

Onderwerp: Vaststelling herzien Definitief Ontwerp Visserseinde, Spaarndammerdijk, IJdijk

BBV nr: 2016/128154

1. Inleiding

Het wegdek en fundering van de dijk in Spaarndam (Visserseinde, Spaarndammerdijk, IJdijk) was aan vernieuwing toe.

In juni 2015 is het Definitief Ontwerp voor het asfalteren van de dijk in Spaarndam vastgesteld. Het ontwerp is tot stand gekomen met input van diverse belanghebbenden. In het ontwerp waren maatregelen opgenomen voor verbetering van de verkeersveiligheid op de dijk. Op de door de gemeente verstrekte omgevingsvergunning zijn vele bezwaren binnengekomen en is er een voorlopige voorziening aangevraagd. Hierop heeft de gemeente besloten deze omgevingsvergunning in te trekken en is afgesproken dat er opnieuw overleg zou plaatsvinden tussen gemeente, bewoners en overige stakeholders om gezamenlijk tot een oplossing te komen. Daarnaast is er ook besloten al te starten met het vervangen van de fundering en aanbrengen van de eerste asfaltlaag (tussenlaag). De commissie beheer is hier middels een brief van de wethouder op 18 december 2015 over geïnformeerd.

Het besluit voor goedkeuring op het herziene DO is een resultante van de hernieuwde gesprekken met de bewoners en diverse stakeholders.

2. Besluitpunten college

Het college besluit:

- Het herziene definitief ontwerp vast te stellen.
- Om te starten met het aanbrengen van de laatste asfaltlaag (toplaag) en de voor de verkeersveiligheid benodigde belijning in de week van 29 maart. Om zo voor 1 april 2016 het doorgaand verkeer weer mogelijk te maken.
- Alle betrokkenen te informeren over het besluit.
- Het voorstel ter bespreking naar de commissie Beheer te sturen.

Het college constateert dat dit besluit geen financiële consequenties heeft. De kosten van de verkeersmaatregelen kunnen worden opgevangen binnen de marge van de budgetraming voor het asfalt onderhoud op de dijk.

3. Beoogd resultaat

Dit project draagt bij aan:

- Het realiseren van doelstellingen ten aanzien van het inlopen van achterstallig onderhoud van de verhardingen.
- Het uitvoeren van de motie: De dijk verrijkt met meer verkeersveiligheid, november 2012.
- Het verbeteren van de leefbaarheid op en langs de dijk.

4. Argumenten

1. Nodige aanpassingen n.a.v. uitspraak rechtbank m.b.t. het beschermd dorpsgezicht

- Er wordt geen rood asfalt meer toegepast.
- Er wordt geen 'Streetprint' meer toegepast.

2. De aanvullende en aangepaste verkeerveiligheidsmaatregelen hebben een groter draagvlak.

De aanvullende en aangepaste maatregelen worden doorgevoerd aanvullend op de maatregelen waartoe al besloten was in het eerder vastgesteld definitief ontwerp.

- De rijbaan breedte van 4,8 m tussen de lijnen wordt naar 4,6 m teruggebracht. Dit om de snelheid nog meer naar beneden te kunnen brengen en in de strook naast de rijbaan meer ruimte te creëren voor voetgangers en parkeren.
- Op de rijbaan worden, op vier strategische plekken, enkelzijdige fysieke versmallingen toegepast. Deze versmallingen hebben tot doel om de snelheid terug te dringen.
- Bij de aansluiting van het fietspad op het Visserseinde zijn extra geleide lijnen aangebracht ter verduidelijking van de situatie en het veiliger invoegen van de fietser op de rijbaan.
- Aanbrengen van attentiemarkering op de kruising Wijde Steeg/ IJdijk i.v.m. gevaarzetting voor de fietsers die de dijk op- en afrijden en de onoverzichtelijke situatie.
- Aanbrengen van waarschuwborden voor overstekende fietsers bij kruispunt Redoute /Visserseinde.
- Bij de versmallingen worden fietssymbolen aangebracht ter verduidelijking van de scheiding fiets/auto.
- Bushaltes worden iets verhoogd aangebracht om de toegankelijkheid voor mindervaliden te verbeteren.
- Uitrit constructies worden herkenbaarder aangebracht.
- Op verschillende plaatsen op de dijk worden 30km/uur markeringen aangebracht om de weggebruikers te attenderen op het heersende maximum snelheidsregime.

