



Uitgangspuntennotitie

Datum: 29 juni 2021
Indieners: Pim Leuverink
Jeroen Hermsen
cc. Jeroen Dijk, Erik Bobeldijk

Onderwerp: PBI fase 2: Uitgangspunten Osdorperweg

Sinds 2005 wordt er in Amsterdam gewerkt volgens een vaste leidraad voor projecten waarbij een straat, plein, brug, kade of tunnel wordt heringericht of wordt aangelegd. Voor infrastructuurprojecten is dit het Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur (PBI). Deze PBI-structuur wordt vandaar ook gehanteerd voor de Osdorperweg.

Deze uitgangspuntennotitie betreft PBI-fase 2, hierin is beschreven welke randvoorwaarden zijn opgenomen. Er wordt gemotiveerd waarom bepaalde uitgangspunten zijn opgenomen. Daarnaast wordt ingegaan op de wijze van participatie en de inspraakprocedure en het vervolgtraject.

Randvoorwaarden uitgangspunten

Het doel voor de Osdorperweg is het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Osdorperweg door het doorgaand autoverkeer te weren en meer ruimte te maken voor de fietsers (PBI-fase 1).

Voor het opstellen van de uitgangspunten is input opgehaald binnen de gemeentelijke organisatie en uit de gesprekken die zijn gevoerd met bewoners en ondernemers van de Osdorperweg. Daarnaast is rekening gehouden met de volgende randvoorwaarden:

- De Agenda Autoluw;
- Het concept Mobiliteitsplan Nieuw West;

De input van de participatie plus geldende beleidsregels & kaders vormen de uitgangspunten.

Uitgangspunten

Op basis van alle gegevens zijn de volgende uitgangspunten opgesteld voor de Osdorperweg

De Osdorperweg:

- Niet langer de functie van verbindingsweg zal vervullen (conform het Mobiliteitsplan Nieuw West);
- Ingericht wordt op maximaal 6.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal (totaal in beide richtingen);
- Een maximale toegestane snelheid zal krijgen van 30 km/u met bijbehorende maatregelen;
- Bereikbaar blijft voor (bezoek van) bedrijven en bewoners;
- Technisch zodanig wordt ingericht dat zwaar verkeer de weg kan blijven gebruiken;
- Waar mogelijk parkeergelegenheid langs de weg wordt gerealiseerd;
- Bestaande bomen blijven behouden;
- Ruimte biedt voor voetgangers;
- Meer bescherming biedt aan fietsers.

Functie Osdorperweg

Als uitgangspunt is genomen om de Osdorperweg niet langer de functie van verbindingsweg te laten vervullen. De Osdorperweg wordt vaak gebruikt als doorgaande verkeersroute tussen Halfweg en Osdorp, terwijl deze weg daarvoor te smal is en ongeschikt is. Het autoverkeer dient zoveel als mogelijk geconcentreerd te worden op de zogenaamde plusnetten zoals bijvoorbeeld de N200.

De Agenda Autoluw en het concept Mobiliteitsplan Nieuw-West ambiëren dat Nieuw-West minder doorgaand verkeer op het onderliggend wegennet zal hebben te verwerken en er meer autoluwere woonbuurten ontstaan. Mogelijk zal dit voornemen leiden tot aanpassingen van de verkeerscirculatie in en rond de Tuinen van West. Hetzelfde geldt voor het afwaarderen van straten van 50km/u naar 30km/uur. Het reduceren van de intensiteit van autoverkeer heeft vaak een opdrukkend effect elders op het wegennet en moet dus in samenhang worden uitgevoerd.

Motorvoertuigenbewegingen

Momenteel geldt voor wegen die niet tot de categorie verbindingswegen behoren dat wordt uitgegaan van een maximaal aantal motorvoertuigenbewegingen van 6.000 per etmaal (totaal in beide richtingen). Dit is ook het uitgangspunt voor de Osdorperweg. Uiteraard is dit alleen mogelijk wanneer er gepaste maatregelen worden genomen. Door bewoners is al regelmatig de mogelijkheid van selectieve toegang genoemd. De technische mogelijkheid qua invoering van selectieve toegang is onderzocht door verkeerskundig bureau Goudappel en zou alleen nog juridisch getoetst moeten worden maar de voorlopige resultaten waren positief.

