# Adviesaanvraag DB aan stadsdeelcommissie

Stadsdeel: Noord
Onderwerp adviesaanvraag: Fietsparkeren en inrichting openbare ruimte metrohalte Noorderpark
Portefeuille: Verkeer en Vervoer
Meegestuurde stukken:

| | |
|---|---|
| Bijlage 1 | VO Noorderparkhalte fase 1 |
| Bijlage 2 | VO Noorderparkhalte fase 1&2 |
| Bijlage 3 | Beplantingsplan |
| Bijlage 4 | Participatieplan fietsparkeren metrohalte Noorderpark |
| Bijlage 5 | Verslag eerste wandelingen bewoners april 2022 |
| Bijlage 6 | Verslag tweede wandelingen bewoners september 2022 |
| Bijlage 7 | Wat doen we met vragen en wensen bewoners |

Procesbegeleider: Aeola Bruin
Datum weekstart/staf: 1 februari 2023
Datum stadsdeelcommissie: 7 maart 2023
Datum dagelijks bestuur: 21 maart 2023
Registratienr. (optioneel): ...

Over adviesaanvragen door het DB: Conform de Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022:
- (art. 19, lid 2) vraagt DB de stadsdeelcommissie (SDC) om advies als het voornemens is gebiedsopgaven met belangrijkste vierjaren doelstellingen vast te stellen, alsmede de zo nodig jaarlijkse herijking daarvan, of op eigen initiatief een taak of bevoegdheid uit te oefenen waarbij uniforme openbare voorbereidingsprocedure in de zin van afdeling 3.4 van de Awb of inspraak in de zin van de Algemene Inspraakverordening aan de orde is;
- (art. 19, lid 6) legt DB significante ruimtelijke herinrichtingsprojecten tijdig voor advisering voor aan SDC;
- (art 31, lid 2) informeert DB SDC vooraf over inzet van financiële middelen en SDC wordt in gelegenheid gesteld daar advies over uit te brengen, waaronder voorstellen voor een andere inzet.

Bij besluitvorming maakt DB inzichtelijk wat advies van SDC is en hoe eventuele voorstellen of moties als bedoeld in art. 30, lid 3, zijn verwerkt. DB neemt advies van SDC over indien is vastgesteld met meerderheid van stemmen en past binnen stedelijke en budgettaire kaders. DB kan uitsluitend schriftelijk met zeer zwaarwegende redenen afwijken van advies of voorstel van SDC. (art. 19, lid 5)
Als standpunten van stadsdeelcommissieleden bij uitbrengen van advies uiteenlopen, worden in advies standaard alle verschillende standpunten binnen commissie kenbaar gemaakt. (art. 30, lid 5)

## Adviesvraag dagelijks bestuur aan stadsdeelcommissie:

*Formuleer hier de vraag aan de stadsdeelcommissie*

Het dagelijks bestuur vraagt de stadsdeelcommissie te adviseren over het voorlopig ontwerp fietsparkeren en openbare ruimte (fase 1, zie bijlage 1) bij metrohalte Noorderpark, met als belangrijkste punten:

1. Kennisnemen van de fietsparkeeropgave bij het metrohalte Noorderpark, met als belangrijkste punten
   - Huidige aantal van 450 fietsparkeerplekken schiet tekort en tekort loopt op tot 800 in 2030;
   - Samenhang met Mobiliteitsplan Noord (2021) en de grootschalige herinrichting van de Johan van Hasseltzone na 2030.

2. De voorgestelde oplossing voor de komende tien jaar (fase 1 en 2, zie ook bijlage 1 t/m 3)
   - Fase 1: 125 extra plekken in het fietstunneltje naast de Adelaarsweg;
   - Fase 2: Circa 400 extra fietsparkeerplekken op een platform in de grashelling langs de Nieuwe Leeuwarderweg en in het fietstunneltje naast de Adelaarsweg. Dit wordt voorgelegd aan de stadsdeelcommissie als het voorlopig ontwerp er is (wordt in Q2 verwacht);
   - De restopgave van het aantal fietsparkeerplekken wordt onderzocht als blijkt dat met het realiseren van fase 1 en 2 er nog onvoldoende fietsparkeerplekken zijn;

- 20 extra parkeerplekken voor scooters en bakfietsen boven het fietstunneltje langs de Johan van Hasseltweg;
- Verbeteren van looproutes en oversteekplekken;
- Kwaliteitsimpuls groen.

Waarbij voor fase 1 (dit ontwerp ligt nu voor) meer specifiek geldt:

- 125 extra plekken in het fietstunneltje in de Adelaarsweg;
- De fietsparkeerplekken voor mensen met een handicap / beperking zijn dichterbij de ingang van de metro geplaatst (reeds uitgevoerd);
- Looproutes worden verbeterd;
- Plaatsing bankje en prullenbakken;
- Kleurrijke bloemen en planten ten noorden van de fietstunnel in het bestaande groenvak;
- Insectenhotels in het bestaande groen.

3. Twee bewonersbijeenkomsten zijn geweest (zie bijlage 4 t/m 7), waarbij:
   - Bewoners van de wijk IJplein/Vogelbuuurt aanwezig waren, net als de Fietsersbond, de Werkgroep Amsterdam Noord Toegankelijk, de Damesbende en leden van de stadsdeelcommissie;
   - Bewoners geïnformeerd zijn over de komst van het platform en men daar over het algemeen blij mee was;
   - Het merendeel van de bewoners de voorkeur had voor fietsparkeerplekken aan één zijde van de tunnel, zoals nu is opgenomen in het ontwerp;
   - Een aantal andere wensen in de openbare ruimte zijn opgenomen in het ontwerp, zoals het plaatsen van een bankje, prullenbakken en het toevoegen van looproutes;
   - Een aantal wensen niet kan worden uitgevoerd, zoals het plaatsen van een geluidsscherm langs de Nieuwe Leeuwarderweg of een extra toegang naar de metrohalte.

4. Planning:
   - Werkzaamheden van fase 1 vinden plaats in de zomer. Van fase 2 naar verwachting in 2024.

Toelichting

1. De fietsparkeeropgave

Bij metrohalte Noorderpark is een gebrek aan fietsparkeerplekken. De huidige 450 fiets parkeerplekken voorzien op piekmomenten niet aan de behoefte, waardoor fietsen vaak ‘wild’ staan geparkeerd. Dit leidt tot gevaarlijke situaties waarin fietsen en brom- en snorfietsen hinderlijk in de weg staan in de openbare ruimte, soms zelfs de ingang van het metroshalte blokkeren. Met de voorgenomen groei van Amsterdam Noord wordt verwacht dat het aantal benodigde fietsparkeerplekken verder zal toenemen. Geschat wordt dat in 2030 1240 plekken nodig zijn. Dit is een toename van ongeveer 800 plekken.

In het mobiliteitsplan Noord (2021) wordt het verbeteren van het fietsparkeren bij metrohalte Noorderpark– op zowel korte als lange termijn - aangegeven als belangrijke mobiliteitsmaatregel voor een bereikbaar Noord. In dit plan staat de ambitie om bereikbaar te houden via een duurzaam mobiliteitssysteem, waarbij onder andere de fiets de nummer één modaliteit wordt in Noord (nu is dat qua gebruik de auto). Hier hoort ook een soepele overstap van fiets naar OV bij. Daarnaast geldt dat metrohalte Noorderpark wordt beschouwd als onderdeel van een sleutelproject om een goed mobiliteitsnetwerk in Noord te waarborgen. De metrohalte ligt namelijk in de ‘Van Hasseltzone’ waar veel opgaven samenkomen en een integrale aanpak nodig is. Daarbij is een volledige reconstructie van de openbare ruimte nodig om onder meer de OV-knoop en de kruisingen en aansluitingen bij het metrostation te verbeteren, ruimte te creëren voor de toekomstige invulling van het HOV van de ZaanIJ-corridor, het verbeteren van de oost-west fietsverbinding (ook in het kader van Sprong over het IJ) en het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Een integrale aanpak van de Johan van Hasseltzone is daarmee noodzakelijk voor de lange termijn. Een goede oplossing voor het fietsparkeren met voldoende plekken (zoals een inpandige fietsenstalling) is onderdeel van deze opgave. Momenteel wordt het project hiervoor opgestart. De herinrichting van de Johan van Hasseltzone zal op zijn vroegst pas in 2030

kunnen worden opgeleverd. Tot die tijd moeten extra plekken gerealiseerd worden om aan de groeiende vraag naar fietsparkeerplekken te voldoen.

