

Participatienotitie
T.b.v. besluitvorming over herinrichting
Asterweg Buiksloterham
November 2018



Opsteller:
Team gebiedsontwikkeling Buiksloterham
Gemeente Amsterdam
26-10-2018

1. Verantwoording participatie

Deze notitie geeft verantwoording en uitleg over de wijze waarop door het gemeentelijk projectteam Buiksloterham het participatieproces heeft doorlopen als onderdeel van de ontwerp-opgave voor herinrichting van de Asterweg. In de verschillende paragrafen worden aanleiding voor en overwegingen bij de herinrichting beschreven, het doorlopen participatieproces en de resultaten binnen het kader van de gestelde doelen voor de herinrichting. De notitie sluit af met een korte behandeling van de aanpak van de participatie voor uitvoering.

2. Aanleiding herinrichting Asterweg

De Asterweg ligt in het transformatiegebied Buiksloterham. De infrastructuur moet tijdig mee veranderen met deze transformatie. Het in 2009 vastgestelde bestemmingsplan Buiksloterham kondigt herinrichting van het wegennet al aan. Als eerste is nu de Asterweg aan de beurt. Hierna volgen ook de Distelweg, Grasweg en Papaverweg. Herinrichting van de Asterweg kan volledig worden gerealiseerd binnen de bestaande bestemming Verkeer -1.

De Asterweg is naast een bestemming geworden tot een belangrijke doorgaande route voor auto- en fietsverkeer. Op de Asterweg is de veranderende dynamiek goed te merken. Het aantal verkeersbewegingen is flink toegenomen en zal de komende jaren verder groeien als belangrijke ontsluitingsweg (van Overhoeks) en (plusnet)fietsroute. Ook bedrijven ervaren dit en delen hun zorgen over de verkeersveiligheid. De centrale verkeerscommissie van de gemeente Amsterdam (CVC) vraagt al enige tijd om een volgende stap: een (her)inrichting volgens de principes van duurzaam veilig¹. Zo wil de gemeente voor de komende jaren de verdere groei en diversiteit van weggebruikers opvangen.

In de overwegingen speelt mee dat uitstel niet leidt tot afstel. De Asterweg moet worden aangepakt en door toenemende drukte zal de hinder door uitvoering van het werk met de tijd groter worden. Door het vertrek van het Hyperioncollege uit het noodschoolgebouw aan de Grasweg, is een goede omleidingsroute zonder beperkingen beschikbaar tot het moment dat de nieuwbouw van de basisschool Overhoeks hier wordt opgeleverd, medio 2020. De gemeente wil daarom graag medio 2019 starten met herinrichting van de Asterweg. Deze planning is afgestemd met de opgave van de nutsbedrijven (leveringscontracten voor verdere ontwikkeling van Overhoeks), projectteam Overhoeks en Bureau Stadsregie. De uitvoering is gericht op werk-met-werk maken om hinder voor de omgeving te beperken.

