Versie 1
Juni 2024

Gemeente Amsterdam

Nota van Uitgangspunten

Bus-eindstation op het Olof Palmeplein, in het kader van “Zero Emissie Bus” (ZEB)



Versiebeheer

Versie	Auteur	Reden versiewijziging	Datum
01	Jos Koster	n.v.t.	Juni 2024

Opsteller	Goedgekeurd en vrijgegeven	Paraaf	Datum
Jos Koster			

Inhoud

1 Aanleiding en doel 5

1.1 Zero Emissie Bus (ZEB)

1.2 Doel

2. Locatie en omgeving 6

2.1 Huidige situatie

2.2 Projectgrens en Scope

2.3 Raakvlakprojecten

3 Bestuurlijk kader 11

4. Ontwerp- en beleidskaders 12

4.1 Algemene uitgangspunten

4.2 Verkeerskundige kaders busstation

4.3 Overige ontwerpkaders

5. Ontwerpvarianten 16

5.1 Voorgaande modellen

5.2 Voorkeursmodel C1

6 Communicatie, omgevingsmanagement en participatie. 24

6.1 Stakeholders

6.2 Participatietraject

7 Kosten, dekking en risico's 25

7.1 Investeringsraming

7.2 Dekking

7.3 Risico's

8 Eigendom, beheer 27

8.1 Huidige situatie

8.2 Nieuwe situatie

9 Planning en vervolgproces 28

9.1 Besluitvormingsprocedure

9.2 Planning mijlpalen

10. Bijlagen 29

10.1 Inventarisatie & visuele boomcontrole Buikslotermeerplein

10.2 Folder en verslag informatieavond 21 mei 2024

10.3 Voorkeursmodel/schetsplan Busstation Olof Palmeplein

1. Aanleiding en doel

In 2016 hebben het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vervoerregio Amsterdam (VRA), de Metropoolregio Rotterdam en Den Haag en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen het nationaal Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus (BAZEB) ondertekend. Met het ondertekenen van dit bestuursakkoord hebben de Nederlandse ov-concessieverleners afgesproken dat vanaf 2025 alle nieuwe ov-bussen zero emissie zijn. En vanaf 2030 álle OV bussen.

1.1 Zero Emissie Bus

Project Zero Emissie Bus (ZEB) is een samenwerking tussen het GVB, de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en de gemeente Amsterdam en heeft tot doel om, in het kader van het bovengenoemde bestuursakkoord het openbaar vervoer in Amsterdam in 2025 emissievrij te laten rijden. Daartoe worden alle dieselbussen aan het eind van hun technische levensduur vervangen door zero-emissie bussen. Hiervoor worden in drie GVB-garages (West, Zuid, Noord) en op een achttal busstations (snel)laadvoorzieningen gerealiseerd zodat straks ca 200 elektrische GVB-bussen het ov-busvervoer in Amsterdam kunnen verzorgen. Dit gebeurt in verschillende batches. Batches zijn gekoppeld aan eindpunten waar GVB lijnen eindigen, en de buschauffeurs pauzeren. Het bestaande busstation op het Olof Palmeplein is één van de locaties waar de GVB-bussen straks moeten kunnen laden en de laatste die in uitvoering komt.



Afb. 1 Laadstations Amsterdam

Het bus-eindstation Olof Palmeplein zit in Batch 5. Het gaat om twee buslijnen (34 en 35) die hun eindhalte bij het Olof Palmeplein in Noord hebben. Deze worden in de nacht geladen in garage Noord. Het gaat om 18 bussen en er komen 5 snellaadpalen (waaronder één reserve). Naar verwachting zijn deze bussen eind 2025 elektrisch

Alle locaties zijn gedimensioneerd om een opschaling van het ov op te vangen. Indien vervoerder GVB meer voegtuigen inzet om de dienstregeling te rijden, zijn de laadlocaties in de openbare ruimte daartoe opgesteld

1.2 Doel

Met de beoogde realisatie van het laadstation Olof Palmeplein, zijn alle benodigde (bij-)laadstations in Amsterdam gereed of in uitvoering. De inpassing van de benodigde laadinfrastructuur wordt gecombineerd met de realisatie van een geheel nieuwe bus-eindhalte. Dit heeft te maken met eisen aan kwaliteit en toegankelijkheid en de plaatsing van de laders. De bestaande halte voldoet niet meer aan de eisen van de huidige tijd waardoor inpassing van de laadinfra onmogelijk is. Ook voldoet het huidige busstation niet aan de eisen van toegankelijkheid voor minder validen en ouderen. De ontwerpuitdaging is de nieuwe toekomstbestendige eindhalte te combineren met de intentie het Olof Palmeplein te ontwikkelen tot een uitnodigende entree van het getransformeerde winkelcentrum Boven ‘t Y en de nabije omgeving.

2. Locatie en omgeving

2.1 Huidige situatie



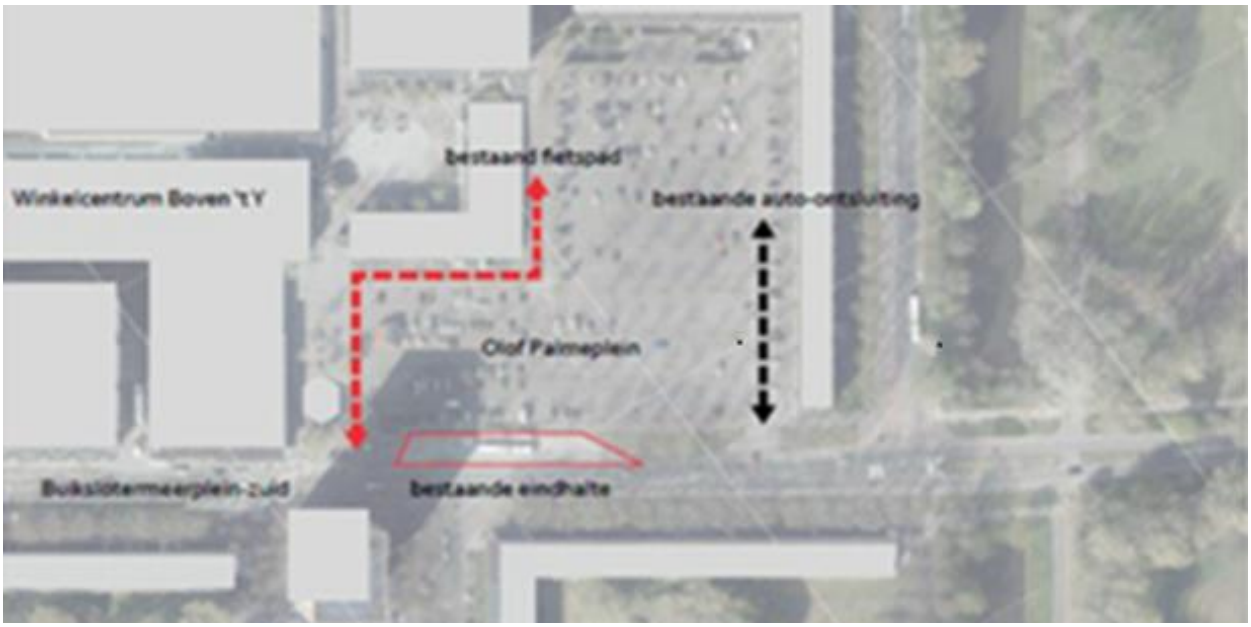
Afb. 2 Luchtfoto Buikslotermeerplein, met aan de oostkant het Olof Palmeplein

Het Olof Palmeplein is een plein in Amsterdam-Noord. Het plein bevindt zich ten oosten van het Buikslotermeerplein op de driesprong met de Werengouw en de Th. Weeversweg. Het plein maakt

onderdeel uit van het winkelcentrum Boven 't Y en is rond 1986 opgeleverd als nieuwbouw en uitbreiding van het winkelcentrum. Buslijnen 34 en 35 hebben er hun standplaats en buslijn 38 een halte. GVB heeft tevens bevestigd het eindpunt in de toekomst ook nodig te hebben, om een goed reisproduct aan de bewoners van Amsterdam Noord te bieden. De keuze om vast te houden aan de locatie Olof Palmeplein is tevens door de Gemeente Amsterdam bevestigd middels het aangaan van de Bestuursovereenkomst in 2021.



Afb 3. buslijnen Amsterdam Noord



Afb.4 Bestaande situatie Olof Palmeplein

De bestaande eindhalte op het Olof Palmeplein ligt op dit moment globaal ter hoogte van de Albert Heijn, en fungeert mede als oostelijke entree tot het winkelcentrum Boven ’t Y. Ook het chauffeursonderkomen is daar gesitueerd. Het Olof Palmeplein is grotendeels in gebruik als parkeerterrein, dat met name door de bezoekers van het winkelcentrum en door de bewoners aan het plein gebruikt wordt. Ten oosten van het huidige busstation ligt de ontsluitingsroute van het parkeerterrein en de naastgelegen appartementen. Direct ten westen van de huidige halte ligt een

tweerichtings fietspad dat de weg Buikslotermeerplein-zuid verbindt met de woonwijk Kleine Wereld ten noorden van het Buikslotermeerplein.



