VN2024-016449

rve ingenieursbureau

Gemeente Amsterdam

DB

Voordracht voor het DB Oost van 19 november 2024

Portefeuille: Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (32)

Agendapunt: B1

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Instemmen met het budget- en uitvoeringsbesluit voor het onderhoud met verbeteringen van de Linnaeusstraat/Middenweg.

Gegenereerd: v1.1

Het dagelijks bestuur Oost besluit

1. Kennis te nemen van de noodzaak om werkzaamheden in de Linnaeusstraat en Middenweg uit te voeren.
    1. De OV-haltes in het projectgebied voldoen niet aan de toegankelijks eisen.
    2. Op de Linnaeusstraat zitten twee Blackspots die worden opgelost in het nieuwe ontwerp.
    3. De kruispunten Linnaeusstraat/Wijttenbachstraat en kruispunt Middenweg/Hogeweg zijn te krap voor met name afslaand fietsverkeer.
2. Kennis te nemen van het vervolg van motie 223 inzake toepassen Streetprint.
3. Kennis te nemen van het negatieve oordeel van het Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit op het Definitief Ontwerp, vooral op het ontwerp tussen de Ringdijk en het spoortalud, met als belangrijkste redenen::
    1. Het OV-belang heeft volgens het Toetsteam te zwaar gewogen. De volledige prioriteit had bij verblijf moeten liggen.
    2. Het Toetsteam heeft meerder opmerkingen over de verkeersveiligheid. Deze zijn in een vervolgoverleg verder besproken en waar nodig aangepast in het voorliggend Definitief Ontwerp.
    3. Er stond een aantal afwijkingen ten opzichte van de Puccinimethode in het ontwerp. Het ontwerp is inmiddels aangepast en voldoet nu wel aan de eisen vanuit Puccini.
    4. Het ontwerp voldoet niet volledig aan de toegankelijkheidseisen. Dit is in een vervolgoverleg verder besproken en waar nodig aangepast in het voorliggend Definitief Ontwerp.
    5. Het definitief ontwerp houdt te weinig rekening met de functie als Hoofdbomenstructuur.
4. In te stemmen met het definitief ontwerp voor de Linnaeusstraat en het eerste deel Middenweg, waarin
    1. De acht OV-haltes in het projectgebied volledig toegankelijk worden gemaakt.
    2. De fietspaden worden omgezet in ruime fietsstroken.
    3. Het aangepaste ontwerp aansluit bij de (al) verlaagde maximumsnelheid van 30 km/uur.
5. In te stemmen met de adviesvraag van Stadsdeelcommissie Oost, met daarin naast een ontwerptoelichting twee adviesvragen:
    1. Het wel/niet uitbreiden van bankjes en ander straatmeubilair in het ontwerp.
6. Het uitvoeringsbudget van 4,6 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de realisatie van project Linnaeusstraat/Middenweg, dit is gedekt uit:
7. Instemmen met meerkosten voor het beheer en onderhoud van de verschillende projectonderdelen en kennis te nemen van de voorgestelde dekking
8. Dit ontwerp locatiebesluit vrij te geven voor inspraak en voor een periode van zes weken vanaf de publicatiedatum bij het stadsloket stadsdeel Oost ter inzage te leggen en op de website te publiceren;
9. Dit ontwerp locatiebesluit tijdens de inspraaktermijn voor advies voor te leggen aan de stadsdeelcommissie.
10. Kennis te nemen van de vervolgstappen voor contractering en uitvoering.
11. In te stemmen met het ontwerp locatiebesluit voor het wijzigen van afval inzamellocatie(s);

Gemeente Amsterdam

DB

Kernboodschap

Het DB van stadsdeel Oost heeft budget vrijgegeven voor de aanpak van de Linnaeusstraat en het eerste deel van de Middenweg. Met dit besluit is het Definitief Ontwerp vastgesteld en wordt overgegaan tot uitvoering. In het projectgebied is veel onderhoud nodig. Deze werkzaamheden worden gebruikt om de inrichting aan te passen naar de huidige standaard. De prioriteit verschuift daarbij van verkeer naar verblijf en langzaam verkeer (Voetgangers, Fiets en OV).
Gedurende het ontwerpproces zijn omgeving, ambtelijke partners en stadsdeelcommissie betrokken.