2. Context opgave en reikwijdte van de participatie

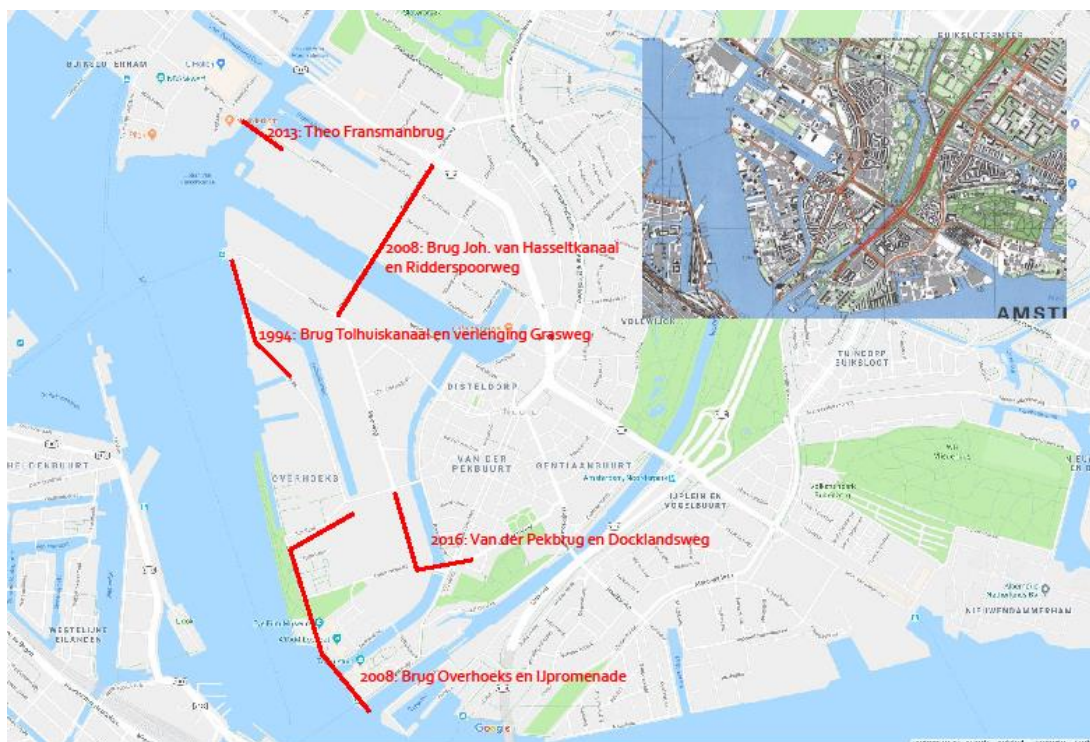
Tot circa 10 jaar geleden was Buiksloterham een geïsoleerd gelegen bedrijventerrein langs het IJ waar alleen bestemmingsverkeer kwam. De weginrichting was -en is- hierop afgestemd. Niet gehinderd door doorgaand verkeer of fietsers maakten bedrijven flexibel gebruik van het openbaar gebied en stemden dit indien nodig onderling af. Hoewel de dynamiek in de straat sterk verandert, bestaat de woonfunctie langs de Asterweg (nog) niet. De werkfunctie domineert langs de Asterweg en directe omgeving (Asterdarsweg, Chrysantenstraat en Wilgenweg). Hier zitten circa 150 bedrijven, verdeeld over vele terreinen en in aard variërend van kantoor tot industrie.

Met aanleg van de Ridderspoorweg, de Theo Fransman (fietsbrug), de IJ-oeverpromenade (Overhoeks) en vooral de Docklandsweg met de Van der Pekbrug is het isolement van Buiksloterham opgeheven. Door transformatie in de projectgebieden Overhoeks, NDSM,

¹ Duurzaam Veilig is een overheidsinitiatief om de verkeersveiligheid te vergroten, door de verkeersomgeving zodanig vorm te geven dat iedere weggebruiker zijn weg op een veilige manier kan vervolgen. Een duurzame veilige inrichting draagt bij aan het terugdringen van verkeersongevallen.

Buiksloterham en de Bongerd is de Asterweg een belangrijke verbindingroute geworden, zowel voor auto's (bestemmingsverkeer) als voor fietsers (doorgaand verkeer). De gemeente heeft oog hiervoor en wil nu een volgende stap zetten met een duurzaam veilige inrichting. Omdat de Asterweg op delen erg smal is, betekent deze herverdeling van ruimte dat er slechts beperkt tegemoet kan worden gekomen aan aanvullende wensen, voortkomend uit de participatie.

