Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Aan de leden van de gemeenteraad

Datum	12 augustus 2020
Ons kenmerk	-
Uw kenmerk	-
Behandeld door	Verkeer en Openbare ruimte, Diana van Loenen, ambtelijk opdrachtgever, 06-1459 1142, d.van.loenen@amsterdam.nl
Kopie aan	n.v.t.
Bijlage(n)	n.v.t.
Onderwerp	Geïntegreerde besluitvorming onderdelen programma Oranje Loper

Geachte leden van de gemeenteraad,

In het Programma Oranje Loper vernieuwt Amsterdam de Nieuwezijds Voorburgwal en de straten en negen vaste bruggen van Paleis tot Mercatorplein. De bruggen zijn honderd jaar oud, in slechte staat en moeten met urgentie worden vervangen. Op straat willen we meer ruimte voor voetgangers, fietsers, de tram en groen. De uitvoering zal een grote impact hebben op de bereikbaarheid van de stad en de omgeving. Er is dus alle reden om te kijken naar slimme oplossingen voor de uitvoering en het beperken van de duur en de intensiteit van de overlast.

Om een optimale afstemming van de uitvoering van de verschillende deelprojecten mogelijk te maken is het van belang dat de besluitvorming over deze deelprojecten ertoe leidt dat de herinrichting van de straten zoveel mogelijk in één aanpak met het vervangen van de bruggen kan plaatsvinden. Ook bewoners en ondernemers hebben hierom gevraagd. Daarom stel ik u voor om de besluitvorming over de herinrichting van de straten in één uitvoerings- en kredietbesluit samen te voegen en dit bovendien te combineren met het uitvoeringsbesluit van de negen bruggen.
Ik zal dit hieronder toelichten.

<u>Urgentie</u>
De bruggen zijn in slechte staat en de vervanging is urgent. Een calamiteit aan één of meer van de bruggen (zoals in 2018 bij brug 108 in De Clercqstraat) is niet uit te sluiten. Om de veiligheid te waarborgen gelden inmiddels op brug 117 (Rozengracht/Lijnbaansgracht) beperkingen om de belasting te verminderen. De kans dat deze brug bezwijkt is anders te groot. De negen bruggen vormen een cruciaal en kwetsbaar onderdeel van de route Raadhuisstraat-Mercatorplein. Deze route is een essentiële verkeerscorridor in het verkeersnetwerk in de centrum-westflank van

Amsterdam. Ongeplande uitval van één van de bruggen op dit traject zou grote nadelige consequenties hebben voor de veiligheid en de bereikbaarheid.

Het op 1 april gestarte bouwteam van gemeente en aannemers werkt er daarom hard aan om in 2021 te kunnen beginnen met het vervangen van de eerste bruggen. Tegelijkertijd is de gemeente al langer bezig met de herinrichting van de tussen deze bruggen gelegen straten[1]. Om met de herinrichting van de straten op de vervanging van de bruggen aan te kunnen sluiten, moet in het tweede kwartaal van 2021 bekend zijn welk (voorlopig) ontwerp daar moet worden aangelegd en/of de financiële middelen daarvoor beschikbaar zijn. Als we onze gebruikelijke besluitvormingsprocedure doorlopen, is deze planning niet haalbaar. De consequentie daarvan zou zijn dat de werkzaamheden voor de herinrichting volgtijdelijk moeten worden uitgevoerd of moeten worden uitgesteld. In geval van het eerste zal er sprake zijn van een langere periode van bouwoverlast dan noodzakelijk. Uitstel van de herinrichting van de straten is problematisch omdat, als tegelijk op deze corridor én op andere plaatsen in de stad gewerkt wordt, de bereikbaarheid te veel onder druk zal komen te staan, waardoor een reëel risico bestaat dat het werk met vele jaren moet worden uitgesteld. Beide scenario's zijn nadelig voor bewoners, ondernemers en gebruikers van het gebied en zal het draagvlak voor de werkzaamheden negatief beïnvloeden.

Om een suboptimale uitvoering te voorkomen en werk met werk te maken is het van belang om de participatie en besluitvormingsprocessen voor Raadhuisstraat, Rozengracht en De Clercqstraat te verkorten, zonder daarbij in te boeten op de kwaliteit van die participatie en de besluitvorming door uw raad. De Jan Evertsenstraat wordt op een later moment aan uw raad ter besluitvorming gelegd. De participatie over deze straat wordt echter wel alvast ingezet samen met De Clercqstraat.

<u>Participatie en besluitvorming</u>
In Amsterdam is het gebruikelijk dat een uitvoerings- en kredietbesluit wordt voorafgegaan door een voorkeursbesluit, op basis van een Nota van Uitgangpunten waarop formele inspraak heeft plaatsgevonden. Voor de Rozengracht heb ik u inmiddels een voorkeursbesluit voorgelegd waar deze procedure aan vooraf is gegaan.

In de voorgestelde aanpak combineren we de processtappen 'voorkeursbesluit' en 'uitvoerings- en kredietbesluit' en daarmee dus de uitgangspunten en de ontwerpfase. De participatie zal daarom anders worden vormgegeven dan bij een gebruikelijk proces met formele inspraak en een nota van beantwoording. Dit participatietraject heeft tenminste een vergelijkbare opbrengst en gewicht. Met andere woorden; de inspanning van de gemeente om belanghebbenden te betrekken en het materiele effect daarvan op het uiteindelijk door de raad vast te stellen besluit dient minimaal gelijkwaardig te zijn aan de gebruikelijke procedure. Om de belanghebbenden en ook uw raad daarvan te verzekeren zal een overzicht van alle participatie activiteiten en de resultaten daarvan samen met de adviezen van stadsdeel Centrum en stadsdeel West, aan uw raad worden voorgelegd bij het geïntegreerde uitvoerings-en kredietbesluit in het tweede kwartaal 2021.

[1] Raadhuisstraat, Rozengracht, De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat

Door de participatie en besluitvorming meteen op uitgangspunten én ontwerp te organiseren besparen we proceduretijd die in een gebruikelijk besluitvormingstraject zit tussen het voorkeursbesluit en het uitvoerings- en kredietbesluit.

Om alle standpunten in beeld te brengen zal een uitgebreid participatietraject worden doorlopen met alle belanghebbenden zoals bewoners, ondernemers, vertegenwoordigers van belangengroepen en professionele stakeholders, zoals bijvoorbeeld het GVB en de nutsbedrijven. Bij alle belanghebbenden halen we standpunten en wensen op over de plannen en ontwerpvarianten. Dit doen we onder andere in persoonlijke gesprekken, met meningspeilingen en (digitale) bijeenkomsten. Voor de invulling van specifieke ontwerponderdelen werken we samen in klankbordgroepen, waarna we de concept-producten voorleggen aan alle belanghebbenden. Een concreet voorbeeld is het ontwerpen van de servicestrook, waarin de plaats voor 'functies' zoals groen, laad- en losplaatsen, fiets-/ autoparkeerplaatsen en terrassen wordt bepaald.

Door in het belang van de stad het voorkeursbesluit en het uitvoerings- en kredietbesluit te integreren zijn we in staat om tegemoet te komen aan de grote wens van de omgeving: het combineren van het werk aan de straten en bruggen en zodoende de overlast van de werkzaamheden te concentreren en te beperken. Ik zie dit ook als een uitgelezen kans om ervaring op te doen met het verkorten en verbeteren van de besluitvormingscyclus door het integreren van de uitgangspunten en het ontwerp in één participatie-en besluitvormingstraject. Omdat dit een vernieuwende aanpak is, zal ik dit ook laten evalueren met als doel om lessen te trekken voor toekomstige projecten in de stad.

<u>Financiën</u>
Uiteraard moet er ook voldoende budget beschikbaar zijn om het werk te kunnen uitvoeren. De Vervoerregio Amsterdam (VRA) heeft reeds toegezegd bij te dragen aan deze projecten met als doelstellingen: het verbeteren van de betrouwbaarheid, het verlagen van de gemiddelde reistijd en het verbeteren van de verkeersveiligheid voor de fiets en het openbaar vervoer. Voor de betreffende straten is tevens een aanvraag gedaan in het Stedelijk Mobiliteitsfonds voor 2021-2024. Om een uitvoerings- en kredietbesluit te kunnen nemen, is toekenning van de aanvraag nodig en zal de Vervoerregio verzocht worden om voor het project een hardere indicatie van de financiële bijdrage te geven, passend bij een project in de planuitwerkingsfase.

Met vriendelijke groet,



Sharon A.M. Dijksma
Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit