Gemeente Amsterdam



DO Linnaeusstraat en eerste deel Middenweg

Uitleg definitief ontwerp en planning

www.amsterdam.nl/linnaeusstraat

Onderhoud Linnaeusstraat en het eerste deel Middenweg

De Linnaeusstraat en het eerste deel van de Middenweg zijn toe aan onderhoud. Dit biedt de kans om meteen de straten te verbeteren en meer ruimte te creëren voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en groen. In dit document leest u meer over het definitief ontwerp, de tekeningen van dit ontwerp en de gemaakte keuzes.

Aanleiding
De Linnaeusstraat en het eerste deel van de Middenweg in Oost zijn toe aan onderhoud. De directe aanleiding voor dit project is de verouderde trambaan die compleet vernieuwd moet worden. Ook heeft het asfalt en de bestrating onderhoud nodig. Dit biedt de kans om de straten te verbeteren en meer ruimte te creëren voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en groen. Daarna passen de straten in het nieuwe ontwerp beter bij het gebruik van nu en is het hier veiliger en overzichtelijker voor alle verkeersdeelnemers. Het projectteam heeft op basis van deze insteek een definitief ontwerp (DO) gemaakt voor de Linnaeusstraat en het eerste deel van de Middenweg.

Voorgeschiedenis
De Linnaeusstraat en de Middenweg zijn belangrijke winkelstraten en eindbestemmingen voor Oost. Ze vormen een belangrijke verbinding voor het openbaar vervoer tussen Diemen, Watergraafsmeer en Amsterdam Centrum.

Het zijn drukke straten, zowel voor verblijf (bewoners en bezoekers van de winkels) als voor vervoer. De ondernemers en bewoners vinden leefbaarheid belangrijk. Dit komt overeen met de gemeentelijke wens om de straten te vergroenen en de ruimte anders in te delen met prioriteit voor voetgangers en fietsers.

Door de groei van de stad wordt de ruimte steeds krapper. De komende jaren komen er zo'n 250.000 inwoners en 200.000 banen bij. Dat betekent meer auto's op de weg, meer openbaar vervoer, meer fietsers en meer voetgangers. Als we niets doen, kan die toegenomen drukte leiden tot onveiligheid, irritatie en ongemak in de openbare ruimte. Amsterdam wil dat de voetganger veilig kan lopen, kinderen veilig kunnen spelen, dat de lucht schoon is en dat de auto een plek heeft, maar niet dominant is. Daarom wordt een nieuwe balans gezocht tussen de ruimte voor mobiliteit en de ruimte voor groen en ontmoeting.

Participatie
De werkzaamheden in de straat vallen onder onderhoud. Tijdens de uitvoering van het onderhoud, verbeteren we ook meteen de straat. Deze verbeteringen komen voort uit vastgesteld beleid. Het participatieniveau is in dit project adviseren. Bewoners en ondernemers zijn daarom op twee momenten gevraagd om over het ontwerp mee te denken. Hierbij konden belanghebbenden, zoals bewoners en ondernemers uit de omgeving, advies geven op de verschillende onderdelen van het ontwerp. Waar mogelijk is het ontwerp daar vervolgens op aangepast. Tijdens het participatietraject is zoveel mogelijk ruimte gezocht om belanghebbenden op een hoogwaardige manier te betrekken bij het ontwerptraject.

Tijdlijn
Op 15 januari 2024 hebben we het eerste schetsontwerp gepresenteerd aan de omgeving via een nieuwsbrief. Deze hebben we in twee informatiemiddagen en één informatieavond toegelicht aan de omgeving. Op deze momenten konden de bezoekers actuele knelpunten aangeven en advies meegeven. De bijeenkomsten zijn druk bezocht door zowel bewoners als ondernemers. Deze opmerkingen zijn samen met interne adviezen gebruikt om tot een voorlopig ontwerp te komen.

Na goedkeuring van het voorlopig ontwerp door het Dagelijks Bestuur en de stadsdeelcommissie van stadsdeel Oost, volgde de tweede participatieronde. Het voorlopig ontwerp is plenair toegelicht en daarna in kleinere groepen besproken. Dit keer ging het vooral over de kruisingen, de voetpaden, de indeling van de servicestrook en de verkeersveiligheid. Ook deze bijeenkomst is druk bezocht en heeft veel input opgeleverd. Bewoners en ondernemers die niet aanwezig konden zijn bij de bijeenkomsten, konden hun reactie ook per mail doorsturen aan het projectteam.

