VN2026-008265
Ingenieursbureau

Gemeente Amsterdam

DB

Voordracht voor DB Stadsdeel Nieuw-West van 30 juni 2026

Portefeuille

Agendapunt B17

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Instemmen met het uitvoeringsbesluit project Pieter Calandlaan, verbeteren verkeersveiligheid tussen C.K. Eloutstraat en Piet Wiedijkpark.

Het dagelijks bestuur Stadsdeel Nieuw-West besluit

1. Instemmen met de uitvoering van het project Pieter Calandlaan, verbeteren verkeersveiligheid tussen C.K. Eloutstraat en Piet Wiedijkpark op basis van bijgaand Definitief Ontwerp;
2. Instemmen met het uitvoeringsbudget van 1.210.000 euro;
3. Kennisnemen van de beoogde planning.

Kernboodschap

De Pieter Calandlaan wordt op het traject tussen C.K. Eloutstraat en Piet Wiedijkpark aangepast. De verkeersveiligheid, fietsmobiliteit en toegankelijkheid van het openbaar vervoer wordt verbeterd. De aanpassingen betreffen bredere fietsstroken, veiliger oversteekplaatsen, toegankelijke bushaltes en daarbij herstel van de groenstructuur.

Bestuurlijke achtergrond

Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Pieter Calandlaan voor met name fietsers is al langer een wens van het dagelijks bestuur. De aanpassingen aan de Pieter Calandlaan maken onderdeel uit van maatregelen A6 en F3 uit het Mobiliteitsplan van Nieuw-West. Deze maatregelen hebben als doel: het afwaarderen van onder ander de Pieter Calandlaan naar een secundaire weg van 50 km/u naar 30 km/u zodat er meer ruimte ontstaat voor fietsers en voetgangers (maatregel A6) en het verhogen van de capaciteit van plusnet fietsroutes (maatregel F3).

Bestuurlijke prioriteit

Het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid is een belangrijke bestuurlijke prioriteit.

Wettelijke grondslag

Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022.

Bijlage 2, Takenlijst, artikel 2.1: het inrichten van de openbare ruimte, groen, parken binnen de beleidskaders.

Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022,

Bijlage 2, takenlijst artikel 2.2: het realiseren van het door de gemeenteraad vastgestelde onderhoudsniveau.

Onderbouwing besluit

Ad1. Instemmen met de uitvoering van het project Pieter Calandlaan, verbeteren verkeersveiligheid tussen C.K. Eloutstraat en Piet Wiedijkpark op basis van bijgaand Definitief Ontwerp.

De huidige inrichting van de weg is verouderd en voldoet niet meer aan de wensen en eisen van deze tijd. De rijstroken zijn breed, er is geen gereguleerde oversteeklocaties en de ruimte voor de fietsers is beperkt. De belangrijkste veranderingen zijn een versmalling van de rijweg, bredere fietspaden, veilige oversteekplaatsen en vernieuwde bushaltes.. Een recentelijk dodelijk ongeval ter plaatse van het Piet Wiedijkpark heeft geleid tot een Blackspot binnen de initiële projectscope. Ook wordt de oorspronkelijke bomenstructuur hersteld, wat zorgt voor een aangenamere leefomgeving Hieronder leest u wat er precies gaat veranderen en waarom.

Verbetering verkeersveiligheid

De volledige rijbaan van de Pieter Calandlaan is nu relatief breed voor een 30 km/u weg. Voorheen was dit namelijk ingericht als 50km/u weg. Dit nodigt uit tot te snel rijden, wat de verkeersveiligheid vermindert. Door de rijbaan te versmallen, wordt de snelheid van het autoverkeer lager. Dit maakt de straat veiliger en vermindert ook het verkeersgeluid. Tegelijkertijd worden de fietspaden verbreed naar 2,50 meter. Dit is 70 tot 85 cm breder dan de huidige situatie en biedt voldoende ruimte voor het groeiende aantal fietsers. Deze aanpassing sluit aan bij het programma Fiets van de gemeente Amsterdam, dat streeft naar comfortabele en veilige fietsroutes.

