Versie 2
6 augustus 2020

Beantwoording ontvangen reacties

Project: Herinrichting Spaklerweg

Reactietermijn: 13 juli 2020

Voor akkoord:		
	Naam	**datum**
Opstellen	5.1, 2, e	20-7-2020
Controle		30-7-2020
Controle		4-8-2020
Controle		4-8-2020
Vrijgave		6-8-2020

Inhoud

1 Inleiding **3**
1.1 Achtergrond 3

2 Ontvangen reacties en beantwoording **4**
2.1 Onderwerp fietspad/fietsparkeren 4
2.2 Onderwerp kruispunt(en) 6
2.3 Kruising Welnastraat 13

1Inleiding

Voor u ligt de Nota van Beantwoording op de ingediende reacties op de digitale versie van het voorkeursontwerp VO Herinrichting Spaklerweg en concept Nota van Uitgangspunten 'Flexibele, gefaseerde herinrichting Spaklerweg'. Na een tweetal bijeenkomsten in 2019 waarin we wensen en eisen bij u ophaalden en vervolgens gezamenlijk dilemma's hebben doorgenomen zijn op 29 juni 2020 het voorkeursontwerp VO Herinrichting Spaklerweg en het concept NvU digitaal vrijgegeven voor uw reactie. Het voorkeursontwerp heeft ter inzage gelegen van 29 juni tot en met 12 juli.

Wij danken iedereen die heeft gereageerd op de voorgelegde plannen. Ook willen wij u bedanken voor de complimenten en aandachtspunten die u ons heeft meegegeven.

1.1 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 Ontvangen reacties en beantwoording

Er zijn in totaal 25 schriftelijke reacties binnengekomen. De reacties zijn gegroepeerd per onderwerp en waar van toepassing hebben we reacties en de beantwoording daarop geclusterd.

2.1 Onderwerp fietspad/fietsparkeren

Reactie 1:
Ziet er mooi en ruimtelijk uit; meer groen, bredere fietspaden en stoepen.
Antwoord:
Bedankt voor uw reactie

Reactie 2:
Volgens mij een heel mooi ontwerp. Zo te zien is met ieders wensen rekening gehouden.
Helaas zien wij wel fietsparkeerplaatsen ingetekend aan het begin van de Spaklerweg maar niet voor Spaklerweg nummer 16. Voor de ondernemers in de plint zou het fijn zijn als bezoekers ook hun fiets tijdelijk tussen de bomen kunnen plaatsen.
Antwoord:
Het fietsparkeren zal in vakken met incidenteel een 'nietje' tegen het omwaaien worden uitgevoerd. Er komen parkeervakken, de exacte locaties worden in de DO fase vastgelegd, deze input nemen we daarin mee. Al naar gelang het specifieke gebruik in de toekomst kan het fietsparkeren verder uitgebreid worden.

Reactie 3:
Hartelijk dank voor de gelegenheid om te reageren en voor het mooie ontwerp! Heel goed hoe het is opgelost op de kop van de Welnastraat met auto's en fietsen die elkaar kruisen.
Op de kop van de Welnastraat is het heel ondoorgaanbaar met alle fietsen schots en scheef. Door harde wind op die hoek valt ook alles om wat er zonder nietjes staat. Vanuit de wijk Amstelkwartier naar Metrostation Spaklerweg lopen is door het (niet) parkeren van fietsen nu moeilijk. Een invalide (mijn man) kan daar nagenoeg niet fatsoenlijk door met een scootmobiel. Kunt u alstublieft aandacht besteden aan parkeernietjes en parkeervakindicatie voor fietsen? (wellicht al in voorzien, maar dat haal ik niet uit de tekening).
Antwoord reactie 11:
Het fietsparkeren wordt verplaatst en ook komt er meer ruimte voor fietsparkeren, zowel aan de Spaklerweg als bij de ingang van het metrostation. In het ontwerp is er rekening mee gehouden dat er een schone vrij doorgaande stoep gerealiseerd wordt. Het fiets parkeren vindt plaats tussen de bomen met parkeervakken en incidenteel nietjes. Op de stoep komt geen fiets parkeren.

Reactie 4:
Hoe hadden jullie nu dan de aansluiting van dit deel Spaklerweg op het deel tot aan Amstelstation bedacht? Nu stopt het 2 richting fietspad volgens mij ineens, en moet dus de helft van de fietsers net na de brug oversteken. Dat is nu ook zo, maar leidt vaak tot gevaarlijke situaties.
Antwoord:
In de huidige situatie volgt de fietsroute de stad in, aan de bebouwingzijde, met een linker knik de loop van de Amstel. Fietsers die hun weg langs de Weespertrekvaart zouden willen vervolgens dienen over te steken. Het is niet toegestaan om rechtdoor te fietsen, omdat daar op dit moment nog te weinig ruimte voor een 2 richting fietspad is. Het profiel zoals opgenomen in het voorkeursmodel zal in de toekomst wel doorlopen tot waar nu de rotonde zich bevindt. Hier is in het ontwerp voor de Omval en het ontwerp voor de Spaklerweg rekening mee gehouden.

Reactie 5:
Nu men in het VP een dubbel fietspad (df) kiest en niet twee vrije fietspaden zou een fietspadkeuze aan de Oostzijde een logischer gevolg zijn. twee enkele fietspaden lijken mij veiliger en beter aan te sluiten op de aansluitende wegen, maar dat is een keuze. Bij een df aan de oostzijde wordt er niet langs de huizen gefietst waar het steeds drukker wordt, al het verkeer vanuit het Bajeskwartier hoeft niet de Spaklerweg te kruizen, uiteraard iedereen uit het Amstelkwartier dan weer wel. Maar door naar de oostkant te gaan creëer je ruimte bij George Marina, daar is nu een groot fietsparkeerprobleem met mooi weer vanwege het hoge bezoekersaantal in Park Somerlust en rondom de aanwezige horeca. Er heerst nu een fietsparkeerverbod wat niet gehandhaafd (kan) word(en)t. door naar Oost et gaan kan je daar ruimte voor creëren. Nu parkeert iedereen op de stoep omdat er geen plek is met als gevolg geen ruimte voor voetgangers. Dit gecombineerd met auto's op de stoep bij George Marina (die er soms de heel dag op de stoep staan) is dit onveilig. Bij een westelijk fietspad zal men geen fietsen kwijt kunnen of men moet een (dan dubbel!) fietspad gaan kruisen wat verkeersdeskundige onveilig vinden.
Uitvoeringstechnisch zal het weinig uitmaken ene fietspad oost danwel Westelijk, overgangen krijg je ten alle tijden bij een dubbel fietspad. Wat is veilig en wat bied extra mogelijkheden, alle (heel veel) fietsers vlak lang de huizen of juist aan de rustigere overkant?
De nu gecreëerde laad-losplek aan de Spaklerweg moet je afvragen of dat nodig is. GM kan lossen via hun parkeergarage. Mocht hij er toch komen dan meer richting de hoofdingang (Korte Ouderkerkerdijk) van GM want daar wordt dan gelost.
Antwoord:
Bedankt voor het gedeelde inzicht. Alle argumenten, wensen en eisen in ogenschouw nemende is het voorkeursmodel de meest optimale inrichting die met alle uitgangspunten rekening houdt. Met betrekking tot de ligging van het fietspad volgen wij het advies van Verkeer & Openbare Ruimte, die op het grotere netwerk deze ligging nastreven.

2.2 Onderwerp kruispunt(en)

Reactie 6:
Mooi ontwerp.
Er is ooit toegezegd dat bij de ingang van de Welnastraat een speelvoorziening voor oudere kinderen (skatebaan) zou komen. Deze is nu niet meegenomen in ontwerp. Dit zie ik graag aangepast.
Antwoord:
De verkeerskundige uitwerking van de aantakking van de Welnastraat op de Spaklerweg, in relatie tot de voetgangersoversteek van en naar metrostation Spaklerweg leidt ertoe dat we genoodzaakt zijn de aantakking op een iets andere plek te positioneren dan oorspronkelijk zo bedacht. Alleen zo kunnen we een verkeersveilig aansluiting maken die de doorstroming niet negatief beïnvloed. Consequentie is dat er te weinig ruimte overblijft om op deze plek de speelvoorziening te realiseren. De gemeente is voornemens om binnen Amstelkwartier fase 1 een andere locatie uit te werken als speelplek. Hiervoor gaan we op korte termijn in gesprek met de betrokken partijen. Het is de intentie om tijdens het ontwerpproces nader met de buurt in gesprek te gaan.

Reactie 7:
Ziet er goed uit. Ik hoop dat de oversteekplaatsen ook rolstoelvriendelijk worden gemaakt, dwz zonder diepe goten en hoge randen.
Antwoord:
De detailuitwerking van de oversteekplaatsen wordt in het definitief ontwerp uitgewerkt. Dank voor uw reactie, hier wordt zeker rekening mee gehouden

Reactie 8:
Het ontwerp ziet er goed uit. Fijn dat de kruising ter hoogte van de Spaklerweg en de Welnastraat een stuk overzichtelijker en veiliger wordt. Als bewoner van de Fizz, aan dezelfde kruising, denk ik dat het ontwerp goed past bij deze plek.
Waar het ontwerp echter nog niet in voorziet, is een oplossing voor een ander probleem. Zoals de situatie nu is gebruiken auto's, bestelbussen en zelfs vrachtwagens de brede stoep aan de kant van de Spaklerweg als rijbaan. Soms wordt op relatief hoge snelheid dicht langs de gevel en daarmee mijn voordeur gereden, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden. Misschien zou het een gemakkelijke, goedkope oplossing zijn om ter hoogte van de kruisingen smalle obstakels, zoals een verwijderbaar paaltje of een groenbak te plaatsen, zodat de auto's niet meer over de stoep en/of het fietspad kunnen rijden.
Antwoord:
Bedankt voor uw reactie, we zien inderdaad dat dit een huidig probleem is. We zijn geen voorstander van losse objecten in de openbare ruimte. Het voorgestelde ontwerp voorziet in een betere afscheiding tussen rijbaan en voetpad en duidelijke laad/losplekken. Waarmee we dit probleem ondervangen. We gaan dit na uitvoering nauwkeurig monitoren.

Reactie 9:
Ik woon op de Amstelvlietstraat en maak zowel gebruik van de auto en fiets om bij mijn woning te komen. Ik ben dan ook blij dat u zoveel aandacht besteed aan de Spaklerweg. Na bestudering van uw plannen maak mij best zorgen omtrent dit plan.
Ik zie 2 ernstige knelpunten.

1. Aansluiting op de Welnastraat.
- Al het fiets en wandelverkeer moet nu aan de west zijde van de Spaklerweg gaan rijden. Dat is een extra hoeveelheid verkeer, zoals deze nu "tijdelijk" agv de aanleg van de te realiseren onderdoorgang is gerealiseerd.
- In de ochtend en avondspits is het op het voetpad druk met mensen die naar en van de metro lopen. Deze wandelaars hebben soms haast, lopen soms langzaam en beiden kijken regelmatig op hun telefoon. Wat ze gemeen hebben dat ze enerzijds voorrang hebben en anderzijds niet echt opletten. En ze lopen in beide richtingen.
- Daarnaast hebben we in beide richtingen de mensen op de fiets en de e-bike. Naarmate de buurt completer wordt en de nieuwe verbindingen allemaal beschikbaar zijn zal dat nog drukker worden.
- Kortom de stoep en het fietspad wordt met veel verschillende snelheden door het langzame verkeer gebruikt, wat het oversteken met de auto moeilijk maakt.
- Het is te verwachten dat de stromen voetgangers en fietsers alleen maar zullen groeien, en de doorgang voor automobilisten dus complexer.
- We hebben best veel verkeer dat de Welnastraat oversteekt. En een smalle doorgang voor best wel veel autoverkeer, zeker in de spits. Dit zal leiden tot oponthoud, vertraging en zeker ook tot ongelukken. Gelukkig rijden de auto's niet hard, maar de fietsers zijn gewend om door te rijden.
- Daarnaast is het als automobilist erg oncomfortabel om met ieder wiel apart de drempel over te moeten. Alle inzittende worden, ook bij langzame snelheid, goed door elkaar geschud.
De mini rotonde die aangelegd wordt voor de Welnastraat maakt het oversteken niet makkelijker, hooguit kan de doorstroming iets verbeterd worden.

2. De rotonde bij de Omval nabij de spoorwegonderdoorgang
- Het klinkt een beetje onaardig, maar ik vind het vals dat het ontwerp stopt bij de brug, en de rotonde door een ander project moet worden opgepakt (Kunbuurt).
- De huidige situatie is dat er weinig fietsers nabij het gebouw van NN oversteken om de rotonde bij het viaduct goed te nemen. Ik schat dat 80% van de fietsers gewoon door rijdt, groepen, bakfietsen, racefietsen en brommers. Ze negeren het inrij verbod.
- Deze groep illegale fietsers perst zich met veel creativiteit over het voetpad en het fietspad in door uitgang van de rotonde voor fietsers die het Weesperzijde fietspad berijden het Rabobank kantoor.
- Doordat dit project het fietsverkeer aan de westkant drukker maakt zou u ook verantwoordelijk voor de ongelukken die daar plaatsvinden. Eigenlijk moet deze rotonde gelijk in ontwikkeling genomen worden met het westelijke fietspad.
Samenvattend moet ik zeggen dat het er mooi uitziet. Ik mis de risico analyse waarin de 2 grootste risico's die ik hierboven beschreven heb zijn geadresseerd en verwerkt in het plan, slechts een tabel met de verkeersintensiteit in de nota van uitgangspunten.
Kortom, ik maak mij ernstig zorgen over de ongelukken die op beide plekken gaan plaats vinden. Het fijne voor de ontwerper is dat deze daar waarschijnlijk niet in betrokken zal zijn. Ik als wandelaar, fietser en automobilist wel.
Ik wil hier graag in de spits met u kijken wat hier allemaal voor wonderlijke taferelen plaatsvinden en dit doorvertalen wat dat kan betekenen voor de toekomst.

<u>Antwoord reactie 9, punt 1:</u>
Zie p. 15, antwoord kruising Welnastraat

<u>Antwoord reactie 9, punt 2:</u>
In de huidige situatie volgt de fietsroute de stad in, aan de bebouwingzijde, met een linker knik de loop van de Amstel. Fietsers die hun weg langs de Weespertrekvaart zouden willen vervolgens dienen over te steken. Het is niet toegestaan om rechtdoor te fietsen, omdat daar op dit moment

nog te weinig ruimte voor een 2 richting fietspad is. Het profiel zoals opgenomen in het voorkeursmodel zal in de toekomst wel doorlopen tot waar nu de rotonde zich bevindt. Hier is in het ontwerp voor de Omval en het ontwerp voor de Spaklerweg rekening mee gehouden.

Reactie 10:
Obv de tekening lijkt het alsof het niet mogelijk is om vanuit het centrum linksaf te slaan richting de Amstelstroomlaan. Dit lijkt mij niet wenselijk.
Antwoord:
Dank voor uw reactie, deze sluit aan op onze wensen. We nemen dit dan ook mee in de uitwerkingsfase. De fysieke ruimte die er beschikbaar is tussen het spoortalud en het QO hotel maakt dat er geen ruimte is voor zowel doorgaande route als afslagvakken (links en rechtsaf). Wij zijn momenteel op basis van verkeerskundige doorrekeningen aan het onderzoeken of en hoe het mogelijk is om in de uitwerking van het kruispunt de afslaande beweging mogelijk te maken. Dit zal namelijk bijdragen aan een veel robuuster en gebruiksvriendelijke netwerk.

Reactie 11:
Wat mij betreft ziet het er goed uit.
Vraag: klopt het dat je vanuit de stad komend op de Spaklerweg met de auto niet linksaf kunt bij het kruispunt van de Amstelstroomlaan?
Antwoord:
Dank voor uw reactie, deze sluit aan op onze wensen. We nemen dit dan ook mee in de uitwerkingsfase. De fysieke ruimte die er beschikbaar is tussen het spoortalud en het QO hotel maakt dat er geen ruimte is voor zowel doorgaande route als afslagvakken (links en rechtsaf). Wij zijn momenteel op basis van verkeerskundige doorrekeningen aan het onderzoeken of en hoe het mogelijk is om in de uitwerking van het kruispunt de afslaande beweging mogelijk te maken. Dit zal namelijk bijdragen aan een veel robuuster en gebruiksvriendelijke netwerk.

Reactie 12:
Ontwerp ziet er mooi uit. Afweging voor mini verkeerspleinen voor toegang wijk is een mooie oplossing.
1) Wel een punt van zorg mbt het tweerichtingen fietspad in aansluiting naar de rotonde bij de Rembrandttoren. Fietsers die nu op het westelijke fietspad richting centrum gaan, behoren nu af te slaan naar de Omval of naar het fietspad aan de oostelijke kant van de Spaklerweg te gaan. Dit doen ze nu niet!
De fietsers gaan gewoon rechtdoor over het westelijke fietspad richting de rotonde bij de Rembrandttoren. Bij deze rotonde komt deze stroom in de knel met fietsers die uit het centrum komen en fietsers die onder het spoor door komen. Het tweerichtingenfietspad kan alleen goed werken als deze situatie wordt opgelost. De plannen moeten op elkaar aansluiten. Deze rotonde moet gelijktijdig aangepakt worden.
2) Het tweede punt betreft de ingang naar de parkeergarage bij George Marina. Het verdiend extra aandacht dat de toegang over een druk fietspad moet.
Antwoord reactie 12, punt 1:
In de huidige situatie volgt de fietsroute de stad in, aan de bebouwingzijde, met een linker knik de loop van de Amstel. Fietsers die hun weg langs de Weespertrekvaart zouden willen vervolgens dienen over te steken. Het is niet toegestaan om rechtdoor te fietsen, omdat daar op dit moment

nog te weinig ruimte voor een 2 richting fietspad is. Het profiel zoals opgenomen in het voorkeursmodel zal in de toekomst wel doorlopen tot waar nu de rotonde zich bevindt. Hier is in het ontwerp voor de Omval en het ontwerp voor de Spaklerweg rekening mee gehouden.
Antwoord reactie 12, punt 2:
Het havengebouw (George Marina) zal conform het stedenbouwkundig plan in de eindsituatie bereikbaar zijn via de Amstelbeststraat. Zodoende ontlasten we de oversteek met de Korte Ouderkerkerdijk door het ontvlechten van verkeersstromen. Door bij alle afslagen de wijk te kiezen voor het 'mini verkeersplein' ontstaat een herkenbare situatie wat bij draagt bij de verkeersveiligheid. De ontwerpoplossing is zo gemaakt om verkeersveiligheid en doorstroming optimaal samen te laten gaan.

Reactie 13:
Allereerst goed dat de Spaklerweg wordt aangepast. Fijn ook dat deze inspraak gelegenheid bestaat. Een paar opmerkingen/ wensen
1) wat mij betreft is de auto veel te dominant geweest in dit ontwerp. Zowel de Spaklerweg als de Amstelstroomlaan zijn in dit voorstel erg autovriendelijk ingericht. Daarmee wordt/ blijft dit een gevaarlijke straat voor onze kinderen. Ik zou hier graag veel meer drempels, bredere stoepen en meer groen willen zien. De gescheiden rijstrook draagt in mijn ogen bij aan het idee dat hier vooral snel gereden moet kunnen worden. Op beide kruispunten gaan gevaarlijke situaties ontstaan die kunnen worden voorkomen als ze minder autovriendelijk worden. Als ik kijk naar de idealen van dit stadsbestuur (de auto langzaam maar zeker de stad uit krijgen) vind ik dit ontwerp ook niet passen.
2) vooral bij beide kruispunten mis ik veel groen. De ingang Welnastraat zou meer bomen, perkjes en bloembakken moeten krijgen. Dit zal bijdragen aan de leefbaarheid.
Antwoord reactie 13, punt 1:
De Spaklerweg is op stadniveau aangewezen als hoofdnet auto. Bij deze functie horen een aantal vaste gegegevens die vanuit dit project niet aangepast kunnen worden. Denk daarbij aan 50km/u, gescheiden rijbanen, vrijliggende fietspaden, asfalt en een goede doorstroming. Leefbaarheid en (verkeers)veiligheid zijn belangrijke uitgangspunten voor bewoners. Wij zetten dan ook hoog in met brede stoepen, vrij van obstakels waardoor de plint en veiligheid sterk verbeterd wordt. Ook het minimaliseren van oversteekbewegingen, het versmallen van de rijbanen en het verbeteren van de oversteekpunten dragen bij aan de (verkeers)veiligheid
Antwoord reactie 13, punt 2:
Dank voor uw reactie. Wij herkennen ons in uw opmerking. In de openbare ruimte is er altijd een spanningsveld tussen veel groen en (verkeers)veiligheid. Wij nemen uw opmerking mee en onderzoeken in de uitwerkingsfase of het aantal bomen en groenoppervlakte verder kunnen optimaliseren.

Reactie 14:
Dank voor het delen van het nieuwe ontwerp van de inrichting van de Spaklerweg. Graag geven we commentaar op de inrichting van het kruispunt bij 0.
Naar onze mening is de veiligheid van het kruispunt nog onvoldoende uitgewerkt. Uitgaande van een enkelzijdig fietspad met tweerichtingsverkeer ontstaat een kruispunt dat slechts met moeite kan over worden gestoken tijdens de spitsuren. Het kruispunt is onveilig:
1. voor fietsers en voetgangers tussen de fietstunnel van en naar de Korte Ouderkerkerdijk (Park

Somerlust).
2. Voor fietsers die vanaf de brug naar het kruispunt toegaan. Zij hebben immers net vanaf de brug snelheid gekregen en komen plotseling op een onoverzichtelijke kruising met een zebrapad en een ander fietspad.
3. Voor kinderen, voor hen is deze kruising veel te complex.
We verzoeken u de kruising veiliger te maken voor langzaam verkeer. Bijvoorbeeld door het afremmen van fietsers van de brug door een bocht of andere duidelijk zichtbare belemmering. Of door het plaatsen van stoplichten.
Vanwege de belangrijke status die zowel fietspaden als weg hebben, de groei van de woonwijken in Amstelkwartier, de aantrekkingskracht van het Somerlustpark en het nieuw te openen park Bellavista zullen de inrichting van het huidige voorstel zeer waarschijnlijk snel achterhaald maken. Door de school in de Markornstraat en door de nieuwe basisschool tegenover het Bajeskwartier kunnen hier ook meer bewegingen van en met kinderen verwacht worden. Extra veiligheid van de drukke kruising is in onze ogen dan ook essentieel.
Antwoord:
Dank voor uw reactie. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een van de onderliggende peilers van dit ontwerp. Het voorkeursontwerp is een integrale oplossing waarbij we alle aspecten die spelen meegenomen hebben. Naast dat de rijbanen voor autoverkeer aanzienlijk versmald worden ten opzichte van de huidige situatie wordt bij de kruising bij de Korte Ouderkerkedijk de ingezaaide middenberm tussen de rijbanen lokaal verdikt, 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 verkeerstromen niet te hinderen.

De gemeente is voornemens om tijdens een volgende bewonersavond het plan en de ontwerpkeuzes persoonlijk aan u toe te lichten zodat u kunt zien en horen hoe alle overwegingen om tot dit voorkeursontwerp te komen zijn meegenomen.

Reactie 15:
Ik ben hartstikke blij dat nu online staat.
Wat me niet helemaal duidelijk is op basis van het ontwerp is of er nu wel of niet een doorgang komt op de hoogte van de metro halte spaklerweg? En of dit een doorgang is die te gebruiken zonder een OV-chipkaart etc te gebruiken?
En vraag: kunnen jullie de tekening voorzien van een legenda? Van sommige dingen krijg ik nog niet een duidelijk beeld.
Antwoord:
Dank voor uw reactie. Er komt geen poortjesvrije doorgang bij metro Spaklerweg. Uit onderzoek is gebleken dat hier fysiek helaas geen ruimte voor is binnen de bestaande tunnelbuis.
Met het openstellen van de Amstelstroomlaantunnel zullen de connecties met omliggende plangebieden sterk verbeteren.

Een duidelijke legenda is inderdaad een ontbrekende stukje informatie op de tekening. We pakken dit op.
De gemeente is voornemens om tijdens een volgende bewonersavond het plan en de ontwerpkeuzes persoonlijk aan u toe te lichten zodat u kunt zien en horen hoe alle overwegingen om tot dit voorkeursontwerp te komen zijn meegenomen.

