Nummer VN2021-017331
Directie Verkeer en or

Gemeente Amsterdam

College van burgemeester en wethouders B&W

Voordracht voor de College vergadering van 29 juni 2021

Portefeuille
Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (40)
Ruimtelijke Ordening (30)

Agendapunt
Bo

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Instemmen met het voorkeursbesluit Herinrichting Spaklerweg (tussen 'Omvalbrug' en Van Marwijk Kooystraat), op basis van de Nota van Uitgangspunten (NvU) en Voorlopig Ontwerp (VO)

Het college van burgemeester en wethouders besluit

1. Kennis te nemen van de noodzaak om de Spaklerweg opnieuw in te richten, met als belangrijkste beweegredenen:

- De Spaklerweg is een belangrijke schakel in het mobiliteitsnetwerk van Amsterdam met een belangrijke functie vanuit diverse gebiedsontwikkelingen. Door de toename van de fietsers en voetgangers voldoet de weg niet aan het huidige gebruik.
- De omgeving is getransformeerd van bedrijventerrein naar een woonwijk. De inrichting van de weg sluit niet aan op de behoefte van een woonwijk.
- De Spaklerweg is aangemerkt als blackspot. Dit komt doordat in het verleden een aantal ernstige ongevallen zijn voorgevallen.

2. In te stemmen met het doorlopen participatietraject, dat bestond uit twee participatie bijeenkomsten en een informeel inspraak moment, dit vervangt de formele inspraak, met als belangrijke punten die zijn genoemd:

- Verbeteren van de (verkeers-)veiligheid voor fietsers en voetgangers.
- Ondernemers willen graag een tweerichtingsfietspad aan de westzijde. Bewoners, die de wijk in en uit willen met de auto, zien liever een éénrichtingsfietspad aan beide zijden van de weg.
- De kruising bij de Welnastraat die als chaotisch en onveilig ervaren wordt. Bewoners willen de kruising een groener karakter geven en de oversteek voor voetgangers naar het metrostation verbeteren.

Deze punten zijn meegenomen in het ontwerp. Er is gekozen voor een tweerichtingsfietspad aan de westzijde van het profiel. Omdat, alles afwegende, zo de verkeersveiligheid het best te waarborgen is.

3. Kennis te nemen van het advies van het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost en de verwerking in het collegebesluit. Met als kern:

- In brede zin onderschrijft het DB de doelstelling die ten grondslag ligt aan de NvU.
- Op de volgende punten heeft het DB een verzoek of vraag gesteld: Snelheidsregime op de Spaklerweg, Fietsveiligheid, groenvoorziening en tot slot de aansluiting van de Amstelstroomlaan voor fietsers.
- De voorstellen van stadsdeel Oost zijn in sommige gevallen in de uitgangspunten verwerkt.

4. De NvU vast te stellen en in te stemmen met het voorkeursbesluit voor de herinrichting van de Spaklerweg, met als belangrijkste verbeterpunten:

- 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 Spaklerweg en Amstelstroomlaan als 30 km/h-straat.
- Het snelheidsregiem op de Spaklerweg blijft vooralsnog 50 km/h. Omzetting naar 30 km/h loopt mee in vaststelling van het nieuw beleid '30 de norm' eind 2021.

5. Kennis te nemen van vervolgtraject:

- De uitvoering van de fases 1 en 2 geschiedt vanuit de gebiedsontwikkeling (GenO). Waarvoor de middelen zijn gereserveerd in de grondexploitatie Amstelkwartier 1e fase, hetgeen wordt toegelicht in bijgevoegde financiële paragraaf met risico's.
- De eerste werkzaamheden zullen starten in Q3 2021, de uitvoering loopt tot halverwege 2022 en is afgestemd met Stadsregie.
- Voor fase 3, het deel ten zuiden van de kruising met de Amstelstroomlaan, dient eerst dekking vanuit het fonds stadsbehoud en het stedelijk mobiliteitsfonds geregeld te worden, voordat een definitieve uitvoering kan worden ingepland. Vooralsnog wordt uitvoering voorzien in 2025. Voorafgaande aan uitvoering zal t.z.t. vanuit VenOR gevraagd worden om voor dit deel een uitvoerings- en budgetbesluit te nemen.

Kernboodschap

Het gebied rond dit deel van de Spaklerweg is het afgelopen decennium getransformeerd van bedrijventerrein naar de nieuwe woonwijk Amstelkwartier. De huidige inrichting van de weg sluit daar niet bij aan. Met de nieuwe inrichting wordt de straat gebruiksvriendelijker en verkeersveiliger voor fietsers en voetgangers. Belangrijkste punten zijn de aanleg van een vrijliggend tweerichtingsfietspad (plusnet) aan de westzijde. Het creëren van meer loopruimte en obstakelvrije stoepen. Het maken van veiligere oversteken bij kruisingen en verbeterde entrees naar aanliggende woonwijken.

Bestuurlijke achtergrond

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 deelgebiedswijze ontwikkeling. Met de voorgenomen stedenbouwkundige ontwikkelingen die in de Visie OverAmstel 2005 zijn opgenomen is de Spaklerweg in een volkomen nieuw perspectief komen te liggen.

In het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier 1e 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.

Het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier 1e 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**.

De concept NvU en het ontwerp zijn op 8 juni besproken tijdens de stadsdeelcommissie Oost. Op basis van dit advies heeft het stadsdeel Oost op **15 juni jl.** geadviseerd. Het advies van het stadsdeel is opgenomen in de voordracht.

Bestuurlijke prioriteit

Hoog, omdat we in oktober 2021 moeten starten met de uitvoering van de werkzaamheden in fase 1 en 2. Uitstel is niet gewenst ivm geplande werkzaamheden in de omgeving en voldoende bereikbaar houden van het hoofdwegenstelsel. Dit is afgestemd met Stadsregie

Wettelijke grondslag

Artikel 160 Gemeentewet

1 Het college is in ieder geval bevoegd:

a. het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren, voor zover niet bij of krachtens de wet de raad of de burgemeester hiermee is belast;

Artikel 189, eerste lid jo artikel 212, eerste lid van de Gemeentewet en artikel 6, lid 1 en 2 van de Financiële verordening gemeente Amsterdam;

Voor alle taken en activiteiten stelt de raad jaarlijks de begroting vast (art. 189 Gemeentewet) en de raad stelt bij verordening de uitgangspunten voor het financiële beleid, alsmede voor het financiële beheer en voor de inrichting van de financiële organisatie vast (art. 212 Gemeentewet). Op basis van deze verordening (art. 6 Financiële verordening) draagt het college er zorg voor, dat alle door de raad vastgestelde wijzigingen van de begroting en investeringskredieten juist en volledig in de budgetten van de programma's, de programmaonderdelen en de budgetten van de investeringskredieten worden verwerkt.

Artikel 2, vierde lid van de Algemene Inspraakverordening:

Het bestuursorgaan kan besluiten van inspraak af te zien als:

a. de insprekers al op een andere manier in een vroeg stadium bij de voorbereiding van het beleidsvoornemen zijn betrokken en voldoende aannemelijk is dat het bestuursorgaan daardoor alle relevante belangen bij zijn afweging heeft kunnen betrekken;

Onderbouwing besluit

1. Kennis te nemen van de noodzaak om de Spaklerweg opnieuw in te richten.

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 (De Nieuwe Kern, ArenAPoort, Amstel III, Amstel Business Park en Overamstel) aan weerszijden van de corridor worden inmiddels andere eisen gesteld aan de uitstraling, inrichting en daarmee het gebruik van het wegprofiel. Door een toename van fietsers en voetgangers is de Spaklerweg in zijn huidige vorm niet meer veilig en een blackspot geworden.

2. In te stemmen met het doorlopen participatietraject, dat bestond uit twee participatie bijeenkomsten en een informeel inspraak moment, dit vervangt de formele inspraak, met als belangrijke punten die zijn genoemd:

Gezien het uitgebreide participatietraject dat al heeft plaatsgevonden wordt in lijn met de Algemene inspraakverordening (artikel 2, lid 4a) een inspraakronde over het voorliggende ontwerp achterwege te laten.