Na de bijeenkomsten is het voorlopig ontwerp intern in een laatste adviesronde ingegaan. Dit zijn verschillende ambtelijke controle rondes op het gebied van verkeersveiligheid, beheerbaarheid en beleid. Opgehaalde input uit de omgeving en de laatste adviesrondes hebben geleid tot het definitief ontwerp wat nu voorligt.



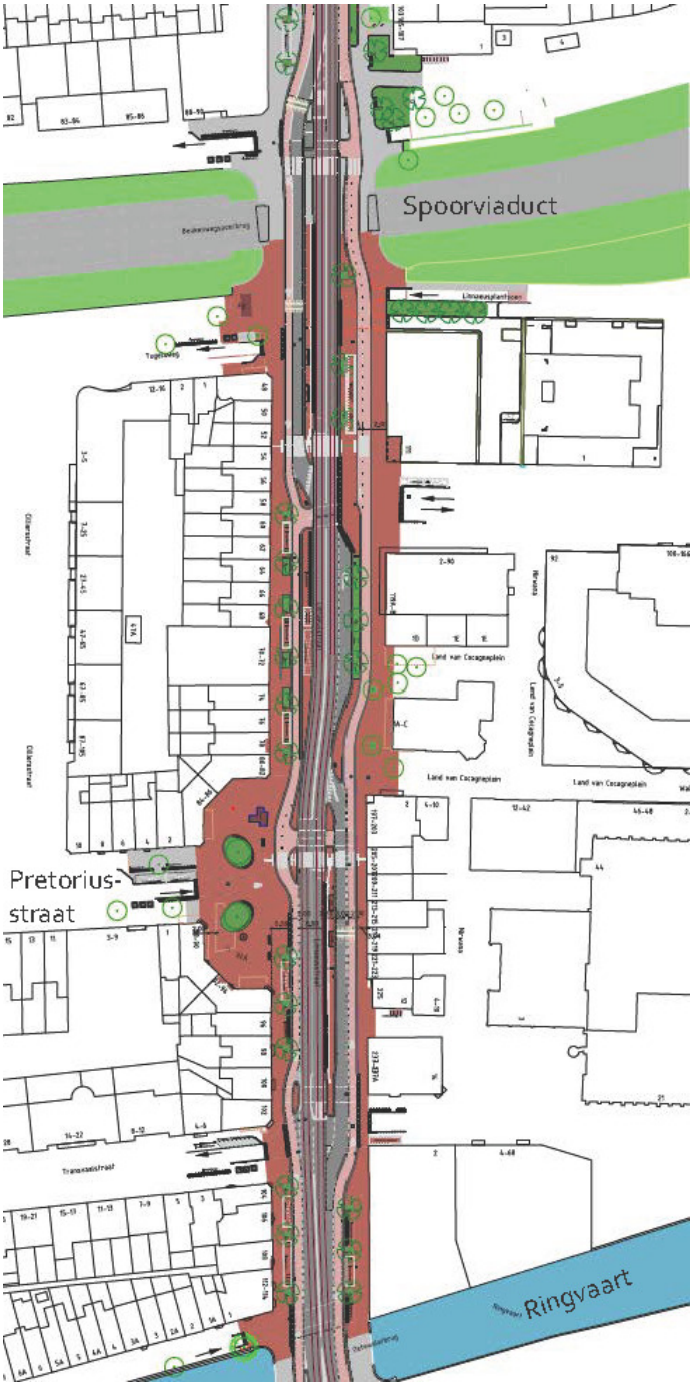
4 Definitief ontwerp: Bovenaanzicht kruispunt Wijttenbachstraat

Overzicht van definitief ontwerp
De hoofdlijnen uit het ontwerp zijn:

- De kruispunten maken we veiliger met meer ruimte voor afslaande fietsers.
- We maken alle tramhaltes breder en langer. Zo worden de tramhaltes toegankelijk voor iedereen. De halte bij Oostpoort richting centrum Amsterdam moeten we hiervoor verplaatsen.
- Ruimere fietsstroken, die bijna overal 2,5 meter breed worden.
- Bredere voetpaden met daarnaast ruimte voor fietsparkeren en zoveel mogelijk bomen. In het nieuwe ontwerp plaatsen we minimaal 50 nieuwe bomen.
- We verbeteren de veiligheid bij verschillende zijstraten. Hiervoor draaien we onder andere de rijrichtingen van 3 zijstraten om.
- De auto rijdt op de trambaan, behalve bij de tramhaltes. Hier rijdt de auto op een eigen rijbaan achter de halte langs.
- Er komen laad- en losplekken in de straat waar buiten de venstertijden geparkeerd mag worden. Alle vaste parkeerplekken worden weggehaald.

