Gemeente Amsterdam



concept

Schetsontwerp openbare ruimte

Lodewijk van Deysselbuurt Midden en Zuid

11 november 2023

Colofon

Opdrachtgever
Gemeente Amsterdam
Nabila Bouabbouz (G&O)

Werkgroep

Mieke Ruisch	ontwerper openbare ruimte Ruisch Ontwerp
Diana Bijleveld	assistent ontwerper openbare ruimte R&D
Mei van Eeghen	sr. stedenbouwkundige R&D
Irma Dejong	projectmanager PMB
Mohamed El Faghloumi	verkeersontwerper R&D
Adri Hofstra	projectleider IB



De verankering van de Lodewijk van Deysselbuurt in zijn directe omgeving

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2
- 1.1 Aanleiding – Waarom doen we dit? 3
- 1.2 Plangebied – Waar gebeurt het? 3
- 1.3 Plankaders – Wat ging er aan vooraf? 5
- 1.4 Ambitie – Wat is het doel? 5

2. Randvoorwaarden en uitgangspunten voor de openbare ruimte 6
- 2.1 Toekomstperspectief buitenruimte 7
- 2.2 Verkeer en parkeren 7
- 2.3 Groenstructuur en biodiversiteit 9
- 2.4 Sport en spel 12
- 2.5 Afval 12
- 2.6 Klimaatadaptatie 12
- 2.7 Materialisatie 13

3. Participatie 14
- 3.1 Inleiding 15
- 3.2 Doorlopen participatieproces 15
- 3.3 Inspraak op het schetsontwerp 15
- 3.4 Opbrengst paritcipatieproces met de omgeving 17

4. Hoofdstructuren in de buurt 18
- 4.1 Visie en concept - Eenheid in diversiteit 20
- 4.1 Voetgangers 22
- 4.2 Fiets 23
- 4.3 Groenstructuur 24
- 4.4 Boomstructuur 25
- 4.5 Sport, spel en ontmoeten 26
- 4.6 Snelverkeer 27
- 4.7 Parkeren op straat 28
- 4.8 Afval 29

5. Schetsontwerp Midden en Zuid 30
- 5.1 Schetsontwerp - plankaart 33
- 5.2 Burgemeester van Leeuwenlaan 34
- 5.3 Lodewijk van Deysselstraat 38
- 5.4 Van Moerkerkenstraat 48
- 5.5 Middenzone 50
- 5.6 Zuidzone 56
- 5.7 Schoollocatie 64
- 5.8 Zuidoosthoek 66

6. Bijlagen 68
- 6.1 Watercompensatie en groennormen 69
- 6.2 Rainproof 70
  - 6.2.1 Hoofdstructuur en afvoerrichting bij extreme neerslag 70
  - 6.2.2 RainproofOplossingenKaart 71
- 6.3 Bomen 72
  - 6.3.1 Bomenbalans 72
  - 6.3.2 Bestaand bomen - soort 74
  - 6.3.3 Bestaande bomen - toekomstverwachting 75
- 6.4 Verkeer Röellbuurten 76
- 6.5 Afvallocaties en afvalstromen 78
- 6.6 Technische ruimten 79



1.

Inleiding

1. Inleiding

1.1 Aanleiding – *Waarom doen we dit?*

De Lodewijk van Deysselbuurt is één van de buurten in Slotermeer waar stedelijke vernieuwing al geruime tijd op de agenda staat. De gemeente Amsterdam en de woningcorporatie Rochdale werken samen om de buurt op te knappen, zodat de leefbaarheid voor bewoners wordt verbeterd.
In de afgelopen jaren is er gewerkt aan een Gebiedsvisie voor de hele buurt (vastgesteld 17 april 2018) en in de Investeringsnota (vastgesteld 23 dec. 2021) zijn o.a. de ontwikkelstrategie en uitgangspunten voor de ruimtelijke inrichting van de buurt beschreven.
Vervolgens zijn de uitgangspunten uit de Investeringsnota verwerkt in een Beeldkwaliteitsplan. Het plan openbare ruimte voor het gebied ten noorden van de Van Moerkerkenstraat is in hoofdlijnen behoudend van karakter en is al vastgesteld.

In het voorliggende document wordt het plan voor de inrichting van de openbare ruimte van het deel van de buurt ten zuiden van de Van Moerkerkenstraat gepresenteerd. Allereerst worden de randvoorwaarden en uitgangspunten voor wat betreft de inrichting van de openbare ruimte van de gemeente Amsterdam in het algemeen en die specifiek voor de Lodewijk van Deysselbuurt uiteengezet.

In het ontwerpproces zijn de bewoners betrokken. Hoe en wat er gedaan is aan participatie wordt uiteengezet in hoofdstuk 3.

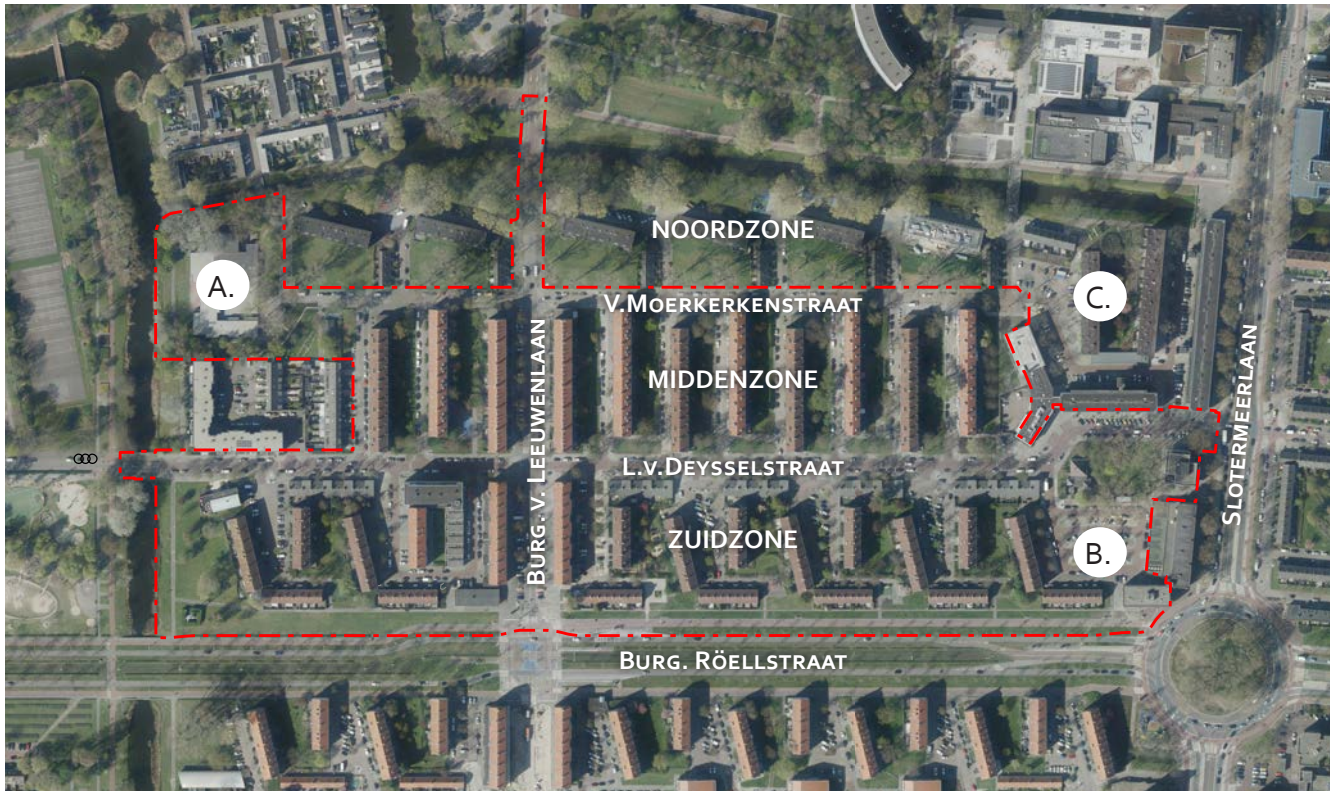
Het schetsontwerp heeft betrekking op een groot deel van de openbare ruimte van de midden- en zuidzone van de buurt. Daarbij wordt de samenhang met de noordzone, dat buiten het plangebied valt en waarvoor het definitieve plan in uitvoering is, gewaarborgd. Daarom worden de hoofdstructuren voor verkeer, bomen en overig groen voor de hele buurt in themakaarten weergegeven (hoofstuk 4).

In hoofdstuk 5 wordt het schetsontwerp van midden en zuid besproken. Een plankaart en straatprofielen geven het ruimtebeslag weer van de verschillende structuren en ook de locaties voor afvalinzameling, sport, spel en ontmoeting staan er op aangeduid. Enkele impressies en referentiebeelden ondersteunen het plan en geven de beoogde sferen weer van de verschillende deelgebieden. Het schetsontwerp is een eerste stap richting een definitieve inrichting van de openbare ruimte.

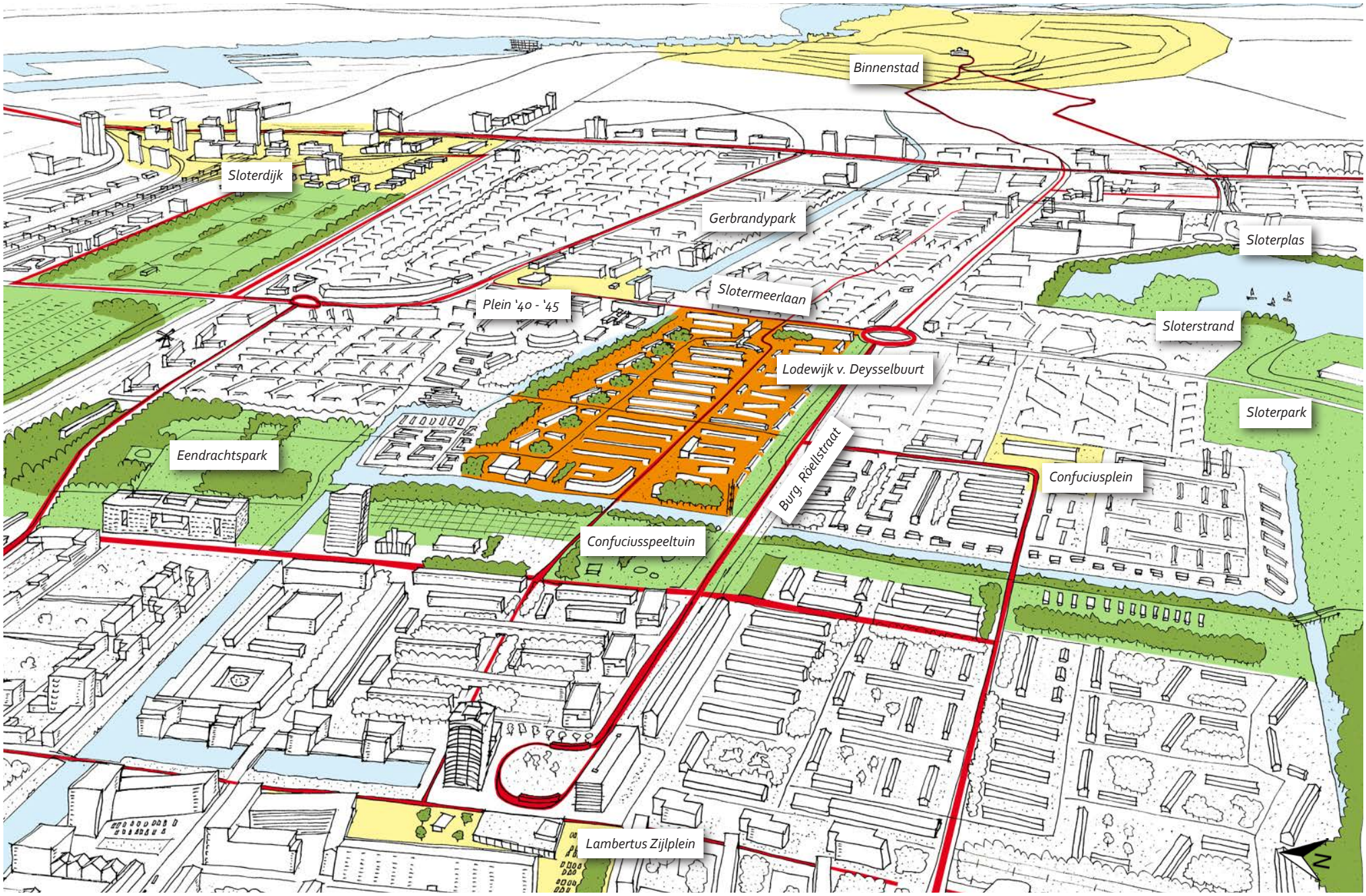
1.2 Plangebied – *Waar gebeurt het?*

De Lodewijk van Deysselbuurt is gelegen in de Westelijke tuinsteden, in de wijk Slotermeer-Zuidwest. Het is het eerste deel van Nieuw-West uit het begin van de jaren vijftig. De buurt wordt begrensd door de Slotermeerlaan en de Burgemeester Röellstraat aan respectievelijk de oost- en zuidzijde. Aan de noord- en westzijde liggen vaarten, die begeleid worden door een groene inrichting.

Het schetsontwerp zoals beschreven in dit document betreft de midden- en zuidzone van de buurt, de noordwesthoek (A) en de omgeving van de DekaMarkt aan de zuidoostzijde (B).
De noordoostzijde met de Grote en Kleine Verfdoos (C.) blijft ongewijzigd en de Burgemeester Röellstraat is in een ander project uitgewerkt.



Lodewijk van Deysselbuurt, plangebied en deelgebieden



De positie van de Lodewijk van Deysselbuurt (midden) in de stad Amsterdam, met op de voorgrond het Lambertus Zijlplein en op de achtergrond Plein '40 - '45, Sloterdijk en de binnenstad van Amsterdam

1.3 Plankaders – *Wat ging eraan vooraf?*

De aanpak van de Lodewijk van Deysselbuurt staat al een geruime tijd op de agenda van de woningcorporatie Rochdale en de gemeente Amsterdam. Eerdere vernieuwingsplannen werden ten gevolge van de economische crisis afgeblazen.
Met het verschijnen van de Gebiedsvisie (2018) werd een nieuwe start gemaakt met het verbeteren van de leefbaarheid voor de bewoners. De Gebiedsvisie bestaat uit een gebiedsanalyse en toekomstperspectief, waarin de gewenste ontwikkelingsrichting en de randvoorwaarden staan beschrijven. Een van de vijf pijlers is 'Ruimtelijk' en met name daarin zijn veel aspecten opgenomen die de openbare ruimte betreffen.

Ten aanzien van de fysieke en fysiek-sociale opgave heeft Rochdale het Vernieuwingsplan Lodewijk van Deysselbuurt (2020) opgesteld voor haar vastgoed en daarin een voorstel gedaan voor stedenbouwkundige aanpassingen in de Lodewijk van Deysselbuurt. Na een draagvlakpeiling in de buurt (mei 2020) heeft de gemeente dit vernieuwingsplan verder uitgewerkt en uitgebreid met delen van de buurt die niet in bezit zijn van Rochdale. De Investeringsnota (2021) is daarvan het resultaat.
De Investeringsnota legt een aantal principiële keuzes vast voor de fysieke en fysiek-sociale aanpak, waarvoor de gemeente financiële middelen heeft gereserveerd. Het bevat het stedenbouwkundig plan waarin o.a. de toekomstige verkeersstructuur, de boom- en groenstructuur en de stedenbouwkundige eenheden toegelicht worden. Delen van de openbare ruimte zijn op hoofdlijnen uitgewerkt, zoals principe profielen van een aantal straten en mogelijke uitwerkingen van deelgebieden in plattegronden.

In het Beeldkwaliteitsplan (oktober 2022) wordt dieper op de materie ingegaan. De karakteristieken van de buurt worden nog eens beschreven, het gaat daarbij om de bebouwde en onbebouwde ruimte. De eisen die voortkomen uit het Stedenbouwkundig plan en de daaruit voortvloeiende spelregels worden in woord en beeld uiteengezet.

In dit stadium van de stedelijke vernieuwing zijn de details van de nieuwbouw nog niet bekend. Toch is op basis van het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan een schetsontwerp voor midden en zuid gemaakt. Het is een nadere uitwerking op de hoofdstructuur en geeft handvatten voor toekomstige deeluitwerkingen. Om ervoor te zorgen dat het schetsontwerp aansluit bij de wensen en behoeften van de bewoners in de wijk, heeft op verschillende momenten participatie plaatsgevonden in de wijk.

1.4 Ambitie – *Wat is het doel?*

In december 2021 heeft de gemeenteraad de Investeringsnota voor de Lodewijk van Deysselbuurt vastgesteld. Hierin is het stedenbouwkundig plan voor de vernieuwing opgenomen. Het Stedenbouwkundig Plan in de Investeringsnota geeft aan welke gebouwen gerenoveerd worden en welke gebouwen gesloopt worden om plaats te maken voor nieuwbouw. In de noordzone wordt overwegend gerenoveerd, in het middenzone worden deels gerenoveerd en een deel wordt vervangen door nieuwbouw. In de zuidzone zal het merendeel van de woningen vervangen worden door nieuwbouw, hier vindt een grote verdichtingsslag plaats. In totaal worden er in de buurt 700 extra woningen toegevoegd en komen er woningen aan de Burgemeester Röellstraat te liggen. Daardoor krijgt de buurt meer aanhechting op de omgeving. Naast extra woningen, wordt de school verplaatst naar de zuidwesthoek en komt er een jongerencentrum.

In de samenvatting van de Investeringsnota wordt gesproken over het herdefiniëren van de openbare ruimte:
De openbare ruimte en het groen in de Lodewijk van Deysselbuurt zijn geordend volgens de regels van het AUP en kennen een duidelijke hiërarchie: van privétuin, straatgroen en plantsoen tot park. Dit geeft de buurt zijn huidige, groene karakter – een kwaliteit die we behouden. Het gebruik van het groen is echter sinds het ontwerp en de realisatie van het AUP sterk veranderd. Overgangen openbaar/collectief/privé zijn niet duidelijk meer en de druk op de openbare ruimte is sterk toegenomen door stijging van het autogebruik. Dit vraagt om een nieuwe invulling van de openbare ruimte. In het stedenbouwkundig plan staan voorstellen om de straatprofielen aan te passen zodat het groen beter bruikbaar en toegankelijk wordt. We herdefiniëren de groenruimten met in gedachten de regels van het AUP, geven ze gebruikswaarde voor verschillende doelgroepen en geven de overgangen opnieuw vorm. Zo wordt de groenstructuur van de buurt duidelijker zichtbaar voor de bewoners en stimuleren we het gebruik ervan. De openbare ruimte van de Van Deysselbuurt is straks niet alleen aantrekkelijk en groen, maar ook gebruiksvriendelijk.

De Lodewijk van Deysselstraat is en blijft de belangrijkste straat voor bewoners. Een deel van de bebouwing blijft behouden en wordt gerenoveerd. De programmering wordt nader uitgewerkt met als doel buurt gerelateerde functies te faciliteren waardoor deze straat zich kan ontwikkelen tot een echte buurtstraat en het hart van de buurt.



2.

Randvoorwaarden en uitgangspunten voor de openbare ruimte

2. Randvoorwaarden en uitgangspunten voor de openbare ruimte

Het stedenbouwkundig plan, zoals opgenomen in de Investeringsnota, is nader uitgewerkt. Er zijn kleine wijzigingen in het plan. Het aanpaste plan is de basis voor het schetsontwerp van de openbare ruimte.

In algemene zin dient de inrichting van de openbare ruimte van de Lodewijk van Deysselbuurt te voldoen aan het geldende Amsterdamse beleid. Dit betekent onder ander de toepassing van de Puccinimethode en de Leidraad van de Centrale Verkeerscommissie.

2.1 Toekomstperspectief buitenruimte

Het toekomstperspectief voor de buitenruimte van de Lodewijk van Deysselbuurt – zoals geformuleerd in de Investeringsnota - is dat deze meer zal uitnodigen tot het door de bewoners gewenste gebruik ervan, en bijdragen aan de leefbaarheid en veiligheid in plaats van daar afbreuk aan doen. Inrichting en gebruik moeten ertoe leiden dat bewoners zich ermee verbonden kunnen voelen. Uitgangspunten daarbij zijn:

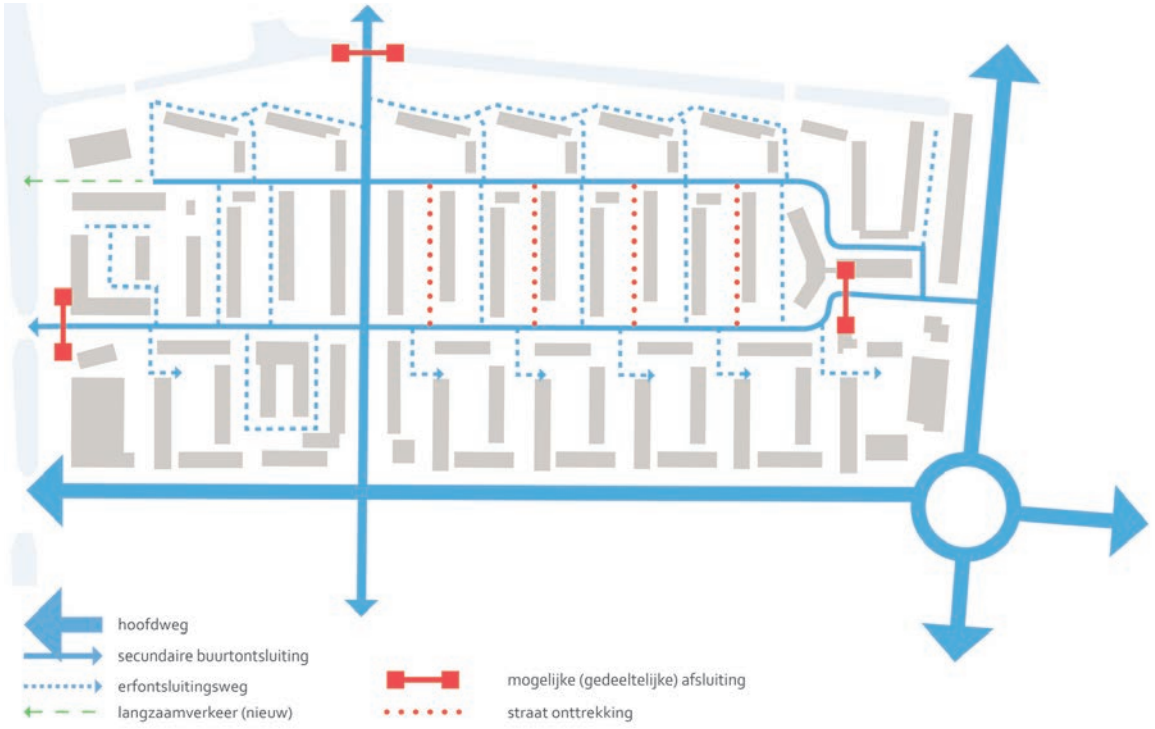
- Voor het middengebied en de zuidrand is er sprake van grootschalige aanpassingen in de openbare ruimte omdat daar ingrijpende herstructurering plaatsvindt;
- Op een bij de woonmilieus passende manier interactie tussen openbare ruimte en bebouwing faciliteren, waarbij de (in sommige straten nog te introduceren) stoep een belangrijke rol speelt;
- De groene hoven een nieuwe gebruikswaarde en herkenbaarheid meegeven;
- Een gefaseerde aanpak bij het vervangen van de bomen, om te voorkomen dat er op een grote schaal kaalslag ontstaat;
- Een gefaseerde aanpak bij het terugdringen van de dominantie van geparkeerde auto's in de openbare ruimte;
- Het beter integreren en positioneren van (ruime) sport- en speelplekken die passen binnen de aanwezige groenstructuur, die ontmoeten stimuleert en die een betere sociale controle mogelijk maakt;
- Nadruk op verkeersveiligheid en toegankelijkheid van de openbare ruimte met genoeg ruimte voor voetgangers en fietsers en veilige oversteken;
- Het aantrekkelijker maken van de verstopte en onveilige schoollocatie achter in de buurt;
- Het aantrekkelijker maken van het gebied achter de Dekamarkt.

De randvoorwaarden en uitgangspunten specifiek voor de openbare ruimte van de Lodewijk van Deysselbuurt worden hierna per thema benoemd.

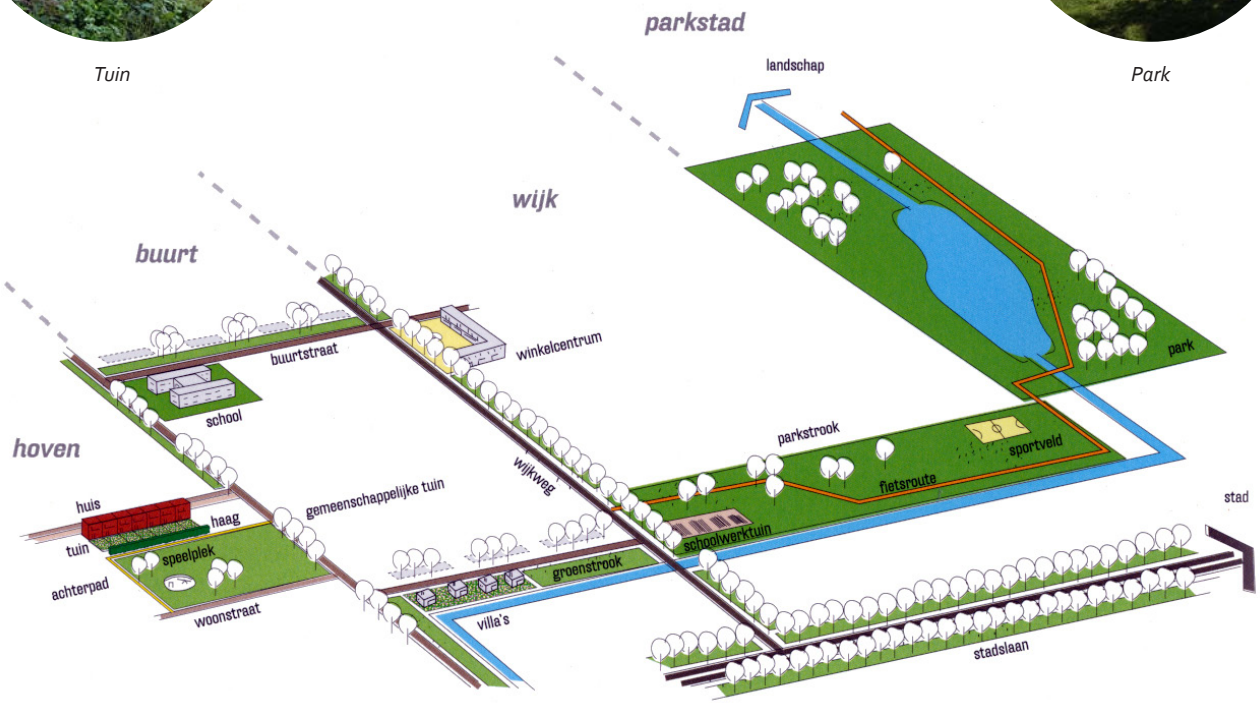
2.2 Verkeer en parkeren

Op de Burgemeester van Leeuwenlaan geldt nu nog een maximumsnelheid van 50 km/uur, dat zal worden afgewaardeerd naar 30 km/uur. Daarmee wordt de hele buurt een 30 km/uur gebied.
De Lodewijk van Deysselbuurt wordt het hart van de buurt, een levendige buurtstraat

In de middenzone zijn de Van Moerkerkenstraat en de Lodewijk van Deysselstraat verbonden door een groot aantal woonstraten. Het aantal van deze woonstraten wordt in de nieuwe situatie gereduceerd door het omvormen van de strokenbouw naar open bouwblokken. De rijrichting in de woonstraten in de middenzone wordt gewijzigd van tweerichtingsverkeer naar eenrichtingsverkeer.







De doorkoppeling van de groene ruimte

De essentie van de groenstructuur van Nieuw-West is de doorkoppeling van de groene ruimte, vanaf de woning naar de grote schaal van het landschap. Vanuit je woning kun je denkbeeldig, met grote stappen, helemaal via het groen naar buiten lopen. Vanuit de tuin naar de hof, die aansluit op de groene stroken langs de buurtstraat en de wijkweg, die weer onderdeel zijn van een netwerk van groenstroken langs de asymmetrische straatprofielen. De groene ruimten rond openbare gebouwen en de villatuinen geven extra volume aan dit raamwerk. De groenstrook sluit aan op een parkstrook, die doorloopt tot aan het park. Langs de lijnen van het water wordt het park uiteindelijk met het polderlandschap verbonden. Een vergelijkbare hiërarchie als in het groensysteem is ook typerend voor het wegenstelsel van de tuinstad, dat de woonstraat verbindt met het verkeersnetwerk van de stad en de regio. De verbinding loopt van woonstraat naar buurtstraat, naar de wijkweg, de stadsstraat en ten slotte de autoweg. Aan de hiërarchie van het verkeerssysteem is een voor de tuinsteden kenmerkende vorm van wegbeplanting gekoppeld. Langs buurtstratenzijn de bomen in rijtjes of blokken voor de bebouwing geplaatst. De wijkwegen zijn aan één kant beplant. Langs de stadsstraten staat een laanbeplanting, aan weerszijden van de weg.

Typerend voor het tuinstadkarakter zijn de elementen van de 'tussenschaal': de groenstrook en de parkstrook van het groene systeem en de buurtstraat en de wijkweg van het verkeerssysteem. Het zijn juist deze elementen die essentieel zijn voor de doorkoppeling van het groen en voor de keuzevrijheid in het routenetwerk.

Bron: De groene kracht – De transformatie van de Westelijke Tuinsteden Amsterdam; Yttje Feddes; 2011

Er is met behulp van een computermodel onderzocht of het mogelijk is de autoverbindingen in de noord,- west- en oostzijde naar naburige buurten voor autoverkeer geheel of gedeeltelijk af te sluiten. Met als doel de woonbuurt enkel toegankelijk te houden voor bestemmingsverkeer en daarmee autoluwer te maken. Daarmee wordt verkeersveiligheid in de buurt verbeterd en krijgt de voetganger meer prioriteit. Afsluitingen voor autoverkeer blijken mogelijk te zijn, zonder dat dat elders tot verkeersopstoppingen leidt: volledige afsluiting van en naar de Jan de Louterbuurt in het noorden en gedeeltelijk eenrichtingsverkeer in de Lodewijk van Deysselstraat aan de oost- en westzijde van de buurt.

In de 30 km/uur straten van de buurt maken ook fietsers gebruik van de rijbaan. Daarnaast hebben zij een aantal extra mogelijkheden om de buurt in en uit te fietsen. Aan de noordzijde via de twee bestaande fietsbruggen en de brug in de Burgemeester van Leeuwenlaan blijft beschikbaar voor fietsers en voetgangers.
De Burgemeester Röellstraat maakt onderdeel uit van Plusnet Fiets. Aan de zijde van de Lodewijk van Deysselbuurt komt een vrijliggend fietspad in twee richtingen te liggen. Langs de Slotermeerlaan blijft het vrijliggende fietspad zoals nu aanwezig gehandhaafd.

Bij de herinrichting ligt de nadruk op verkeersveiligheid en toegankelijkheid van de openbare ruimte met genoeg ruimte voor voetgangers en fietsers en veilige oversteken. Uitgangspunt is meer ruimte voor voetgangers in de openbare ruimte, dat geldt met name in de middenzone. De stoep speelt een belangrijke rol om elkaar te ontmoeten en is bij uitstek de plek waar interactie tussen openbare ruimte en bebouwing plaatsvindt.

In totaal zullen er 820 parkeerplaatsen op straat beschikbaar zijn, waarvan 45 voor terugkeerders, 570 voor de te handhaven en te renoveren woningen en 205 voor bezoekers. In de Investeringsnota, paragraaf 7.12 is de onderbouwing gegeven voor dit aantal.

Bewonersparkeren op eigen terrein kan in de zuidzone plaatsvinden, hier komen ook de meeste extra woningen. Voor bezoekers zal er op straat minimaal 0,5 fietsparkeerplaats per woning aanwezig zijn.

Alle straten krijgen zo veel mogelijk een eenduidig en herkenbaar straatprofiel, waarbij dwarsparkeren zo veel mogelijk wordt vervangen door langsparkeren. De doorstroming van het netwerk en ook de verkeersveiligheid wordt hierdoor zo optimaal mogelijk.
Bij de maatvoering van trottoirs, parkeervakken en rijbanen wordt uitgegaan van de Leidraad van de Centrale VerkeersCommissie en de Puccinimethode.

Daarnaast gelden de uitgangspunten zoals vermeld in de "Handreiking bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid 2019". In deze vereisen met name de voetgangersgebieden in de zuidzone extra aandacht om deze bereikbaarheid te garanderen. De minimale beschikbare rijstrookbreedte kan variëren per wegkenmerk, maar is minimaal voor 3.25 meter verhard en 3.50 m obstakelvrij uitgaande van de doorgaande route. Daarnaast moet de doorgangshoogte minimaal 4.2 meter zijn.

2.3 Groenstructuur en biodiversiteit

De groenstructuur is beeldbepalend voor de Lodewijk van Deysselbuurt en voor Nieuw-West (zie tekstkader 'De doorkoppeling van de groene ruimte'). De buurt is gelegen nabij het Eendrachtspark en het Sloterpark. Beide stadsparken maken deel uit van de Hoofdgroenstructuur. De watergangen en naastgelegen oevers aan de noord- en westzijde van de buurt maken eveneens onderdeel uit van de Hoofdgroenstructuur, groentype 'Groene verbinding'. Het is een langgerekt groenblauw gebied met een belangrijke verbindende functie tussen de eerder genoemde stadsparken en het Gerbrandypark in het noordoosten.
Vanuit deze groene verbindingen is er een doorkoppeling naar de groene hoven langs de Van Moerkerkenstraat in de noordzone, de openbare en collectieve hoven in de middenzone en de collectieve hoven in de zuidzone.



Foto huidige situatie - singel westzijde behoud natuurvriendelijke oever



Toekomstige groenstructuur



Huidige bomentaal



Referentiebeeld - bloemrijk gazon



Foto huidige situatie - de groene hoven een nieuwe gebruikswaarde en herkenbaarheid meegeven.

De groenstructuur wordt in de toekomstige situatie behouden en versterkt. Het groen wordt meer toegankelijk en uitnodigend gemaakt voor de bewoners.

De bestaande bomen spelen een belangrijke rol in de beleving van de buurt. Ze ondersteunen de ordenende functie van de lange lijnen en het diverse aanbod aan buitenruimtes. Bij de realisatie van de Westelijke Tuinsteden werden de bomen volgens een bepaalde systematiek geplant, zo ook in de Lodewijk Van Deysselbuurt. Dit wordt de Bomentaal van Nieuw-West genoemd.
In de buurt zijn ze te herkennen als accent, los, streep, blok, scherm en laan in verharding:

- De hoofdontsluitingsweg van de buurt, langs de Burgemeester van Leeuwenlaan staan lindes aan beide zijden van de weg in de verharding. In de middenzone, langs de lange lijnen van de Lodewijk van Deysselstraat en de van Moerkerkenstraat markeren de bomen de kopgevels en de hoven. Elzen en lindes staan in blokjes en als streepjes in verharding of in het gras. Ze accentueren de ritmiek van de verspringende woonblokken.
- Langs de zuidzijde van de Lodewijk van Deysselbuurt staan de elzen in een doorgaande lijn langs de rijbaan. Ze versterken de lange lijn, accentueren de hoofdrichting van de bouwblokken langs de straat en dragen bij aan het asymmetrische profiel van de straat.
- In de parkstrook aan de noord- en westzijde van de buurt staan bomen van verschillende soort in een los verband.
- Eenzelfde losse schikking van verschillende soorten bomen is terug te vinden in de groene hoven.

Bij de stedelijke vernieuwing is het onvermijdelijk dat toekomstbestendige bomen worden verwijderd. Ze zullen echter zoveel mogelijk binnen de buurt gecompenseerd worden door het planten van nieuwe bomen. Bij de keuze van de soort en de plaatsing gelden de principes van de Bomentaal.

Volgens het beleid m.b.t. groennormen is in de Van Deysselbuurt minimaal 16 m2 per woning openbaar toegankelijk groen nodig. Hoewel het areaal openbaar en collectief groen licht afneemt door de vernieuwing, blijft het areaal openbaar en collectief groen ruim boven de norm.

Voor de vormgeving, maatvoering en invulling van de groenvakken wordt uitgegaan van het Handboek Groen, onderdeel van de Puccinimethode.

Een van de duurzaamheidsdoelen van de gemeente Amsterdam is het versterken van de biodiversiteit in de stad. Natuurinclusief bouwen en biodivers groen toevoegen aan de openbare ruimte dragen beide bij aan leefbare stad voor dier en mens. In de aanwezige groenstructuur van Lodewijk van Deysselbuurt liggen kansen om biodiversiteit te vergroten.

Een – relatief eenvoudige - maatregel is het omvormen van het gras naar een bloemrijk gazon. Door het inzaaien van een speciaal mengsel voor bloemrijk gazon in combinatie met een kleine hoeveelheid gazongrasmengsel en het extensiveren van het maaibeheer kunnen er bloemen gevormd worden die van nut zijn voor insecten. Het speciale mengsel bestaat uit planten die laag blijven en na maaien weer snel tot bloei komen.

In de middenzone zal deels sloop- en nieuwbouw plaatsvinden. De nieuwbouwblokken worden omgedraaid waardoor er minder straten nodig zijn. Aan de achterzijde van de bouwblokken ontstaan groen ingerichte (toegankelijke) hoven, waar de gebruikskwaliteit van het groen voor bewoners toeneemt.
De hoeveelheid groen in dit deel van de buurt neemt enigszins toe, maar de kansen voor optimalisatie van de ecologie zijn uiteraard minder dan aan de randen van de buurt. Desalniettemin is er met de soortkeuze van nieuw aan te planten bomen en heesters wel degelijk een winst te behalen ten opzichte van de huidige situatie.
Daarnaast zijn water vertragende groenstroken mogelijk, mits de bestaande bomen daar geen nadelige effecten van ondervinden.
Door de boomspiegels te beplanten, verbetert de bodemstructuur en het bodemleven. Ook daarmee verbetert de waterhuishouding, tegelijkertijd is het goed voor o.a. vlinders en wilde bijen en maakt het de straat bovendien een stuk kleurrijker.

De stedelijke verdichting in de zuidzone is hoog en de ligging aan de drukke Röellstraat maakt deze zone het minst kansrijk voor verhoging van de ecologische waarde. Er zal naar verhouding meer verhard oppervlak zijn dan in de middenzone. Toch zal ook hier aandacht zijn voor de eerder genoemde ideeën.

Quickscan Flora en fauna: Onderzocht wordt of op de locatie dier- en/of plantsoorten aanwezig zijn die op grond van de Wet natuurbescherming strikt beschermd zijn.

Voor de nieuwe brug aan de noordwestzijde van het plangebied geldt dat zowel de plaatsing van de brug op de oever gecompenseerd moet worden als de schaduwwerking van de brug op de waterbodem. Waterplanten hebben licht nodig om te kunnen groeien en dat wordt weggenomen door de brug. Omdat zonlicht niet verticaal invalt, zal ook in de schaduw naast de brug de plantengroei worden beperkt. Wat de omvang van de zijwaartse beschaduwing is, wordt gedefinieerd als een strook met een breedte die gelijk is aan de hoogte van de bovenkant van de brug ten opzichte van de waterlijn. Voor deze watergang geldt dat de beschaduwing van de brug tot vier meter vanaf de waterlijn gecompenseerd moet worden. Dat is ongeveer de breedte waar ook waterplanten kunnen groeien.
Door de aanleg van een glooiende oever op een plaats waar deze nu niet aanwezig is kan er worden gecompenseerd. Als er beschoeiing wordt weggehaald, dan kan het oppervlak vanaf de waterlijn tot waar de bodem 1 meter diep is, gerekend worden tot compensatie. Binnen het plangebied is dit niet mogelijk, t.z.t. zal in de buurt gezocht worden naar een mogelijkheid tot compenseren.

2.4 Sport en spel

- Het beter integreren en positioneren van (ruime) sport- en speelplekken die passen binnen de aanwezige groenstructuur, die ontmoeten stimuleert en die een betere sociale controle mogelijk maakt;
- Een nieuw sport- en speelplekkenplan kan de gebruiks- en belevingskwaliteit van de speelplekken in de buurt zelf een nieuwe impuls geven. Onderzocht wordt of in de openbare ruimte plek gevonden kan worden voor compacte (urban) sports, zoals skaten, 3x3 basketball en freerunning. In het ontwerp openbare ruimte voor de noordzone van de Van Deysselbuurt wordt voorzien in calesthenics.
- De speelruimte van de basisschool (onderdeel van de alles-in-één-school in de zuidwesthoek) is openbaar toegankelijk zodat deze ruimte buiten schooltijd een meerwaarde oplevert voor de buurt. Het openbaar toegankelijke schoolplein is een aanvulling op buurtspeelvoorzieningen; het nodigt uit tot gebruik buiten schooltijd.
- De Amsterdanse norm voor spelen in de openbare ruimte gaat uit van een speelplek van 150 m2 per 300 woningen (7-8 plekken in de hele buurt). En daarnaast een speelveld van 1000 m2 per 1.000 woningen (2-3 plekken). Deze grotere speelruimte kan buiten een buurt liggen, maar is nog altijd in de wijk en te voet te bereiken. Alle speelruimte is openbaar toegankelijk. Een schoolplein kan dus fungeren als speelveld in de wijk, maar moet dan wel na schooltijd toegankelijk zijn. Uitgangspunt van de speelnorm is dat de jongste kinderen, die niet zonder begeleiding van ouders hun buurt uit kunnen, binnen hun eigen buurt een speelplek vinden. Daarnaast is de norm er op gericht dat er binnen elke wijk een grotere speelplek te vinden is die interessant is voor verschillende leeftijden.

2.5 Afval

In de Lodewijk van Deysselbuurt worden 500 woningen gesloopt, meer dan 650 woningen gerenoveerd en circa 1200 woningen gebouwd. Over circa 10 jaar zijn er circa 2.250 woningen in de buurt.

Rekening houdend met de geldende normen voor aantal containers per woning betekent dit dat er in de openbare ruimte in totaal 83 containers geplaatst zullen worden, geclusterd over ongeveer 15 locaties. Huidige locaties komen daarbij mogelijk te vervallen of worden anders ingericht, terwijl er op andere plekken juist locaties worden ingericht.
In de verdeling wordt rekening gehouden met de hogere dichtheid van woningen in de zuidzone, een evenwichtige belasting en de eisen voor de maximale loopafstanden.

2.6 Klimaatadaptatie

Klimaatadaptatie omvat onderwerpen als regenbestendig (Amsterdam Rainproof), hittebestendig en droogtebestendig ontwikkelen.

- Volgens de doelstellingen van Amsterdam Rainproof wordt de Lodewijk van Deysselbuurt zodanig ontworpen dat een bui van 60 mm in één uur kan worden verwerkt, zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur.
- Voor verwerking van het (overtollige) hemelwater geldt de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen, afvoeren'. In het schetsontwerp wordt rekening gehouden met een bergingsopgave en wordt gezocht naar mogelijkheden om het overtollige hemelwater tijdelijk te bergen in groenvakken en vertraagd af te voeren naar het oppervlaktewater. Zie bijlage 6.2 voor Rainproofoplossingen voor de Lodewijk van Deysselbuurt
- Vanwege de toename van verhard oppervlak van ca. 8.750 m2, is ca. 875 m2 extra open water gerealiseerd bij de Sloterparkbadsingel.

2.7 Materialisatie

Voor de openbare ruimte is de materialisatie volgens Puccini Rood en Groen het uitgangspunt. Deze standaard staat voor een kwalitatief goede, fysieke inrichting van de openbare ruimte. Een inrichting die gebruiksvriendelijk, toegankelijk, veilig, beheersbaar, duurzaam, betaalbaar, samenhangend én mooi is. Verder kan waar mogelijk ingezet worden op het weglaten van verharding.

Voor het gebied zal met name de Puccini variant Klassiek 3 voor 30 straten - nieuwe variant - worden toegepast. Hierbij is er sprake van parkeervakken op straatniveau met een verlaagde band tussen rijbaan en parkeervak. Dit zorgt voor een duidelijk onderscheid tussen voetganger en overig verkeer. Er liggen gebakken klinkers in de rijbaan, 30x15 betontegels in de parkeervakken en 30x30 grijze betontegels op het trottoir. Het profiel Klassiek 3 biedt bovendien de grootste buffer voor de tijdelijke opvang van water (Rainproof) en zorgt voor minder verkeerd geparkeerde voertuigen.

Er zijn overwegingen om in de Burgemeester van Leeuwenlaan en de Lodewijk van Deysselstraat variant Modern toe te passen. Daarbij staat de auto op het trottoir geparkeerd. Voordelen van Modern zijn:

- De auto is meer 'te gast', minder 'rijbaanmateriaal' in het profiel
- De doorlopende band langs de rijbaan bakent de rijbaan goed af
- Auto's parkeren niet op de kolken waardoor die goed beheerd kunnen worden
- Gemakkelijker voor mindervaliden (met name als ze links van de weg parkeren)
- Het is flexibel, bij evenementen zijn de parkeervakken gewoon stoep
- Parkeervakken zijn makkelijk om te bouwen tot bijvoorbeeld fietsparkeervoorzieningen of groen.

Nadelen van Modern zijn er ook:

- Zeer matig waterbergend vermogen
- Geen fysieke barrière tussen parkeerstrook en trottoir in de vorm van een band

In het schetsontwerp is vooralsnog gekozen voor Klassiek 3 vanwege de Rainproof kwaliteit. De variant Modern in de twee genoemde straten zal ook doorgerekend worden op Rainproof, teneinde in het voorlopig ontwerp een afgewogen keuze te kunnen maken.

De sfeer, sociale- en verkeersveiligheid is gebaat bij maatwerk van goede openbare verlichting. De toegepaste type lichtmasten en armaturen zijn volgens de standaardisatie van de Puccinimethode en dragen optimaal bij aan de hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte.
De positie en het type van de verlichtingsmasten zal worden bepaald door de specialisten van de afdeling OVL van het Ingenieursbureau – Team Wegen.



Referentiebeeld - Puccini variant Klassiek 3 nieuw voor 30 km/uur straten



Referentiebeeld - Puccini variant Modern 3 voor 30 km/uur straten



3.

Participatie

3. Participatie

3.1 Inleiding

De gemeente Amsterdam vindt het belangrijk om haar bewoners te betrekken bij plannen die gemaakt worden in hun leefomgeving. In het kader van het opstellen van het Schetsontwerp heeft de gemeente verschillende bijeenkomsten en activiteiten georganiseerd om bewoners en organisaties in de wijk de gelegenheid te bieden mee te denken over de toekomstige inrichting van de Openbare Ruimte in de wijk. Dit zogenoemde participatieproces vond plaats in 2022 en 2023.
Doel van dit participatieproces was om aandachtspunten, wensen en behoeften op te halen bij bewoners, organisaties en andere partijen voor de verbetering van de inrichting van de Openbare Ruimte in de wijk. Oftewel: hoe willen zij spelen, sporten, elkaar ontmoeten en verblijven in de omgeving van hun woning?
De inbreng van bewoners en organisaties uit de wijk is voor zover mogelijk verwerkt in deze rapportage. In dit hoofdstuk wordt omschreven hoe het participatieproces was vormgegeven.

3.2 Doorlopen participatieproces

In 2022 is gestart met participatie over de inrichting van de Openbare Ruimte. Er werden drie belangrijke thema's benoemd: spelen, sporten en ontmoeten.
Uitgangspunten voor de gesprekken over de herinrichting van de openbare ruimte waren de onderstaande:

- Het moet fijner worden om als voetganger op straat te zijn. Dat kan bijvoorbeeld met een betere toegang tot het groen, bredere stoepen en plekken voor ontmoeting.
- De buurt moet beter bereikbaar en veiliger worden voor voetgangers en fietsers, en minder aantrekkelijk voor auto's. Dat kan bijvoorbeeld door de parkeerplekken anders in te richten, een maximum snelheid van 30 km/u in te stellen en sluipverkeer te weren.
- Plekken om te spelen en sporten moeten makkelijk bereikbaar zijn voor kinderen. Dat kan bijvoorbeeld door de plekken voor kleinere kinderen dichter bij de woningen te maken.

De volgende activiteiten zijn georganiseerd in 2022 en 2023 om input op te halen voor het schetsontwerp voor de Openbare Ruimte in de Lodewijk van Deysselbuurt:

- Brede informatiemarkt (juni 2022)
- Bijeenkomst met de Kinderraad (18 oktober 2022) Digitale enquête in de wijk (najaar 2022)
- Bijeenkomst in het Buurtpunt voor actieve organisaties uit de Lodewijk van Deysselbuurt (februari 2023)
- Open Straat (juni 2023)

Met de aangedragen wensen, eisen en aandachtspunten is het Schetsontwerp Openbare Ruimte opgesteld.

3.3 Inspraak op het Schetsontwerp

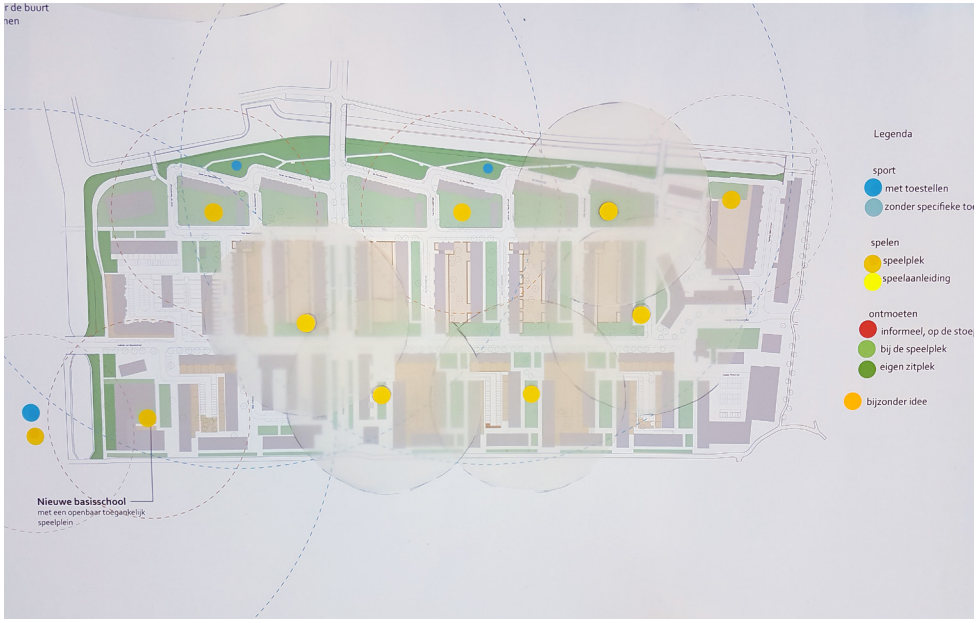
De volgende stap in het betrekken van bewoners bij de inrichting van de Openbare Ruimte is de zogenaamde Inspraak op basis van de Amsterdamse Inspraakverordening. Dit houdt in dat het Schetsontwerp openbaar wordt gemaakt en dat een ieder er op kan reageren.
De Inspraak kan worden gezien als raadpleging van de betrokkenen uit de omgeving, met als doel om te toetsen of de eerder ingebrachte wensen en behoeften op de juiste wijze zijn verwerkt in het Schetsontwerp en of de bewoners en organisaties zich daar in kunnen vinden.

De ingekomen reacties worden verzameld en beantwoord in een Nota van Antwoord. Hierin wordt ook aangegeven of de reacties aanleiding geven om het Schetsontwerp op onderdelen te wijzigen.

Tussen 2024 en 2028 wordt voor de verschillende deelgebieden een Voorlopig- en Definitief ontwerp voor de openbare ruimte opgesteld. Daarin worden de onderdelen van dit schetsontwerp nader uitgewerkt. Zoals de definitieve inrichting van de groene ruimten, de definitieve locaties voor afvalvoorzieningen, etc. Ook daarop kunnen bewoners en ondernemers van de Van Deysselbuurt weer een reactie geven.



Brede informatiemarkt juni 2022



Uitkomst Kinderraad voor locatie speelplekken verdeeld over de buurt (oktober 2022)



Bijeenkomst in Buurtpunt (februari 2023)



Open Straat (juni 2023)

3.4 Opbrengst participatieproces met de omgeving

De opbrengst van de verschillende participatiemomenten is gedocumenteerd in verslagen, de resultaten van de enquête en een kaartbeeld de door de Kinderraad aangedragen locaties van speelplekken.
Hieronder wordt een samenvatting gegeven van de opbrengst van het participatieproces, ingedeeld naar de drie categorieën Spelen, Sporten en Ontmoeten.

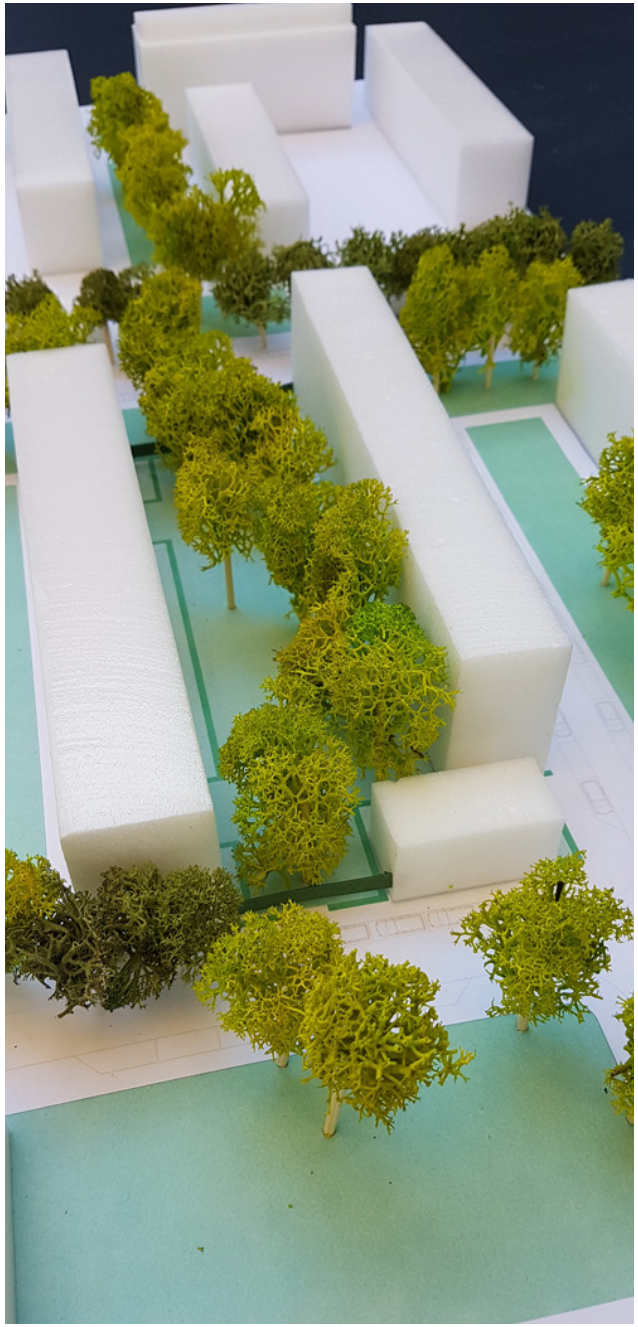
Er is getracht alle inbreng zo goed mogelijk in het schetsontwerp te verwerken. Op het thema verkeer en verbeteren van de verkeersveiligheid is in aanloop naar het schetsontwerp geen input verkregen. Tijdens de eerdere participatie over de investeringsnota kwam dit wel als belangrijk thema naar voren. Daarom worden in dit schetsontwerp wel enkele voorstellen gedaan.

Spelen
Voor wat betreft het thema Spelen waren de verschillende groepen stakeholders vrij eenduidig in hun wensen, behoeften en aandachtspunten. De voorkeur gaat uit naar speellocaties vlakbij huis, niet direct aan de weg, in het groen en goed zichtbaar. Zichtbaarheid is belangrijk met het oog op sociale veiligheid, maar ook vanwege het in de gaten kunnen houden van de kinderen door ouders. Speellocaties tussen de woningen zouden in dit licht een goede oplossing zijn. 'Zien spelen doet spelen' is daarbij een principe dat ervoor zorgt dat de speellocaties goed gebruikt worden. Door de Kinderraad zijn enkele locaties aangewezen voor speelplekken, door de actieve partijen uit de buurt is 1 van de aangewezen locaties later als ongeschikt bestempeld.
Tenslotte werd door de verschillende doelgroepen benadrukt dat het principe van schoon, heel, veilig essentieel is voor het goed benutten van speelplekken. Onderhoud is daarvoor van groot belang.

Sporten
In de bijeenkomst met actieve partijen uit de buurt kwam naar voren dat er behoefte is aan 'senioren-fitness' in het groen. Dergelijke sportfaciliteiten zouden niet midden in de buurt moeten worden geplaatst, maar ook niet in een uithoek met het oog op sociale veiligheid. Belangrijk is om te zorgen dat er geen doodlopende paadjes worden gecreëerd maar enkel paden worden aangelegd met een functie of doel zoals een hardlooprondje of rondje langs speelplekken.

Ontmoeten
Ontmoetingsplaatsen zijn er veel op de pleinen rondom de Lodewijk van Deysselstraat. In aanvulling daarop zijn ontmoetingsplekken in het groen in de buurt zelf belangrijk. Over het plaatsen van bankjes, tafels en picknickbanken zijn de meningen van de bevraagde bewoners niet eenduidig. Sommigen gaven aan dat deze niet nodig zijn omdat iedereen zijn of haar eigen stoelen/banken mee neemt, anderen gaven aan dat er wel behoefte aan is. Vaste plekken zijn vaak gevoelig voor hangjeugd. Bankjes voor de ouders bij speelplekken voor jonge kinderen werden genoemd als aandachtspunt.
Het hebben van voldoende bomen wordt als belangrijk gezien in verband met schaduwwerking en hitte, maar er moeten niet teveel bomen geplaatst worden in verband met het veiligheidsgevoel.
De kop van de straten is niet geschikt voor ontmoeting, gaven de bewoners aan. Verder is goede verlichting van ontmoetingsplaatsen vanuit sociale veiligheid belangrijk voor bewoners.

Alle ingebrachte reacties zoals verwoord in dit hoofdstuk zijn verwerkt in het schetsontwerp.



Maquette gebruikt tijdens Kinderraad en bijeenkomst februari 2023



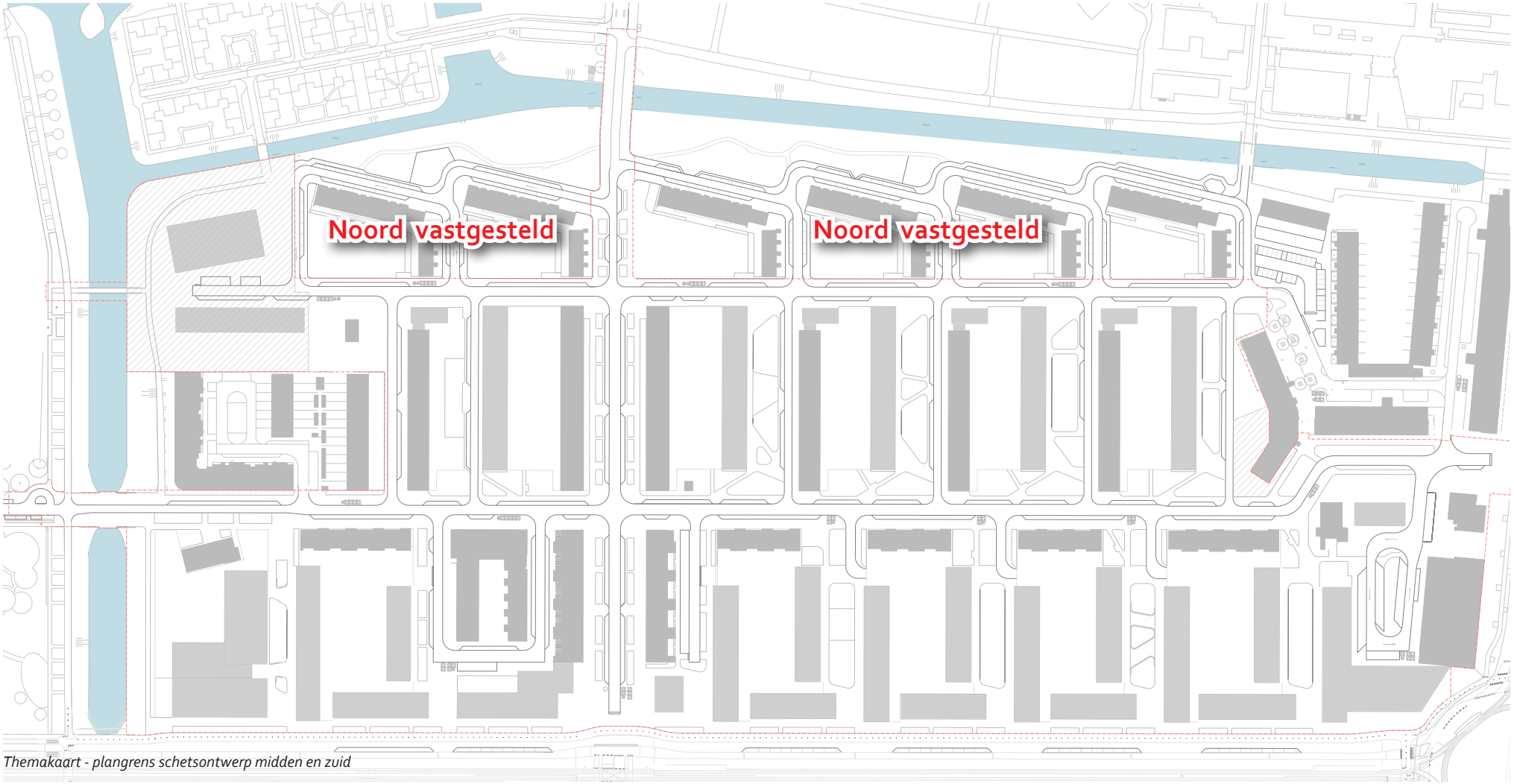
4.

Hoofdstructuren in de buurt

4. Hoofdstructuren in de buurt

Dit document behandelt het schetsontwerp van de midden- en zuidzone van de Lodewijk van Deysselbuurt. Het schetsontwerp staat uiteraard niet op zichzelf, het maakt onderdeel uit van de gehele buurt. Delen van deze buurt blijven ongewijzigd en van de noordzone is al een definitief ontwerp bestuurlijk vastgesteld en de herinrichting is al in uitvoering.

In dit hoofdstuk wordt het concept en worden de hoofdstructuren en thema's die betrekking hebben op de buurt als geheel uiteengezet. Daarmee wordt een overzicht gegeven van wandelroutes, het groen, de speelplekken en routes voor fietsers en auto's door de buurt en naar omliggende buurten en straten. Door middel van een rode lijn wordt op elke themakaart het plangebied van het schetsontwerp aangeduid en dat is uiteindelijk het deel dat in het volgende hoofdstuk wordt toegelicht.



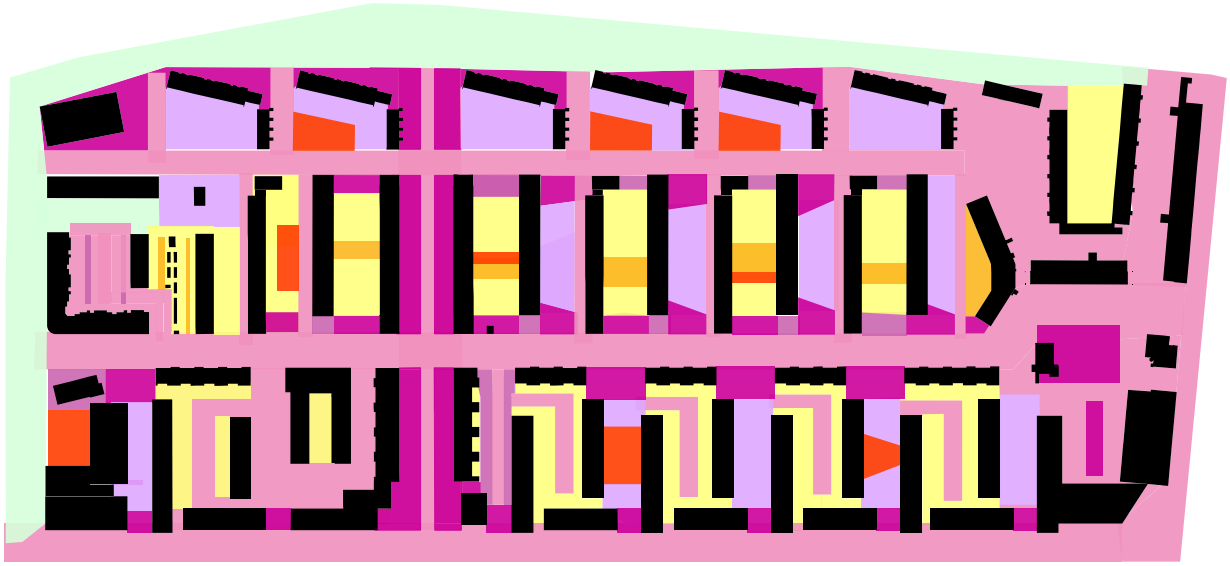
Themakaart - plangrens schetsontwerp midden en zuid

4.1 Visie en concept - Eenheid in diversiteit

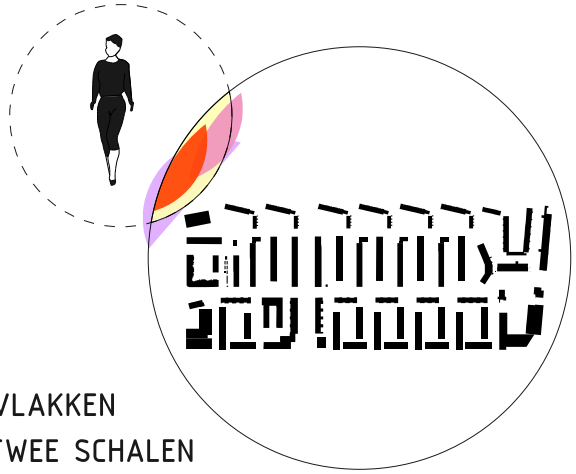
Zoals een huis verschillende ruimtes heeft met verschillende functies en intensiteit, zo kunnen ook de verschillende onderdelen van de openbare ruimte worden beschouwd.

Het hele gebied heeft dezelfde basis met daarover heen plekken met eigen sfeer. Elke sfeer heeft eigen inrichting en eigen aanvullende beplanting. De gang en de straat zijn verkeersruimtes, in de keuken en de pluk-/moestuin speelt voedsel een hoofdrol, in de woonkamer en het plantsoen ontmoet men elkaar en zo er zijn ook private plekken zoals de slaapkamer en het terras waar je jezelf kan zijn.

Niet iedereen is hetzelfde, smaken verschillen en zo kunnen ook de openbare plekken verschillend zijn in sfeer beleving. Rust en reuring kunnen binnen een zone elkaar afwisselen.



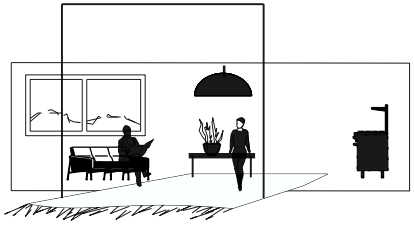
EEN RUIMTE MET VERSCHILLENDE BUITENKAMERS



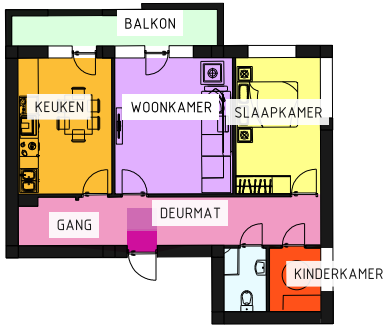
DE RAAKVLAKKEN
TUSSEN TWEE SCHALEN



MENSELIJKE
SCHAAL



DIRECTE BINNENOMGEVING



BINNENRUIMTES EN KAMERS



DEURMAT | GROENE ENTREE&PLEINTJE



GANG | STRAAT



WOONKAMER | OPENBARE BINNENPLAATS



KINDERKAMER | SPEELTUIN



KEUKEN | MOESTUIN



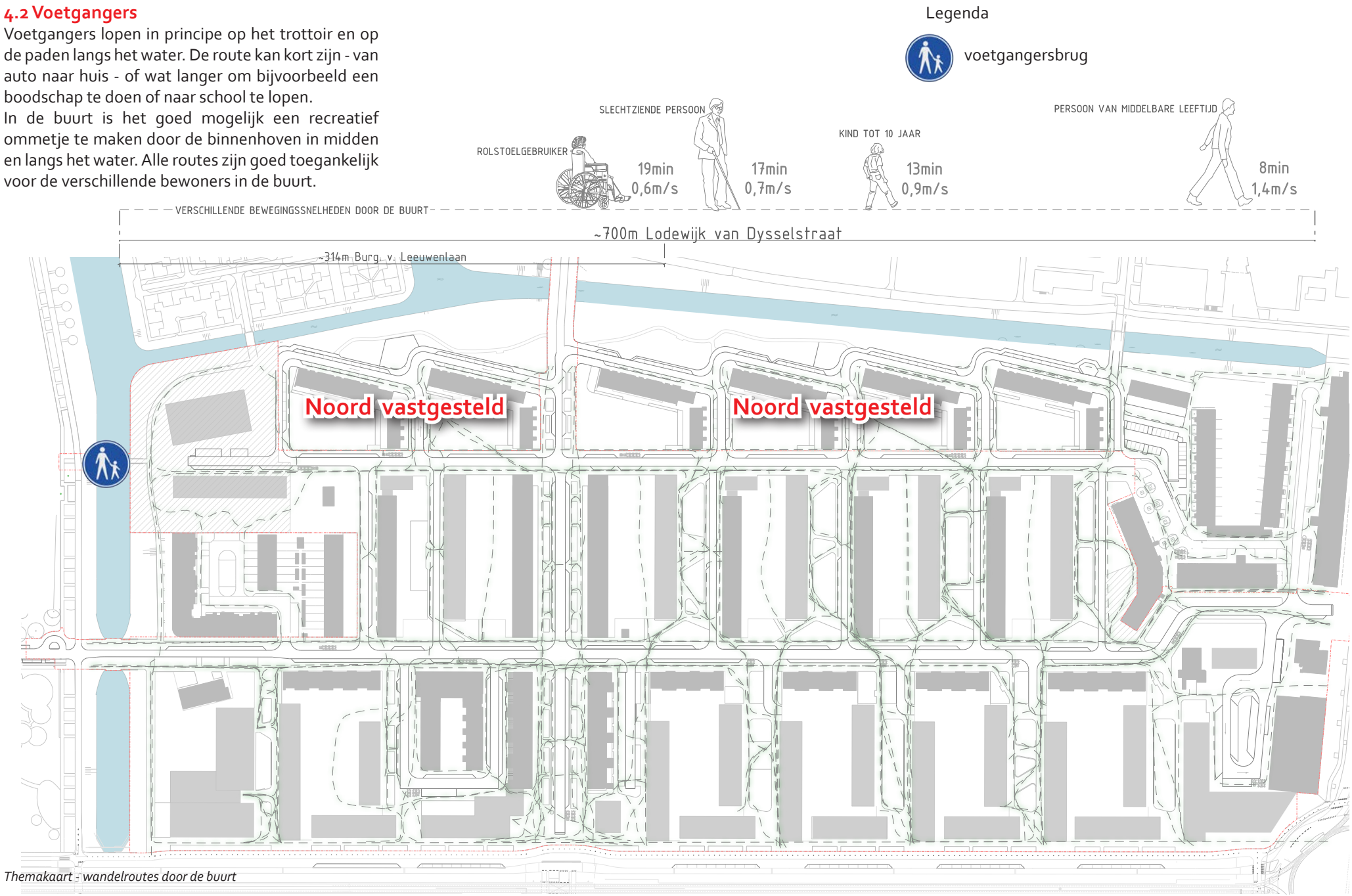
SLAAPKAMER | RUSTIG COLLECTIEF HOF



BALKON | GROENE RAND

4.2 Voetgangers

Voetgangers lopen in principe op het trottoir en op de paden langs het water. De route kan kort zijn - van auto naar huis - of wat langer om bijvoorbeeld een boodschap te doen of naar school te lopen.
In de buurt is het goed mogelijk een recreatief ommetje te maken door de binnenhoven in midden en langs het water. Alle routes zijn goed toegankelijk voor de verschillende bewoners in de buurt.

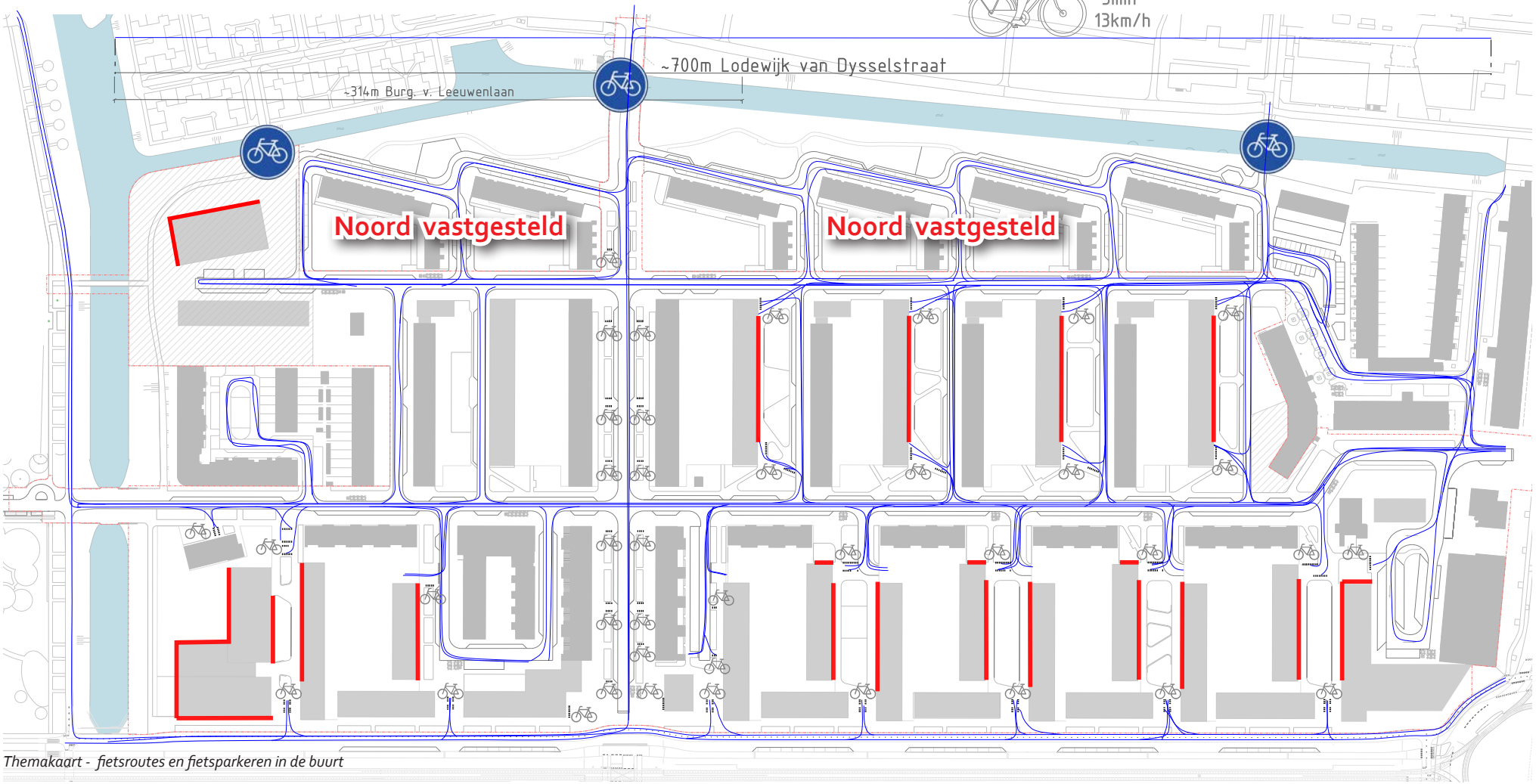


Themakaart - wandelroutes door de buurt

4.3 Fiets

In 30 km/uur gebieden delen fietsers de rijbaan met het snelverkeer. Daarnaast zijn er aan de noordzijde drie fietsbruggen die de buurt met de naastgelegen buurten verbindt.

Voor bezoekers zijn er fietsenrekken en -nietjes op straat. Deze staan in de nabijheid van (hoofd)entrees van woningen. Bewoners stallen hun fietsen in de bergingen bij de woningen. De entrees moeten vanaf de openbare weg en/of het fietspad langs de Burgemeester Röellstraat goed toegangelijk zijn. Daarmee worden de loopafstanden met de fiets tot een minimum beperkt en worden conflicten met voetgangers in het voetgangersgebied en op de trottoirs voorkomen.



Themakaart - fietsroutes en fietsparkeren in de buurt

4.4 Groenstructuur

De buurt is een typische tuinstadbuurt met veel en veelzijdig groen. Iedere bewoner kijkt uit op het groen: de eigen achtertuin, de groene binnentuinen of het dek bovenop het parkeerterrein. In de openbare ruimte zijn er diverse plantsoenen en de parkstrook langs het water.

De hoofdstructuur van het groen blijft behouden en wordt versterkt. Doordat voordeuren grenzen aan beide lange zijden van het openbare groen, is het openbare groen goed toegankelijk. Het nodigt meer dan in de huidige situatie uit tot gebruik, nu grenzen in midden ook achtertuinen met schutting aan het groen.

Vanuit ecologisch oogpunt verdient bloemrijk gazon de voorkeur boven uniform gazon. In de middenzone wordt overwegend heesterbeplanting toegepast en in de zuidzone eveneens plantvakken met vaste planten en grassen.

In het Definitief Ontwerp wordt het beplantingplan uitgewerkt.

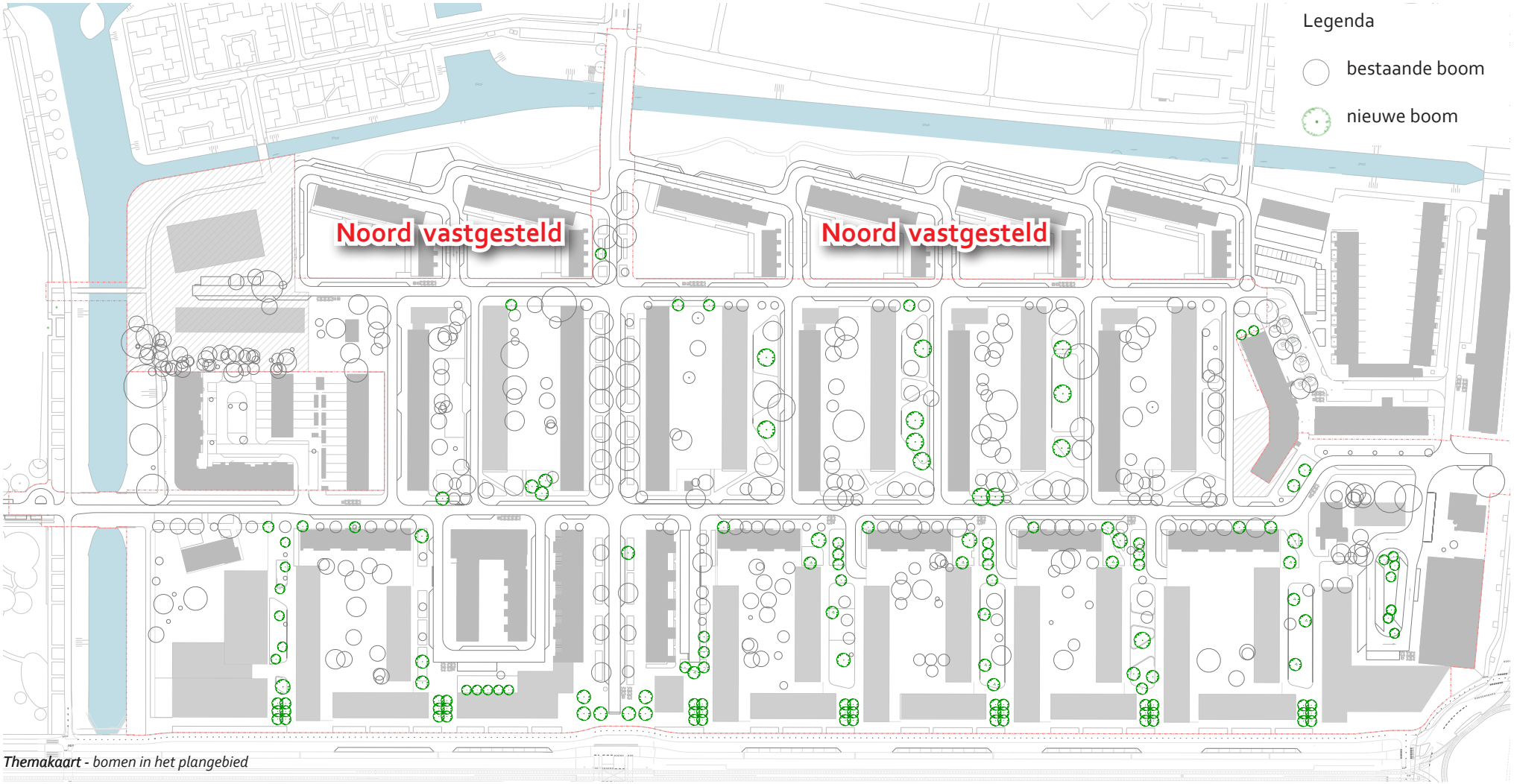


Themakaart - groenstructuur in de hele buurt open openbaar en uitgegeven terrein

4.5 Boomstructuur

De boomstructuur blijft zoveel mogelijk behouden, waarbij de Bomentaal van Nieuw-West het uitgangspunt is (zie hoofdstuk 2.3).
Dat betekent dat langs de Burgemeester van Leeuwenlaan, de Lodewijk van Deysselstraat en de Van Moerkerkenstraat, daar waar gaten vallen, enkele nieuwe bomen worden geplaatst. De soort is vergelijkbaar met de bestaande soort, i.e. hartbladige els in de Lodewijk van Deysselstraat. Langs de Burgemeester van Leeuwenlaan en de Van Moerkerkenstraat worden de lindes indien nodig vervangen door de zilverlinde om overlast door 'druipen' terug te dringen.
In de verblijfsgebieden van midden en zuid komen, naast de te behouden elzen en amberbomen, los gestrooid nieuwe bomen van de 2e en/of 3e orde grootte. Zij worden in het voorlopig ontwerp nader bepaald. Uitgangspunt is dat zij in het voor-/najaar door bloeiwijze en/of bladkleur variatie in het beeld geven. Daarnaast wordt bij de selectie gelet op hoge ecologische waarde, biodiversiteit en inheems.

Zie bijlage 6.3 voor aanvullende informatie over de te kappen bomen, de huidige soortenrijkdom , toekomstbestendige bomen en een toelichting op de bomencompensatie.

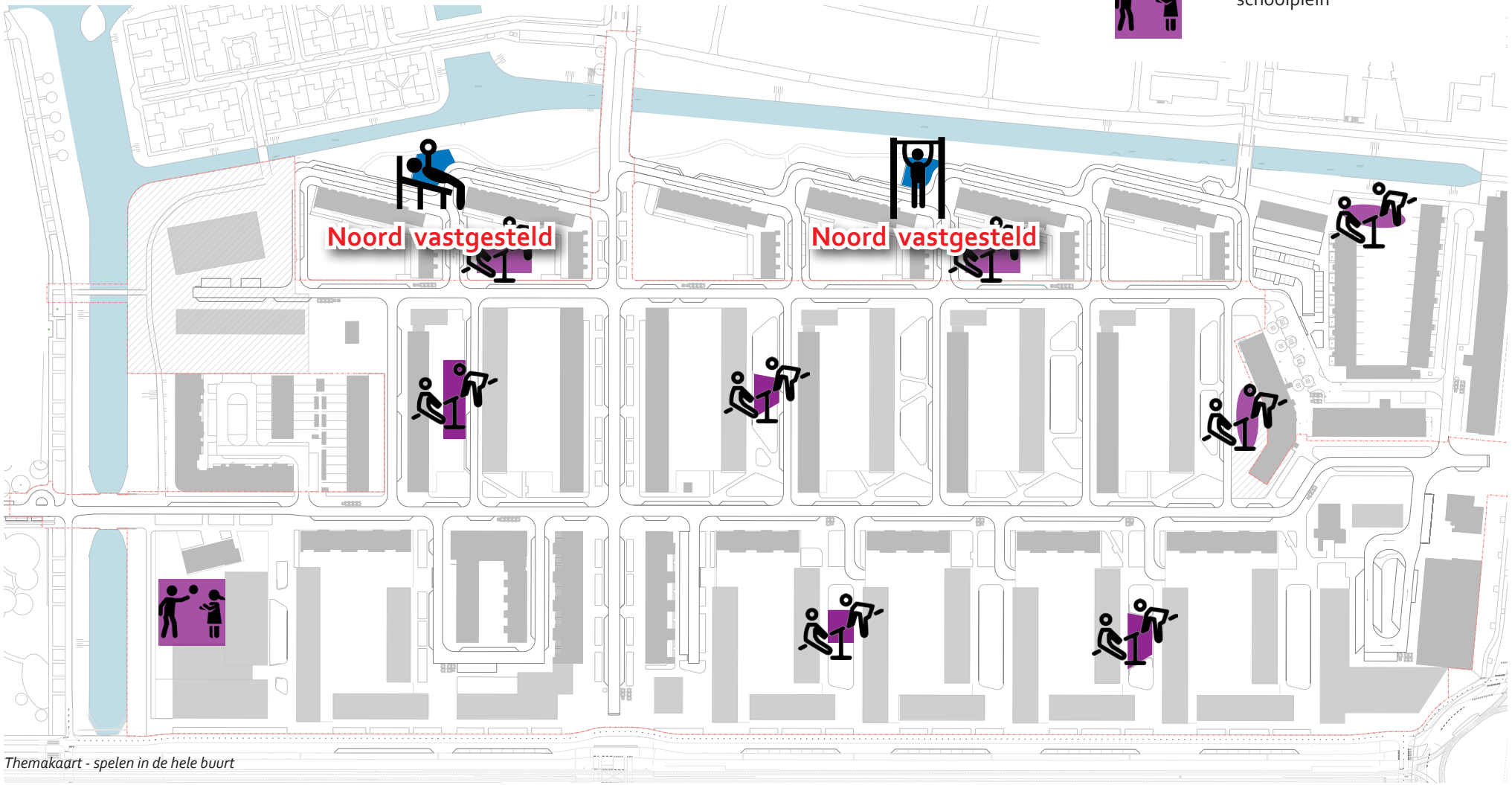


***Themakaart** - bomen in het plangebied*

4.6 Sport, spel en ontmoeten

Vlakbij de woningen liggen speelplekken voor kleinere kinderen. Sport- en speelplekken voor oudere kinderen en jongeren liggen meer aan de randen van de buurt.
Veel van deze plekken worden verplaatst en/of opnieuw ingericht.
Uit bijeenkomsten met bewoners kwamen diverse reacties en suggesties. Waar mogelijk binnen het plangebied van midden en zuid, zijn ze opgenomen in het schetsontwerp. Het gaat daarbij om:

- Speelplekken in het zicht, tussen de woonblokken
- Ontmoeten bij speelplekken in het groen
- Graag banken om te zitten, anderen zeggen juist zelf stoelen mee te nemen
- De privé strook voor de woning is een fijne plek om te zitten en buren te ontmoeten



Themakaart - spelen in de hele buurt

4.7 Snelverkeer

De buurt wordt autoluwer - enkel voor bestemmingsverkeer. De maatvoering voor de verschillende verkeersmodaliteiten (auto, fiets en voetganger) wordt geoptimaliseerd en zal voldoen aan de huidige standaard. Om daarbij zo min mogelijk consessies te doen aan de groen- en boomstructuur, wordt een groot aantal straten eenrichtingsverkeer.

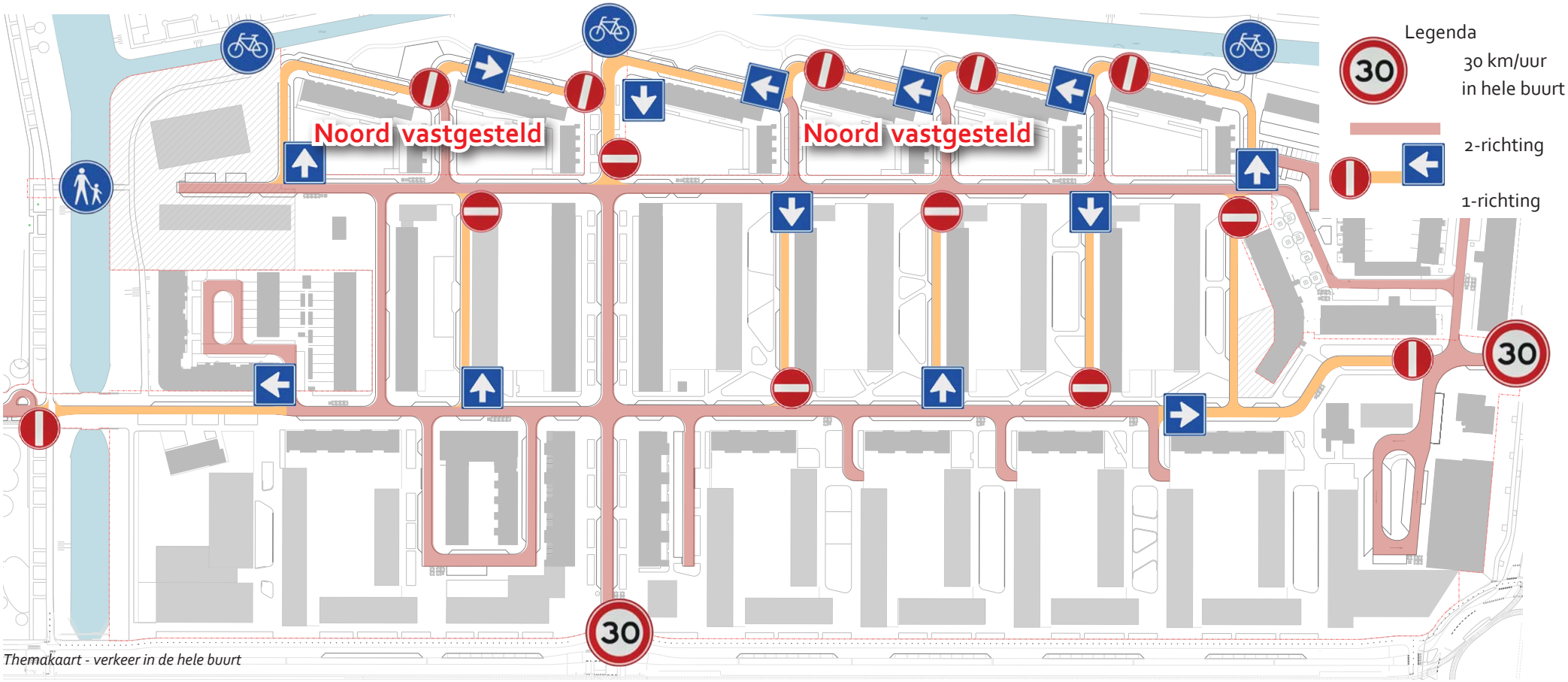
De Lodewijk van Deysselstraat blijft voor een groot deel tweerichtingsverkeer, maar wordt aan zowel oost- als westzijde eenrichtingsverkeer de buurt uit.

De brug richting de Jan de Louterbuurt wordt volledig afgesloten voor autoverkeer en blijft enkel toegankelijk voor voetgangers en fietsers. Er is daarmee geen directe autoverbinding meer tussen de Jan de Louterbuurt en de Lodewijk van Deysselbuurt.

Deze (gedeeltelijke) afsluitingen in noord, oost en west zijn erop gericht om sluipverkeer in de buurt te voorkomen en de verkeersveiligheid te verbeteren. Zie voor een nadere onderbouwing bijlage 6.4.

De wegbreedtes zijn afhankelijk van de verkeersintensiteit en worden, naarmate men verder de buurt inrijdt, steeds smaller. Het is als het ware een boomstructuur met een stevige robuuste stam en steeds dunnere takken in de boomkroon:

- BvLeeuwenlaan is de stam -> 5.80 m
- LvDeysselstraat oostzijde is een belangrijke zijtak (4.200 voertuigen/etmaal na vernieuwing) -> 5.60 m
- LvDeysselstraat westzijde is een kleinere zijtak (1.600 voertuigen/etmaal na vernieuwing) -> 4.80 m volstaat hier
- Aan de uiteinden van de LvDeysselstraat worden de takken dunner, de rijbanen smaller door 'knips'. T.h.v. de Kleine Verfdoos (oost) wordt de eenrichtingsstraat 4.80 m breed inclusief een 1.80 m brede fietsstrook. T.h.v. de school (west) richting de Baak wordt het een eenrichtingsstraat (3.85 m breed)
- Van Moerkerkenstraat is ook een kleinere zijtak (< 4.000 voertuigen/etmaal) -> 4.80 m
- Tussenstraatjes is de verdere vertakking en veelal eenrichtingsverkeer -> 3.85 m



Themakaart - verkeer in de hele buurt

4.8 Parkeren op straat

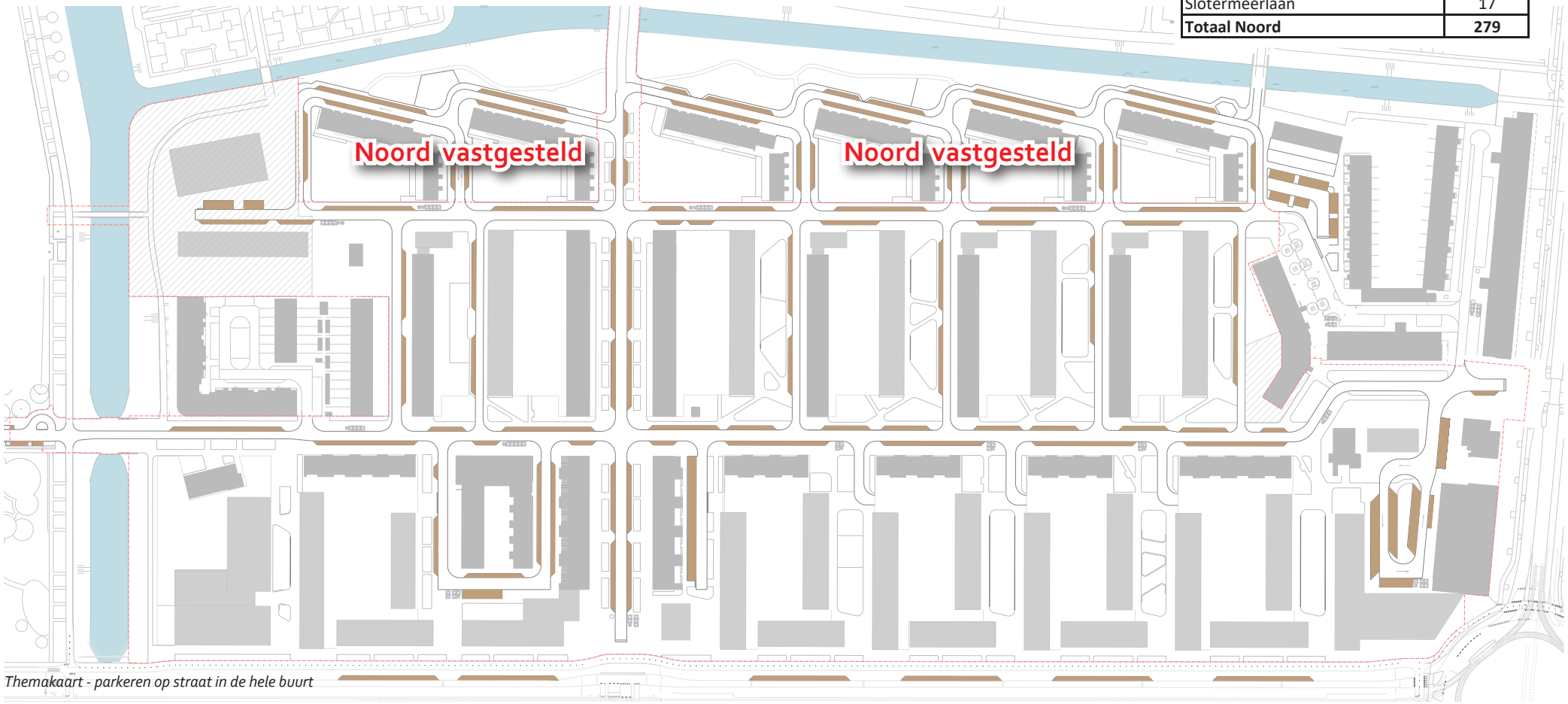
In het schetsontwerp zijn 820 parkeerplaatsen opgenomen volgens de aannames in de Investeringsnota.

Mocht in de toekomst de vraag naar deelmobiliteit voor auto's een rol spelen dan zijn de Burgemeester van Leeuwenlaan en de Lodewijk van Deysselstraat de meest logische locaties vanwege de goede ontsluiting op het hoofdnetwerk van de stad, de hoge woningdichtheid en de beperkte mogelijkheden voor vergunningen.

Zuid	
Lodewijk van Deysselstraat	52
Henric van Veldekehof	-
Melis Stokehof	38
Burgemeester van Leeuwenlaan	24
Jan Goeverneurhof	25
Jacques Perkstraat	49
Burgemeester Roellstraat	48
totaal Zuid	**236**

Midden	
van Moerkerkenstraat	103
Catharina Boudewijnshof	50
Anna Bijnsstraat	12
Coornhertstraat	11
Burgemeester van Leeuwenlaan	28
van Koetsveldstraat	12
Justus van Maurikstraat	12
Adèle Opzoomerstraat	8
Top Naeffstraat'	12
Lodewijk van Deysselstraat	57
totaal Midden	**305**

Noord	
Jacob van Maerlantstraat	*40*
Jan van Boendalestraat	*8*
Burgemeester van Leeuwenlaan	6
Du Perronstraat	*65*
van Koetsveldstraat	*8*
Justus van Maurikstraat	*8*
Adèle Opzoomerstraat	*8*
Carry van Bruggenstraat	*4*
van Moerkerkenstraat	*73*
Martinus Nijhoffstraat	42
Lodewijk van Deysselstraat	0
Slotermeerlaan	17
Totaal Noord	**279**



Themakaart - parkeren op straat in de hele buurt

4.9 Afval

De voorgestelde locaties zijn - in overleg met de dienst Afval en Grondstoffen - zoveel mogelijk opgenomen langs de lange, doorgaande lijnen in de buurt: ze staan langs de Burgemeester van Leeuwenlaan, Lodewijk van Deysselstraat en de Van Moerkerkenstraat. Daarmee zijn ze goed bereikbaar voor de vuilniswagens die de containers legen.

Per locatie zijn er altijd containers voor restafval, papier en GroenteFruitEtenswaren aanwezig. Er zijn minder containers nodig voor glas en textiel, dan er locaties zijn. Deze containers staan verdeeld over de buurt. Voor een overzicht van de hoeveelheid containers en afvalstroom per locatie, zie bijlage 6.5.

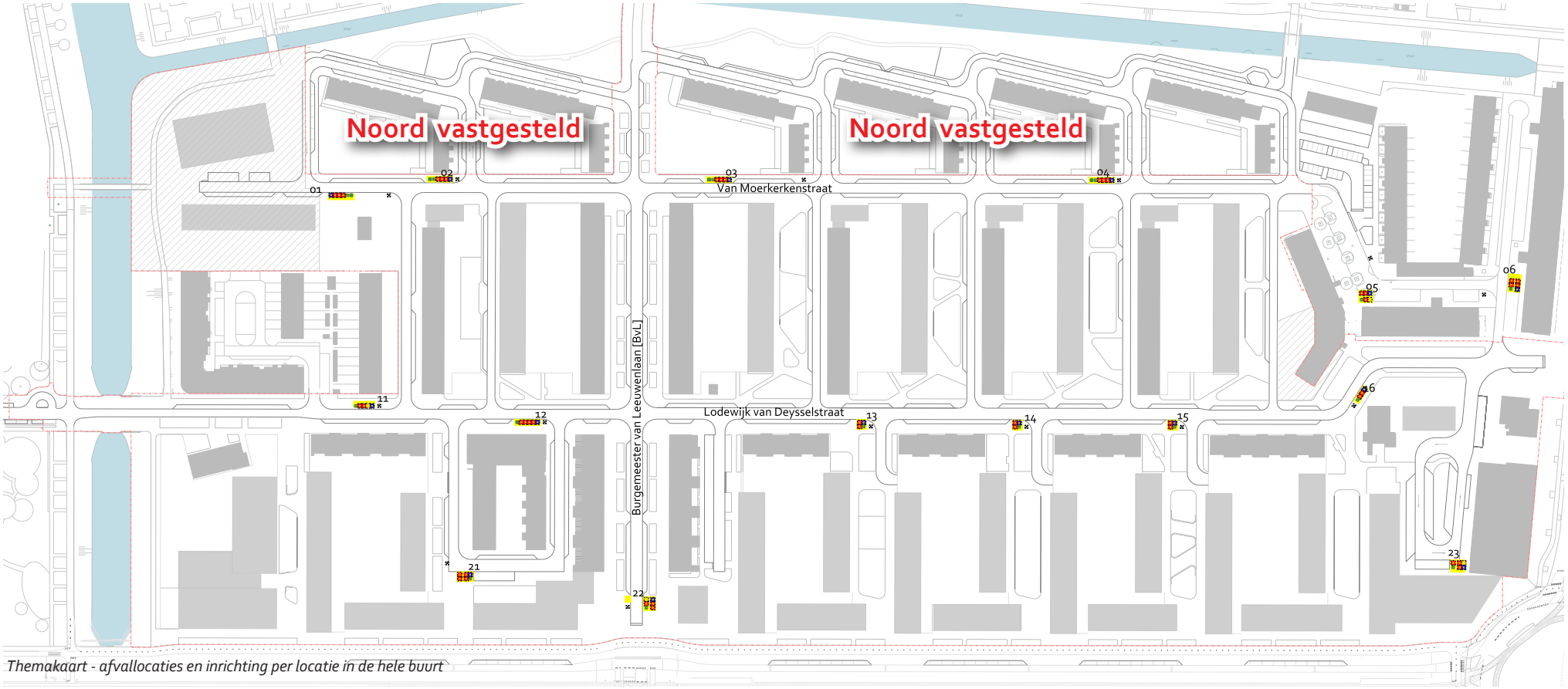
Alle locaties liggen op maximaal 150 m lopen van de verschillende entrees naar de woningen, daarmee hoeft men nooit te ver te lopen om afval af te voeren.

De locaties zijn aan formele inspraak onderhevig en worden in een later stadium definitief vastgesteld.

N.B. Het is niet mogelijk om langs Burgemeester Röellstraat afvalcontainers te plaatsen. De twee rijbanen zijn van elkaar gescheiden door een trambaan met haag. Daardoor is er geen mogelijkheid om de vuilniswagen te passeren als deze op de rijbaan halteert om de containers te legen en dat zou voor te grote opstoppingen leiden. Daarnaast is er tussen het fietspad en de rijbaan niet voldoende ruimte om een laad- en losplek naast de containers op te nemen. Ook de ondergrondse infrastructuur zorgt voor beperking m.b.t. het plaatsen van containers langs deze weg.

Legenda

- rest
- papier
- glas
- groenten, fruit & etenswaren
- textiel



Themakaart - afvallocaties en inrichting per locatie in de hele buurt



5.

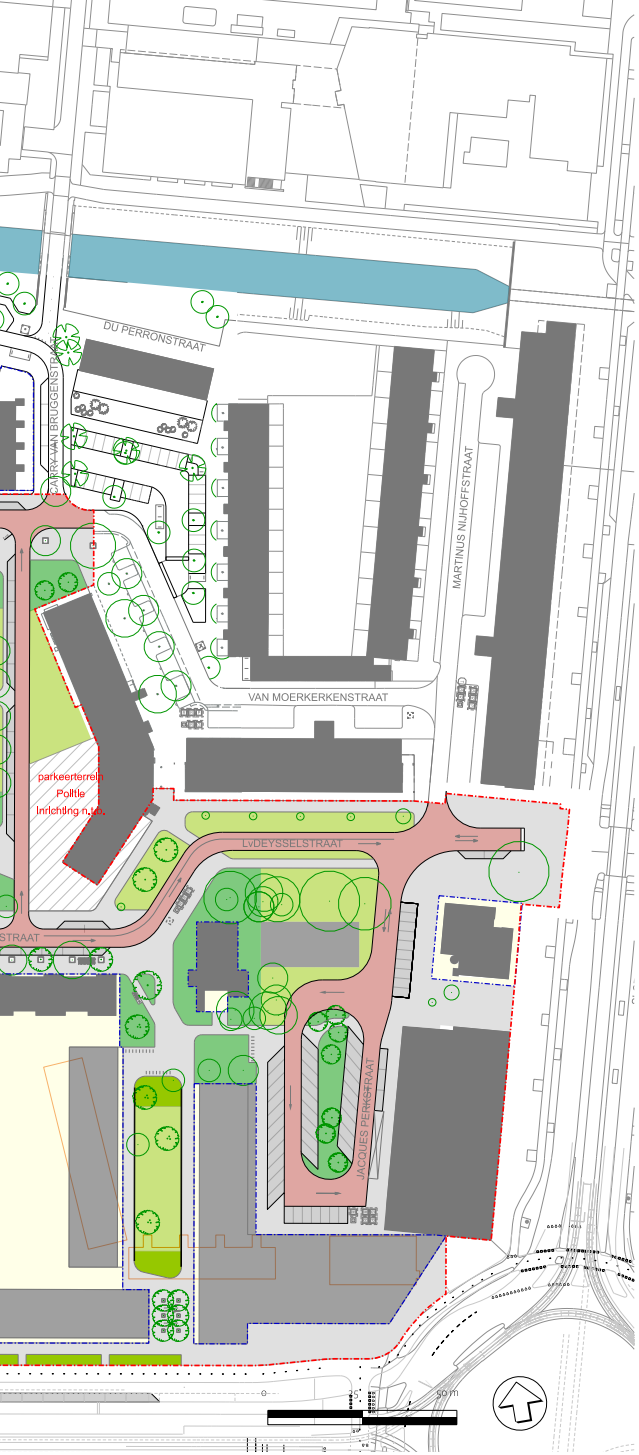
Schetsontwerp Midden en Zuid

5. Schetsontwerp Midden en Zuid



Impressie middenzone richting Lodewijk van Deysselstraat (N.B. architectuur/gevelinrichting nieuw woongebouw nog niet bekend)


huidige schoollocatie,
wordt nieuwbouwlocatie met nieuwe
langzaamverkeerverbinding
Inrichting n.t.b. (voorstellen zijn indicatief)
JACOB VAN MAERLANTSTRAAT
JACOB VAN MAERLANTSTRAAT
DU PERRONSTRAAT
DU PERRONSTRAAT
DU PERRONSTRAAT
DU PERRONSTRAAT
VAN MOERKERKENSTRAAT
VAN MOERKERKENSTRAAT
CATHARINA BOUDEWIJNSHOF
ANNA BIJNSTRAAT
DOORNHERTSTRAAT
BURGEMEESTER VAN LEEUWENLAAN
VAN KOETSVELDSTRAAT
JUSTUS VAN EFFENSTRAAT
ADELT OPZOOMERSTRAAT
LODEWIJK VAN DEYSSELSTRAAT
LODEWIJK VAN DEYSSELSTRAAT
LODEWIJK VAN DEYSSEL
VAN VELDEKEHOF
MELIS STOKEHOF
MELIS STOKEHOF
MELIS STOKEHOF
BURGEMEESTER VAN LEEUWENLAAN
JAN VAN EVERMEIJK
GABRIEL METSUHOF
HUIG DE GREEFHOF
BURGEMEESTER RÖELLSTRAAT
BURGEMEESTER RÖELLSTRAAT



LEGENDA

Bebouwing

- Bestaand
- Nieuwbouw
- Sloop

Verharding volgens de Puccinimethode, Handboek Rood
30 km/uur, Klassiek 3: straatkolk 45 x 20, met verlaagde band

- Rijbaan
  klinker, keiformaat, 200x100x80, rood-bruin, keperverband
- Parkeerplaatsen
  betontegel, 300x150x80, standaard lichtgrijs, elleboogverband
  markeringstegel, 300x150x80, wit
- Fiets- en bromfietspad
  asfalt, rood
- Trottoir
  betontegel, 300x300x45, standaard lichtgrijs, halfsteensverband
  300x150x80, standaard lichtgrijs, elleboogverband bij inritconstructie
- Groenvak a-niveau
  met betonnen opsluitbanden, ronde hoeken
- Groenvak verdiept (wadi)
  met dubbele rij trottoirbanden
- Boomkrans
  beton, rechthoekig, maat afh. van boommaat
- Speeltuin
  valondergrond HPDM

Beplanting volgens de Puccinimethode, Handboek Groen

- Boom bestaand, te behouden
- Boom nieuw, soort zie bomenplan
- Boom, te kappen
- Heesters
- Haag
- Kruidachtigen (vaste planten en siergrassen)
- Gras, gazon (A1-A2)
- Gras, bloemrijk gras (B1-B3)

Straatinrichting volgens de Puccinimethode, Handboek Rood

- Ondergrondse afvalcontainers (OAIS), textiel & grofvuilaanbiedplek
- Zitbank, type Canapé enkel
- Afvalbak standaard, 100 liter
- Boomkrans beton in trottoir, vierkant
  formaat n.t.b., afh. van formaat boom
- Fietsenrek
- Fietsnietjes
- Drempelconstructie, waterpasserend, n.t.b.
- Drempel-/plateauconstructie, niet waterpasserend, n.t.b.

Overig

- Water
- Uit te geven grond (privé/collectief)
- Entree woningen
- Plangrens
- Erfpachtgrens
- Bochtstralen 6.00 m, tenzij bemaat

5.1 Schetsontwerp - plankaart

In de hiernavolgende paragrafen wordt een aantal deelgebieden nader toegelicht d.m.v. van een uitsnede van de plankaart, profielen en een enkele impressie.

5.2 Burgemeester van Leeuwenlaan

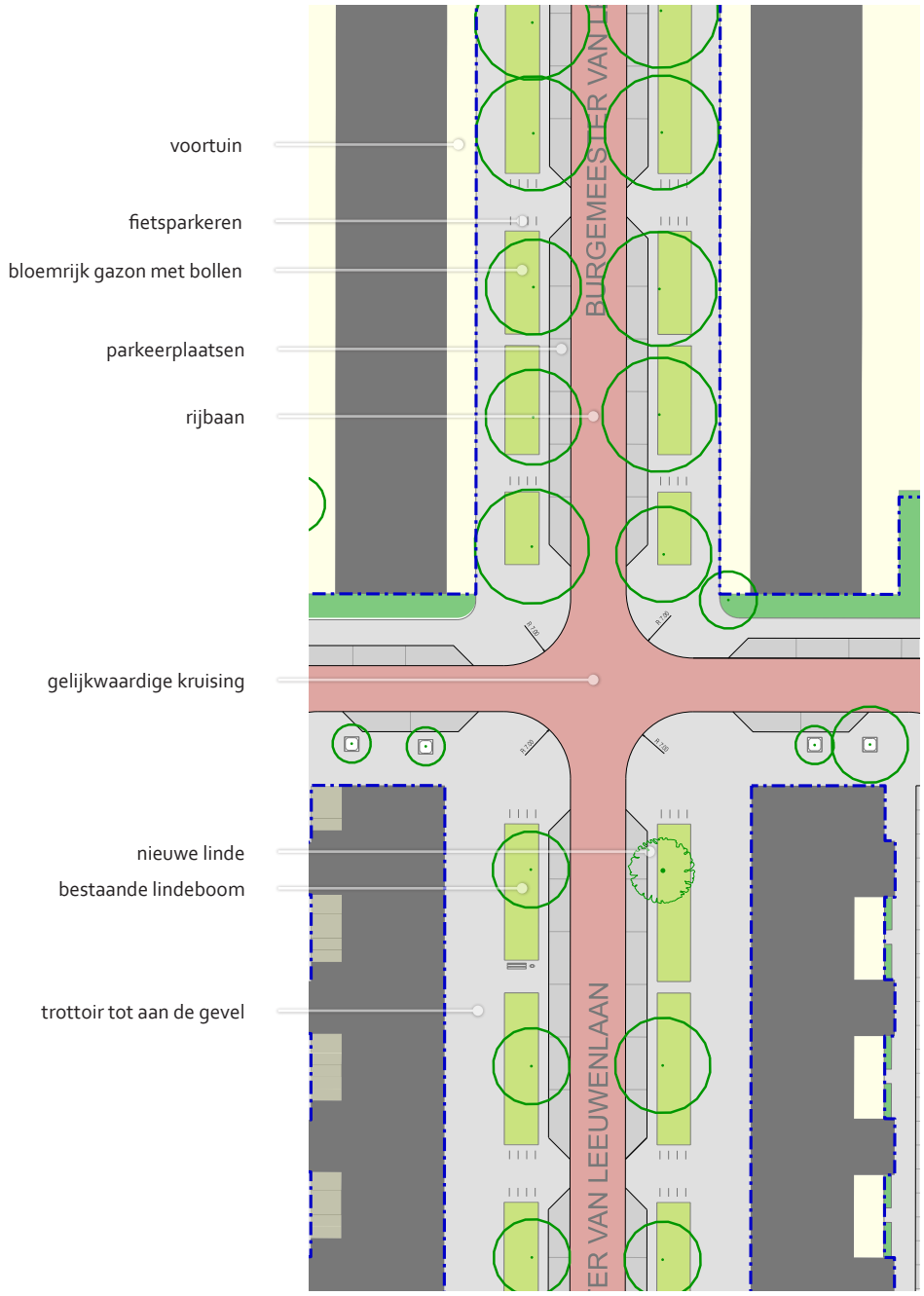
De weg wordt heringericht als 30 km/uur weg, de rijbaan wordt versmald naar 5.80 m uitgevoerd in klinkers en parkeren langs de rijbaan (nu haaks op de rijbaan). Daarmee komt ruimte vrij voor vergroening en fietsparkeren.
De aanwezige lindes komen in het midden en aan de zuidzijde in bloemrijk gazon te staan. Als extra kleuraccent en t.b.v. van de biodiversiteit kan hier een bollenmengsel in worden verwerkt worden.

De bomen met een goede toekomstverwachting blijven behouden. Eventuele nieuwe bomen staan in het stramien van de huidig bomen. De soort wordt gelijk aan de huidige, de linde. Wel zal gekozen worden voor een variant die niet gevoelig is voor het zogenaamde 'druipen'. Daarmee blijft het beeld gehandhaafd, maar wordt de overlast verminderd.
Tussen de groenvakken is ruimte voor bezoekers om de fiets te parkeren. Daarmee blijft het trottoir vrij van obstakels en voldoende breed voor voetgangers.

In de middenzone, tussen de Van Moerkerkenstraat en de Lodewijk van Deysselstraat zijn voortuinen aanwezig. In de zuidzone loopt de verharding tot aan de gevel. Met name aan de westzijde is dit van belang voor de bereikbaarheid en zichtbaarheid van de ondernemers.

Zoals gebruikelijk in 30 km/uur gebieden worden de kruisingen gelijkwaardig, de inritconstructies verdwijnen en verkeer van rechts heeft voorrang. Aan de zuidzijde komt juist wel een inritconstructie die aansluit op de nieuwe inrichting van de Burgemeester Röellstraat.

Daarmee wordt de verkeersveiligheid van de Burgemeester van Leeuwenlaan aanzienlijk verbeterd en de leefbaarheid vergroot.



Uitsnede Burgemeester van Leeuwenlaan midden en zuid



Locatie uitsnede en profiel

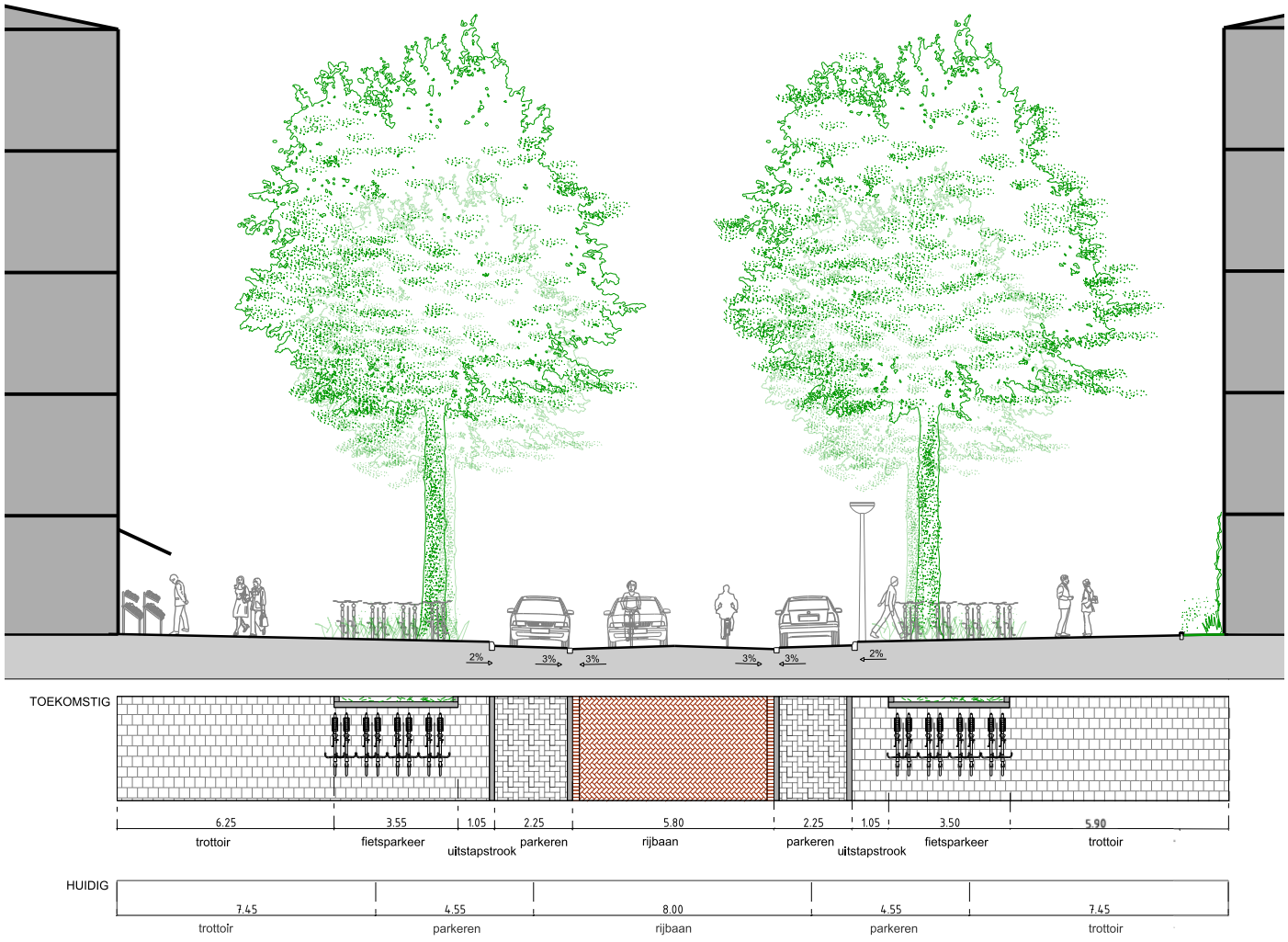
In het schetsontwerp is vooralsnog gekozen voor Klassiek 3 vanwege de Rainproof kwaliteit. De variant Modern in de Burgemeester van Leeuwenlaan zal ook doorgerekend worden op Rainproof, teneinde in het voorlopig ontwerp een afgewogen keuze te kunnen maken.
Zie voor nadere toelichting paragraaf 2.7 Materialisatie.



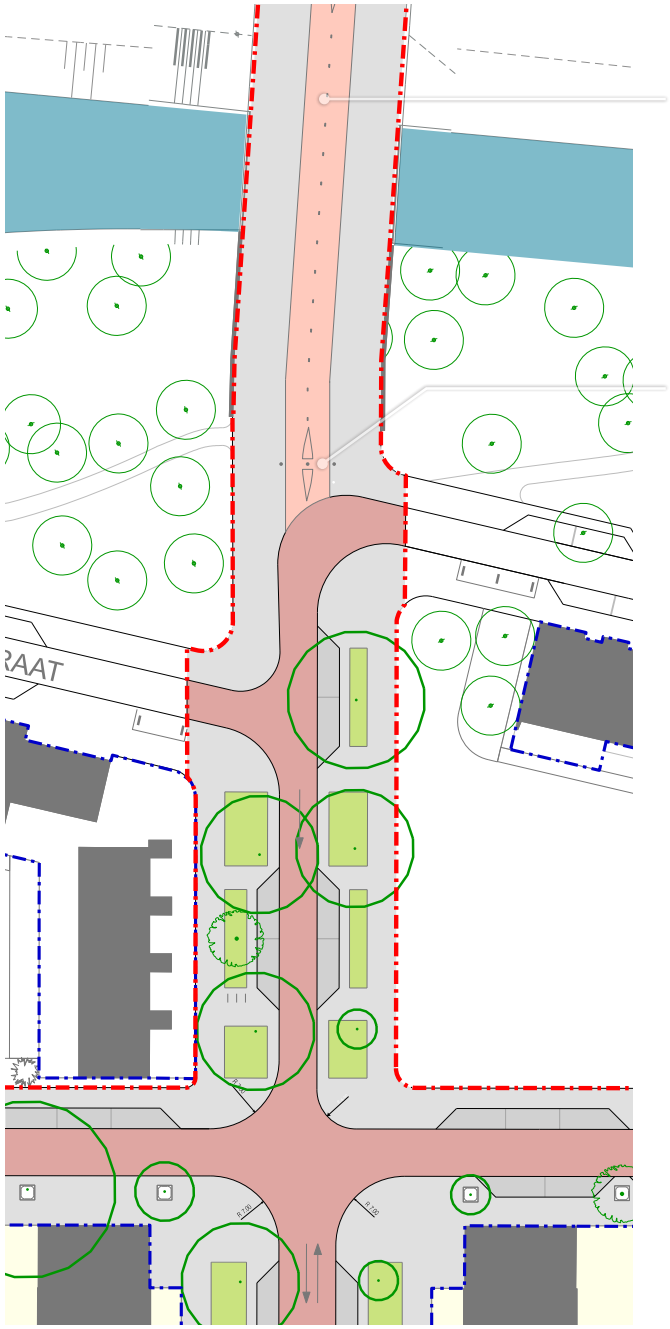
Profiel Burgemeester van Leeuwenlaan - midden



Locatie uitsnede en profielen



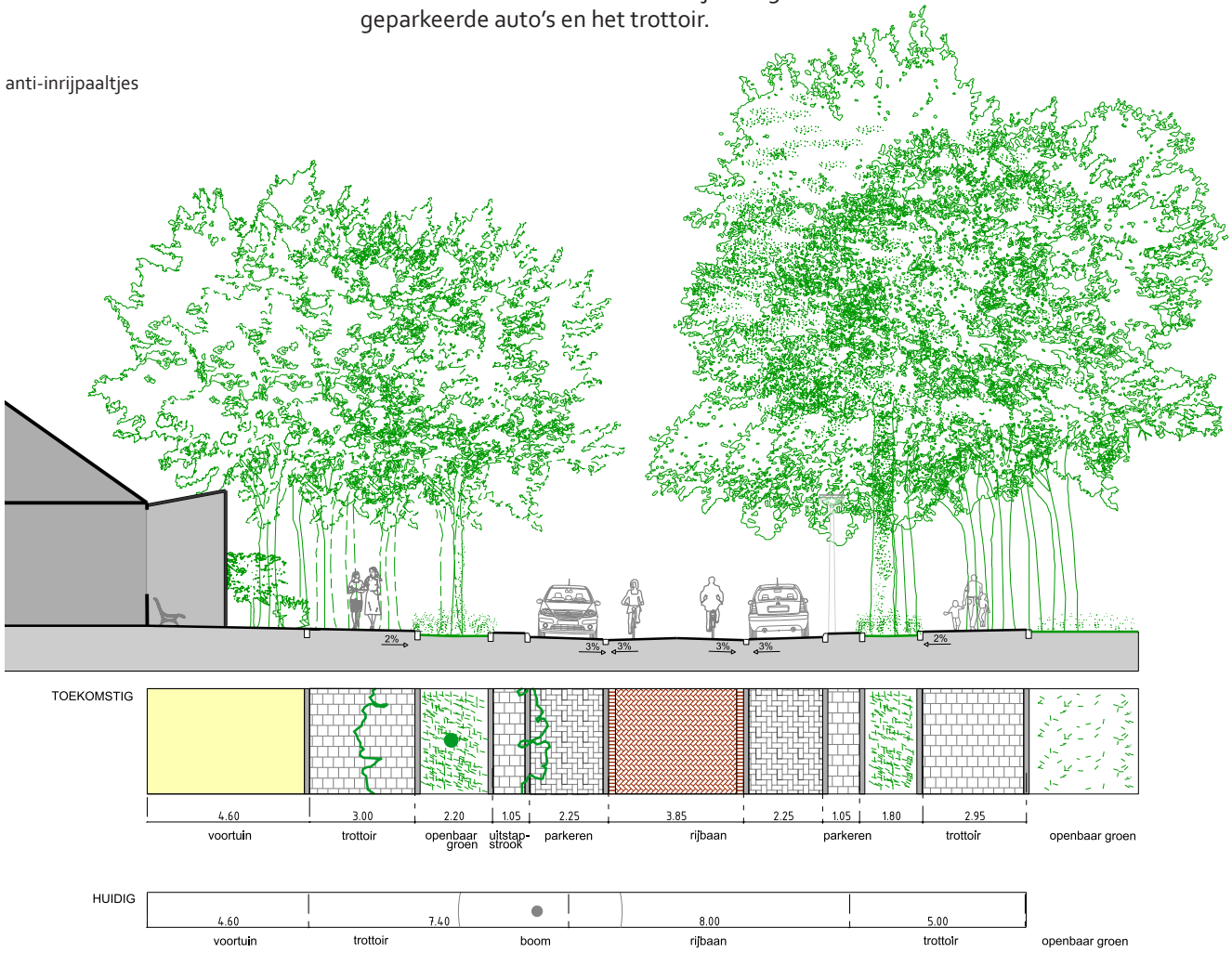
Profiel Burgemeester van Leeuwenlaan - zuid



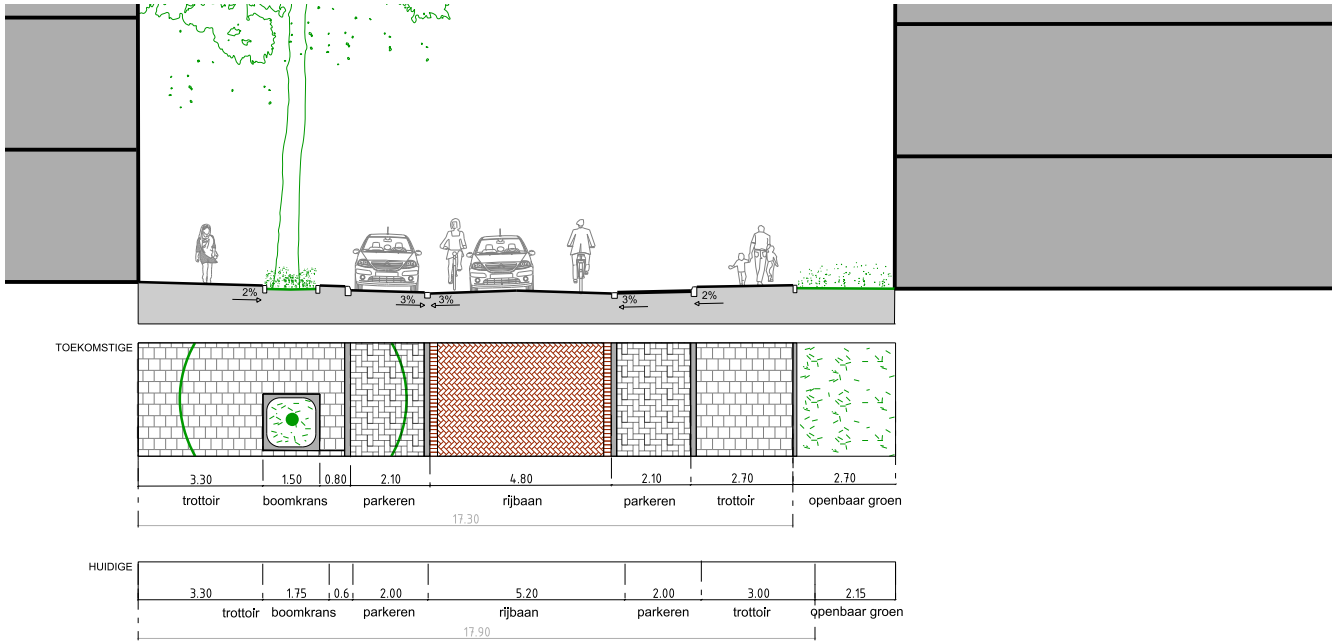
Uitsnede Burgemeester van Leeuwenlaan noord

De brug richting de Jan de Louterbuurt wordt voor autoverkeer afgesloten. Om de verkeersveiligheid van fietsers van en naar de Jan de Louterbuurt te optimaliseren is minimaal autoverkeer gewenst. Dat wordt bereikt door vanaf de Van Moerkerkenstraat eenrichtingsverkeer in te stellen vanaf de Du Perronstraat en de Jacob van Maerlantstraat richting de Burgemeester Röellstraat.

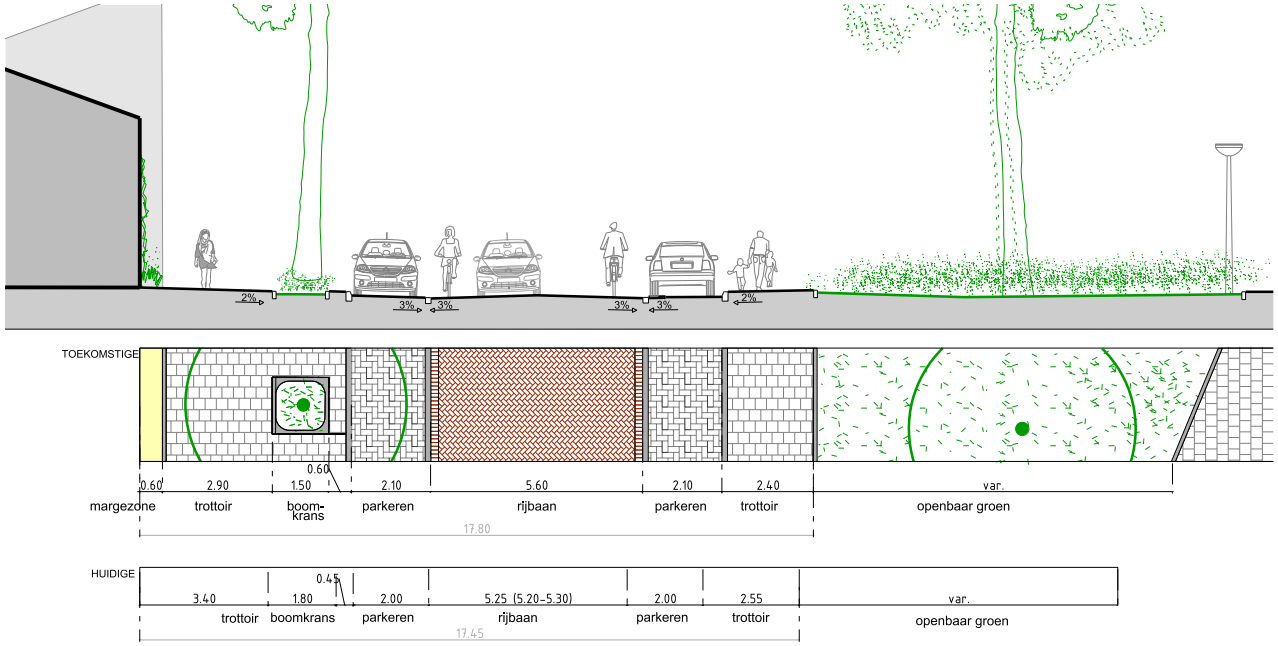
De rijbaan kan daardoor aanzienlijk worden versmald naar 3.85 m en hierdoor komt er ruimte vrij voor groenvakken tussen de geparkeerde auto's en het trottoir.



Profiel Burgemeester van Leeuwenlaan - noord



Profiel Lodewijk van Deysselstraat westzijde



Profiel Lodewijk van Deysselstraat oostzijde, ter hoogte van de L-blokken met buurtvoorzieningen

5.3 Lodewijk van Deysselstraat

Doordat de Lodewijk van Deysselstraat aan zowel de oost- als de westzijde eenrichtingsverkeer de buurt uit wordt, wordt deze straat een echte buurtstraat zonder sluipverkeer. Aan de zuidzijde komen buurtvoorzieningen.

Bepalend voor de inrichting van de straat zijn de bestaande elzen. Tussen deze bomen is beperkte, maar voldoende ruimte voor langsparkeren aan weerzijden van de rijbaan. Dit is nodig om voldoende parkeercapaciteit te realiseren in de buurt.

Aan de oostzijde - tussen de Burgemeester van Leeuwenlaan en de Top Naeffstraat - wordt de rijbaan verbreedt naar 5.60 m, met een smal trottoir (min. 1.80 m) aan de noordzijde ter hoogte van de bestaande bomen.
Aan de westzijde - tussen de Burgemeester van Leeuwenlaan en het Catharina Boudewijnshof - zal de verkeersintensiteit naar verwachting veel lager zijn en volstaat en rijwegbreedte van 4.80 m. Daarmee wordt de ruimte voor voetgangers aan de noordzijde geoptimaliseerd naar 2.70 m en blijft er voldoende ruimte voor de bomen.

Buurtactiviteiten, zoals een kleinschalige markt, zijn mogelijk op het royale trottoir aan de zuidzijde. Bij de uitwerking naar een voorlopig ontwerp zijn de bestaande hoogtes rondom de boomkransen in combinatie met hoger gelegen entrees naar de L-blokken een belangrijk aandachtspunt. Om de toegankelijkheid te garanderen en de bomen te behouden zijn hellingbanen een mogelijkheid (detail zie pagina 41).
Vanaf het trottoir aan de noordzijde kunnen de collectieve binnentuinen worden betreden.

Veel bewoners komen via de Lodewijk van Deysselstraat thuis en bij het afslaan naar hun woning aan de noord of zuidzijde van deze buurtstraat komen ze door een groene zone. Het is de entree naar hun woongebied. Deze wordt groen en ingetogen ingericht met bomen in grasbermen en/of bodembedekkende beplanting. Vanuit de Lodewijk van Deysselbuurt blijft er op ooghoogte doorzicht naar de achtergelegen verblijfsgebieden.



Locatie uitsnede en profielen

In het schetsontwerp is voor-alsnog gekozen voor Klassiek 3 vanwege de Rainproof kwaliteit. De variant Modern in de Lodewijk van Deysselstraat zal ook doorgerekend worden op Rainproof, teneinde in het voorlopig ontwerp een afgewogen keuze te kunnen maken.
Zie voor nadere toelichting paragraaf 2.7 Materialisatie.



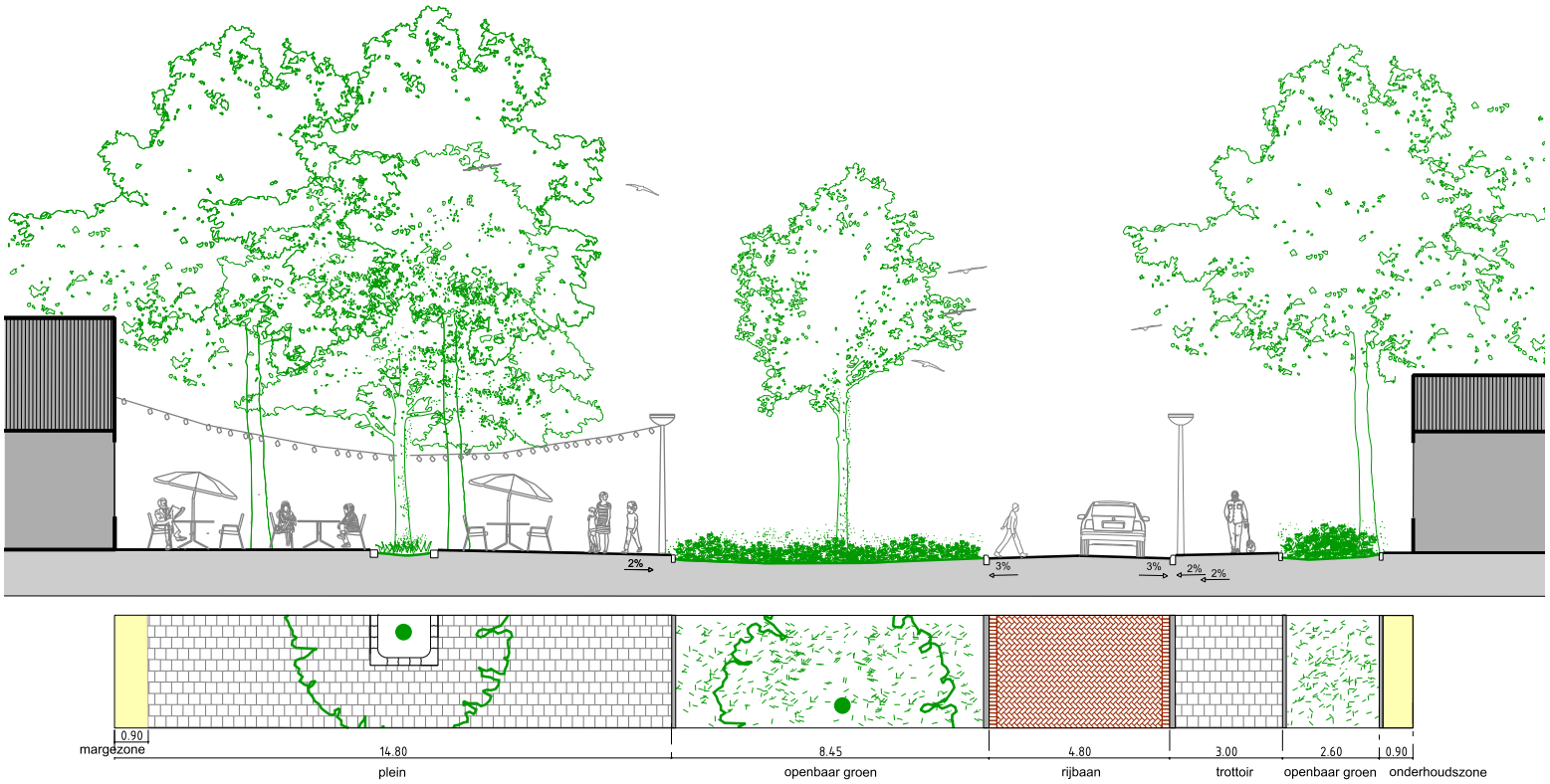
Uitsnede Lodewijk van Deysselstraat - midden



Locatie profiel en detail hellingbaan

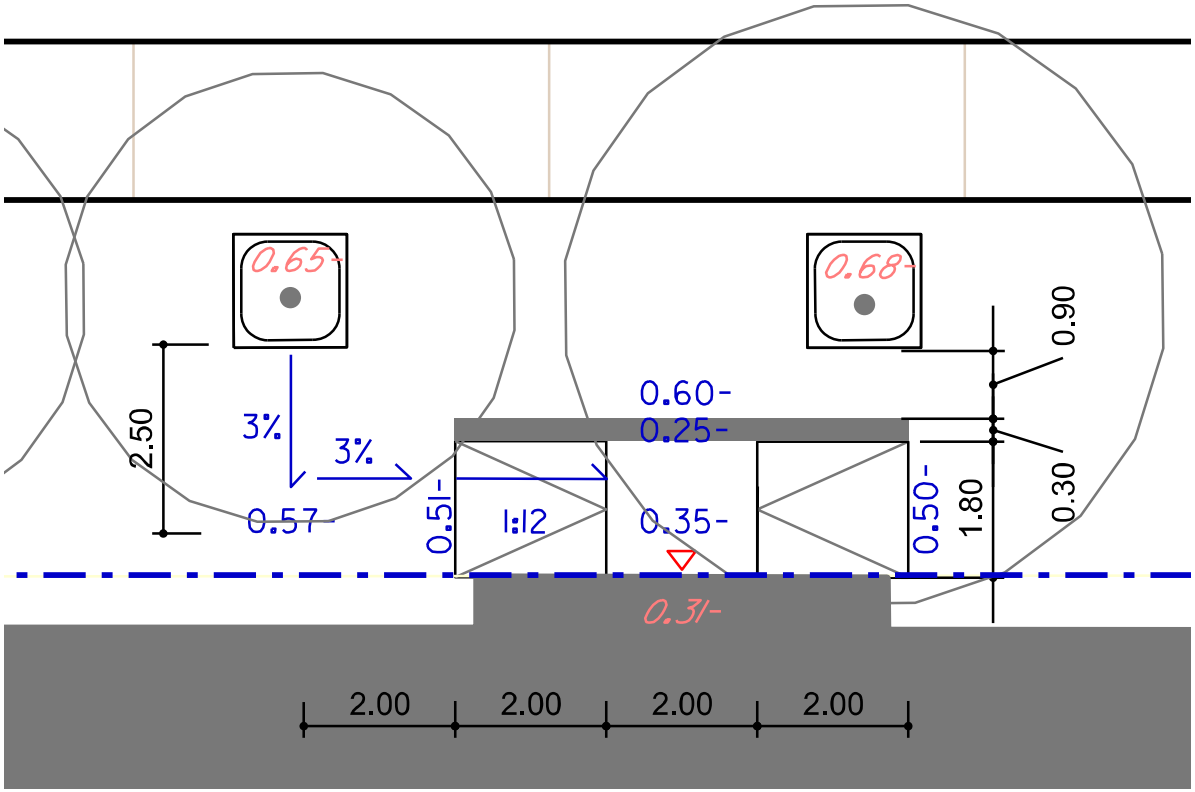
Op de hoeken met de zuidzone, daar waar de grootste dichtheid van huishoudens is, worden (ondergrondse) afvalcontainers gesitueerd.
In de Lodewijk van Deysselstraat worden alle kruisingen gelijkwaardig. Dit, in combinatie met verkeersdrempels en de afsluiting van inkomend verkeer aan de oost- en westzijde, maakt dat ook deze straat autoluwer zal worden en verkeersveiliger. De hoeveelheid en locatie van de verkeerdrempels wordt in het Voorlopig Ontwerp vastgesteld.

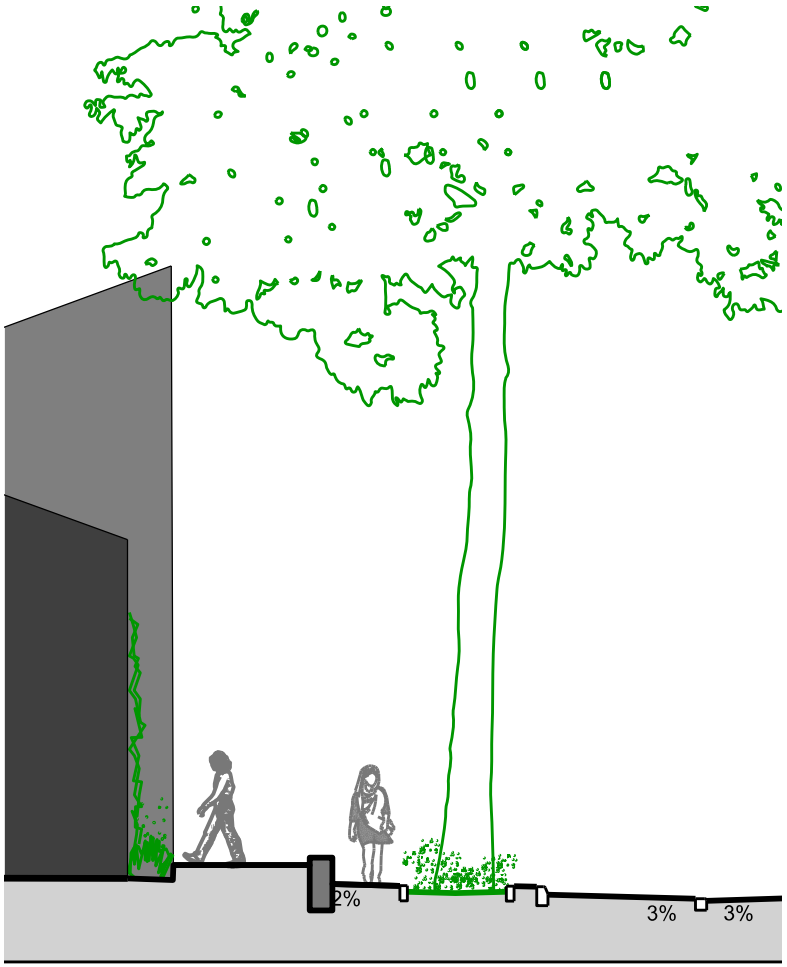
De programmering van de L-blokken zal medebepalend zijn voor de inrichting van de entree van het zuidelijke blok: bij het buurthuis ligt ontmoeting op een pleintje naast het pand voor de hand, terwijl een andere voorziening wellicht beter tot zijn recht komt in een rustige groene setting. Juist die differentiatie in inrichting, gekoppeld aan de programmering maken de entrees aardig en interessant. Een keuze voor plein of groen zal per hof in het voorlopig ontwerp gemaakt worden.

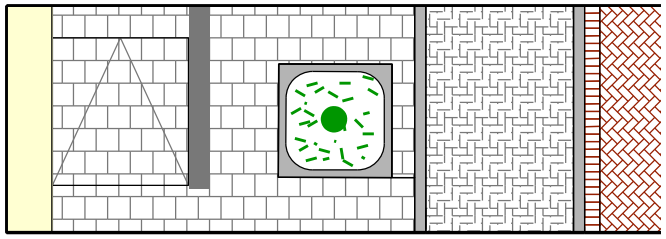


Profiel entree zuidzone vanaf Lodewijk van Deysselstraat - pleintje

De te behouden L-blokken aan de zuidzijde van de straat hebben een aanzienlijk hoger vloerpeil dan het huidige trottoir. Ophoging van het volledige maaiveld is niet mogelijk i.v.m. de aanwezige bomen. Een principe oplossing met hellingbanen is in detail uitgewerkt. Daarbij wordt uitgegaan van een minimale hellingbaan van 1.80 m i.v.m. het publieke karakter van de bouwblokken en een accentuering van het hoogteverschil tussen hellingbaan en trottoir d.m.v. parkbanden. De doorgang tussen boomspiegel en parkband is minimaal, daarom wordt een hellingbaan vanuit beide looprichtingen voorgesteld, zodat en via de hellingbaan eveneens een doorgaande route aanwezig is.



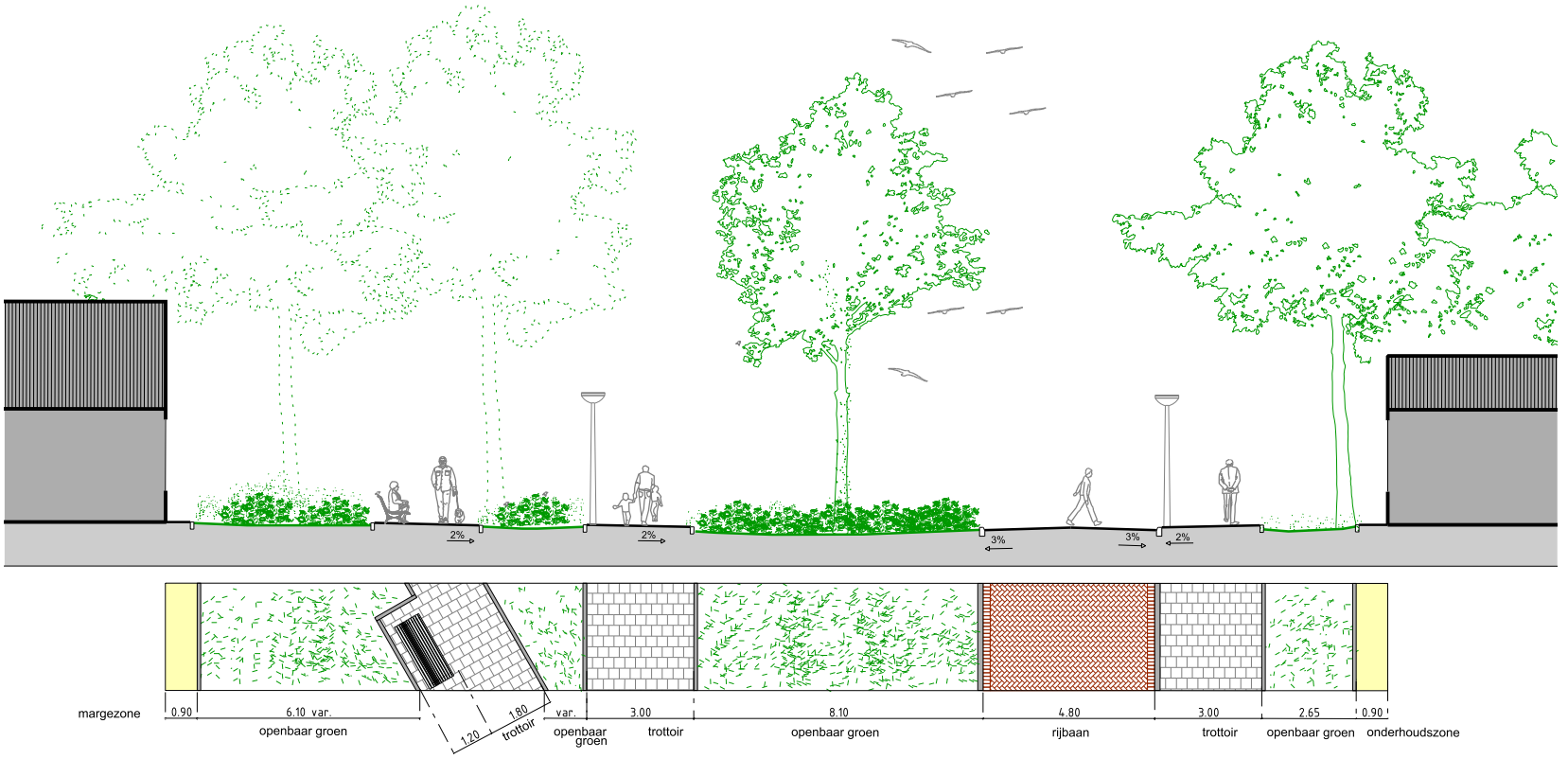




Detailuitwerking toegankelijkheid L-blokken



Locatie profiel



Profiel entree zuidzone vanaf Lodewijk van Deysselstraat - groen



Impressie zuidzone vanaf de L.v.Deysselstraat (N.B. architectuur/gevelinrichting nieuw woongebouw nog niet bekend)

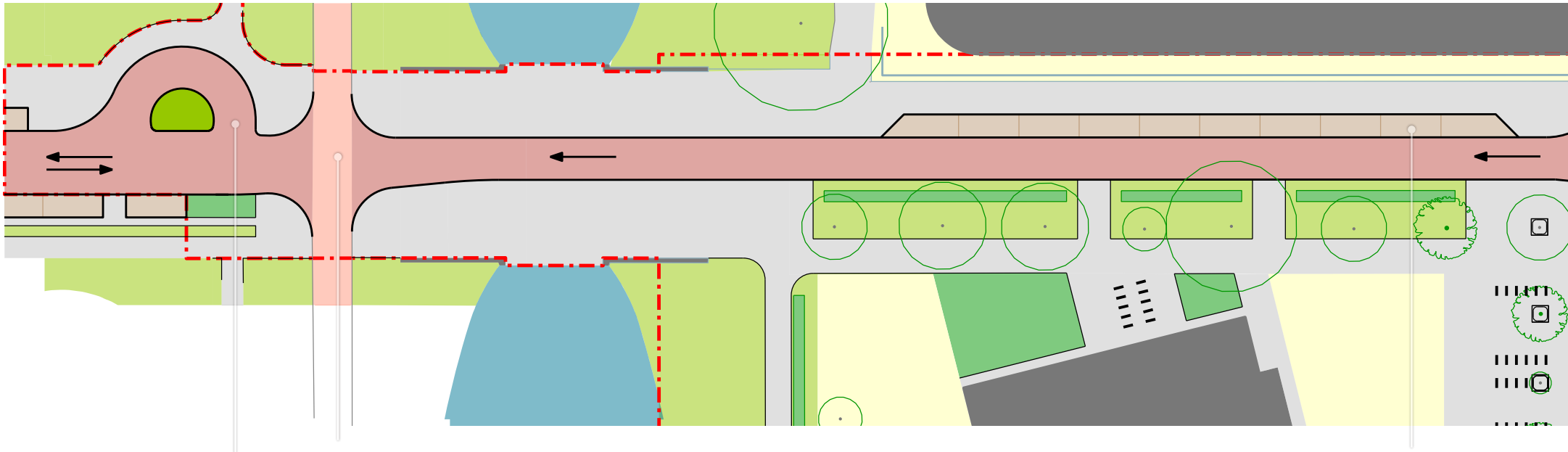


Locatie uitsnede en profiel

De westzijde, ter hoogte van de nieuwe schoollocatie wordt eenrichtingsverkeer de buurt uit. Van de Burgemeester van Leeuwenlaan tot aan het Catharina Boudewijnshof blijft het tweerichtingsverkeer.

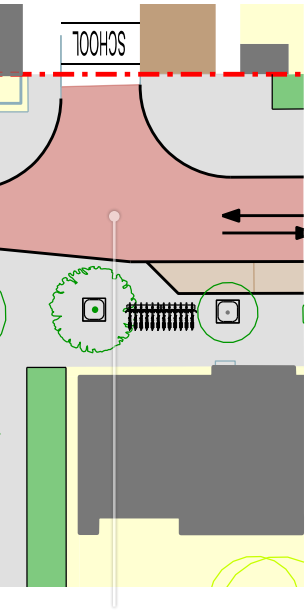
Daarmee komt er een derde uitvalsweg per auto de buurt uit – dat zijn er in de huidige situatie vier - en zijn o.a. school en gymzaal goed bereikbaar voor nood- en hulpdiensten. Daarnaast blijft het pand aan de Hendric van Veldekehof nr. 29 goed verankerd in de buurt.

De kruising van de eenrichtingsstraat met het fietspad van het Sloterpark naar het Eendrachtspark aan de overzijde van het water is een aandachtspunt. Dit kruispunt moet overzichtelijk zijn, o.a. voorzien van verkeersremmende maatregelen in de Lodewijk van Deysselstraat, met aanpassingen die dit punt veiliger moeten maken.

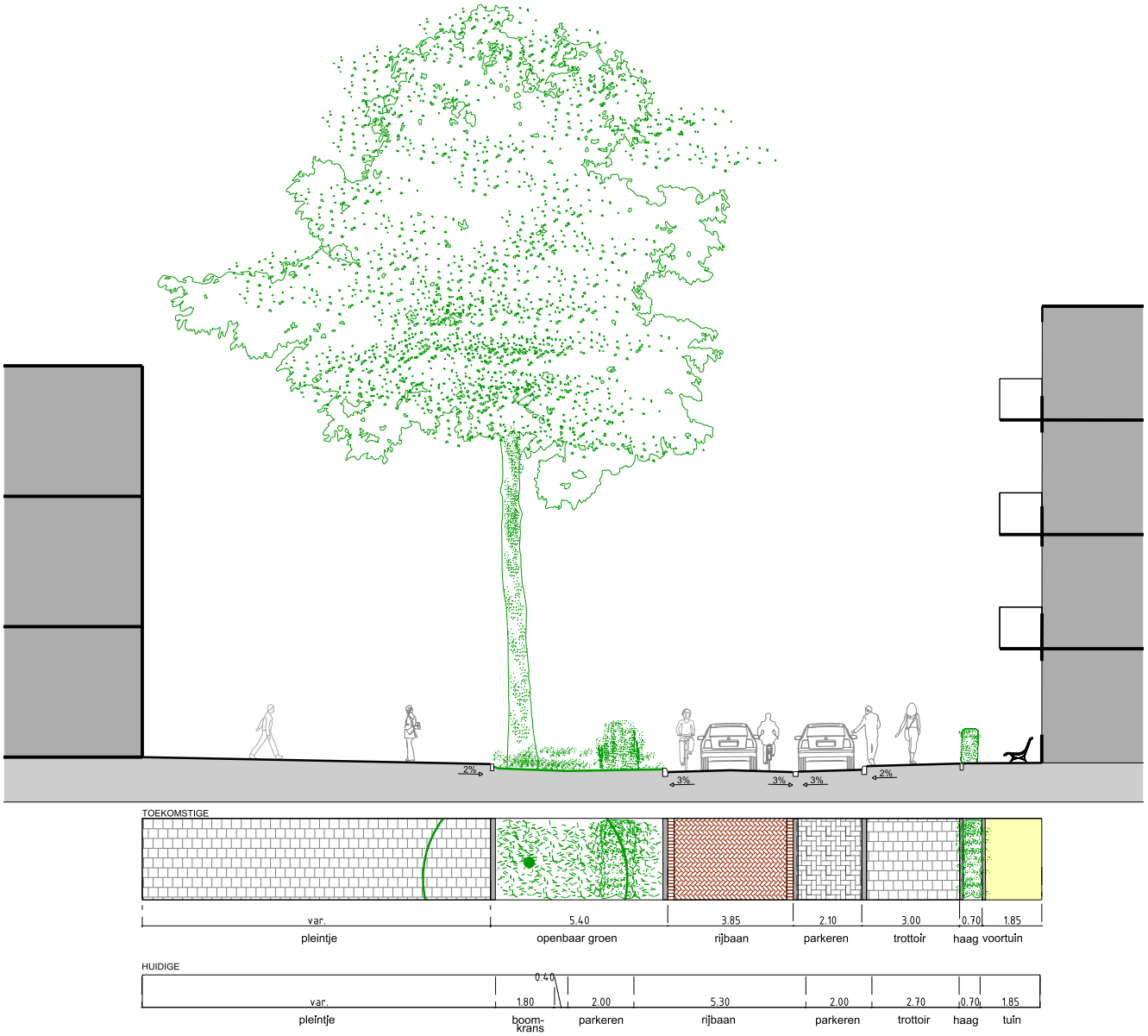


Uitsnede Lodewijk van Deysselstraat west

De plangrens moet daarvoor westwaarts worden uitgebreid: aan de zijde van De Baak net voor het fietspad moet een keermogelijkheid worden gerealiseerd. De Lodewijk van Deysselstraat blijft tussen de Doctor H. Colijnsstraat en de watergang, de recentelijk ingericht openbare ruimte rondom de Baak, namelijk tweerichtingsverkeer.



tweerichtingsverkeer t/m
Catharina Boudewijnshof



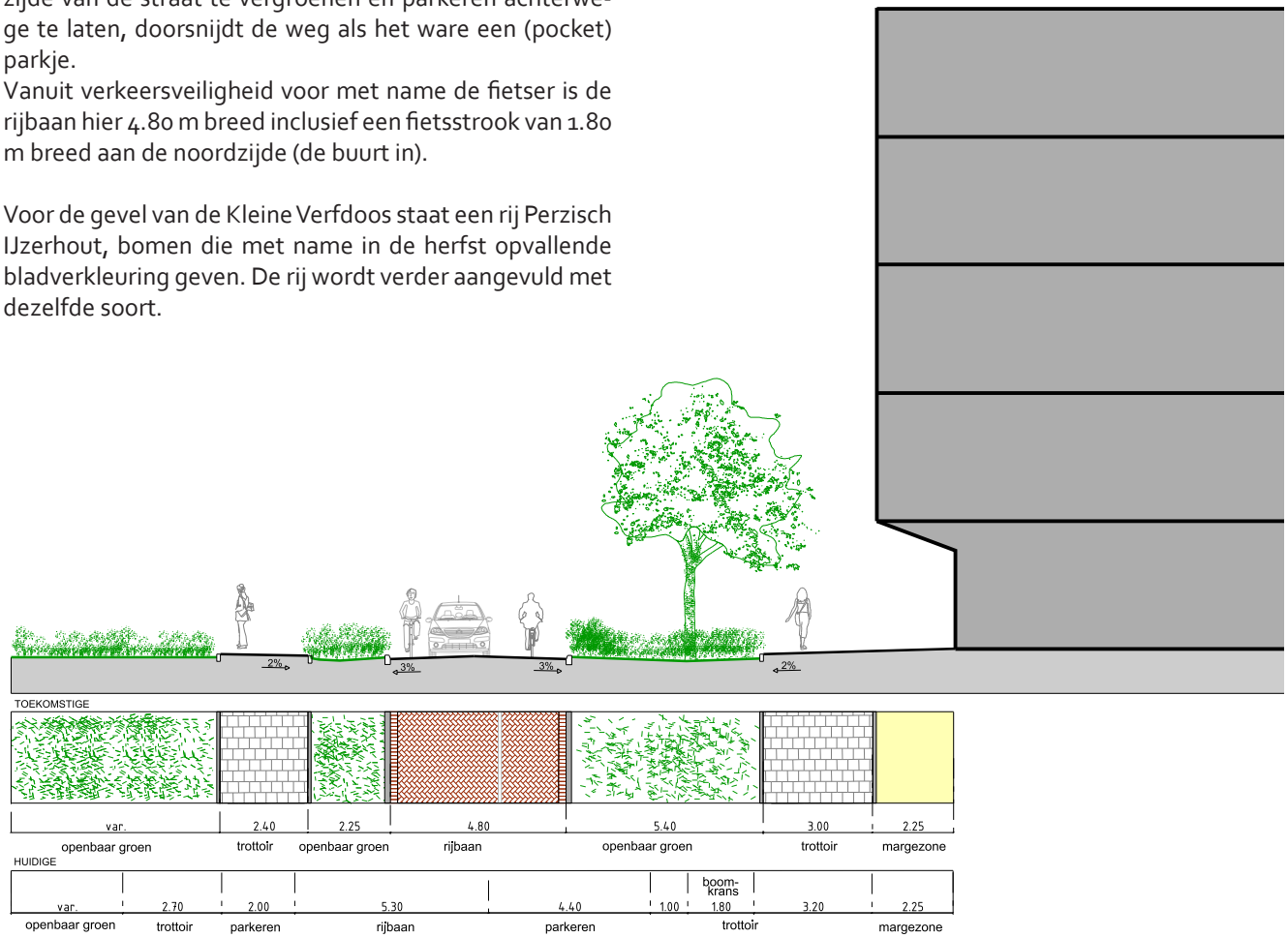
Profiel Lodewijk van Deysselstraat ter hoogte van nieuwe schoollocatie

Vanaf de Slotermeerlaan zal het in de toekomst niet meer mogelijk zijn om met de auto de Lodewijk van Deysselstraat in te rijden. De Van Moerkerkenstraat is nog wel vanuit twee richtingen in te rijden. Verkeersstudies geven aan dat een knip in de Lodewijk van Deysselstraat ter hoogte van de Kleine Verfdoos mogelijk is en positief is voor het terugdringen van sluipverkeer. Dezelfde studie wijst uit dat een aanvullende knip in de Van Moerkerkenstraat ten noorden van de Kleine Verfdoos niet noodzakelijk is.
Vanaf de verlegde Top Naeffstraat westwaarts richting de Burgemeester van Leeuwenlaan blijft de Lodewijk van Deysselstraat tweerichtingsverkeer.

Omdat de DekaMarkt ook een groot aantal bezoekers trekt van buiten de Lodewijk van Deysselbuurt, is het belangrijk dat het parkeerterrein achter de DekaMarkt bereikbaar blijft vanaf de Slotermeerlaan. Ook de bevoorrading van de DekaMarkt is een punt van aandacht. Er wordt in overleg met betrokken partijen gewerkt aan een passende oplossing voor o.a. het laden en lossen aan de achterzijde (zie 6.8. Zuidoosthoek).

De zigzag in de rijloper, de bijzondere en kleurrijke bebouwing van de Verfdozen en de royale ruimte tussen de bebouwing maken deze plek bij uitstek geschikt om een kwaliteitslag te maken met het groen. Door ook de noordzijde van de straat te vergroenen en parkeren achterwege te laten, doorsnijdt de weg als het ware een (pocket) parkje.
Vanuit verkeersveiligheid voor met name de fietser is de rijbaan hier 4.80 m breed inclusief een fietsstrook van 1.80 m breed aan de noordzijde (de buurt in).

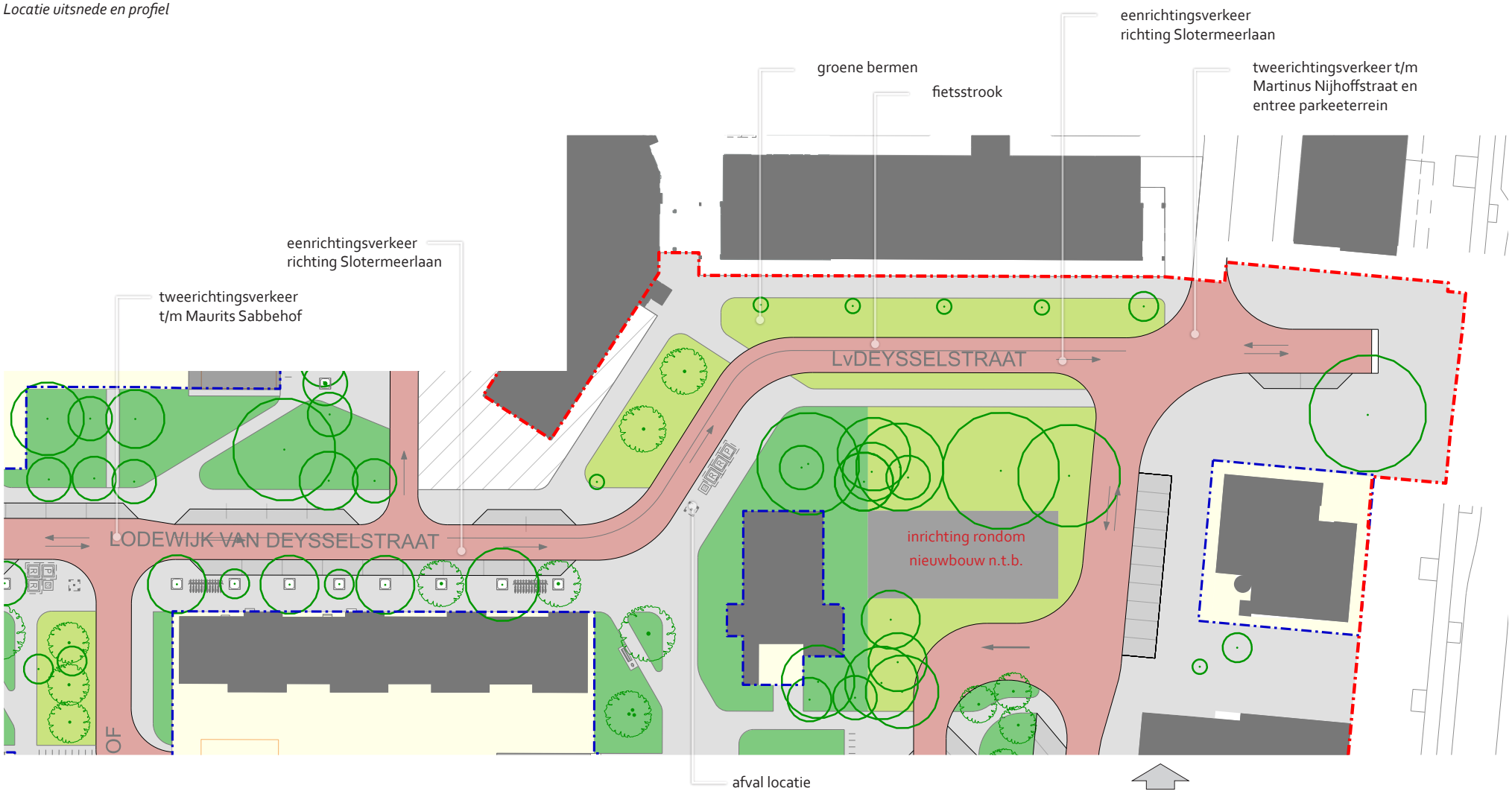
Voor de gevel van de Kleine Verfdoos staat een rij Perzisch IJzerhout, bomen die met name in de herfst opvallende bladverkleuring geven. De rij wordt verder aangevuld met dezelfde soort.

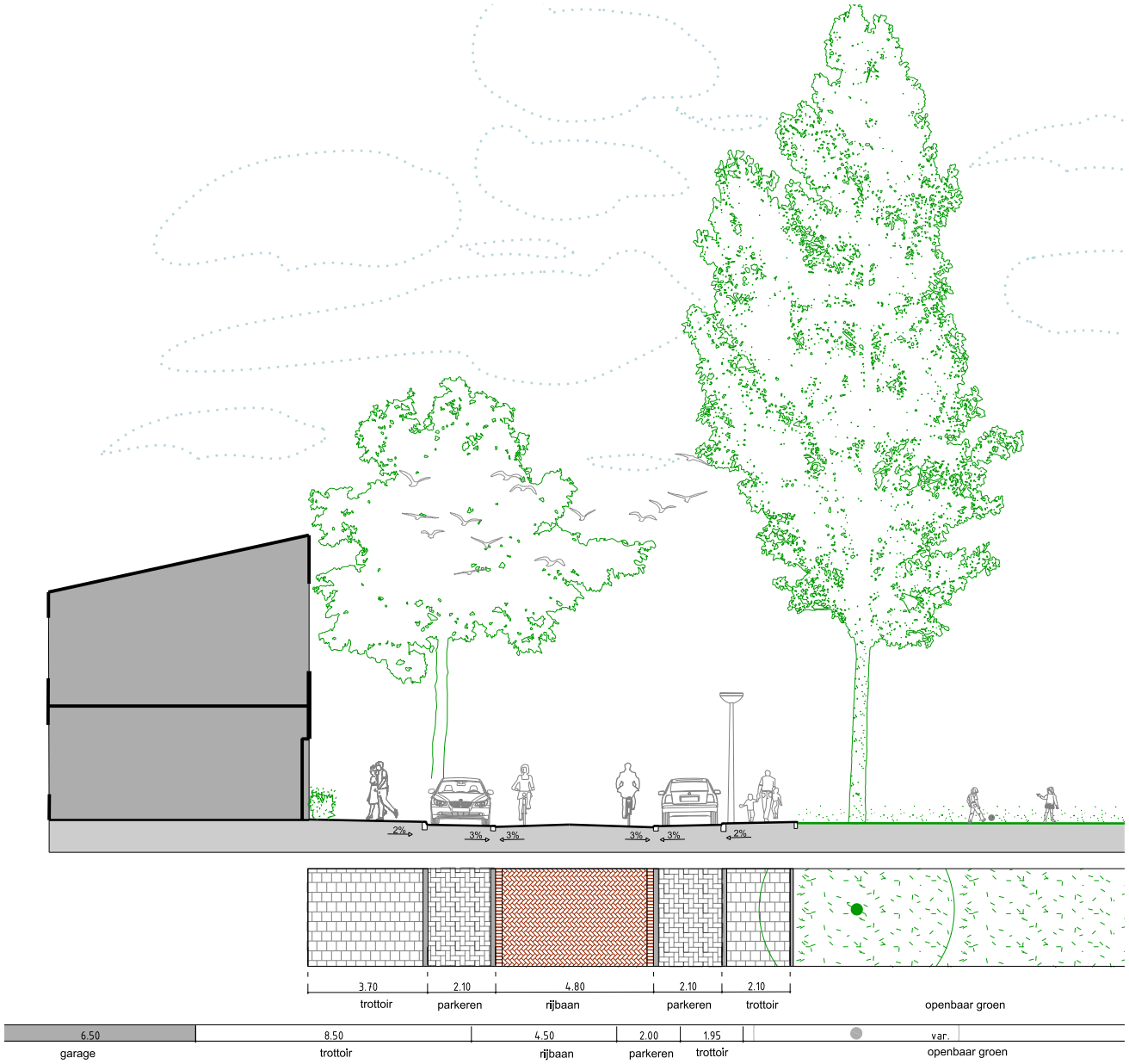


Profiel Lodewijk van Deysselstraat ter hoogte van de Kleine Verfdoos



Locatie uitsnede en profiel





Profiel Van Moerkerkenstraat

5.4 Van Moerkerkenstraat

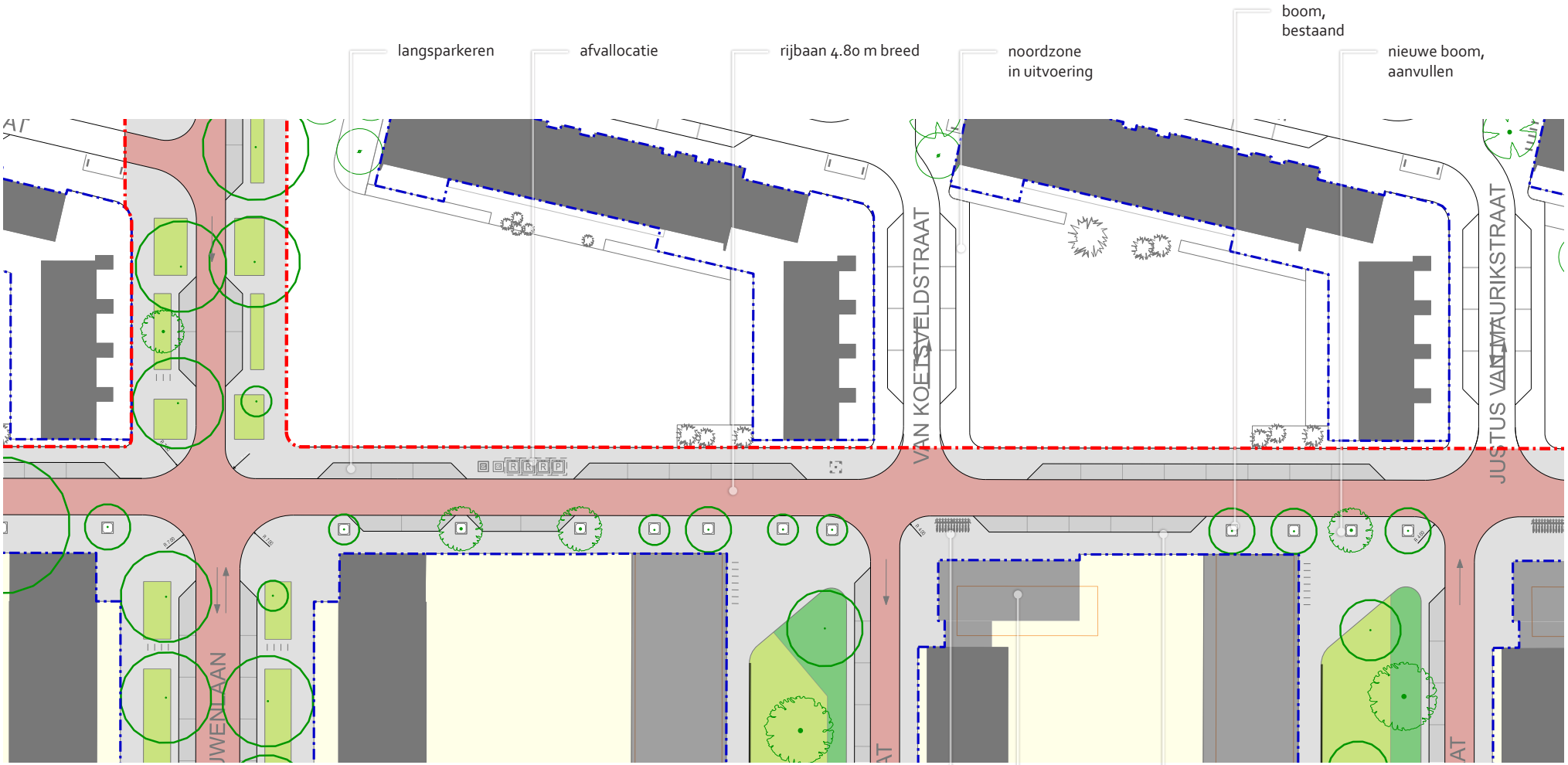
De Van Moerkerkenstraat krijgt aan beide zijden van de rijbaan langsparkeervakken en aan de zuidzijde blijven de bomen behouden. Een essentieel verschil met de bestaande situatie is dat er adressen aan deze straat komen te liggen: de garageblokken worden gesloopt en vervangen door enkele woningen.