Proces

Omwonenden en ondernemers zijn vroegtijdig betrokken bij het opstellen van de NvU.

Er zijn twee interactieve participatiebijeenkomsten gehouden voor omwonenden en ondernemers. De omgeving is in staat gesteld de voor hen belangrijke thema's te benoemen en prioriteren om vervolgens mee te kunnen denken over de oplossingsrichtingen.

Op 29 juni 2020 zijn de concept NvU en het Voorkeursontwerp gepubliceerd om reacties uit de omgeving op te halen. De omgeving kon schriftelijk reageren van 29 juni tot en met 12 juli. Er zijn in totaal 25 reacties binnengekomen.

Reacties uit het participatietraject

Door de deelnemers is positief gereageerd op de concept NvU en het Voorkeursontwerp. Belangrijke punten die zijn genoemd tijdens het participatietraject:

1. Verbeteren van de (verkeers-)veiligheid wordt als belangrijk gezien.
2. Er wordt verschillend gekeken naar een tweerichtingsfietspad aan de westzijde. Ondernemers willen dit graag. Bewoners, die hoofdzakelijk de wijk in en uit willen met de auto, zien liever een éénrichtingsfietspad aan beide zijden van de weg.
3. De kruising bij de Welnastraat wordt als chaotisch en onveilig ervaren. Men wil de kruising een groener karakter geven en de oversteek voor voetgangers naar het metrostation verbeteren.

Bovenstaande punten zijn verwerkt in de NvU en het VO. Wat betreft de tegenstelling m.b.t. het fietspad, is gekozen voor een tweerichtingsfietspad aan de westzijde van het profiel. Omdat alles afwegende zo de verkeersveiligheid het best te waarborgen is.

Gezien het uitgebreide participatietraject dat al heeft plaatsgevonden wordt in lijn met de Algemene inspraakverordening (artikel 2, lid 4a) een formele inspraakronde over de NvU en het VO achterwege gelaten.

3. Kennis te nemen van het advies van het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost en de verwerking in het collegebesluit.

In brede zin onderschrijft het DB de doelstelling die ten grondslag ligt aan de NvU.

De aandachtspunten en vragen van het DB staan hieronder beschreven. Daarbij is ook beschreven hoe deze in het collegebesluit en de NvU zijn verwerkt.

a. Voorstel om het snelheidsregime op de Spaklerweg terug te brengen naar 30 km uur;

Het invoeren van een 30 km per uur regime op de Spaklerweg is afhankelijk van de volledige transitie '30 de norm' binnen Amsterdam. Het invoeren van een 30 km per uur regime loopt mee met het eind 2021 vast te stellen en daarna te implementeren stedelijk beleid. Dit kan gedurende realisatie of daarna eenvoudig aangepast worden. Het nieuwe profiel sluit namelijk aan bij een 30 km/u gebiedsontsluitingsweg. De inspanning die nodig is om de Spaklerweg aan te passen is daardoor minimaal.

De Nota van Uitgangspunten is op dit punt verduidelijkt en aangescherpt.

b. Hoe wordt omgegaan met de gevolgen voor de toekomstbestendige kabels en leidingen?

We gaan uit van een herinrichtingsopgave conform groot onderhoud waarbij de ondergrond dus mimimaal geroerd wordt. Belangrijke kabels en leidingen worden

verplaatst naar de ruimte die vrijkomt onderaan het talud. De NvU is op dit punt verduidelijkt en aangescherpt.

c. De verkeersveiligheid bij de servicestrook dient goed geborgd te worden, 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.

De servicestrook heeft voldoende breedte tussen fietspad en rijbaan voor gemotoriseerd verkeer waardoor de veiligheid ten opzichte van langsrijdend verkeer geborgd is: conform leidraad CVC. Op de servicestrook is laden en lossen en fietsparkeren ruimtelijk van elkaar gescheiden om een overzichtelijke verkeerssituatie te krijgen.

d. Benodigde capaciteit van de fietsparkeervoorzieningen rondom de ingang van het metrostation Spaklerweg in relatie tot het verwachte gebruik van de fietsparkeervoorzieningen in de servicestrook.