Bestuurlijke achtergrond

- Op 8 september 2021 is de startnotitie project Linnaeusstraat/Middenweg vastgesteld.
- Op 17 januari 2022 scope en participatieaanpak project Linnaeusstraat/ Middenweg.
- Op 19 december 2023 is in de map van wethouder Van der Horst besloten om het proces passend bij onderhoud te volgen en de bestuurlijke verantwoordelijkheid bij het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost te leggen.
- Op 16 januari 2024 is in het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost het participatieplan vastgesteld passend bij de herijkte opgave.
- Het consultatieverslag en de eerste ontwerpslag om de adviezen te verwerken zijn op 22 en 23 april 2024 gedeeld in de Staf en het Dagelijks Bestuur.
- Op 14 mei 2024 is de stadsdeelcommissie gevraagd advies te geven, dat is op 28 mei gebeurd. Hierbij is motie 223 aangenomen.
- Het Voorlopig Ontwerp is het eerste afgeronde ontwerpproduct na deze participatiefase. Het Voorlopig Ontwerp is in het Expertiseteam besproken, enkele opm. worden bij de uitwerking naar het Definitief Ontwerp meegenomen. Het Voorlopig Ontwerp is op 9 juni 2024 behandeld in het Toetsteam OR&M met een negatief advies. Met name: het gekozen proces (onderhoud in plaats van herinrichting), de ontwerpbeperking (behoud diepriool) en het OV-belang waren hier de aanleiding voor.
- Op 2 september 2024 is het Toetsteamadvies besproken met portefeuillehouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit van stadsdeel Oost.
    - In deze bespreking is besloten om de onderhoudsopgave niet te vergroten ten gunste van extra ontwerpvrijheid zoals door het Toetsteam OR&M geadviseerd is. De kosten hiervoor waren onevenredig hoog.
    - In deze bespreking is besloten om vast te houden aan het OV-belang. Dit is ook passend bij het beleidskader Verkeersnetten en passend bij de Investeringsagenda-OV (IAOV) waarin juist is afgesproken om het OV op dit tracé te versnellen. Een groot deel van de financiële dekking voor de uitvoering vind ook z'n oorsprong in deze doelstellingen en afspraken.
    - In deze bespreking is afgesproken hoe wordt omgegaan met de nadere overwegingen die grotendeels wel overgenomen kunnen worden.
- Op 7 oktober 2024 is motie 223 besproken met Wethouder van der Horst, deze motie (inzake toepassen Streetprint) wordt niet voorgelegd aan het college van B&W.
    - In deze behandeling is besloten om de afwijking op het stedelijk kader, om Streetprint toe te passen in de Linnaeusstraat, niet voor te leggen aan het college van B&W. Belangrijke argumenten hierbij waren de toename in beheerkosten, geluidstoename en een te beperkte noodzaak omdat er snelheidsdrempels achter de haltes in dit deel van het projectgebied liggen.
- In de behandeling van 2 september en 7 oktober zijn de onderdelen waarop het Toetsteam negatief geadviseerd heeft met de bestuurlijk verantwoordelijke besproken. Het negatieve advies heeft niet tot een herziening geleid van de grote lijnen van het project.

Met betrekking tot het locatiebesluit van afvalinzameling

In het kader van 'werk met werk te combineren' wordt met de werkzaamheden in de Wijttenbachstraat de locatie van de inzamelvoorzieningen gewijzigd. De directe aanleiding hiervoor is dat het door de nieuwe indeling, kabels en leidingen in de ondergrond of onveilige manoeuvres bij het legen niet mogelijk is om de container op dezelfde locatie te behouden. Daarom worden er locaties opgeheven, bij- en verplaatst. Deze locaties zijn opgenomen in het nieuwe maaiveld ontwerp van project Linnaeusstraat/Middenweg. Dit ontwerp is door het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost in deze voordracht vastgesteld.

In het stedelijk kader 'bepalen locaties inzamelvoorzieningen' (Gemeenteblad 2021, nr. 113641) zijn eisen en richtlijnen opgenomen aan de hand waarvan de meest geschikte locatie wordt bepaald.

Om de inbreng van bewoners (en ondernemers) te waarborgen worden de locaties vastgesteld door het dagelijks bestuur met een locatiebesluit met inachtneming van de zienswijzeprocedure. Dit proces is ingericht volgens de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht (BWBR0005537) en de Algemene Inspraakverordening Gemeente Amsterdam (CVDR406260). Het dagelijks bestuur vraagt volgens de 'Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022' (CVDR673559) de stadsdeelcommissie tijdens de inspraakperiode om advies.

Bestuurlijke prioriteit

n.v.t.

Wettelijke grondslag

Artikel 8.2 uit de takenlijst van de verordening stadsdelen. Dit betekent dat het Dagelijks Bestuur binnen stedelijke kaders wegen (en openbare ruimte) kan inrichten.

Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022, taak 2.1 van de Takenlijst (bijlage 2):

het inrichten van de openbare ruimte, groen, speelplekken, oevers en parken (exclusief het Amsterdamse Bos) binnen de beleidskaders

Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022, taak 8.2 van de Takenlijst (bijlage 2):

het inrichten van de wegen binnen beleidskaders.

Met betrekking tot het locatiebesluit van afvalinzameling

- Artikel 10.26, Wet milieubeheer (BWBR0003245)
- Artikel 4, Afvalstoffenverordening Amsterdam 2023 (Gemeenteblad 2023, nr. 2700);
- Artikel 4 en artikel 7, Uitvoeringsbesluit Afvalstoffenverordening Amsterdam 2023, (Gemeenteblad 2023, nr. 2694)
- Eisen en richtlijnen stedelijk kader 'bepalen locaties inzamelvoorzieningen', (Gemeenteblad 2021, nr. 113641);
- Uitvoeringsplan Afval 2016-2020, grondstoffen uit Amsterdam, 14 juni 2016;
- Uitvoeringsprogramma Afval & Grondstoffen 2020-2025, 17 december 2020 (UPA 2020-2025);
- Artikel 9, tweede lid en bijlage 3 – onderdeel D.4 en artikel 19, Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022 (CVDR673559);
- Afdeling 3.4, Algemene wet bestuursrecht (BWBR0005537)
- Artikel 6, Algemene inspraakverordening Gemeente Amsterdam (CVDR406260)

Onderbouwing besluit

Ad. 1: Kennis te nemen van de noodzaak om werkzaamheden in de Linnaeusstraat en Middenweg uit te voeren.

1. De kwaliteit van het maaiveld, de volledige trambaan en een deel van de ondergrondse infrastructuur is aan vervanging toe.
    1. Het groot onderhoud van het tramspoor op kruispunt Wijttenbachstraat, een volledige vervanging, is de aanleiding voor dit project. Door dit te combineren met het geplande spooronderhoud in de Linnaeusstraat en het eerste deel van de Middenweg was het mogelijk om een nieuw ontwerp te maken.
    2. Het onderhoud dat gepland stond aan de fiets- en voetpaden is opgenomen in de projectscope.
    3. De geplande vervanging van de twee verkeerslichtinstallaties (krp. Wijttenbachstraat en krp. Hogeweg) is opgenomen in de projectscope.
    4. De gietijzeren gasleiding wordt, aan beide zijde van de straat, vervangen. Dit wordt door Liander Gas uitgevoerd.
    5. Delen van het hoogliggende riool en delen van het drinkwatersysteem worden vervangen
    6. Er wordt een nieuw transportdrinkwaterleiding in het hele projectgebied gelegd.
    7. Er wordt ongebruikt net verwijderd voor/door Liander Elektra en Liander Gas.
2. De OV-haltes zijn 'ontoegankelijk'.
3. Op de Linnaeusstraat zitten twee Blackspots die worden opgelost in het nieuwe ontwerp.
4. De kruispunten Linnaeusstraat/Wijttenbachstraat en kruispunt Middenweg/Hogeweg zijn te krap voor met name afslaand fietsverkeer.

Ad. 2 Kennis te nemen van het vervolg van motie 223 inzake toepassen Streetprint.

