

Ontwerp openbare ruimte
Kauwgomballenkwartier

1 oktober 2021

COLOFON

VOORLOPIG ONTWERP OPENBARE RUIMTE KAUWGOMBALLENKWARTIER

Het voorlopig ontwerp openbare ruimte is een uitgave van de gemeente Amsterdam.
Opgesteld door: Ruimte en Duurzaamheid.
In opdracht van: Gebiedsontwikkeling Oost, Grond en Ontwikkeling.
In samenwerking met: Ingenieursbureau, Verkeer en Openbare Ruimte, Projectmanagementbureau, Waternet, Stadsdeel Oost, Sport en Bos.
Informatie: Stephanie Klein, senior ontwerper openbare ruimte stephanie.klein@amsterdam.nl
en Elsa Eskes, projectleider openbare ruimte e.eskes@amsterdam.nl

PLANKAART



Voorlopig ontwerp Kauwgomballenkwartier - Amstelkwartier

INHOUD

1 INLEIDING EN OPGAVE 4

SAMENVATTING 5
INTRODUCTIE 6
DE OPGAVE: OPENBARE RUIMTE KAUWGOMBALLENKWARTIER 6

2 THEMA'S 8

VERKEERSONTSLUITING 8
HET CIRCUIT ALS VOORZIENINGENLUS 9
PUCCINIINRICHTING 9
PARKEREN AUTO'S EN FIETSEN 9
CONTAINERS 9
RAINPROOF 10
GROEN, SPEEL EN SPORTNORM 10
ECOLOGIE 10
BOMEN 11
VERLICHTING 11

3 HOOFDONTSLUITING 12

HET CIRCUIT 12
WILLEM FENEGASTRAAT NOORD EN DANIELGOEDKOOPSTRAAT 13
WILLEM FENEGASTRAAT WEST 14
PAUL VAN VLISSINGENSTRAAT 15
ABRAHAM DUDOK VAN HEELSTRAAT 16
DE DE HEUSWEG 17

4 BIJZONDERE PLEKKEN 18

DANIEL GOEDKOOPPLEIN 18
AANLANDING LANGZAAM VERKEERSBRUG 20
OMGEVING METROSTATION 21

1 INLEIDING EN OPGAVE

Deze plantoelichting Voorlopig Ontwerp Openbare Ruimte Kauwgomballenkwartier is een vervolg op het schetsontwerp behorend bij het Ontwikkelkader. Het Ontwikkelkader inclusief schetsontwerp werd samen met het Investeringsbesluit vastgesteld in de raadsvergadering van 2 juli 2020. Dit Voorlopig Ontwerp Openbare Ruimte focust op de inrichting van de openbare ruimte en is een verdere uitwerking van het schetsontwerp.

SAMENVATTING

Het Kauwgomballenkwartier is onderdeel van het grotere gebied dat bekend staat als Overamstel. De bijzondere naam van het Kauwgomballenkwartier wordt ontleend aan de firma Maple Leaf die er tussen 1956 en 2003 een kauwgomfabriek had gevestigd

In het Kauwgomballenkwartier is op dit moment erg weinig openbare ruimte en de kwaliteit ervan is laag. Een onderdeel van de transformatie is om meer openbare ruimte en groen te creëren. Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen wordt ook de hoeveelheid parkeerplaatsen in beperkt. In de eindsituatie zijn er alleen voor bezoekers nog parkeerplaatsen op straat. De parkeerplekken worden gefaseerd opgeheven, als de parkeerdruk daalt en garages op de kavels zijn gerealiseerd, kunnen plekken in de openbare ruimte worden opgeheven.

De openbare ruimte wordt heringericht voor een breed spectrum van doelgroepen: huidige en nieuwe bewoners, bezoekers, werknemers en werkgevers. Het voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte richt zich op het circuit, inclusief de kade langs de Willem Fenengastraat en het Daniël Goedkoopplein. Het circuit en De Heusweg wordt een 30 kilometerweg en wordt ingericht volgens de Amsterdamse Puccini methode. Het circuit kenmerkt zich door een groene rand langs de buitenzijde. Parkeren is mogelijk langs de bebouwing aan de binnenzijde op het trottoir.

Uitgangspunt is het vergroenen van de openbare ruimte van het Kauwgomballenkwartier, om daarmee bij te dragen aan de opgave voor biodiversiteit, gezondheid en klimaatadaptatie. Het groen bestaat uit bestaande en nieuwe bomen, vaste planten en kruiden, heesters en hagen. De vergroening van de openbare ruimte zorgt voor een reductie hittestress en voor een betere afwatering van de piekbuien, waardoor een aangenamer verblijfsklimaat ontstaat.

Dit voorlopig ontwerp gaat niet over de gehele openbare ruimte in het Kauwgomballenkwartier. Gefocust wordt op de hoofdontsluiting en de aansluitingen naar de nabijgelegen gebiedsontsluitingswegen en voet- en fietsverbindingen. De binnen gebieden worden later ontworpen, omdat hier nog te veel onduidelijk is over de aansluitingen op de aangrenzende ontwikkelingen. Daarbij is de urgentie vanuit de aanleg van kabels en leidingen minder groot.



Bedrijventerrein Overamstel in de jaren 50

INTRODUCTIE

Dit Voorlopig Ontwerp Openbare Ruimte gaat alleen over het Circuit. De binnenstraten worden in een later stadium uitgewerkt.
Het Kauwgomballenkwartier is onderdeel van het grotere gebied dat bekend staat als Overamstel. Die naam is afgleid van de ligging ten opzichte van de Amstel, die ter hoogte van de Omval een scherpe bocht maakt, waardoor het gebied vanuit de binnenstad gezien 'over de Amstel' lijkt te liggen. De eerste aanzet tot industrialisatie en bebouwing van dit gebied begon in 1906 met de bouw van de Zuider-gasfabriek, op de plek van het huidige Amstelkwartier. Vervolgens werd het gebied in het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) aangewezen als industriezone. De ontwikkeling tot bedrijventerrein kwam echter pas goed op gang na de Tweede Wereldoorlog, op basis van het Uitbreidingsplan 'Industriegebied Duivendrecht' uit 1948. Het deel ten noorden van de toen geplande trambaan (het huidige tracé van de metrolijn en huidige gemeentegrens) kreeg de naam 'Overamstel'. Hier vestigden zich in de jaren '50 en '60 tal van bedrijven.
Van deze bedrijfshallen van het eerste uur is momenteel nog een groot aantal gebouwen aanwezig. De bijzondere naam van het Kauwgomballenkwartier wordt ontleend aan de firma Maple Leaf die er tussen 1956 en 2003 een kauwgomfabriek had gevestigd
Het Kauwgomballenkwartier maakt onderdeel uit van het grotere Overamstel gebied dat op den duur zo'n achtduizend nieuwe woningen zal tellen. Het gebied bestaat uit een groot aantal losse buurten met eigen karakters en geschiedenissen. Op termijn is het de bedoeling dat Amsterdammers al die buurten als één samenhangende wijk gaan ervaren. Een goede spreiding van voorzieningen, één centraal winkelgebied en een fijnmazig wandel en fietsnetwerk langs aantrekkelijke parken, plantsoenen en pleinen dragen daar aan bij.

