Adviesaanvraag B&W aan stadsdeelbestuur

Invullen door directie:

Onderwerp adviesaanvraag:	Voorlopig ontwerp van de Spaklerweg en de bijbehorende uitgangspunten.
Portefeuille:	Beheer en inrichting openbare ruimte (wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit)
Directie:	Ruimte en Economie
Datum behandeling staf WH	25 mei 2021
Datum adviesaanvraag:	17 mei 2021
Deadline ontvangst advies:	15 juni
Advies mailen naar:	5.1, 2, e @amsterdam.nl
Meegestuurde stukken:	Bijlage 1_Nota van uitgangspunten herinrichting Spaklerweg dd 7 mei 2021 Bijlage 2_Spaklerweg voorlopig ontwerp Bijlage 3_visualisatie Spaklerweg metrostation Bijlage 4_visualisatie SpaklerwegKorteouderkerkerdijk Bijlage 5_Beantwoording ontvangen reacties NvU Spaklerweg augustus 2020
Heeft er consultatie vooraf plaatsgevonden?	Ja, ontwerp is opgesteld in samenspraak met de omgeving (2 participatiebijeenkomsten op 19 en 12 september 2019 en een informele inspraak in juni 2020.

Invullen door stadsdeel:

Stadsdeel:	Oost
Procesbegeleider:	5.1, 2, e
Datum weekstart/staf:	31-05-2021
Datum stadsdeelcommissie:	08-06-2021
Datum dagelijks bestuur:	15-06-2021
Registratienr. (optioneel):	...

Over gevraagde adviezen: conform art. 12 van de verordening op het lokaal bestuur vraagt B&W advies aan een DB over besluiten die (lid 1) betrekking hebben op de taken en bevoegdheden van het DB of (lid 2) op de belangen van het stadsdeel . Het DB legt deze adviezen voor aan de stadsdeelcommissie (art. 19). Het DB neemt het advies van de stadsdeelcommissie over indien het is vastgesteld met een meerderheid van stemmen en binnen de budgettaire kader past (art. 19 lid 5). Afwijkingen van het advies motiveert het DB.

Adviesvraag B&W

Formuleer hier de vraag aan het stadsdeel

De wethouder heeft op 17 mei 2021 ingestemd met het vrijgeven voor het inwinnen van advies bij het stadsdeel Oost.
Wij willen u, als dagelijks bestuur van het stadsdeel, vragen om het voorlopig ontwerp van de Spaklerweg en de bijbehorende uitgangspunten te voorzien van advies vanuit uw stadsdeel.

Het college vraagt advies over haar voorgenomen besluit om:

1. **De Nota van Uitgangspunten (NvU) en het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de Spaklerweg**

(tussen 'Omvalbrug' en Van Marwijk Kooystraat) vast te stellen, met als belangrijkste punten:

- Aanleg van vrij liggend tweerichtingsfietspad aan westzijde.
- Creëren van meer loopruimte en obstakelvrije stoepen.
- Veiligere oversteken bij kruisingen en verbeterde entrees naar aanliggende woonwijken.
- Verbetering van de groenstructuur.
- Doortrekken van deze ontwerpprincipes tot Amstelplein.
- Inrichting van de Amstelstroomlaan als 30 km/h-straat.

Belangrijke punten in het ontwerp voor het stadsdeel:

1. Inrichting van de Spaklerweg als 50 km per uur straat met verbeterde entrees naar de aanliggende woonwijken. Te hard rijden wordt ontmoedigd door de rijbaanbreedte smal te houden en de entrees naar de woonwijken als voorrangspleinen in te richten.
    a. Er is onderzocht of de snelheid van de Spaklerweg verlaagd kan worden naar 30 km/uur. Dit is voorlopig niet mogelijk is omdat de verkeersintensiteiten voor het autoverkeer zijn te hoog om een veilige inrichting te kunnen waarborgen.
2. Aanleg van een vrijliggend, veilig en comfortabel tweerichtingsfietspad aan de westzijde (als onderdeel van het Plusnet fiets van en naar Zuidoost).
    i. Het laten vervallen van het éénrichtingsfietspad aan de oostzijde dat qua veiligheid en doorstroming conflicteert met de aangelegde onderdoorgang naar het Bajeskwartier en de te vernieuwen entree van het metrostation Spaklerweg.
    ii. Creëren van meer loopruimte en een schone obstakelvrije stoep voor voetgangers door tussen de bomen een servicestrook voor fiets parkeren en laden & lossen te maken.
2. Aanleg van veilig(ere) oversteken bij:
    i. De kruising Amstelstroomlaan in combinatie met de spooronderdoorgang naar het Bajeskwartier. Deze wordt met een nieuwe VRI geregeld/beveiligd.
    ii. De oversteek naar het metrostation ter hoogte Welnastraat. Metro & Tram voert parallel aan deze herinrichting een opwaardering uit van de entree van dit station.
    iii. De kruising met de Korte Ouderkerkerdijk, waar het plusnet fiets langs de Amstel samenkomt met het plusnet van centrum naar zuidoost.
3. Er komt meer groen. Door het opheffen van het fietspad aan de oostzijde ontstaat een ruime groene zone tussen de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer en bovenzijde spoortalud. De bermen worden ingezaaid met een kruidachtig grasmengsel. Ook komen er ter hoogte van kruisingen en oversteken grazige delen. 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.
4. Doortrekking van de ontwerpprincipes tot Amstelplein. 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.
5. Inrichting van de Amstelstroomlaan sluit aan bij een 30 km per uur-straat.
    i. De rijbanen voor gemotoriseerd verkeer wordt versmald van 3,75 meter naar circa 3,30 meter.
    ii. De bebording wordt aangepast op een 30 km per uur regime.
    iii. De materialisering van de rijbanen in bijvoorbeeld gebakken straatsteen.
    iv. Het toepassen van snelheidsremmende maatregelen zoals bijvoorbeeld drempels.

