Gemeente Amsterdam

Versie o8
8 augustus 2023

Startnotitie Buikslotermeerplein zuidzijde

Basis voor het Principebesluit volgens Plan en Besluitvorming Infrastructuur (PBI)



Opstellers
Projectteam Buikslotermeerplein zuidzijde, Ingenieursbureau

Ambtelijke opdrachtgever:
Jan-Willem Sluyters, V&OR

Projectmanager:
Albert Jongsma, IB

Versie o.8

Opstellers	Goedgekeurd en vrijgegeven	Paraaf	Datum
Projectteam	Jan-Willem Sluyters		

Inhoud

Startnotitie Buikslotermeerplein zuidzijde 1

Inhoud 2

1 Aanleiding 3

2 Opgave 4
2.1 Problematiek / opgaven / projectdoelen 4
2.1.1 Problematiek 4
2.1.2 Opgaven 5
2.1.3 Projectdoelen 7
2.2 Opdrachtomschrijving 8
2.2.1 Veilig fietspad 9
2.2.2 GOW30-rijweg 11
2.2.3 Rotonde Waddenweg 11
2.2.4 Aansluiting bus-laadstation Olof Palmeplein 11
2.2.5 Klimaatadaptatie 11
2.2.6 Hoofdboomstructuur 13
2.2.7 Kabels en leidingen 13
2.3 Omgevingsprojecten 13

3 Projectaanpak en projectorganisatie 15
3.1 Uitgangspuntenmemo of Nota van Uitgangspunten (NvU) 15
3.2 Communicatie en inspraak 15
3.3 Projectorganisatie 16

4 Financiën, Planning en risico's 17
4.1 Financiën 17
4.1.1 Raming 17
4.1.2 Dekking 18
4.2 Planning 18
4.3 Risico's 18

Bijlage 1: Participatieplan (separaat document) 20

1 Aanleiding

Deze startnotitie markeert de start van een verkeersveilige en toekomstbestendige inrichting van de weg langs Buikslotermeerplein zuidzijde voor alle verkeer. Het project moet zorgen voor veilige, toekomstbestendige GOW 30 straat voor zowel fietsers, voetgangers, openbaar vervoer en autoverkeer. Tevens dient alle bestemmingsverkeer vlot en veilig gefaciliteerd te worden, met name de bevoorrading van het winkelcentrum, .

Aanleiding voor het project:

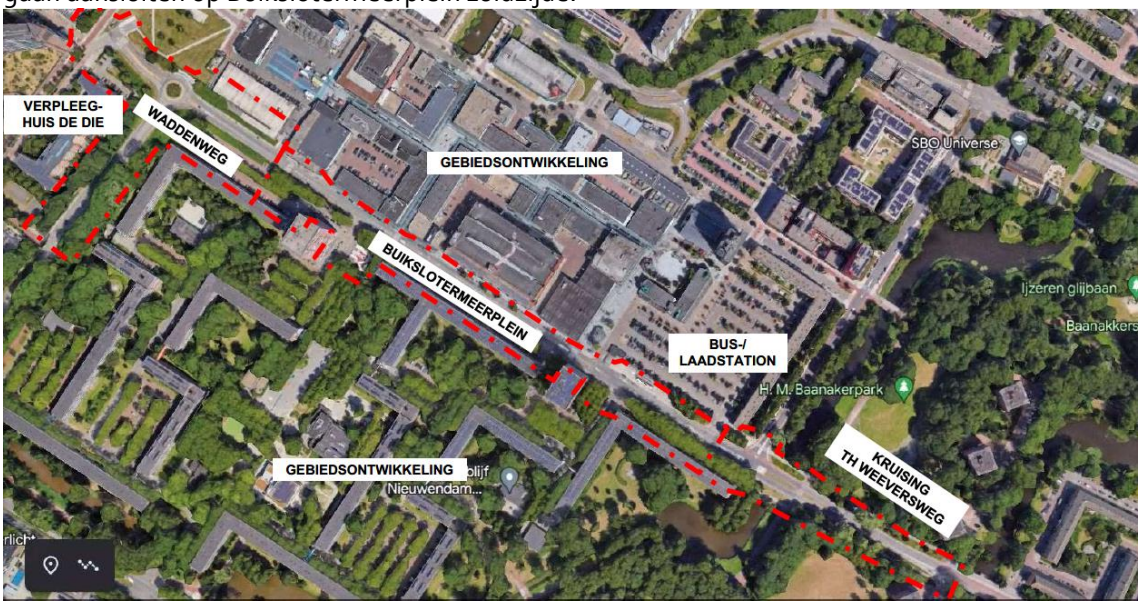
- Er is een onderhoudsopgave voor de weg
- De huidige inrichting voldoet niet aan vigerend beleid
- Er vindt grootschalige gebiedsontwikkeling plaats op en rond het Buikslotermeerplein

2 Opgave

2.1 Problematiek / opgaven / projectdoelen

De opgave is om de projectdoelstellingen binnen een groot onderhoudsopgave te realiseren. Mochten belangrijke aanvullende eisen en/of andere uitgangspunten niet realiseerbaar zijn binnen een groot onderhoudsopgave, dan kan worden geadviseerd om op te schalen naar een herinrichting. De uitwerking van o.a. scope, kosten, dekking en planning is afhankelijk van de keuze of de opgave realiseerbaar is binnen groot onderhoud of binnen een herinrichting.

In figuur 1 is het projectgebied aangegeven. Buikslotermeerplein zuidzijde ligt binnen het plangebied van de Projectnota Buikslotermeerplein. Aan de westzijde wordt het project begrensd door de Loenermark, aan de oostzijde door de Th. Weeversweg. De Waddenweg heeft nog een aansluiting, hier ligt nu de rotonde met landhoofd van het oude Waddenwegviaduct, dat inmiddels gesloopt is. Vanwege de gebiedsontwikkeling is verlaging van de rotonde en daarmee de aansluiting op de Waddenweg noodzakelijk. Aan de noordkant van de weg ligt het winkelcentrum Buikslotermeerplein en aan de zuidkant het Woongebied Plan van Gool. Aan de oostkant van het projectgebied wordt op het Olof Palmeplein een nieuw bus-laadstation gerealiseerd. Deze moet gaan aansluiten op Buikslotermeerplein zuidzijde.



