Nummer VN2022-030027
Directie Verkeer en Openbare Ruimte

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders B&W

Spoedvoordracht voor de College vergadering van 27 september 2022

Portefeuille Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (32)

Agendapunt F4

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Instemmen met het Uitvoerings- en budgetbesluit voor de verbetering van de fietsroute IJ – Geldersekade, OPENBAAR GEMAAKT OP 29-09-2022

Het college van burgemeester en wethouders besluit

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. Kennis te nemen van de noodzaak om de fietsroute IJ – Geldersekade te verbeteren vanwege:

1. Deze fietsroute is een van de drukste fietsroutes van de stad. De route is krap, met veel oversteken en kent relatief veel incidenten. De route wordt als onveilig ervaren (2 x in top 10 meest onveilige plekken in stadsdeel Centrum) en is na de opening van het IJpleinveer op de nieuwe locatie tegenover de Oostertoegang dit jaar nog drukker geworden;
2. Ook voor voetgangers is de ruimte krap en zijn de oversteken onoverzichtelijk;
3. Het kruispunt met de Geldersekade is druk en onoverzichtelijk. Er komen van vier richtingen veel fietsers. Het kruispunt kan de toename van de diverse verkeersstromen niet goed afhandelen.
4. Uitvoering van het project is bovendien noodzakelijk voor de 5 jaar durende werkzaamheden van ProRail (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) aan de vijf spoorbruggen van de Oostertoegang.

2. In te stemmen met het verbeteren van de fietsroute IJ – Geldersekade door een herinrichting op basis van bijgevoegd Definitief Ontwerp met als belangrijkste punten:

1. Meer ruimte voor fietsers door een breder en veiliger fietspad aan de oostkant met minder oversteken;
2. Meer ruimte voor voetgangers;
3. Eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang en op de Odebrug richting het IJ voor het gemotoriseerd verkeer en verplicht rechtsaf voor gemotoriseerd verkeer vanaf de Geldersekade;

3. In te stemmen met het beschikbaar stellen van een uitvoeringsbudget ter grootte van voor de uitvoering van het project verbeteren fietsroute IJ – Geldersekade met

4. Kennis te nemen van de belangrijkste geïnventariseerde risico's en de te nemen beheersmaatregelen.

De risico's zijn geïnventariseerd en gekwantificeerd. De kwantificering is als risicoreservering meegenomen in de SSK-raming, zoals gebruikelijk in deze fase.

5. Kennis te nemen van de planning en de tijdelijke maatregelen m.b.t. het streekbusvervoer:

1. Start aanbesteding september 2022;
2. Start uitvoering maart 2023;
3. Uitvoeringsfase ingeschat op 18 maanden, waarbij het werk eind september 2024 gereed is. Hierin zijn de noodzakelijke werkzaamheden van Liander, Waternet en GVB meegenomen.
4. Als tijdelijke maatregel is er tijdens uitvoeringsfase 2, volgens de huidige inzichten gepland vanaf 1 januari 2024 tot 1 oktober 2024, geen busverkeer mogelijk vanaf de IJ-tunnel naar Centraal Station en halteren de regiobussen conform besluitvorming (Van der Horst, Van Dantzig, Abid, El Ksaihi) op 12 juli jl. tijdelijk in Amsterdam Noord bij de metrohaltes Noord en Noorderpark.

Reden spoed

Kernboodschap

Het college besluit de fietsroute IJ – Geldersekade te verbeteren. Deze route maakt onderdeel uit van Sprong over het IJ en is één van de drukste en meest onveilige fietsroutes in de binnenstad. In 2023 starten de werkzaamheden om de fietsroute te verbeteren met meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Door eenrichtingsverkeer voor auto's richting het IJ verbetert het kruispunt met de Geldersekade en rijdt er minder doorgaand verkeer door de Nieuwmarkt- en Lastagebuurt. De werkzaamheden duren ongeveer 18 maanden, waarbij 9 maanden geen busverkeer naar Amsterdam CS mogelijk is vanaf de IJ-tunnel. De regiobussen halteren daarom in 2024 tijdelijk in Amsterdam Noord.

Bestuurlijke achtergrond

In het Meerjarenplan Fiets, op 9 november 2017 vastgesteld in de raad, zijn verschillende maatregelen opgenomen om de grootste knelpunten voor fietsers in de stad aan te pakken. Maatregel 6 is het veiliger en royaler maken van fietsroute Prins Hendrikkade en maatregel 7 is het verbeteren van fietsroute Mr. Visserplein tot het IJ. In de aanscherping van het meerjarenplan Fiets 2017-2022 (raadsbrief 9 april 2019) wordt de fietsroute IJ – Mr. Visserplein genoemd als één van de vier prioritaire fietsroutes om te verbeteren.

