VN2024-014119
rve ingenieursbureau

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders

B&W

Voordracht voor de College vergadering van 22 oktober 2024

Portefeuille: Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (32)
Agendapunt: B12

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Vaststellen van het uitvoerings- en kredietbesluit voor de herinrichting van de Czaar Peterstraat, onderdeel van de Binnenring Fiets-OV Corridor

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1 Kennis te nemen van de aanleiding om de Czaar Peterstraat opnieuw in te richten:

a. De Czaar Peterstraat is onderdeel van de Binnenring, de belangrijke verbindingsroute voor fiets en OV in de stad. De Nota van Uitgangspunten voor de herinrichting is op 16 februari 2022 vastgesteld door de gemeenteraad. Dit is het op één na laatste traject van de Binnenring waar een uitvoeringsbesluit voor wordt gevraagd.
b. De doorstroming van de tram in de straat wordt beperkt door het huidige strengelspoor en twee haltes die dicht op elkaar liggen, waardoor de tram op korte afstand vaak moet stoppen en wachten. De haltes voldoen niet aan de toegankelijkheidseisen en dragen daarmee niet bij aan een inclusieve stad;
c. Het huidige fietspad 'stad in' is te smal (2,00 meter) gelet op het autonoom groeiende aantal fietsers, maar ook gezien toekomstige ontwikkelingen zoals aansluiting op de route naar en van de Oostbrug.
d. Er zijn zorgen over de verkeersveiligheid van de kruising van de Czaar Peterstraat met Frans de Wollantstraat en met de Eerste Coehoornstraat.
e. De trottoirs in de straat zijn aan vervanging toe, evenals nutsvoorzieningen.

2 In te stemmen met bijgevoegd definitief ontwerp en over te gaan tot uitvoering van de herinrichting van de Czaar Peterstraat. In het ontwerp zijn maatregelen in het kader van duurzaamheid en vanuit de participatie met de buurt verwerkt. Noodzakelijk vervangingsonderhoud wordt meegenomen. Het stadsdeel Centrum heeft positief geadviseerd op het ontwerp.

3 Een uitvoeringsbudget van € 11,85 miljoen beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het project Czaar Peterstraat met als dekking:

a. € 6,33 miljoen MIP portefeuille ORM;
b. € 4,00 miljoen bijdrage Vervoerregio Amsterdam;
c. € 1,30 miljoen bijdrage GVB;
d. € 0,194 miljoen bijdrage V& OR, Groot Onderhoud Wegen;
e. € 0,025 miljoen bijdrage Stadsdeel.

4 Kennis te nemen van het vervolgproces:

a. Uitwerking van het contract en deelopdrachten en het BLVC-plan.
b. Start uitvoering werkzaamheden aan de trambaan is voorzien in oktober 2025, tegelijkertijd met de Sarphatistraat Noord en Alexanderplein (eveneens onderdeel Binnenring). Waternet en Liander starten vooruitlopend, in april 2025.
c. Voorbereiding van de omgevingsvergunning kap en verkeersbesluiten. De omgevingsvergunning kap wordt aangevraagd na het uitvoeringsbesluit.

5 De directeur van Verkeer en Openbare Ruimte aan te wijzen als budgetbeheerder.

Kernboodschap

Het college stemt in met het ontwerp voor de herinrichting van de Czaar Peterstraat en stelt hiervoor een uitvoeringsbudget beschikbaar. De trambaan met strengelspoor wordt vervangen en de twee tramhaltes worden samengevoegd tot één nieuwe toegankelijke halte. Dit zorgt voor sneller en toegankelijk openbaar vervoer. Autoverkeer rijdt in één richting mee op de trambaan, aan beide zijden komt een brede fietsstrook. De trottoirs worden vernieuwd, evenals de waterleiding en elektra. Uitgangspunt is behoud van de bomenlaan en meer groen. De werkzaamheden starten in april 2025. De Czaar Peterstraat is onderdeel van de Binnenring. Op deze route wordt meer ruimte gemaakt voor fiets, openbaar vervoer, voetganger en leefbaarheid.

Bestuurlijke achtergrond

Samenwerkingsovereenkomst Amsterdam, Vervoerregio en GVB als startpunt

Op 17 februari 2015 hebben de gemeente Amsterdam, de Vervoerregio en het GVB de bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst ondertekend, waarin de uitvoering van de eerste tranche van maatregelen uit de Investeringsagenda OV is vastgelegd. In de Investeringsagenda OV zijn ruim 300 maatregelen beschreven, die als doel hebben een openbaar vervoer netwerk te realiseren dat goed doorstroomt en betrouwbaar is. De urgentie van deze maatregelen is toegenomen na invoering van maximaal 30 km/uur op veel wegen in de stad, en de effecten die dat heeft voor de doorstroming van het OV.

De Binnenring is een traject uit de eerste tranche. De samenwerkingsovereenkomst is ter kennisname aan de raadscommissie Infrastructuur en Duurzaamheid (ID) van 18 maart 2015 verstuurd. Op 14 juni 2016 heeft het college van B en W het Principebesluit genomen voor de 'Tien trajecten Investeringsagenda OV' en heeft het plan van aanpak voor het vervolg van de tien trajecten vastgesteld.

Op 30 september 2015 heeft het college van B en W de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (UAM) vastgesteld, met maatregelen die doorstroming en verkeersveiligheid verbeteren en de stad verbinden. De Fietscorridor Binnenring is een maatregel uit de UAM.

Agenda Amsterdam Autoluw

Het college presenteerde op 1 oktober 2019 de Agenda Amsterdam Autoluw. Hierin kiest ze voor meer lucht, meer ruimte en een bereikbare stad. Dit wil het college bereiken door meer ruimte te maken voor voetgangers, fietsers en de openbare ruimte te verbeteren met o.a. meer groen. De Agenda Autoluw is op 23 januari 2020 door de raad vastgesteld.

Programma Sprong over het IJ

Op 25 juni 2020 is het eindadvies adviescommissie Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam van commissie d' Hooghe gepubliceerd. Met dit eindadvies is het belang van de Binnenring als cruciale schakel in het stedelijk netwerk nog groter geworden, mede vanwege de toekomstige nieuwe aansluitingen op Noord (en vv). De Oostbrug sluit aan op de Binnenring bij de Czaar Peterstraat.

Nota van Uitgangspunten Czaar Peterstraat

Op 16 februari 2022 is de Nota van Uitgangspunten voor de herinrichting van de Czaar Peterstraat vastgesteld door de gemeenteraad. Het ontwerp voor de straat ligt nu ter besluitvorming voor.

Bestuurlijke prioriteit

"Het is tijd voor echte keuzes, waarin we voorrang geven aan voetgangers, fietsers en het Openbaar Vervoer en waarin Amsterdam autoluw wordt." (p.46 coalitieakkoord mei 2018).

Wettelijke grondslag

Artikel 160, eerste lid, onder a Gemeentewet

1 Het college is in ieder geval bevoegd:

a. het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren, voor zover niet bij of krachtens de wet de raad of de burgemeester hiermee is belast;

b. beslissingen van de raad voor te bereiden en uit te voeren, tenzij bij of krachtens de wet de burgemeester hiermee is belast.

Artikel 189, eerste lid jo artikel 212, eerste lid van de Gemeentewet en artikel 6, lid 1 en 2 van de Financiële verordening gemeente Amsterdam;

Voor alle taken en activiteiten stelt de raad jaarlijks de begroting vast (art. 189 Gemeentewet) en de raad stelt bij verordening de uitgangspunten voor het financiële beleid, alsmede voor het financiële beheer en voor de inrichting van de financiële organisatie vast (art. 212 Gemeentewet). Op basis van deze verordening (art. 6 Financiële verordening) draagt het college er zorg voor, dat alle door de raad vastgestelde wijzigingen van de begroting en investeringskredieten juist en volledig in de budgetten van de programma's, de programmaonderdelen en de budgetten van de investeringskredieten worden verwerkt.

Artikel 21, sub c van de Financiële verordening gemeente Amsterdam:

Het college stelt regels vast gericht op: Lid c: de verlening van mandaten en volmachten voor het aangaan van verplichtingen ten laste van toegewezen budgetten en investeringskredieten.

Onderbouwing besluit

Ad. 1. Kennis te nemen van de aanleiding om de Czaar Peterstraat opnieuw in te richten:

Schakel in Binnenring Fiets-OV Corridor

De Binnenring loopt vanaf het Haarlemmerplein via de Marnixstraat, Weteringschans en Sarphatistraat naar de Czaar Peterstraat in een halve ring om het centrum heen. Sinds 2016 wordt gewerkt aan transformatie naar 'Fiets-OV Corridor'. Dit project in uitvoering

levert een belangrijke bijdrage aan een aantal bestuurlijke prioriteiten, zoals een autoluwe en inclusieve stad met toegankelijk openbaar vervoer en meer ruimte voor de fiets, voetganger en leefbaarheid. De gemeente is hiertoe een langdurig commitment aangegaan met medefinancier Vervoerregio Amsterdam. De Czaar Peterstraat is het op één na laatste traject van de Binnenring

waar een uitvoeringsbesluit voor gevraagd wordt (in 2025 volgt het laatste traject, Marnixstraat Noord fase 2 (fase 1 is reeds in uitvoering)). Als alles volgens planning verloopt, is de gehele Binnenring eind 2026 gereed.

Op 16 februari 2022 heeft de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten (NvU) voor de Czaar Peterstraat vastgesteld. Uw college heeft een voorbereidingsbudget beschikbaar gesteld voor de uitwerking van het ontwerp. In de NvU was sprake van één ontwerp voor de straat, met een voorkeurslocatie voor de nieuwe tramhalte. Na een participatieronde over de optimale halteplek en verdere invulling van de openbare ruimte, is het voorlopig- en definitief ontwerp voor de straat uitgewerkt (zie ook onder participatie).

De belangrijkste uitgangspunten voor het ontwerp zijn: verbeteren van de doorstroming en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, meer ruimte voor de fiets en verbeteren van de verkeersveiligheid. Er wordt extra groen aangebracht in het kader van klimaatadaptatie en leefbaarheid, waar mogelijk wordt de vrije doorloopruimte op het trottoir minimaal 2,00 meter breed. De bomen in de kenmerkende laanstructuur blijven behouden, uitgezonderd bij de nieuwe halte, waar 2 bomen gekapt moeten worden voor de halte en 1 uit veiligheid. In de afgelopen jaren zijn veel bomen vanwege stormschade of ziekte gekapt. Tijdens de herinrichting worden op de lege plekken weer bomen geplant. Op de plek van de nieuwe halte is geen plaats voor bomen op het trottoir.

Vervangingsonderhoud

Het trottoir in de Czaar Peterstraat is aan vervanging toe. Aan beide zijden van de straat is sprake van wortelopdruk en scheefliggende tegels, vooral tussen de Cruquiusstraat en de Frans de Wollantstraat. Waternet en Liander hebben een grote vervangingsopgave, broze gietijzeren gasleidingen en de waterleiding worden vervangen en de capaciteit van het elektriciteitsnet wordt uitgebreid. Hoewel de trambaan op de korte termijn nog niet geheel aan vervanging toe is, wordt een nieuwe trambaan aangelegd, zonder strengelspoor. De huidige twee haltes worden samengevoegd tot één centraal gelegen toegankelijke halte. Deze maatregelen leveren een aanzienlijke bijdrage aan de verbetering van het OV op de (oostelijke) Binnenring (ca. 7 minuten rijtijdwinst per spitsuur), de trambaan gaat weer ruim 30 jaar mee. Het GVB geeft hiervoor een bijdrage in de kosten (zie onder toelichting ontwerp en dekking).

Ad 2. In te stemmen met bijgevoegd definitief ontwerp en over te gaan tot uitvoering van de herinrichting van de Czaar Peterstraat. In het ontwerp zijn maatregelen in het kader van duurzaamheid en vanuit de participatie met de buurt verwerkt. Noodzakelijk vervangingsonderhoud wordt meegenomen. Het stadsdeel heeft positief geadviseerd op het ontwerp.

Duurzaamheid

De Binnenring is een langlopend project. Vanuit het beleid van de gemeente om duurzaam om te gaan met vervanging van de openbare ruimte en de daarmee gepaard gaande investeringen (zie de Uitvoeringstandaard Toekomstbestendige Openbare Ruimte en Amsterdam maakt Ruimte), wordt bij de laatste trajecten van de Binnenring expliciet aandacht besteed aan de projectscope en de samenloop met programmering van vervangingsonderhoud. Er wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de levenscyclus van de inrichting van de openbare ruimte en ondergrond. Bij de herinrichting van de Czaar Peterstraat wordt vervangingsonderhoud meegenomen, met als uitgangspunt dat tegels, fietsnietjes en ander straatmeubilair zoveel mogelijk hergebruikt worden.

Op basis van 2 quickscans klimaatadaptatie worden de volgende maatregelen genomen:

- De aanleg van grote plantvakken aan het begin en einde van de straat, waardoor het aandeel groen groter wordt en bij extreme buien overtollig regenwater kan wegzakken in de grond; hiermee krijgt de straat ook een meer autoluwe uitstraling.
- Op het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat wordt de tegelverharding vervangen door groenperken met bomen en planten, bankjes, een jeu de boulesbaan en een speeltoestel voor kinderen. Ook hier kan veel regenwater infiltreren bij extreme buien.
- Bij de zijstraten loopt het trottoir door en komen inritconstructies. Regenwater stroomt hierdoor minder snel af naar de zijstraten, maar naar de plantvakken.

In samenspraak met Waternet en V& OR is onderzoek naar 'rainproof' maatregelen in de hele Czaar Peterbuurt gedaan, omdat bij extreme buien kans op wateroverlast groot is. V& OR en Waternet pakken deze problematiek waar mogelijk aan, als onderdeel van de onderhoudsprogrammering voor de komende jaren. Als eerste staat vooralsnog in 2027/2028 vervangingsonderhoud in de parallel gelegen Blankenstraat gepland. Waternet wil hier een aparte hemelwaterafvoer aanleggen, waardoor bij extreme buien de regen via straatkolken en de nieuwe afvoer rechtstreeks op de Oostenburgergracht wordt geloosd, in plaats van in het riool met kans op overloop.

In de Czaar Peterstraat is geen ruimte in de ondergrond voor een gescheiden riool. Een waterberging onder de straat is verkend. Door de hoge grondwaterstand en vele kabels en leidingen in de ondergrond is dit slechts onder een deel van de trambaan mogelijk. Uit het onderzoek is gebleken dat een (beperkte) waterberging in de Czaar Peterstraat nauwelijks extra effect zou hebben op wateroverlast, in vergelijking tot maatregelen in de parallelstraten (aanleg gescheiden hemelwaterafvoer). Bij de herinrichting van de Czaar Peterstraat worden hiervoor alvast buizen onder de trambaan door aangelegd.

Toelichting ontwerp voor de Czaar Peterstraat

De resultaten van de participatie, gesprekken met stakeholders en adviezen van ambtelijke werkgroepen zijn in het Definitief Ontwerp verwerkt, met als hoofdlijnen:

- Het strengelspoor tussen de Eerste en Tweede Leeghwaterstraat wordt vervangen door regulier spoor, de twee tramhaltes worden samengevoegd tot één toegankelijke halte bij de Cruquiusstraat. Hierdoor verbeteren de betrouwbaarheid en doorstroming van het tramnetwerk op de Binnenring, met een kortere reistijd voor de reiziger.
- Het huidige fietspad is te smal. De trambaan wordt verschoven, autoverkeer rijdt in één richting mee over de trambaan in plaats van op een rijbaan, waardoor er in beide richtingen een brede fietsstrook van 2,50 m gemaakt kan worden.
- De perrons van de nieuwe tramhalte worden 31 m lang en 2,30 ('stad uit') – 2,40 m ('stad in') breed, en komen schuin tegenover elkaar met aan de voorzijde een zebra.
- Om de halte te kunnen maken, moeten 2 bomen worden gekapt. Bij de nieuwe halte is geen ruimte voor bomen op het trottoir. Compensatie van deze bomen vindt plaats door aanplant op het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat. Op dit pleintje worden 2 kleine bomen gekapt en vervangen. Op de hoek van de Cruquiusstraat wordt een boom in slechte staat preventief gekapt. Hier wordt weer een nieuwe boom geplant.
- Het aantal fietsnietjes op de Czaar Peterstraat en in de zijstraten wordt uitgebreid.
- De trottoirs zijn aan vervanging toe, onder meer door boomwortelopdruk.
- De bomen blijven behouden, de bruto breedte van het trottoir blijft dus gelijk aan de huidige situatie. De minimaal gewenste 2,00 m doorloopruimte lukt niet ter hoogte van enkele bomen en ter hoogte van de laad- en losplekken (ca. 1,80 m) en enkele terrassen (ca. 1,60 m). Daar blijft de huidige doorloopbreedte gehandhaafd. Door herschikken van fietsnietjes en plantenbakken in de bomenrij wordt de vrije doorloopruimte op het grootste deel van het trottoir zo breed mogelijk gemaakt.
- De verkeersveiligheid wordt verbeterd door een overzichtelijker inrichting van de kruisingen. Bij de Frans de Wollantstraat komt een voetgangersoversteek met kanalisatiestrepen en een steunpunt. De voorrangssituatie in de straat wordt verduidelijkt met doorlopende trottoirs en inritconstructies. Op de trambaan wordt op diverse plekken markering aangebracht (bliksemschichten) om de snelheid van autoverkeer af te remmen. De straat krijgt een autoluwe uitstraling.
- Er komt meer groen: groenvakken met lage beplanting aan het begin van de Czaar Peterstraat en op de hoek bij de Frans de Wollantstraat. Het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat wordt in samenspraak met bewoners een groen verblijfsplein. Er worden 2 kleine bomen van matige kwaliteit gekapt en vervangen door soorten die beter passen in het nieuwe plan. De 9 parkeerplekken op het pleintje maken plaats voor groen, een jeu de boules baan, bankjes en een speeltoestel.

Het definitief ontwerp, het beplantingsplan en de ontwerptoelichting zijn opgenomen in bijlage 1 t/m 3.

Positief advies stadsdeel Centrum

Op 25 maart 2024 is het ontwerp ter advies voorgelegd aan het dagelijks bestuur (DB) en op 9 en 23 april aan de stadsdeelcommissie van stadsdeel Centrum. Het DB is tevreden hoe de door haar eerder meegegeven aandachtspunten voor het ontwerp zijn opgepakt en de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Het DB is zeer te spreken over hoe de inbreng van bewoners en ondernemers voor meer

groen in de straat en op het pleintje bij de Eerste Coehoornstraat is vertaald in het ontwerp. Dit komt de leefkwaliteit van de straat en de diverse maatregelen voor het klimaatproof maken van de straat ten goede. Naar aanleiding van een inspraakreactie vanuit de winkelstraatmanager is op verzoek van de stadsdeelcommissie bekeken of een geplande laad-/losvoorziening verplaatst zou kunnen worden, mits de bewoners van de beoogde nieuwe plek geen bezwaar zouden hebben. Vanwege bezwaar vanuit een VvE is dit niet aangepast in het ontwerp. Zie verder onder participatie.

Het volledige advies van het stadsdeel is opgenomen in bijlage 5.

Ad 3. Een uitvoeringsbudget van € 11,85 miljoen beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het project Czaar Peterstraat met als dekking:.

a. € 6,33 miljoen MIP portefeuille ORM;
b. € 4,00 miljoen bijdrage Vervoerregio Amsterdam;
c. € 1,30 miljoen bijdrage GVB;
d. € 0,194 miljoen bijdrage V& OR, Groot Onderhoud Wegen;
e. € 0,025 miljoen bijdrage Stadsdeel.

Op basis van het definitief ontwerp is een (probabilistische) investeringsraming

opgesteld. Deze komt uit op € 13,01 miljoen (exclusief btw, prijspeil 2024). Onderdeel van deze investeringsraming zijn de voorbereidingskosten. Voor de dekking van deze kosten is door uw college een voorbereidingsbudget beschikbaar gesteld van € 1.140.000 op 11 januari 2022 (VN2021-035400). Bij de Begroting 2023 is het budget met € 23.000 verhoogd ter compensatie van de prijsstijgingen 2022/2023.

De kosten voor de uitvoering zijn geraamd op € 11,85 miljoen. Voor de dekking van deze kosten wordt voorliggend uitvoeringsbudget aangevraagd. Zie voor een verdere toelichting de financiële paragraaf.

Ad.4. Kennis te nemen van het vervolgproces:

Ad a. Uitwerking van het ontwerp in een contract en deelopdrachten, en het verder uitwerken van een BLVC-plan. Waternet en Liander starten in april 2025 met vervangen van oude leidingen, en verruimen van de capaciteit. Coördinatie van de werkzaamheden vindt plaats door de gemeente, waarbij kosten doorbelast worden aan de nutspartijen.

Ad b. Na het uitvoeringsbesluit en vaststelling van de Begroting 2025 door de gemeenteraad, wordt opdracht gegeven aan het GVB voor productie van de tramsporen. Uitvoering van de werkzaamheden aan de trambaan starten tegelijkertijd met de herinrichting van het Alexanderplein in oktober 2025. Over deze planning zijn harde afspraken gemaakt met ProRail, die de spoorbruggen bij Amsterdam CS vernieuwt. De IJtram (lijn 26) kan hierdoor niet via de Oostertoegang maar rijdt 's nachts tijdelijk via de Czaar Peterstraat en het Alexanderplein naar de werkplaats in Diemen voor onderhoud. Er is een tijdvenster afgesproken met ProRail: tussen 13 oktober 2025 en 7 april 2026 kunnen de werkzaamheden aan de trambaan in de Czaar Peterstraat en op het Alexanderplein uitgevoerd worden. Daarvoor en daarna is de Oostertoegang weer gestremd.

De werkzaamheden in de Czaar Peterstraat zijn naar verwachting najaar 2026 gereed.

Ad.5. De directeur van Verkeer en Openbare Ruimte aan te wijzen als kredietbeheerder.

Participatie

Het definitief ontwerp voor de Czaar Peterstraat is tot stand gekomen na consultatie van bewoners en ondernemers uit de buurt en van belangenvertegenwoordigers.

Consultatie bewoners en ondernemers

- In de eerste participatieronde in januari 2023 kon gereageerd worden op de nieuwe haltelocatie en inbreng geleverd worden voor de inrichting van de openbare ruimte.
- Van 5 oktober t/m 22 oktober 2023 konden bewoners, ondernemers en overige belanghebbenden reageren op het voorlopig ontwerp (VO). Het VO was vanaf 5 oktober downloadbaar op de gemeentelijke website van het project. Op 12 oktober is een informatiebijeenkomst georganiseerd in de Buurtkamer op Oostenburg waarin het VO werd toegelicht, vragen gesteld konden worden en men kon reageren op het VO. De bijeenkomst werd bezocht door circa 30 bewoners en ondernemers.
- Op 17 oktober is in een aanvullende bijeenkomst het VO gepresenteerd aan de BIZ. Hierbij waren de winkelstraatmanager van de Czaar Peterbuurt, de voorzitter van de BIZ en vijf andere ondernemers aanwezig.