Afb.5 Olof Palmeplein: Parkeerterrein met bomen



Afb.6. Huidige Busstation en chauffeursonderkomen



Afb 7. Zuidzijde plein: Plan van Gool en Westzijde plein: Winkelcentrum Boven't Y



Afb 8 . Fietspad westzijde en koopappartementen met toegangsweg oostzijde

2.2 Projectgrens en Scope

De realisatie van de snelladers op Olof Palmeplein is een kans om werk met werk te maken. Bij de integrale realisatie van het toekomstbestendige nieuwe bus-eindstation op het zuidelijke deel van het Olof Palmeplein zorgt de gemeente Amsterdam voor de infrastructurele voorzieningen en voor de benodigde ondergrondse voorbereiding voor het aanbrengen van de elektrische laadpalen, kasten en transformatorhuisje en inkoopstation. Het GVB is verantwoordelijk voor het leveren, plaatsen en aansluiten van de elektrische laadpalen, kasten en transformatorhuisje en inkoopstation. De contacten en afspraken met Liander lopen via het GVB. In deze Nota van Uitgangspunten wordt uitsluitend ingegaan op de werkzaamheden van de gemeente Amsterdam.

Het projectgebied wordt begrensd door de weg Buikslotermeerplein-zuidzijde, het aan de oostzijde gelegen appartementenblok, het resterende openbare parkeerterrein aan de noordzijde en het openbaar gebied van het winkelcentrum Boven't Y aan de westzijde

Binnen de scope vallen ook:

- ✓ Technische voorbereiding verplaatsen bestaande chauffeur onderkomen
- ✓ (Tijdelijke) verkeersingang voor het openbare parkeerterrein en verkeersveilige inrichting van ingangen/ fietspad in relatie tot het busstation.
- ✓ Tijdelijke voetgangersverbinding (via het parkeerterrein tussen busstation en winkelcentrum
- ✓ Onderzoek naar de behoefte aan fiets parkeren
- ✓ Herplanting bomen en/of compensatie te kappen bomen

<u>Buiten de scope:</u>

De onderstaande onderdelen vallen buiten de scope van het project Busstation Olof Palmeplein: -

- ✓ Gebiedsontwikkeling Olof Palmeplein
- ✓ Herinrichting Buikslotermeerplein weg zuidzijde
- ✓ Werkzaamheden door Liander
- ✓ Verplaatsen bestaande chauffeur onderkomen
- ✓ Hoewel het voor VRA en GVB van belang is, dat het busstation goed per fiets is te bereiken, valt de realisatie van een eventuele fietsstalling vooralsnog buiten de scope.

2.3 Raakvlakprojecten

Herontwikkeling Buikslotermeerplein, onderdeel Olof Palmeplein



Afb 9. Plangebied Buikslotermeerplein, met aan de oostzijde het Olof Palmeplein

In oktober 2021 is de Projectnota Buikslotermeerplein vastgesteld. Hierin zijn de belangrijkste uitgangspunten voor de ontwikkeling van het gebied vastgelegd. Het gebied bestaat uit drie deelgebieden. Het centrumplein aan de westkant, het winkelcentrum in het midden en het Olof Palmeplein aan de oostkant. De bedoeling is dat het plein verandert in een ‘gezellige, groene woonbuurt’. Het stedenbouwkundige plan moet nog verder worden uitgewerkt. Conform planning gebeurt dat in 2025.

De bestaande parkeerplaatsen maken plaats voor een drietal bouwblokken, wat betreft maat en schaal aansluitend bij de bestaande bebouwing. Het programma voor het Olof Palmeplein, vastgelegd in de bestuurlijk vastgestelde projectnota, bestaat uit ca. 250 woningen, aangevuld met maatschappelijke voorzieningen en buurtgerichte functies. Er is onder meer een ‘alles-in-één-school’ gepland met bijbehorend openbaar toegankelijk schoolplein. De bouwvolumes zijn alzijdig georiënteerd, en vormen het gezicht van het getransformeerde winkelcentrum naar de weg Buikslotermeerplein-zuid. De geplande blokken aan het Olof Palmeplein hebben niet-woonfuncties in de plint. Intentie is een uitnodigende entree tot het winkelcentrum te creëren met de nadruk op langzaam verkeer, groen en verblijfskwaliteit. Het parkeren vindt plaats in gebouwde parkeervoorzieningen onder de blokken.

Project herinrichting Buikslotermeerplein zuidzijde





Afb 10. Buikslotermeerplein zuidzijde in oostelijke en westelijke richting

De weg Buikslotermeerplein-zuidzijde wordt heringericht. Belangrijk aandachtspunt is de verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers. Deze fietsen nu op de rijweg, zonder speciale voorzieningen. De route maakt deel uit van het Plusnet Fiets van de gemeente Amsterdam en wordt ook als ontbrekende schakel genoemd in het Mobiliteitsplan Noord. Het toekomstige dwarsprofiel is nog niet bekend. Een mogelijkheid, waarmee rekening moet worden gehouden bij het ontwerp van het busstation, is dat er een eenzijdig tweerichtingsfietspad aan de noordzijde van de rijloper wordt gerealiseerd. Hierbij gaat de aandacht met name naar de veiligheid omdat de bussen zowel bij het in- als uitrijden het fietspad kruisen.

Mobiliteitsplan Noord

De afgelopen jaren landde bijna de helft van de Amsterdamse nieuwbouw in Noord. De komende decennia wordt de gebiedsontwikkeling doorgezet, o.a. met de bovengenoemde herontwikkeling van het Buikslotermeerplein, met lage parkeernormen en autoluwe ambities. Op lange termijn (na 2040) verdubbelt het aantal inwoners van Noord bijna. De gebiedsontwikkelingen worden gerealiseerd met hoge dichtheden en een gemengd programma. Daarmee verschuift ook het zwaartepunt in Noord naar de IJ-oevers. Het Mobiliteitsplan Noord, dat op 29 juni 2021 door het college is vastgesteld, beantwoordt de vraag hoe we Noord ook in de toekomst bereikbaar houden.

Om in Noord met veel meer mensen duurzaam en aantrekkelijk te wonen, verblijven en verplaatsen, is het nodig te kiezen voor een duurzaam stedelijk mobiliteitssysteem. Dat betekent ruim baan voor verblijven, lopen, fietsen, slimme mobiliteit en openbaar vervoer en relatief minder auto. Met name fiets en ov zijn daarmee essentieel in het succes om het autobezit – en gebruik in Noord terug te dringen. Het GVB zal ook in de toekomst van het busstation Olof Palmeplein gebruik blijven maken.

3. Bestuurlijk kader

- ✓ De gemeente Amsterdam, het GVB en de Vervoerregio Amsterdam werken samen aan het project om de Amsterdamse dieselbussen te vervangen door Zero Emissie Bussen. Om deze vervanging in gang te zetten heeft de wethouder Duurzaamheid in april 2015 samen met het GVB namens de gemeente het Duurzaamheidsconvenant getekend. Hierin staat de ambitie dat in 2025 al het Amsterdams Openbaar Vervoer uitstootvrij is.
- ✓ De Vervoerregio Amsterdam is medeondertekenaar van het landelijk bestuursakkoord Zero Emissie Bus. In dit akkoord wordt uitgegaan dat in 2025 alle nieuw in te stromen bussen emissie vrij zijn en in 2030 alle bussen emissie vrij.
- ✓ Op 31 januari 2022 is de ontwikkeling van vernieuwing en verduurzaming van de bus-eindhalte op het Olof Palmeplein besproken in zowel de staf Ruimtelijke Ontwikkeling als de staf Verkeer en Vervoer. Hierin is ingestemd met een gescheiden opdrachtgeverschap voor de bus-eindhalte (door V&OR) en de overige gebiedsontwikkeling (door G&O). De betrokken wethouders zijn hierover geïnformeerd.
- ✓ In de Integrale Staf van wethouder Van der Horst van 17 mei 2023 heeft de wethouder ingestemd met de Startnotitie en het Plan van Aanpak om op het Olof Palmeplein in

Amsterdam Noord een busstation voor elektrische bussen te realiseren en daarmee het Principebesluit genomen voor het vervolg.

