VN2025-003137
rve ingenieursbureau

Gemeente Amsterdam

DB

Voordracht voor het DB Noord van 18 maart 2025

Portefeuille: Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (32)
Agendapunt: B7

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Bus-eindstation Olof Palmeplein

Het dagelijks bestuur Noord besluit

1. In te stemmen met het concept Definitief Ontwerp ten behoeve van de realisatie van het bus-eindstation op het Olof Palmeplein in Amsterdam Noord, in het kader van Zero Emissie Bus.
2. In te stemmen met het doorsturen van het concept Definitief Ontwerp naar het college zodat het college dit kan vaststellen en het uitvoeringsbudget voor de realisatie ter beschikking kan stellen.
3. Het concept Definitief Ontwerp ter informatie aan de stadsdeelcommissie te sturen.

Kernboodschap

Met inachtneming van het advies van het Dagelijks Bestuur, heeft het college van B&W op 1 oktober 2024 de Nota van Uitgangspunten Busstation Olof Palmeplein vastgesteld. Vervolgens is het schetsontwerp uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp en een concept Definitief Ontwerp. Het Dagelijks Bestuur van Amsterdam Noord wordt nu gevraagd advies uit te brengen over het concept Definitief Ontwerp van het nieuwe Bus-eindstation op het Olof Palmeplein.
Met in achtneming van dit advies wordt het college vervolgens gevraagd het Definitief Ontwerp vast te stellen en een budget ter beschikking te stellen voor de realisatie van het nieuwe busstation.

Bestuurlijke achtergrond

- Het college heeft op 1 oktober2024 de Nota van Uitgangspunten Busstation Olof Palmeplein vastgesteld en budget ter beschikking gesteld voor de uitwerking van de plannen.
- In het Actieplan Schone Lucht (vastgesteld op 1 oktober 2019) heeft het college van B&W beschreven hoe tot 2030 wordt toegewerkt naar een emissievrij Amsterdam.
- In het coalitieakkoord 2022-2026 wordt het bovenstaande herbevestigd.
- De gemeente Amsterdam, GVB en de Vervoerregio Amsterdam werken samen aan het project om de Amsterdamse dieselbussen te vervangen door Zero Emissie Bussen. Om deze vervanging in gang te zetten heeft de wethouder Duurzaamheid in april 2015 samen met het GVB namens de gemeente het Duurzaamheidsconvenant getekend. Hierin staat de ambitie dat in 2025 al het Amsterdams Openbaar Vervoer uitstootvrij is.
- In 2016 hebben het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vervoerregio Amsterdam (VRA), de Metropoolregio Rotterdam en Den Haag en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen het nationaal Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus (BAZEB) ondertekend

Bestuurlijke prioriteit

In het coalitieakkoord 2022-2026 is opgenomen dat in 2025 alle OV bussen in Amsterdam emissievrij zijn.

Wettelijke grondslag

Artikel 9, 2e lid van de Verordening stadsdelen, bijlage 2
artikel 2.1 Het inrichten van de openbare ruimte, groen, speelplekken, oevers en parken (exclusief het Amsterdamse Bos, binnen de beleidskaders.

Onderbouwing besluit

Met de beoogde realisatie van het laadstation Olof Palmeplein, zijn alle benodigde (bij-) laadstations in Amsterdam gereed of in uitvoering. De civiele werkzaamheden t.b.v. de inpassing van de benodigde laadinfrastructuur wordt gecombineerd met de realisatie van een geheel nieuwe bus-eindhalte. Dit heeft te maken met eisen aan kwaliteit en toegankelijkheid en de plaatsing van de laders. De bestaande halte voldoet niet meer aan de eisen van de huidige tijd waardoor inpassing van de laadinfra onmogelijk is. Ook voldoet het huidige busstation niet aan de eisen van toegankelijkheid voor minder validen en ouderen.
De ontwerpuitdaging is de nieuwe toekomstbestendige eindhalte te combineren met de intentie het Olof Palmeplein te ontwikkelen tot een uitnodigende entree van het getransformeerde winkelcentrum Boven 't Y en de nabije omgeving.

