

Onderwerp: **Bestuursovereenkomst en voorbereidingskrediet
spooronderdoorgang Ouddiemerlaan**

Datum: 12 januari 2016
Steller: P.H.J. van de Mortel
Portefeuillehouder: A.J.M. Scholten

Gevraagde beslissing

In te stemmen met de bestuursovereenkomst tussen het rijk en de gemeente inzake de aanleg van een spooronderdoorgang op de Ouddiemerlaan en met het beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet van € 250.000,--.

Relevante achtergrondinformatie

Voorgeschiedenis

De overweg op de Ouddiemerlaan vormt al vele jaren een knelpunt voor de doorstroming van het verkeer op de Ouddiemerlaan en voor de bereikbaarheid van het station Diemen. Bij een toename van het treinverkeer wordt dit knelpunt nog groter. Door de combinatie met een station heeft de overweg tevens een hoog risicoprofiel.

In het verleden zijn ook al onderzoeken uitgevoerd, maar de uitkomsten van deze onderzoeken hebben niet geleid tot een structurele oplossing voor de overweg. Inmiddels is het 3^e spoor buiten gebruik gesteld waardoor de overweg een stuk verkleind is.

Door het rijk is een Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) gestart en is 200 mln. euro inclusief BTW beschikbaar gesteld voor maatregelen. Uitgangspunt daarbij is dat per overweg door de regio, door middel van cofinanciering, 50% wordt bijgedragen.

In het kader van het LVO heeft onderzoek plaatsgevonden naar het risicoprofiel van alle overwegen in Nederland en naar de bereikbaarheid via de weg. Op basis van deze onderzoeken zijn circa 130 overwegen geselecteerd die het rijk samen met de wegbeheerders wil aanpakken.

In het overleg met het rijk, de Stadsregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland is vastgesteld dat de overweg in Diemen hoog scoort vanwege het risicoprofiel, de problemen met de bereikbaarheid, de reeds uitgevoerde onderzoeken, het zicht op een concrete oplossing en het feit dat er concreet zicht is op regionale cofinanciering. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (hierna IenM) heeft bij brief van 2 juni 2014 de overweg op de Ouddiemerlaan toegelaten tot de eerste tranche van het LVO. De overweg zit daarmee op dit moment vooraan in de uitrol van dit programma.

Concrete aanleiding

In overleg tussen het rijk, ProRail, de gemeente en de Stadsregio Amsterdam is een bestuursovereenkomst opgesteld tussen het rijk en de gemeente. Hierin zijn afspraken (in hoofdlijnen) opgenomen over het ontwerp, de financiering, de vervolgaanpak en over eigendom, beheer en onderhoud. Deze bestuursovereenkomst vormt de basis voor de vervolgaanpak. Daarom wordt deze bestuursovereenkomst nu ter besluitvorming voorgelegd binnen de gemeente en bij het rijk.

In vervolg op de bestuursovereenkomst zal een realiserings- en instandhoudingsovereenkomst worden opgesteld tussen ProRail en de gemeente. De Stadsregio en de provincie Noord-Holland zijn

geen contractpartners maar wel medefinanciers vanwege bijdragen uit regionale budgetten. Over de financiële bijdrage door deze partijen worden apart afspraken vastgelegd.

Toelichting

Inhoud van de voordracht

Bij de toelating tot de eerste tranche van het LVO heeft de staatssecretaris aangegeven dat er een scherper zicht moet komen op de kosten en risico's. Uitgangspunt bij de toelating is voor het rijk een ongelijkvloerse oplossing in de vorm van een weg onder het spoor door. Deze oplossing is in 2013 schematisch in beeld gebracht door het bureau Movares in het kader van de Planstudie OV-SAAL Middellange termijn.

Andere varianten, zoals bijvoorbeeld het spoor omhoog of een oplossing waarbij het spoor omhoog gaat en de weg naar beneden gaat, zijn voor het rijk binnen het kader van het LVO niet bespreekbaar. Belangrijke reden hiervoor is dat de complexiteit en de kosten, en daarmee ook de budgettaire risico's, fors zullen toenemen. Kosteneffectiviteit is een belangrijke criterium voor het rijk binnen het LVO vanwege het grote aantal overwegen dat landelijk moet worden aangepakt.

