

Projectplan

Aanpassing verkeersstructuur Diemen Zuid

Ruimtelijk Beheer, Team Infra

november 2019



Inhoudsopgave

1. Aanleiding	3
2. Projectopdracht.....	4
3. Organisatie	6
4. Financiën	7
5. Fasering en planning	8
6. Participatie en Communicatie	10
7. Kwaliteit.....	11
8. Risico.....	12
9. Bijlage	14

1. Aanleiding

Onderzoeksfase

In oktober 2016 is door het college van Burgemeester en Wethouders het plan van aanpak vastgesteld voor het onderzoek naar de hoofdverkeersstructuur in Diemen Zuid. Deze is inmiddels uitgevoerd samen met de nodige milieuonderzoeken.

Halverwege 2018 is er een eerste communicatiemoment geweest met de bewoners over het concept verkeersontwerp van het onderzoek naar de hoofdverkeersstructuur van Diemen Zuid. De ontvangen reacties van dit moment zijn beoordeeld en zoveel mogelijk verwerkt in het conceptontwerp.

Vervolgens is een concept verkeersontwerp opgesteld en heeft het College op 19 maart 2019 besloten om het verkeersontwerp verder uit te werken naar een integraal ontwerp en een bestemmingsplanwijziging door te voeren.

Programma Diemen Zuid

Het project 'Aanpassing verkeersstructuur Diemen Zuid' is onderdeel van het programmaplan 'Uitvoeringsplan Diemen Zuid'. Binnen dit programma worden verschillende ruimtelijke ontwikkelingen uitgewerkt. In het programma wordt gekeken naar de samenhang en afstemming op bijvoorbeeld randvoorwaarden, planning, communicatie, etc.

Bestemmingsplanwijziging

Zoals in de studiefase is bepaald, moet het bestemmingsplan gewijzigd worden voor de openstelling van de busbaan en de aanleg van de rotonde. Dit is een proces die wordt uitgevoerd door de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling, en hierdoor maakt deze bestemmingsplanwijziging geen deel uit van dit project. Het is een apart deelproject dat ook onderdeel uitmaakt van het programmaplan 'Uitvoeringsplan Diemen Zuid'. Wel hebben beide processen veel raakvlakken en moeten ze in nauwe samenhang met elkaar uitgevoerd worden. In de regel geldt dat de fasestappen van het project volgen op de fasestappen van de bestemmingsplanwijziging, het verloop van de bestemmingsplanwijziging is in deze dus leidend.

2. Projectopdracht

De scope van het project wordt voor het grootste deel bepaald vanuit het concept verkeersontwerp die in de studiefase opgesteld is. In het project worden de volgende documenten als basisinformatie en scopebepaling gebruikt:

- Rapport 'Verkeersontwerp Diemen-Zuid', 12-2-2018, DMN086/Wrj/1229.01
- Rapport 'Bochtverbreding busbaan Diemen-Zuid', 29-1-2019, 003453.20190117.N1.02
- Verkeersontwerp Diemen-Zuid, 07-05-2018, DMN086/Kpj/01-02
- Voorstel vervolg, Onderzoek verkeersstructuur Diemen Zuid, 12-2-2019

Daarnaast heeft op een aantal momenten besluitvorming plaatsgevonden in het College. Ook deze besluitvorming (laatste op 19-3-2019) wordt meegenomen als basisinformatie en scopebepaling van het project.

Op hoofdlijnen is de scope op een aantal onderdelen te benoemen. De projectscope is uitgewerkt in *bijlage 1* en bevat de volgende onderdelen:

- *Algemeen*

Instellen 30km/u zone op de Boven Rijkersloot en opengestelde busbaan.

- *Busbaan*

Openstellen en deels verleggen van de huidige busbaan voor verkeer. Hierbij worden de volgende maatregelen getroffen:

- Aanpassen kruising huidige busbaan met Boven Rijkersloot (noordzijde)
- Verleggen van het gehele tracé ter hoogte van huidige bushalte Boven Rijkersloot
- Aanpassen bocht
- Aanpassing kruising huidige busbaan met Boven Rijkersloot (zuidzijde)

- *Rotonde*

Kruising Beukenhorst / Boven Rijkersloot omvormen naar een rotonde.

- *Drempel 30 km/u*

Toepassen plateaudrempel in verband met instellen 30 km/u zone Boven Rijkersloot.

- *Bochtversmalling*

Toepassen bochtversmalling in verband met instellen 30 km/u zone Boven Rijkersloot.

