



Stadsdeel
Oost/Watergraafsmeer
Oranje Vrijstaatkade 2
1093 EK Amsterdam

Vervolg bestuurlijke besluitvorming t.b.v. verkeersontsluiting Oostpoort (Polderweggebied)

van Portefeuillehouders Polderweggebied en Verkeer/Openbare Ruimte
aan De commissie openbare ruimte en economie
registr.nr.
datum 3 maart 2009
betreft Vervolg bestuurlijke besluitvorming t.b.v. verkeersontsluiting Oostpoort

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Verkeersafwikkeling Stadsdeel en Oostpoort	3
2.1	Het nieuwe Oostpoort.....	3
2.2	Notitie 30 september 2008	4
2.3	verkeersbelemmeringen sluipverkeer.....	5
3.	Onderzochte mogelijkheden	7
3.1	algemeen	7
3.2	de rechtse knip	7
3.3	de linkse knip	7
3.4	de dubbele knip	8
4.	Beoordeling per mogelijkheid.....	9
4.1	rechtse knip	9
4.2	Linkse knip.....	9
4.3	Dubbele knip.....	10
5.	Situatie in Tuinwijck.....	10
6.	Advies verkeerscommissie.....	11
7.	Conclusies	11
8.	Procedure en communicatie	12
	Bijlage: notitie van 30 september 2008	13

1. Inleiding

Op het najaar van 2008 heeft in de Raadscommissie Ruimtelijke Ordening en Economie de behandeling plaatsgevonden van de eerste Notitie Bestuurlijke besluitvorming d.d. 30 september 2008, nr. 2008/74328, t.b.v. verkeersontsluiting Polderweggebied. Daarbij hebben verschillende Commissieleden aangegeven in de overwegingen rond het verkeersonderzoek nadrukkelijk mee te nemen dat het stadsdeelbeleid impliceert dat het verkeer zoveel mogelijk via de hoofdwegen wordt afgewikkeld en dat het sluipverkeer door de woonwijken wordt tegengegaan. Verder heeft één van de bewoners van Tuinwijk haar zorg geuit over de mogelijke verkeer- en parkeeroverlast als gevolg van de ontwikkelingen in Oostpoort. Deze bewoonster heeft het stadsdeel gevraagd in zijn onderzoek aandacht te besteden aan maatregelen ter voorkoming van deze overlast in Tuinwijk.

In de vergadering 27 november 2008 heeft de portefeuillehouder aangegeven dat -gehoord de discussie in de commissie- het aanbrengen van één of meer knips ter voorkoming van doorgaand verkeer door woonbuurten, wenselijk is.

De portefeuillehouder heeft verder toegezegd twee varianten met een knip op de Polderweg en op de Linnaeuskade te zullen onderzoeken aan de hand van criteria als fysieke inpasbaarheid, verkeersveiligheid, overlast en verkeerbeperkend effect. In dit onderzoek wordt tevens een variant meegenomen waarbij de ontsluiting van Tuinwijk, Oostpoort Oost en Oostpoort West van elkaar gescheiden wordt.

De nu voorliggende tweede notitie gaat in op het resultaat van deze onderzoeken en op de bestuurlijke beoordeling hiervan. De feitelijke informatie uit de notitie Bestuurlijke besluitvorming d.d. 30 september 2008 t.b.v. verkeersontsluiting Polderweggebied is als basis gehanteerd en bijgevoegd als bijlage 1. In deze eerste notitie is al geconcludeerd dat een variant met 2 ontsluitingen van Oostpoort noodzakelijk en wenselijk is, al dan niet gecombineerd met knips op de Polderweg en de Linnaeuskade.

2. Verkeersafwikkeling Stadsdeel en Oostpoort

2.1 Het nieuwe Oostpoort

Het nieuwe Oostpoort wordt ontwikkeld tot een nieuw levendig stadscentrum in Oost-Watergraafmeer. Oostpoort ligt midden in een dicht bebouwd stedelijk gebied, waarbij in de huidige situatie al sprake is van aanzienlijke verkeersdrukke en parkeeroverlast. De Linnaeusstraat is de hoofdontsluiting van Oostpoort. Reeds nu staan er op deze straat in de richting van het centrum regelmatig tijdens de avondspits files tot aan de kruising van de Wijtenbachstraat.

Het binnengebied van Oostpoort wordt autoluw, hoofdzakelijk toegankelijk voor voetgangers en voor fietsers (op een beperkt aantal routes). Voorzieningen voor fiets parkeren bevinden zich overwegend aan de randen van het gebied. Bezoekers die per auto komen, kunnen vanaf de Polderweg de parkeergarage onder het winkelcentrum bereiken en vervolgens te voet het gebied betreden. De woningen aan de oostkant van het gebied hebben ook parkeergarages voor de auto's van de bewoners.