Figuur 1. Projectgebied

2.1.1 Problematiek

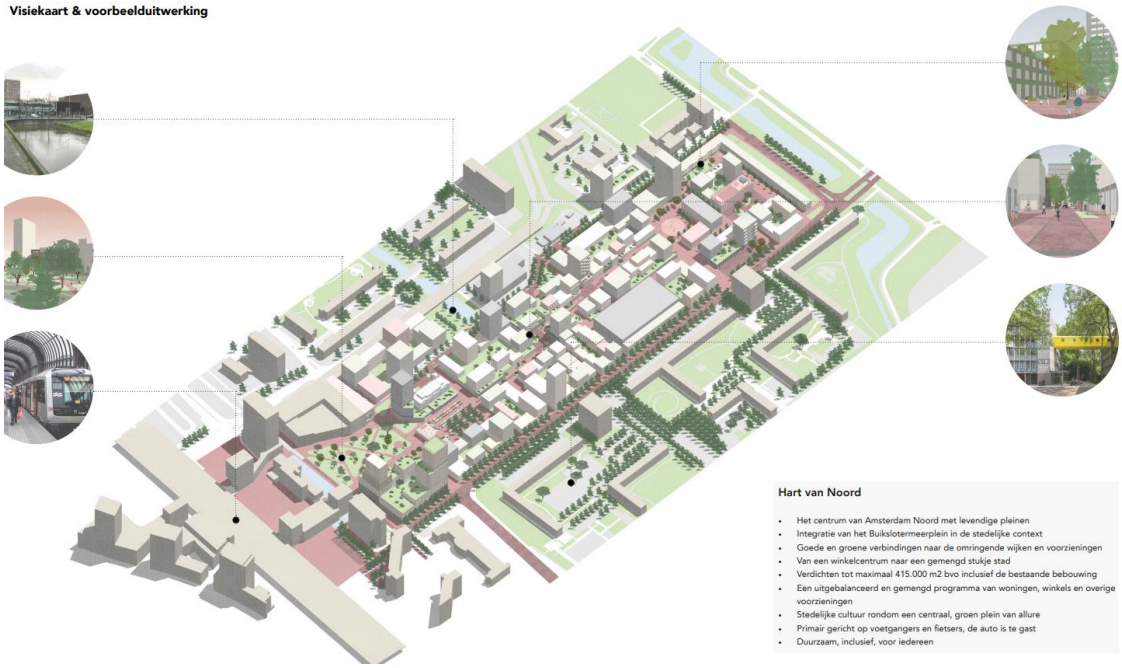
1. **Wegwerken achterstallig onderhoud.**
   Vanuit onderhoudsopgave moet toplaag van de rijbaan vervangen worden.
2. **Weg is niet duurzaam veilig**

De weg voldoet niet aan het vigerende beleid van de gemeente. De maximumsnelheid wordt per december 2023 verlaagd van 50 naar 30 km/uur.

3. **Plusnet fiets is niet zichtbaar**
   De route maakt onderdeel uit van het netwerk plusnet fiets maar dit is niet zichtbaar op de weg, er zijn geen fietsvoorzieningen. De weg is op dit moment onveilig voor fietsers. De fietsers fietsen nu grotendeels op de rijbaan waar nu 50 km gereden wordt. Fietsers zoeken daarom alternatieve routes zoals door het winkelcentrum.
4. **Fietsroute niet geschikt als onderdeel van oost-west fietsverbinding**
   De weg Buikslotermeerplein zuidzijde moet onderdeel worden van één van de belangrijkste oost-westfietsroutes in Noord. De fietsroute verbindt belangrijke bestemmingen zoals het winkelcentrum Waterlandplein, Buikslotermeerplein, Stationsgebied Noord, Boven IJ Ziekenhuis en Banne Winkelcentrum. Vooral metrostation Noord is nu belangrijk geworden voor fietsers. De huidige inrichting voldoet niet.
5. **Klachten van gebruikers**
   De weg wordt op dit moment als onveilig ervaren door fietsers waardoor fietsers alternatieve routes zoeken zoals door het winkelcentrum. Fietsers mijden deze route en gebruiken liever een alternatieve route zoals de voetpaden. Vele klachten van gebruikers (automobilisten, fietsers en voetgangers) en omwonenden over de als onveilig ervaren straten en zebrapaden. Er is nu beperkte ruimte voor fietsers en auto's rijden er voor het gevoel hard.
6. **Onveilige situaties tijdens bevoorrading van het winkelcentrum (laad & los plekken).**
   Laad en losvoorzieningen worden ervaren als onoverzichtelijk en onveilig.
7. **Rainproof knelpunt, niet klimaatbestendig**
   Zowel het winkelcentrum als de flats langs van Gool liggen aanzienlijk hoger dan de rijbaan. Hierdoor is de lager gelegen weg een soort verzamelpunt van het water.
8. **Verdichting winkelcentrum**
   Het winkelcentrum wordt getransformeerd naar een gebied met een hogere dichtheid met woon-, werk- en recreatieve functies. Dit leidt tot meer vraag naar bijvoorbeeld fiets-parkeren, laden en lossen, groen, afval etc.

2.1.2 Opgaven

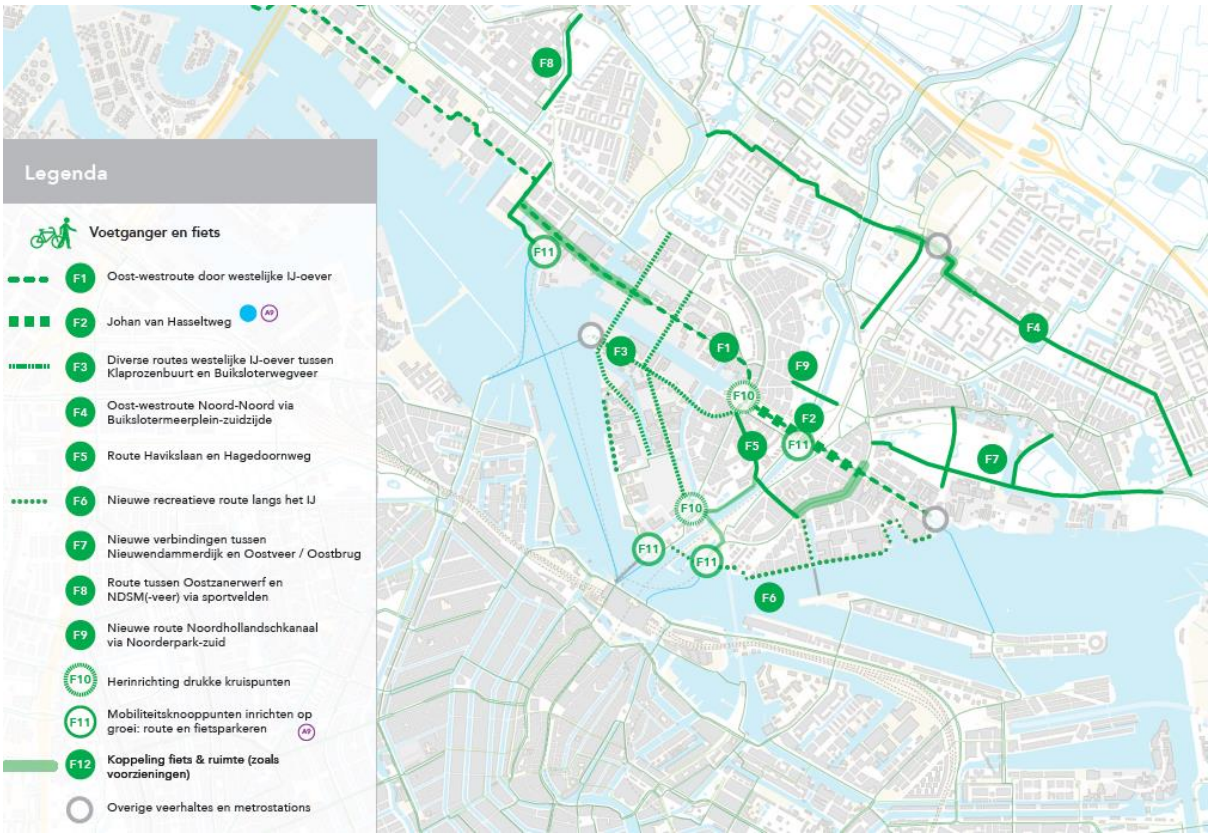
Gebiedsontwikkeling Buikslotermeerplein
Winkelcentrum Buikslotermeerplein heeft als doelstelling het hart van Stadsdeel Noord te worden. Dit hart wordt met dit project beter ontsloten voor o.a. de langzaam verkeersroutes (opwaardering voor voetganger, fiets, ov ten koste van auto). Winkelcentrum Buikslotermeerplein is een inbreidings- en herontwikkelingsgebied, de nieuwe bewoners, bezoekers en werknemers hebben behoefte aan een goede en veilige fiets-aansluiting, evenals openbare voorzieningen t.b.v. fiets parkeren, laden en lossen, groen, afval etc..



Figuur 2: Visiekaart en voorbeelduitwerking projectnota gebiedsontwikkeling Buikslotermeerplein

Mobiliteitsprogramma Noord

De oost-west fietsroute Noord-Noord via de weg Buikslotermeerplein zuidzijde is opgenomen in het noodzakelijk pakket van het Mobiliteitsplan Noord (vastgesteld door het college van B&W, 29 juni 2021) als maatregel F4. Een belangrijk speerpunt vanuit het mobiliteitsplan is om de fietsroutes te koppelen aan de ruimte, zoals voorzieningen. Door de fiets op één te zetten in de inrichting en te koppelen aan voorzieningen, wordt gestimuleerd om zoveel mogelijk van de fiets gebruik te maken. De bestaande wegen op deze route krijgen een opknapbeurt, zodat het een comfortabele en veilige fietsverbinding wordt van oost naar west.



Figuur 3: Maatregelenkaart Fiets Mobiliteitsplan Noord

2.1.3 Projectdoelen

Het project dient drie hoofddoelen. Tijdens de nadere uitwerking wordt steeds getoetst of alle werkzaamheden bijdragen aan deze projectdoelen. Hierbij is het resultaat van participatie en inspraak een belangrijk gegeven (zie verder paragraaf 3.2).

I. Het verkeersveilig en toekomstbestendig inrichten van de Plusnet oost-west fietsroute via de rijweg Buikslotermeerplein Zuidzijde (maatregel F4 van het Mobiliteitsplan Noord). De aanpassingen moeten zorgen voor een straat waar veel fietsers op een veilige en comfortabele manier gebruik van kunnen maken. Hiermee wordt een verbetering van de verkeersveiligheid gecreëerd. De ruimte voor voetgangers wordt verbeterd, zodat minder conflicten ontstaan tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer. De extra ruimte ten gunste van langzaam verkeer, gaat ten koste van de huidige over-gedimensioneerde ruimte voor gemotoriseerd verkeer.

II. Invulling geven aan het coalitieakkoord "Amsterdams Akkoord", met nadruk op thema's autoluw, luchtkwaliteit, geluidsniveau en duurzaamheid.

III. Een ruimtelijk ontwerp dat recht doet aan zowel de verkeers- als verblijfsfunctie op de verschillende trajectonderdelen. Het ruimtelijk ontwerp is gericht op:

a. Verbetering van de fietsroute met meer veiligheid, ruimte en comfort voor fietsers;
b. Meer ruimte, veiligheid en verblijfskwaliteit voor de voetganger;
c. Voorzieningen voor laden & lossen zo inpassen dat er minder hinder is voor doorgaand fietsverkeer en voetgangers;
d. Veilige ontsluiting van de nieuw te realiseren GVB-busstation op het Olof Palmeplein;
e. Minder ruimte voor parkeren, indien de parkeerdruk dit toelaat;
f. Klimaat adaptief (bestendig) maken van de weg door het aanpakken van waterproblematiek en inzetten op meer groen ter voorkoming van hittestress.
g. Een verbeterde kwaliteitsniveau voor de openbare ruimte van de fietsroute. Hierbij wordt ook de overlast van geparkeerde fietsen aangepakt, door waar mogelijk, betere plekken voor fiets parkeren te realiseren.

2.2 Opdrachtomschrijving

De opdracht betreft de aanpassing van de Buikslotermeerplein zuidzijde vertaald naar de volgende resultaten:

- Het achterstallig onderhoud is weggewerkt;
- De weg voldoet aan duurzaam veilig en GOW30;
- De route voldoet aan de eisen van plusnet fiets;
- De fietsroute geschikt is om onderdeel uit te maken van oost- west fietsverbinding tussen Landsmeerderdijk en Werengouw;
- Er geen of aanzienlijk minder klachten zijn van gebruikers (automobilisten, fietsers en voetgangers) o.a. ook Fietsersbond;
- De bevoorrading van het winkelcentrum en laad &los plekken veilig kan plaatsvinden;
- De weg niet langer aangemerkt wordt als Rainproof knelpunt.
- De weg ook in de toekomst geschikt is om het openbaar vervoer te faciliteren;

In PBI-fase 2 volgt een verdiepingsslag en wordt duidelijk in hoeverre het uitvoeren van alleen groot onderhoud de problemen oplost. En in hoeverre een 'plus' op dat groot onderhoud nodig is. De omvang van de 'plus' maakt duidelijk in hoeverre de scope het karakter heeft van groot onderhoud of toch meer van een herinrichting. Dat is tevens bepalend voor de wijze van inspraak.

Het voordeel van het opplussen van groot onderhoud is dat gewenste verbeteringen aan de verkeersveiligheid en het wegwerken van achterstallig onderhoud redelijk snel kan worden uitgevoerd en dat proceskosten beduidend lager liggen dan bij een volledige herinrichting. Het projectdoel voor klimaatadaptatie kan in het geval van groot onderhoud niet worden meegenomen. Op de middellange termijn is dit voordeliger, maar op de lange termijn zal met de beoogde gebiedsontwikkeling toch een ander profiel wenselijk zijn. Het is hierbij belangrijk om in beeld te houden dat er geen dubbel werk wordt gedaan.

De noodzaak voor groot onderhoud/ herinrichting komt niet direct voort uit nieuwbouwplannen. Als gevolg van de gebiedsontwikkeling op het Buikslotermeerplein neemt echter wel het aantal bewoners en werkenden toe waardoor de behoefte aan een goede fietsverbinding, fietsparkeren,

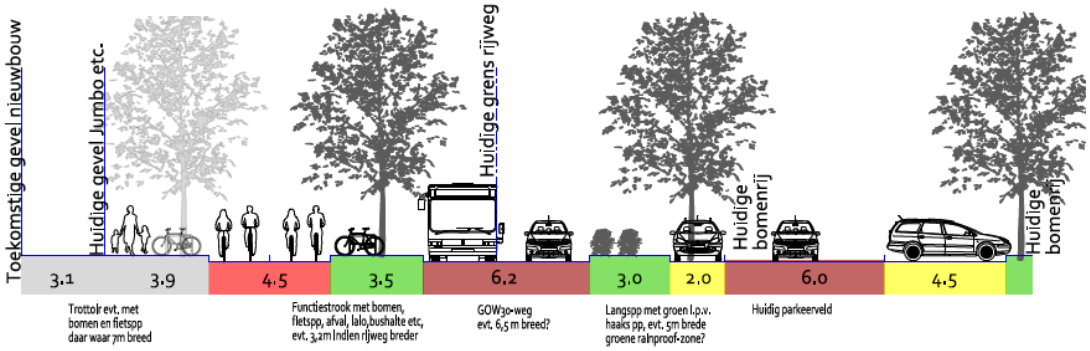
laad-en losplekken, gehandicaptenparkeren, groen en afvalcontainers komende jaren zal toenemen.

Hoe meer het project het karakter krijgt van een herinrichting, hoe meer projectdoelen kunnen worden behaald waarbij er een optimaal verkeersontwerp kan worden uigevoerd waardoor de verkeersveiligheid danig wordt verbeterd. Ook kunnen de opgaven vanuit klimaatadaptatie (waterberging en verminderen hittestress) worden meegenomen. Dit gaat wel gepaard met hogere projectkosten en langere doorlooptijden.

2.2.1 Veilig fietspad

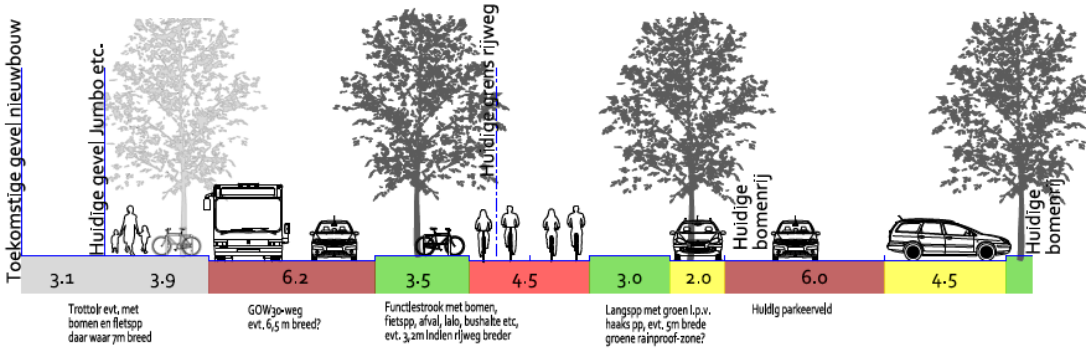
Langs de gehele rijweg Buikslotermeerplein zuidzijde komt een veilig fietspad.
Hiervoor zijn drie varianten mogelijk. Deze worden in PBI-fase 2 verder verkend en uitgewerkt. De varianten zijn:

<u>Variant 1: Tweerichtingsfietspad noordzijde</u>
Het fietspad loopt langs de winkelzijde van Loenermark tot Th. Weeversweg aan de noordzijde van de Buikslotermeerplein zuidzijde.
Het tweerichtingsfietspad is 4,5 meter breed en voldoet aan de eisen van het Plusnet Fiets.