De nieuwe indeling van de straat
Eén van de randvoorwaarden die aan openbare ruimte gesteld wordt, is dat het verkeer - inclusief de voetganger - zich veilig kan bewegen. Amsterdamse straatprofielen worden conform de Puccinimethode samenhangend, overzichtelijk en herkenbaar ingericht. We stimuleren met de fysieke inrichting veilig gedrag in het verkeer.

Trambaan en haltes
Vanuit het beleidskader Verkeersnetten en de Investeringsagenda openbaar vervoer (IAOV) is er een doelstelling om het Plusnet-OV te versnellen. Ook moeten de OV-haltes toegankelijk gemaakt worden. De tram- en bushaltes in het projectgebied maken we volledig toegankelijk door ze langer en breder te maken. Zo zorgen we ervoor dat iedereen veilig en comfortabel gebruik kan maken van het openbaar vervoer. In het projectgebied liggen 8 haltes. Vier haltes op kruispunt Linnaeusstraat/ Wijttenbachstraat, twee bij Oostpoort en twee bij kruispunt Middenweg/ Hogeweg. Alle haltes blijven op dezelfde plek, met uitzondering van halte Oostpoort, rijrichting stad-in. Op de huidige plek kan de halte niet volledig toegankelijk worden gemaakt. Er is hier niet genoeg ruimte om de halte breder en langer te maken. Daarom komt deze halte in de nieuwe situatie voor de uitgang van de Pretoriusstraat, waar wel genoeg ruimte is voor een toegankelijke tramhalte.
De halteontwerpen worden nog verder uitgewerkt op basis van het Puccini Handboek Rood. Een voorbeeld van een toegankelijke halte is de halte op de Admiraal de Ruijterweg.



6 Definitief ontwerp: Bovenaanzicht Linnaeusstraat

Fiets

Voor fietsers worden de kruispunten nu overzichtelijker. Zo krijgen ze ruimere voorsorteervakken (opstelplaatsen) waardoor het veiliger wordt om af te slaan. In de huidige indeling zijn er nog vrijliggende fietspaden. Dit worden in het nieuwe ontwerp fietsstroken. De fietsstroken naast de weg worden zo'n 2,5 meter breed. Op het eerste deel van de Middenweg paste dit niet, daar worden de fietsstroken 2.20m breed. Voor fietsers die vanuit het Oeterwalerpad naar Oostpoort willen, wordt een tweerichtingsfietspad aangelegd tot aan de Polderweg. Zo kunnen fietsers straks zonder over te steken bij Oostpoort komen.

Bij een tramhalte gaan fietsers net als het autoverkeer achter de halte langs.

Fietsparkeerplekken

Verder breiden we het aantal fietsparkeerplekken uit van ongeveer 275 naar ongeveer 800. Deze krijgen verschillende stallingsmogelijkheden. Er komt een mix van het Amsterdamse fietsenrek en ruimte voor bijvoorbeeld bakfietsen in vakken. Op plekken waar het Amsterdamse fietsenrek niet past, kan het zijn dat we fietsnietjes plaatsen. Fietsparkeren wordt ook deels verplaatst naar de zijstraten om het open karakter van de Linnaeusstraat en het eerste deel van de Middenweg te behouden.

Voetganger

Er wordt meer ruimte voor de voetganger gemaakt door de stoepen te verbreden en goede oversteek-mogelijkheden te maken. Er komen zebrapaden bij de tramhaltes, het gebouw van de bibliotheek (OBA) en bij de Ringdijk. Op andere locaties zijn steunpunten ingetekend. Dit zijn oversteekplaatsen waar geen zebrapaden zijn, maar waar wel met markeringen op de weg duidelijk wordt gemaakt dat hier overgestoken kan worden. Dit is in een 30 kilometerzone gebruikelijker dan zebrapaden. Het plein bij de Pretoriusstraat wordt autoluwer gemaakt en wordt meer een verblijfsgebied voor voetgangers.

Auto

De auto moet in het nieuwe ontwerp wat ruimte op de weg inleveren. De auto rijdt dan overal in de straat op de trambaan. Om de tram bij de halte niet te hinderen, rijdt de auto alleen hier op een aparte rijbaan achter de halte langs. Verder worden de parkeerplaatsen in de straat weggehaald. Door de straat heen worden genoeg laad- en losplekken gemaakt. Deze werken met venstertijden waardoor er buiten de aangegeven tijden op de laad- en losplekken geparkeerd mag worden.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, zijn in het DO in drie zijstraten de rijrichtingen omgedraaid. Dit moet de verkeerssituatie tussen auto's en fietsers duidelijker en veiliger maken. Hier is specifiek rekening gehouden met de bereikbaarheid van de buurt.



