Verslag themabijeenkomst
Bereikbaarheid
Maandag 8 februari 2021 | via Teams | 19.00 – 21.00 uur

1. Aanleiding en doel

Het Osdorpplein groeit de komende jaren uit tot hét centrum van Nieuw-West. Er komen meer woningen, winkels, voorzieningen en de openbare ruimte wordt vernieuwd. Eén van de voorzieningen is theater de Meervaart. De Meervaart groeit uit zijn jasje en het gebouw is versleten. Met een nieuw gebouw voor theater de Meervaart, een nieuwe inrichting van de zuidwestoever en een betere verbinding tussen de Sloterplas en het Osdorpplein wil de gemeente Amsterdam een aantrekkelijk stadscentrum maken voor alle inwoners van Nieuw-West.

Na afweging van verschillende locaties voor het nieuwe theatergebouw gaf de gemeente de voorkeur aan de locatie aan de zuidwestoever, in de Sloterplas. Onduidelijkheid over het afwegingsproces en verschil van mening over de voorkeurslocatie zijn voor de gemeente aanleiding geweest om verder in gesprek te gaan met belanghebbenden en belangstellenden over de ambities voor het theater en de openbare ruimte rond het theater. Vanaf medio oktober 2020 is dit participatieproces gestart met een informatiekrant, een enquête en een online bijeenkomst over de uitkomsten van de enquête en vervolgstappen.

Tijdens deze online bijeenkomst van 12 november zijn zes themabijeenkomsten aangekondigd:
- Centrumontwikkeling en locaties voor de nieuwe Meervaart (14 december)
- Voor wie zijn het Osdorpplein, de Meervaart en (de zuidwestoever van) de Sloterplas (11 januari)
- Landschap, water en ecologie (18 januari)
- De ideale Meervaart (25 januari)
- Cultuurhistorie en cultuur (1 februari)
- Bereikbaarheid (8 februari)

Naast deze themabijeenkomsten zetten we een participatie app in, de Opp App. In deze app voeren we het gesprek over dezelfde thema's als in de themabijeenkomsten.

De themabijeenkomsten en de Opp App monden uit in een ambitiedocument. Dat is een document dat op hoofdlijnen beschrijft waar de locatie, het ontwerp voor de nieuwbouw voor de Meervaart, de herinrichting van de openbare ruimte en de verbinding tussen de zuidwestoever en het Osdorpplein aan moeten voldoen. Het concept ambitiedocument wordt vervolgens aan de omgeving gepresenteerd, besproken en aangescherpt. Het ambitiedocument is onderdeel van het investeringsbesluit en stedenbouwkundig plan voor de 2e fase van de vernieuwing van het Osdorpplein. Inzet is om de formele inspraak hierover medio 2021 te laten plaatsvinden.

De bijeenkomst over het concept-ambitiedocument is verschoven. De vele informatie die uit het participatieproces is gekomen, vraagt om een zorgvuldige verwerking. Hiervoor is meer tijd nodig dan eerder gedacht. De datum wordt binnenkort bepaald. De bijeenkomst wordt via verschillende communicatiemiddelen onder de aandacht gebracht.

2. Opzet themabijeenkomst 'Bereikbaarheid'

De themabijeenkomst van 8 februari 2021 startte, net als de voorgaande bijeenkomsten, plenair met een korte toelichting op het 'hoe en waarom in gesprek'. Tevens is stilgestaan bij de belangrijkste uitkomsten van de vorige vijf themabijeenkomsten over centrumontwikkeling en locaties voor de Nieuwe Meervaart (14 december), voor wie zijn het Osdorpplein, de Sloterplas en de Meervaart (11 januari), landschap,

water en ecologie (18 januari), de ideale Meervaart (25 januari) en cultuurhistorie en cultuur (1 februari). In deze toelichting zijn ook de tussentijdse reacties op deze thema's in de Opp App gedeeld.

Rutger van der Pijl en Mandy de Vree (gemeente Amsterdam) hebben een presentatie gegeven over de Meer en Vaart toen, nu en straks. In het verleden was er een snelweg van Schiphol naar het Westelijk Havengebied bedacht. Deze snelweg is er niet gekomen. Wel is de Meer en Vaart aangelegd als belangrijke verkeersweg door Nieuw-West. Momenteel vervult de Meer en Vaart verschillende functies. Het is een hoofdweg voor de auto, de Westtangent (de snelle busverbinding 369 tussen Sloterdijk en Schiphol) en tramlijn 17 gaan over de Meer en Vaart, net als de hoofdverkeersfietsroute. Deze combinatie zorgt voor drukte en files. Tevens is er weinig verblijfskwaliteit en is de Meer en Vaart lastig oversteekbaar.

Dit vraagt om maatregelen. Zeker ook omdat Nieuw-West van zo'n 160.000 naar zo'n 200.000 inwoners groeit. Tevens willen we de verbinding tussen het Osdorpplein en de Sloterplas verbeteren en meer ruimte bieden aan fietsers en voetgangers. In een mobiliteitsplan, dat voor het hele stadsdeel wordt voorbereid, staan voorstellen om de Meer en Vaart klaar te maken voor de toekomst. Het gaat hier om een concept-mobiliteitsplan, waaraan nog gewerkt wordt. Hierop vooruitlopend worden alvast vier voorstellen gedeeld:

- Meer ruimte voor de voetganger en fietser door het afwaarderen van de Meer en Vaart, Tussen Meer en L. van Sonsbeekstraat. Zo denken we aan eenrichtingsverkeer vanaf de Lelylaan naar de Landtong (bij restaurant Meram). Zo ontstaat er meer ruimte voor verblijfskwaliteit en groen. Ook zorgt dit voor een betere doorstroom van auto's en veiliger oversteken voor voetgangers. Voorwaarde is dat het Osdorpplein en omliggende buurten goed bereikbaar blijven en het verkeer op andere wegen blijft stromen. Tijdens de presentatie werd een idee voor een andere verkeerscirculatie getoond, maar dit is echt nog in onderzoek.
- Het scheiden van bestemmings- en doorgaand verkeer. Nu gaan alle auto's over de Meer en Vaart. Of men nu naar het Osdorpplein of de omliggende buurten gaat, of naar elders in het stadsdeel. Als het bestemmingsverkeer wordt gescheiden van het doorgaand verkeer, ontlast dit de Meer en Vaart ook. Voorwaarde is dat het Osdorpplein en de omliggende buurten goed bereikbaar blijven.
- Voldoende parkeergelegenheid. Hoewel we inzetten op meer gebruik van openbaar vervoer en deelconcepten, zal er ook in de toekomst autogebruik blijven. Voor een centrum, dat ook nog eens groter gaat worden, is het belangrijk dat er voldoende parkeergelegenheid is. Een parkeervisie zet in op verschillende maatregelen. Waaronder maatregelen die het parkeren optimaal ondersteunen, het laten afnemen van de parkeerbehoefte door bijvoorbeeld het stimuleren van auto's delen en het optimaal benutten van restcapaciteit. Inzet is om het parkeren voor de Meervaart op te lossen in parkeergarages in het centrum zelf, om zo de omliggende woonbuurten niet te belasten.
- Combineren van openbaar vervoer. Zoals eerder aangegeven rijden over de Meer en Vaart een tram en bus. Voorstel is om de haltes van de bus en tram op één plek te combineren, zodat het makkelijker overstappen wordt. Op langere termijn wordt mogelijk zelfs een oostwest-metrolijn aangelegd (zie bijvoorbeeld de recent uitgebracht concept-Omgevingsvisie Amsterdam 2050). Mocht dit gebeuren, dan ligt het voor de hand om de halte bij het Osdorpplein onderdeel te maken van het openbaar vervoersknooppunt.

Na deze korte introducties zijn zes vragen verder besproken in de break-out rooms:

- Hoe ervaart u de verkeerssituatie van de Meer en Vaart nu?
- Welke voor- en nadelen verwacht u bij eenrichtingsverkeer op de Meer en Vaart?
- Als er meer ruimte komt voor de voetganger en fietser op de Meer en Vaart, welke ideeën of voorbeelden heeft u daarvoor?
- Als de nieuwe Meervaart op de huidige locatie blijft, wat betekent dit voor het loopje van het Osdorpplein naar de Sloterplas? Wordt de nabijheid van openbaar vervoer (bus, tram, mogelijk metro) benut? Zijn de parkeervoorzieningen voldoende dichtbij?

