Gemeente Amsterdam

Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

106e Vergadering Toetsteam – 15 oktober 2024	
DO Linneausstraat - Middenweg	
Context	Op de Linnaeusstraat / Middenweg vindt onderhoud plaats aan zowel de trambaan, kabels en leidingen als ook het maaiveld. Het project combineert deze opgaven tot één project en vindt daarmee mogelijkheden, vooral in de programmering en inrichting van het maaiveld, om gelijk ook andere ambities van de stad te verwezenlijken. Er wordt gesteld dat het qua werksoort om 'groot onderhoud' gaat. Er is zodoende geen NvU gemaakt. Op 9 juli 2024 is het Voorlopig Ontwerp (VO) besproken in het Toetsteam ORM. Dat beoordeelt formeel geen VO's, alleen Definitieve Ontwerpen (DO's), maar heeft de gewoonte om groot onderhoud projecten tegemoet te komen door gemaakte VO's te beoordelen als een soort van getekende NvU's. Zodoende heeft het Toetsteam op 9 juli 2024 het VO toch beoordeeld. Het oordeel was negatief. Mede naar aanleiding van het eerste oordeel heeft het project twee vervolgacties uitgevoerd: • In een georganiseerde ontwerpchallenge is gekeken hoe het VO verbeterd kan worden. • Tevens is bekeken hoe een volledige herinrichting eruit zou kunnen zien. De opbrengst van de eerste actie is volgens het project dat het VO, binnen de gestelde kaders, niet significant te verbeteren is. In de ontwerpchallenge zijn wat kleine opmerkingen gemaakt die (grotendeels) verwerkt zijn in het DO. De opbrengst van de tweede actie betreft een alternatief ontwerp waarin op hoofdlijnen is bekeken wat er mogelijk is met meer ontwerpvrijheid. Dit heeft geresulteerd in een ontwerp waarin grotendeels tegemoet gekomen wordt aan de kritiek van het Toetsteam op het VO maar dat volgens het project niet past binnen de kaders en uitganspunten van de opdracht. Het oordeel van het Toetsteam op het VO is, samen met het alternatieve ontwerp, met de verantwoordelijk bestuurder van stadsdeel Oost besproken en niet met het college (de verantwoordelijk wethouder). De bestuurder van stadsdeel Oost heeft besloten vast te houden aan de uitgangspunten en kaders van het VO en niet nader te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn van het alternatief. Het project en DB Oost hebben ingeschat dat het negatieve Toetsteamoordeel op het VO niet gebaseerd was op afwijkingen van stedelijk beleid en om die reden dus niet aan het college voorgelegd hoefde te worden. Uitzondering hierop was de wens van stadsdeel Oost om streetprint toe te passen (waarop het Toetsteam ook negatief

	geoordeeld had). Het project was van mening dat het toepassen van streetprint wél een afwijking zou zijn van stedelijk beleid en heeft dat d.d. maandag 7 oktober 2024 besproken met verantwoordelijk wethouder Van der Horst. Die heeft besloten om op dit punt niet contrair te gaan aan het oordeel van het Toetsteam. Het project legt aan het Toetsteam nu het DO ter beoordeling voor.
Oordeel Toetsteam	Het Toetsteam oordeelt negatief op het voorgelegde DO. Het Toetsteam constateert dat het DO, op kleine aanpassingen na, een uitwerking betreft van het eerder voorgelegde VO waarop het Toetsteam negatief heeft geoordeeld. De volgende essentiële passage uit het eerste oordeel geldt zodoende nog steeds: *"Het voorliggend plan lijkt eerder een optelsom van allerlei met name infrastructurele belangen en ingrepen dan een integraal (ook landschapsarchitectonisch) ontwerp dat voortkomt uit een heldere visie op de toekomst van deze belangrijke winkelstraat. De voortdurende wisselingen in het profiel, de daaruit voortkomende slingerende routing van auto's en fietsers, de daaruit voortkomende wisseling in materialen, de daaruit voortkomende versnipperde boomstructuur etc, leiden uiteindelijk tot een onsamenhangend en onrustig straatbeeld waarbij ook de verkeersveiligheid niet is gediend. Het Toetsteam heeft begrip voor de lastige situatie waarin het project verkeert, de wellicht beperkte mogelijkheden die het heeft om tot een samenhangender, begrijpelijk en veilig geheel te komen, maar kan niet anders dan concluderen dat het voorliggende nog onvoldoende is: vandaar het negatieve advies".* Het project gaat in een aantal stukken vrij uitgebreid in op specifieke opmerkingen die het Toetsteam in het eerste oordeel maakte, maar besteed weinig aandacht aan de wezenlijke kritiek van het Toetsteam op het toen gepresenteerde VO en het daarbij doorlopen proces. Ook ter vergadering zijn er geen nieuwe argumenten naar voren gekomen. Aangezien zowel plan als argumentatie niet wezenlijk zijn gewijzigd is er voor het Toetsteam geen aanleiding om tot een ander oordeel te komen. Het Toetsteam waardeert de georganiseerde ontwerpchallenge en het alternatief dat daaruit is voortgekomen. Het alternatief toont duidelijk aan dat er, uitgaande van andere uitgangspunten, heel andere inrichtingsmogelijkheden in beeld komen die naar het oordeel van het Toetsteam beter passen bij het beleid en de ambities van de stad. Het Toetsteam raadt zodoende van harte aan om alternatieve mogelijkheden (er zijn er meer) nader te onderzoeken. Echter, het project stelt zelf met nadruk dat het alternatief verder niet ter beoordeling voorligt, dus het daadwerkelijke oordeel heeft verder betrekking op het voorliggende DO.