Op 20 juli 2017 heeft de raad ingestemd met het definitief voorkeursbesluit fase 2 Sprong over het IJ. Met dit besluit is de Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ vastgesteld en heeft de raad ingestemd met het maatregelenpakket Sprong over het IJ.

Op 23 januari 2019 heeft de raad het Uitvoerings- en Kredietbesluit voor de volledige inrichting van een nieuw zuidelijk pontplein van het IJpleinveer vastgesteld, maatregel 1 uit Sprong over het IJ. Hierbij hoort een intensivering van het aantal veren, de verbetering van de fietsroute in Noord (fietsbrug over het Noordhollandsch kanaal), het verplaatsen van het IJpleinveer en verbetering van de fietsroutes in Centrum (fietsroute IJ – Geldersekade en fietsroute Nieuwmarkt).

Op 23 januari 2020 is de Agenda Amsterdam Autoluw vastgesteld in de gemeenteraad van Amsterdam. Doel van de agenda is een leefbare en toegankelijke stad, waarbij meer ruimte wordt gecreëerd voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groenvoorzieningen en

verblijven in de stad. Maatregel 15 betreft het verbeteren van onder andere de fietsroute IJ – Geldersekade.

Op 17 december 2020 heeft de raad het Uitvoerings- en Kredietbesluit bijbestelling Oostertoegang vastgesteld. Gemeente en VRA dragen bij aan de vervanging 5e spoorbrug om meer ruimte in de onderdoorgang te creëren voor fietsers, voetgangers, ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid.

Op 26 november 2021 heeft de raad de Nota van Uitgangspunten Oostertoegang, Prins Hendrikkade Oost en Kattenburgerstraat vastgesteld als uitwerking van maatregel 15 uit de Agenda Amsterdam Autoluw. Het nu voorliggende Uitvoerings- en budgetbesluit hoort bij een van de projecten (fietsroute IJ – Geldersekade) uit deze NvU.

Bestuurlijke prioriteit

In het nieuwe coalitieakkoord 2022-2026 staan vijf opgaven waaraan de verbetering fietsroute IJ – Geldersekade bijdraagt:

- We zetten de Agenda Autoluw door met het zwaartepunt in de historische binnenstad.
- We geven ruim baan aan fietsers en voetgangers.
- We blijven werken aan verbetering van de verkeersveiligheid, ervan uitgaande dat in een stad iedereen, van jong tot oud en met of zonder beperking, zich veilig kan verplaatsen.
- Waar autoverkeer een te grote druk op de leefbaarheid of verkeersveiligheid vormt, weren we doorgaand autoverkeer dwars door de stad of door woonwijken.
- We gaan door met 30 km/uur in de hele stad, en doen dit met minimale aanpassingen aan de weg.

De maatregel is bovendien een van de vier prioritaire routes uit het meerjarenprogramma Fiets.

Wettelijke grondslag

Artikel 160 Gemeentewet

1. Het college is in ieder geval bevoegd:
   1.1. het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren, voor zover niet bij of krachtens de wet de raad of 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.

Onderbouwing besluit

Ad 1. Kennisnemen van de noodzaak om de fietsroute IJ – Geldersekade te verbeteren.

Deze fietsroute is een van de drukste fietsroutes door de binnenstad. Door de verplaatsing van het IJpleinveer is deze fietsroute nog drukker geworden. De frequentie van het IJpleinveer is verhoogd van 8x per uur naar 10x per uur en gaat naar 15x per uur. Het aantal fietsers zal de komende jaren verder toenemen i.v.m. verdere ontwikkeling in de stad. In een prognose uit het verkeersmodel Amsterdam wordt bij de Odebrug en de Oosterdokskade een verdubbeling van het aantal fietsers in 2030 verwacht t.o.v. 2019. Hierbij wordt aangegeven dat dit waarschijnlijk een onderschatting is.

Er zijn vaak incidenten tussen fietsers onderling en fietsers en voetgangers. De fietsroute staat met twee noteringen in de top 10 van meest onveilige plekken in stadsdeel Centrum. In 2023 wordt de voetgangers- en fietsbrug over het Noordhollandsch Kanaal opgeleverd, waardoor de route vanuit Amsterdam Noord meer fietsers zal trekken. Ook het zuidelijk deel van de route wordt aangepakt, van Geldersekade tot Mr. Visserplein (fietsroute Nieuwmarkt). Het optimaliseren van deze laatste schakel in de fietsroute vanuit Amsterdam Noord stad in en vanuit de stad naar Noord kan daarom niet langer wachten.

