

Aan

De leden van de jongerenraad

Onderwerp

Reactie op advies jongerenraad inzake spooronderdoorgang

Datum

5 februari 2016

Beste leden van de jongerenraad,

Dank voor jullie advies over de onderdoorgang bij het spoor. In deze brief gaan wij in op de opmerkingen en vragen. Indien gewenst willen wij deze antwoorden in een overleg komen toelichten. Overigens geldt voor alle voorstellen van het College dat jullie ons kunnen uitnodigen voor toelichting en gesprek.

1. *Veiligheid*

Onduidelijk is hoe veiligheid in de onderdoorgang wordt gewaarborgd. Geadviseerd wordt de onderdoorgang optimaal te verlichten.

Antwoord:

De sociale veiligheid is ook voor de gemeente een heel belangrijk aandachtspunt bij het ontwerpen van de spooronderdoorgang. Daarom is gekozen voor het bundelen van het langzaam verkeer, goede zichtlijnen (geen kolommen in de onderdoorgang, een beperkt hoogteverschil langzaam verkeer – autoverkeer en een talud i.p.v. een keerwand).

Een goede verlichting kan daar zeker ook aan bijdragen. Daarnaast zal ook de optie van camerabewaking worden voorgelegd aan ProRail. Voor cameratoezicht in de openbare ruimte is overigens ook medewerking nodig van het Openbaar Ministerie.

2. *Fietssituatie*

Fietspad is met 4 meter voldoende breed maar zorg is er over de afscherming tussen fietspad en rijbaan door middel van een hekwerk. Geadviseerd wordt een verlicht hekwerk en om het fietspad niet direct te laten aansluiten op het hekwerk. Het hoogteverschil tussen fietsers en auto's kan als onveilig worden ervaren.

Antwoord:

Het fietspad wordt 3.50 meter breed met daarnaast tussen het fietspad en het hekwerk een iets opgetilde strook van 50 cm breed. Dit is zo vormgegeven om te voorkomen dat fietsers tegen het hekwerk botsen.

De precieze vormgeving van het hekwerk moet nog worden bepaald. Het advies van de jongerenraad zal hierbij worden betrokken.

Het hoogteverschil tussen langzaam verkeer en autoverkeer onderin de spooronderdoorgang is noodzakelijk, omdat anders het langzaam verkeer veel meer moet klimmen en dalen.

Er is daarbij nog wel steeds een zichtrelatie tussen het langzaam verkeer en het autoverkeer.

3. *Helling van voetpad*

Het hellingspercentage van 4% wordt als te steil gezien. Ook wordt gepleit voor rustpunten in de vorm van bordessen en voor een hekwerk als steunpunt langs het voetpad. De lift wordt niet als een goed alternatief gezien voor de hellingbaan.

Antwoord:

De steilheid van hellingbanen en de aanwezigheid van rustpunten zijn belangrijke aandachtspunten voor het langzaam verkeer. De beschikbare ruimte tot de rotonde aan de zuidkant en de woningen aan de noordkant is echter bepalend voor de lengte van de hellingbanen.

Voor minder valide voetgangers wordt een hellingspercentage van 4% aanvaardbaar geacht in combinatie met één of meerdere plateaus, waarbij meestal wordt uitgegaan van een plateau per halve meter hoogteverschil. Het opnemen van meerdere korte plateaus op korte afstand van elkaar in een fietspad is echter voor het fietsverkeer geen comfortabele oplossing. Bij een hoogteverschil van meer dan 1 meter kan een liftinstallatie een oplossing bieden voor minder valide voetgangers.

Het hoogteverschil dat voetgangers moeten overwinnen in de spooronderdoorgang bedraagt voor het langzaam verkeer circa 4 meter. Dit hoogteverschil wordt vooral bepaald door de hoogte van de onderdoorgang. Die hoogte bedraagt nu in het ontwerp 3,10 meter voor het langzaam verkeer. Dit is gedaan uit een oogpunt van sociale veiligheid (voldoende doorzicht) Bij deze hoogte is er ook nog ruimte om (indien nodig) enkele verwijsborden aan te brengen. De minimale hoogte mag 2,5 meter bedragen op grond van CROW-richtlijnen.

In het ontwerp zijn het fietspad en voetpad over de hele lengte op gelijk niveau gelegd. Dit is ook gedaan vanuit sociale veiligheid om een zo open mogelijk beeld te realiseren met veel doorzicht. Er is daardoor ook geen fysieke afscherming nodig tussen fietsers en voetgangers door middel van een hekwerk.

Rustpunten voor voetgangers zijn opgenomen in de vorm van bankjes langs het voetpad, zoals geadviseerd door de WMO-raad. Een extra steunpunt in de vorm van een doorlopend hekwerk langs het voetpad heeft als risico dat hiertegen fietsen gestald gaan worden. Dat moet zoveel mogelijk worden voorkomen. Met ProRail zal worden besproken wat de mogelijkheden voor extra steunpunten zijn waarbij dit risico niet optreedt.

Daarnaast kunnen voetgangers de hellingbanen vermijden door aan beide zijden van het spoor de looproute te volgen via het maaiveld en gebruik te maken van de liften.

Plateaus zijn niet opgenomen in het ontwerp omdat er bijna geen ruimte resteert tussen de hellingbanen en de rotonde aan de zuidkant en de woonbebouwing aan de noordkant. Tussen de hellingbanen en de rotonde en de bebouwing moet namelijk ook de aansluiting gemaakt worden naar de perrons en fietsenstallingen op maaiveld.

In de ontwerpeisen is opgenomen een maximum van 4%. Als de ontwerper straks de mogelijkheid ziet om dit percentage iets te verminderen ofwel een kort plateau in te voegen aan één of twee zijden van de onderdoorgang dan is dit natuurlijk wenselijk. De gemeente zal deze wens daarom meenemen in het overleg met ProRail over de afronding van de ontwerpeisen.

4. Tijdelijke situatie

Gevraagd wordt om een andere oplossing om de vier sociale woningen en bomen te sparen.

Antwoord:

Sociale huurwoningen en bomen zijn inderdaad waardevolle elementen waar zorgvuldig mee moet worden omgegaan. Gelet op de bouwduur van circa 3 jaar is een tijdelijke omleidingsroute via een tijdelijke overweg noodzakelijk. Niet alleen voor het langzaam verkeer maar ook voor auto- en busverkeer en voor de hulpdiensten. Aan de westkant is de omleiding nog redelijk inpasbaar, maar gaat dit helaas wel ten koste van vier huurwoningen en een aantal bomen. Aan de oostkant is een omleidingsroute niet mogelijk vanwege de korte afstand tot de eerste flat aan de Rode Kruislaan. Ook zou dit ten koste gaan van woningen in Buitenlust. Met Rochdale wordt overleg gevoerd hoe het verlies van de vier sociale huurwoningen kan worden gecompenseerd in Diemen. Wij hebben het voornemen om in het inrichtingsplan voor de omgeving, woningbouw op te nemen aan de zijde van spoorzicht.

5. Duurzaamheid

Het plan wordt als onvoldoende beschouwd omdat het bij een toename van het aantal sporen niet op een positieve wijze kan worden aangepast.

Antwoord

Een toename van het aantal sporen worden op dit moment niet voorzien tot 2030.

Wat daarna zal gebeuren met het aantal sporen is nu nog niet bekend. De toename van het aantal treinen kan ook worden opgevangen door kortere tijdblokken tussen de treinen. De overweg zit dan nog vaker dicht.

Mocht op de lange termijn toch worden gekozen voor extra sporen door Diemen dan zijn de huidige hellingbanen uitgangspunt voor het nieuwe ontwerp. Hetzelfde geldt voor de hoge eisen aan sociale veiligheid. Dit laatste is ook gebeurd bij de uitbreiding van het viaduct in de A1 over de Ouddiemerlaan. Overigens het Rijk met de provincies Flevoland, Noord Holland en betrokken gemeenten afgesproken dat extra openbaar vervoer capaciteit bij een aanzienlijke groei van Almere zal worden gerealiseerd met een nieuwe verbinding (IJmeer verbinding) in de vorm van een metro langs een ander traject dan de huidige sporen.

6. *Conclusie*

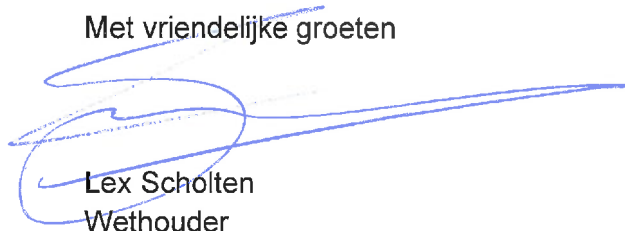
De jongerenraad is geen voorstander van dit plan en wijst op een alternatief in de vorm van een half/half situatie (weg half verlaagd, spoor half verhoogd). Mocht plan voor de onderdoorgang wel doorgaan, dan wordt gevraagd om minder steile hellingshoeken en een andere tijdelijke oplossing.

Antwoord

Op de tijdelijke oplossing en de hellingspercentages is hiervoor al ingegaan. De half/half variant komt aan de orde in het raadsvoorstel. Deze variant kan leiden tot minder steile hellingbanen, maar is in andere opzichten veel ingrijpender omdat het nieuwe verhoogde spoor samen met een nieuw station zal moeten worden aangelegd naast het bestaande spoor en station. De kosten, het ruimtebeslag en de risico's nemen hierdoor fors toe. Ook de tijdelijke oplossing wordt door het hoogteverschil ingewikkelder. Voor een belangrijke medefinancier, het rijk (voor 50%), is deze variant niet bespreekbaar binnen het landelijk verbeterprogramma overwegen. Daarmee is dit geen haalbaar alternatief voor de onderdoorgang die nu wordt voorgesteld.

Ik hoop hiermee opmerkingen en vragen voldoende te hebben behandeld.

Met vriendelijke groeten



Lex Scholten
Wethouder