	Het Toetsteam is van mening dat het oordeel op het VO, met daarin fundamentele kritiek op het gehele ontwerp, integraal besproken had moeten worden met het college (wethouder Van der Horst), omdat er op diverse punten sprake is van afwijking van stedelijk beleid. Het Toetsteam is het niet eens met het besluit van het project om enkel het onderwerp streetprint voor te leggen aan de wethouder. Het Toetsteam zal onder 'Nadere overwegen bij het oordeel' ingaan op welke punten het ontwerp strijdig is met stedelijk beleid. Omdat het Toetsteam bondige oordelen schrijft, worden aan dit oordeel niet de specifieke passages uit het beleid toegevoegd waarop het Toetsteam zich baseert. Ook worden niet alle overwegingen die ten grondslag liggen aan het oordeel beschreven. Die zijn uiteraard wel beschikbaar en kunnen, indien daar behoefte aan is, overlegd worden.
Nadere overwegingen bij het oordeel	Het Toetsteam oordeelt negatief op vier hoofdpunten in het DO die afwijken van stedelijk beleid: A. Het gevoerde proces wijkt af van de afspraken zoals gemaakt in de USTOR. Het voorliggende plan is geen Groot Onderhoud maar een Herinrichting en daartoe had een NvU gemaakt moeten worden. Een NvU waarin systematisch verschillende modellen en opties via ontwerpend onderzocht hadden kunnen worden. Een NvU waarover uiteindelijk, inclusief een beoordeling door het Toetsteam, een bestuurlijk besluit genomen had kunnen worden, inclusief waarschijnlijk een voorkeursmodel. Het ontbreken van deze NvU maakt dat het Toetsteam het voorliggende plan, de achtergronden niet goed kan beoordelen en alleen kan constateren dat het getekende onvoldoende is; B. Het DO voldoet niet aan een aantal inhoudelijke 'topeisen' zoals die geformuleerd staan in beleidsproducten zoals de Omgevingsvisie 2050, de Visie Openbare Ruimte 2025 en Amsterdam Maakt Ruimte. In deze beleidsstukken staan uitgangspunten voor de ontwikkeling en gewenste inrichting van de openbare ruimte, waaronder die van (stads)straten zoals de Linneausstraat/Middenweg. Samengevat: het gaat minder om doorstroming, meer over verblijf en ontmoeting, autoluw, verlaging snelheid, inclusiviteit, duidelijke keuzes maken, waarde gestuurd en niet data gestuurd werken, vergroening, klimaatbestendigheid, duurzaamheid, inclusiviteit etc. En daar hoort een fysieke inrichting bij die gebruiksvriendelijk, prettig, eenvoudig, aantrekkelijk, overzichtelijk en logisch is. Het DO voldoet op veel punten niet aan die topeisen. Het Toetsteam mist met name een goed te volgen afweging tussen enerzijds Plusnet OV (versnellen openbaar vervoer) en anderzijds het streven naar

	een 'stadstraat' (o.a. Omgevingsvisie), waarbij verblijven en dus voetganger en fiets belangrijker zij dan doorstroming openbaar vervoer en auto; . C. Het DO roept teveel vragen op als het gaat over de verkeerskundige opzet en de daarmee samenhangende verkeersveiligheid. Het onrustige profiel met de vele wisselende dwarsprofielen, uitzonderingen en asverspringingen is problematisch: het doet de verkeersveiligheid geweld aan. Met name de keuze om de auto achter de halte langs te laten rijden -het Toetsteam begrijpt uiteraard de gedachte erachter- geeft een grote verstoring en lijkt, in combinatie met andere factoren, het nagenoeg onmogelijk te maken om tot een overzichtelijk ontwerp te komen. Drukke stromen auto's en fietsers die samenvoegen op ingewikkelde, onoverzichtelijke en te smalle punten kloppen 'per punt' verkeers-ontwerptechnisch wellicht wel maar met name in het lengteprofiel ontbreekt consistentie en helderheid. Dat gaat onveilige situaties opleveren omdat de voorgestelde weginrichting teveel aandacht vraagt van de weggebruiker (dit geldt voor zowel automobilist, fietser als voetganger) en de aandacht voor de omgeving minder wordt. En daar schuilt een gevaar in: je merkt minder goed op wat er in de ruimte om je heen gebeurt; D. Het DO voldoet niet aan eisen die vanuit de Puccinimethode worden gesteld aan een goede straatinrichting. Topeisen vanuit het Beleidskader Puccinimethode zijn hetzelfde als die in de eerdere genoemde beleidsproducten zoals onder B beschreven. Aanvullend zijn er in de Puccinimethode passages toegevoegd die duidelijk maken dat het soort slingerende opzet als voor de Linnaeusstraat / Middenweg ongewenst is: *"Bij de opzet van een profiel is het van belang hoofd- en bijzaken uit elkaar te houden.... De banden zijn de belangrijkste lijnen in het profiel. De loop en continuïteit daarvan zijn cruciaal voor de duidelijkheid voor de weggebruikers en daarmee voor de veiligheid en een rustig beeld....ze lopen [de banden] door in de bochten op kruispunten, slingeren zo min mogelijk en worden als eerste opgezet".* Deze passage vat goed samen wat in het huidige plan voor de Linnaeusstraat nou juist niet gelukt is en waardoor o.a. het ongewenste wegbeeld ontstaat. Daarbij, de samenhang in de lijn Linnaeusstraat – Middenweg komt door het grote verschil in wegbeeld teveel onder druk te staan. Ook hierover zijn in de Puccinimethode enkele passages opgenomen (de zgn ' doorgaande lijnen' en hoe daarmee om te gaan).;

	Daarnaast zijn er nog serieuze bedenkingen bij toegankelijkheidsaspecten en vergroeningsmogelijkheden: E. Het DO voldoet niet aan toegankelijkheidseisen Vooral voor voetgangers met een visuele beperking is een rechte, obstakelvrije route een belangrijk toegankelijkheidsaspect. Wel of niet laveren om straatmeubilair, terrassen en uitstallingen en tijdelijke obstakels (vooral fietsen en afval). Een ontwerp waarin veel slingers zitten, maakt de plaatsing ingewikkelder, de straat sneller rommelig en daardoor minder toegankelijk. In bestaande situaties is dat niet altijd te voorkomen, maar bij een herprofilering als deze zou de randvoorwaarde 'De openbare ruimte is toegankelijk voor iedereen' meer moeten zijn dan formeel voldoen aan de (harde) eisen of een checklist. Op veel drukke delen in deze voldragen stadstraat voldoet het ontwerp niet aan het beleidskader Voetganger. Hierin wordt aangegeven dat bij dergelijke stadsstraten een minimale doorloopruimte van 2.90 m minimaal noodzakelijk is (bij 20/30 voetgangers per minuut), 3.60 m gewenst is. Op veel (lange) stukken is de doorloopruimte momenteel rond de 2.50 m. F. Het DO houdt te weinig rekening met het gegeven dat de Linnaeusstraat / Middenweg behoort tot de Hoofdboomstructuur. Indachtig het feit dat deze straat behoort tot de Hoofdbomenstructuur en de noodzaak om hittestress tegen te gaan (deze straat bevindt zich in het hoogste risicogebied w.b. hitte), is het huidige aantal bomen, en de rommelige plaatsing ervan, niet overtuigend. Het alternatief laat goed zien welke (groen)kwaliteit behaald kan worden als wél wordt gewerkt met doorgaande bomenrijen. Om dat te bereiken zou bijv. toch nog beter bekeken moeten worden of de auto toch niet beter over de tramhalte kan rijden. Dit zou de slingers in het straatprofiel sterk beperken en (wellicht) betere, doorgaande bomenrijen mogelijk maken. Aanvullend op de hierboven beschreven fundamentele punten heeft het Toetsteam nog een reeks meer gedetailleerde adviezen op het voorliggend DO, deels op verzoek van het project zelf. Deze opmerkingen dienen in de verdere uitwerking te worden meegenomen. Het Toetsteam wil benadrukken dat het verwerken van onderstaande punten niet zal leiden tot een positief oordeel. Dat is alleen mogelijk als het plan fundamenteel wordt aangepast op basis van de eerdere genoemde vier hoofdpunten waarop het plan afwijkt van stedelijk beleid. • Als het halteperron aan rijweg zijde hoog is, dan een breedte aanhouden van maximaal 5,00 meter; verdeeld over een fietsstrook van 2,00 meter en een autodeel van 3,00 meter.