Bij behandeling van het ontwerp in de stadsdeelcommissie is motie 223 aangenomen. In deze motie wordt het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost gevraagd om het zwarte asfalt in de trambaan te vervangen met Streetprint. Dit is een afwijking van het stedelijk kader en valt daarom niet onder de

verantwoordelijkheid van het Dagelijks Bestuur maar onder de verantwoordelijkheid van het college van B&W. Op 7 oktober is in de staf wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit dit voorstel besproken. Daar is na een goede discussie door de wethouder besloten deze afwijking niet voor te leggen aan het college van B&W.

Het toepassen van Streetprint in de Linnaeusstraat/Middenweg is daarmee geen mogelijkheid.

Ad. 3 Kennis te nemen van het negatieve oordeel van het Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit op het Definitief Ontwerp, vooral op het ontwerp tussen de Ringdijk en het spoortalud, met als belangrijkste redenen:

1. Het Toetsteam heeft meerder opmerkingen over de verkeersveiligheid.
2. Het ontwerp voldoet niet volledig aan de toegankelijkheidseisen.

1. Het OV-belang heeft volgens het Toetsteam te zwaar gewogen. De volledige prioriteit had bij verblijf moeten liggen.
    1. Het OV-belang voor de verbinding met Diemen is zowel vastgelegd in het beleidskader Verkeersnetten als in de InvesteringsAgenda-OV. Er is beleidsmatig geen opdracht om hier de verblijfsfunctie rigoureus te prioriteren. De straten zijn nu ook al voldragen Stadsstraten met een vergelijkbare prioritering van het OV. In het straatontwerp is de voetgangers- en fietsruimte maximaal. Alleen bij de OV-haltes heeft het OV een hogere prioriteit gekregen.
2. Er stond een aantal afwijkingen ten opzichte van de Puccinimethode in het ontwerp. Het ontwerp is inmiddels aangepast en voldoet nu wel aan de eisen vanuit Puccini.
    1. De opmerkingen zijn verwerkt maar worden ter controle nogmaals met de collega's van Puccini besproken.
    2. Het wensbeeld in het Definitief Ontwerp van de voetpaden ter hoogte van Oostpoort is klinkerverharding. Hiervoor moet nog een apart akkoord worden gekregen in de Puccinicommissie. De terugvaloptie is grijze tegels gelijk aan de rest van de voetpaden.
3. Het definitief ontwerp houdt te weinig rekening met de functie als Hoofdbomenstructuur.
    1. Het toepassen van de gewenste doorgaande bomenrij is in dit ontwerp, en in elk ander ontwerp, onmogelijk. De Linnaeusstraat/Middenweg zijn in de ondergrond ook voor Liander en Waternet belangrijke straten waar de ruimte zeer beperkt is. Het maximaal aantal bomen is in dit ontwerp bereikt, er staan in de Hoofdbomenstructuur geen eisen die een bomenrij/laan voorschrijven.

Ad. 4: In te stemmen met het definitief ontwerp voor de Linnaeusstraat en het eerste deel Middenweg.

De ontwerpprincipes en knelpunten zijn in verschillende behandelingen besproken in het Expertiseteam Openbare Ruimte. Het ontwerp is na een positieve beoordeling verder uitgewerkt. Het voorlopig ontwerp en definitief ontwerp zijn besproken in het Toetsteam Openbare Ruimte. Van beide behandelingen is het Toetsadvies met reactieformulier toegevoegd als bijlage. Het ontwerp heeft een negatief advies gekregen. Op basis van dit advies is, samen met leden van het Toetsteam en aangevuld met stedenbouw- en verkeerskundige, gekeken hoe het ontwerp verbeterd zou kunnen

worden. Bij nadere bestudering bleek het niet mogelijk om het ontwerp te verbeteren binnen het onderhoudskader.

Vervolgens is ook is het onderhoudskader opnieuw bekeken. Om substantiële ontwerpvrijheid erbij te krijgen zou een diepriool vervangen moeten worden waarvan de restlevensduur nog 30~40 jaar is. De kosten hiervoor zijn onevenredig hoog met de opbrengst. Op basis van deze twee aspecten is geconstateerd dat scope en ontwerp niet worden aangepast. Deze adviezen van het Toetsteam OR&M worden dus niet overgenomen.