Het verbeteren van de fietsroute is onderdeel van maatregel 15 uit de Agenda Amsterdam Autoluw. Door het instellen van eenrichtingsverkeer voor auto's richting het IJ komt de benodigde extra ruimte voor fietsers en voetgangers beschikbaar. Het eenrichtingsverkeer is bovendien noodzakelijk voor de 5 jaar durende werkzaamheden van ProRail (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) aan de vijf spoorbruggen van de Oostertoegang. Deze werkzaamheden starten in 2024 en zijn door ProRail al aanbesteed.

Ad 2. Instemmen met het verbeteren van de fietsroute IJ – Geldersekade door een herinrichting op basis van bijgevoegd Definitief Ontwerp.

Het Schetsontwerp is na vaststelling van de Nota van Uitgangspunten uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp (als bijlage toegevoegd). Het twee-richtingen fietspad wordt breder en komt tussen IJpleinveer en Geldersekade in zijn geheel aan de oostkant te liggen, waardoor er minder oversteken ontstaan en de route eenduidiger en veiliger wordt. Ook het fietspad op de Prins Hendrikkade Oost wordt breder. De voetganger krijgt meer ruimte en de auto krijgt minder ruimte door het invoeren van eenrichtingverkeer

Dankzij deze ingrepen ontstaat een beter te regelen kruispunt met de Geldersekade, waardoor fietsers, voetgangers en OV profiteren van meer groentijd en is er minder doorgaand autoverkeer op de Prins Hendrikkade Oost en in de Nieuwmarkt/Lastage-buurt. Dit maakt de verbetering van het zuidelijk deel van de fietsroute mogelijk.

Met de invoering van eenrichtingverkeer wordt ook een maximale snelheid van 30 km/uur ingevoerd tussen IJ en Geldersekade wat de verkeersveiligheid ten goede komt en aansluit bij het gebruik van het gebied.

Voor Liander wordt een nieuw onderstation gebouwd op de Kromme Waal, Waternet laat het riool en de drinkwaterleidingen vernieuwen en voor GVB wordt een (lekkende) waterkerende schuif in het metrostation vervangen. Door deze werkzaamheden te samen met de verbetering van de fietsroute uit te voeren, is er één keer hinder voor de omgeving.

Nadat ProRail rond 2029 haar werkzaamheden aan de spoorbruggen van de Oostertoegang heeft afgerond wordt de ruimte onder de sporen definitief ingericht door de gemeente, zodat de nieuwe inrichting niet beschadigd wordt door de werkzaamheden van ProRail. Hiervoor wordt over enkele jaren in een nieuw project het ontwerp en uitvoeringsbudget bestuurlijk voorgelegd. Volgens de huidige inzichten zal om de voorbereiding van dit project te kunnen starten in de begroting of voorjaarsnota van 2026 een budgetaanvraag worden gedaan.

Ad 3. Instemmen met het beschikbaar stellen van een uitvoeringsbudget ter grootte van voor de uitvoering van het project verbeteren fietsroute IJ – Geldersekade met

Zie financiële toelichting.

Ad 4. Kennisnemen van de belangrijkste geïnventariseerde risico's en de te nemen beheersmaatregelen.

a. *Extreme prijsstijgingen*

De belangrijkste oorzaken hiervan zijn de oorlog in Oekraïne en de Corona-pandemie die ertoe geleid hebben dat de productie van (bouw)materialen tijdelijk is afgenomen en er verstoringen zijn opgetreden in toevoerlijnen terwijl ook de energieprijzen stijgen. Dit wordt versterkt door de mondiaal sterk groeiende vraag en investeringen in de bouw.

Om de normale prijsstijgingen op te vangen wordt in elk contract een indexeringsregeling opgenomen. De huidige economische ontwikkelingen in de wereld passen niet binnen deze indexeringsregeling en hebben een onvermijdelijk (exogeen) karakter en kunnen niet worden beïnvloed. De SSK raming is geactualiseerd met een prijspeilcorrectie naar juli 2022 met daaraan toegevoegd conform de nieuwe werkwijze een prijsindexatie van 5% per jaar voor de uitgaven na 2022. We reserveren nu een bedrag van om de aanbesteding in ieder geval te doen slagen. Zodra bij aanbesteding blijkt dat deze extra reservering niet noodzakelijk is, valt dit bedrag vrij. We nemen deze beheersmaatregel omdat we het werkterrein onder de Oostertoegang per 1 januari 2024 aan ProRail moeten vrijgeven.