- ✓ Wethouder Van Dantzig heeft in de voordracht van 29 juni 2023 kennisgenomen van de Startnotitie Busstation Olof Palmeplein (Principebesluit PBI) van V& OR, mede in relatie tot de gebiedsontwikkeling van het Buikslotermeerplein en de financiële consequenties van de nog op te stellen grondexploitatie Olof Palmeplein.
- ✓ De nu voorliggende Nota van Uitgangspunten markeert het einde van de uitgangspuntenfase (PBI-2), waarin de in de Startnotitie weergegeven mogelijke ruimtelijke oplossingen verder worden uitgewerkt tot één voorkeurmodel. Er heeft een eerste inschatting plaatsgevonden van de technische, financiële, ruimtelijke en verkeerskundige uitgangspunten. Deze fase eindigt met een Voorkeurbesluit, waarmee het college van B&W instemt met de Nota van Uitgangspunten en het voorkeurmodel (schetsontwerp).

<u>Overige beleids- en bestuur stukken in relatie tot het project Busstation Olof Palmeplein</u>

- ✓ Voordracht voor de bestuursmap van wethouder Van Dantzig van 29/9/2022
- ✓ Voordracht voor de bestuursmap wethouder Van der Horst van 29/9/2022
- ✓ Intentieovereenkomst VRA/GVB/Amsterdam Zero Emissie Transitie Amsterdam (17/2/2022)
- ✓ Memo's aan wethouders Van Dantzig, Van der Horst, portefeuillehouders Abid en el Ksaihi (18 /8/2022)
- ✓ Voordracht voor de Staf Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit (31/1/2022).
- ✓ Projectnota Buikslotermeerplein (27/09/2021)
- ✓ Actieplan Schone Lucht (1/10/2019)
- ✓ Bestemmingsplan Boven 't Y (14/02/2018)
- ✓ Het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio (12/12/2017)
- ✓ De Vaststellingsovereenkomst parkeren CV Winkelcentrum Amsterdam Noord (5/12/2005) wordt vervangen door nieuwe afspraken, waarbij is rekening gehouden met het opheffen van ca 100 parkeerplaatsen op het Olof Palmeplein.

4. Ontwerp- en beleidskaders

4.1 Algemene uitgangspunten

De ontwerpuitdaging is de nieuwe toekomstbestendige eindhalte te combineren met de intentie het Olof Palmeplein te ontwikkelen tot een uitnodigende entree van het getransformeerde winkelcentrum Boven 't Y en de nabije omgeving. De eerste studies wezen uit dat de eindhalte minimaal in grootte verdubbelt, vanwege het aantal haltes met laadapparatuur en om aan de toegankelijkheidseisen te kunnen voldoen. Dit heeft natuurlijk consequenties voor de geplande bebouwing op het plein. Het beoogde programma zal hierdoor verkleinen. Om de impact te minimaliseren is bij het schetsontwerp uitgegaan van een zo compact mogelijke eindhalte

De locatie van het Olof Palmeplein als elektrisch oplaadpunt voor stadsbussen is door het programma ZEB (Zero Emissie Bussen) bepaald en bestuurlijk vastgelegd. Op 17 mei heeft wethouder Van der Horst de startnotitie vastgesteld en daarmee het principebesluit genomen. Deze Nota van Uitgangspunten is daar een uitwerking van

Ontwerp en maatvoering conform de kwaliteitseisen van het Beleidskader Verkeersnetten (jan 2018), Beleidskader Puccinimethode (handboeken rood en groen), de principes van Duurzaam Veilig, de Leidraad CVC (2020), en de algemeen geldende richtlijnen van de CROW, waaronder ASVV.

4.2 Verkeerskundige kaders busstation

- In verband met de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers is gekozen voor een eindhalte met een eigen in- en uitrit, zodat het (mogelijke) fietspad slechts twee keer gekruist wordt door de bussen.
- Het realiseren van het busstation maakt een mogelijke herinrichting van de rijweg Buikslotermeerplein-zuidzijde niet onmogelijk. Het busstation wordt dermate noordelijk gesitueerd dat alle mogelijke ontwerpvarianten van de weg beschikbaar blijven.
- Vanuit reizigerslogica in relatie tot het winkelcentrum Buikslotermeerplein - als belangrijkste herkomst en bestemming- dienen de bussen met de voorzijde richting westen gericht te zijn. Daarmee dient de inrit aan de oostelijke zijde, en de uitrit aan de westelijke zijde van de eindhalte te worden gesitueerd. De uitrit aan de westkant dient op voldoende afstand te liggen van het bestaande fietspad;
- De halte is eind-/beginpunt voor de buslijnen 34 en 35. De lijnen 34 en 35 komen uit het oosten aanrijden en moeten naar het oosten afrijden;
- Buslijn 38 is een doorgaande oost->west en west->oost lijn welke niet door andere halterende/bufferende bussen gehinderd mag worden. Lijn 38 mag op de rijbaan halteren (zoals momenteel);
- De genoemde buslijnen kunnen in de toekomst door de nieuwe concessie met GVB aangepast worden, maar het blijven twee eindigende en één doorgaande OV lijn;
- De laadpalen staan op de haltes. De overige benodigde voorzieningen moeten op een zo klein mogelijk ruimte ingepast worden in de openbare ruimte bij het busstation, maar niet tussen eindhalte en winkelcentrum. Het bestaande chauffeursonderkomen kan tijdelijk in de openbare ruimte worden herplaatst, en na oplevering van de geplande bouwblokken in de plint worden opgenomen;
- Net als voor het chauffeursonderkomen wordt ernaar gestreefd de benodigde in het oog springende laadvoorzieningen (inkoop- en transformatorstation en laadregelkasten) inpandig in de gebiedsontwikkeling mee te nemen. Tot die tijd zullen de laadvoorzieningen, bij voorkeur ten noorden van het busstation geplaatst en omheind worden. Dit houdt in dat er voor de tijdelijke en de definitieve situatie infravoorzieningen moeten worden aangebracht.
- Er wordt uitgegaan van een nieuwe definitieve bus-eindhalte voor de lijnen 34 en 35, met 4 haltes en 5 snellaadpalen plus bijbehorende voorzieningen. Algemene uitgangspunten voor de definitieve inpassing van de bus-eindhalte zijn:
    - Uitvoerbaarheid van de OV-exploitatie: draaicurves, veiligheid, eindpunt, geen bufferruimte (de bussen bufferen op de bushaltes);
    - Toegankelijkheid en kwaliteit passend bij nieuwe regelgeving;
    - Toekomstbestendigheid, in relatie tot het gebruik en tot de toekomstige ontwikkeling van het Olof Palmeplein;
    - Personeelsvoorziening (eindpunt functie), met parkeerplaatsen. De huidige GVB-voorzieningen (overlegruimte, toilet etc.) zijn ook in de nieuwe situatie benodigd;
    - Inpassing van snellaadinfrastructuur.
        - Laadkast

- Compacttrafo
- Laadpaal
- Er zijn 5 laadpalen benodigd: 1 voor lijn 34, 3 voor lijn 35 en 1 extra laadpaal;
- De extra laadpaal dient als reserve laadpaal en de plek mag ook als busbuffer dienen, er zijn geen extra busbuffer-plaatsen benodigd
- DC-outlet kast

- De haltevoorziening dient te voldoen aan het TPVE-bushaltes, dat is opgenomen in het Handboek Rood (Puccini);
- Uitgaan van gelede bussen (18 meter) bij halteren, bufferen en laden (NB: bussen 34 en 38 betreft nu nog standaardmaterieel);
- Bussen die hebben gebufferd en/of geladen dienen vrij te kunnen aanrijden, halteren en afrijden naar de rijweg in oostelijke en westelijke richting;
- Aankleding van objecten in het openbaar gebied, zoals een transformatorhuisje;
- Voor wat betreft meubilair op de halte (abri, vuilnisbakken) wordt verwezen naar het “PvE Toegankelijke Haltes”;
- Een dynamisch reizigersinformatiesysteem (DRIS) wordt per halte aangebracht.
- Onderzocht wordt of bewegwijzering op het terrein gewenst is.

4.3 Overige ontwerpkaders

· Bomen:

- Aanwezige bomen worden zo veel als mogelijk gehandhaafd, met name de grote bomen aan de Buikslotermeerplein zuidzijde.
- Er worden 3 grote bomen en 16 kleinere bomen gekapt. Al deze bomen zijn niet verplantbaar conform het onderzoek van ‘Pius Floris Boomverzorging en Boomadvies’ (rapport dd. 10 mei 2023)
- Conform de eisen van de gemeente Amsterdam worden alle gekapte bomen zo veel als mogelijk in de nabijheid van het project nieuw aangeplant zonder daarbij te conflicteren met toekomstige ontwikkelingen. Wanneer gekapte bomen niet fysiek gecompenseerd kunnen worden, word de geldwaarde die deze bomen vertegenwoordigen, in het gemeentelijk herplantfonds gestort.

· Openbare verlichting:

- Realiseren van voldoende openbare verlichting, zowel op als rondom het busstation.

· Landschappelijk:

- er wordt rekening gehouden met de gewenste stedenbouwkundige opzet van het Olof Palmeplein.