Reactie 16:
Het plan kan voor wat betreft het stuk vanaf de kruising bij George Marina richting de stad eigenlijk helemaal niet beoordeeld worden zonder de situatie van de rotonde bij de Omval daarin mee te nemen.
Het huidige situatie met het tweerichtingenfietspad vanaf George Marina tot aan de betreffende rotonde is echt heel gevaarlijk. Het kruispunt bij George Marina is nu al heel erg druk en zal in de toekomst alleen maar drukker worden. Verder verandert in de huidige situatie het tweerichtingenfietspad vlakbij de rotonde in een eenrichtingsfietspad. Fietsers naar de stad toe worden geacht daar over te steken naar de andere zijde van de Spaklerweg om daar hun weg naar de rotonde te vervolgen. Helemaal niemand doet dat, wat tot gevolg heeft dat massa's fietsers en brommers vanaf George Marina komend de rotonde vanaf de tegengestelde kant komen oprijden. Levensgevaarlijk!
Cruciaal is dus hoe het tweerichtingenfietspad in het nieuwe plan zijn vervolg krijgt naar de rotonde en over de Omval heen naar de Weesperzijde.
Verder is voor de bewoners van het Bajeskwartier de onderdoorgang onder het spoor bij Haut hun enige route naar het centrum. Die route is nu al heel druk en zal alleen maar veel drukker worden. Het is onlogisch om al deze fietsers de straat over te laten steken voordat ze hun route richting rotonde en centrum kunnen vervolgen. Daarmee wordt die kruising aanmerkelijk en onnodig extra belast.
Tot slot (nogmaals) graag uw aandacht voor het kruispunt bij Haut/George Marina. Daar is al sprake geweest van een dodelijk ongeval bij het oversteken. Het is een wilde en drukke mengeling daar van ouders met kleine kinderen, bakfietsen, brommers die te hard rijden, auto's die voorrang nemen en te hard te brug af komen rijden, zongenieters, hardlopers en horecabezoekers wat daar allemaal samenkomt, haast heeft, niet oplet, door wil rijden, af wil slaan, etc. Zorg er alstublieft voor dat het daar veilig wordt en blijft!
Antwoord:
Dank u wel voor uw reactie. De Spaklerweg stelt ons voor een complexe opgave waarbij we rekening moeten houden met alle uitgangspunten en alle wensen. De inrichtingsopgave en het voorkeursontwerp is dan ook een integrale oplossing voor verkeersveiligheid, doorstroming, beeld- en leefkwaliteit en gebruiksvriendelijkheid. Op al deze vlakken zal de nieuwe inrichting sterk afwijken van de huidige inrichting. Met betrekking tot de ligging van het fietspad volgen wij het advies van Verkeer & Openbare Ruimte, die op het grotere netwerk deze ligging nastreven.

Wat betreft de aansluiting bij de rotonde. In de huidige situatie volgt de fietsroute de stad in, aan de bebouwingzijde, met een linker knik de loop van de Amstel. Fietsers die hun weg langs de Weespertrekvaart zouden willen vervolgens dienen over te steken. Het is niet toegestaan om rechtdoor te fietsen, omdat daar op dit moment nog te weinig ruimte voor een 2 richting fietspad is. Het profiel zoals opgenomen in het voorkeursmodel zal in de toekomst wel doorlopen tot waar nu de rotonde zich bevindt. Hier is in het ontwerp voor de Omval en het ontwerp voor de Spaklerweg rekening mee gehouden.
De herinrichting van de Spaklerweg wordt gefaseerd uitgevoerd. In de uitwerking hiervan zal de mogelijkheid om het fietspad aan de taludzijde vanaf de fietstunnel bij de Korte Ouderkerkerdijk tot aan de rotonde te behouden tot de herinrichting van de rotonde onderzocht worden.

Wat betreft het kruispunt bij Haut/George Marina, we begrijpen uw zorg over de verkeersveiligheid op dit kruispunt. . Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een van de onderliggende peilers van dit ontwerp. Het voorkeursontwerp is een integrale oplossing waarbij

we alle aspecten die spelen meegenomen hebben. Naast dat de rijbanen voor autoverkeer aanzienlijk versmald worden ten opzichte van de huidige situatie wordt bij de kruising bij de Korte Ouderkerkedijk de ingezaaide middenberm tussen de rijbanen lokaal verdikt, 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 verkeerstromen niet te hinderen.

De gemeente is voornemens om tijdens een volgende bewonersavond het plan en de ontwerpkeuzes persoonlijk aan u toe te lichten zodat u kunt zien en horen hoe alle overwegingen om tot dit voorkeursontwerp te komen zijn meegenomen.

Reactie 17:
Kruispunt Welnastraat: In de tekening staat er een fietspad in 2 richtingen over de Spaklerweg. De kruispunt met de Welnastraat, en ook met de straat naast George Marina, is daarmee een hele uitdaging.
Is er rekening gehouden met de grote hoeveelheid fietsers dat hier de hele dag rijdt vooral op spitsmomenten? in combinatie met de hoeveelheid verkeer (bewoners en waternet) dat de hele dag af- en aanrijdt.
Een groot deel van de bewoners zijn opgroeiende kinderen, waarbij oversteken in zo'n situatie echt wel heel challenging is. het is nu al een uitdaging, die Spaklerweg, terwijl er nu nog een fiestpad in 2 richtingen is.
Dit vraagt om ongelukken. Graag nog eens herzien en zorgen dat deze kindvriendelijke buurt ook kindvriendelijk kan oversteken, we maken ons hier ernstige zorgen om.
Ik woon zelf in de Amstelvlietstraat en maak me ernstige zorgen om deze verkeerssituatie. Dit vraagt om ongelukken.
Antwoord:
Dank voor uw reactie. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een van de redenen waarom we deze herinrichtingsopgave uitwerken. Het verminderen van de oversteekbewegingen, mede door een dubbelzijdig fietspad langs de gevelzijde, draagt daaraan bij. De drie oversteken die in het plan noodzakelijk zijn, worden compleet anders vormgegeven dan in de huidige situatie, waarbij een veilige haven tussen de rijbanen en goede zichtbaarheid belangrijke uitgangspunten zijn.

