Gemeente
Amsterdam

Flexibele, gefaseerde herinrichting Spaklerweg

Nota van Uitgangspunten

Fase 2 – Uitgangspuntenfase
Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur

15 juni 2021

Colofon

Document

Nota van Uitgangspunten | Herinrichting Spaklerweg
15 juni 2021
Versie 4.0 – Definitief

Opdrachtgevers

5.1, 2, e Verkeer en Openbare Ruimte
5.1, 2, e | Grond en Ontwikkeling

Opdrachtnemer

5.1, 2, e Ingenieursbureau

Auteurs

5.1, 2, e | Ingenieursbureau
5.1, 2, e Ingenieursbureau
5.1, 2, e | Ruimte en Duurzaamheid

Inhoudsopgave

1 Over dit document 6
1.1 Inleiding 6
1.2 Structuur van dit document (leeswijzer) 8

2 Aanleiding 9
2.1 Achtergrond 9
2.2 Geschiedenis en besluitvorming 9

3 Analyse van de opgave 11
3.1 Huidige situatie 11
3.2 Gewenste situatie 11

4 Van opgave naar project 13
4.1 Projectdoelstellingen en resultaat 13
4.2 Projectscope 14
4.2.1 Ruimtelijke demarcatie 15
4.3 Context 17
4.3.1 Fysieke raakvlakken 17
4.3.2 Omgevingsprojecten 17
4.4 Omgeving en participatie 18
4.4.1 Externe belanghebbenden 18
4.4.2 Participatie 18
4.5 Eisen & uitgangspunten t.a.v. het ontwerp 19

5 Uitgangspunten 20
5.1 Beleid 20
5.1.1 Beleidskader hoofdnetten 20
5.1.2 Mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA) 20
5.1.3 Calamiteiten route 21
5.2 Klimaatadaptatie 22
5.2.1 Natuurinclusief ontwerp & ecologisch beheer 22
5.2.2 Rainproof 22
5.2.3 Hitte en droogte 23
5.2.4 Groennorm 23
5.2.5 Duurzaamheid (Ambitiewebsessie) 23
5.3 Ruimtelijk beeld/ planologische analyse 24
5.4 Verkeerskundige analyse 25
5.4.1 Verkeer 25
5.4.2 Verkeersveiligheid/ kruispunten en knopen 27
5.4.3 Verkeersonderzoek en –intensiteiten 28
5.5 Conditionering 30
5.5.1 Juridisch planologisch 30
5.5.2 Ruimtelijke en technische beperkingen 31

5.5.3 Geotechnische en -hydrologische situatie 31
5.5.4 Archeologie, bodem en conventionele explosieven 31
5.5.5 Ecologie 32
5.5.6 Ondergrondse infrastructuur 35

6 Ontwerpafwegingen 36
6.1 Status van het ontwerp 36
6.2 Algemene ontwerpkeuzen 36
6.2.1 Voetganger 36
6.2.2 Fietsverkeer 36
6.2.3 Groen en bomen 37
6.2.4 Autoverkeer 37
6.2.1 Kruisingen, in- en uitritten en oversteken 38
6.3 Afgewogen varianten 39
6.3.1 Overzicht van varianten 44
6.4 Voorkeursvariant 45
6.4.1 Keuze voor voorkeursvariant 45
6.4.2 Uitwerking voorkeursvariant 45

7 Flexibele, gefaseerde herinrichting 49

8 Financiering en risico's 51
8.1 Investeringsraming 51
8.2 Risico's 51

Bijlagen 53

Bijlage 1 – Verslag participatietraject 54

Samenvatting

De Spaklerweg vormt een belangrijke schakel in het mobiliteitsnetwerk van Amsterdam en vervult een belangrijke functie in de hoofdverkeerstructuur van oost en zuidoost. Door toevoeging en transformatie van functies vanuit diverse gebiedsontwikkelingen aan weerszijden van de corridor worden inmiddels andere eisen gesteld aan de uitstraling, inrichting en daarmee het gebruik van het wegprofiel; een ontsluitingsweg voor een nieuw en modern woon- en werkgebied.

De Spaklerweg moet transformeren naar een veilige, herkenbare en kwalitatieve stadsentree. De openbare ruimte is dé plek waar het stedelijk leven plaatsvindt en bloeit. Daarnaast heeft de gemeente grote ambities op het gebied van energietransitie. Om dit mogelijk te maken is het belangrijk dat de ondergrond goed wordt ingericht.

De doelstelling van het project:
"Een toekomstbestendige en verkeersveilige inrichting van de Spaklerweg die voldoet aan de mobiliteitsvraag en aansluit bij de behoeften van het verblijven, wonen en werken in dit getransformeerde deel van de stad."

De belangrijkste projectresultaten zijn:
1. Borgen capaciteit mobiliteitsbehoefte Oost en Zuidoost
2. Faciliteren toekomstige verkeersstromen nieuwe woongebieden
3. Inpassen in getransformeerde omgeving
4. Toekomstbestendig inrichten van de ondergrond.

Om tot een passend en realistisch inrichtingsvoorstel te komen zijn meerdere varianten en ontwerpafwegingen gemaakt. Binnen de opgave zijn er vier (realistische) varianten denkbaar die tijdens de onderzoeksfase zijn opgesteld en hebben gediend als input voor interne discussie en afstemming en bij de discussie met en tussen bewoners tijdens het participatietraject.

De afgewogen varianten zijn:
1. Éénrichtingsfietspaden aan beide zijden van de rijbanen voor gemotoriseerd verkeer, ingepast tussen de bestaande boomstructuur (tweezijdig fietspad);
2. Éénrichtingsfietspaden aan beide zijden van de rijbanen voor gemotoriseerd verkeer op basis van een nieuwe boomstructuur (tweezijdig fietspad);
3. Tweerichtingsfietspad aan de gevelzijde van het profiel op basis van de bestaande boomstructuur (enkelzijdig fietspad);
4. Tweerichtingsfietspad aan de gevelzijde van het profiel op basis van een nieuwe boomstructuur (enkelzijdig fietspad).

De uitkomst van het participatief proces is verwerkt in de verschillende varianten en heeft mede geleidt tot de onderbouwing voor voorkeursvariant 3. Deze variant voldoet op passende wijze aan de bij deze opgave gestelde uitgangspunten en aan alle verkeerkundige en kwalitatieve eisen en wensen. De voorkeursvariant is verder uitgewerkt tot op niveau 'voorlopig ontwerp'

Het profiel van het voorlopig ontwerp is conform de verkeerskundige- en Puccinirichtlijnen opgebouwd en gematerialiseerd, het voldoet aan alle verkeers-, technische- en kwalitatieve uitgangspunten. De bestaande bomen en uitvoeringskosten zijn leidend, het profiel en de inrichting wordt op detailniveau doorgevoerd, zonder aan gebruiks-, beeldkwaliteit en veiligheid in te boeten. Ondanks de enorme kwaliteitsslag die met dit profiel gerealiseerd wordt kan er toch gesproken worden over 'groot onderhoud'. Reeds bestaande investeringen in de onder- en bovengrond dienen namelijk als basis voor het ontwerpvoorstel en worden nagenoeg volledig hergebruikt waardoor ingrijpende (graaf)werkzaamheden en daarmee uitvoeringskosten geminimaliseerd kunnen worden.

Het profiel van het voorlopig ontwerp is ingericht als gebiedsontsluitingsweg en is zowel voor 50 km/uur als voor 30 km/uur geschikt, zonder (ingrijpende) fysieke wijzigingen door te hoeven voeren. Dit maakt het ontwerp toekomstvast en geeft de mogelijkheid om eenvoudig mee te bewegen bij een stadsbrede wijziging van het beleid in kader van Agenda Amsterdam Autoluw.

Op basis van de huidige uitgangspunten zijn de verwachtte totale investeringskosten, ca. 7 miljoen. De weg wordt in 3 fases gerealiseerd:

1. Fase 1: trottoir en fietspad aan westzijde, vanaf Haut tot kruispunt met Van Marwijk Kooystraat, inrichting kruispunt Welnastraat
2. Fase 2: kruispunt Spaklerweg – Amstelstroomlaan (incl. alle opstelstroken/-vakken) en rijbanen noordzijde van de kruising tot aan de Omval.
3. Fase 3: rijbanen zuidelijk deel van kruising onderdoorgang tot kruispunt met Van Marwijk Kooystraat.

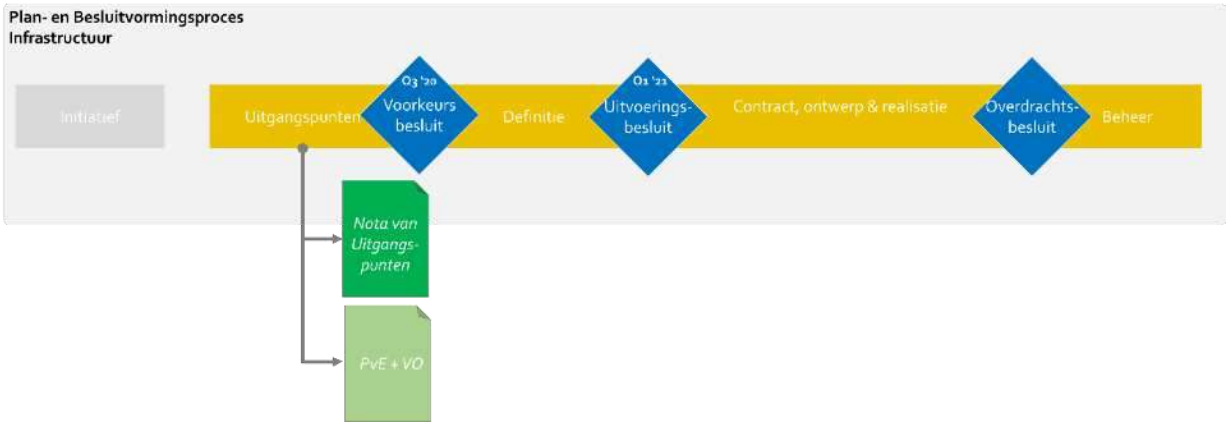
Fase 1 en 2 worden gefinancierd vanuit de lopende grondexploitatie voor Overamstel en door een bijdrage van de VRA. Voor fase 3 staat uitvoering gepland na 2025 en deze fase zal gefinancierd worden vanuit het Stedelijk Mobiliteitsfonds.

1 Over dit document

1.1 Inleiding

De *Nota van Uitgangspunten Herinrichting Spaklerweg* is onderdeel van de afronding van de uitgangspuntenfase van het gelijknamige project. Het document is het verslag van het onderzoek om te komen tot de herinrichting van de Spaklerweg over het wegvak tussen de 'Omvalbrug' en de aansluiting met het kruispunt met de Van Marwijk Kooystraat. De Nota van Uitgangspunten sluit af met een voorstel voor een ontwerpkeuze.

De Nota van Uitganspunten (NvU) is onderdeel van het Voorkeursbesluit (fase 2 PBI). De NvU biedt het kader waarbinnen de opdracht zich afspeelt en geeft inzicht in de afwegingen en onderbouwing van het voorkeursalternatief.



Figuur 1 Schematische weergave PBI-proces

De uitgangspuntenfase is uitgevoerd in samenwerking en consultatie met zowel interne als externe belanghebbenden (o.a. Ruimte & Duurzaamheid, Grond en Ontwikkeling, Verkeer en Openbare Ruimte, Vervoersregio Amsterdam, bewoners en ondernemers). Op basis van gesprekken met deze belanghebbenden zijn alle, voor nu, relevante eisen en wensen geïnventariseerd en vastgelegd in de klanteisenspecificatie (KES). In interactie met de ontwerpers en de belanghebbenden heeft op een expliciete wijze de honorering van de eisen en wensen plaats gevonden. In dit document zijn alle relevante uitgangspunten beschreven, op basis waarvan het voorlopig ontwerp is vormgegeven.

In het projectgebied is onderzoek uitgevoerd naar de milieukundige, verkeerskundige, technische en ecologische situatie, van waaruit kansen en knelpunten voor de Spaklerweg zijn geïdentificeerd. Deze zijn tevens meegenomen in de ontwerpstudie. De genoemde onderzoeken en consultaties hebben geresulteerd in voorliggende *Nota van Uitgangspunten incl. een voorstel voor de voorkeursvariant*.



Figuur 2: Projectgebied Spaklerweg (rood omlijnt)

1.2 Structuur van dit document (leeswijzer)

In het document wordt gestart met een brede blik op de aanleiding van de opgave in *hoofdstuk 2*. *Hoofdstuk 3* biedt een systematische analyse van de opgave resulterend in de opgave van het project. In *hoofdstuk 4* wordt de opgave vertaald in projectdoelstellingen en topeisen. Ook wordt hierin de context van het project beschreven.
In *hoofdstuk 5* worden de projectkaders en de belangrijkste uitgangspunten vastgesteld. In *hoofdstuk* 6 volgt de eerste ontwerpuitwerkingen op basis van variantenonderzoek en een beschrijving van de voorkeursvariant. *Hoofdstuk 7* gaat in op de flexibele, gefaseerde herinrichting van de Spaklerweg. Tot slot wordt in *hoofdstuk 8* ingegaan op de verdere planvorming.

2 Aanleiding

2.1 Achtergrond

Amsterdam is populair en het inwonertal groeit jaarlijks fors. Het college wil deze groei mogelijk maken en tegelijk de druk op de woningmarkt verlichten. Koers 2025, de gemeentelijke ontwikkelstrategie voor de middellange termijn, richt zich vooral op het realiseren van voldoende woningen in kwalitatief hoogwaardige, gemengd stedelijke milieus. Een groot deel van die woningen wordt gerealiseerd in windrichting Oost (met name de gebieden Zeeburgereiland, IJburg 2 en Overamstel).

De openbare ruimte is dé plek waar het stedelijk leven plaatsvindt en bloeit. Doordat Amsterdam de bouw van de vele woningen vooral binnen de stadsgrenzen mogelijk wil maken, neemt de druk op de openbare ruimte toe. Het is noodzakelijk om de inrichting van de openbare ruimte aan te laten sluiten bij het steeds meer diverse en intensievere gebruik.

Daarnaast dwingen thema's als duurzaamheid en energietransitie ons tot anders nadenken over de inrichting van de stad. De uitdaging van de gemeente is om de groeiende stad hand in hand te laten gaan met de duurzame, toekomstbestendige stad. Bij de inrichting en het beheer van de openbare ruimte komen thema's als onder andere duurzame energie, klimaatadaptatie, groen en natuurinclusief bouwen steeds meer centraal te staan.

De Spaklerweg vormt een belangrijke schakel in het mobiliteitsnetwerk van Amsterdam en vervult samen met de Holterbergweg en Muntbergweg (de corridor Amstelstation/Johan Cruijff Arena/Amsterdam Universitair Medisch Centrum (AUMC)) een belangrijke functie in de hoofdverkeerstructuur van oost en zuidoost. Door toevoeging en transformatie van functies vanuit diverse gebiedsontwikkelingen (Nieuwe Kern, ArenAPoort, Amstel III, Amstel Business Park (ABP) en Overamstel) aan weerszijden van de corridor worden inmiddels andere eisen gesteld aan de uitstraling, inrichting en daarmee het gebruik van het wegprofiel. Hierbij speelt onder andere ook een toename in gebruik door fietsers en voetgangers.

2.2 Geschiedenis en besluitvorming

In 2002 is een visie voor Overamstel opgesteld. In deze visie wordt globaal de ambitie, het programma en de ontwikkelingsrichting van het gebied beschreven; een transformatie van het noordelijk deel van het bedrijventerrein Amstel Business Park tot stedelijk, gemengd woon-/werkgebied.

Op 30 november 2005 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Visie OverAmstel 2005 vastgesteld. Deze vervangt de Visie 2002 en dient als vertrekpunt voor de deelgebied gewijze ontwikkeling. Met de voorgenomen stedenbouwkundige ontwikkelingen die in de Visie OverAmstel 2005 binnen het Overamstel gebied zijn opgenomen is de Spaklerweg in een volkomen nieuw perspectief komen te liggen.

In het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier eerste fase (24 januari 2007) wordt de Spaklerweg benoemd als stadsstraat (50km/h) die de koppeling vormt tussen de buurt en de wijdere stadsomgeving. In het gebied is ingezet op het versterken van de doorgangsroutes door een spooronderdoorgang in het verlengde van de Amstelstroomlaan naar het Bajeskwartier en een nieuwe fiets-/voetbrug over de Weespertrekvaart.

Niet langer is de Spaklerweg een ruim opgezette verkeersader langs een anoniem bedrijventerrein maar vormt het een belangrijke stedelijke route, onderdeel van de corridor Amstelstation/Johan Cruijff Arena/AUMC. De transformatie van het bedrijventerrein kan haast niet extremer. Nog geen 15 jaar geleden stond je hier buiten de stad, die hield op bij het Amstelstation met langs de Amstel en Weespertrekvaart nog wat kleinschalige bedrijvigheid, de voormalige Zuidergasfabriek en waterzuiveringsinstallatie.

De eerste schetsen voor de transformatie werden gemaakt in 2008 en met het ambtelijk goedkeuren het stedenbouwkundig plan voor Amstelkwartier fase 1 (AK 1) werd de eerste stappen voor de herinrichtingsopgave gezet. Nu, in 2021 staan we aan de vooravond van de infrastructurele opgave. De omliggende buurten hebben vorm gekregen, het gebruik en intensiteit is veranderd en de grote infrastructurele opgaves staan op de kalender. Amstelstroomlaan, de reeds gerealiseerde onderdoorgang onder het spoor (Amstelstroomlaantunnel) en de beoogde brug over de Duivendrechtsevaart zijn met de herinrichting van de Spaklerweg de vier grote infrastructurele opdrachten van betekenis die met elkaar afgestemd en ontworpen worden. Daarnaast is de optimalisatie van de fietsverbinding naar de Watergraafsmeer door de aanleg van een brug over de Weespertrekvaart ook belangrijk voor de Spaklerweg.