Conceptadvies DB:

Het dagelijks bestuur formuleert hier t.b.v. de stadsdeelcommissievergadering een conceptadvies

Het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Oost is gevraagd om advies uit te brengen aangaande de

Nota van Uitgangspunten en het Voorlopig Ontwerp van de Spaklerweg. In brede zin onderschrijft het DB de doelstelling die ten grondslag ligt aan de NvU. Op het gebied van de genoemde voorkeursvariant vraagt het DB zich af hoe er in het ontwerp wordt omgegaan met de nadelen. Zo is de voorkeursvariant bijvoorbeeld nadelig voor toekomstbestendige kabels en leidingen.

Snelheid
De verkeersveiligheid en leefbaarheid acht het DB van groot belang. Een maximumsnelheid van 30 km/u is in dat opzicht aan te moedigen, zeker ook gezien de beoogde stadsbrede herijking van de maximumsnelheden. Gezien de goede ontsluiting van het gebied door middel van nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer en beoogde investeringen in het fietsnetwerk onderschrijft het DB de wens voor een 30 km/u-regime. Zeker ook gezien het feit dat de effecten van de Agenda Amsterdam Autoluw vooral op middellange termijn zichtbaar worden, waarbij de toekomstige verkeersintensiteiten zich lenen voor andere snelheidsbeperkende maatregelen. Het DB is positief ten aanzien van de mogelijkheid om zonder (ingrijpende) maatregelen in het wegprofiel het snelheidsregime te kunnen aanpassen van 50 naar 30 km/uur. Desalniettemin zijn de beoogde maatregelen, ook bij een 50 km/u-regime, een verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

Fiets
Het DB adviseert positief ten aanzien van de aanleg van het vrijliggende tweerichtingenfietspad. Wel adviseert het dagelijks bestuur de verkeersveiligheid bij de servicestrook goed te borgen, gezien de nabijheid van laad- en losverkeer en het op korte afstand voorbijrijdend gemotoriseerd verkeer bij het in en uit de rekken halen van de fietsen in deze servicestrook. Ook wil het DB meegeven te voldoen in de benodigde capaciteit van de fietsparkeervoorzieningen rondom de ingang van het metrostation Spaklerweg in relatie tot het verwachte gebruik van de fietsparkeervoorzieningen in de servicestrook. Het DB adviseert daarnaast om zorg te dragen voor een goede bewegwijzering tijdens de werkzaamheden met duidelijke omleidingsroutes voor de fiets rondom de, vanuit het DB, hoog geprioriteerde aanpak van de Omval. Om de voorkeur voor de fiets boven autoverkeer te onderschrijven zou het DB graag bij de inregeling van de te realiseren VRI op de kruising Spaklerweg-Amstelstroomlaan deze prioriteit voor de fiets terug zien. Ditzelfde geldt ook voor de kruising Spaklerweg – Verlengde Van Marwijk Kooystraat, waar bij de verkeersafwikkeling bij de uitstroom van evenementen in de entertainmentdriehoek van stadsdeel Zuidoost de auto te dominant is.

Groen
De beoogde vergroening kan op steun rekenen van het DB. In het verlengde hiervan adviseert het dagelijks bestuur om ook rekening te houden met enige vorm van vergroening van de stenige oppervlakte tussen gevel en servicestrook die nu wordt gekenmerkt door een breed trottoir en aansluitend fietspad. Daarnaast ziet het DB kansen voor de aanplant van bomen in de middenberm, aanpalend aan de het advies over het wegprofiel in relatie tot een 30 km/u-regime.

Amstelstroomlaan
Voor fietsverkeer wordt de aansluiting op de Amstelstroomlaan aan zowel de west- als de oostkant doorontwikkeld middels een brug over de Duivendrechtse vaart, spooronderdoorgang en brug over Weespertrekvaart. Deze route kruist op elk van deze radialen het plusnet fiets. Het DB zou dan ook graag zien dat er bij deze route door de Amstelstroomlaan qua inrichtingsprincipes rekening wordt gehouden met deze toekomstige functie als belangrijke fietsverbinding. De keuze om de auto minder prioritair te maken komt ook terug in het advies om de in-/uitritconstructie van de parkeergarage van het QO-hotel minder beslag te doen leggen op de openbare ruimte. Hier signaleert het DB kansen voor meer vergroening in de vorm van bomen en minder verharding.

Advies stadsdeelcommissie:
Advies van de stadsdeelcommissie aan het DB

Het conceptadvies is op 8 juni 2021 besproken in de stadsdeelcommissie. Er zijn bij deze bespreking geen wijzigingen aangenomen. Derhalve wordt het conceptadvies integraal overgenomen als definitief advies.

Definitief advies DB:
Advies van het dagelijks bestuur aan het college van burgemeester en wethouders

Het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Oost is gevraagd om advies uit te brengen aangaande de Nota van Uitgangspunten en het Voorlopig Ontwerp van de Spaklerweg. In brede zin onderschrijft het DB de doelstelling die ten grondslag ligt aan de NvU. Op het gebied van de genoemde voorkeursvariant vraagt het DB zich af hoe er in het ontwerp wordt omgegaan met de nadelen. Zo is de voorkeursvariant bijvoorbeeld nadelig voor toekomstbestendige kabels en leidingen.

Snelheid
De verkeersveiligheid en leefbaarheid acht het DB van groot belang. Een maximumsnelheid van 30 km/u is in dat opzicht aan te moedigen, zeker ook gezien de beoogde stadsbrede herijking van de maximumsnelheden. Gezien de goede ontsluiting van het gebied door middel van nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer en beoogde investeringen in het fietsnetwerk onderschrijft het DB de wens voor een 30 km/u-regime. Zeker ook gezien het feit dat de effecten van de Agenda Amsterdam Autoluw vooral op middellange termijn zichtbaar worden, waarbij de toekomstige verkeersintensiteiten zich lenen voor andere snelheidsbeperkende maatregelen. Het DB is positief ten aanzien van de mogelijkheid om zonder (ingrijpende) maatregelen in het wegprofiel het snelheidsregime te kunnen aanpassen van 50 naar 30 km/uur. Desalniettemin zijn de beoogde maatregelen, ook bij een 50 km/u-regime, een verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

Fiets
Het DB adviseert positief ten aanzien van de aanleg van het vrijliggende tweerichtingenfietspad. Wel adviseert het dagelijks bestuur de verkeersveiligheid bij de servicestrook goed te borgen, gezien de nabijheid van laad- en losverkeer en het op korte afstand voorbijrijdend gemotoriseerd verkeer bij het in en uit de rekken halen van de fietsen in deze servicestrook. Ook wil het DB meegeven te voldoen in de benodigde capaciteit van de fietsparkeervoorzieningen rondom de ingang van het metrostation Spaklerweg in relatie tot het verwachte gebruik van de fietsparkeervoorzieningen in de servicestrook. Het DB adviseert daarnaast om zorg te dragen voor een goede bewegwijzering tijdens de werkzaamheden met duidelijke omleidingsroutes voor de fiets rondom de, vanuit het DB, hoog geprioriteerde aanpak van de Omval. Om de voorkeur voor de fiets boven autoverkeer te onderschrijven zou het DB graag bij de inregeling van de te realiseren VRI op de kruising Spaklerweg-Amstelstroomlaan deze prioriteit voor de fiets terug zien. Ditzelfde geldt ook voor de kruising Spaklerweg – Verlengde Van Marwijk Kooystraat, waar bij de verkeersafwikkeling bij de uitstroom van evenementen in de entertainmentdriehoek van stadsdeel Zuidoost de auto te dominant is.

Groen
De beoogde vergroening kan op steun rekenen van het DB. In het verlengde hiervan adviseert het dagelijks bestuur om ook rekening te houden met enige vorm van vergroening van de stenige oppervlakte tussen gevel en servicestrook die nu wordt gekenmerkt door een breed trottoir en aansluitend fietspad. Daarnaast ziet het DB kansen voor de aanplant van bomen in de middenberm, aanpalend aan de het advies over het wegprofiel in relatie tot een 30 km/u-regime.

Amstelstroomlaan
Voor fietsverkeer wordt de aansluiting op de Amstelstroomlaan aan zowel de west- als de

oostkant doorontwikkeld middels een brug over de Duivendrechtse vaart, spooronderdoorgang en brug over Weespertrekvaart. Deze route kruist op elk van deze radialen het plusnet fiets. Het DB zou dan ook graag zien dat er bij deze route door de Amstelstroomlaan qua inrichtingsprincipes rekening wordt gehouden met deze toekomstige functie als belangrijke fietsverbinding. De keuze om de auto minder prioritair te maken komt ook terug in het advies om de in-/uitritconstructie van de parkeergarage van het QO-hotel minder beslag te doen leggen op de openbare ruimte. Hier signaleert het DB kansen voor meer vergroening in de vorm van bomen en minder verharding.