Ongeveer tweederde van de reacties op de plek van de nieuwe tramhalte was positief of neutraal. Verder wilde de buurt vooral meer groen en fietsnietjes, verduidelijking van de voorrang en maatregelen tegen snelrijdend autoverkeer. Zie bijlage 4 voor het verslag van de informatiebijeenkomsten en de beantwoording van de ontvangen reacties en vragen.

Consultatie belangenvertegenwoordigers

Het ontwerp is voorgelegd aan de Fietsersbond, de Voetgangersvereniging Nederland (VVNL), de Reizigers Advies Raad (RAR) en Cliëntenbelang Amsterdam. Om te voorkomen dat auto's de fietsstrook blokkeren wilde de Fietsersbond meer laad-/losplekken en op een aantal plekken flauwere bochten in het fietspad. Cliëntenbelang en de RAR zouden liever twee tramhaltes behouden, in plaats van één toegankelijke halte. Vanwege de aanzienlijke verbetering voor het tramnetwerk en het beleid haltes toegankelijk te maken worden de haltes wel samengevoegd. Cliëntenbelang onderschrijft het uitgangspunt over zo min mogelijk obstakels op het trottoir, ten gunste van meer vrije doorloopruimte. VVNL is voorstander van extra attentie bij de zebrapaden voor slechtzienden, zoals ribbelmarkering langs de randen.

Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit

Het Toetsteam heeft positief advies gegeven op het DO, met als aandachtspunt optimalisatie van de voetgangersruimte ter hoogte van terrassen, door deze tegen de bandenlijn langs het fietspad uit te lijnen. Echter is in de terrasvergunningen opgenomen dat er 50 cm afstand van de bandenlijn aangehouden moet worden, om te voorkomen dat publiek op een terras in aanraking komt met langsrijdende fietsers. Vanuit verkeersveiligheid wordt deze regel gehandhaafd. Aanhouden van minimaal 2,00 m vrije voetgangersruimte lukt ook niet overal vanwege behoud van de bomen, al dan niet met geveltuintje. Ter plaatse van laad-/losvakken is sprake van een puntvernauwing tot 1,80 m.

Aanpassingen in het ontwerp na de consultatie

In bijlage 1 is het definitief ontwerp (DO) opgenomen, in bijlage 2 het beplantingsplan. In bijlage 3

wordt een toelichting op het ontwerp gegeven.

Naar aanleiding van de consultatie over het VO met de buurt, belangengroepen en andere stakeholders, onderzoeksresultaten en adviezen van ambtelijke werkgroepen, zijn aanpassingen doorgevoerd in het concept Definitief Ontwerp:

- Bestemmingsverkeer voegt meteen vanaf de kruising met de Oostenburgergracht in op de trambaan. Met bebording wordt aangegeven dat de route voor doorgaand verkeer via de Cruquiuskade is.
- Aan het begin en einde van de straat worden extra plantvakken aangelegd op het trottoir, voor extra groen en opvangen van regenwater. Door de uitstraling als een verblijfsgebied wordt de straat ook minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer.
- Het pleintje Eerste Coehoornstraat wordt mede op verzoek van bewoners en ondernemers ingericht als verblijfsplek met veel groen, bankjes, een jeu de boulesbaan en speeltoestel. De 4 reguliere parkeerplekken worden opgeheven, de 5 speciale parkeerplekken (elektrisch laden, gehandicapten parkeerplekken en autodate) worden verplaatst naar de Conradstraat, waar 5 reguliere parkeerplekken worden opgeheven.
- De zebra naar de Cornelis Vermuydenstraat sluit aan op een belangrijke route voor schoolkinderen en blijft gehandhaafd, zij het iets verschoven.
- Er worden 4 extra laad-/losplekken aan de even zijde van de straat aangebracht. Bij elk huizenblok is één laad-losplek, bij een groot blok twee.
- Om de hoek op de Frans de Wollantstraat worden 3 parkeerplekken opgeheven, zodat naast het grote plantvak en fietsnietjes er voldoende doorloopruimte blijft.
- De laatste parkeerplaats in de Czaar Peterstraat vervalt, voor meer overzicht op het aankomend verkeer. In totaal worden 13 parkeerplekken opgeheven in de buurt. Dit past in de parkeerbalans en het doel waarvoor de parkeerplaatsen worden opgeheven past in de maatregelen uit de Agenda Autoluw. Omdat de parkeerdruk hoog is in de buurt zal het opheffen van parkeerplaatsen merkbaar zijn.

Uitkomsten advies en afstemming

- Stadsdeel Centrum: akkoord. Het DB geeft positief advies aan het college.
- Stadsdeel Oost: het DB heeft kennis genomen van het ontwerp.
- Vervoerregio Amsterdam: akkoord.
- GVB Railinfrabedrijf: akkoord.
- V en OR Ruimteregie: akkoord.
- Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam: akkoord.
- Beheerdersoverleg: akkoord.
- Toetsteam OR&M: positief advies.