- *Drempel Berkenplein*

Toepassen plateaudrempel in verband met instellen 30/u zone bij uitritten Berkenplein en Bomenrijk op Boven Rijkersloot.

- *Venserbrug*

Onderzoek naar aanpassing van de indeling op de brug, waardoor er een breder fiets-/voetpad ontstaat aan de westzijde.

- *Ontsluiting*

Mogelijkheid onderzoeken van twee ontsluitingswegen (t.h.v. Havikskruid en Meelbeskamp) op de voormalige busbaan.

- *Fietspad (valt buiten scope project, heeft wel raakvlak met project)*

Aanpassing fietsverbinding. Dit onderdeel wordt meegenomen in het project Stationsomgeving Diemen Zuid.

Programma Groot Onderhoud

Naast de projectscope uit het verkeersontwerp en de eerdere besluitvorming wordt ook rekening gehouden met een eventuele scope-uitbreiding vanuit het beheerareaal. Vanuit het Programma groot onderhoud en informatie vanuit de verschillende beheerbelevingsvelden wordt gekeken welke aspecten en werkzaamheden toegevoegd moeten worden aan het project. Hierbij valt te denken aan het vervangen van bijvoorbeeld riolering, asfalt en openbare verlichting. De scope-uitbreiding, randvoorwaarden en budgetuitbreiding worden meegenomen in de uitwerking van de uitgangspuntennotitie.

3. Organisatie

Het project aanpassing verkeersstructuur Diemen Zuid is organisatorisch opgebouwd in twee verschillende groepen, en waar nodig zal externe expertise aanhaken. Er is een overkoepelende Programmagroep, en voor de uitvoering van het project is er een projectgroep.

De programmagroep Diemen Zuid omvat een aantal ruimtelijke projecten binnen de wijk Diemen Zuid, waaronder de aanpassing van de verkeersstructuur. Amina el Mhassani is als programmamanager verantwoordelijk voor (onder meer) de integraliteit tussen deze projecten en zal op regelmatige basis worden bijgepraat over de stand van zaken van dit project.

Daarnaast zal er nauw contact worden gehouden met de portefeuillehouder Lex Scholten (projectwethouder), en met ambtelijk opdrachtgever/budgethouder, dit is Martin Cornelissen (afdelingsmanager Ruimtelijke Ontwikkeling).

De projectorganisatie van de aanpassing van de verkeersstructuur Diemen Zuid ziet er als volgt uit:

Projectwethouder

- Lex Scholten

Ambtelijk opdrachtgever / Budgethouder

- Martin Cornelissen

Projectgroep Aanpassing verkeersstructuur Diemen Zuid

- Ruben den Ouden (projectleider)
- Vera van Haastrecht (projectondersteuning)
- Jan Willem Hut (verkeer)
- Marijke Bruinsma (stedenbouw/landschap)
- Marijn Hoenderdaal (bestemmingsplanprocedure)
- Manuela Lima (communicatie)
- Ilse Dronkert (participatie, incidenteel)

Externe expertise

In de voorbereidingsfase en de ontwerpfase wordt er ook een beroep gedaan op externe expertise. Hierin kan gedacht worden aan het inzetten van een ingenieurbureau voor het opstellen van het verkeersontwerp, de bestekvoorbereiding en ondersteuning tijdens de aanbesteding. Voor het vervaardigen van het integraal ontwerp kan er indien nodig een landschapsbureau ingezet worden. Dit bureau zou dan tevens een deel van de participatie kunnen begeleiden en uitwerken. Deze externe expertise zal alleen ingeschakeld worden op het moment dat er intern geen ruimte blijkt te zijn om dit ontwerp te maken. Op dit moment lijkt dit echter geen probleem te zijn.

Tijdens de uitvoeringsfase worden een directievoerder en toezichthouder aan het projectteam toegevoegd.

4. Financiën

Voor het project is een schatting gemaakt voor de benodigde projectkosten en hierbij is een projectbudget vastgesteld van € 2.000.000,- voor het totale project. Uit dit projectbudget moeten ook alle plankosten worden gedekt van de bestemmingsplanprocedure (inclusief eventuele planschadevergoedingen) en daarnaast zijn er ook plankosten gemaakt in de studiefase.

Bij de start van het project is er een projectbudget beschikbaar van €1.950.000,-.

Subsidie Vervoerregio Amsterdam

Daarnaast is een subsidie aangevraagd voor de verbetering van de verkeersstructuur in Diemen Zuid bij de Vervoerregio Amsterdam (VRA).