Uw adviezen t.b.v. de concept Nota van Uitgangspunten
U heeft aan de Commissie van 17 juli 2024 advies gevraagd over de dan voorliggende concept Nota van Uitgangspunten. In vervolg op de adviezen van de Commissie heeft het DB de volgende reactie meegegeven ten behoeve van de besluitvorming door het college van B&W:

1. Het DB vraagt aandacht voor de verkeersveiligheid van fietsers, die van oost naar west langs het busstation en de halterende bus 38 fietsen. In de uiteindelijke situatie komt er een vrij-liggend fietspad, maar ook als de herprofilering van Buikslotermeerplein zuidzijde nog niet gereed is, moet een (tijdelijke) verkeersveilige fietsverbinding gemaakt worden. Het DB adviseert dit op te nemen in de Nota van Uitgangspunten;
DO voorstel: In het concept DO is extra markering aangebracht om het fietspad veiliger te maken. Bij de in- en uitritten van de bushalte is er goed zicht op het fietspad.

2. Het DB onderschrijft het in de NvU opgenomen uitgangspunt, dat er onderzocht wordt of er fiets-parkeren bij het busstation moet komen en zo ja, met hoeveel plaatsen;
DO voorstel: VRA heeft aangegeven hier geen bijdrage voor te leveren. Bij de uitwerking van de plannen van de herprofilering van de Buikslotermeerplein zuidzijde wordt in overleg met gebiedsontwikkeling het onderzoek naar fietsparkeren meegenomen. We overwegen wel om de bestaande fietsnietjes terug te plaatsen in de nabijheid van het nieuwe busstation.

3. Het DB adviseert om in de NvU op te nemen dat in het voorlopig ontwerp veilige looproutes opgenomen moeten worden. Dit geldt met name voor voetgangers die vanuit het oosten, via het busstation, naar het winkelcentrum willen gaan;
DO voorstel: Door de groenzone en het hekwerk worden voetgangers gedwongen een veilige looproute om het busstation te nemen. De voetgangers komen dan uit in het midden van het winkelcentrum i.p.v. aan de zuidzijde. Conform uw wens hebben we nu ook een route opgenomen, die rechtdoor ten zuiden van het busplatform ligt. Dit is voorgelegd aan het Toetsteam. GVB wil absoluut geen zebrapaden bij de in-en uitrijdende bussen. In bijgevoegde tekening is dit voetpad opgenomen.

4. Het DB adviseert om de betrokkenheid van de ondernemers van het winkelcentrum te continueren bij de verdere uitwerking van de plannen
DO voorstel: Wij communiceren over de plannen met CVvE (eigenaren), de winkeliersvereniging en ook 1:1 met Ahold.

5. Het DB realiseert dat, vanwege de geringe beschikbare ruimte het nieuw te realiseren busstation hoofdzakelijk zal bestaan uit verharding ten behoeve van de bussen en laadinfrastructuur. Het is wel de wens van het DB om zo veel als kan groen bij de uitwerking van de plannen mee te nemen, in de vorm van bomen, plantvakken of plantenbakken;
DO voorstel: Zoals bij punt 3 aangegeven, is er een extra groenvak gecreëerd. Het bestaande grasvlak wordt iets groter en er worden Wadi's in verwerkt. Daarnaast zijn er rondom het busstation bomen geplaatst of behouden. In principe plaatst de gemeente geen plantenbakken meer. We bekijken de mogelijk het hekwerk om de laadinfra met klimop te laten begroeien. Zie verder punt 6.

6. Het DB waardeert het feit, dat bij het tot stand komen van het schetsontwerp het uitgangspunt is geweest om zo veel als mogelijk grote gezonde bomen te kunnen handhaven. Het DB adviseert om bij de aanvraag van een kapvergunning al te kunnen melden waar en wanneer de vervangende 19 te kappen bomen geplant kunnen worden, het liefst op of nabij het Buikslotermeerplein;
DO voorstel: De kapvergunning is verleend op basis van het VO. Bij de uitwerking van de plannen is gebleken dat we minder bomen behoeven te kappen en meer kunnen terug planten op de locatie. Op dit moment gaan we ervan uit dat er 14 bomen gekapt worden en 13 worden terug geplant.