Technische inrichting & Selectieve toegang

Selectieve toegang kan worden ingezet wanneer er sprake is van ongewenste voertuigenbewegingen. Wanneer het aantal voertuigenbewegingen toeneemt of wanneer een bepaalde categorie voertuigen leidt tot extra overlast kan de noodzaak ontstaan om verkeer letterlijk in goede banen te leiden en ongewenste verkeersstromen te blokkeren. Het effect van een dergelijke maatregelen kan leiden tot een verkeersveiliger situatie voor langzaam verkeer zoals fietsers en voetgangers, maar draagt ook bij aan de leefbaarheid. Selectieve toegang kan gelden op bepaalde delen van een traject of voor bepaalde delen van de dag. Denk bijvoorbeeld

aan de venstertijden voor bevoorrading door vrachtauto's tussen 07:00-11:00 in winkelgebieden of de 7,5 tons zone die momenteel geldt voor het gebied binnen de Singelgrachtzone. In het recente verleden zijn op de Osdorperweg verkeersborden geplaatst die een voertuigbeperking aangeven, maar die niet worden nageleefd. De borden worden niet ondersteund door een verkeersbesluit en eventuele proces-verbalen zullen bij bezwaar worden geseponeerd. Gezien de bedrijvigheid die plaatsvindt langs de Osdorperweg en de vervoersbewegingen die dit genereert is het niet vanzelfsprekend dat dit regime ook op die wijze wordt overgenomen in de nieuwe plannen. Dit terwijl de roep daarom bij bewoners wel heel sterk is. Het is verstandiger om goede afspraken te maken met de bedrijven over de momenten waarop bevoorrading mogelijk is en goede voorlichting te geven aan de chauffeurs. In de uitgangspunten is daarom opgenomen dat de weg fysiek wordt ingericht om het zware verkeer te kunnen faciliteren. En dan niet alleen in ruimte maar ook in gewicht, het gaat hier immers om een zeer kwetsbare veendijk.

Parkeren

Door bewoners is aangegeven dat het wenselijk is om parkeren mogelijk te maken langs de Osdorperweg. Niet alle percelen laten het immers toe om parkeren op eigen terrein te faciliteren. Tegelijkertijd is het wenselijk dat bewoners en de bedrijven bezoek kunnen blijven ontvangen en dat er ruimte is voor onderhouds- en monteursbedrijven die werkzaam zijn op en langs de Osdorperweg. Tegelijkertijd is het lastig om goede locaties te vinden waar dit parkeren kan worden ingepast. De ruimte is beperkt en de veiligheid kan in het geding komen wanneer voertuigen kunnen worden geparkeerd die het uitzicht vanuit de in- en uitritten beperken of volledig ontnemen, daar kunnen fysieke maatregelen worden getroffen zoals het plaatsen van boomstammen. Desalniettemin zal getracht worden om daar waar mogelijk wel tegemoet te komen aan deze wens. Daarnaast draagt parkeren langs de weg bij aan de functie en uitstraling van de weg als verblijfsgebied en zal dit een positief effect hebben op de verkeersveiligheid. Juridisch is het mogelijk parkeren te weren op plekken waar dat leidt tot veiligheidsproblemen. Kortom; waar mogelijk wordt parkeergelegenheid langs de weg gerealiseerd, daar waar parkeren in de berm niet gewenst is wordt geprobeerd om dit onmogelijk te maken.

Meer ruimte voor voetgangers

Momenteel laat de situatie voor voetgangers zeer te wensen over. Naast de rijweg is maar weinig ruimte om voetgangers goed te faciliteren en de staat van onderhoud is slecht en niet berekend op het (zware) verkeer dat soms in de berm en dus ook soms op de voetgangersgedeelten parkeert. Na de herprofilering moet elke bestemming langs de Osdorperweg veilig te voet bereikbaar zijn. Dit is daarom als uitgangspunt meegenomen en zal nog best om een ontwerpinspanning vragen. We zullen hiertoe te rade gaan bij de professionele partijen en gebruikers om de meest optimale situatie te bereiken en ook te behouden.

Behoud van bomen

Uitgangspunt is behoud van bomen. De karakteristieke bomenrij dient behouden te blijven. Slechts bij uitzondering is het mogelijk een boom te kappen of te verplanten. Dit moet dan wel gemotiveerd worden vanuit verkeersveiligheid of een onderzoek waaruit blijkt dat een boom een beperkte levensverwachting heeft na de werkzaamheden (korter dan 5 jaar).

Veiligheid voor fietsers

De Osdorperweg maakt deel uit van de Hoofd & Plusnet Fiets. Om te komen tot een nieuw ontwerp is dus van belang dat de situatie voor fietsers zal verbeteren. De afname van het doorgaand verkeer en het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u zal hier in ieder geval aan bijdragen. Daarnaast is het mogelijk om de fietsers een meer prominente plek in het ontwerp

te geven. Door de juiste inrichting van de weg kan het gewenste gedrag worden afgedwongen. Hier zijn in den lande verschillende verschijningsvormen van aanwezig. Allemaal met het doel om weggebruikers te attenderen op de aanwezigheid van fietsers en uit te stralen dat het gemotoriseerde verkeer "te gast" is.

Vervolgstappen

- Informeren Stadsdeelcommissie (juli 2021)
- 10 weken (i.p.v. de normale 6 vanwege het reces) ter inzagelegging voor belanghebbenden (juli/augustus/september 2021)
- Tijdens de inspraakperiode wordt een (digitale) informatiebijeenkomst gehouden
- Opstellen Nota van Beantwoording (september 2021)
- Terugkoppeling aan de Portefeuillehouder (september 2021)
- Vaststelling van de uitgangspunten voor het ontwerp door het DB (oktober 2021)

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.