Er worden hier geen extra nieuwe bomen geplaatst vanwege de beperkte ruimte op het trottoir en vanwege de lichtinval in deze woningen. Het bestaande rijtje lindes ter hoogte van de collectieve binnentuinen wordt gehandhaafd en waar nodig aangevuld. Ook hier geldt dat er gekozen wordt voor de niet-druipende variant, de zilverlinde.

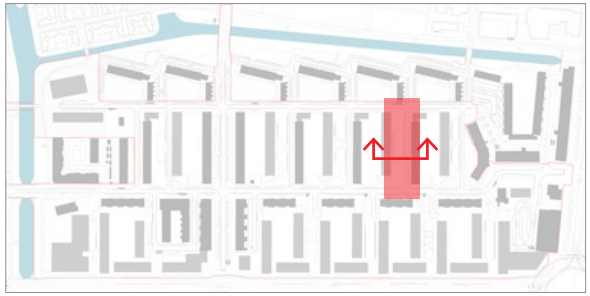
In het verlengde van de parkeervakken, op de hoeken van de straat, worden fietsenrekken geplaatst voor fietsen van bezoekers.



Locatie uitsnede en profiel



Uitsnede Van Moerkerkenstraat - midden



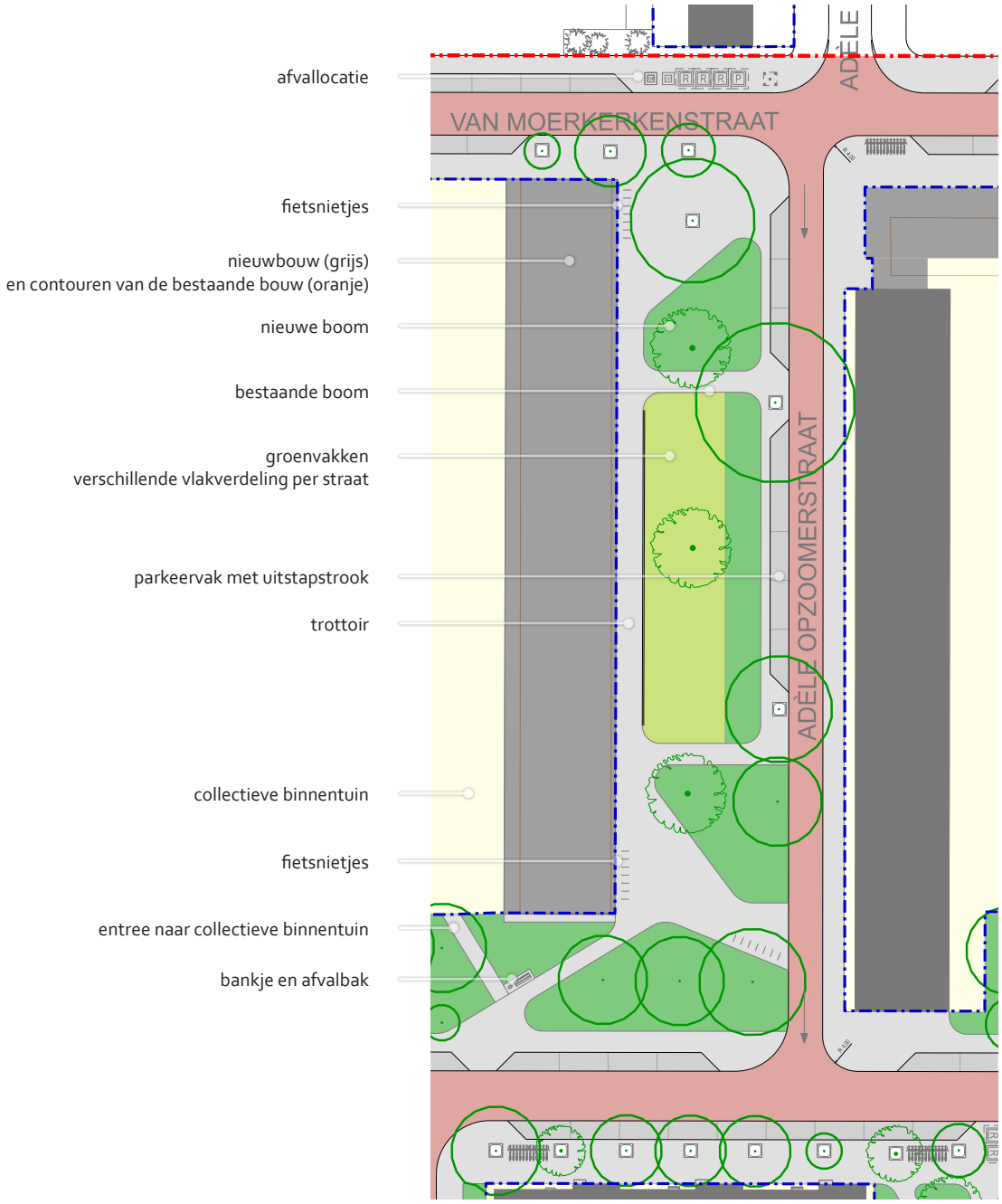
Locatie uitsnede en profiel

5.5 Middenzone

Door het omklappen van de nieuwbouwblokken komen er aan beide zijden van de straat voordeuren te liggen en vervallen er een aantal straten. Daarmee wordt de ruimte tussen beide blokken meer gebruiksgroen en zal gebruikt worden om van en naar huis te gaan. Het is een plek om doorheen te bewegen, maar ook uitnodigend om te verblijven en buurtbewoners te ontmoeten.

De plek van de rijbaan wordt in belangrijke mate bepaald door de bestaande bomen aan de zuidzijde. De rijbaan wordt t.o.v. de huidige situatie iets verschoven om voldoende trottoir te kunnen maken aan de zijde van de renovatieblokken (oost-/rechterzijde).

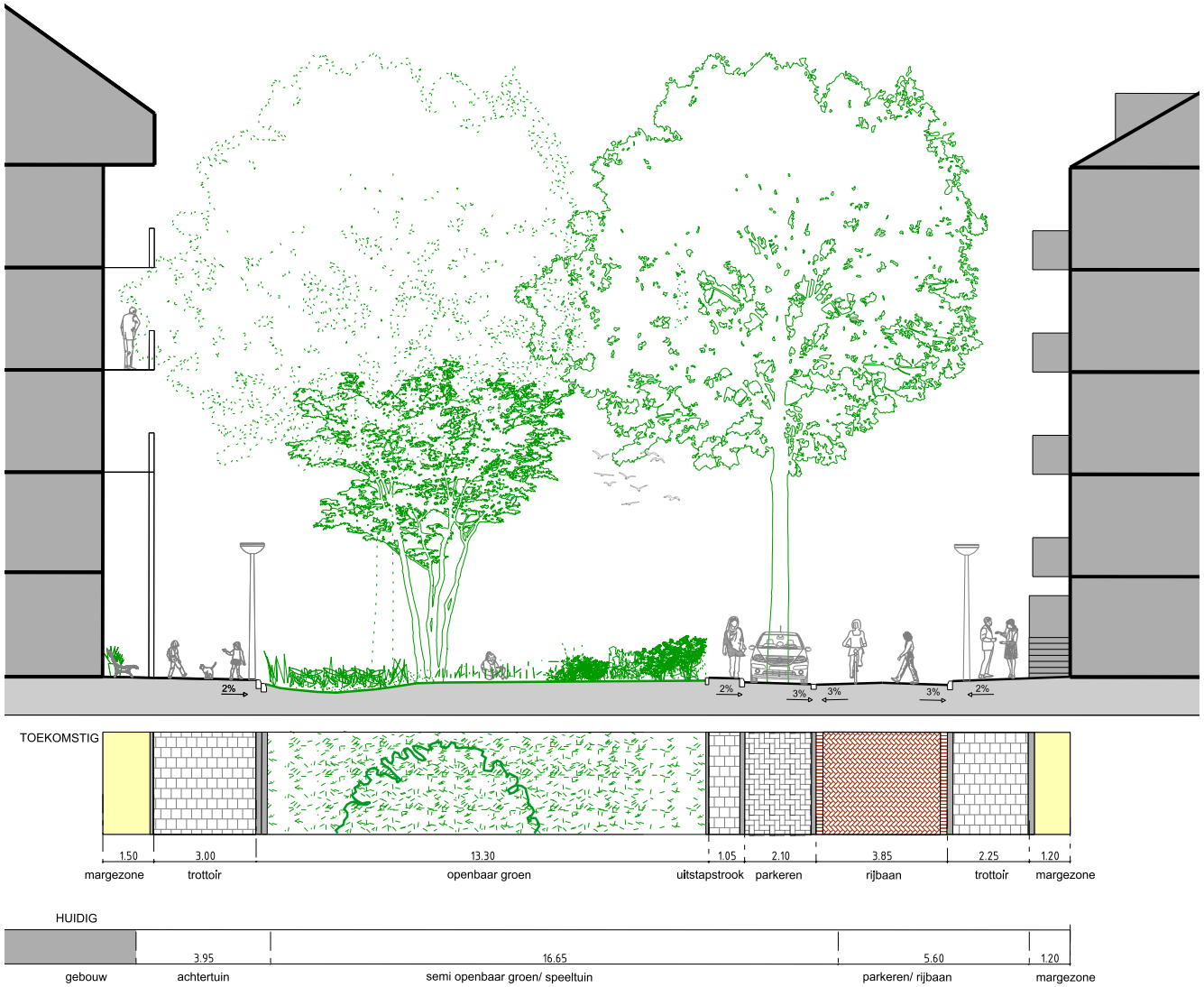
Het openbare groen wordt deels ingericht met bloemrijk gazon waar men met een stoeltje heerlijk kan zitten en/of met een speelplek. Bij de speelplekken worden bankjes geplaatst.



Uitsnede openbare ruimte middenzone

Rondom het gras geven beplantingsvakken met heesters variërend in hoogte enige beslotenheid en kleur door het seizoen heen. Bij de zuidelijke entree, langs de Lodewijk van Deysselstraat blijft de beplanting laag, om zo doorzichten vanaf de straat in en naar de collectieve binnentuinen te behouden.
De groenvakken liggen iets verlaagd ten opzichte van het trottoir en kunnen bij (hevige) regenval het water enige tijd vasthouden.

Bezoekers kunnen hun fiets parkeren bij de fietsnietjes die o.a. bij de hoofdentrees van de nieuwbouwblokken staan. Voor de renovatie blokken is de ruimte te beperkt, op de koppen langs de Van Moerkerkenstraat zijn daarvoor fietsenrekken langs de rijbaan opgenomen en aan de zuidzijde fietsnietjes aan de overzijde van de straat.

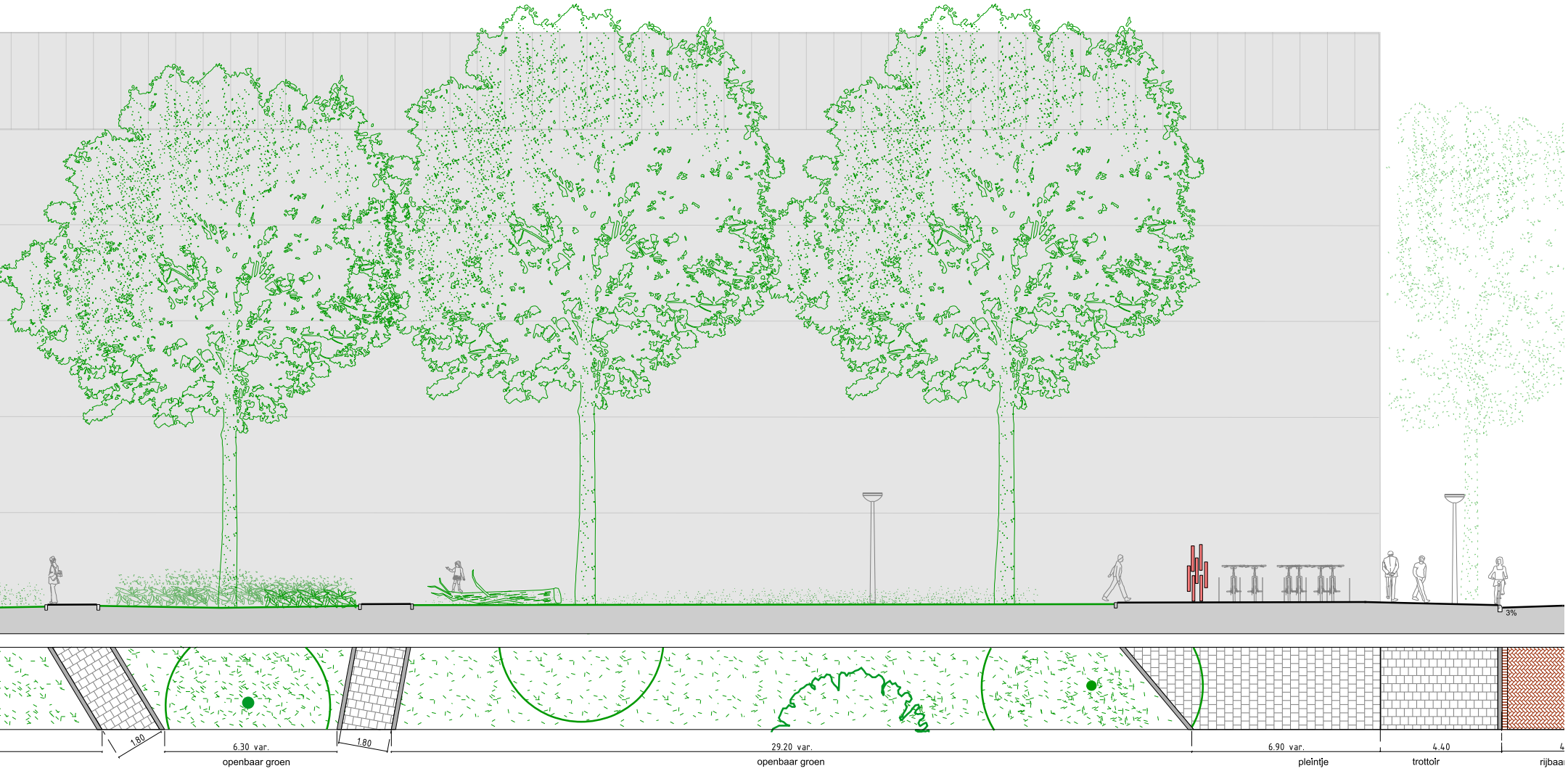


Profiel openbare ruimte middenzone van west naar oost



Locatie profiel

Profiel openbare ruimte middenzone van de Lodewijk van Deysselstraat naar de Van Moerkerkenstraat (van zuid naar noord)


3%
1.80
6.30 var.
openbaar groen
1.80
29.20 var.
openbaar groen
6.90 var.
pleintje
4.40
trottoir





Impressie openbare ruimte middenzone vanaf de Lodewijk van Deysselstraat (N.B. architectuur/gevelinrichting nieuw woongebouw nog niet bekend)



Impressie openbare ruimte zuid vanaf de Burgemeester Röellstraat (N.B. architectuur/gevelinrichting nieuw woongebouw nog niet bekend)



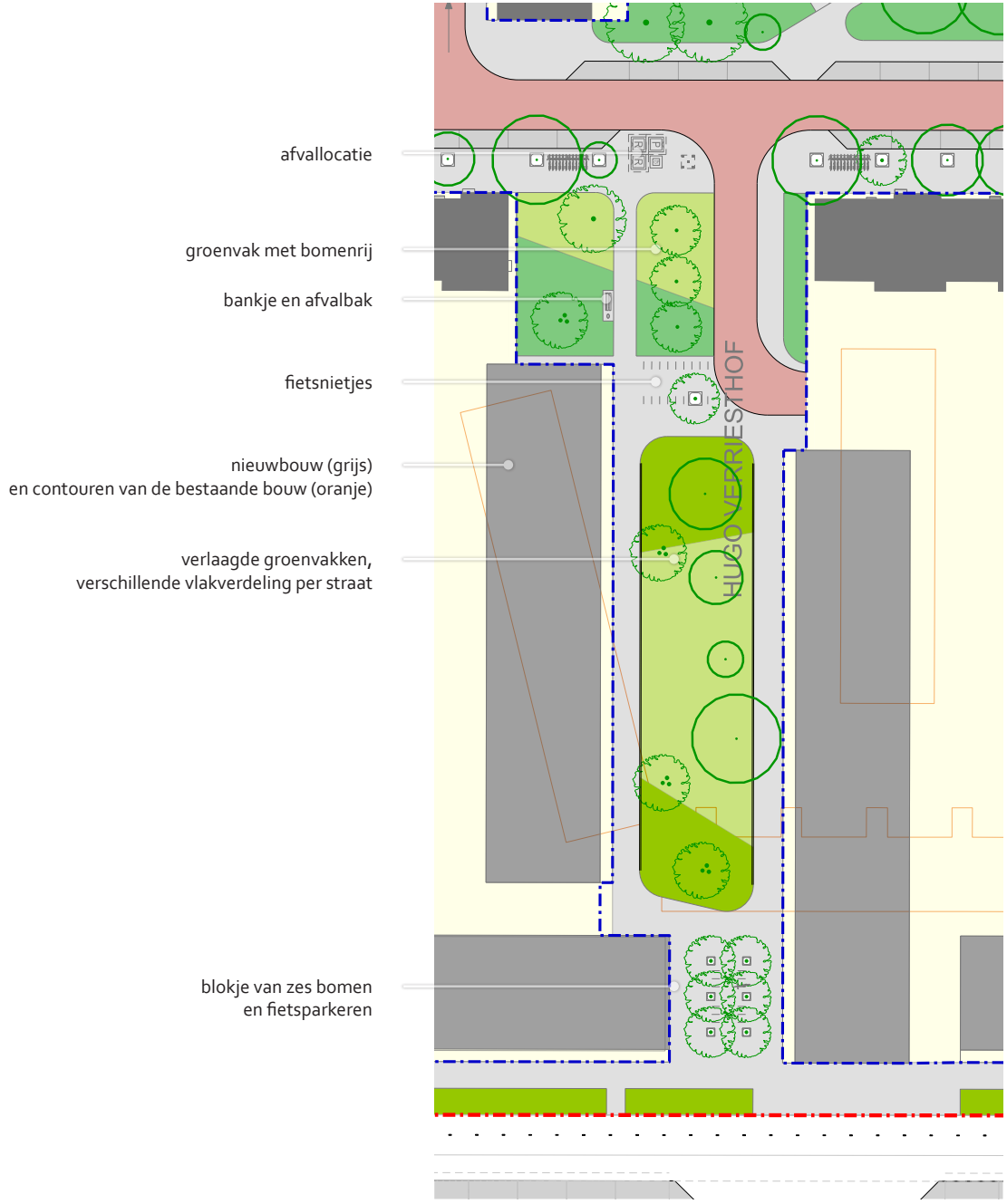
Locatie uitsnede en profiel

5.6 Zuidzone

Vanaf de Lodewijk van Deysselstraat worden de binnenterreinen van de nieuwbouwblokken voor gemotoriseerd verkeer ontsloten. De rijbaan wordt begeleid door een groenvak met een rij bomen, deze vormen tegelijkertijd de entree van het hof.

Voorbij de entrees van de binnenterreinen tot aan de Burgemeester Röellstraat wordt het verblijfsgebied voor voetgangers en aanwonenden. Bij de inrichting is rekening gehouden met de toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten door het trottoir aan de oostzijde voldoende maat te geven.

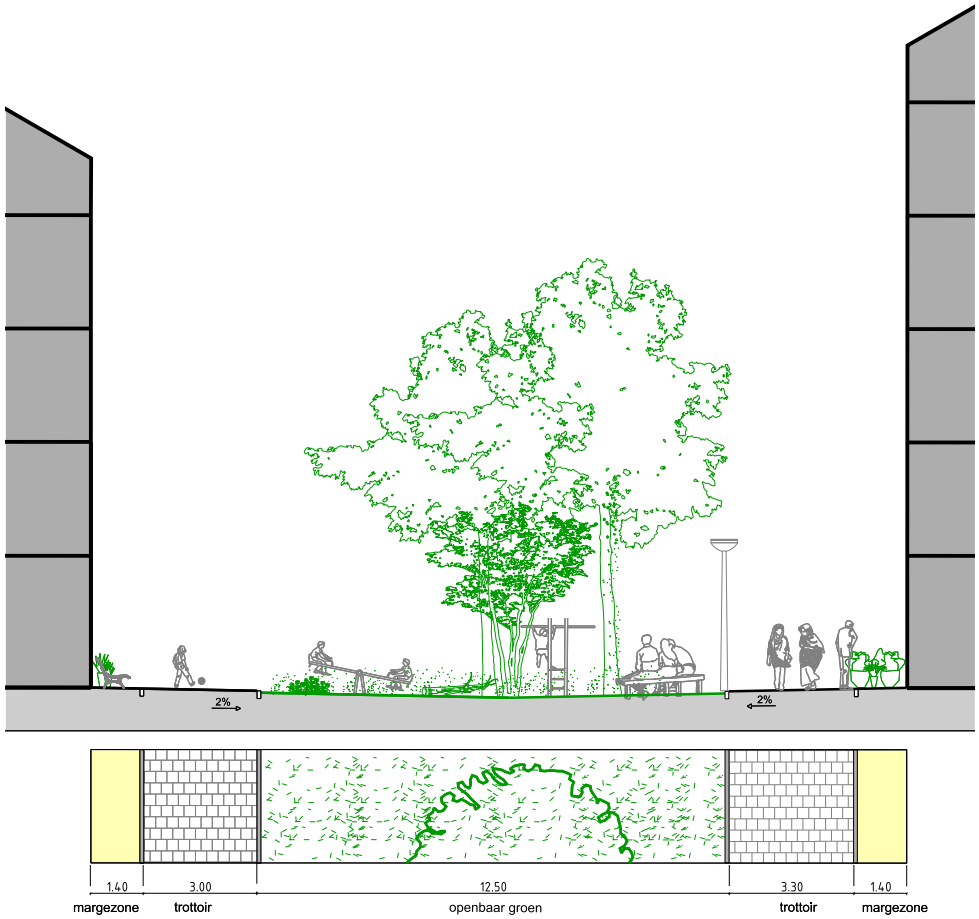
Net als in de middenzone van de buurt, wordt het een overwegende groene ruimte die per hof verschillend wordt vormgeven en ingericht, maar wel met eenzelfde vormentaal van rechte vakken met afgeronde hoeken.



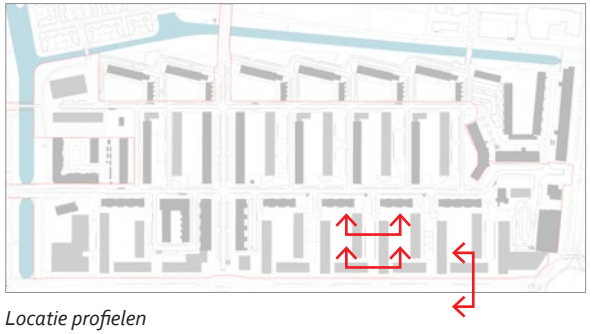
Uitsnede Burgemeester van Leeuwenlaan midden en zuid

In sommige hoven komt een speelplek voorzien van zitranden, andere hoven krijgen een grasveld. Hier kan uiteraard ook gespeeld kan worden of men kan zelf een stoeltje neer zetten om buiten te zitten en buurtbewoners te ontmoeten.
Ook hier komende groenvakken iets verlaagd te liggen ten opzichte van het trottoir en kunnen zij bij (hevige) regenval het water enige tijd vasthouden.

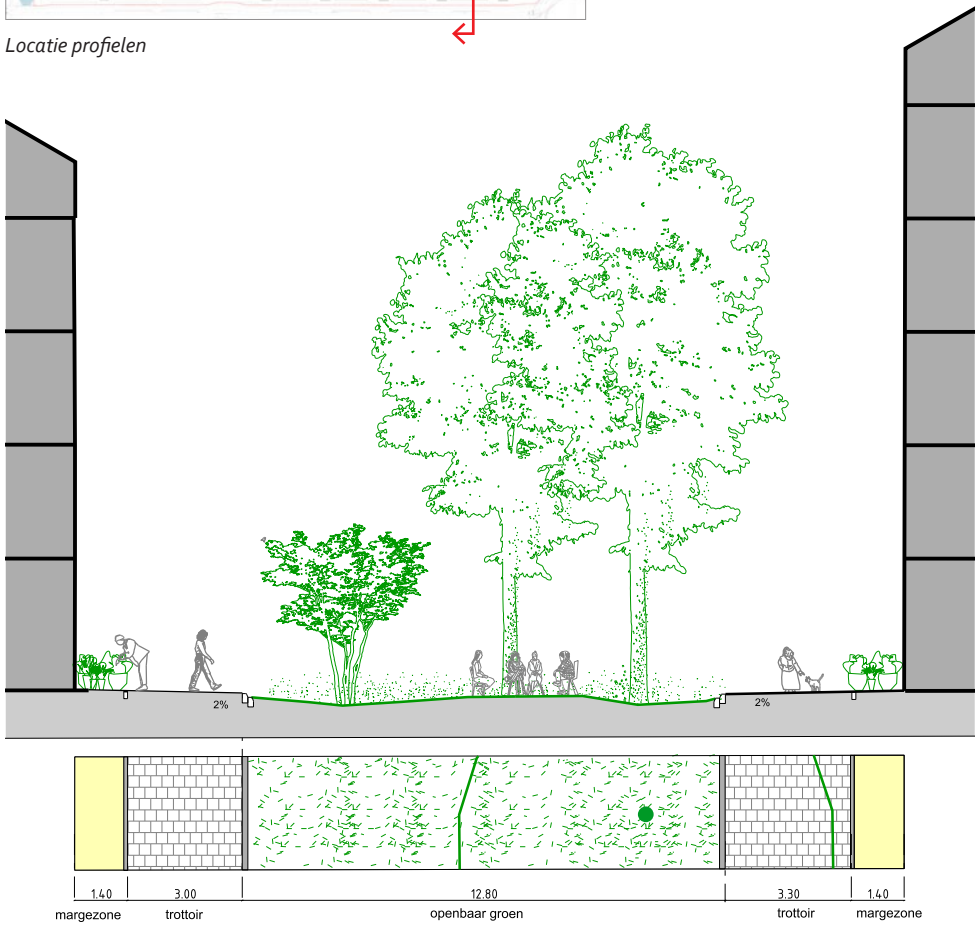
Aan de zuidzijde markeert een blokje van zes bomen de overgang naar de Burgemeester Röellstraat. Onder de bomen kunnen fietsen worden geparkeerd.



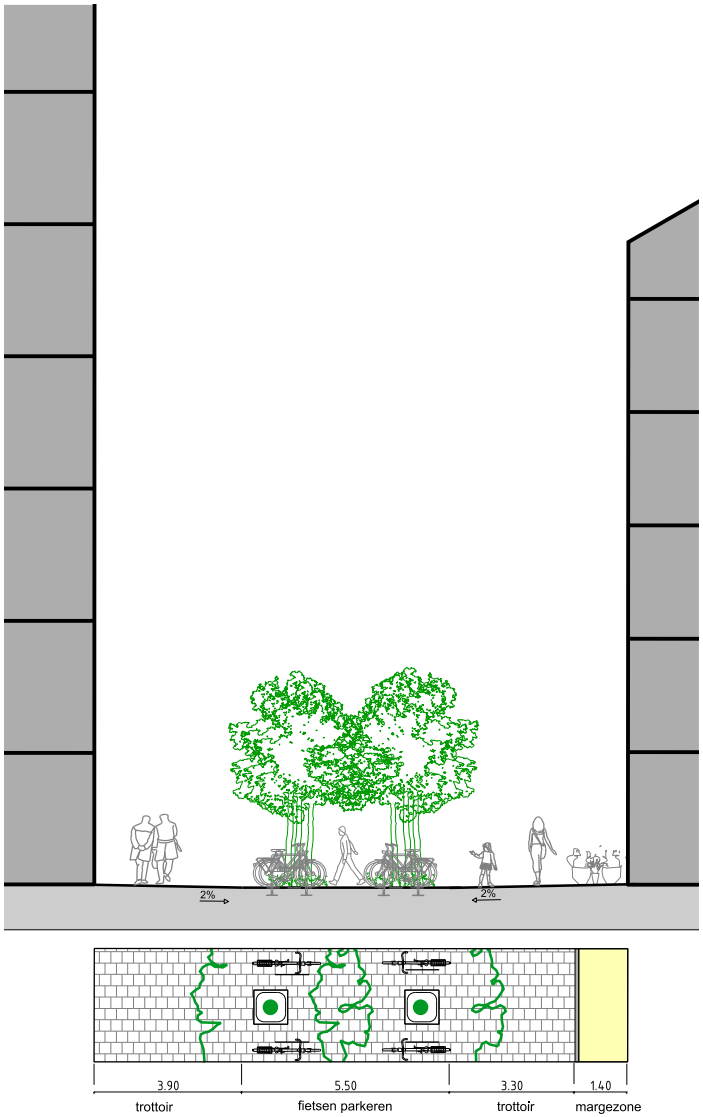
Profiel zuidzone - midden met speelplek



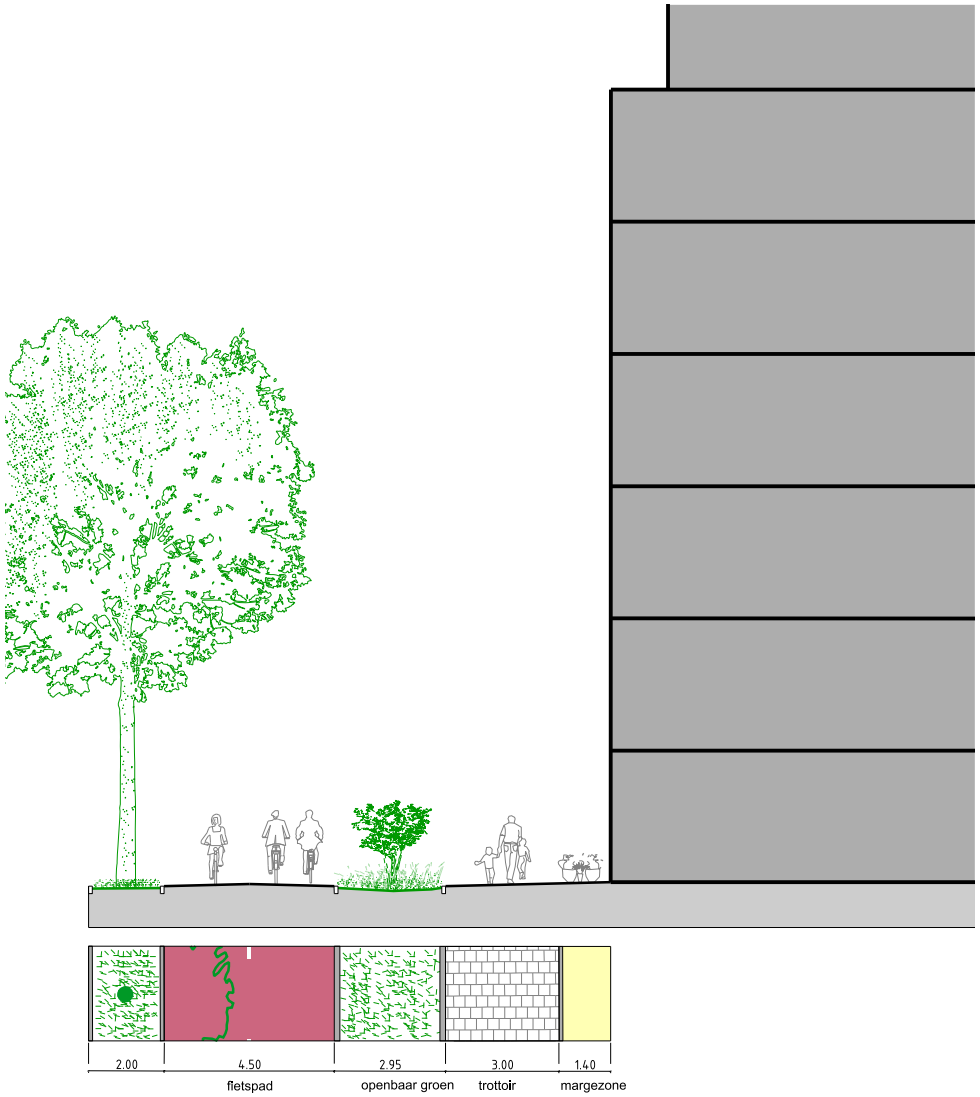
Locatie profielen



Profiel zuidzone - midden met grasveld



Profiel zuidzone - zuid



Profiel zuidzone - Burgemeester Röellstraat

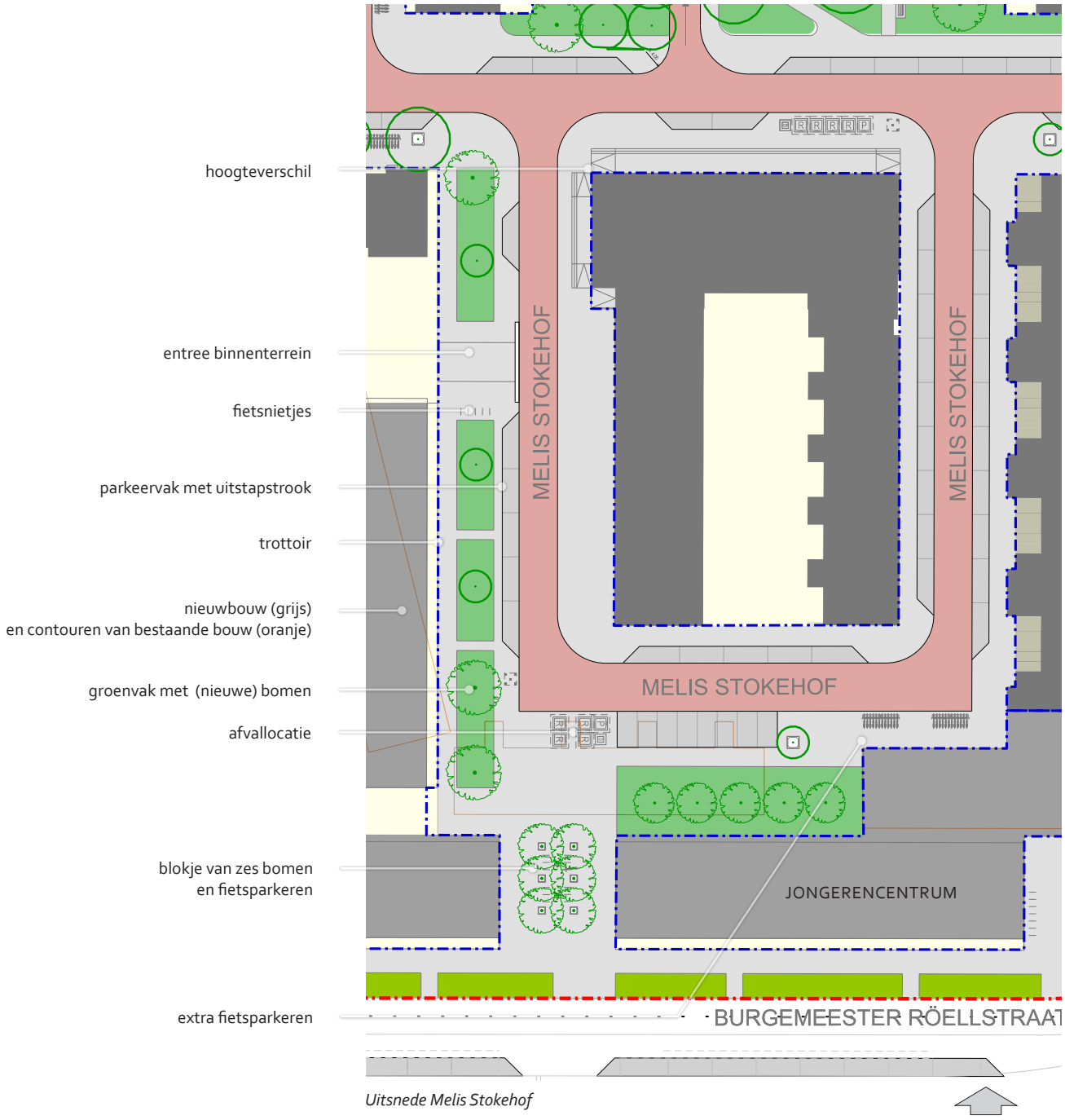


Locatie uitsnede en profiel

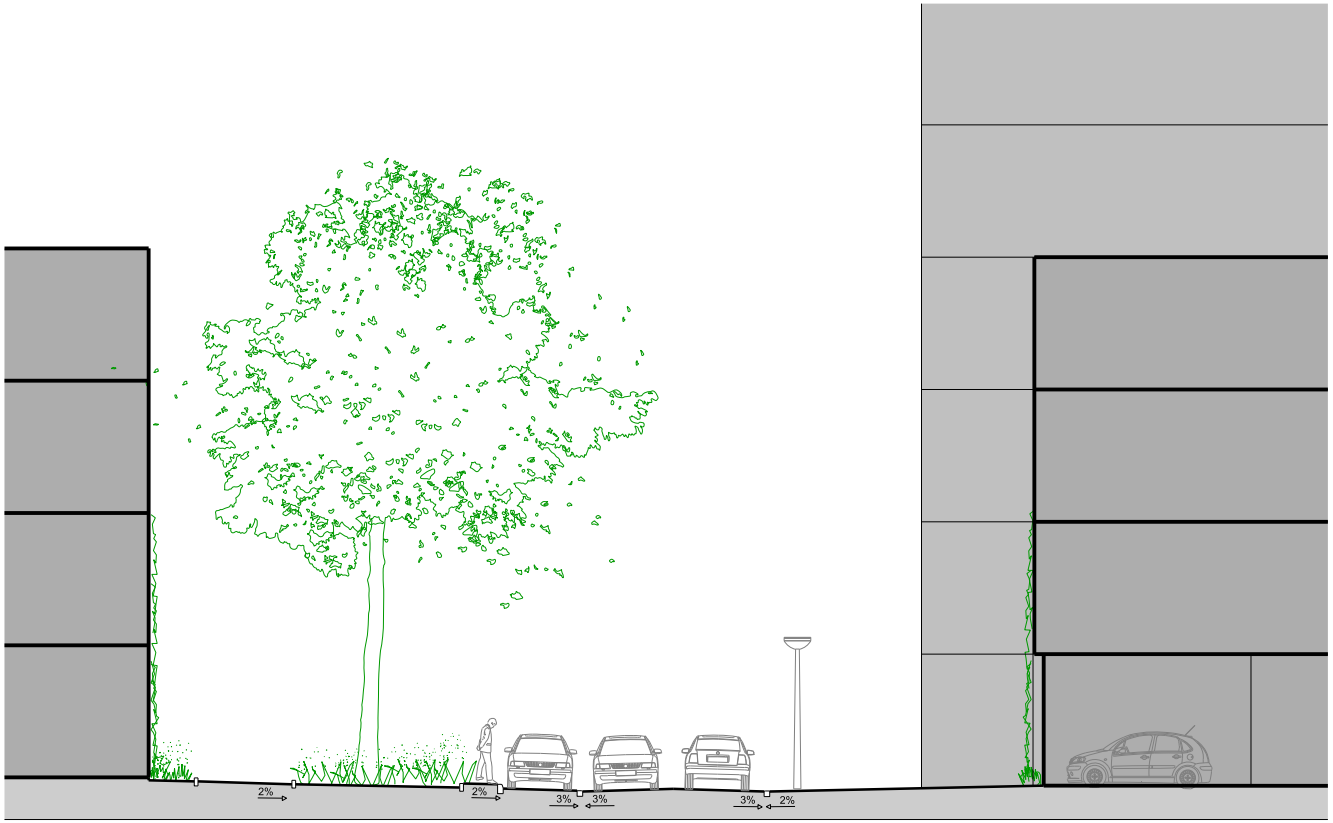
Het Melis Stokehof wordt deels venieuwd: aan de westzijde komt nieuwbouw met een entree naar het binnenterrein. Rondom de bestaande bebouwing blijft de verkeersituatie gehandhaafd. Op de overgang van nieuw naar bestaand is ruimte voor vergroening.