Bij het Toetsteamadvies zijn ook nadere bevindingen gegeven. Deze zijn voor het grootste deel wel overgenomen in het voorliggende Definitief Ontwerp.

Het definitief ontwerp is tot stand gekomen in een positieve participatie en bespreking in de stadsdeelcommissie van stadsdeel Oost.

Het DO is hiermee afgerond, samenvattend zijn de belangrijkste onderdelen hierin:

1. Het gebied met gemengd verkeer, waar tram en auto samen rijden, wordt uitgebreid. Overal, behalve bij de tramhaltes, rijden ze straks gemengd. Door het snelle verkeer te bundelen blijft er maximaal ruimte voor langzaam verkeer en verblijf.
2. De acht tramhaltes in het projectgebied worden volledig toegankelijk gemaakt.
3. De fietspaden worden omgezet in fietsstroken. In de Linnaeusstraat hebben deze waar mogelijk een breedte van 2.50m, op de Middenweg is de breedte 2.20m. Dit past binnen de GOW30 en hiermee kunnen de voetpaden maximaal verbreed worden.
4. Alle parkeerplaatsen langs de Linnaeusstraat en het eerste deel van de Middenweg worden opgeheven. Hiermee verbeterd de verkeersveiligheid (met name voor fietsers) en de doorstroming van het OV, Fiets en Auto. Er worden aanvullend enkel parkeerplaatsen in sommige zijstraten opgeheven zodat hier fietsparkeren kan worden ingepast. Het opheffen van deze plaatsen is afgestemd met de afdeling Ruimteregie en afgestemd met projecten in de omgeving. Doordat er straks geen auto's meer geparkeerd staan ontstaat er op de Linnaeusstraat en Middenweg een open straatbeeld met goed zicht op het kruisend verkeer.
5. Er komen genoeg laad- en losplaatsen verdeeld door het hele projectgebied. Hier kan in venstertijd geparkeerd worden. De venstertijden worden nog apart met de ondernemers besproken om zo goed mogelijk maatwerk te leveren. De behoefte kan per plek anders kan zijn.
6. *De speciale parkeerplaatsen in de Middenweg, de parkeerplaatsen die overdag uitgesloten zijn voor vergunningshouders, kunnen niet in de Middenweg terugkomen.*
7. Er komt veel extra groen. De Linnaeusstraat en Middenweg zijn onderdeel van de Hoofdbomenstructuur maar hebben (vrijwel) geen bomen. In het nieuwe ontwerp worden circa 50 bomen gepland. De boomspiegels zijn vergroot en worden ingevuld met vaste beplanting. Langs de Linnaeusstraat komt een groot groenvak dat een verbinding legt met het groene spoortalud en de boomspiegels.
8. In zowel de Vrolikstraat en Populierenweg draait de rijrichting om. Op deze manier verbetert de verkeersveiligheid zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid in de achterliggende buurt.
9. Op de Ringdijk draait de rijrichting om. Deze straat wordt straks voor autoverkeer uitrijdend (vanuit de Ringdijk de Middenweg op). Hiermee verbeterd het zicht op het OV en fietsers van de Middenweg. Dit heeft geen noemenswaardige invloed op het lokale achterliggende netwerk.
10. Om de tramhalte Oostpoort (rijrichting stad-in) toegankelijk te maken, moet deze verplaatst worden richting de Pretoriusstraat. Het is daardoor niet meer mogelijk om de Pretoriusstraat in te rijden vanaf de Middenweg. Daarom wordt het laatste stukje van de Pretoriusstraat eenrichtingsverkeer waarbij autoverkeer altijd richting de A10 moet uitrijden. Dit heeft als bijkomend voordeel dat het sluipverkeer tussen de Wibautstraat en Linnaeusstraat minder aantrekkelijk wordt. Uit de participatie is een uitgesproken wens gekomen om deze route minder aantrekkelijk te maken.

