Gemeente Amsterdam



Voorlopig Ontwerp (VO)

De Groene Verblijfspas
de Haaksbergweg – de Corridor – de Passage (zuid)

ArenAPoort West (Amsterdam Zuidoost)
2 December 2024

Inhoud

Samenvatting 4

1. Inleiding 5

1.1. Aanleiding 6

1.2. Plan Openbare Ruimte 7

1.3. Toelichting op het VO 8

1.4. Doel van het project 8

1.5. Beschrijving van het gebied 9

1.5.1. De Haaksbergweg

1.5.2. De Corridor

1.5.3. De Passage (zuid)

1.5.4. Waterpartij Stationskwartier

1.6. Relatie met de omgeving 20

1.7. Wensen vanuit de omgeving 21

2. Voorlopig ontwerp 23

2.1. Plankaarten voorlopig ontwerp 24

2.1.1. DIOR gebiedskaart

2.1.2. DIOR plankaart

2.1.3. TIOR gebiedskaart

2.1.4. TIOR plankaart

2.2. Voorlopig ontwerp deelgebieden 28

2.2.1. De Haaksbergweg

2.2.2. De Corridor

2.3.3. De Passage (zuid)

2.2.4. Waterpartij Stationsgebied

2.3. Technische plankaarten en doorsnedes 43

3. Ontwerp: details 52

3.1. Ondergrond 53

3.2. Verkeer 60

3.2.1. Voetganger

3.2.2. Crowd control

3.2.3. Fiets

3.2.4. Fietsparkeren

3.2.5. Gemotoriseerd verkeer

3.2.5.i. Auto

3.2.5.ii. Autoparkeren

3.2.5.iii. Laden en lossen / zwaar verkeer

3.2.5.iv. Nood- en hulpdiensten

3.2.5.v. Taxi's

3.2.6. Deelmobiliteit

3.2.7. Openbaar vervoer

2.2.8. Verkeersontsluitingen

3.3 Project fasering: TIOR en DIOR 80

3.4. Groen 83

3.4.1. Groenvakken

3.4.2. Bomenplan

3.4.3. Groenbakken

3.4.3. Groenplan water

3.4.4. Beplantings catalogus

3.4.4.i. Bomen

3.4.4.ii. Heesters

3.4.4.iii. Vaste planten

3.4.4.iv. Oever- en diepwaterplanten

3.5. Klimaatadaptatie 101
3.5.1. Windklimaat
3.5.2. Hittestress
3.5.3. Rainproof
3.5.4. Grond- en oppervlaktewater
3.6. Materialisatie 104
3.7. Beheer 104
3.7.1. Groenbeheer
3.7.2. Afval
3.7.3. Verlichting (OVL)

4. Proces 109
4.1. Participatie 109
4.2. Bouwen tussen Evenementen 109
4.3. Stakeholdergesprekken 110
4.4. Intern advies en toetsing 110
4.5. Besluitvorming 110

5. Financiën 111
5.1. Ruimtegebruikskaart 111
5.2. Aanlegkosten 112
5.3. Beheerkosten 112

6. Planning 113
6.1. Planning 114
6.2. Doorkijk DO 114
6.3. Communicatie 114

7. Bronnenlijst 115

Samenvatting

In 2023 is gestart met het ontwerptraject voor de herinrichting van de openbare ruimte op de Haaksbergweg, de Corridor en de Passage (zuid) in ArenAPoort West. Dit projectgebied heeft de werktitel De Groene Verblijfspas gekregen. In maart 2024 zijn de Nota van Uitgangspunten (NvU) en het schetsontwerp (SO) vastgesteld. Vervolgens is er gewerkt aan het voorlopig ontwerp (VO) dat nu voor ligt.

De Groene Verblijfspas maakt deel uit van het projectgebied ArenAPoort West dat in Amsterdam Zuidoost ligt. ArenAPoort West wordt gekenmerkt door evenementenlocaties als de Johan Cruijff ArenA, de Ziggo Dome en de AFAS Live en kent vele kantoorgebouwen en retail functies. Met het vaststellen van de Ontwikkelstrategie ArenAPoort 2030 (januari 2022) is de ambitie vastgelegd om in ArenAPoort West de komende jaren vol in te zetten op de realisatie van ongeveer 2.500 tot 3.000 woningen, met de daarbij behorende ondersteunende voorzieningen. Het karakter van het projectgebied verandert de komende jaren daarmee sterk. Het transformeert van een gebied dat zich richtte op werken en recreëren, naar een dat zich richt op werken, recreëren én wonen.

De transformatie van ArenAPoort West vraagt om een herinrichting van de openbare ruimte. Een openbare ruimte die niet alleen functioneel en hufterproof is, maar ook een waarin bewoners en bezoekers kunnen ontspannen en zich thuis voelen. Een die bijdraagt aan de vermindering van windhinder en hittestress. En, een die fietsen en lopen stimuleert ten opzichte van de auto. Met het ontwerp van De Groene Verblijfspas is hiermee begonnen.

De Haaksbergweg, de Corridor en de Passage (zuid) zijn in de bestaande situatie grote straten die vooral zijn gericht op de doorstroming van autoverkeer en voetgangers. Zo leidt de Corridor naar P6 en AFAS Live, en verbindt de Haaksbergweg de Hoogoorddreef met onder andere de Entree en de Johan Cruijff Boulevard. De ambitie vanuit De Groene Verblijfspas is om deze straten autoluw te maken en meer ruimte te bieden aan de fietser en voetganger, zonder dat locaties en functies onbereikbaar worden. Verder wordt er sterk vergroend om zo een aantrekkelijk verblijfsklimaat te creëren en om windhinder en hittestress tegen te gaan. Naast vergroening maakt de verbetering van de waterkwaliteit, het plaatsen van zitgelegenheid en het verzorgen van passende verlichting het tot een prettig gebied om in te verblijven.

In dit VO wordt de beoogde toekomstige herinrichting van De Groene Verblijfspas gepresenteerd.

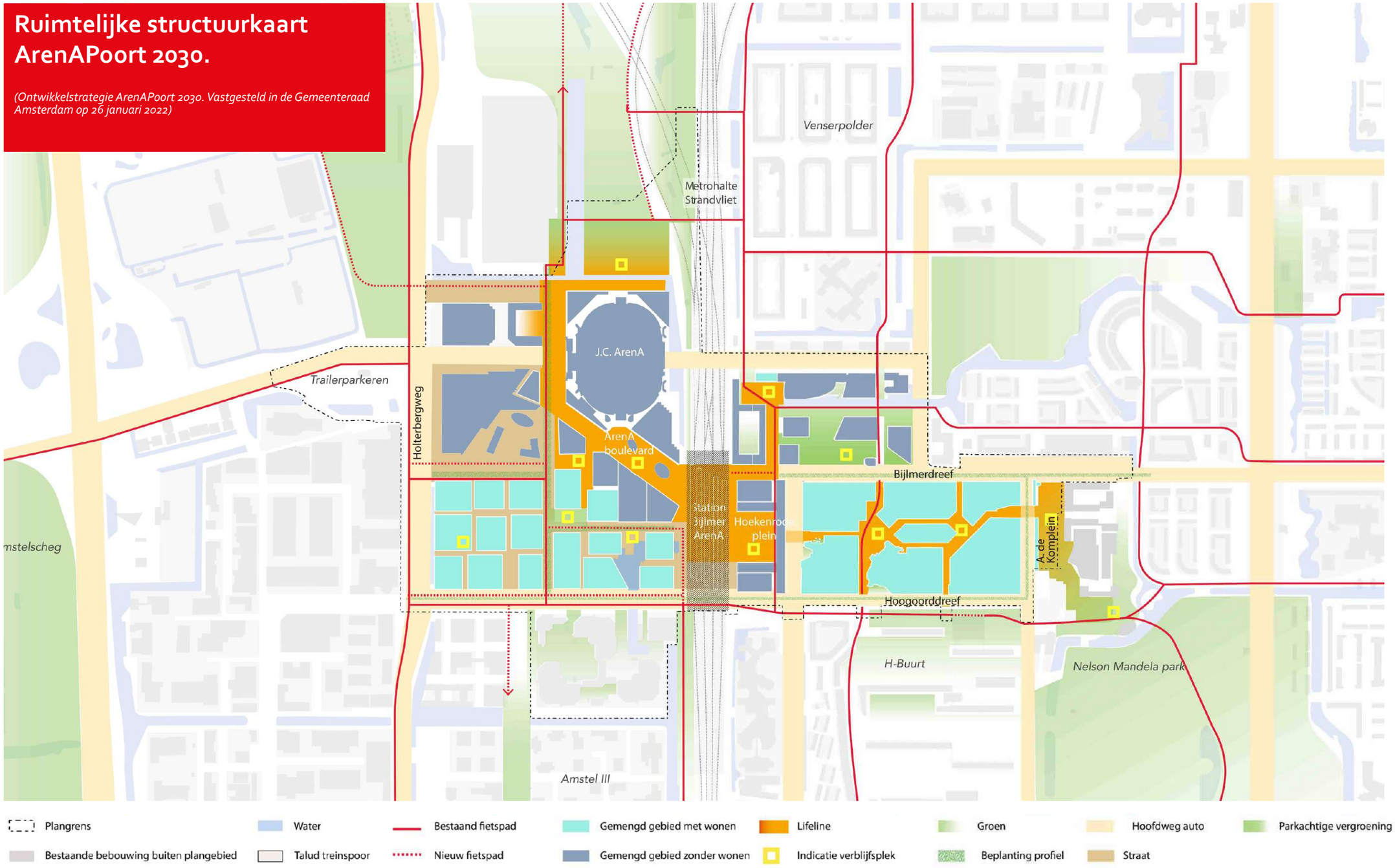
1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Als onderdeel van de Ontwikkelstrategie ArenAPoort 2030 verandert ArenAPoort West de komende jaren naar een gemengd woon-werkgebied dat tevens plaats biedt aan enkele grote evenementenlocaties. Er worden de komende jaren tot wel 3.000 woningen en bijbehorende voorzieningen gebouwd. Naast bewoners en de werknemers van de vele grote kantoren in het gebied, komen er geregeld tot wel 100.000 bezoekers op één moment naar ArenAPoort West voor evenement in een van de venues. Kortom, de openbare ruimte moet bestand zijn tegen enorme aantallen mensen, maar het moet tegelijkertijd een bepaalde intimiteit, kwaliteit en aantrekkelijkheid bieden voor verschillende gebruikers en manieren van gebruik.

Ruimtelijke structuurkaart ArenAPoort 2030.

(Ontwikkelstrategie ArenAPoort 2030. Vastgesteld in de Gemeenteraad Amsterdam op 26 januari 2022)

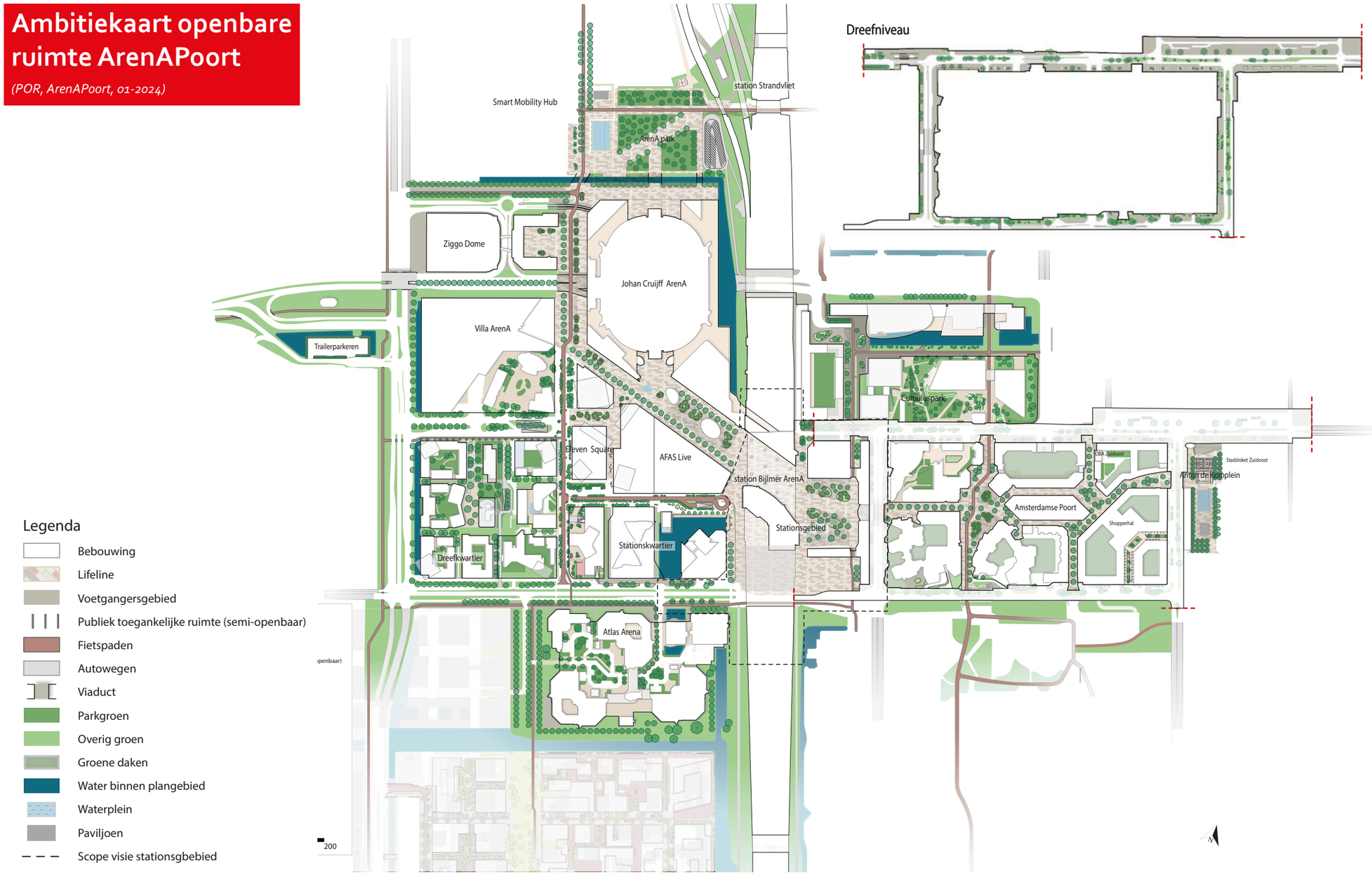


1.2. Plan Openbare Ruimte

Voor de openbare ruimte in ArenAPoort is het Plan openbare ruimte (POR) opgesteld. Dit ambitiedocument biedt uitgangspunten voor de toekomstige inrichting van de verschillende deelgebieden in ArenAPoort. Voor de verschillende deelgebieden in ArenAPoort West zijn de ambities sterk uiteenlopend. De Johan Cruijff Boulevard is nog steeds de belangrijke ader voor de afwikkeling van de (evenementen)bezoekers. De Haaksbergweg, de Corridor en de Passage (zuid) staan straks meer in dienst van bewoners en werknemers van aangrenzende gebouwen. Er komt hier meer ruimte voor fietser en voetganger, en er wordt ingezet op meer groen en zitgelegenheid. Verder is er ruimte gereserveerd voor afvalcontainers en laad- en losplekken voor woningen en voorzieningen. Het POR wordt Q1 2025 vastgesteld door het stadsdeel Zuidoost. Vooruitlopend dient het al als het vertrekpunt van alle ontwerpen voor de openbare ruimte, waaronder De Groene Verblijfspas.

Ambitiekaart openbare ruimte ArenAPoort

(POR, ArenAPoort, 01-2024)



1.3. Toelichting op het VO

In maart 2024 zijn de NvU en het SO vastgesteld. Met het VO is er voortgeborduurd op de ambities, uitgangspunten en ontwerpkeuzes die hierin zijn vastgelegd. In de VO-fase zijn er tijdens diverse participatiemomenten en stakeholdergesprekken veel partijen betrokken. Er is waardevolle input opgehaald die is meegenomen in de verdere uitwerking van het ontwerp. Ook zijn meerdere gemeentelijke advies- en toetsteams tijdens het traject geconsulteerd, en is de gemeentelijke afdeling Beheer nauw betrokken. Dit resulteert in een gedragen ontwerp.

1.4. Doel van het project

ArenAPoort is één van de gebieden in Amsterdam Zuidoost waar de komende jaren wordt verdicht en veel nieuwe woningen worden gebouwd. Het gebied ArenAPoort West, nu vrij monofunctioneel en gericht op werken en evenementen, verandert door de komst van ca. 3.000 woningen naar een gemengd hoogstedelijk centrumgebied.

Project	Woningen	Kantoor (m2)	Overige (m2)	Parkeren (inpandig)
Dreefkavel	312	18.500	1.600	Auto en fiets
Eleven Square	1.123	43.000	33.000	Auto en fiets
The Vanzz	262	0	400	Fiets
Margriettorens	242	48.000	1.500	Auto en fiets
Kavel 12	+/- 600	0	5.000	Auto en fiets
Kavel 15	0	7.400	4.000	Fiets
Totaal	**2.544**	**+/- 126.900**	**+/- 45.500**	

Toekomstige ontwikkelingen ArenAPoort West die grenzen aan/nabij liggen De Groene Verblijfspas

De toevoeging van deze woningen en ondersteunende functies zorgt voor een wezenlijke verandering van het gebied. Dit heeft ook gevolgen voor de openbare ruimte. Deze wordt anders ingericht en de druk op de openbare ruimte neemt toe. Nieuwe, betere routes voor voetganger en fietser; extra ruimte voor fietsparkeren, afvalinzameling; en meer kabels en leidingen in de ondergrond. Ook neemt de vraag naar ruimte voor hoogwaardig groen en ruimte voor sport en spel toe. Tegelijkertijd blijven er genoeg momenten waarop er een bezoekersstroom van ruim 100.000 mensen het gebied betreden of verlaten. Kortom: er wordt veel gevraagd van de openbare ruimte, en deze dient dan ook met veel aandacht en zorg te worden ingericht.

De inrichting van de Haaksbergweg, de Corridor en de Passage (zuid) moet beter aansluiten op de behoeften van toekomstige bewoners en bezoekers. De nieuwe inrichting past bij de toekomstige functie van ArenAPoort West en sluit aan op de verschillende ambities die zowel door het college, als ook in het POR voor ArenAPoort zijn gesteld: een autoluwe, klimaatadaptieve en toekomstbestendige omgeving voor bewoner en bezoeker.

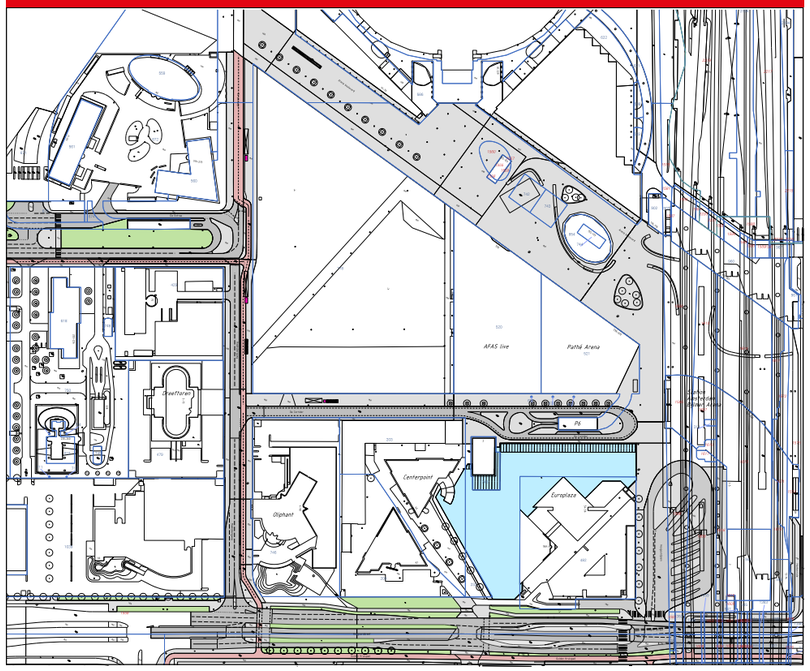
Dit vertaalt zich concreet in de volgende doelstellingen:

- Meer ruimte voor de fietser en voetganger door het wegprofiel te aan te passen en de aanwezigheid van de auto terug te dringen;
- Meer ruimte voor de aanleg van groen in de vorm van bomen, heesters en grassen, om zo de klimaatadaptiviteit, de biodiversiteit en de verblijfskwaliteit te vergroten;
- Zorgen voor een goede aansluiting op de omgeving door doorgaande fiets- en looproutes te versterken en een goede route naar NS station Bijlmer ArenA aan te leggen.

De Haaksbergweg en de Passage (zuid) zijn Plusnet Fiets en fungeren als belangrijke schakels in de (toekomstig) doorgaande fietsroute tussen Amstel III en het centrum. In het nieuwe ontwerp krijgt het Plusnet Fiets meer ruimte in het profiel, door deels een fietsstraat aan te leggen.

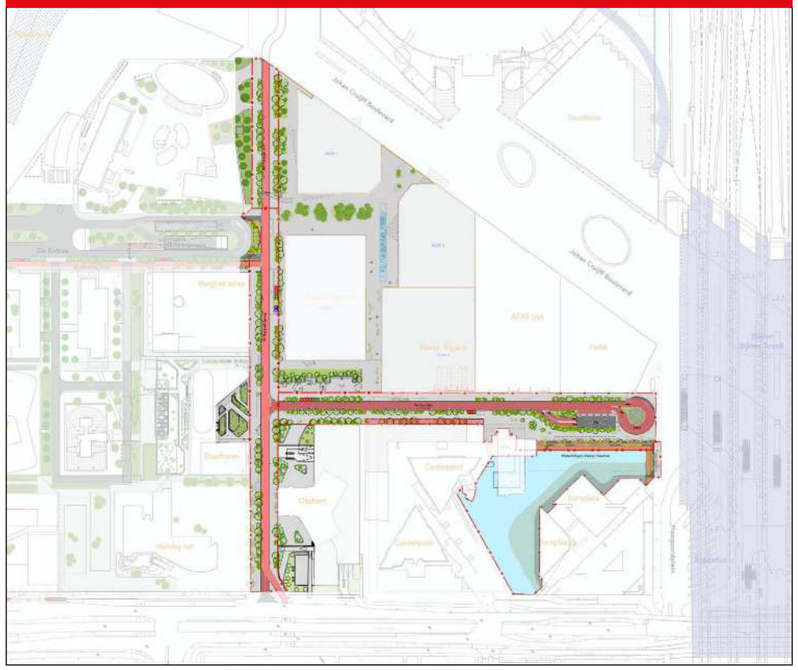
Bestaande situatie

Projectgebied De Groene Verblijfspas
Bestaande situatie



Schetsontwerp

Projectgebied De Groene Verblijfspas
Schetsontwerp



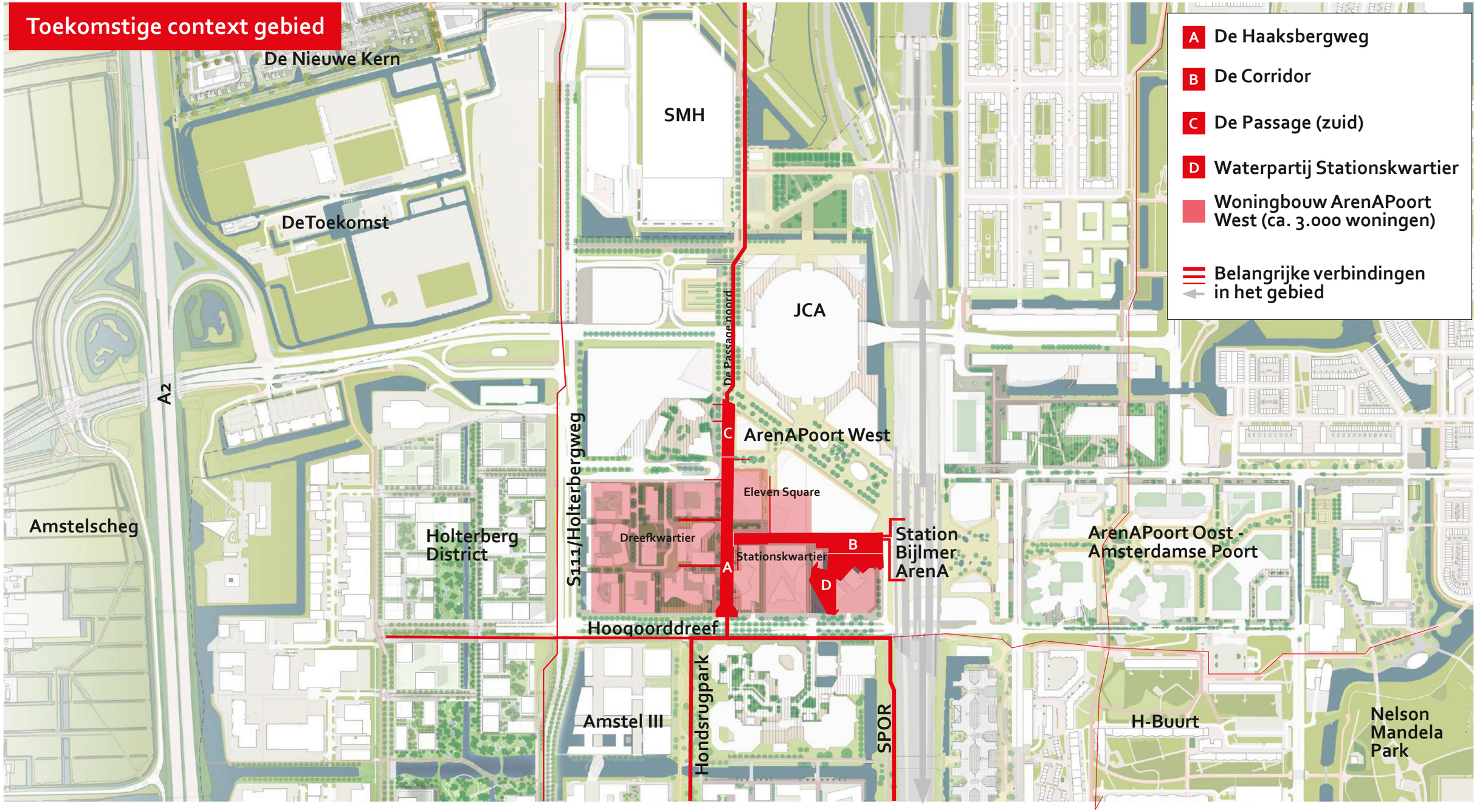
Voorlopig ontwerp

Projectgebied De Groene Verblijfspas
Voorlopig ontwerp



1.5. Beschrijving van het gebied

ArenAPoort West ligt ten westen van NS station Bijlmer ArenA. Het gebied wordt begrenst door de Nieuwe Kern (noord), de spoorlijn (oost), de Hoogoorddreef (zuid) en de Holterbergweg / S111 (west). De Haaksbergweg en de Passage (zuid) lopen als een belangrijke noord-zuidverbinding door het gebied. De Corridor loopt als oost-westverbinding vanaf de Haaksbergweg richting het NS station Bijlmer ArenA. In de huidige situatie worden de straten door zowel auto's, als ook fietsers en voetgangers gebruikt. In de toekomstige situatie blijft dit het geval, maar wordt er meer ruimte geboden aan fietser en voetganger. Dit hangt samen met het nieuwe karakter van het gebied, wat resulteert in meerdere woontorens (tot wel 3.000 woningen) die aan de straten komen te liggen



Auto-georiënteerd

De openbare ruimte van ArenAPoort West is momenteel overgedimensioneerd en vooral ingericht op de hoge intensiteitspieken van bezoekers bij evenementen. Er is veel ruimte is voor de auto en autoparkeren (ruim 10.000 parkeerplekken). Fietsers en fietsparkeren is ondergeschikt, ondanks dat de meeste fietspaden vrijliggend zijn. Voor de voetgangers is er over het algemeen voldoende ruimte, maar zijn de looproutes vooral functioneel: breed en verhard. Het gebrek aan groen maakt de routes minder prettig, qua ervaring maar ook door de afwezigheid van schaduw en verkoeling. Het feit dat het gebied sterk auto-georiënteerd is resulteert in een slecht verblijfsklimaat voor de toekomstige bewoners en gebruikers van het gebied.

Hittestress en windhinder

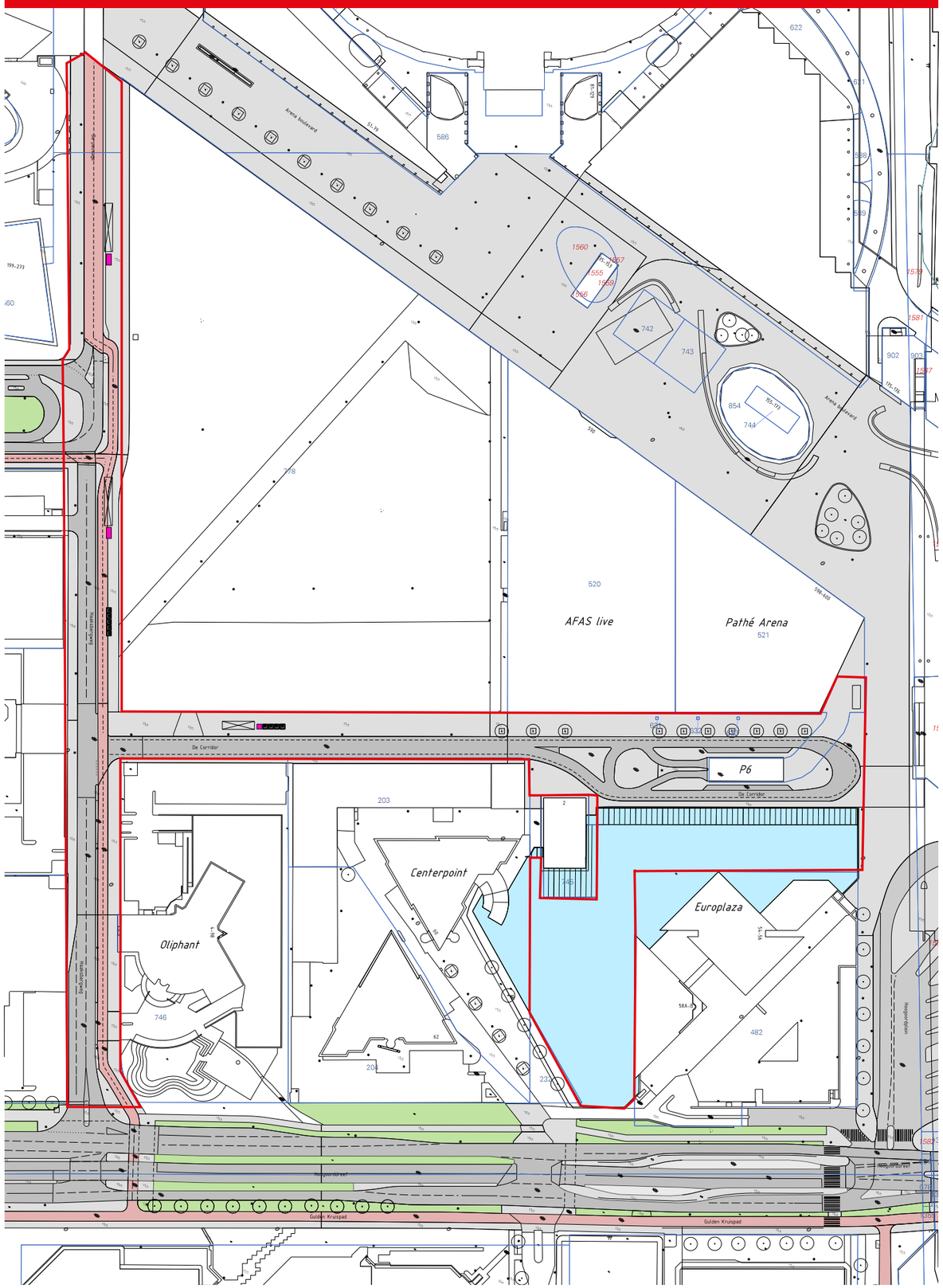
ArenAPoort West wordt gedomineerd door verharding en grootschalige bebouwing in de vorm van kantoren en venues. De openbare ruimte is vooral functioneel, minimalistisch en hufterproof ingericht. Er is bijna geen groen in het gebied te vinden. Dit leidt er toe dat er in het gebied erg veel overlast is in de vorm van windhinder, hittestress en droogte. De wind wordt sterk geleid door de vele hoogbouw en landt ongehinderd op het straatniveau, wat onprettige en onveilige situaties geeft. Ook is er sprake van hittestress en droogte. In de zomer kan de gevoelstemperatuur op sommige plekken in ArenAPoort West wel oplopen tot boven de 45 graden. Dit is het gevolg van de dominante aanwezigheid van materialen als steen, glas en staal, en het gebrek aan schaduw en verkoeling door de afwezigheid van groen en water. Een vergroening van 10% van het gebied kan al voor een temperatuurverlaging van 0,5 graden Celsius zorgen. De gevoelstemperatuur tot wel 18 graden Celsius worden verlaagd. Zo kan ArenAPoort West een stuk aantrekkelijker worden.

Slechte waterkwaliteit

ArenAPoort West is onderdeel van de polder Nieuwe Bullewijk. Het waterpeil in ArenAPoort West is -4,70 meter NAP. Dit geeft een hoge grondwaterstand in ArenAPoort West, wat tot gevolg heeft dat veel bomen alleen in opgehoogde grond of verhoogde bakken kunnen worden gepland. De Nieuwe Bullewijk watert af via de Molenwetering en de Oudekerkerplas op de Amstel. Het is van belang dat bij herinrichting van de openbare ruimte het raamwerk van wateren verbonden blijft.

De waterpartij van het Stationskwartier is een van de meest vervuilde oppervlaktewateren in Amsterdam Zuidoost en het watert direct af op de omliggende scheggen. Het is van groot belang dat de waterkwaliteit sterk wordt verbeterd. Een rigoureuze (onderwater) vergroening zorgt voor ecologische waterzuivering. Het zorgt voor een hogere waterkwaliteit in de polder en scheggen.

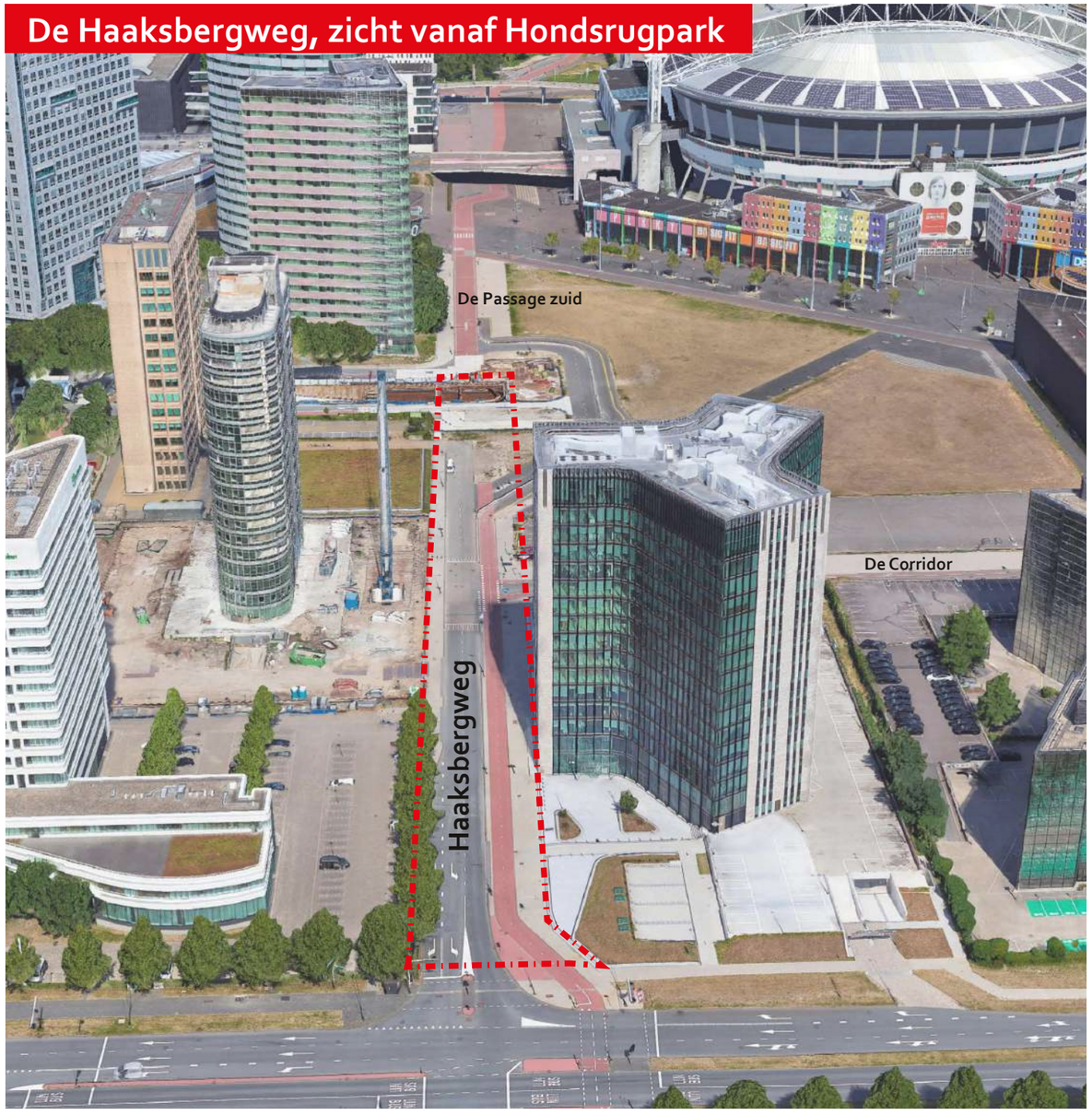
Bestaande situatie Projectgebied De Groene Verblijfspas



1.5.1. De Haaksbergweg

De Haaksbergweg verbindt de Hoogoorddreef met de Passage (zuid). In de huidige situatie is het een straat met veel verharding en sporadisch groen in het profiel. Het is een tweebaansweg voor auto's (bestemmings- en evenementenverkeer), een vrijliggend tweerichtingenfietspad (deel van Plusnet Fiets) en trottoir aan beide zijden van de straat. Langs de Haaksbergweg staat hoogbouw in de vorm van kantoren.

De Haaksbergweg, zicht vanaf Hondsrugpark



Zicht op Haaksbergweg



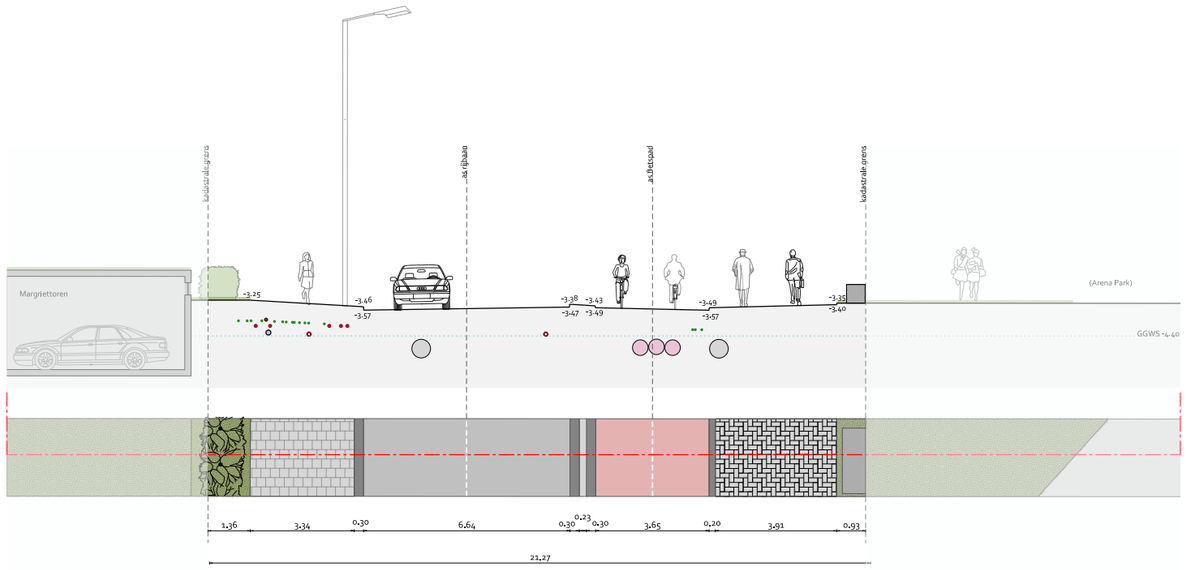
Zicht vanaf Hoogoorddreef



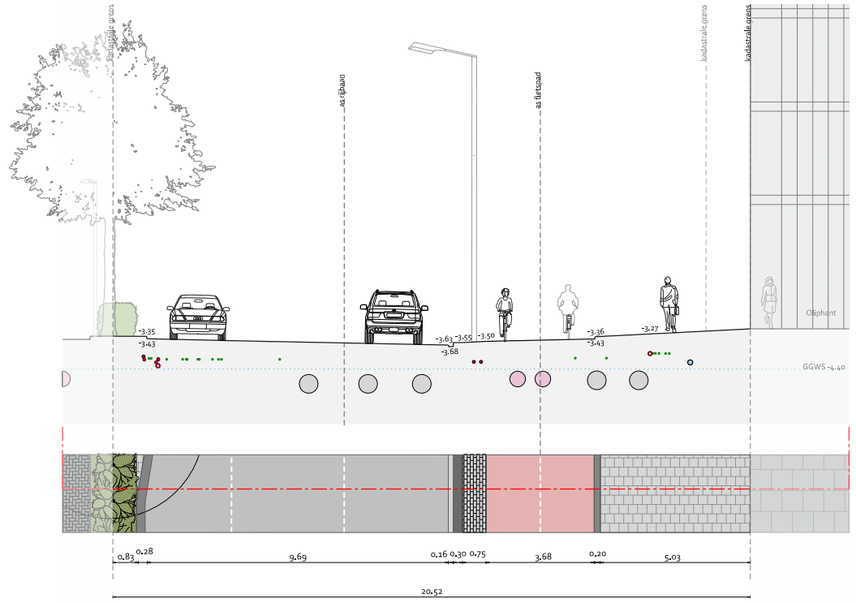
Zicht vanaf verkeerslus Entree



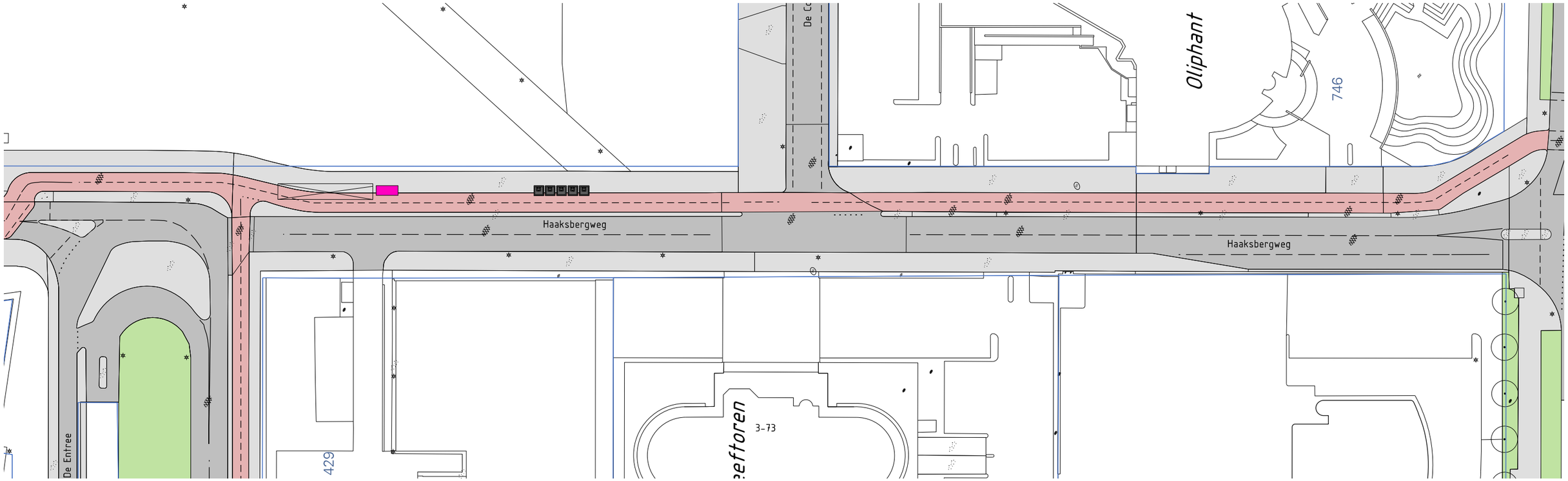
De Haaksbergweg (doorsnede Margrietkavel / Eleven Square)



De Haaksbergweg (doorsnede Holiday Inn / de Oliphant)



De Haaksbergweg (plankaart bestaand)



1.5.2. De Corridor

De Corridor kent meerdere gezichten. Bij station Bijlmer ArenA heeft de Corridor zicht op het water, zitgelegenheid en enkele bomen. Het gebied is stenig, kent weinig groen en er is sprake van windhinder. Op de Corridor is de auto dominant. Er is veel verharding (keerlus en inrit P6) en aan weerszijden staan gebouwen (kantoren, logistieke docks en venues). Ook wordt de Corridor gebruikt door logistiek verkeer. Aan de zuidzijde ligt een smal trottoir terwijl de noordzijde iets meer ruimte aan de voetganger biedt. Er zijn twee fietsstroken die langs de rijbaan liggen.