Momenteel is de subsidieaanvraag in behandeling genomen door de VRA en voor maximaal €400.000,- opgenomen op de investeringsagenda Mobiliteit.

Voorziening groot onderhoud

Zoals eerder beschreven is de scope vanuit de voorziening groot onderhoud voor het project nog niet geheel helder. Wel is in het Programma groot onderhoud budget vrij gemaakt om een eventuele scopewijziging vanuit de voorziening te kunnen dekken. Bij de uitwerking van het project wordt bekeken welke elementen er meegenomen moeten worden vanuit het programma groot onderhoud en welke kosten hiervoor gedekt moeten worden.

Budgetverantwoording

De budgetverantwoording van het project ligt bij de afdeling Ruimtelijk Ontwikkeling. Martin Cornelissen (afdelingsmanager Ruimtelijke Ontwikkeling) is hiervoor budgetverantwoordelijke. Dit geldt ook voor de kosten die gemaakt worden voor de bestemmingsplanaanpassing.

Kredietaanvraag Gemeenteraad

Op basis van het definitief verkeersontwerp kan een projectcalculatie opgesteld worden. Met deze projectcalculatie kan een definitief projectbudget vastgesteld worden. Deze besluitvorming vindt plaats in de gemeenteraad.

Na vaststellen en verlening van het projectkrediet door de raad wordt bekeken of de budgetverantwoordelijkheid overgezet moet worden naar de afdeling Ruimtelijke beheer. Mede gezien de eventuele financiële bijdrage vanuit de voorzieningen heeft dit wellicht de voorkeur.

5. Fasering en planning

Het project wordt uitgevoerd in verschillende projectfasen met fasedocumenten. Deze fasedocumenten worden vastgesteld door het College.

Koppeling bestemmingsplan

Naast het projectproces loopt ook parallel het proces van de aanpassing van het bestemmingsplan. Deze processen zijn onlosmakend met elkaar verbonden en hebben daardoor op verschillende momenten raakvlakken. Het gaat hierbij voornamelijk om de communicatiemomenten en de ontwerp input die nodig is voor het opstellen van de bestemmingsplanwijziging.

Spoorboekje

Om de processen, raakvlakken en de fasen van het project en de aanpassing van het bestemmingsplan inzichtelijk te maken is voor het project een 'spoorboekje' opgesteld. In dit spoorboekje wordt niet alleen het proces weergegeven, maar ook de communicatie- en participatiemomenten, raakvlakken en de globale planning. Het spoorboekje is bijgevoegd in bijlage 2.

Belangrijke momenten

Globaal worden de volgende stappen in het project doorlopen (de genoemde data zijn onder voorbehoud van de doorloop van het bestemmingsplanproces):

- *Opstellen en vaststellen van het definitief verkeersontwerp, incl. een projectcalculatie.*
In deze fase wordt door een ingenieursbureau het definitieve verkeersontwerp gemaakt. Ook wordt onder andere gekeken naar de kwaliteit van de bomen en de conflicten met de ondergrondse infrastructuur. Het definitief verkeersontwerp wordt na vaststelling ter inzage gelegd. De opmerkingen die hieruit volgen worden verzameld, beantwoord en eventueel in het integraal ontwerp meegenomen.
Ook wordt een projectcalculatie gemaakt op basis van het verkeersontwerp. De Gemeenteraad wordt gevraagd het project krediet te verlenen. Deze besluitvorming vindt plaats na de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan.
(Gereed maart 2020 / Besluitvorming Raad juni 2020)
- *Opstellen en vaststellen van een uitgangspuntennotitie en communicatie-/participatieplan.*
Bij de beleidsvelden die van toepassing zijn worden ambities, randvoorwaarden en uitgangspunten geïnventariseerd en verzameld in een uitgangspuntennotitie. Deze uitgangspuntennotitie dient vervolgens als programma van eisen en eventueel als verruiming van de projectscope (indien er wensen liggen buiten de huidige projectscope).
Ook wordt in deze fase een communicatie- en participatieplan opgesteld. Het communicatie- en participatieplan omvat onder andere op welke manier en wanneer er met de bewoners contact gelegd moet worden en wanneer er actief kan worden meegedacht.
(Gereed maart 2020)
- *Vorbereiden en organiseren van participatie.*
In deze fase worden samen met bewoners en andere betrokkenen invulling gegeven aan het integraal ontwerp. Dit gebeurt op basis van het verkeersontwerp en de uitgangspuntennotitie. Het verkeersontwerp is in principe een vast gegeven en dient als een 'blauw druk', wel wordt de ruimte gegeven om enkele kleine nuances te kunnen veranderen in het verkeersontwerp, te denken valt aan bijvoorbeeld de locatie van oversteken.
(Gereed juni 2020)