Vanuit hun economische belangen zijn alle bedrijven langs de Asterweg, Asterdarsweg, Chrysantenstraat en Wilgenweg geïnformeerd en (indien zij dat wensten) geconsulteerd, evenals de bij de beheergroep (ondernemersplatform) Buiksloterham aangesloten bedrijven (o.a. Shell, Omya) en ondernemersvereniging VEBAN. Voor consultatie van de overige weggebruikers is de uitnodiging voor de inloop-informatieavond over de herinrichting in een groot gebied verspreid (onder alle bewoners/bedrijven binnen projectgebied Buiksloterham) en is met de basisscholen Ysbreker en Overhoeks gesproken.



Overzichtskartaal met wijzigingen in de infrastructuur sinds 1990

3. Participatietraject/proces

Het projectteam stelde zich binnen de participatie de volgende doelen:

- Vroegtijdig betrekken (informatie halen/brengen);
- Maximaal draagvlak/begrip voor opgave en inrichtingsplan;
- Best mogelijke inrichtingsplan, maatwerk waar mogelijk.

Stap 1. In de zomer 2017 zijn alvast enkele bedrijven benaderd voor een eerste consultatie, bedoeld om feitelijke informatie op te halen over de wijze waarop bedrijven gebruik maken van de openbare ruimte voor hun bedrijfsvoering. Ontvangen informatie is gebruikt voor de uitgangspuntennotitie herinrichting.

Stap 2. Eind september 2017 startte het ontwerptraject nadat de projectwethouder, met positief advies van Stadsdeel Noord, instemde met het traject en de uitgangspuntennotitie. Hierin

stond over de bedrijfsbelangen (bijvoorbeeld): "Belangrijk was dat de zittende bedrijven worden gerespecteerd bij inrichting van de infrastructuur. En dan met name bedrijven die al in het gebied zaten vóór vaststelling van het bestemmingsplan in 2009. De bedrijven die erna zijn gekomen, kennen de gewenste transformatie van het gebied naar woon/werkwijk met alle daarbij horende consequenties".

- Stap 3. In december 2017 ontvangen de Beheergroepleden Buiksloterham en alle circa 150 bedrijven in het – geselecteerde – (participatie)gebied het eerste ontwerpvoorstel (schetsontwerp). De gemeente noemt in de begeleidende brief de gewenste startdatum uitvoering (medio 2019), vraagt of dit inrichtingsvoorstel werkt voor de bedrijven en nodigt hen uit om hierover met elkaar in gesprek te gaan.
- Stap 4. Negen bedrijven vragen een gesprek aan. Met deze bedrijven wordt vervolgens gesproken door het projectteam in het eerste kwartaal van 2018. De gesprekken leiden tot enkele ontwerpaanpassingen maar er zijn ook zaken die binnen de ruimtelijke mogelijkheden van de Asterweg niet zijn op te lossen.
- Stap 5. Op 23 januari 2018 (tussen 17.00 tot 20.00 uur) komen circa 70 bezoekers naar de algemene informatie-inloopavond over het inrichtingsplan. De uitnodiging was verspreid binnen het gehele projectgebied Buiksloterham.
- Stap 6. VEBAN en de ambtelijk projectopdrachtgever houden een extra ondernemersavond op 24 april 2018, georganiseerd door het projectteam, n.a.v. de opgave voor herinrichting. De zorg om het ondernemersklimaat staat hierin centraal. De avond is door ca. 10 bedrijven bezocht. Deze bedrijven stellen voor om af te zien van herinrichting van de Asterweg en in plaats daarvan een aantrekkelijke fietsroute aan te leggen door het Tolhuiskanaal. De ambtelijk opdrachtgever neemt dit voorstel in onderzoek en zegt toe besluitvorming over herinrichting van de Asterweg tot die tijd uit te stellen.
- Stap 7. In juli 2018 presenteert het projectteam, in aanwezigheid van de ambtelijk opdrachtgever de uitkomsten van het haalbaarheidsonderzoek naar de alternatieve fietsroute door het Tolhuiskanaal aan VEBAN en ondernemers (13 bedrijven aanwezig). Het projectteam legt uit hoe het onderzoek is uitgevoerd en waarom het voorgestelde fietspad geen alternatief voor herinrichting is. Nog altijd zijn niet alle bedrijven overtuigd van de noodzaak tot herinrichting maar onder deze bedrijven en VEBAN was overwegend waardering voor de wijze van onderzoek en begrip voor de overwegingen.