De fietsparkeervoorzieningen voor metro en bezoekers van woningen zijn ruimtelijke gescheiden. Bij de inrichting wordt rekening gehouden met een ruimtereservering waarbij een ruime overmaat met betrekking tot fietsaantallen wordt gehanteerd. De gehanteerde aantallen zijn aangeleverd door Metro en Tram en V#.

e. Zorg voor een goede bewegwijzering tijdens de werkzaamheden met duidelijke omleidingsroutes voor de fiets

Dit is een belangrijk aandachtspunt. Dit wordt nader uitgewerkt in de BLVC-plannen.

f. Realiseer een VRI op de kruising Spaklerweg-Amstelstroomlaan en kruising Spaklerweg – verlengde Van Marwijk Kooystraat, waarbij prioriteit wordt gegeven aan de fietsers.

Beide kruispunten worden vanwege de verkeersintensiteit middels VRI geregeld. De instelling van het systeem gebeurt in een later stadium.

g. Enige vorm van vergroening van de stenige oppervlakte tussen gevel en servicestrook die nu wordt gekenmerkt door een breed trottoir en aansluitend fietspad

De herinrichting levert per saldo meer groen op wegens het versmallen van de rijbanen en toevoegen van middelberm. De servicestrook is conform Puccini rood en nodig voor een goed functionerende, veilig-schoon, hoogstedelijke stoep aan de gevelzijde van het profiel met ruimte voor geveltuinen.

h. Aanplant van bomen in de middenberm

De aanplant van bomen in de middenberm is helaas niet mogelijk. De ondergrond in de middenberm ligt vol met kabels en leidingen waardoor er te weinig ruimte is voor het wortelpakket van de bomen.

i. Geef meer prioriteit aan de fiets op de Amstelstroomlaan (bijvoorbeeld door in- en uitritconstructies)

Fietsers op vrijliggende fietspaden in rood asfalt en voetgangers op de stoep hebben voorrang op in- en uitrijdend autoverkeer.

4. De NvU vast te stellen en in te stemmen met het voorkeursbesluit voor de herinrichting van de Spaklerweg.

De Spaklerweg is en blijft een belangrijke verkeersroute. Maar met de nieuwe inrichting wordt de straat gebruiksvriendelijker en verkeersveiliger voor met name de fietser en voetganger. Tevens wordt op de kruising met de Amstelstroomlaan een verbinding gemaakt met het Bajeskwartier (via de vorig jaar aangelegde spooronderdoorgang) en is rekening gehouden met de toekomstige functie van de Amstelstroomlaan vanwege de in aanleg zijnde brug over de Duivendrechtsevaart die zorgt voor een verbinding met de Joan

Muyskenweg. Tevens wordt de entree naar het metrostation beter ingepast. Dit gebeurt in samenwerking met Metro & Tram die eind 2021 de entree van het metrostation zal opwaarderen. Uitgangspunt is het behoud van de bestaande boomstructuur en versterking daarvan waar mogelijk. Door het versmallen van de rijbanen ontstaat meer ruimte voor groen, met name in de middenberm en aan de taludzijde van het profiel.

De belangrijkste wijzigingen

1. Inrichting van de Spaklerweg als gebiedsontsluitingsweg 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. Het profiel van de gebiedsontsluitingsweg is zowel voor 50 km/uur als voor 30 km/uur geschikt. Het snelheidsregiem op de Spaklerweg blijft vooralsnog 50 km/h. Omzetting naar 30 km/h loopt mee met de vaststelling van het nieuwe beleid '30 de norm' eind 2021. Het nieuwe profiel is hierop voorbereid. Omschakeling naar 30km/uur kan zonder (ingrijpende) fysieke wijzigingen.
2. Aanleg van een vrijliggend, veilig en comfortabel tweerichtingsfietspad aan de westzijde (als onderdeel van het Plusnet fiets van en naar Zuidoost).
3. 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. Door het fietsen aan 1 zijde van de weg te positioneren worden onbeveiligde oversteekbewegingen zoveel mogelijk teruggedrongen.
4. Creëren van meer loopruimte en een schone obstakelvrije stoep voor voetgangers door tussen de bomen een servicestrook voor fietsparkeren en laden & lossen te maken.
5. Aanleg van veilig(ere) oversteken voor voetgangers en fietsers:
    5.1. De kruising Amstelstroomlaan in combinatie met de spooronderdoorgang naar het Bajeskwartier. Deze wordt met een nieuwe VRI geregeld/beveiligd.
    5.2. De oversteek naar het metrostation ter hoogte van de Welnastraat. Metro & Tram voert parallel aan deze herinrichting een opwaardering uit van de entree van dit station.
    5.3. De kruising met de Korte Ouderkerkerdijk, waar het plusnet fiets langs de Amstel samenkomt met het plusnet van centrum naar zuidoost.
6. 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 32 verwijderde bomen worden er 45 bomen terug geplant langs de Spaklerweg.
7. Doortrekking van de ontwerpprincipes tot het 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 en wordt in die gebiedsontwikkeling gerealiseerd.
8. Inrichting van de Amstelstroomlaan als een 30 km/uur-straat.

Amstelstroomlaan 30 km/uur

Oorspronkelijk zou de Amstelstroomlaan als 50 km/uur weg ingericht worden. Naar aanleiding van de vaststelling van het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier 3e fase

(waar de Amstelstroomlaan geen onderdeel van is) hebben wethouders Van Doorninck en Ivens destijds gevraagd te onderzoeken of de snelheid verlaagd kan worden naar 30 km/uur.

Deze vraag is onderzocht in het kader van de NvU Spaklerweg. Uit onderzoek blijkt dat een verlaging van de snelheid naar 30 km/uur op de Amstelstroomlaan geen ontoelaatbare verkeerseffecten teweegbrengt 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 wordt in de uitwerking van de ontwerpopgave gekeken naar het toepassen van snelheidsremmende maatregelen zoals bijvoorbeeld drempels. Aandachtspunten bij de uitwerking zijn geluidsbelasting, comfort, integrale kwaliteit en identiteit van de openbare ruimte van het hele plangebied (Overamstel en A2-zone).

Snelheidsregime Spaklerweg

Voor de Spaklerweg is onderzocht of de snelheid verlaagd kan worden naar een 30 km/uur straat. Uitkomst is dat dit in principe mogelijk is zolang de weg als gebiedsontsluitingsweg (GOW) aangemerkt blijft. Dit type weg is geschikt voor een veel hogere verkeersintensiteit dan bijvoorbeeld een 30 km/uur erftoegangsweg (ETW). Omdat we conform het huidige beleid geen GOW van 30km/uur kennen in Amsterdam wordt automatisch gedacht dat een 30km/uur straat een ETW moet zijn. Dat is met de kennis van nu (agenda autoluw, concept document '30 de norm' d.d. 20 april 2021) niet langer actueel.

Het profiel van het voorliggende ontwerp is conform de bovenstaande inzichten zowel voor 50km/uur als voor 30km/uur geschikt zonder ingrijpende fysieke wijzigingen door te hoeven voeren.

De uitvoering van dit project is hiermee dan ook niet afhankelijk van de besluitvorming die plaats vindt over '30 de norm'. Zodra die besluitvorming plaats vindt, kan dat eenvoudig doorgevoerd worden tijdens of na de herinrichting.

5. Kennis te nemen van vervolgtraject.

De uitvoering van fase 1 en 2 geschiedt vanuit de gebiedsontwikkeling (G&O). Fase 1 en 2 bestaat uit de aanleg van een tweerichtingsfietspad over de hele lengte van het project en de herinrichting van de weg en kruisingen van de Amstelstroomlaan tot en met de 'Omvalbrug'. Hiervoor is reeds bij de vaststelling van het stedenbouwkundig plan voor Amstelkwartier een investeringsbesluit door de gemeenteraad genomen. Na het voorkeursbesluit zal er overgegaan worden tot realisatie van de herinrichting. Fase 1 en 2 van de uitvoering zal plaatsvinden van Q3 2021 t/m de zomer van 2022.