Ad. 5 In te stemmen met de adviesvraag van Stadsdeelcommissie Oost

De adviesvraag is bijgevoegd als bijlage en is opgebouwd rondom twee onderwerpen, 1. een terugblik van het definitief ontwerp; 2. Een adviesvraag over de verplaatsing van ondergrondse containers.

Het eerste onderwerp sluit af met twee adviesvragen:

Het tweede onderwerp sluit af met een adviesvraag over de nieuwe locaties van de afvalcontainers. Deze worden ook nog ter inzage gelegd bij de omgeving.

Ad. 6: Het uitvoeringsbudget van 4,6 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de realisatie van project Linnaeusstraat/Middenweg.

Dit bedrag wordt gedekt uit Stadsvernieuwing (SV) en is al opgenomen in de reservering.

Ad. 7: Instemmen met meerkosten voor het beheer en onderhoud van de verschillende projectonderdelen en kennis te nemen van de voorgestelde dekking:

1. Openbare ruimte: de onderhoudsparagraaf voor het maaiveld wordt verhoogd met € 6.500 euro per jaar, vanwege de uitbreiding van het groenareaal, dit wordt gedekt uit de stelpost areaaleffecten.
2. Traminfrastructuur: voor het beheer en onderhoud van de traminfrastructuur zijn geen verhoogde toekomstige lasten voorzien.
3. Overige beheerarealen: voor het beheer en onderhoud van de overige arealen zijn geen verhoogde toekomstige lasten voorzien.

Ad. 8: Het in te stemmen met het ontwerp locatiebesluit voor het wijzigen van afval inzamellocatie(s)

Met het aanwijzen, opheffen en wijzigen van locaties in het project Linnaeusstraat/Middenweg wordt de Wijttenbachstraat met inzamelvoorzieningen voor afval en grondstoffen ingericht volgens het maaiveld ontwerp. Hiermee ontstaat een netwerk van inzamelvoorzieningen in het stadsdeel. Hierdoor wordt een bijdrage geleverd aan een meer duurzame inzet van personeel, materieel en grondstoffen en het verminderen van de milieubelasting. Aan de hand van het stedelijk kader zijn binnen het project de meest geschikte afval inzamellocaties bepaald.

Ad. 9: Dit ontwerp locatiebesluit vrij te geven voor inspraak en voor een periode van zes weken vanaf de publicatiedatum bij het stadsloket stadsdeel Oost ter inzage te leggen en op de website te publiceren

Met het vrijgeven voor inspraak wordt het ontwerp-locatiebesluit bekend gemaakt en worden (nieuwe) bewoners (en ondernemers) uitgenodigd te reageren op het ontwerpplan. Na de inspraaktermijn worden de zienswijzen behandeld in een eindverslag en wordt het definitief locatiebesluit opgesteld. Als een locatie ingrijpend wijzigt ten opzichte van het voorstel in het ontwerp-locatiebesluit, kan worden besloten om deze opnieuw voor inspraak vrij te geven. Het dagelijks bestuur van het stadsdeel stelt het locatiebesluit en het eindverslag vast. Na de bekendmaking kunnen bewoners (en ondernemers) in beroep gaan bij de Raad van State.

Ad. 10: Dit ontwerp locatiebesluit tijdens de inspraaktermijn voor advies voor te leggen aan de stadsdeelcommissie

Het ontwerp-locatiebesluit wordt voor advies voorgelegd aan de stadsdeelcommissie. De commissie kan binnen de inspraaktermijn besluiten het DB te adviseren of het ontwerp-locatiebesluit ter kennisgeving aan te nemen.

Ad. 11: Kennis te nemen van de contractering en planning van de uitvoering.

Na vaststelling in het Dagelijks Bestuur wordt de aanbesteding gestart. Het contract is binnen de contractuele voorwaarden van de UAV, en de werkzaamheden worden beschreven in een bestek (RAW).

Planning:

- Start aanbesteding: vierde kwartaal 2024
- Gunning: eerste kwartaal 2025
- Start uitvoering: 23 juni 2025
- Einde werk: derde kwartaal 2027

Bovenstaande planning is afhankelijk van de voortgang en samenwerking met Waternet en Liander. Het omgevingsprojecten GO Middenweg en project Alexanderplein zijn van deze planning afhankelijk.