4. Doelen herinrichting

- Inrichting volgens de principes van duurzaam veilig;
- Bevoorrading bedrijven kan op goede manier door;
- Bereikbaarheid en goede doorstroming blijft;
- Verbeterde uitstraling.

Inzet van maatwerk voor zover mogelijk om genoemde doelen te behalen.

5. Resultaten van de participatie

Overzicht van de belangrijkste punten uit de participatie.

Rijbaan versmallen

Bij herinrichting worden de fietsstroken "losgeknipt". Enkele bedrijven noemen dit minder gewenst omdat chauffeurs rijweg en fietsstrook gebruiken als bufferruimte voor kort parkeren en

het stallen van karren. Hoewel dit niet mag, is /was dit wel de praktijk. De gemeente begrijpt de behoefte aan bufferruimte en gaat graag met bedrijven in overleg over passende oplossingen. Bijvoorbeeld een bufferlocatie elders. Met één van de bedrijven wordt thans gesproken over aanpassing om dit voor dit bedrijf op eigen terrein op te lossen. De gemeente houdt voor de Asterweg vast aan het inrichtingsplan volgens de principes van duurzaam veilig.

Parkeren

De gemeente is geen voorstander om parkeerruimte in het openbare gebied te vergroten en ook niet om deze gratis aan te bieden. De parkeerdruk is met invoering van een betaald parkeerregime per 1 juli 2018 fors afgenomen. De gemeente zal de komende tijd middels parkeerdrukmetingen de ontwikkelingen volgen. De gemeente vindt het wenselijk dat bedrijven zelf nadenken over hun mobiliteitsbehoefte en mogelijkheden om autogebruik terug te dringen. Mogelijk kunnen, door de gemeente in te huren externe adviseurs de bedrijven hierbij helpen. Daarnaast hoopt de gemeente dat bedrijven elkaars parkeerruimte (beter) benutten. Slimme systemen (zoals Park-bee) kunnen dit faciliteren.

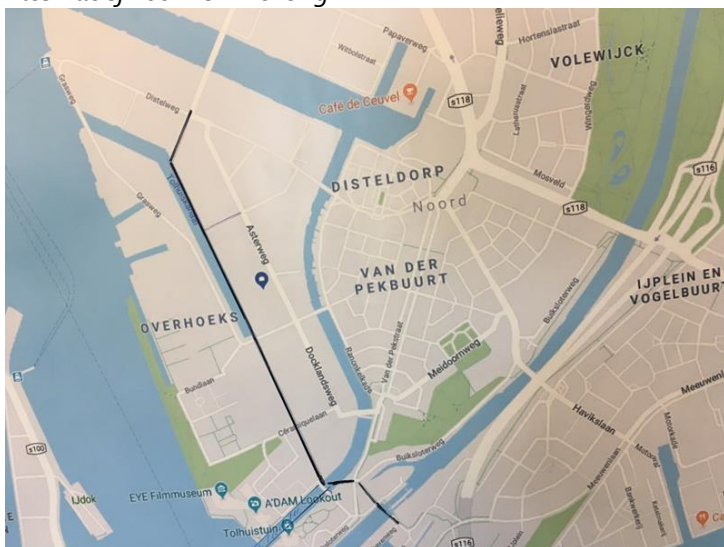
Bereikbaarheid terreinen

Bevoorrading met (18 m.) lange transporten blijft uiteraard mogelijk. Naar aanleiding van de bedrijvenconsultatie is het ontwerp Asterweg op één punt aangepast om dit voor alle bedrijven te kunnen blijven garanderen.