Vanwege het verzoek van de staatssecretaris van IenM is door het bureau Arcadis een nadere uitwerking opgesteld van de spooronderdoorgang en van de tijdelijke overweg die noodzakelijk is tijdens de bouwfase. Ook zijn een planning en een kostenraming opgesteld. In de kostenraming is een bedrag opgenomen dat is gebaseerd op de resultaten van de risicoanalyse die samen met ProRail en de gemeente is uitgevoerd.

Arcadis heeft een ontwerp opgesteld voor de onderdoorgang en de tijdelijke overweg op basis van klanteisen die zijn aangeleverd door ProRail, de gemeente en de Stadsregio. Ook is overleg gevoerd met de NS, Waternet, het GVB, de politie en de brandweer. Deze set klanteisen vormt straks de basis van de aanbesteding die ProRail gaat uitvoeren voor de aanleg van de spooronderdoorgang en de tijdelijke overweg. Daarnaast zijn de klanteisen belangrijke input voor de herinrichting van de stationsomgeving. Dit inrichtingsplan zal door de gemeente worden opgesteld in overleg met alle betrokkenen.

Vanwege de aanleg van de onderdoorgang en de tijdelijke omleidingsroute moeten helaas de vier huurwoningen aan de zuidkant van de Harmonielaan worden verwijderd. Om te zorgen dat de bewoners tijdig naar een goed alternatief kunnen verhuizen is overleg gevoerd met de eigenaar Rochdale. Ook zijn gesprekken gevoerd met de bewoners van deze woningen om hun woonwensen goed in beeld te krijgen. De bewoners komen daarbij in aanmerking voor een onkostenvergoeding.

Wij stellen u voor in te stemmen met de bestuursovereenkomst die uitgaat van de aanleg van een spooronderdoorgang, waarbij de Ouddiemerlaan onder het bestaand spoor door wordt geleid. Wij doen dit voorstel omdat het hierdoor mogelijk is om dit knelpunt op te lossen en om daarbij te voldoen aan belangrijke wensen van de gemeente ten aanzien van de ruimtelijke inpassing en de sociale veiligheid. Belangrijke onderdelen die hieraan volgens ons zullen bijdragen zijn:

- de onderdoorgang komt op de plaats van de huidige overweg;
- langzaam verkeer wordt gebundeld aan de westzijde van de Ouddiemerlaan;
- aan de westzijde komt geen rechte tunnelwand maar een schuin talud waardoor er meer zicht is op de omgeving en meer daglichttoetreding;
- er komen geen kolommen onder het spoordek ten behoeve van een goed overzicht;
- er komt maar een beperkt hoogteverschil in de onderdoorgang tussen autoverkeer en langzaam verkeer ten behoeve van een goed overzicht;
- aan beide kanten van het spoor komen voetgangersverbindingen over de tunnelbak zodat alle woonbuurten en beide perrons goed bereikbaar zijn.

Argumenten en keuzemogelijkheden

Hiervoor is aangegeven dat het rijk voor het LVO uitgaat van een oplossing met de Ouddiemerlaan onder het spoor door. De spooronderdoorgang is al eerder aan de orde gekomen in de gemeenteraad. In de vergadering van de gemeenteraad op 1 oktober jl. is een aantal vragen

gesteld waarbij o.a. een andere oplossing via de goederenboog aan de orde kwam. Ook zijn vragen gesteld over de ligging van de perrons en de bushaltes. Hieronder treft u een overzicht aan van de vragen en de antwoorden daarop. De antwoorden zijn opgesteld in overleg met ProRail.