7. Het DB onderschrijft de mogelijke noodzaak voor het realiseren van een hub voor deelmobiliteit. Aangezien dit buiten de scoop van het busstation ligt, zal het DB dit meegeven aan het projectteam voor de gebiedsontwikkeling. DO voorstel: Dit valt buiten de scoop van dit project. De vraag is voorgelegd aan het projectteam Gebiedsontwikkeling Buikslotermeerplein.

Daarnaast heeft u, buiten het formele advies, in een stafbijeenkomst aandacht gevraagd voor de ligging (en het uiterlijk) van het verplaatste chauffeursonderkomen en de transformatorvoorzieningen, in het kader van veiligheid en toezicht. Over de verplaatsing van het onderkomen is pas recentelijk een besluit genomen door GVB en VRA. Het zit nu in de scoop van de gemeente. Bij de uiteindelijke plaatsing zullen wij uw zorgen adresseren. Het verplaatste onderkomen wordt vooralsnog gasvrij en voorzien van zonnepanelen. De buitenzijde wordt aangekleed met hout. Zodra we van GVB daar meer duidelijkheid over hebben, zullen wij u hierover informeren.

Het concept DO is samen met uw adviezen voorgelegd aan het Toetsteam. Mochten daar nog grote aanpassingen uit voorkomen zullen wij u daarover informeren.

Advies, afstemming en Participatie

Het concept Definitief Ontwerp is tot stand gekomen in nauw overleg met GVB , VRA , gebiedsontwikkeling Buikslotermeerplein, het project Buikslotermeerplein zuidzijde en diverse in – en externe partijen.

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

Dekking
De kosten voor de fase PBI 1 en PBI 2, (t/m de Nota van Uitgangspunten en het Voorkeursbesluit) ad €210.000 waren bekostigd vanuit het Opdrachtgeversbudget van V& OR.
De volgende fasen en uiteindelijke realisatie worden betaald door V& OR en ZEB, in combinatie met een bijdrage van de VRA.
VRA heeft op basis van een door de gemeente aangegeven SSK raming een concept beschikking afgegeven van € 1.107.113 en voor de verplaatsing van het chauffeursonderkomen een bedrag van € 430.571
VRA besluit op 20 maart formeel over de concept beschikking met deze twee bedragen.

Vervoerregio Amsterdam busstation: € 1.107.113
Vervoerregio Amsterdam chauffeursonderkomen: € 430.471
De kosten voor Amsterdam worden gedekt uit:
Opdrachtgeversbudget 2023/2024 € 210.000
Uit het SMF voor het project Zero Emissie Bus (ZEB): € 1.173.416
Uit het SMF voor Buikslotermeerplein Zuidzijde: € 333.000

Financiële onderbouwing

Overige toelichting

De huidige SSK-raming van de civiele werkzaamheden sluit op €2.749.000 excl. Btw en voor het verplaatsten van het chauffeursonderkomen op € 505.000 excl. Btw

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 besluitenlijst.

Buiten de gemeente: Het DO zal op de projectpagina worden geplaatst
Met enkele direct betrokkenen, zoals de vertegenwoordiging van de bewoners aan het Olof Palmeplein en van het Plan van Gool, de VvE Buikslotermeerplein, Ahold, Red Amsterdam Noord, Amsterdam Noord Toegankelijk, de ondernemersvereniging en de Fietsersbond, wordt rechtstreeks contact gehouden.
De communicatie over het project verloopt via een regelmatig bijgehouden projectpagina op

www.amsterdam.nl en via de buurtkrant, internet, informatiebord op locatie en indien mogelijk lokale media

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2025-012899	Stadsdeel Noord Voordracht (pdf)
AD2025-015246	BK2025-RHD-DO-ZZ-DR-N-2001_Maaiveldontwerp.pdf (pdf)
AD2025-015247	Busstation OLof Palmeplein fasering.pdf (pdf)

Uitslag

A Akkoord