· Voetganger:

- Het realiseren van een looproute tussen rijweg Buikslotermeerplein-zuidzijde en busstation. Hier worden geen zebra's gerealiseerd aangezien het aantal voetgangers beperkt zal zijn.
- Vanuit verkeersveiligheid wordt aan de "achterzijde" (oostzijde) van het busstation bij voorkeur een groene zone gerealiseerd om te voorkomen dat hier voetgangers over het busplatform lopen.
- Het realiseren van een looproute tussen busstation en winkelcentrum Buikslotermeerplein langs de noordzijde met een zebra over het parkeerterrein. In de volgende fases zullen de looproutes en de geleiding van de voetgangers nader worden uitgewerkt.

· Fiets:

- Handhaven van de huidige noord<>zuid fietsverbinding tussen Gall en Gall en Slufter.
- Handhaven van de huidige oost<>west fietsverbinding via Buikslotermeerplein-zuidzijde.
- Het ontwerp van het busstation maakt de toekomstige oost<>west fietsverbinding in welke vorm dan ook niet onmogelijk.
- De fietsenberging van de woningen aan de oostzijde van het Olof Palmeplein zijn bereikbaar vanaf de te handhaven rijweg.

· Parkeren:

- Het nieuwe busstation gaat ten koste van ca. 130 parkeerplekken. Dit zijn geen parkeerplekken voor vergunningshouders.
- Op de huidige locatie van het busstation worden ca 30 compenserende parkeerplekken gerealiseerd, zodat er in totaal ca 100 parkeerplaatsen verdwijnen. De parkeerplaatsen voor vergunninghouders blijven gehandhaafd.
- Uit recente tellingen van de parkeerdruk op en rond het Olof Palmeplein, is gebleken, dat er na het opheffen van ca 100 parkeerplaatsen nog ruim voldoende plaatsen overblijven (https://maps.amsterdam.nl/parkeerdruk/).

· Autoverkeer:

- Het busstation is niet toegankelijk voor regulier autoverkeer.
- De oostelijke rijweg over het Olof Palmeplein tussen Het Schouw en Buikslotermeerplein-zuidzijde wordt een doodlopende weg. Er wordt vanuit verkeersveiligheid en functioneren van het busstation geen verbinding gerealiseerd naar Buikslotermeerplein-zuidzijde i.v.m. de directe nabijheid van inrit naar het busstation. (Dit geldt ook voor het fietsverkeer.)
- De zuidelijke inrit naar het Olof Palmeplein wordt verplaatst richting de Gall en Gall en wordt middels een inritconstructie aangesloten op de rijweg Buikslotermeerplein-zuidzijde.
- De noordelijke toegang van het parkeerterrein via de onderdoorgang bij Het Schouw wordt gehandhaafd.
- Er is een ruimtelijke scheiding tussen het parkeerterrein en het busstation.

· Vuilophaal:

- de ondergrondse afvalbak aan de oostzijde van het Olof Palmeplein dient te kunnen worden geleegd zonder dat de vuilniswagen hoeft achteruit te rijden.

· Nood- en hulpdiensten:

- het busstation en het parkeerterrein zijn en blijven toegankelijk voor nood- en hulpdiensten.

. Technische eisen inrichting

- De nieuwe inrichting mag niet tot substantieel hogere beheerkosten leiden.
- Het streven is om op onderdelen de beheerkosten te verlagen.
- De nieuwe inrichting moet een levensduur van ten minste 30 jaar kennen.
- De verharding van het nieuwe busstation wordt, net als het bestaande, uitgevoerd in beton. Zeker bij de elektrische bussen, die zwaarder zijn dan dieselbussen vanwege de accu's, is beton het enige verhardingsmateriaal dat de belastingen kan verdragen. Eén van de ingrediënten van beton, het bindmiddel, is cement. De productie van cement levert wereldwijd een bijdrage van ongeveer 7% van de totale CO2-uitstoot. Bij de productie van 1 kilo cement komt 1 kilo CO2 vrij. Dit project is een goede gelegenheid om een pilot uit te voeren met Geopolymeerbeton, waarbij één opstelstrook met Geopolymeerbeton wordt gerealiseerd.
  Geopolymeerbeton is een cementloos beton, en kan toegepast worden om de CO2-footprint van beton te verlagen. Ondanks dat Geopolymeerbeton al in fietspaden is toegepast is het gebruik voor zwaardere belastingen zoals elektrische bussen nieuw. Daarom wordt er voorgesteld om als pilot één opstelstrook in Geoploymeerbeton uit te voeren en dit te monitoren.
  Geopolymeerbeton bestaat net als traditioneel beton uit grof en fijn toeslagmateriaal, water en eventuele vul- en hulpstoffen. Echter zonder cement, maar met andere aardachtige materialen die alkalisch geactiveerd worden. Dit levert in verharde vorm een gel op die vergelijkbare eigenschappen heeft als cementsteen. Op vele fronten zijn de prestaties en eigenschappen te vergelijken met of zelfs beter dan cementbeton. Het grootste verschil is de 50 tot 80% reductie van de CO2-footprint in de productiefase.

5. Ontwerpvarianten

5.1 Voorgaande modellen

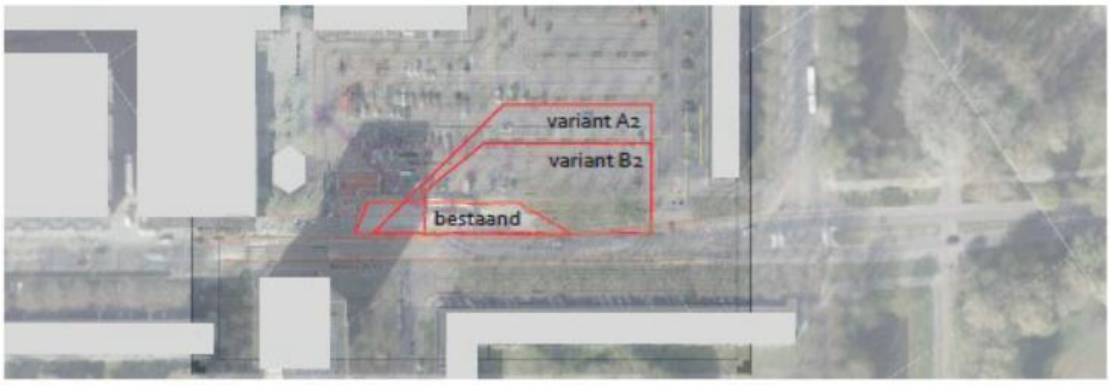
Het doel van het project is de realisatie van een toekomstbestendig bus eindhalte met personeelsvoorziening. De inrichting dient veilig te zijn voor het verkeer, de haltes dienen toegankelijk te zijn en de realisatie van in totaal 5 snelladers is noodzakelijk om het OV zero emissie uit te voeren.

Voor het goed functioneren van het eindpunt Olof Palmeplein dienen de volgende onderdelen gerealiseerd te worden:

- 5 snelladers
- 4 toegankelijke bushaltes
- Goede in- en uitrijd mogelijkheden voor de bussen
- Een verkeersveilige aansluiting op de Buikslotermeerplein zuidzijde
- Een personeelsvoorziening voor de buschauffeurs, met zicht op de voertuigen
- Een duidelijke en leesbare inrichting voor de toegang tot het parkeerterrein voor auto's
- Een inkoopstation/ transformatoren voor de snelladers

Op basis van bovengenoemde objecten is een ruimtebestek bepaald en ontworpen, met oog voor een goede inpassing in de omgeving.

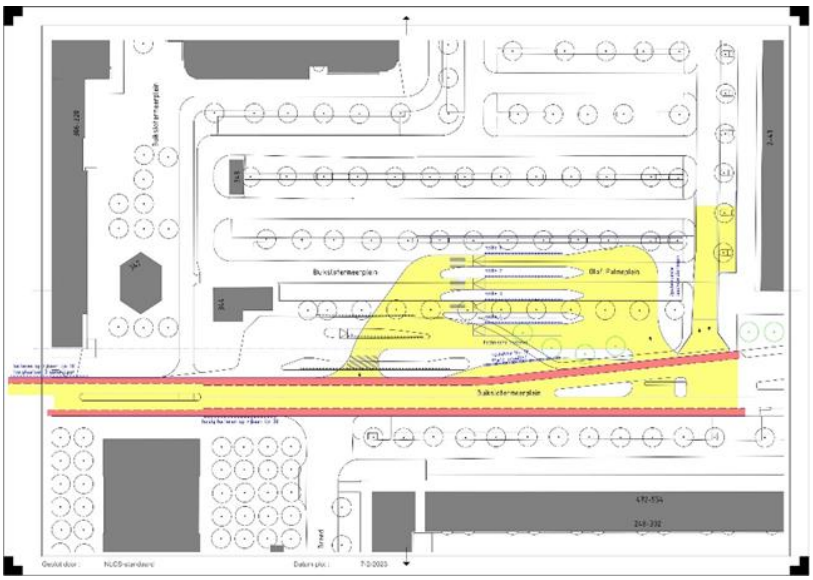
Met inachtneming van de ontwerpcriteria hebben Amsterdam, VRA en GVB in 2022 twee mogelijke varianten (A2 en B2) bepaald. Ontwerpend onderzoek heeft uitgewezen dat haltes parallel aan de rijweg in de meest compacte halte resulteert. Dit betekent ook dat de impact op de te ontwikkelen kavels, in footprint en m2 uitgeefbaar terrein, kleiner is dan bij opties waarbij de haltes onder een hoek ten opzichte van Buikslotermeerplein-zuid gerealiseerd worden. Uiteindelijk is besloten om variant B2 als uitgangspunt te nemen en deze verder uit te werken.