Door de ligging van het fietspad is de bereikbaarheid van het winkelcentrum voor fietsers goed. Een nadeel van dit model is de kruising van het 2-richtingsfietspad met de zijstraten (laden en lossen en parkeren).
Het fietspad kruist de in- en uitgang van het bus-laadstation Olof Palmeplein. Het verknopen van de twee- en een-richtingsfietspaden rond de Th. Weeversweg zou het meest veilig middels een rotonde opgelost kunnen worden, op deze wijze wordt fietsen in de tegen-richting ook het best voorkomen.

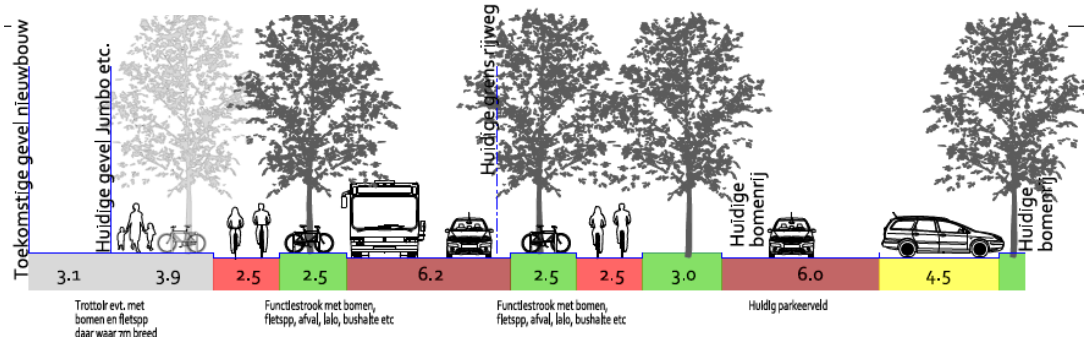
<u>Variant 2: Tweerichtingsfietspad zuidzijde</u>
Het fietspad loopt langs het Plan Van Gool van Loenermark tot Th. Weeversweg aan de zuidzijde van de Buikslotermeerplein zuidzijde.
Het fietspad wordt geflankeerd door twee groene zones, met richting rijweg een functiestrook (bomen, laden en lossen, bushaltes etc.



Het fietspad kruist in dit model niet meer de noordelijke takken zoals de parkeerentrees, het laden en lossen en het busstation, maar wel de Waddenweg en vier ingangen naar Plan van Gool. De bereikbaarheid van het winkelcentrum voor fietsers wordt met deze ligging van het fietspad slecht.

<u>Variant 3a: Eenrichtingsfietspad aan weerszijden</u>

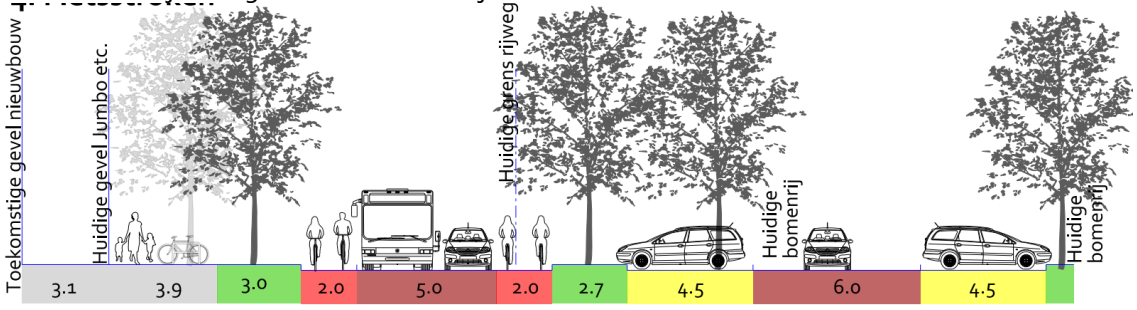
Dit profiel is een standaard profiel met aan weerszijden een eenrichtingsfietspad. De fietspaden zijn middels een groene functiestrook (met bomen, laden en lossen, ondergrondse afvalcontainers, bushaltes, fiets parkeren etc.) van de rijweg gescheiden. Het profiel is daarmee dermate breed dat dit voor een groot deel ten koste gaat van de noordelijke parkeerstrook in het Plan Van Gool. Dit model kost de meeste ruimte.



Veel fietsers zullen als winkelend publiek op het noordelijke fietspad in de tegenrichting fietsen maar ook om de kruising met de Waddenweg te ontwijken.

<u>Variant 3b: Eenrichtingsfietspad aan weerszijden</u>

Dit profiel is een standaard profiel met aan weerszijden een eenrichtingsfietspad strook. De fietsstroken zijn niet gescheiden van de rijbaan.



In PBI fase 2 werken we middels een variantenonderzoek de drie varianten verder uit om te komen tot een voorkeursvariant.

2.2.2 GOW30-rijweg

Op 23 december 2021 heeft de gemeenteraad Amsterdam de beleidsnota "30km in de stad" vastgesteld, wat per 8 december 2023 wordt geïmplementeerd. In deze nota staat onder andere beschreven dat de Buikslotermeerplein zuidzijde van een GOW50 naar een GOW30 weg veranderd zal gaan worden. Op korte termijn betekent dit dat de belijning en bebording (30km/u) wordt aangepast. Op termijn houdt het een profielwijziging in: de wegbreedte wordt teruggebracht naar een rijbaan-breedte van ca. 6,2 á 6,5 breedte.