- Als de nieuwe Meervaart aan de zuidwestoever, in de Sloterplas komt, wat betekent dit voor het loopje van het Osdorpplein naar de Sloterplas? Wordt de nabijheid van openbaar vervoer (bus, tram, mogelijk metro) benut? Zijn de parkeervoorzieningen voldoende dichtbij?
- Als de nieuwe Meervaart op de hoek Lelylaan/Meer en Vaart komt, wat betekent dit voor het loopje van het Osdorpplein naar de Sloterplas? Wordt de nabijheid van openbaar vervoer (bus, tram, mogelijk metro) benut? Zijn de parkeervoorzieningen voldoende dichtbij?

Bij de laatste drie vragen is gevraagd naar drie locaties voor de nieuwe Meervaart. Hoewel er in eerdere themabijeenkomsten ook andere locaties zijn besproken, zijn deze om verschillende redenen niet als haalbaar gezien. Zie hiervoor de verslagen van eerdere themabijeenkomsten op onze meedoenpagina. De drie meest besproken locaties voor de nieuwe Meervaart zijn daarom in deze laatste themabijeenkomst verder verkend op bereikbaarheid.

3. Samenvatting van de meest gehoorde reacties en vragen

Na de plenaire start zijn drie gesprekken in kleiner verband gevoerd, aan de hand van de bovengenoemde zes vragen. In paragraaf 4 worden de groepsgesprekken nader toegelicht. Als rode draad lopen de volgende opmerkingen door de gesprekken heen:

- Maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid van de Meer en Vaart, het Osdorpplein en de omliggende woonbuurten kunnen niet los gezien worden van maatregelen elders in het stadsdeel. Zorg dat dit goed en in samenhang in beeld komt.
- Maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid beginnen bij gedragsverandering. Zorg dat men minder de auto pakt en meer gebruik maakt van de fiets en het openbaar vervoer.
- Routeplanners leiden veel automobilisten, ook doorgaand verkeer, naar de Meer en Vaart. Dat zou sowieso veranderd moeten worden.
- Er wordt momenteel vooral op straat geparkeerd en veel minder in de garages. Laat, bijvoorbeeld, de Meervaart, bij de verkoop van kaartjes hun bezoekers wijzen op de parkeergarages.
- Over het invoeren van eenrichtingsverkeer zijn de meningen verdeeld. De meeste deelnemers aan de gesprekken zien meer voor- dan nadelen: het levert meer ruimte op voor voetgangers en groen. Maar een aantal deelnemers vraagt zich ook af of eenrichtingsverkeer niet juist ongewenst sluipverkeer oproept en wat dit betekent voor de autobereikbaarheid van omliggende woonbuurten: moet men niet te veel omrijden?
- Het combineren van bus, tram en (mogelijk op termijn) de metro op één halte, wordt ondersteund: dit maakt het overstappen aantrekkelijker.
- Sinds de invoering van de Westtangent (bus 369) is volgens bepaalde deelnemers de ov-bereikbaarheid van het Osdorpplein vanuit andere plekken in het stadsdeel afgenomen. Dat zou toch niet het geval moeten zijn als de ov-bereikbaarheid zo hoog in het vaandel staat?
- Wanneer de mogelijke maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid gelegd worden naast drie locaties voor de nieuwe Meervaart (huidige locatie, aan de zuidwestoever in Sloterplas, hoek Lelylaan/Meer en Vaart) dan biedt de huidige locatie veel voordelen. Ook de hoeklocatie biedt voordelen, bijvoorbeeld als het gaat om een goede afwikkeling van logistiek en mogelijk het voorkomen van auto's in het centrum.

4. Groepsgesprekken

Groep 1

Hoe ervaart u de verkeerssituatie van de Meer en Vaart nu?

- Vrijwel alle deelnemers aan dit gesprek ervaren de Meer en Vaart als druk met veel files en lange wachttijden. Dit komt de bereikbaarheid niet ten goede.
- De recente herinrichting van de Meer en Vaart heeft de verkeerssituatie voor auto's er niet beter op gemaakt.
- Voor de fietser is de bereikbaarheid goed.
- De bereikbaarheid per openbaar vervoer vanuit het stadsdeel naar het Osdorpplein is volgens sommige deelnemers achteruitgegaan na de komst van de Westtangent (bus 369).