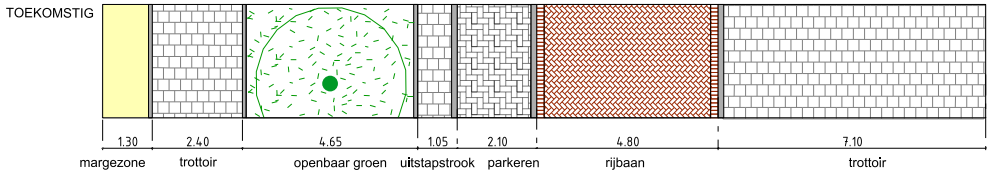
Bij de uitwerking naar een Voorlopig Ontwerp is het hoogteverschil tussen het vloerpeil van het bestaande noordelijke bouwblok en het omliggende maaiveld een punt van aandacht. In dit Schetsontwerp is een voorzet gegeven voor hellingbanen en traptreden om het gebouw goed toegankelijk te maken vanuit verschillende richtingen.

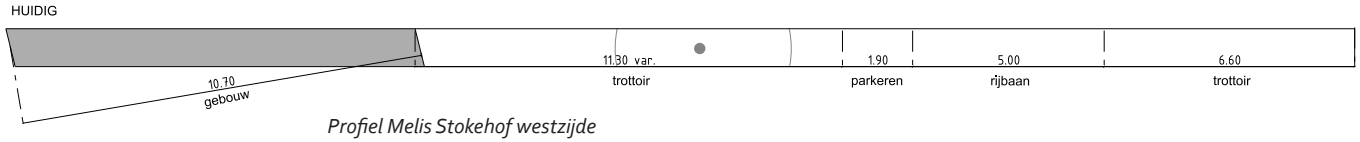
Tussen het Melis Stokehof en de Burgemeester Röellstraat komt een nieuwwoongebouw en een jongerencentrum. Ervan uitgaande dat het jongerencentrum entrees krijgt vanaf zowel de Burgemeester van Leeuwenlaan, als het Melis Stokehof wordt er extra parkeergelegenheid voor fietsers rondom het gebouw opgenomen.



Uitsnede Melis Stokehof





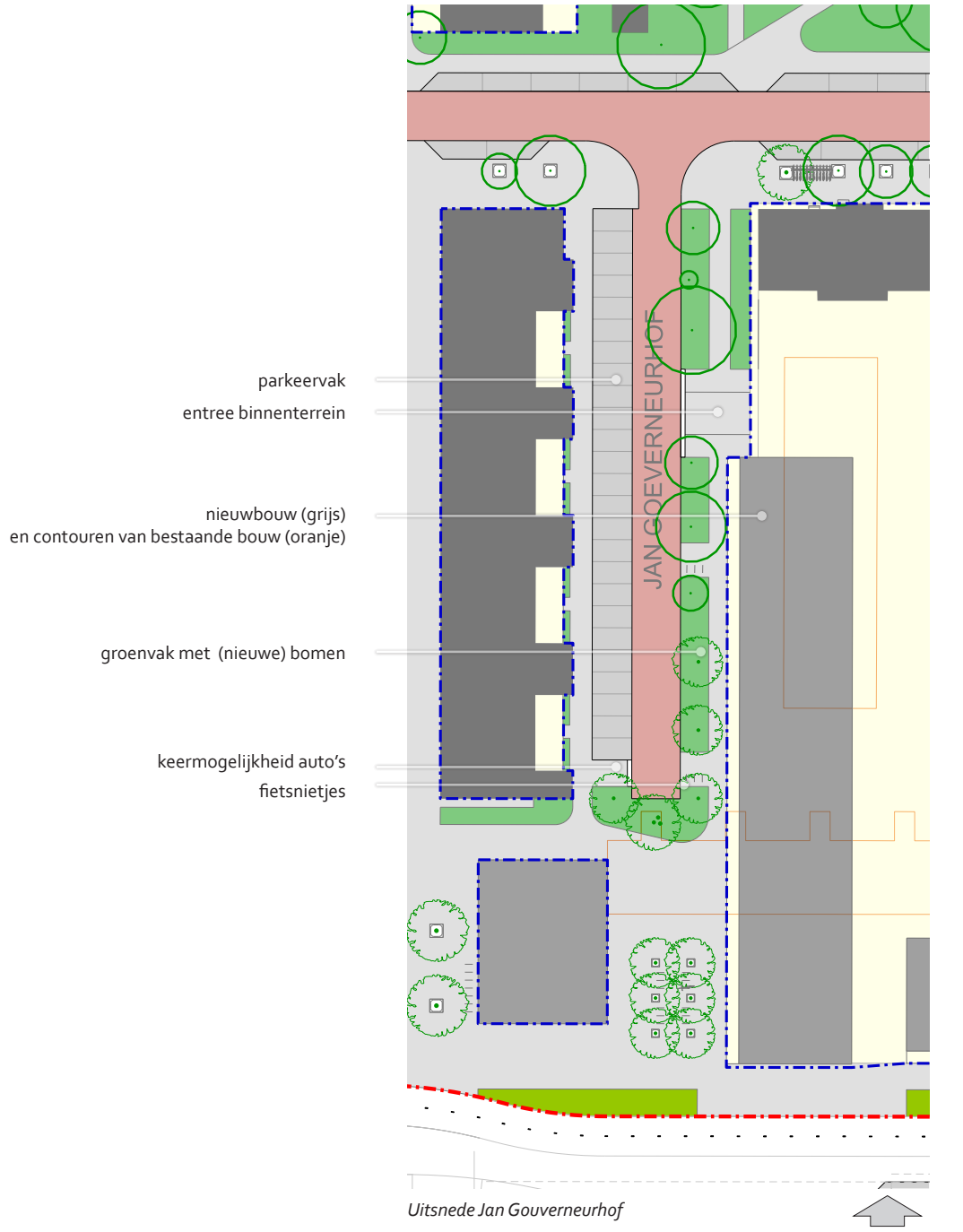


Profiel Melis Stokehof westzijde

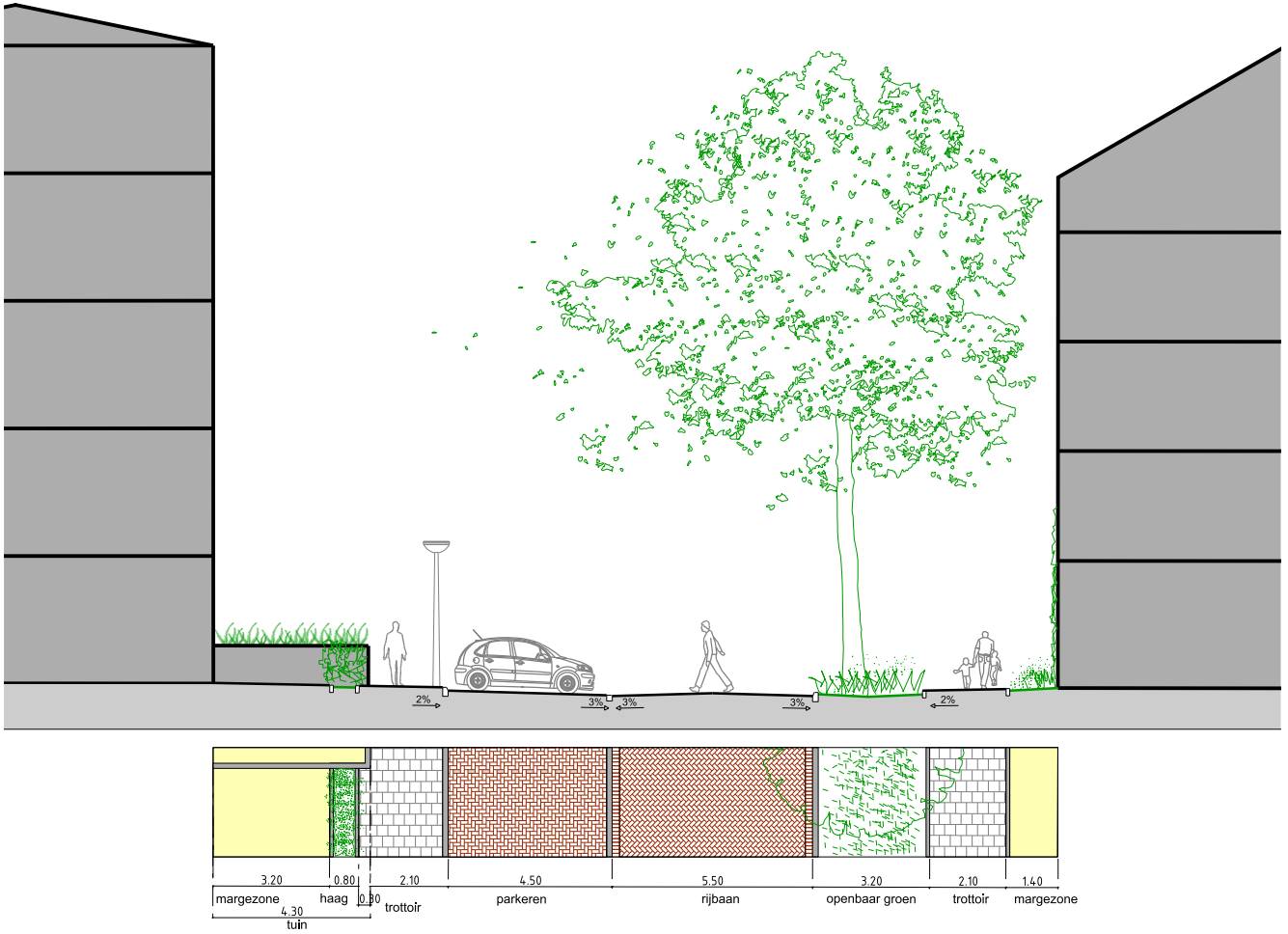


Locatie uitsnede en profiel

Het profiel in het Jan Gouverneurhof (ten oosten van de Burgemeester van Leeuwenlaan) blijft nagenoeg gelijk. Doordat de rooilijn van de nieuwbouw dichter op de rijbaan komt te liggen, komen de parkeerplaatsen aan deze zijde van de straat te vervallen.
De lange onafgebroken rij haakse parkeervakken aan de westzijde van de straat blijft gehandhaafd, zodat er in de nabijheid van de Burgemeester van Leeuwenlaan voldoende parkeerplekken zijn.



Uitsnede Jan Gouverneurhof



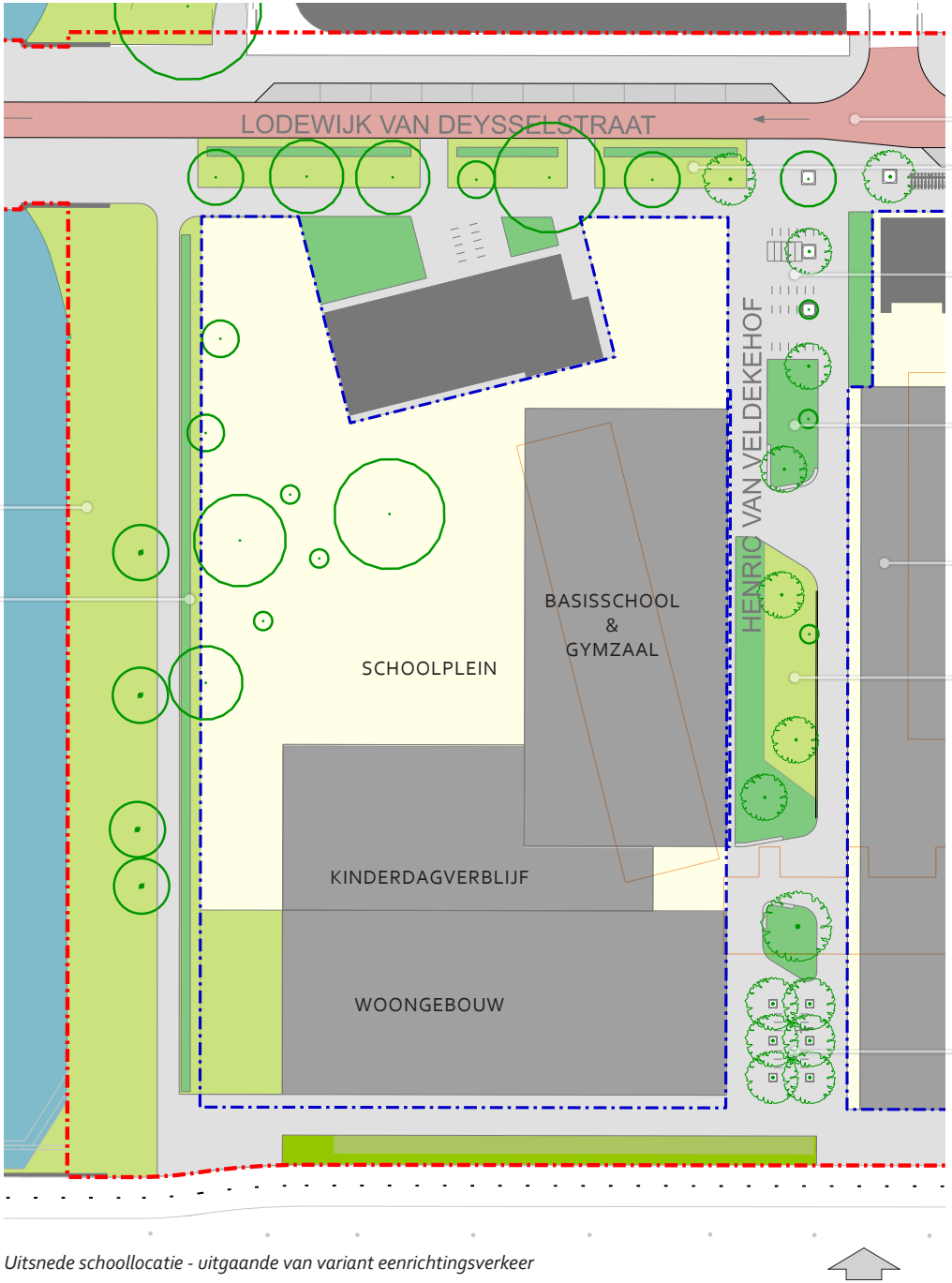
Profiel Jan Gouverneurhof



Locatie uitsnede en profiel

5.7 Schoollocatie

In de zuidwesthoek komt een schoollocatie gecombineerd met wonen. Er is een basisschool, een gymzaal en in de toekomst mogelijk een kinderdagverblijf voorzien. De gymzaal krijgt een openbare functie en zal ook buiten schooltijden/-dagen in gebruik zijn.
De buitenruimte van de school en het kinderdagverblijf zal aan de singel grenzen. Langs deze buitenruimte ligt het Heksenpad. Dit voetpad blijft ongewijzigd en daarmee blijft de Hoofdgroenstructuur met een natuurvriendelijke oever onaangetast. In het kavelpaspoort van de schoollocatie is opgenomen dat het schoolplein minimaal 25% onverhard is. Het schoolplein vormt daarmee een groene overgang naar de singel. Als extra buffer komt er tussen voetpad en schoolplein een haag te staan.

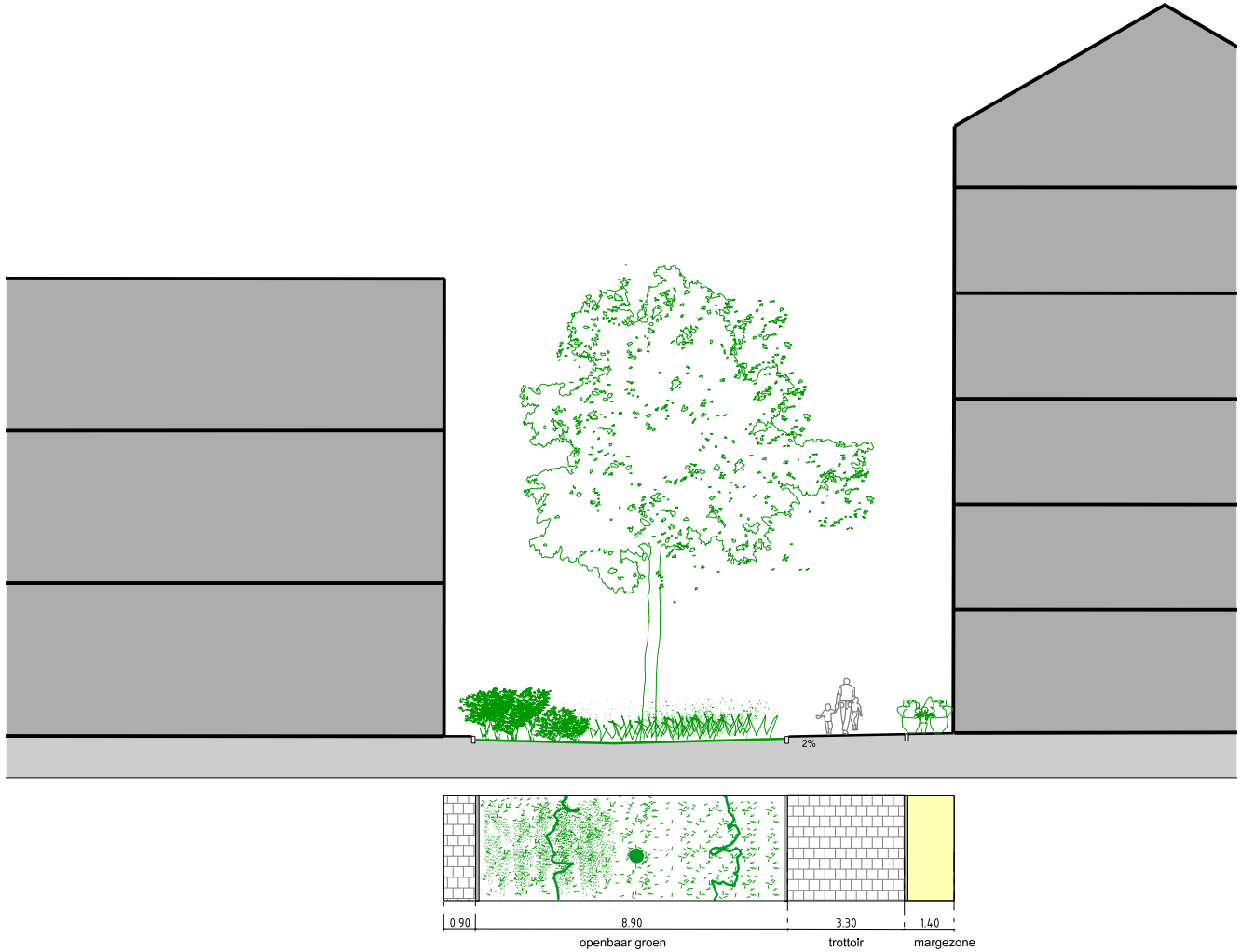


Uitsnede schoollocatie - uitgaande van variant eenrichtingsverkeer

De hoofdentree van de school wordt aan de noordzijde gerealiseerd. De entree van de gymzaal komt in het Henric van Veldekehof, zo dicht mogelijk op de Lodewijk van Deysselstraat. Daarmee wordt deze locatie qua bereikbaarheid gericht op de Lodewijk van Deysselstraat, waarbij auto's enkel vanaf de Burgemeester van Leeuwenlaan kunnen aanrijden. Vervolgens kan men doorrijden richting de Doctor H. Colijnstraat.

Het Henric van Veldekehof wordt smaller dan de andere zuidelijke hoven. Qua inrichting wordt desalniettemin aansluiting gezocht bij de ander hoven, i.e. rechte groenvakken met afgeronde hoeken en zitranden.

Vanwege de openbare functie van de gymzaal zijn er extra fietsparkeerplekken en scooterplekken in het ontwerp opgenomen.

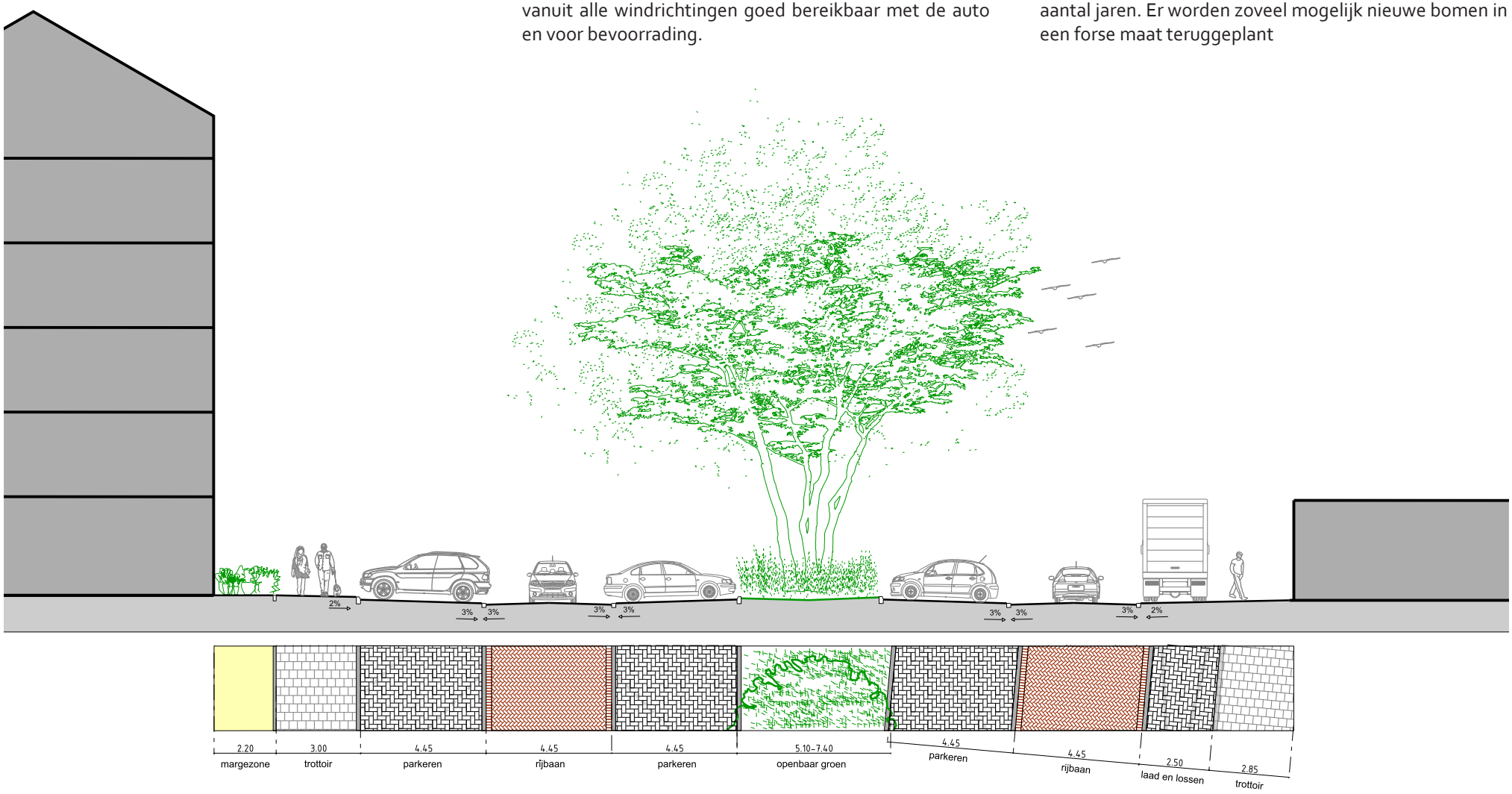


Profiel Henric van Veldekehof

5-.8 Zuidoosthoek

Door de ingang naar het parkeerterrein aan de Jacques Perkstraat te verleggen, gecombineerd met het invoeren van eenrichtingsverkeer ter hoogte van de Kleine Verfdoos, wordt de buurt teruggegeven aan de bewoners. Autoverkeer dat niet bestemd is voor de buurt wordt hiermee geweerd. Tegelijkertijd blijft de DekaMarkt vanuit alle windrichtingen goed bereikbaar met de auto en voor bevoorrading.

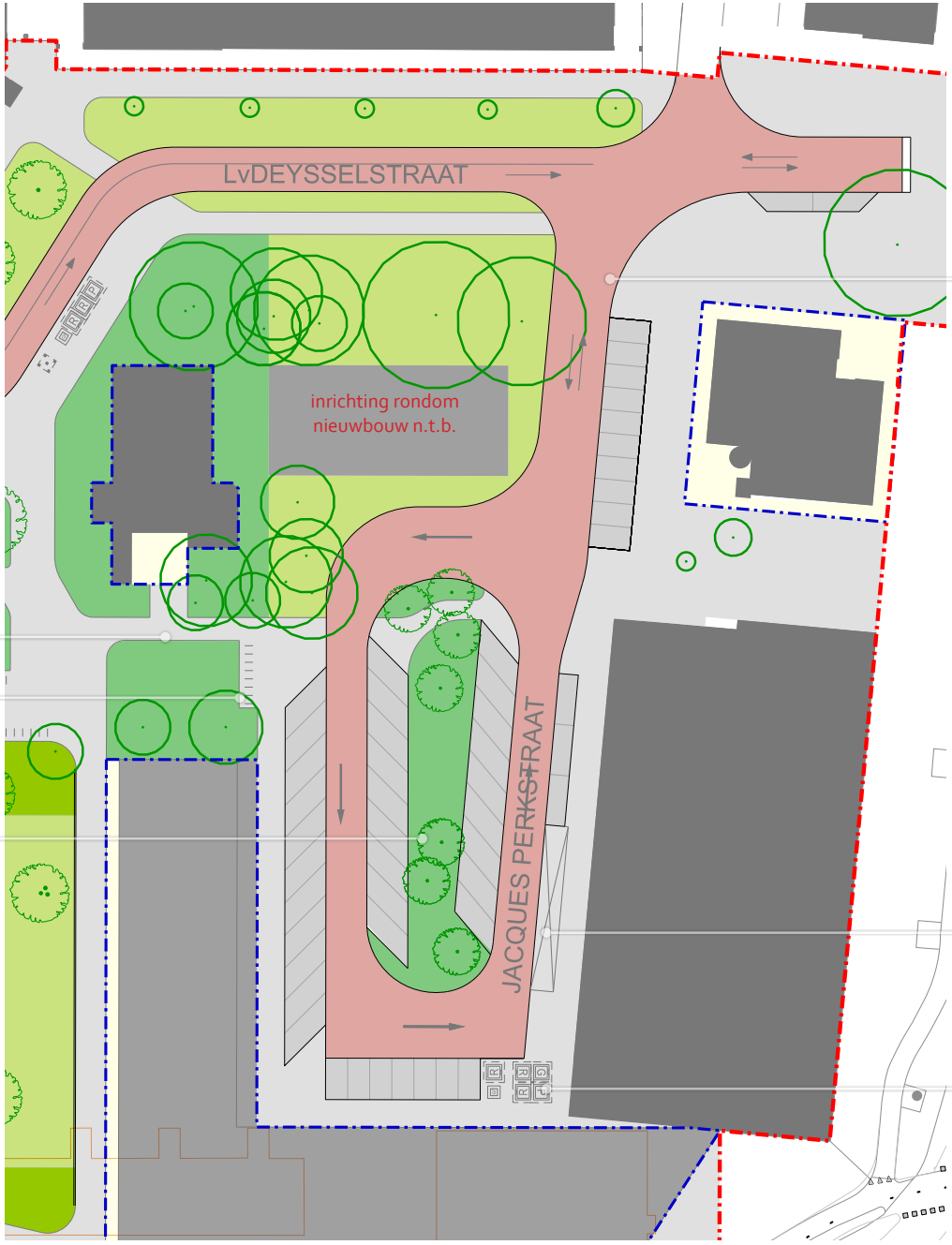
Het groen krijgt een kwaliteitsimpuls door de nieuwe bomen in royale groenvakken op te nemen. Deze ingreep gaat ten koste van een aantal forse Canada-populieren. De toekomstverwachting van alle populieren op deze locatie is matig en door bij de herinrichting een deel te vervangen wordt voorgesorteerd op een al te grote kaalslag over een aantal jaren. Er worden zoveel mogelijk nieuwe bomen in een forse maat teruggeplant



Profiel parkeerterrein west-oost



Locatie uitsnede en profiel



Uitsnede zuidoosthoek met gebedshuis en DekaMarkt

6.

bijlagen

6.1 Watercompensatie en groennormen

De vernieuwing van de buurt en de verdichting van m.n. de zuidzone leidt tot een toename van verharding en bebouwd oppervlak.

In de noordzone worden op de huidige schoollocatie woningen bijgebouwd. Dit betekent enige toename van de verharding van de openbare ruimte. De aanpak van de middenzone leidt nauwelijks tot een toename van bebouwd oppervlak en verharding van de openbare ruimte, omdat teruggebouwd moet worden op de bestaande footprint en er in de middenzone tussenstraten verdwijnen. In de zuidzone neemt door de verdichting, het verschuiven van de rooilijn aan de Röellstraat naar het zuiden en het intensiveren van de openbare ruimte inrichting het verhard oppervlak toe.

Op basis van het schetsontwerp van de openbare ruimte kan nog geen totaal balans opgemaakt worden voor de watercompensatie en groennormen. Daar is ook de inrichting van de uitgegeven gronden voor nodig.

In deze bijlage is - net als in de investeringnota - een schatting opgenomen, ter controle van de gedane watercompensatie en de groennorm.

Als de sport- en speelplekken (2.000 - 2.500 m2) worden gerekend onder openbaar groen en de binnenterreinen in de zuidzone als 100% verhard dan is de toename van verharding circa 8.600 m2. Dat is minder dan de geraamde 8.750 m2, waarvoor ca. 875 m2 extra open water is gerealiseerd bij de Sloterparkbadsingel.

Voor het beleid m.b.t. groennormen is in de Van Deysselbuurt minimaal 16 m2 openbaar toegankelijk groen per woning nodig, oftwel ten minste 33.200 m2 voor de 2075 huishoudens. In het schetsontwerp is 47.750 m2 openbaar groen, inclusief 2.000-2.500 m2, en voldoet daarmee ruimschoots aan de groennorm.