Nota: https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/974886/beleidsnota_30km_in_de_stad.pdf

2.2.3 Rotonde Waddenweg

Het viaduct ten noorden van de rotonde Waddenweg is gesloopt. Verlaging van de rotonde Waddenweg is noodzakelijk voor de gebiedsontwikkeling op het Buikslotermeerplein. De gebouwen langs de weg krijgen een adres aan de weg op een niveau vergelijkbaar met dat van de rest van Buikslotermeerplein zuidzijde. Verlaging van de rotonde betekent ook dat de aansluiting op de Waddenweg verlaagd moet gaan worden. De kosten voor deze verlaging en de gevolgen daarvan worden gedekt vanuit de gebiedsontwikkeling Buikslotermeerplein. Ook voor de opgave Buikslotermeerplein zuidzijde is het wenselijk de rotonde te verlagen. Zonder dat de bestaande rotonde wordt verlaagd kan er geen veilige doorgaande fietsroute worden gecreëerd. Het plegen van groot onderhoud over een rotonde die binnen een aantal jaar moet worden heringericht wordt sterk afgeraden. Met de verlaging van de rotonde moeten de aanwezige kabels en leidingen verlegd gaan worden.
In PBI-fase 2 wordt tevens verkend in hoeverre het handhaven van de rotonde zinvol is. Immers het viaduct is gesloopt, waardoor het nut van de rotonde afgenomen is. We onderzoeken of een eenvoudiger oplossing (bijvoorbeeld alleen een bocht tussen Buikslotermeerplein zuidzijde en Waddenweg) tot een verkeersveilige en functionele situatie leidt.

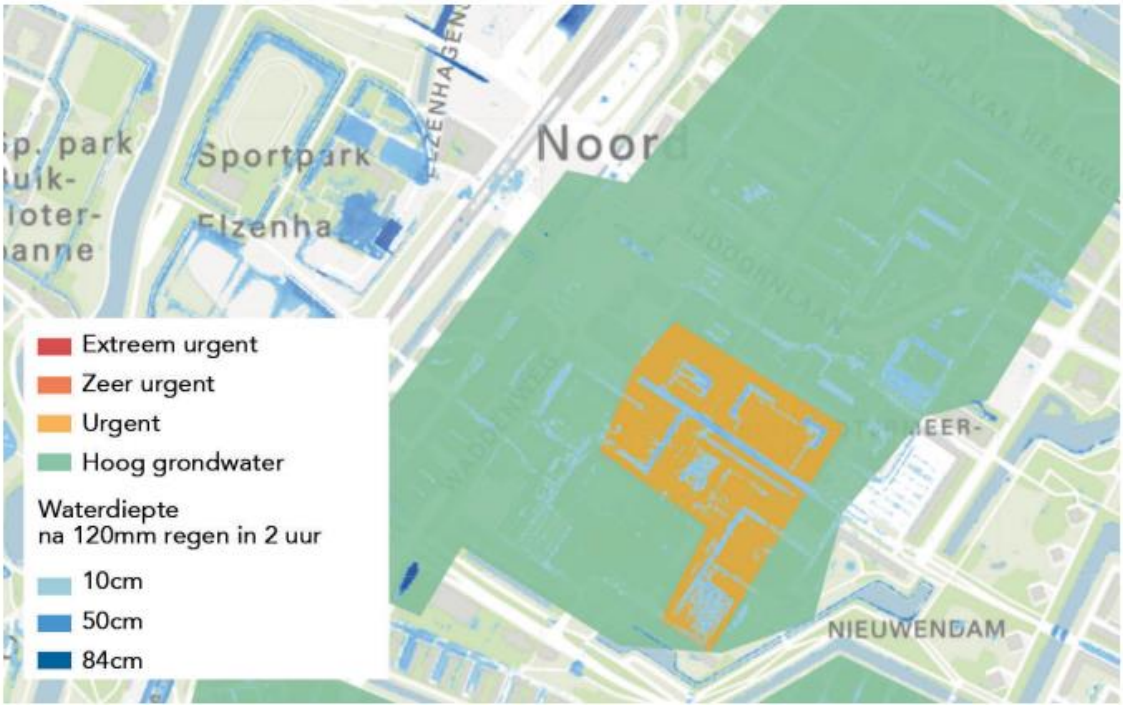
2.2.4 Aansluiting bus-laadstation Olof Palmeplein

Aandachtspunt is de aansluiting op het Olof Palmeplein aan de oostkant van het projectgebied, waar een nieuw bus-laadstation gerealiseerd gaat worden. Beide projecten moeten naadloos op elkaar aansluiten. Dat betekent ook dat de voorbereiding en planning van de uitvoering op elkaar moeten worden afgestemd.

2.2.5 Klimaatadaptatie

Uit de klimaatstresstest van de gemeente Amsterdam blijkt dat de Buikslotermeerplein zuidzijde en omgeving een hoge urgentie kent. Het huidige profiel van de weg zorgt ervoor dat er bij een piekbui (van 120 mm in 2 uur) water op straat blijft staan. Het is nodig de Buikslotermeerplein zuidzijde "klimaatadaptief" te maken.

De rijweg Buikslotermeerplein zuidzijde ligt als het ware in een badkuip en het regenwater verzamelt zich in het diepste punt, ter hoogte van het winkelcentrum. Een verlaging van de kruising bij de Waddenweg zal enigszins een positief effect hebben, echter dan nog zal niet het gehele probleem verholpen zijn. Het opvangen van het regenwater tijdens een piekbui, dat niet op de normale manier in het riool kan zal op een andere wijze moeten gebeuren.