Welke voor- en nadelen verwacht u bij eenrichtingsverkeer op de Meer en Vaart?

- Voordelen: kansen voor groene inrichting van de Meer en Vaart aan de zijde waar verkeer eruit zou gaan (Osdorppleinzijde) en mogelijk ook voor groene inrichting zuidwestoever.
- Nadelen: gaat het scheiden van bestemmings- en doorgaand verkeer wel werken? Moet er niet veel meer omgereden gaan worden? Roept dit geen sluipverkeer op in de omgeving?

Welke ideeën/voorbeelden heeft u bij meer ruimte voor de voetganger en fietser op de Meer en Vaart?

- Meer groen en een grotere diversiteit (gras, bomen, struiken).
- Hoe minder autoverkeer, des te beter.

Als de nieuwe Meervaart op de huidige locatie blijft, wat betekent dit voor het loopje van het Osdorpplein naar de Sloterplas? Wordt de nabijheid van openbaar vervoer (bus, tram, mogelijk metro) benut? Zijn de parkeervoorzieningen voldoende dichtbij?

- Goede parkeervoorzieningen dichtbij.
- Loopje van het Osdorpplein naar de Sloterplas kan verbeterd worden door goede en logische routing rondom de nieuwbouw op de huidige locatie.

Als de nieuwe Meervaart aan de zuidwestoever in de Sloterplas komt, wat betekent dit voor het loopje van het Osdorpplein naar de Sloterplas? Wordt de nabijheid van openbaar vervoer (bus, tram, mogelijk metro) benut? Zijn de parkeervoorzieningen voldoende dichtbij?

- De meeste deelnemers verwachten dat, zowel parkeren als logistiek slecht wordt op deze locatie. Er zijn zorgen over extra verkeersbewegingen per auto.
- De ov-bereikbaarheid is goed door een tramhalte 'voor de deur'.
- Of deze locatie aanleiding geeft voor een 'loopje' naar de oever is voor de meeste deelnemers de vraag.

Als de nieuwe Meervaart op de hoek Lelylaan/Meer en Vaart komt, wat betekent dit voor het loopje van het Osdorpplein naar de Sloterplas? Wordt de nabijheid van openbaar vervoer (bus, tram, mogelijk metro) benut? Zijn de parkeervoorzieningen voldoende dichtbij?

- Sommige deelnemers verwachten dat deze locatie de beste voorwaarden biedt voor logistiek en ondergronds parkeren. Ook zien zij het als voordeel dat er een goede ov-halte is 'voor de deur'.
- Andere deelnemers wijzen op aantasting van het groen.

<u>Groep 2</u>

Hoe ervaart u de verkeerssituatie van de Meer en Vaart nu?

- De Meer en Vaart is drukker geworden.
- Men herkent de verwachting dat op termijn sprake zal zijn van het vastlopen van de Meer en Vaart als er geen extra maatregelen komen.
- De autobereikbaarheid is er slechter op geworden, onder meer door een aantal 'weeffouten' in de net aangelegde profielen voor de Westtangent (bus 369): versmallingen die de doorstroming belemmeren.
- Oversteekbaarheid is verbeterd.
- Voor de fietsers is het prima.
- Aantal deelnemers geeft aan dat zij de Meer en Vaart per auto mijden.
- Aantal deelnemers geeft aan dat de parkeergarages niet veel gebruikt worden en men vooral op het maaiveld parkeert.

Welke voor- en nadelen verwacht u bij eenrichtingsverkeer op de Meer en Vaart?