DE OPGAVE: OPENBARE RUIMTE KAUWGOMBALLENKWARTIER

In het Kauwgomballenkwartier is op dit moment erg weinig openbare ruimte en de kwaliteit ervan is laag. Een onderdeel van de transformatie is om meer openbare ruimte en groen te creëren. Dit is een taak die de gemeente en de erfpachters van de kavels gezamenlijk moeten realiseren, bijvoorbeeld door een deel van het groen (tuinen, groene daken) en het parkeren op de kavels zelf te organiseren, waardoor openbare ruimte op straat wordt vrijgespeeld en aangevuld met groen en verblijfsruimte. Deze ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de aangrenzende kavels dit toelaten. Er is nog veel behoefte aan logistieke bewegingen in het gebied en deze zullen onder andere bepalend zijn voor de fasering van de uitvoering van het plan.
Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen wordt ook de hoeveelheid parkeerplaatsen ingeperkt. In de eindsituatie zijn er alleen



De huidige openbare ruimte: stenig en ingericht voor gemotoriseerd verkeer en parkeren

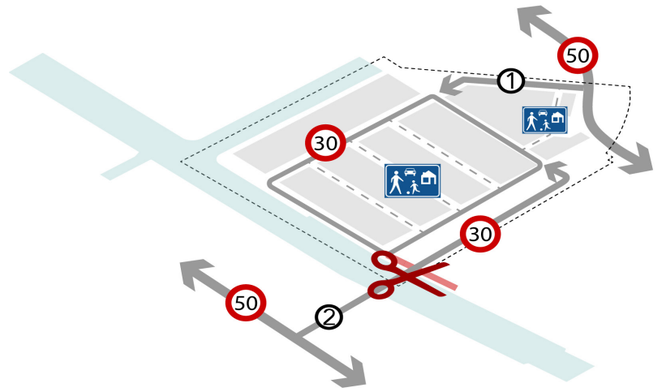
voor bezoekers nog parkeerplaatsen op straat. De parkeerplekken worden gefaseerd opgeheven, als de parkeerdruk daalt en garages op de kavels zijn gerealiseerd, kunnen plekken in de openbare ruimte worden opgeheven. De parkeerdruk mag nooit boven 90% uitkomen. Het huidige aantal gehandicapten parkeerplekken in het gebied blijft behouden.Daarnaast worden voor bedrijven laad en losplekken ingericht.
Bestaande en nieuwe openbare ruimte wordt hoogwaardig ingericht met een focus op verblijfskwaliteit en verduurzaming. Op de kavels en de vrijgespeelde openbare ruimte wordt zoveel mogelijk met groen ingevuld, waarbij combinaties met kleinschalige sport en spel mogelijk zijn.
De openbare ruimte wordt heringericht voor een breed spectrum van doelgroepen: huidige en nieuwe bewoners,bezoekers, werknemers en werkgevers. Zodra een kavel getransformeerd wordt, wordt in overleg met de zittende gebruikers, extra openbare ruimte toegevoegd.
In de hele buurt geldt op dit moment nog een 50 km/ uur verkeers-regime. Dat regime creëert steeds meer verkeersonveilige situaties omdat de hoeveelheid langzaam verkeer in het gebied sterk toeneemt, mede als gevolg van de komst van de hotels. Ook de directe omgeving van het metrostation is daar niet op ingericht.
In het nieuwe ontwerp krijgen voetgangers en fietser daarom de hoofdrol. In het algemeen geldt dat de openbare ruimte rustig en vrij van obstakels wordt ingericht en de verkeerssnelheid wordt verlaagd naar 30 km/u.
Dit voorlopig ontwerp gaat niet over de gehele openbare ruimte in het Kauwgomballenkwartier. Gefocust wordt op de hoofdontsluiting en de aansluitingen naar de nabijgelegen gebiedsontsluitingswegen en voet- en fietsverbindingen. De binnen gebieden worden later ontworpen, omdat hier nog te veel onduidelijk is over de aansluitingen op de aangrenzende ontwikkelingen. Daarbij is de urgentie vanuit de aanleg van kabels en leidingen minder groot.

VERKEERSONTSLUITING

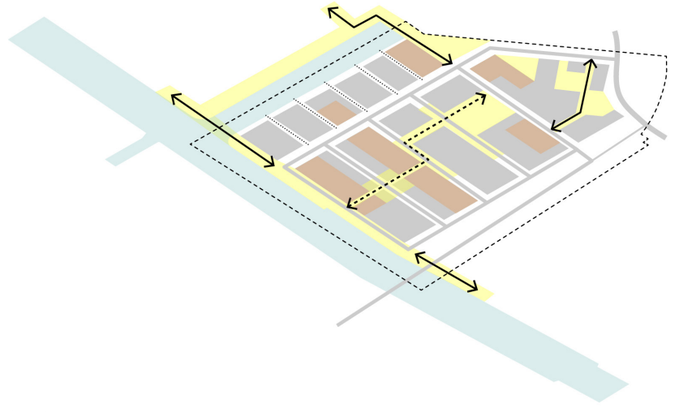
Door de dominantie van de auto terug te dringen wordt de buurt leefbaarder en veiliger. Er wordt een 30 km/uur regime ingesteld en veel parkeerplaatsen in de openbare ruimte maken plaats voor groen. Voetgangers en fietsers krijgen dus prioriteit, maar in de straatprofielen blijft wel ruimte voor logistiek verkeer en (korstondig) laden en lossen. Het Circuit dient als verkeersontsluitingslus waarlangs ook de meeste voorzieningen worden georganiseerd zoals kort parkeren, grote kabel- en leidingtracés, afvalvoorzieningen, fietsparkeren en de inritten van nieuwe parkeergarages. Het Circuit wordt ingericht volgens de Amsterdamse standaard voor 30 km/uur straten met tegels op het trottoir, klinkers in de rijbaan en verkeersdrempels. Er zijn twee belangrijke toegangswegen die het omliggend gebied verbinden met het Circuit van het Kauwgomballenkwartier. Vanuit het westen is dat de Daniël Goedkoopstraat, vanuit het oosten is dat de De Heusweg. Voor de verkeersveiligheid worden ook deze toegangswegen afgewaardeerd naar 30 km/uur straten. De twee belangrijkste autotoegangen tot het gebied vanaf een 50 km weg blijven in stand. Een aan de oostzijde, via de Spaklerweg en aan de zuidzijde via de De Heusweg naar de Joan Muyskenweg.
Voorsorterend op een drukker gebruik in de toekomst wordt het metrostation Overamstel aangepast. De afgewaardeerde De Heusweg krijgt ruime trottoirs langs de weg, hetgeen indirect ook de stationsomgeving ten goede komt. Omdat de autoweg onder het viaduct die nu onderdeel is van de Willem Fenengastraat verdwijnt, ontstaat meer ruimte voor voetgangers en fietsers rondom het metrostation. Die ingreep sluit goed aan op de plannen voor een nieuwe fiets/voetgangersbrug over de Duivendrechtsevaart, ter hoogte van de insteekhaven. Hierdoor ontstaat een autoluwe doorgaande wandel/ fietsroute die het Amstelkwartier en Kauwgomballenkwartier zuidwaarts verbinden met Ouderamstel en de groene Amstelscheg, en noordwaarts met het centrum van Amsterdam.
Verder worden meer ingrepen in het gebied gedaan die bijdragen aan een betere verblijfskwaliteit en het terugdringen van de auto. Zo zorgt de knip voor autoverkeer in de Willem Fenengastraat niet alleen minder autoverkeer rondom het metrostation, maar ook minder verkeer in het projectgebied zelf. De buurt zelf wordt helder ontsloten met een verkeerslus met een 30 km/ u regime. De straat wordt voorzien van drempels zodat de snelheid ook daadwerkelijk lager komt te liggen.
Aan de straat komen de voorzieningen als autoparkeren, ondergrondse containers en ingangen naar parkeergarages die hieraaan georienteerd liggen. Hierdoor blijven aangrenzende gebieden zoveel mogelijk vrij van verkeer en kan volop worden ingezet op verblijfskwaliteit en groen.