Afb. 11. Modellen studie GVB/Amsterdam

Het ontwerp is vervolgens iets naar het oosten geschoven omdat hiermee meer ruimte wordt gecreëerd aan de westkant. Die ruimte daar is handig omdat dan een grotere openbare ruimte gemaakt kan worden voor mensen die vanuit het winkelcentrum komen en naar de bus gaan. Ze kunnen dan daar nog verblijven terwijl ze wachten en mogelijk gebruik maken van omliggende winkeltjes/kiosken e.d.

De toenmalige voorkeursvariant resulteerde op dat moment in het volgende verkeerstechnisch schetsontwerp:



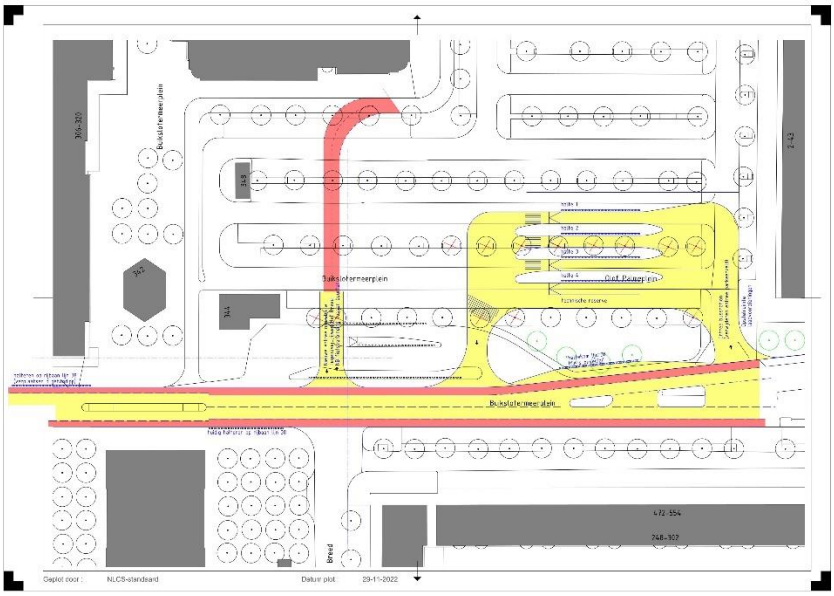
Afb. 12. Verkeerstechnische schetsuitwerking variant B2

Dit schetsontwerp B2 heeft enkele consequenties:

- Er moeten, naast kleinere ongezonde, ook ca 10 volwassen en gezonde bomen gekapt worden;
- Er moeten ca 130 parkeerplaatsen opgeheven worden;
- De inrit van het busstation en het openbare parkeerterrein liggen naast elkaar;
- De in- en uitrit van het busstation zijn niet haaks op de weg gesitueerd, waardoor het zicht op het verkeer (NB fiets) op de rijweg niet optimaal is.

In vervolg op bovenstaande consequenties is er daarom een mogelijkheid tot optimalisatie onderzocht waarbij handhaven van (het merendeel van) de kwalitatief goede bomen als doelstelling is meegegeven.

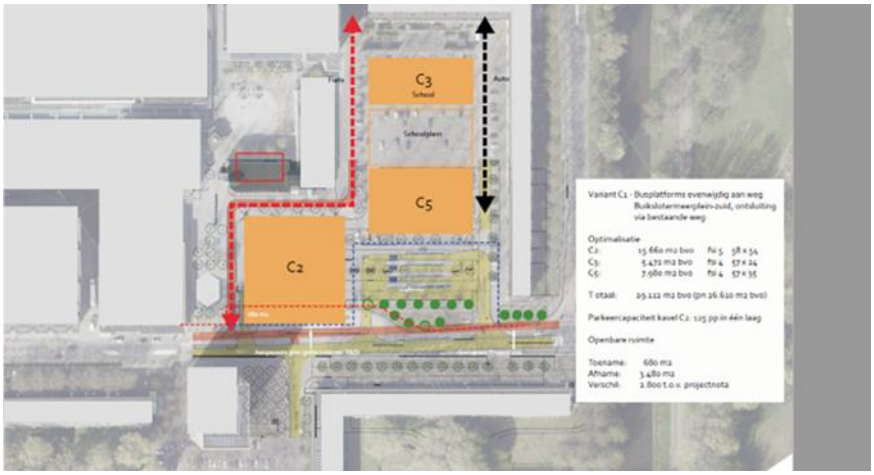
Vanwege het handhaven van de bomen is vervolgens de eindhalte in het ontwerp in noordelijke en oostelijke richting opgeschoven waarbij het busstation gedeeltelijk op de huidige ingang van het parkeerterrein komt te liggen en er een nieuwe ingang aan de westzijde wordt gemaakt: variant C. Als gevolg hiervan ontstaat er meer ruimte voor de uitrit van de bussen en kan deze haaks in plaats van onder een hoek aansluiten op de weg Buikslotermeerplein-zuid. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede want er is vanuit de bus beter overzicht op de kruisende auto’s en fietsers. Stedenbouwkundig is het model ook aantrekkelijk omdat de gewijzigde footprint van de geplande bouwvolumes meer flexibele uitwerkingsmogelijkheden bieden op architectonisch niveau, en de kavel naast de AH aanmerkelijk in omvang toeneemt.



Afb. 13. Optimalisatiemodel C

Van het optimalisatiemodel C zijn drie sub-varianten uitgewerkt: C1, C2 en C3. Deze hebben betrekking op de exacte positie van de in- en uitrit van de eindhalte en daarmee op de impact op de bestaande en toekomstige situatie op het Olof Palmeplein.

Variant C1. Inrit busstation ter plekke van de bestaande noord-zuid ontsluiting



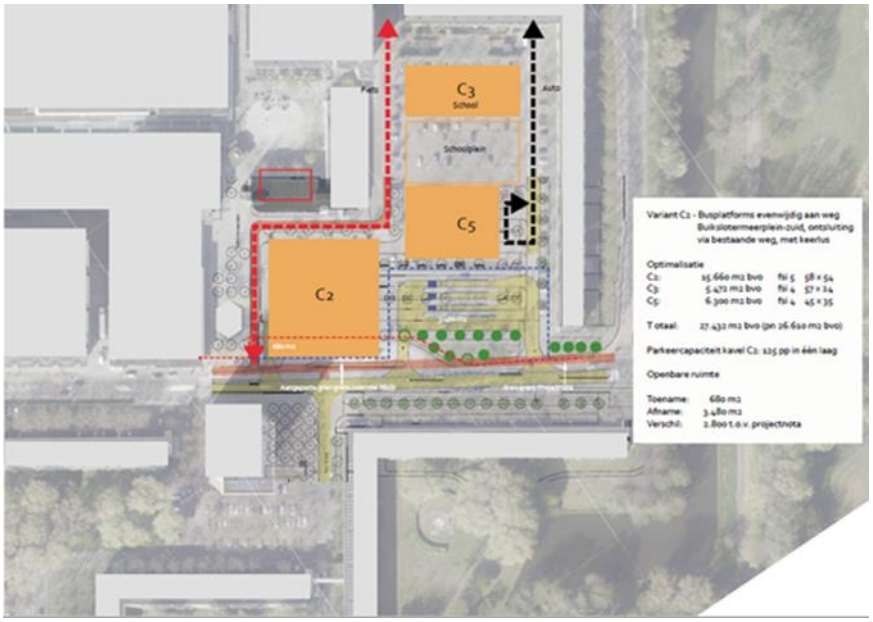
Afb. 14. Variant C1

Aan de oostzijde van het Olof Palmeplein ligt een straatje die de bestaande bebouwing ontsluit en waarlangs zich een aantal haaksparkeerplaatsen voor de bewoners bevinden. Deze ontsluiting gebruiken voor het busstation heeft meerdere consequenties:

- Het noord-zuidstraatje loopt dood op de eindhalte want autoverkeer op het busstation is niet wenselijk vanwege verkeerveiligheid;
- Er verdwijnen een aantal haaksparkeerplaatsen;
- Bewoners kunnen hun woning enkel vanaf de noordzijde bereiken;
- Een maximale footprint van de kavel C2, naast de AH;

- Nood- en hulpdiensten, vuilniswagens, vrachtverkeer etc. zullen achteruitrijdend het straatje moeten verlaten.