De fietsparkeeropgave bij Noorderpark is opgenomen in het Meerjarenplan fiets (2017 -2022, verlengd t/m 2023). Vanuit dit programma zijn middelen en capaciteit beschikbaar om op korte termijn extra plekken te realiseren. Daarmee kan de huidige situatie aanzienlijk verbeterd worden en kan de periode tot de grootschalige herinrichting grotendeels overbrugd worden.

2. De voorgestelde oplossing voor de komende tien jaar (fase 1 en 2) (bijlage 1 t/m 3)

De openbare ruimte rondom de metrohalte is schaars. Er zijn meerdere locaties onderzocht, maar de mogelijkheden zijn heel beperkt en overal kleven nadelen aan. We schatten in dat we circa 500 extra fietsparkeerplekken kunnen maken (fase 1 en 2). Dat is een verdubbeling ten opzichte van de huidige situatie, maar dit wordt pas echt inzichtelijk als er een voorlopig ontwerp is van het platform. We gaan uit van een zo groot mogelijk platform dat we zo optimaal mogelijk inrichten met fietsparkeerplekken. Het formaat van het platform wordt onder andere beperkt door de afstand die we moeten houden tot de Nieuwe Leeuwarderweg (wettelijke norm) en kabels en leidingen.

Als er dan nog een restopgave van het aantal fietsparkeerplekken blijft, dan moet onderzocht worden waar de overige fietsparkeerplekken geplaatst kunnen worden. Te denken valt aan de groene grasstrook aan de westkant bij de Meeuwenpleinbrug of aan ontwikkelingen in het gebied waardoor er (tijdelijke) locaties vrijkomen, zoals het vertrek van de school de Kinderboom.

Voordelen van de fietsparkeerlocaties zoals opgenomen in het ontwerp (fase 1 en fase 2):

- Het sluit aan bij de belangrijkste aanrijroutes;
- De wandelafstand voor reizigers van stalling naar metro is acceptabel;
- Fietsparkeren kan worden geclusterd, dit draagt bij aan een obstakelvrij trottoir;
- Gaat niet ten koste van kwalitatief groen. Er hoeven geen bomen en struiken te worden verwijderd.

Er is voor gekozen om meer dan alleen het fietsparkeren aan te pakken in het gebied, om ook wat terug te doen voor de buurt en het gebied veiliger en aantrekkelijker te maken. Zo worden kleurrijke bloemen en planten geplant, een bankje en worden looproutes verbeterd.

Toelichting op de gefaseerde uitvoering (fase 1 en fase 2, bijlage 2)

Het project wordt in fases uitgevoerd omdat de urgentie om extra fietsparkeerplekken op korte termijn bij te plaatsen hoog is, daarom willen we snel extra fietsparkeerplekken in het tunneltje maken (fase 1). Het ontwerp van het platform (fase 2a) wordt op dit moment gemaakt en laat daarom langer op zich wachten. Een aantal werkzaamheden in de openbare ruimte (fase 2b) kan pas worden uitgevoerd als het platform er staat om te voorkomen dat bouwverkeer het straatwerk en groen kapot maakt.

- Fase 1 (rode markering): Realisatie fietsparkeren in het tunneltje (125 extra plekken), verplaatsing fietpsparkeerplekken voor mensen met een handicap/ beperking naar de ingang van de metrohalte, extra brommervakken langs de Nieuwe Leeuwarderweg, plaatsing bankje en kleurrijke bloemen en planten. Dit duurt enkele weken en vindt in de zomer van 2023 plaats om de tekorten die er nu zijn zo snel mogelijk te beperken. Omwonenden, en alle gebruikers van het gebied, worden geïnformeerd over de werkzaamheden
- Fase 2a (groene markering): Realisatie van het platform (circa 400 extra plekken, zodra het ontwerp er is wordt het exacte aantal plekken duidelijk). Planning is nog onbekend, maar de inschatting is dat dit in 2024 uitgevoerd kan worden.
- Fase 2b (blauwe markering): Inrichting van de rest van het maaiveld (bloemen en planten, aanpassing kruising, brommervakken. Daarnaast wordt momenteel een plan gemaakt voor betere verlichting in het tunneltje. Dit kan mogelijk al eerder worden uitgevoerd.