Zicht vanaf Station Bijlmer ArenA



Zicht tussen Eleven Square/AFAS Live en Centerpoint



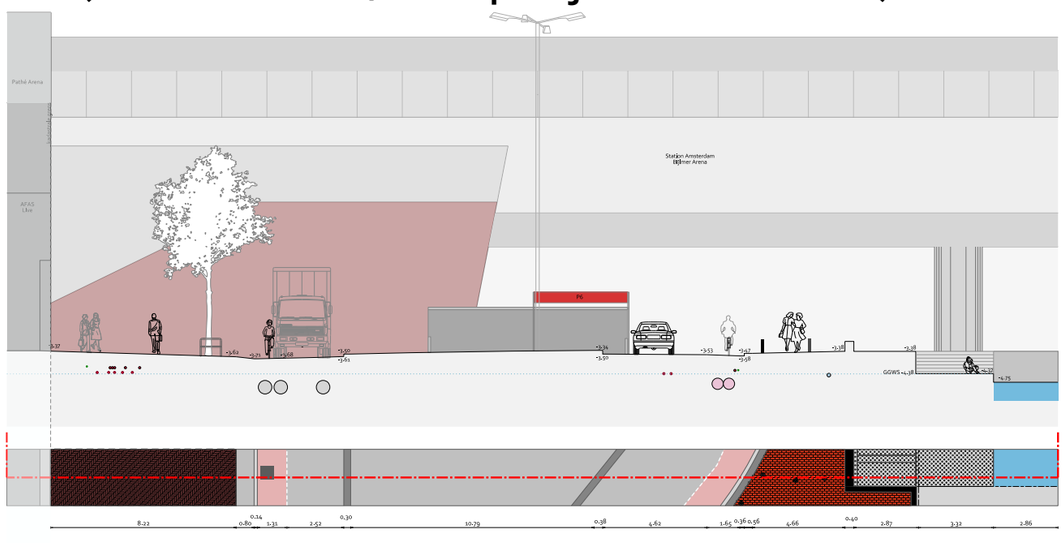
Zicht vanaf en op T-spliting Haaksbergweg



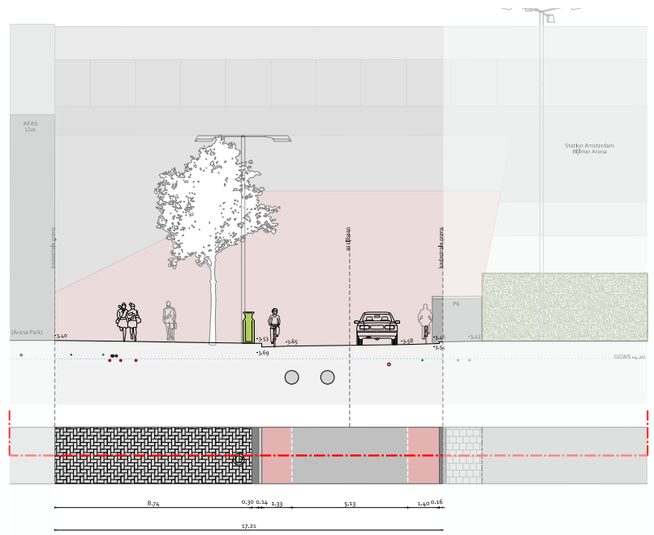
Zicht op P6 en De Corridor



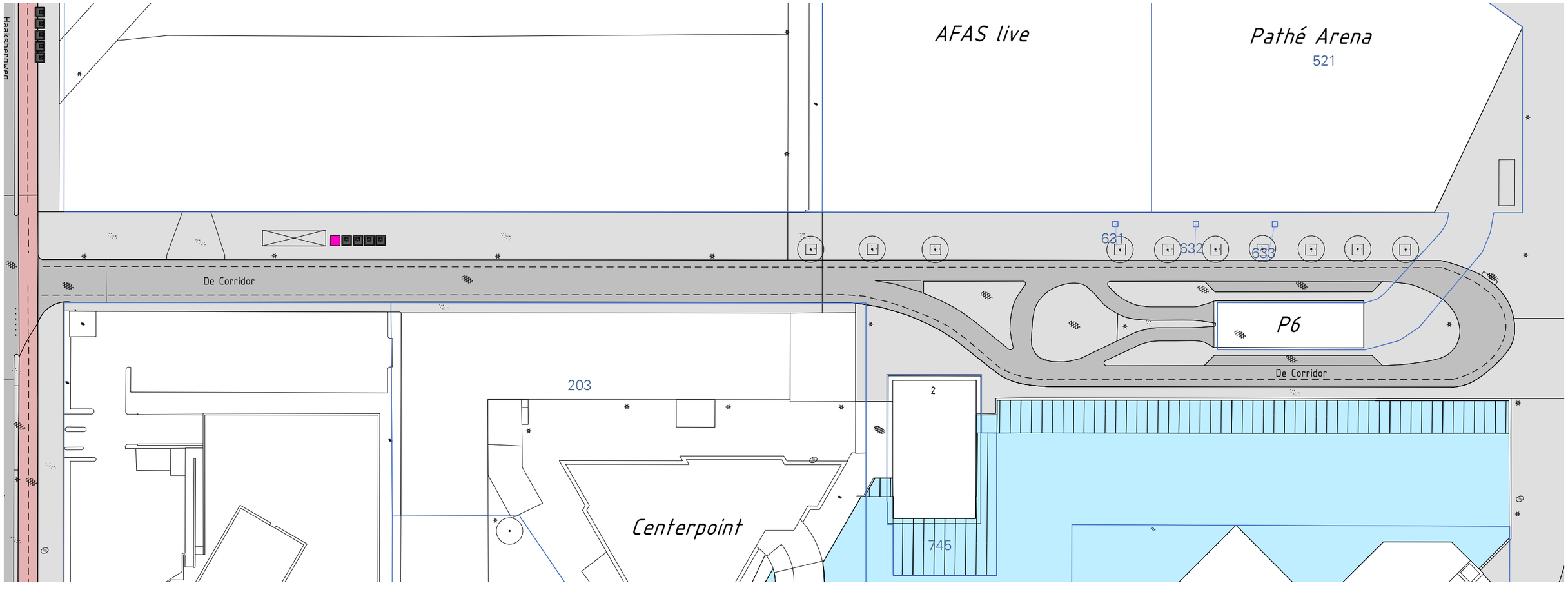
De Corridor (doorsnede K&R / waterpartij Stationskwartier)



De Corridor (doorsnede AFAS Live / parkeren de Oliphant)



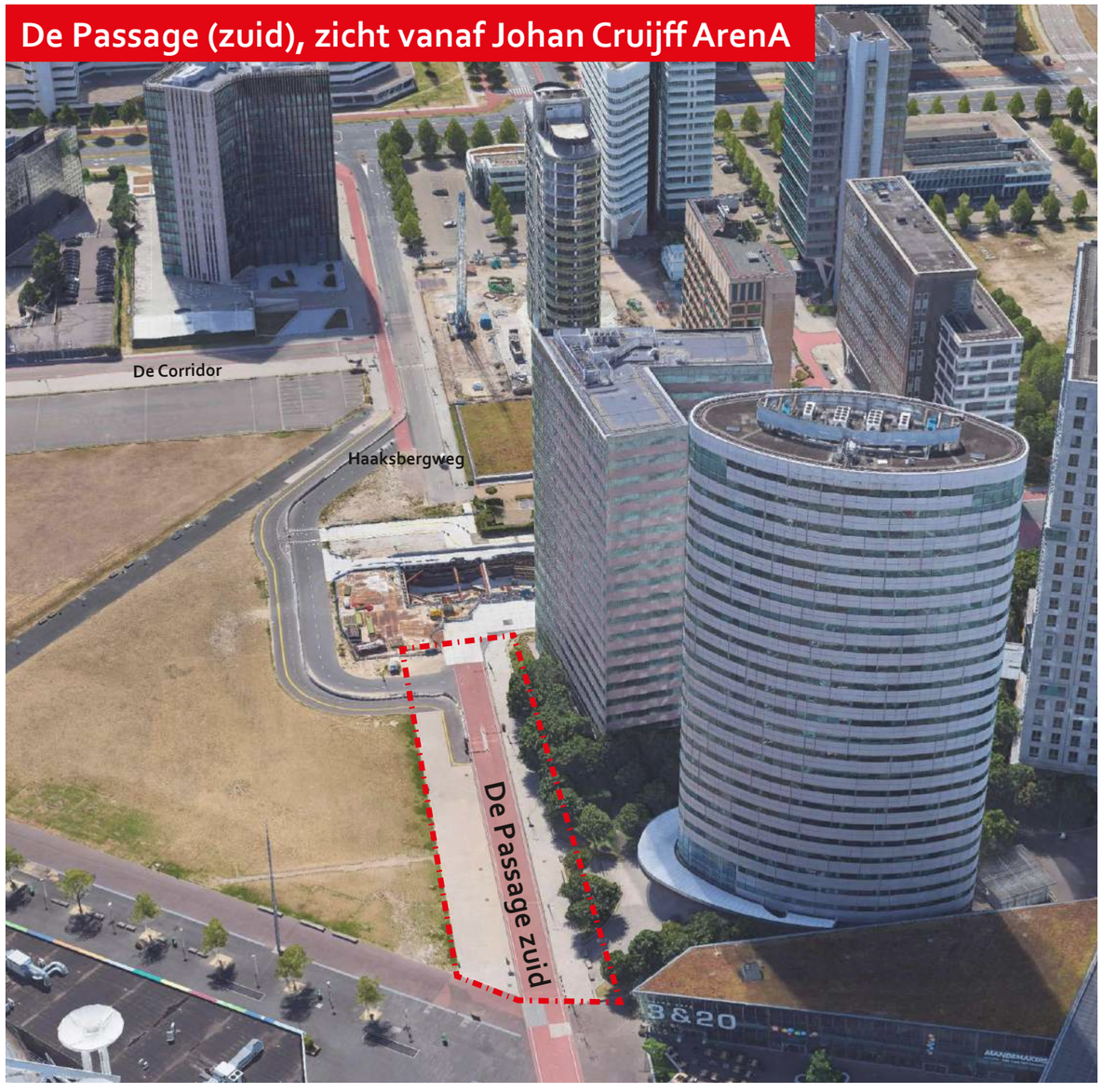
De Corridor (plankaart bestaand)



1.5.3. De Passage (zuid)

De Passage (zuid) ligt in het verlengde van de Haaksbergweg en loopt door tot aan de Johan Cruijff Boulevard – vanaf hier loopt de Passage door tot aan de Loper. In de huidige situatie is het een straat met veel verharding en geen groen in het profiel. Het is een tweerichtingenfietspad (deel van Plusnet Fiets) welke wordt gedeeld met gemotoriseerd bestemmingsverkeer. Dit wordt door middel van de slagboom geregeld. Hier gaan gemiddeld zo'n 20 – 30 voertuigen per dag doorheen (meetgegevens februari 2024). Langs de Passage (zuid) staat aan één zijde hoogbouw in de vorm van kantoren. Aan de andere zijde ligt een grasveld dat ook wel bekend staat als het ArenA-park. Vanaf eind 2025 wordt hier Eleven Square gerealiseerd.

De Passage (zuid), zicht vanaf Johan Cruijff ArenA



Zicht op De Passage (zuid)



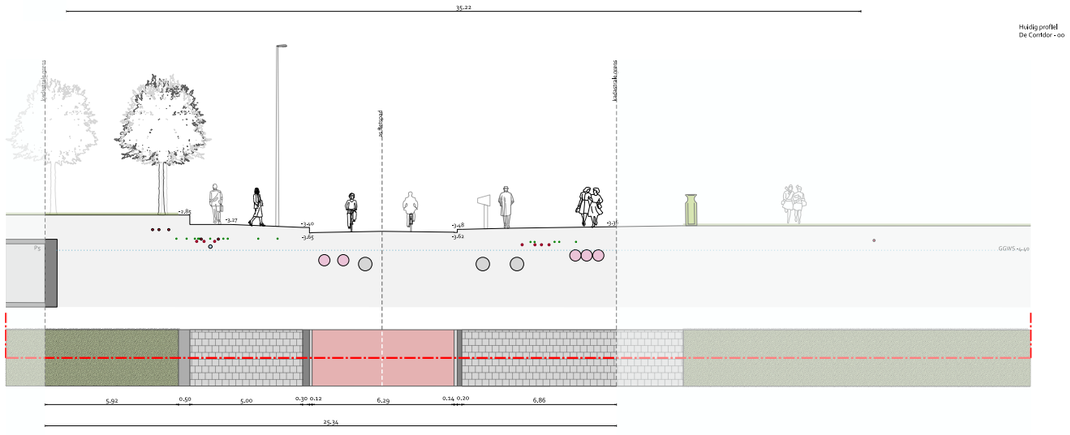
Zicht vanaf De Passage (noord)



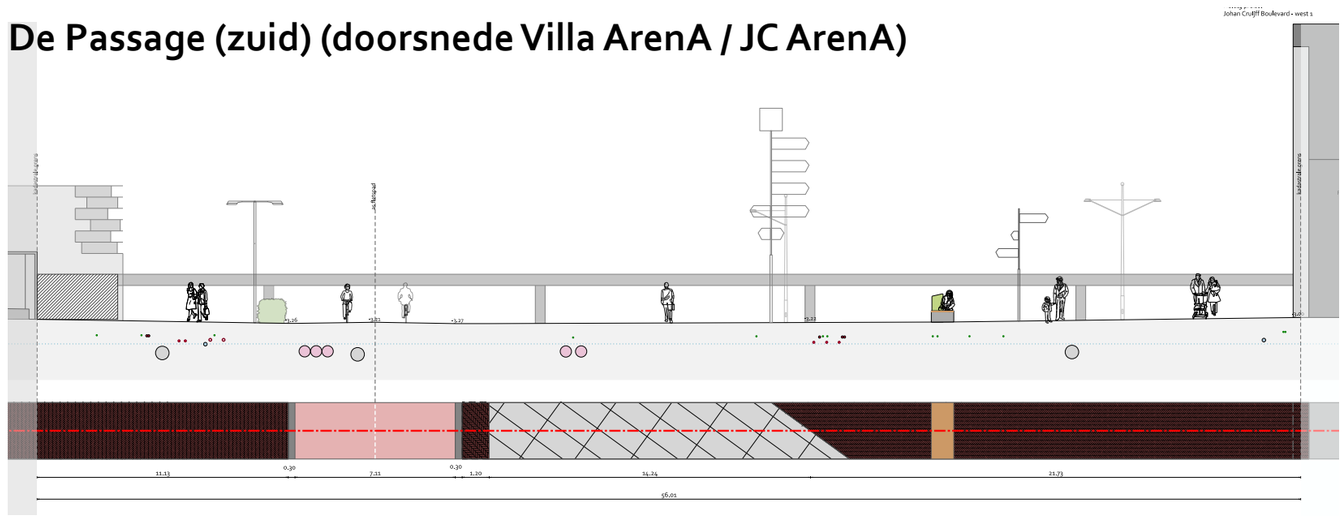
Zicht vanaf verkeerslus Entree



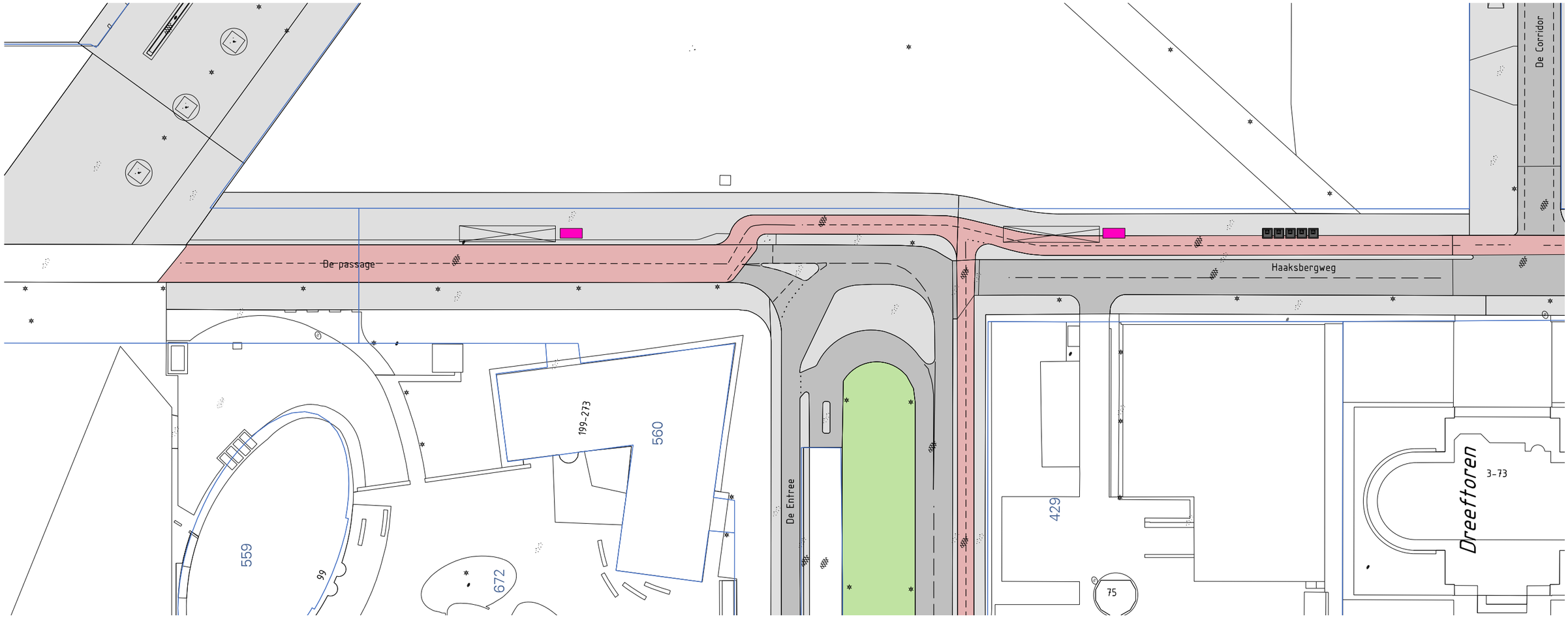
De Passage (zuid) (doorsnede B Vital / Eleven Square)



De Passage (zuid) (doorsnede Villa ArenA / JC ArenA)



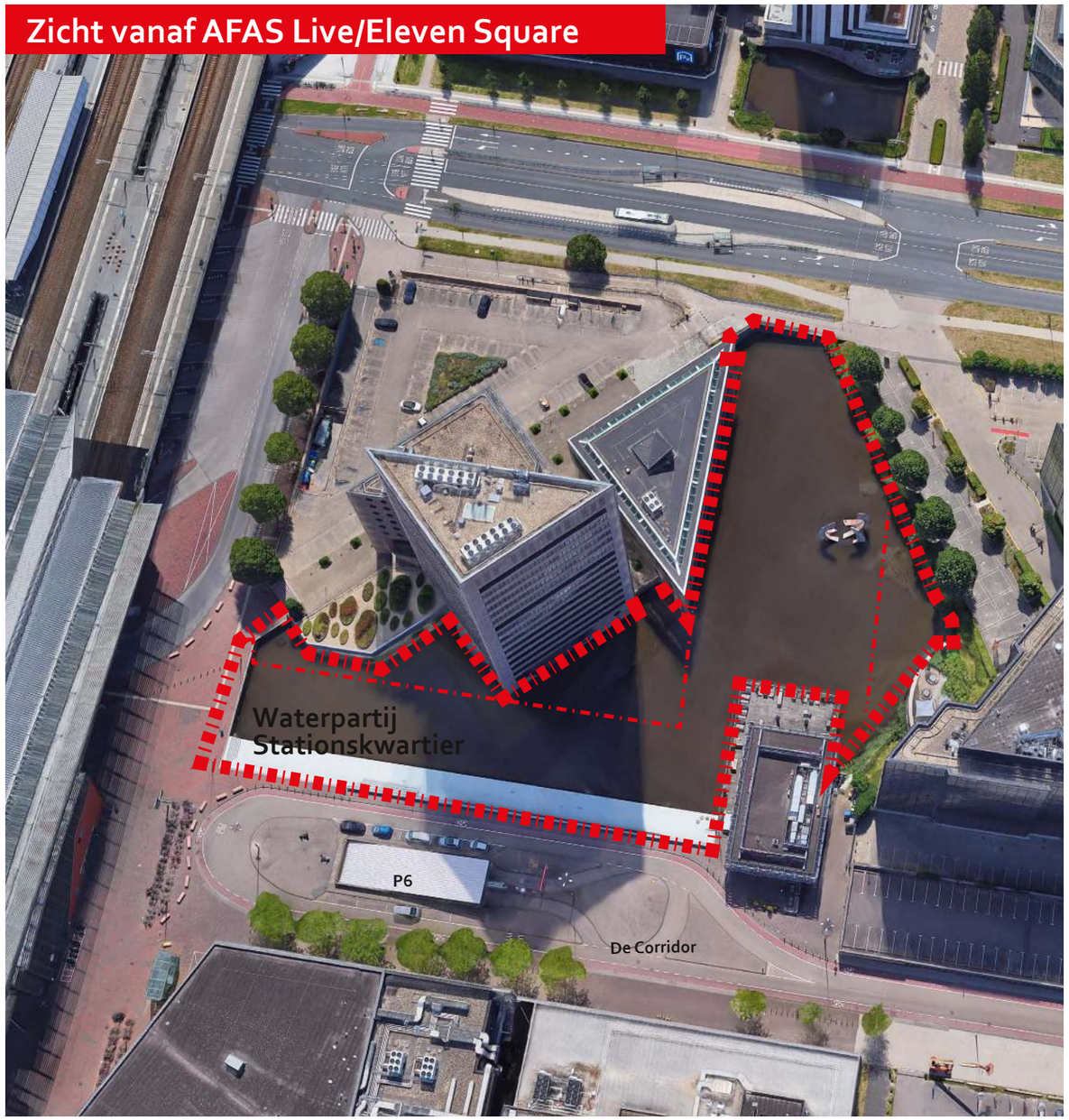
De Passage (zuid) (plankaart bestaand)



1.5.4. Waterpartij Stationskwartier

De waterpartij in het Stationskwartier ligt naast station Bijlmer ArenA. Deze loopt van de Corridor tot de Hoogoorddreef en is gedeeltelijk omringd door hoogbouw. De waterkwaliteit is slecht: het water is vuil en warmt snel op. De plek nodigt niet uit om te verblijven.

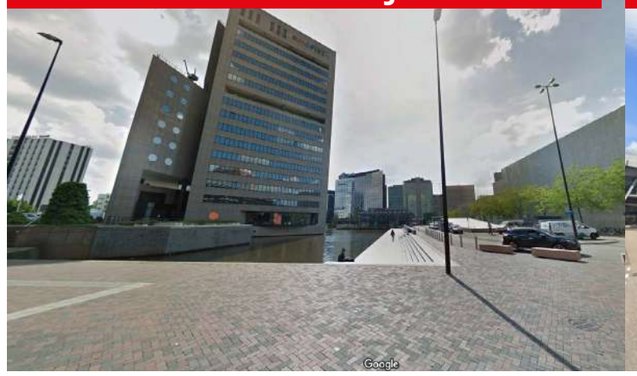
Zicht vanaf AFAS Live/Eleven Square



Zicht vanaf Hoogoorddreef



Zicht vanaf station Bijlmer ArenA



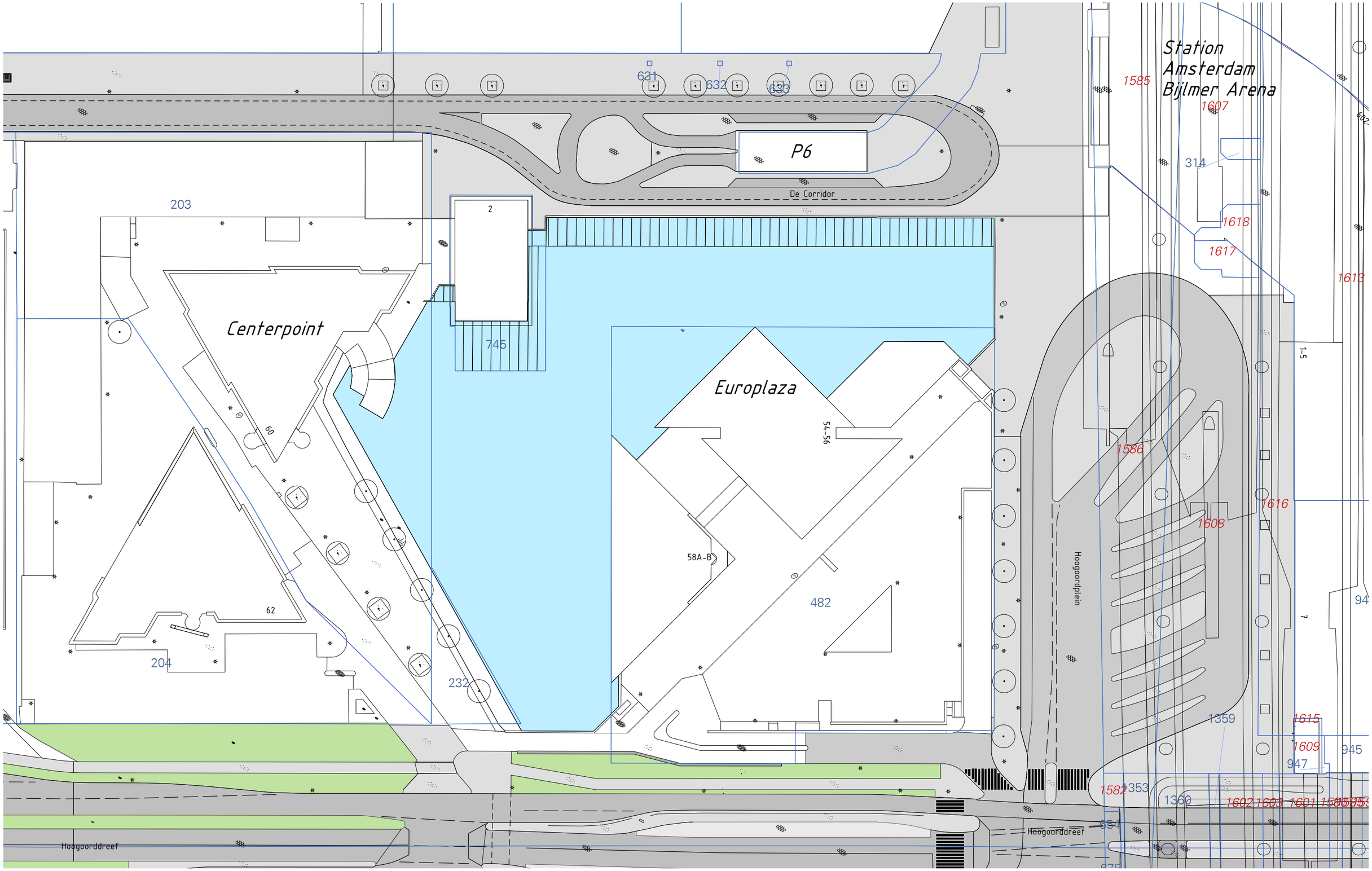
Zicht vanaf Vanzz



Zicht vanaf busstation



De waterpartij Stationskwartier plankaart bestaand



1.6. Relatie met de omgeving

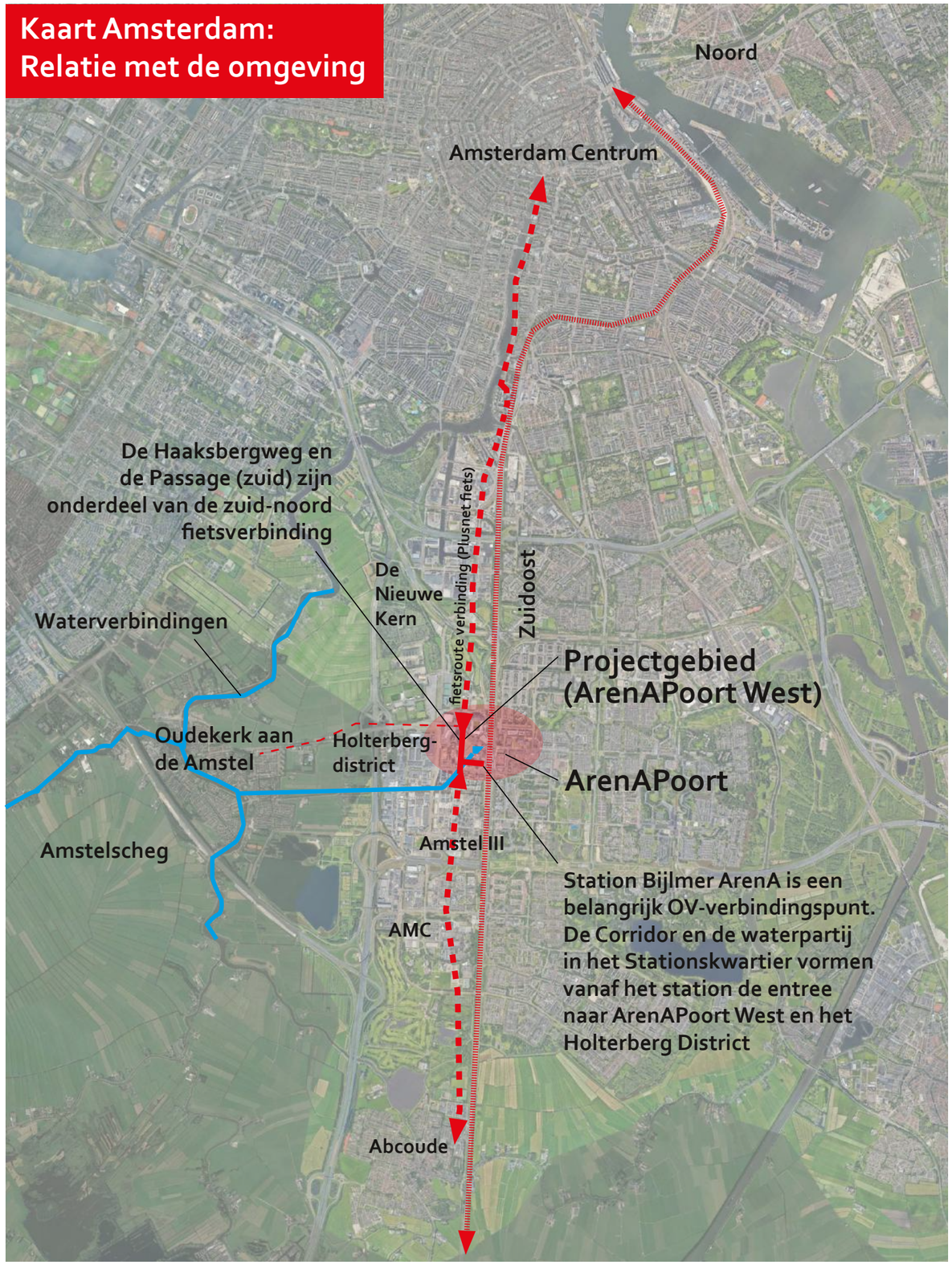
Het stadsdeel Amsterdam Zuidoost groeit de komende jaren sterk. Er worden vele tienduizenden nieuwe woningen gebouwd, er wordt veel geïnvesteerd in mobiliteit en bereikbaarheid, en ook de openbare ruimte ondergaat een flinke transformatie. Naast ArenAPoort West worden er in de komende jaren duizenden woningen in aangrenzende gebieden als ArenAPoort Oost, Amstel III, Holterbergdistrict en De Nieuwe Kern gebouwd. Een enorme intensivering die veel vraagt van onder meer de infrastructuur en voorzieningen. Dit betekent dat er veel aandacht moet zijn voor goede verbindingen. Een belangrijke verbinding is de fietsroute tussen Abcoude, het AMC, Amstel III en ArenAPoort West naar het centrum van Amsterdam. Met de aantallen woningen die voor Amstel III, ArenAPoort West en de Nieuwe Kern zijn voorzien moet dit een prettige en veilige fietsroute zijn met genoeg capaciteit. Ook de route vanaf de Corridor naar station Bijlmer ArenA zal in de toekomst intensiever worden gebruikt door fietsers en voetgangers. Tegelijkertijd wordt de route in de toekomst ook nog gebruikt door auto's naar P6 of het logistiek verkeer voor de AFAS Live en Eleven Square.

Hondsrugpark
De Hondsrugweg in Amstel III is in de huidige situatie een doorgaande weg met aan weerszijden fietspaden en trottoirs. In de toekomst wordt deze straat autoluw en ingericht als park, waarin er ruimte is voor groen, sport en spel en langzaam verkeer. Het Hondsrugpark sluit in de toekomst aan op de groene fietsstraat van de Haaksbergweg.

Hoogoorddreef
De Hoogoorddreef heeft een verbindende functie tussen verschillende gebiedsontwikkelingen in Amsterdam Zuidoost. Het grenst aan onder andere Amstel III, Holterbergdistrict, en ArenAPoort West en -Oost. Er worden verschillende toekomstscenario's voor de Hoogoorddreef uitgewerkt, waarbij er aandacht is voor de aansluiting op omliggende gebieden, een goede afwikkeling van het verkeer en een aantrekkelijke omgeving.

SPOR, Holterbergdistrict en De Nieuwe Kern
Verdere ontwikkelingen rondom ArenAPoort West en de Groene Verblijfspas zijn onder andere SPOR (Amstel III) Holterbergdistrict en De Nieuwe Kern. In overkoepelende studies (bijvoorbeeld de lasnadenstudie en het GOP) en veelvuldige afstemming wordt geborgd dat de ontwikkelingen in de verschillende gebieden niet op zichzelf staan en goed op elkaar aansluiten.

Kaart Amsterdam: Relatie met de omgeving

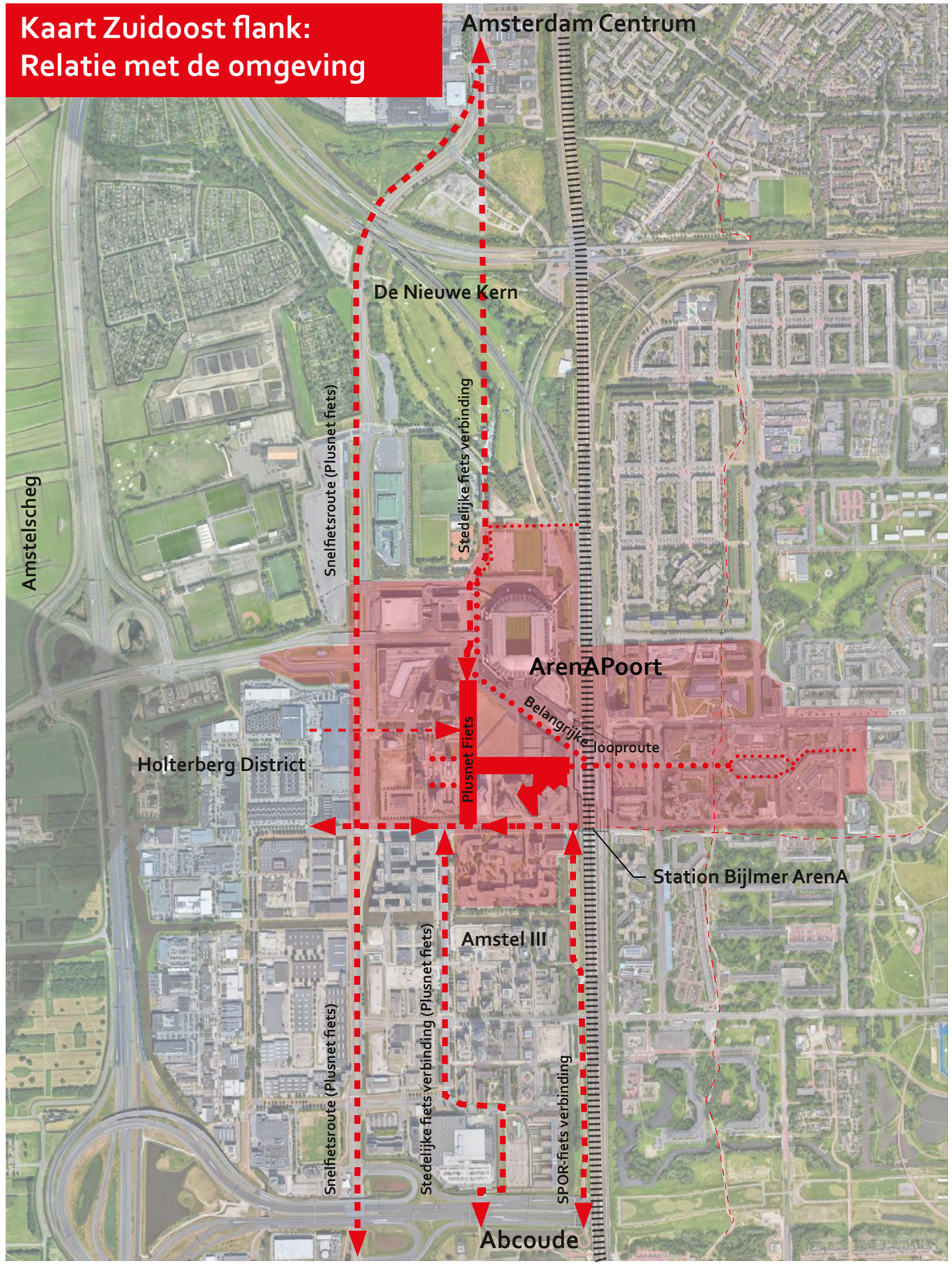


1.7. Wensen vanuit de omgeving

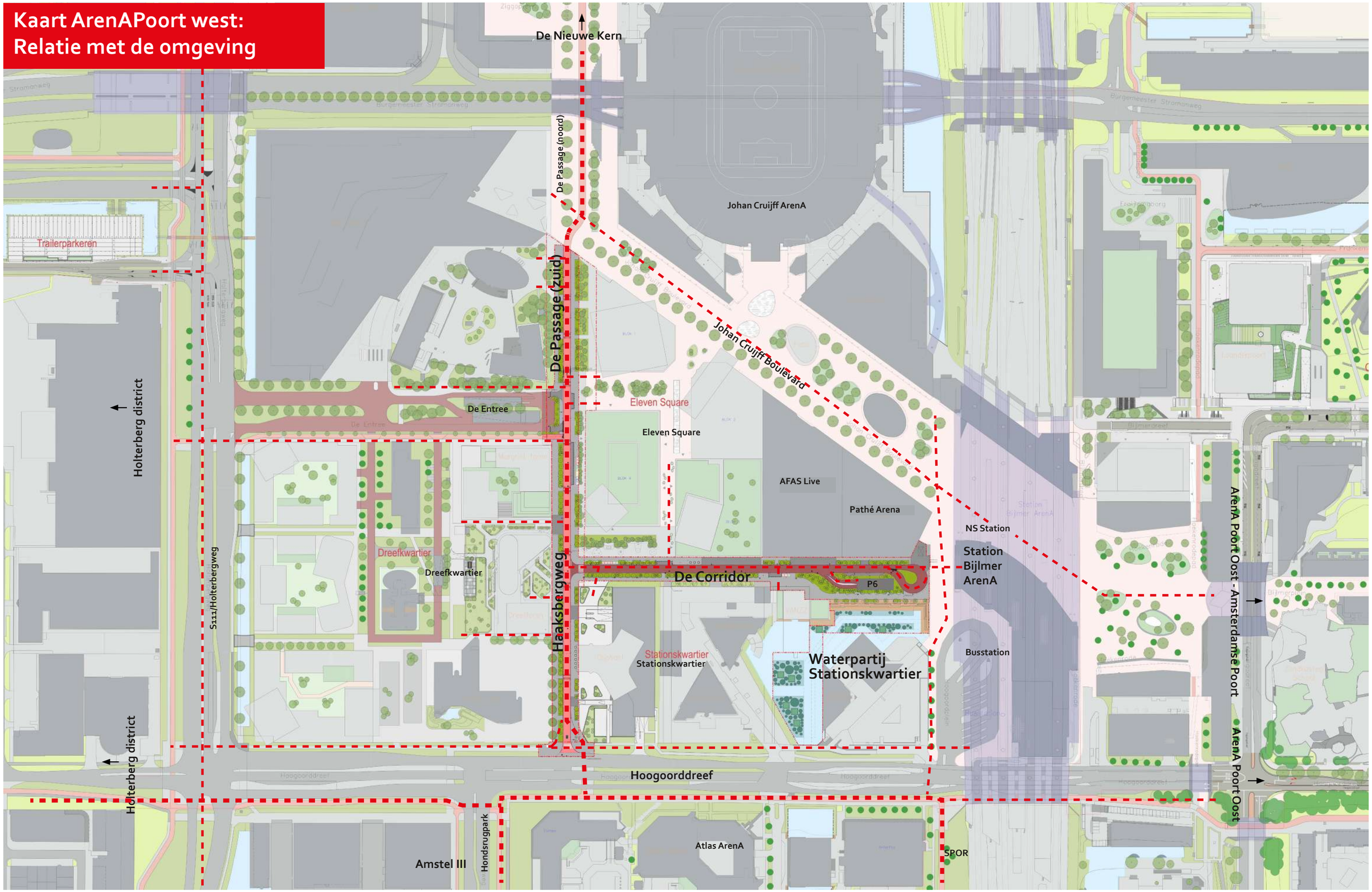
Uit de afstemming met de omliggende projectgebieden (zie 1.5: Relatie met de omgeving), en uit gesprekken met verschillende stakeholders, kwam het belang van logische, aansluitende, veilige en comfortabele routes voor voetgangers en fietsers vaak terug. Naast het gebruik in dagelijkse situaties is er extra oog voor de intensiteitspiek tijdens evenementen, waarbij er tot wel 100.000 bezoekers in het gebied zijn. Dit vraagt om bredere trottoirs en aangename looproutes via waar men tussen venues en parkeerplaatsen of station worden begeleid; een veilige en overzichtelijke inrichting van de rijbanen; aantrekkelijke fietsroutes en genoeg ruimte voor fietsparkeren. In het VO is hier veel aandacht aan besteed. De routes voor verschillende verkeersdeelnemers zijn zo veilig en aantrekkelijk mogelijk vormgegeven, waarbij de onderlinge raakvlakken goed zijn meegenomen. Het ontwerp is uitvoerig afgestemd met betrokken stakeholders.

Een ander aandachtspunt is de afstemming tussen de boven- en de ondergrond. In ArenAPoort West ligt de ondergrond vol kabels en leidingen, wat maakt dat de ruimte boven de grond schaars is voor de plaatsing van bomen, groen en straatmeubilair. Er is een aantal keuzes gemaakt die ruimtelijk inpasbaar zijn en ook voldoende kwaliteit aan de openbare ruimte toevoegen

Het VO is uitgebreid besproken met veel verschillende stakeholders. Het ontwerp is gepresenteerd en besproken tijdens een grote participatiebijeenkomst. Verder zijn er veel individuele sessies met stakeholders georganiseerd. Het ontwerp is naar aanleiding van deze gespreken op meerdere punten gewijzigd en verbeterd. Zie voor een uitgebreide toelichting hoofdstuk drie.



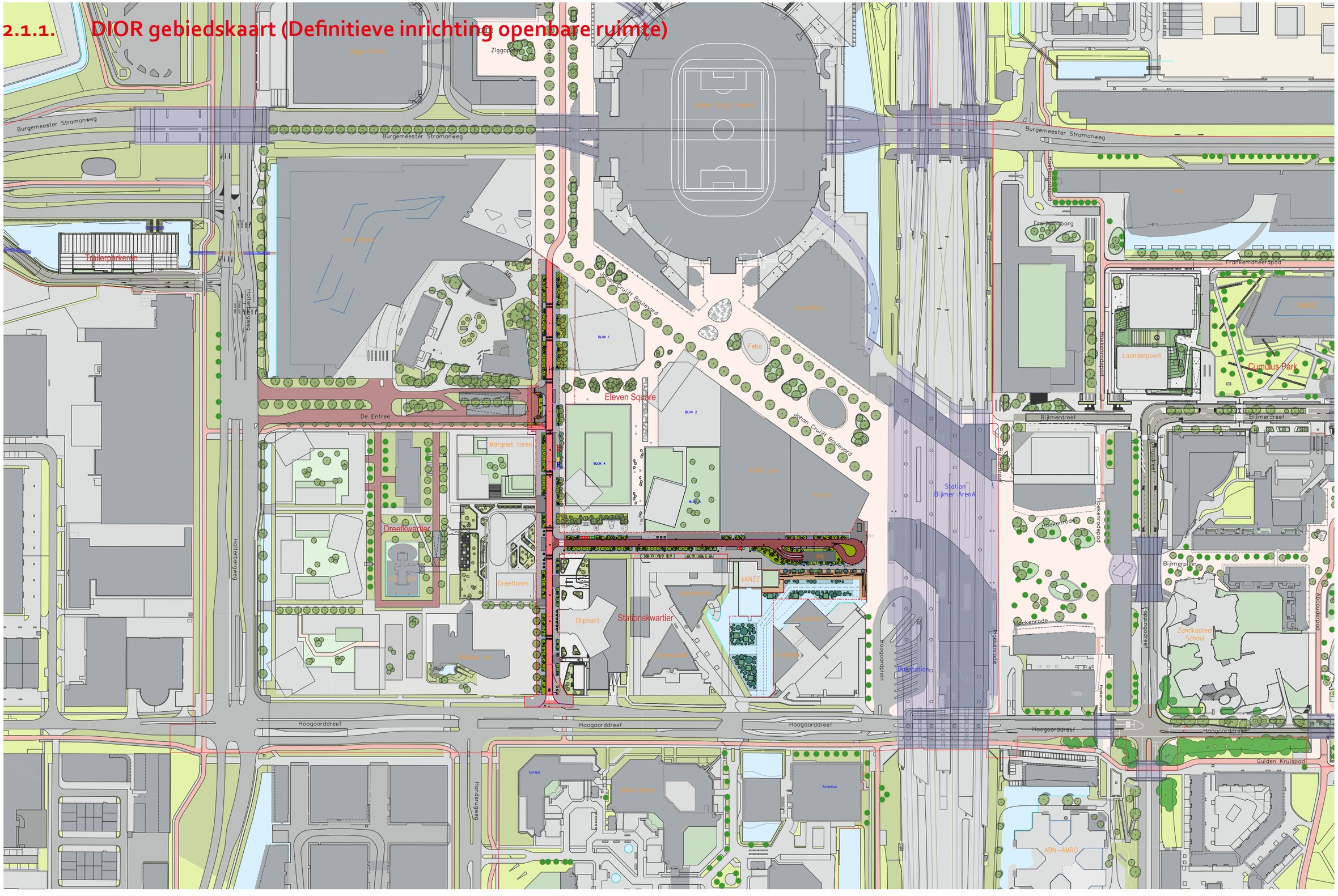
Kaart ArenAPoort west: Relatie met de omgeving



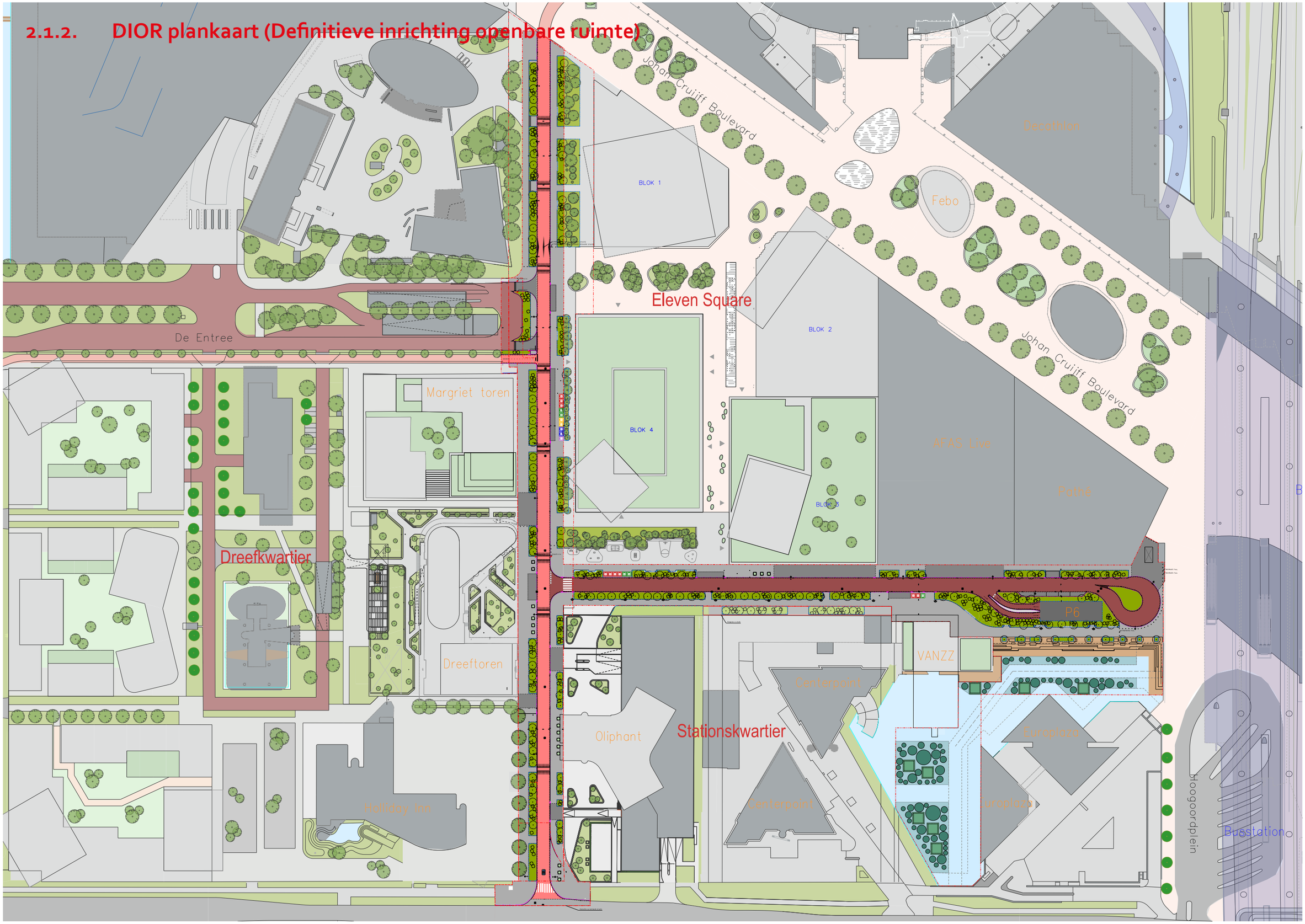
2. Voorlopig ontwerp

2.1. Plankaarten voorlopig ontwerp

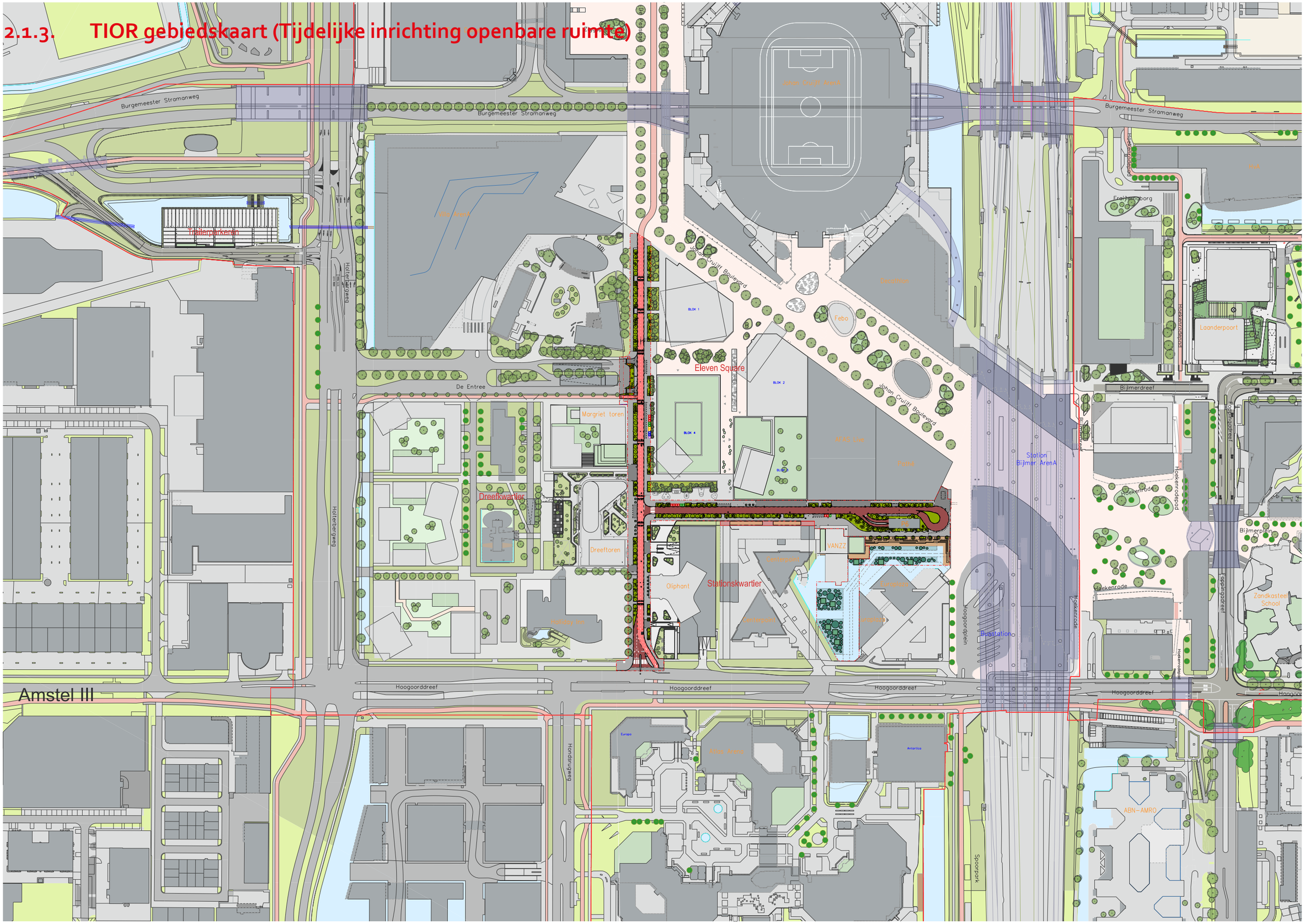
2.1.1. DIOR gebiedskaart (Definitieve inrichting openbare ruimte)



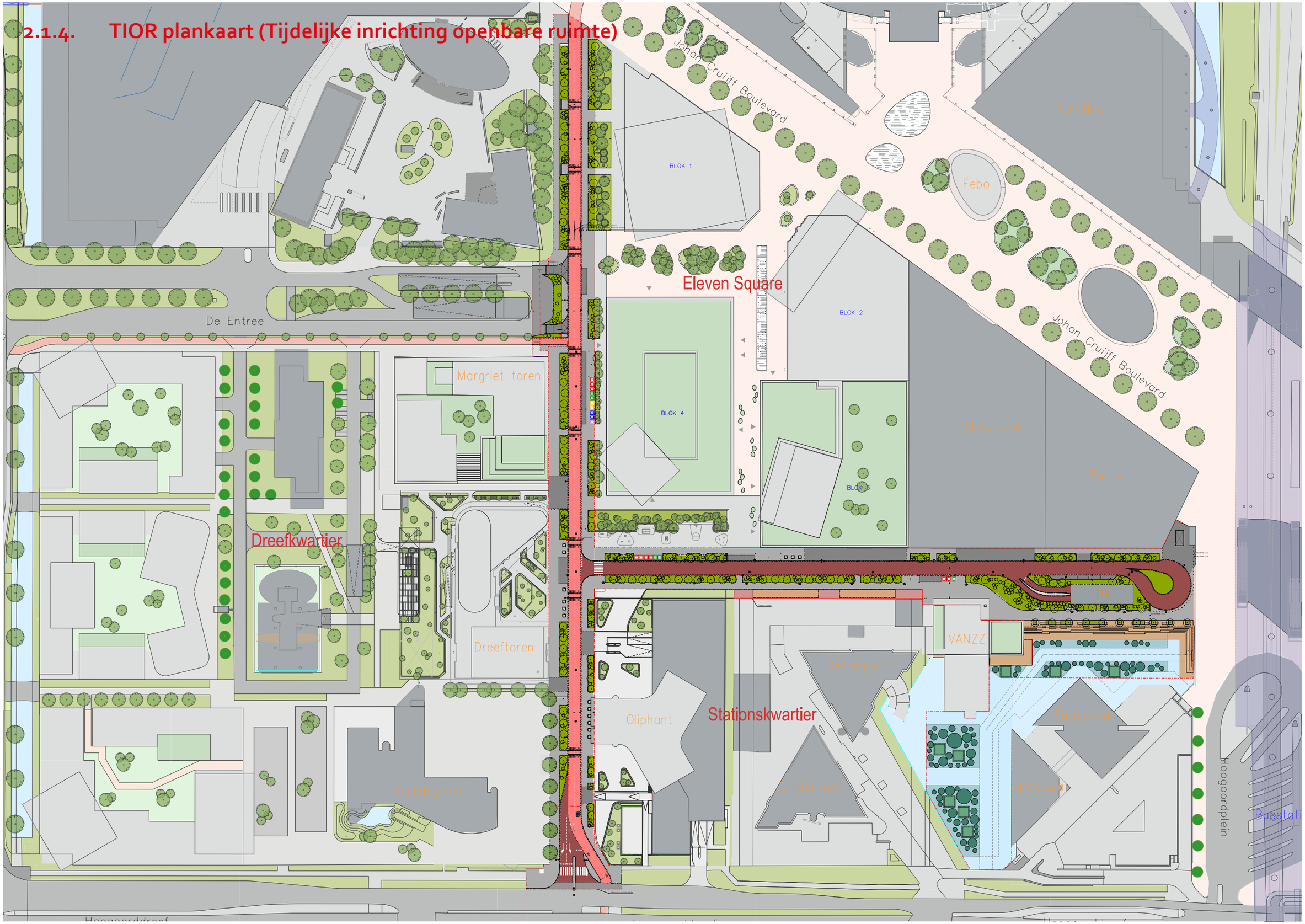
2.1.2. DIOR plankaart (Definitieve inrichting openbare ruimte)



2.1.3. TIOR gebiedskaart (Tijdelijke inrichting openbare ruimte)



2.1.4. TIOR plankaart (Tijdelijke inrichting openbare ruimte)



2.2. Voorlopig ontwerp deelgebieden

2.2.1 De Haaksbergweg

De Haaksbergweg wordt een belangrijke schakel in de regionale fietsverbinding die vanaf Abcoude, via het AMC en Amstel III door ArenAPoort West naar het centrum loopt. Ook verbindt het station Amsterdam Amstel via de Nieuwe Kern met station Bijlmer ArenA door middel van een aantrekkelijke fietsroute.

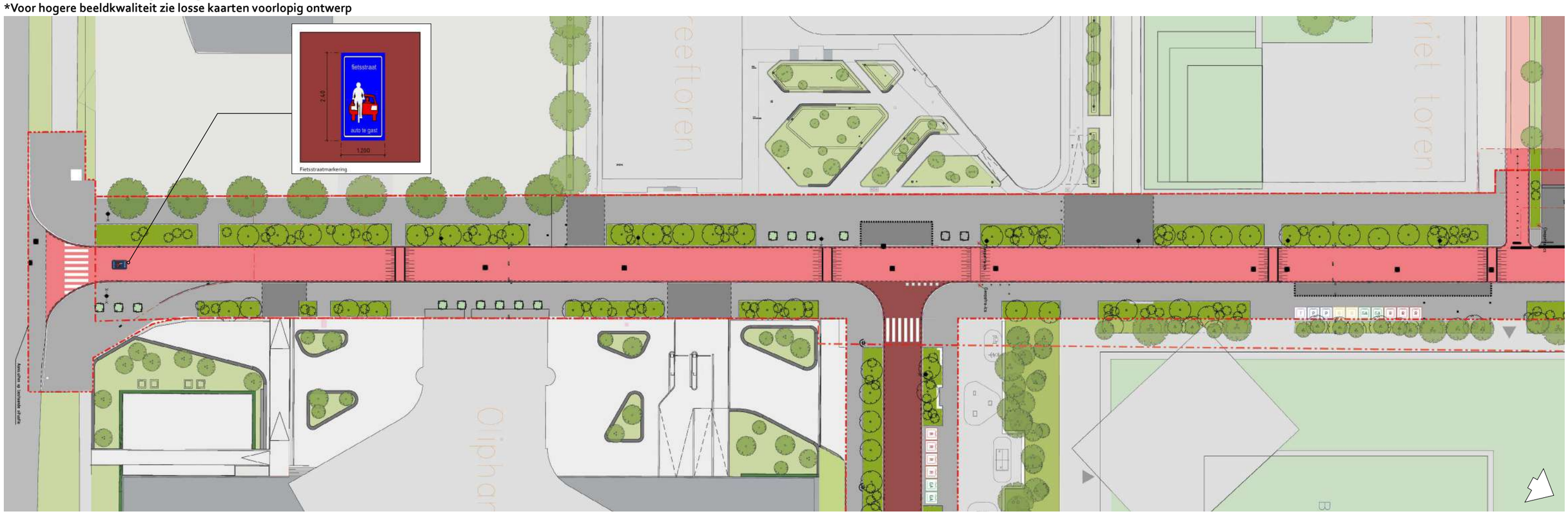
De Haaksbergweg wordt een groene, autoluwe fietsstraat. De auto is te gast en er rijdt alleen gemotoriseerd bestemmingsverkeer (met uitzondering van evenementensituaties). Het betreft autoverkeer van/naar P6 en vanuit P8; logistiek verkeer naar AFAS Live en Eleven Square; kleinschalige bevoorrading van Eleven Square, Holiday Inn en een aantal winkels op de Johan Cruijff Boulevard; en vuilniswagens.

De Haaksbergweg is een fietsstraat van 6,00 meter breed en uitgevoerd in rood asfalt. Het verandert daarmee in een royale straat, met trottoirs van minimaal 3,00 meter breed aan beide kanten. Deze zijn uitgevoerd in 15x30 betontegels met een N-toeslag. De fietsstraat maakt het mogelijk veel meer groen toe te passen, door de groenvakken in de openbare ruimte te combineren rondom Eleven Square en de Oliphant. De groenvakken worden zo tussen de 2,70 en 5,20 meter breed. Op plekken waar geen groen kan worden toegepast door de aanwezige kabels en leidingen (zoals voor de Dreefkavel of op de kopzijde van de Oliphant) worden grote, groenbakken toegepast.

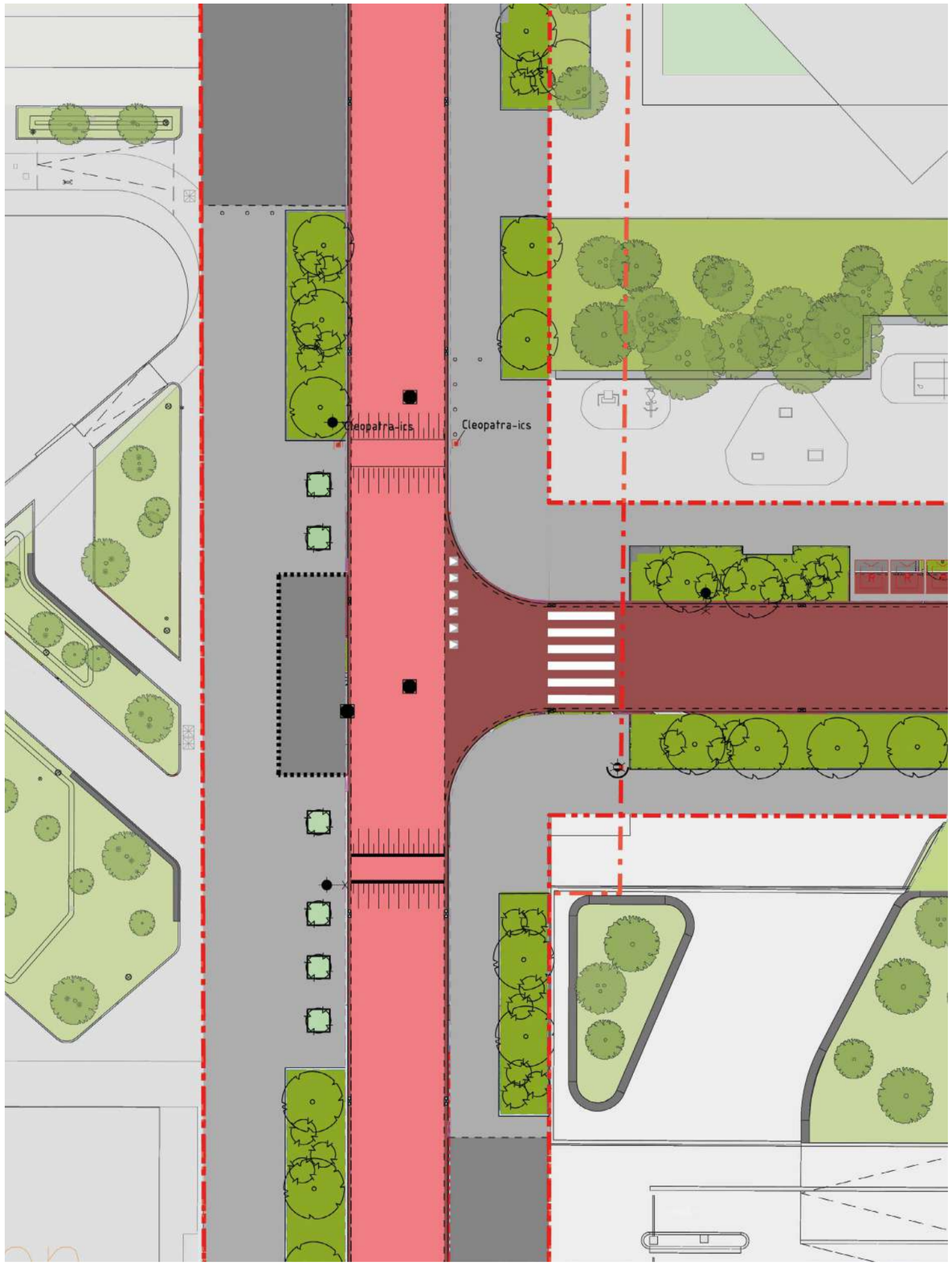
Het zuidelijk deel van de Haaksbergweg sluit aan op de Hoogoorddreef. De toekomstige aansluiting wordt voorlopig beschouwd als tweemaal een eenbaansweg voor gemotoriseerd verkeer, een tweerichtingenfietspad en een trottoir aan beide zijden van het profiel (zie TIOR aansluiting). De gedetailleerde uitwerking van de toekomstige aansluiting valt binnen de scope van de ontwerpopgave voor de Hoogoorddreef. Tot dit moment zal er worden gewerkt met een tijdelijke aansluiting. Deze houdt rekening met -en sluit aan op- de huidige verkeerssituatie en verkeerslichten op de Hoogoorddreef. In overleg met de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA) is een passende aansluiting van de Haaksbergweg op de Hoogoorddreef uitgewerkt. De toekomstige aansluiting is voldoende veilig en zorgt voor een goede afwikkeling van het aanwezige auto- en fietsverkeer.

De Haaksbergweg plankaart*

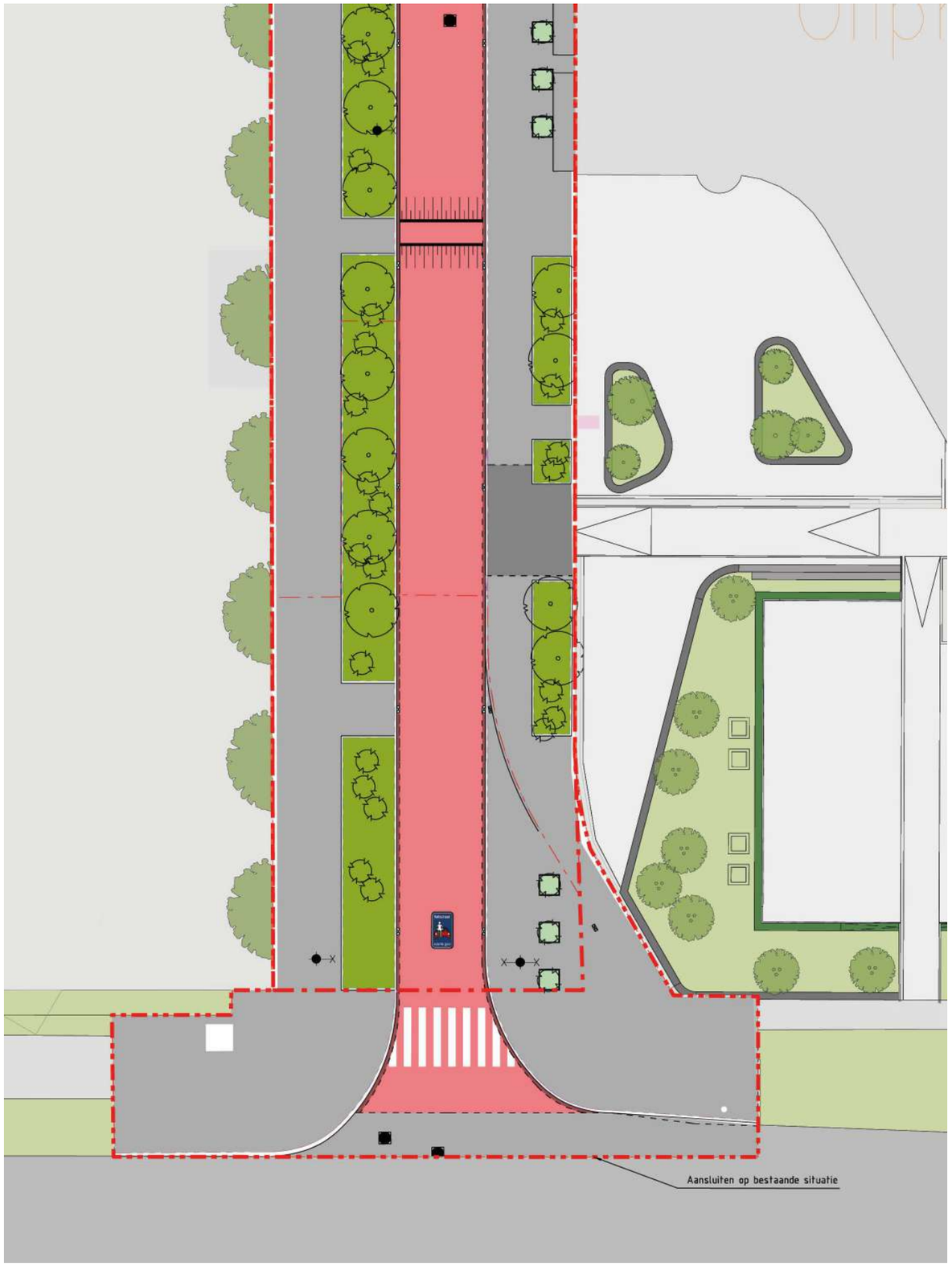
***Voor hogere beeldkwaliteit zie losse kaarten voorlopig ontwerp**



Aansluiting Haaksbergweg-De Corridor

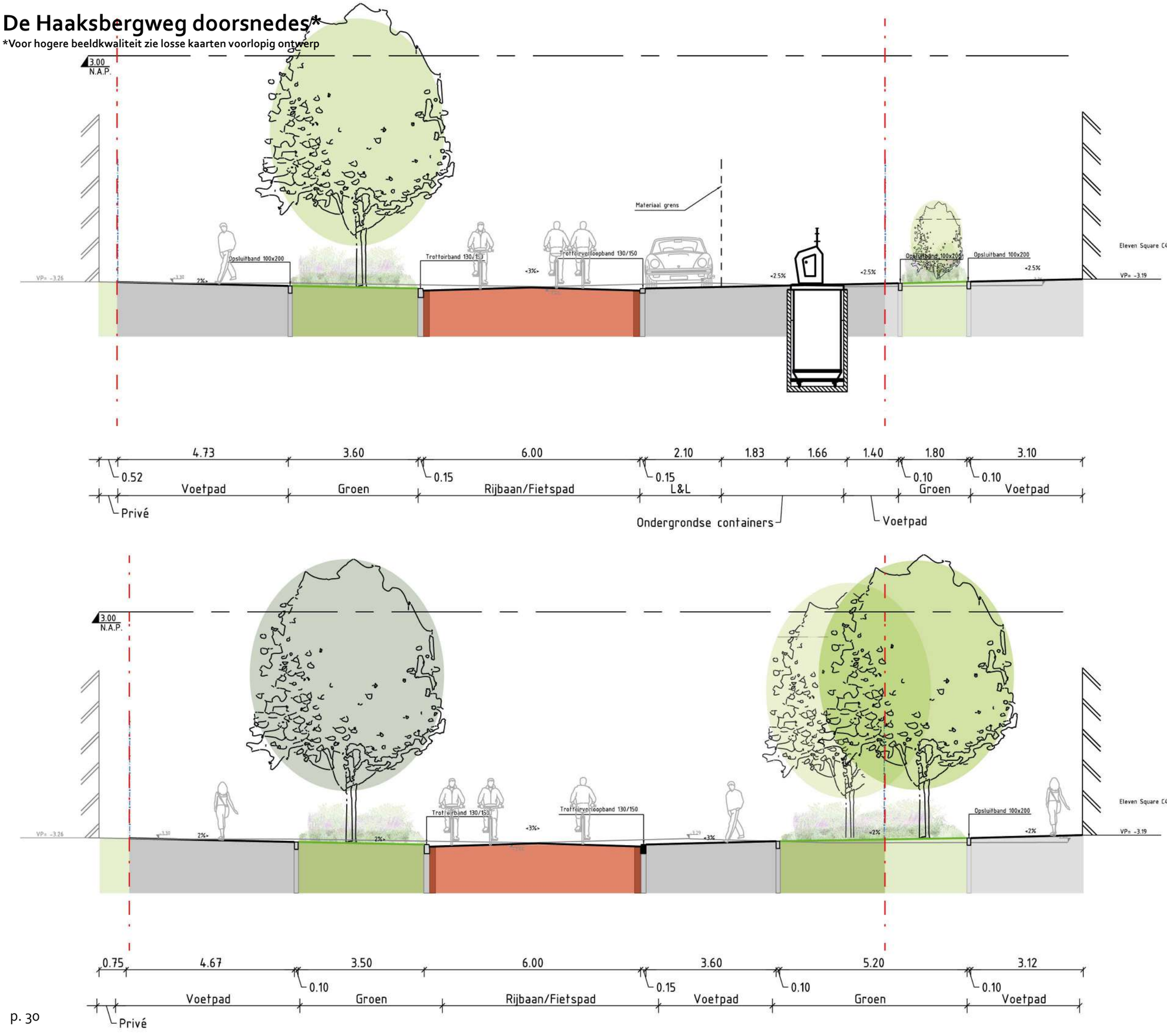


Aansluiting (DIOR) Haaksbergweg-Hoogoorddreef



De Haaksbergweg doorsnedes*

*Voor hogere beeldkwaliteit zie losse kaarten voorlopig ontwerp



2.2.2. De Corridor

In de toekomst is de Corridor over de hele lengte een vriendelijke en meer groene straat. Hierover kan veilig en comfortabel worden gelopen en gefietst, en het is prettig om aan te wonen. De ontwikkeling van Eleven Square en The Vanzz zorgt voor aantrekkelijke en meer levendige plinten. Al het logistiek verkeer voor AFAS Live en Eleven Square wordt inpandig opgelost met de nieuwe loading dock/expeditieruimte die wordt gerealiseerd.

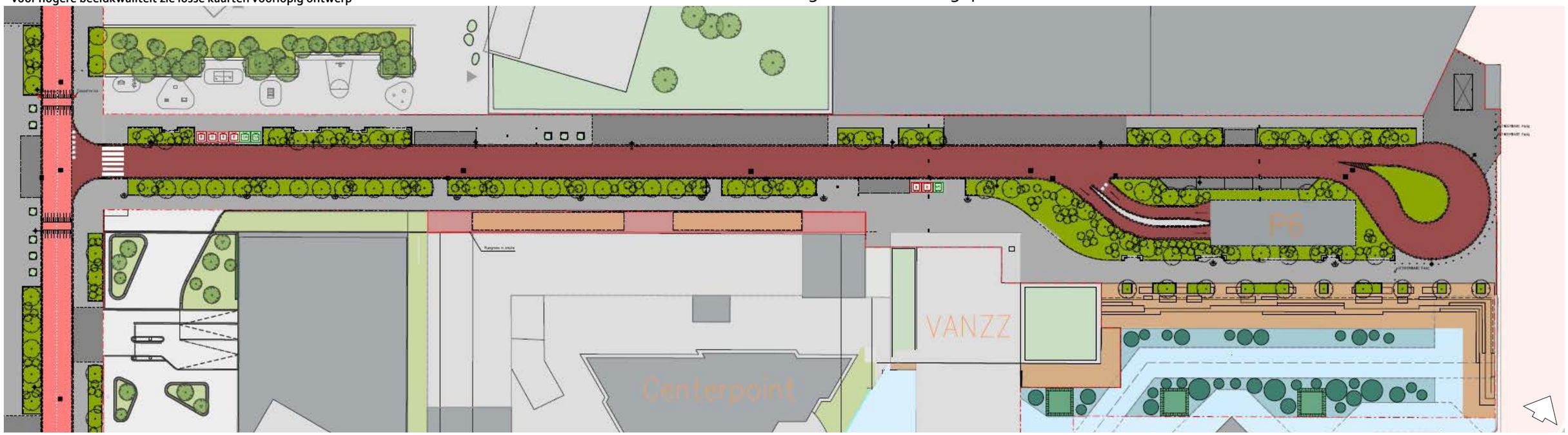
De huidige ETW30 situatie zal ook in de toekomst in stand worden gehouden. De rijbaan van de Corridor is 6,50 meter breed en is uitgevoerd in klinkers (materialisatie conform ETW30 Puccini beleidskader: gebakken klinkers, keiformaat, 200 x 100 x 80). De fietsroute richting station Bijlmer ArenA wordt vooral gebruikt door fietsers die vanuit het Dreefkwartier komen. Hier rijdt alleen gemotoriseerd bestemmingsverkeer naar P6, Pathé ArenA, de AFAS Live en Eleven Square. De logistieke trailers voor AFAS Live rijden altijd onder begeleiding in en uit het loading dock (voor AFAS Live zijn dit circa 25 trailers per week). Verder heeft Pathé ArenA naast de voetgangers entree van de P6 een plek om te laden en lossen. Op de kop van de Corridor wordt een cul-de-sac rotonde aangelegd. In het midden wordt lage beplanting aangebracht. Naast P6 komen vijf taxistandplaaten (TTO) en één gehandicaptenparkeerplaats, zoals in bestaande de situatie. P6 krijgt een in- en uitrit op de Corridor. De ambitie is om in de toekomst P6 wellicht tot een fietsparkeergarage om te vormen en het autoverkeer nog verder terug te dringen. Een belangrijk aandachtspunt is de kruising van de Corridor met de Haaksbergweg. Mede door de inrichting (met de keuze voor een fietsstraat) en de voorrang die fietsers op de Haaksbergweg hebben op het verkeer vanaf de Corridor, wordt de situatie zo duidelijk en veilig mogelijk ingericht. Het weglaten van hoog groen en plaatsen van lage groen bakken verbetert het zicht en de veiligheid op de kruising. Verder wordt de voorrangssituatie met bord B06 en haaientanden op de Corridor verduidelijkt. Ook het onderscheid in materialisatie (rood asfalt versus klinkers) draagt bij aan een verduidelijking van de verkeerssituatie.

Door deze aanpassingen wordt het profiel van de Corridor verbreed tot 23 meter (van gevel tot gevel). Er is meer ruimte voor voetgangers en fietsers, maar ook voor groen. Zo krijgt de straat een hogere verblijfskwaliteit en worden de effecten van windhinder en hittestress verminderd.
Aangrenzend aan de Corridor zijn ook het speelplein bij Eleven Square en de steiger aan het water bij het Stationskwartier. Mede hierdoor wordt het levendiger en aantrekkelijker.

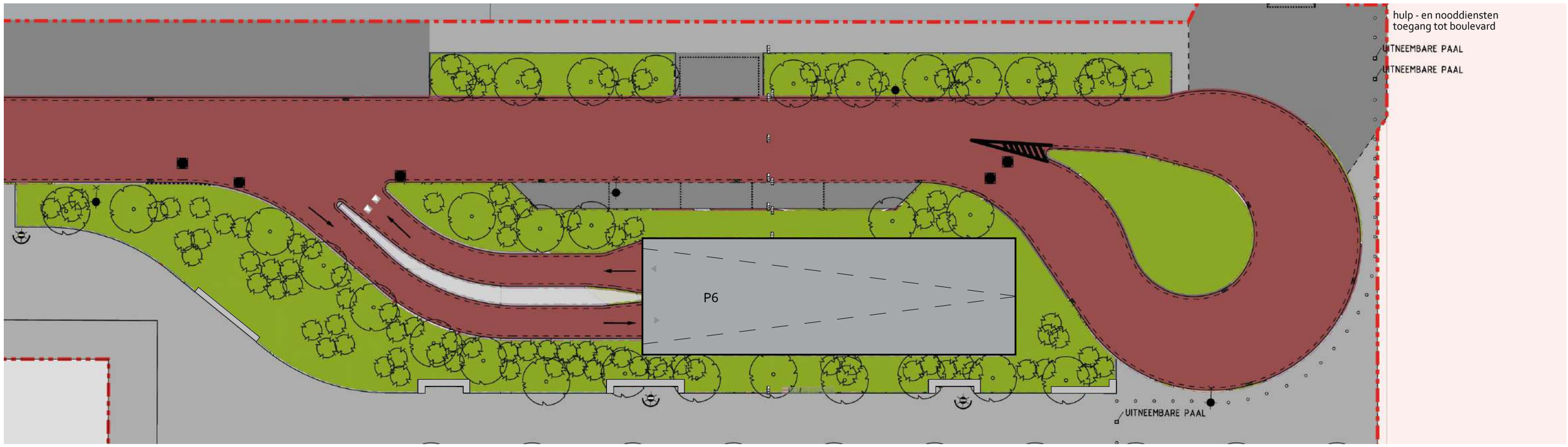
De trottoirs aan beide zijden van de Corridor worden uitgevoerd in 15x30 betontegels. De trottoirs hebben een minimale breedte van 3,00 meter om voetgangersstromen soepel te begeleiden. De groenbakken zijn tussen de 1,80 en 3,20 meter breed. Op plekken waar geen groen kan worden toegepast door de aanwezige kabels en leidingen worden lage groenbakken toegepast.

De Corridor plankaart*

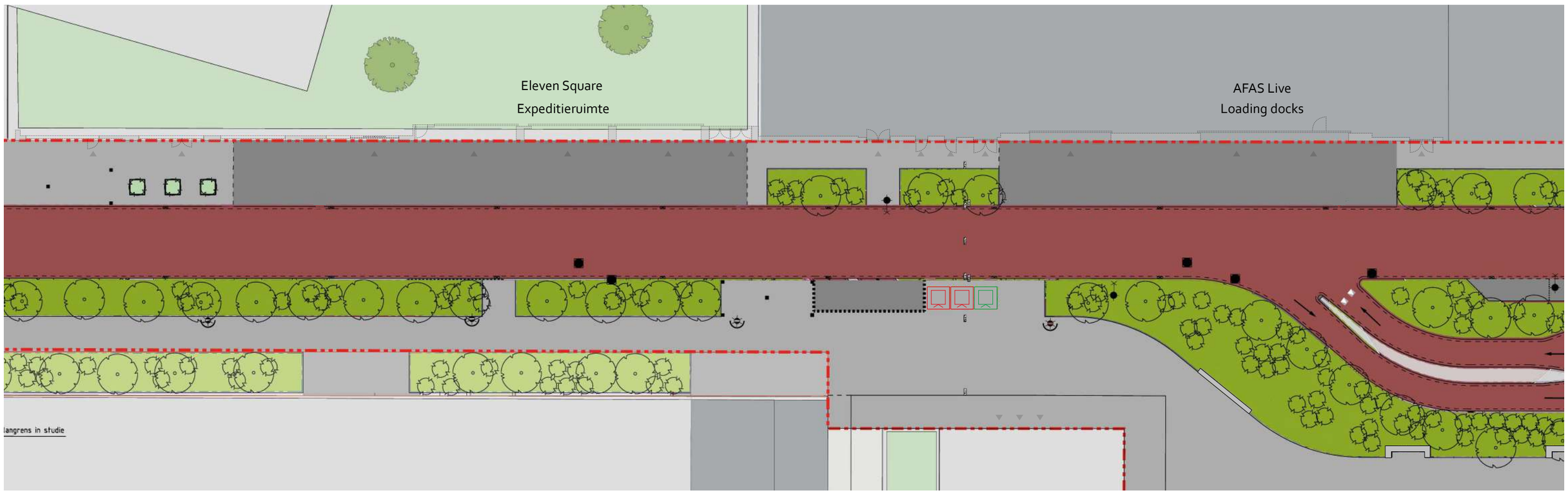
***Voor hogere beeldkwaliteit zie losse kaarten voorlopig ontwerp**



Cul-de-sac en P6 de Corridor

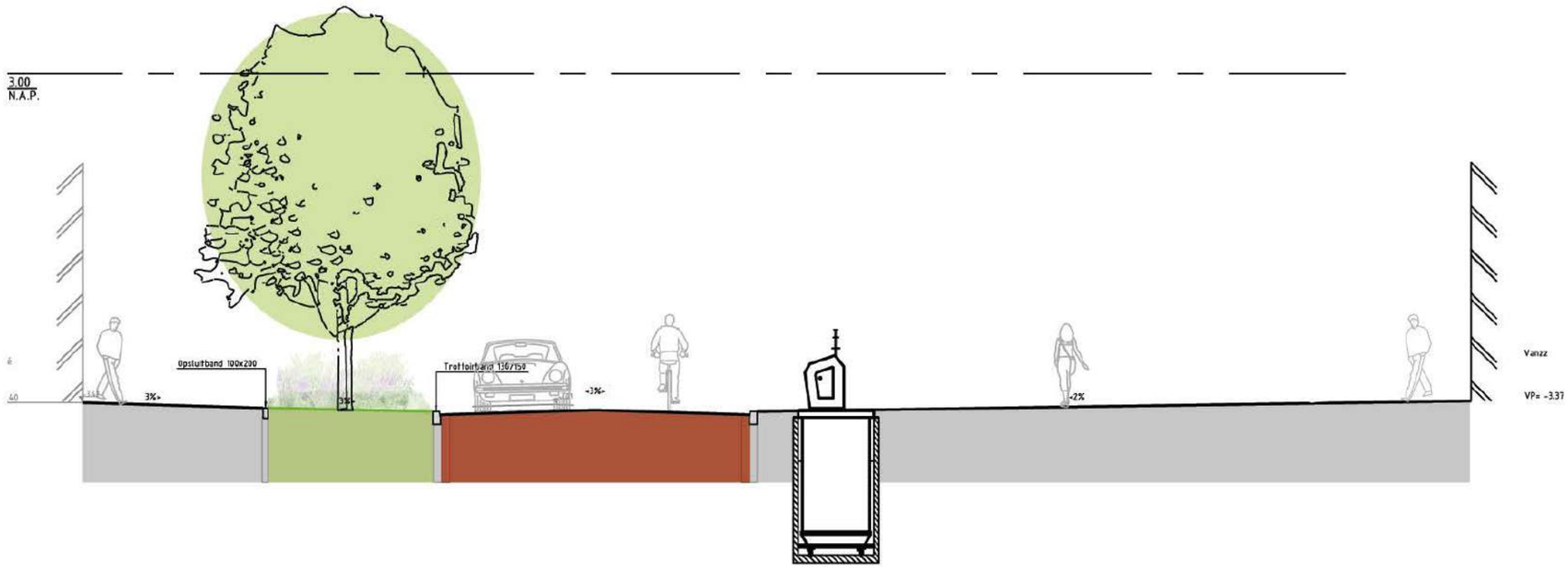


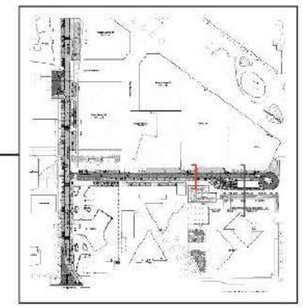
Expeditieruimte bereikbaarheid de Corridor

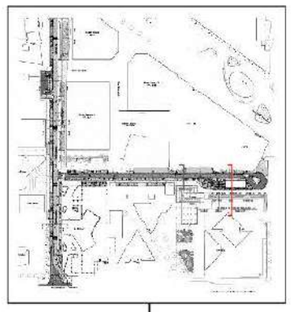


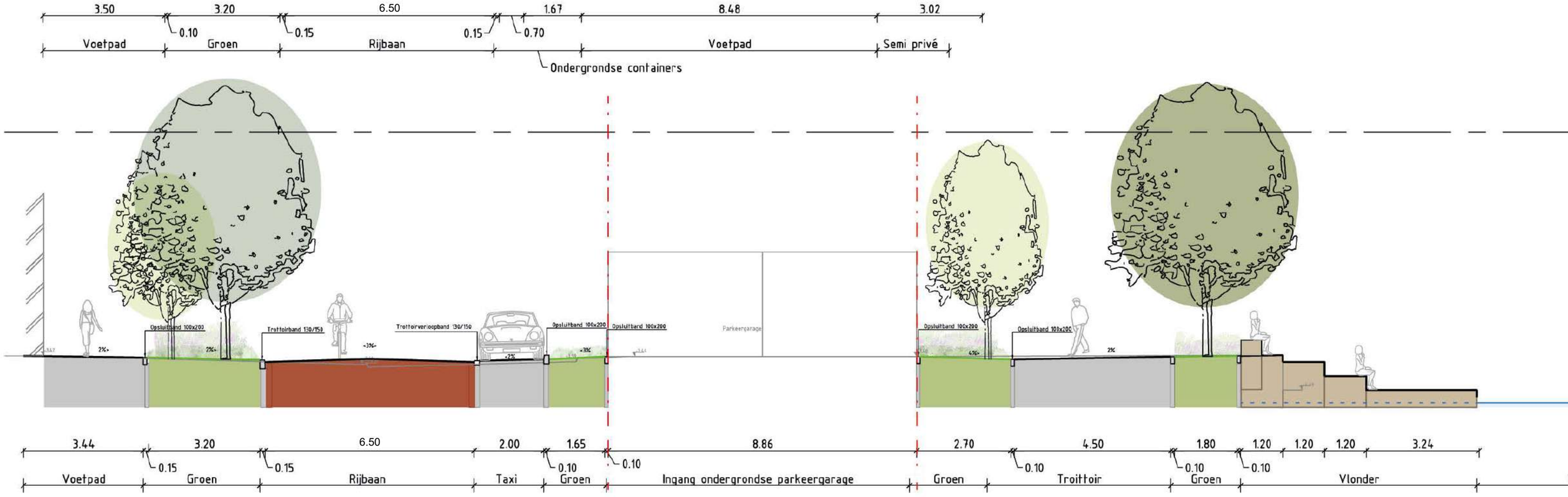
De Corridor doorsnedes*

***Voor hogere beeldkwaliteit zie losse kaarten voorlopig ontwerp**









2.2.3. De Passage (zuid)

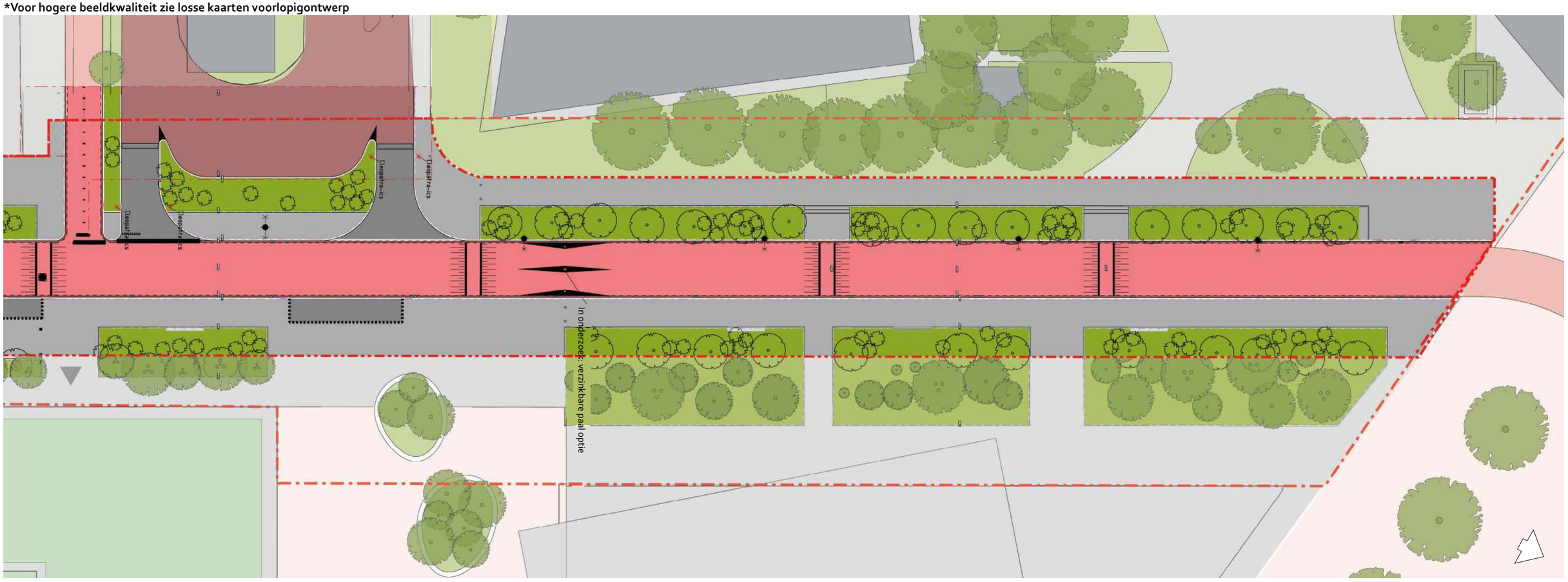
De Passage (zuid) is de verbinding tussen de Haaksbergweg en de Passage (noord), het deel ten noorden van de Johan Cruijff Boulevard. Net als de Haaksbergweg is de Passage (zuid) in de toekomst een belangrijke schakel in de regionale fietsverbinding.

De Passage (zuid) is in de toekomst een groen fietspad. Deze is ter hoogte van de Haaksbergweg door een handmatig verzinkbare paal met SOS-systeem of Cleopatra camerasysteem ontsloten voor gemotoriseerd verkeer. Met venstertijden en/of afspraken kan hier alleen gemotoriseerd bestemmingsverkeer doorheen (laden en lossen, nood- en hulpdiensten). De afsluiting wordt conform de CVC-richtlijn ingeleid met een 20 meter lange inleidingsstrook. In de huidige situatie, waarbij er slagbomen staan, komt hier al erg weinig gemotoriseerd verkeer: circa 25 tot 30 voertuigen per dag (cijfers o.b.v. meting slagboom, 2024). De afsluiting komt voort uit afstemming met Stakeholders, N&H-diensten, OMC, het Loodsteam Intelligente Toegang en de afdeling Beheer. De specifieke uitwerking vindt plaats in het DO en in afstemming met de hiervoor genoemde stakeholders.

De 6 meter brede fietsstraat wordt uitgevoerd in rood asfalt. Het trottoir aan de west zijde heeft een minimale breedte van 2,44 meter en de oost zijde heeft twee trottoirs, één van 3,50 meter en één van 6,36 meter breed. De trottoirs worden uitgevoerd in 15x30 betontegels. Deze drie loop routes borgen en begeleiden de grote bezoekersstromen bij evenementen comfortabel en snel naar de omliggende parkeergarages. De groenstroken zijn tussen de 3,50 en 10,40 meter breed. Er wordt rigoureus vergroend om de hittestress op en rondom de Johan Cruijff Boulevard zoveel mogelijk terug te dringen. De brede groenstroken zijn mogelijk doordat deze worden aangesloten op het openbare groen rond Eleven Square.

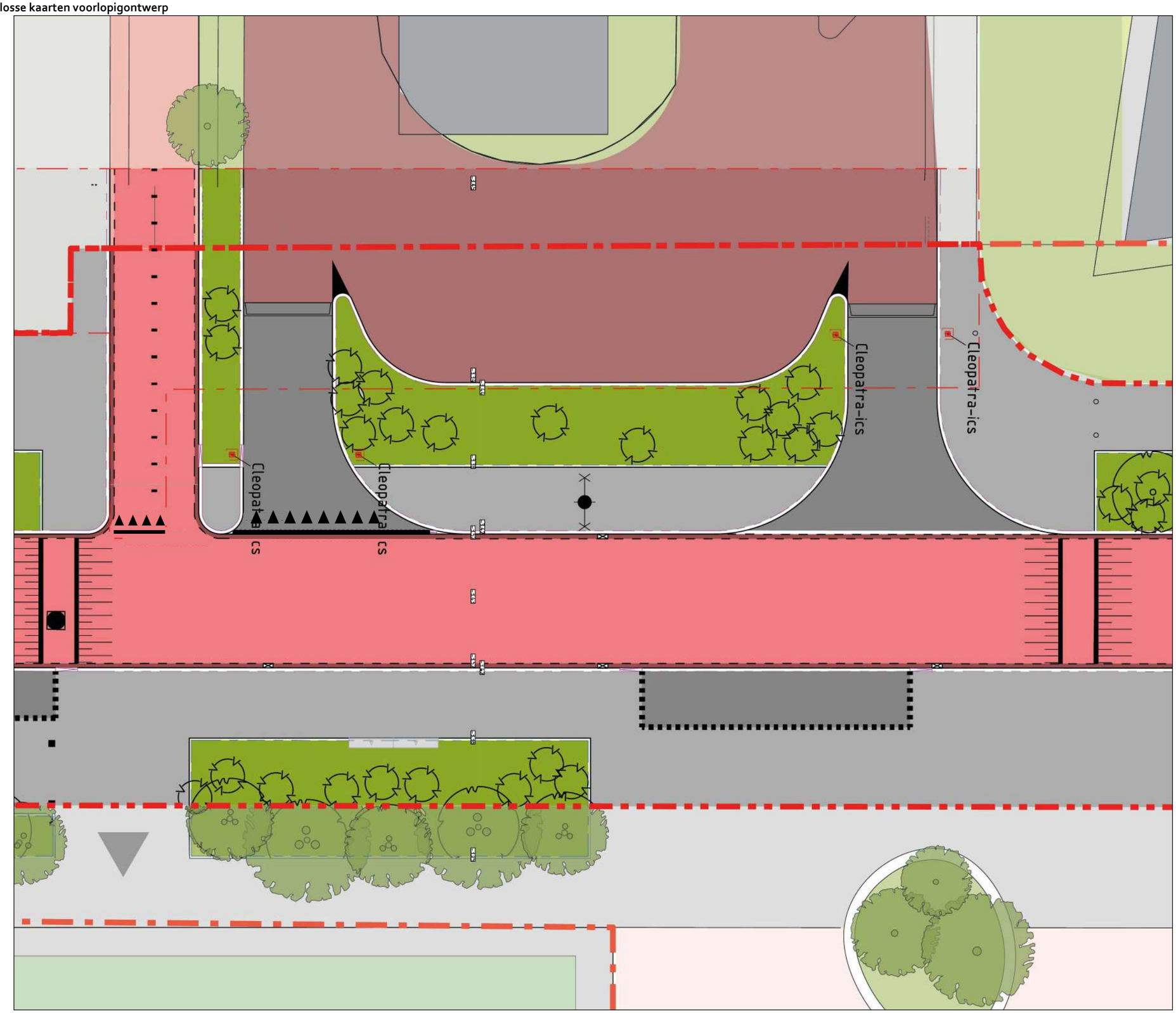
De Passage (zuid) plankaart*

*Voor hogere beeldkwaliteit zie losse kaarten voorlopigontwerp



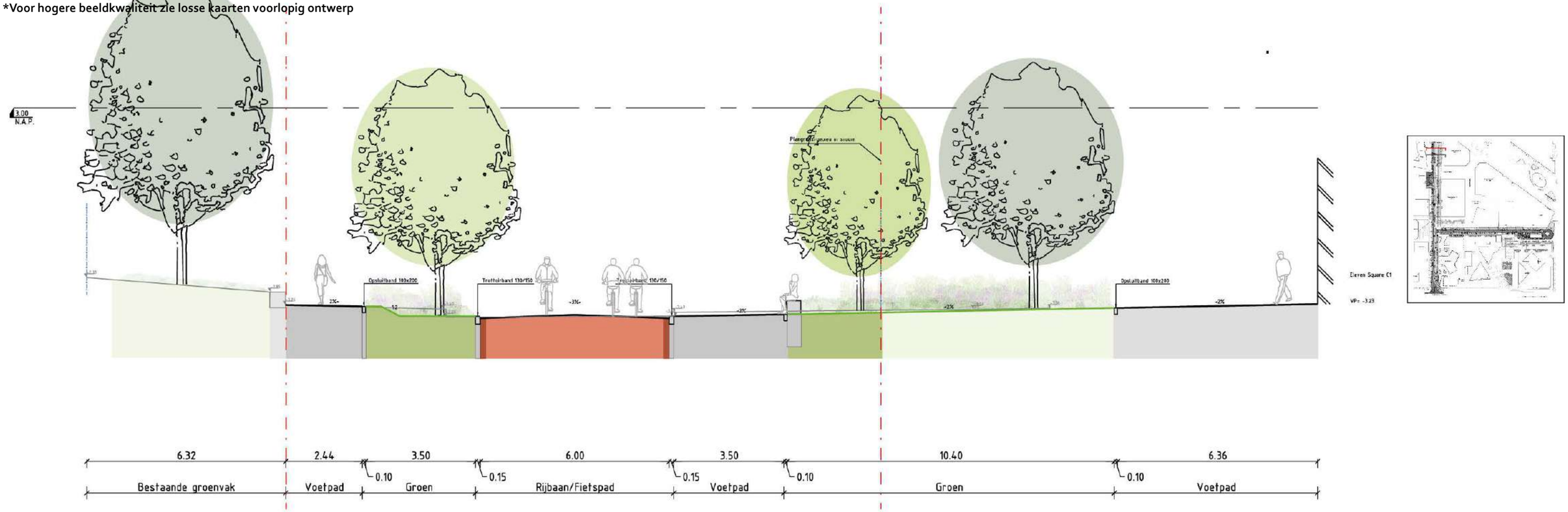
De Passage (zuid) deelgebied*

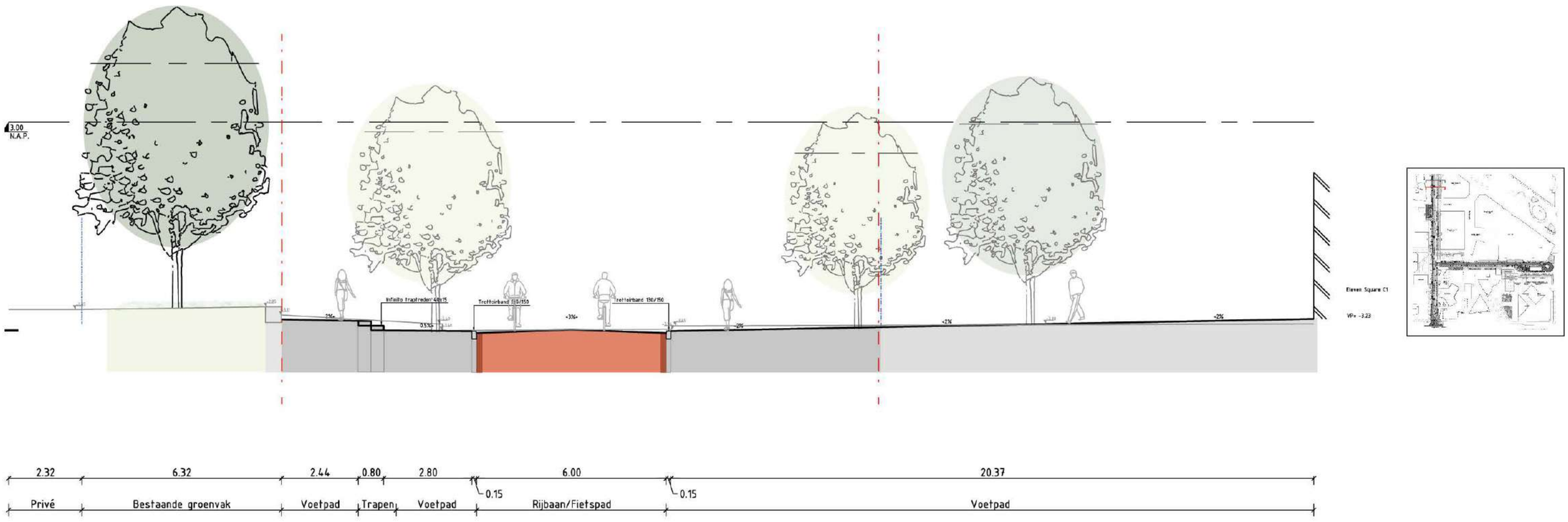
*Voor hogere beeldkwaliteit zie losse kaarten voorlopigontwerp



De Passage (zuid) doorsnedes*

***Voor hogere beeldkwaliteit zie losse kaarten voorlopig ontwerp**





Moodboard: beoogd straatbeeld vergroening de Haaksbergweg, de Corridor en de Passage (zuid)













2.2.4. Waterpartij Stationskwartier

In de toekomst verandert, naast de Corridor, ook het station Bijlmer ArenA. Er wordt beoogd om van het gebied rondom het station (het Stationskwartier) ook een aantrekkelijke woon- en werkomgeving te maken. Hierbij past de ambitie om ook een prettiger verblijf- en leefklimaat te creëren. Hierin speelt de waterpartij een belangrijke rol. Deze wordt veel aantrekkelijker voor bewoners en bezoekers, door deels vervanging en aanleg van een houten vlonder van zo'n 727 m2 met zitgelegenheid, hoogwaardig groen in het water en op de kades.

Het vlonder is gemaakt van duurzaam hardhout of thermisch gemodificeerd hout, zodat het niet alleen een mooie en warme uitstraling heeft, maar ook bestand is tegen weersinvloeden, slijtage en de levensduur verlengt. Het vlonder moet ook voldoen aan de volgende basiscriteria:

- Basiscriteria Puccini: aanbesteedbaar, beheerbaar, mooi, veilig.
- Veilig en toegankelijk voor iedereen e.g. stroefheid van ondergrond (anti-slip) .
- Het vlonder moet bijdragen aan het verbeteren van de verblijfskwaliteit.
- Het vlonder moet niet bijdragen aan de bestaande hittestress.
- Het nieuw materiaal moet duurzaam zijn en 'Hufterproof'.
- Het vlonder moet voldoen aan de afstemmingen gemaakt met Waternet en omliggende stakeholders.
- Onderzoek in DO fase moet uitwijzen of de basisstructuur van het bestaande vlonder kan worden hergebruikt voor het nieuwe vlonder.
- Het is de ambitie om het huidige vlondermaterial ergens opnieuw te gebruiken.

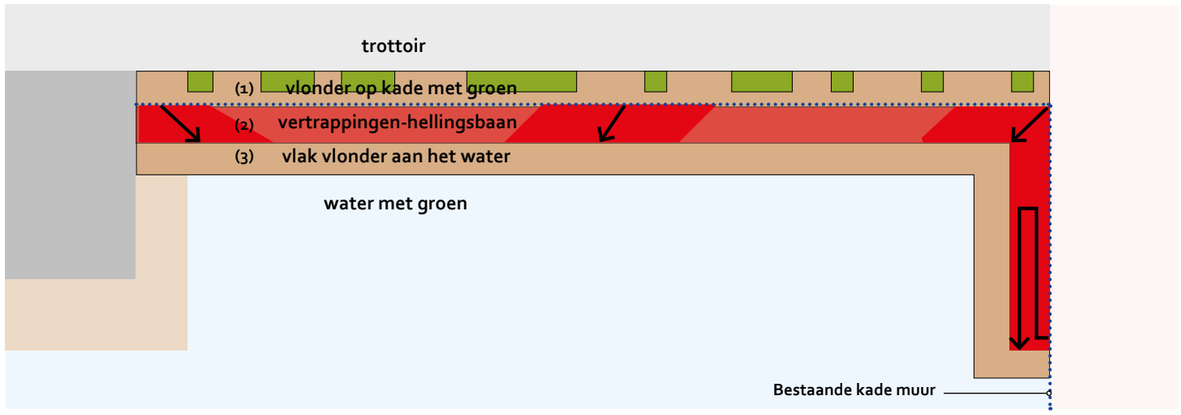
Het vlonder bestaat in uit 3 niveaus: (1) het groenplateau is het hoogste deel van het vlonder liggend op de kade gelijk aan het trottoir niveau (-NAP 3.4m) met groenvakken, bomen en zitgelegenheid. (2) het ludiek-plateau bestaat uit vertrappingen, zitgelegenheid en hellingsbaan. Deze maakt het vlonder toegankelijk voor alle doelgroepen. Het ludieke patroon is speels maar bestaat uit repeterende maatvaste 'bouwblokken'. Het patroon komt voortuit aangrenzend progamma en belangrijke loop- en zichtlijnen. (3) het blauw-plateau, op NAP -4,4m hoogte, zweeft boven het water en is de verbindende factor tussen land en water. Dit deel van vlonder is obstakel vrij. In de DO fase wordt het vlonder verder uitgewerkt met o.a. de optie voor een hellingbaan. Dit kwam naar voren in de gesprekken met de stadsergonoom en Platform Gehandicapten Zuidoost. Dit voldoet ook aan de NEN-norm en het Handboek voor toegankelijkheid (2013).

De ambitie is om de waterpartij van 6.937 m2 rigoureus te vergroenen. De noodzaak hiertoe is er ook, gezien de slechte waterkwaliteit. Door onderwaterplanten te planten wordt de ecologische waterkwaliteit aanzienlijk verbeterd en biedt deze meer voor mens en dier. Het draagt ook bij aan de waterkwaliteit in de gehele Amstelscheg. Er worden 40cm hoge groene onderwatertalud(en) van totaal zo'n 300 m2 op – 0,40 meter diepte ten opzichte van het oppervlaktewater aangelegd (waterdiepte is 80cm). Zo wordt er geen water gedempt. Verder wordt er 1.380 m2 aan onderwaterplanten toegevoegd. Deze zijn het hart van de ecologische waterfiltering.

In afstemming met stakeholders en Waternet zal de vergroening zo worden toegepast dat het binnen de gemeentelijke kavelgrens plaats vindt, en is afgestemd op de primaire watergang – NIBUL004, voor welke een doorstroom 6 meter breed wordt gehanteerd. Er wordt minimaal 6 meter afstand gehouden van de gevels welke direct op het water aansluiten voor bereikbaarheid van privaatgebouwbeheer.

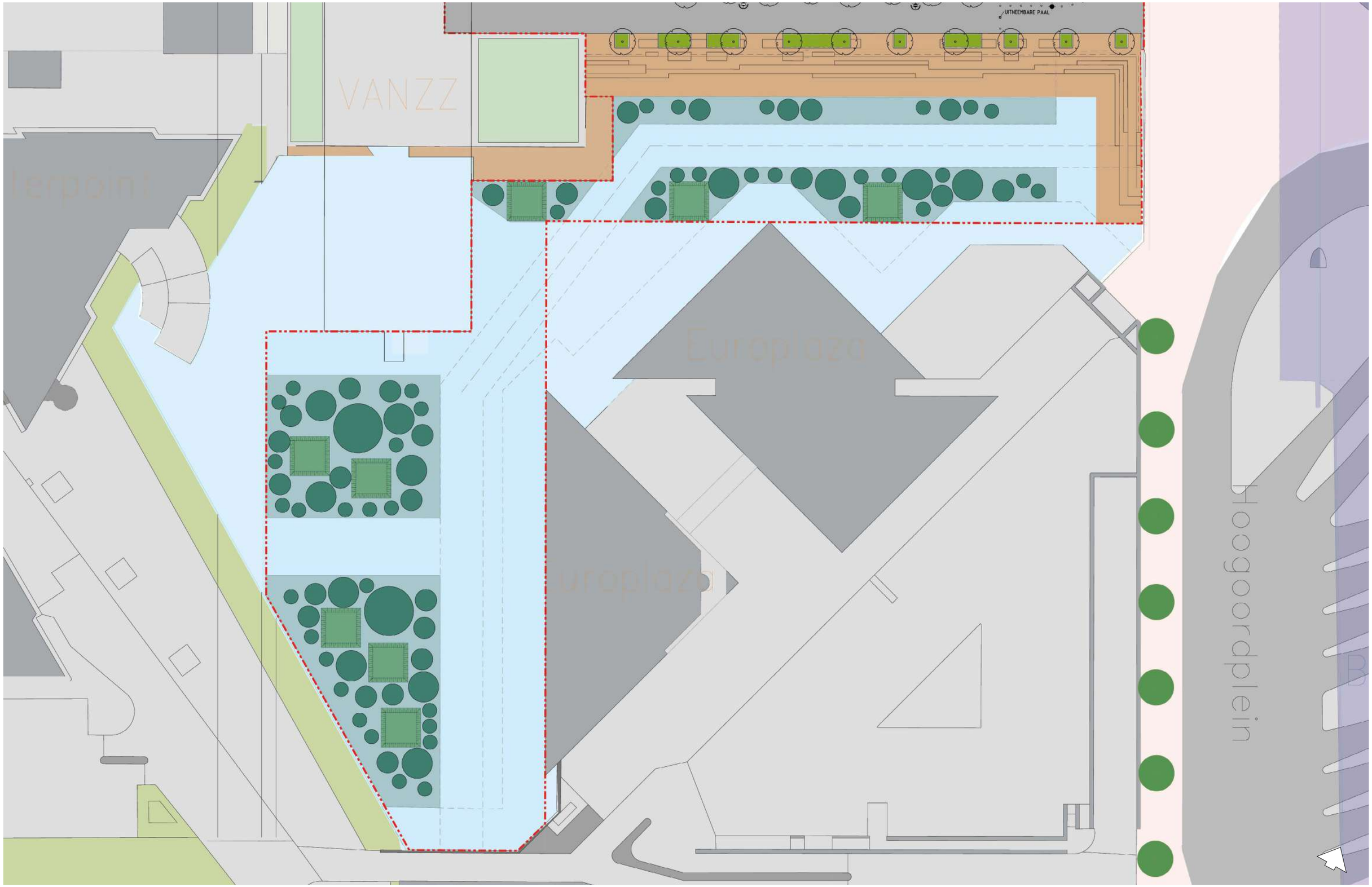
Het verbeteren en vergroenen van de waterpartij is eerder niet meegenomen in de raming in de grondexploitatie, maar gezien de wens en noodzaak om dit deelgebied kwalitatief te verbeteren wordt er gekeken of er door middel van besparingen op andere onderdelen en groensubsidies toch een kwaliteitsslag kan worden gerealiseerd.

Parti Vlonder waterpartij Stationskwartier

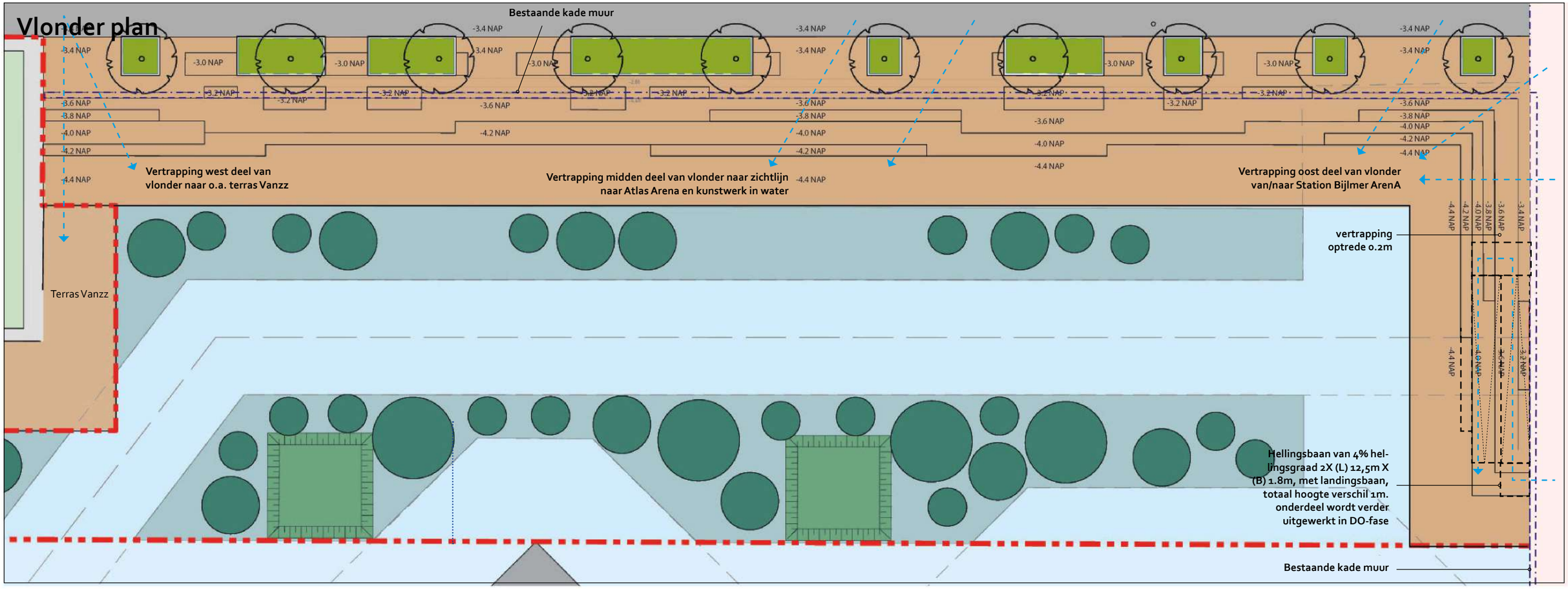


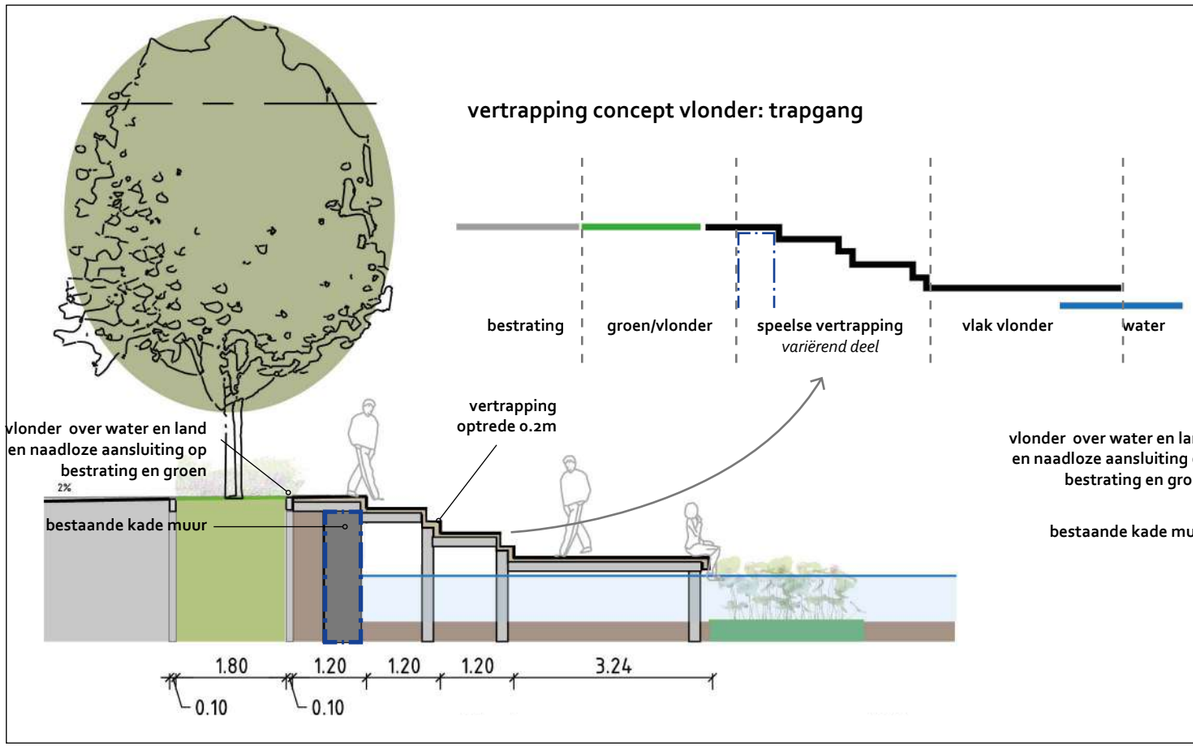
Waterpartij Stationskwartier plankaart*

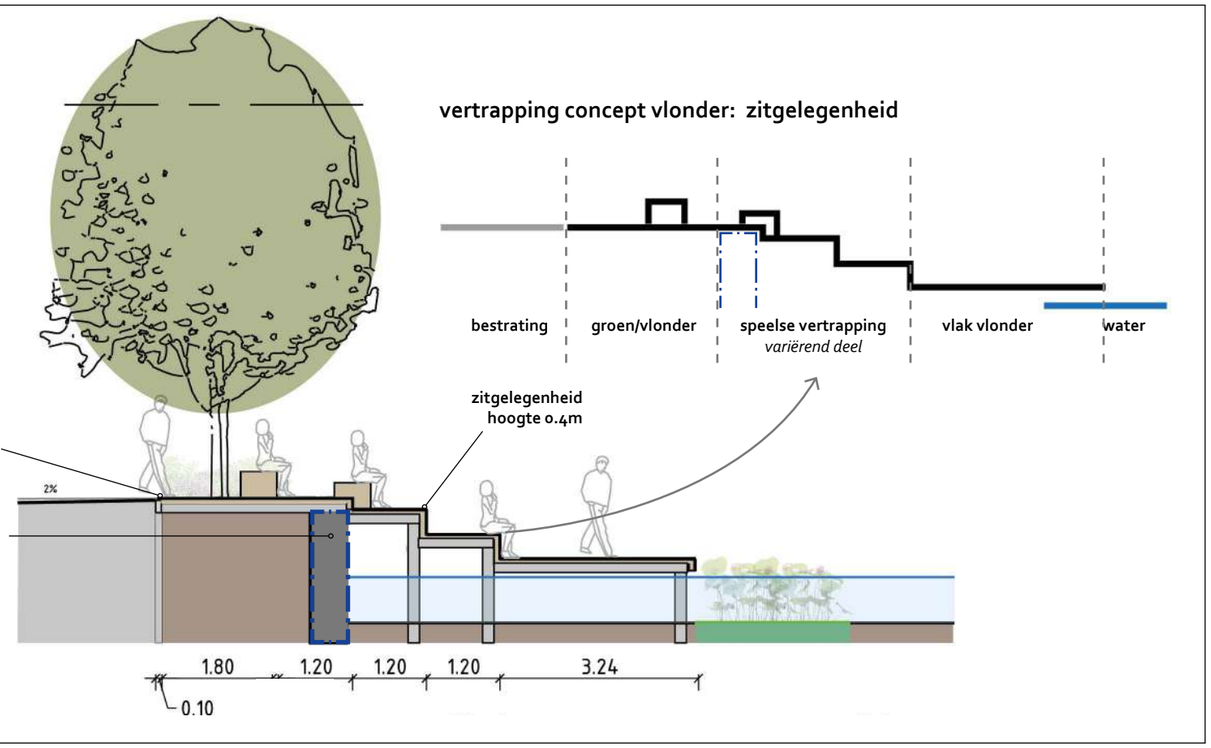
***Voor hogere beeldkwaliteit zie losse kaarten voorlopig ontwerp**



Vlonder plan

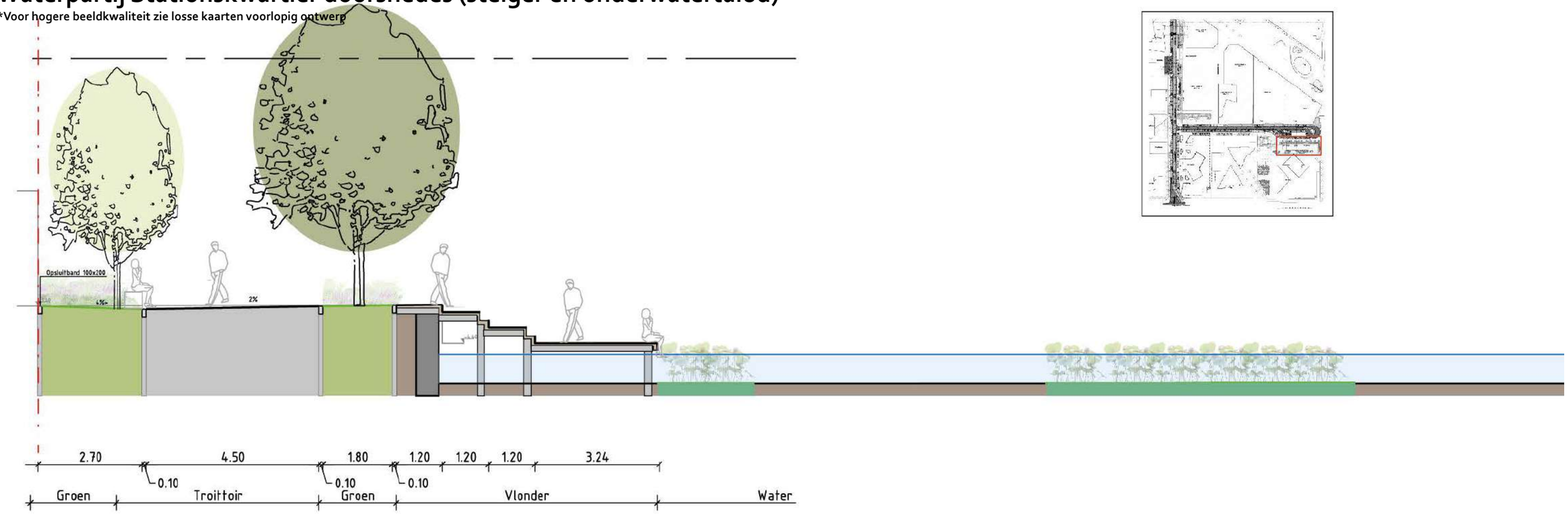


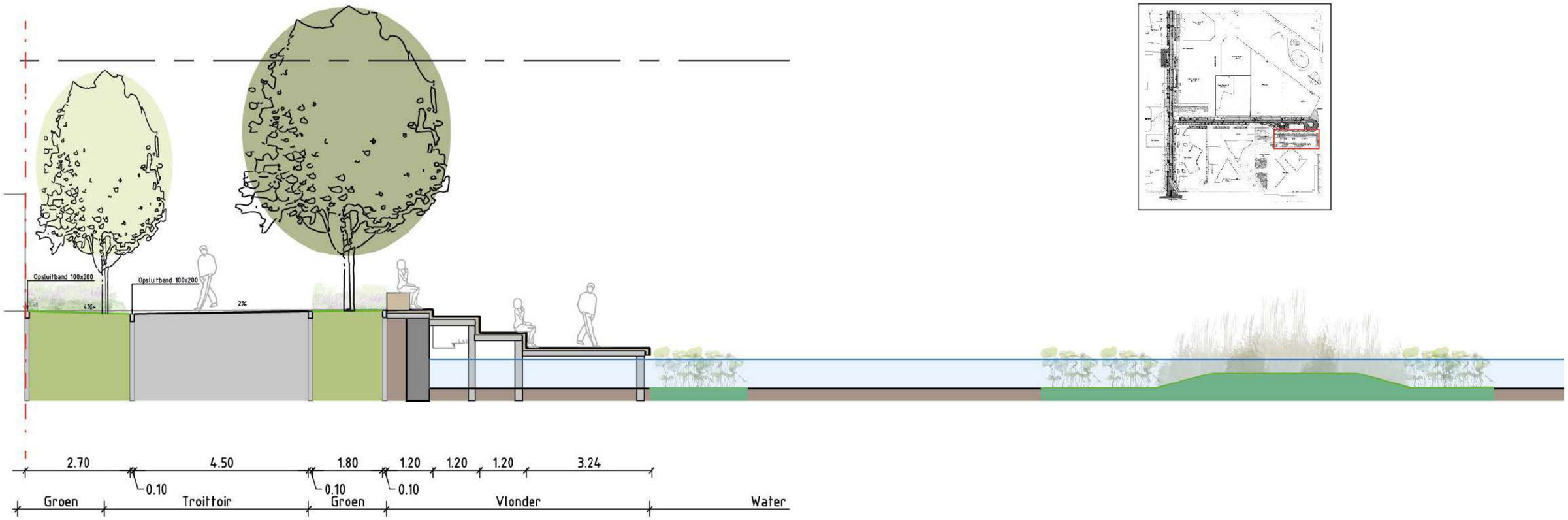




Waterpartij Stationskwartier doorsnedes (steiger en onderwatertalud)*

*Voor hogere beeldkwaliteit zie losse kaarten voorlopig ontwerp





Moodboard: beoogd beeld waterpartij Stationskwartier





Vlonder Hotel Boat & Co in Amsterdam











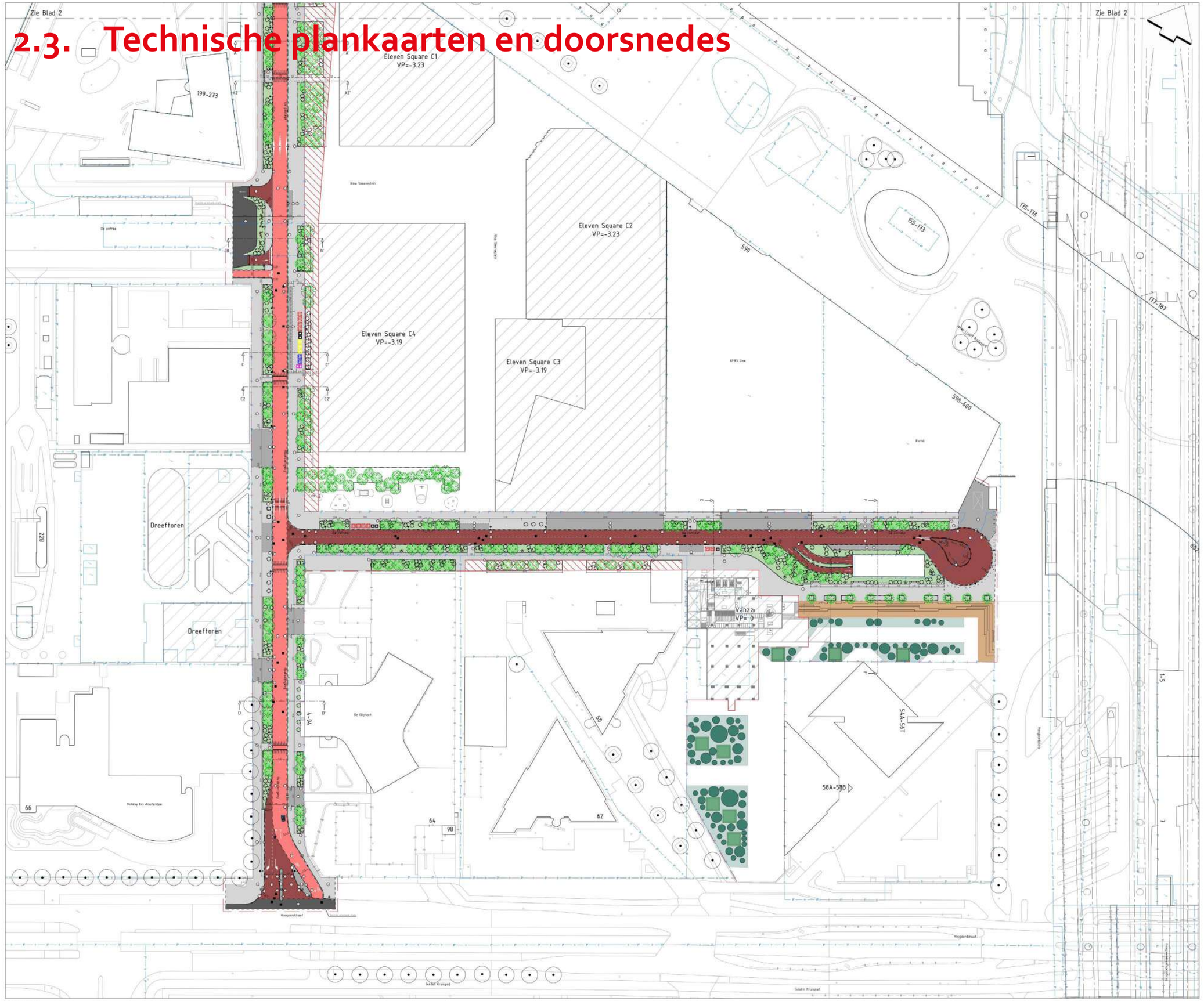
Seoseoul lake park







2.3. Technische plankaarten en doorsnedes



Legenda

ALGEMEEN
- Projectgrens
- Bestaande kadastrale grens
- Bestaande situatie
- Materiaalgrens
- Bestaande bebouwing
- Toekomstige bebouwing
- Entree bebouwing
- Bestaande lichtmast
- Bestaande boom
- Bestaande hoogte/Toekomstige hoogte

NIEUWE VERHARDING
- Trottoirband 130/150x250x1000mm, Uitgewassen Amsterdam
- Rijwielpadband 40x120x1000mm
- Lage parkeerband middenl50x150x1000mm, Uitgewassen Amsterdam
- Opsluitband 100x250x1000mm, Uitgewassen Amsterdam
- Trottoirband links; Lage parkeerband midden; Trottoirband rechts, Uitgewassen Amsterdam
- Betonfegel 300x300x45, kleur wit Aanbiedplek grof afval
- Betonfegel 300x150x80mm, kleur wit
- Haaientandbetonfegel, 500x500x95mm, kleur zwart
- Trottoir: betonfegel 300x300x45, kleur lichtgrijs
- Parkeerplaats: betonfegel 300x150x80, kleur lichtgrijs, elleboogband
- Rijbaan: gebakken klinker, keiformaat, kleur rood-bruin, elleboogband
- Rijbaan: asfalt, kleur zwart
- Rijbaan: asfalt, kleur rood
- Vlonder nfb
- Asfaltdrempel, niet waterpasserend

NIEUWE MARKERING
- Markeringsbetonstraatsteen, keiformaat, kleur Puccini wit
- Haaientand markering 30cm voor fietspad
- Haaientand markering 50cm voor rijbaan
- Blokmarkering 50cm
- Fietspad asmarkering 0.30-2.70m

NIEUWE MEUBILAIR
- Straatkolk 450x200
- Standaard paaltje grijs, vaste, type volgens voorschrift Puccinimethode
- Staandaard paaltje rood-wit, inklapbaar, type volgens voorschrift Puccinimethode
- Cleopatra interventie camera systeem
- Lichtmast hoogte 6m/8m armatuur van de 21cte eeuw
- Verkeerslicht
- RWA inspectieput
- Solid Basis 500/450x500mm, lengte 2m
- Solid Hoek 500/450x500mm, 90 graden / Solid Hoek 500/450x500 90 graden lnw.
- Infinito traptrdan 400x150mm, lengte 120m
- Boombakken 140x140x115 mm
- Te plaatsen ondergrondse afvalcontainers (Restafval, Glas, Papier en karton, Groente)
- Te plaatsen bovengrondse container (textiel)

NIEUWE GROEN
- Beplanting nfb.
- Onderwater/Riet vegetatie nfb.
- Erfelie vegetatie nfb.
- Te planten boom 1e grootte/2e grootte/ 3e grootte nfb.
- Te planten heester nfb.
- Boomstammen



Opmerkingen:
- Maten in meters, tenzij anders vermeld;
- Materiaalmaten in millimeters, tenzij anders vermeld;
- Hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld;

Ingenieursbureau			
Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam			
Project: De Groene Verblijfpas			
Onderdeel: Maaiveldontwerp - DO01 Nieuwe situatie met fijnlijnige aansluiting op Hoofdentree en de Passage			
Status: Concept	Fase: Voorlopig Ontwerp	Schaal:	
Opsteller: MLM	Goedgekeurd: MVH	Datum: 18-10-2024	Formaat: A0
Projectnummer: BK808	Tekeningnummer: 01	Aantal bladen: 01	Wijziging: 01
Auteursrechten voorbehouden		Documentnr:	Plotdatum: PLTD
Bestandsnaam: TEST			

Ter beoordeling 16-10-2024

Oval Tower

99

199-273

Aansluiten op bestaande situatie

Aansluiten op bestaande situatie

Aansluiten op bestaande situatie

Aansluiten op bestaande situatie

De passage

De passage

Johan Cruijff Boulevard

Eleven Square C1
VP=-3.23

Nina Simoneplein

Nina Simoneplein

De entree

A

A'

A2

A2'

B

B'

Zie Blad 2

Zie Blad 2

Nieuwe Situatie
Schaal 1:200

Legenda

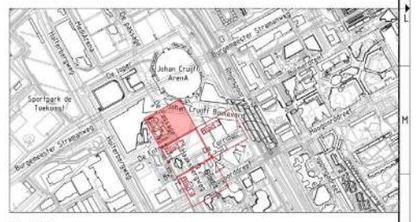
ALGEMEEN
- Projectgrens
- Bestaande kadastrale grens
- Bestaande situatie
- Materiaalgrens
- Bestaande bebouwing
- Toekomstige bebouwing
- Plangrens/gebied in studie
- Bestaande lichtmast
- Bestaande boom
- Bestaande hoogte/Toekomstige hoogte

NIEUWE VERHARDING
- Trottoirband 130/150x250x1000mm, Uitgewassen Amsterdam
- Rijwielpadband 40x120x1000mm
- Lage parkeerband middenl50x150x1000mm, Uitgewassen Amsterdam
- Opsluitband 100x250x1000mm, Uitgewassen Amsterdam
- Trottoirband links; Lage parkeerband midden; Trottoirband rechts, Uitgewassen Amsterdam
- Betonnetegel 300x300x45, kleur wit Aanbiedplek grof afval
- Betonnetegel 300x150x80mm, kleur wit
- Haaientandbetonnetegel, 500x500x95mm, kleur zwart
- Trottoir: betonnetegel 300x300x45, kleur lichtgrijs
- Parkeerplaats: betonnetegel 300x150x80, kleur lichtgrijs, elleboogband
- Rijbaan: gebakken klinker, keiformaat, kleur rood-bruin, elleboogband
- Rijbaan: asfalt, kleur zwart
- Rijbaan: asfalt, kleur rood
- Vlonder nfb
- Asfaltdrempel, niet waterpasserend

NIEUWE MARKERING
- Markeringsbetonstraatsteen, keiformaat, kleur Puccini wit
- Haaientand markering 30cm voor fietspad
- Haaientand markering 50cm voor rijbaan
- Blokmarkering 50cm
- Fietspad esmarkering 0.30-2.70m

NIEUWE MEUBILAIR
- Straatkolk 450x200
- Standaard paaltje grijs, vaste, type volgens voorschrift Puccinimethode
- Staandaard paaltje rood-wit, inklapbaar, type volgens voorschrift Puccinimethode
- Cleopatra interventie camera systeem
- Lichtmast hoogte 6m/8m armatuur van de 21ste eeuw
- Verkeerslicht
- HWA inspectieput
- Solid Basis 500/450x500mm, lengte 2m
- Solid Hoek 500/450x500mm, 90 graden / Solid Hoek 500/450x500 90 graden lnw.
- Infinito traptrdan 400x150mm, lengte 120m
- Boombakken 140x140x115 mm
- Te plaatsen ondergrondse afvalcontainers (Restafval, Glas, Papier en karton, Groente)
- Te plaatsen bovengrondse container (textiel)

NIEUWE GROEN
- Beplanting nfb
- Onderwater/Riet vegetatie nfb.
- Erfelie vegetatie nfb.
- Te planten boom 1e-grootte/2e grootte/ 3e grootte nfb.
- Te planten heester nfb.
- Boomstammen



Schaal 1:200

Opmerkingen:

- Maten in meters, tenzij anders vermeld.
- Materiaalmaten in millimeters, tenzij anders vermeld.
- Hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld.

0.1					
0.2					
0.3					
1.0	Eerste ontwerp	MCM	NL	MK	18-10-2024

Gemeente Amsterdam

Ingenieursbureau

Weesperstraat 439
Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon: 020 2511111

Opdrachtgever:	Gemeente Amsterdam			
Project:	De Groene Verblijfpas			
Onderdeel:	Maaiveldontwerp - DIOR1 Nieuwe situatie			
Status: Concept	Fase: Voorlopig Ontwerp	Behoort bij:	Schaal: 1:200	
Opsteller: MCM	Goedgekeurd en vrijgegeven: MN	Paraaf:	Datum: 18-10-2024	Formaat: A0
Projectnummer: BI4808	Tekeningnummer: 01	Bladnummer: 01	Aantal bladen: 04	Wijziging: 01
Auteursrechten voorbehouden		Documentnr:	Plotdatum: PLTD	
Bestandsnaam: FLES				

Zie Blad 1

Zie Blad 1

Zie Blad 3

Eleven Square C4
VP=-3.19

Eleven Squa
VP=-3.1

C

C'

C2

C2'

Haaksbergweg

Dreeftoren

Dreeftoren

De corridor

Zie Blad 4

Zie Blad 4

Zie Blad 3

Nieuwe Situatie
Schaal 1 : 200

Legenda

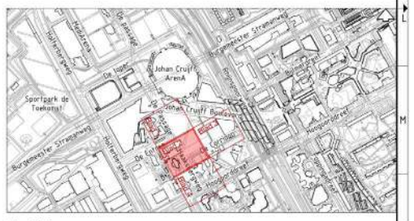
ALGEMEEN
- Projectgrens
- Bestaande kadastrale grens
- Bestaande situatie
- Materiaalgrens
- Bestaande bebouwing
- Toekomstige bebouwing
- Plangrens/gebied in studie
- Bestaande lichtmast
- Bestaande boom
- Bestaande hoogte/Toekomstige hoogte

NIEUWE VERHARDING
- Trottoirband 130/150x250x1000mm, Uitgewassen Amsterdam
- Rijwielpadband 40x120x1000mm
- Lage parkeerband midden150x150x1000mm, Uitgewassen Amsterdam
- Opsluitband 100x250x1000mm, Uitgewassen Amsterdam
- Trottoirband links; Lage parkeerband midden; Trottoirband rechts, Uitgewassen Amsterdam
- Betonnegel 300x300x45, kleur wit Aanbiedplek grof afval
- Betonnegel 300x150x80mm, kleur wit
- Haaientandbetonnegel, 500x500x95mm, kleur zwart
- Trottoir: betonnegel 300x300x45, kleur lichtgrijs
- Parkeerplaats: betonnegel 300x150x80, kleur lichtgrijs, elleboogband
- Rijbaan: gebakken klinker, keiformaat, kleur rood-bruin, elleboogband
- Rijbaan: asfalt, kleur zwart
- Rijbaan: asfalt, kleur rood
- Vlonder nfb
- Asfaltdrempel, niet waterpasserend

NIEUWE MARKERING
- Markeringsbetonstraatsteen, keiformaat, kleur Puccini wit
- Haaientand markering 30cm voor fietspad
- Haaientand markering 50cm voor rijbaan
- Blokmarkering 50cm
- Fietspad asmarkering 0.30-2.70m

NIEUWE MEUBILAIR
- Straatkolk 450x200
- Standaard paaltje grijs, vaste, type volgens voorschrift Puccinimethode
- Staandaard paaltje rood-wit, inklapbaar, type volgens voorschrift Puccinimethode
- Cleopatra interventie camera systeem
- Lichtmast hoogte 6m/8m armatuur van de 21cte eeuw
- Verkeerslicht
- HWA inspectieput
- Solid Basis 500/450x500mm, langte 2m
- Solid Hoek 500/450x500mm, 90 graden / Solid Hoek 500/450x500 90 graden linv.
- Infinito traptrden 400x150mm, langte 120m
- Boombakken 140x140x115 mm
- Te plaatsen ondergrondse afvalcontainers (Restafval, Glas, Papier en karton, Groente)
- Te plaatsen bovengrondse container: Itexfiell

NIEUWE GROEN
- Beplanting nfb.
- Onderwater/Riet vegetatie nfb.
- Erlelie vegetatie nfb.
- Te planten boom 1e grootte/2e grootte/ 3e grootte nfb.
- Te planten heester nfb.
- Boomstammen



Schaal 1:200

Opmerkingen:
- Maten in meters, tenzij anders vermeld;
- Materiaalmaten in millimeters, tenzij anders vermeld;
- Hoogtenaten in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld;

1.0	Eerste uitgave	MOM	RL	MRI	16-10-2024

Gemeente Amsterdam
Ingenieursbureau
Weesperstraat 439
Postbus 15973
1001 AM Amsterdam
Telefoon: 020 2511111

Opdrachtgever:	Gemeente Amsterdam		
Project:	De Groene Verblijfpas		
Onderdeel:	Maaiveldontwerp - DIGIRT Nieuwe situatie		
Status: Concept	Fase: Voorlopig Ontwerp	Papierformaat: A0	Schaal: 1:200
Opsteller: MOM	Goedgekeurd door: MRI	Paraaf:	Datum: 16-10-2024	Formaat: A0
Projectnummer: BI.1808	Bladnummer: 01	Bladnummer: 02	Aantal bladen: 04	Wijziging: 01
Auteursrechten voorbehouden		Documentnr:	Plot datum: PLTD	
Bestandsnaam:				

Ter bewerking 16-10-2024

Zie Blad 2

Zie Blad 3

Square C3
-3.19

AFAS Live

Zie Blad 2

Johan Cruijff Boulevard

598-600

Pathé

Aansluiten op bestaand

De corridor

De corridor

Vanzz
VP= 0

Zie Blad 3

Zie Blad 6

Zie Blad 6

Nieuwe Situatie
Schaal 1:200

Legenda

ALGEMEEN
- Projectgrens
- Bestaande kadastrale grens
- Bestaande situatie
- Materiaalgrens
- Bestaande bebouwing
- Toekomstige bebouwing
- Plangrens/gebied in studie
- Bestaande lichtmast
- Bestaande boom
- Bestaande hoogte/Toekomstige hoogte

NIEUWE VERHARDING
- Trottoirband 130/150x250x1000mm, Uitgewassen Amsterdam
- Rijwielpadband 40x120x1000mm
- Lage parkeerband midden150x150x1000mm, Uitgewassen Amsterdam
- Opsluitband 100x250x1000mm, Uitgewassen Amsterdam
- Trottoirband links; Lage parkeerband midden; Trottoirband rechts, Uitgewassen Amsterdam
- Betonnetegel 300x300x45, kleur wit Aanbiedplek grof afval
- Betonnetegel 300x150x80mm, kleur wit
- Haaientandbetonnetegel, 500x500x95mm, Kleur zwart
- Trottoir: betonnetegel 300x300x45, kleur lichtgrijs
- Parkeerplaats: betonnetegel 300x150x80, kleur lichtgrijs, ellebooqband
- Rijbaan: gebakken klinker, keiformaat, kleur rood-bruin, ellebooqband
- Rijbaan: asfalt, kleur zwart
- Rijbaan: asfalt, kleur rood
- Vlonder nfb
- Asfaltdrempel, niet waterpasserend

NIEUWE MARKERING
- Markeringsbetonstraatsteen, keiformaat, kleur Puccini wit
- Haaientand markering 30cm voor fietspad
- Haaientand markering 50cm voor rijbaan
- Blokmarkering 50cm
- Fietspad asmarkering 0.30-2.70m

NIEUWE MEUBILAIR
- Straatkolk 450x200
- Standaard paaltje grijs, vaste, type volgens voorschrift Puccininethode
- Staandaard paaltje rood-wit, inklapbaar, type volgens voorschrift Puccininethode
- Cleopatra interventie camera systeem
- Lichtmast hoogte 6m/8m armatuur van de 21ste eeuw
- Verkeerslicht
- HWA inspectieput
- Solid Basis 500/450x500mm, lengte 2m
- Solid Hoek 500/450x500mm, 90 graden / Solid Hoek 500/450x500 90 graden linw.
- Infinito trapdrdan 400x150mm, lengte 120m
- Boombakken 140x140x115 mm
- Te plaatsen ondergrondse afvalcontainers (Restafval, Glas, Papier en karton, Groente)
- Te plaatsen bovengrondse container (textiel)

NIEUWE GROEN
- Beplanting nfb
- Onderwater/Riet vegetatie nfb
- Erilelie vegetatie nfb
- Te planten boom 1e grootte/2e grootte/ 3e grootte nfb.
- Te planten heester nfb.
- Boomstammen



Schaal 1:200

Opmerkingen:
- Maten in meters, tenzij anders vermeld;
- Materiaalmaten in millimeters, tenzij anders vermeld;
- Hoogtenaten in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld;

1.0	Eerstuitgave	MCM	RL	HN 16-10-2024

Ingenieursbureau
Weesperstraat 439
Postbus 13613
1100 AW Amsterdam
Telefoon: 020 2511111

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam
Project: De Groene Verblijfpas
Onderdeel: Maaiveldontwerp - DIOR1
Nieuwe situatie

Status: Concept	Fase: Voorlopig Ontwerp	Papiersoort: A1	Schaal: 1:200
Opsteller: MCM	Goedgekeurd door: HN	Paraaf:	Datum: 16-10-2024	Formaat: A0
Projectnummer: BN808	Contractnummer: 01	Bladnummer: 03	Aantal bladen: 04	Wijziging: 01
Auteursrechten voorbehouden		Documentnr:	Plotdatum: PLTD	
Bestandsnaam: PLOT				

beoordeling 16-10-2024

TIOR*

**Voor goedgekeurde Tior aansluiting zie pagina 82.*

Zie Blad 2

Haaksbergweg

Haaksbergweg

Haaksbergweg

D

D'

4-94

De Oliphant

Holiday Inn Amsterdam

64

98

Aansluiten op bestaande situatie

Hoogoorddreef

Aansluiten op bestaande situatie

Gulden Kruispad

Nieuwe Situatie

Schaal 1 : 200

Legenda

ALGEMEEN

- Projectgrens
- Bestaande kadastrale grens
- Bestaande situatie
- Materiaalgrens
- Bestaande bebouwing
- Toekomstige bebouwing
- Plangrens/gebied in studie
- Bestaande lichtmast
- Bestaande boom
- Bestaande hoogte/Toekomstige hoogte

NIEUWE VERHARDING

- Trottoirband 130/150x250x1000mm, Uitgewassen Amsterdam
- Rijwielpadband 40x120x1000mm
- Lage parkeerband midden150x150x1000mm, Uitgewassen Amsterdam
- Opsluitband 100x250x1000mm, Uitgewassen Amsterdam
- Trottoirband links; Lage parkeerband midden; Trottoirband rechts, Uitgewassen Amsterdam
- Betonnetegel 300x300x45, kleur wit Aanbiedplek grof afval
- Betonnetegel 300x150x80mm, kleur wit
- Haaientandbetonnetegel, 500x500x95mm, kleur zwart
- Trottoir: betonnetegel 300x300x45, kleur lichtgrijs
- Parkeerplaats: betonnetegel 300x150x80, kleur lichtgrijs, elleboogband
- Rijbaan: gebakken klinker, keiformaat, kleur rood-bruin, elleboogband
- Rijbaan: asfalt, kleur zwart
- Rijbaan: asfalt, kleur rood
- Vlonder nfb
- Asfaltdrempel, niet waterpasserend

NIEUWE MARKERING

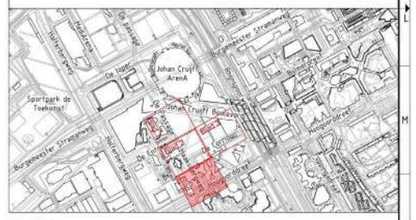
- Markeringsbetonstraatsteen, keiformaat, kleur Puccini wit
- Haaientand markering 30cm voor fietspad
- Haaientand markering 50cm voor rijbaan
- Blokmarkering 50cm
- Fietspad asmarkering 0.30-2.70m

NIEUWE MEUBILAIR

- Straatkolk 450x200
- Standaard paaltje grijs, vaste, type volgens voorschrift Puccinimethode
- Staandaard paaltje rood-wit, inklapbaar, type volgens voorschrift Puccinimethode
- Cleopatra interventie camera systeem
- Lichtmast hoogte 6m/8m armatuur van de 21cte eeuw
- Verkeerslicht
- RWA inspectieput
- Solid Basis 500/450x500mm, lengte 2m
- Solid Hoek 500/450x500mm, 90 graden / Solid Hoek 500/450x500 90 graden inw.
- Infinito fraptrden 400x150mm, lengte 120m
- Boomhakken 140x140x115 mm
- Te plaatsen ondergrondse afvalcontainers (Restafval, Glas, Papier en karton, Groente)
- Te plaatsen bovengrondse container (textiel)

NIEUWE GROEN

- Beplanting nfb.
- Onderwater/Riet vegetatie nfb.
- Erfelie vegetatie nfb.
- Te planten boom 1e grootte/2e grootte/ 3e grootte nfb.
- Te planten heester nfb.
- Boomstammen



Schaal 1:200

Opmerkingen:

- Maten in meters, tenzij anders vermeld;
- Materiaalmaten in millimeters, tenzij anders vermeld;
- Hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld;

0.1					
0.0	Eerstuitgave	MCM	HL	HN	16-10-2024

Gemeente Amsterdam

Ingenieursbureau

Weesperstraat 63
Postbus 10170
1100 AD Amsterdam
Telefoon 020 251170

Opdrachtgever:	Gemeente Amsterdam
Project:	De Groene Verblijfpas
Onderdeel:	Maaiveldontwerp - DGVR1 Nieuwe situatie

Status: Concept	Fase: Voorlopig Ontwerp	Passort SIB	Schaal: 1:200
Opsteller: MCM	Goedgekeurd door: HN	Paraaf:	Datum: 16-10-2024
Projectnummer: BI.808	Documentnummer: 01	Bladnummer: 04	Aantal bladen: 04
Auteursrechten voorbehouden		Documentnr:	Formaat: A0
Bestandsnaam:		Plotdatum: PLTD	Wijziging: 01

Ter beoordeling 16-10-2024

DIOR

Zie Blad 2

Haaksbergweg

Haaksbergweg

4-94

De Oliphant

Holiday Inn Amsterdam

Aansluiten op Dior 1

64

98

Hoogoorddreef

Aansluiten op bestaande situatie

Gulden Kruispad

Nieuwe Situatie
Schaal 1:200

Legenda

ALGEMEEN
- Projectgrens
- Bestaande kadastrale grens
- Bestaande situatie
- Materiaalgrens
- Bestaande bebouwing
- Toekomstige bebouwing
- Bestaande lichtmast
- Bestaande boom
- Bestaande hoogte/Toekomstige hoogte

NIEUWE VERHARDING
- Trottoir: betontegel 300x300x45, kleur lichtgrijs
- Rijbaan: gebakken klinker, keiformaat, kleur rood-bruin, ellebooggband
- Rijbaan: asfalt, kleur zwart
- Rijbaan: asfalt, kleur rood

NIEUWE MARKERING
- Voetgangersoversteek
- Haaientand markering 30cm
- Haaientand markering 50cm voor rijbaan
- Blokmarkering 50cm

NIEUWE MEUBILAIR
- Straatkolk 450x200
- Boombakken 140x140x115 mm

NIEUWE GROEN
- Beplanting nnb.
- Te planten heester nnb.



Schaal 1:200
0 2 4 6 8m

Opmerkingen:

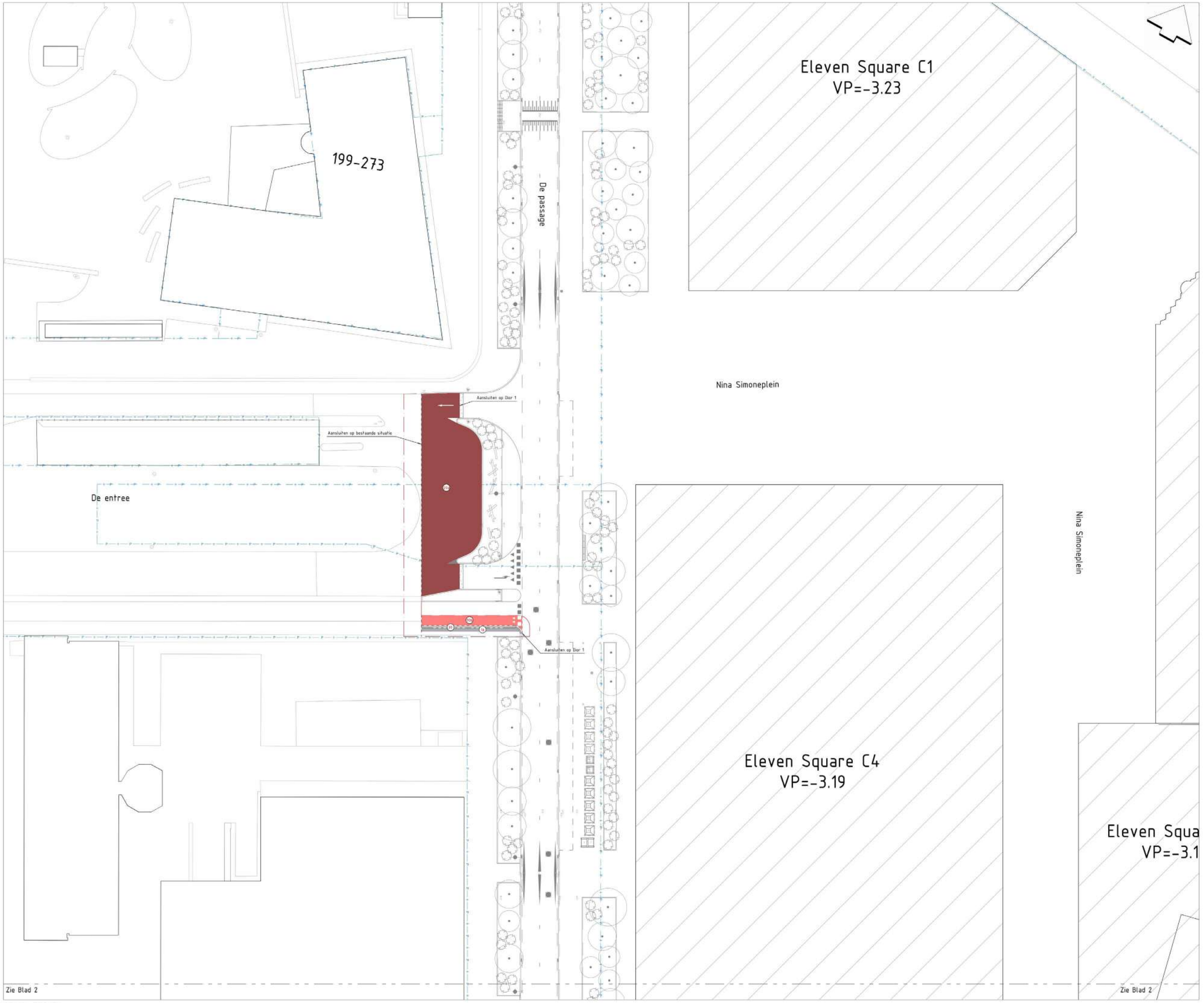
- Maten in meters, tenzij anders vermeld;
- Materiaalmaten in millimeters, tenzij anders vermeld;
- Hooghtematen in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld;

1.0	Eerstuitgave	MCM	RL	HN	18-10-2024

Ingenieursbureau

Weesperstraat 63
Postbus 13693
1100 AR Amsterdam
Telefoon 020 2541111

Opdrachtgever:	Gemeente Amsterdam		
Project:	De Groene Verblijfpas		
Onderdeel:	Maaiveldontwerp - DIOR4 Nieuwe situatie		
Status: Concept	Fase: Voorlopig Ontwerp	Behoort bij:	Schaal: 1:200
Opsteller: MCM	Goedgekeurd en vrijgegeven: HN	Paraaf:	Datum: 18-10-2024 / Formaat: A0
Projectnummer: BI4808	Tekeningnummer: 01	Bladnummer: 02	Aantal bladen: 02 / Wijziging: 01
Auteursrechten voorbehouden		Documentnr:	Plotdatum: PLTD
Bestandsnaam:			



Nieuwe Situatie
Schaal 1 : 200

Legenda

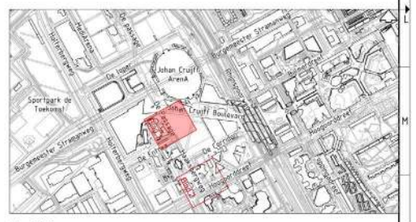
ALGEMEEN
- Projectgrens
- Bestaande kadastrale grens
- Bestaande situatie
- Materiaalgrens
- Bestaande bebouwing
- Toekomstige bebouwing
- Bestaande lichtmast
- Bestaande boom
- Bestaande hoogte/Toekomstige hoogte

NIEUWE VERHARDING
- Trottoir: betontegel 300x300x45, kleur lichtgrijs
- Rijbaan: gebakken klinker, keiformaat, kleur rood-bruin, ellebooggband
- Rijbaan: asfalt, kleur zwart
- Rijbaan: asfalt, kleur rood

NIEUWE MARKERING
- Voetgangersoversteek
- Haaientand markering 30cm
- Haaientand markering 50cm voor rijbaan
- Blokmarkering 50cm

NIEUWE MEUBILAIR
- Straatkolk 450x200
- Boombakken 140x140x115 mm

NIEUWE GROEN
- Beplanting nnb.
- Te planten heester nnb.



Schaal 1:200
0 2 4 6 8m

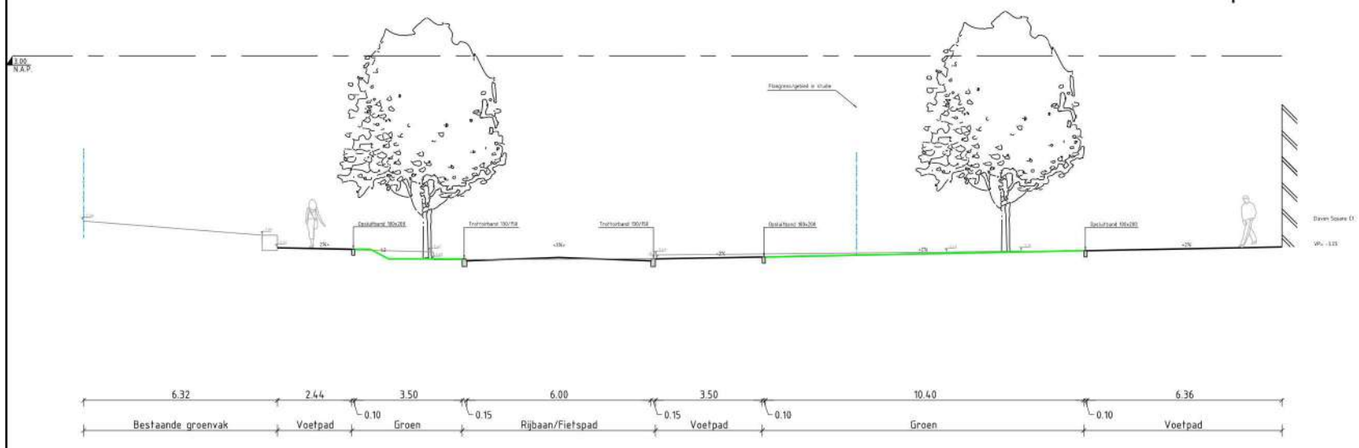
Opmerkingen:
- Maten in meters, tenzij anders vermeld;
- Materiaalmaten in millimeters, tenzij anders vermeld;
- Hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld;

1.0	Eerstuitgave	MCM	RL	MN	18-10-2024

Ingenieursbureau

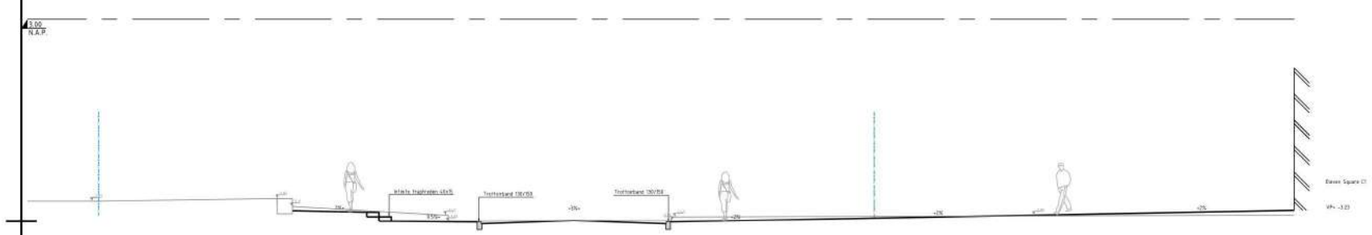
Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam
Project: De Groene Verblijfpas
Onderdeel: Maaiveldontwerp - DIOR2
Nieuwe situatie

Status: Concept	Fase: Voorlopig Ontwerp	Behoort bij:	Schaal: 1:200	
Opsteller: MCM	Goedgekeurd en vrijgegeven: MN	Paraaf:	Datum: 18-10-2024	Formaat: A0
Projectnummer: BI4808	Tekeningnummer: 01	Bladnummer: 01	Aantal bladen: 02	Wijziging: 01
Auteursrechten voorbehouden		Documentnr:	Titel: PLTO	
Bestandsnaam: FILES				



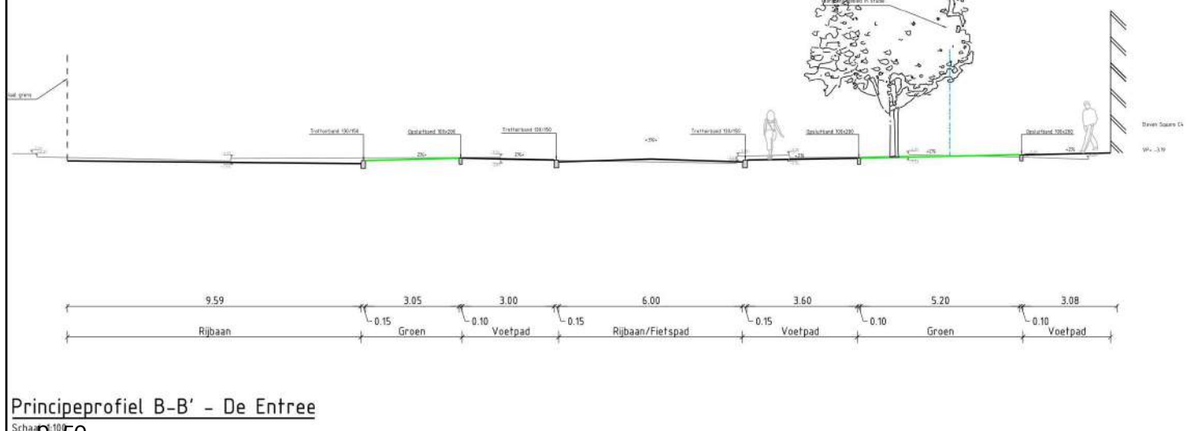
Principeprofiel A-A' - De Passage zuid

Schaal 1:100



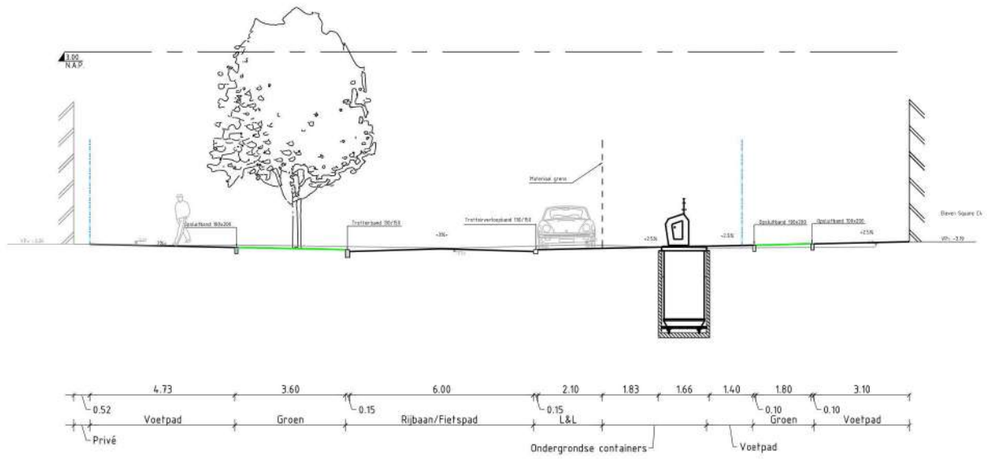
Principeprofiel A2-A2' - De Passage zuid - Trap variant

Schaal 1:100



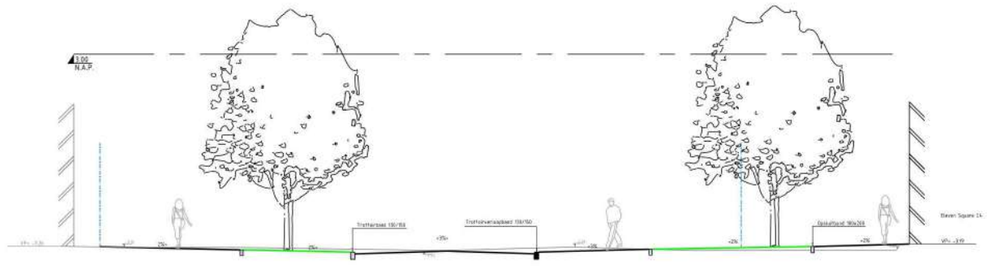
Principeprofiel B-B' - De Entree

Schaal 1:100



Principeprofiel C-C' - Haaksbergweg

Schaal 1:100



Principeprofiel C2-C2' - Haaksbergweg

Schaal 1:100

Opmerkingen:

- Maten in meters, tenzij anders vermeld;
- Materiaalmaten in millimeters, tenzij anders vermeld;
- Hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld;

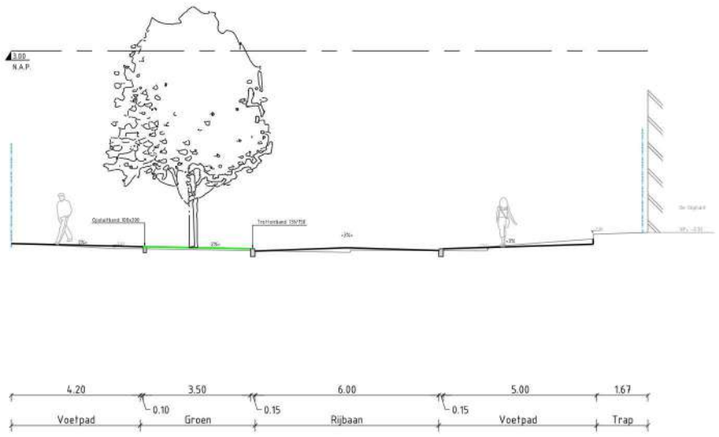
6.0					
5.0					
4.0					
3.0					
2.0					
1.0	Eerst uitgave		MCM	RL	HN	18-10-2024

Gemeente Amsterdam

Ingenieursbureau

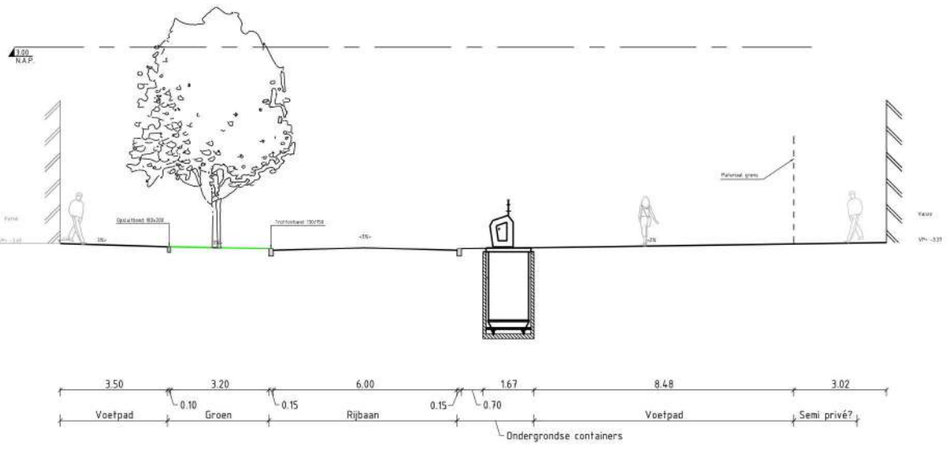
Weesperstraat 43-51
Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon: 020 2511111

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam				
Project: De Groene Verblijfpas				
Onderdeel: Profielen Nieuwe situatie				
Status: Concept	Fase: Voorlopig Ontwerp	Behoort bij:	Schaal: 1:200	
Opsteller: MCM	Goedgekeurd en vrijgegeven: HN	Paraaf:	Datum: 18-10-2024	Formaat: A0
Projectnummer: BI4808	Tekeningnummer: 01	Bladnummer: 01	Aantal bladen: 01	Wijziging: 01
Auteursrechten voorbehouden		Documentnr:	Plotdatum: PLTD	
Bestandsnaam: FILES				



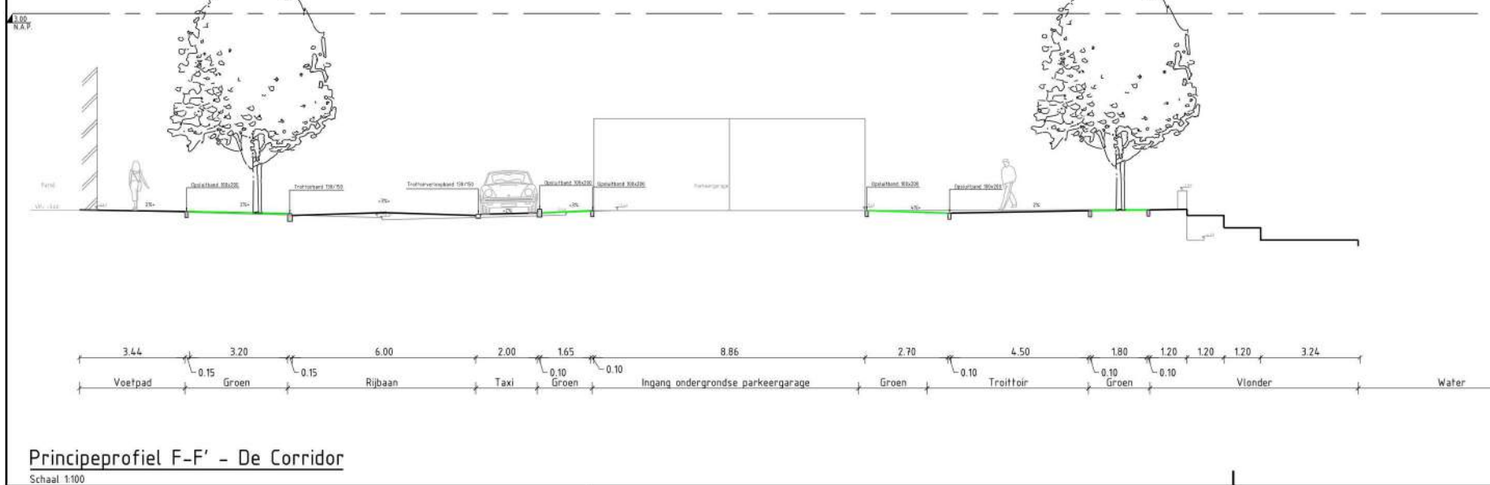
Principeprofiel D-D' - Haaksbergweg

Schaal 1:100



Principeprofiel E-E' - De Corridor

Schaal 1:100



Principeprofiel F-F' - De Corridor

Schaal 1:100

Opmerkingen:

- Maten in meters, tenzij anders vermeld;
- Materiaalmaten in millimeters, tenzij anders vermeld;
- Hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld;

versie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
5.0					
4.0					
3.0					
2.0					
0.1	Work in Progress	MCM	VHN	SZ	16-10-2024

Gemeente Amsterdam

Ingenieursbureau

Weesperstraat 430
Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon: 020 2511111

Opdrachtgever:	Gemeente Amsterdam
Project:	De Groene Verblijfspas
Onderdeel:	Profielen Nieuwe Situatie

Status: Concept	Fase: Voorlopig ontwerp	Behoort bij:	Schaal: 1:100	
Opsteller: MCM	Goedgekeurd en vrijgegeven: HN	Paraaf:	Datum: 18-10-2024	Formaat: A1
Projectnummer: BJ4808	Tekeningnummer: 8001	Bladnummer: 02	Aantal bladen: 02	Wijziging: 03
Auteursrechten voorbehouden		Documentnr:	Plotdatum: PLTD	
Bestandsnaam: FILES				

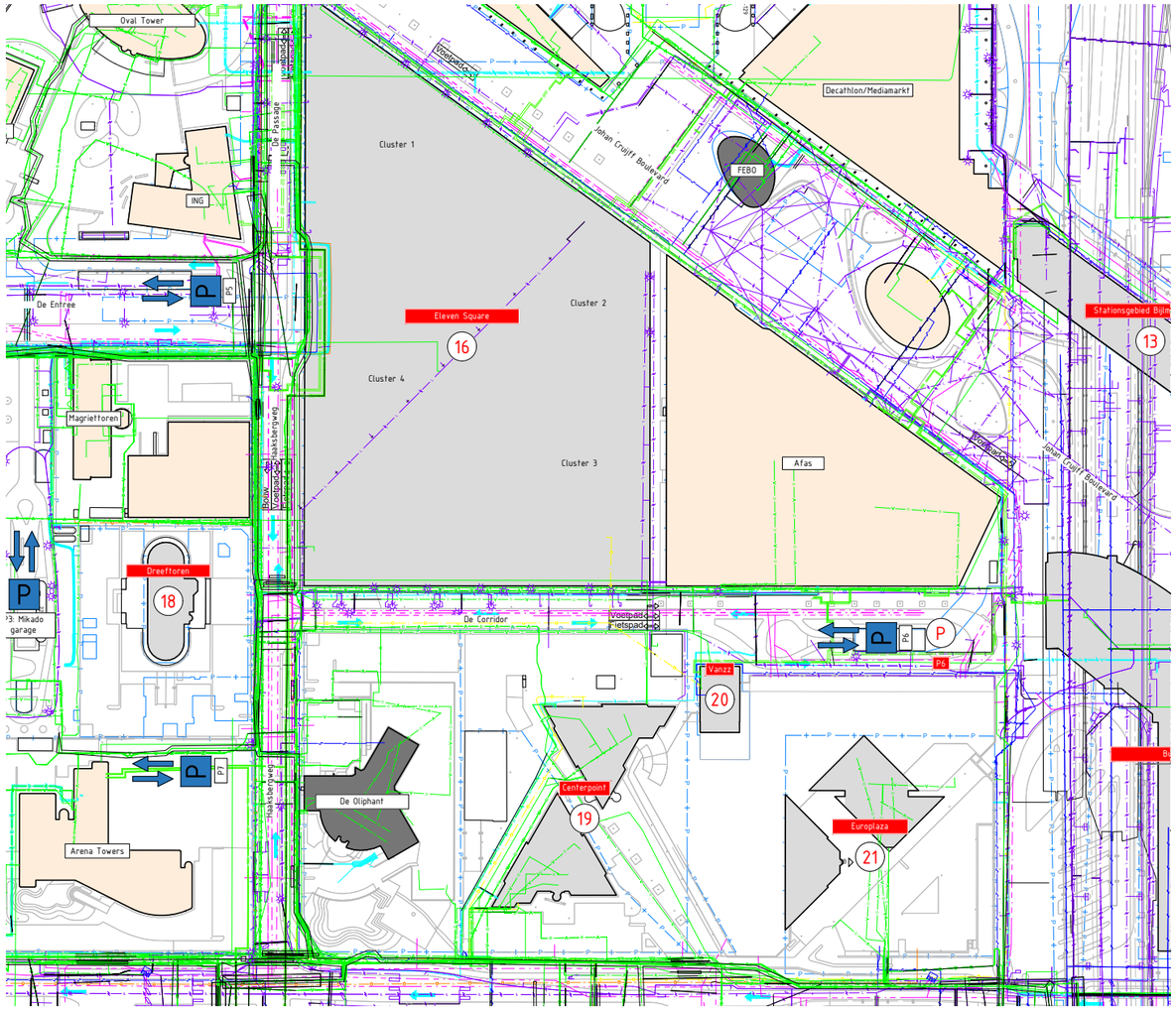
3. Voorlopig ontwerp (details)

3.1. Ondergrond

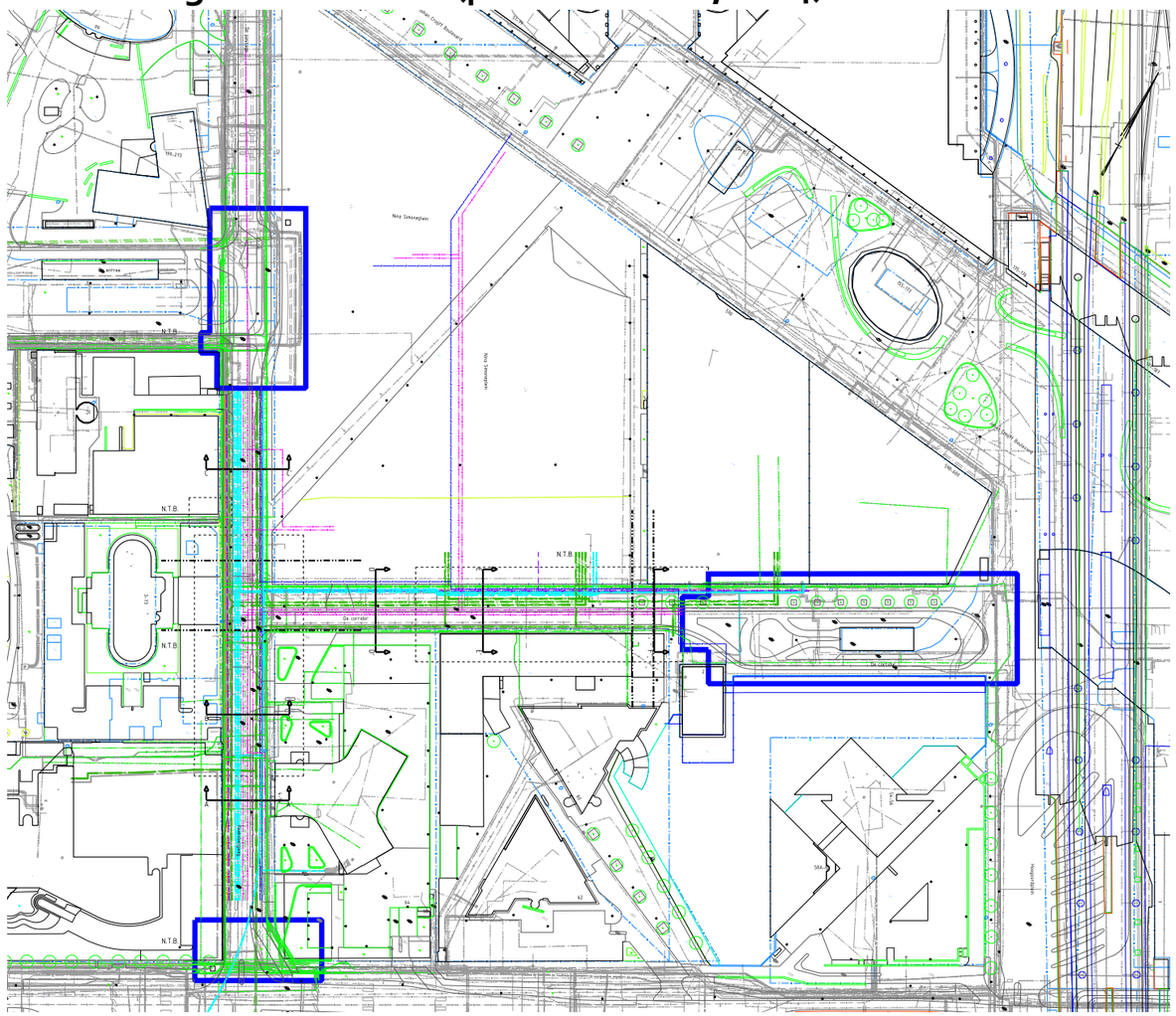
Mede door de grootschalige gebiedsontwikkeling en duurzaamheidsopgave ligt de ondergrond in de toekomst vol kabels en leidingen. Het is daarom een enorme inpassingsopgave om voldoende ruimte voor groen, afvalcontainers en straatmeubilair te vinden. Middels continue afstemming van de onder- en bovengrond, onder meer door clash-detectie en innovatieve inpassing van de kabels en leidingen, is een nauw aansluitend en optimale inrichting van boven- en ondergrond tot stand gekomen.

Er is voldoende ruimte gevonden voor de realisatie van de verschillende ambities voor de onder- en de bovengrond: duurzaamheid, vergroening, klimaatadaptatie en een prettige omgeving. Concreet vertaald betekent dit onder andere een stapeling van kabels en leidingen; het toepassen van ondergrondse perscontainers en wortelschermen; de keuze voor groenbakken op plekken waar kabels liggen; de lengte en breedte van groenstroken zijn afgestemd op de ligging van kabels en leidingen; of het in stand houden van het grondwaterpeil.

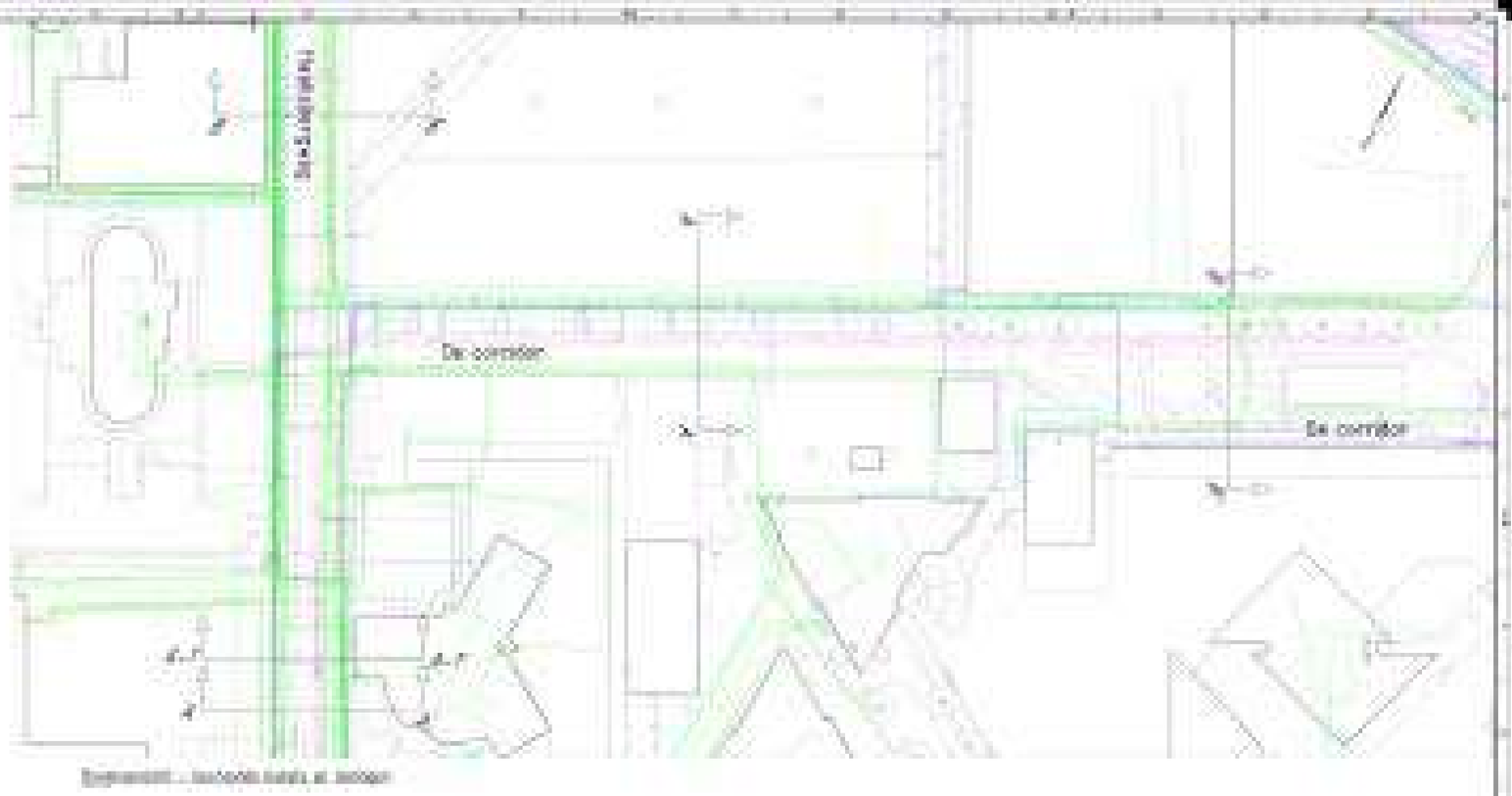
Bestaande situatie K&L (2023)

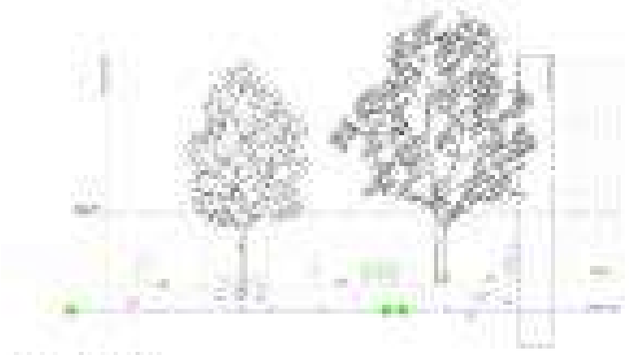


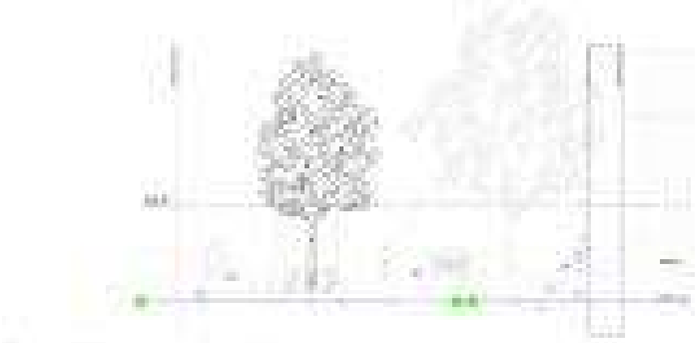
Toekomstige situatie K&L (pre-wenstrace, 2024)

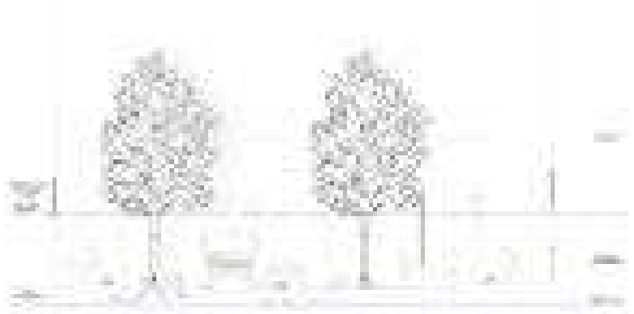


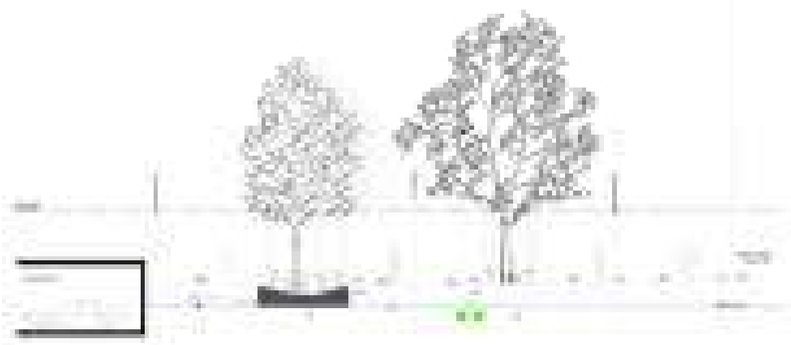
Variant: bestaande stiuatie K&L
(variantenstudie boven- en ondergrond, 2022)









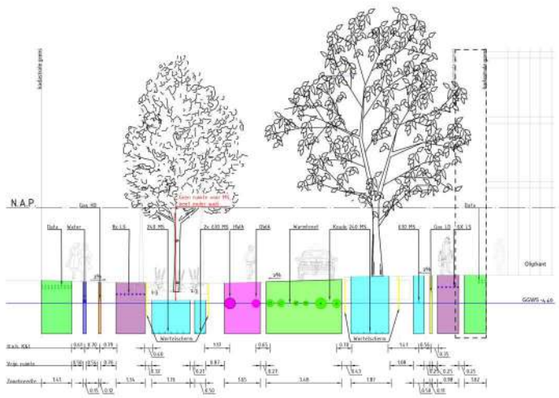




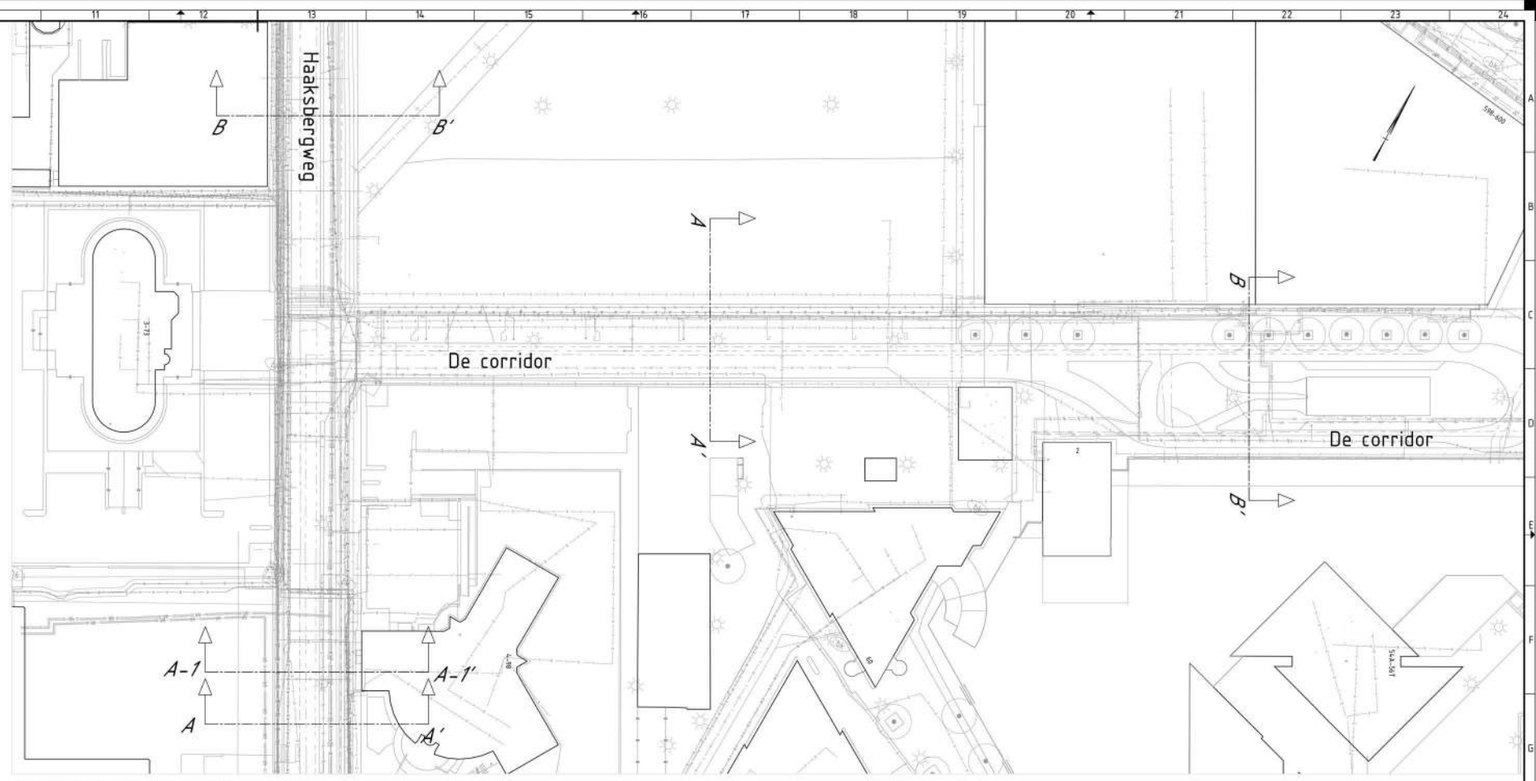




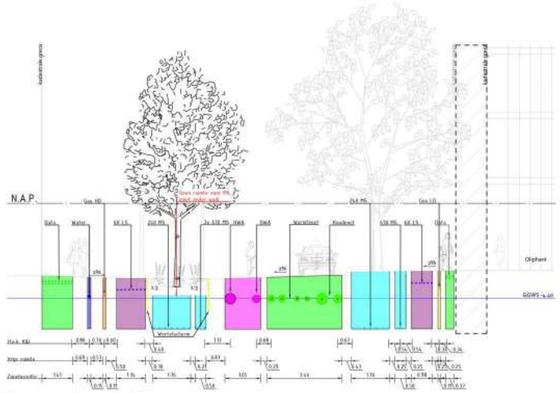
Variant: traditionele inpassing K&L
(variantenstudie boven- en ondergrond, 2022)



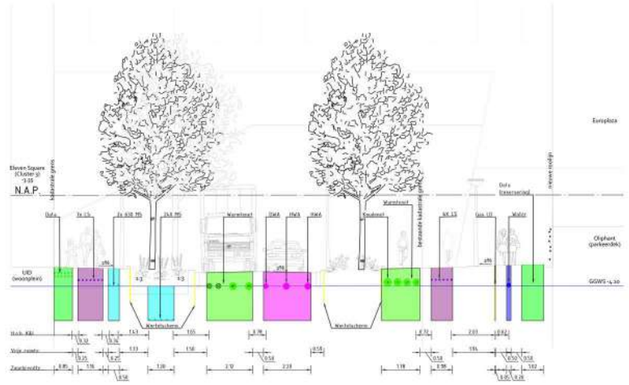
Dwarsprofiel Haaksbergweg A-A'
Schaal 1:100



Bovenaanzicht - bestaande kabels en leidingen
Schaal 1:500



Dwarsprofiel Haaksbergweg A-1 - A-1'
Schaal 1:100



Dwarsprofiel Corridor A-A'
Schaal 1:100

Legenda

Profielen: Nieuwe tracés

- Datatracé
- Laagspanningstracé
- Middenspanningstracé
- Hoge druk - Gastracé
- Lage druk - Gastracé
- Watertracé
- HWA/DWA-tracé
- Koude/Warmtenettracé

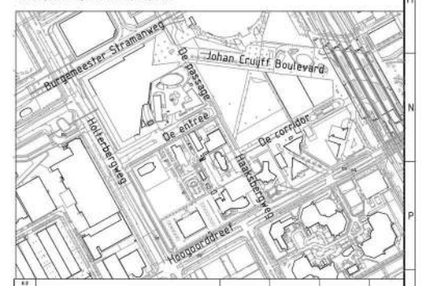
Bovenaanzicht: huidige kabels en leidingen

- Data
- Elektra LS
- Elektra MS
- Elektra HS
- Gas hoge druk
- Gas lage druk
- Warmtenet
- Water (Waternet)
- Riool vrijverval
- Riool druk

Opmerkingen

- maten in meters, tenzij anders vermeld
- materiaalmaten in millimeters, tenzij anders vermeld
- leidingdiepte indicatief
- hoogtematen t.o.v. N.A.P.

INFORMATIE:
- Ondergrond, BGT, 2022
- Kabels en leidingen, KLIC, 2022
- Dwarsprofielen openbare ruimte, R&D, 2022



4.0				
3.0	Diverse kabelverplaatsingen, vergiging kabelbeschadiging	RDT	KKA	TVB	26-04-2022
2.0	Diverse kabelverplaatsingen, maatvoering en constructie vergroot, kabelbeschadiging	JDE	KKA	TVB	08-04-2022
1.0	Eerste uitgave	JDE	KKA	TVB	13-04-2022
versie	omschrijving	gecontroleerd	akkoord	datum

opdrachtgever
Gemeente Amsterdam

Gemeente Amsterdam

project
K&L Haaksbergweg
Variantenstudie

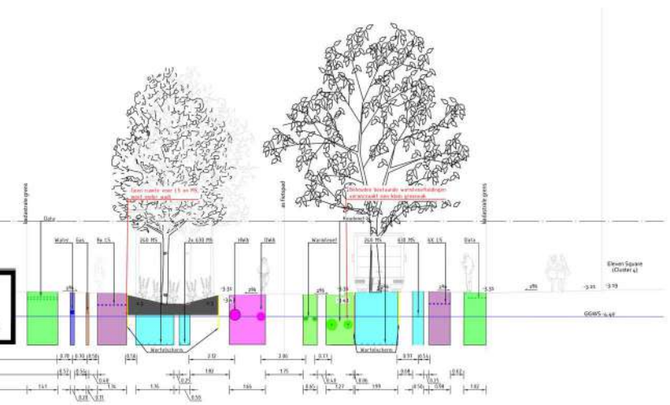
omschrijving
Herinrichting K&L Haaksbergweg
Dwarsprofielen Variant 1

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

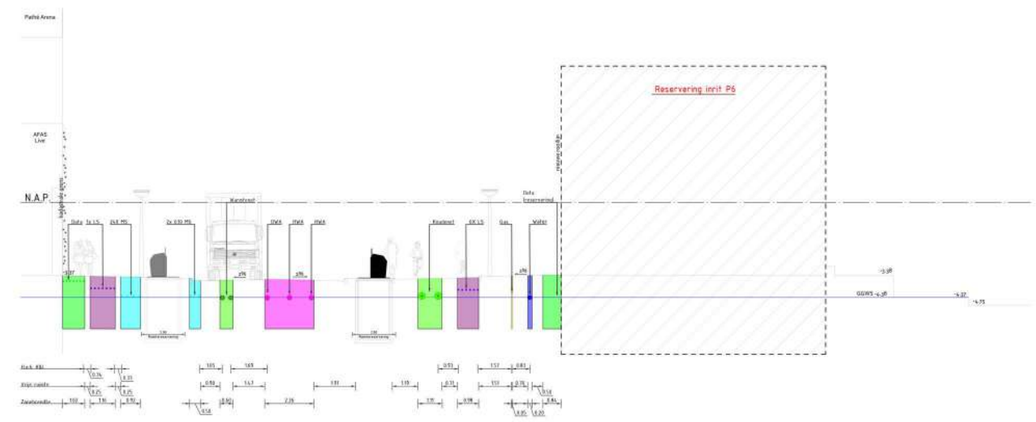
documentstatus	documentversie
Concept	3.0

formaat	schaal	fase	blad nr.	van
A0	1:100, 1:500	SO	1	1

projectnummer / tekeningnummer
BG4096-RHD-ZZ-SO-42002



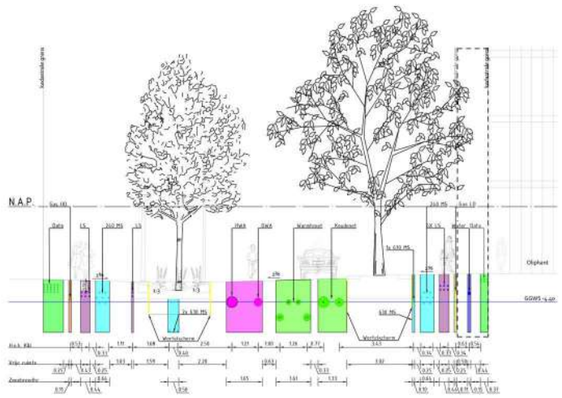
Dwarsprofiel Haaksbergweg B-B'
Schaal 1:100



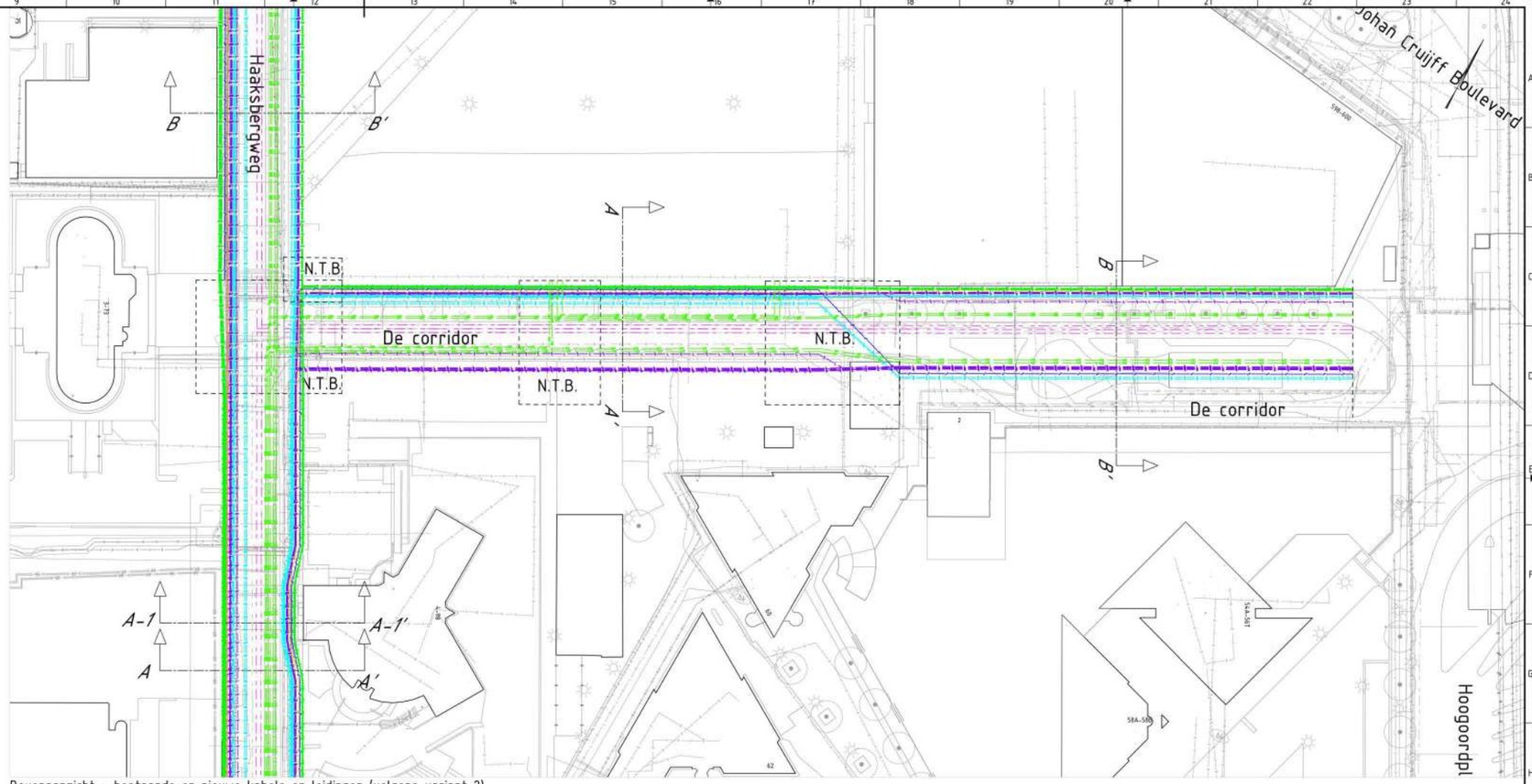
Dwarsprofiel Corridor B-B'
Schaal 1:100

Variant: gestapelde inpassing K&L

(variantenstudie boven- en ondergrond, 2022)



Dwarsprofiel Haaksbergweg A-A'



Bovenaanzicht - bestaande en nieuwe kabels en leidingen (volgens variant 2)

Legenda

Profielen: Nieuwe tracés

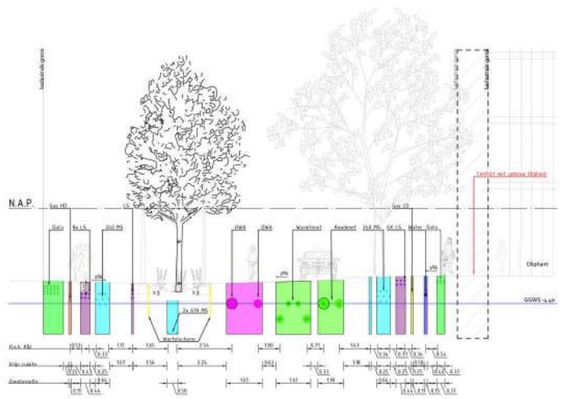
- Datatracé
- Laagspanningstracé
- Middenspanningstracé
- Hoge druk - Gastracé
- Lage druk - Gastracé
- Watertracé
- HWA/DWA-tracé
- Koude/Warmtenettracé

Bovenaanzicht: Huidige kabels en leidingen

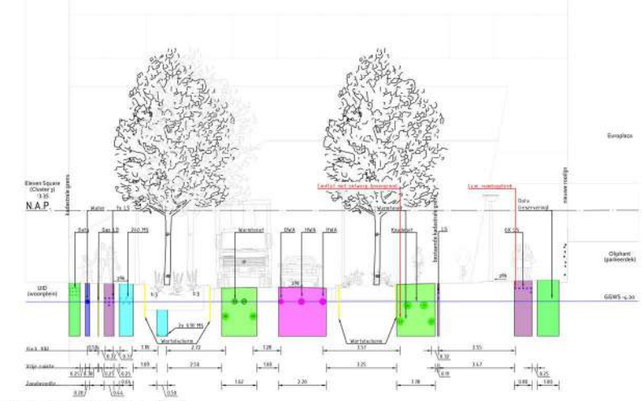
- Data
- Elektra LS
- Elektra MS
- Elektra HS
- Gas hoge druk
- Gas lage druk
- Warmtenet
- Water (Waternet)
- Riool vrijverval
- Riool druk

Bovenaanzicht: Nieuwe kabels en leidingen

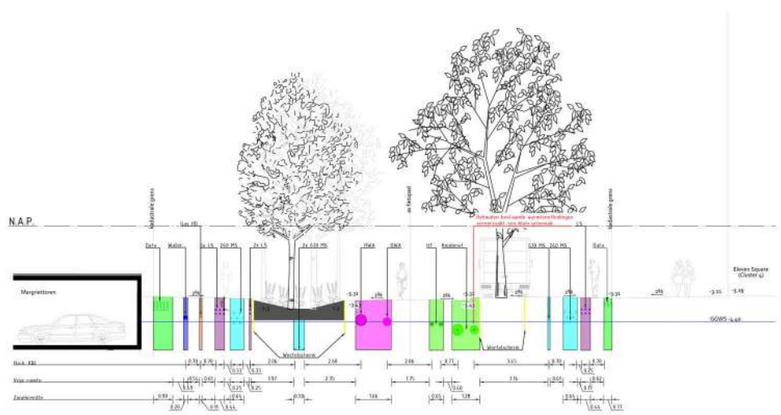
- Data
- Elektra LS
- Elektra MS
- Elektra HS
- Gas hoge druk
- Gas lage druk
- Warmtenet
- Water (Waternet)
- Riool vrijverval
- Riool druk



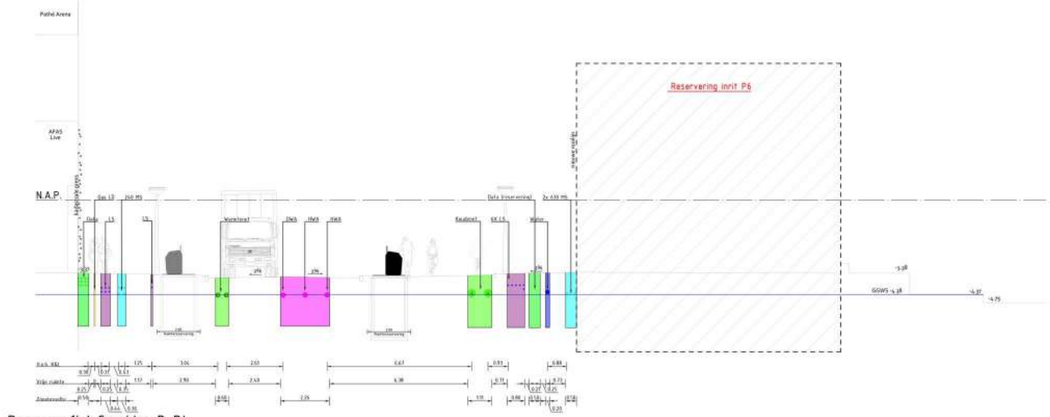
Dwarsprofiel Haaksbergweg A-1 - A-1'



Dwarsprofiel Corridor A-A'



Dwarsprofiel Haaksbergweg B-B'

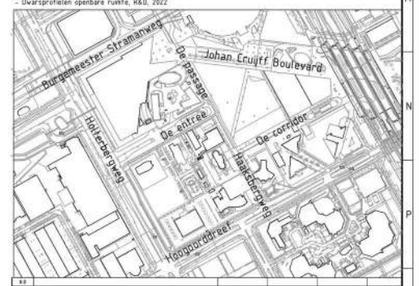


Dwarsprofiel Corridor B-B'

Opmerkingen

- maten in meters, tenzij anders vermeld
- materiaalmaten in millimeters, tenzij anders vermeld
- leidingdiepte indicatief
- hoogtematen t.o.v. N.A.P.

INFORMATIE:
- Ondergrond, BGT, 2022
- Kabels en leidingen, KLIC, 2022
- Dwarsprofielen openbare ruimte, R&D, 2022



4.0					
3.0	Diverse kabelverlaspalongen, -wijziging kadastraalindeling	RDT	MKA	TVB	10-04-2022
2.0	Diverse kabelverlaspalongen, maatvoeringsaanpassingen, kabelbelichting	JDE	MKA	TVB	08-04-2022
1.0	Eerste uitgave	JDE	MKA	TVB	13-04-2022
versie	omschrijving	gewijzigd	gecontroleerd	akkoord	datum

opdrachtgever
Gemeente Amsterdam

Gemeente Amsterdam

project
K&L Haaksbergweg
Variantenstudie

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together
HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

omschrijving
Herinrichting K&L Haaksbergweg
Dwarsprofielen Variant 2

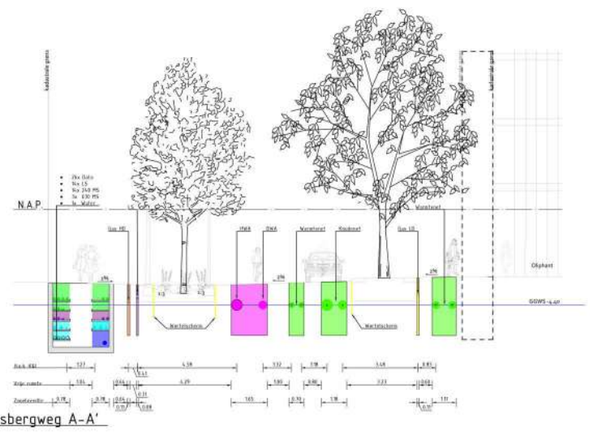
documentstatus	documentversie
Concept	3.0

formaat	schaal	fase	bladnr.	van
A0	1:100, 1:500	SO	1	1

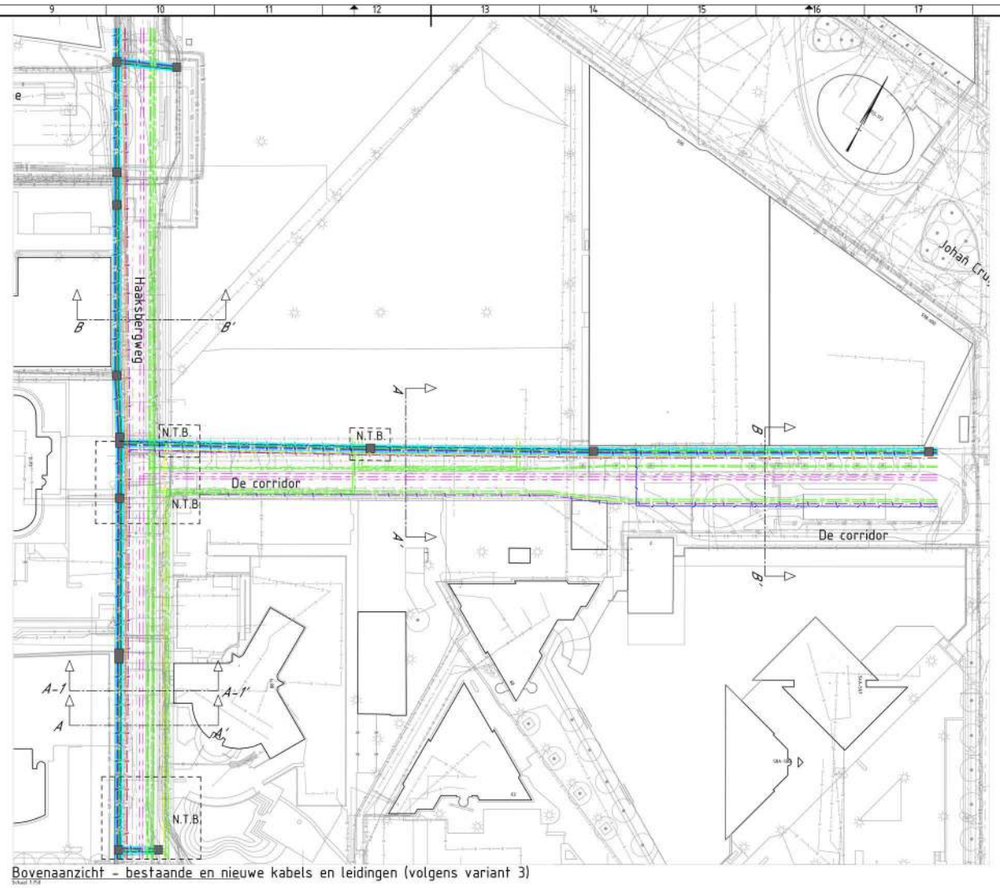
projectnummer / tekeningnummer
BG4096-RHD-ZZ-SO-42003

Variant: mantelbus-putconstructie K&L

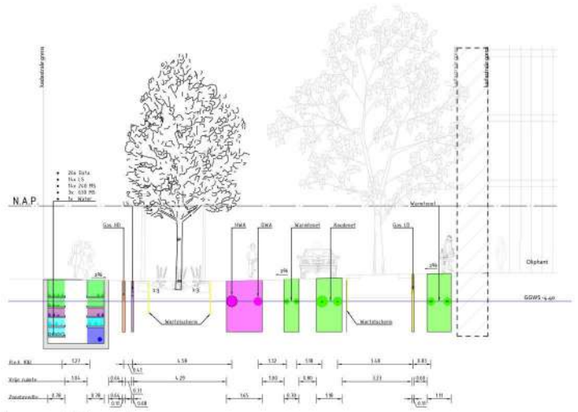
(variantenstudie boven- en ondergrond, 2022)



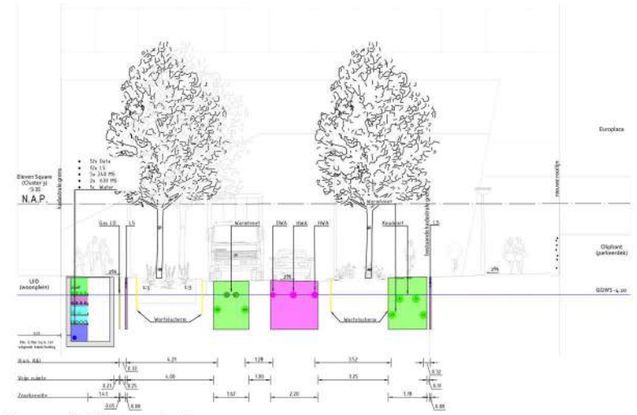
Dwarsprofiel Haaksbergweg A-A'
Schaal 1:100



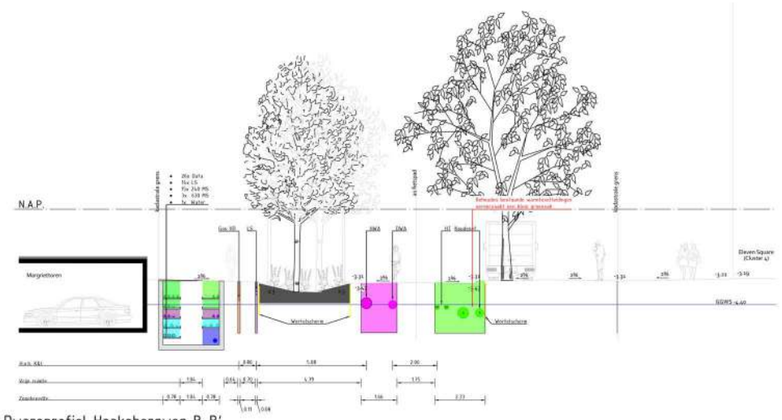
Bovenaanzicht - bestaande en nieuwe kabels en leidingen (volgens variant 3)
Schaal 1:500



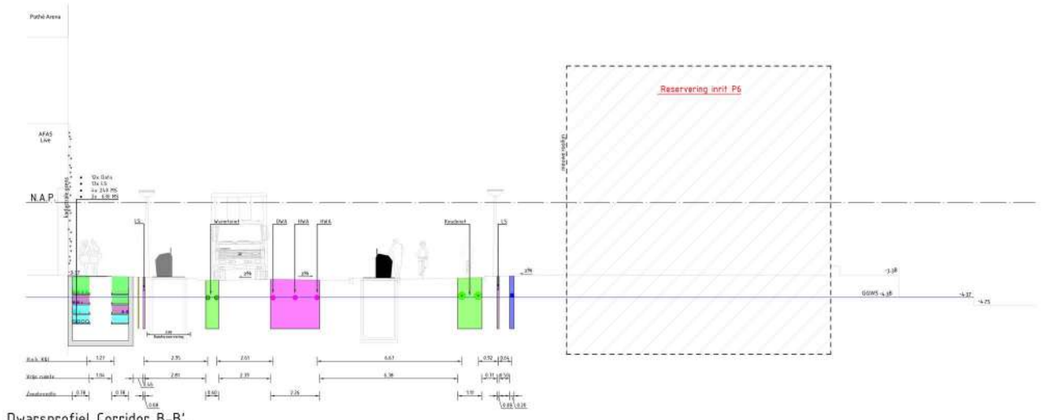
Dwarsprofiel Haaksbergweg A-1 - A-1'
Schaal 1:100



Dwarsprofiel Corridor A-A'
Schaal 1:100



Dwarsprofiel Haaksbergweg B-B'
Schaal 1:100



Dwarsprofiel Corridor B-B'
Schaal 1:100

Legenda

Profielen: Nieuwe tracés

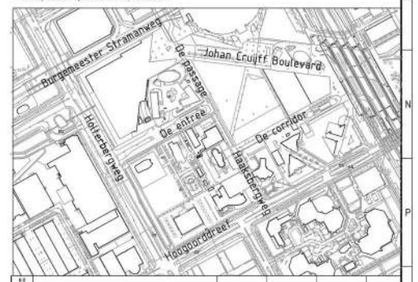
- Datatracé
- Laagspanningstracé
- Middenspanningstracé
- Hoge druk - Gastracé
- Lage druk - Gastracé
- Watertracé
- HWA/DWA-tracé
- Koude/Warmtenettracé

Bovenaanzicht: Huidige kabels en leidingen	Bovenaanzicht: Nieuwe kabels en leidingen
Data	Data
Elektra LS	Elektra LS
Elektra MS	Elektra MS
Elektra HS	Elektra HS
Gas hoge druk	Gas hoge druk
Gas lage druk	Gas lage druk
Warmtenet	Warmtenet
Water (Waternet)	Water (Waternet)
Riool vrijverval	Riool vrijverval
Riool druk	Riool druk

Opmerkingen

- maten in meters, tenzij anders vermeld
- materiaalmaten in millimeters, tenzij anders vermeld
- leidingdiepte indicatief
- hoogtematen t.o.v. N.A.P.

INFORMATIE:
- Ondergrond, BGT, 2022
- Kabels en leidingen, KLIC, 2022
- Dwarsprofielen openbare ruimte, R&D, 2022



4.0					
3.0					
2.0	Diverse kabelverlaatingen, -vrijlijng kadastrale grens	RDT	KKA	TVB	26-04-2022
1.0	Diverse kabelverlaatingen, mantelbuisputconstructie vergroot, kabeltrabbeling	JDE	KKA	TVB	08-04-2022
0.0	Eerste uitgave	JDE	KKA	TVB	13-04-2022
versie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum

opdrachtgever: Gemeente Amsterdam

Gemeente Amsterdam

project: K&L Haaksbergweg
Variantenstudie

omschrijving: Herinrichting K&L Haaksbergweg
Dwarsprofielen Variant 3

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together
HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

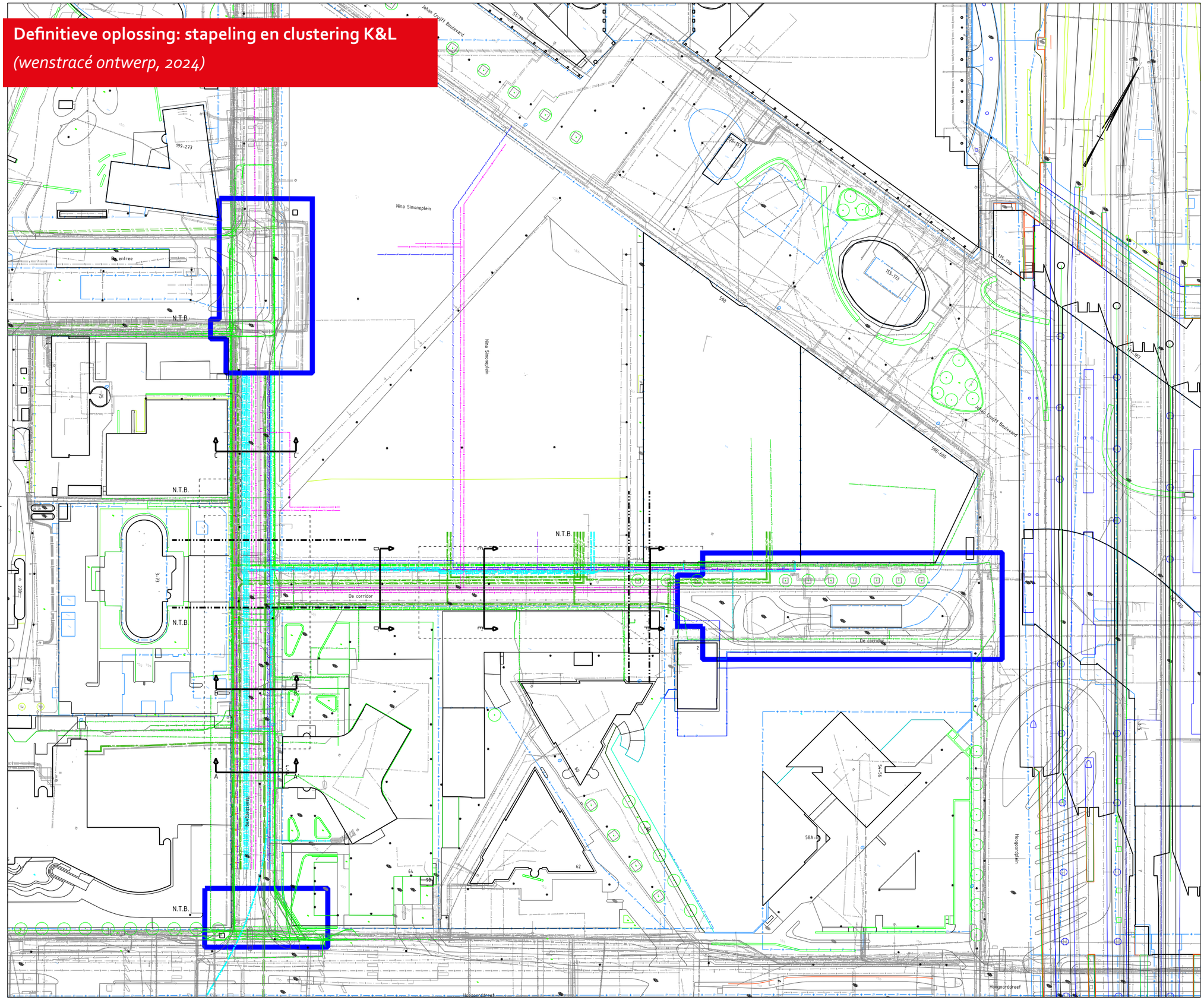
documentstatus	documentversie
Concept	3.0

formaat	schaal	fase	bladnr.	van
A0	1:100, 1:750	SO	1	1

projectnummer / tekeningnummer: BG4096-RHD-ZZ-SO-42004

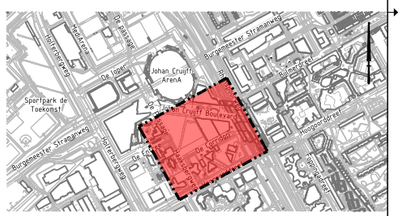
Definitieve oplossing: stapeling en clustering K&L

(wenstracé ontwerp, 2024)



Bijbehorende documenten:

- BI6025-RHD-SO-XX-DR-N-40001: Stapeling Haaksbergweg A-A'
- BI6025-RHD-SO-XX-DR-N-40002: Stapeling Haaksbergweg A1-A1'
- BI6025-RHD-SO-XX-DR-N-40003: Stapeling Haaksbergweg B-B'
- BI6025-RHD-SO-XX-DR-N-40004: Stapeling Corridor A-A'
- BI6025-RHD-SO-XX-DR-N-40005: Stapeling Corridor B-B'
- BI6025-RHD-SO-XX-DR-N-40012: Bovenaanzicht toekomstige situatie De Corridor
- BI6025-RHD-SO-XX-DR-N-40013: Bovenaanzicht toekomstige situatie Haaksbergweg



Situatie tekening

Schaal 1 : 10000

Opmerkingen:

- Maten in meters, tenzij anders vermeld;
- Materiaalmaten in millimeters, tenzij anders vermeld;
- Hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P., tenzij anders vermeld;
- Diameters in millimeters, tenzij anders vermeld;
- Coördinaten in meters t.o.v. Rijksdriehoeksstelsel;
- Hoeken in graden (360°);
- Ligging kabels en leidingen indicatief weergegeven, exacte ligging bepalen d.m.v. het graven van proefsleuven (afwijking NLCS: kleuren gewijzigd tbv overzicht)

Schaal 1:500

0 5 10 15 20m

1.0					
0.2					
0.1					
0.0					
V.0	Concept • Eerste oplgave	MOM & YJA	K.K.	TvdB	17-04-2023
versie	omschrijving	getekend	gecontr.	akkoord	datum

opdrachtgever: Gemeente Amsterdam

project: Planvorming K&L Haaksbergweg en De Corridor

omschrijving: Bovenaanzicht toekomstige situatie

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together
HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

documentstatus: Concept | documentversie: 1.0

projectnummer / tekeningnummer: BI6025-RHD-VO-XX-DR-N-40011

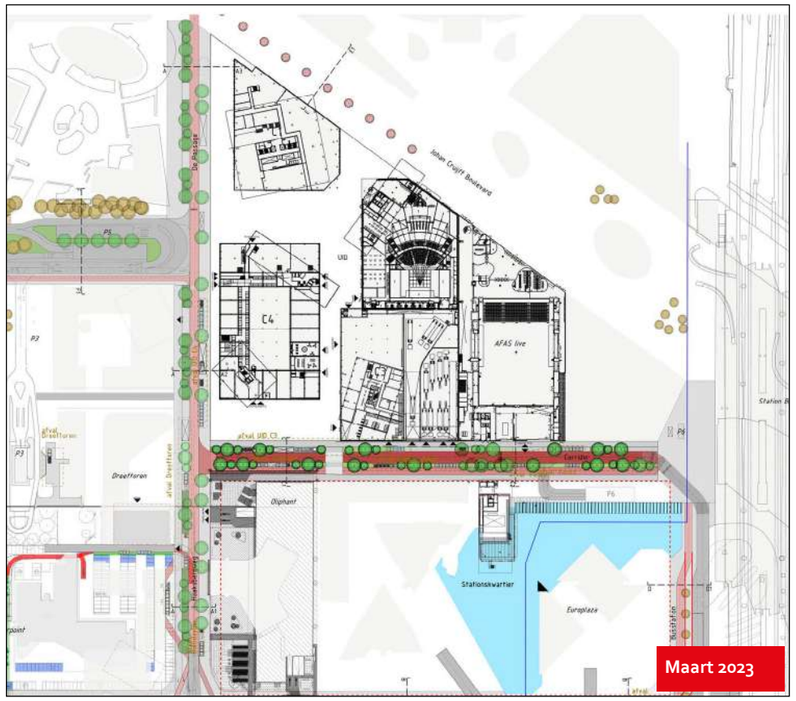
formaat: A0 | schaal: 1:500 | fase: Voorlopig ontwerp | tblnr.: 1 | van: 3

In bewerking 13-09-2023

Bovenaanzicht toekomstige situatie

Schaal 1 : 500

Varianten ontwerp openbare ruimte
Aansluiting boven- en ondergrond (2023)



Maart 2023



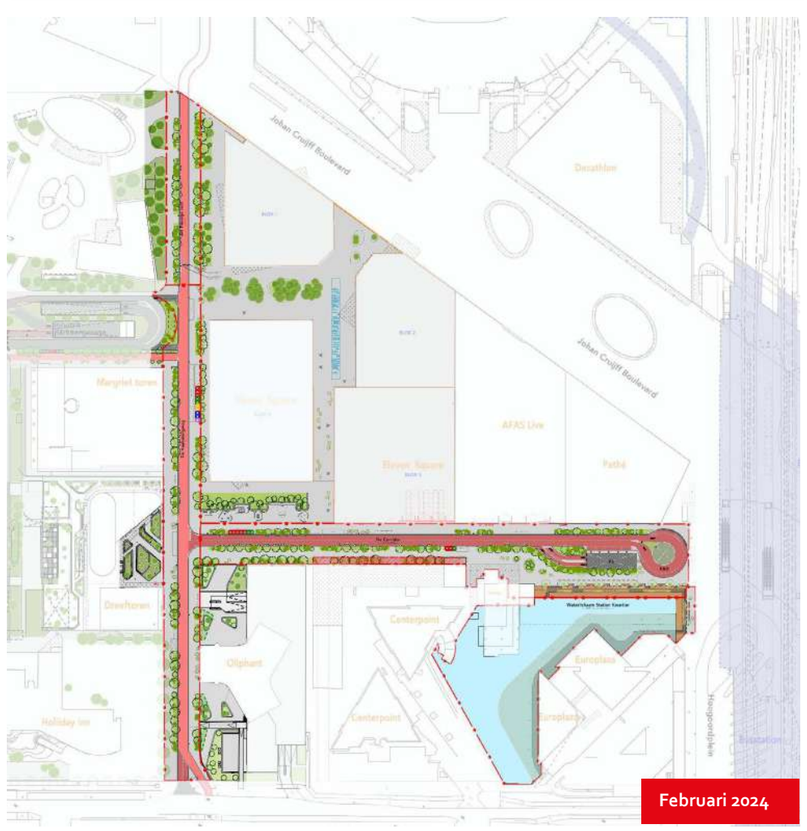
Augustus 2023



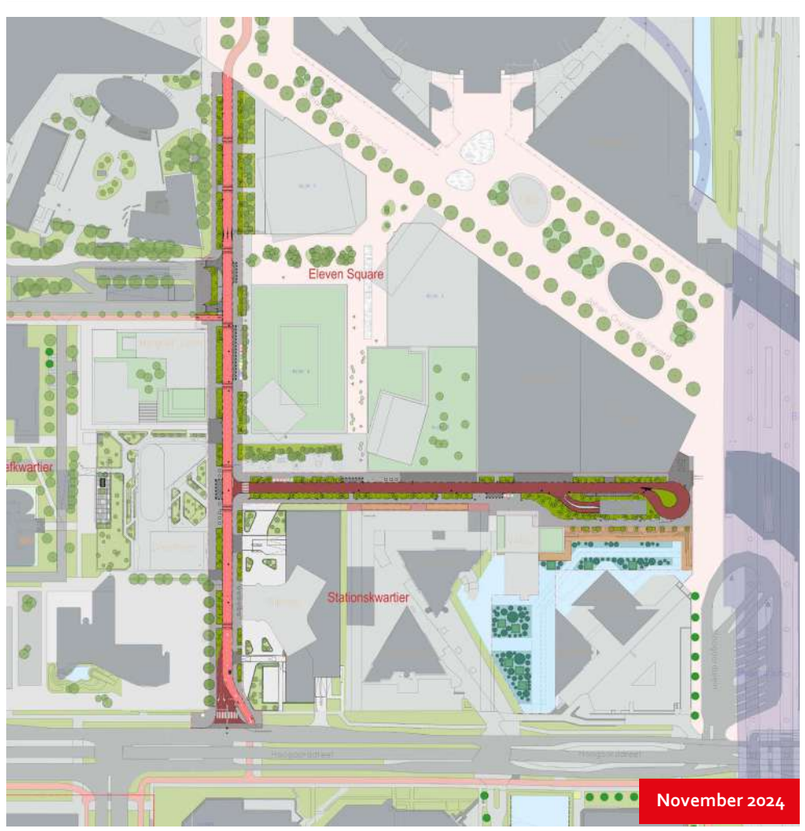
Mei 2023



November 2023



Februari 2024



November 2024

3.2. Verkeer

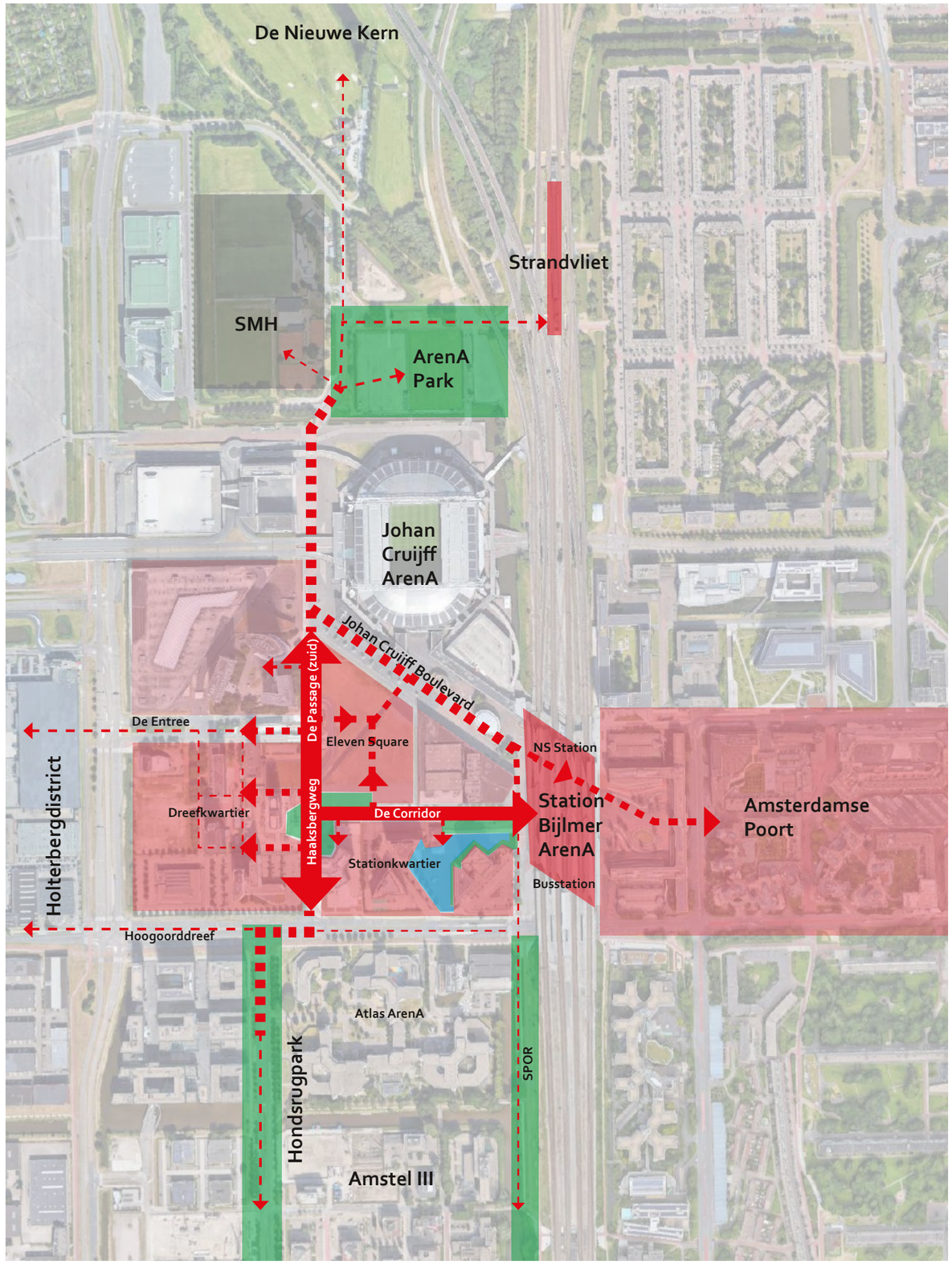
3.2.1. Voetgangers

De voetgangers krijgen meer ruimte. Trottoirs zijn comfortabel en kennen een aangename breedte. Zo kunnen voetgangers in zowel de dagelijkse situatie als ook bij evenementen zich snel en prettig door het gebied verplaatsen. Looplijnen zijn logisch aangesloten op elkaar en de omgeving. Verder worden voetpaden begeleid door veel groen: dit zorgt voor schaduw en verkoeling en geeft een prettig verblijfsklimaat.
Voor het voetgangersonderdeel in het ontwerp zijn de volgende punten in achtgenomen:

- Leidraad voor het inrichten van de verkeersruimte voor voetgangers is het beleidskader Ruimte voor de Voetganger (V&OR, 2023).
- In ArenAPoort West zijn binnen het genoemde beleidskader alleen de Johan Cruijff Boulevard en de trottoirs grenzend aan de Johan Cruijff ArenA uitgewerkt. Hier is de vrije doorloopruimte minimaal 2,90 meter in verband met crowd control.
- Voor de Haaksbergweg, de Corridor en de Passage (zuid) is de minimale vrije doorloopruimte voet voetgangers tussen 2,90 meter. Zoals aangegeven in het beleid: *"Vanaf 2,90 meter vrije doorloopruimte kunnen drie mensen comfortabel naast elkaar lopen of elkaar passeren, zelfs als één van hen meer ruimte nodig heeft. Ook twee-aan-twee passeren lukt, maar aanpassing van het loopgedrag is dan wel nodig. Deze maat is geschikt op drukke plekken en daar waar veel mensen in groepjes lopen. Deze maatvoering is geschikt voor stadsstraten waar de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie samenkomen en voorzieningen geclusterd zijn. Ook in gebieden waar veel bezoekers komen, die geneigd zijn in groepjes te lopen, is deze maat benodigd".*
- De vrije doorloopruimte van 2,90 meter is geschikt voor een gemiddelde spitsuurintensiteit van 30 voetgangers per minuut. De intensiteit verschilt sterk tussen situaties met of zonder evenementen. Onderzoek door Goudappel (2023) heeft aangetoond dat de huidige trottoirprofielen meer dan breed genoeg zijn bij de uitstroom van evenementen, waarbij bezoekers richting de verschillende parkeergarages gaan. De toekomstige situatie blijft deze uitstroom via de nieuwe trottoirs ook goed faciliteren.
- Voetgangersruimte wordt effectief ingericht. Het is zoveel mogelijk vrij van obstakels, toegankelijk voor mindervaliden, veilig, snel en aantrekkelijk in gebruik. Looproutes via trottoirs worden op logische wijze aan elkaar en aangrenzende gebieden en looproutes verbonden.
- Het comfort van de voetganger wordt vergroot door aantrekkelijke en veilige routes aan te leggen die zijn voorzien van geschikte materialisering, groen en goede verlichting.
- Oversteekplaatsen in de vorm van zebrapaden zijn veilig, overzichtelijk en uitnodigend. Het kruispunt Haaksbergweg. Het zebrapad zal de de veiligheid op dit punt verbeteren. Een vergelijkbare situatie waarin een fietsstraat met zebrapaden wordt gecombineerd, is de Sarphatistraat. Opmerking: naar aanleiding van het Toetsteam OR&M *d.d. 21 november 2023, is in lijn met het advies van het Toetsteam besloten om geen zebrapaden in het ontwerp toe te passen. Gezien de verwachte loopstromen heeft het vanuit het project de sterke voorkeur om deze hier wel toe te passen.*
- In het SO heeft het Toetsteam OR&M geadviseerd de zebrapaden op de Haaksbergweg niet toe te passen. Deze zijn uit het ontwerp gehaald. In de VO fase heeft het projectteam van meerdere partijen (o.a. Voetgangersbond, Platform Gehandicapten Zuidoost, stadsergonoom) dat het wél wenselijk is een zebrapad op de Haaksbergweg toe te passen. Dit wordt in het vervolg bekeken.
- Voetgangersverbindingen in het projectgebied zijn van belang. Er wordt rekening met korte en lange verbindingslijnen gehouden. Voorbeelden hier van zijn:
  - Lange voetgangersverbinding tussen Amstel III (Hondsrugpark) en de Nieuwe Kern via de Haaksbergweg en de Passage in ArenAPoort West;
  - Lange voetgangersverbinding tussen Station Bijlmer ArenA en Holterbergdistrict en Amstel III via De Corridor en de Haaksbergweg;
  - Korte voetgangersverbinding tussen het Dreefkwartier, Eleven Square en Station Bijlmer ArenA en de Amsterdamse Poort via de Corridor en de Haaksbergweg.
- Ruimte voor voetgangers in ArenAPoort betekent dat er ook rekening gehouden wordt met intensief gebruik door grote aantallen bij de uitstroom van evenementen. De trottoirs en bijbehorende looplijnen worden hier als volgt op ontworpen:
  - Korte voetgangersverbindingen door het gebied naar de verschillende parkeerplaatsen om de uitstroom gericht te faciliteren:
    - P3 Mikado (366 parkeerplaatsen)
    - P7 Holiday Inn (575 parkeerplaatsen)
    - P6 Pathé (399 parkeerplaatsen)
    - P8 Oliphant (234 parkeerplaatsen)
    - P9 Antarctica (688 parkeerplaatsen)
    - P10 Plaza ArenA (814 parkeerplaatsen)

- In de VO fase is input vanuit de gesprekken met de Voetgangersbond, Voetgangersbeweging, stadsergonoom en Platform Gehandicapten Zuidoost verzameld en waar mogelijk al meegenomen in het ontwerp.. Resulterende in onder andere een verbetering aan overzichtelijke veilige oversteekplaatsen meer zitgelegenheid op de hoofdlooproutes.
- In de DO fase wordt het ontwerp in nader detail bekeken met de stadsergonoom en waar mogelijk verbeterd op toegankelijkheid voor voetgangers.
- De ligging van de trottoirs is bepaald aan de hand van de ligging van kabels en leidingen.

Context routes voetgangers



Routes en stromen voetgangers

Legenda

Looplijnen in De Groene Verblijfspas*

Hoofdloop route buiten De Groene Verblijfspas

Loop routes buiten De Groene Verblijfspas

Bestemmingstype*

**intensiteit weergeven in kleur en lijndikte degradatie*

voetgangers van en naar ArenAPark, Strandvliet, SMH en DNK

voetgangers van en naar kantoren

De Passage (zuid)

Eleven Square

voetgangers door, van en naar Eleven Square woningen, kantoren en voorzieningen

voetgangers van en naar Dreefkwartier en Holterberg District

voetgangers door het Dreefkwartier woningen, kantoren en voorzieningen

De Corridor

voetgangers van en naar Station Bijlmer ArenA en Amsterdamse Poort

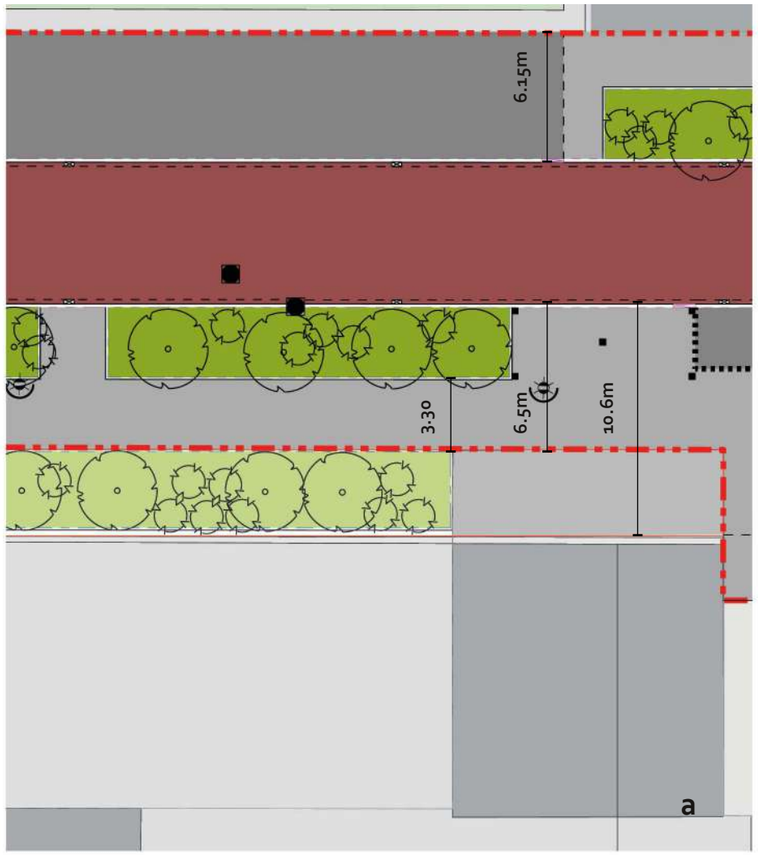
Haaksbergweg

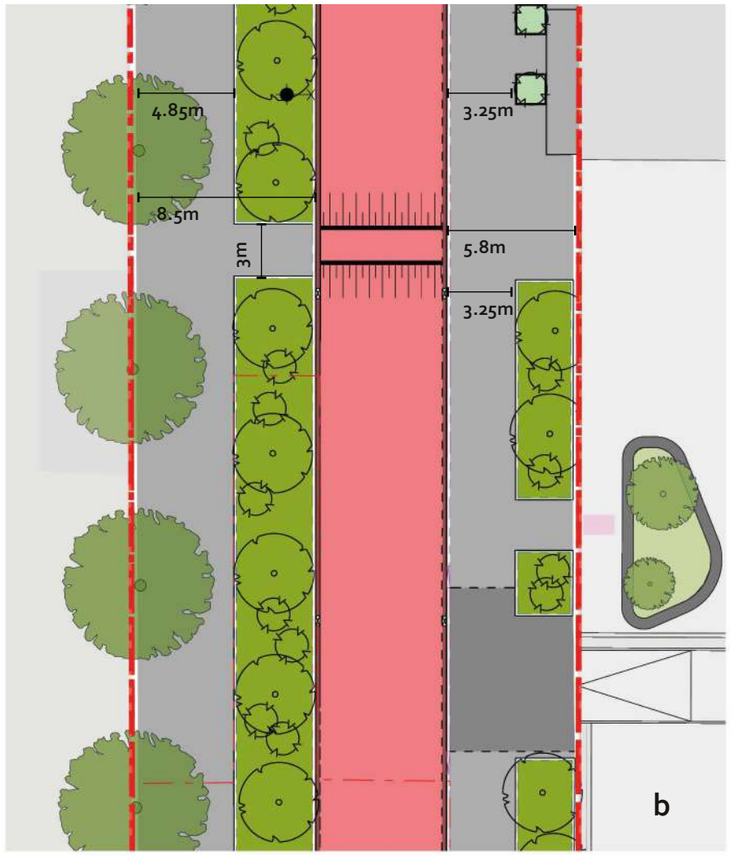
voetgangers van en naar Vlonder en Vanzz woningen en voorzieningen

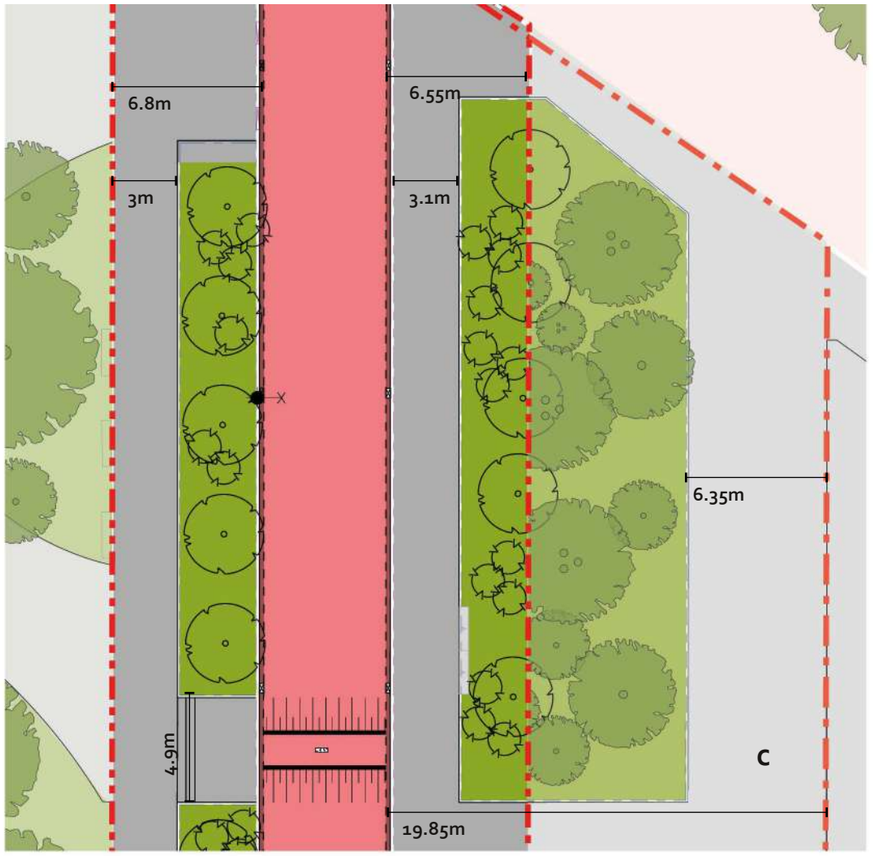
voetgangers van en naar kantoren

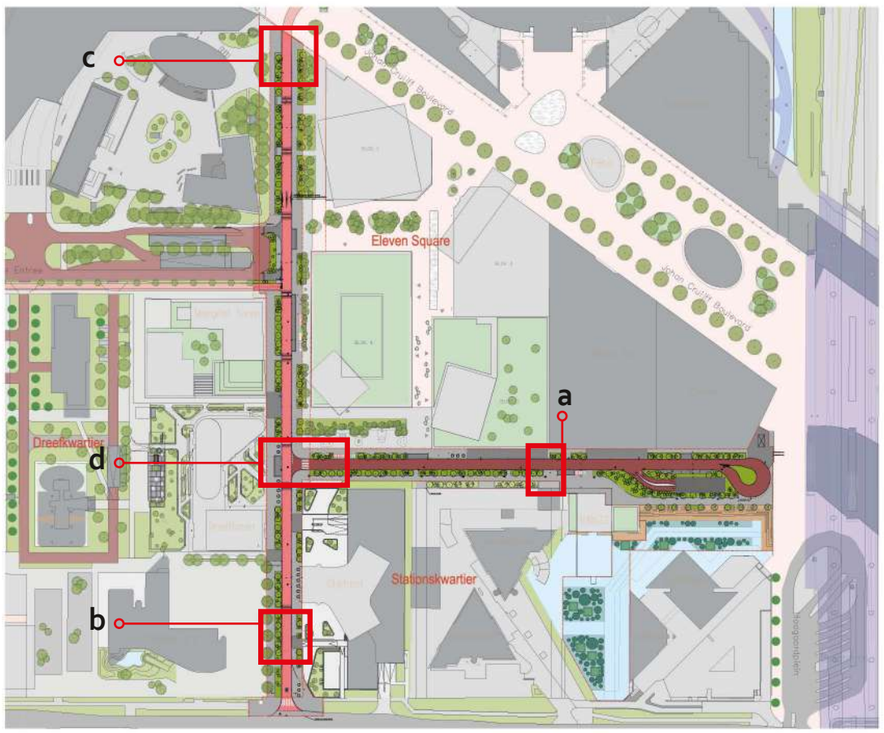
voetgangers door, van en naar Hondsrugpark, Amstel III en Holterberg district

Indicatieve breedte trottoirs



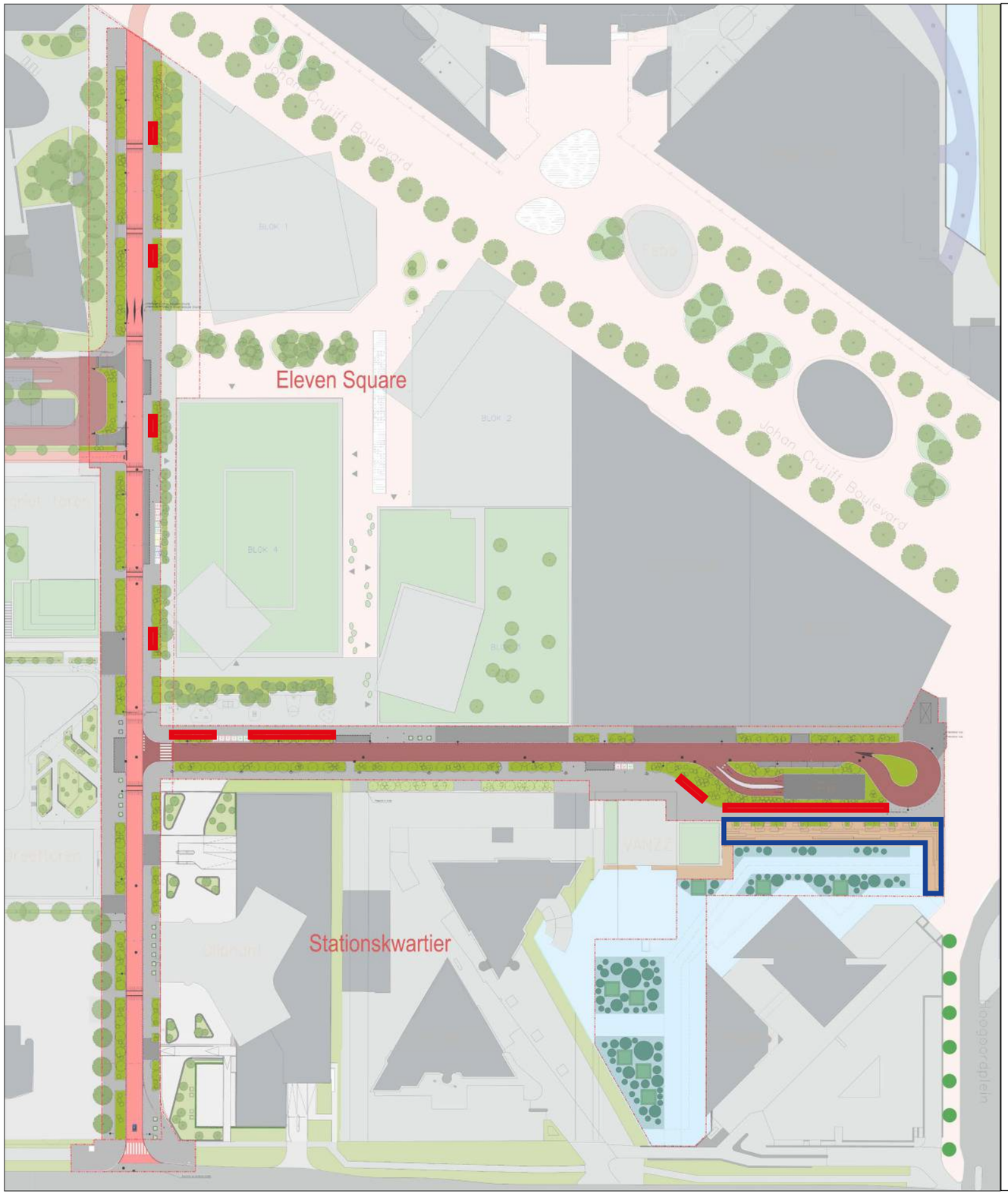




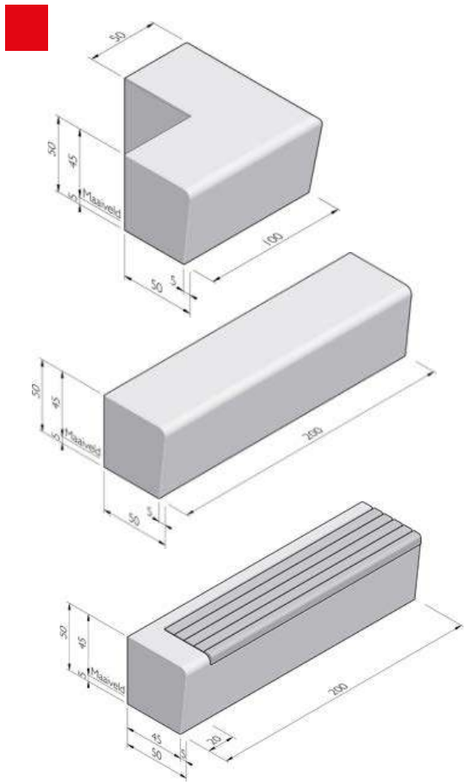




Openbare zitgelegenheid (voor o.a. mindervaliden)