1. *Kan de goederenboog worden gebruikt voor het doorgaande treinverkeer tussen Muiderpoort en Diemen met een nieuwe station ter hoogte van de Ouddiemerlaan? De huidige overweg en het spoor door Diemen zijn dan niet meer nodig.*

Antwoord:

Het omleggen van het spoor naar de goederenboog en het bouwen van een nieuw hooggelegen station zijn een zeer complexe en kostbare aangelegenheid. De kosten worden door ProRail indicatief geraamd op meer dan 100 mln. euro. Ingrijpende aanpassingen zijn noodzakelijk omdat:

- de goederenboog ongeschikt is voor de vereiste snelheid van intercity's/internationale treinen;
- op de goederenboog rangeerbewegingen plaatsvinden van en naar de Zuidelijke Ringspoorlijn. Deze rangeerbewegingen zijn niet te combineren met het doorgaande treinverkeer, extra sporen zijn nodig en waarschijnlijk ook vrije kruisingen;
- het spoor in dat geval aan de noordkant het emplacement Watergraafsmeer binnenkomt, terwijl het doorgaande spoor daar aan de zuidkant ligt en het station Science Park bedient. Dit vereist een ingrijpende herinrichting van het emplacement Watergraafsmeer c.q. verplaatsing van het station Sciencepark;
- een hooggelegen station extra voorzieningen vraagt om het station bereikbaar te maken voor alle reizigers en om het station goed aan te laten sluiten op de omgeving.

Ruimtelijk stuit deze oplossing ook op problemen. De ruimte tussen de A1 en de goederenboog is beperkt. Het ruimer maken van de boog en het inpassen van het station met bijbehorende voorzieningen zal een claim leggen op de bereikbaarheid van de gemeentewerf via Landlust/tevens afrit Diemen-Noord en zal ook een claim kunnen leggen op delen van de gemeentewerf, manege De Eenhoorn en de Joodse begraafplaats. Aan de westkant vormt het knooppunt Watergraafsmeer een dwangpunt waarmee rekening moet worden gehouden.

2. *Kunnen ter verbetering van de sociale veiligheid de perrons tegenover elkaar worden gelegd of worden gecombineerd tot een midden/eilandperron?*

Antwoord:

Een perron in middenligging (eilandperron) moet breder zijn dan de huidige perrons in zijligging (circa 6 meter). ProRail gaat uit van minimaal 10 meter breedte. Ter vergelijking, het perron van station Diemen-Zuid is circa 11 meter breed.

Binnen deze perronbreedte moet de toegang door middel van trap en lift worden geregeld en moet ook de wachtruimte kunnen worden geplaatst met voldoende passeerruimte aan weerszijden tot het spoor.

Inpassing van een eilandperron betekent dat het spoor over grote lengte moet worden verlegd.

Daarnaast betekent dit een beduidend breder spoordek boven de Ouddiemerlaan. Daardoor moet de spooronderdoorgang langer worden. Dit kan gevolgen hebben voor de rotonde aan de zuidkant en voor de woningen aan de noordkant, waarvan er nu vier niet kunnen worden gehandhaafd. Dit aantal woningen kan dan groter worden.

Een alternatief, met naar verwachting minder vergaande gevolgen, is het verplaatsen van het perron aan de oostkant (voor de treinen richting Weesp) naar de westkant van de Ouddiemerlaan. Daarmee komen de twee perrons tegenover elkaar te liggen aan de westkant van de Ouddiemerlaan. Om deze oplossing mogelijk te maken zal het geluidscherm voor een deel moeten worden opgeschoven en zijn wellicht ook aanpassingen nodig aan de bovenleidingportalen. In dit alternatief kunnen de sporen waarschijnlijk blijven liggen en wordt het spoordek boven de Ouddiemerlaan niet breder. De spooronderdoorgang wordt hierdoor ook niet langer.

Voordeel van deze oplossing is dat de verkeersbewegingen nog meer aan de westkant van de Ouddiemerlaan worden gebundeld, waardoor er vooral voor de treinreizigers meer levendigheid en onderling toezicht is. Dit alternatief heeft naar verwachting geen gevolgen voor het ontwerp van de onderdoorgang. Het kan ook worden gerealiseerd nadat de spooronderdoorgang klaar is en de tijdelijke overweg weer is verwijderd.