8 Definitief ontwerp: Bovenaanzicht Eerste deel Middenweg

Auto's die vanuit de Linnaeusstraat een zijstraat inrijden, hinderen kort het doorgaande autoverkeer en hebben minder goed zicht op achteropkomend fietsverkeer. Deze afslagbeweging noemen we inrijdend autoverkeer. Auto's die vanuit de zijstraat de Linnaeusstraat oprijden hebben goed zicht op fietsers. Deze afslagbeweging noemen we uitrijdend verkeer. In het ontwerp hebben we bekeken waar we dit inrijdende verkeer het meest veilig konden inpassen. Hierbij zijn in de volgende drie straten de rijrichting veranderd:

- Ringdijk: hier draaien we de rijrichting om van inrijdend naar uitrijdend verkeer. Zo wordt het kruispunt veiliger zonder dat we andere maatregelen hoeven te nemen. Via de Hogeweg en Wakkerstraat is de buurt voldoende bereikbaar.
- Vrolikstraat: ook hier draaien we de rijrichting om van inrijdend naar uitrijdend verkeer. Automobilisten kunnen dan inrijden in de Populierenweg, en uitrijden bij de Vrolikstraat.
- Populierenweg: hier draaien we de rijrichting om van uitrijdend naar inrijdend verkeer. Dit doen we om de achterliggende buurt voldoende bereikbaar te houden, als we de rijrichting van de Vrolikstraat omdraaien. Doordat hier een tramhalte is, rijdt autoverkeer al op een aparte rijbaan. Dit dient straks als een soort afslagvak. Hierdoor is er meer ruimte om veilig de Populierenweg in te kunnen rijden.

Eenrichtingsverkeer Pretoriusstraat
Daarnaast moeten we de tramhalte van Oostpoort, de rijrichting stad in, iets verplaatsen om deze volledig toegankelijk te maken. Deze komt nu direct voor de uitgang van de Pretoriusstraat te liggen. Hierdoor is het niet meer mogelijk om vanaf de Linnaeusstraat de Pretoriusstraat in te rijden. Dit betekent dat we in de nieuwe situatie éénrichtingsverkeer maken van de Pretoriusstraat tussen de Cillierstraat en Linnaeusstraat. Verkeer kan dan alleen nog de Pretoriusstraat uitrijden richting Watergraafsmeer en de A10. Dit is ook veiliger voor het fietsverkeer in de Linnaeusstraat. En doordat er dan minder verkeer door de Pretoriusstraat en achterliggende wijk gaat, vergroot dit hier meteen de leefbaarheid van de achterliggende omgeving. Dit is ook tijdens de bijeenkomsten over het ontwerp als positief ontvangen door de omgeving.

Autoparkeren

Omdat de Linnaeusstraat een drukke straat is, willen we de ruimte zo goed mogelijk gebruiken en zo overzichtelijk mogelijk maken. Daarnaast willen we meer ruimte maken voor de voetganger. Om dit te doen, moet de auto wat ruimte inleveren in de straat. Naast dat de auto voortaan overal op de trambaan gaat rijden, komen er ook geen parkeerplaatsen terug in het nieuwe ontwerp. Wel maken we genoeg laad- en losplekken. De laad- en losplaatsen mogen buiten de venstertijden als parkeerplaats gebruikt worden.

Groen en bomen

Er komt veel extra groen bij in de straten. De Linnaeusstraat en Middenweg zijn onderdeel van de Hoofdbomenstructuur maar hebben nu (vrijwel) geen bomen. In het nieuwe ontwerp worden minimaal 50 bomen gepland. De boomspiegels worden extra groot aangelegd, zo'n 2 meter bij 2 meter. Hier komen verschillende plantsoorten in. Er is al een voorselectie gemaakt van planten die passen in het gebied. Later zal een beplantingsplan verder uitgewerkt worden. Langs de Linnaeusstraat komt een groot groenvak dat een verbinding legt met het groen langs het spoor en de boomspiegels.