Reactie 18:
1. De aansluiting van de Welnastraat op de Spaklerweg is nu heel slecht, met een onoverzichtelijke situatie als je met de auto rijdt, omdat fietsers, voetgangers en auto's van alle kanten voorbij kunnen komen. Dit moet echt beter en veiliger.
2. Het aantal fietsparkeerplaatsen in de hele wijk is slecht: ze zijn op de trottoirs geplaatst, waardoor deze moeilijker te bewandelen zijn, terwijl er tegelijkertijd heel weinig auto's parkeren op de veel te ruim aanwezige parkeerplaatsen. Het zou beter zijn als de fietsen op een deel van de parkeerplaatsen van auto's geplaatst kunnen worden en de trottoirs alleen nog door voetgangers gebruikt worden. Het is onduidelijk hoe de fietsparkeerplaatsen langs de Spaklerweg gesitueerd worden. Met name ook weer rond de aansluiting van de Welnastraat op de Spaklerweg is het nu een chaos van fietsen waardoor hier niet goed en veilig gelopen kan worden.
3. Het ontwerp maakt niet duidelijk hoe het fietspad in noordelijke richting tussen de brug en de rotonde verder zal gaan lopen en hoe dus een veilige fietsroute langs het Amstelplein richting het centrum zal worden ingericht. Het zou veiliger zijn als fietsen met de klok mee in plaats van tegen de klok in over de rotonde kunnen fietsen, omdat ze daarmee niet de weg met auto's twee keer

hoeven over te steken. Voorwaarde is uiteraard dat het fietspad tot op het Amstelplein breed is en tweerichtingsfietsverkeer mogelijk maakt.

Antwoord reactie 18, punt 1:

Zie p. 15, antwoord op kruising Welnastraat

Antwoord reactie 18, punt 2:

Het fietsparkeren wordt verplaatst naar de locatie van de autoparkeerplaatsen en ook komt er meer ruimte voor fietsparkeren, zowel aan de Spaklerweg als bij de ingang van het metrostation. In het ontwerp is er rekening mee gehouden dat er een schone vrij doorgaande stoep gerealiseerd wordt. Het fiets parkeren vindt plaats tussen de bomen met parkeervakken en incidenteel nietjes. Op de stoep komt geen fiets parkeren.

Antwoord reactie 18, punt 3:

In de huidige situatie volgt de fietsroute de stad in, aan de bebouwingzijde, met een linker knik de loop van de Amstel. Fietsers die hun weg langs de Weespertrekvaart zouden willen vervolgens dienen over te steken. Het is niet toegestaan om rechtdoor te fietsen, omdat daar op dit moment nog te weinig ruimte voor een 2 richting fietspad is. Het profiel zoals opgenomen in het voorkeursmodel zal in de toekomst wel doorlopen tot waar nu de rotonde zich bevindt. Hier is in het ontwerp voor de Omval en het ontwerp voor de Spaklerweg rekening mee gehouden.

2.3 Kruising Welnastraat

Er zijn een aantal opmerkingen gekomen die betrekking hebben op de aantakking met de Welnastraat. Omdat deze opmerkingen van dezelfde strekking zijn, beantwoorden wij deze graag als totaal. Hieronder vindt u eerst de verschillende reacties en vervolgens ons antwoord.

Reactie 19:

Ik maak veelvuldig gebruik van de auto vanuit de welnastraat naar de Spaklerweg richting de a10 te gaan. Mijn indruk van het voorlopige plan is dat 's morgens te druk wordt met fietsers dat ik lange rij auto's verwacht in de welnastraat wachtend om het fietspad over te steken. Daarom pleit ik voor nog een fietspad aan de overkant (de bestaande situatie). Ook denk dat ik, als ik 's middags thuiskom van het werk, lang moet wachten om vanuit de Spaklerweg de welnastraat in te slaan. Ik denk dat het goed idee is om 2 voorsorteer stroken op de Spaklerweg ter hoogte van de welnastraat te maken om de doorstroming te bevorderen. Een voor rechtdoor en een om linksaf te slaan. (de bestaande situatie) Anders denk ik dat met doorstroming vast loopt.

Reactie 20:

Door twee richting fietspad en stoep wordt het erg lastig en onveilig om de afslag de Welnastraat in te nemen. Ik merk dit nu al dat je er op bepaalde tijdstippen als automobilist bijna niet tussen komt. Met alle elektrische fietsen tegenwoordig naderen deze ook nog eens sneller dan je soms inschat en is wat mij betreft niet de vraag of er ongelukken gaan gebeuren maar wanneer.
Voorkeur zou zijn om een richting fiets pad aan beide kanten te hebben, zoals het was.
Daarnaast zou het zeer wenselijk zijn om bovenop de helling naast het spoort geluidsdempende schermen te plaatsen oid, momenteel hebben wij in de Amstelvlietstraat last van het geluid van de langsrijdende metro's en treinen.