Volgens ProRail is nader ruimtelijk onderzoek nodig om de impact van deze oplossing goed in beeld te krijgen. De uitvoeringskosten zullen naar schatting minstens 6 miljoen euro bedragen. Het advies van ProRail is om deze vraagstelling nu niet in dit overwegproject op te nemen. Allereerst wordt deze oplossing niet onmogelijk gemaakt voor een eventuele latere uitvoering. Tevens wijzigt door deze toevoeging aan de scope het karakter van het project significant: van een overwegproject wijzigt het in een stationproject. Voor het rijk is dit tot nu toe niet bespreekbaar.

Na overleg met ProRail en de NS is afgesproken dat deze optie nader zal worden onderzocht door Arcadis. De helft van de onderzoekskosten worden bijgedragen door ProRail. De Stadsregio wil waarschijnlijk ook bijdragen aan de kosten van dit onderzoek. Op basis van de resultaten van dit onderzoek zal worden gezien of deze optie verder wordt meegenomen en op welke wijze de financiering kan worden geregeld. Dit onderdeel is daarom geen onderdeel van de bestuurs-overeenkomst met het rijk die nu voorligt. Bij het opstellen van het inrichtingsplan voor de stationsomgeving zal het verplaatsen van het oostelijk perron naar de westkant vooralsnog als optie worden meegenomen.

3. Wat zijn de meerkosten van een bushalte onderin de tunnelbak dichtbij het spoor?

Antwoord:

De meerkosten worden door ProRail indicatief geraamd op circa 5 miljoen euro. De reden hiervoor is dat de tunnelbak aan beide zijden breder moeten worden (voor de inpassing van bushaltes). Ook zijn aan de oostkant trappen en liften nodig om naar boven en naar beneden te kunnen gaan. Aan de westkant moet het hoogteverschil met het voet- en fietspad worden overwonnen. ProRail wijst er hierbij op dat de verbreding van de tunnelbak tot problemen kan leiden omdat de werkterreinen en de tijdelijke omleidingsroute moeten opschuiven richting de woningen langs de Harmonielaan.

Hieraan kan worden toegevoegd dat in overleg met het GVB en de Stadsregio drie alternatieven voor de locatie van de bushaltes zijn besproken. Dit zijn:

- een halte aan de noordkant van de onderdoorgang, net buiten de tunnelbak;
- een halte aan de zuidkant van de onderdoorgang, vooraan in de tunnelbak;
- een halte op het nieuw aan te leggen stationsplein bij het Van Gemertplein, aan de zuidkant van het spoor. In dit laatste alternatief moeten de bussen via de rotonde en de Martin Luther Kinglaan naar het station heen en weer rijden. Dit levert circa 2 minuten extra rijtijd op per rit.

Met het GVB en de Stadsregio is afgesproken dat alle drie de opties nu nog in beeld blijven. Bij het opstellen van het inrichtingsplan voor de stationsomgeving zal een keuze moeten worden gemaakt. In deze afweging wordt ook meegenomen wat de gevolgen zijn voor de nabij gelegen halte Martin Luther Kinglaan.

4. Wanneer is en uitbreiding van het aantal sporen te verwachten?

Binnen ProRail is dit nagevraagd met als antwoord dat hierop thans volstrekt geen zicht is. Er zijn geen plannen op lange termijn, tot en met 2030, om te Diemen/Ouddiemerlaan naar vier sporen te gaan. Men verwacht door de invoering van een nieuw veiligheidssysteem (ERTMS) nog wel een toename van baanvakcapaciteit zonder fysieke uitbreiding. Het zicht op 4-sporigheid is in ieder geval zo ver weg dat er ook geen "ruimte-reservering-gelden" beschikbaar zijn om nu al in te kunnen zetten.

Op grond van deze antwoorden stellen wij u voor geen nader onderzoek te doen naar een alternatief via de goederenboog. Hetzelfde geldt voor het aanbrengen van een bushalte onderin de tunnelbak. De alternatieven die voor de bushaltes in beeld zijn, bieden volgens ons voldoende zicht op een goede oplossing. Een nadere keuze zal pas verderop in het proces plaatsvinden. Wachten op uitbreiding van het aantal sporen betekent volgens ons dat het realiseren van een structurele oplossing op de lange baan wordt geschoven. De komende 10 tot 15 jaar zal dan volstaan moeten worden met de huidige overweg, waarbij het aantal treinen zal toenemen en daardoor ook de sluitingstijden van de overweg.