- *Opstellen en vaststellen van een integraal voorlopig ontwerp (VO). Inclusief een formele inspraaktermijn van 6 weken.*
In deze fase wordt het integraal voorlopig ontwerp uitgewerkt (zowel landschappelijk als technisch) incl. de input vanuit de participatie. Het integraal voorlopig ontwerp wordt vastgesteld door het college en vervolgens gepresenteerd aan bewoners en betrokken en ligt 6 weken ter inzage. De inspraak vanuit de ter inzage periode wordt verwerkt in een inspraakverslag (incl. een reactie).
(Gereed juli 2020 / Vastgesteld oktober 2021)
- *Opstellen en vaststellen van een integraal definitief ontwerp (DO)*
In deze fase wordt het integraal definitief ontwerp uitgewerkt (zowel landschappelijk als technisch) incl. de input vanuit inspraakperiode van het VO. Het integraal definitief ontwerp wordt vastgesteld door het college en vervolgens gepresenteerd aan bewoners.
(Gereed december 2020 / mei 2021)
- *Maken van een bestek en uitvoeringstekeningen*
Het integraal definitief ontwerp wordt uitgewerkt in technische tekeningen en bestek ten behoeve voor de uitvoering.
- Aanbesteden en uitvoeren van de werkzaamheden conform het bestek (werkomschrijving) en uitvoeringstekeningen.

Planning

Voor het project is ook een projectplanning opgesteld op basis van de bovengenoemde fasering en het spoorboekje. In de planning is ook de procesplanning van de aanpassing van het bestemmingplan toegevoegd. Hierin zijn direct de verbanden in de planning ook inzichtelijk gemaakt. De projectplanning is bijgevoegd in bijlage 3.

6. Participatie en Communicatie

Procesverloop

Voor de eerste fases van dit project (projectplan en verkeersontwerp) is het participatieniveau gericht op het 'informer' van betrokkenen. Hier is voor gekozen, omdat er in deze fase van het proces zo veel sprake is van bestuurlijke regels, technische details en veiligheidsregels, dat het niet mogelijk is om meer ruimte te creëren voor participatie. Des te belangrijker is het om in deze beginfase duidelijk te blijven communiceren.

In de volgende fase waarbij het integraal Voorlopig Ontwerp opgesteld wordt, is er meer ruimte tot participatie, en wordt er gekozen voor het participatieniveau 'raadplegen'. De mogelijkheid tot participeren zal vroegtijdig gecommuniceerd worden met de inwoners.

Bovenstaande wordt nader uitgewerkt in een apart communicatie- en participatieplan. Hierin wordt onder andere de kernboodschap, frequentie en wijze van de communicatie en participatie beschreven. Dit gebeurt in het beginstadium van het procesverloop, op die wijze kan het maatschappelijk draagvlak zo groot mogelijk worden gemaakt (zie ook hoofdstuk 8. 'Risico').

De ambitie is om gedurende het proces zoveel mogelijk de ruimte voor participatie op te zoeken. Dit zal worden afgestemd met de ontwikkelingen rondom de bestemmingsplanprocedure. Aangezien het traject van de bestemmingsplanprocedure de ruimte voor participatie kan beperken is er gedurende dit project continue afstemming met beide projecten nodig. De inzet van participatie is dus een iteratief proces waarbij gedurende het project afstemming is met de projectleider en adviseurs participatie en communicatie.

Programmaplan 'Uitvoeringsplan Diemen Zuid'

Binnen dit project is participatie onlosmakelijk verbonden met communicatie. Met het goed inzetten van communicatiemiddelen wordt helder, eenduidig maar ook transparant gecommuniceerd met betrokkenen en belangstellenden. Dit deelproject maakt deel uit van het programmaplan 'Uitvoeringsplan Diemen Zuid'. Hierbij wordt ervoor gekozen de diverse ruimtelijke ontwikkelingen binnen de wijk zoveel mogelijk integraal aan te pakken. Ook voor de communicatie en participatie geldt dat gekeken wordt naar een gebiedsgerichte aanpak dat als paraplu dient voor alle communicatieactiviteiten als ook participatie. Wel geldt per deelproject maatwerk. Doordat er zoveel deelprojecten tegelijkertijd zullen gaan plaatsvinden binnen het programma Diemen Zuid, is het belangrijk ervoor te zorgen dat de contactmomenten met de bewoners op elkaar worden afgestemd.