Mobilieit Kauwgomballenkwartier



Het 'Circuit' ontsloten



Inzet op langzaamverkeersverbindingen

HET CIRCUIT ALS VOORZIENINGENLUS

Vanuit een ondergrondse lus van nutsvoorzieningen onder het Circuit wordt het Kauwgomballenkwartier aangesloten op energie, water, data en andere nutsvoorzieningen. Ook de gescheiden afvalinzameling en de parkeerplaatsen voor bezoekers bevinden zich aan het Circuit. Technische nutsruimten worden op de kavels ingepast in de gevels, met een minimale visuele impact.

PUCCINIINRICHTING

De inrichting van de 30 km/ u straten in het gehele Kauwgomballenkwartier is volgens de Amsterdamse Puccini methode ingericht. In dit handboek wordt aan de hand van een visie bepaald welke inrichting een gebied krijgt. Dit heeft grofweg te maken met het soort straat, het snelheidsregime dat hier geldt en de context waarin de straat zich bevindt. In het Kauwgomballenkwartier is de rijbaan bestraat met klinkers en het trottoir/ voetpad uitgevoerd in betontegels.

PARKEREN AUTO'S EN FIETSEN

Het parkeren in de openbare ruimte wordt ingericht volgens standaard normering voor bezoekers parkeren van 0,1 auto per woning. Het parkeren wordt in de vorm van langsparkeren op de stoep verdeeld over de straten. Het parkeren van toekomstige bewoners wordt inpandig opgelost. Huidige bewoners kunnen met een parkeervergunning op straat blijven parkeren. Voor de ontwikkeling in het Kauwgomballenkwartier wordt de ontsluitingslus hiervoor ingezet. Dit voorkomt extra verkeersbewegingen in de binnenstraten die autoluw worden ingericht. Hier komt een totaal van 125 parkeerplekken. Binnen deze plekken worden plekken gereserveerd voor invaliden en laden en lossen. De specifieke plekken worden in de volgende fase, het defintief ontwerp (DO) aangeduid.
Bezoekers moeten de fiets goed kwijt kunnen op straat. Vuistregel is 0,5 (bezoekers-)fiets per woning op maaiveld (bron CROW, leidraad fietsparkeren, tabel 18, p 43) en per kantoor- of bedrijfspand wordt maatwerk geleverd om het juiste aantal te bepalen. Bezoekers zullen de fiets vooral plaatsen bij de hoofdingang van de woning (complexen). In de DO fase wordt bepaald of en waar in de openbare ruimte fietsvakken nodig zijn voor bezoekers. Fietsen van bewoners moeten inpandig gestald worden. Eisen daaraan worden meegenomen in de afsprakenbrieven.
Het fiets parkeren wordt in het plangebied gefaciliteerd middels fiets parkeervakken. Hierbij wordt een vak aan weerszijde afgezet met een nietje om het omvallen van de fietsen te voorkomen. Het parkeren van de bewoners wordt volledig inpandig opgevangen.

CONTAINERS

Voor het gehele gebied is een globaal afvalplan gemaakt. Het aantal



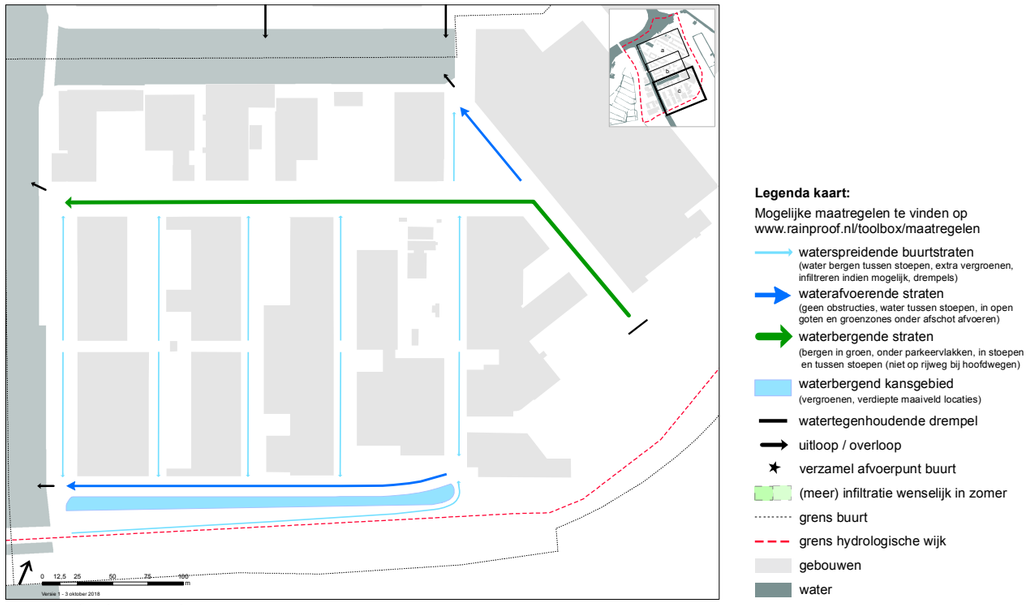




containers heeft tevens te maken met de mate van afvalscheiding. Hierbij is aan de hand van het aantal woningen de capaciteit berekend. Door standaard toegepaste afstanden worden de locaties voor containers bepaald. Deze zijn te vinden aan de hoofd ontsluiting vanwege de afhaaldienst.

RAINPROOF

Amsterdam kent als geen ander het leven met water. Wel zijn er veranderingen in de druk op de waterhuishouding die meegenomen moeten worden in het ontwerp van openbare ruimte. Steden krijgen te maken met een veranderend klimaat waarbij hevige regenval in korte periode een grote invloed heeft op het systeem. De stenige omgeving kan dit water vaak niet absorberen en dit overtollige water zal via het rioolstelsel afgevoerd moeten worden. Om problemen te voorkomen moet het water op een veilig manier opvangen en verwerkt worden.
Voor het Kauwgomballenkwartier wordt gekozen om een overstort op de Duivendrechtse vaart te maken vanuit de Willem Fenengastraat en de Paul van Vlissingenstraat. De tussenliggende straten liggen onder een klein afschot naar deze straten, zodat zij ook voldoende afwateren in geval van hevige regenval.
Daarbij zal het extra groen dat wordt toegevoegd bijdragen aan een robuuster afwatersysteem. De verharding zal zo veel mogelijk richting deze vakken afwateren.



Rainproof oplossingenkaart

GROEN-, SPEEL- EN SPORTNORM

Om de groen speel en sportnorm te bereiken wordt de ruimte voor de auto in het gehele Kauwgomballenkwartier sterk ingeperkt. Zo kan worden ingezet op het creëren van meer openbare ruimte. Zodra een kavel getransformeerd wordt, wordt in afstemming met de zittende gebruikers, extra openbare ruimte toegevoegd door de straat en het kavel anders te organiseren. Daarbij wordt in straten en op de pleinen gezocht naar een zo groen mogelijke inrichting waar sport en spel mogelijk is.