Het programma is als volgt:

Bouwprogramma OCP		
Woningen	aantal	m2
Woningen West	350	33779
Woningen Oost	414	46311
Totaal Woningen	764	80090
Bedrijfsoppervlak		
Totaal Winkels OCP		14.423
Horeca OCP		1451
Horeca Overig		550
Totaal Horeca		2001
Totaal Bedrijfsruimte		2163
Voorzieningen OCP		6161
Totaal voorzieningen		6161
Totaal bedrijfsoppervlak		24.748

Overige Voorzieningen		
MMC		12498
Sporthal		4942
Stadsdeelkantoor		12659
CBK		1330
Sportfondsen		4294
Sportsworld		2800
Brede School		4262
CMA gebouw (horeca)		276
asielgebouw/horeca (p.m.)		274
Totaal voorzieningen overig		43335

Programma per februari 2009

Verder is nog voorzien in de ontwikkeling van de DWI locatie aan de noordkant van de Polderweg. Op deze locatie zullen ca. 80 woningen worden gebouwd. Deze ontwikkeling is in de berekeningen over de verkeersafwikkeling meegenomen. De parkeerbehoefte van de bewoners van deze locatie en die van de woningen aan de oostkant van het gebied wordt opgevangen in parkeergarages onder de gebouwen. Onder het winkelcentrum komt een openbare garage met ca. 860 plaatsen voor de winkels en de publieke voorzieningen.

Momenteel zijn de eerste gebouwen in Oostpoort in gebruik genomen. In de zomer van 2009 zullen het stadsdeel, het Centrum voor Beeldende Kunst, de Brede School, de nieuwe Sporthal Wethouder Verhey, CMA, Sportsworld, het Sportfondsenbad en het Muziekmakerscentrum hun pand betrokken hebben en operationeel zijn. Sportsworld en het Sportfondsenbad zijn bereikbaar via de Linnaeusstraat en de Oranjevrijstaatkade. De overige voorzieningen zijn vanuit het zuiden bereikbaar via de Linnaeuskade en de twee westelijke bruggen. Het gebied zelf is via deze zijde alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers. Verder kan het verkeer het gebied vanuit het noorden bereiken via de Polderweg.

2.2 Notitie 30 september 2008

In deze notitie (zie bijlage) worden de resultaten van onderzoeken van de dienst IVV (DIVV), de dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) en van het verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng van weergegeven. In deze stukken worden drie varianten beschreven :

- Variant 0: **de referentievariant**, d.w.z. de autonome verkeersontwikkeling (peiljaar 2015) zonder het programma van het nieuwe Polderweggebied;
- Variant 1: **de variant met eenzijdige ontsluiting** volgens de huidige verkeersafwikkeling, maar met het autoverkeer van en naar de nieuwe functies in het gebied.
- Variant 2: **de variant met tweezijdige ontsluiting** via Polderweg en brug over de Ringvaart naar Archimedesweg/Hogeweg.
- Variant 3: **driezijdige ontsluiting**: nl. ook via Tuinwijk richting de Wijtenbachstraat:

In de eerste notitie van 30 september is al geconcludeerd dat in de definitieve situatie de verkeersdruk op de kruising Linnaeusstraat – Polderweg zodanig hoog (1350 motorvoertuigen in de twee-uursavondspit) is dat een tweede ontsluiting van het gebied noodzakelijk is. Dit is in lijn met het door de deelraad aangenomen amendement van 25 april 2007, waarin is opgenomen 'dat een tweede ontsluiting van het gebied voor autoverkeer via een extra ontsluiting van het gebied voor autoverkeer via een extra brug over de Ringvaart naar de Linnaeuskade (die het autoluwe karakter van het gebied niet ten goede komt) mogelijk onvermijdelijk zal zijn'. De notitie van 30 september 2008 kiest in lijn hiermee voor zo'n ontsluiting over een extra brug. Hierbij zijn al de volgende uitgangspunten aangegeven:

- verkeersveiligheid.
De verkeersveiligheid staat voorop. De te kiezen ontsluitingswijze moet niet alleen voor het autoverkeer, maar ook voor het langzame verkeer verkeersveilig zijn.
- bereikbaarheid en geen onnodige verdringing van bestemmingsverkeer naar omliggende buurten en wijken
Het nieuwe Polderweggebied moet, als hart van het stadsdeel, goed bereikbaar zijn. Daarbij mag de bereikbaarheid van de omliggende buurten, zoals Tuinwijk en Watergraafmeer (Middenmeer-Noord), niet achteruit gaan. Voorkomen moet worden dat de omliggende buurten en het Polderweggebied extra (ten opzichte van de huidige situatie) worden belast met mogelijk sluipverkeer, d.w.z. verkeer dat geen herkomst en/of bestemming Polderweg heeft.
- effecten op het milieu
De te kiezen ontsluitingswijze mag niet leiden tot overschrijding van de wettelijke normen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit.
- effecten op de leefbaarheid
Met betrekking tot de leefbaarheid mag het niet zo zijn, dat op één buurt alle negatieve effecten van de toename van het (auto)verkeer, veroorzaakt door de ontwikkeling van Oostpoort, worden afgewenteld.
- beheersbaarheid van de kosten.
De kosten van de te kiezen ontsluitingswijze moet binnen de financiële mogelijkheden blijven, die worden bepaald door het resultaat van de grondexploitatie en door de algemene financiële situatie van het stadsdeel.

In deze notitie is gekozen voor de variant 2 met een tweezijdige ontsluiting via Polderweg en brug over de Ringvaart naar Archimedesweg/Hogeweg. Op basis van opmerkingen vanuit de betrokken raadscommissie heeft het dagelijks bestuur vervolgens aangegeven om te kijken naar mogelijkheden om via verkeersbelemmeringen in de Polderweg en de Linnaeuskade het sluipverkeer tegen te gaan.

2.3 verkeersbelemmeringen sluipverkeer

In deze notitie komen daarom vooral de varianten met belemmeringen voor het sluipverkeer aan de orde. Hierbij moet dan – met het oog op de overwegingen uit de notitie van 30 september 2008 - in het bijzonder het volgende worden bedacht:

- goede verkeersafwikkeling in en rond het gebied:
Het stadsdeel hanteert – en dit is niet meer dan vanzelfsprekend - uitdrukkelijk het uitgangspunt dat de afwikkeling van het verkeer van en naar het nieuwe Oostpoort moet passen in het stadsdeelbeleid. Dit beleid houdt in dat verkeer zo veel mogelijk moet worden afgewikkeld via de hoofdwegen en doorgaand verkeer in woonwijken moet worden beperkt. Voor een goede verkeersafwikkeling is het van belang dat de optredende verkeersintensiteiten afgewikkeld kunnen worden over de betreffende wegen en kruisingen, zonder congestie.

- beperken van de verkeersoverlast op de Archimedesweg en de Linnaeuskade:
In dit kader verdienen de buurten rond de Linnaeusstraat, Tuinwijk en Middenmeer I, grenzend aan Oostpoort, in het bijzonder aandacht. De ontwikkelingen in Oostpoort mogen niet leiden tot een onevenredige toename van de verkeersbelasting van straten in deze omliggende buurten.
- ontlasten van de kruising Polderweg – Linnaeusstraat:
Hierbij geldt onder mee dat op de Linnaeusstraat al sprake is van een zware belasting: files in de richting van de Wijtenbachstraat. In het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd in het voorjaar van 2008 is geconcludeerd dat een tweede ontsluiting van Oostpoort noodzakelijk is om te voorkomen dat de kruising Linnaeusstraat – Polderweg overbelast raakt. Een verkeersintensiteit van 1350 motorvoertuigen in de twee-uursavondspits is in dit kader als te hoog beoordeeld. Ook in dit onderzoek is een goede afwikkeling van het verkeer op de kruising Polderweg – Linnaeusstraat een voorwaarde voor de te kiezen variant.
- parkeeroverlast in Tuinwijk:
Voor Tuinwijk is van bijzonder belang dat de ontsluiting voor autoverkeer al via de Polderweg verloopt. Verder is het gevaar reëel dat deze wijk parkeeroverlast krijgt van nieuwbouw in Oostpoort. Ook moet worden voorkomen dat verkeer naar en vanuit Oostpoort via de nauwe straten van Tuinwijk wordt geleid. Voor Middenmeer I ligt dit anders, omdat er sprake is van bredere wegen en een reeds bestaande ontsluiting via de Molukkenstraat en Wethouder Frankeweg. De wijze van verkeersontsluiting mag verder niet leiden tot vergroting van parkeeroverlast in omliggende buurten zoveel mogelijk voorkomen te worden.
- verkeersveiligheid:
Verkeer dat de Polderweg inrijdt moet ook kunnen keren en terug kunnen. In het kader van de verkeersveiligheid is het belangrijk dat gemotoriseerd verkeer zo min mogelijk achteruit hoeft te rijden en te steken. Ook hierop worden de varianten beoordeeld.

Hieronder is een vereenvoudigde afbeelding van de verkeerssituatie in Oostpoort weergegeven.



Afbeelding: verkeersafwikkeling Oostpoort en omliggende buurten

3. Onderzochte mogelijkheden

3.1 algemeen

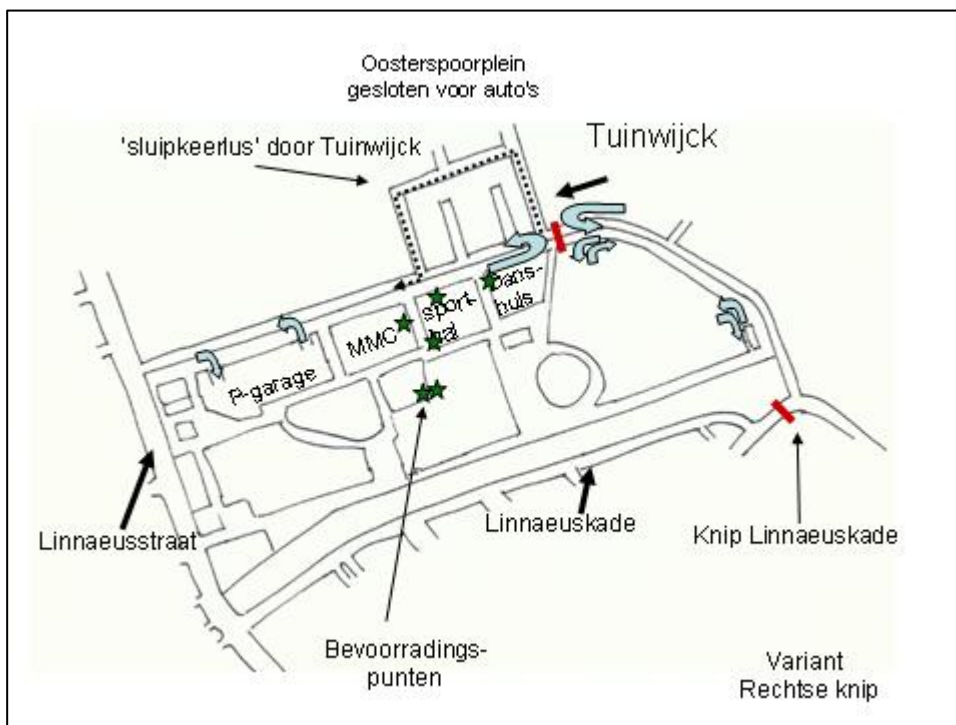
De onderzochte mogelijkheden beogen het sluipverkeer over de vernieuwde Polderweg en over de Linnaeuskade tegen te gaan; dit in het kader van het uitgangspunt dat doorgaand verkeer door woonwijken moet worden beperkt. In alle mogelijkheden wordt dan voorzien in verkeersbelemmerende maatregelen op de Linnaeuskade en de Polderweg. Het gaat hier om 'knips' (afsluiting door stoepen en randen etc.), waardoor het autoverkeer wordt tegengehouden. Alleen dergelijke knips geven de garantie dat geen enkele auto meer zijn weg door de wijk kan vinden.

In het volgende gaat het dan vooral om varianten voor de knip op de Polderweg.

Op de Linnaeuskade kan een knip komen vlak na de T kruising van die kade met de Hogeweg.

3.2 de rechtse knip

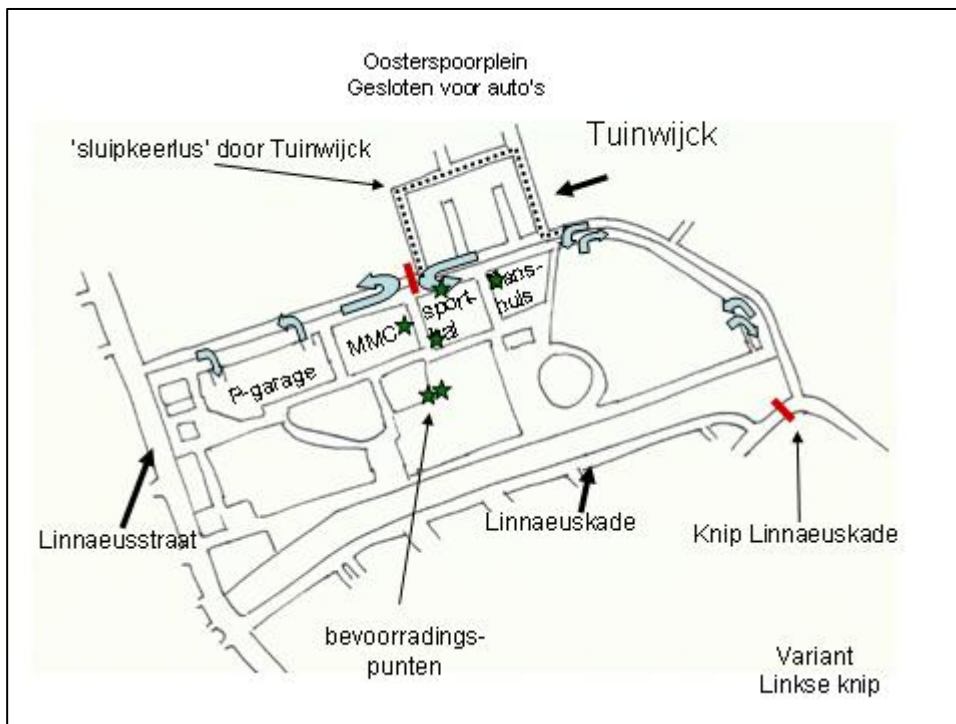
Deze knip gaat uit van de ontsluiting van Oostpoort via twee routes, te weten de Polderweg en via de oostelijke brug over de Ringvaart. In de Polderweg wordt een knip aangebracht ten oosten van de Nicolaas de Roeverstraat. De ontsluiting van Tuinwijk blijft via westelijke richting via de Polderweg lopen. Tevens wordt een knip aangebracht ter plaatse van de t-splitsing Linnaeuskade – Archimedesweg.



Afbeelding: mogelijkheid 1, rechtse knip

3.3 de linkse knip

Ook deze *mogelijkheid* gaat uit van de ontsluiting van Oostpoort via de Polderweg en via de oostelijke brug over de Ringvaart. In de Polderweg wordt een knip aangebracht ten westen van de Van der Vijverstraat. De ontsluiting van Tuinwijk verloopt in oostelijke richting via de brug over de Ringvaart. Tevens wordt een knip aangebracht ter plaatse van de t-splitsing Linnaeuskade – Archimedesweg.



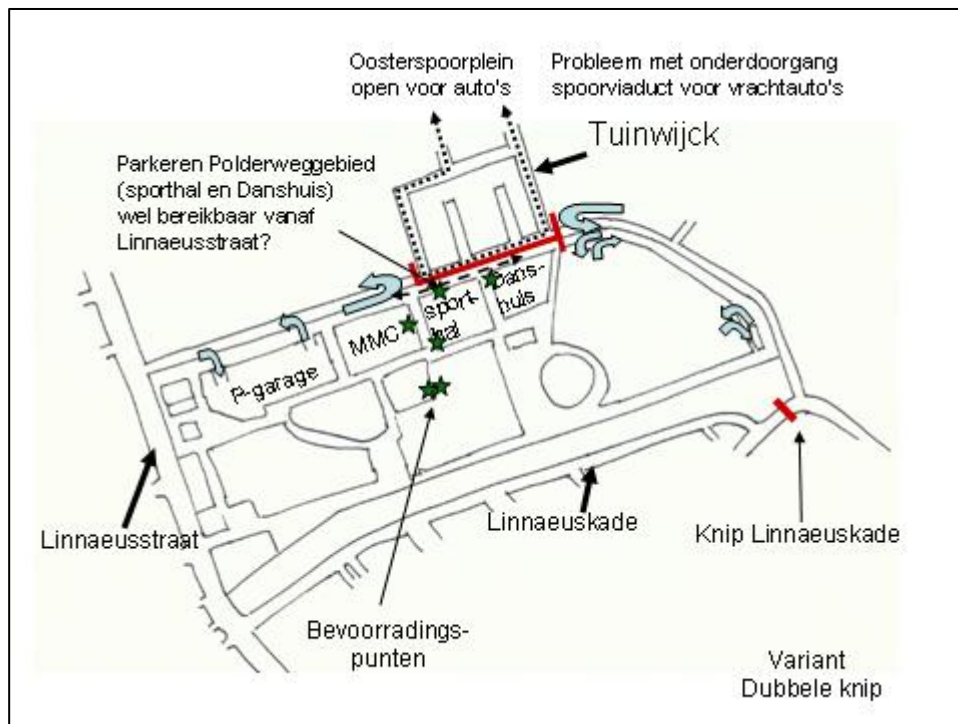
Afbeelding: mogelijkheid 2, linkse knip

3.4 de dubbele knip

Deze mogelijkheid is door enkele bewoners van Tuinwijk voorgesteld. In deze mogelijkheid worden Oostpoort en Tuinwijk als volgt verdeeld in drie delen met elk een eigen ontsluiting:

- Oostpoort West met ontsluiting via de Polderweg;
- Oostpoort Oost met ontsluiting via de oostelijke brug;
- Tuinwijk met ontsluiting via Oosterspoorplein.

Deze verdeling wordt gerealiseerd door een knip aan te brengen ten oosten van de Nicolaas de Roeverstraat. Daarnaast wordt ter hoogte van Tuinwijk de Polderweg gescheiden in een aparte strook voor Tuinwijk en een strook voor de voorzieningen aan de Polderweg. Tevens wordt een knip aangebracht ter plaatse van de t-splitsing Linnaeuskade – Archimedesweg.



Afbeelding: mogelijkheid 3: dubbele knip

4. Beoordeling per mogelijkheid

4.1 rechtse knip

- Een goede verkeersafwikkeling is mogelijk. De cumulatieve verkeersintensiteiten in Oostpoort, op de Linnaeuskade en de Archimedesweg tezamen zijn laag; dit blijkt uit het verkeersonderzoek uit juli 2008. Al het verkeer wordt gedwongen om de kortste route naar het hoofdwegennet te zoeken. Deze variant leidt wel tot meer omrijdkilometers en hogere intensiteiten op het hoofdwegennet.
- Bij deze variant zijn de verkeersintensiteiten op de Linnaeuskade (200 motorvoertuigen) en op de Archimedesweg (260 motorvoertuigen) gering en zelfs kleiner dan in de autonome ontwikkeling.
- De verkeersintensiteit op de kruising Linnaeusstraat – Polderweg bedraagt 1090 motorvoertuigen in de twee-uursavondspits.
- Tuinwijk en de voorzieningen aan de Polderweg staan direct met elkaar in verbinding. Er is een reële kans op verkeers- en parkeeroverlast in Tuinwijk.
- Variant 2f1 is fysiek makkelijk in te passen en kost geen parkeerplaatsen.
- Alle voorzieningen zijn goed bereikbaar via de Polderweg voor vrachtwagens tot 10,5 meter. De supermarkt is bereikbaar voor trekkers met aanhanger tot 16,5 meter.
- Personenauto's kunnen keren op de Polderweg. Vrachtwagens tot 10,5 meter kunnen steken op de Polderweg of keren via Tuinwijk. Trekkers met aanhangers kunnen keren door ter plaatse van zijstraten te steken. Daarmee scoort deze variant op het punt van verkeersveiligheid redelijk.

4.2 Linkse knip

- Een goede verkeersafwikkeling is mogelijk. De cumulatieve verkeersintensiteiten in Oostpoort, op de Linnaeuskade en de Archimedesweg tezamen zijn laag; dit blijkt uit het verkeersonderzoek uit juli 2008. Al het verkeer wordt gedwongen om de kortste route naar het hoofdwegennet te zoeken. Deze variant leidt wel tot meer omrijdkilometers en hogere intensiteiten op het hoofdwegennet.
- Bij deze variant zijn de verkeersintensiteiten op de Linnaeuskade (200 motorvoertuigen) en op de Archimedesweg (circa 300 motorvoertuigen) gering en zelfs kleiner dan in de autonome ontwikkeling.

- De verkeerintensiteit op de kruising Linnaeusstraat – Polderweg bedraagt circa 1000 motorvoertuigen in de twee-uursavondspits.
- Motorvoertuigen kunnen niet via de Polderweg in Tuinwijk komen. Deze fysieke scheiding beperkt de verkeers- en parkeeroverlast in Tuinwijk.
- Deze variant is redelijk makkelijk in te passen en kost nauwelijks parkeerplaatsen.
- Alle voorzieningen, met uitzondering van de sporthal en het Danshuis, zijn bereikbaar via de Polderweg. De sporthal en het Danshuis zijn bereikbaar uit oostelijke richting via de brug over de Ringvaart. Hierbij dient opgemerkt te worden dat dit geldt voor leveranciers. Bezoekers die met de auto komen, parkeren deze in de ondergrondse parkeergarage met de ingang aan de Polderweg. De bereikbaarheid van de supermarkt is een aandachtspunt. De knip dient zodanig vormgegeven te worden dat trekkers met opleggers door achteruit te steken terug de Polderweg uit kunnen rijden. Belangrijke elementen hierbij zijn het overhouden van voldoende breedte en obstakels die door een rijder verwijderd kunnen worden.
- Personenauto's kunnen keren op de Polderweg. Vrachtwagens tot 10,5 meter kunnen steken op de Polderweg. Trekkers met aanhangers kunnen keren door te steken indien hiervoor gelegenheid wordt gecreëerd. Daarmee scoort deze variant op het punt van verkeersveiligheid redelijk.