In de volgende fase, de uitvoeringsfase, worden de uitvoeringsfasering en bereikbaarheid met de ondernemers in het projectgebied besproken en details van het BLVC-plan nader afgestemd, waarna de buurt over de fasering en omleidingen geïnformeerd wordt.

De werkzaamheden zullen grote impact hebben op de bereikbaarheid van de buurt en het Oostelijk Havengebied. Er vindt hierover afstemming plaats met andere projecten en betreffende

gemeentelijke regiegroepen.

Financiële onderbouwing

Investeringsvoorstel

Basisgegevens investering

Investeringssom	€6.329.258,00
Rentepercentage	0.7%
Afschrijvingstermijn (jaar)	25
Kapitaallasten	€297.475,00
Aanvang kapitaallasten	2028
MIP nummer	00413

Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN

	Product	I/S	Jaar T	Jaar T + 1	Jaar T + 2	Jaar T + 3
MIP portefeuille ORM		I	€ 80000	€ 1000000	€ 3000000	€ 2249258
Bijdrage Stadsdeel		I	€ 25000	€ 0	€ 0	€ 0
BDU – bijdrage Vervoerregio		I	€ 0	€ 0	€ 4000000	€ 0
Bijdrage GVB		I	€ 0	€ 1040000	€ 0	€ 260000
Onderhoudsgelden VOR Stedelijk Beheer		I	€ 0	€ 0	€ 0	€ 194140
Totale Baten			€ 105000	€ 2040000	€ 7000000	€ 2703398

LASTEN

	Product	I/S	Jaar T	Jaar T + 1	Jaar T + 2	Jaar T + 3
Kosten herinrichting Czaar Peterstraat		I	€ 105000	€ 2040000	€ 7000000	€ 2703398
Totale Lasten			€ 105000	€ 2040000	€ 7000000	€ 2703398

I=Incidenteel
S=Structureel

Consequenties gedekt? Ja

Overige toelichting

Op basis van het definitief ontwerp is een kostenraming opgesteld conform de Standaard Systematiek voor Kostenramingen (SSK). De totale investeringskosten (voorbereiding en uitvoering) voor het project Czaar Peterstraat bedragen € 13,011 miljoen (prijspeil 2024, exclusief

btw, probabilistisch; dat wil zeggen dat rekening gehouden is met risico's en een kans op over-of onderschrijding van 50%).
De benodigde dekking voor de bijdrage Amsterdam van € 6,329 miljoen past binnen de in de Voorjaarsnota 2024 gereserveerde investeringsruimte voor de Czaar Peterstraat (Investeringen 2024 met besluitvorming in de Voorjaarsnota door uw college op 14 mei 2024) en is onder voorbehoud van het definitieve besluit over de Begroting 2025 door de Gemeenteraad.
De kosten zijn als volgt opgebouwd:

- Bouwkosten: € 7,549 miljoen
- Engineeringkosten (incl. historische kosten): € 2,765 miljoen
- Overige bijkomende kosten: € 0,900 miljoen
- Risicoreservering inclusief scheefte: € 1,796 miljoen

Beheer en onderhoudskosten
Er is een stijging in de beheer en onderhoudskosten voorzien van circa € 16.000 ten opzichte van de huidige situatie. De beheer- en onderhoudskosten worden betrokken bij de jaarlijkse actualisering van de normkosten. Deze worden gedekt vanuit de jaarlijks te ontvangen stelpost voor areaalcompensatie.

Dekking
De totale investeringskosten bedragen € 13,011 miljoen (exclusief btw, prijspeil 2024). Voor de dekking van de voorbereidingskosten is via een collegebesluit op 11 januari 2022 (VN2021-035400) en in de Begroting 2023 (inflatiecorrectie) reeds € 1.163.000 voorbereidingsbudget beschikbaar gesteld.
De kosten voor de uitvoering zijn geraamd op € 11,848 miljoen. Voor de dekking van deze kosten wordt aan de gemeenteraad uitvoeringsbudget aangevraagd.

