

Onderwerp: Voorlopig verkeerstechnisch ontwerp Oost-West-As

Datum: 21 januari 2016

Steller: Ruben den Ouden / Gerard de Voogd

Portefeuillehouder: A.J.M. Scholten

Gevraagde beslissing

1. Instemmen met het voorlopig verkeerstechnisch ontwerp Oost-West As.

Relevante achtergrondinformatie

Voorgeschiedenis

In het voorjaar van 2014 is het Ambitiedocument Oost-West As vastgesteld door het College van B&W. In dat document zijn ambities en uitgangspunten geformuleerd voor het ontwerpen van de Oost-West as. Deze ambities en uitgangspunten zijn in nauwe samenwerking met bewoners en andere belanghebbenden opgesteld.

De raadsvoordracht die voor u ligt betreft het voorlopig verkeerstechnisch ontwerp van de Oost-West As. De besluitvorming voor het project ligt bij het college, de financiering is namelijk afkomstig van het Programma groot onderhoud en de grondexploitatie van Plantage de Sniep. Toch wil het college het voorlopig verkeerstechnisch ontwerp ter instemming aan de raad voorleggen. Hier is voor gekozen vanwege de impact en de omvang van het project.

Concrete aanleiding

Op basis van het Ambitiedocument Oost-West as is in samenspraak met de professionele partners (Stadregio Amsterdam, GVB, Metro en Tram) een verkeerstechnisch ontwerp gemaakt voor de Oost-West as. In dit verkeerstechnisch ontwerp zijn een aantal varianten uitgewerkt. Alle varianten zijn in samenspraak met de professionele partners beoordeeld en hieruit is een keuze gemaakt. Op basis van de variantenkeuzes is het verkeerstechnisch ontwerp opgesteld.

Toelichting

Inhoud van de voordracht

De volgende keuzes worden geadviseerd in het voorlopig verkeerstechnisch ontwerp Oost-West As:

- Meerijden van tram op de autobaan in oostelijke richting en een vrijetrambaan in westelijke richting.
- Versnellen en het verhogen van de betrouwbaarheid van tramlijn 9.
- Tramhaltes gelijkmatiger verdelen over het gehele tracé. Hierbij verdwijnt één tramhalte.
- Tramhaltes veelal situeren voor de kruising.
- In het tracédeel keerlus tot Provincialeweg ruimte reserveren voor het doortrekken van de tramlijn in de toekomst.
- Het regelen van de kruising met Het Pontveer met verkeerslichten.
- Het laten verdwijnen van 31 parkeerplaatsen (dit is het geval in elke uitgewerkte variant).
- Realiseren van een rotonde op het kruispunt met de Prins Bernhardlaan.
- Het realiseren van een langzaamverkeeroversteek met verkeerslichten ter hoogte van Het Tolhek.

Argumenten en keuzemogelijkheden

De geadviseerde keuzes zijn als volgt beargumenteerd:

- In het verkeerstechnisch ontwerp is nadrukkelijk rekening gehouden met de ambitie om op de Oost-West as de ruimtelijke kwaliteit een sterke impuls te geven. Daarom is onder andere gekozen voor het gedeeltelijk meerijden van de tram op de autobaan.
- De vastgestelde ambitie om tramlijn 9 te versnellen kan, ondanks het gedeeltelijk meerijden, ook worden gerealiseerd. Het verdwijnen van de tramhalte ter hoogte van de Nicolaas Lublinkstraat draagt bij aan deze versnelling.
- De gelijkmatigere verdeling van de tramhaltes zorgt voor een betere ligging ten opzichte van het verzorgingsgebied.
- Het situeren van tramhaltes voor de kruising draagt bij aan de veiligheid en het versterken van de groenstructuur.
- In het kader van veiligheid is het noodzakelijk de kruising met Het Pontveer te regelen met verkeerslichten. Er is namelijk sprake van een afbuigende tramlijn in combinatie met zwaar verkeer van en naar Pantar.
- Het verdwijnen van de 31 parkeerplaatsen is een gevolg van een mogelijk conflict tussen uitparkerende auto's en de tram. Daarnaast draagt het in grote mate bij aan de ruimtelijke kwaliteit van de Oost-West as (één van de ambities in het ambitiedocument). Als gevolg van het verdwijnen van deze parkeerplaatsen zal voor de bedrijven aan de Muiderstraatweg een ander parkeerregime gaan gelden. Die moeten voortaan bij Sporthal Bernhardlaan parkeren.
- Om een minder groot ruimtebeslag te leggen op omliggende functies is op de kruising met de Prins Bernhardlaan gekozen voor een rotonde. Daarnaast scheelt dit aanzienlijk in de kosten.
- Voor de langzaamverkeeroversteek is gekozen vanwege de route naar de brede school in het noordelijke deel vanuit het zuidelijke deel van Plantage de Sniep. Een overgang voor enkel langzaam verkeer zal de veiligheid bevorderen. Er is gekozen voor verkeerslichten, omdat de overgang dichtbij de Provincialeweg wordt gesitueerd. Dit heeft consequenties voor het zicht op de overgang.