Bevoorrading

Bij nieuwbouwontwikkelingen dient bevoorrading op het eigen terrein plaats te vinden. Het bestemmingsplan staat laden en lossen in de openbare ruimte toe, evenwel zonder hiervoor exclusieve zones aan te wijzen. Enkele bedrijven hebben aangegeven afhankelijk te zijn van (mede) gebruik van de openbare ruimte voor laden en lossen. Het ontwerp van de Asterweg houdt hier rekening mee. Ter hoogte van Wegter komt een laad- en loszone langs de gevel, in gedeeld gebruik met voetgangers. De bedrijven geven aan dat het incidenteel en vanuit noodzaak ook voor zal komen dat fietspad en/of rijweg (gedeeltelijk) worden gestremd. Het is aan de bedrijven om noodzakelijke maatregelen te nemen om te zorgen dat bevoorrading binnen de wettelijke kaders veilig plaatsvindt. Het projectteam blijft met de bedrijven in gesprek op basis van de nieuwe weginrichting.

Alternatief voor herinrichting



Ondernemersvoorstel: in plaats van het scheiden van snel/zwaar en langzaam

verkeer op de Asterweg zelf, wordt aanleg van een fietspad door het Tolhuiskanaal

voorgesteld om de huidige inrichting van de Asterweg in stand te houden.

Op de extra ondernemersavond van 24 april 2018 wordt bovenstaand alternatief voor herinrichting voorgesteld. De ambtelijk projectopdrachtgever van de gemeente zegt toe om haalbaarheid van dit voorstel te onderzoeken en besluitvorming over herinrichting Asterweg aan te houden. Het haalbaarheidsonderzoek van het projectteam richt zich vervolgens op de volgende aspecten:

- Ruimtelijke inpasbaarheid & inrichtingseisen;
- Juridisch planologische inpasbaarheid;
- Acceptatie/gebruikswaarde fietser;
- Kosten.

Belangrijkste conclusies van dit onderzoek:

- Het is niet mogelijk om een aantrekkelijke en herkenbare fietsroute te maken die de status Plusnet fiets van de Asterweg kan overnemen;
- Aanleg van een fietspad door het kanaal, waar de verkeersfunctie nu niet is toegestaan, is juridisch planologisch zeer onzeker met naar alle waarschijnlijkheid een negatief eindresultaat. De noodzaak van de route door het kanaal kan door de gemeente waarschijnlijk onvoldoende worden onderbouwd. Kans op bewaren is groot.
- Investeringskosten zijn zeker 2,5x hoger dan kosten voor herinrichting van de Asterweg.

Asterweg naar 30 km p/u, voorrangssituatie verduidelijken

Bij een inrichting van de Asterweg als 30 km weg zou het mogelijk zijn om aanzienlijk meer parkeerplaatsen te behouden. Door de intensiteit en aard van het verkeer (met veel vrachtwagens en bussen) en de status als gebiedsontsluitingsroute is een 30 km verkeersregime echter onhaalbaar. De overgang van de Asterweg naar de (30 km) zijstraten en bedrijventerreinen wordt met drempels gemarkeerd zodat de voorrangssituatie duidelijk is. Het door ondernemers ervaren (te) harde rijden op de Asterweg wordt ontmoedigd door het versmallen van de weg door de nu aanliggende fietsstroken 'los te knippen' van de rijweg.

Asterweg verbieden voor fietsers

De gemeente vindt dit onwenselijk gezien de vele uiteenlopende bestemmingen aan de Asterweg zoals horeca, kinderdagverblijf en kantoren. De aantrekkelijkheid van steden wordt in hoge mate bepaald door gemengd gebruik van de openbare ruimte. Het verbieden van fietsers is daarom geen optie voor de gemeente. Wel zal de gemeente trachten om de fietsdruk te spreiden over het gebied door t.z.t. ook de Grasweg en Distelweg aantrekkelijk voor fietsers in te richten. Ook start op korte termijn het ontwerptraject voor de (geplande) fiets/voetgangersbrug over het Tolhuiskanaal.