Figuur 4 Hoge grondwaterstand

Het grondwater staat in dit gebied hoog waardoor infiltratie van het regenwater in de ondergrond lastig gaat worden en ook geen prioriteit heeft met het oog op verdroging. Er zal daarom verder moeten worden gekeken naar oplossingen, zoals het bergen van het water, het begeleiden van water en de mogelijkheid van één of meerdere wadi's. Voor wadi's is er in dit gebied niet veel ruimte, maar een bergingsconstructie onder de rijweg of de parkeervakken Plan van Gool is een mogelijkheid, waarbij na de piekbui het regenwater weer in het riool terugvloeit.
Amsterdam hanteert voor deze problematiek het project Rainproof. Op de site https://maps.amsterdam.nl/rainproof/ zijn er per hydrologische eenheid oplossingenkaarten uitgewerkt. De Buikslotermeerplein zuidzijde bevindt zich in hydrologische eenheid nummer 59, en voor deze eenheid is er nog geen oplossingenkaart. Samen met rainproof en assetbeheerder van Waternet zal er naar de mogelijke oplossingen gekeken worden.



Figuur 5 Hittestresskaart

Aan de kant van het winkelcentrum is er sprake van hittestress. Dit kan verholpen worden door meer groen te plaatsen rond het voetpad van het winkelcentrum. Het voetpad is echter in erfpacht uit gegeven. De noordelijke grens van het projectgebied met het winkelcentrum volgt de bandenlijn. De bandenlijn volgt het terrein dat in erfpacht is uit gegeven.

2.2.6 Hoofdboomstructuur

Buikslotermeerplein zuidzijde is onderdeel van de Hoofdbomenstructuur. Dit betekent dat bij een herinrichting, er bijgedragen wordt aan de bomenstructuur door het planten van nieuwe bomen.

2.2.7 Kabels en leidingen

Bij verlaging van de bestaande rotonde Waddenweg is er werk aan kabels en leidingen. Door de beoogde gebiedsontwikkeling op het Buikslotermeerplein is een verzwaring van het kabel en leidingenstelsel nodig. Dit kan invloed hebben op bestaande transportkabels-/leidingen die onder de rijweg Buikslotermeerplein zuidzijde bevinden. In de volgende PBI-fase worden middels de wenstracéprocedure mogelijk werk in beeld gebracht

2.3 Omgevingsprojecten

Dit zijn raakvlakprojecten die invloed op elkaars scope hebben.

- Gebiedsontwikkeling: De reconstructie is in het verleden (grotendeels) opgenomen in de grondexploitatie van de ontwikkeling van het Buikslotermeerplein. Dit met de gedachte dat er verschillende aanpassingen nodig zijn vanuit een nieuw ruimtelijk plan voor het gebied. In crisistijd (ca 2008) is dit deels uit de GREX gehaald. Op dit moment zit in de GREX de verlaging van de rotonde en de nieuwe inrichting van de weg (Loenermark en het westelijk

deel van de BSMP zuidzijde t/m Jumbo). De projectnota voor het Buikslotermeerplein ten behoeve van de herontwikkelingsplannen is in 2021 door het College vastgesteld.
Kavel A1 Centrumplein: Eén van de onderdelen van de gebiedsontwikkeling is kavel A1 (start uitvoering medio 2028). Verlaging van de rotonde is noodzakelijk voor de ontwikkeling van kavel A1 (gepland SB vanaf 2026).

- Buslaadstation Olof Palmeplein: het huidige busstation Olof Palmeplein wordt omgebouwd tot busstation voor elektrische bussen met oplaadvoorzieningen. Er ligt qua uitvoering en ingebruikname een duidelijke relatie met Buikslotermeerplein zuidzijde. Als Olof Palmeplein klaar is, moeten daar elektrische bussen kunnen halteren en laden en moet Buikslotermeerplein zuidzijde klaar zijn of er moeten geschikte alternatieve routes beschikbaar zijn.
- Toeleidende wegen Werengouw, Th Weeversweg, Waddenweg tussen Nieuwe Purmerweg en Buikslotermeerplein.



Figuur 6: begrenzing deelgebieden

3 Projectaanpak en projectorganisatie

3.1 Uitgangspuntenmemo of Nota van Uitgangspunten (NvU)

Na het vaststellen van de startnotitie volgt het uitwerken van het principebesluit tot een opsomming van de uitgangspunten. Dat kan afhankelijk van voortschrijdend inzicht – een Uitgangspuntenmemo worden (als de onderhoudsopgave dominant is) of een (formelere) Nota van Uitgangspunten (fase 2 PBI) als basis voor het voorkeursbesluit door het Dagelijks Bestuur Noord. De fase uitgangspunten bevat:

1. Uitgangspunten en ontwerpvariant(en).
2. Aanscherping van projectscope, projectgrenzen en deelprojecten.

In de uitgangspuntenfase wordt onderzocht welke maatregelen op welk deel van de weg nodig zijn. Mede aan de hand van onderzoeksresultaten, gesprekken met interne en externe stakeholders en participatie en/of communicatie met de omgeving wordt de projectscope, -grens, inrichtingsprincipes en mogelijke uitvoeringsfasering bepaald. Dat betekent niet per se een gevel tot gevel herinrichting over het hele traject. Dit kunnen ook kleine (infrastructurele) maatregelen zijn zoals toepassen van inritconstructies bij zijstraten. Het eindproduct van fase 2 is één of meerdere voorkeursvariant(en). De gevolgen voor het budget en de planning worden in deze PBI fase geactualiseerd.

3.2 Communicatie en inspraak

We kiezen voor een goede communicatie met de belangrijkste doelgroepen (zie participatieplan). Dit moet vanaf het begin gepaard gaan met een goed verwachtingsmanagement. Het moet voor de doelgroepen vanaf het begin duidelijk zijn op welk participatieniveau voor welk onderdeel ingezet gaat worden.

Participatie aanpak
De wijze waarop de omgeving wordt benaderd is uitgewerkt in een participatieplan (zie bijlage).