We hebben dus geen mogelijkheden om in geval van een mislukte aanbesteding uit te lopen in de tijd.

b. *Levertijden materialen*

De huidige economische ontwikkelingen in de wereld leiden ook tot lange levertijden van materialen en andere producten, waardoor vertraging in de uitvoering kunnen ontstaan. GVB, Liander en Waternet hebben aangegeven geen problemen te voorzien t.a.v. deze levertijden. Voor Puccini materialen worden ook door de afdeling Logistiek van Stadswerken geen knelpunten voorzien inzake leveringen, echter deze bevestiging kan niet worden afgegeven voor niet-Puccini materialen. Deze materialen worden daarom als verantwoordelijkheid van de aannemer in het bestek opgenomen.

c. *Vervuilde grond*
Tijdens de werkzaamheden wordt er vervuilde grond (olie, asbest, PFAS,) of objecten (funderings- kade resten) aangetroffen die niet werden verwacht.

Beheersmaatregelen:

• Archiefonderzoek bodem (gereed)

• Grondonderzoek (gereed)

• Proefsleuven graven (gereed)

• (reactief) Beheersmaatregelen in het bestek en het betrekken van de behandelende bodemadviseur en de omgevingsdienst.

Ad 5. Kennisnemen van de planning en tijdelijke maatregelen m.b.t. het streekbusvervoer.

Volgens de projectplanning start de aanbesteding in september 2022. De uitvoering start maart 2023 en is opgedeeld in 2 faseringen van elke 9 maanden. Fase 1 van de fietsroute is naar verwachting uiterlijk 1 januari 2024 gereed. ProRail start dan in de Oostertoegang met zijn voorbereidende werkzaamheden voor de vervanging van de 5 spoorbruggen (project PHS).

Tijdens de werkzaamheden is geen doorgaand autoverkeer mogelijk door de Oostertoegang, verkeer van en naar de IJ-tunnel gaat via de Kattenburgerstraat.

Conform afspraken met de buurt wordt hieraan voorafgaand de Kattenburgerstraat aangepast en 30 km/uur ingevoerd.

Fietsverkeer en voetgangers krijgen wel doorgang gedurende de werkzaamheden net als het afrijdende verkeer vanaf het Damrak en het busstation.

De tweede fase van de hoofdfasering voor de fietsroute start januari 2024. Gedurende deze fase is naar verwachting circa 9 maanden geen busverkeer vanaf IJ-tunnel naar CS mogelijk. In het contract is opgenomen dat de aannemer zich moet inspannen om de doorlooptijd van de uitvoering zo kort mogelijk te houden. De aannemer heeft t.b.v. besparing op de uitvoeringskosten sowieso al een groot belang om bij uitwerking van het BLVC uitvoeringsplan te komen tot versnelling van de uitvoering. De insteek is dan ook om na gunning met de aannemer verder in gesprek te gaan om te verkennen hoe tot een versnelling van de uitvoeringfases gekomen kan worden.

Conform besluitvorming (Van der Horst, Van Dantzig, Abid, El Ksaihi) op 12 juli jl. halteren de regiobussen vanuit Waterland en Zaanstreek gedurende tijdens fase 2 daarom in Amsterdam Noord waar reizigers kunnen overstappen op de Noord/Zuidlijn. Dit betekent voor de reiziger een extra overstap en gemiddeld ongeveer 6 minuten extra reistijd. De Waterlandbussen zullen halteren bij station Noord en de Zaanstreekbussen bij station Noorderpark.

Hierbij is gekozen voor de variant waarbij de bussen een rondje zullen maken via de Nieuwe Leeuwarderweg – Nieuwe Purmerweg – Waddenweg – Meeuwenlaan en Johan van Hasseltweg om terug te keren bij Noorderpark. De bussen passeren de rotonde Meeuwenlaan één keer om rechtsaf te slaan (1 kwart).

Helaas blijkt het toch lastig om deze route te combineren met de benodigde werkzaamheden waardoor de effecten van deze route voor het project rotonde Meeuwenlaan groter zijn dan eerder gehoopt. Er wordt daarom nog in gezamenlijkheid gekeken door G&O, project Fietsroute en VRA-GVB of een optimalisatie van deze variant mogelijk is. Dit zou als voordelen hebben dat er minder omrijdkilometers gemaakt hoeven worden en dat er geen interferentie is met het project ombouw rotonde Meeuwenlaan tot een VRI-geregeld kruispunt. Dat hier nog serieus naar wordt gekeken is voor de VRA van belang om bij te kunnen blijven bijdragen aan het project rotonde Meeuwenlaan.

