Nummer VN2024-003690
Directie rve ingenieursbureau

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders B&W

Voordracht voor de College vergadering van 02 juli 2024

Portefeuille Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (32)

Agendapunt B22

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Vaststellen van het uitvoerings- en kredietbesluit voor de herinrichting van de Sarphatistraat Noord (inclusief Alexanderplein en halte Hoogtedijk), onderdeel van de Binnenring Fiets-OV Corridor.

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1.Kennis te nemen van de aanleiding om de Sarphatistraat Noord van Alexanderplein tot en met de tramhalte Hoogte Kadijk opnieuw in te richten:

1. Het traject is onderdeel van de Binnenring, die stap voor stap ingericht wordt als een Fiets-OV Corridor. De Nota van Uitgangspunten voor de Sarphatistraat Noord en Alexanderplein is op 1 november 2022 vastgesteld door uw college.
2. De fietspaden op de Sarphatistraat Noord zijn te smal om de verwachtte groei van het fietsverkeer veilig op te vangen, ook gezien het medegebruik door scooters en brommers op het fietspad 'stad-in'.
3. De tramhaltes op het Alexanderplein en de Sarphatistraat Noord voldoen niet aan de toegankelijkheidseisen en dragen daarmee niet bij aan een inclusieve stad. Ook zijn de looproutes naar de haltes te smal, en de haltes van lijn 14 en 19 zijn te klein voor het grote aantal reizigers.
4. De trambaan op het Alexanderplein, op de Jules Schelvisbrug en in een deel van de Sarphatistraat is aan het eind van zijn levensduur en moet uiterlijk in 2026 vervangen worden. Ook staat vervanging van een deel van de rijbaan en het voetpad op het Alexanderplein geprogrammeerd voor 2026-2027. Dit is het moment om het plein veiliger in te richten en meer ruimte te maken voor fietser en voetganger.

2. Over te gaan tot uitvoering van de herinrichting van de Sarphatistraat Noord en het Alexanderplein (Alexanderplein tot en met de tramhalte Hoogte Kadijk, inclusief toegankelijke haltes op de Mauritskade), op basis van bijgaand definitief ontwerp, waarbij gekeken is naar maatregelen in het kader van duurzaamheid, en een positief advies van het dagelijks bestuur van de stadsdelen Centrum en Oost.

3. Een uitvoeringsbudget van € 10,83 miljoen beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het project Sarphatistraat Noord en Alexanderplein met als dekking:

a. € 4,33 miljoen Programma Stadsverbetering

b. € 3,19 miljoen GVB Meerjaren Vervangingsprogramma;

c. € 3,10 miljoen bijdrage Vervoerregio Amsterdam;

d. € 0,08 miljoen bijdrage V& OR, Groot Onderhoud Wegen;

e. € 0,13 miljoen bijdrage vanuit de vrijval Binnenring.

4.Kennis te nemen van het vervolgproces:

1. Uitwerking van het ontwerp in een contract en deelopdrachten en het verder uitwerken van een BLVC-plan. Waternet, Liander en mogelijk andere nutsbedrijven voeren tijdens de herinrichting eveneens werkzaamheden uit.
2. Start uitvoering is voorzien in oktober 2025, tegelijkertijd met de werkzaamheden aan de Czaar Peterstraat (eveneens onderdeel Binnenring).
3. Voorbereiding van de omgevingsvergunning kap en verkeersbesluiten. De omgevingsvergunning kap wordt aangevraagd na het uitvoeringsbesluit.

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

Kernboodschap

Het college stemt in met het ontwerp voor de herinrichting van de Sarphatistraat Noord en aanleg van toegankelijke haltes op de Mauritskade en stelt het uitvoeringsbudget beschikbaar. Op en rond het Alexanderplein moet onderhoud plaatsvinden aan trambaan, straat en nutsvoorzieningen. We doen gelijktijdig de herinrichting, met meer ruimte voor voetgangers, betere doorstroming van de tram, toegankelijke haltes en groen. Op de Sarphatistraat komt een fietsstraat tot de Hoogte Kadijk en 'stad-in' een breder fietspad. Alexanderplein en kruising Hoogte Kadijk worden verkeersveiliger. De werkzaamheden starten oktober 2025. De herinrichting is onderdeel van de Binnenring.

Bestuurlijke achtergrond

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, vanwege de invoering van maximaal 30 km/uur op veel wegen in de stad, en de effecten die dat heeft voor de doorstroming van het openbaar vervoer.

De Binnenring (Marnixstraat-Weteringschans-Sarphatistraat-Czaar Peterstraat) is één van de OV trajecten 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'. Het college heeft kennis genomen van de Startnotitie '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. Het verbeteren van de verschillende vervoersmiddelen (fiets, openbaar vervoer, voetgangers en auto) is één van de speerpunten van de UAM. De UAM bevat keuzes en maatregelen die doorstroming en veiligheid verbeteren en die de stad verbinden. De Fietscorridor Binnenring is een maatregel uit de UAM.

Op 1 november 2022 is de Nota van Uitgangspunten voor de herinrichting van de Sarphatistraat Noord en het Alexanderplein vastgesteld door het college en is een

voorbereidingsbudget beschikbaar gesteld. Het ontwerp voor de Sarphatistraat Noord, van Alexanderplein tot en met halte Hoogte Kadijk, inclusief toegankelijke haltes op de Mauritskade, is gereed en 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

a. Het college is bevoegd om het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren, voor zover niet bij of krachtens de wet de raad of 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 Sarphatistraat Noord van Alexanderplein tot en met de tramhalte Hoogte Kadijk opnieuw in te richten:

Schakel in Binnenring Fiets-OV Corridor

Sinds 2016 wordt gewerkt aan de Binnenring 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 en voetganger. De gemeente is hiertoe een langdurig commitment aangegaan met medefinancier Vervoerregio Amsterdam. De Sarphatistraat Noord inclusief Alexanderplein behoort (met de Czaar Peterstraat en Marnixstraat-Noord) tot de 3 laatste trajectdelen die nog uitgevoerd moeten worden. Als alles volgens planning verloopt, is de gehele Binnenring eind 2026 gereed.

Op 1 november 2022 heeft uw college de Nota van Uitgangspunten (NvU) voor de Sarphatistraat Noord en het Alexanderplein (tot aan de Hoogte Kadijk) vastgesteld en een voorbereidingsbudget beschikbaar gesteld voor de uitwerking van het ontwerp.

In de NvU was sprake van één voorkeursontwerp. Dat is uitgewerkt tot voorlopig- en daarna definitief ontwerp. De belangrijkste uitgangspunten voor het ontwerp zijn meer ruimte voor fiets, OV en voetganger en verbeteren van de verkeersveiligheid. De ruimte op de kruising Alexanderplein is te beperkt om voor de tramlijnen 7, 14 en 19 geheel toegankelijke haltes aan te leggen. Op de Mauritskade is het mogelijk toegankelijke haltes van 62 meter lengte aan te leggen. Er kunnen twee trams tegelijk halteren, waardoor overstappen tussen lijn 14 en 19 gemakkelijker gaat (ruim de helft van de reizigers is overstapper van lijn 14 op 19 en vice-versa, de overstaprelatie met lijn 7 is veel minder sterk). De haltes voor lijn 7 komen beide ter hoogte van de Muiderpoort.

Vervangingsonderhoud

Op het verkeersknooppunt Alexanderplein is lang geen onderhoud uitgevoerd. De herinrichtingsopgave wordt gekoppeld aan het noodzakelijk vervangingsonderhoud aan de trambaan op het Alexanderplein, op de Jules Schelvisbrug en in een deel van de Sarphatistraat, vervanging van het asfalt en voetpaden op een deel van het Alexanderplein, en vervanging van onderliggende nutsvoorzieningen. Programma Bruggen en Kademuren geeft aan dat ondanks enkele scheuren in de brug, het rekenmodel aangeeft dat vervanging van de Jules Schelvisbrug nog niet aan de orde is. De brug wordt gemonitord. Indien nodig worden allereerst levensduurverlengende maatregelen genomen onderaan de brug. Deze staan los van de maaiveldinrichting.

Ad 2. Over te gaan tot uitvoering van de herinrichting van de Sarphatistraat Noord en Alexanderplein (Alexanderplein tot en met de tramhalte Hoogte Kadijk, inclusief toegankelijke haltes op de Mauritskade), op basis van bijgaand definitief ontwerp, waarbij gekeken is naar maatregelen in het kader van duurzaamheid, en een positief advies van het dagelijks bestuur van de stadsdelen Centrum en Oost.

Duurzaamheid

De Binnenring is een langlopend project in uitvoering, gericht op het bereiken van belangrijke bestuurlijke prioriteiten, in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam. Vanuit het huidige beleid van de gemeente om duurzaam om te gaan met vervanging in de openbare ruimte en de daarmee gepaard gaande investeringen (zie de Uitvoeringstandaard Toekomstbestendige Openbare Ruimte en Amsterdam maakt Ruimte), wordt bij de laatste 3 trajecten van de Binnenring expliciet aandacht besteed aan de projectscope (niet meer dan nodig) en de samenloop met programmering van vervangingsonderhoud. Het uitgangspunt 'herinrichting van gevel tot gevel' is losgelaten, er wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de levenscyclus van de inrichting van de openbare ruimte.

Er wordt bij deze opgave veel vervangingsonderhoud meegenomen, ook aan de ondergrondse nutsvoorzieningen. Bij benadering driekwart van de investering is benodigd voor het vervangingsonderhoud en de nieuwe inrichting van het Alexanderplein inclusief toegankelijke haltes op de Mauritskade en bij de Muiderpoort. Het grootste deel van de benodigde dekking is afkomstig van de Vervoerregio en het GVB. De herinrichting van de Sarphatistraat vanaf de ventweg Alexanderplein tot en met een toegankelijke halte Hoogte

Kadijk beslaat circa 25 % van de investering, waar de Vervoerregio subsidie beschikbaar voor stelt.

Het noodzakelijk vervangingsonderhoud uitvoeren in 2025-2026 en op een later moment de herinrichting van de Binnenring afronden, is niet efficiënt, veel duurder en een desinvestering van het spoorwerk. Om de haltes bij de Muiderpoort geheel toegankelijk te kunnen maken worden de sporen niet één op één vervangen maar meteen wat verschoven in noordelijke richting. Bij afronden van de Binnenring op een later tijdstip zouden dan ook de sporen weer verlegd moeten worden.

Op basis van een Quickscan klimaatadaptatie is bekeken op welke wijze de straat duurzamer kan worden ingericht. De volgende maatregelen worden genomen:

- Het groen in de buurt blijft behouden: de groene trambaan, de bomenrij langs het fietspad, het parkje de Groene Driehoek. Het hondenlosloopveld wordt deels verschoven voor de aanleg van een wandelpad in de groenstrook.
- Om het aandeel groen en de biodiversiteit in het gebied te vergroten wordt op meerdere plekken langs de route een strook met diverse lage beplanting aangebracht. Artis wil in een deel van de groenstrook een voedseltuin aanleggen die zij door vrijwilligers laat beheren, met kruidige planten voor de reptielen. Hiervoor wordt een medebeheer overeenkomst met de gemeente opgesteld.

Waternet is voornemens om het (gemengde) riool in de Sarphatistraat te ontlasten, door regenwater af te voeren naar de Plantage Muidergracht. Op twee plaatsen wordt een hemelwaterafvoer aangelegd vanaf de straat door de groenstrook naar de gracht, mits er voldoende ruimte is in de ondergrond.

Het combineren van de aanleiding genoemd onder beslispunt 1, met de programmering van vervangingsonderhoud aan de weg- en railinfrastructuur, de versnellingsopgave toegankelijke haltes en de uitkomst van de quickscan klimaatadaptatie, heeft geleid tot een toekomstbestendig ontwerp waarbij de infrastructuur veiliger wordt ingericht.

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

Toelichting ontwerp

De fietsstraat vanuit het aangrenzende deel van de Sarphatistraat wordt doorgetrokken over de kruising Alexanderplein tot aan de Hoogte Kadijk. Het voetpad langs de gevelzijde kan hierdoor circa een meter breder worden. Het fietspad 'stad-in' vanaf de Hoogte Kadijk wordt verbreed, van 2,0 meter naar circa 2,70 meter. Het aanliggend voetpad wordt vervangen door een halfverhard toegankelijk pad in de groenstrook.

Door het verplaatsen van de tramhaltes van lijn 14 en 19 naar de Mauritskade en van lijn 7 beiden naar de Muiderpoort, ontstaat op en rond de kruising Alexanderplein meer overzicht en ruimte, waarmee de verkeersveiligheid verbeterd wordt. De maximale snelheid op de kruising is per 8 december 2023 al verlaagd naar 30 km/u.

Het wandelpad via de Muiderpoort wordt wat breder, waarmee de looproute naar de tramhalte voor lijn 7 duidelijker wordt voor overstappers van en naar lijn 14 en 19. De taxus op de hoek van het pad moet hiervoor worden gekapt. Ook aan het begin van het

wandelpad in de groenstrook moet een boom worden gekapt. Ter compensatie worden 2 bomen geplant elders langs de route. Eén boom moet worden verplaatst.

De tramhalte Hoogte Kadijk lag net buiten de projectgrens en zou de enige niet toegankelijke halte zijn op de Binnenring als alle trajecten klaar zijn eind 2026. Bij besluitvorming over de NvU is aangegeven dat in de vervolgfase zou worden bekeken of het toegankelijk maken van deze halte meegenomen zou kunnen worden in de projectscope. Op basis hiervan is een ontwerp uitgewerkt voor de tramhalte en aanliggende weg. Het integraal ontwerp ligt nu voor ter besluitvorming.

Positief advies stadsdelen Centrum en Oost

Op 25 maart 2024 is het ontwerp ter advies voorgelegd aan het dagelijks bestuur (DB) en op 9 april aan de stadsdeelcommissie van stadsdeel Centrum. De stadsdeelcommissie was unaniem positief, geen wijzigingen in het DB advies, en er waren geen insprekers. Het stadsdeel is positief over het ontwerp, met extra ruimte voor fietsers en voetgangers, en verbetering van het overzicht en daarmee van de verkeersveiligheid op het Alexanderplein en kruising Hoogte Kadijk. Het stadsdeel is ook blij met het toevoegen van duurzame maatregelen en het beplantingsplan. Het extra groen en vooral het medebeheer van de groenstrook door Artis, zijn een aanwinst voor de hele buurt.

Op 2 april 2024 is het ontwerp, voor wat betreft het gedeelte op de Mauritskade, ter advies voorgelegd aan het dagelijks bestuur (DB) van stadsdeel Oost. Gezien de geringe impact in stadsdeel Oost is het advies via de verkorte procedure voorgelegd aan de stadsdeelcommissie van 9 april. De stadsdeelcommissie heeft het advies ter kennisname aangenomen en niet aanvullend geadviseerd. Het stadsdeel is positief over de toegankelijke haltes, ook voor de nachtbus, en de ruimte voor voetgangers.

Het volledige advies van de stadsdelen is opgenomen in bijlage 5 en 6.

Ad 3. Een uitvoeringsbudget van € 10,83 miljoen beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het project Sarphatistraat Noord en Alexanderplein met als dekking:

a. € 4,33 miljoen Programma Stadsverbetering;

b. € 3,19 miljoen GVB Meerjaren Vervangingsprogramma;

c. € 3,10 miljoen bijdrage Vervoerregio Amsterdam;

d. € 0,08 miljoen bijdrage V& OR, Groot Onderhoud Wegen;

e. € 0,13 miljoen bijdrage vanuit de vrijval Binnenring.

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

opgesteld. Deze komt uit op € 11,56 miljoen (exclusief btw, prijspeil 2024). Onderdeel van deze investeringsraming zijn de voorbereidingskosten. Voor de dekking van deze kosten is via B&W besluit op 1 november 2022 (VN2022-012710) een voorbereidingsbudget beschikbaar gesteld van € 679.000. Bij de Begroting 2023 is het budget met € 53.000 verhoogd ter compensatie van de prijsstijgingen 2022/2023.

De kosten voor de uitvoering zijn geraamd op € 10,83 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 voeren tijdens de herinrichting eveneens werkzaamheden uit. Het betreft o.a. het vervangen en verplaatsen van een belangrijke transportleiding voor drinkwater uit de 19e eeuw, die nu onder de trambaan op het Alexanderplein ligt. Ook wordt met Waternet gekeken naar de opties om de hemelwaterafvoer van de Sarphatistraat af te laten wateren op de Plantage Muidergracht, en zo het riool te ontlasten. Dit is een maatregel in het kader van klimaatadaptatie.

Liander moet oude gasleidingen vernieuwen, niet gebruikte oude elektraleidingen uitruimen op het Alexanderplein en mogelijk capaciteit verruimen door nieuwe leidingen aan te leggen. Coördinatie van de werkzaamheden vindt plaats door de gemeente, waarbij kosten doorbelast worden aan de nutspartijen.

Ad b. Start uitvoering is voorzien in oktober 2025, tegelijkertijd met de herinrichting van de Czaar Peterstraat. Er wordt dan gebruik gemaakt van de tijdelijke buitengebruik name (TBGN) van tram 7. Hier zijn harde afspraken over gemaakt met ProRail, die de spoorbruggen over de Oostertoegang bij Amsterdam CS gaat vernieuwen. Daardoor kan de IJtram (tramlijn 26) voor onderhoudsritten gedurende meerdere maanden per jaar niet via de Oostertoegang naar de werkplaats van het GVB in Diemen. Via het nieuwe 'overbrengspoor' op de Piet Heinkade gaat de IJtram in deze periodes via de Czaar Peterstraat en het Alexanderplein naar de werkplaats in Diemen. Er is een tijdvenster afgesproken met ProRail: tussen 13 oktober 2025 en 7 april 2026 kunnen de werkzaamheden in de Czaar Peterstraat en op het Alexanderplein uitgevoerd worden. Daarvoor en daarna moet deze tramroute naar Diemen voor onderhoudsritten beschikbaar zijn. Aansluitend op het uitvoeringsbesluit wordt opdracht gegeven aan het GVB voor productie van de tramsporen en wissels, gezien de productietijd van 12 tot 15 maanden. Waar mogelijk starten de werkzaamheden aan kabels en leidingen voor de zomer 2025. Dit wordt nader uitgewerkt in het BLVC-plan.

De werkzaamheden zijn naar verwachting eind 2026 gereed.

Ad 5. De directeur van de directie Verkeer en Openbare Ruimte aan te wijzen als beheerder van het budget.

Participatie

Het definitief ontwerp voor de Sarphatistraat Noord en Alexanderplein is tot stand gekomen na consultatie van bewoners en ondernemers uit de buurt en van belangenvertegenwoordigers. In de Uitgangspuntenfase heeft uitgebreide consultatie plaatsgevonden. Op basis hiervan is het voorlopig ontwerp gemaakt, waar bewoners en andere betrokkenen op konden reageren, waarna het definitief ontwerp is uitgewerkt.

Consultatie bewoners en ondernemers

1. De participatie over het voorlopig ontwerp (VO) duurde van 28 september t/m 12 oktober 2023. Gedurende deze periode konden bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden per mail, telefonisch of 'live' reageren op het VO. Het Voorlopig Ontwerp was te zien en downloadbaar op de gemeentelijke website van het project.
2. Medio september is een bewonersbrief verstuurd aan bewoners en ondernemers rond de Sarphatistraat Noord en het Alexanderplein, en oud Oost. Hierin stond een toelichting op de plannen en de fasering, een link naar een enquête op de projectwebsite en een uitnodiging voor een informatiebijeenkomst op 5 oktober 2023. De bijeenkomst is bezocht door circa 35 bewoners en ondernemers uit de buurt. De enquête op de website is door 52 mensen ingevuld, waarvan 62% bewoner is van de straat, de overige respondenten wonen in de buurt, gebruiken de route en/of werken in de straat. Er zijn ook 8 reacties per mail ontvangen.
3. Daarnaast is het ontwerp besproken met ondernemers in het gebied: Artis, café De Groene Olifant, het tankstation en de supermarkt bij de Hoogte Kadijk.
4. Er is in januari 2024 een schouw georganiseerd voor geïnteresseerde bewoners over het beplantingsplan. Hier namen 4 bewoners aan deel.

In bijlage 4 zijn het verslag van de informatiebijeenkomst, de resultaten van de enquête en de beantwoording van de ontvangen vragen opgenomen.

Consultatie belangenvertegenwoordigers

Het ontwerp is voorgelegd aan de Fietsersbond, de Voetgangersvereniging Nederland (VVNL), de Reizigers Advies Raad en Cliëntenbelang Amsterdam. Het ontwerp werd over het algemeen positief ontvangen. Er is vooral aandacht gevraagd voor goede looproutes met voldoende doorloopruimte voor de voetganger, ook tussen de tramhaltes op de Mauritskade en de halte van lijn 7, en naar de nachtbushaltes. De Fietsersbond is enthousiast over het doortrekken van de fietsstraat op de Sarphatistraat en is akkoord met het plaatsen van een fietspaaltje aan het begin van het fietspad 'stad-in' bij Hoogte Kadijk, om inrijden van autoverkeer op het bredere fietspad te voorkomen.

Zie voor de reacties en beantwoording bijlage 4.

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 de volgende aanpassingen doorgevoerd in het concept Definitief Ontwerp:

- Het nieuwe fietspad 'stad-in' van Hoogte Kadijk tot Alexanderplein wordt 2,70 meter breed in plaats van 3,00 meter, om voldoende ruimte rond de bomen te behouden. Het fietspad wordt uitgevoerd in rood asfalt.
- Het talud in de groenstrook blijkt te steil om een plas-draszone aan te kunnen leggen van voldoende formaat zodat die ook goed beheerd kan worden. Met Artis zijn gesprekken gevoerd over de aanleg van een voedseltuin met kruidenrijke planten voor de dieren. Hiervoor wordt een medebeheercontract opgesteld. Het beheer zal uitgevoerd worden door vrijwilligers, onder leiding van professionals van Artis.

- Voor nachtbus N87 komt een toegankelijke halte 'stad-in' op de huidige plek van de tramhalte van lijn 14-19 naast de Muiderpoort, 'stad-uit' op de Mauritskade.
- Er komen geen groenvakken op de halte Hoogte Kadijk, wel langs de stoep.
- Daarnaast zijn diverse kleinere aanpassingen in het ontwerp doorgevoerd: drempels in de fietsstraat en fietspad, markeringen zijn aangepast of toegevoegd.

Uitkomsten advies en afstemming

- Stadsdeel Centrum: akkoord. Het DB geeft positief advies aan het college.
- Stadsdeel Oost: akkoord. Het DB geeft positief advies aan het college over het gedeelte van het ontwerp op de Mauritskade.
- 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 bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden vooral geïnformeerd. De informatie wordt afgestemd op de diverse doelgroepen zoals direct omwonenden en ondernemers, weggebruikers en overige Amsterdammers, via een mix aan kanalen zoals de website, huis aan huis brieven, social media, de Amsterdam app, A5 Het Verkeer. Met de ondernemers in het projectgebied worden de details van het BLVC-plan nader afgestemd, waarna de buurt over de uitvoeringsfasering en doorlooptijden geïnformeerd wordt.

Met name de werkzaamheden op het Alexanderplein zullen een grote impact hebben op de bereikbaarheid van het gebied, en het oostelijk deel van de stad. Er vindt hierover afstemming plaats met andere projecten en betreffende gemeentelijke regiegroepen.

Financiële onderbouwing

Tabel 2: Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
BDU – bijdrage vrijval Binnenringprojecten		I	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 131.000,00
Reserve achterstallig onderhoud - Onderhoudsgelden VOR Stedelijk beheer		I	€ 0,00	€ 0,00	€ 82.000,00	€ 0,00
BDU – bijdrage Vervoerregio		I	€ 0,00	€ 0,00	€ 3.097.000,00	€ 0,00
Bijdrage MVP Tram		I	€ 0,00	€ 1.000.000,00	€ 1.550.000,00	€ 640.000,00
PSV - Realisatie Binnenring OV Fietscorridor		I	€ 824.000,00	€ 2.500.000,00	€ 1.004.000,00	€ 0,00
Totaal			**€ 824.000,00**	**€ 3.500.000,00**	**€ 5.733.000,00**	**€ 771.000,00**

LASTEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
Kosten herinrichting Sarphatistraat Noord en Alexanderplein		I	€ 824.000,00	€ 3.500.000,00	€ 5.733.000,00	€ 771.000,00
Totaal			**€ 824.000,00**	**€ 3.500.000,00**	**€ 5.733.000,00**	**€ 771.000,00**

I=Incidenteel
S=Structureel

Consequenties gedekt? Ja

Overige toelichting

Op basis van het definitief ontwerp is een SSK-raming opgesteld conform de Standaard Systematiek voor Kostenramingen (SSK). De totale investeringskosten (voorbereiding en uitvoering) voor het project Sarphatistraat Noord en Alexanderplein bedragen € 11,56 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 kosten zijn als volgt opgebouwd:

- Bouwkosten: € 6,72 miljoen
- Engineeringkosten (incl. historische kosten): € 2,66 miljoen
- Overige bijkomende kosten: € 0,44 miljoen
- Risicoreservering inclusief scheefte: € 1,74 miljoen

Engineeringskosten

Van de totale investeringskosten heeft een bedrag van € 732.000 betrekking op de kosten voor de voorbereiding. Hiervoor is het budget (totaal € 732.000) reeds beschikbaar gesteld via het Collegebesluit nummer VN2022-012710 van 1 november 2022 en in de Begroting 2023 (indexatie). In de voorbereidingsfase is ook het ontwerp voor de kruising Hoogte Kadijk – Ir. Jakoba Mulderplein uitgewerkt, welke aan het project is toegevoegd.

Uitvoeringskosten

Voor de integrale BLVC-maatregelen is een kostenpost opgenomen van € 875.000. Hiervan is een bedrag van € 39.000 voorzien voor het vervangend vervoerplan, omdat de trams ca. 2,5 maand geen gebruik kunnen maken van de route via het Alexanderplein. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de periode waarin in de Czaar Peterstraat de trambaan wordt vernieuwd, waardoor tramlijn 7 niet de gebruikelijke route kan rijden via de Sarphatistraat en Alexanderplein. Daarnaast is een groot deel van het BLVC-bedrag voorzien voor de inzet van verkeersregelaars, om de grote stromen fietsers en het autoverkeer rond het drukke Alexanderplein, de Mauritskade en de kruising met de Hoogte Kadijk te begeleiden tijdens de werkzaamheden.

Beheer en onderhoudskosten

Er is een stijging in de beheer en onderhoudskosten voorzien van € 5.133 ten opzichte van de huidige situatie. Deze stijging wordt veroorzaakt door de toename van lage vaste beplanting (langs de fietsroute), echter wordt een groot deel van de groenstrook in medebeheer uitgegeven aan Artis, waar de gemeente minder onderhoudsinspanning hoeft te verrichten. Het verhardingsareaal blijft nagenoeg gelijk, maar verandert deels van materialisering: het betegelde voetpad langs de groenstrook wordt een recreatief pad in waterdoorlatende halfverharding in de groenstrook, de rijbaan wordt fietsstraat.

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 € 11,56 miljoen (exclusief btw, prijspeil 2024).

Voor de dekking van de voorbereidingskosten is via een collegebesluit op 1 november 2022 (VN2022-012710) en in de Begroting 2023 reeds € 732.000 voorbereidingsbudget beschikbaar gesteld.

De kosten voor de uitvoering zijn geraamd op € 10,83 miljoen. Voor de dekking van deze

kosten wordt voorliggend uitvoeringsbudget aangevraagd.

Het dekkingsvoorstel voor de werkzaamheden is als volgt:

Dekkingsbron	**Bedrag**
Realisatie Binnenring OV-Fietscorridor (PSV)	€ 4.328.298
Bijdrage MVP Tram	€ 3.190.000
Bijdrage Vervoerregio (BDU)	€ 3.097.248
Bijdrage onderhoudsgelden V& OR Stedelijk Beheer	€ 81.839
Bijdrage vrijval Binnenringprojecten (BDU)	€ 130.505
Totaal	**€ 10.827.890**

De dekking voor de bijdrage van Amsterdam is gereserveerd in het Programma Stadsverbetering '23-'27 (vastgesteld bij de begroting 2024). Voor de projecten op de Binnering is in totaal € 10,92 miljoen gereserveerd voor de jaren 2024-2028. De benodigde dekking vanuit het Programma Stadsverbetering voor de Sarphatistraat Noord inclusief Alexanderplein bedraagt (inclusief de voorbereiding) € 4,86 miljoen.

Vanuit Verkeer en Openbare Ruimte, Programmering Groot Onderhoud, is een bijdrage van € 82.000 voor de vervanging van een deel van het asfalt en het voetpad op het Alexanderplein toegekend.

De indicatieve bijdrage van de Vervoerregio bedraagt (inclusief voorbereiding) € 3,30 miljoen, dit onder voorbehoud van DB besluitvorming voor het deeltraject Sarphatistraat Noord en Alexanderplein. De aanvraag voor de BDU subsidie van de Vervoerregio wordt na het collegebesluit van B en W ingediend. De subsidievoorwaarden zijn conform de Brede Doeluitkering Openbaar Vervoer, er zijn geen aanvullende voorwaarden gesteld.

De bijdrage vanuit het GVB voor de vervanging van de trambaan op het Alexanderplein, de Jules Schelvisbrug en een deel op de Sarphatsitraat aan de westzijde van de kruising Alexanderplein bedraagt € 3,190 miljoen. Deze bijdrage is gereserveerd in het Meerjaren Vervangingsprogramma van het GVB. Na het uitvoeringsbesluit wordt dit bedrag overgeheveld zodat de bestelling voor de tramsporen en wissels in opdracht gegeven kan worden. De levertijd voor de sporen en wissels bedraagt 12 tot maximaal 15 maanden. De start werkzaamheden aan de trambaan is oktober 2025.

De dekking "Bijdrage vrijval Binnenringprojecten" is afkomstig van restbudgetten van de projecten Marnixplein en Elandsgracht, die binnen budget zijn gerealiseerd. Beide projecten maken deel uit van de Binnenring en dragen bij aan dezelfde projectdoelstelling als het deeltraject Sarphatistraat Noord en Alexanderplein.

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:

1. Vanwege een sterk verslechterde conditie zijn levensduurverlengende maatregelen (of is zelfs vervanging) van de Jules Schelvisbrug (of de Henriëtte Pimentelbrug) tijdens de uitvoeringsfase van de werkzaamheden noodzakelijk. Dit kan leiden tot vertraging en extra kosten, door bijvoorbeeld beperkende maatregelen voor de aannemer (lichter materieel, andere werkvolgorde) of stilleggen van het werk.

Beheersmaatregelen: 1) bevestiging van de brugbeheerder dat de trambaan op de brug vernieuwd kan worden; de voorwaarde dat de spoorbevestiging op precies dezelfde plek en methode gebeurt wordt opgenomen in het contract met de aannemer. 2) Programma PBK monitort de brug en heeft aangegeven dat, indien toch nodig, maatregelen programmeerbaar zijn en los van de herinrichting genomen kunnen worden. Het risico dat er toch iets anders moet gebeuren lijkt volgens PBK erg klein en aanvaardbaar.

2.Liander en/of Waternet doen meer werkzaamheden dan vooraf gedacht/aangegeven, omdat men tijdens de uitvoering op problemen in de ondergrond stuit, met vertraging tot gevolg (waardoor trams langer niet naar de werkplaats in Diemen kunnen komen).

Beheersmaatregelen: 1) tijdig duidelijkheid hebben over werkzaamheden; met Waternet-Liander worden al uitvoeringsfaseringsgesprekken gehouden. 2) integraal BLVC-plan maken. 3) check op ligging kabels en leidingen, scherp scope afbakening in de gaten houden, verzoeken tot extra (niet noodzakelijk) werk afhouden, ook in de uitvoering.

3. WWU gaat niet akkoord met het BLVC-plan en de gevraagde periode voor buiten gebruikname trams, in verband met meerdere grootschalige projecten in de nabijheid (Herinrichting Linnaeusstraat en kruising WIjttenbachstraat, ProRail, Czaar Peterstraat)

Beheersmaatregelen: 1) In vroeg stadium de voorziene uitvoeringsfasering en doorlooptijden bespreken met de WWU Centrum en de kerngroep Mobiliteitsregie. 2)afstemming met betreffende raakvlakprojecten m.b.t. handige omleidingsroutes.

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. Het definitief ontwerp, de ontwerptoelichting en de resultaten van de consultatie worden via de projectwebsite beschikbaar gesteld aan belangstellenden.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2024-040656	Advies (pdf)
AD2024-014968	College van B&W Voordracht (pdf)
AD2024-040603	bijlage 1_Definitief ontwerp Sarphatistraat Noord en Alexanderplein 20240515.pdf (pdf)
AD2024-040601	bijlage 2_Beplantingsplan Sarphatistraat Noord en Alexanderplein 20240411.pdf (pdf)
AD2024-040602	bijlage 3_Ontwerptoelichting Sarphatistraat Noord en Alexanderplein_mei2024.pdf (pdf)
AD2024-040604	bijlage 4_Resultaten consultatie VO Sarphatistraat Noord en Alexanderplein_april2024.pdf (pdf)
AD2024-040605	bijlage 5_Adviesaanvraag college aan db SDC.pdf (pdf)
AD2024-040606	bijlage 6_Adviesaanvraag college aan db SDO.pdf (pdf)

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Informatie niet beschikbaar

Besluit college van burgemeester en wethouders

Conform besloten