Eerste termijn D66 fractie bij agendapunt 3 - Informatieve raad 11-02-2016

Het voorliggende voorstel komt redelijk snel na de bekendmaking van het plan en de presentatie hiervan aan de bewoners op de inloopavond ter besluitvorming in deze gemeenteraad. Bovendien is er gedurende het proces in de aanloop naar dit voorstel geen betrokkenheid geweest van de gemeenteraad en inwoners. Uit artikel 3 van de bestuursovereenkomst blijkt dat het college na ondertekening van deze overeenkomst nog een jaar de tijd heeft om goedkeuring van de gemeenteraad te verkrijgen, wat het gevoel geeft dat er geen bijzondere haast is bij het nemen van dit besluit.

Vraag 1. Wat is de reden van deze snelle behandeling? In andere woorden: Wat zou concreet het gevolg zijn indien er deze maand geen besluit wordt genomen en meer tijd wordt genomen voor de definitieve afweging?
De gelijkvloerse kruising is al jaren regelmatig onderwerp van gesprek in de Raad. In september bent u geïnformeerd over de stand van zaken en de hoofdlijnen van dit voorstel. De bewonerscommissie Buitenlust is in december 2014 ambtelijk geïnformeerd. In overleg is toen ook een tekst gemaakt die de bewonerscommissie heeft verspreid. In november 2015 is er ook ambtelijk overleg met de bewonerscommissie geweest.

Vraag 2. Is de bestuursovereenkomst al getekend of wordt hiermee gewacht tot de raad haar goedkeurig heeft uitgesproken? En in het laatste geval: Waarom is er niet van de mogelijkheid gebruik gemaakt om wel vast te tekenen?
De wethouder vindt het beleefder om eerst met de Raad over de overeenkomst te praten voordat er een handtekening wordt gezet.

Vraag 3. Waarom is er voor gekozen om niet voorafgaand aan dit voorstel partijen als omwonenden en de gemeenteraad bij de planvorming te betrekken?
Zie antwoord 1. Het nu gepresenteerde voorstel betreft met name de verkeerskundige, technische en financiële aspecten. In de vervolgfase zal de inrichting rondom het station en de weg aan de orde komen. Daar zullen alle omwonenden bij worden betrokken.

Vraag 4. Hoe denkt het college over de optie om nu het voorstel er ligt de inwoners hier alsnog bij te betrekken, bijvoorbeeld in de vorm van een raadgevend referendum waarbij de kiezers voor of tegen het voorstel kunnen stemmen?
De belangen die met de spooronderdoorgang zijn gemoeid zijn van velerlei aard. De huidige overweg is nu ca 25 minuten per uur dicht. Dat zal in de toekomst oplopen tot meer dan een half uur. Op de overweg komen regelmatig gevaarlijke situaties voor. Voor de treinenloop is de overweg storingsgevoelig, de onderdoorgang maakt de dienstregeling betrouwbaarder. De GVB-bussen worden niet meer gehinderd door de overweg, ook deze dienstregeling wordt dus betrouwbaarder. De bereikbaarheid van Diemen Centrum wordt verbeterd, dat is niet alleen in het belang van de bewoners van Diemen Noord, maar ook in het belang van de in Diemen Centrum gevestigde winkels en organisaties. Een onderdoorgang verbetert de doorgang voor hulpdiensten als Brandweer, Politie en Ambulance. Een onderdoorgang maakt een betere geluidsbescherming mogelijk. (Het huidige gat in de geluidschermen ter hoogte van de overweg kan worden gedicht en het geklapper van autobanden over de rail komt niet meer voor.

Vanwege de vele aspecten en belangen is een referendum niet voor de hand liggend. Daarnaast vindt het College dat bij een referendum ook sprake moet zijn van een door de hele gemeenschap gevoeld belang. De onderdoorgang vooral van belang is voor de inwoners die regelmatig van Diemen Noord naar de rest van Diemen gaan en omgekeerd en de gebruikers van de treinverbinding. Grote delen van Diemen hebben geen direct belang bij deze verbinding. Het College verwacht dan ook dat een flink deel van met name de inwoners van Diemen Zuid en in mindere mate van Diemen Centrum niet zullen opkomen bij een referendum.

Een belangrijk argument om de huidige verkeerssituatie aan te pakken is de doorstroming van het verkeer, die ook gevolgen heeft voor de inzet van hulpdiensten. De kans dat het spoor op korte of middellange termijn intensiever gebruikt zal worden en de doorstroming nog meer beperkt wordt acht het college groot. Uitbreiding naar vier sporen lijkt voorlopig niet aan de orde waardoor dat in het huidige voorstel nauwelijks een rol speelt.

Vraag 5. Kunt u iets concreter aangeven hoe groot de kans daadwerkelijk is dat het spoor intensiever gebruikt zal worden en op welke termijn dit te verwachten valt?
Voor de verbinding met Amsterdam Centraal wordt gestreefd naar een intercity frequentie van 6 per uur in beide richtingen (nu 4). Deze uitbreiding is te realiseren zonder verdere technische ingrepen. Het College acht het reëel dat dit binnen enkele jaren wordt gerealiseerd.*

Vraag 6. Heeft het college voorbeelden van situaties of momenten waarop hulpdiensten hun klachten over de huidige spoorwegovergang kenbaar hebben gemaakt?
De sluittijden en momenten zijn niet beïnvloedbaar door de hulpdiensten. Voor de brandweer geldt dat de vrijwilligers die bij een uitruk van Noord naar de kazerne komen geconfronteerd kunnen worden met wachttijden. Voor alle hulpdiensten geldt dat zij het een verbetering vinden wanneer er geen kans op oponthoud bij het spoor is.
Klachten zijn nooit geuit omdat de overgang als een gegeven is beschouwd.