Verkeerscommissie

Omdat de GVB, de fietsersbond en nood- en hulpdiensten een belangrijke stem en veel belang hebben bij dit project, zullen ze hier nauw bij betrokken worden. Er zal dan ook regelmatig gecommuniceerd worden met de verkeerscommissie bij cruciale stappen/beslissingen in het procesverloop.

7. Kwaliteit

Uitgangspuntennotitie

Om binnen het project te voldoen aan het juiste kwaliteitsniveau wordt er in de eerste fase van het project een uitgangspuntennotitie opgesteld, zoals ook aangegeven in het 'plan van aanpak'. In deze uitgangspuntennotitie wordt aan alle relevante beleidsvelden gevraagd om input te leveren voor de juiste randvoorwaarden, eisen en ambities van de beleidsvelden. De uitgangspuntennotitie bevat hiermee minimaal een programma van eisen, maar bevat daarnaast ook nog eventuele ambities die meegenomen kunnen worden in het project. De uitgangspuntennotitie bevat minimaal de volgende beleidsvelden:

- Groenvoorziening
- Verhardingen
- Riolering en water
- Spelen, bewegen en ontmoeten
- Openbare verlichting en straatmeubilair
- Afvalinzameling
- Stedenbouw / Landschap
- Verkeer en parkeren
- Klimaatadaptatie en hittestress
- Duurzaamheid
- Flora en Fauna

Waarschijnlijk zullen de uitgangspunten van de verschillende beleidsvelden naast overeenkomsten, ook knelpunten opleveren. Ook moet er opgelet worden dat er niet te strakke randvoorwaarden worden gesteld waardoor er geen ruimte meer is voor participatie. Dit zal in overleg besproken worden om tot een realiseerbare uitgangspuntennotitie te komen die een kwalitatieve bijdrage levert aan het project.

Mogelijkheden tot participatie en verbinding met andere beleidsvelden

Naar aanleiding van de gevonden uitgangspunten, kan er worden gekeken naar de mogelijkheden tot participatie. De ruimte hiervoor kan zo groot mogelijk worden gemaakt door zoveel mogelijk verbinding te zoeken met de ontwikkelingen die lopen bij de beleidsvelden binnen team Infra. Zo kan er mogelijk verbinding worden gemaakt op het gebied van spelen, klimaatadaptatie, routes, recreatie en groeninitiatieven, bijvoorbeeld in combinatie met de fietsroute die er loopt.

Een eventuele uitbreiding van de scope, wat mogelijk is door deze te verbinden met het Programma groot onderhoud, biedt ook meer kansen voor een positieve focus op de opwaardering van heel Diemen Zuid.

8. Risico

Voor het project is nog geen uitgebreide risicoanalyse gemaakt., dit gebeurt op verschillende momenten in het project. Wel zijn, voorafgaand aan de start van het project, de grootste risico's geïnterviewd. Het gaat om de volgende risico's met bijbehorende beheersmaatregelen:

1. *Parallel proces met bestemmingsplan*

Het projectproces zal voor een groot deel parallel lopen met het proces van de aanpassing van het bestemmingsplan. In de voortgang zijn de fasestappen van dit proces leidend en het projectproces volgend. Dit kan ertoe leiden dat er vertragingen ontstaan in het project. Ook kan het zijn dat er wijzigingen komen vanuit het bestemmingsplanproces die van invloed zijn op het ontwerpproces van het project, wat de nodige gevolgen met zich meebrengt zoals minder mogelijkheden tot participatie. Ook is het mogelijk dat het bestemmingsplan in een bepaald stadium van het proces minder ruimte geeft voor aanpassingen in bijvoorbeeld het integraal ontwerp.

Het is daarom van groot belang dat er continu afstemming is tussen het proces van de bestemmingsplanaanpassing en het proces van het project. Ook wordt ervoor gekozen om waar mogelijk de fasestappen van de bestemmingsplanaanpassing en het project aan elkaar te koppelen, zodat de juiste informatie gedeeld wordt en er geen conflicterende ontwerpen ontstaan. Een belangrijk afstemmingsmoment is de afronding van het verkeersontwerp en het vaststellen van het ontwerp bestemmingsplan.