Het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier 1^{e} fase met bijbehorende grondexploitatie voor dit deel van Overamstel voorziet in de herinrichting van de Spaklerweg vanaf de Amstelstroomlaan tot en met de brug ‘de Omval’ en is vastgesteld door de gemeenteraad in 2007.

3 Analyse van de opgave

3.1 Huidige situatie

De Spaklerweg, Holterbergweg en Muntbergweg zijn gezamenlijk één (onder- en bovengronds) transportsysteem/corridor binnen het netwerk van dit deel van Amsterdam. De toevoeging en transformatie van functies vanuit diverse gebiedsontwikkelingen rondom die corridor dragen bij aan een nieuwe betekenis van deze corridor. De Spaklerweg is primair ingericht en aangelegd als ontsluitingsweg voor een bedrijventerrein, maar functioneert ook als verbindingsweg tussen Zuidoost en het Centrum. De Spaklerweg voldoet niet aan de behoefte op dit moment: een ontsluitingsweg voor een nieuw en modern woon- en werkgebied.

De verhardingen (met name de rijbanen ter hoogte van het Amstelkwartier) verkeren in slechte staat en het aanwezige groen is van middelmatige kwaliteit. De Spaklerweg maakt onderdeel uit van de hoofdboomstructuur van Amsterdam. De inrichting van met name fietspaden en trottoirs voldoet, door toegenomen gebruik, niet aan de beleidsregels.

De Spaklerweg moet transformeren naar een veilige, herkenbare en kwalitatieve stadsentree. Hiermee wordt beoogd dat de Spaklerweg de hoogwaardige uitstraling en toekomstbestendige inrichting zal krijgen die past bij de mooie en moderne (woon)wijk die aan het ontstaan is en recht doet aan het gewenste gebruik.

De opgave wordt beschreven vanuit de wetenschap dat we te maken hebben met een schakel in een groter geheel. Van kop tot staart bedraagt de herinrichtingsopgave Spaklerweg een gebied van 1.6 km uit een corridor van totaal 6 km.

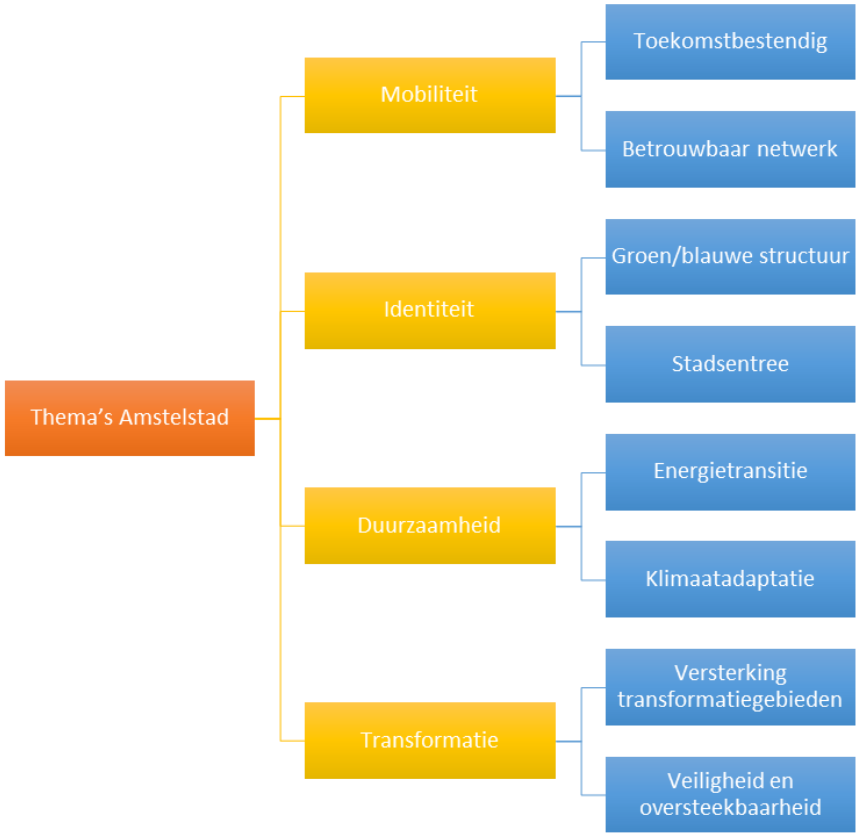
3.2 Gewenste situatie

De herinrichting van de Spaklerweg dient positief bij te dragen aan de opgave van de corridor Spaklerweg, Holterbergweg en Muntbergweg. Deze corridor met een profiel over 6 kilometer moet op toekomstbestendige wijze invulling gaan geven aan vier belangrijke functies: *mobiliteit, duurzaamheid, identiteit en transformatie.*

Voor **mobiliteit** geldt als ambitie dat deze betrouwbaar en beschikbaar moet zijn: het onder- en bovengrondse netwerk kent in de toekomst een minimale uitval. Bovengronds moet het hoofdnet auto en plusnet fiets invulling geven aan de toekomstige mobiliteitsvraag. Ondergronds is het netwerk geschikt voor de energietransitie en toekomstbestendig geordend. De volledige inrichting is in het kader van **duurzaamheid** bij voorkeur klimaat adaptief, waarbij thema's als rainproof en hittestress speerpunten zijn.

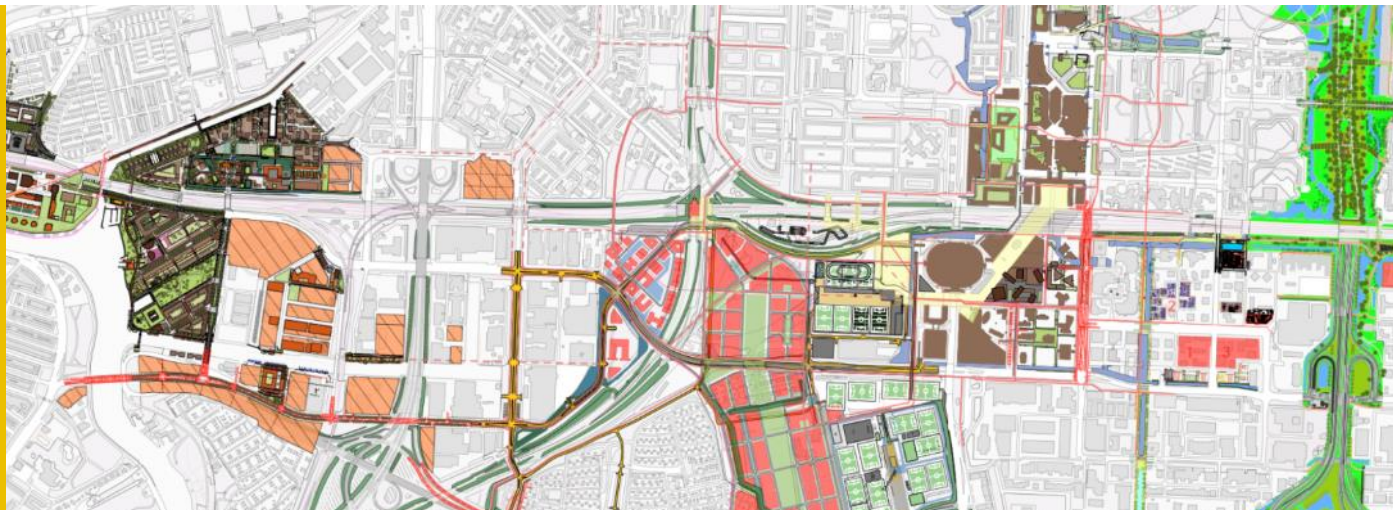
De **identiteit** van de corridor binnen het stedelijk weefsel van Oost en Zuidoost kenmerkt zich enerzijds als volwaardige stadsentree met een hoogwaardige blauw/groene geleiding die de ecologische structuur en de beleving ervan versterkt. Anderzijds zal het versterken van de

identiteit, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit (schoon, veilig en duurzaam) een belangrijke bijdrage leveren aan de koppeling tussen het historische centrum en de aan de corridor grenzende **transformatie**gebieden.



Figuur 3: Thema's Amstelstad

Figuur 4: Stedelijk weefsel Amstelstad (Oost en Zuidoost)



4 Van opgave naar project

4.1 Projectdoelstellingen en resultaat

De Spaklerweg valt binnen het grotere geheel zoals hierboven omschreven. Om de toekomstige verkeerstromen van de nieuwe woongebieden Kop Weespertrekvaart, Weespertrekvaart Midden Oost, het Bajeskwartier, Amstelkwartier en Kauwgomballenkwartier te kunnen faciliteren is een herprofilering noodzakelijk. De spooronderdoorgang Amstelstroomlaan – Bajeskwartier is inmiddels aangelegd en dient goed aan te sluiten op de Spaklerweg. De verhardingen (met name de rijbanen in het noordelijk deel van ons projectgebied) verkeren in slechte staat en het aanwezige groen is van middelmatige kwaliteit.

Projectresultaat
Het projectresultaat kan als volgt worden samengevat:

"Een toekomstbestendige en verkeersveilige inrichting van de Spaklerweg die voldoet aan de mobiliteitsvraag en aansluit bij de behoeften van het verblijven, wonen en werken in dit getransformeerde deel van de stad."

(Afgeleide) projectdoelen/ topeisen
Op basis van het hierboven beschreven beoogde projectresultaat kunnen de volgende projectdoelen/ topeisen worden afgeleid:



Figuur 5: Projectdoelen Herinrichting Spaklerweg

Borgen capaciteit mobiliteitsbehoefte Oost en Zuidoost
De Spaklerweg is niet een weg die op zichzelf staat, maar onderdeel van een groter netwerk. Het is een belangrijk onderdeel van het hoofdnet auto en plusnet fiets. Voldoende capaciteit bieden op de weg is noodzakelijk om de mobiliteitsbehoefte in dit deel van de stad te kunnen faciliteren.

Faciliteren toekomstige verkeersstromen nieuwe woongebieden
Overamstel is aan het transformeren van een bedrijfsgebied naar een werk/woongebied. Vooral de transformatie die Amstelkwartier doorgaat is groot. Aansluitend worden ook voor het kauwgomballenkwartier plannen gemaakt. Het is belangrijk dat de Spaklerweg zo ingericht wordt dat het de nieuwe verkeersstromen die gepaard gaan met een woongebied kan faciliteren. Dit betekent met name iets voor de aansluitingen van de woongebieden op de Spaklerweg.

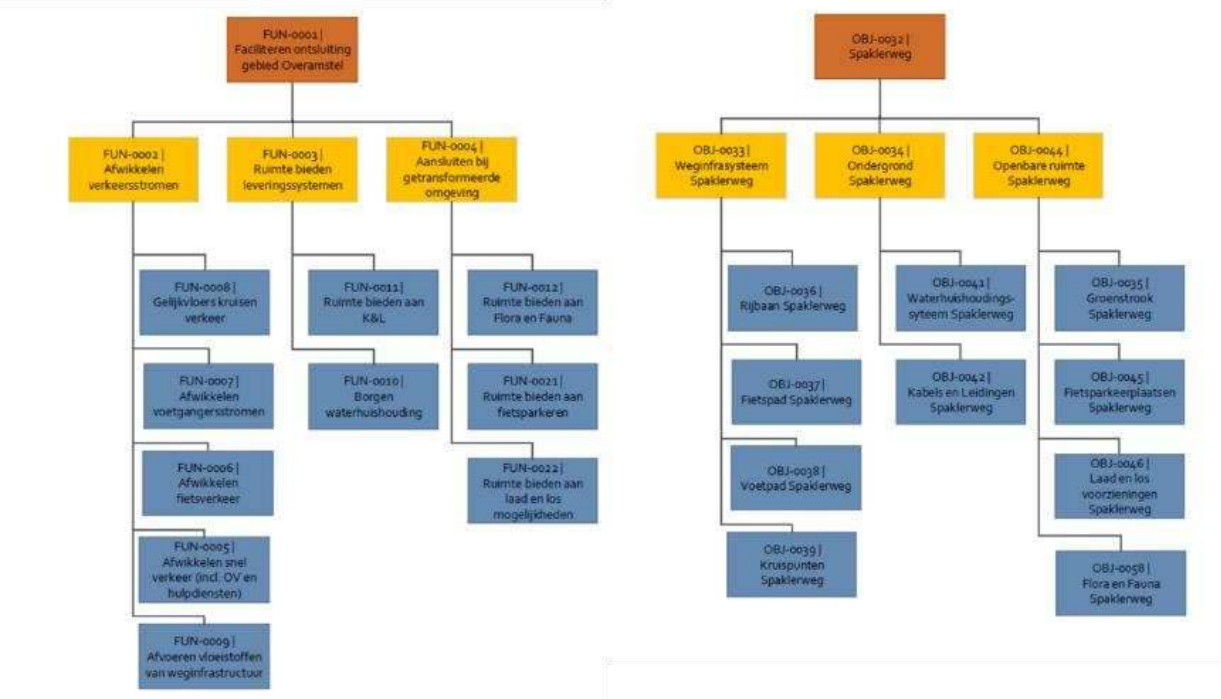
Inpassen in getransformeerde omgeving
De omgeving van de Spaklerweg is van een werkgebied/bedrijventerrein verandert naar een woon/werkgebied. Deze verandering van omgeving vraagt ook een andere inpassing van de weg, van een weg gericht op werkverkeer en transport naar een weg waar ook voetgangers, fietsers en verblijfsruimte belangrijk zijn.

Toekomstbestendig inrichten van de ondergrond
De gemeente heeft grote ambities op het gebied van energietransitie. Om dit mogelijk te maken is het belangrijk dat de ondergrond goed is ingericht, hiermee kan ruimte gecreëerd worden voor andere kabels en leidingen in de ondergrond.

4.2 Projectscope

Het project betreft een herinrichtingsopgave (herprofilering). De project scope betreft het voorbereiden, het ontwerpen van (voorkeurs)varianten, aanbesteden, realiseren en overdragen van een duurzame, veilige en toekomstbestendige Spaklerweg.

Het project Herinrichting Spaklerweg geeft invullingen aan de functies en de bijbehorende objecten (functievervullers) zoals weergegeven in figuur 6.



Figuur 6: Functie- en objectenboom Spaklerweg

4.2.1 Ruimtelijke demarcatie

De scope van de voorliggende Nota van Uitgangspunten en het voorlopig ontwerp loopt vanaf 'de Omvalbrug' tot aan de aansluiting met het kruispunt met de Van Marwijk Kooystraat. Het deel van de omvalbrug tot aan rotonde de Omval is in nauwe afstemming opgesteld en verder uitgewerkt in het stedenbouwkundig plan Amstelstation – Amsteloever (dd 23 maart 2021). Van kop tot staart bedraagt de herinrichtingsopgave Spaklerweg een gebied van 1,6 kilometer uit een corridor van totaal 6 kilometer (zie paragraaf 3.2). Binnen de ruimtelijke scope worden meerdere aandachtsgebieden met ieder een eigen dynamiek en complexiteit onderscheiden. In onderstaand figuur zijn de ruimtelijke scope en aandachtsgebieden weergegeven.



Figuur 7: Scope op hoofdlijnen (geel) en aandachtsgebieden

Tabel 1: Aandachtsgebieden projectscope

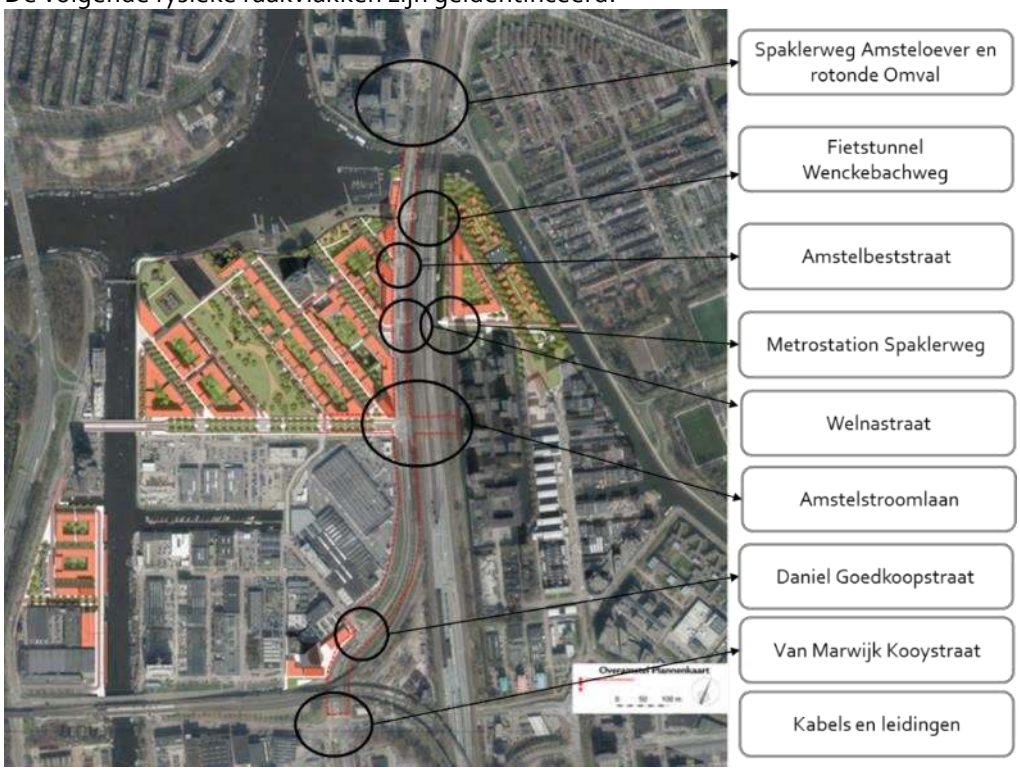
Aandachtsgebieden projectscope	
1. Omvalrotonde de Omvalbrug (nr. 429)	Het gebied vanaf de Omvalrotonde tot de Omvalbrug (nr. 429) valt binnen de gebiedsontwikkeling Amstelstation - Amsteloever. Dit deel wordt als raakvlak meegenomen in de voorliggende nota van uitgangspunten en is meegenomen in het voorlopig ontwerp. Een doortrekking van de belangrijkste uitgangspunten met betrekking tot de Spaklerweg zijn onderdeel van het ontwerp voor de aansluiting op de Omvalrotonde. Zodat deze ontwerpen naadloos op elkaar aansluiten. Dit ontwerp is verder uitgewerkt in het stedebouwkundig plan Amstelstation – Amsteloever dd. 23 maart 2021 Realisatie vindt niet plaats in het project Spaklerweg. Indien nodig worden wel maatregelen genomen t.b.v. aansluiting op de herprofilering en de verkeersveiligheid in de tijdelijke situatie tussen de realisatie van de Spaklerweg en het stedebouwkundigplan Amstelstation-Amsteloever.

2. Spooronderdoorgang Amstelstroomlaan	Onder het spoor door is de onderdoorgang naar het Bajeskwartier gerealiseerd. Deze wordt aangesloten op het kruispunt van de Spaklerweg met de Amstelstroomlaan. Het project zal, nadat de afbouw gereed is, de verhardingen in de onderdoorgang realiseren. Tevens zal het project de kruising (VRI) met de Amstelstroomlaan ontwerpen en realiseren. Omdat rondom het kruispunt een complexe uitdaging ligt in relatie tot de ontsluiting van het bedrijventerrein Kroonenberg en de McDonalds wordt voorgesteld de Amstelstroomlaan tot de volgende kruising (Bellavista/Daniel Goedkoopstraat) op te nemen in de scope. Het project moet in deze fase overeenstemming bereiken met de Kroonenberg-groep over het verleggen van de in-/uitrit van MacDonalds.
3. Inrichting Welnastraat	Ten aanzien van de ontsluiting van de Welnastraat (Amstelkwartier 1e fase) op de Spaklerweg ligt er nog een ontwerpvraagstuk. De ontsluiting moet worden bezien in relatie tot de metro-ingang (blackspot). MET verbetert in samenwerking met de VRA de entree van het metrostation. Met dit project moet afstemming plaatsvinden.
4. Fietsoversteek Korte Ouderkerkerdijk	Fietsoversteek Korte Ouderkerkerdijk, hier kruizen 2 fietsroutes die aangemerkt zijn als plusnet fiets
5. Kruispunt Spaklerweg-Van Marwijk Kooystraat	Er lopen onderzoeken naar de inrichting van het kruispunt Spaklerweg - Van Marwijk Kooystraat Dit betreft de inrichting van opstelstroken en de VRI. Aangezien deze onderzoeken nog lopen, gaan we er in deze fase vanuit dat we aansluiten op het huidige kruispunt.

4.3 Context

4.3.1 Fysieke raakvlakken

De volgende fysieke raakvlakken zijn geïdentificeerd.



Figuur 8: Overzicht fysieke raakvlakken

4.3.2 Omgevingsprojecten

Vanuit de aangrenzende gebiedsontwikkelingen zijn de volgende omgevingsprojecten geïdentificeerd:

Tabel 2: Omgevingsprojecten

Aangrenzende gebiedsontwikkelingen en raakvlakken	
1. Amsteloever	Het aanpakken van het gebied vanaf de rotonde bij de Omval en onderdoorgang onder spoor en nieuwbouw op de locatie Delta Lloyd (inmiddels Nationale Nederlanden)
2. Amstelkwartier/Overamstel	Het realiseren van verschillende aansluitingen vanuit Amstelkwartier 1e fase op de Spaklerweg en het oplossen van het parkeervraagstuk langs de Spaklerweg
3. Onderdoorgang verlengde Amstelstroomlaan	Het aansluiten van de geraliseerde onderdoorgang onder het spoor door in het verlengde van de Amstelstroomlaan op de Spaklerweg, het aanpassen van de kruising (met VRI) welke ook weer leidt tot de noodzakelijke aanpassing van de in- en uitritten op het

	Kroonenbergterrein
4. Kauwgomballenkwartier (en Amstelkwartier 3e fase)	Het bepalen (en realiseren) van een extra aansluitmogelijkheid die mogelijk in de toekomst nodig is bij herontwikkeling van de Kauwgomballenkwartier
5. Metrostation Spaklerweg	Het aanpakken van de westelijke entree van metrostation Spaklerweg, hetgeen moet aansluiten op de plannen voor Spaklerweg.

4.4 Omgeving en participatie

Het project kent een zeer complexe (grotere) interne en externe omgeving. Het project werkt daarom (continu) aan de beheersing van de omgeving en raakvlakprojecten. Daarvoor heeft het project een raakvlakkenanalyse en stakeholderanalyse opgesteld. Ook is er een participatietraject geweest, waarin in een vroege fase de bewoners, ondernemers en gebruikers van de Spaklerweg meegedacht hebben met de mogelijkheden voor herinrichting.

4.4.1 Externe belanghebbenden

Naast de gebiedsontwikkeling Amstelkwartier (Ak1 en Ak2) en de spooronderdoorgangen, welke direct aan de Spaklerweg liggen, zijn er ook fysieke relaties met de gebiedsontwikkeling Kop Weespertrekvaart (KWT) (spooronderdoorgang fietsers), Weespertrekvaart midden en het Bajeskwartier. Ook liggen er aan de Spaklerweg nog enkele bedrijven. De belangrijkste externe belanghebbenden zijn in onderstaande tabel opgenomen.

Tabel 3: Overzicht externe belanghebbenden

Externe belanghebbenden	
Bedrijven Amstelkwartier 1 en 2	George & Marina, Haut, Leight Kitchen, L'Osteria, My Bookstore, QO Hotel, Supermakt, 't Huis aan de Amstel, RIC, Liander
Bewoners	O.a. bewonersavonden 30/9 2n 12/11, maar ook Montessorischool de Amstel
Nutsbedrijven	Gasunie, Liander, Nuon Electra, Nuon Warmte, Waternet
Kroonenberggroep	
Vervoersregio Amsterdam	
Metro en Tram	
Gemeente Ouder-Amstel	

4.4.2 Participatie

Het participatie traject bestond uit een drietal sessies die zijn begeleid door een externe expert en zijn verlopen conform de volgende aanpak:

1 Toelichten kaders, scope en planning van project. Interactief met stakeholders bepalen van meest belangrijke thema's (bv. Veiligheid, groen, bereikbaarheid auto vs. fiets, etc.). In deze sessie zijn nog helemaal geen ontwerpoplossingen aangedragen of voorgesteld. Het project

heeft geluisterd en informatie opgehaald.
Noot: in de eerste sessie is bewust ruimte gegeven voor het 'spuien' van mogelijk negatieve gevoelens die in de omgeving leven. Hierbij heeft de gemeente nadrukkelijke een ontvangende rol aangenomen om zo alle sentimenten en inzichten op te halen.

2 Op basis van de thema's/aandachtspunten is aangeven hoe we daar in verschillende ontwerpoplossingen mee om kunnen gaan. Verschillende varianten zijn voorgelegd, deelnemers gevraagd wat ze er goed aan vinden en wat ze er slecht aan vinden.
3 Terugkoppeling van resultaten gegeven en expliciet aangegeven wat met opmerkingen/aandachtspunten is gedaan. Toelichting op de ontwerpvarianten en op basis van welke criteria en argumenten een voorkeursvariant wordt voorgedragen aan het college.

Gedurende het planproces zijn alle opties opengehouden om op basis van de intern en extern opgehaalde input tot een weloverwogen keuze te komen. De ontwerpoplossingen met betrekking tot de positie van het vrij liggende plusnet fiets in relatie tot de omgang met bestaande en/of nieuwe bomen, het oversteken van de rijbanen (ruimte voor fiets- en voetgangers, leesbaarheid van de kruisingen, algemene veiligheid) en de vormgeving van verkeersveilige in- en uitritten van Amstelkwartier fase I zijn inzet geweest voor de discussie tijdens de bewonersavonden. De uitkomsten van deze sessies zijn nader uitgewerkt, verkeerskundig getest en verwerkt in het voorkeursontwerp.

In bijlage 1 is een verslag opgenomen van het participatietraject.

4.5 Eisen & uitgangspunten t.a.v. het ontwerp

De projectopgave en -doelstellingen zijn afgeleid naar (ontwerp-)eisen. Dit proces is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de belanghebbenden. Belanghebbenden hebben in werksessies wensen en eisen kunnen inbrengen. Het projectteam heeft op basis van de projectkaders en –doelstellingen een toewijzing uitgevoerd (i.e. honoreringsproces). De toegewezen en afgewezen eisen zijn teruggekoppeld aan de belanghebbenden om zodoende het draagvlak op expliciete wijze te borgen.

5 Uitgangspunten

5.1 Beleid

De gemeente Amsterdam kent tal van beleidsdocumenten die leidend zijn bij de uitwerking van de herinrichtsopgave. De relevante beleidskaders worden in de navolgende paragrafen genoemd, beschreven en waar mogelijk gekwantificeerd.

Tabel 4: Basisinformatie

Uitgangspunten, beslisdocumenten of andere basisinformatie voor het project	
Stedenbouwkundig plan AK1	G&O, 2007
PBI	V&OR, 2019
Puccini-methode	Beleid
Leidraad CVC	Beleid
Strategie Klimaatadaptatie	Beleid, 2020

5.1.1 Beleidskader hoofdnetten

Het projectgebied is vanuit mobiliteit aangewezen als Hoofdnet voor gemotoriseerd verkeer. Voor fietsverkeer geldt de normering Plusnet. Deze normeringen zijn uitgewerkt in eisen in de leidraad Centrale Verkeerscommissie 2016.
Met het benoemen van plusnetten en hoofdnetten laat Amsterdam zien waar welke vervoerwijze het meeste prioriteit verdiend in de toegemeten ruimte op straat

De kruising Spaklerweg/Korte Ouderkerkerdijk is een kruising in het plus-/hoofdnet fiets. Hier is vanaf de Spaklerweg een aftakking naar het plusnet fiets over de Korte Ouderkerkerdijk en het hoofdnet fiets door de Kop Weespertrekvaart.

5.1.2 Mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA)

De Mobiliteitsaanpak Amsterdam gaat in op hoe er voorrang gegeven wordt aan kostenefficiënte en ruimtebesparende vervoerwijzen en het beter benutten van de bestaande capaciteit om invulling te geven aan meer mobiliteit met minder middelen en ruimte binnen Amsterdam. Hierin zijn de volgende keuzes gemaakt:

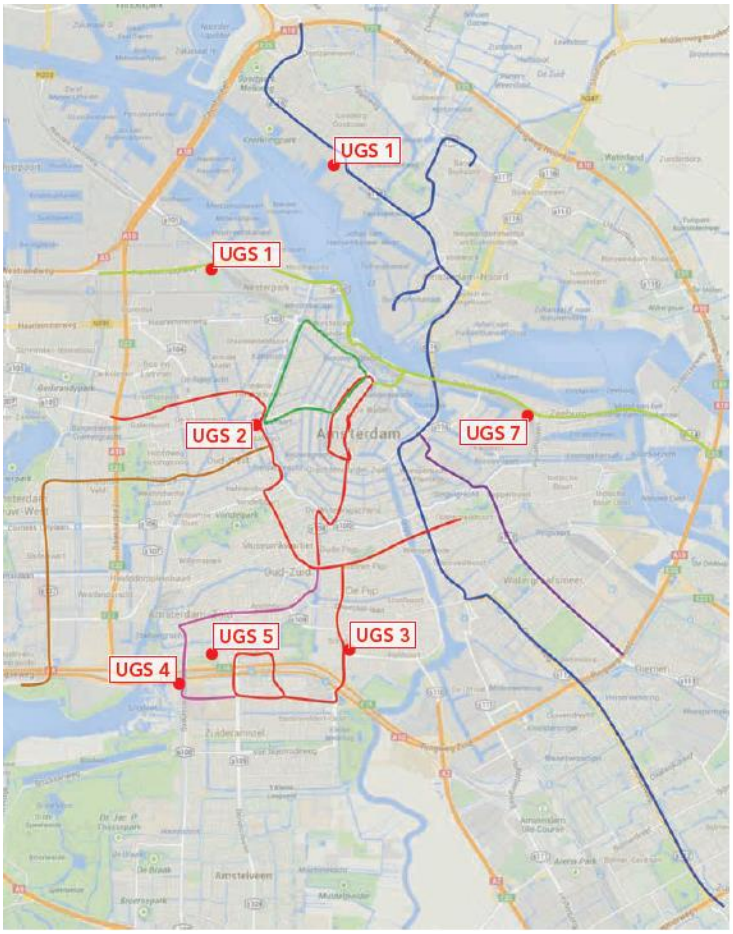
- Differentiatie naar afstanden
- Ruimte beter benutten
- Heldere prioriteiten
- Inspelen op toekomstige ontwikkelingen

Dit heeft zich voor Overamstel onder andere vertaald in de aanleg van de Amstelstroomlaan inclusief onderdoorgang. Maar ook betekent dit dat bij de herinrichting Spaklerweg heldere

prioriteiten gesteld worden, zo krijgt het langzaam verkeer en het OV bij de herinrichting een hogere prioriteit dan het autoverkeer.

5.1.3 Calamiteiten route

De Spaklerweg maakt geen onderdeel uit van de calamiteitenroutes nood- en hulpdiensten, desondanks dient de Spaklerweg te allen tijde toegankelijk te zijn voor nood-en hulpdiensten. Hiermee wordt in het ontwerp rekening gehouden door verschillende maatregelen. Zo zal de weg en het fietspad breed genoeg zijn voor nood- en hulpdiensten en wordt er gebruikgemaakt van overrijdbare middenbermen.



Figuur 9: Overzicht calamiteitenroutes nood- en hulpdiensten

5.2 Klimaatadaptatie

Willen we de leef- en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte borgen, dan moeten mitigerende maatregelen worden getroffen om hinder en schade door klimaatverandering zo veel mogelijk te beperken.
Een integrale kijk op de ondergrond en het maaiveld is hiertoe van belang van begin tot eind van het ontwerpproces.

In haar verdichtingsopgave heeft de gemeente Amsterdam de ambitie uitgesproken om de leef- en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte voor mens en dier te verbeteren en toekomstbestendig te maken (Agenda Groen, 2015; Coalitieakkoord, 2018; Strategie Klimaatadaptatie, 2020). Stedelijk groen met een hoge biodiversiteit speelt een sleutelrol voor het welzijn van mens en dier en kan als maatregel dienen om hemelwater te bufferen en hittestress te voorkomen. Een afgestemde en gevarieerde beplanting zorgt voor meer veerkracht tegen ziektes en periodes van droogte. Het Handboek Ruimtelijke Adaptatie biedt een leidraad voor het ontwerpproces als ook praktisch toepasbare maatregelen.

5.2.1 Natuurinclusief ontwerp & ecologisch beheer

Bij de herinrichting Spaklerweg wordt bij de beplanting gekozen voor insectenvriendelijke inheemse soorten. Hiervoor wordt samengewerkt met de stadsecoloog. Ter inspiratie kan het Handboek Natuurinclusief bouwen en ontwerpen (2018) worden geconsulteerd.
Het beheer wordt aangepast aan de functie en het beoogde eindbeeld van stedelijk groen. Daar waar het vanuit veiligheid en verkeer mogelijk is, wordt max. 3keer per jaar gemaaid om de populatie van (wilde) bijen en andere insecten te bevorderen.

5.2.2 Rainproof

Bij de inrichting van het stedelijk gebied moet rekening gehouden worden met een toename van de extremen, zowel in de zin van wateroverlast als in de zin van watertekort. Hemelwater wordt gebruikt om voor de opslag en het gebruik van hemelwater om wateroverlast te voorkomen, grondwatertekorten aan te vullen en de stad te vergroenen en te koelen. Uitgangspunt voor het ontwerp van de openbare ruimte is dat hemelwater zoveel mogelijk wordt verwerkt daar waar het valt en dat gebruik van hemelwater de voorkeur heeft boven afvoeren (Gemeentelijk Rioleringsplan 2016-2021)

Bij de herinrichting Spaklerweg wordt hemelwater conform het Gemeentelijk Rioleringsplan 2016-2021 in eerst instantie hergebruikt voor bewatering, infiltratie en waterbuffering in openbaar groen. De richtwaarde voor regenwaterbuffering is vastgesteld op 60mm/uur. Overtollig hemelwater wordt in minimaal 24uur vertraagd afgevoerd, bij voorkeur door het in de bodem te infiltreren of via het (eventueel nabijgelegen) oppervlaktewater. Als dit niet mogelijk is, mag hemelwater vertraagd worden afgevoerd via het riool.

De klimaateffecten-atlas AGV laat een aantal knelpunten bij een bui van 60mm zien voor de Spaklerweg (In het zuiden bij de fly-over van de metro en nabij de toekomstige kruising met de Amstelstroomlaan). Hier wordt rekening mee gehouden in het ontwerp.

5.2.3 Hitte en droogte

De gemeente heeft de ambitie om hittestress voor mens en dier als ook schade door droogte te voorkomen. Bij de herinrichting Spaklerweg wordt rekening gehouden met maatregelen om verkoeling te bevorderen. Zo wordt de inrichting zo veel mogelijk 'vergroend'. Locatie en aantallen bomen voor schaduw en natuurlijke ventilatie, locatie en ontwerp van 'koele plekken'. Koele plekken kunnen zijn groen, water of een openbaar toegankelijk verkoelde ruimte. Er wordt gekozen voor plantensoorten die geschikt zijn voor droge leefomstandigheden.

Bij de materiaalkeuze voor verharde oppervlaktes en meubilair wordt gekozen voor licht gekleurde materialen zodat de warmtereflectie verminderd wordt.

5.2.4 Groennorm

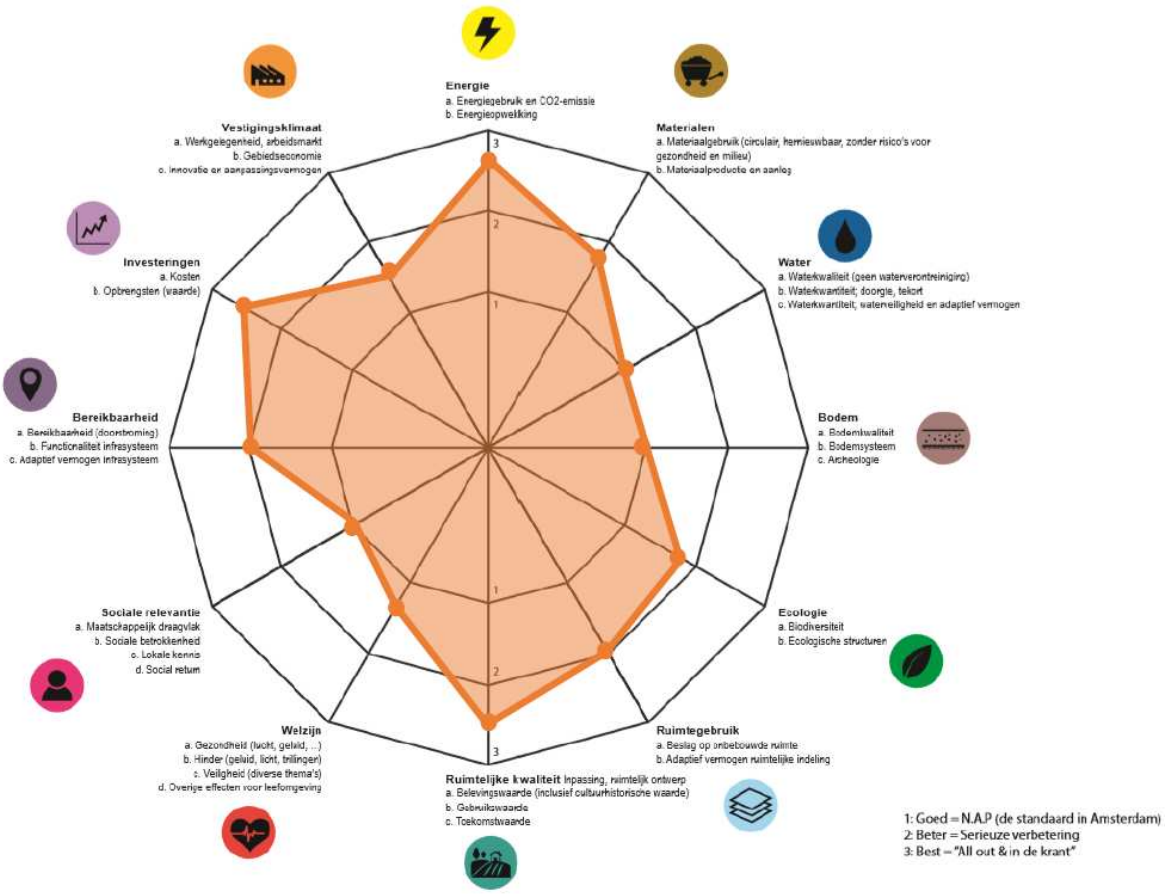
De gemeente heeft referentienormen voor groen opgesteld voor verschillende typologieën van het stedelijk gebied. De referentienorm gaat uit van twee typen groen. Gebruiksgroen voor recreatie en verblijven en Ecosysteemgroen voor biodiversiteit en klimaat adaptatie.

De referentienorm Groen heeft alleen betrekking op het groen in de buurt. Voor het stedelijke en regionale groen zoals de Hoofdgroenstructuur (HGS) en Ecologische structuur (AES) wordt uitgegaan van de uitkomsten van de verkenning kwaliteitsimpuls Groen. Om ervoor te zorgen dat het groen ook kwalitatief hoogwaardig groen stimuleert is de norm opgebouwd uit 3 aspecten: een norm voor gebruiksgroen, een norm voor ecosysteemgroen en afstandsnormen.
Voor de Spaklerweg zijn de hoofdboomstructuur en de ecologische structuur van het spoortalud belangrijke pijlers.

5.2.5 Duurzaamheid (Ambitiewebsessie)

Voor het project heeft er een sessie duurzaamheid plaatsgevonden. Hiervoor zijn de omgevingswijzer en het ambitieweb ingevuld om de kansen voor het project op het gebied van duurzaamheid in kaart te brengen. Tijdens de sessies en opvolgende overleggen is onderzocht hoe er concreet invulling wordt gegeven aan de greendeal Duurzame GWW en de gezamenlijke duurzaamheidsambities voor het project.

Naar aanleiding van de sessie duurzaamheid kan concluderend worden gesteld dat de thema's energie, ruimtelijke kwaliteit en investeringen het meest ambitieus ingestoken zouden moeten worden. Voor duurzaamheid wordt met name gekeken naar de voornaamste werkzaamheden (de grootverbruikers), gekenmerkt als: het aanleggen van nieuw asfalt, het aanbrengen van beton en grondverzet. Dit wordt in de volgende fase van het project verder uitgewerkt.



Figuur 10: Uitkomst Ambitiewebsessie

5.3 Ruimtelijk beeld/ planologische analyse

De Spaklerweg, Holterbergweg en Muntbergweg zijn gezamenlijk één (onder- en bovengronds) transportsysteem/corridor binnen het netwerk van dit deel van Amsterdam. De transformatie en ontwikkeling van Overamstel, Amstel Business Park Zuid, de Nieuwe Kern, ArenAPoort en Amstel III dragen bij aan een nieuwe betekenis van deze hoofdstructuur: van een identiteit loos profiel naar een herkenbare stadsentree op een lange lijn.
De corridor met een profiel over 6 kilometer moet op toekomstbestendige wijze invulling gaan geven aan vier belangrijke functies: *mobiliteit, duurzaamheid, identiteit* en *transformatie*.

In het stedenbouwkundig plan van Amstelkwartier is reeds aangegeven dat de verschillende verkeersstromen op de Spaklerweg blijven. De Spaklerweg is een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (hoofdnet auto). Voetgangers, fiets- en autoverkeer worden op gebiedsontsluitingswegen van elkaar gescheiden.

In en aan de Spaklerweg komen een hoop belangen en ambities bij elkaar. Lokaal, op straatniveau, en op stads- en structuurniveau. De voornaamste aspecten zijn:
- Ecologische structuur (spoor en talud);
- Hoofdgroenstructuur (park Somerlust);

- Hoofdboomstructuur;
- Plusnet fiets;
- Hoofdnet auto;
- Hoofdontsluiting voor Amstelkwartier fase 1 (via de Welnastraat);
- Metroroute + station Spaklerweg;
- Transportleiding voor gas en hogedruk persriool.

Bovenal is de Spaklerweg onderdeel van Amstelkwartier. Een levendige straat met voorzieningen, een plek waar mensen werken, wonen, elkaar ontmoeten en verblijven. De straat wordt conform het Puccini handboek ingericht en zal voldoen aan de eisen met betrekking tot kwaliteit en veiligheid.

5.4 Verkeerskundige analyse

5.4.1 Verkeer

De Spaklerweg betreft een gebiedsontsluitingsweg. Binnen Amsterdam is de Spaklerweg geclassificeerd als 'Hoofdnet auto' met een snelheidsregime van 50km/u en 'Plusnet fiets'. De Spaklerweg betreft een voorrangsweg. Er zijn vrij liggende fietspaden en langs de gevel ligt een trottoir.

Voetgangers
In de huidige situatie ligt er een trottoir aan de gevelzijde welke over de gehele lengte van de spaklerweg varieert in breedte, tussen de 1,8 m en 4,4 m. De breedte van het voetpad is niet afgestemd op de voetgangersstromen. We zien vooral knelpunten ter hoogte van metrostation Spaklerweg en ter hoogte van het jachthavengebouw.

Fietsverkeer
Oorspronkelijk heeft de Spaklerweg aan beide zijden van het profiel een vrij liggend eenrichtingsfietspad. In de loop der tijd is er door werkzaamheden en faseringen gevarieerd in de configuratie van de fietspaden. In de huidige situatie ligt er een tweerichtingsverkeerfietspad aan de gevelzijde op het gedeelte tussen de Amstelstroomlaan en de afslag naar de Omval. De huidige staat van het fietspad voldoet op onderdelen niet aan de eisen en normen voor plusnet fiets, denk hierbij aan maatvoering en materialisering.

Vanuit de aansluiting op het totale fietsnetwerk wordt geadviseerd om een tweerichtingsverkeerfietspad aan de westzijde van het profiel (gevelzijde) uit te voeren om zo aan te sluiten op het tweerichtingsverkeerfietspadtweerichtingenfietspad verderop van en naar Zuidoost (Integraal Projectadvies Spaklerweg en Amsteloever, januari 2020).

Openbaar vervoer
Evenwijdig aan de Spaklerweg loopt een spoor- en metrolijn welke voorziet in de OV-behoefte van de omgeving. De entree van de metrohalte Spaklerweg ligt ter hoogte van de Welnastraat. En voor de voetganger is deze toegankelijk via een solitaire voetganger oversteek plaats.

Nachtbus N85 maakt gebruik van de Spaklerweg en heeft twee halteplaatsen, één ter hoogte van de Korte Ouderkerkerdijk en één ter hoogte van de Amstelstroomlaan.
Indien de metro gestremd is, wordt er een calamiteitenbuslijn opgezet, deze halteert bij de westelijke entree van metrostation Spaklerweg. De calamiteitenbuslijn rijdt alleen richting het noorden (station Amstel) over de Spaklerweg. De calamiteitenlijn ter vervanging van de route van noord naar zuid gaat over een geheel andere route en doet daarmee de Spaklerweg niet aan.

Autoverkeer
De huidige Spaklerweg heeft een 2x1 profiel met kruisingen met afslagvakken richting de zijstraten. De huidige rijbaanbreedte varieert over de lengte van de Spaklerweg, maar is een stuk breder dan nodig is voor dit wegtype en gebruik. Het heeft de voorkeur om het 2x1 profiel te behouden. Vanuit verkeerkundig oogpunt gaat de voorkeur naar het scheiden van rijrichtingen doormiddel van het toepassen van een overrijdbare middenberm. Op deze manier is het voor de automobilist niet mogelijk om in te halen en wordt de kans op frontale conflicten tot een minimum beperkt. De middenberm blijft voor nood- en hulpdiensten, conform de geldende regels, overrijdbaar.

Voortkomend uit de agenda Amsterdam Autoluw wordt het stadsbrede thema 30 km/uur inhoudelijk behandeld in het concept document '30 de norm. Voor de herinrichting Spaklerweg wordt hier vooruitlopend op de besluitvorming rekening mee gehouden, zodat het profiel (zonder ingrijpende fysieke wijzigingen) zowel geschikt is voor een 50 km/uur als voor een 30 km/uur straat.

Parkeren en laden- en lossen
Conform het vastgestelde bestemmingsplan Amstelkwartier Binnendijks 2011 zijn er circa 32 langsparkeervakken en 3 locaties voor laad- en losplekken geprojecteerd ter hoogte van de bebouwing van AK1.
Gezien het huidige beleid dat langsparkeren aan een 50 km/u weg niet toestaat, de inmiddels gewijzigde parkeernormen, de ambities met betrekking tot autoluw en het feit dat om parkeren te faciliteren er bomen verwijderd dienen te worden wordt voor het voorlopig ontwerp het uitgangspunt meegenomen dat er niet in auto parkeren hoeft te worden voorzien.
Wel dienen er laad- en losvoorzieningen te komen voor de diverse bedrijven, hotels en restaurants die aan de Spaklerweg zitten.

Milieuzone
In de huidige situatie zit ter hoogte van de afslag Amstelstroomlaan de grens Milieuzone. Ter hoogte van de spooronderdoorgang staat hiervoor de benodigde markering. Vooralsnog wordt uitgegaan van het aanhouden van deze markering in de wetenschap dat er binnen Amsterdam vergevorderde plannen zijn deze milieuzone(s) verder uit te breiden. Uitbreiding van de milieuzones leidt niet tot aanpassingen van de ontwerpopgave.

5.4.2 Verkeersveiligheid/ kruispunten en knopen

Korte Ouderkerkerdijk
Het kruispunt vormt via de spooronderdoorgang Wenckebachweg de aansluiting van de Kop Weespertrekvaartbuurt op de omgeving alsmede de aansluiting op park Somerlust. Hier kruisen de verkeersstromen van de Spaklerweg, het plusnet fiets vanuit park Somerlust en het hoofdnet fiets vanuit de Kop Weespertrekvaart elkaar. Dagelijks treft men hier een aanzienlijk aantal schoolgaande kinderen die al dan niet fietsend de Spaklerweg oversteken.

Een overzichtelijk kruispunt, met een voldoende breed middeneiland als opstelplek tussen de rijbanen voor autoverkeer, en duidelijke wegmarkering zijn uitgangspunten voor een veilige oversteek. De verkeersremmende maatregelen zoals zijn uitgevoerd volgens het schetsontwerp uit bijlage 3 bij het document 'Rapportage quickscan Werkgroep Blackspots Amsterdam, 22 februari 2017' en worden ook in de nieuwe situatie integraal toegepast.

Metro Spaklerweg/ Welnastraat
De huidige oversteek van de Spaklerweg, tussen Welnastraat en Metro Spaklerweg is ingericht volgens het schetsontwerp uit bijlage 3 bij het document 'Rapportage quickscan Werkgroep Blackspots Amsterdam, 22 februari 2017'. De aanbevelingen voor de oversteek problematiek zoals in dit document zijn opgenomen worden meegenomen in het ontwerp voor de herinrichting.

Aandachtspunten zijn de in- en uitrit naar Amstelkwartier fase 1 welke via de kop van de Welnastraat en de Spaklerweg verloopt en de aansluiting op het metrostation Spaklerweg.

Voor de westelijke entree van metrostation Spaklerweg loopt een separate ontwerp- en inrichtingsopgave voor architectuur en openbare ruimte. Deze opgave is in nauwe samenwerking met de herinrichtingsopgave voor de Spaklerweg ontworpen en doordacht. Beide opgaves kunnen als één plan gelezen en beleefd worden.

Amstelstroomlaan
Voor de inrichting van de Amstelstroomlaan is in eerste instantie uitgegaan van het door R&D opgestelde maaiveldontwerp d.d. 3 mei 2018 (vastgesteld zomer 2018).
Oorspronkelijk zou de Amstelstroomlaan als 50 km/h weg ingericht worden. Naar aanleiding van de vaststelling van het stedenbouwkundig plan Amtelkwartier 3e fase (waar de Amstelstroomlaan geen onderdeel van is) zijn er vanuit de politiek vragen gesteld of de snelheid verlaagt kan worden naar 30 km/h.

Uit onderzoek blijkt dat een verlaging van de snelheid naar 30 km/uur geen ontoelaatbare verkeerseffecten heeft op het infrastructurele netwerk op grote schaal (o.a. Gooiseweg en A2/Joan Muyskensweg).

De afwaardering van een 50km/uur weg naar een 30km/uur weg toont zich binnen het vastgestelde ontwerp voor de Amstelstroomlaan primair door een versmalling van de rijbanen voor gemotoriseerd verkeer van 3.75 meter naar circa 3.30 meter. Deze rijbaanbreedte is conform die van de Spaklerweg (3.30 meter) na herinrichting. Naast de fysieke versmalling en de correcte bebording dient in de uitwerking van de ontwerpopgave nadere afstemming plaats te vinden over materialisering van de rijbanen in bijvoorbeeld gebakken straatsteen en het toepassen van snelheid remmende maatregelen zoals bijvoorbeeld drempels. Een en ander dient in afstemming

met de CVC en aanpalende openbare ruimte plaats te vinden. Aandachtspunten bij de uitwerking zijn bijvoorbeeld geluidsbelasting, comfort, integrale kwaliteit en identiteit van de openbare ruimte van het hele plangebied (Overamstel en A2-zone).

Gezien de verwachtte verkeersbelasting op het kruispunt met de Spaklerweg conform Kruispuntanalyse Overamstel Goudappel Coffeng (d.d. 14 september 2017) dient de afwikkeling van verkeersbewegingen plaats te vinden door middel van een verkeersregelinstallatie.

Reservering knooppunt
Het is niet uitgesloten dat in de toekomst de wens ontstaat om op het wegvak tussen het kruispunt Amstelstroomlaan en de afslag Daniel Goedkoopstraat een aanvullende aansluiting op de buurt te realiseren. In deze herinrichtingsopgave is daar rekening mee gehouden door de vormgeving en uitwerking van de afslagen, in de ruimtereservering in het profiel en de hoogte uitwerking van het maaiveld. Zodoende wordt een mogelijk aanvullende aansluiting niet onmogelijk gemaakt.

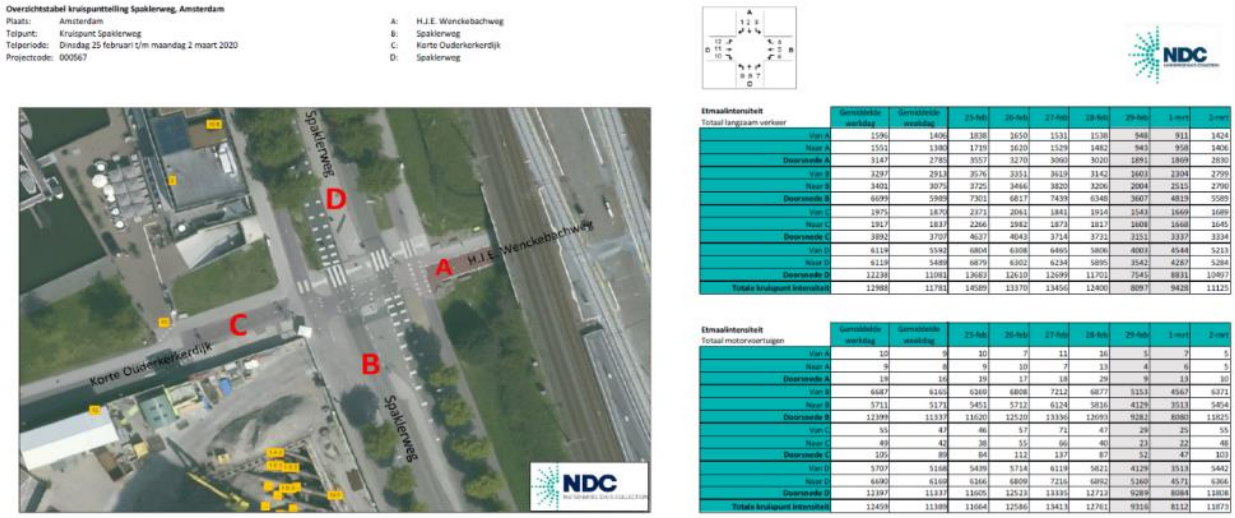
Daniel Goedkoopstraat
Het Kauwgomballenkwartier takt middels de Daniel Goedkoopstraat aan op de Spaklerweg. Hier wordt een kruising voorzien die in beeldkwaliteit gelijk is aan de andere kruisingen zoals bijvoorbeeld de kruising Amstelbeststraat en Welnastraat.

Van Marwijk Kooystraat
Het kruispunt vormt het sluitstuk van de herinrichtingsopgave. Enkel de sorteervakken richting het zuiden en het creëren van een veilige fietsoversteek zijn onderdeel van de ontwerpopgave. Belangrijk aandachtspunt zal zijn hoe de verschillende verkeerstromen tussen de dragers van de spoorviaducten van de Metro lopen. Met betrekking tot materialisering van eventuele bermen dient bezonning en droogte in ogenschouw genomen worden.
Het creëren van ecologische verbindingen haaks op de Spaklerweg alsmede in de lengterichting verdient extra (ontwerp)aandacht.

5.4.3 Verkeersonderzoek en –intensiteiten

Het projectgebied speelt in veel stedenbouwkundige ontwikkelingen een rol. Hiervoor zijn individuele verkeersonderzoeken opgesteld. Op het moment van schrijven wordt gewerkt aan een overkoepelende visie op het verkeersnetwerk voor Amsterdam Zuidoost. Vooruitlopend hierop hanteren we de uitgangspunten uit het verkeersmodel Amsterdam 2.3.

Kruising Spaklerweg – Korte Ouderkerkerdijk
Om een goed beeld te krijgen van alle verkeerstromen is een verkeersonderzoek uitgevoerd middels een cameratelling. Op de kruising zijn alle verkeer bewegingen naar richting (dus alle 12 mogelijke stromen met herkomst en bestemming) geteld. Hieronder is een overzicht van de resultaten weergegeven.



Figuur 11: Uitkomst verkeersonderzoek

In grote lijnen laat het onderzoek zien dat langzaam verkeer vanuit of naar het noorden splitst op dit kruispunt. De Korte Ouderkerkerdijk en de H.J.E Wenckebachweg verwerken beide ongeveer een kwart, het zuidelijke deel van de Spaklerweg ongeveer de helft van het totale verkeer op de Spaklerweg 'noord'.

Belangrijk om hierbij te vermelden is dat (snor/brom) fiets en voetgangers in bovengenoemde tabel zijn opgeteld. Snorfietsers rijden in Amsterdam op de meeste wegen op de rijbaan, dit geldt ook voor de Spaklerweg. In verkeerstellingen worden deze alsnog onder langzaam verkeer gerekend.

Tabel 5: aantallen langzaam verkeer

Gem. Werkdag	Voetgangers	Fietsers	Snor/Bromfietsers	Totaal
Doorsnede A	315	2593	239	3147
Doorsnede B	841	4989	869	6699
Doorsnede C	1004	2681	206	3892
Doorsnede D	1690	9364	1183	12238

Op een gemiddelde werkdag rijden er bijna 5000 fietsers op de Spaklerweg ten zuiden van de Korte Ouderkerkdijk. Dit betekent zo'n 2500 in elke richting. Dit is een gemiddeld aantal fietsers voor plusnet fiets. Met de juiste voorzieningen zoals een breed fietspad en duidelijke overzichtelijke kruisingen is dit aantal gemakkelijk veilig af te wikkelen.

5.5 Conditionering

5.5.1 Juridisch planologisch

Er zijn drie bestemmingsplannen van toepassing op de Spaklerweg:

1. Bestemmingsplan Amstelkwartier Binnendijks 2011
2. Bestemmingsplan Amstelkwartier 3e fase 2016
3. Bestemmingsplan Bedrijventerrein Overamstel 2012.



Bestemmingsplan Amstelkwartier Binnendijks 2011



Bestemmingsplan Amstelkwartier 3e fase 2016



b

Bestemmingsplan Bedrijventerrein Overamstel 2012

Figuur 12: Van toepassing zijnde bestemmingsplannen

De functie van de weg past in deze bestemmingsplannen. Voor de locatie met de aanduiding 'waterstaatkundige werken' is een aanlegvergunning vereist. Voor werkzaamheden over een gebied groter dan 500 m2 en een grotere diepte dan 2 meter onder peil is vanwege de aanduiding 'archeologisch waardevol gebied 4' tevens een aanlegvergunning benodigd. Ook in het bestemmingsplan bedrijventerrein Overamstel is er sprake van een dubbel-bestemming 'Waarde-archeologie' waardoor voor grondbewerkingen dieper dan 50 cm een aanlegvergunning is vereist. Hiervoor moet een archeologisch rapport worden opgesteld. Op de bestemming 'Groen' zijn voet- en fietspaden, straatmeubilair, speelvoorzieningen en nutsvoorzieningen toegelaten.

5.5.2 Ruimtelijke en technische beperkingen

De Spaklerweg kent een aantal ruimtelijke en technische beperkingen en uitdagingen.
Zo wordt onder andere gewerkt in de nabijheid van het spoor en dient rekening gehouden te worden met de spoorwegbeschermingszone. Daarnaast is de 'omvalbrug', brug 429 onderdeel van het project.

Brug 429 heeft een houten dek en heeft geen monumentale status. Bij een gewijzigd wegprofiel van de Spaklerweg moet de indeling op de brug worden aangepast. Deze aanpassing van het wegprofiel dient constructief getoetst te worden door het programmateam Constructieve Veiligheid Bruggen. Op basis van de regelgeving moet daarnaast de slagboomconfiguratie worden aangepast. Dit betekent nieuwe slagboomkasten, slagbomen en aanpassen van de besturing.

5.5.3 Geotechnische en -hydrologische situatie

In 2015 is een grondonderzoek uitgevoerd naar de topzandlaag aan de Spaklerweg. Op basis van dit grond- en laboratoriumonderzoek is gesteld dat de slechte verdichting van de topzandlaag onder de Spaklerweg wordt veroorzaakt door de slechte gradering van het zand. In de verder uitwerking wordt dit nader onderzocht en uitgewerkt.
Daarnaast is gebleken dat de grondwaterstand hoog is in het gebied. Hier dient rekening mee gehouden te worden met het uitwerken van maatregelen en materialisatie. In een deel van de Spaklerweg zal drainage aangebracht worden om ook voldoende ontwateringsdiepte voor de bomen tot stand te kunnen brengen.

5.5.4 Archeologie, bodem en conventionele explosieven

In 2004 is voor het gehele Overamstelgebied een globaal onderzoek uitgevoerd naar de historische aspecten met betrekking tot archeologie, bodem en conventionele explosieven voor de projectlocatie.
In dit onderzoek is de Spaklerweg zeer summier beschouwd en na 2004 zijn er nieuwe informatiebronnen beschikbaar gekomen en zijn er accenten (bijvoorbeeld PFAS en asbest) bijgekomen of aangescherpt. In de notitie 'Historisch bodemonderzoek' van juni 2020 is aangegeven dat er alleen ter hoogte van het zuidelijk landhoofd van brug 429 hoge archeologische verwachting zijn. In principe wordt de archeologische interessante bodemlaag door dit project niet geroerd. Dit wordt met de betreffende afdelingen nog nagegaan en afgestemd in de volgende fase.

Voor de Spaklerweg is in 2015 een milieutechnisch verhardingsonderzoek uitgevoerd voor asfalt en fundering. Het onderzochte asfalt (rijweg Amstelstroomlaan, rijweg Spaklerweg en fietspad) is niet teerhoudend en komt voor hergebruik in aanmerking. Het funderingsmateriaal onder de rijweg van de Spaklerweg is niet verontreinigd met asbest en kan worden aangeboden aan de verwerkers/acceptanten. Op een locatie onder het fietspad is in de fundering asbest aangetroffen. In de mengmonsters van het puingranulaat worden de maximale samenstellingswaarden en de maximale emissiewaarden niet overschreden. De onderliggende bodem is milieutechnisch niet onderzocht.

Het milieutechnische verhardingsonderzoek is in 2015 uitgevoerd en daarmee is de houdbaarheidstijd overschreden. In de verdere uitwerking moet een nieuw onderzoek worden uitgevoerd, waarbij het totale onderzoek een update moet krijgen en de asbestverdachte locatie nader moet worden beschouwd. Daarbij wordt een milieutechnisch onderzoek voor de onderliggende bodem toegevoegd.

5.5.5 Ecologie

Een onderzoek naar de ecologische aspecten van de aangegeven projectlocatie is noodzakelijk om te (blijven) voldoen aan de natuurwet- en regelgeving. In het kader van dit onderzoek is gekeken naar de ecologische aspecten van de huidige situatie en welke effecten een ingreep kan betekenen op de natuur. Er is een quick-scan uitgevoerd en vervolgonderzoek wordt geadviseerd om dit goed te kunnen beoordelen. De belangrijkste conclusies en kansen zijn in dit hoofdstuk opgenomen.

<u>Gebiedsbescherming</u>
- Negatieve effecten op Natuurnetwerk Nederland zijn uitgesloten;
- Negatieve effecten van stikstofuitstoot kunnen alleen door een AERIUS Calculator 2019 berekening worden uitgesloten;
- Negatieve effecten op Hoofdgroenstructuur en Ecologische Structuur gemeente Amsterdam zijn niet op voorhand uitgesloten. In het rapport zijn maatregelen opgenomen. Verdere uitwerking en vervolgstappen zijn nodig (eventueel met afstemming TAC en stadsecoloog R&D);

<u>Soortenbescherming</u>
Indien bomen aan de Spaklerweg worden gekapt is een vervolgonderzoek naar essentiële vliegroutes van vleermuizen noodzakelijk. Dit onderzoek vindt plaats van april tot en met augustus (Vleermuisprotocol, 2017). Vóór de start van eventuele kapwerkzaamheden aan de Spaklerweg, moet een controle op holtes en spleten plaatsvinden. Uit de controle moet blijken of de bomen potentieel geschikt zijn als verblijfplaatsen van rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis en watervleermuis. Aan de hand van de inspectie wordt bepaald of er een nader onderzoek naar verblijfplaatsen van vleermuizen noodzakelijk is. Dit onderzoek vindt plaats van april tot en met september (Vleermuisprotocol, 2017).

Voor broedvogels is een broedvogelcontrole noodzakelijk voorafgaand aan de werkzaamheden. De kans op broedgevallen is het grootst in de periode maart t/m augustus. Maar ook buiten deze periode kunnen vogels als houtduif, Turkse tortel en stadsduif tot broeden komen. Het is daarom raadzaam voor de start van de werkzaamheden altijd te controleren op aanwezigheid van broedvogels.

<u>Groenstructuur</u>
- Het spoor en talud in Noord-zuid richting vormt onderdeel van de ecologische structuur van Amsterdam. Het is belangrijk deze structuur verder te versterken door het toevoegen van aanvullende verbindingen, zoals over de Amstelstroomlaantunnel en de aangepaste ingang van de Metrohalte.
- Park Somerlust is onderdeel van de gemeentelijke hoofdgroenstructuur
- De bomen zijn onderdeel van de hoofdboomstructuur

- Het versterken van de ecologische verbindingen tussen de structuren, met name in oost-west richting is onderdeel van de ontwerpopgave.



Figuur 13: Ecologische structuur en hoofdgroenstructuur in omgeving Spaklerweg

Overlastsoorten

De Japanse duizendknoop en reuzenberenklauw komen in de directe omgeving van het gebied voor. Tijdens de werkzaamheden moet gewerkt worden met grond die aantoonbaar vrij is van Japanse duizendknoop en reuzenberenklauw.

Kansen

Enkele kansen die de ontwikkeling voor natuur en biodiversiteit biedt zijn:

- Ophangen van een nestkast voor vogels en vleermuizen aan de bomen die rondom het plangebied behouden blijven;
- Waar mogelijk kunnen de bestaande bomen ingepast worden in het ontwerp. Als alle bomen gekapt zouden worden heeft het de voorkeur bij herplant te kiezen voor een inheemse boomsoort in een mix van ondersoorten.
- Bij de inrichting van de nieuwe berm gebruik maken van schraal zand zodat nieuwe groeiplaatsen van (zeldzame) waardevolle flora kunnen ontstaan.
- Bermen kunnen ingezaaid worden met een bloemrijk mengsel. Kies hierbij dan een mengsel dat past bij de grondsoort en bestaat uit inheemse soorten. Voor het voortbestaan van een bloemrijke berm is het echter ook nodig het beheer aan te passen;

- Inrichting aangelegen spoortalud versterken voor grondgebonden fauna door de aanplant van bodem bedekkende vaste planten en incidentele inheemse struiken als meidoorn, sleedoorn, hazelaar, gele kornoelje en Gelderse roos
- Opnemen van extra faunapassages, dit wordt in de volgende fase verder onderzocht en uitgewerkt

Hoofd boomstructuur

De laanbomen langs de Spaklerweg zijn onderdeel van de hoofdbomenstructuur van Amsterdam. De 218 bomen (Zilveresdoorns) zijn geplant rond het jaar 2000. Geen van deze bomen heeft daarom een monumentale status.
Het beleid van de gemeente Amsterdam is om bomen in de hoofdbomenstructuur een minimale groeiruimte te geven van 25 m3/boom.

Bomen

Naar de bomen in het projectgebied is een eerste inventariserend onderzoek uitgevoerd.
Bevindingen en conclusies:

- Binnen de projectgrens van het gebied staan 218 laanbomen, met allen een levensverwachting van tenminste 15 jaar. Deze bomen maken onderdeel uit van de hoofdbomenstructuur;
- De doorwortelbare ruimte van de bomen is ten noorden van de Amstelstroomlaan ca 16 m3 per boom en ten zuiden van de Amstelstroomlaan ca 8 m3 per boom. De bomen hebben dan wel een levensverwachting van meer dan 15 jaar echter zal de groei al snel stagneren met een onevenredig groeibeeld en een teruglopende conditie als gevolg.
- De meeste van de bomen staan dichtbij of op kabels en leidingen.
- De grondwaterstand binnen de projectgrenzen is hoog. Dit limiteert de doorwortelbare ruimte voor de bomen.

Aanbevelingen voor ontwerp en uitvoering

- De laanstructuur moet in stand gehouden worden
- Hoewel geen van de waargenomen bomen een aparte beschermwaardige status heeft, zijn de gemeente Amsterdam en Ouder-Amstel zuinig op haar bomen en dienen voorafgaand aan werkzaamheden eerst aanvullende onderzoeken plaats te vinden in de vorm van een Bomen Effect Analyse. Deze analyse is noodzakelijk om de (negatieve) effecten te bepalen van de voorgenomen werkzaamheden, ook is deze analyse noodzakelijk bij een eventuele kapaanvraag.
- De doorwortelbare ruimte zo veel mogelijk vergroten d.m.v. van het verlagen van de grondwaterspiegel. Er moet onderzocht worden of hiervoor een drainage kan worden aangelegd. De lagere grondwaterspiegel biedt tevens de mogelijkheid tijdelijk meer water te bergen in de bodem na hevige regenval (rainproof.) Dit ontlast het riool in het gebied.
- De werkzaamheden aan en in de nabijheid moeten worden uitgevoerd onder leiding van een boomdeskundige.
- De doorwortelbare ruimte zo veel mogelijk vergroten. Dit kan door ofwel het verlagen van de grondwaterspiegel of het uitdunnen van de laan. We zien kansen voor het verlagen van de grondwaterspiegel door middel van een drainage. Dit wordt in de komende fase nader onderzocht.
- Onderzoeken of het loont om gaten die in de boomstructuur gevallen zijn: A) opnieuw te herplanten met van de hoofdsoort afwijkende ondersoorten om een meer gevarieerde laan te krijgen. Of B) de ruimte ten gunste van de bestaande bomen te gelde te maken. Boomkwaliteit en beeldkwaliteit gaan hierbij hand in hand.

5.5.6 Ondergrondse infrastructuur

De inhoudelijke afstemming van het ontwerp en de ondergronds infrastructuur vindt plaats via de wenstracé procedure. In de ondergrond bevinden zich onder andere kabels en leidingen van de volgende diensten en bedrijven: Waternet riool, persriool en drinkwater, Liander elektra, gas lagedruk, hogedruk, Liander telecom, NUON-warmte, Ziggo, Colt, EUnetworks, VBDBuzzard, Centurylink, BT, Relined, Interoute, KPN, Tele2 Eurofiber, Verizon.
De kabels en leidingen tracés moeten worden afgestemd met de groeiplaats omstandigheden.

Er ligt een relatief nieuwe warmtenet, ook voor de andere zaken geldt dat dit voor nu prima ligt. Kijkend naar de ambities met betrekking tot de energietransitie zijn er nog geen plannen die invloed hebben op de ondergrondse infrastructuur van de Spaklerweg. Liander elektra zoekt bijvoorbeeld verdubbeling van netwerk, maar dit speelt niet in Amstelkwartier. Ook voor het voeden van de binnenstad is er geen extra reservering in de Spaklerweg nodig.
De telecom kabels liggen zeer verspreid in de ondergrond van de Spaklerweg en mogelijk ook tussen boomwortels.

Voor Liander komt er een middenspanning tracé van 5/6 kabels langs het spoortalud tussen de Korte Ouderkerkerdijk en Amstelstroom. Daarnaast komt er nog een tracé van 2 middenspanningkabels onder het voetpad langs de gevel eveneens tussen de Korte Ouderkerkerdijk en Amstelstroom. Door de nieuwe Liandertracés zullen datakabels van COLT, Ziggo, Eurofiber, Tele2 en Verizon verlegd worden.

6 Ontwerpafwegingen

6.1 Status van het ontwerp

Op basis van de hier voor beschreven analyse en uitgangspunten is een ontwerponderzoek uitgevoerd, resulterend in een structuur c.q. schetsontwerp gevat in een aantal ruimtelijke modellen. Dit ontwerponderzoek diende primair als input voor het participatieproces, ter toetsing van de ruimtelijke en stedenbouwkundige inpasbaarheid van het programma, de uitwerking van een verkeersveilige inrichting en ambitievorming voor de (beeld)kwaliteit van de Spaklerweg. Het voorkeursalternatief is vervolgens uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp.

6.2 Algemene ontwerpkeuzen

6.2.1 Voetganger

Voor de herinrichting Spaklerweg is er in overeenstemming met het MAA gekozen om prioriteiten te stellen. Het langzaam verkeer wordt hierin als voornaamste gebruiker aangewezen waarbij de automobilist een minder prominente plek heeft. Dit uit zich in een groener profiel met breed voetpad langs de gevels aan de Spaklerweg. Door het realiseren van opstelplaatsen voor fietsparkeren voor bezoekers, in vakken tussen de bomen, ontstaat een obstakelvrije stoep langs de gevel. De rijbaanbreedtes voor de automobilist worden geminimaliseerd en doorsneden door goede en veilige oversteken.

6.2.2 Fietsverkeer

De Spaklerweg moet een groot aantal doorgaande fietsers in beide richtingen faciliteren. Vanwege de waardering als plusnet fiets gebeurt dat middels vrij liggende fietspaden. Dit kan gebundeld als tweerichtingsfietspad aan de bebouwingszijde van het profiel of los van elkaar als eenrichtingsfietspad aan beide zijden van het profiel.

Conform het advies van de verkeerskundigen binnen de gemeente Amsterdam (Integraal Projectadvies Spaklerweg en Amsteloever, januari 2020), implementeren wij het tweerichtingsverkeerfietspad aan de bebouwingszijde. Hiermee worden goede aansluitingen op omliggende plangebieden gewaarborgd, kruisingen met het autoverkeer geminimaliseerd en geconcentreerd. De concentratie vindt plaats op plekken waar voldoende ruimte is voor een verkeerveilige uitwerking en de voorzieningen in de plinten optimaal kunnen profiteren van de aanloop.

6.2.3 Groen en bomen

De berm aan de voet van het talud en de middenberm die de beide autobanen van elkaar scheidt worden ingezaaid met een kruidachtige vegetatie met een extensief maaibeheer en sluiten daarmee aan op vigerende ambities voor ecologie en beheeraspecten. Ter hoogte van kruisingen en oversteken worden de grazige delen intensiever beheerd zodat er voldoende overzicht en zichtbaarheid gecreëerd wordt ten dienste van de verkeersveiligheid.

Met betrekking tot de bomen wordt ingezet op behoud waar mogelijk en zo veel als mogelijke versterking van de structuur en kwaliteit. Wij stellen niet het aantal bomen maar de hoeveelheid groen (bijvoorbeeld uitgedrukt in M3) en kwaliteit die zij voortbrengen voorop.
Het maaiveldontwerp is opgesteld conform deze uitgangspunten wat heeft geleid tot een minimale aanpassing van het bomenbestand. Enkel ter hoogte van het jachthavengebouw en een aantal kruispunten worden bomen gekapt om de verkeersveiligheid te verbeteren.. Er worden 32 bomen vervangen. Hiervan komen er 5 in aanmerking voor verplanting. Ter vervanging van de gekapte bomen worden er 45 bomen terug geplant langs de Spaklerweg

Vanwege de eenzijdige soortkeuze van bestaande bomen, eerder een parkboom dan een ideale laanboom, stellen wij voor nieuwe bomen wel van de dezelfde soort (Esdoorn) maar van een andere ondersoort bij te planten waar dat gewenst en/of nodig is. Zo ontstaat (gefaseerd) een meer gevarieerde laanstructuur van hogere ecologische waarde, een robuustere samenstelling die minder vatbaar is voor ziektes. Beeldbepalende uitval kan opgevangen worden en leiden tot een veel rijker eindbeeld, bijvoorbeeld door andere bloei, bladkleur en herfstverkleuring.

Een belangrijk ruimtelijke component van de kwaliteit van de Spaklerweg is het spoortalud en de berm aan de voet van het talud. Omdat het talud zelf niet binnen de scope van deze opgave valt worden er hiervoor geen ontwerpvoorstellen gedaan. In lijn van de uitkomsten van het participatieproces is het onze nadrukkelijke wens dat het spoortalud in de toekomst transformeert van een grazig talud naar een kwaliteitsvol talud met bodem bedekkende vaste planten, incidenteel meerstammige bomen en een gevarieerd maaibeheer. Dit komt niet alleen de beeldkwaliteit ten goede maar dient ook ter versterking van de ecologische waarden, bijvoorbeeld door het aanplanten van waard- en bloeiende planten.

Binnen de projectgrenzen van het aangrenzende project 'Herontwikkeling westelijke entree metro Spaklerweg' wordt hier al de eerste aanzet toe gegeven. De (hopelijk) toekomstige verrijking van de overige delen van het spoortalud, in beeld- en ecologische kwaliteit moet vanzelfsprekend in nauwe samenwerking en overleg met Prorail, Stadswerken en andere stakeholders plaatsvinden.

6.2.4 Autoverkeer

Met het uitgangspunt dat de Spaklerweg een gebiedsontsluitingsweg blijft, ligt de verkeerskundige vormgeving grotendeels vast. Twee van elkaar gescheiden rijbanen met een voor nood- en hulpdiensten overrijdbare middenberm. Zodoende wordt een goede doorstroming en bereikbaarheid voor autoverkeer gegarandeerd. De rijbanen voor autoverkeer worden zo smal als mogelijk uitgevoerd om op een natuurlijke wijze de snelheid binnen de maximaal toegestane limiet te houden. Hiermee wordt de oppervlakte aan asfalt geminimaliseerd en zo veel als mogelijke een groen straatbeeld gerealiseerd.

Deze verkeerskundige vormgeving is zowel voor een gebiedsontsluitingsweg van 50 km/uur als een gebiedsontsluitingsweg van 30 km/uur geschikt. Zonder dat er ingrijpende fysieke wijzigingen door gevoerd hoeven te worden.

6.2.1 Kruisingen, in- en uitritten en oversteken

Belangrijk bij de inrichting van de kruisingen is zoveel mogelijk uniformiteit, wat de verkeersveiligheid en beeldkwaliteit ten goede komt. Naast het doorgaande profiel zijn de kruisingen, in- en uit ritten en oversteken bepalende elementen. Op het traject Spaklerweg zijn daarin de kruising Spaklerweg/Amstelstroomlaan en aansluiting Welnastraat maatgevend.

Kruising Spaklerweg/Amstelstroomlaan
Deze kruising wordt uitgevoerd als een voorrangskruispunt tussen twee gebiedsontsluitingswegen die een vergelijkbare inrichting kennen, waarbij de Spaklerweg als voorrangsweg geldt.

Uit het verkeerskundig onderzoek bestaande uit tellingen, doorrekeningen en simulaties is gebleken dat de verkeersafwikkeling geregeld dient te worden middels verkeerlichten, een zogenaamde VRI (Verkeers Regel Installatie). Voor alternatieve oplossingen, zoals bijvoorbeeld een rotonde, is op deze locatie fysiek te weinig ruimte beschikbaar.

De exacte kruispuntconfiguratie, plaatsing van de VRI en de onderlinge afstemming tussen de verkeersstromen volgt uit de verkeersregeltechnische onderzoeken die in een vervolgfase verder uitgewerkt zullen worden.

In- en uitritten
De aansluitingen op de buurtstraten op de Spaklerweg moeten op een overzichtelijke en verkeersveilige manier worden vormgegeven. Uit verschillende modellen is het voorrangsplein als meest optimale inrichtingsvariant naar voren gekomen.

Het voorrangsplein kenmerkt zich door de mogelijkheid om een kruispunt in etappes te kunnen oversteken. Door het opdikken van de middenberm ontstaat ruimte om je als automobilist zonder het hinderen van de verkeersstromen op te stellen. Dit komt de doorstroming en oversteekbaarheid ten goede, iets wat in de meer bekende T-splitsingsvariant met opstelvakken langs de doorgaande rijbaan veel minder optimaal zou functioneren (in deze situatie).
Doordat het autoverkeer op het voorrangsplein om elkaar heen draait wordt afdekzicht tegen gegaan.

Kruising Welnastraat
Ten behoeve van de doorstroming is het noodzakelijk voldoende afstand te creëren tussen de kruising Welnastraat en de langzaam verkeersoversteek van en naar het metrostation. Hierdoor wordt de kans dat stilstaande automobilisten, die voorrang verlenen aan overstekende voetgangers, de in- en uitrit van de Welnastraat blokkeren geminimaliseerd. Door het fysiek loskoppelen van oversteek en in- en uitrit ontstaat een overzichtelijkere inrichting die de verkeersveiligheid ten goede komt. Ook komt dit de openbare ruimte als verblijfsgebied ten goede en biedt kansen voor het realiseren van royale stoepen langs de gebouwen en het incidenteel plaatsen van een solitaire boom met zitgelegenheid uit de wind en in de schaduw.

Door voldoende ruimte, kan een motorvoertuig zich eerst richten op de aansluiting met de Welnastraat en vervolgens alle aandacht hebben voor de langzaam verkeer oversteek. Verkeer kan hierdoor de Spaklerweg oprijden onafhankelijk van het overige verkeer op de Spaklerweg wat voorrang verleent aan een voetganger.

Met deze ingrepen wordt optimaal geanticipeerd op belangrijke thema's die tijdens het participatieproces duidelijk werden; het verbeteren en garanderen van de doorstroming en het verbeteren van de kruising Welnastraat.

Oversteken
Belangrijk uitgangspunt bij de uitwerking van de oversteken is dat er een overzichtelijke situatie gerealiseerd wordt met voldoende opstelruimte voor fietsers en voetgangers voor en tijdens het oversteken van de twee rijbanen voor gemotoriseerd verkeer. We zien dit ook terug bij de input van de bewoners- en beheergroepavonden met de buurt en omwonenden.

De maatregelen bestaan primair uit het realiseren van opstelruimte tussen fietspad en de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer in zuidelijke richting, zodat doorgaand verkeer geen hinder ondervindt van stilstaande fietser. Daarnaast wordt de middenberm verbreed, waardoor er een ruime en veilige opstelplek tussen de rijbanen voor gemotoriseerd verkeer ontstaat. De voorgestelde inrichting waarbij er over de gehele lengte een ruime middenberm tussen de rijbanen voor gemotoriseerd verkeer is, zorgt voor eenduidigheid, herkenbaarheid en rust. Samen met het terugkerende principe van het opdikken van de middenberm ter hoogte van kruisende stromen, door het uitbuigen van de rijbaan, ontstaat een natuurlijke snelheidsremming. Aanvullende snelheid verlagende maatregelen zoals drempels, belijning en bebording worden conform de huidige inrichting overgenomen.

Korte Ouderkerkerdijk/ Kop Weespertrekvaartbuurt (langzaam verkeersoversteek)
Door de bovenstaande maatregelen toe te passen conform het voorkeursmodel voor de herinrichting is het op basis van het aantal oversteekbewegingen in relatie tot het aantal motorvoertuigen op dit moment niet noodzakelijk het oversteken van de Spaklerweg op deze locatie middels een VRI te regelen. Vanuit verkeerskundig oogpunt leidt een VRI zelfs tot schijnveiligheid. Desalniettemin maken we het niet onmogelijk om in de toekomst de oversteek middels een VRI te regelen als de situatie en omstandigheden zich daarnaar zouden lenen.

6.3 Afgewogen varianten

Om tot een passend en realistisch inrichtingsvoorstel te komen zijn meerdere varianten en ontwerpafwegingen gemaakt. Binnen de opgave zijn er vier (realistische) varianten denkbaar die tijdens de onderzoeksfase zijn opgesteld en hebben gediend als input voor interne discussie en afstemming en bij de discussie met en tussen bewoners tijdens het participatietraject. De afgewogen varianten zijn:

5. Éénrichtingsfietspaden aan beide zijden van de rijbanen voor gemotoriseerd verkeer, ingepast tussen de bestaande boomstructuur (tweezijdig fietspad);

6. Éénrichtingsfietspaden aan beide zijden van de rijbanen voor gemotoriseerd verkeer op basis van een nieuwe boomstructuur (tweezijdig fietspad);
7. Tweerichtingsfietspad aan de gevelzijde van het profiel op basis van de bestaande boomstructuur (enkelzijdig fietspad);
8. Tweerichtingsfietspad aan de gevelzijde van het profiel op basis van een nieuwe boomstructuur (enkelzijdig fietspad).

De vier modellen, elk met hun eigen voor en nadelen, zijn ontleed tot een aantal specifieke verschillen. Deze verschillen zijn de input geweest voor het participatief overleg met bewoners en specialisten. De voornaamste onderwerpen:

- Fietspaden dubbelzijdig of enkelzijdig ten opzichte van de rijbanen voor gemotoriseerd verkeer;
- Omgang met bestaande bomen versus nieuwe bomen;
- Verkeersveiligheid met betrekking tot oversteekbewegingen;

De uitkomst van het participatief proces is verwerkt in de verschillende modellen en heeft mede geleidt tot de onderbouwing voor het voorkeursmodel.

<u>Variant 1. (Valt af)</u>
Tussen de teen van het talud/ eigendomsgrens van Prorail en de bestaande bomen is het niet mogelijk om een eenrichtingsverkeer fietspad aan te leggen welke met betrekking tot de minimale breedte voldoet aan de gestelde norm voor een plusnet fiets + schrikstrook tot de bestaande bomen. Deze variant wordt onhaalbaar geacht en valt af.

<u>Variant 2. (valt af)</u>
Tweezijdig fietspaden op basis van nieuwe bomen valt om twee redenen af.

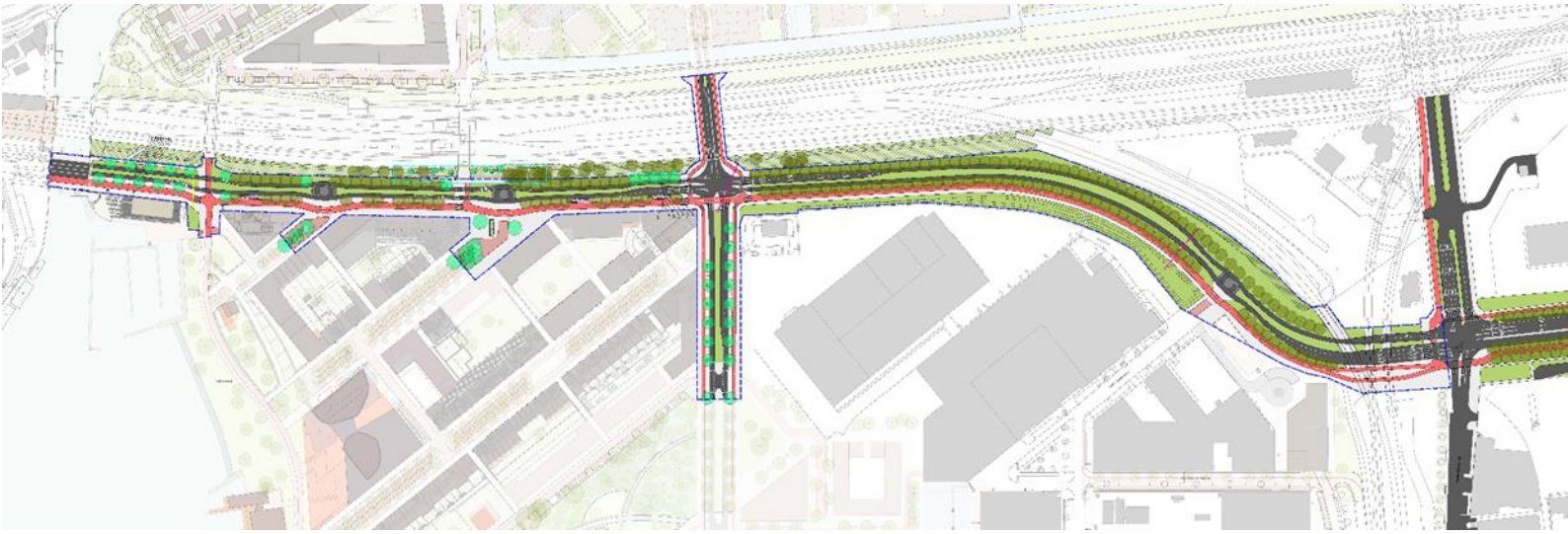
1. Bij een grootschalige herinrichting waarbij eveneens de bomen op een andere plek komen te staan ontstaat ruimtelijk de kans om aan de voet van het talud een éénrichtingsverkeer fietspad te maken welke aan de gestelde normen voor breedtes en schrikstroken voldoet.

   De keuzemogelijkheden met betrekking tot fietspaden en behoud van de bestaande bomen zijn tijdens de bewonersavonden besproken. De meningen zijn verdeeld (circa 50/50). Enerzijds wil men minder fietsers langs de gevel in verband met de in- en uitrit Welnastraat, anderzijds wordt er gepleit voor meer fietsers = meer levendigheid langs de plint. De ruimtelijke keuze voor fietspaden aan beide zijden van de weg en daarmee een volledig nieuwe boomstructuur impliceert een significante stijging van de uitvoeringskosten ten opzichte van het behoud van de bestaande bomen, circa factor twee. Er is tijdens de bewonersavonden geen nadruk gelegd op het vervangen van de bestaande bomen zoals voorgesteld in deze variant. Stadsbreed zien we echter een ander beeld en sentiment met betrekking tot bestaande, levensvatbare bomen. Vanuit ambtelijk oogpunt weegt dit mee bij het maken van keuzes. Omdat er tijdens de bewonersavonden geen nadrukkelijke voorkeur is uitgesproken over de fietspaden en de boomstructuur valt dit model af.

2. Gedurende het proces en ontwerponderzoek is er ambtelijk, vanuit de verkeerskundigen, negatief geadviseerd over een eenrichtingsverkeer fietspad aan de taludzijde van het profiel. Een enkelzijdig tweerichtingsfietspad aan de gevelzijde is voor fietsers de meest optimale ontsluiting van omliggende plangebieden en sluit aan bij de totale (te realiseren) fietsverbinding tussen AUMC en Amstelstation. Daarnaast worden daarmee de

oversteekbewegingen geminimaliseerd, wat de gebruiksvriendelijkheid en verkeersveiligheid ten goede komt.

Variant 3. (Voorkeursvariant)
Het profiel is conform de verkeerskundige- en Puccinirichtlijnen opgebouwd en gematerialiseerd, het voldoet aan alle verkeers-, technische- en kwalitatieve uitgangspunten. De bestaande bomen en uitvoeringskosten zijn leidend, het profiel en de inrichting wordt op detailniveau doorgevoerd, zonder aan gebruiks-, beeldkwaliteit en veiligheid in te boeten. Ondanks de enorme kwaliteitsslag die met dit profiel gerealiseerd wordt kan er toch gesproken worden over 'groot onderhoud'. Reeds bestaande investeringen in de onder- en bovengrond dienen namelijk als basis voor het ontwerpvoorstel en worden nagenoeg volledig hergebruikt waardoor ingrijpende (graaf)werkzaamheden en daarmee uitvoeringskosten geminimaliseerd kunnen worden.



Figuur 14: Voorkeursvariant (zie ook Bijlage 2 VO Spaklerweg)

Eigenschappen voorkeursvariant:
- De royale stoep van minimaal drie meter langs de gevel is obstakel vrij en schoon van geparkeerde fietsen van bezoeker;
- Tussen de bomen is ruimte voor fietsparkeren in vakken en laden- en lossen voor de functies in de plint;
- Het tweerichtingsverkeer fietspad in rood asfalt is vijf meter breed en daarmee toekomstbestendig, ook bij een toenemend aantal gebruikers;
- Er is momenteel geen noodzaak voor het plaatsen van (ondergrondse)containers en autoparkeren langs de Spaklerweg waardoor er hiervoor dus ook geen bomen verwijderd hoeven te worden;
- De bestaande boomstructuur wordt aangevuld met nieuwe exemplaren van een serieuze plant maat daar waar tijdens de bouwactiviteiten gaten zijn gevallen. Door het toepassen van afwijkende (onder)soorten ontstaat een meer gevarieerd beeld, een ecologisch sterkere en robuustere laan.
- Het verbeteren van de groeiomstandigheden voor de bestaande bomen, onder andere door het aanbrengen van bomengrond, levert een noodzakelijke kwaliteitsimpuls voor de doorwortelbare ruimte, vochthuishouding en voeding.

- Uitgevallen bomen hoeven niet perse op de exacte standplaats vervangen te worden zodat bestaande (gezonde) bomen boven- en ondergronds meer ruimte krijgen om tot wasdom te komen. Uitgangspunt is een eindbeeld van een doorgaande laanstructuur van minder formele aard dan traditioneel gangbaar wordt geacht maar die daarmee op veel fronten toekomstbestendiger is (geen monocultuur, minder kans op grootschalige uitval, versterkte beeldkwaliteit, hogere ecologische waarden e.a.).
- De twee rijbanen voor gemotoriseerd verkeer zijn van minimale breedte (3.25 m.) om zo het verhard oppervlakte te minimaliseren en om de snelheid op natuurlijke wijze te af te remmen. Deze rijbanen zijnen zijn conform de geldende norm onderling van elkaar gescheiden middels een overrijdbare middenberm.
- De groene kwaliteit en uitstraling van de straat bevindt zich in boomstructuur, de extensief beheerde middenberm, de berm aan de voet van het talud en het talud.

Variant 4. (valt af)

Optisch lijkt deze variant op het voorkeurs model (variant 3) echter is het ontwerp gebaseerd op een grootschalige herprofilering van het profiel waarbij alle bestaande bomen vervangen worden voor een nieuwe boomstructuur. Ondergronds ontstaan hierdoor kansen voor de herschikking van de bestaande nutsvoorzieningen, bovengronds ontstaat ruimte voor het vergroten van het voetgangersdomein: een royale stoep langs de gevel die qua breedte recht doet aan de maat en schaal van de opstallen en programmering in de plinten.
Met een compleet nieuwe boomstructuur kunnen ook de beste leef- en groeiomstandigheden voor de bomen ondergronds gerealiseerd worden. Het herschikken van de ondergrond biedt kansen voor het toekomstbestendig maken van de ondergrond. Kabels- en leidingen kunnen gebundeld worden om zo ruimte te creëren voor eventueel toekomstige uitbreidingen van het ondergrondse netwerk.

Ingrijpende werkzaamheden in de ondergrond, in relatie tot aanzienlijke profielwijzingen betekenen echter ook hoge investeringskosten. Op dit moment is er geen aanleiding voor of uitzicht op de noodzaak voor een grootschalige herschikking van de ondergrondse infrastructuur en wegen de verwachte uitvoeringskosten (circa factor twee ten opzichte van het voorkeursmodel, variant 3) die bij deze variant komen kijken niet op tegen (potentiele) opbrengsten.

In onderstaande figuren zijn een doorsnede van variant 4 en variant 3 onder elkaar gezet, wat het beperkte verschil in profiel duidelijk weergeeft.



Figuur 15: Variant 4 - grootschalige herprofilering



Figuur 16: Variant 3 - bestaand profiel maatgevend

6.3.1 Overzicht van varianten

In onderstaand overzicht zijn de varianten opgenomen en de voordelen (links) en nadelen (rechts) per variant inzichtelijk gemaakt.

Tabel 6: Overzicht varianten ontwerponderzoek

Overzicht varianten ontwerponderzoek Spaklerweg	
Variant 1 – éénrichtingsfietspaden aan beide zijden van de rijbanen voor gemotoriseerd verkeer, ingepast tussen de bestaande boomstructuur (tweezijdig fietspad)	
▪ Kostenbesparing door beperkte aanpassingen. ▪ Autoverkeer van en naar Amstelkwartier hoeft slechts één fietsstroom (van noord naar zuid) te kruisen. ▪ Sluit aan op de kruising van Marwijk Kooystraat conform huidige inrichting.	▪ Kan niet voldoen aan richtlijnen voor minimale profielbreedte plusnet Fiets en schrikstroken. ▪ Relatief veel kruisende bewegingen van fietsers over de Spaklerweg. ▪ Weinig oriëntatieruimte voor voetgangers die uit het metrostation komen/ verkeerskundige situatie is basis voor conflict.
Variant 2 – éénrichtingsfietspaden aan beide zijden van de rijbanen voor gemotoriseerd verkeer op basis van een nieuwe boomstructuur (tweezijdig fietspad)	
▪ Keuzevrijheid in nieuwe boom(soorten) voor een optimale laanstructuur. ▪ Autoverkeer van en naar Amstelkwartier hoeft slechts één fietsstroom (van noord naar zuid) te kruisen. ▪ Sluit aan op de kruising van Marwijk Kooystraat conform huidige inrichting.	▪ Relatief veel kruisende bewegingen van fietsers over de Spaklerweg. ▪ Hoge investeringskosten t.o.v. variant met bestaande boomstructuur (variant 1). ▪ Kapitaalvernietiging door het kappen van bestaande bomen en vergraven bestaande infrastructuur en onderlagen.
Variant 3 - Tweerichtingsfietspad aan de gevelzijde van het profiel op basis van de bestaande boomstructuur (enkelzijdig fietspad)	
▪ Behoud van bestaande bomen. ▪ Kostenbesparing op aanplant van vervangende hoofdgroenstructuur. ▪ Minimaal aantal oversteken voor fietsbewegingen. ▪ Goede aansluiting fiets op aangrenzende plangebieden. ▪ Fietsers aan de kant van bebouwing = levendige plint. ▪ Meer ruimte voor groen aan de voet het talud = versterking beeldkwaliteit. ▪ Sluit aan op de kruising en VRI geleide oversteek van Marwijk Kooystraat (conform huidige inrichting). ▪ Ruimte aan talud zijde voor K&L	▪ Huidige boomsoort minder geschikt als laanboom. ▪ Verleggen van deel K&L nodig i.v.m breder fietspad in asfalt. ▪ Autoverkeer van en naar Amstelkwartier moet twee fietsstromen (van noord naar zuid en vice versa) kruisen. ▪ De beperkte ruimte tussen talud en de gevel van het QO-hotel leidt tot een stenige inrichting, met name rond het kruispunt Amstelstroomlaan.

Variant 4 – Tweerichtingsfietspad aan de gevelzijde van het profiel op basis van een nieuwe boomstructuur (enkelzijdig fietspad)	
▪ Keuzevrijheid in nieuwe boom(soorten) voor een optimale laanstructuur. ▪ Minimaal aantal oversteekplaatsen voor fietsverkeer. ▪ Goede aansluiting fiets op aangrenzende plangebieden. ▪ Fietsers aan de kant van bebouwing = levendige plint. ▪ Meer ruimte voor groen aan de voet het talud = versterking beeldkwaliteit. ▪ Sluit aan op de kruising en VRI geleide oversteek van Marwijk Kooystraat (conform huidige inrichting).	▪ Kapitaalvernietiging en hoge uitvoeringskosten door het kappen van bestaande bomen en vergraven bestaande infrastructuur en onderlagen. ▪ Autoverkeer van en naar Amstelkwartier moet twee fietsstromen (van noord naar zuid en vice versa) kruisen. ▪ De beperkte ruimte tussen talud en de gevel van het QO-hotel leidt tot een stenige inrichting, met name rond het kruispunt Amstelstroomlaan.

6.4 Voorkeursvariant

6.4.1 Keuze voor voorkeursvariant

De verschillende varianten zijn tijdens het proces besproken en afgestemd met diverse interne en externe stakeholders. Op basis van deze afstemming en de variantenafweging, zoals samengevat in de voorgaande paragraaf 6.3, is variant 3 als voorkeursvariant geselecteerd. Deze variant voldoet op passende wijze aan de bij deze opgave gestelde uitgangspunten en aan de uitkomsten van het participatieproces. Daarnaast zijn alle verkeerkundige en kwalitatieve eisen en wensen in dit model haal- en realiseerbaar. De voorkeursvariant is verder uitgewerkt tot op niveau 'voorlopig ontwerp'.

6.4.2 Uitwerking voorkeursvariant

Groene straatwand
Door het opheffen van het fietspad aan de talud zijde ontstaat een ruime groene zone tussen de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer en bovenzijde talud. Omdat de kwaliteit van het straatbeeld voor een groot deel bepaald wordt door deze groene straatwand is er vanuit ontwerpoogpunt de wens om deze attractiever van uitstraling te laten zijn. Oversteekbewegingen dienen omwille van de veiligheid geminimaliseerd te worden, de groene straatwand, waaronder het talud, wordt nadrukkelijk niet ingericht om fysiek gebruik van te maken. Het kan (op den duur) door een minimale kwaliteitsimpuls met onderhoudsarme bodembedekkers, een incidentele meerstammige boomvormende struik en een gevarieerd extensief maaibeheer enorm aan beeld- en ecologische kwaliteit winnen. Deze ingreep valt uitvoeringstechnisch op dit moment helaas buiten de scope van deze opdracht.

Entrees naar de wijk
De entrees naar de wijk worden vormgegeven als voorrangspleinen. Tijdens de tweede bewonersavond is deze inrichting afgezet tegen het toepassen van een T-splitsing met

afslagvakken. Er is een nadrukkelijke voorkeur uitgesproken voor een inrichting met de voorrangspleinen. Uit de eerste verkennende verkeerskundige simulaties blijken de voorrangspleinen eveneens de meest optimale verkeerskundige inrichting te zijn waarbij doorstroming, overzichtelijkheid en veiligheid gemaximaliseerd worden.
De vormgeving van de voorrangspleinen maakt integraal onderdeel uit van de inrichting waarbij de (lokaal verbrede) ingezaaide middenberm zorgt voor een continue en rustig straatbeeld. Zonder verlies van veiligheid en doorstroming ligt het accent niet langer bij het autoverkeer maar bij verblijfskwaliteit, veiligheid en beeldkwaliteit voor voetgangers en fietsers.

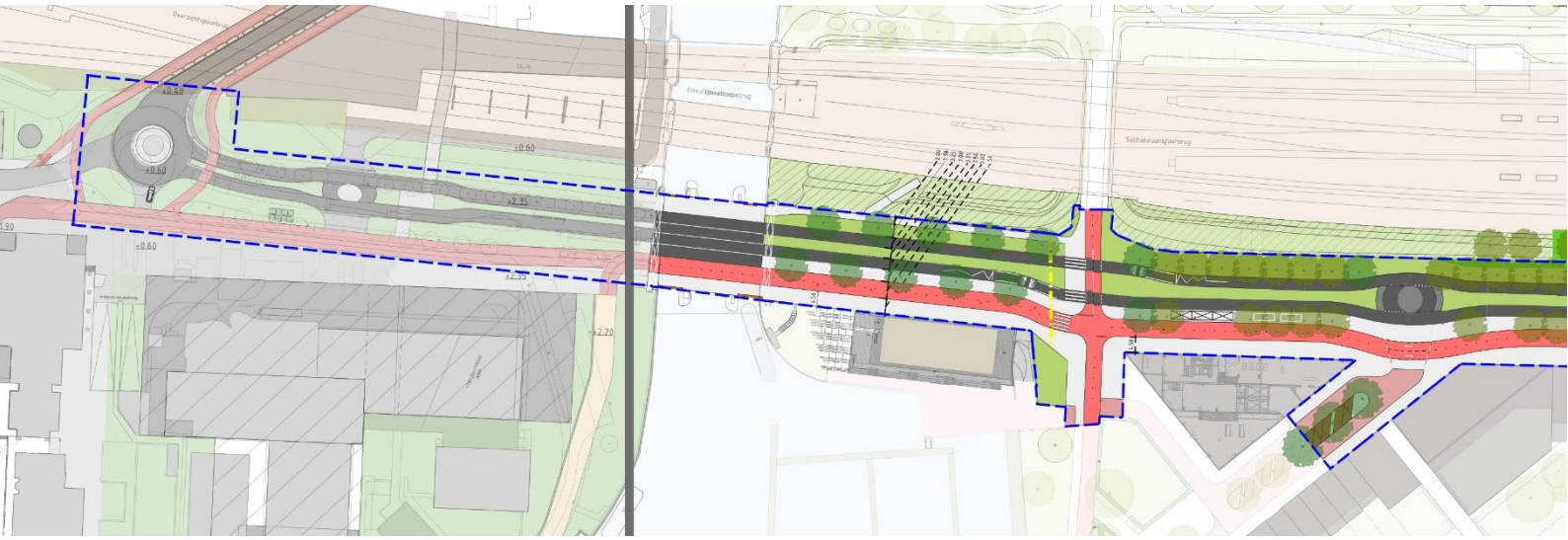
Oversteken
De oversteken voor voetgangers en fietsers, ter hoogte van de Korte Ouderkerkerdijk en van en naar metrostation Spaklerweg gaan omwille van de eenvoud in beeldtaal, herkenbaarheid en daarmee verkeersveiligheid mee met de bovenstaande principes. De ingezaaide middenberm tussen de rijbanen voor gemotoriseerd verkeer verdikt zich lokaal waardoor voldoende ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers om zich veilig op te stellen en zo, indien nodig, gefaseerd over te steken. Ook wordt voor de fiets en voetganger opstelruimte gecreëerd tussen het fietspad en de rijbaan om tijdens het stilstaan doorgaande verkeersstromen niet te hinderen.


Figuur 17: Oversteek Korte Ouderkerkerdijk

Dankzij de afstand tussen de oversteek naar metrostation Spaklerweg en de in- en uitrit Welnastraat heeft vertragend en/of stilstaand autoverkeer geen nadelige invloed op de doorstroming. De fysieke afstand tussen deze twee punten waarborgt tevens de mogelijkheid om, zonder grootschalige aanpassingen van het maaiveldontwerp, de oversteek naar het metrostation in de toekomst te kunnen voorzien van een VRI. Dit principe van een toekomstbestendig ontwerp passen we eveneens toe bij de vormgeving van de oversteek Korte Ouderkerkerdijk.


Figuur 18: Oversteek Welnastraat/metrostation Spaklerweg

Aansluiting Amsteloever
De plangrens van de herinrichtingsopgave is tot en met de brug over de Weespertrekvaart. Het profiel zoals is voorgesteld in het voorkeursmodel is afgestemd met/ op de ontwikkeling van het project Amsteloever, zoals zichtbaar in onderstaand figuur. Het profiel van de Spaklerweg aan de zuidzijde van de brug wordt doorgezet richting de rotonde, zodat er een naadloze aansluiting en eenduidig beeld in routing, fietspaden, boomstructuur, in/uitritten en dus beeldkwaliteit ontstaat. Het deel Amsteloever is verder uitgewerkt in het stedenbouwkundig plan Amstelstation – Amsteloever dd 23 maart 2021.



Figuur 19: Ontwerp Spaklerweg incl. aansluiting Amsteloever

Kruising Amstelstroomlaan
De kruising Spaklerweg – Amstelstroomlaan zal conform de uitkomst van de verkeerkundige modelleringen geregeld worden middel een VRI om zo een veilige oversteek voor voetgangers en fietser te faciliteren en de doorstroming tussen het Bijlmerbajeskwartier, Kop Weesterptrekvaartbuurt, Amstelstroomlaan en Spaklerweg optimaal te laten verlopen.

Kauwgomballenkwartier
Het beschreven wegprofiel voor de herinrichting Spaklerweg spant zich op tussen Amsteloever en het kruispunt met de Van Marwijk Kooystraat. De in- en uitrit ter hoogte van het zogenoemde kauwgomballenkwartier is gelijk aan de in- en uitritten bij de Welnastraat en Amstelbeststraat waardoor er een eenduidige beeldkwaliteit ontstaat.

Rainproof
De westelijke flank van de Spaklerweg, grofweg tussen het kruispunt Amstelstroomlaan en de in- en uitrit naar het kauwgomballenkwartier biedt bij uitstek kansen voor integrale rainproof maatregelen. Het natuurlijk hoogte verloop van het Overamstelgebied, met name tussen het spoortalud en de Duivendrechtsevaart, en de toenemende vraag voor het vertraagd afvoeren van hemelwater maken van de grazige strook tussen het fiets-voetpad en het zogenaamde Kroonenbergterrein de uitgelezen plek voor het opvangen van hemelwater bij piekbelasting. Afhankelijk van de exacte diepteligging van bestaande kabels en leidingen kan hier hemelwater afgevangen worden van directe lozing op het (hemelwater)riool of oppervlaktewater en vertraagd

afgegeven. De kans op het onderlopen van het profiel van de Spaklerweg wordt hierdoor verder verminderd. Door het toepassen van een gevarieerd maaibeheer kan de ecologische- en beeldkwaliteit verder versterkt worden.

Ecologie
Door het realiseren van nieuwe verbindingen, door en onder het asfalt en voetpaden (haaks op de rijroutes), worden essentiële verbindingen gelegd en ontbrekende schakels ingevuld. Migrerende dieren kruisen straks veilig de wegen en vervolgen hun route over en langs het spoortalud. Met het uitvoeren van ecologische maatregelen bij de Amstelstroomlaantunnel en de herontwikkeling van de westelijke entree metro Spaklerweg ontstaat stukje voor stukje een versterkt ecologisch netwerk op stadsniveau.

7 Flexibele, gefaseerde herinrichting

Het wensbeeld voor de Spaklerweg is duidelijk, een weg en inrichting die aansluit bij de getransformeerde omgeving en de benodigde capaciteit biedt voor de verschillende modaliteiten die van de weg gebruik maken. Gezien de uiteenlopende ontwikkelingen en discussie die spelen rondom de Spaklerweg, maar ook breder binnen Amsterdam gevoerd worden, waaronder de diverse mobiliteitsvraagstukken opteren wij om in te zetten op een flexibele, gefaseerde herinrichting. Door voor deze aanpak te kiezen kunnen we op relatief korte termijn op buurtniveau de broodnodige kwaliteitsverbeteringen voor voetgangers en fietsers realiseren en zijn we in staat om in de (nabije) toekomst in te kunnen spelen op veranderende inzichten, ambities en beleid, zodra die van invloed zijn op het voorgestelde ontwerp en kwaliteitsniveau.
De flexibele, gefaseerde herinrichting stelt ons tevens in staat de beschikbare budgetten efficiënt aan te wenden ten dienste van de bewoners en gebruikers van dit mooie stukje Amsterdam.

Aantal ontwikkelingen die relevant zijn voor de herinrichting van de Spaklerweg zijn:

- Afsluiting Piet Heintunnel
- Werkzaamheden Berlagebrug
- Mobiliteitsprogramma ZuidOostflank
- Studie Verkeersregime Amstelstroomlaan
- Ontwikkelingen en planning projectgebied Amsteloever
- Bouw Haut
- Uitvoering Amstelstroomlaan
- Uitvoering herinrichting westelijke entree metro Spaklerweg
- Etc.

De Spaklerweg is met het ontwerp voor de herinrichting ontworpen als een gebiedsontsluitingsweg. Dit betekent dat langzaam en snelverkeer zoveel mogelijk wordt gescheiden. Dit sluit ook aan bij het beleid ten aanzien van het hoofdnet auto en fietsnet plus.

Het profiel van het voorliggende plan is zowel voor 50km/uur als voor 30 km/uur geschikt, zonder (ingrijpende) fysieke wijzigingen door te hoeven voeren. Dit maakt dat het project eenvoudig kan meebewegen met besluitvorming in kader van agenda Amsterdam Autoluw.

Conform de hier gepresenteerde voorstellen om de herinrichting voor de Spaklerweg te baseren op basis van de bestaande situatie van bomen en ondergrond zou ook de transitie van een 50km/h naar 30km/h profiel binnen de reeds aanwezige kaders passen. Investeringen in de ondergrond komen daarmee ten goede aan (op)volgende fases, bestaande bomen krijgen de kans om tot wasdom te komen en onnodige uitvoeringskosten kunnen hiermee bespaard worden ten dienste van de stad en zijn bewoners.

We kiezen er daarom voor om gefaseerd de herinrichting van de Spaklerweg te verwezenlijken. Dit geeft de mogelijkheid om op korte termijn belangrijke verbeteringen te doen aan de Spaklerweg. Maar ook de mogelijkheid om de komende periode mee te bewegen met uitkomsten uit bovengenoemde ontwikkelingen.

De fasering op hoofdlijnen is als volgt:

4. Fase 1: trottoir en fietspad aan westzijde, vanaf Haut tot kruispunt met Van Marwijk Kooystraat, inrichting kruispunt Welnastraat
5. Fase 2: kruispunt Spaklerweg – Amstelstroomlaan (incl. alle opstelstroken/-vakken) en rijbanen noordzijde van de kruising tot aan de Omval.
6. Fase 3: rijbanen zuidelijk deel van kruising onderdoorgang tot kruispunt met Van Marwijk Kooystraat.



Uitvoering in Q3 en Q4 2021	Uitvoering in Q1 en Q2 2022	Uitvoering na 2025
Scope fase 1: - trottoir en fietspad aan westzijde - opbreken fietspad onder talud - rainproof oplossingen in de berm in zuidelijk deel Spaklerweg naast Kroonenbergterrein. - inrichting kruispunt Welnastraat	Scope fase 2: - kruispunt Spaklerweg Amstelstroomlaan (incl. alle opstelstroken/-vakken) - rijbanen noordzijde van de kruising tot aan de Omval	Scope fase 3: - rijbanen zuidelijk deel van kruising onderdoorgang tot kruispunt met Van Marwijk Kooystraat

8 Financiering en risico's

8.1 Investeringsraming

Op basis van de huidige uitgangspunten wordt verwacht dat de totale investeringskosten, voor alle fases, vanaf het voorkeursbesluit, ca. 7 miljoen zullen zijn. De dekking zal worden gezocht in de GREX, Fonds Stadsbehoud, het Stedelijk Mobiliteitsfonds (SMF) en een bijdrage van de vervoersregio (VRA).

De realisatie van het fietspad wordt gefinancierd m.b.v. een bijdrage van de VRA. VRA heeft zich bereid verklaard een grote bijdrage te leveren aan de verbetering van het fietspad langs de Spaklerweg. Het deel dat niet door VRA gefinancierd wordt (voetpaden, groen en het resterende percentage van het fietspad), wordt gefinancierd uit de grondexploitatie voor Overamstel (t.h.v. Amstelkwartier) en vanuit SMF (t.h.v. Kauwgomballen kwartier).

De realisatie van het wegprofiel, deel Amstelkwartier wordt gefinancierd uit de lopende grondexploitatie voor Overamstel. Voor het beschikbaar stellen van deze middelen is na het voorkeursbesluit geen verdere bestuurlijke besluitvorming benodigd. Het stedenbouwkundig plan met bijbehorende grondexploitatie voor dit deel van Overamstel (Amstelkwartier 1e fase) voorziet in de herinrichting en is vastgesteld door de gemeenteraad in 2007.

Voor realisatie van het wegprofiel, deel Kauwgomballenkwartier is op dit moment beperkt dekking beschikbaar binnen het SMF. Vanwege een bezuinigingsopgave bij de voorjaarsnota van 2019 is eerder in het SMF gereserveerd budget komen te vervallen. Komende jaren zal voor dit deelbudget aangevraagd worden in het Fonds Stadsbehoud en het SMF. Wel is er vanuit het project de wens om in deze projectfase financiering te vinden voor de groenstructuur in dit deel van de Spaklerweg.

8.2 Risico's

Het project kent een in deze fase normaal risicoprofiel. Deze risico's zijn beheersbaar, maar vergen wel structurele aandacht van het projectteam en de ambtelijk opdrachtgever. De belangrijkste risico's die op dit moment bekend zijn, zijn opgenomen in onderstaande tabel.

1	Het aantal in- en externe stakeholders en raakvlakken is groter dan gebruikelijk voor een infrastructureel project van deze omvang. Ook is er vanuit de directe woonomgeving veel aandacht voor de Spaklerweg (veiligheid en oversteekbaarheid). Er zal dus	De Spaklerweg ligt in een transformatie gebied, waardoor zowel rekening gehouden moet worden met bestaande gebruikers (bedrijven e.d.) en de al	Vertraging Kosten	Inzet van (strategisch) omgevingsmanagement gericht op stakeholdermanagement en participatie met de omgeving. Het omgevingsmanagement werkt expliciet en volgens principes van SE met

	mogelijk sprake zijn van een groot aantal tegengestelde belangen. Deze complexiteit kost tijd en er bestaat het risico dat een aantal tegengestelde belangen vanuit het project niet overbrugbaar zijn. Gezien het aantal betrokken interne stakeholders zal de besluitvorming complex zijn en kan leiden tot vertraging.	gearriveerde nieuwe gebruikers. (bewoners). Daarnaast zijn er nog de ontwikkelaars, dienst Metro stakeholder in het gebied.		toepassing van Relatics.
2	Op dit moment wordt het verkeersmodel (VMA) en de visie voor het onderhavige netwerk nader uitgewerkt. Op het moment dat resultaten hiervan niet tijdig definitief bekend zijn is het project niet in staat op basis van juiste informatie besluiten te nemen. Met als gevolg of vertraging van besluiten of mogelijk verkeerde besluiten.	Model maken ligt buiten het project en is afhankelijk van meerdere omgevingsprojecten en ambities. Niet alle projecten zijn nog duidelijk (genoeg) in beeld.	Vertraging	Met experts expert judgement maken en op basis van die keuze voortgaan. Anticiperen op mogelijke aanpassingen in het onderhavige netwerk door een robuust en toekomstvast ontwerp.

Bijlagen

Bijlage 1 – Verslag participatietraject

Participatie Spaklerweg, versie 2 van 18 mei 2020

5.1, 2, e

1. Introductie

Voor de herinrichting van de Spaklerweg is ervoor gekozen om de inspraak op een vroeg moment in het ontwerpproces op te starten. Doel hiervan is enerzijds de belanghebbenden meenemen en inzicht geven in het ontwerpproces en de bijbehorende dilemma's. Anderzijds is het doel om het ontwerpteam tijdig inzicht te geven in de overwegingen en prioriteiten van de insprekers, zodat dit mee kan worden gewogen in het ontwerp.

2. Eerste bijeenkomst: 30 september 2019

De eerste participatiebijeenkomst werd bezocht door 35 deelnemers en had als doel te inventariseren wat de betrokkenen als belangrijkste aandachtspunten zien voor de herinrichting van de Spaklerweg.
Als opening vroegen we de deelnemers wat zij willen behouden, versterken en veranderen. De deelnemers overlegden in groepjes over deze vraag en zonden middels een tablet hun bijdragen in, die onmiddellijk op het grote scherm voor iedereen zichtbaar waren. De gespreksleider heeft de thema's ter plekke geordend, zodat de deelnemers de thema's middels een stemkastje de items op een schaal van 1 tot 10 konden prioriteren. Dit leverde het volgende resultaat op:

1	Veranderen: Kruispunt Welnastraat (nu chaos)	9,5
2	Fysieke en sociale veiligheid fietsers en voetgangers verbeteren	8,9
3	Veranderen: Kruispunt George Marina	8,8
4	Versterken: Zebrapaden duidelijker maken (om verlichting), veilig oversteken	8,6
5	Behouden: gescheiden rijbanen tussen auto's en fiets	8,4
6	Versterken: groene karakter	7,7
7	Verbeteren: verblijfskwaliteit, meer dan doorgangsweg	7,7
8	Veranderen: doorstroom verbeteren (ook rotonde)	7,4
9	Behouden 50km doorgaande verbinding	7,3
10	Versterken: snelheidsbeperking, betere snelheidsaanduiding	7,0
11	Fietsers aan beide kanten, 1 richting (zelfde als auto)	6,6
12	Versterken: meer verlichting (adaptief)	6,4
13	Versterken: geluidsschermen, geluidsoverlast metro en trein	6,3
14	Behouden: middenberm	6,0
15	Veranderen: duurzaam wegdek, wekt energie op voor bv verlichting	5,7
16	Veranderen: fietsstrook aan 1 kant van de weg, 2 richtingsverkeer	5,6
17	Versterken: Meer laad- en losplekken ondernemers	4,9

2. 1 Overeenstemming over…

De deelnemers hebben unisono het signaal afgegeven dat de huidige inrichting van de kruispunten niet volstaat. Deze beschrijft men als chaotisch, gevaarlijk, onoverzichtelijk en tijdrovend.

Een ander belangrijk aandachtspunt is de fysieke en sociale veiligheid van voetgangers en fietsers. Hierbij gaat het enerzijds om de manier van afwikkelen van dit verkeer. Anderzijds gaat het om het gevoel van veiligheid (bijvoorbeeld verlichting en "geen enge bosjes").

Verder was er overeenstemming over het karakter van de straat. De deelnemers achten de Spaklerweg als meer dan een doorgangsweg en vragen dan ook aandacht voor de verblijfskwaliteit in de straat. Het groene karakter ziet men als onderdeel van deze kwaliteit.

2.2 Debat over….

Het belangrijkste twistpunt was de manier waarop de fietsers een plek krijgen in de nieuwe situatie. Er is brede steun voor gescheiden rijbanen voor auto's en fietsers en het behouden in de middenberm. Is het dan de beste optie om aan beide kanten een eenrichting pad voor fietsers te maken? Een tweerichtings pad aan één kant van de Spaklerweg? Wellicht een combinatie? Over dit onderwerp liepen de meningen uiteen en werd afgesproken dat in een volgende bijeenkomst meerdere scenario's aan de orde komen.

3. Tweede bijeenkomst: 12 november 2019

De tweede bijeenkomst werd bezocht door 26 deelnemers. Doel was het voorleggen van verschillende scenario's, het afwegen van voor-en nadelen van deze scenario's en het peilen naar welke variant de voorkeur van de deelnemers uit ging.

3.1 Fietspad

De meeste tijd hebben we besteed aan het gesprek over het aanleggen van een enkelzijdig dan wel een tweezijdig fietspad. Aan het einde van het gesprek waren de stemmen verdeeld. 50% koos voor een enkelzijdig fietspad, 42% voor een dubbelzijdig pad en 8% had –nog- geen voorkeur. Conclusie was dat er meer informatie nodig is. Beide scenario's dienen te worden doorgerekend om inzichtelijk te maken wat het effect is op de doorstroming en veiligheid. Daarnaast wilden deelnemers weten wat het effect is van andere ruimtelijke ontwikkelingen in de buurt op de hoeveelheid verkeer en de manier van afhandelen op de Spaklerweg. De deelnemers maakten nu hun afweging op basis van veronderstellingen. Er was een brede behoefte om deze veronderstellingen te staven.

Het gesprek over de manier van afwikkelen van het fietsverkeer doorkruist het gesprek over de twee andere thema's die deze bijeenkomst zijn behandeld: het aanleggen van een nieuw profiel of uitgaan van het bestaande en de manier van inrichten van de kruispunten.

3.2 Profiel

Wanneer men uitgaat van het bestaande profiel, is er geen ruimte tussen de bomen en het talud voor een fietspad. Hierdoor heeft de keuze voor het profiel gevolgen voor de afweging tussen de beide varianten voor het fietspad. De overwegende mening was dat de keuze in profiel niet de keuze tussen fietspadvariant af mag dwingen.

3.4 Kruispunten

Er is voorgesteld om voor de kruispunten uit te gaan van een mini-verkeersplein. Deelnemers gaven aan dat ze verwachten dat een mini-verkeersplein de doorstroming ten goede komt, dat de situatie rustiger wordt, overzichtelijker en beter leesbaar. Vraag bleef wat de beste manier is om fietsers een plek te geven en welke gevolgen dit heeft voor de doorstroming en overzichtelijkheid op het verkeersplein.

3.5 Conclusie

De keuze tussen een enkel- of dubbelzijdig fietspad is voor de deelnemers een hoofdvraag, die invloed heeft op de andere dilemma's aangaande de inrichting van de Spaklerweg. Er is afgesproken dat er meer informatie wordt verzameld over de effecten van beide scenario's en over de impact van andere ontwikkelingen in de buurt op zowel de hoeveelheid verkeer als de afhandeling van dat verkeer. Er is toegezegd daar tijdens de volgende bijeenkomst op terug te komen.

4. Afsluiting

Door het doorlopen van dit proces weten insprekers wat zij met elkaar de belangrijkste thema's vinden en zien zij hoe in bepaalde dilemma's de posities tegenover elkaar staan. De ontwerpers zijn goed op de hoogte van wat insprekers belangrijk vinden en hoe zij mogelijke oplossingen beoordelen. Op deze manier hebben inwoners meer begrip voor het uiteindelijke ontwerp.