



Gemeente Amsterdam  
Stadsdeel Zuid

## Programma van Eisen Ring Oud Zuid fase 8 (Ceintuurbaan tussen Dusartstraat en Ruysdaelkade)

Inclusief Voorlopig Ontwerp



---



---

<b>INLEIDING .....</b>	<b>4</b>
1.1 OPDRACHT.....	4
1.2 DOELSTELLING .....	4
<b>2 PROJECTGEBIED .....</b>	<b>5</b>
<b>3 PROJECTORGANISATIE .....</b>	<b>6</b>
3.1 OPDRACHTGEVER EN OPDRACHTNEMER.....	6
3.2 PROJECTENCLUSTER CEINTUURBAAN / HOBBERMAKADE.....	6
3.3 OVERLEGVORMEN .....	7
<b>4 HUIDIGE SITUATIE .....</b>	<b>8</b>
4.1 ALGEMEEN.....	8
4.2 VERKEERSITUATIE.....	9
Rijbaan .....	9
Fietsroutes.....	9
Tram .....	10
4.3 PARKEREN.....	11
Auto.....	11
Fiets .....	11
4.4 BOMEN EN GROEN.....	12
4.5 OVERIG .....	12
Materialen .....	12
Afvalinzameling .....	12
Verlichting .....	12
Straatmeubilair.....	13
Kabels en leidingen, ondergrondse infra.....	13

<b>5 ALGEMEEN BELEID .....</b>	<b>14</b>
5.1 BELEIDSKADERS .....	14
5.2 VEILIGHEID.....	14
5.3 PARKEREN.....	15
5.4 BOMEN EN GROEN.....	15
<b>6 ONTWERP .....</b>	<b>16</b>
6.1 ALGEMEEN.....	16
6.2 RIJBAAN.....	16
6.3 FIETSRUTES .....	17
6.4 VOETPADEN.....	17
6.5 PARKEREN.....	17
6.6 TRAMBAAN .....	18
6.7 BOMEN .....	18
6.8 OVERIG: AFVALINZAMELING, OPENBARE VERLICHTING EN MEUBILAIR .....	18
6.9 RESUMÉ .....	19
<b>7 PLANNING, FINANCIËN EN RISICO'S .....</b>	<b>20</b>
7.1 PLANNING .....	20
Mijlpalen .....	20
7.2 FINANCIËN.....	20
Projectkosten .....	20
Dekking .....	20
Subsidie.....	21
7.3 BEHEERKOSTEN .....	21
7.4 RISICO'S.....	22
<b>8 BLVC.....</b>	<b>23</b>
8.1 BEREIKBAARHEID, LEEFBAARHEID EN VEILIGHEID .....	23
8.2 OMGEVINGSANALYSE .....	24
8.3 PARTICIPATIE.....	24
8.4 BESTUURLIJK TRAJECT .....	25

# Inleiding

## 1.1 Opdracht

De Ceintuurbaan is een gebiedsontsluitingsweg 50km/h en maakt deel uit van hoofdnet fiets en tram. Samen met de Roelof Hartstraat en de Van Baerlestraat vormt de Ceintuurbaan de Ring Oud-Zuid, waarvan het ontwerp in 2001 door de toenmalige stadsdeelraad is vastgesteld. Het ontwerp voor de Ring Oud-Zuid voorziet in de verbetering van de verkeersveiligheid door de aanleg van vrijliggende fietspaden en een betere doorstroming van het tramverkeer door de aanleg van een vrije trambaan. Het plan voor de Ring Oud-Zuid is inmiddels grotendeels gerealiseerd. Het deel Ceintuurbaan tussen het Sarphatipark en de Hobbemakade, is echter uitgesteld vanwege de werkzaamheden aan de Noord/Zuid-lijn. Dit betreft de fasen 7 (Brug 116), fase 8 (Ceintuurbaan tot aan Dusartstraat) en fase 5 (Dusartstraat tot aan het Sarphatipark). Fase 7 (Brug 116) volgt een apart besluitvormingstraject. Een deel van fase 5 wordt meegenomen in het project 'de Rode Loper' en wordt daarom in dit document buiten beschouwing gelaten.

Op het traject komen een aantal black spots voor (veel letselongevallen, waarbij vooral fietsers en overstekende fietsers en voetgangers betrokken zijn). Dit betreft de kruising Ceintuurbaan / Hobbemakade en de kruising Ceintuurbaan / Ferdinand Bolstraat. (De kruising Ceintuurbaan / Ferdinand Bolstraat wordt meegenomen in het project 'de Rode Loper'. De kruising Ceintuurbaan / Ferdinand Bolstraat in het project Ring Oud-Zuid fase 7). Het tussenliggende deel van de Ceintuurbaan wordt als 'Red Route' geclassificeerd. Met name voor fietsers is de verkeersveiligheid hier slecht.

## 1.2 Doelstelling

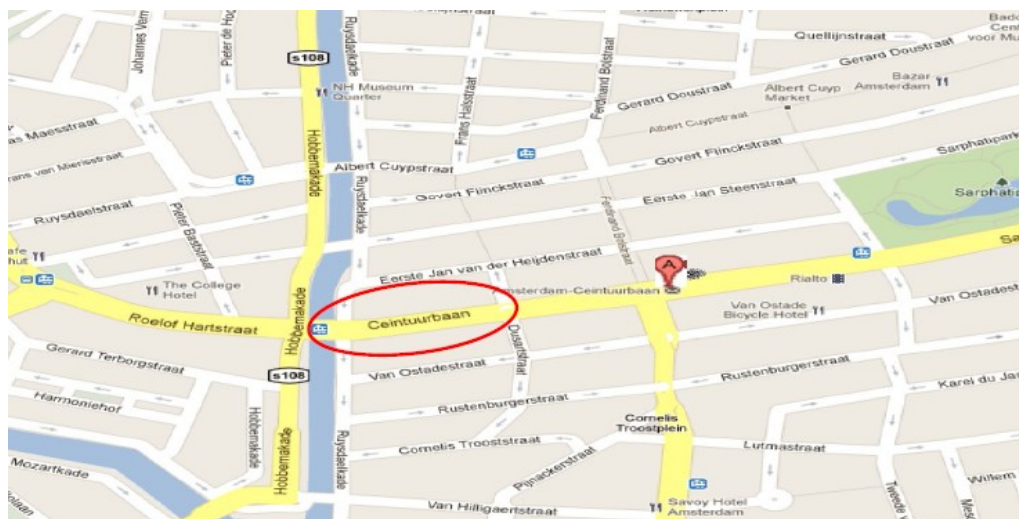
De doelstelling van dit project is het verbeteren van de verkeersveiligheid, in het bijzonder voor het langzame verkeer en het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer. Dit wordt bereikt door de aanleg van een vrijliggend fietspad en een vrije trambaan op plateau. Daarnaast heeft dit project tot doel het verbeteren van de omgevingskwaliteit.

In het voorliggende Programma van Eisen (PvE) zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten vastgelegd waaraan het Voorlopig Ontwerp (VO) voor deze straat moet voldoen. Allereerst wordt een beeld geschetst van het huidige projectgebied. Daarna worden het algemeen beleid en de randvoorwaarden en de uitgangspunten behandeld. Vervolgens wordt het VO toegelicht. Tot slot worden achtereenvolgens de planning, financiën, risico's en BLVC-aspecten (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) behandeld.

## 2 Projectgebied

Het projectgebied Ring Oud-Zuid fase 8 betreft de Ceintuurbaan tussen Ruysdaelkade en de Dusartstraat. De lengte van het projectgebied bedraagt ca. 180 meter en de oppervlakte is ca. 5.400 m<sup>2</sup>. De Ruysdaelkade en de Dusartstraat sluiten door middel van een inritconstructie (secundair) aan op de Ceintuurbaan.

In het kader van de integrale aanpak van projecten in de stad is de herinrichting van de Ceintuurbaan opgenomen in een projectencluster rondom de Ceintuurbaan en Hobbemakade. De herinrichting van fase 8 (Ceintuurbaan) en fase 7 (Brug 116) zijn gekoppeld aan de vervanging van Brug 116 door dIvV, de vervanging van het tramspoor en de aanleg van een verhoogde trambaan (eveneens door dIvV) en het opheffen van de black spot oorzaken op kruising 535. Daarnaast zal het diepriool in de Ruysdaelkade door Waternet worden vervangen en wordt een nieuwe aansluiting van het riool aan de noordzijde van de Ceintuurbaan gemaakt. Liander vervangt de gasleidingen aan beide zijden van de straat (voetpad).



Het voorliggende project heeft verder een directe relatie met de herinrichting van de Hobbemakade (GSU medio 2017), de aanleg van de N/Z lijn, de bouw van de metro-uitgang Ceintuurbaan en het project 'de Rode Loper'. Ook is er een indirecte relatie met de aanleg van de parkeergarage Boerenwetering, de werkzaamheden van de musea aan het Museumplein, de vervanging van Brug 400 over de Amstel en het groot onderhoud aan de Amsteldijk. De Ceintuurbaan is opgenomen in het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan van Stadsregio.

In de Meerjarenanalyse 2011-2014 worden door Bureau Stadsregie een aantal eisen gesteld aan de uitvoeringsperiode van de werkzaamheden. Zo mogen de deelgebieden 7, 8 en 5 niet gelijktijdig worden uitgevoerd in verband met de bereikbaarheid van de buurt. Ook mag de Hobbemakade geen hinder ondervinden van de werkzaamheden vanwege de grote bouwverkeerstromen die tot en met 2015 verwacht worden, in verband met de werkzaamheden in en rond het Rijksmuseum en aan de N/Z Lijn. De projectplanning moet verder worden afgestemd met fase 9 van de Ring Oud-Zuid, het Concertgebouwplein, vanwege de stremming van het tramverkeer op korte afstand. De omleiding van fase 9 zal deels via de Hobbemakade verlopen. Daarnaast mogen fase 7, 8 en 5 niet gelijktijdig worden uitgevoerd met de parkeergarage Boerenwetering.

## 3 Projectorganisatie

### 3.1 Opdrachtgever en opdrachtnemer

De opdrachtgever van dit project is de rayonmanager van Rayon Oost. De opdrachtnemer is het hoofd van de afdeling Projecten. Het project valt onder de programma's Openbare Ruimte & Groen en Verkeer & Infrastructuur.

### 3.2 Projectencluster Ceintuurbaan / Hobbemakade

Het project is onderdeel van een projectencluster rondom de Ceintuurbaan / Hobbemakade. Het projectencluster bestaat uit de volgende deelprojecten:

- Brug 116: renovatie en verbreding / aanpassing van het brugprofiel;
- Herprofilering Hobbemakade tussen van Hilligaertstraat - Albert Cuypstraat;
- Opheffen van de black spot kruising Roelof Hartstraat - Hobbemakade;
- Herprofilering van de Ceintuurbaan in het kader van werkzaamheden Ring Oud-Zuid (Inclusief vervanging van tramsporen op de Ceintuurbaan);
- (Mogelijke) aanpassing/ opheffen van de tramhalte op brug 116.

De sterke onderlinge afhankelijkheid en raakvlakken in plaats en tijd tussen deze deelprojecten, maakt een integrale aanpak noodzakelijk.

Projectencluster Ceintuurbaan / Hobbemakade	Organisatie:
Procesmanager projectencluster	IBA
Beleidsadviseur BDU	Stadsregio
Projectmanagement Brug 116	Dienst IVV
Hoofdnetten	Dienst IVV
Rail	Dienst IVV
Ontwerp Brug 116	IBA
Planner	IBA
Omgevingsmanagement	SDZ
Projectleiding herprofilering Ring Oud Zuid	SDZ
Black spots	WBA / Dienst IVV
BLVC	IBA

### 3.3 Overlegvormen

Het projectencluster Ceintuurbaan / Hobbemakade komt maandelijks bij elkaar voor afstemming van de afzonderlijke (deel-) projecten. Het interne projectteam van stadsdeel Zuid zal tweewekelijks bij elkaar komen voor teamoverleg. De frequentie van de overleggen hangt af van de fase waarin het project zich bevindt en wordt zonodig aangepast. Daarnaast vindt tweewekelijks overleg plaats met de gedelegeerde opdrachtgever over de voortgang en inhoud van het project.

## 4 Huidige situatie

### 4.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt de Ceintuurbaan tussen de Ruysdaelkade en Dusartstraat beschreven. Voor het autoverkeer, openbaar vervoer, langzame verkeer en de openbare ruimte wordt de huidige situatie geanalyseerd.

Fase 8 en 5 van de Ring Oud-Zuid hebben, meer dan de eerder gerealiseerde delen van de Ceintuurbaan, een winkelstraatfunctie. Het aantal voetgangers in dit deel is daardoor hoger dan in de rest van de Ceintuurbaan.

#### Ceintuurbaan

De breedte van de Ceintuurbaan varieert tussen ca. 29,50 meter en 30 meter en heeft de volgende functies:

- Voetgangersgebied in een straat die gedeeltelijk dienst doet als winkelgebied;
- Hoofdnet fiets, met smalle fietsstroken in beide richtingen;
- Langsparkeren aan beide zijden van de straat (voor de bomenrij);
- Hoofdnet tram bestaande uit twee sporen;
- Volwassen bomen die onderdeel uitmaken van het Hoofdbomenstructuurplan;
- Tweerichtingen autoverkeer;



Huidige inrichting Ceintuurbaan fase 8



## 4.2 Verkeerssituatie

### Rijbaan

De Ceintuurbaan wordt volgens de principes van Duurzaam Veilig aangemerkt als een gebiedsontsluitingsweg 50km/h (bibeko = binnen bebouwde kom) met winkelstraatfunctie. De Ceintuurbaan behoort niet tot hoofdnet auto. De Ceintuurbaan heeft twee aparte rijbanen voor autoverkeer, zonder snelheidsbeperkende maatregelen. De rijbanen zijn niet fysiek gescheiden van de trambaan. Daarnaast is sprake van achterstallig onderhoud.

#### Resumé:

- Geen fysieke scheiding met tram en fiets;
- Achterstallig onderhoud.

### Fietsroutes

De Ceintuurbaan maakt onderdeel uit van hoofdnet fiets en het regionale fietsnet en heeft een hoge fietsintensiteit. Het drukke fietsverkeer op de Ceintuurbaan gaat over te smalle fietsstroken aan weerszijden van de straat. Auto's parkeren achter de fietsstroken, waardoor er conflictsituaties ontstaan. Er is te weinig vrije ruimte tussen de geparkeerde auto's en de fietsstroken. Bovendien worden de fietsstroken regelmatig geblokkeerd door laad- en los werkzaamheden. Passerende fietsers en auto's wijken dan uit over de trambaan, wat tot gevaarlijke situaties leidt.

Onderstaande intensiteiten zijn gemeten tijdens de ongevalstudie.

<i>Wegcategorisering en intensiteiten</i>							
		GOW/ ETW	HN auto	HN fiets	HN OV	I_auto (pae/u)	fiets (fiets/u)
Ri 1	Ceintuurbaan OZ	GOW	-	ja	ja	480	945
Ri 2	Hobbemakade ZZ	GOW	ja	-	-	435	360
Ri 3	R. Hartstraat WZ	GOW	-	ja	ja	505	950
Ri 4	Hobbemakade NZ	GOW	ja	-	-	450	315

Uit ongevalanalyse van DRO (behandeld in WBA 10-2010)

#### Resumé:

- Smalle suggestiestroken met hoge fietsintensiteit langs rijbaan in beide richtingen;
- Geen scheiding van verkeersstromen;
- Achterstallig onderhoud;
- Parkeren achter fietsstroken geeft conflicten;
- Gebrek aan voldoende laad- en losplaatsen, waardoor fietsers en auto's uitwijken naar de trambaan en er gevaarlijke situaties ontstaan.

## Tram

In de huidige situatie rijden de tramlijnen 3 en 12 over dit deel van de Ceintuurbaan. Na de herinrichting van de Ferdinand Bolstraat zal mogelijk ook lijn 24 deze route weer gaan volgen en zal de intensiteit van het tramverkeer toenemen. Op dit moment is echter nog geen informatie beschikbaar over de toekomstige exploitatie van tramlijnen en de betreffende dienstregelingen.

De tram heeft in het projectgebied geen fysieke scheiding van het overige verkeer (behalve bij de tramhaltes). Het Amsterdamse beleid voor aanleg van vrije trambanen op plateau stamt uit de tijd van de subsidieregeling Ruim Baan. Dit beleid is daarna vastgesteld in het beleidskader Hoofdnetten (2005) en in de leidraad Centrale Verkeerscommissie (2006).

## 4.3 Parkeren

### Auto

Auto's parkeren op de Ceintuurbaan in langspaarvakken / stroken aan weerszijden van de rijbaan. In dit deel van de Ceintuurbaan bevinden de parkeerplaatsen zich tussen de fietsstrook en de bomenrij. De parkeerstroken zijn zodanig aangelegd dat deze zich deels op het wortelpakket van de bomen bevinden. Er zijn 26 parkeerplaatsen aanwezig. In 2010 is het laatste parkeeronderzoek gehouden door Stadsdeel Zuid. De Ceintuurbaan ligt op de grens tussen de Oude en Nieuwe Pijp (Hercules Seghersbuurt en de Cornelis Troostbuurt). In beide buurten is de parkeerdruk relatief hoog.



Schade aan bestrating door wortels.

### Resumé:

- Parkeren achter fietsstroken waardoor conflictsituaties ontstaan tussen auto en fiets;
- Parkeren op wortelbed huidige bomen;
- Slecht onderhoud verharding, schade door wortels;
- Krappe maatvoering.

### Fiets

In 2008 heeft Stadsdeel Oud-Zuid de laatste fietsparkeerdrukmeting uitgevoerd in de wijk Oude Pijp. Voor de Ceintuurbaan is de fietsparkeerdruk gemiddeld ruim 160% (dag en avond). Fout geparkeerde fietsen zorgen voor veel overlast en onveilige situaties en belemmeren de vrije doorgang. Het creëren van een juiste plek voor het fietsparkeren, in combinatie met handhaving, is daarom belangrijk (duurzaam veilig). In de huidige situatie zijn 164 fietsparkeerplaatsen aanwezig (telling inmeting oktober 2011, Fugro). Fietsparkeren geschiedt nu in fietsenrekken. Nadeel daarvan is dat afval blijft hangen in de rekken en dat opruimen tussen de rekken lastig wordt gevonden.

### Resumé:

- Te weinig fietsparkeerplaatsen, waardoor veel overlast;
- Vervuiling bij fietsenrekken;
- Rommelig straatbeeld door 'her en der' geparkeerde fietsen.

## 4.4 Bomen en groen

De Ceintuurbaan is apart benoemd in het Hoofd Bomenstructuurplan Oud-Zuid en de Visie Blauw en Groen. De bomen staan niet vermeld in de lijst Monumentale houtopstanden als genoemd in artikel 2 van de Bomenverordening Stadsdeel Zuid 2010.

In 2008 is er een bomenonderzoek uitgevoerd door Natura Ingenium en in 2012 door de boomdeskundige van het Stadsdeel. De belangrijkste bevindingen zijn:

- In fase 8 staan 25 bomen waarvan 20 lepen (*Ulmus Minor Sarniensis*);
- Bomen zijn in het algemeen gezond en hebben een ruime toekomstverwachting;
- 5 bomen zijn niet van de juiste soort en worden daarom vervangen\*;
- 5 bomen zijn verplantbaar omdat deze nog vrij jong zijn;
- De huidige groeiplaatsen zijn niet optimaal;
- De bomen zijn sterk wisselend van afmeting.

\* Conform hoofd bomen structuurplan horen in dit deel van de Ceintuurbaan '*Ulmus Minor Sarniensis*' te staan.

## 4.5 Overig

### Materialen

De Ceintuurbaan bestaat uit de volgende verhardingsmaterialen:

- De rijweg en de fietsstroken zijn voorzien van asfalt met belijning.
- De trottoirs zijn voorzien van 60x60cm en 30x30cm grijze trottoirtegels met stroken gebakken klinkers (DF). De trottoirs zijn met trottoirbanden gescheiden van de parkeervakken;
- De parkeervakken zijn uitgevoerd in gebakken klinkers (KF);
- De trambaan is op gelijke hoogte van de rijbaan aangebracht. Tussen de sporen liggen betonplaten;
- De boomspiegels zijn gescheiden van het trottoir middels opsluitbanden aan de trottoirzijde en trottoirbanden aan de straatzijde.

### Afvalinzameling

Het afval van bewoners wordt opgehaald op de 'ouderwetse' manier. Er zijn geen onder- of bovengrondse afvalcontainers aanwezig in de straat.

### Verlichting

De verlichting op de Ceintuurbaan bestaat uit overspanningarmaturen. Dit zijn lampen bevestigd aan spankabels tussen de gevels en/of spanmasten.

De ondernemers hebben geklaagd over het verlichtingsniveau. De verlichting wordt als vlekkelig en donker ervaren. De oorzaak hiervan ligt bij de bomen. De armaturen hangen boven de rijbaan. Tussen gevels en bomenrij zijn geen armaturen aanwezig. In 2009 heeft, op verzoek van de ondernemers, een lichtschouw plaatsgevonden met DIVV. Uitkomst toen was dat de verlichting voldoet aan de minimumeisen zoals gesteld in het beleidsplan openbare verlichting van DIVV.

### **Straatmeubilair**

In de Ceintuurbaan bevinden zich onder andere de volgende objecten:

- 'peperbus' / verdeelkasten elektra
- parkeerautomaten
- fietsenrekken
- brandkranen
- afvalbakken
- spanmasten
- gemaalkasten riolering

Deze objecten worden opgenomen in het nieuwe ontwerp.

### **Kabels en leidingen, ondergrondse infra**

De kabels en leidingen zijn geïnteriseerd. In 2009 is het akkoord Wenstracé voor fase 8 verstuurd op basis van het ontwerp 2008. Vooralnog heeft Waternet groot werk en gaat Liander aan beide zijden van de straat gasleidingen verwijderen. In de brug zijn diverse kabels en leidingen aanwezig die gezien de vervanging van de brug mogelijk nieuwe tracés krijgen.

Gezien de gewijzigde scope en planning is een nieuwe wenstracéprocedure nodig.

## 5 Algemeen beleid

### 5.1 Beleidskaders

De kaders voor het ontwerp worden gevormd door een aantal beleidsnota's en richtlijnen. In de Programmabegroting Zuid 2011 worden de volgende relevante beleidsdocumenten weergegeven die gaan over verkeer en infrastructuur en daarmee van toepassing zijn op het ontwerp:

- Programma akkoord 2010-2014;
- Wegcategoriseringsplan Stadsdeel Oud-Zuid (2001);
- Parkeren in Zuid 2011;
- Vlot op de fiets – Richtlijnen voor de inrichting van fietsroutes in Oud-Zuid (2008);
- Uitwerkingsbesluit (parkeren) Stadsdeel Oud-Zuid (2009);
- Hoofdbomenstructuurplan Stadsdeel Zuid (2009);
- Puccini, richtlijnen voor inrichting openbare ruimte;
- Besluit aanbodlocaties huisvuil Stadsdeel Oud-Zuid (2006),
- Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012 – 2015;
- Visie Groen en Blauw 2020 (2007).

Daarnaast zijn stedelijk en landelijk geldende richtlijnen van toepassing, waaronder:

- ASVV, CROW (2004);
- Duurzaam Veilig, CROW (2004);
- Beleidskaders Hoofdnetten 2005 (dIVV);
- Meerjarenbeleidplan Fiets 2007-2010 (dIVV);
- Ontwerpwijzer Fietsverkeer, CROW (2007)
- Handboek toegankelijkheid, Reed Business (2008);
- Gemeentelijk beleidsplan openbare verlichting 2005-2015 (dIVV);
- Nota Stedelijke Infrastructuur februari 2006;
- Herziene Leidraad CVC Gemeente Amsterdam februari 2011;
- Richtlijn Solitaire Voetgangersoversteekplaatsen (VOPS).

Overige documenten:

- Integrale opdracht “Brug 116, ROZ & Hobbemakade” (IBA 28-09-2011);
- Actieplan Voorrang voor de Gezonde Stad (mei 2008);
- Discussienotitie: De Auto en de Stad (juni 2009).

### 5.2 Veiligheid

Het hoofddoel van het project Ontwerp Herinrichting Ring Oud-Zuid betreft het maximaal verbeteren van de verkeersveiligheid voor in het bijzonder langzaam verkeer en een verbeterde doorstroming van alle verkeersstromen. Vanwege de grote verschillen tussen elke fase Ring Oud-Zuid is een uniforme inrichting volgens vastgesteld beleid zeer moeilijk te realiseren zonder ingrijpende maatregelen. Een variantenstudie is uitgevoerd om het optimale ontwerp te onderzoeken (zie hfdstk 6).

Uit onderzoek, uitgevoerd in 2010 door SWOV Leidschendam, is gebleken dat fysieke scheiding van de verkeersstromen de beste bescherming biedt aan voetgangers en fietsers. De meeste verkeersdoden onder fietsers op 50 km/h gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom vallen door ongelukken waarbij

gemotoriseerd verkeer is betrokken. De aanbevelingen uit het onderzoek van SWOV komen in grote lijnen overeen met de ontwerprichtlijnen voor fietsverkeer van het CROW en de ontwerpleidraad van de CVC.

### **5.3 Parkeren**

Het parkeerbeleid van Stadsdeel Zuid, conform de nota 'Parkeren in Zuid 2011', is gericht op het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte met behoud van de huidige parkeercapaciteit. Indien parkeerplaatsen opgeheven worden dienen deze gecompenseerd te worden volgens de principes uit deze nota.

### **5.4 Bomen en groen**

De Ceintuurbaan is een bomenlaan volgens het Hoofdbomenstructuurplan van het voormalige Stadsdeel Oud-Zuid. Uitgangspunt is behoud van het karakter van de straat. Bij herplant dient een zelfde type boom gebruikt te worden in de maat 40/45 of groter.

# 6 Ontwerp

## 6.1 Algemeen

Naast de in hoofdstuk 5 genoemde beleidsregels, richtlijnen en eisen worden de hiernavolgende uitgangspunten gehanteerd:

De Ceintuurbaan maakt deel uit van Hoofdnet Fiets, Regionaal Net Fiets, Hoofdnet Tram en is een winkelstraat. Fase 8 is een red route en ligt tussen twee black spots (kruisingen Ceintuurbaan / Hobbemakade en Ceintuurbaan / Ferdinand Bolstraat). In het Programma-akkoord 2010-2014 (VVD-D66-PvdA) is vastgesteld dat bij alle 50km wegen vrijliggende fietspaden worden aangelegd. Dit sluit aan bij het hoofdnettenbeleid van de Centrale Stad. De nieuwe inrichting volgt de richtlijnen van Duurzaam Veilig. De herinrichting is tevens conform de richtlijnen Puccini voor een 50km straat.

Het voorlopige ontwerp is afgestemd op het advies van het cluster 'Parkeren, Verkeer en Vervoer en Openbare Ruimte' van de afdeling Beleid Fysiek Domein van Stadsdeel Zuid. Daarnaast is het ontwerp besproken in het projectteam Rode Loper.

De Verkeerscommissie Zuid is in hoofdlijnen akkoord met het Voorlopige Ontwerp van fase 8.

De Werkgroep Blackspots Amsterdam is in hoofdlijnen akkoord met het Voorlopige Ontwerp fase 8.

De inrichting van de kruising Dusartstraat kan in het Definitief Ontwerp nog aangepast worden, omdat de uitgangspunten voor het project Rode Loper nog niet zijn vastgesteld. Het Definitief Ontwerp sluit aan op de inrichting van het project Rode Loper Zuid.

## 6.2 Rijbaan

De rijbanen voor autoverkeer worden fysiek gescheiden van tram en het overige verkeer door het aanbrengen van niveauverschil (trambaan op niveau). De rijbanen worden uitgevoerd in asfalt.



### 6.3 Fietsroutes

Op de Ceintuurbaan wordt een hoge fietsintensiteit gemeten en de verwachting is dat het aantal fietsers toeneemt. Om de fietsers in oost-west richting en visa versa op een veilige manier te faciliteren is een fietspad van tenminste 2,50 meter breedte noodzakelijk. Omdat dit te veel ruimte in beslag zou nemen van het trottoir is gekozen voor een breedtemaat van 2,10 meter. Het fietspad heeft een veilige afstand tot geparkeerde auto's, bomen en overige obstakels door toepassing van een schampstrook van 90cm. In principe wordt het fietspad uitgevoerd in rood asfalt. Vanwege de grote hoeveelheid kabels en leidingen is de kans groot dat alsnog voor rode betontegels wordt gekozen. Dit zal in het Definitief Ontwerp worden vastgesteld. Het fietspad wordt door een rijwielpadband gescheiden van het voetpad.

### 6.4 Voetpaden

De trottoirs aan de Ceintuurbaan zijn tenminste 3,50 meter breed en zullen nagenoeg obstakelvrij worden. Omdat dit gedeelte van de Ceintuurbaan winkelgebied is, worden smallere trottoirs niet wenselijk geacht. Door ruimtegebrek is het trottoir ter hoogte van huisnummer 1 smaller. Een aantal ondernemers heeft een terrasvergunning.

### 6.5 Parkeren

Het parkeren geschied op niveau. Het definitieve aantal parkeerplaatsen wordt vastgesteld in het Definitief Ontwerp, maar zal niet of nauwelijks afwijken van het huidige aantal. Daarnaast worden laad/- en losplaatsen aangelegd ten behoeve van de bevoorrading. Deze laad/- en losplaatsen zullen 's avonds dienst doen als parkeerplaats, waardoor het aantal parkeerplaatsen in de avond en nacht groter is dan het huidige aantal.

## 6.6 Trambaan

De tramsporen worden op plateau aangelegd (dIVV).

## 6.7 Bomen

In plaats van een smal fiets- en voetpad (resp. 1,80 m en 3,00 m) dicht op de bomen, voorziet dit ontwerp in voldoende ruimte voor een veilig fiets/- en voetpad. Hiervoor is het echter noodzakelijk om de bomen een nieuwe plaats, richting het midden, van de straat te bieden. Het merendeel van de huidige bomen is niet verplantbaar en zal daarom vervangen worden door nieuwe aanplant.

Van de 25 huidige bomen komen 5 bomen voor verplanting in aanmerking en zullen elders in het stadsdeel worden verplant. In totaal worden 20 bomen gekapt waarvan 19 exemplaren worden vervangen door nieuwe exemplaren van 1<sup>e</sup> grootte (stamomtrek 40/45cm of groter) binnen de projectgrenzen. Door alle bomen te vervangen voor nieuwe van gelijke grootte ontstaat een uniform straatbeeld.

Conform het Bomenstructuurplan wordt in fase 8 de soort 'Ulmus Minor Sarnienis' geplant.

Herinrichting van een straat geschiedt voor een periode van 20 tot 30 jaar. In het nieuwe ontwerp is voldoende ruimte om een optimale groeiplaats voor nieuwe bomen aan te leggen. Over bijna de gehele lengte van de straat zal een strook van 5 meter breedte worden ingericht als duurzame groeiplaats wat bij draagt aan een rooskleurige toekomst voor de nieuwe aanplant. Door toepassing van wortelgeleiding kan schade door wortelopdruk worden voorkomen. De nieuwe aanplant past in de eisen voor een bomenlaan conform het Hoofd bomenstructuurplan.

## 6.8 Overig: afvalinzameling, openbare verlichting en meubilair

### Afvalinzameling

In de zijstraten van de Ceintuurbaan komen ondergrondse afvalcontainers. Het plaatsen daarvan maakt geen onderdeel uit van dit project.

### Verlichting

In het Voorlopig Ontwerp wordt uitgegaan van de bestaande verlichting. In overleg met Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer wordt bekeken of voor de vrijliggende fietspaden aanvullende verlichting noodzakelijk is.

### Meubilair

Uitgangspunt is om zo min mogelijk obstakels te hebben in de openbare ruimte. In het Voorlopig Ontwerp is rekening gehouden met een gelijk aantal fietsparkeerplaatsen als in de huidige situatie. Eventueel kan besloten worden om extra fietsparkeerplaatsen te realiseren.

## 6.9 Resumé

Omschrijving	Was	Wordt
Voetpad	4 tot 6 meter	3,50 meter
Fietspad	Strook 1,20 meter breed	Vrijliggend 2,10 meter breed
Rijweg	2,70 meter breed	3,30 meter breed
Trambaan	Niet gescheiden	Gescheiden op plateau
Parkeerplaatsen	26 stuks	21 – 27 ('s avonds) stuks
Bomen	25 stuks (verschillende types)	19 stuks lep (conform bomenstructuurplan)
Fietsparkeren	164 stuks	174 stuks

# 7 Planning, Financiën en risico's

## 7.1 Planning

De planning is als bijlage toegevoegd.

### Mijlpalen

De belangrijkste mijlpalen worden hieronder samengevat:

Omschrijving	Datum
Programma van Eisen: akkoord van het DB	Oktober 2012
Voorlopig Ontwerp: vrijgave voor participatie door het DB	Oktober
Definitief Ontwerp: vastgesteld door DB	Februari 2013
Start uitvoering	2014
Start uitvoering fase 5	n.n.t.b.

## 7.2 Financiën

### Projectkosten

De geraamde kosten zijn gebaseerd op nu voorhanden zijnde informatie, op basis van een schetsontwerp. Op basis van het Definitief ontwerp, waarbij de exacte projectgrenzen en voorwaarden zijn vastgesteld, kan meer in detail worden geraamd met minder onzekerheden. De projectkosten betreft de fasen 5(b), 7 en 8. Fase 5a is toegevoegd aan het project Rode Loper en daarom niet meegenomen in dit overzicht.

Omschrijving	Herinrichting
Uitvoeringskosten fase 5b, 7 en 8	€ 1.628.445,-
VAT-kosten vanaf VO-fase	€ 290.855,-
Risicoreserve / onvoorzien	€ 175.617,-
<b>Totaal (afgerond)</b>	<b>€ 2.100.000,-</b>

### Dekking

Voor het project Ring Oud-Zuid wordt voor 2014 een extra benodigd budget voorzien van € 480.000 voor 2014. Dit wordt in de begroting van 2014 opgenomen, maar voor de bepaling van het meerjarige overzicht van het SPF wordt dit nu al opgenomen.

Omschrijving	Geraamde projectkosten	Huidige dekking	Aanvullende dekking
(afgerond)	€ 2.100.000,-	€ 1.620.000,-	€ 480.000,-

### **Subsidie**

De hierboven genoemde bedragen zijn zonder eventuele subsidies. De aanleg van vrijliggende fietspaden wordt in principe gesubsidieerd door Stadsregio / dIvV. Echter in verband met de bezuinigingen bestaat de kans dat er geen of slechts minimaal subsidie beschikbaar is.

### **7.3 Beheerkosten**

Er wordt geen grote areaalwijziging doorgevoerd. Door toepassing van nieuwe materialen conform Puccini en een betere indeling van de openbare ruimte zullen de beheerkosten nagenoeg gelijk blijven of enigszins verminderen. Er komen 6 bomen minder terug ten opzichte van de huidige situatie. Gedurende de eerste jaren hebben de bomen intensieve begeleiding nodig. Het onderhoud van deze bomen gedurende de eerste twee jaar wordt meegenomen in het bestek.

## 7.4 Risico's

In opdracht van het projectencluster Ceintuurbaan – Hobbemakade is een risicoanalyse uitgevoerd.

De belangrijkste risico's zijn:

- De start uitvoering van deze herinrichting is gekoppeld aan het vervangen van brug 116 en het vervangen van het tramspoor. Zowel brug als spoor zijn aan het einde van hun levensduur en moeten in 2014 vervangen worden. Stagnatie in het project herinrichting Ring Oud Zuid fase 7 en 8 betekent dat de 3 projecten niet gelijktijdig uitgevoerd kunnen worden, waardoor de omgeving langer hinder zal ondervinden.
- Door Stadsregie zijn tijdschedulers gegeven waarbinnen de hierboven genoemde projecten uitgevoerd moeten worden. Deze kaders zijn vastgelegd in de Meerjaren Analyse. Stagnatie in het project Ring Oud Zuid fase 7 of 8 kan als gevolg hebben dat het project met enkele jaren vertraagt omdat deze nieuwe tijdschedulers krijgt toegewezen van Stadsregie. Werk met werk maken, in combinatie met de hierboven genoemde projecten, is dan niet mogelijk. De omgeving zal hierdoor langer hinder ondervinden.
- Financiering brug door Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer. DIVV heeft aangegeven dat het budget voor de noodzakelijke vervanging en verbreding van de brug onder druk staat. Stagnatie als gevolg van uitstel uitvoering brug betekent direct uitstel van het herinrichting Ring Oud Zuid fase 8 (en 7).
- Negatieve besluitvorming over de brugvervanging door de Gemeenteraad (planning 1<sup>e</sup> kwartaal 2013). Stagnatie als gevolg van uitstel uitvoering brug betekent direct uitstel van het herinrichting Ring Oud Zuid fase 8.
- Stagnatie in de vervanging van brug 116 (DIVV) houdt in dat de brug voor een nog te bepalen periode met beperkingen in verkeer gehouden kan worden. Dat wil zeggen dat er beperkingen ten aanzien van het toelaatbare gewicht worden ingesteld. Dit kan gevolgen hebben voor de bereikbaarheid (zwaar verkeer) en voor de exploitatie van de tram.
- Het kappen van bomen in de Ceintuurbaan zal tot veel weerstand leiden. Het risico dat tegen kapbesluit bezwaar/beroep wordt ingediend is groot. Ervaring leert dat dit soort proces langdurend kunnen zijn. Het ontwerp van fase 8 en 5 verschilt van de overige gedeelten van de Ceintuurbaan, omdat deze fases een duidelijke winkelfunctie hebben naast de overige functies. Gelet op de grote aantallen fietsers en voetgangers, is daarom bewust gekozen voor meer ruimte voor deze verkeersdeelnemers met als gevolg dat de toekomstige bomen een nieuwe locatie krijgen.
- In 2008 is een plan gemaakt waarin de bomen bleven staan. Het risico is dat er veelvuldig wordt verwezen naar dit plan als alternatief. Het voorliggende plan is gebaseerd op (fiets-) verkeersintensiteitgegevens van 2009 en op de in 2011 herziene richtlijnen van de CVC. De maatvoering van een fietspad moet afgestemd zijn op het aantal fietsers dat er gebruik van maakt. In dit deel zou het fietspad op basis van de intensiteiten minimaal 250cm breed behoren te zijn in plaats van 180cm (ontwerp 2008). In het ontwerp van 2008 ligt het (te) smalle fietspad dicht op de bestaande bomen (40cm). In combinatie met een smal voetpad leidt dit tot verdrukking van de fietsers en voetgangers. Om meer ruimte te creëren is daarom gekozen voor het kappen van de bomen.

## 8 BLVC

### 8.1 Bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid

In het projectgebied rondom de Ceintuurbaan en Hobbemakade komen, naast meerdere deelprojecten, ook verschillende belangen bijeen. Deze belangen worden vertegenwoordigd door het GVB, DIVV, Stadsdeel Zuid, DRO, SRA en Dienst Metro.

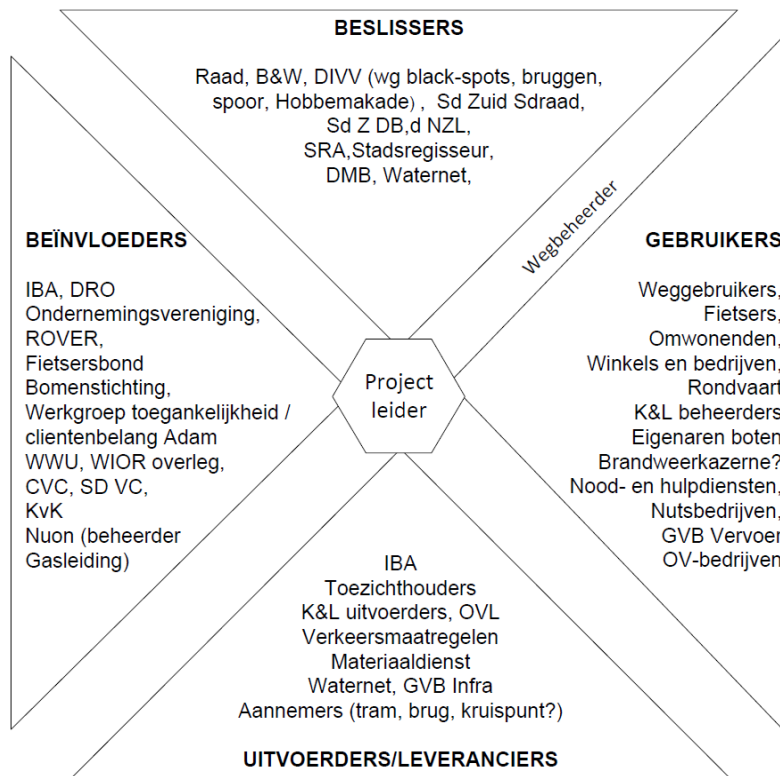
De sterke onderlinge afhankelijkheid en raakvlakken in plaats en tijd tussen deze deelprojecten, maakt een integrale aanpak noodzakelijk. Deze integrale voorbereiding en uitvoering van de deelprojecten geeft niet alleen meer inzicht in de raakvlakken, maar biedt ook kansen.

Door een integrale aanpak van de voorbereiding worden werkzaamheden gecombineerd en wordt een betere efficiency in het werkproces, kostenbesparing en milieuvoordeel bereikt. Tevens kan een hogere kwaliteit worden gerealiseerd door een betere afstemming. Een slimme fasering en werk-met-werk maken, kunnen flinke voordelen met zich meebrengen op het gebied van kosten, duur van de overlast en duurzame uitvoering (minder transportbewegingen, hergebruik van tijdelijke elementen, ed.).

In voorbereiding op de uitvoering wordt een BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatieplan) opgesteld. In dit plan worden de randvoorwaarden met betrekking tot o.a. aanvoer- en omleidingroutes, maatregelen ter beperking van de overlast voor omwonenden en veiligheidsmaatregelen vastgelegd. Er wordt nauw op toegezien dat de richtlijnen “Zo Werken Wij in Amsterdam” worden nageleefd. Verder streeft het project naar het vermijden van avond- en nachtwerk.

Dit BLVC-plan wordt vanwege het complexe karakter van het project in samenwerking met DIVV (door IBA) opgesteld. Het werk wordt in fases uitgevoerd. Veel aandacht is nodig voor de afstemming van de verschillende onderdelen van het project en voor de afstemming van andere projecten met raakvlakken.

## 8.2 Omgevingsanalyse



## 8.3 Participatie

Participatie vindt plaats conform de 'Participatiematrix voor projecten in de openbare ruimte', vastgesteld door het DTZ in 2010. Het project Ceintuurbaan valt conform de participatiematrix in de categorie B II, grote herinrichtingen aan Hoofdnet. Het hierbij horende participatieniveau is 'raadplegen'.

De middelen die voor de participatie worden ingezet zijn:

- Bewonersbrieven: alle omwonenden van de Ceintuurbaan worden geïnformeerd over het vastgestelde voorlopig ontwerp en in een later stadium over de uitvoering van het project;
- Informatieavond: een avond waarbij bewoners en belanghebbenden worden geïnformeerd over de voorgenomen werkzaamheden.

Ervaring uit andere projecten heeft daarnaast de noodzaak voor eenduidige communicatie bewezen. Door het projectencluster als één geheel te benaderen, wordt de kans op gebrekkige aansluiting tussen de verschillende onderdelen sterk verkleind. Dit zal de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van het gebied tijdens de uitvoering van de werkzaamheden ten goede komen. En door te communiceren vanuit 1 projectorganisatie richting de omgeving, zal het draagvlak voor de werkzaamheden vergroot worden.

In samenwerking met de communicatieadviseur en het projectteam zal een projectspecifiek communicatieplan worden opgesteld. De ondernemers en bewoners die in het bijzonder negatieve gevolgen ondervinden van de herinrichting worden persoonlijk benaderd voorafgaand aan de bewonersbrieven en de



inloopavond. De ondernemersvereniging zal actief betrokken worden bij het proces en zal continu en goed op de hoogte worden gehouden.

## 8.4 Bestuurlijk Traject

Na goedkeuring van dit Programma van Eisen door de opdrachtgever en de portefeuillehouder wordt deze ter vaststelling voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur.

Het Voorlopig Ontwerp wordt na goedkeuring door de opdrachtgever en de portefeuillehouder ter vaststelling voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur. Aan het Dagelijks Bestuur wordt gevraagd de stukken vrij te geven voor participatie. Mogelijke reacties worden eventueel in verwerkt in het Definitief Ontwerp.

Na vaststelling van het Voorlopig Ontwerp zal het Definitief Ontwerp fase 8 worden opgesteld in combinatie met het Definitief Ontwerp van fase 7 Ring Oud Zuid.