ECOLOGIE

Uitgangspunt is dat het oppervlak groen in Kauwgomballenkwartier toeneemt, om daarmee bij te dragen aan de opgave voor biodiversiteit, gezondheid en klimaatadaptatie. Voor Kauwgomballenkwartier geldt dat het groen in verbinding staat met het groen in de omgeving. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij de (nog te realiseren) faunapassage onder de Sparklerweg ter hoogte van de Daniël Goedkoopstraat, zodat dieren (bijvoorbeeld egels) vanaf het spoortalud zich kunnen verspreiden in het Kauwgomballenkwartier. Dit kan in de toekomst ook richting de A2 zone middels bijvoorbeeld een faunarichel langs de Heusbrug.
Het groen wordt ontworpen conform de Puccini methode, handboek


Beplanting een mix aan kruiden grassen en vaste planten

groen. Belangrijke aandachtspunten zijn:
- groen biedt voldoende dekking vlak boven de grond
- groen is verbonden; de onderbrekingen zijn beperkt in lengte en aantal
- groen is toegankelijk voor dieren (bv verlagingen maken bij opstaande randen)
- groen bestaat voornamelijk uit inheemse soorten
- de soorten (kruiden, heesters en bomen) zijn nectarrijk, besdragend en/of zaaddragend, geschikt voor de fauna van Amsterdam.
- afwisselende structuren en hoogtes (vaste planten en kruiden, heesters, hagen, bomen)

BOMEN

Inpassen of behoud van waardevolle bomen is uitgangspunt in het gebied. Verder wordt gezocht naar een mix van bomen met verschillende eigenschappen en verschijningsvormen, passend bij de gefaseerde ontwikkeling in het gebied. Daarbij ontstaat er geen monocultuur waarbij een ziekte kan leiden tot een sterfte van veel bomen.
Diversiteit levert ook de flexibiliteit om de juiste soort per locatie uit te zoeken. De grondwaterstand verschilt per locatie, dat vraagt om andere toepassing van bomen. De soortenmix is daarbij ook ecologisch interessanter, er is alle seizoenen wat te beleven en levert een lommerrijker beeld op.

VERLICHTING

Uitgangspunt vormt het beleidskader openbare verlichting (bron V&OR). Alle verlichting wordt uitgevoerd in LED. De openbare ruimte binnen het bebouwde gebied wordt verlicht met Bart armaturen van het type 21e eeuw, op een hoogte van 4 meter.


Alnus gutinosa 'Laciniata'


Liquidambar Styrciflua


Zomereik


Betula NIgra


Acer Ruburm


Koelreuteria Paniculata


Crataegus monogyna


Honingboom


Veldesdoorn


Acer Negundo


Pluim es


Prunus Avium





2 HOOFDONTSLUITING

HET CIRCUIT

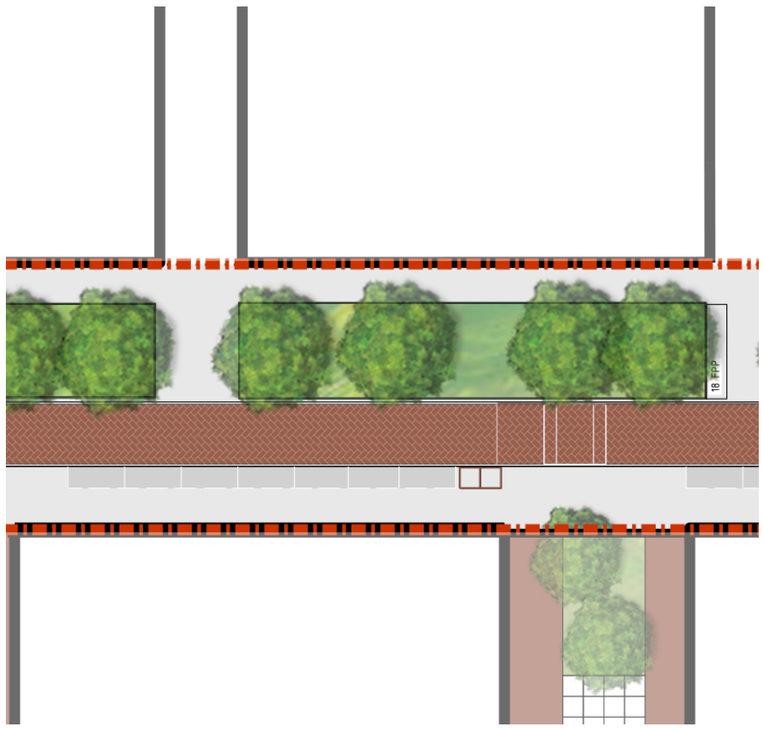
Dit VO openbare ruimte gaat over het Circuit. De binnenstraten worden op dit moment niet meegenomen, omdat het nog onduidelijk is wanneer ontwikkelingen gaan plaatsvinden en hoe de openbare ruimte hier op aan te sluiten. De binnenstraten worden in een later stadium nader uitgewerkt in een VO openbare ruimte.
De groene randen rond het Kauwgomballenkwartier die onderdeel zijn van het Circuit zijn de landschappelijke 'dragers' van de openbare ruimte en hebben veel invloed op de beleving van de publieke ruimte. Het gaat om de Willem Fenengastraat (noordelijk en westelijk deel), Paul van Vlissingenstraat inclusief het brede talud en de Abraham Dudok van Heelstraat. Deze vier straatprofielen krijgen extra groen met verblijfskwaliteit, zodat er een duidelijk groen kader om het gebied ontstaat.
Hierbinnen wordt gekozen voor een principeprofiel voor een 30 km/u inrichting, met een 5.80 meter brede rijloper tussen twee goten van rollagen en aan de binnenzijde parkeren, laden en lossen, fietsparkeren, containers en parkeerautomaten op het trottoir. Aan de buitenzijde van de rijloper wordt zo veel mogelijk ingezet op volwaardig groen door het voldoende maat te geven. Dit groen zal worden ingevuld passend bij de schaal van de plek. Er wordt gekozen voor een kruidenmengsel met een mix van vaste planten. Op plekken die intensiever worden gebruikt door bijvoorbeeld de gebruikers van de aangrenzende bebouwing kan het mengsel kort worden gemaaid en ingericht worden met bijvoorbeeld een picknicktafel.
Op advies van de CVC (centrale verkeerscommissie) worden om de ca 70 meter drempels toegepast die dienen als snelheidsremmer en oversteekmoment. De route vormt de rode draad door de wijk.
Ook voor de kabels en leidingen is het Circuit bedacht voor de hoofdinfrastructuur. Van hieruit worden de aangrenzende gebieden later aangetakt op deze structuur.





WILLEM FENEGASTRAAT (NOORD) EN DANIËL GOEDKOOPSTRAAT

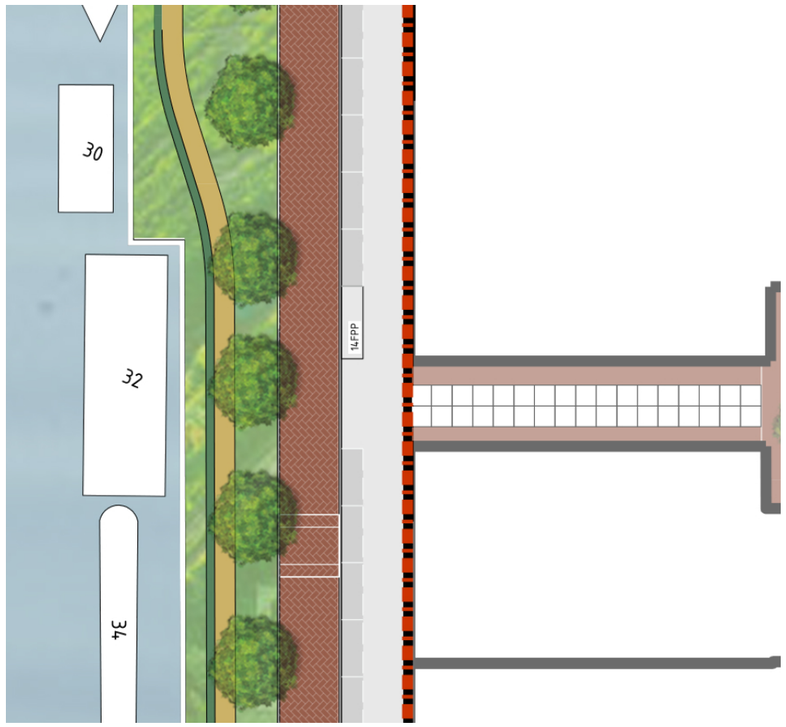
De Willem Fenengastraat heeft met 26 meter een zeer ruim profiel. De huidige inrichting bestaat bijna volledig uit verharding met veel ruimte voor de auto. Aan de noordzijde van de straat wordt haaks geparkeerd tussen grote platanen. Door de parkeerplaatsen op te heffen ontstaat een op de zon georiënteerde groenzone van ruim 9 meter breed over de totale lengte van de straat. In deze groenzone is plaats voor spontane verblijfsactiviteiten en informeel gebruik door bewoners en werkenden in de buurt. Het parkeren vindt, net als in andere straten die onderdeel zijn van het Circuit, plaats aan de binnenzijde van het straatprofiel.
De platanen staan op dit moment zeer kort op de gevel, dat zowel voor de bomen als voor de ontwikkelingen op de kavels problemen oplevert. De bomen kunnen redelijk eenvoudig worden verplaatst naar het zuiden waardoor zij beter kunnen groeien en de bouwactiviteiten op de kavels geen hinder ondervinden.
De exacte loactie van inritten in de groenzone zal in het DO worden vastgesteld. Op dat moment is meer duidelijk over de uiteindelijke invulling van de kavels en kan de exacte positie bepaald worden.





WILLEM FENENGASTRAAT (WEST)

Aan de westzijde van de Willem Fenengastraat wordt ook sterker ingezet op ruimschoots groen. De tuintjes bij de huidige woonbootbewoners worden binnen het kader van het bestemmingsplan en het woonbotenbeleid van stadsdeel Oost, in overleg met bewoners, heringericht en worden omzoomd door een brede haag van 1 meter hoog, zodat vanaf de straatzijde een eenduidig groenbeeld ontstaat.
Langs deze haag ligt een wandelpad, door een grasveld met bomen en wilde bloemen, als onderdeel van de route langs de Duivendrechtsevaart. Door ook hier parkeerplekken op te heffen ontstaat langs de gevel een breed trottoir dat goed op de zon ligt, met mogelijkheden voor het creeeren van een terras. Ook hier liggen de parkeerplaatsen en overige voorzieningen als fietsparkeerplaatsen en ondergrondse containers aan de binnenzijde van het profiel aan de bebouwingszijde.





PAUL VAN VLISSINGENSTRAAT

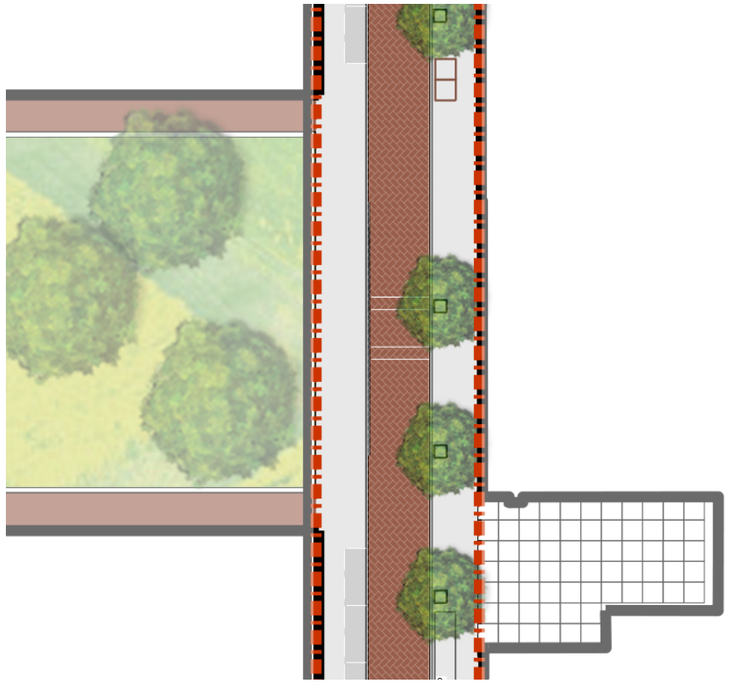
Het talud dat tussen de Paul van Vlissingenstraat en De Heusweg ligt biedt kansen om extra kwaliteit te bieden voor mens en dier. Het is een structuur die voldoende maat heeft om zowel ecologisch als recreatief van meerwaarde te kunnen zijn.
Vanuit de omgeving metrostation is het voornemen om een trap direct tussen de noordingang van het metrostation en de De Heusweg te leggen. Deze trap biedt een kortere verbinding tussen het station en de overzijde van het water, de A2 zone.
Deze trap zorgt ook voor een logische aansluiting op een pad door het groen van het talud. Dit pad loopt heel langzaam naar beneden richting het Postillionhotel en heeft bij het Isaac Asscherpad, Johann Siegerstraat en de Nicolaas Tetterodestraat aantakkingen direct naar beneden. De groeninrichting in het talud bestaat uit een mix aan bomen met verschillende verschijningsvormen. Van enkelstamminge bomen met grote dichte kronen tot meerstammige krentenboompjes. De onderbegroeiing zal evenals de Willem Fenengastraat bestaan uit een kruidenmengsel en vaste planten.
Het overige profiel wordt ingevuld conform het hele Circuit, met parkeren en voorzieningen aan de bebouwingszijde. Omdat dit trottoir goed op de zon ligt, zijn minder parkeerplekken ingetekend. Op deze plekken ontstaat een extra breedtrottoir met extra verblijfskwaliteit.