Het plan bevat de volgende onderdelen:

- Doelstelling
- Kaders
- Niveau van participatie
- Doelgroepen
- Raakvlakken
- Communicatieboodschap
- Communicatiemiddelen
- Planning
- Verspreidingsgebied

Uitgangspunt is om de buurt en de bredere omgeving in een zo vroeg mogelijke fase te betrekken/ informeren bij deze opgave zodat de eventuele input wordt meegenomen in uit te werken voorkeursvarianten en ontwerpen in de Uitgangspuntenmemo / Nota van Uitgangspunten.

De procesgang inclusief de bestuurlijke besluitvorming en participatie worden met name bepaald door de aard van de opgave.

3.3 Projectorganisatie

Ambtelijk opdrachtgever is Jan-Willem Sluyters vanuit V&OR. De ambtelijk opdrachtgever vanuit V&OR is de interne opdrachtgever van het Ingenieursbureau en geeft opdracht aan de integraal projectmanager Albert Jongsma. Het integrale projectteam bestaat uit een projectmanager, een omgevingsmanager, een technisch manager en een manager projectbeheersing. Daarnaast is er een ontwerpteam, waarin ook een verkeersontwerper en ontwerper openbare ruimte aansluiten.
Een ambtelijke stuurgroep met stadsdeel Noord, projectgebied Buikslotermeerplein / CAN Noord, V&OR Kennis en Kaders, R&D en VRA adviseert de ambtelijk opdrachtgever.

4 Financiën, Planning en risico's

Vertrekpunt is om vanuit de Uitvoeringsstandaard Openbare Ruimte de projectdoelen zo veel mogelijk te realiseren binnen een 'onderhoud plus' scenario. De omvang van de 'plus' heeft gevolgen voor financiën, planning en het risicoprofiel.

4.1 Financiën

4.1.1 Raming

In Q2 2023 is voor de drie deelgebieden een SSK-raming (exclusief kosten K&L) opgesteld. Totaal komt deze raming vooralsnog uit op een bedrag tussen € 13,0 en 16,8 miljoen. Met daarbij de kanttekening dat dit slechts een globale indicatie geeft. Tijdens PBI-fase 2 wordt toegewerkt naar een financieel gedekt voorstel. Vertrekpunt is de huidige scope, maar die kan waar nodig worden bijgesteld.

Per deelgebied ziet de raming er als volgt uit.

Deelgebied 1:
Bestaande rotonde Waddenweg (zie figuur 6)

Groot onderhoud
Bestaande rotonde ombouwen naar T-splitsing, op bestaande hoogte.
Investering in deze oplossing leidt tot kapitaalvernietiging.

Herinrichting
Verlagen bestaande rotonde Waddenweg
Indicatieve kosten: € 3,8 – 4,8 miljoen,

Deelgebied 2:
Rijbaan Buikslotermeerplein zuidzijde (zie figuur 6)

Groot onderhoud
Indicatieve kosten: € 2,6 – 3,5 miljoen.

Herinrichting
Indicatieve kosten: € 5,5 – 6,9 miljoen

Deelgebied 3:
Kruising Th Weeversweg (zie figuur 6):

Groot onderhoud
Beperkte werkzaamheden aan rijbaan en scheiding rijbaan/fietsstrook

Indicatieve kosten 0,4 – 0,6

Herinrichting
Nieuwe rotonde Th Weeversweg
Indicatieve kosten: € 0,7 – 1,0 miljoen.

4.1.2 Dekking

De voorlopig toegekende dekking bedraagt:

€ 3.931.850	SMF/Programma SVB gelden (excl. de in PIF opgenomen 333 K voor Olof Palmeplein)
€ 1.200.000	Vervoerregio Amsterdam
€ 50.000	Opdrachtgeversbudget
€ 170.000	Instandhouding (vernieuwen deklaag)
€ 2.500.000	Grex Buikslotermeerplein

Totaal €7,85 miljoen

4.2 Planning

Pbi-fase 2 wordt in Q1 2024 afgerond. Indien gekozen wordt voor het onderhoud plus scenario, zal na een voorbereidingstijd van circa 1 jaar de uitvoering starten in Q1 2025. De uitvoering zal tussen 6 en 9 maanden doorlooptijd kosten.

In geval van een herinrichtingsscenario zullen de PBI fases 3 en 4 ook doorlopen moeten worden. In dit geval zal een participatietraject een belangrijk onderdeel hiervan zijn. In dit geval zullen de fases 3 en 4 eind Q1 2024 worden afgerond en zal in Q2 2024 de voorbereidingstijd van circa 1 a 1,5 jaar van start gaan. Ook in dit geval zal er een uitvoeringstijd van 2 a 3 kwartalen nodig zijn

4.3 Risico's

De keuze voor groot onderhoud 'plus' of herinrichting zijn van invloed op de risico's.

De belangrijkste risico's welke op dit moment gesignaleerd worden zijn:

- Raakvlakprojecten zorgen voor een schuivende scope. Door de complexe omgeving waar een aanzienlijk aantal raakvlak projecten worden gerealiseerd. Kunnen de resultaten van de verschillende projecten elkaar beïnvloeden. Hierdoor kan de scope van het project veranderen.

  Beheersmaatregel: geregelde afstemming met de raakvlakprojecten. En bestuurlijke besluitvorming in afstemming met de raakvlakprojecten

- Niet goed vastgelegde afspraken(verleden), hebben invloed op de scope. Doordat de voorbereiding van het project al vele jaren loopt, kunnen afspraken met de omgeving en andere stakeholders gemaakt zijn, welke niet voldoende zijn vastgelegd. Dit kan er toe leiden dat gemaakte afspraken op een laat tijdstip bekend worden en dit de scope kan beïnvloeden.
    - Beheersmaatregel: Goede afstemming met de omgeving en collega's welke eerder aan het project gewerkt hebben.

- Vertraging als gevolg van besluitvorming over ligging fietspad: doordat er verschillende visies zijn over de ligging van het fietspad, kan de besluitvorming vertraagd worden.
    - Besluitvorming en onderbouwing hiervan goed vastleggen.

Bijlage 1: Participatieplan (separaat document)