



**Gemeente
Amsterdam**

Bezoekadres
Weesperstraat 430
1018 DN Amsterdam

Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl/ingenieursbureau

Retouradres: Postbus 12693, 1100 AR Amsterdam

Vervoerregio Amsterdam
T.a.v. het dagelijks bestuur
Postbus 626
1000 AP AMSTERDAM

Datum 24 augustus 2021

Ons kenmerk XXXX

Uw kenmerk

Behandeld door Maurice Stuifbergen, Ingenieursbureau Amsterdam, 06-11377780,
maurice.stuifbergen@amsterdam.nl

Kopie aan

Bijlage(n) Oranje Loper: Herinrichting Raadhuisstraat – Rozengracht – De Clercqstraat – Jan Evertsenstraat
Bijlage 1: voorkeursbesluit Rozengracht, incl. NvU, voorkeursontwerp en raming
Bijlage 2: concept NvU, voorkeursontwerp Raadhuisstraat en Westermarkt en raming
Bijlage 3: concept NvU, voorkeursontwerp De Clercqstraat, Jan Evertsenstraat incl. stukje Admiraal de Ruijterweg ertussen en raming

Onderwerp Aanvraag tot financiële bijdrage Oranje Loper: Herinrichting Raadhuisstraat – Rozengracht – De Clercqstraat – Jan Evertsenstraat (tot Mercatorplein, incl. stukje Admiraal de Ruijterweg)

Geacht bestuur,

Hierbij verzoek ik u de projecten "Oranje Loper: Herinrichting Raadhuisstraat – Rozengracht – De Clercqstraat – Jan Evertsenstraat (tot Mercatorplein, incl. stukje Admiraal de Ruijterweg)" (projectcode 300218, 300993 en 300994) te promoveren naar de planuitwerkingsfase met een voorlopige reservering van totaal € 18.566.100 dat als volgt verdeeld is:

- Raadhuisstraat: € 4.683.400
- Rozengracht: € 1.857.850
- De Clercqstraat: € 5.215.438
- Jan Evertsenstraat: € 6.809.400

Tevens verzoek ik u een bijdrage te doen in de planstudiefase van de projecten Raadhuisstraat/Rozengracht enerzijds ad € 2.135.650 en de projecten De Clercqstraat/Jan Evertsenstraat ad € 1.065.000 anderzijds.

Hiermee komt de totale verwachte bijdrage op € 21.766.750

Het Ingenieursbureau is bereikbaar met metro 51, 53 en 54 of met tramlijn 1, 7 en 19, halte Weesperplein.
Een routebeschrijving vindt u op www.amsterdam.nl/ingenieursbureau

Hieronder vindt u een toelichting op de verschillende projecten en een financiële onderbouwing van de planstudiekosten en de investeringskosten.

Programma Oranje Loper

Het programma Oranje Loper is opgedeeld in De Nieuwe Zijde (Nieuwezijdsvoorburgwal Noord en Zuid) en de corridor Paleis op de Dam tot Mercatorplein. De corridor bestaat op zijn beurt uit de herinrichting van de Raadhuisstraat, Rozengracht, De Clercqstraat, Jan Evertsenstraat en de vernieuwing van negen bruggen op de corridor. Voor de Nieuwe Zijde zijn aparte afspraken tussen Vervoerregio en Gemeente Amsterdam gemaakt.

De doelstellingen voor de herinrichting van de straten op de corridor Oranje Loper zijn:

- Het verbeteren van de doorstroming en betrouwbaarheid van het OV
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid
- Het verbeteren van de doorstroming voor fietsers
- Het verbeteren van de doorloop- en verblijfsruimte voor voetgangers
- Het vergroten van de kwaliteit van de openbare ruimte

Deze doelstellingen sluiten grotendeels aan op de doelstellingen van Vervoerregio. De gemeente Amsterdam en de Vervoerregio hebben daarom ambtelijk afspraken gemaakt over een financiële bijdrage op basis van "belang". In het kader van verbeteringen voor het OV is het belang voor Vervoerregio het grootste en komt neer op 95% van de voor subsidie in aanmerking komende kosten. Voor verbeteringen op het gebied van verkeersveiligheid en fietsers komt het belang neer tussen 50%-70%. Per onderdeel van het project heeft Vervoerregio een beoordeling gedaan van het belang. Op basis van voorgaande verzoeken wij u een bijdrage te verlenen van € 21.766.750, zoals in de aanhef van deze brief aangegeven. De gemeente financiert het deel van de kosten, dat niet in aanmerking komt voor een financiële bijdrage vanuit de Vervoerregio. Het gaat dan met name om (een deel van de) kosten voor fietsers, voetgangers en kwaliteit van de openbare ruimte.

In deze bijdrage zijn drie uitgangspunten meegenomen, waar nog verschil van inzicht in is tussen gemeente Amsterdam en Vervoerregio. Het gaat om de bijdrage investeringskosten prijspeil 2021 geïndexeerd met IBOI-cijfers prijspeil 2025, waar de gemeente de indexering volgens GWW-sector hanteert. Het tweede uitgangspunt betreft percentages indirecte kosten in de maaiveld ramingen. In de indicatie van de Vervoerregio is uitgegaan van 29%. In de SSK-raming van de gemeente is dit percentage 38,69% (samengestelde percentages berekent voor EK, BPK, UK, AK en W&R). Het derde uitgangspunt betreft de faseringskosten. Gemeente Amsterdam heeft deze voor 20% meegenomen, VRA rekent vooralsnog met 15%. In de promotie naar de realisatiefase wordt op basis van het Definitief ontwerp en de daartoe behorende raming deze discussie afgerond en definitieve afspraken gemaakt.

Raadhuisstraat en Westermarkt

Het project Raadhuisstraat en Westermarkt betreft de herinrichting van gevel-tot-gevel, met de volgende onderdelen:

- Een rijstrook gecombineerd met een fietsstrook en een maximale snelheid van 30 km/h, uitgevoerd met drempels en verhoogde zebrapaden en steunpunten, waarmee een veilige fietsroute en goede oversteekbaarheid van de weg ontstaat.
- Een verhoogde vrijliggende trambaan voor een goede doorstroming en daarmee betrouwbare tramverbinding tussen binnenstad en de westflank van de stad met medegebruik van uitsluitend de nood- en hulpdiensten en de nachtbus. Er geldt een snelheidsregime van 50 km/u voor de tram.
- Ter hoogte van de arcade is de trambaan wel vrijliggend maar niet verhoogd. De ruimte tussen de gevels is hier smaller, waardoor de ruimte onvoldoende is om de trambaan hier te verhogen. De maximum snelheid van de tram is hier 30 km/uur.
- Vernieuwde toegankelijke tramhaltes op de Westermarkt met een lengte om twee trams achter elkaar te laten halteren, een hoogte die aansluit op in/uitstap van tram en bus en een breedte van 3,20 meter.
- Extra bomen op de tramhalte en servicestrook op de Westermarkt waarmee het plein visueel wordt doorgetrokken naar de bebouwing.
- Vrije trottoirs met voldoende doorloopruimte van bij voorkeur 3,6 meter en minimaal 2,9 meter.
- Een servicestrook op de Raadhuisstraat en Westermarkt voor laden en lossen (waaronder touringcars op de Westermarkt) tijdens venstertijden gecombineerd met vergunningparkeren in de avond c.q. nacht, fietsparkeren en vrij trottoir. Hiermee worden verstoringen op de rijbaan en op de trambaan beperkt.

Rozengracht

Op 2 juni 2020 is de Nota van Uitgangspunten met een voorkeursontwerp door het college van B&W vastgesteld. Het project Rozengracht betreft een herinrichting van gevel tot gevel met de volgende onderdelen:

- Een rijstrook gecombineerd met een fietsstrook en een maximale snelheid van 30 km/h, uitgevoerd met drempels en verhoogde zebrapaden en steunpunten, waarmee een veilige fietsroute en goede oversteekbaarheid van de weg ontstaat.
- Een verhoogde vrijliggende trambaan voor een goede doorstroming en daarmee betrouwbare tramverbinding tussen binnenstad en de westflank van de stad met medegebruik van uitsluitend de nood- en hulpdiensten en de nachtbus. De tram kan maximaal 50 km/uur rijden.
- Een servicestrook op de Rozengracht voor laden en lossen, waarmee verstoringen op de rijweg en op de trambaan worden beperkt.
- Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren worden fietsparkeren, ondergrondse afvalcontainers en waar mogelijk terrassen in de servicestrook geplaatst.
- Om de doorstroming van de voetgangers te verbeteren wordt een doorloopruimte aangehouden van minimaal 2,90 meter tot bij voorkeur 3,60 meter.
- Vanuit verkeersveiligheid zijn de volgende oversteekpunten ingericht:
 - Prinsengracht (westkant): doorgetrokken zebrapad over de trambaan met geregelde oversteek
 - Eerste Bloemdwarsstraat (westkant): zebrapad, afgekruid op de trambaan
 - Tweede Bloemdwarsstraat: doorgetrokken zebrapad over de trambaan met geregelde oversteek
 - Akoleienstraat: zebrapad, afgekruid op de trambaan

De Clercqstraat/Jan Evertsenstraat incl. stukje Admiraal de Ruijterweg ertussen

Dit betreft een herinrichting van gevel tot gevel met de volgende kenmerken:

- Een combinatieprofiel, bestaande uit een fietsstraat stad in en een rijstrook/fietsstrook stad uit met een maximale snelheid van 30 km/u voor gemotoriseerd verkeer.
- Een verhoogde vrijliggende trambaan voor een goede doorstroming en daarmee betrouwbare tramverbinding tussen binnenstad en de westflank van de stad met medegebruik van uitsluitend de nood- en hulpdiensten. De tram kan maximaal 50 km/uur rijden.
- De straten zijn uitgevoerd met drempels en verhoogde zebrapaden, waarmee een veilige fietsroute en goede oversteekbaarheid van de weg ontstaat.
- Het oplossen van de blackspot op de kruising Admiraal de Ruijterweg/Jan Evertsenstraat.
- Een knip aan één zijde (stad in) op de De Clercqstraat op brug 108 (Da Costakade), waardoor het autoverkeer voldoende afneemt om stad in een fietsstraat te realiseren, zonder dat dit elders tot opstoppen leidt.
- Vrije trottoirs met voldoende doorloopruimte van minimaal 2,2 meter.
- Een servicestrook op de De Clercqstraat, Jan Evertsenstraat en stukje Admiraal de Ruijterweg voor laden en lossen tijdens venstertijden gecombineerd met vergunningparkeren in de avond c.q. nacht, fietsparkeren en vrij ruimte. Hierdoor worden verstoringen op de rijbaan en de trambaan beperkt.
- Op de servicestrook zijn bomen voorzien die voor een reguliere kadans zorgen in de drie straten.
- Het opheffen van 18 parkeerplaatsen op de De Clercqstraat en 24 parkeerplaatsen op de Admiraal de Ruijterweg/Jan Evertsenstraat ten gunste van bovenstaande punten.

Resultaat

Na oplevering van de herinrichting van de gehele corridor zijn de volgende resultaten behaald:

- Nieuwe tramhaltes, die voldoen aan de toegankelijkseisen qua lengte (60 meter), hoogte en breedte: Westermarkt, Bilderdijkstraat, Admiraal de Ruijterweg en Marco Polostraat. Haltes Mercatorplein worden suboptimaal toegankelijk omdat hiervoor meer ruimte in spoor nodig i.r.t. spoorvernieuwing op de kruising. Dit is nog niet opgenomen in de MVP-werkzaamheden.
- Vrijliggende verhoogde trambaan met nieuwe sporen op de Raadhuisstraat, De Clercqstraat, nieuwe wissel op de kruising Admiraal de Ruijterweg/Jan Evertsenstraat en spoorverplaatsing rond Marco Polostraat.
- Een 30 km/u straat met auto en fiets gemengd van Raadhuisstraat tot Nassaukade en van Nassaukade tot Mercatorplein in westelijke richting.
- Een fietsstraat waar de auto te gast is van Mercatorplein tot Nassaukade in oostelijke richting.
- Betere doorstroming voor OV door invoering van vrijliggende trambanen en het creëren van een voorrangssituatie op de corridor.
- Verbeterde verkeersveiligheid.

Planstudiekosten

Voor de Raadhuisstraat / Rozengracht is vanaf 2018 gewerkt aan de nota's van uitgangspunten en voorkeursontwerp. In deze fase zijn kosten gemaakt voor € 4,3 miljoen.

Ook voor de De Clercqstraat en de Jan Evertsenstraat is sinds 2016 gewerkt aan de nota's van uitgangspunten voorkeursontwerp. In deze fase zijn kosten gemaakt voor € 2,5 miljoen.

In de bijlage vindt u een verantwoording van deze planstudiekosten in relatie tot de producten die zijn gerealiseerd.

Conform het uitgangspunt dat VRA voor 50% bijdraagt in de planstudiekosten komt de berekening van de bijdrage (inclusief een enkele correctie van VRA) neer op € 3.200.650

Omdat de kosten voor de planstudiefase reeds gerealiseerd zijn verzoek ik u de bijdrage in de planstudiekosten te mogen declareren in 2021.

Investeringskosten

De totale investeringskosten ad € 46,5 miljoen bedragen per project op basis van het huidige voorkeursontwerp:

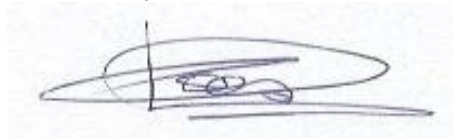
• Raadhuisstraat en Westermarkt	€ 12.307.842
• Rozengracht (tot Lijnbaansgracht)	€ 6.889.247
• De Clercqstraat (tot aan Jan Evertsenstraat)	€ 11.932.737
• Jan Evertsenstraat (tot aan Mercatorplein)	€ 15.276.959

Planning

In de komende periode wordt het voorkeursontwerp uitgewerkt tot een VO+/DO in samenwerking met het bouwteam Bruggen en Straten Oranje Loper. Dat leidt naar verwachting in november/december 2021 tot een uitvoerings- en kredietbesluit (UKB). Op basis van dat VO+ zal na vaststelling van het UKB een aanvraag bij Vervoerregio worden gedaan voor promotie naar de realisatiefase (1^e helft 2022). Dan kan daarmee de definitieve bijdrage (lumpsum) bepaald worden.

Ik ben erg verheugd over de door de Vervoerregio toegezegde bijdrage. Ik kijk uit naar de verdere samenwerking tussen de gemeente en de Vervoerregio om Amsterdam een beter bereikbare stad te maken voor bewoners, bezoekers en ondernemers.

Namens de burgemeester van Amsterdam / het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,



Diana van Loenen
Ambtelijk opdrachtgever Verkeer en Openbare Ruimte