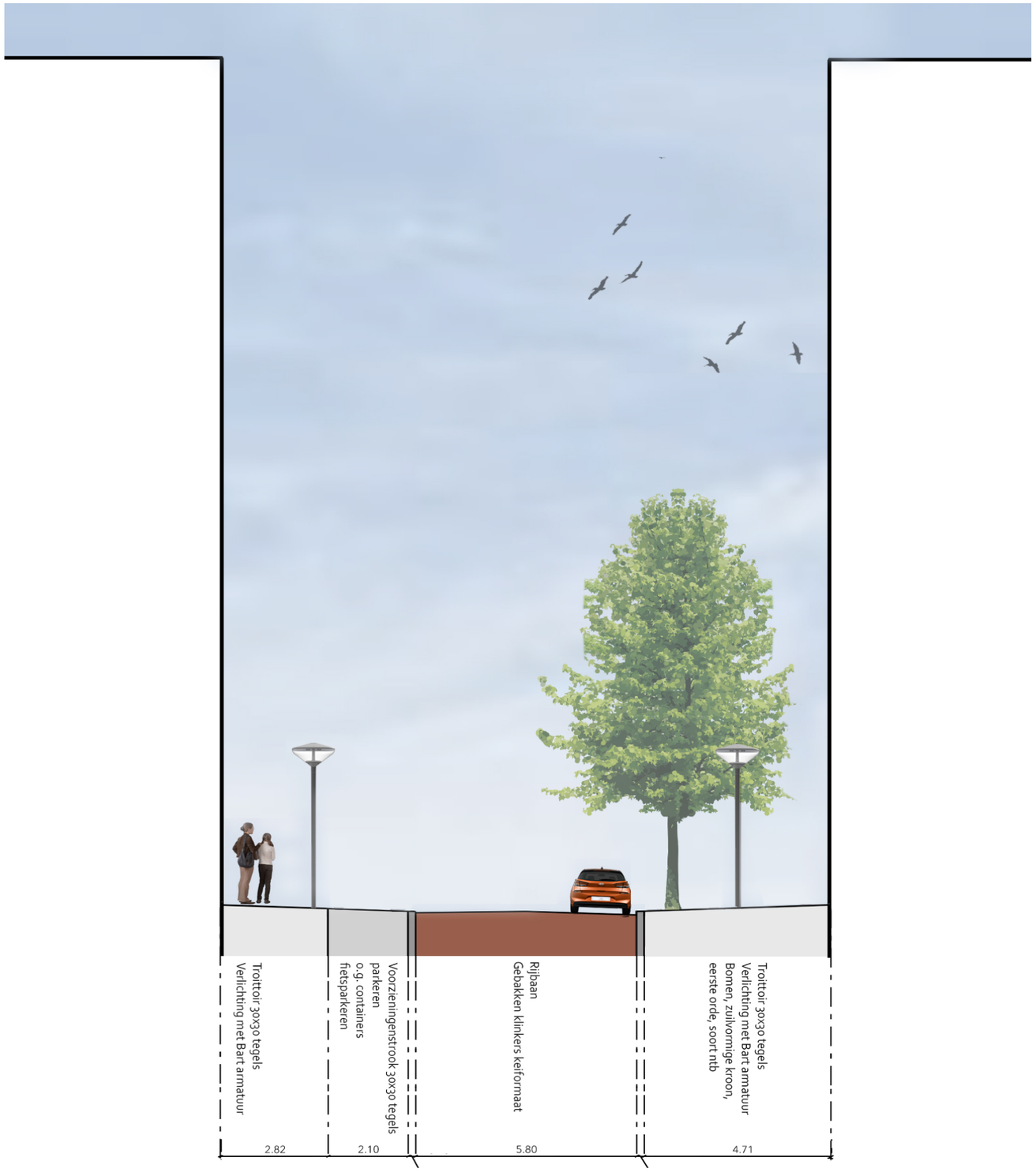




ABRAHAM DUDOK VAN HEELSTRAAT

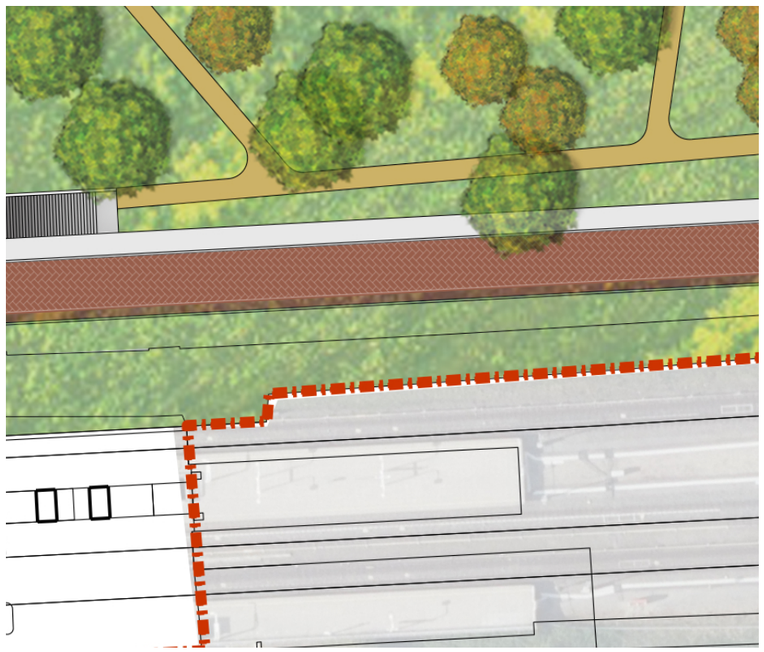
De Dudok van Heelstraat heeft recentelijk een nieuwe woonstraatinrichting gekregen met een betere aansluiting op de openbare ruimte rond het Postillion hotel. De rijbaan is echter nu nog extra breed omdat hier bussen rijden van en naar de remise aan de Joan Muyskenweg. In de toekomst zullen deze bussen gebruik maken van de nieuwe Amstelstroomlaan, zodat de Dudok van Heelstraat alsnog kan worden versmald. Daarbij zullen de parkeerplaatsen aan de buitenzijde van het profiel vervallen, om ruimte te maken voor een royaal trottoir met bomen die in grote boomspiegels worden aangeplant. De straat grenst bovendien aan het toekomstig buurtplantsoen dat eveneens voorziet in extra levendigheid, groen en open ruimte.





DE HEUSWEG

De De Heusweg is een van de verbindingen tussen de A2 zone en het Amstelkwartier. Door het toevoegen van de brug tussen beide gebieden bij de Amstelstroomlaan kan de De Heusweg worden afgewaardeerd van een 50 km/ u naar een 30 km/ u straat. Dit zal de veiligheid voor alle verkeersdeelnemers bevorderen. De weg bestaat voor een groot deel uit een brug over de Duivendrechtse vaart die de A2 zone met het Amstelkwartier verbindt. Deze brug is te smal voor een goed 50 km/u profiel. Omdat een 30 km/ u profiel modaliteiten combineert, ontstaat ruimte voor goede trottoirs die nodig zijn voor het toenemende aantal voetgangers tussen beide gebieden.
De inrichting is conform de standaard van een Amsterdams 30 km/u profiel. Tegels op de trottoirs en klinkers in de rijbaan. De rijbaan krijgt om de 70 m drempels als snelheidsremmende maatregel.