Participatie

Voorafgaand aan het opstellen van de Nota van Uitgangspunten hebben gesprekken met de buurt plaatsgevonden. Vervolgens zijn er tijdens de inspraakperiode veel reacties gekomen op de concept Nota van Uitgangspunten en deze zijn waar mogelijk verwerkt in de definitieve NvU die ten grondslag ligt aan dit ontwerp en door de Raad is vastgesteld.

Voor de fietsroute waren deze reacties overwegend positief. Men erkent de noodzaak om deze fietsroute te verbeteren.

Op 25 januari 2022 is het definitief ontwerp tijdens een online buurtavond aan de buurt gepresenteerd en toegelicht. Er waren veel positieve reacties en een aantal kritische vragen over het oversteken, het verplicht rechts afslaan vanaf de Geldersekade en het gedrag van verkeersdeelnemers (ongewenst keren op de Prins Hendrikkade Oost). Toegezegd is de situatie na de herinrichting te monitoren en niet op voorhand een keerverbod in te stellen. Men is over het algemeen blij met de plannen om de gehele fietsroute te verbeteren en daarnaast te zorgen voor meer voetgangersruimte.

Na het Uitvoeringsbesluit wordt de buurt dit najaar opnieuw uitgebreid geïnformeerd.

Er wordt nog gestudeerd door G&O, VRA, GVB en projectteam fietsroute IJ-Geldersekade op een optimalisatie van de tijdelijke route voor de Zaanstreekbussen die zullen halteren bij station Noorderpark. Zodra definitief bekend is of in welke mate gebruik gemaakt zal worden van de rotonde Meeuwenlaan en voor hoeveel maanden precies in 2024 zal de buurt door de projectorganisatie Hamerkwartier met ondersteuning van project Fietsroute IJ-Geldersekade worden geïnformeerd.

Ook zal in overleg met de VRA en EBS en GVB bezien worden op welke wijze de reiziger tijdig wordt geïnformeerd.

Financiële onderbouwing

Tabel 2: Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
		I	€			
		I				
Totaal			€			

LASTEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
		I				
Totaal			€			

I=Incidenteel
S=Structureel

Consequenties gedekt? Ja

Overige toelichting

Kosten

Er wordt geen uitvoeringsbudget aangevraagd voor het laten vervangen van VRI 106 omdat we er vanuit gaan dan VRI 106 wordt vervangen ten laste van het krediet voor de technische vervanging van VRI. Dit programmakrediet staat in de ambtelijke prioritering voor begroting 2023 boven de zaaglijn. Mocht dit programmakrediet onverhoopt niet worden toegekend, gaan we VRI 106 toch vervangen en zullen we hiervoor de reservering gebruiken die we hebben voor het laten slagen van de aanbesteding.

Dekking

.

De Vervoerregio vindt de extra overstap en extra reistijd niet ideaal, maar erkent dat een andere oplossing voor de uitvoering van de fietsroute niet mogelijk is. De VRA ziet het belang van het verbeteren van de fietsroute, het gevolg is wel dat (streek)vervoerders hierdoor minder inkomsten ontvangen en dat kosten voor de VRA ontstaan doordat deze vervoerders een claim in (kunnen) dienen. Aan de andere kant zal het GVB gedurende deze periode meer reizigers vervoeren en dus extra inkomsten genereren.

Beheer en onderhoudskosten

De voorgenomen werkzaamheden ter verbetering van de fietsroute zijn in de voorbereidingsfase met de beheerders afgestemd via de Beheer, Acceptatie Procedure (BAP) en de conclusie is dat die per saldo niet leiden tot wijzigingen in het huidige areaal. Er is geen sprake van een toename van de beheer- en onderhoudskosten.

Conclusie:

Deze voorgenomen investering is gedekt.

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

Nieuwsbericht via nieuwsbrief en website, mailing naar de buurt.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2022-086718	Advies (pdf)
AD2022-086717	Bijlage ontwerp fietsroute definitief.pdf (pdf)
AD2022-086719	College van B&W (1) Voordracht (pdf)

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Besluit college van burgemeester en wethouders

Conform besloten, voorts wordt de portefeuillehouder gemachtigd tot het maken van tekstuele wijzigingen en tot het bepalen van het moment van openbaarmaking