Door het recente ongeval met een overstekende voetganger ter hoogte van het Piet Wiedijkpark is dit weggedeelte gemarkeerd als Black Spot. In de Werkgroep Blackspots Amsterdam (WBA) is inmiddels een verkeerskundige voorstel behandeld. Onder voorbehoud van behandeling in het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit en het tijdig aanleveren van de technische specificaties zullen deze verkeerskundige aanpassingen die binnen de huidige scope vallen geïntegreerd worden in het project. Het gaat om het aanbrengen van een verhoogde band + middengeleider ten oosten van de (nieuwe) bushaltes.

Veilige oversteekplaatsen voor voetgangers

Ook voor voetgangers wordt de straat veiliger. Er komen verhoogde oversteekplaatsen met zebrapaden (plateaus) op strategische plekken in het projectgebied. Deze plateaus maken oversteken overzichtelijker en voorspelbaarder voor alle weggebruikers. Bij de nieuwe bushaltes wordt onder andere een plateau aangelegd. De plateaus zijn afgestemd met het Gemeentelijk Vervoersbedrijf (GVB) en geschikt voor bussen. Dit betekent dat het openbaar vervoer consistent blijft rijden, terwijl de verkeersveiligheid toeneemt.

Toegankelijke en moderne bushaltes

De bushaltes zelf worden volledig vernieuwd. De huidige halte aan de noordzijde is sterk verouderd en niet toegankelijk voor alle reizigers. Er komt in de nieuwe situatie een verhoogd perron, zodat iedereen gemakkelijk kan in -en uitstappen. De zuidelijke bushalte wordt verplaatst en gecombineerd met een voetgangersoversteek. De haltekom verdwijnt, waardoor de oorspronkelijke bomenstructuur kan worden hersteld. Bussen stoppen voortaan op de rijbaan. Dit verlaagt de snelheid van het overige verkeer en maakt de straat veiliger.

Herstel van de bomenstructuur

Het herstel van de bomenstructuur heeft een positief effect op de flora en fauna in het gebied en vermindert hittestress. Door de verplaatsing van de zuidelijke bushalte wordt de hoofdbomenstructuur hersteld. Dit zorgt voor een groenere en aangenamere leefomgeving

Efficiënte uitvoering

De uitvoering van deze plannen is efficiënt en beperkt tot wat nodig is (conform de Uitvoeringsstandaard Toekomstbestendig werken aan de Openbare Ruimte (USTOR)). Zo wordt alleen de bovenste laag asfalt (3,5 cm) van de fietspaden vervangen. Dit verhoogt het fietscomfort zonder dat de straat volledig opnieuw wordt ingericht. Tegelijkertijd worden snelheid remmende maatregelen, zoals de aanleg van plateaus, doorgevoerd. Dit alles zorgt voor een veiligere, groenere en beter toegankelijke Pieter Calandlaan.

Verbetering van de leefbaarheid

Met deze aanpassingen wordt de Pieter Calandlaan een straat waar iedereen zich prettig en veilig kan bewegen. Fietsers krijgen meer ruimte, voetgangers kunnen veilig oversteken en het openbaar vervoer wordt toegankelijker. Het herstel van de bomenstructuur maakt de straat bovendien groener en aangenamer om in te verblijven. Kortom, de nieuwe inrichting van de Pieter Calandlaan is een verbetering voor alle gebruikers.

Ad2. Instemmen met het uitvoeringsbudget

Het project is geraamd aan de hand van de SSK-systematiek (d.d. 18-11-2025) en komt in totaal (investeringskosten) uit op: **1.205.658,-**

Dit bedrag wordt gedekt uit het Programma Stadsverbetering (830.700,-) en een rijksbijdrage vanuit Vervoerregio Amsterdam (voorlopige bijdrage 671.000 euro).

Ad.3 Kennisnemen van de beoogde planning

Als wordt ingestemd met het uitvoeringsbesluit zal het ontwerp worden aanbesteed aan een aannemer vanuit de gemeentelijke samenwerkingsovereenkomst (SOK2.0).