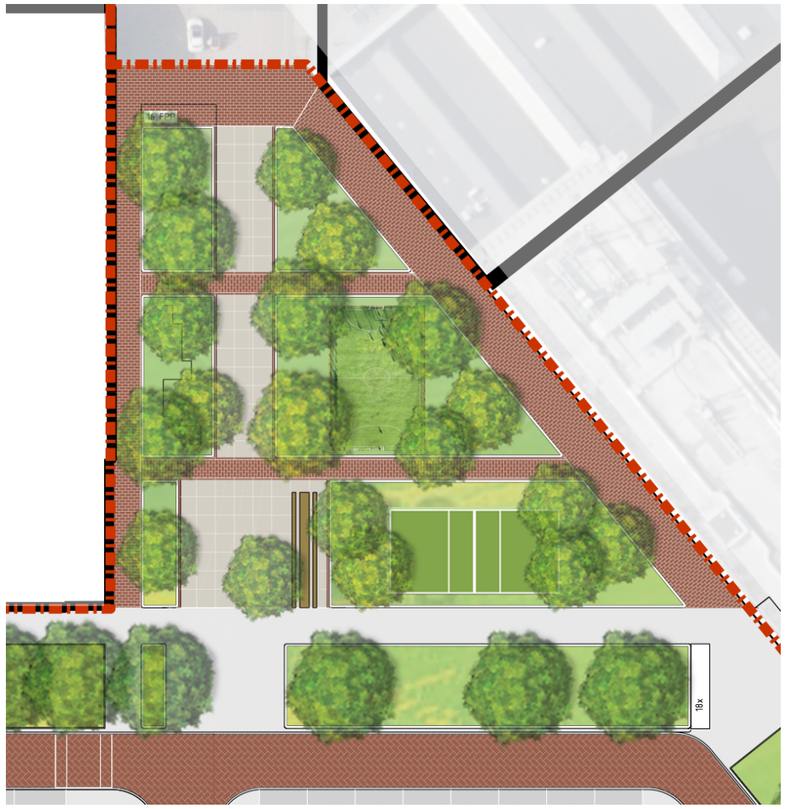


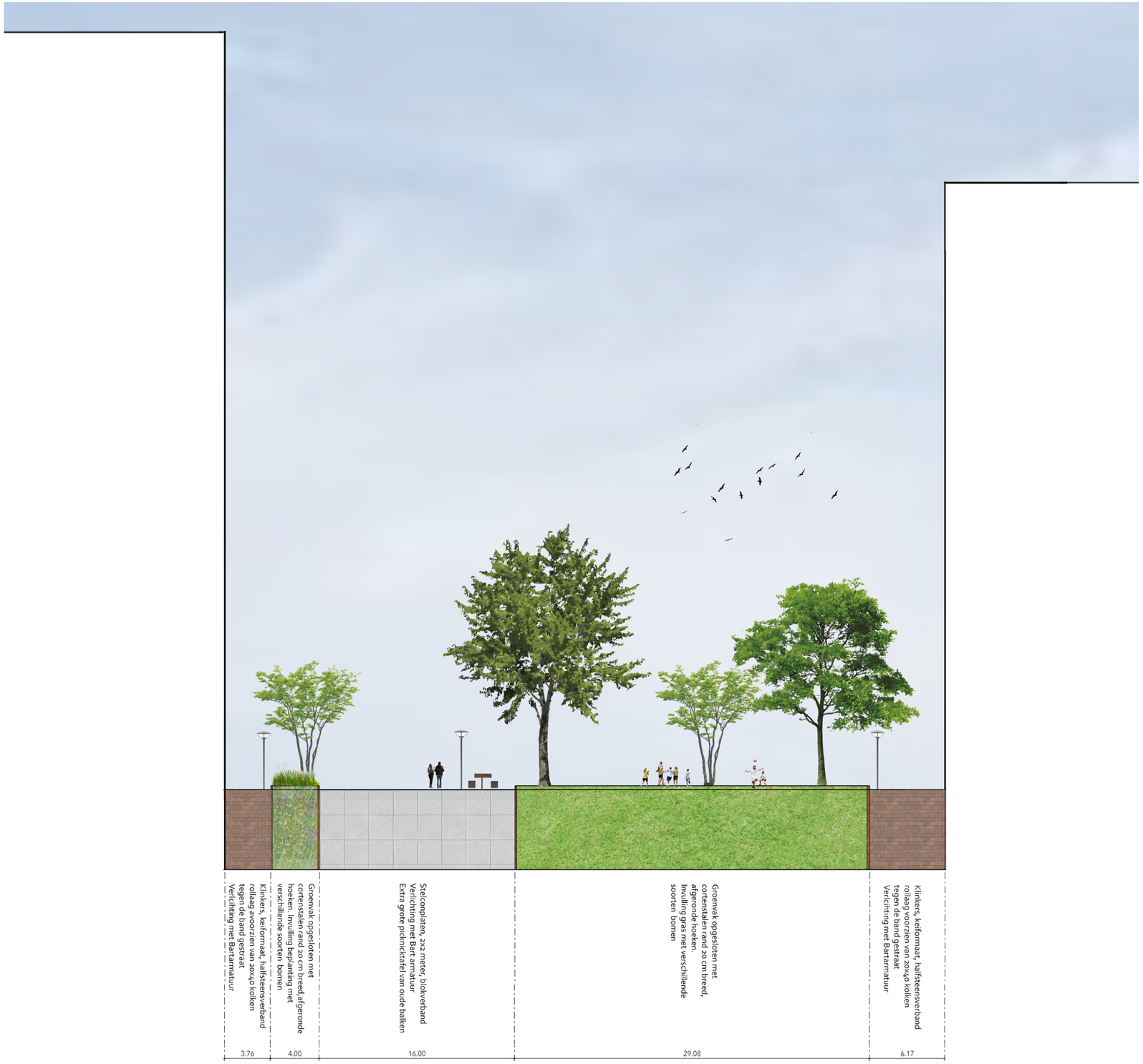


3 Bijzondere plekken

DANIEL GOEDKOOPPLEIN

Aan het einde van de insteekhaven ligt een driehoekig plein langs de Daniel Goedkoopstraat. Dit plein staat nu vol met geparkeerde auto's. Op termijn kan dit plein autovrij worden ingericht en een inrichting krijgen zonder geparkeerde auto's als de parkeerdruk is afgenomen. De goede ligging op de zon biedt een kansrijke basis om hier een prettige verblijfsplek van te maken.
Omdat de grondwaterstand op dit plein erg hoog is, is de staat van de huidige bomen erg slecht. Zij hebben te weinig ruimte boven het grondwater om tot volwaardige bomen uit te kunnen groeien. Het ontwerp heeft daarom verhoogde groenvakken waarbinnen nieuwe bomen een plek krijgen. De bomen en het overige groen kunnen in deze verhoogde vakken volledig tot wasdom komen. Daarbij leveren deze vakken zitranden op die aanleiding geven om informeel te zitten.
Alle vakken worden ingevuld met groen. De vakken die een programma hebben, krijgen gras als basis, de overige vakken vaste planten. Omdat dit plein grenst aan het circuit zullen de planten aansluiten bij de soorten die daar toegepast worden. De bomen bestaan uit een mooie mix van soorten met verschillende belevingswaarde. Bomen die kunnen uitgroeien tot ca 20 meter gemengd met kleinere bomen met bloesem en een mooie herfstkleur.





Op dit plein komt naast groen ook veel ruimte voor sport als onderdeel van de Amsterdamse sportnorm. Het aanbieden van sport voor iedereen is een belangrijke stedelijke opgave. Sporten leidt tot minder zorgkosten, meer aanleidingen voor sociale contacten, meer saamhorigheid en tolerantie. Hierop wordt ingespeeld door een voetbalveld (10mx15m), een volleybalveld (9mx18m) en een calisthenicsparcours op te nemen in het ontwerp.
Aangrenzend aan het voetbal- en volleybalveld komt een picknicktafel van 15 meter lang. Hieraan kan je alleen of als groep zitten tijdens de lunch of bijvoorbeeld als verzamelplek rondom het sporten.
Alle materialen binnen het ontwerp zijn passend bij het industriele verleden van het gebied. Industrieplaten worden gecombineerd toegepast met cortenstalen opsluitbanden rondom de groenvakken en gebruikte klinkers aansluitend op de bebouwing. De picknickbank bestaat uit balken van 30x30 cm van hergebruikte meerpalen afkomstig uit lokale infrastructuur.