We zorgen ervoor dat het groen past bij de (historische, gebouwde) omgeving, afgestemd is op de groeiplaats, goed groeit, gezond blijft en goed te beheren is. Ook is de beschikbare ruimte zowel boven als onder de grond belangrijk om mee te nemen in de keuze van de soort bomen en beplanting.
Er is daarom een voorselectie gemaakt van verschillende boomsoorten. Later zal een definitieve keuze gemaakt worden. De voorselectie:

- Celtis Siencis
- Metesequoia Glyptrostroboides
- Ulmes Lutece / Nanguen
- Fraxines Americana 'Autumn Applause'
- Fraxinus Angustifolia 'Raywood'

Materiaal en Meubilair

Zoals eerder genoemd, richten we de straat in volgende de Puccinimethode. Volgens de Puccinimethode wordt het profiel van de straat zo rustig mogelijk gehouden door zo min mogelijk verschillende materialen en kleuren toe te passen. Zo is ook de trambaan net als de weg van zwart asfalt, zijn de tramhaltes van hetzelfde materiaal als het trottoir en heeft al het meubilair dezelfde onopvallende grijze kleur.

In het hele gebied passen we zwart asfalt toe in de trambaan en rijwegen. Voor de fietsstroken gebruiken we rood asfalt. Dit is voor de meeste weggebruikers herkenbaar. Op het voetpad gebruiken we grijze tegels van 30x30 cm. Dit past qua karakter het best bij de aansluiting van de zijstraten.

Het voornemen is om bij het gebied rondom Oostpoort en Pretoriusstraat een uitzondering te maken omdat dit een winkelgebied is. Tussen de Ringvaart en het spoorviaduct komen namelijk gebakken rode klinkers op de voetpaden. Op deze manier kunnen we de klinkerbestrating die ook al in Oostpoort ligt, doortrekken naar het pleintje voor de Pretoriusstraat. Zo verbinden we de verschillende voetgangersgebieden met elkaar. Op moment van schrijven moet het besluit hierover nog worden genomen.

In het project is beperkt ruimte voor extra straatmeubilair zoals bankjes. Op de plekken waar nu bankjes staan, komen wel bankjes terug. Zoals op de brug over de Ringvaart. Op het pleintje bij de Pretoriusstraat kun je straks op de rand van de boomspiegels zitten.

Verlichtingsplan

Er gaat veel veranderen met de verlichting van de straten. Ook voor de verlichting moeten we ons houden aan het Puccini handboek waarin universele voorschriften staan beschreven. De openbare verlichting levert een belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid op straat en aan een positieve beleving van de stad in de avond en nacht. Alle kleine masten halen we weg en daar waar mogelijk hangen we verlichting op via kabeloverspanning. Dit is verlichting die aan kabels boven de straat hangen. Ook vervangen we de masten van het GVB waar het kan door ankers aan de muren. Dit doen we zodat er minder objecten op de voetpaden staan. Waar een kabeloverspanning niet mogelijk is, proberen we de openbare verlichting te combineren met masten van het GVB.



Planning

Naar verwachting starten de werkzaamheden in het tweede kwartaal van 2025. Vanaf februari 2025 zijn wij wel al bezig met voorbereidende voorbereidingen. We denken dat we begin 2027 helemaal klaar zijn met het onderhoud van de Linnaeusstraat en het eerste deel van de Middenweg. De exacte planning van de werkzaamheden delen we later met de omgeving.

Middenweg: Groot onderhoud

Op dit moment wordt er ook gewerkt aan de Middenweg (rijweg op de Middenweg tussen de ring A10 en Hogeweg in de Watergraafsmeer). Hier wordt het asfalt vervangen en wordt de verkeersveiligheid verbeterd bij de kruispunten van de Wethouder Frankeweg, Kruislaan en Veeteeltstraat. Verder worden de oude bomen vervangen en wordt er 30 km/u ingevoerd vanaf de Kruislaan richting de stad. En worden de bus- en tramhaltes toegankelijk gemaakt. Kijk voor meer informatie op amsterdam.nl/middenweg. Kijk ook voor actuele omleidingen en de actuele planning van deze werkzaamheden op de website.

Actuele informatie

Kijk voor het laatste nieuws en de actuele planning op **amsterdam.nl/linnaeusstraat.**

Contact

Heeft u naar aanleiding van deze informatiefolder vragen? Neem dan contact op met het projectteam van de Linnaeusstraat via projectlinnaeusstaat@amsterdam.nl. Kijk ook voor meer informatie over het project, het laatste nieuws, de actuele planning en geplande werkzaamheden op amsterdam.nl/linnaeusstraat.



Dit is een uitgave van gemeente Amsterdam, Stadsdeel Oost. Kijk voor meer informatie op amsterdam.nl/linnaeusstraat.

AMS-d0suf j99ffb-nl-NL-1124-1