4.3 Dubbele knip

- Een goede verkeersafwikkeling is mogelijk.
- Bij deze variant zijn de verkeersintensiteiten op de Linnaeuskade (200 motorvoertuigen) en op de Archimedesweg (260 motorvoertuigen) gering en zelfs kleiner dan in de autonome ontwikkeling.
- De verkeerintensiteit op de kruising Linnaeusstraat – Polderweg bedraagt circa 1000 motorvoertuigen in de twee-uursavondspits.
- Motorvoertuigen kunnen niet via de Polderweg in Tuinwijk komen. Ook is er geen directe verbinding tussen Tuinwijk en de woningen in Oostpoort Oost. Deze fysieke scheiding beperkt de verkeers- en parkeeroverlast in Tuinwijk.
- Variant 3b is fysiek zeer lastig in te passen en kost tussen 25 en 30 parkeerplaatsen.
- In deze variant verloopt de bereikbaarheid van de voorzieningen aan de Polderweg via de Polderweg. Echter de voorzieningen zijn slecht bereikbaar omdat vrachtwagens niet of nauwelijks kunnen keren.
- Personenauto's kunnen steken op de Polderweg. Vrachtwagens tot 10,5 meter moeten achteruit rijden om aan het begin van de Polderweg te steken. Trekkers met aanhangers kunnen niet keren en niet steken. Daarmee scoort deze variant op het punt van verkeersveiligheid slecht.

5. Situatie in Tuinwijk

Parkeren in Tuinwijk

Om de parkeeroverlast in Tuinwijk te beperken, kunnen ook andere middelen ingezet worden. Hiervoor zijn verschillende methoden denkbaar. Allereerst de optie om de parkeerplaatsen in Tuinwijk exclusief te bestemmen voor vergunninghouders. De bevoegdheid hiertoe ligt, volgens de parkeerverordening, bij de centrale stad. Hierbij dient opgemerkt te worden dat deze oplossing niet gangbaar is in Amsterdam en in strijd is met het parkeerbeleid. Een vergelijkbare oplossing is van kracht in de Prinses Irenebuurt aan de Zuidas.

De tweede optie is om voor geheel Tuinwijk een parkeerverbod in te stellen. De bewoners kunnen hierop een ontheffing ontvangen.

Tenslotte kan een oplossing gezocht worden in de differentiatie van de parkeertarieven. De tarieven voor parkeren in de ondergrondse parkeergarage dienen hierbij lager te liggen dan de tarieven in Tuinwijk. Eventueel kan de Centrale Stad verzocht worden om het tarief in Tuinwijk te verhogen van € 3 naar € 4.

Genoemde opties kunnen, al dan niet noodzakelijk, gecombineerd worden met het bestempelen van Tuinwijk als apart vergunninggebied.

Ontsluiting van Tuinwijk

Eventueel kan Tuinwijk een extra ontsluiting krijgen via het Oosterspoorplein. Het Oosterspoorplein was oorspronkelijk afgesloten voor motorvoertuigen. Momenteel is deze route open, omdat Tuinwijk via de Polderweg niet bereikbaar is vanwege de werkzaamheden aldaar. Nadeel van deze extra ontsluiting is dat ook weer nieuwe doorgaande routes ontstaan die mogelijk tot extra verkeer in Tuinwijk en op de Archimedesweg leiden.

6. Advies verkeerscommissie

De verkeerscommissie van het stadsdeel Oost-Watergraafsmere heeft al eerder geadviseerd het Polderweggebied te ontsluiten via een tweede ontsluiting. De commissie adviseert verder over de knips het volgende.

7. Conclusies

Op basis van het voorgaande overwegen wij het volgende:

- Wij willen vasthouden aan onze voorkeur om vanwege de optimale spreiding van het bestemmingsverkeer Polderweggebied in het stadsdeel een voorkeur uit te spreken voor de ontsluitingsvariant met de tweezijdige ontsluiting met optimale doorstroming voor het bestemmingsverkeer, namelijk via (1) een geregelde kruising Polderweg – Linnaeusstraat en (2) een verbrede versie van de nieuwe brug over de Ringvaart aan de oostzijde van het gebied.
- Voor wat betreft de verkeersbelemmering op de Linnaeuskade willen we vastleggen dat er een knip dient te komen op de Linnaeuskade na de kruising met de Hogeweg.
- De door enkele bewoners van Tuinwijk gesuggereerde mogelijkheid met de dubbele knip heeft voordelen, omdat het een goede verkeersafwikkeling mogelijk maakt voor Tuinwijk en voor het nieuwe gebied van Oostpoort. Toch achten we deze variant onwenselijk, omdat:
 - o deze variant lastig in te passen is en veel parkeerplaatsen op de Polderweg kost;
 - o de bereikbaarheid van de voorzieningen (Sporthal en Muziekmakerscentrum) slecht is;
 - o hij op het punt van verkeersveiligheid slecht scoort.
- Openstelling van het Oosterspoorplein (conform variant 3 uit de notitie van 30 september 2008) voor auto's heeft vooralsnog nog steeds niet onze voorkeur, omdat dan ook weer nieuwe doorgaande routes ontstaan die mogelijk tot extra verkeer in Tuinwijk en op de Archimedesweg leiden. Mocht blijken dat een aanzienlijk deel van de bewoners van Tuinwijk hier voorstander van zijn, zullen wij een en ander nader heroverwegen.
- Wij zullen ons sterk maken voor een aparte parkeersituatie in Tuinwijk, ofwel door een vergunningsstelsel (te besluiten door de centrale stad) ofwel door het instellen van een parkeerverbod met ontheffing.
- De mogelijkheden met de linkse en rechtse knip zijn reële opties. Het voordeel van de rechtse knip is dat hij goed in te passen is, de voorzieningen aan de Polderweg goed bereikbaar zijn en dat hij redelijk verkeersveilig is. Nadeel van deze variant is dat hij een reële kans geeft op verkeers- en parkeeroverlast in Tuinwijk.
- De mogelijkheid met de linkse knip koppelt daarentegen Tuinwijk verkeerskundig los van de voorzieningen in Oostpoort. Dit zal een positief effect hebben op de verkeers- en parkeeroverlast aldaar. Daarbij wordt in deze mogelijkheid de kruising Linnaeusstraat – Polderweg het minst belast. Belangrijk aandachtspunt van deze variant is het kunnen keren van trekkers met oplegger van de supermarkt. Deze mogelijkheid heeft dan ook vooralsnog onze voorkeur.

Besluit

Het voornemen uit te spreken het volgende besluit te nemen:

- vanwege de optimale spreiding van het bestemmingsverkeer Polderweggebied in het stadsdeel een voorkeur uit te blijven spreken voor de ontsluitingsvariant met de tweezijdige ontsluiting met optimale doorstroming voor het bestemmingsverkeer, namelijk via (1) een geregelde kruising Polderweg – Linnaeusstraat en (2) een verbrede versie van de nieuwe brug over de Ringvaart aan de oostzijde van het gebied,
- Er een knip dient te komen op de Linnaeuskade na de kruising met de Hogeweg als verkeersbelemmering voor sluipverkeer op de Linnaeuskade.
- Er dient een knip te komen in de definitieve inrichting van de Polderweg ten oosten van de Nicolaas de Roeverstraat.

Wij zullen verder de raadscommissie Openbare ruimte en economie d.d. 31 maart a.s. om advies vragen ten aanzien van het vrijgegeven van deze documenten voor inspraak door belanghebbenden. Na de vergadering van de voornoemde raadscommissie zullen we een besluit te nemen over vrijgave van de stukken voor inspraak. Na beoordeling van de binnengekomen inspraakreacties zullen we een definitief voorstel voor de ontsluiting van het Polderweggebied ter besluitvorming voor te leggen aan de stadsdeelraad.

8. Procedure en communicatie

Het doen gebruiken van de nieuwe brug over de Ringvaart door autoverkeer is niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan en het Stedenbouwkundig Plan Polderweggebied. Vanwege de ruimtelijke en verkeerskundige consequenties is het gerechtvaardigd en zorgvuldig om een inspraakprocedure volgens de Amsterdamse Inspraakverordening 2003 te doorlopen. Dit geldt ook voor het in deze notitie beschreven probleem van het aanbrengen van knips.

Hierna neemt het dagelijks bestuur een definitief besluit over de ontsluiting van het gebied en de positie van de knips.

Dit besluit zal als uitgangspunt dienen bij het gereedmaken van het Inrichtingsplan.

Uitgegaan wordt van de volgende planning:

3 maart	db-besluit voorkeursvariant, stukken ter bespreking zenden aan raadscommissie
31 maart	raadscommissie Openbare Ruimte en Economie
7 april	db-besluit vrijgave voor inspraak van het voorlopig standpunt
13 april	publicatie Stadsdeelkrant en website stadsdeel
eind april (n.t.b.)	inspraakavond
25 mei	einde inspraaktermijn
9 juni	db-besluit
15 september	raadscommissie
28 september	besluit stadsdeelraad

Afhankelijk van het besluit zal een juridisch-planologische procedure worden doorlopen om de bestemming van de brug te wijzigen.

Bijlage: notitie van 30 september 2008