Uitvoering van fase 3, de rijwegen ten zuiden van de kruising met de Amstelstroomlaan, vind op zijn vroegst in 2025 plaats, na de werkzaamheden aan de Berlagebrug. Hiervoor zal nog budget aangevraagd worden uit het fonds stadsbehoud en het stedelijk mobiliteitsfonds. Voorafgaande hieraan uitvoering zal t.z.t. vanuit V# nog gevraagd worden om voor dit deel een uitvoerings- en budgetbesluit te nemen.

Participatie

Zie beslispunt 2, waarin het participatietraject wordt beschreven.

Financiële onderbouwing

Investeringsvoorstel

Tabel 1: Basisgegevens investering

Investeringssom	€ 5.600.000,00
Rentepercentage	0.0%
Afschrijvingstermijn (jaar)	0
Kapitaallasten	€ 0,00
Aanvang kapitaallasten	0
MIP nummer	

Consequenties gedekt? Ja

Overige toelichting

Voor ontwerp, voorbereiding en realisatie van fase 1 en 2 bedragen de investeringskosten 5,6 miljoen. Dekking hiervoor is als volgt aanwezig:

- 3,3 miljoen uit de lopende grondexploitatie Overamstel
- 2,0 miljoen subsidie vervoersregio
- 0,3 miljoen programma VRI

Uitvoering van fase 3 vindt op zijn vroegst in 2025 plaats. Kosten worden geraamd op 1,3 miljoen. Hiervoor zal nog budget aangevraagd worden uit het fonds stadsbehoud en het stedelijk mobiliteitsfonds. Voorafgaande aan uitvoering van fase 3 zal het college gevraagd worden om voor dit deel een uitvoerings- en budgetbesluit te nemen.

Risico's en onzekerheden:

Uitvoeringsplanning is gerelateerd aan aanpak entree metrostation en moet gereed zijn voordat werkzaamheden Berlagebrug en de Piet Hein tunnel starten; daarnaast moet de Spaklerweg tijdig gereed zijn om verkeer vanuit de onderdoorgang Bajeskwartier te faciliteren. Vertraging leidt tot een slechtere verbinding van de nieuwe wijken Amstelkwartier, A2-zone en Bajeskwartier. Daarom moet de uitvoering van fase 1 en 2 in Q3 2021 starten. Mogelijk risico's die de voorbereiding kunnen vertragen zijn:

- Diensten en bedrijven (kabels en leidingen) vertragen in voorbereiding en uitvoering door capaciteitsproblemen
- De planning voor de voorgenomen bestuurlijke besluitvorming loopt uit. Om dit te beheersen worden alle partijen vroegtijdig meegenomen.

Een volgend risico is dat er bezwaar komt tegen de voorgestelde inrichting van de Spaklerweg ondanks participatie. Om dit risico te beheersen nemen we de omgeving mee in de plannen en de voortgang.

Conclusie

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben wel financiële consequenties en deze zijn reeds geraamd in de begroting (100% dekking).

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in besluitenlijst.

Buiten de gemeente

Via projectpagina Spaklerweg Via Bewonersbrief/ Nieuwsbrief / brief naar participanten

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2021-065890	Advies (pdf)
AD2021-065884	Bijlage 1_Nota van Uitgangspunten Spaklerweg juni 2021.pdf (pdf)
AD2021-065887	Bijlage 2_Spaklerweg voorlopig ontwerp.pdf (pdf)
AD2021-065888	Bijlage 3_visualisatie Spaklerweg metrostation.pdf (pdf)
AD2021-065885	Bijlage 4_visualisatie SpaklerwegKorteouderkerkerdijk.pdf (pdf)
AD2021-065886	Bijlage 5_Beantwoording reacties NvU SPW aug 2020.pdf (pdf)
AD2021-065889	Bijlage 6. Adviesaanvraag aan stadsdeelbestuur.pdf (pdf)
AD2021-063686	College van B&W Voordracht (pdf)

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Ambtelijk opdrachtgever 5.1, 2, e
5.1, 2, e @amsterdam.nl 5.1, 2, e 5.1, 2, e
5.1, 2, e @amsterdam.nl

Besluit college van burgemeester en wethouders