Antwoord:

Zie antwoord met betrekking tot afslag Welnastraat p. 15.

Wat betreft de geluidsdempende schermen, het spoortalud valt helaas niet binnen onze opdracht. Eventuele geluidsdempende schermen behoren dan ook niet tot de inrichtingsmogelijkheden die bij de herinrichtingsopgave komen kijken.

Reactie 21
Verkeersplein bij de Welnastraat zal vooral tijdens de ochtend- en avondspits en gevaarlijk probleem vormen met in en uitrijdend autoverkeer vs de volledige fietsstroom aan één kant van de Spaklerweg. Zonder verkeerslichten of een andere oplossing zullen daar veel irritatie en onveilige situaties ontstaan, met fietsers die vinden dat ze voorrang hebben en auto's die vinden dat ze te lang staan te wachten. Dit is nu al zo, maar helemaal met het volledige fietsverkeer aan één kant

Reactie 22
Het is mij niet duidelijk waarom het fietspad aan de westkant is gekozen. Hiermee kruist het fietspad alle kruispunten. Aan de noordkant (de kant van de spoorlijn) er bijna geen enkel kruispunt. Als het fietspad aan die kant zou zijn is dat is veiliger voor iedereen. Ik woon in de Amstelvlietstraat, ik kan alleen de buurt uit met de auto via de Welnastraat. Ik moet dus minstens 2 keer per dag (bijvoorbeeld wanneer ik naar mijn werk ga) proberen dat fietspad te kruisen. Het is nu al moeilijk terwijl er nog een fietspad is aan de andere kant. Het is gevaarlijk, tijdrovend, verkeersopstoppend (zeker met de school in dezelfde straat). Graag dus het fietspad aan de andere kant.

Reactie 23:
Hoe kom je met gemotoriseerd vervoer van de Spaklerweg op de Welnastraat ?
Is dat net zo onveilig als nu ?

Reactie 24:
Kruispunt Welnastraat in de ochtend:
Is er rekening gehouden met het enorme aantal fietsers dat in twee richtingen rijdt (vooral richting zuid), gecombineerd met het aantal voetgangers dat uit Villa Mokum naar de metro loopt (vooral richting noord) en het in de ochtend vertrekkend autoverkeer vanuit het Amstelkwartier fase 1?
Dezelfde vraag geldt voor de middag, alhoewel de drukte dan meer gespreid is, maar zorgt voor meer fiets- en voetbewegingen zowel vanuit noord als vanuit zuid en inrijdend verkeer de wijk in.
Is er tijdens de spits, van 8 tot 9 uur op werkdagen gepost op dit enorm drukke kruispunt?
Zo niet, dan zou ik dat zeker doen, ook in deze corona periode.
Ik woon namelijk zelf in de Amstelvlietstraat en het is niet de vraag OF er een serieus ongeluk gebeurt, maar WANNEER.
Ik zie ook in de tekeningen dat er een minirotonde wordt gebruikt om de doorstroming de wijk in te bevorderen. Het is echter er zo druk dat het achterliggende verkeer (stad in) dan ophoopt en op de minirotonde is maar plek voor een paar auto 's.

Reactie 25:
Vanaf de fiets/voetgangerstunnel heeft onze voorkeur een enkelzijdig fiets/voetpad, zoals reeds aanwezig op de Solitudolaan, aan de spoorzijde, vanaf het tunneltje, richting Amstelstation. Over de lange lijn (tussen Amstelstation en Duivendrecht) is dit niet nodig. Wij willen voorstellen om het huidige fietspad aan de spoorzijde vanaf het tunneltje te handhaven en aan te laten sluiten op het reeds aanwezige fietspad op de brug richting het Amstelstation. Deze oplossing maakt het mogelijk dat het fietsverkeer vanaf de Wenkebachweg/Solitudolaan niet de Spaklerweg hoeft over te steken, naar het voorgestelde tweerichtingfietspad aan de zijde van George Marina. Dit

voorkomt verkeersgevaarlijke situaties voor m.n. de bewoners en de leerlingen van de nieuw te bouwen scholen in de wijk Weespertrekvaart midden en Bajeskwartier.

Antwoord reacties Kruising Welnastraat, reacties 19 t/m 25:
Dank u wel voor uw reactie(s). De Spaklerweg stelt ons voor een complexe opgave waarbij we rekening moeten houden met alle uitgangspunten en alle wensen. De inrichtingsopgave en het voorkeursontwerp is dan ook een integrale oplossing voor verkeersveiligheid, doorstroming, beeld- en leefkwaliteit en gebruiksvriendelijkheid. Op al deze vlakken zal de nieuwe inrichting sterk afwijken van de huidige inrichting. Met betrekking tot de ligging van het fietspad volgen wij het advies van Verkeer & Openbare Ruimte, die op het grotere netwerk deze ligging nastreven. Het minimaliseren van oversteekbewegingen van fietsers over de Spaklerweg is een belangrijk aspect wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

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.

De gemeente is voornemens om tijdens een volgende bewonersavond het plan en de ontwerpkeuzes persoonlijk aan u toe te lichten zodat u kunt zien en horen hoe alle overwegingen om tot dit voorkeursontwerp te komen zijn meegenomen.