3. Bewonersbijeenkomsten (bijlage 4 t/m 7)

In april en september 2022 hebben wandelingen met bewoners plaatsgevonden. Participatie is ingezet om omwonenden en Noordelingen mee te nemen in de opgave en het voorstel én om het plan verder ter verrijken. Van te voren is een participatieplan (zie bijlage 4) gedeeld om duidelijk te maken welke rol bewoners in het participatietraject

hebben, conform de Leidraad Burgerparticipatie (gemeente Amsterdam 2021). Samenvattend kwam dit neer op:

- Informeren over het platform;
- Meedenken over twee verschillende varianten voor het fietsparkeren in het tunneltje;
- Samenwerken om het bestaande groen mooier en biodiverser te maken.

Bewoners worden vanaf maart 2022 t/m afronding van de werkzaamheden geïnformeerd over de participatie, de uitkomst daarvan en de voortgang van het project. Hiervoor worden informele kanalen en netwerken in de wijk ingezet: facebook- en appgroepen, Bewonersplatform Vogelbuurt/IJplein en bewonerscommissie De Punt. En ook de reguliere gemeentelijke kanalen en middelen worden gebruikt: flyers, wijkkrantjes, gemeentelijke webpagina's en sociale media.

Er is een verslag teruggekoppeld van de wandelingen naar bewoners in de vorm van een tekening, waarop te zien is wie er aanwezig waren en welke onderwerpen zijn besproken (zie bijlage 5 en 6). Ook is een overzicht gemaakt van alle vragen en ideeën van bewoners waarbij te lezen is wat de gemeente hiermee gaat doen (zie bijlage 7). Een aantal hiervan:

- Reacties op de komst van het platform zijn overwegend positief, men ziet de schuine groene grashelling langs de Nieuwe Leeuwarderweg als een logische plek voor meer fietsparkeerplekken;
- Bijna iedereen zich vinden in extra fietsparkeerplekken in de tunnel langs de Adelaarsweg. Er is een duidelijke voorkeur voor het maken van fietsparkeerplekken aan één zijde van het fietspad in plaats van twee zijdes. Dit is opgenomen in het huidige ontwerp. Betere verlichting in de tunnel is daarbij wel belangrijk. Hiervoor maakt de gemeente momenteel een plan;
- Er zijn weinig specifieke wensen of ideeën voor specifieke bloemen of planten. Wel is men enthousiast over het toevoegen van meer kleurrijke bloemen en planten om de biodiversiteit en uitstraling van het gebied te verbeteren. Dit is opgenomen in het ontwerp;
- Er zijn klachten over looproutes en oversteekplekken, waardoor veel voetgangers over het fietspad lopen. Dit levert onveilige situaties op. De looproutes worden verbeterd met het nieuwe plan;
- Alle aanwezigen willen meer fietsparkeerplekken aan de Westzijde van de metrohalte. Het talud tussen het Noordhollands Kanaal en de Nieuwe Leeuwarderweg is door meerdere mensen als locatie aangewezen. Deze locatie is naar aanleiding hiervan onderzocht, maar levert minder fietsparkeerplekken op en dit kost twee keer zoveel per fietsparkeerplek. Deze optie houden we in ons achterhoofd.
- Een aantal andere wensen voor de openbare ruimte die genoemd werden: bankjes, prullenbakken, extra toegang metro, een kiosk, geluidswal langs Nieuwe Leeuwarderweg en herinrichting Adelaarsweg. De eerste twee ideeën voeren we uit, we gaan op zoek naar ruimte voor een koffiekar (ruimte voor een kiosk is er nu niet), de laatste drie wensen kunnen we nu niet uitvoeren.

4. Planning

Fase 1

- Zomer voor de werkzaamheden: informeren van de buurt, voetgangers, fietsers, auto verkeer over de werkzaamheden van fase 1;
- Zomer: uitvoering van werkzaamheden fase 1.

Fase 2

- Januari t/m mei: Opstellen voorlopig ontwerp op basis van participatie en interne toetsing (o.a. Beheer, Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit).
- Zomer: advies stadsdeelcommissie Noord en besluit Dagelijks Bestuur Noord
- 2024 (huidige inschatting): Uitvoering werkzaamheden

Advies stadsdeelcommissie:

*Advies van de stadsdeelcommissie aan het dagelijks bestuur*

...

| Reactie DB:<br>*Reactie van het dagelijks bestuur aan de stadsdeelcommissie* |
| --- |
| … |