De verdere onderbouwing van keuzes die worden geadviseerd en de andere uitgewerkte varianten vindt u in bijlage (Ontwerptoelichting).

Gevolgen en risico's

Financieel

Er is een raming opgesteld om de kosten voor het project in te schatten. De raming komt neer op €23,9 miljoen.

De dekking van het project komt uit de volgende onderdelen:

- Programma groot onderhoud 2013-2018, 3.6 mln.
- Grondexploitatie Plantage de Sniep, 3 mln.
- Subsidiebijdrage SRA, 15.3 mln.
- Bijdrage Metro en Tram gemeente Amsterdam, 2 mln.

De kosten voor de bruggen over de Muidertrekvaart worden gedekt vanuit de grondexploitatie Plantage de Sniep.

Een uitgebreide raming ligt ter inzage op de afdeling Ruimtelijk Beheer, team Infra.

Juridisch

-

Andere risico's?

Voor het project is een risicoanalyse opgesteld.

Wat merkt de burger van de te nemen beslissing?

In aansluiting op het plan Daarom Diemen en de in 2009 vastgestelde structuurvisie versterkt de herinrichting van de Oost-West As kwaliteiten als bereikbaarheid en dorpse uitstraling. Daarnaast zal de ruimtelijke kwaliteit van de Oost-West as verbeteren.

Verder zijn de uitgangspunten die zijn vastgesteld in het Ambitiedocument Oost-West As verwerkt in het voorlopig ontwerp. Deze uitgangspunten zijn in nauwe samenwerking met bewoners opgesteld.

Adviesraden

Het voorlopig verkeerstechnisch ontwerp is getoetst door de verkeerscommissie.

Opmerkingen over de uitvoering

Projectmatig

Naast het voorlopig verkeerstechnisch ontwerp wordt een voorlopig inrichtingsontwerp voor de Oost-West as opgesteld. De inrichting wordt op basis van het verkeerstechnisch ontwerp uitgewerkt. Het inrichtingsontwerp wordt daarom enkel ter informatie aan de gemeenteraad aangeboden.

Het voorlopig inrichtingsontwerp is opgeknipt in drie delen. Het eerste deel betreft het gebied vanaf de Provinciale weg tot aan de spoorviaduct, oftewel: deelgebied Plantage de Sniep. Dit eerste deel is al uitgewerkt en is tegelijkertijd met het verkeerstechnisch ontwerp aan het college aangeboden. De informatieve memo behorend bij het inrichtingsontwerp: Deelgebied Plantage de Sniep heeft de gemeenteraad al voor deze raadsvoordracht ontvangen. De andere twee deelgebieden zullen in de komende maanden volgen.

Communicatie

Na instemming door het college is het voorlopig inrichtingsontwerp: deelgebied Plantage de Sniep gepresenteerd (week 8, 2016) aan bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden. Het verkeerstechnisch ontwerp is hierbij als onderlegger voor het inrichtingsontwerp gepresenteerd. Tijdens deze avond lag het accent liggen op informeren, toelichten, vragen beantwoorden en enthousiasmeren. Na afloop van de informatieavond was en is er gelegenheid tot het indienen van een reactie (week 8 tot week 14, 2016). Hierbij wordt de gebruikelijke termijn van zes weken gehanteerd. Voor de andere twee deelgebieden van het inrichtingsontwerp zal ook een informatieavond per deelgebied worden georganiseerd.

Een verdere uitwerking van de communicatieparagraaf vindt u in de bijlage.

Bijlagen

1. Voorlopig verkeerstechnisch ontwerp blad 1 van 2
2. Voorlopig verkeerstechnisch ontwerp blad 2 van 2
3. Ontwerptoelichting
4. Bijlage bij ontwerptoelichting: beoordeling
5. Communicatieparagraaf

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

de burgemeester,
E. Boog

Onderwerp: **Voorlopig verkeerstechnisch ontwerp Oost-West As
16-11**

De gemeenteraad van Diemen in vergadering bijeen,

Gelet op de voordracht van het college d.d. 2 februari 2016

Besluit

1. Instemmen met het voorlopig verkeerstechnisch ontwerp Oost-West As.

Aldus besloten tijdens de gemeenteraadsvergadering van 24 maart 2016,

De voorzitter,

De griffier,