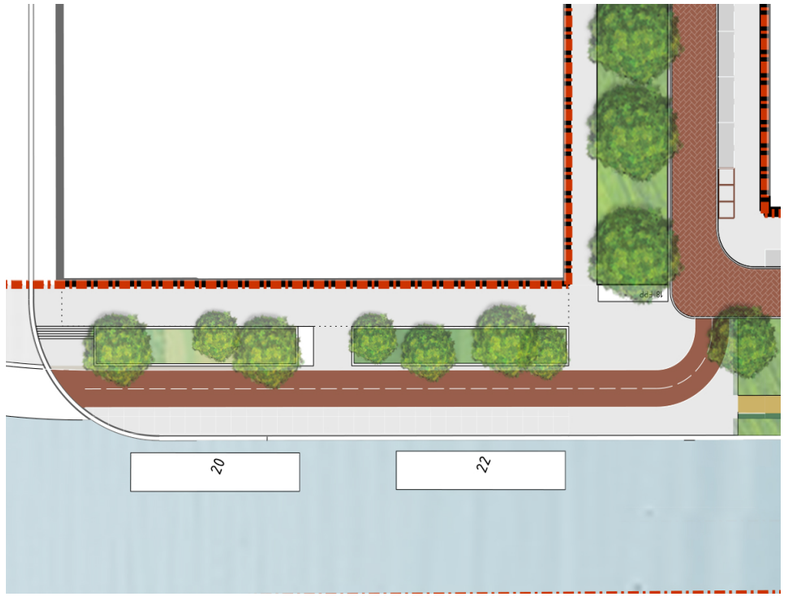


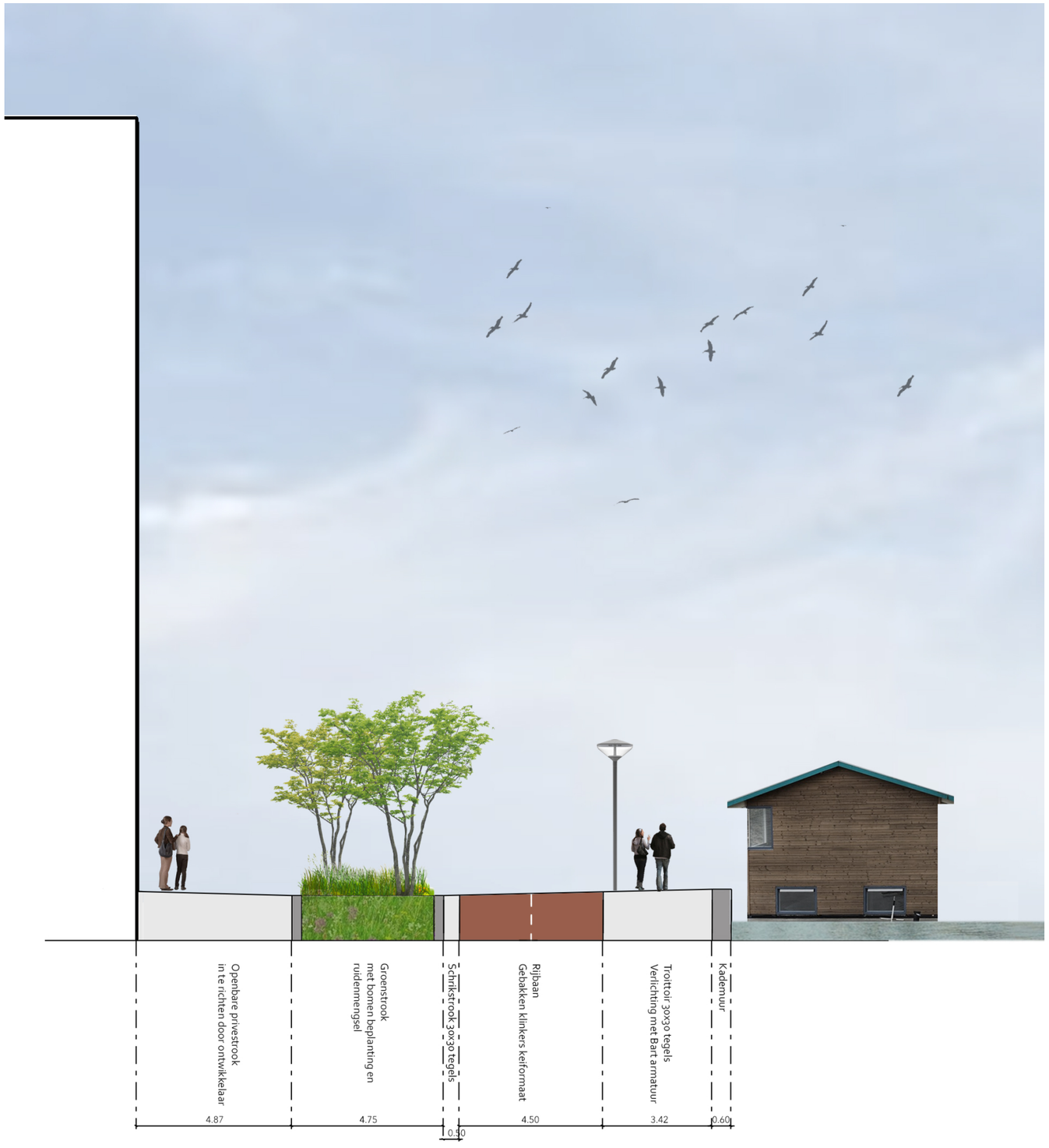


Referentiebeelden van de toe te passen materialen op het Daniel Goedkoopplein

AANLANDING LANGZAAM VERKEERSBRUG

Door de ontwikkeling van het hele Amstelkwartier is een openbare kade met een wandel- en fietsroute van de Amstel richting Duivendrecht mogelijk. De laatste missende schakel is een langzaam verkeersbrug tussen Amstelkwartier 3e fase en het Kauwgomballenkartier. Aansluitend komt een fietspad en een voldoende breed trottoir om goed aan te sluiten op het overige plamgebied.
Om de kade en de brug naadloos op elkaar aan te sluiten, is het maaiveld richting de aanlanding van de brug mee omhoog getrokken; een oplossing die algemeen in Amsterdam wordt toegepast. Het maximale verkeerskundige hellingspercentage van 4% wordt gehanteerd. Zodat zowel de (mindervalide) voetganger als de fietser comfortabel gebruik kunnen maken van de brug.
Omdat er geen wateroverlast richting de nabij gelegen kavel mag optreden wordt de eerste 5 meter langs de gevel van Willem Fenengastraat 16 met gelijk vloerpeil aangelegd. Het hoogteverschil tussen de aanlanding van de brug en het terras wordt ondervangen door een trap nabij de kademuur en een groenstrook tussen de 5 meter strook en het fietspad. Deze groenstrook wordt ingevuld met vaste planten en meerdere soorten middelgrote en kleine bomen.
In het verlengde van de Willem Fenengastraat is de kade vrijgespeeld van woonboten. Hier ontstaat vanaf de straat een mooie lange zichtlijn op de Duivendrechtse vaart waardoor de ligging aan het water beter beleefd kan worden.





OMGEVING METROSTATION

De openbare ruimte rond metrostation Overamstel krijgt een nieuwe inrichting die beter aansluit bij diens functie als belangrijk lokaal openbaar vervoersknooppunt.
Omdat de ontsluiting van het Kauwgomballenkwartier richting Duivendrecht met de auto niet noodzakelijk is, vervalt deze route. Hiermee ontstaat veel extra ruimte voor voetgander en fiets die noodzakelijk is nabij een beoogd druk metrostation.
Deze ruimte wordt ingezet voor brede trottoirs, prettige looproutes en een goede fietsverbinding van en naar Duivendrecht en de binnenstad van Amsterdam.
Daarbij zal extra aandacht uitgaan naar het verbeteren van de sociale veiligheid door lange open zichtlijnen te creeren en de verlichting rondom het station te verbeteren.
Parallel aan het opstellen van het ontwerp openbare ruimte voor het Kauwgomballenkwartier wordt de Nota van Uitgangspunten voor het metrostation opgesteld. Hierin wordt gestreefd naar het verbreden van een de onderderdoorgang met logischere aansluitingen op aangrenzende plangebieden.