Eerder onderzoek

In de raadsvergadering zijn ook vragen gesteld naar aanleiding van de inpassingstudie die in 2009 door DHV is uitgevoerd in opdracht van de gemeente. Aanleiding toen was de verwachting dat er sprake zou kunnen zijn van 4-sporigheid in Diemen. Door DHV zijn toen alle mogelijkheden op een rij gezet; van spoor ondergronds tot spoor omhoog, en van weg naar beneden tot weg omhoog. Eén variant is toen verder uitgewerkt om een beter beeld hiervan te krijgen. Dat is de variant waarin de weg naar beneden gaat en het spoor omhoog. De kosten werden toen indicatief door DHV geraamd op 60 mln. euro met een ruime bandbreedte van +/- 35%. Deze raming is toen niet getoetst door ProRail, dit is nu wel gebeurd voor de raming van Arcadis.

De verkenning in 2009 is niet zo ver uitgewerkt als het voorstel nu. De tijdelijke situatie met een tijdelijke overweg, tijdelijke verkeers- en stationsvoorzieningen en werkkerreinen is toen nauwelijks uitgewerkt omdat het alleen om een verkenning ging. De uitbreiding naar vier sporen in Diemen is daarna weer uit beeld verdwenen, gekozen is inmiddels voor spooruitbreiding bij Weesp. Daarom is aan deze verkenning van DHV geen vervolg meer gegeven.

Op basis van de uitwerking van de onderdoorgang door Arcadis kan worden geconstateerd dat een oplossing waarin ook het spoor (inclusief geluidschermen en perrons) moet worden aangepakt, tot een veel grote ruimtebeslag zal leiden omdat dit zal moeten gebeuren naast het bestaande spoor. De kosten en de complexiteit zullen fors toenemen en daarmee ook de risico's. Uit een toets door een aantal aannemers op uitvoerbaarheid is gebleken, dat nu de voorliggende oplossing al zeer lastig uitvoerbaar is vanwege de beperkt beschikbare ruimte.

Inrichtingsplan stationsomgeving

Na de ondertekening van de bestuursovereenkomst zal een tweetal gemeentelijke projectgroepen worden ingesteld. Een projectgroep voor de realisering van de onderdoorgang en tijdelijke overweg en een projectgroep voor het opstellen van een inrichtingsplan voor de stationsomgeving. Voor dit plan is dus de gemeente primair aan zet en zal de gemeente keuzes moeten maken. De NS heeft hierin ook een belangrijke rol. Onderwerpen die hierbij o.a. aan de orde komen zijn:

- de locatie van de bushaltes;
- de locatie en de omvang en regulering van parkeerplaatsen;
- de locatie en de omvang van de fietsenstallingen;
- de herinrichting van het Van Gemertplein aan de zuidzijde
- de herinrichting van het parkeerterrein aan de noordzijde;
- de aansluiting op de rotonde aan de zuidzijde;
- de aansluiting op de Ouddiemerlaan ter hoogte van Buitenlust en de Harmonielaan aan de noordzijde.

De gemeente zal hierbij ook de klanteisen moeten meenemen die betrekking hebben op de stationsomgeving. Het verplaatsten van het oostelijk perron naar de westkant wordt vooralsnog als optie meegenomen. Het inrichtingsplan wordt opgesteld door de gemeente in overleg met alle betrokkenen. De gemeenteraad wordt hier ook bij betrokken. De uitvoering van dit inrichtingsplan kan pas starten nadat de spooronderdoorgang in gebruik is en de tijdelijke overweg weer is verwijderd.