3. De wijzigingen zijn het resultaat van diverse bijeenkomsten met bewoners uit het dorp, de dorpsraad en de diverse stakeholders. Het ontwerp heeft instemming van de verkeerspolitie.

4. Asfalt top laag aanbrengen voor 1 april

Er is vanuit alle betrokken partijen geen bezwaar om de top laag (laatste aan te brengen asfalt laag) vooruitlopend op het verkeersbesluit, dus voor 1 april, aan te brengen.

5. Risico's en kanttekeningen

1. Doorvoeren van de wijzigingen is een compromis

Wijzigingen t.o.v. het vastgesteld ontwerp zullen altijd onderhevig zijn aan bezwaar. Dit is gelijk aan de situatie bij het vaststellen van het definitief ontwerp. De ruimte op de dijk, wet en regelgeving en ook de praktische uitvoerbaarheid zorgen ervoor dat we niet de door de dorpsraad gewenste situatie kunnen creëren en waarmee iedereen tevreden kan worden gesteld. De afgelopen maanden is getracht in samenspraak met

alle stakeholders en bewoners te komen tot een zo optimaal mogelijk en wenselijk straatbeeld.

2. Direct asfalteren i.v.m. afsluiting Velsertunnel
Direct na behandeling in de commissie worden de werkzaamheden gestart om de bovenste zwarte laag asfalt (toplaag) aan te brengen. Deze haast is geboden omdat er tijdens de sluiting van de Velsertunnel geen volledige afsluiting voor verkeer op de dijk in Spaarndam plaats mag vinden. Deze eis heeft te maken met regionale afspraken waarin bereikbaarheid van de regio gegarandeerd moet worden. Dit houdt in dat de rijbaan op de dijk vanaf 1 april toegankelijk moet zijn voor doorgaand verkeer. Indien de asfalttoplaag niet voor 1 april kan worden aangelegd dan is de verwachting dat we pas medio 2017 de laatste asfalt laag aan kunnen brengen. Omdat dan pas de werkzaamheden aan de tunnel en aansluitende werkzaamheden in de regio afgerond zijn.
3. De tussenlaag is ongeschikt om langdurig als tijdelijke rijbaan te worden gebruikt.
Indien de asfalteringswerkzaamheden niet afgerond kunnen worden voor 1 april heeft dat gevolgen. De onderliggende laag asfalt (tussenlaag) zal moeten worden vervangen omdat deze kapot wordt gereden. Dit betekent meerkosten van de aannemer omdat de vervolguitvoering een jaar vertraagd en de onderlaag opnieuw moet worden aangebracht. Dit is niet wenselijk en ook vanuit de bewoners en stakeholders is aangegeven dat zij dit niet wenselijk vinden. Er is vanuit alle partijen geen bezwaar om de toplaag vooruitlopend dus voor 1 april aan te brengen.
4. Voor de fysieke versmallingen is een omgevingsvergunning nodig
De versmallingen zijn niet onomstreden. O.a. de fietsersbond vreest dat fietsers in de knel komen ter plaatse van de versmallingen. Sommigen zijn van oordeel dat de versmallingen harder rijden uitlokken, omdat ze automobilisten verleiden om voor te dringen. Tegen een omgevingsvergunning kan bezwaar en beroep worden aangetekend.
5. De door de bewoners gewenste parkeervakken zijn niet opgenomen in het ontwerp
De door bewoners gewenste parkeervakken zijn volgens de politie niet handhaafbaar. De politie heeft hierop negatief geadviseerd. Deze suggestie van de bewoners is daarom niet overgenomen.
6. Voor een aantal verkeerskundige wijzigingen is een verkeersbesluit nodig
Tegen een verkeersbesluit kan bezwaar en beroep worden aangetekend.

6. Uitvoering

Na de behandeling in de commissie beheer wordt aansluitend de laatste asfaltlaag (toplaag) en de benodigde belijning aangebracht. Voor verkeerskundige wijzigingen zal een verkeersbesluit worden opgesteld. Voor de fysieke versmallingen wordt een omgevingsvergunning aangevraagd. Na het verkrijgen van deze vergunning worden de versmallingen aangebracht. Dit kan na 1 april 2016 uitgevoerd worden. Het aanbrengen van

de versmallingen kan wel tijdens de afsluiting van de Velsertunnel gebeuren omdat hier geen algehele afsluiting van de dijk voor benodigd is.

7. Bijlagen

- definitief ontwerp met de aangeven wijzigingen.
- wethouderbrief van 18 december 2015

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester