Adviesaanvraag DB aan stadsdeelcommissie

Stadsdeel:	Amsterdam Noord
Onderwerp adviesaanvraag:	Voorlopig ontwerp herinrichting IJdoornlaan/ Oosterlengte/ Statenjachtstraat
Portefeuille:	Openbare Ruimte en Infrastructuur
Meegestuurde stukken:	Voorlopig ontwerp
Datum weekstart/staf:	15 mei
Datum stadsdeelcommissie:	
Datum dagelijks bestuur:	23 mei
Registratienr. (optioneel):	…

Over adviesaanvragen door het DB: Het dagelijks bestuur vraagt de stadsdeelcommissie om advies als het voornemens is een product in het kader van een gebiedscyclus op te stellen of op eigen initiatief een taak of bevoegdheid uit te oefenen waarbij een uniforme openbare voorbereidingsprocedure in de zin van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht of inspraak in de zin van de Algemene Inspraakverordening aan de orde is (art. 19 lid 2 verordening op het lokaal bestuur). Bij de besluitvorming maakt het DB inzichtelijk wat het advies van de commissie is. Het advies is zwaarwegend (het DB neemt het advies over indien het is vastgesteld met een meerderheid van stemmen en past binnen de stedelijke en budgettaire kaders). Afwijkingen van het advies motiveert het DB schriftelijk.

Adviesvraag DB aan stadsdeelcommissie:
Formuleer hier de vraag aan de stadsdeelcommissie

Het DB vraagt de stadsdeelcommissie te adviseren over het voorlopig ontwerp voor de herinrichting IJdoornlaan/ Oosterlengte/ Statenjachtstraat.

Achtergrond
De kruising IJdoornlaan/ Oosterlengte/ Statenjachtstraat krijgt een nieuwe inrichting. Dit is nodig omdat een aantal jaren geleden de IJdoornlaan bij het Banneplein is verlegd in verband met woningbouw aan de zuidzijde van de IJdoornlaan. Sindsdien is de kruising voorzien van een tijdelijke inrichting in afwachting van het ontwerp voor dit deel van de IJdoornlaan. Daarnaast is dit deel van de IJdoornlaan aan vervanging toe; het wegdek is zodanig verouderd dat het vernieuwd moet worden om de verkeersveiligheid te kunnen garanderen.

In 2019 lag er een goedgekeurd plan voor de nieuwe inrichting van de kruising. Met aannemer van Gelder was een aannemingsovereenkomst gesloten om het werk begin 2022 uit te voeren. Eind 2022 hebben buurtbewoners echter bezwaar gemaakt tegen de kapvergunning voor de bomen langs de IJdoornlaan. Daarna volgde een petitie tegen de kap van de bomen met veel ondertekeningen.

Vanwege de maatschappelijke onrust heeft het Stadsdeelbestuur toen besloten om de voorbereiding van de werkzaamheden stil te leggen en een nieuw ontwerp te maken met als doelstelling zoveel mogelijk bomen te behouden. Het projectteam heeft dit gedaan door een werkgroep te vormen met (meest) betrokken bewoners. Inmiddels is deze werkgroep drie keer bij elkaar gekomen. Tijdens deze bijeenkomsten hebben de bewoners hun wensen en belangen gedeeld. Samen keken we naar mogelijkheden om minder bomen te kappen. Resultaat is dat er nu een nieuw ontwerp ligt waarin alle bomen lijken te kunnen worden behouden.

Geleerde lessen
Uit het stilleggen van de uitvoering en het maken van een nieuw ontwerp zijn een aantal lessen getrokken:

- Met de invoering van het integrale Expertise- en Toetsteam Openbare ruimte en Mobiliteit is de fragmentatie van de advisering op nieuwe openbare ruimte onderwerpen ondervangen. Dit Toetsteam voert een integrale, finale toets uit op planproducten waar ruimtelijke kwaliteit, groen, toegankelijkheid én verkeerskundige aspecten samenkomen. Dat was in het verleden niet zo, waardoor het belang en het risico die de kap van 84 bomen met zich meebracht, onderbelicht zijn gebleven.
- Door de vertraging en de lange planvormingstermijn van +-3 jaar was het project voor de buitenwereld niet meer te volgen, en kwam de kapvergunning als een verrassing. De insteek is om dit in de toekomst de voorkomen, door buurtbewoners goed te informeren over de (voortgang van de) planvorming.

Participatie
Na het stilleggen van de werkzaamheden volgde een intensief participatieproces. Er werd een werkgroep met bewoners gevormd om gezamenlijke tot een ontwerp te komenwaarbij zoveel mogelijk bomen kunnen worden behouden. De werkgroep bestond uit circa 35 bewoners en de verkeerskundige, stedenbouwkundige, technisch projectleider en projectmanager(s) vanuit de gemeente.

De werkgroep is drie keer bijeengekomen, in juni en september 2022 en in maart 2023.Samen met de werkgroep is een nieuw ontwerp uitgewerkt waarin het uitgangspunt het behoud van zoveel mogelijk bomen is.

- In de eerste werkgroep bijeenkomst in **juni 2022** werd de basis gelegd voor eennieuw ontwerp waarin zoveel mogelijk bomen behouden kunnen blijven. Bewoners gaven onder meer aan dat het oost-west fietspad aan de zuidzijde van de IJdoornlaan (op dreefniveau) uit het oude plan niet nodig is, omdat hier weinig fietsers fietsen. Met de inbreng uit deze eerste bijeenkomst heeft het projectteam van de gemeente een nieuw ontwerp uitgewerkt.
- In de tweede werkgroep bijeenkomst in **september 2022** werd het door de gemeente uitgewerkte ontwerp getoond. Aan twee tafels is feedback op het ontwerp uitgewisseld en zijn door de deelnemers aandachtspunten meegegeven voor de verder uitwerking (zoals het toepassen van verkeer remmende maatregelen, goede routing en bewegwijzering vanaf de bushaltes op de dreef, haaientanden). Vervolgens heeft het projectteam het ontwerp verder uitgewerkt en afgestemd met andere betrokken partijen binnen en buiten de gemeente.
- In de werkgroep van **maart 2023** werd het verder uitgewerkte ontwerp gepresenteerd. Aangegeven werd dat alle bomen behouden kunnen blijven en dat één boom (aan de Statenjachtstraat) zal moeten worden verplaatst. Daarnaast is aangeven dat het ontwerp nu technisch zal worden uitgewerkt en dat het behoud van de bomen in deze uitwerking een belangrijk uitgangspunt zal zijn. Ook is afgesproken dat we - als uit de technische uitwerking blijkt dat er toch bomen zijn die in het geding komen en hier geen oplossing kan worden gevonden – in hetzelfde comité weer bij elkaar komen.

Ontwerp
Voorliggend ontwerp betreft een voorlopig ontwerp. Wijzigingen ten opzichte van het oude ontwerp uit 2019:

- Het oost-west fietspad aan de zuidzijde van de IJdoornlaan (op dreefniveau) is geschrapt. Er fietsen hier weinig fietsers. In de toekomst nemen fietsers de nieuwe fietsbrug over het Noord-Hollands Kanaal die zorgt voor een goede oost-west fietsverbinding.
- Geen overrijdbare middenberm, dit is geen vereiste voor de N&H-diensten.
- De flauwe bocht na de brug over het Noordhollandsch Kanaal wordt behouden, die was er in het oude ontwerp om landschappelijke redenen uitgehaald.

Voor zover we nu kunnen voorzien kunnen met bovenstaande maatregelen alle bomen behouden blijven. Dit is ook de insteek. Uit de technische uitwerking zal moeten blijken of alle bomen daadwerkelijk kunnen blijven staan.

Aanvullende kenmerken ontwerp:

- Het wegdek wordt vernieuwd en sluit goed aan op het eerder vernieuwde deel.
- Op de Statenjachtstraat komt een fietsoversteek, ter hoogte van het BovenIJ ziekenhuis. In 2025 komt er een nieuwe langzaam verkeersbrug over het Noordhollandsch Kanaal (tussen het Jan Thoméepad en Gare du Nord). De oost-west fietsbewegingen (ca. 3.000 fietsers per etmaal) zullen vanaf dan verschuiven van de IJdoornlaan-brug naar de nieuwe brug (Mobiliteitsplan Noord). De fietsoversteek op de Statenjachtstraat sluit hier bij aan.
- Op de Statenjachtstraat halteren de bussen (lijn 36) op de rijbaan.
- Op de Statenjachtstraat komt een middengeleider als rijwegscheiding.
- De bushalte bij de Statenjachstraat wordt een aantal meter naar het noorden verplaatst. De loopafstand tot de hoofdentree van het ziekenhuis wordt daarmee 250 meter, binnen de wettelijke richtlijnen.
- Op de IJdoornlaan wordt op de middenberm een hekwerk geplaatst om te voorkomen dat voetgangers hier oversteken.
- De bomen blijven behouden. Eén boom langs de Statenjachtstraat wordt verplaatst.

Afstemming partijen

Het ontwerp is zorgvuldig afgestemd met partijen binnen en buiten de gemeente, namelijk het Expertiseteam Openbare ruimte en Mobiliteit, de WVA, Beheer, de Vervoersregio Amsterdam, de GVB, de nood- en hulpdiensten en het BovenIJ ziekenhuis. Alle partijen zijn akkoord met voorliggend ontwerp.

Het verzoek van de VRA was eerder om de huidige vrije busbaan vanaf de bushalte aan de Statenjachtstraat (zijde BovenIJ ziekenhuis) door te trekken tot aan de kruising. Dit scenario is door het projectteam van de gemeente ingetekend en verkeerskundig doorgerekend. Uiteindelijk is hier niet voor gekozen, omdat de vrije busbaan te dicht op de zeer gewaardeerde bomen langs de Statenjachtstraat zou komen. Het zou zeer onwenselijk zijn om deze bomen te kappen. De uitgevoerde VRI-berekeningen laten bovendien zien dat een vrije busbaan de doorstroming niet zou bevorderen.
Met deze onderbouwing is de VRA akkoord gegaan met het ontwerp zonder vrije busbaan dat nu voorligt. Het akkoord resulteert waarschijnlijk ook in een bijdrage van de VRA, dit wordt duidelijk bij het DO. Ook het Expertiseteam Openbare ruimte en Mobiliteit en de WVA zijn hiermee akkoord.

Vervolg

Na de vaststelling van het voorlopig ontwerp voor het park door het DB zullen de volgende processtappen worden doorlopen:

- Uitwerking van het definitief technisch ontwerp door het projectteam
- DB-vergadering, ter vaststelling van het definitief technisch ontwerp
- Communicatie van het definitief ontwerp via diverse kanalen
- Aanbesteding – eind 2023
- Start uitvoering –Medio 2024

Advies stadsdeelcommissie:

Advies van de stadsdeelcommissie aan het dagelijks bestuur