- Aanbesteding en gunning; juli & augustus 2026;

- Opstart werkzaamheden en activeren omleidingen; september 2026;

- Fase 1 werkzaamheden; september-oktober 2026;

- Fase 2 werkzaamheden en oplevering; oktober-november 2026;

- Oplevering: december 2026. rage Groen: het aanleggen van de groeiplaatsen, de aanschaf en aanplant van de zes bomen inclusief de nazorg uitgevoerd en betaald door Team Groen & Wegen Verkeer Openbare Ruimte.

Advies en afstemming

Interne afstemming:

- Gebiedsmakelaar: onderschrijft het belang n.a.v. de ingezonden bewonersbrief aan portefeuillehouder dhr. N. Türkkol m.b.t. verkeersoverlast.

- Programmateam Verkeersveiligheid, Voetganger, Fiets en 30 in de stad: onderschrijft het belang i.v.m. het ontbreken aan veilige oversteekplaatsen, de smalle fietsstroken t.o.v. het gebruik en het wegprofiel wat uitnodigt tot 50km/u in plaats van de toegestane 30 km/u.
- Groot Onderhoud: ziet dat er een verbeterslag gemaakt kan worden, maar heeft zelf geen concrete werkzaamheden tot 2035 gepland staan.
- Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit: Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit heeft het ontwerp getoetst aan het beleid van de gemeente Amsterdam en onderschrijft het nut van de plateaus om de rijsnelheid te verlagen. En de kans om gebruiksvriendelijkheid van openbaar vervoer te verhogen.

Externe afstemming:

- Gemeentelijk Vervoersbedrijf (GVB): onderschrijft het belang van aanpassingen i.v.m. nu aanwezige ouderwetse bushalte(s) met achterstallig onderhoud.
- Vervoersregio Amsterdam: onderschrijft het belang i.v.m. zowel de ouderwetse bushaltes, als de ervaren (verkeers)onveiligheid en de smalle fietsstroken.

Duurzaamheid

De aannemer gebruikt elektrisch materieel voor de realisatie van het project, conform de duurzaamheideisen van het SOK2.0 contract van de Lead Buyer. De vrijkomende materialen zijn geschouwd door hergebruik Amsterdam, maar bevatten te veel slijtage voor hergebruik.

Participatie

1. De aanpassingen zijn vooral inhoudelijke verkeerstechnische aard. Dit vraagt specifieke vakdeskundigheid. De functionele wijziging betreft het verplaatsen van de bushaltes met een beperkt aantal gebruikers (ca. 10 instapbewegingen per dag). Daardoor heeft er geen buurtparticipatie plaatsgevonden.
2. Door de betrekkelijke kleinschalige ingreep (ca. twee fasen van elk vier weken) wordt de omgeving geïnformeerd via een huis aan huis brief. Een enkele instantie daargelaten in verband met dagbesteding en mindervaliden.

Financiële onderbouwing

Het project is geraamd aan de hand van de SSK-systematiek (d.d. 18-11-2025) en komt in totaal (investeringskosten) uit op: 1.205.658,-

Dit bedrag wordt gedekt door:

- Het Programma Stadsverbetering: 830.700,-

Een rijkbijdrage vanuit Vervoerregio Amsterdam bedraagt voorlopig: 671.000,- euro

Communicatie

Binnen de gemeente

Communicatie gerelateerd aan de werkzaamheden van het project, worden gefaciliteerd door het project.

Buiten de gemeente

Communicatie gerelateerd aan het ongeval nabij het Piet Wiedijkpark (Blackspot), zal volgens de reguliere communicatieprotocollen vanuit de gemeente Amsterdam worden geïnitieerd. Dit gaat buiten het projectteam om.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2026-036836	Stadsdeel Nieuw-West Voordracht (pdf)
AD2026-036842	Voordracht dagelijks bestuur stadsdeel NW- Pieter Calandlaan 20260618.pdf (pdf)
AD2026-037222	Bijlage 1 Ontwerp Pieter Calandlaan.pdf (pdf)
AD2026-037649	Voordracht dagelijks bestuur stadsdeel NW- Pieter Calandlaan def.pdf (pdf)

Uitslag

A Akkoord