



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Zuid

Programma van Eisen Ring Oud Zuid Fase 7 (Brug 116)



INLEIDING	4
1.1 OPDRACHT.....	4
1.2 DOELSTELLING	4
1.3 LEESWIJZER	4
2 PROJECTGEBIED	5
3 PROJECTORGANISATIE	6
3.1 OPDRACHTGEVER EN OPDRACHTNEMER.....	6
3.2 PROJECTENCLUSTER CEINTUURBAAN / HOBBERMAKADE.....	6
3.3 OVERLEGVORMEN	7
4 HUIDIGE SITUATIE	8
4.1 ALGEMEEN.....	8
4.2 VERKEERSITUATIE.....	8
Algemeen	8
Fiets	8
Auto.....	9
Tram	9
4.3 BOMEN EN GROEN.....	10
4.4 OVERIG	10
Materialen	10
Kabels en leidingen, ondergrondse infra.....	10
5 ALGEMEEN BELEID	11
5.1 BELEIDSKADERS	11
5.2 VEILIGHEID.....	12
5.3 BOMEN EN GROEN.....	12

6 ONTWERP	13
6.1 ALGEMEEN.....	13
6.2 AUTO.....	13
6.3 FIETSRUTES	14
6.4 VOETPADEN.....	14
6.5 BRUG.....	14
6.6 BOMEN	15
6.7 OPHEFFEN TRAMHALTES	15
6.8 TRAMBAAN	15
7 PLANNING, FINANCIËN EN RISICO'S	16
7.1 PLANNING	16
Mijlpalen	16
7.2 FINANCIËN.....	16
Projectkosten	16
Dekking	16
Kansen	16
7.3 BEHEERKOSTEN	17
7.4 RISICO'S.....	18
8 BLVC	19
8.1 BEREIKBAARHEID, LEEFBAARHEID EN VEILIGHEID	19
8.2 OMGEVINGSANALYSE	20
8.3 PARTICIPATIE.....	20
8.4 BESTUURLIJK TRAJECT	21

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.

Brug 116 betreft fase 7 van het plan Ring Oud Zuid. De inrichting van brug 116 sluit aan de oostzijde aan op de inrichting van fase 8. Aan de westzijde sluit de brug aan op kruispunt 535 Ceintuurbaan – Hobbemakade – Roelof Hartstraat. Deze kruising is een blackspot (veel letselongevallen, waarbij vooral fietsers en overstekende fietsers en voetgangers betrokken zijn).

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.

1.3 Leeswijzer

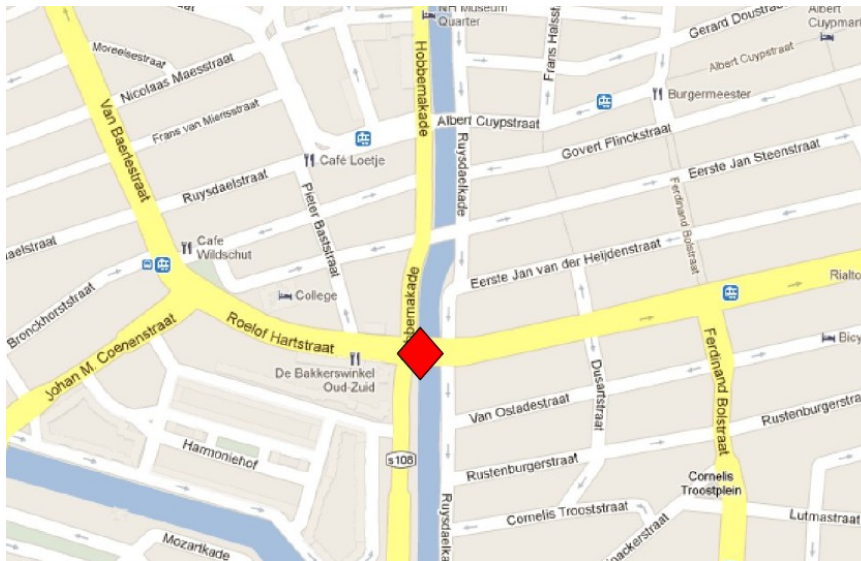
In het voorliggende Programma van Eisen (PvE) zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten vastgelegd waaraan het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de inrichting van de brug moet voldoen. Allereerst wordt een beeld geschetst van het huidige projectgebied. Daarna worden het algemene beleid en de randvoorwaarden 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 betreft brug 116, fase 7 van de Ring Oud Zuid. De brug ligt deels in, en maakt onderdeel uit van het kruispunt Hobbemakade / Roelof Hartstraat / 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 7 (en fase 8) is 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 blackspot oorzaken op het kruispunt 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.

Het voorliggende project heeft daarnaast 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'. Verder 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 en 8 niet gelijktijdig worden uitgevoerd met fase 5 in verband met de bereikbaarheid van de buurt. Ook mag de Hobbemakade geen hinder ondervinden van de werkzaamheden aan Brug 116 vanwege de grote bouwverkeersstromen 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

Vertegenwoordigers van het projectencluster Ceintuurbaan / Hobbemakade komt maandelijks bij elkaar voor afstemming van de afzonderlijke (deel-) projecten. Het interne projectteam 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 brug in de Ceintuurbaan en de kruising Hobbemakade beschreven. Voor het autoverkeer, openbaar vervoer, langzame verkeer en de openbare ruimte wordt de huidige situatie geanalyseerd.

Brug 116

De brug in de huidige vorm is ca. 26,50 meter breed en heeft de volgende functies:

- Voetpaden aan weerszijden;
- Hoofdnet fiets, met smalle fietsstroken in beide richtingen;
- 2 tramhaltes
- Tweerichtingen autoverkeer met smalle opstelvakken voor autoverkeer
- Hoofdnet tram bestaande uit twee sporen

4.2 Verkeerssituatie

Algemeen

Kruispunt 535 is al lange tijd een blackspot (sinds 1999, opgave Werkgroep Blackspots Amsterdam). In 2010 heeft de Werkgroep Blackspots Amsterdam een ongevalstudie verricht en daarbij 5 maatregelen benoemd om de blackspot-oorzaken op te heffen.

Fiets

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)

De fietsintensiteiten in oost-west richting en vice versa zijn hoog.

Op de brug is onvoldoende ruimte voor fietsers. Fietsverkeer gaat over zeer smalle suggestiestroken van ca. 1,20 meter breed. Autoverkeer maakt gebruik van smalle opstelvakken waardoor fietsers in de verdrinking komen.

Resumé:

- Te smalle fietsstroken langs Ceintuurbaan;
- Geen scheiding van verkeersstromen;
- Achterstallig onderhoud op Ceintuurbaan en kruising;
- Fietsers op de brug in de verdrinking door ruimtegebrek;
- Gebrek aan opstelruimte;

Auto

De opstelvakken op de brug zijn (te) smal vormgegeven, ca. 2,60 / 2,70 meter breed.

Resumé:

- Smalle suggestiestroken met hoge fietsintensiteit langs rijbaan in beide richtingen;
- Achterstallig onderhoud op Ceintuurbaan en kruising;
- Geen fysieke scheiding met tram en fiets;

Tram

Op dit moment 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. 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).

Het tramverkeer van de Ceintuurbaan kruist de Hobbemakade. De doorstroming voor de tram op de Ceintuurbaan is hierdoor soms problematisch. Vooral trams vanuit oostelijke richting (vanaf de halte) moeten vaak wachten voor de verkeerslichten. Bovendien zal de tramintensiteit toenemen wanneer lijn 24 weer over de Ceintuurbaan gaat rijden toenemen. Op de brug zijn in beide richtingen haltes aanwezig. Deze haltes voldoen niet aan de toegankelijkheidsdoelstelling van DIVV.

4.3 Bomen en groen

Binnen de werkgrenzen van de brug staan 2 bomen waarmee rekening gehouden moet worden.

- Aan de noordwestzijde (Hobbemakade) staat een grote volwassen iep met een stamomtrek van 233cm. Deze staat ca. 6 meter uit de huidige brug. Deze boom heeft een éézijdige beworteling. Een grote hoofdwortel loopt langs het landhoofd van de brug. Deze iep is gezond, de kans op een goede verplantbaarheid is op 20% geschat.
- Aan de noordoostzijde (Ruysdaelkade) staat een jonge iep met een stamomtrek van 35cm. Deze boom is in 2009 geplant. De conditie van deze iep is matig tot slecht. De verplantbaarheid is goed mits de conditie van deze boom verbeterd.

4.4 Overig

Materialen

De Ceintuurbaan bestaat over het algemeen uit de volgende verhardingsmaterialen:

- De rijweg en de fietsstroken zijn voorzien van asfalt met belijning;
- De trottoirs zijn voorzien 30x30cm grijze trottoirtegels;
- De trambaan is op gelijke hoogte aangebracht als de rijbaan;

Kabels en leidingen, ondergrondse infra

De kabels en leidingen zijn geïnventariseerd. In 2009 is het akkoord Wenstracé voor fase 7 verstuurd op basis van het ontwerp 2008. Vooral nog heeft Waternet groot werk en gaat Liander een vervallen gasleiding verwijderen in fase 8. In de brug zijn diverse kabels en leidingen aanwezig waarvoor een oplossing gevonden moet worden.

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),
- Wegcategoriseringsplan Stadsdeel Oud-Zuid (2001);
- 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;
- Concept TPVE Tramhaltes;
- Beleidskader Toegankelijkheid Openbaar Vervoer;
- Richtlijn Solitaire Voetgangersoversteekplaatsen (VOPS)
- Richtlijn Markeringen op Amsterdamse kruispunten;

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);
- Nota van Uitgangspunten Herinrichting Hobbemakade dIVV (2011).

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 verkeerstromen. Vanwege de grote verschillen van 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.

5.3 Bomen en groen

De bomen in deel van de straat dienen te voldoen aan de voorwaarden zoals gesteld in het Hoofdbomenstructuurplan. In het geval van kap dient een soortgelijke boom van een volwassen maat teruggeplant te worden.

6 Ontwerp

6.1 Algemeen

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

Fase 7 (en 8) van de Ring Oud Zuid ligt tussen twee Blackspots en is een Red Route. Een veilige inrichting is noodzaak.

De Ceintuurbaan maakt deel uit van Hoofdnet Fiets, Regionaal Net Fiets, Hoofdnet Tram en is een winkelstraat. Dit vormt de basis voor het nieuwe ontwerp. 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.

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

Door de Dienst Ruimtelijke Ordening is een simulatiestudie uitgevoerd. In deze studie zijn 5 ontwerpvarianten onderzocht waarbij is gekeken naar veiligheid en doorstroming. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat alle armen van de kruising uitgevoerd moeten worden met aparte linksaf-opstelvakken voor het autoverkeer. Dit levert een veilige kruising op. Daarnaast zijn cyclustijden voor de verkeerslichtinstallatie bepaald.

De Verkeerscommissie Zuid is in hoofdlijnen akkoord met het Voorlopige Ontwerp van de kruising en daarmee de inrichting op de brug.

De Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam is in hoofdlijnen akkoord met het Voorlopig Ontwerp van de kruising en daarmee de inrichting op de brug.

De Werkgroep Blackspots Amsterdam is in hoofdlijnen akkoord met het Voorlopige Ontwerp van de kruising en daarmee de inrichting op de brug.

Het Definitief Ontwerp zal worden voorgelegd aan de CVC.

6.2 Auto

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 vice versa op een veilige manier te faciliteren is een fietspad van tenminste 2,50 meter breedte noodzakelijk.

Eén van de maatregelen voor het opheffen van de blackspot op de kruising met de Hobbemakade is een snellere afhandeling van de fietsers op de kruising. Hierdoor zal de capaciteit van de kruising toenemen. De fietsers krijgen meer opstelruimte bij de oversteek. Het fietspad zal op de brug in rood asphalt worden uitgevoerd.

6.4 Voetpaden

De voetpaden zijn op de brug tenminste 2,00meter breed. Bredere voetpaden zijn niet mogelijk omdat deze niet passen binnen de door DIVV opgelegde maximale brugverbreding. Het voetpad op de brug is ter hoogte van de aansluiting op de Hobbemakade smaller vanwege ruimtegebrek.

6.5 Brug

De brug sluit aan, en maakt deels onderdeel uit van kruispunt 535 (Ceintuurbaan – Hobbemakade – Roelof Hartstraat). Deze kruising is al lange tijd een blackspot (sinds 1999). Noodzakelijke maatregelen op de kruising om de blackspot-oorzaken op te lossen hebben direct invloed op de inrichting van de brug. Stadsdeel Zuid heeft een voorlopig kruispuntontwerp opgesteld voor een veilige kruising met vrijliggende fietspaden waarop het wegprofiel op de brug is gebaseerd.

DIVV, eigenaar van de brug, heeft een maximale breedte vastgesteld voor de brug. De brug wordt verbreed met ongeveer 3,20 meter. Het wegprofiel op de brug kan daardoor maximaal 30meter bedragen.

Een veilig wegontwerp, met vrijliggende fietspaden, voor kruising en brug is mogelijk binnen deze breedte mits de tramhaltes op de brug vervallen.

Het voorlopige wegontwerp (VO kruising 535) voor kruising en brug is behandeld in de werkgroep blackspots, de werkgroep verkeerslichten en in de verkeerscommissie. In hoofdlijnen is het VO kruising 535 door alle werkgroepen en de verkeerscommissie geaccepteerd. Het Definitieve Ontwerp zal wederom aan de werkgroepen en commissie worden voorgelegd.

6.6 Bomen

De 2 bomen die zich binnen de werkgrenzen van de brug bevinden worden gekapt. De kapaanvraag geschied door dIVV. Na realisatie van de nieuwe brug zullen 2 soortgelijke bomen worden herplant volgens de voorwaarden uit het Hoofdbomenstructuurplan.

6.7 Opheffen tramhaltes

Het wegontwerp van brug 116 en kruising 535 is alleen mogelijk indien de tramhaltes vervallen. In mei 2011 heeft het Stadsdeel aan Stadsregio Amsterdam gevraagd of de tramhaltes op de brug opgeheven kunnen worden. Stadsregio heeft hierop nieuwe beleidsregels opgesteld. Het verzoek van het Stadsdeel is hieraan getoetst.

Stadsregio heeft positief geadviseerd op het opheffen van de tramhaltes onder voorwaarde dat de doorstroming van de tram verbetert. Dit is inderdaad het geval in het nieuwe voorlopige ontwerp.

6.8 Trambaan

De tramsporen worden door dIVV vervangen tussen de Roelof Hartstraat en de Ruysdaelkade.

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 2012
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,-
Totaal (afgerond)	€ 2.100.000,-

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,-

Kansen

De hierboven genoemde bedragen zijn nog zonder eventuele subsidies. De aanleg van vrijliggende fietspaden wordt normaal gesproken gesubsidieerd door Stadsregio / DIVV.

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.

7.4 Risico's

Een risicoanalyse is uitgevoerd in opdracht van het projectteam Knooppunt Ceintuurbaan - Boerenwetering - Hobbemakade.

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 tijdsaders 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 en 8 kan als gevolg hebben dat het project met enkele jaren vertraagt omdat deze nieuwe tijdsaders 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 7.
- Negatieve besluitvorming over de brugvervanging door de Gemeenteraad (planning 1^e kwartaal 2013). Stagnatie als gevolg van uitstel uitvoering brug betekent direct uitstel van het herinrichting Ring Oud Zuid fase 7.
- Stagnatie in de uitvoering van de brug (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.

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.

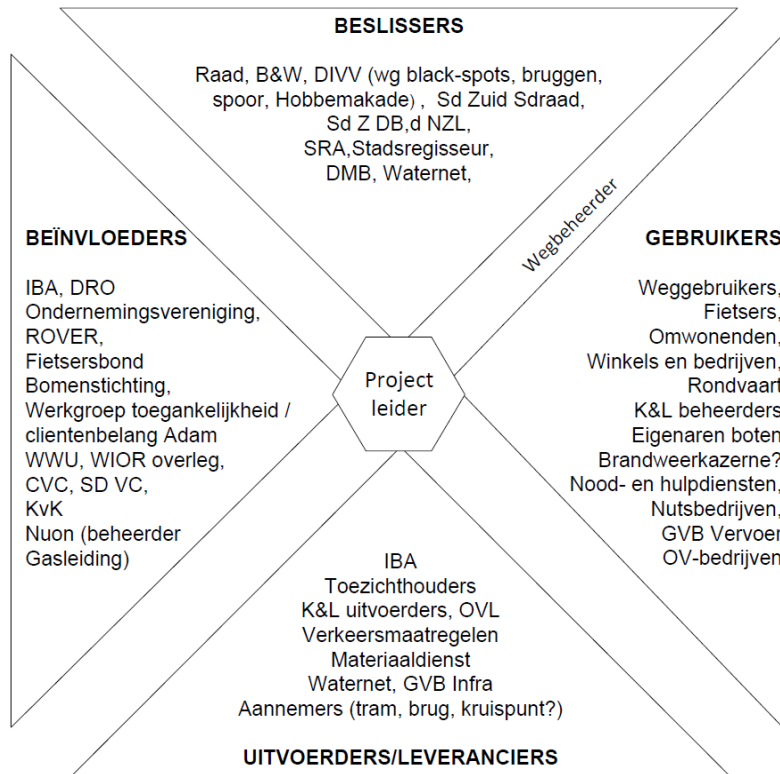
De sterke onderlinge afhankelijkheid en raakvlakken in plaats en tijd tussen deze deelprojecten, maakt een integrale aanpak noodzakelijk. Deze integrale voorbereiding en uitvoering van de deelprojecten geeft niet alleen meer inzicht in de raakvlakken, maar biedt ook kansen.

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 in samenwerking met DIVV (door IBA) opgesteld vanwege het complexe karakter van het project. 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 voor akkoord voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur.

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

Na vaststelling van het Voorlopig Ontwerp en de daarbij noodzakelijke verbreding van de brug en het opheffen van de tramhaltes zal het Definitief Ontwerp fase 7 worden opgesteld in combinatie met het Definitief Ontwerp van fase 8 Ring Oud Zuid.

Op basis van het vastgestelde Voorlopige ontwerp van fase 7 kan Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (bruggen) aanvangen met het ontwerp voor brug 116.

De vervanging en verbreding van brug 116 is voor rekening van dIVV.