Gelet op het voorgaande en gelet ook op de financiële mogelijkheden die het rijk, de stadsregio en de provincie nu bieden, stellen wij u voor om te kiezen voor de ongelijkvloerse oplossing in de vorm van een spooronderdoorgang en een tijdelijke overweg aan de westkant van de Ouddiemerlaan. De Ouddiemerlaan wordt daarbij onder het bestaand spoor door geleid ter hoogte van de huidige overweg.

Daarom vragen wij hierbij uw instemming met de bestuursovereenkomst tussen het rijk en de gemeente die nu voorligt en die als uitgangspunt heeft de aanleg van een spooronderdoorgang op de Ouddiemerlaan.

Gevolgen en risico's

Financieel

Door Arcadis is een kostenraming opgesteld die vertrouwelijk is. Dit heeft onder andere te maken met de aanbesteding die nog moet plaatsvinden. De kostenraming is getoetst door ProRail. De Stadsregio en de gemeente hebben inzage gehad in de kostenraming. In de kostenraming is rekening gehouden met de uitgevoerde risicoanalyse en is een onzekerheidsreservering opgenomen.

Op basis van de kostenraming en de toets door ProRail is een totaal bedrag opgenomen in de bestuursovereenkomst. De helft van dit bedrag wordt gefinancierd door het rijk en de andere helft door de regio. Met provincie en stadsregio worden nadere afspraken gemaakt over de invulling van het regionale deel. In deze afspraken is rekening gehouden met de BTW compensatie die voor de gemeente mogelijk is via het BTW-compensatiefonds. Dit is afgestemd met de Belastingdienst. In de bestuursovereenkomst is opgenomen dat partijen in overleg treden als het taakstellend budget niet voldoende blijkt te zijn. Partijen kunnen dan besluiten een extra bijdrage te doen die voor 50% voor rekening van het rijk komt en voor 50% voor de gemeente Diemen.

Het aandeel voor de gemeente binnen de regionale bijdrage past binnen het budget dat is opgenomen in het meerjaren-investeringsplan als onderdeel van de Programmabegroting 2016 (5 miljoen euro in 2018). Met ProRail moeten nadere afspraken worden gemaakt over de kasstromen gedurende de looptijd van het project (van circa 5 jaar).

In de kostenraming is voor de herinrichting van de stationsomgeving uitgegaan van het terugbrengen van de oude situatie. Er komt echter een nieuw inrichtingsplan. Afhankelijk van de kwalitatieve keuzes die in dit plan worden gemaakt kan het zijn dat aanvullende budgetten nodig zijn. Omdat de uitvoering van dit plan voor een deel samenvalt met groot onderhoud, kan daarvoor een beroep worden gedaan op de beschikbare beheerbudgetten.

Voor het beheer en onderhoud is door Arcadis een kostenraming opgesteld op basis van kengetallen. Trappen en liften komen voor rekening van ProRail, dit geldt ook voor het spoordek. De gemeentelijke kosten voor beheer en onderhoud liggen dicht bij de kosten die de gemeente nu jaarlijks maakt. Daarnaast betaalt de gemeente nu een jaarlijkse vergoeding aan ProRail voor de instandhouding van de overweg (circa € 20.000,-- per jaar). Inzet van de gemeente is om die overeenkomst te laten vervallen zodra de tijdelijke overweg wordt verwijderd.

De gemeente maakt nu al voorbereidingskosten ten behoeve van dit project. Het gaat o.a. om communicatie, bestemmingsplan, bomeninventarisatie en straks ook het voorbereiden van de aanbesteding van het project en het opstellen van het inrichtingsplan voor de stationsomgeving. Met ProRail is afgesproken dat deze kosten onderdeel worden van het taakstellend budget zoals opgenomen in de bestuursovereenkomst. Dit geldt ook voor de inhuur van Arcadis tot nu toe.

Om deze uitgaven mogelijk te maken wordt u gevraagd om in deze fase een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van € 250.000,--. Op basis van de nog op te stellen realiserings- en instandhoudingsovereenkomst zal bepaald worden of een aanpassing hiervan nodig is mede gelet op de kasstromen de komende 5 jaar. Mocht het project niet doorgaan dan zullen de geboekte kosten op dit krediet ten laste komen van de risicoreserve.

