aanwezige bewoners en ondernemers enthousiasme ontstaan over de invoering van selectieve toegang via een camerasysteem.

In augustus en september 2020 zijn er zes participatiemomenten georganiseerd waarbij de bewoners en ondernemers zijn gevraagd naar hun mening over de invoering van selectieve toegang. In totaal zijn er tijdens die 6 participatiemomenten met 93 personen gesproken. 60% van de aanwezigen is voorstander van de invoering van selectieve toegang. 16% is neutraal of akkoord onder voorwaarden en 25% is tegenstander.

- Onder de bewoners is 87% voorstander. Bewoners verwachten dat de invoering van selectieve toegang een groot effect zal hebben op de verkeersveiligheid.
- Bij ondernemers is 11% voorstander en meer dan de helft tegenstander van de invoering van selectieve toegang. Ondernemers geven aan dat ze verwachten minder goed bereikbaar zullen zijn en dat hun bedrijfsvoering in gevaar zal komen.

De personen die hebben aangegeven tegenstander te zijn van selectieve toegang zijn gevraagd naar andere oplossingen om de Osdorperweg verkeersveiliger te kunnen maken. De genoemde oplossingen zijn echter technisch (verkeersdrempels), juridisch (trajectcontrole), of organisatorisch (permanente handhaving) niet mogelijk. De genoemde oplossing zijn de afgelopen jaren uitgebreid onderzocht en niet haalbaar gebleken.

Naar aanleiding van deze uitkomsten is er overleg geweest met de Klankbordgroep en een groep ondernemers. Waar bewoners gefrustreerd raken over de duur van het besluitvormingstraject, maken een aantal ondernemers zich ernstige zorgen over hun bereikbaarheid en besluitvorming indien selectieve toegang wordt ingevoerd.