2. *Budget niet toereikend*

Voor het project is nog geen raming opgesteld om de projectkosten inzichtelijk te maken. Wel is er een inschatting gemaakt voor het bepalen van het projectbudget van € 2mln. Er is een kans dat het projectbudget niet toereikend is voor de doelen in het project.

Om dit risico in het project te verkleinen moet in een vroeg stadium inzicht komen in de projectkosten. Dit wordt georganiseerd door een raming (projectcalculatie) te maken op het definitief verkeersontwerp. Op deze manier kan bekeken worden of het budget toereikend is en/of er extra budget gezocht moet worden en/of het ontwerp aangepast moet worden.

3. *Ondergrondse infrastructuur*

Het voorlopig verkeersontwerp (bij de start van het project) is nog niet getoetst op de ondergrondse infrastructuur (riolering, kabels en leidingen). Het ontwerp kan hiermee conflicteren met de bestaande en/of nieuwe ondergrondse infrastructuur. Indien er grote knelpunten ontstaan op het gebied van ondergrondse infrastructuur kan het zijn dat het ontwerp aangepast moet worden en/of er grote kosten verbonden zijn aan het oplossen van deze knelpunten (bijvoorbeeld verleggingen van riolering en/of kabels en leidingen).

Om dit risico te verkleinen dient het voorlopig verkeersontwerp in een vroeg stadium getoetst te worden aan de bestaande ondergrondse infrastructuur. Ook moet er een schets gemaakt worden van eventuele nieuwe ondergrondse infrastructuur om op deze manier de knelpunten in kaart te brengen en hier weloverwogen keuzes in te maken.

4. Maatschappelijk draagvlak

In de aanloop (studiefase) van het project is gebleken dat er zowel tegenstanders als voorstanders van het openstellen van de busbaan zijn. De openstelling van de busbaan valt vooral bij de direct omwonenden van de busbaan niet in goede aarde. Omwonenden van de huidige verkeersroute zijn vaak voorstander van de openstelling. Ook bewoners van andere delen van Diemen hebben vaak een mening over het wel/niet openstellen van de busbaan.

Gezien de omvang van de groep betrokkenen en de tegengestelde belangen, dient er in een vroeg stadium goed nagedacht te worden over de wijze en frequentie en doelgroepen van de communicatie. Ook participatie speelt hierin een rol. Bij de start van het project wordt daarom een communicatie- en participatieplan opgesteld waarin onder andere de kernboodschap, frequentie en wijze van de communicatie en participatie wordt beschreven.

Mocht er toch door weerstand over een bepaald onderdeel vertraging plaatsvinden, dan kan het een optie zijn om de onderdelen van het project die hier geen directe verbinding of afhankelijkheid mee hebben los te knippen. Deze kunnen dan zonder vertraging worden uitgevoerd volgens de planning. Denk hierbij aan de rotonde of de aanpassing van het wegprofiel op de Venserbrug.

5. Voorlopig verkeersontwerp is nog te globaal

In de studiefase van het project is een voorlopig verkeersontwerp opgesteld op basis van de verkeersprognoses en de variantenstudie. Dit voorlopig verkeersontwerp is (naar het eerste inzicht) nog niet maatvast en geoptimaliseerd. Ook heeft het voorlopig verkeersontwerp nog ruimte voor interpretatie en zijn een aantal aspecten nog niet uitgewerkt. Een verkeersontwerp dat nog niet volmaakt is kan in het project leiden tot extra kosten en vertragingen, die zelfs in de uitvoeringsfase tot uiting kunnen komen.

Om vertraging en/of extra kosten bij het integraal ontwerp en/of in de uitvoering te voorkomen moet het verkeersontwerp verder uitgewerkt worden tot een definitief verkeersontwerp. Dit verkeersontwerp dient vervolgens als 'blauwdruk' voor het integrale inrichtingsplan. Daarnaast wordt ook in de eerste fase van het project een uitgangspuntennotitie opgesteld om zo alle uitgangspunten, ambities en randvoorwaarden in een vroeg stadium inzichtelijk te hebben. Ook de uitgangspuntennotitie dient als input voor het integraal ontwerp.

9. Bijlage

Bijlage 1: Projectsche 'Aanpassing verkeersstructuur Diemen Zuid'

Bijlage 2: Spoorboekje 'Aanpassing verkeersstructuur Diemen Zuid'

Bijlage 3: Planning 'Aanpassing verkeersstructuur Diemen Zuid'