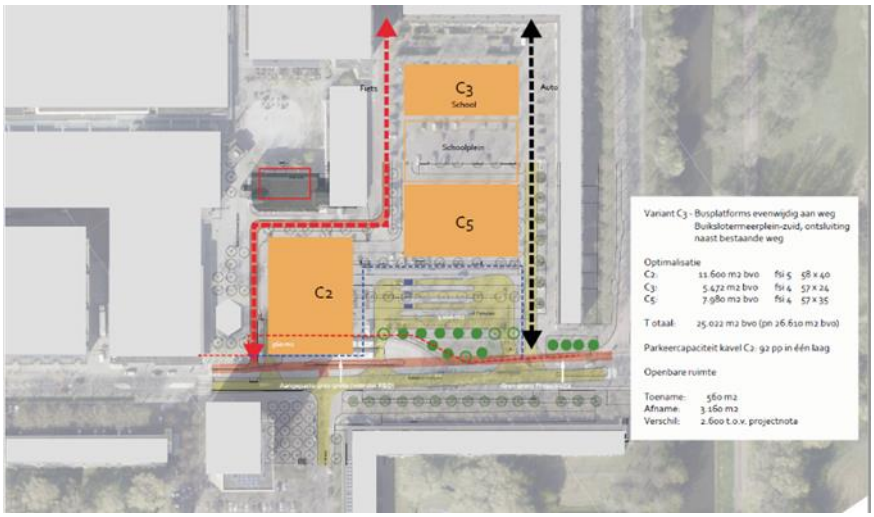
Variant C2. Inrit busstation ter plekke van de bestaande noord-zuid ontsluiting, met keerlus



Afb. 15. Variant C2

Om laatstgenoemde punt van 3.1 te ondervangen eindigt het noord-zuidstraatje met een keerlus. Deze is geschikt voor een kleine vuilniswagen, bestelbusjes en gewone auto's. Grote vrachtwagens (verhuiswagens) zullen nog steeds achteruitrijdend het straatje moeten verlaten. Verder heeft deze variant dezelfde consequenties als model 3.1, zij het dat het programma van de naastgelegen kavel C 5 ietwat afneemt. Stedenbouwkundig is deze variant minder wenselijk omdat de oostelijke rooilijn van de kavels C3 en C5 niet in elkaars verlengde liggen.

Variant C3. Inrit naast de bestaande noord-zuidroute



Afb. 16. Variant C3

De eindhalte schuift ietwat op in westelijke richting waardoor de bestaande noord-zuidroute in zijn huidige vorm blijft functioneren, en er ook geen bestaande parkeerplekken opgeheven hoeven te worden. Belangrijkste gevolg is dat de kavel C2 kleiner wordt, wat ten koste gaat van programma en de capaciteit van een eventuele gebouwde parkeervoorziening voor de gebruikers van het blok bewoners en de bezoekers van de AH.

5.2 Voorkeursmodel C1

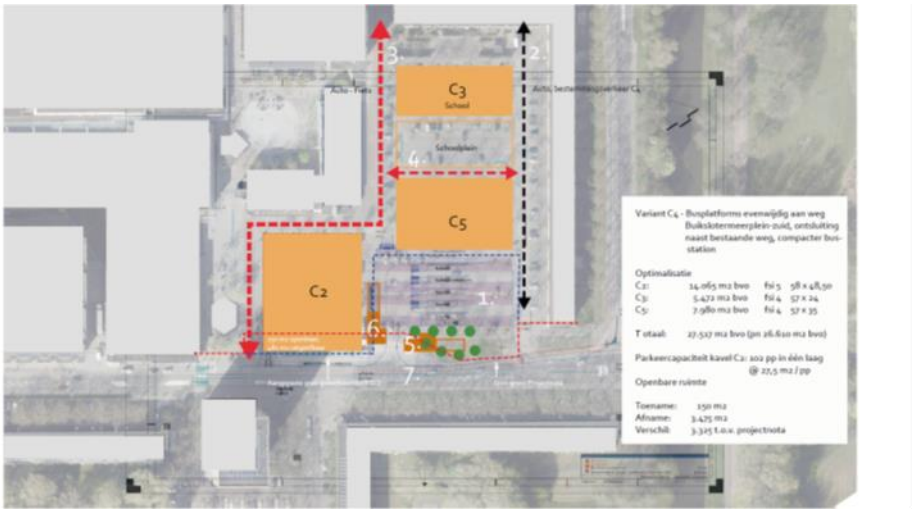
Na de aanleg van de eindhalte zal het bestaande parkeerterrein moeten blijven functioneren totdat het Olof Palmeplein ontwikkeld wordt. Naar verwachting gaat dit niet voor 2030 plaatsvinden. Bij de varianten C1 en C.2 zal een nieuwe ontsluiting vanaf Buikslotermeerplein-zuid naar het parkeerterrein gerealiseerd moeten worden, westelijk van de eindhalte. Ook blijft het terrein bereikbaar via de bestaande noordelijke ontsluiting. Bij optie 3.3 is een nieuwe ontsluiting vanaf de zuidzijde niet nodig.

Bij eerdergenoemde Variant C3 ligt de inrit van het busstation direct naast de inrit van het parkeerterrein, wat verkeerstechnisch tot onveilige situaties kan leiden.

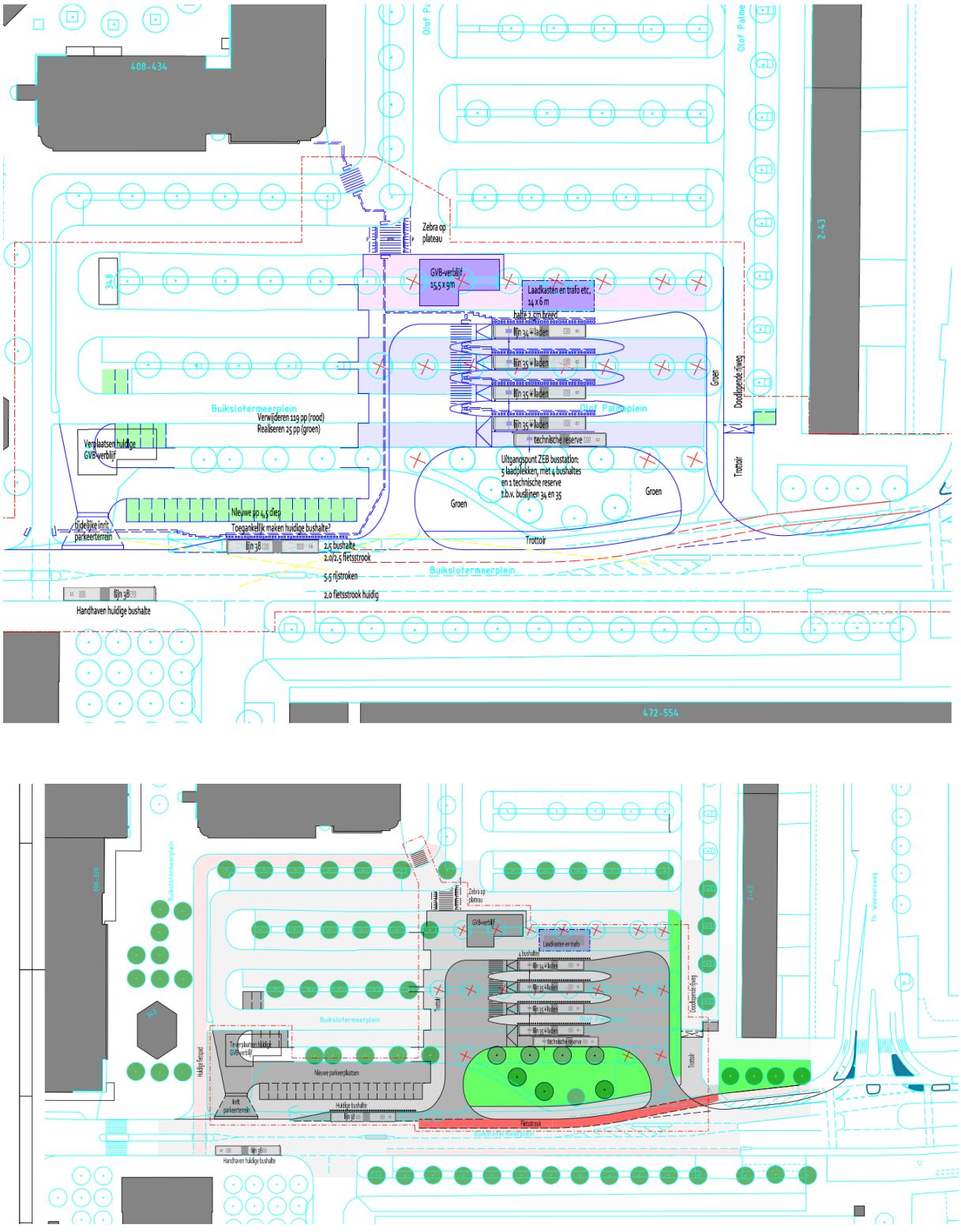
Variant C3 is verder uitgewerkt tot het definitieve voorkeursmodel, waarbij de parkeerplaatsen voor de vergunninghouders van de bewoners aan de oostzijde gehandhaafd blijven en er ruimte komt voor een groenstrook aan de oostzijde van het busstation.