	Pas een drempel toe om snelheid in te perken. Als het hoogteverschil beperkt is dan volstaat 4,50 meter (verdeling 1,80m om 2,70m); • Als het gaat over het al dan niet toepassen van klinkers in het trottoir heeft het project het eerste oordeel niet goed begrepen. Daarin stond dat het Toetsteam een goede onderbouwing miste om het hele project in klinkers uit voeren (de Vloerkaart Puccinimethode schrijft hier standaard 30x30 tegels voor). Daarnaast is opgemerkt dat specifiek het doortrekken van de afwijkende klinkers van Oostpoort, de Linnaeusstraat in, niet overtuigt. Het Toetsteam heeft in haar schriftelijk advies dus niet aangegeven dat heroverwogen zou moeten worden of alles in klinkers niet teveel is. Hoewel de argumentatie om het hele project in klinkers aan te leggen van het project moet komen, kan het Toetsteam zich daar wel enkele argumenten bij voorstellen. Redenerend vanuit de gewenste samenhang in de lijn winkelstraat Linnaeusstraat-Middenweg is één en hetzelfde materiaal voorstelbaar. Dat daarbij ook voor wat extra kwaliteit wordt gekozen van dikformaat klinkers (standaard Puccinmethode, rood), ook omdat die wat makkelijker straten in de smalle en slingerende trottoirs, is ook voorstelbaar. Niet ondersteund wordt dus de geachte om de klinkers van Oostpoort te gebruiken: het Toetsteam oordeelt daar negatief over. Aangezien de standaard conform Vloerkaart 30x30 tegels is, kan het Toetsteam niet eisen dat de gehele straat in dikformaat klinkers in de trottoirs wordt uitgevoerd. De optie om alleen tussen Polderweg en Ringvaart klinkers toe te passen vindt het Toetsteam uiteindelijk onlogisch. De samenhang in de lijn moet juist benadrukt worden, niet de aansluiting op Oostpoort. Het Toetsteam oordeelt zodoende negatief over het alleen toepassen van klinkers in dat deel. De keuze is dus aan het project: of de hele straat uitvoeren in dikformaat klinkers op de trottoirs, of de hele straat in 30x30 tegels in de trottoirs; • Wat betreft de hoofdlijnen van de materialisering. Akkoord met toepassing zwart asfalt in de rijweg en trambaan. Streetprint op de trambaan is reeds voorgelegd aan wethouder van de Horst en die is niet akkoord met deze afwijking van stedelijk beleid. Rood asfalt in fietsstroken is uitgangspunt van het beleid dus akkoord. In eerste oordeel is al aangegeven dat wellicht ook een plan ontwikkeld zou kunnen worden waarin alleen de trambaan in asfalt wordt uitgevoerd, de rest -dus ook de fietsstroken- in klinkers. Dit zou het welbeeld ten goed komen. In geval de keuze wordt gemaakt om in de hele straat alle trottoirs in tegels uit te voeren: akkoord met tegels met toeslag (type 'extra').