Juridisch

De bestuursovereenkomst bevat afspraken tussen rijk en gemeente over de aanleg van de spooronderdoorgang en de tijdelijke overweg. Deze afspraken worden hierna uitgewerkt in een realiserings- en instandhoudingsovereenkomst tussen ProRail en de gemeente. Als deze overeenkomst niet tot stand komt vervalt ook de bestuursovereenkomst.

In de bestuursovereenkomst is op verzoek van het rijk een bepaling opgenomen die gemeente en rijk verplichten om de in het kader van de uitvoering van deze overeenkomst uitgewisselde dan wel uit te wisselen informatie geheim te houden en deze geheel noch gedeeltelijk aan enige derde bekend te maken, behoudens voor zover een verplichting tot openbaarmaking voortvloeit uit de wet, een rechterlijke uitspraak of deze bestuursovereenkomst. De zakelijke inhoud van de bestuursovereenkomst wordt door het rijk gepubliceerd in de Staatscourant.

Naast deze overeenkomsten zullen ook de gebruikelijke ruimtelijke ordenings- en vergunningen-procedures moeten worden doorlopen met de daarbij behorende bevoegdheden voor college en raad en met de bijbehorende mogelijkheden voor bezwaar en beroep. De informatie die hiervoor nodig is, is uiteraard wel openbaar.

Andere risico's?

Voor de realisering van het project zullen afspraken moeten worden gemaakt met de betrokken grondeigenaren en nutsbedrijven. Dit is onderdeel van het vervolgproces.

Wat merkt de burger van de te nemen beslissing?

De bestuursovereenkomst alleen leidt niet tot realisering van de spooronderdoorgang. Daarvoor is ook een realiserings- en instandhoudingsovereenkomst met ProRail nodig. Daarnaast is een RO-procedure noodzakelijk vanwege strijdigheid met het huidige bestemmingsplan. Deze procedure wordt nog verder uitgewerkt.

Adviesraden

Met de WMO-raad en de verkeerscommissie (politie, brandweer, GVB, Fietzersbond) is overleg gevoerd en zijn adviezen uitgebracht die zoveel mogelijk zijn vertaald naar de opgestelde klanteisen.

Opmerkingen over de uitvoering

Communicatie

Vooruitlopend op de besluitvorming in de raad over de bestuursovereenkomst vindt een informatieronde plaats voor bewoners. Al eerder zijn gesprekken gevoerd met direct belanghebbenden zoals Rochdale, de bewoners van de 4 te slopen woningen en de eigenaar van de Joodse begraafplaats. Ook is overleg gevoerd met het bestuur van de bewonersvereniging Buitenlust en de WMO-raad. De nadruk ligt in deze fase op het informeren en ook consulteren zodat belangrijke aandachtspunten goed in beeld zijn.

Bewoners en andere belanghebbenden zullen worden geïnformeerd over het vervolgproces zodra hierover meer bekend is. Zij zullen een belangrijke rol krijgen bij het opstellen van het inrichtingsplan voor de stationsomgeving.

Bijlagen

Bestuursovereenkomst rijk – gemeente (vertrouwelijk, alleen voor raadsleden)
Klanteisen en ontwerpnota Arcadis (vertrouwelijk, alleen voor raadsleden)
Tekeningen Arcadis eindsituatie/tijdelijke situatie (indicatief)
Inpassingsstudie DHV 2009

Burgemeester en wethouders van Diemen,
de secretaris,
J.D. de Kort

de burgemeester,
E. Boog

Onderwerp:
16-09

**Bestuursovereenkomst en voorbereidingskrediet
spooronderdoorgang Ouddiemerlaan**

De gemeenteraad van Diemen in vergadering bijeen,

Gelet op de voordracht van het college d.d. 12 januari 2016

Besluit

- In te stemmen met de bestuursovereenkomst tussen rijk en gemeente inzake de aanleg van een spooronderdoorgang op de Ouddiemerlaan;
- Een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van € 250.000,--.

Aldus besloten tijdens de gemeenteraadsvergadering van 18 februari 2016,

De voorzitter,

De griffier,