Vraag 7. Wat zou dit in het meest zwarte scenario voor gevolgen hebben voor de sluitingstijden van de slagbomen? En in hoeverre kan de intensiteit op het spoor, zonder nadrukkelijke toestemming van de gemeente Diemen, worden uitgebreid zonder dat het rijk en/of ProRail verplicht zijn om daar maatregelen tegenover te stellen?
De gemeente heeft geen zeggenschap over de intensiteit van het treinverkeer. Toestemming van de Gemeente over een intensiever verkeer is dan ook niet nodig. Het is lastig een zwart scenario te schetsen. De huidige sluitingstijden zijn gemiddeld zo'n 25 minuten per uur. Op korte termijn is een uitbreiding naar een half uur reëel. Wanneer er technische maatregelen worden genomen op het punt van beveiliging is een sluitingstijd van 40 minuten of nog langer mogelijk.

Vraag 8. Indien er op termijn toch besloten wordt tot uitbreiding naar vier sporen: Wat is dan het verschil in de onderhandelingspositie van de gemeente in de huidige

situatie ten opzichte van de situatie waarin dit gebeurd nadat de huidige kruising ongelijkvloers is gemaakt?
Viersporigheid is voorlopig niet aan de orde. Bij verdere uitbreiding van Almere is inmiddels besloten dat er een aparte metroverbinding via IJburg komt.
Indien er 4 sporen komen is het Rijk verplicht tot de aanleg van een ongelijjkvloerse kruising. Het rijk zal de uitvoering in een Tracébesluit opnemen. De gemeente heeft geen zeggenschap over een dergelijk besluit. Het ligt voor de hand dat ook in die situatie door het Rijk voor een kosten effectieve oplossing zal worden gekozen.

Het huidige voorstel is redelijk in beton gegoten. Bepaalde aanpassingen zoals het behouden van fiets- en voetpaden aan beide kanten van de weg of aanpassen van de situering van de perrons zijn weliswaar bespreekbaar, maar alle meerkosten zullen hierbij waarschijnlijk volledig voor rekening van de gemeente Diemen komen. Ondertunneling van het spoor i.p.v. de weg is geen realistische optie, aangezien de meerkosten hierbij tevens voor rekening van de gemeente komen.

Vraag 9. Kunt u een schatting geven van de meerkosten in de volgende situaties en aangeven waar deze schatting op is gebaseerd:

- Situatie 1: De raad besluit alsnog te gaan voor ondertunneling van het spoor in plaats van de weg.
Deze situatie is nooit verfijnd doorgerekend. Los van de technische haalbaarheid mag verwacht worden dat dit enkele tientallen miljoenen duurder is.
- Situatie 2: De raad besluit in te stemmen, maar dan wel met voet- en fietspaden aan beide kanten van de autoweg.
De meer kosten van een dergelijke oplossing worden door ProRail op tenminste 5 miljoen euro geschat. Daarnaast zal de bak breder worden en de rijbanen voor de auto's enkele meters westelijker komen. Dat heeft ook gevolgen voor de tijdelijke overgang en de tijdelijke bouwplaats. Los daarvan vindt het College het concentreren van langzaam verkeer aan een zijde van de onderdoorgang wenselijk vanuit sociale controle.
- Situatie 3: De raad besluit in te stemmen, maar wel de situering van de perrons aan te passen waardoor deze direct tegenover elkaar liggen?
Aanpassing van de perrons wordt door ProRail indicatief geacht op ca 6 miljoen. De studie hiernaar wordt wel gestart en is wat het College betreft onderdeel van de studies naar het inrichtingsplan.

Tot slot nog drie over de verkeerskundige- en (subjectieve) veiligheidssituatie en eventuele gevolgen voor de omliggende bouwwerken.

Vraag 10. Hoe groot acht het college de kans dat aanvullende verkeersmaatregelen nodig zijn om de doorstroming, die door de ongelijkvloerse kruising sterk wordt verbeterd, aan de weerszijden van de tunnel te beperken ten gunste van de verkeersveiligheid? En aan welke verkeersmaatregelen moeten we dan denken?
Aanvullende verkeersmaatregelen zijn onderdeel van het inrichtingsplan. Ter voorbereiding hierop zullen nog uitgebreide tellingen en metingen in de huidige situatie plaats vinden. Mogelijke maatregelen kunnen variëren van inklapbare drempels, volledige verkeers regelinstallaties, voetgangerslichten, zebrapaden etc.

Vraag 11. Ziet het college mogelijkheden om de (subjectieve) veiligheid van de onderdoorgang te verbeteren, waardoor de drempel om deze ook op donkere momenten op de fiets of lopend te passeren voor eenieder zo klein mogelijk wordt?
Het ontwerp voorziet met het schuine talud al in een positievere beleving dan in een onderdoorgang met rechte wanden. De meerkosten van dat schuine talud zijn door alle partijen aanvaard. De definitieve inrichting zal onderdeel van het inrichtingsplan zijn. Dan kan het gaan over extra verlichting en wellicht cameratoezicht.

Vraag 12. Brengen de noodzakelijke werkzaamheden voor het aanleggen van de tunnel risico's met zich mee op bijvoorbeeld verzakkingen of andere vormen van schade aan woningen in het gebied rondom de tunnelbak? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?
De aanleg van een tunnelbak wordt in Nederland regelmatig uitgevoerd, ook in drassige gebieden en in polders. De techniek kent voldoende mogelijkheden om de risico's te beperken. Zoals in alle bouwprojecten blijft er een kans op ongelukken als omvallende bouwkranen en verzakkingen.

Hoogachtend,

Kai de Haan
Namens de fractie van D66 Diemen