- De oostzijde van het busstation ligt in het verlengde van de rooilijnen van de kavels C5 en C3
- Door de uitlijning van het busstation ontstaat er ruimte voor een groenstrook aan de oostzijde van het busstation
- De parkeerplaatsen voor de vergunninghouders aan de oostzijde van het plein zijn bereikbaar vanuit de onderdoorgang aan de noordzijde en vanuit de (tijdelijke) ingang van de parkeerplaats aan de westzijde
- De noord/zuid weg aan de oostzijde van het plein wordt bij de Buikslotermeerplein zuidzijde voor auto's afgesloten. Nadere uitwerking voor mogelijke wandel- en fietsroute
- De halte voor bus 38 blijft liggen op de Buikslotermeerplein zuidzijde. Hierdoor ontstaat aan de noordzijde van het busstation ruimte voor het chauffeursonderkomen en het transformatorhuis.
- De definitieve locatie van het chauffeursonderkomen en het transformatorhuis en de overige laadvoorzieningen (met uitzondering van de laadpalen) worden meegenomen in de plint van de te ontwikkelen bouwblokken van de gebiedsontwikkeling.
- Bij de gebiedsontwikkeling van het plein zal gekeken worden naar de mogelijkheid om in de fasering kavel C2, waarin ook de ingang van het ondergronds parkeren geplant staat, eerder te ontwikkelen dan kavel C5 en daar het chauffeursonderkomen en transformatorhuis e.d. in onder te brengen.
- De tijdelijke ingang van het parkeerterrein komt- tot het plein in ontwikkeling komt- naast de bestaand noord-zuid fietsroute te liggen. Deze fietsroute is geen

Hoofd- of Plusnet Fiets en kan bij de ontwikkeling van het plein een 15- of 30 km straatje ter ontsluiting van de blokken C2, C5 en C3 worden.



Afb.17. Voorkeursmodel C1



Afb.18. Voorkeursmodel/schetsplan Busstation Olof Palmeplein

Het voorkeursmodel is onafhankelijk van de nog te maken keuze van de ligging van het fietspad aan de Buikslotermeerplein zuidzijde.

6. Communicatie, omgevingsmanagement en participatie.

6.1 Stakeholders

- Vervoerregio Amsterdam (VRA)
  De belangrijkste stakeholder voor dit project is de Vervoerregio Amsterdam, die met de gemeente Amsterdam en andere partijen het nationaal Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus (BAZEB) heeft ondertekend. VRA trekt samen met gemeente Amsterdam en het GVB op bij het uitvoeren van dit bestuursakkoord. Het uiteindelijke doel van VRA is het optimaliseren van het mobiliteitssysteem in haar werkgebied en wordt als zodanig betrokken bij het gehele ontwikkelingsproces van het busstation. Vervoerregio is tevens de opdrachtgever van het openbaar vervoer;
- GVB
  Als concessiehouder van het openbaar vervoer van (o.a.) Amsterdam is het GVB ook een belangrijke stakeholder bij dit project en wordt als zodanig betrokken bij het gehele ontwikkelingsproces van het busstation.
- Raakvlakprojecten (gemeente Amsterdam)
  Het project is gelegen tussen twee raakvlakprojecten die van invloed zijn op het uiteindelijke ontwerp. Ook de keuzes die in dit project gemaakt worden hebben invloed op de twee raakvlakprojecten. De twee raakvlakprojecten zijn daardoor stakeholders
- Direct omwonenden
  De bewoners van de appartementen aan het Olof Palmeplein (Th. Weversweg) en van het Plan van Gool kijken rechtsreeks uit op het bestaande en nieuwe busstation en de bomen en maken gebruik van de parkeerplaatsen
- Coöperatieve Vereniging van Eigenaren van winkelcentrum Boven ’t Y
- Winkeliersvereniging Boven ’t Y
- Ahold
- Fietsersbond
- Nood- en hulpdiensten
- Amsterdam Noord Toegankelijk
- Red Amsterdam Noord
- Lokaal en centraal bestuur

6.2 Participatietraject

In overleg met het bestuur van stadsdeel Noord is besloten de concept Nota van Uitgangspunten niet ter inzage te leggen. De hoofdreden hiervoor is het gegeven dat er aan het nu voorliggende schetsontwerp nagenoeg niets meer aangepast kan worden. Het voorkeurmodel is tot stand gekomen in afstemming met VRA, GVB en de omliggende projecten. (Gebiedsontwikkeling en Buikslotermeerplein zuidzijde). Het ter inzage leggen zou de indruk wekken dat er nog van alles aan het schetsontwerp kon worden aangepast.

In plaats daarvan is op 21 mei 2024 een inloopavond georganiseerd, waarbij het schetsontwerp van het busstation getoond werd. Ook vertegenwoordigers van GVB, het project Zero Emissie Bus, Gebiedsontwikkeling en de projectleider van Buikslotermeerplein zuidzijde waren aanwezig met informatie. Doel van de avond was de belanghebbende te informeren over het beoogde ontwerp en het nog te volgen proces, met name over de te kappen bomen en de op te heffen parkeerplaatsen. Het verslag van de avond en de informatiefolder zijn als bijlage bijgevoegd.

Voor belangstellenden is een bomenwandeling georganiseerd, waarbij de opsteller van het rapport 'Inventarisatie & visuele boomcontrole Buikslotermeerplein' uiteen zet hoe de conclusies uit het rapport tot stand zijn gekomen en welke bomen gekapt gaan worden.

Nadat het Voorlopig Ontwerp – dat als basis dient voor de vergunningen aanvraag- gereed is, wordt dit weer met een inloopavond aan de belanghebbenden getoond, ook weer samen met de andere projecten en GVB.

Met enkele direct betrokkenen, zoals de vertegenwoordiging van de bewoners aan het Olof Palmeplein en van het Plan van Gool, de VvE Buikslotermeerplein, Ahold, Red Amsterdam Noord, Amsterdam Noord Toegankelijk, de ondernemersvereniging en de Fietsersbond, wordt rechtstreeks contact gehouden.

De communicatie over het project verloopt via een regelmatig bijgehouden projectpagina op www.amsterdam.nl en via de buurtkrant, internet, informatiebord op locatie en indien mogelijk lokale media

7. Kosten, dekking en risico's

7.1 Investeringsraming

Het project 'Busstation Olof Palmeplein' maakt deel uit van de integrale realisatie van het toekomstbestendige nieuwe bus-eindstation op het zuidelijke deel van het Olof Palmeplein. Gemeente Amsterdam zorgt voor de infrastructurele voorzieningen en voor de benodigde ondergrondse voorbereiding voor het aanbrengen van de elektrische laadpalen, kasten en transformatorhuisje en inkoopstation. Het GVB is verantwoordelijk voor het leveren, aanbrengen en aansluiten van de elektrische laadpalen, kasten en transformatorhuisje en inkoopstation. De contacten en afspraken met Liander lopen via het GVB

In tegenstelling op hetgeen bij de startnotitie begroot is, worden bij deze Nota van Uitgangspunten alleen de werkzaamheden waar de gemeente Amsterdam voor zorg draagt en risico loopt begroot.

De huidige SSK-raming van de civiele werkzaamheden sluit op €2.321.668 excl. Btw

7.2 Dekking

De kosten voor de fase PBI 1 en PBI 2, (t/m de Nota van Uitgangspunten en het Voorkeursbesluit) worden bekostigd vanuit het Opdrachtgeversbudget van V&OR.

De volgende fasen en uiteindelijke realisatie worden betaald door V&OR, ZEB, GVB in combinatie met een bijdrage van de VRA.

VRA heeft een financiële reservering opgenomen ten behoeve van dit project, met als uitgangspunt een procentuele verdeling van 50/50 voor het civiele gedeelte. VRA (en GVB) nemen de kosten voor het leveren, plaatsen en aansluiten van de hardware op zich. De door de gemeente al gereserveerde onderhoudskosten van het huidige bus eindstation worden - ten behoeve van de verdeling van de kosten - van de investering afgetrokken.