Aanpassing van de "bajonetkruising" Asterweg- Distelweg – Ridderspoorweg

Mede op verzoek van de ondernemers is het ontwerp voor dit kruispunt aangepast van een dubbele T-splitsing ("de bajonet") naar een stroomlijnmodel. De voorrangsregeling is aangepast. De centrale verkeerscommissie heeft deze aanpassing begin juli 2018 goedgekeurd.

De resultaten samenvattend

Het is gelukt om een duurzaam veilig ontwerp (met vrijliggende fietspaden) voor de Asterweg te maken, ondanks het krappe beschikbare profiel. Door die ruimtelijke beperking en het vasthouden aan een 50 km inrichting, was het niet altijd mogelijk om wensen uit de participatie te honoreren. Toch is dit wel geprobeerd en waar mogelijk ook gedaan. Aan een mogelijk alternatief voor herinrichting is aandacht en tijd besteed om het best denkbare plan voor te kunnen leggen aan het

gemeentebestuur. Het projectteam is ervan overtuigd dat voorliggend inrichtingsplan werkbaar is vanuit de zakelijke belangen. Tijdens de informatieavond zijn veel enthousiaste reacties ontvangen, met name van bewoners met schoolgaande kinderen maar ook van bedrijven aan de Asterweg.

6. Vervolgproces

Tegelijk met het onderzoek naar een alternatief voor de herinrichting is doorgewerkt aan de technische uitwerking van het VO. Dit heeft twee redenen:

- Projectteam wil vasthouden aan de gecommuniceerde startdatum uitvoering;
- Projectteam wil voorkomen dat de ruimtelijke verdeling die met voorliggend ontwerp wordt vastgelegd alsnog moet worden gewijzigd om technische redenen.

Het technisch ontwerp (DO) is inmiddels gereed en heeft niet geleid tot aanpassing van de voorgestelde ruimtelijke verdeling van de Asterweg. Wel zal de Wilgenweg moeten worden verlaagd om de Asterweg 'rainproof te maken'. De aanpak hiervoor wordt thans bepaald en vervolgens gecommuniceerd met de betreffende bedrijven. Hiervoor wordt apart communicatie/participatietraject doorlopen. Planning en uitvoering van dit werk moet nog worden bepaald.

7. Uitvoering

Door de bedrijven op voorhand te betrekken bij het project is de kans op een succesvolle uitvoering het grootst. Voor dit project is een BLVC-kader (Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie kader) opgesteld dat samen met het ontwerp voor de herinrichting bestuurlijk wordt vastgesteld. De belangrijkste verplichting binnen dit BLVC-kader is om alle bedrijven nagenoeg te allen tijden bereikbaar te houden tijdens de uitvoering, zodat ze door kunnen functioneren. Bedrijven aan en rondom de Asterweg hebben in september 2018 een enquête ontvangen om de belangrijke informatie omtrent bevoorrading, logistiek en eventuele andere aandachtspunten op te halen.

De bedrijven met een aanzienlijk belang en degene die hebben aangegeven in gesprek te willen, worden persoonlijk benaderd. De informatie die hieruit voortkomt wordt zo goed mogelijk verwerkt in de contractstukken voor de aannemer en in het uitvoeringsplan dat begin 2019 wordt gepresenteerd aan de bedrijven. Het werk van de nutspartijen krijgt hierin ook een plek. Belanghebbenden worden gedurende de uitvoering op de hoogte gehouden van de vorderingen door middel van een nieuwsbrief. Ook zal er een inloopspreekuur worden ingesteld. Vanuit de gemeente is een omgevingsmanager aangesteld om het voorbereidingsproces en de uitvoering te begeleiden.