Advies en afstemming

- Het Voorlopig Ontwerp is plenair en aan thema-tafels besproken met de omgeving, deze opmerkingen zijn meegenomen naar de uitwerking van het Definitief Ontwerp.
- Het Definitief Ontwerp is vastgesteld in de stuurgroep waarin Waternet, GVB, VRA en gem. Amsterdam (zowel V& OR als R&D) de afweging van elkaars belangen hebben vastgesteld.
- Het Voorlopig Ontwerp is behandeld in het Expertiseteam OR&M waarin de ontwerpkeuzes positief beoordeeld zijn. Het Toetsteam OR&M heeft echter een negatief advies gegeven. Zie beslispunt 4 welke onderdelen van dit advies wel en niet worden overgenomen.
- Het Definitief Ontwerp is besproken met zowel de VRA als GVB.
- Het Definitief Ontwerp is besproken met de Fietsersbond.
- Het Definitief Ontwerp is voorzien van advies door Clientenbelang (zowel vanuit het Toetsteam als separaat).
- Het Definitief Ontwerp is positief behandeld op het Beheertoetsoverleg.

Het advies is getoetst door het juridische bureau van de gemeente.

De afval inzamel-locaties zijn besproken met:

- Afdeling inzameling
- Gebiedsbeheerder
- Gebiedsmakelaar
- Programmamanager Afval
- Areaalbeheer
- Wenstracé is doorlopen (overleg met kabels en leidingenbeheerders).

Participatie

Financiële onderbouwing

Overige toelichting

Voor de voorbereiding van € 1.775.055 is het opdrachtgeversbudget en programma stadverbetering als dekking gebruikt. Voor de uitvoering worden de resterende bedragen conform afgesproken verdeling aangewend.
De scope van Waternet die onderdeel is van het contract wordt volledig door Waternet gefinancierd en is daarom buiten het dekkingsoverzicht gehouden.
Vanwege de looptijd van het project is het mogelijk om, afhankelijk van het aanbestedingsresultaat, de scope of dekking bij te sturen.
De kosten voor (ver)plaatsing en opheffing van de afval inzamelvoorzieningen worden gedekt door project 8830000 (projectleider Toon Banen; onderdeel van het jaarkrediet 2024 (MIP 66.18.0001) voor vervanging en uitbreiding van afvalcontainers). De structurele kosten (jaarlijkse kapitaallasten en inzamelkosten) worden gedekt uit de afvalstoffenheffing.
Met dit uitvoeringsbudgetbesluit wordt het budget beschikbaar gesteld en overgegaan tot realisatie.

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

Kennisgeving van de terinzagelegging in:
-www.officielebekendmakingen.nl

Publicatie van het ontwerp locatiebesluit:
- Stadsloket stadsdeel Oost
- internet: www.amsterdam.nl/containersoost
- Brief aan bewoners

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2024-069940	Stadsdeel Oost Voordracht (pdf)
AD2024-069944	2024-11-13 DO boek Linnaeusstraat en eerste deel Middenweg.pdf (pdf)
AD2024-069947	2024-11-13 Overzichtskaart rijrichtingen en laadlosplekken.pdf (pdf)
AD2024-069948	bewonerstekening locatiebesluit.jpg (jpeg)
AD2024-070020	2024-11-13 - DO maaiveld Linnaeusstraat en eerste deel Middenweg.pdf (pdf)
AD2024-070021	106 6 Linneausstraat - Middenweg DO - def.pdf (pdf)
AD2024-070383	2024-06-21 Ontwerp locatiebesluit vrijgeven inspraak Wijttenbachstraat - conc.docx (msw12)
AD2024-070384	2024-11-05 Adviesaanvraag stadsdeelcommissie DO Linnaeusstraat.docx (msw12)

Behandelend ambtenaar of indienend raadslid (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Verkeer& Openbare Ruimte, Ambtelijk Opdrachtgever, Marise Ent, ment@amsterdam.nl.
Ingenieursbureau, Projectmanager, Toon Banen, t.banen@amsterdam.nl

Uitslag

B Akkoord met inachtneming van (kleine) wijzigingen. Mandaat ligt bij verantwoordelijke directie.