	• Een aantal details in de DO tekeningen strookt nog niet met Handboek Rood. Zo heeft de opzet van de bandenlijnen (welke band waar, aansluitingen, overgangen) nog wat werk nodig. Het project wordt gevraagd hierover even contact op te nemen met de Puccinimethode; • Akkoord met het toepassen van een groenstrook langs de Linnaeusstraat ter hoogte van het viaduct. Beleidsmatig kan een dergelijk groenvak worden toegepast (alhoewel niet voldaan wordt aan de minimale trottoirbreedte voor een stadsstraat van 2,90m). Het Toetsteam ontraadt het vak echter wel. Het is een wat vreemde uitzondering in het geheel die weinig toevoegt en de juist zo noodzakelijke trottoirruimte vermindert; • Voorlopig akkoord op hoofdlijnen met de groene soortkeuze, ervan uitgaande dat gewerkt wordt met de soortlijsten van Handboek Groen. Het Toetsteam zal een definitief oordeel geven als het definitieve beplantingsplan wordt aangeleverd; • De tekening is op diverse onderdelen nog onduidelijk. In lichtgrijs wordt de bestaande situatie aangegeven, terwijl de toekomstige nog nader uitgewerkt moeten worden voor o.a. straatmeubilair en trafo's; • De benodigde tramwaarschuwingslichten dienen nog in het DO te worden ingepast. Dit kan (geringe) impact hebben op de inrichting van de halte en de exacte ligging van de voetgangersoversteek (deze uitwerking/inpassing dient nog aan het Toetsteam te worden voorgelegd); • Het project dient daarnaast met de nog nader uit te werken tekeningen van het DO voor wat betreft de 2 VRI-geregelde kruispunten af te stemmen met de WVA; • Pas waar dat kan op logische plekken drempels toe om de snelheid te beperken; • Markering samenvoegen met OV-baan klopt niet: moet een doorgetrokken lijn zijn met daarnaast een 1-1-markering; • In de dwarsprofielen ontbreken maaiveldhoogtes, waardoor deze onvoldoende getoetst kunnen worden (bijv. afwatering en afschot); • De toe te passen verkeersdrempels dienen nog nader uitgewerkt te worden; • Boomkransen: zijn deze verhoogd? Met welke opvulling? • Waarom een parkeervak ter hoogte van Linnaeusstraat 91-107, een van de smalste punten vanwege de voortuinen; • Kruispunt nabij Oosterpark: positie/opstelruimte van de fietsers die linksaf willen afslaan klopt niet bij alle takken van het kruispunt. Waar is opstelruimte t.o.v. opstelruimte fietsers die rechtdoor gaan en hoe komt de fietser daar?;

	• Bij Pretoriusstraat zit een krappe slinger in het fietspad en een ongelukkige fietsoversteek. Fiets moet terugrijden om over te steken; • Wat is het nut en de noodzaak van de diverse voetgangersoversteken tussen de tramhalte (bijv. t.h.v. Wakkerstraat). Deze maken het profiel extra slingerend, terwijl er in de nabijheid bij de tramhalte een zebra is. Het project wordt ter overweging meegegeven om deze oversteken uit het ontwerp te halen; • Fietsoversteek/kruispunt Hogeweg: noordkant van het kruispunt is net opnieuw aangelegd als ETW30. Het DO van Middenweg sluit niet aan op wat net is aangelegd; • Populierenweg rechtsaf auto, over een doorgetrokken belijning; • Drempels vlak voor inritconstructie bij Domselaerstraat, geeft informeel voorrangsgedrag, pas aan waar dit kan (drempels op voldoende afstand van het conflictpunt); • Hoe komt laad-losverkeer op laadlosplek tussen de bomen?; • De inritbanden van sommige inritconstructies lijken op sommige plekken onnodig lang doorgetrokken (bv bij de Oranje-Vrijstaatkade). Dat versmalt de stoep ter plekke onnodig. Aanbeveling die waar het kan te verkleinen.
Instructie voor ordentelijke besluitvorming bij negatief advies	Dit oordeel van het Toetsteam is negatief. Er is op meerdere punten sprake van strijdigheid met stedelijk beleid. Conform het instellingsbesluit van het Toetsteam moet een project dat een wezenlijke afwijking voorstelt van een stedelijk beleidskader dit aan het college voorleggen.