De Vervoerregio zal op basis van een DO en een bijhorende SSK-raming een beschikking verlenen voor de investering en verbetering van het busstation Olof Palmeplein, nadat de Gemeente de Nota van Uitgangspunten heeft vastgesteld en het voorkeursbesluit heeft genomen.

- Vervoer Regio Amsterdam, ca 50% van de kosten: € 1.144.054

De kosten voor Amsterdam gedekt worden uit:

- Uit het SMF voor het project Zero Emissie Bus (ZEB): € 800.000
- Uit het SMF voor Buikslotermeerplein Zuidzijde: € 333.000

7.3 Risico's

In de begroting wordt naast een Post Onvoorzien ook rekening gehouden met een Risicoreservering. Naarmate er meer bekend is over het ontwerp en de te verwachten kosten zal de risicoreservering in de volgende fase(n) kleiner worden.

Voor het civiele deel van het project, waar de gemeente Amsterdam verantwoordelijk voor is, zijn de voornaamste risico's:

- Besluitvormings- en vergunningstraject duurt langer;
  - Maatregelen: tijdig informeren van het bestuur en het tijdig aanleveren van de stukken.
- Mogelijke vertraging door bezwaren tegen kappen van bomen en opheffen parkeerplaatsen;
  - Maatregelen: Mogelijke bezwaren wegnemen door belanghebbende goed te informeren over de reden dat de bomen gekapt moeten worden. Er wordt een bomenwandeling georganiseerd voor belangstellenden. Er is een vitaliteitsonderzoek over de bomen op het Buikslotermeerplein gedaan. De kapvergunning wordt tegelijk met de aanlegvergunning aangevraagd.
- Vertraging kappen bomen vanwege broedseizoen
  - Maatregelen: Er wordt naar gestreefd om in oktober 2024 een Voorlopig Ontwerp gereed te hebben, op basis waarvan de vergunningaanvraag kan worden gestart.

  Als gevolg van eventuele vertraging in de realisatie, zullen de elektrische bussen extra kilometers moeten rijden om voldoende bij te laden en op deze manier de 450km/dag te rijden. Dit zorgt voor hogere exploitatiekosten en eventueel inzet van extra voertuigen.

Daarnaast zijn er voor de integrale realisatie van het bus-eindstation enkele risico's die buiten de invloedsfeer van de gemeente liggen.

- Vanwege netcongestie is het mogelijk dat Liander niet op tijd de door GVB geplaatste laadinfrastructuur kan aansluiten. Vooralsnog heeft GVB de toezegging van Liander gekregen dat dit wel in 2025 kan plaatsvinden.
- De levertijd van de nieuwe elektrische bussen van het GVB is langer dan verwacht. VRA en GVB hebben aangegeven dat dit vooralsnog geen betrekking heeft op de bussen die op het Olof Palmeplein halteren.
- Het leveren en plaatsen van de laadinfrastructuur door het GVB kan langer duren dan gewenst.

8 Eigendom en beheer

8.1 Huidige situatie

- Het huidige busstation Olaf Palmeplein is op dit moment bij asset verhardingen (Amsterdam);
- Bewijzering (matrixborden etc.) zijn van het GVB;
- Chauffeursonderkomen is van het GVB;
- Abri's (bushokjes) zijn van marktpartij JCDecaux (reclameconcessie);
- Bestaande DRIS'en (Dynamisch Reisinformatie Systeem) zijn opgenomen in de Amsterdams Strategische Activa lijst, waarna GVB verantwoordelijk is voor beheer en onderhoud;
- Amsterdam heeft een instandhouding budget opgenomen in de meer-jaren begroting.

8.2 Nieuwe situatie

- Het nieuwe busstation blijft qua infrastructuur nog steeds bij asset verhardingen (Amsterdam);
- Bewijzering (matrixborden etc.) zijn van het GVB;
- Chauffeursonderkomen is van het GVB. De wens is om uiteindelijk een ruimte in de plint van de te ontwikkelen woonblokken te maken. Deze ruimte wordt in overleg met GVB ontworpen en door GVB gehuurd van de eigenaar van het bouwblok;
- Abri's (bushokjes) zijn van marktpartij JCDecaux (reclameconcessie) De concessie moet mogelijk voor deze locatie opengebroken worden en opnieuw afgesloten worden;
- Bestaande DRIS'en (Dynamisch Reisinformatie Systeem) zijn opgenomen in de Amsterdams Strategische Activa lijst, waarna GVB verantwoordelijk is voor beheer en onderhoud;
- Amsterdam heeft een instandhouding budget opgenomen in de meer-jaren begroting;
- Alle laadinfrastructuur wordt in eigendom van GVB Activa BV gebracht. De laadinfrastructuur omvat de stroomvoorzieningen (inkoopruimte, trafo, laadregelkasten), laadpalen en bijbehorende bekabeling. Op de laadinfrastructuur wordt juridisch vastgelegd dat bij discontinuering van de concessiehouder, de laadinfrastructuur beschikbaar blijven voor het OV in Amsterdam
- De laadstructuur en bijbehorende nutsvoorzieningen worden uitgerust met een opstalrecht, verleend door de eigenaar van de grond. In deze, de gemeente Amsterdam

9 Planning en vervolgproces

9.1 Besluitvormingsprocedure

In het in 2019 vastgestelde 'Plan- en besluitvormingsproces Infrastructuur (PBI)' en de actualisatie in 2022, staat vermeld, dat in principe de (her)inrichting van de openbare ruimte via het stadsdeel loopt. Uitzondering hierop zijn:

- Projecten met stedelijke belang
- Continuïteit in bestuurlijk proces
- Relatie met gebiedsontwikkeling

Het busstation Olof Palmeplein voldoet aan deze uitzonderingen en dus loopt het bestuurlijk proces via het college van B&W. Het stadsdeelbestuur wordt vóór de besluitvorming(en) geïnformeerd of geconsulteerd, overeenkomstig het PBI.

De verdere voorbereiding en realisatie van het busstation verloopt volgens het Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur (PBI). Het eerstkomende ijkpunt is het vast te stellen deze Nota van Uitgangspunten, op basis waarvan het college het Voorkeurbesluit kan nemen.

Het nu voorliggende Nota van Uitgangspunten markeert het einde van fase 2 van het PBI (uitgangspuntenfase), waarin een brede analyse is gemaakt van de opdracht, de geldende (beleids-) kaders en van de ontwikkelingen, die van invloed zijn op het gebied en de omgeving. Ook de uitgangspunten voor de gewenste ruimtelijke kwaliteit zijn onderzocht en is een eerste verkenning van een ruimtelijke oplossing uitgevoerd. Er zijn meerdere varianten bekeken en beargumenteerd afgewogen, inclusief een eerste inschatting van haalbaarheid en kosten van uitvoering en toekomstig onderhoud. Ook de uitgangspunten voor de gewenste ruimtelijke kwaliteit van het hele plangebied zijn vastgesteld

Met het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten en het nemen van het voorkeursbesluit voor het project Bus-eindstation Olof Palmeplein in Amsterdam Noord, kan gewerkt worden aan het opstellen van het (voorlopige en definitieve) ontwerp, dat als basis dient voor een uitvoeringsbesluit en een door het college van B&W te nemen kredietbesluit. Voor het opstellen van het Voorlopig Ontwerp wordt gewerkt met dezelfde adviseur als waarmee het GVB een Voorlopig Ontwerp gaat opstellen. Dit komt de tijdige uitvoering, de beheersbaarheid van het project en de kosten efficiëntie ten goede. De uitwerking naar een Definitief Ontwerp en bestek wordt in bouwteam met een raamcontractpartner gerealiseerd.

9.2 Indicatieve planning

De realisatie van het bus-eindstation op het Olof Palmeplein is onderdeel van het Project Zero Emissie Bus (ZEB), De samenwerkende partners GVB, de Vervoersregio Amsterdam (VRA) en de gemeente zijn overeengekomen, dat het openbaar vervoer in 2025 emissievrij rijdt. Het busstation moet eind 2025 operationeel zijn.

- Oplevering en ingebruikname bus-eindstation: Q4 2025
- Plaatsen en aansluiten laadinfrastructuur.: Q3 -Q4 2025 (GVB)
- Werkzaamheden Amsterdam gereed: Q3 2025
- Start uitvoering Q1-Q2 2025
- Begroting en **uitvoerings- en kredietbesluit**: Q1-2025
- Vaststellen NvU: Q3-2024 (= **voorkeursbesluit**)
- Opstellen voorlopig ontwerp: Q2 en Q3 -2024

10. Bijlagen

10.1 Inventarisatie & visuele boomcontrole Buikslotermeerplein

10.2 Folder en verslag informatieavond 21 mei 2024

10.3 Voorkeursmodel/schetsplan Busstation Olof Palmeplein