Het dekkingsvoorstel voor de werkzaamheden is als volgt:

Dekkingsbron	Bedrag
MIP portefeuille ORM	€ 6.329.000
Bijdrage Vervoerregio (BDU)	€ 4.000.000
Bijdrage GVB	€ 1.300.000
Bijdrage onderhoudsgelden V&OR Stedelijk Beheer	€ 194.000
Bijdrage Stadsdeel Centrum	€ 25.000
Totaal	**€ 11.848.000**

Met de Vervoerregio vindt nog overleg plaats ter bevestiging van de (ambtelijke) indicatie van de subsidiebijdrage. Gezien het belang dat de VRA hecht aan de herinrichting van de Czaar Peterstraat verwachten we een bijdrage van circa € 4,00 miljoen. Op basis van een promotievoorstel naar realisatiefase neemt het dagelijks bestuur naar verwachting in maart 2025 een besluit over de definitieve bijdrage van de VRA aan het project. De aanvraag wordt ingediend na het uitvoeringsbesluit.
De bijdrage vanuit het GVB voor de trambaan bedraagt € 1,30 miljoen. Deze bijdrage is vastgelegd in de Projectovereenkomst 'Binnenring, trajectdeel Czaar Peterstraat' die in augustus 2024 door het GVB en de Gemeente Amsterdam is ondertekend. Na het uitvoeringsbesluit wordt dit bedrag overgeheveld.
Vanuit Verkeer en Openbare Ruimte, Programmering Groot Onderhoud, is een bijdrage van €

194.140 voor de vervanging van het voetpad toegekend. Stadsdeel Centrum heeft een bijdrage van € 25.000 gegeven voor verbetering en behoud van de bomen in de Czaar Peterstraat.

Risico's en bijbehorende beheersmaatregelen
Op basis van het DO is er een actualisatie van het risicodossier gedaan. De risico's zijn opgenomen in de risicoreservering van het project. Belangrijkste risico's zijn:

- Voor de uitvoering van de werkzaamheden, met name de aanleg van de trambaan, is een beperkt tijdvak beschikbaar. In verband met de samenhang met raakvlakprojecten waaronder ProRail/PHS is voor vervangen van de trambaan in de Czaar Peterstraat een tijdvenster beschikbaar van 15 oktober 2025 tot 7 april 2026. Gelet op de benodigde en beschikbare tijd en beperkte ruimte in de straat, moeten de nutsbedrijven hun werkzaamheden vooruitlopend uitvoeren. Het risico bestaat dat zij vertraging oplopen in de uitvoering. Daarnaast bestaat de kans op vertraging bij aanleg van de trambaan door weersomstandigheden, gezien de periode waarin de werkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Gevolg hiervan kan zijn dat de aannemer van ProRail een claim vanwege vertraging indient.
- *Beheersmaatregel:* er zijn coördinatieoverleggen ingepland met nutsbedrijven en GVB om de werkzaamheden, fasering en doorlooptijden door te nemen en vast te leggen. Indien dit niet haalbaar blijkt zullen zij (deels) hun leidingen na aanleg van de trambaan in 2026 moeten vervangen. Tevens wordt nauw contact gehouden met ProRail over voortgang en planning, en kan overgegaan worden tot werken in avonden of weekenden om eventuele vertraging in te lopen.
- Het risico bestaat dat er meer bomen moeten worden gekapt dan in de Nota van Uitgangspunten is voorzien. De reden hiervan is dat uit onderzoek (boom effect analyse) blijkt dat de conditie van een deel van de bomen niet goed is en mogelijk tijdens de uitvoering vanuit veiligheid meer bomen gekapt moeten worden. Hierdoor kan weerstand ontstaan bij betrokken bewoners. Dit resulteert mogelijk in bezwaren tegen de kapvergunning (meer procedure tijd) en extra kosten.
- *Beheersmaatregel*: er worden maatregelen getroffen om de bomen te beschermen tijdens de uitvoering; met de assetbeheerder V& OR Groen wordt gekeken naar mogelijkheden voor extra boomverzorging. Tevens wordt rekening gehouden met de proceduretijd van bezwaren in de planning.

Conclusie

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben wel financiële consequenties en deze zijn reeds geraamd in de begroting (100% dekking).

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst.

Buiten de gemeente

Na besluitvorming door het college wordt een persbericht gepubliceerd. Aangegeven wordt dat het uitvoeringsbesluit onder voorbehoud is van vaststelling van de Begroting 2025 door de gemeenteraad in november. Het definitief ontwerp, de ontwerptoelichting en de resultaten van de consultatie worden via de projectwebsite beschikbaar gesteld aan belangstellenden.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2024-060398	College van B&W Voordracht (pdf)
AD2024-063191	Bijlage 4 Resultaten consultatie VO Czaar Peterstraat.pdf (pdf)
AD2024-063192	Bijlage 5 adviesaanvraag college aan db SDC.pdf (pdf)
AD2024-063196	Bijlage 2 Beplantingsplan Czaar Peterstraat.pdf (pdf)
AD2024-063197	Bijlage 3 Ontwerptoelichting DO Czaar Peterstraat.pdf (pdf)
AD2024-063198	Bijlage 1 DO Maaiveldontwerp Czaar Peterstraat 20240813.pdf (pdf)
AD2024-063199	Advies (pdf)

Besluit college van burgemeester en wethouders

Conform besloten