- Presentatie roept vragen op. Is het voorstel tot eenrichtingsverkeer nu gericht op de auto of ook op bus en/of tram? Het antwoord: eenrichtingsverkeer van zuid naar noord voor de auto.
- De meeste deelnemers zien voordelen van eenrichtingsverkeer, maar vragen zich wel af of voldoende rekening gehouden wordt met wat dit betekent voor de omgeving. Ook vragen zij zich af of de doorstroming bij eenrichtingsverkeer zal verbeteren.
- Routeplanners leiden veel automobilisten naar de Meer en Vaart. Dat is echt een boosdoener.
- Zorg dat het totaal in beeld komt: de Meer en Vaart, het Osdorpplein, de omgeving en overig Nieuw-West. Wat autoverkeer betreft, is sprake van communicerende vaten: als er op de ene plek iets verandert, heeft dit voor- en nadelen op andere plekken. Verken ook de mogelijkheden van verkeersmanagement, zoals de groene golf.

Welke ideeën/voorbeelden heeft u bij meer ruimte voor de voetganger en fietser op de Meer en Vaart?

- Meer ruimte voor voetganger en fietser is goed.

- Denk aan alternatieven voor verbetering oversteekbaarheid, bijvoorbeeld een loop- en/of fietsbrug of (halve) ondertunneling.
- Verken de mogelijkheden van shared space.
- Let op het onderhoud.

Als de nieuwe Meervaart op de huidige locatie blijft, wat betekent dit voor het loopje van het Osdorpplein naar de Sloterplas? Wordt de nabijheid van openbaar vervoer (bus, tram, mogelijk metro) benut? Zijn de parkeervoorzieningen voldoende dichtbij?

- De Meervaart moet bezoekers beter informeren over de mogelijkheid om in de garages te parkeren, bijvoorbeeld bij de verkoop van kaartjes.
- Het verbeteren van de oversteekbaarheid is voor de meeste deelnemers aan het gesprek geen issue. Die is al redelijk. Als men wil, kan men van het Osdorpplein naar de Sloterplas lopen.
- De ov-bereikbaarheid van de huidige locatie is goed.

Als de nieuwe Meervaart aan de zuidwestoever in de Sloterplas komt, wat betekent dit voor het loopje van het Osdorpplein naar de Sloterplas? Wordt de nabijheid van openbaar vervoer (bus, tram, mogelijk metro) benut? Zijn de parkeervoorzieningen voldoende dichtbij?

- Deze optie wordt door de meeste deelnemers afgewezen.

Als de nieuwe Meervaart op de hoek Lelylaan/Meer en Vaart komt, wat betekent dit voor het loopje van het Osdorpplein naar de Sloterplas? Wordt de nabijheid van openbaar vervoer (bus, tram, mogelijk metro) benut? Zijn de parkeervoorzieningen voldoende dichtbij?

- Deze optie zou een alternatief voor de huidige locatie kunnen zijn. Ook hier is de ov-bereikbaarheid goed en zeker als er ooit nog een halte voor de oostwest-metrolijn komt.
- Deze optie zou voor de logistiek een betere locatie kunnen zijn dan de huidige locatie.
- Belangrijke voorwaarde is een verbetering van het groen en een goede inpassing van nieuwbouw in het groen.
- Wanneer voor een andere hoek gekozen wordt, bijvoorbeeld bij de Eastonstraat, hoeft er niet in het groen gebouwd te worden.

<u>Groep 3</u>

Hoe ervaart u de verkeerssituatie van de Meer en Vaart nu?

- Goed bereikbaar voor voetganger en fiets.
- Recente herinrichting de Meer en Vaart heeft de autobereikbaarheid er niet beter op gemaakt. In de vorige situatie was de doorstroming beter.
- Door de aanleg van de Westtangent (bus 369) is de tijd om over te steken bij de oversteekplaatsen voor voetgangers erg kort. Ook duurt het lang voordat voetgangers groen licht krijgen, aldus enkele deelnemers.

Welke voor- en nadelen verwacht u bij eenrichtingsverkeer op de Meer en Vaart?

- Zou, in plaats van eenrichtingsverkeer, de autobereikbaarheid niet verbeterd worden bij een tunnel onder de Meer en Vaart voor doorgaand verkeer?
- Of dit de doorstroming verbetert, is lastig te beoordelen voor de meeste deelnemers aan het gesprek. Een deelnemer verwacht dat dit bijdraagt aan de doorstroming.
- Deelnemers, die in Torenwijk wonen, verwachten dat eenrichtingsverkeer de autobereikbaarheid van hun woning verslechtert. Je moet meer omrijden.
- Zou de oversteekbaarheid niet gebaat zijn bij ondertunneling of een loop- en/of fietsbrug over de Meer en Vaart?
- Automobilisten moeten bij nieuwe maatregelen wel overal in het gebied kunnen komen.
- Een andere deelnemer merkt op dat niet alleen vanuit de automobilist gedacht moet worden, maar ook vanuit de voetganger en fietser. Tunnels zijn voor voetgangers niet aantrekkelijk. Denk na over een integrale verbetering: betere looproutes, combineren van openbaar vervoer, vergroening. Zo'n integrale aanpak kan in Nieuw-West beter.
- Tijdens de aanleg van de Westtangent (bus 369) was er tijdelijk sprake van eenrichtingsverkeer. Toen werd duidelijk dat dit lange files opleverde.
- Het gaat ook om gedragsverandering: stimuleer om minder de auto te pakken en meer de fiets en OV.

Welke ideeën/voorbeelden heeft u bij meer ruimte voor de voetganger en fietser op de Meer en Vaart?

- Er is juist meer ruimte voor de auto nodig. Er is al voldoende ruimte voor de voetganger en fietser.
- De parallelweg kan worden opgeheven en worden ingericht met meer groen. Of moet hier juist meer ruimte komen voor de auto? De deelnemers aan het gesprek waren hier nog niet over uit.
- Rainproof en aansluiten op de klimaatverandering is belangrijk.
- Langs de Westtangent staan nu dunne bomen: dat kan zoveel groener en lommerrijker.
- Verbeter de openbare ruimte voor voetgangers op het Osdorpplein: dat komt de verblijfskwaliteit ten goede.

Als de nieuwe Meervaart op de huidige locatie blijft, wat betekent dit voor het loopje van het Osdorpplein naar de Sloterplas? Wordt de nabijheid van openbaar vervoer (bus, tram, mogelijk metro) benut? Zijn de parkeervoorzieningen voldoende dichtbij?

- Er is voldoende parkeergelegenheid bij de huidige locatie.
- De ov-bereikbaarheid is goed bij de huidige locatie.

Als de nieuwe Meervaart aan de zuidwestoever in de Sloterplas komt, wat betekent dit voor het loopje van het Osdorpplein naar de Sloterplas? Wordt de nabijheid van openbaar vervoer (bus, tram, mogelijk metro) benut? Zijn de parkeervoorzieningen voldoende dichtbij?

- Er is voldoende parkeergelegenheid in de omgeving van deze mogelijke locatie. Echter, deelnemers aan dit gesprek wijzen deze locatie af vanwege de aantasting van het uitzicht, de zuidwestoever en de Sloterplas.
- De ov-bereikbaarheid is goed bij deze locatie.

Als de nieuwe Meervaart op de hoek Lelylaan/Meer en Vaart komt, wat betekent dit voor het loopje van het Osdorpplein naar de Sloterplas? Wordt de nabijheid van openbaar vervoer (bus, tram, mogelijk metro) benut? Zijn de parkeervoorzieningen voldoende dichtbij?

- Er is voldoende parkeergelegenheid in de omgeving van deze mogelijke locatie.
- De ov-bereikbaarheid is goed bij deze locatie.
- De verwachting is dat bij deze hoeklocatie er minder auto's de Meer en Vaart opkomen, althans als zij al eerder kunnen parkeren.
- De verwachting is dat deze hoeklocatie qua logistiek kansen biedt.

5. Opp App

Parallel aan de themabijeenkomsten wordt hetzelfde gesprek gevoerd via de Opp App. Tot half februari kunt u via deze app meepraten over de plannen voor de nieuwe Meervaart en het Osdorpplein. U kunt op https://www.letsopp.com/amsterdamosdorpplein de resultaten tot dusver lezen.

6. Vervolg

Medio/eind maart (definitieve datum wordt binnenkort bepaald): presenteren en bespreken van het concept ambitiedocument.

Wilt u meepraten? Houd www.amsterdam.nl/osdorpplein in de gaten voor meer informatie.

Dit verslag wordt naar alle deelnemers van de bijeenkomst van 8 februari toegestuurd en op de projectwebsite www.amsterdam.nl/osdorpplein gepubliceerd.