Verhardingstypes huidige situatie [bron Waterparagraaf Lodewijk vn Deysselbuurt - 4 maart 2021]



Verhardingstypes schetsontwerp

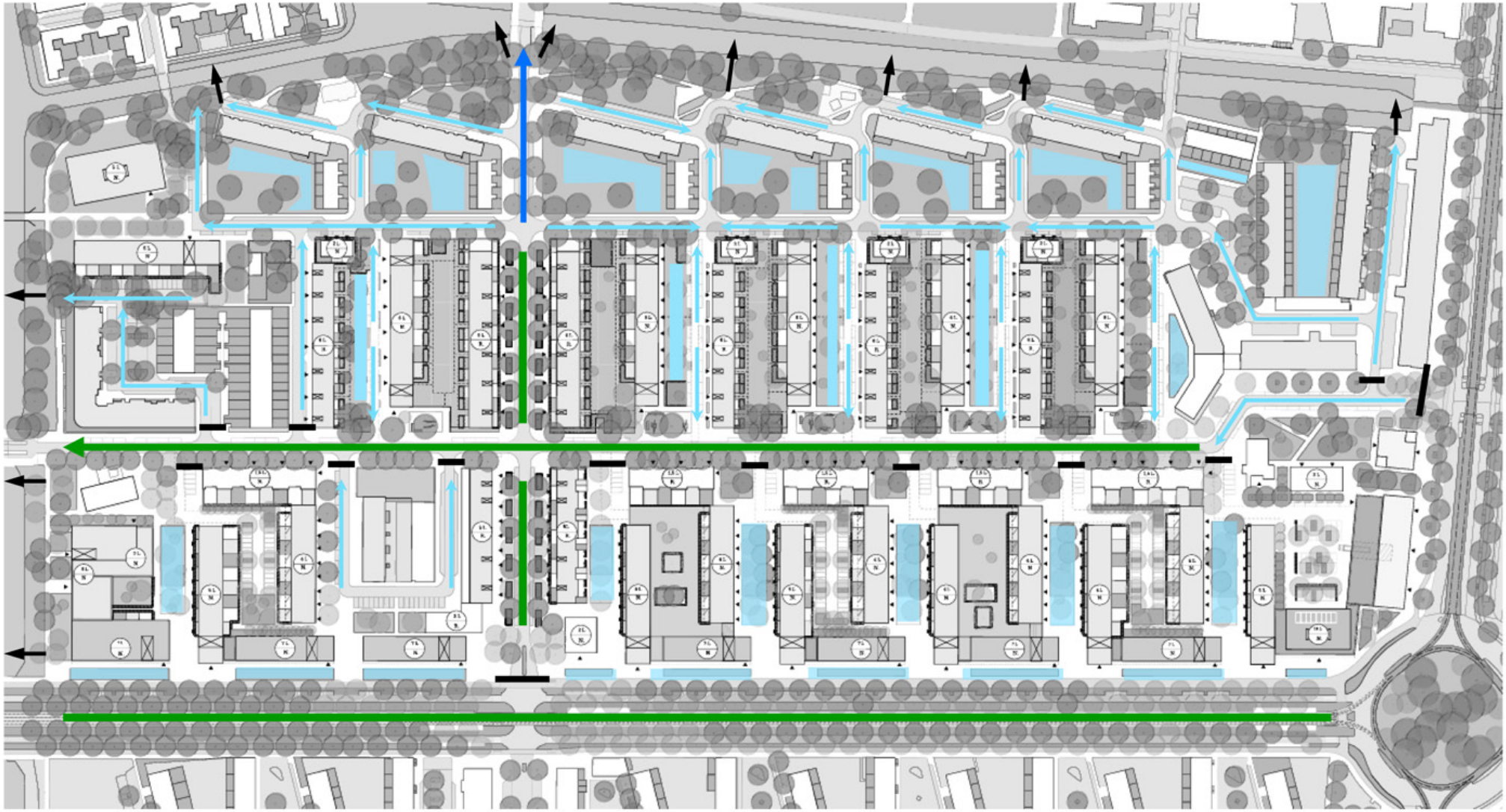
6.2.1 Rainproof - hoofdstructuur en afvoerrichting bij extreme neerslag



1. Gebied kan zelf een bui van 70mm/uur verwerken middels vasthouden en bergen van hemelwater
2. Overtollig hemelwater (>70mm/uur) stroomt af op waterbergende straat en/of over maaiveld richting oppervlaktewater
3. Waterbergende straat verwerkt hemelwater (70mm/uur) en overtollig hemelwater stroomt af op oppervlaktewater (>70mm/uur)

Bron: Rainproof analyse & oplossingenkaart; Torben Tijms; 05 januari 2022

6.2.2 RainproofOplossingenKaart



waterspreidende buurtstraten
(water bergen tussen steopen, extra vergroenen, infiltreren indien mogelijk, drempels)

waterafvoerende straten
(geen obstructies, water tussen de stoepen, in open goten en groenzones onder afschot afvoeren)

waterbergende straten
(bergen in groen, onder parkeervlakken, in stoepen en tussen stoepen (niet op rijweg bij hoofdwegen))

waterbergend kansgebied
(vergroenen, verdiepte maaiveld locaties)

watertegenhoudende drempel

uitloop / overloop

verzamel afvoerpunt buurt

Bron: Rainproof analyse & oplossingenkaart; Torben Tijms; 05 januari 2022

6.3.1 Bomenbalans

In totaal moeten er in het plangebied naar verwachting tenminste 128 bomen worden gekapt, omdat ze ter plaatse of in de nabijheid van de nieuwbouw staan, te dicht op de heringerichte rijbaan staan en/of omdat ze van slechte kwaliteit zijn. Deze bomen staan in de openbare ruimte èn op uitgegeven grond van Rochdale (hoven en tuinen).
Dit aantal zal mogelijk nog verder oplopen als de inrichting van de gearceerde, nog niet ingerichte gebieden bekend is. Bomen waarvan zeker is dat ze gekapt moeten worden vanwege hun slechte conditie, geplande nieuwbouw en/of aan te leggen weg zijn al wel aangemerkt.

Op basis van het schetsontwerp moet een boomeffectanalyse uitwijzen of de voorgestelde bomenkap juist is en wat de totale waarde van de te kappen bomen is. Dit i.v.m. de herplantplicht.

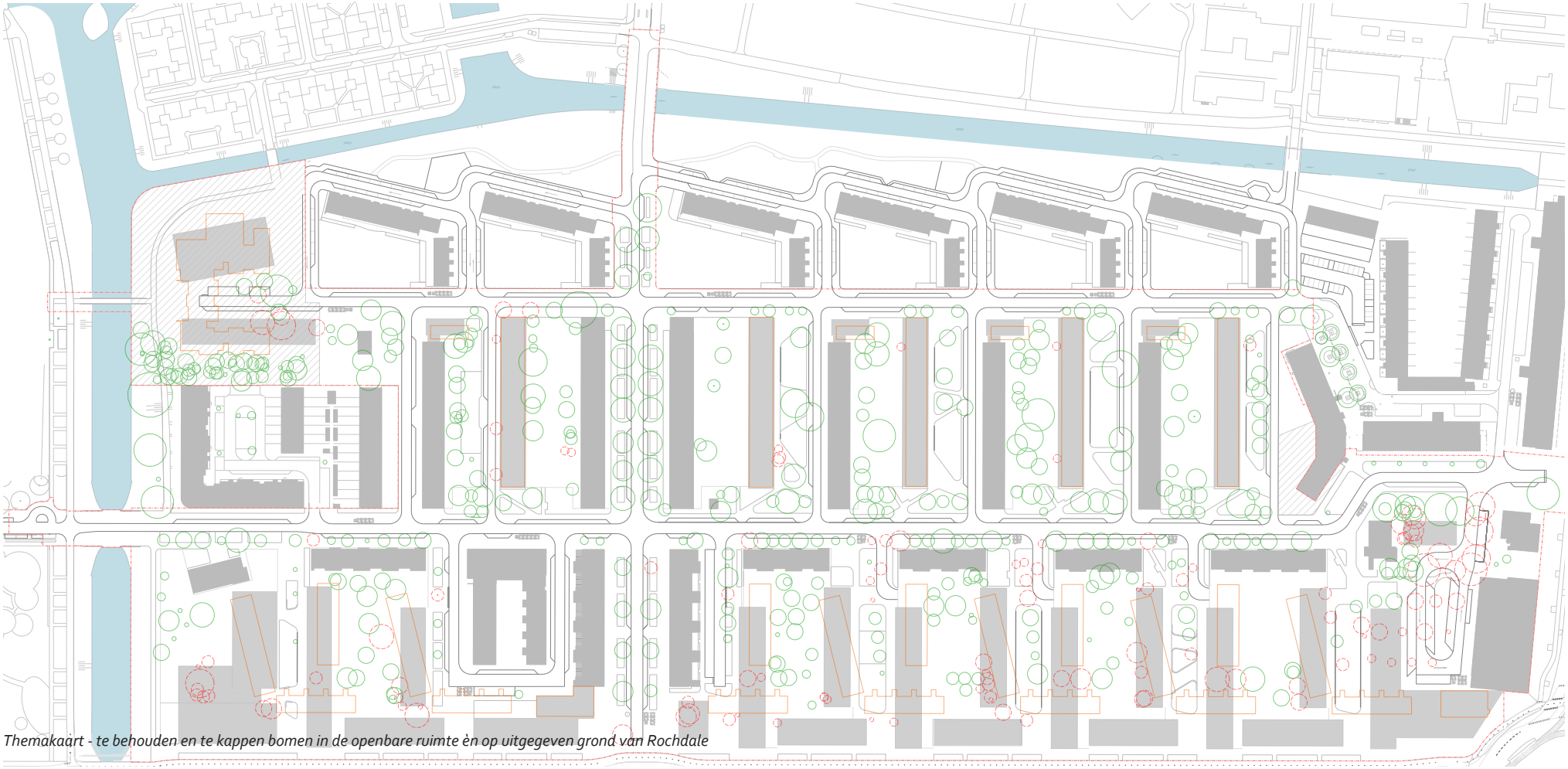
In het schetsontwerp zijn vooralsnog ruim 150 nieuwe bomen voorzien in de openbare ruimte. Er zal minimaal een stammaat van 21-35 geplant worden, deze vertegenwoordigen een waarde van twee standaardbomen. Er worden dus in ieder geval 300 standaard bomen gecompenseerd. Indien dit niet voldoende blijkt te zijn voor de compensatie van de te kappen bomen, kunnen op sommige plekken bomen met stammaat 36-45 (vertegenwoordigen een waarde van vier standaard bomen) geplant worden.

Naar verwachting zullen er in de collectieve binnentuinen, op uitgegeven grond, ook nieuwe bomen geplant worden. Deze zijn niet in deze berekening meegenomen.
Omdat de uitgiftegrenzen wijzigen, wordt voorgesteld wordt om de bomenbalans integraal op te pakken, gemeente Amsterdam samen met Rochdale. Daarmee wordt een helder en zuiver overzicht verkregen van de te kappen bomen en de herplant binnen het plangebied.

Legenda

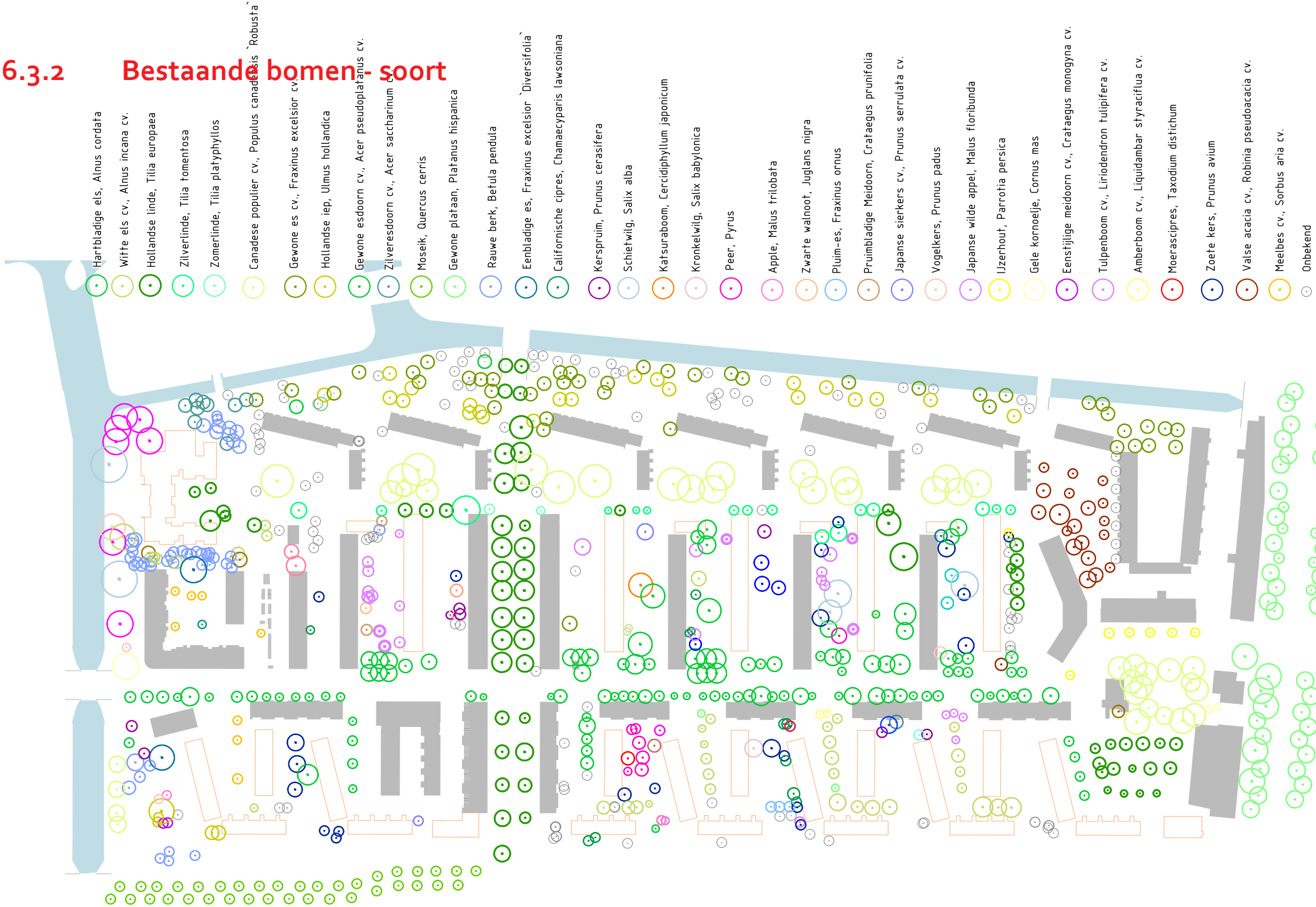
bestaande boom

te kappen boom



Themakaart - te behouden en te kappen bomen in de openbare ruimte èn op uitgegeven grond van Rochdale

6.3.2 Bestaande bomen- soort



6.3.3 Bestaande bomen - toekomstverwachting

Ekotree heeft in augustus 2021 een inventarisatie uitgevoerd van een groot aantal bomen in de Lodewijk van Deysselbuurt (rapportnr. 210580). Onder de huidige omstandigheden - dus renovatie, sloop en nieuwbouw niet meegerekend - is de toekomstverwachting van 60% van de beoordeelde bomen matig (5-10 jaar).

Voor het beoordelen van de verplantbaarheid is de conditie en toekomstverwachting leidend. Alleen bomen met een redelijke conditie en toekomstverwachting komen in beginsel in aanmerking voor een verplanting.

Tabel.Samenvatting conditie, toekomstverwachting en verplantbaarheid.

Gemeente bomen

Gemeente bomen		
Conditie	**Aantal**	**%**
Redelijk	116	32%
Matig	212	59%
Slecht	25	7%
Dood	4	1%
Totaal	357	

Toekomstverwachting	Aantal	%
Redelijk	111	31%
Matig	214	60%
Slecht	28	8%
Dood	4	1%
Totaal	357	

Verplantbaarheid	Aantal	%
Binnen 1 jaar verplantbaar	12	3%
Ja voorbereiding	12	3%
Nee	333	93%
Totaal	357	

Particuliere bomen

Particuliere bomen		
Conditie	**Aantal**	**%**
Redelijk	111	49%
Matig	108	48%
Slecht	7	3%
Dood	1	0%
Totaal	227	

Toekomstverwachting	Aantal	
Redelijk	64	28%
Matig	151	67%
Slecht	11	5%
Dood	1	0%
Totaal	227	

Verplantbaarheid	Aantal	%
Binnen 1 jaar verplantbaar	2	0,3%
Nee	225	39%
Totaal	227	39%



Themakaart - toekomstverwachting geïnventariseerde bomen

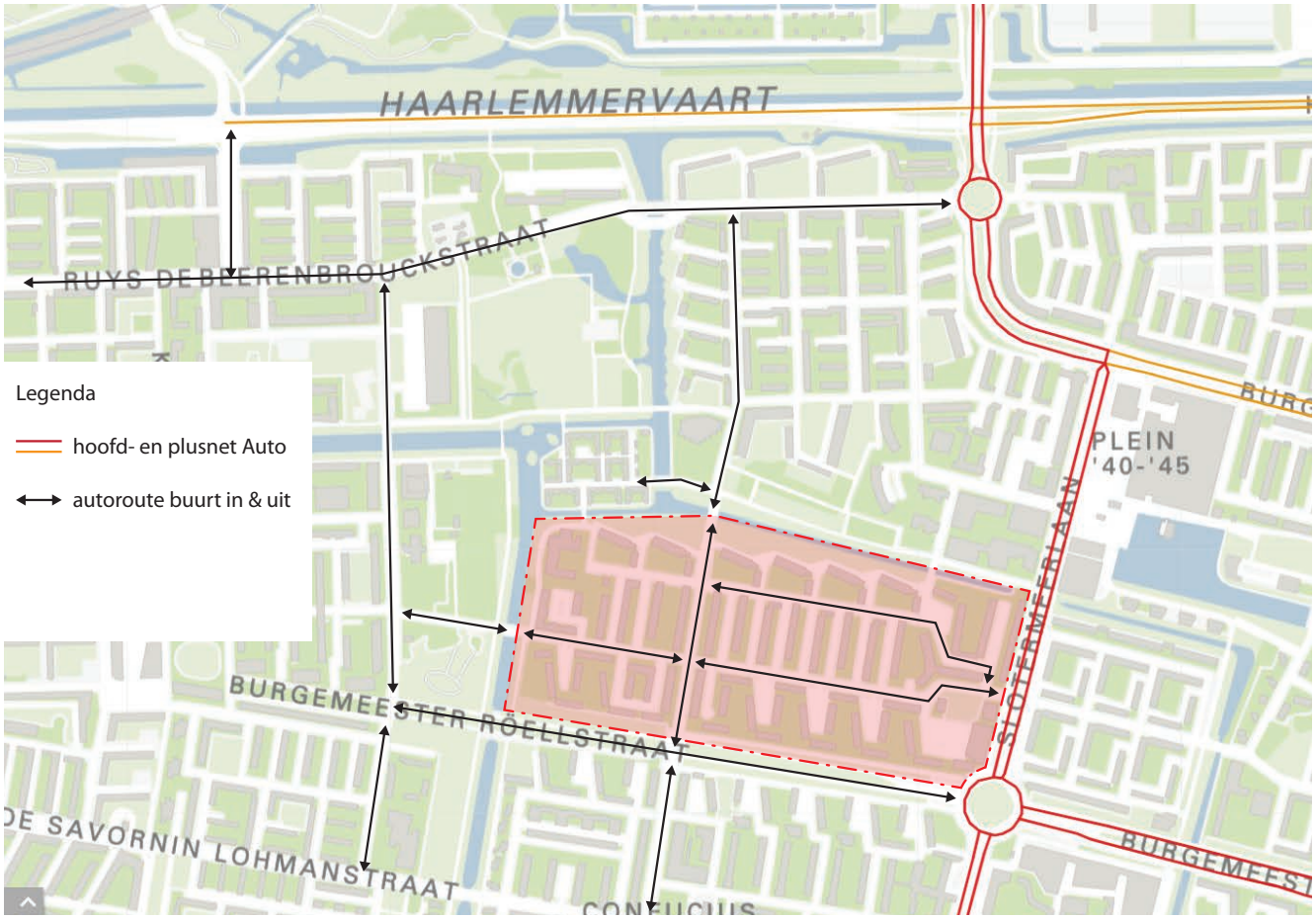
CONCEPT

6.4 Verkeer Röellbuurten

De Röellbuurten zijn in beweging – er zijn ambitieuze plannen voor verdichting en verbetering van de sociale en economische positie van de Van Deysselbuurt, de Dichtersbuurt en de Couperusbuurt. Aan de Röellstraat vinden de meeste veranderingen plaats: met de hulp van circa 1.300 nieuwe woningen wordt dit een nieuwe stadslaan, waarbij er genoeg ruimte voor voetgangers en fietsers is.

Het karakter van de Röellstraat en de verplaatsingen binnen de buurten hebben veel invloed op de beleving van de vernieuwde buurten. Op dit moment circuleert er veel verkeer in de buurten dat daar niet direct hoeft te zijn, maar de buurtstraten gebruikt als verkorte route zonder verkeerslichten. Dit maakt de verkeerssituatie in de buurten onveilig. Deze situatie wordt prangender omdat er in de nieuwe plannen zo'n 1.300 woningen bijkomen. Ook vanuit het mobiliteitsplan Nieuw-West is het het streven om de auto naar het auto plusnet te leiden en in de buurten alleen bestemmingsverkeer te hebben. Er zijn dus drie redenen om de verkeerstructuur in de wijk te verbeteren.

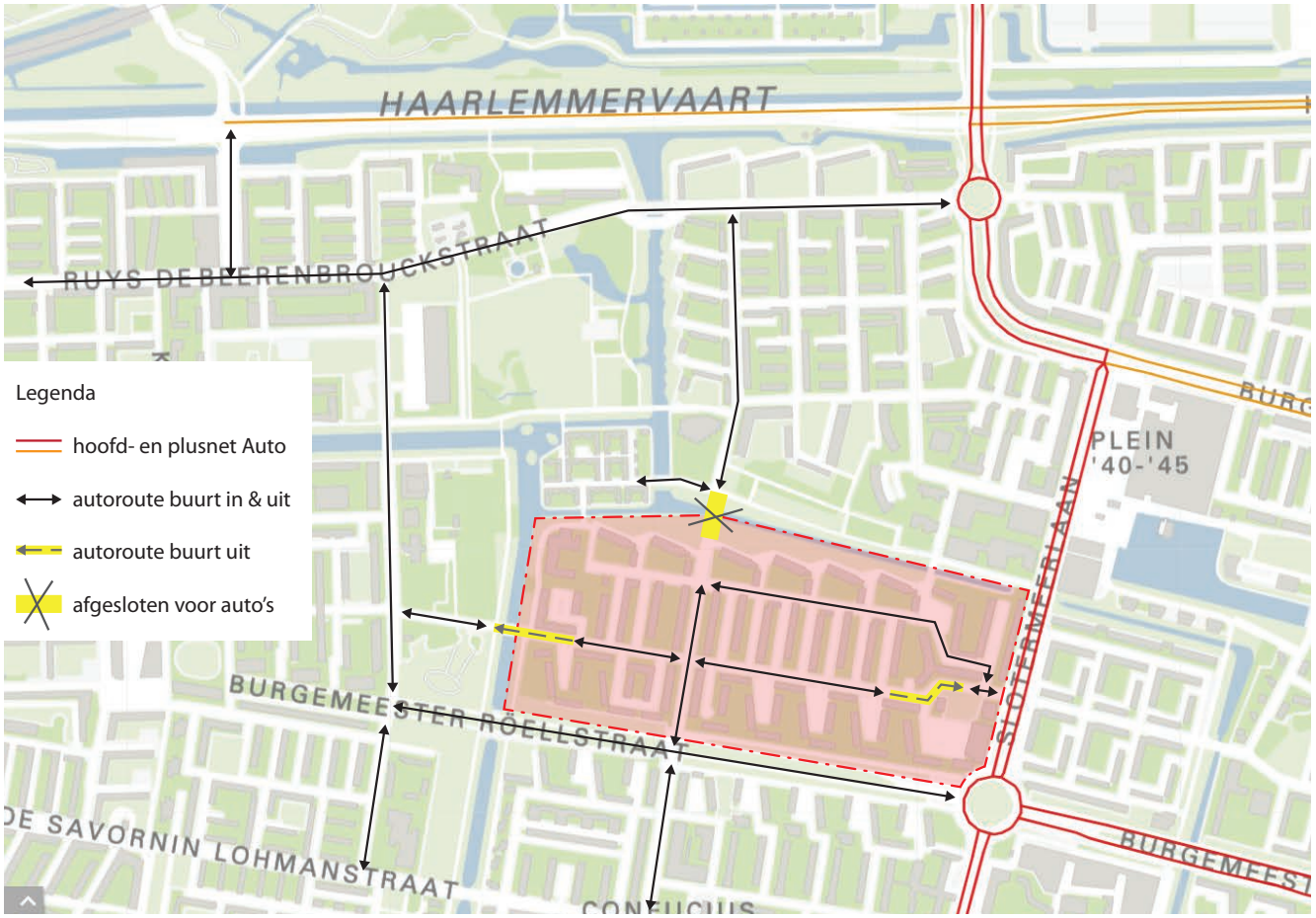
Nu hangt de verkeersstructuur in de wijk natuurlijk samen met het plusnet van heel Nieuw-West. Niet alleen de Röellstraat krijgt een ander karakter, ook op andere plekken in Nieuw-West worden er aanpassingen gedaan aan het plusnet auto. Een belangrijke wijziging is een eenzijdige knip ter hoogte van het Osdorpplein. Deze knip heeft invloed op de hoeveelheid verkeer die over de Röellstraat naar de A10 of Slotervaart rijdt.



Belangrijke snelverkeerroutes rondom LvDeysselbuurt - huidige situatie

Om goede keuzes te kunnen maken was het essentieel om de verkeerssituatie en de mogelijkheden goed te bestuderen en daartoe is door V&OR een verkeeranalyse uitgevoerd voor verschillende modellen. Daarbij zijn gevolgen voor (gedeeltijke) wegafsluitingen op aantal voertuigen per etmaal op verschillende cruciale punten in kaart gebracht.

De verkeersanalyse heeft uitgewezen dat een volledige afsluiting van de brug tussen de Jan de Louterbuurt en de Lodewijk van Deysselbuurt voor snelverkeer en eenrichtingsverkeer de wijk uit aan zowel oost als westzijde niet leidt tot noemenswaardige problemen in de buurt zelf, noch in de omgeving.



Belangrijke snelverkeerroutes rondom LvDeysselbuurt - schetsontwerp

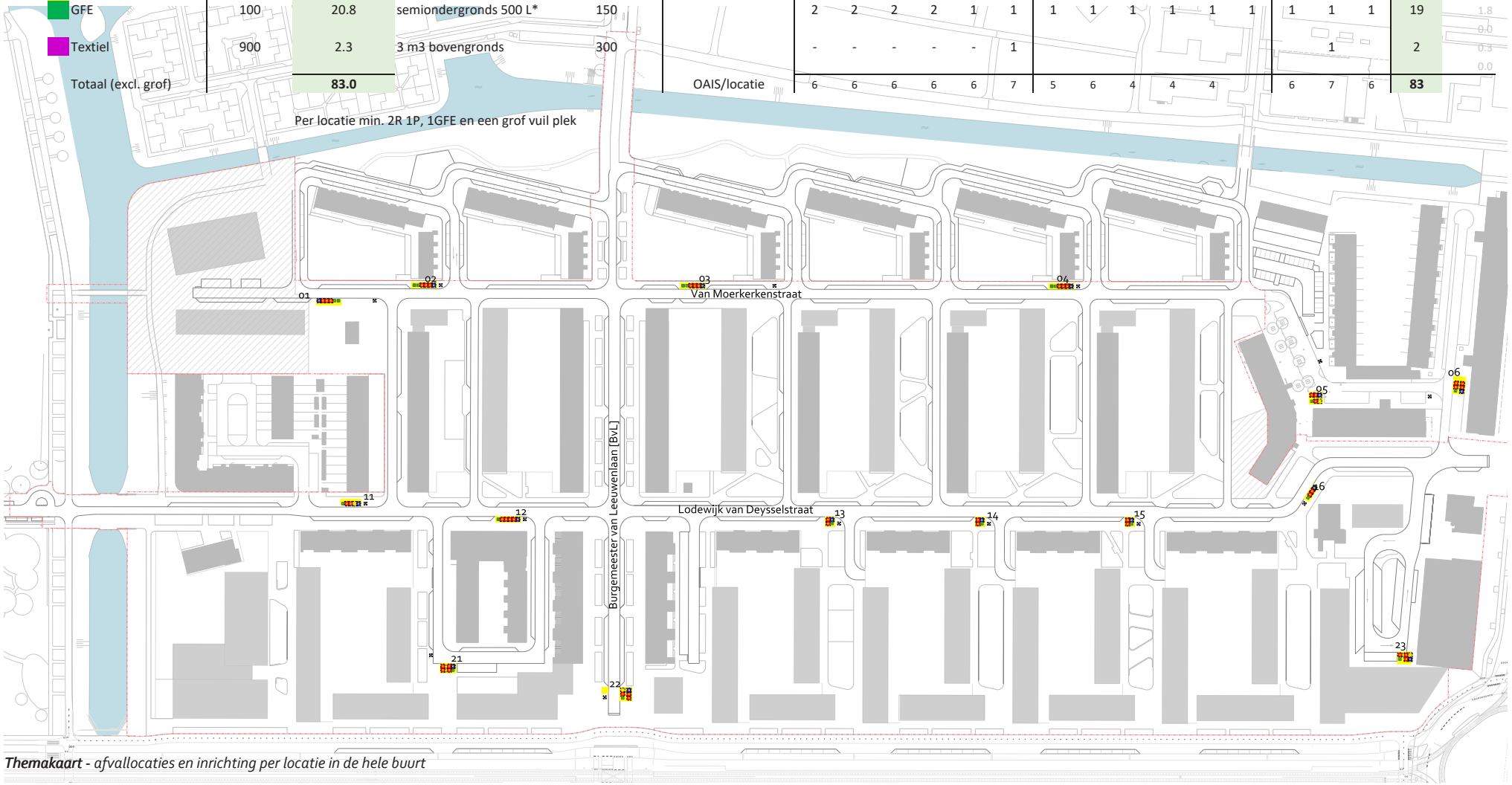
6.5 Afvallocaties en afvalstromen

n huishoudens

2075

	Uitgaangspunten adres/OAIS	OAIS/locatie	type container	loopafstanden (m)		Noord/Van Moerkerkenstraat 01	02	03	04	05	06	Midden/Lodewijk van Deysselstraat 11	12	13	14	15	16	Zuid 21	22	23	totaal	verschil
Grof																						
Rest	50	41.5	5 m3 ondergronds	150		3	3	3	3	3	4	2	4	2	2	2	2	4	3	3	43	-1.5
Papier	150	13.8	5 m3 ondergronds	150		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15	-1.2
Glas	450	4.6	5 m3 ondergronds	150		-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-		-	1	1	4	0.6
GFE	100	20.8	semiondergronds 500 L*	150		2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19	1.8
																						0.0
Textiel	900	2.3	3 m3 bovengronds	300		-	-	-	-	-	1								1		2	0.3
																						0.0
Totaal (excl. grof)		**83.0**			OAIS/locatie	6	6	6	6	6	7	5	6	4	4	4		6	7	6	**83**	

Per locatie min. 2R 1P, 1GFE en een grof vuil plek

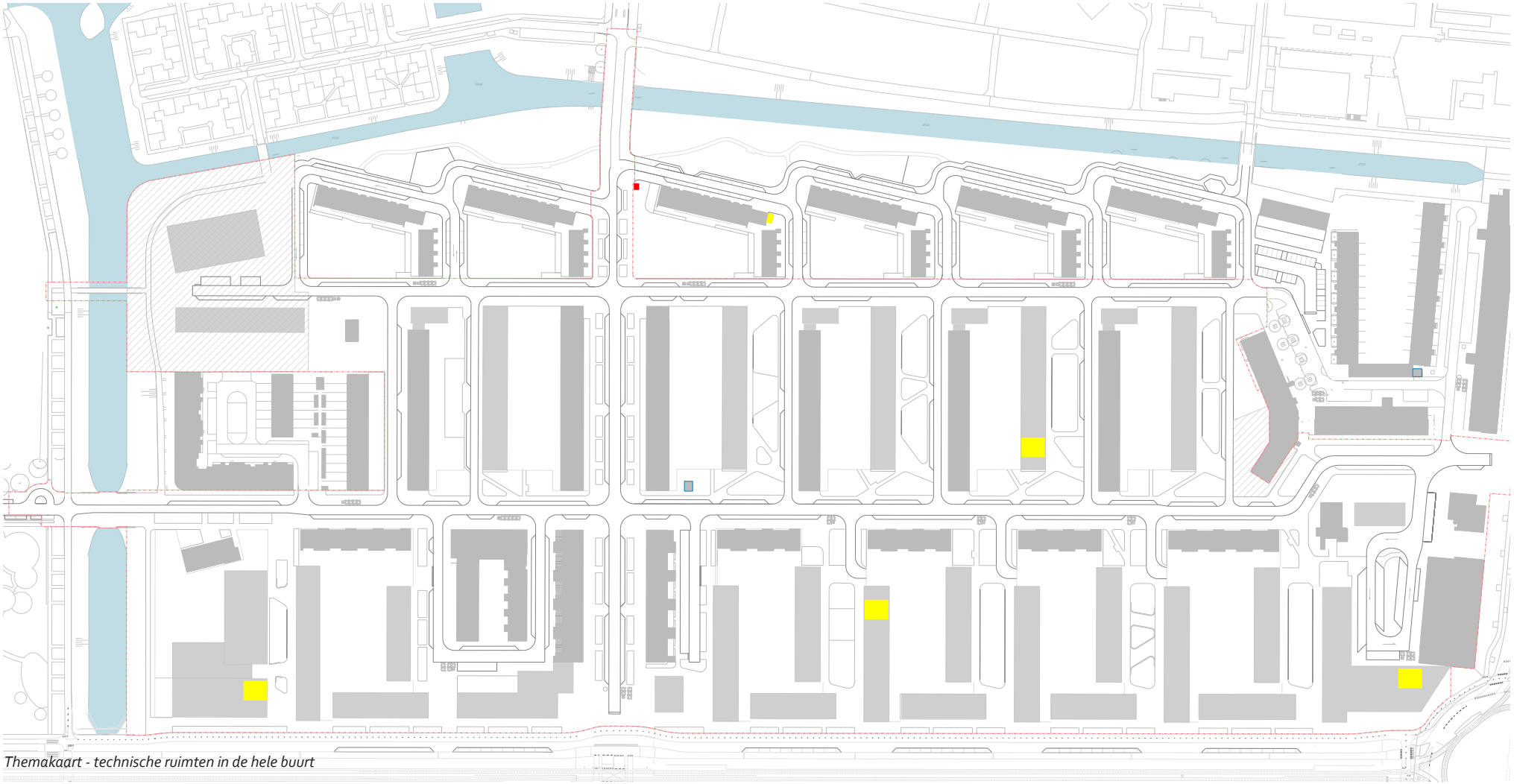


***Themakaart** - afvallocaties en inrichting per locatie in de hele buurt*

6.6 Technische ruimten

Alle nieuwe technische ruimten zijn opgenomen in de bebouwing, op uitgegeven terrein en/of buiten het plangebied.

Legenda
- gasstation, nieuw
- trafo, bestaand
- trafo, nieuw
- WOS/EC, nieuw



Themakaart - technische ruimten in de hele buurt