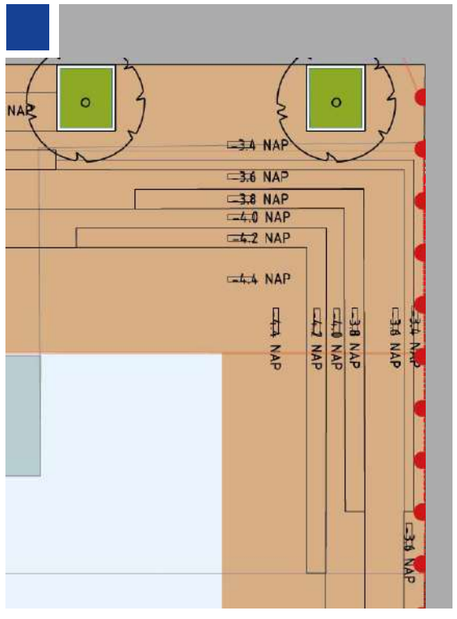
Zitelementen, Struyk Verwo Infra, Solids & Seats











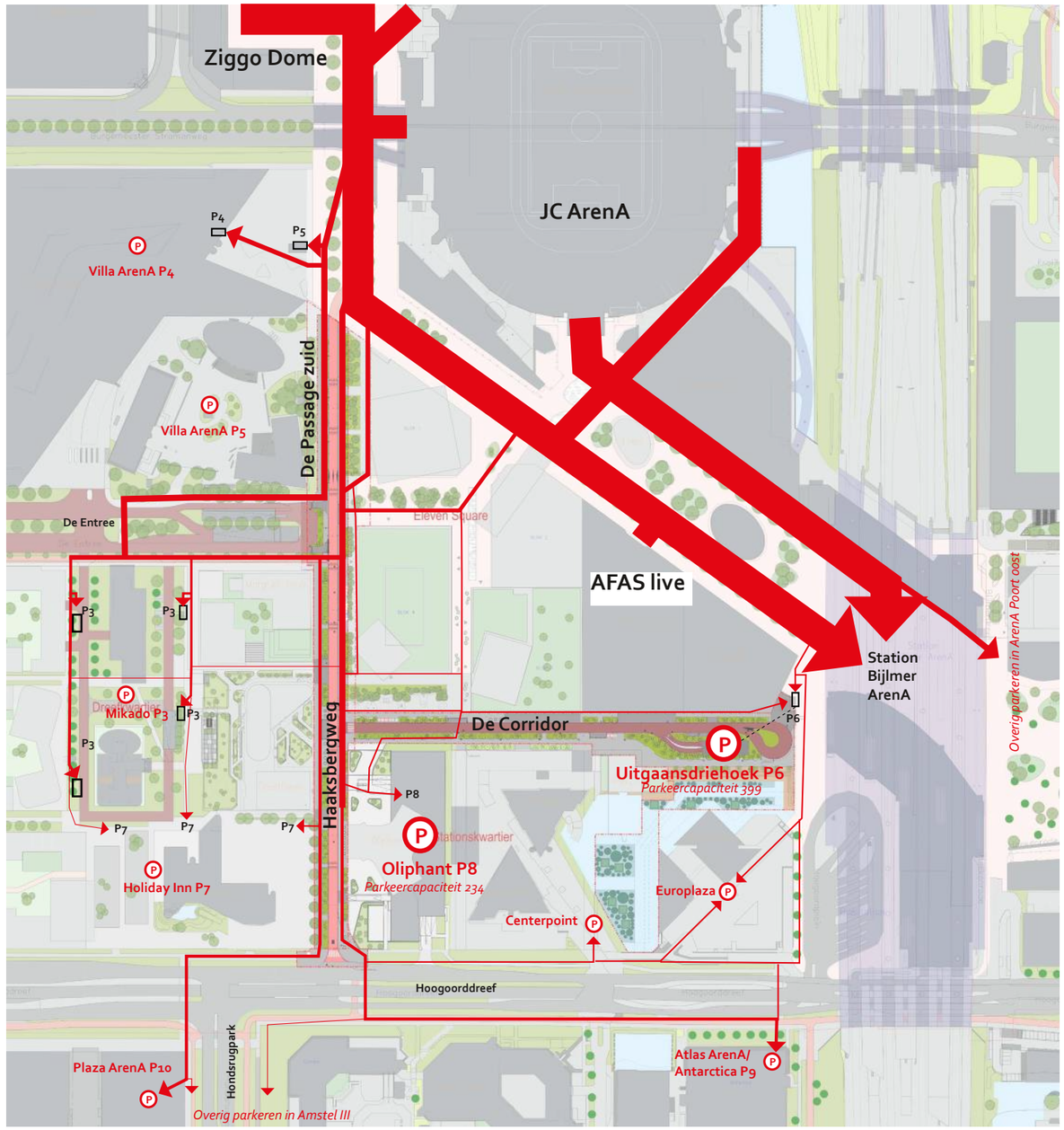


3.2.2. Crowd control

Tijdens evenementensituaties kunnen voetgangers zich snel en prettig door het gebied verplaatsen. Looplijnen zijn logisch aangesloten op elkaar, op evenementenlocaties, op parkeergarages en de bredere omgeving. Voor de voetgangers tijdens eevenementensituaties zijn in het ontwerp de volgende punten in achtgenomen:

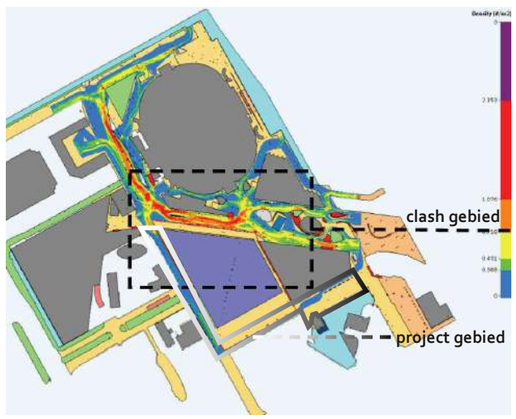
- De inrichting van het gebied mag zo min mogelijk conflicteren met het belang van een goede in- en uitstroom bij evenementen of de veiligheid in gevaar brengen.
- De maatvoering van de voet- en fietspaden wordt zodanig gedimensioneerd dat een goede in- en uitstroom bij evenementen kan plaatsvinden en het verkeer veilig en snel kan worden afgewikkeld.
- Nood- en hulpdiensten hebben altijd toegang tot het plangebied.
- Nood- en hulpdiensten krijgen speciale opstelplekken in het gebied. Deze zijn conform de geldende richtlijnen en in afstemming met de nood- en hulpdiensten ontworpen.
- Onderdelen in de openbare ruimte (bijvoorbeeld groen, prullenbakken et cetera) worden zodanig geplaatst dat ze geen hinder veroorzaken bij de in- en uitstroom.
- In de Vo-fase is ook de opgehaalde input van stakeholder meegenomen in het ontwerp
- Zoals het waarborgen van 'Ruimte voor lopen' met brede trottoirs (minimaal 2.9 meter breed).

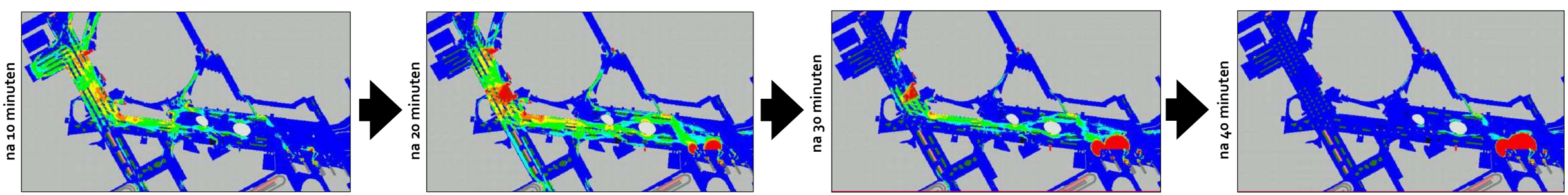
Uitstroom voetgangers bij evenementen (triple)



Simulatie uitstroom voetgangers bij evenementen (triple)

De dichtheid van voetgangers in de eerste 40 minuten nadat de evenementen uitstroom is gestart in een triple situatie. (Crowdsimulatie, Goudappel, 2023)





3.2.3. Fiets

De fietser heeft in de toekomst veel meer ruimte en prioriteit. Er is gekozen voor een fietsstraat op de Haaksbergweg gezien de hoge toekomstige intensiteiten. Deze primaire fietsverbinding heeft een breed profiel van 6 meter en wordt uitgevoerd in rood asfalt. De materialisatie is nodig voor comfortabel doorfietsen en het waarborgen van een duidelijke lange fietsverbinding in het Amsterdamse fietsnetwerk. Op de Passage zuid gaat deze over in een tweerichting fietspad dat ook wordt uitgevoerd in rood asfalt. Hier rijdt verder alleen noodzakelijk gemotoriseerd bestemmingsverkeer, wat zeer beperkt is. De Corridor kent een lagere intensiteit fietsers, waardoor hier wordt volstaan met een GOW30 weg waar fietser en overig verkeer de weg delen. Fietsparkeren in en nabij het station en gebeurt nagenoeg overal inpandig: de verschillende ontwikkelingen zijn verplicht om inpandige fietsenstallingen voor hun bewoners, werknemers en bezoekers te realiseren. Verder wordt er voor evenementen gebruikt gemaakt van (tijdelijke) openbare fietsenstallingen en lost de komst van de Smart Mobility Hub een groot deel van de vraag naar fietsparkeren in ArenAPoort West op.
Voor het fietsersonderdeel in het ontwerp zijn de volgende punten in achtgenomen:

- Fietsroutes dienen snel, veilig en comfortabel te zijn. Ze zijn (zoveel mogelijk) vrij van obstakels en het snelheidsverschil tussen weggebruikers wordt geminimaliseerd.
- Kruispunten worden zo ingericht en gedimensioneerd dat fietsers weinig tot geen hinder ondervinden van overige verkeersdeelnemers en snel kunnen doorstromen.
- Een deel van de scope is aangemerkt als Plusnet Fiets (de Haaksbergweg-Passage zuid). Het vormt een belangrijk onderdeel van de route tussen het AMC en het centrum. Deze status wordt gehandhaafd en er wordt conform de geldende richtlijnen ontworpen.
- De leidraad voor het ontwerp van de fietsroutes zijn het Afwegingskader: Fietsstraten, Fietspaden en Fietsstroken (V&OR 2019), de uitwerking van het beleidskader Verkeersnetten (2018) en het beleidskader Puccinimethode (2018). Deze stelt onder meer dat er >10.000 fietsers p/etmaal moeten zijn om een fietsstraat te overwegen. Op basis van recente prognoses voor het toekomstig fietsverkeer in ArenAPoort West, wordt dit uitgangspunt als volgt vertaald in naar het ontwerp (zie ook hoofdstuk 3):
  - Met een prognose van 13.700 fietsers per etmaal wordt ervoor gekozen om de Haaksbergweg (Plusnet Fiets) als fietsstraat* uit te voeren;
  - Met een prognose van 11.300 fietsers per etmaal wordt ervoor gekozen om de Passage (zuid) (Plusnet Fiets) als tweerichtingsfietspad uit te voeren;
  - Met een prognose van 2.900 fietsers per etmaal wordt ervoor gekozen om de Corridor als erftoegangsweg uit te voeren.

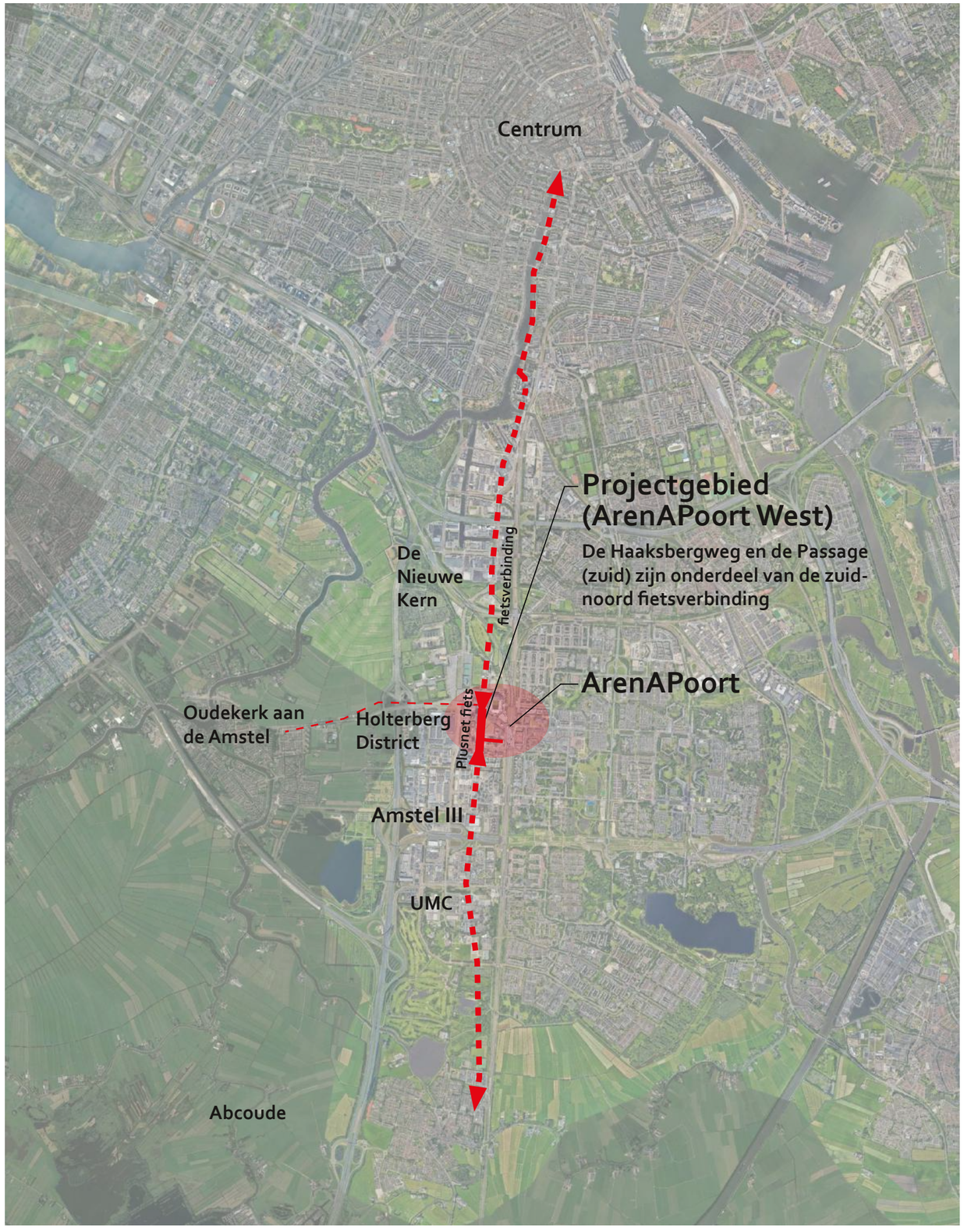
**Een fietsstraat heeft geen juridische status. Wel is er landelijke consensus dat een fietsstraat aan een aantal voorwaarden moet voldoen. Een fietsstraat is volgens kennisplatform CROW "een straat binnen een verblijfsgebied die functioneert als een belangrijke fietsverbinding en door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar is, maar waarop ook in beperkte mate autoverkeer voorkomt. Belangrijk kenmerk is dat de positie van de auto ondergeschikt is aan die van de fiets". (Afwegingskader: Fietsstraten, Fietspaden & Fietsstroken, V&OR, 2019). Om verwarring te voorkomen is er de term 'Amsterdamse Fietsstraat'. Dit is "een gemengde 30 km/u-straat op het Plusnet Fiets waar de doorstroming van het doorgaand fietsverkeer prioriteit krijgt. Auto's zijn er te gast. De intensiteit voor gemotoriseerd verkeer is maximaal 2.500 mvt/etmaal. De fietsstraat kent specifieke inrichtingsmerken, waaronder voorrang op zijwegen, uitvoering in rood asfalt en bijbehorende bebording" (Afwegingskader Fietsstraten, Fietspaden en Fietsstroken, V&OR, 2019).*

- Op basis van de geldende uitgangspunten en verkeerskundige advies worden de volgende minimale- en voorkeursbreedtes voor de wegen gehanteerd:
  - De Passage (zuid): fietspaden zijn 3,00 meter breedte per rijrichting, met in totaal een profielbreedte van 6,00 meter;
  - De Haaksbergweg: een fietsstraat van 3,00 meter breedte per rijrichting, met in totaal een profielbreedte van 6,00 meter;
  - De Corridor: een erfontsluitingsweg van 3,25 breedte per rijrichting, met in totaal een profielbreedte van 6,50 meter.
- Alternatieven voor autoverkeer zijn gekenmerkt door inrichtingsprincipes die hoogwaardig en aantrekkelijk zijn, en genoeg ruimte bieden voor de fietsers (Amsterdam maakt ruimte; Autoluwe stad, V&OR 2019).
- In de VO fase is ook gesproken met de Fietsersbond. De input hieruit is verwerkt in het ontwerp, onder meer door het toepassen van drempels of glooiingen in de fietsstraat. Ook wordt de CVC leidraad als richtlijn toegepast in het ontwerp.

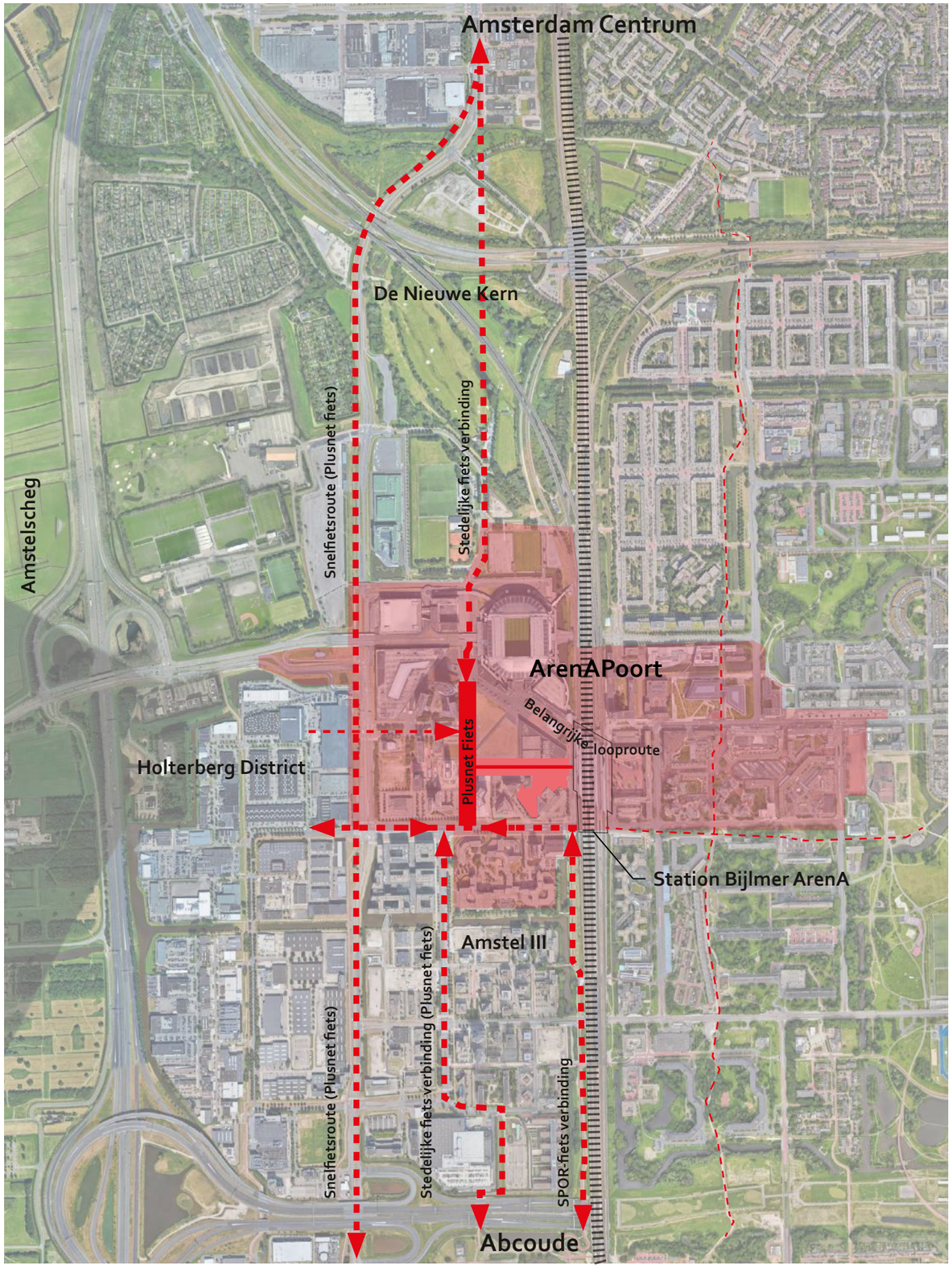
3.2.4. Fietsparkeren

- Fietsparkeren voor bewoners en bezoekers gebeurt zoveel mogelijk inpandig en op eigen terrein. Oplossingen voor fietsparkeren zijn conform de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter en de Bouwbrief 215-130 Gemeenteschappelijke fietsenberging bij een woongebouw (maart 2018).
- Fietsparkeren voor voorzieningen en OV-locaties in de openbare ruimte van ArenAPoort (West) blijven in stand. Deze fietsparkeerplekken liggen echter buitende scope van dit project (660 pp. op kavel 9 bij Villa ArenA, 698 pp. rondom station Bijlmer ArenA die in de toekomst naar 1.500 pp. worden uitgebreid).
- De openbare ruimte wordt zodanig ingericht dat fietsers eenvoudig en snel de inpandige fietsparkeerplekken kunnen bereiken.

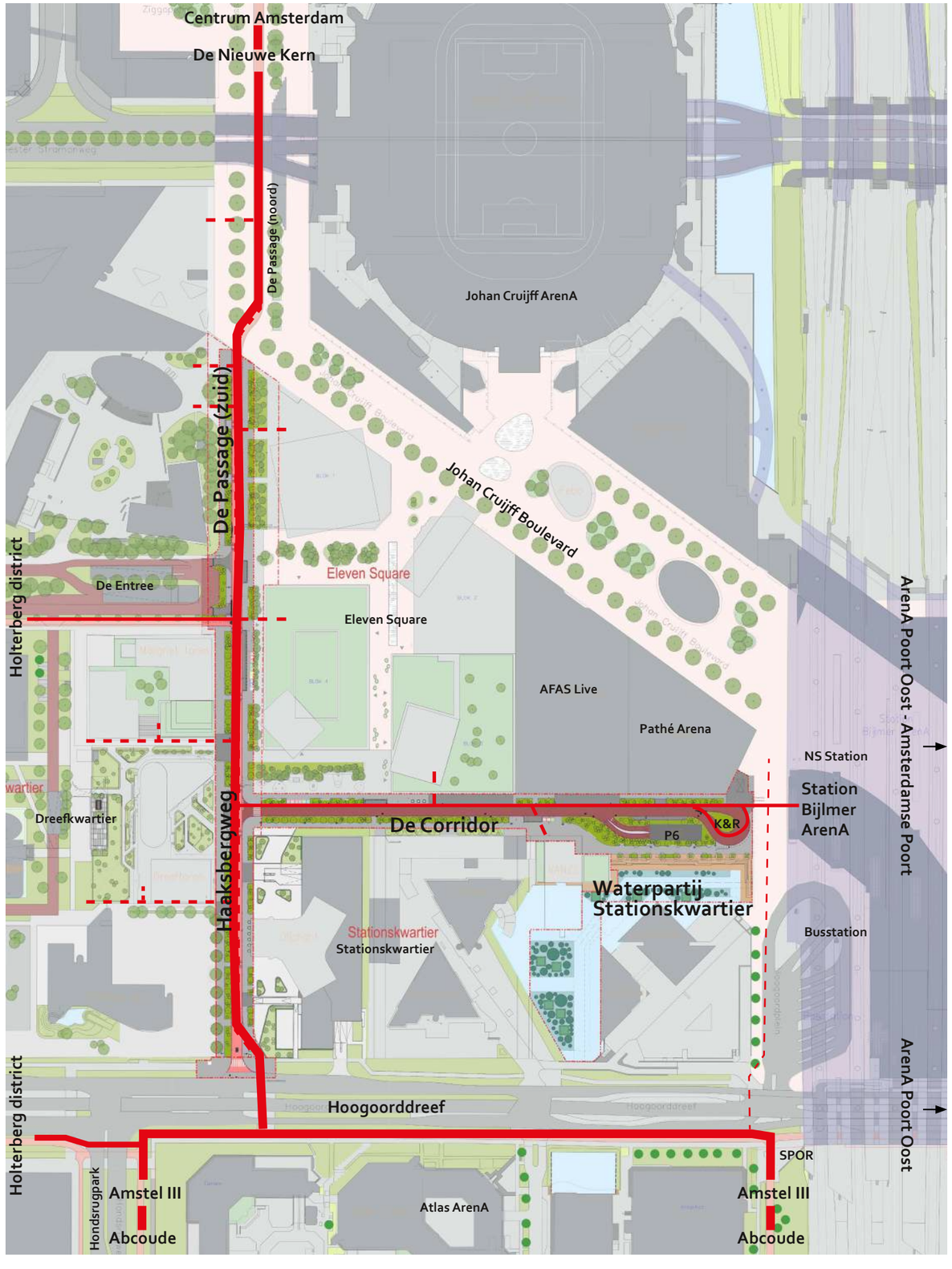
Relatie fietsnetwerk in bredere omgeving



Relatie fietsnetwerk in bredere omgeving

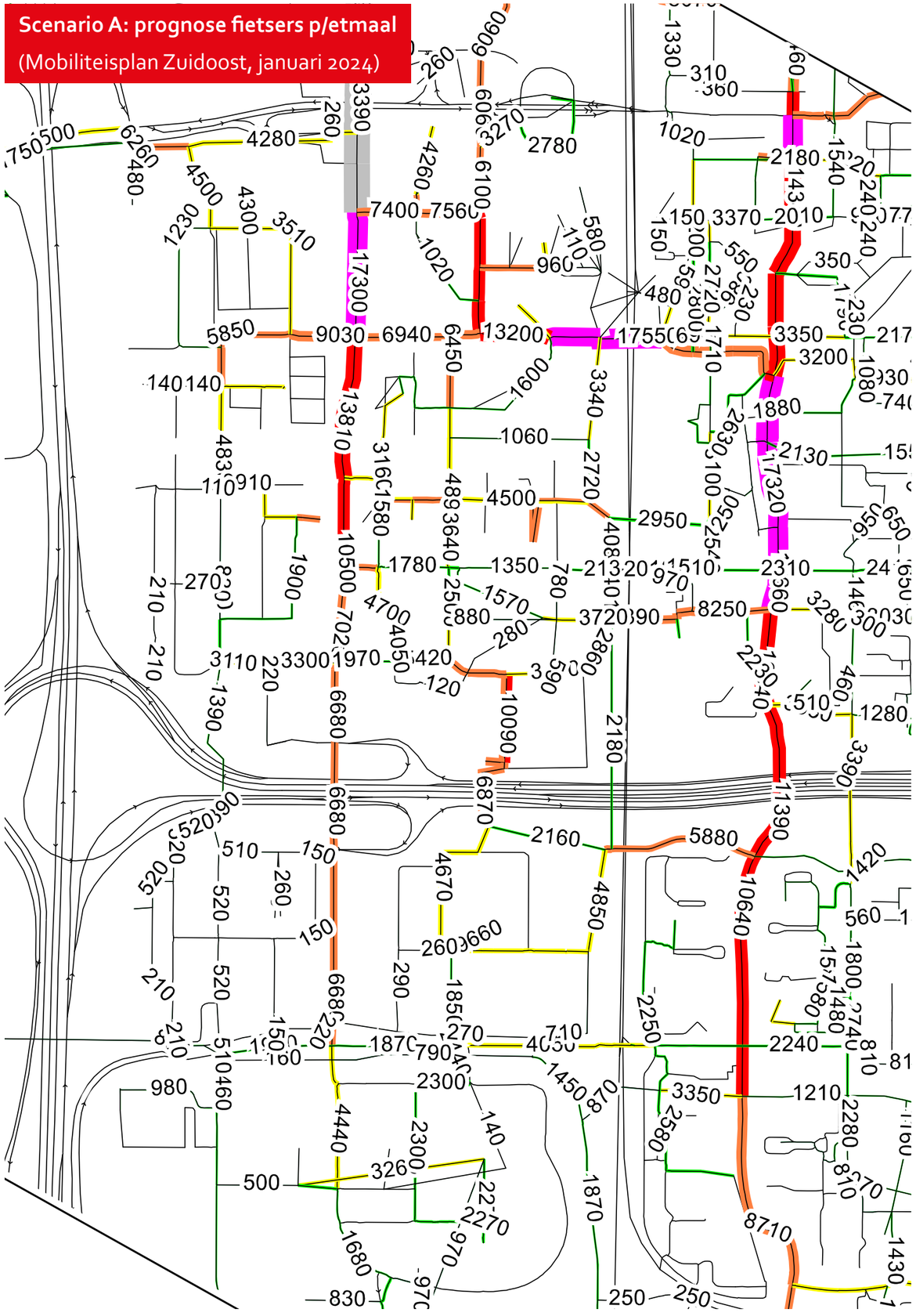


Relatie fietsnetwerk in directe omgeving



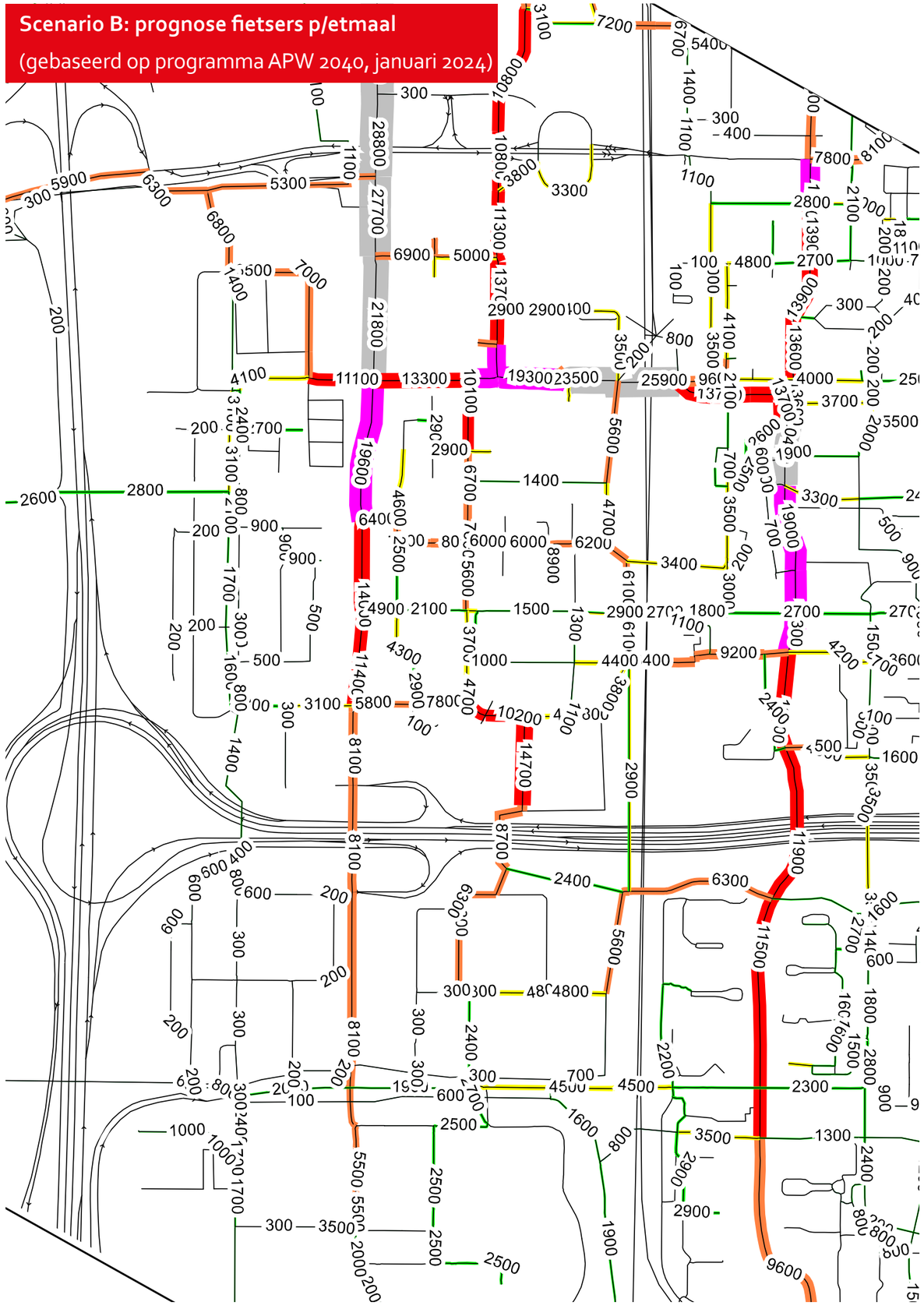
Scenario A: prognose fietsers p/etmaal

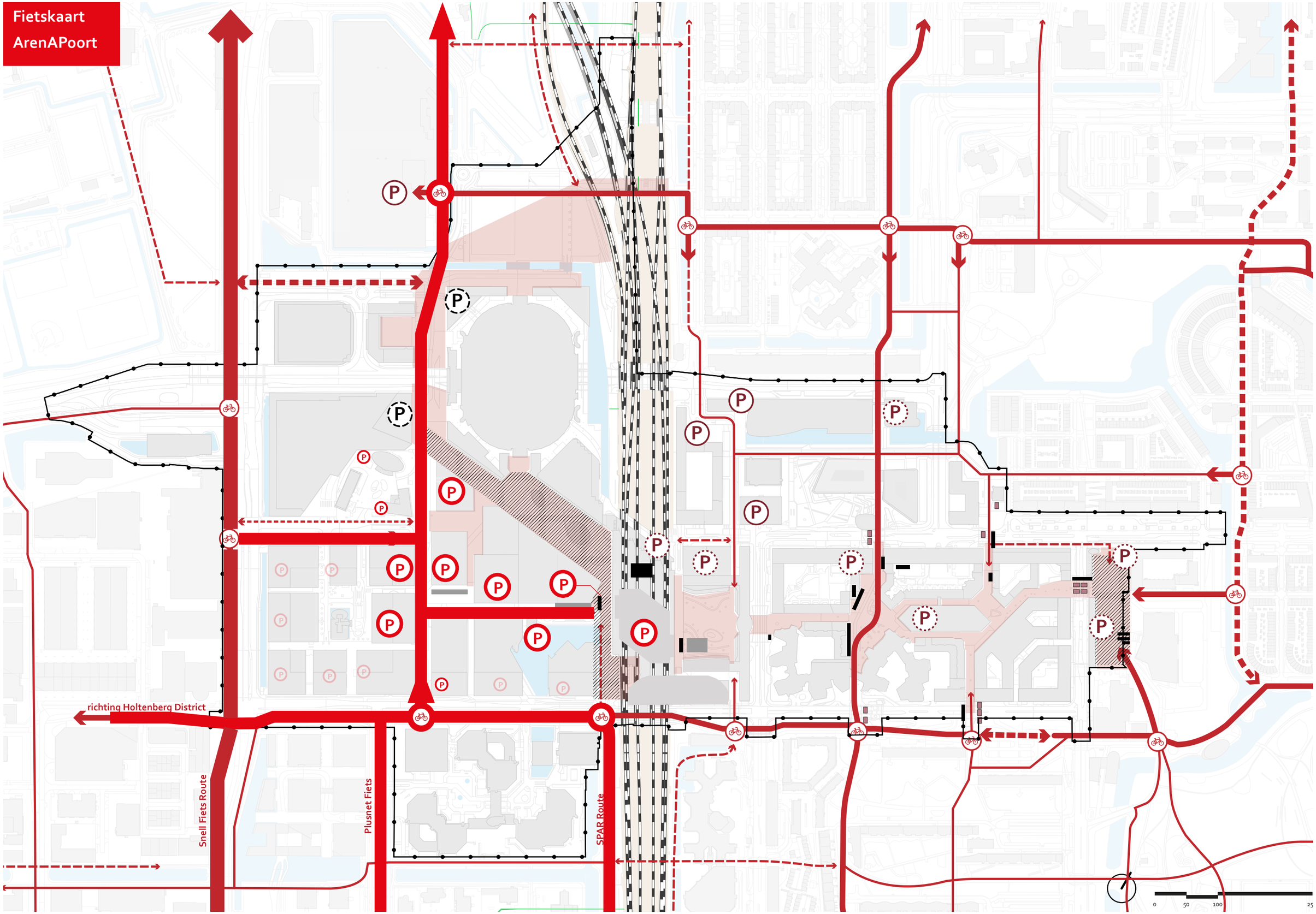
(Mobiliteisplan Zuidoost, januari 2024)



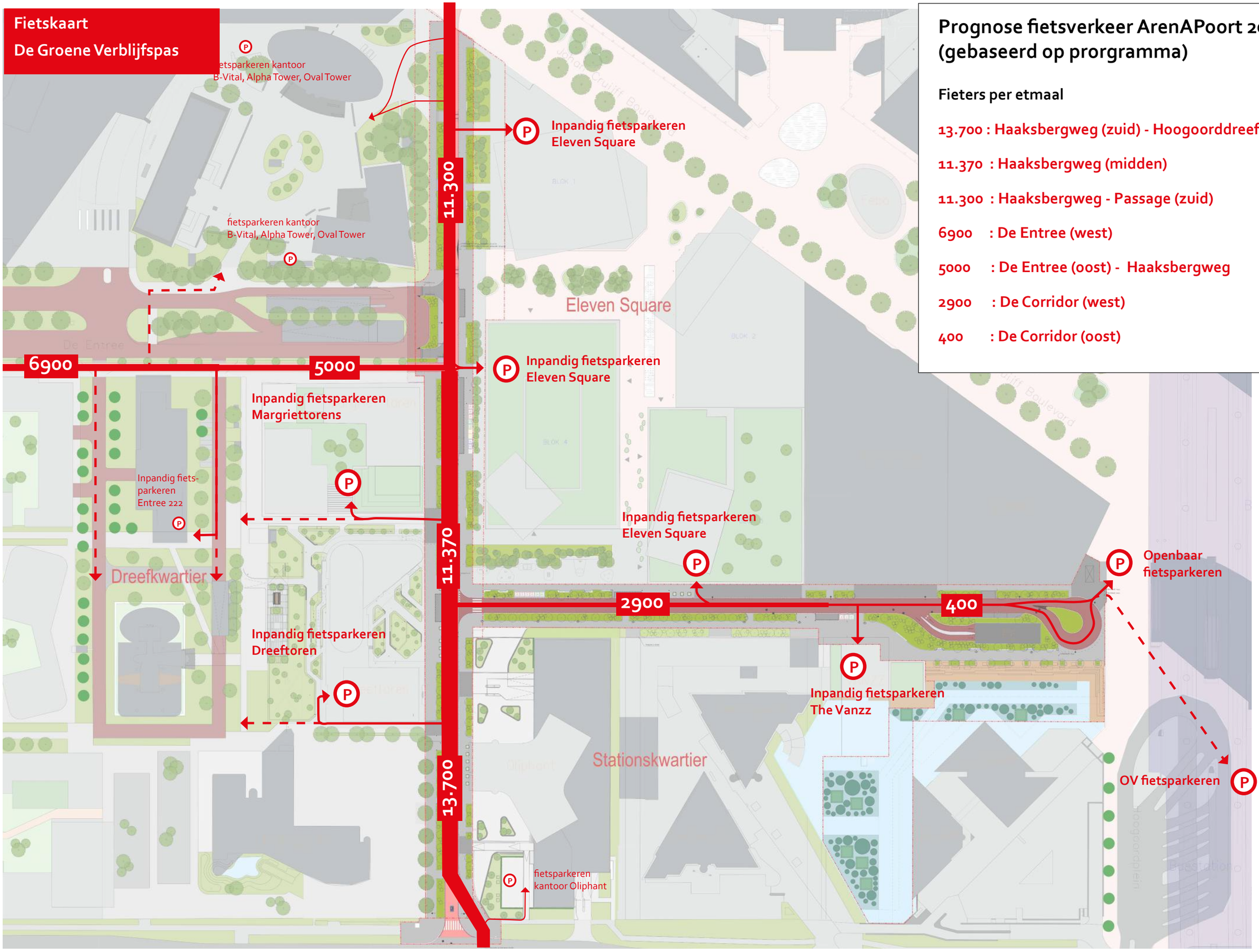
Scenario B: prognose fietsers p/etmaal

(gebaseerd op programma APW 2040, januari 2024)




Fietskaart
ArenAPoort
richting Holtenberg District
Snell Fiets Route
Plusnet Fiets
SPAR Route
0
50
100
25

Fietskaart
De Groene Verblijfspas



Prognose fietsverkeer ArenAPoort 2040 (gebaseerd op prorgramma)

Fieters per etmaal

13.700 : Haaksbergweg (zuid) - Hoogoorddreef

11.370 : Haaksbergweg (midden)

11.300 : Haaksbergweg - Passage (zuid)

6900 : De Entree (west)

5000 : De Entree (oost) - Haaksbergweg

2900 : De Corridor (west)

400 : De Corridor (oost)

3.2.5. Gemotoriseerd verkeer

De auto wordt minder dominant en is ondergeschikt aan de overige verkeersdeelnemers in ArenAPoort West. Op de Groene Verblijfspas rijdt nog wel bestemmingsverkeer naar en van P6 en vanuit P8. Het overige autoverkeer wordt zoveel mogelijk via de Entree en de rand van het gebied geleid. Ook is er sprake van bestemmingsverkeer in de vorm van logistiek (laden en lossen), nood- en hulpdiensten en vuilniswagens. Deze wordt tot een minimum beperkt en door de specifieke opstalplekken, begeleid in- en uitrijden, logische routing en duidelijke verkeerssituaties veilig gefaciliteerd. Bij evenementen zijn er meer auto's in het gebied: dit zijn incidentele situaties waarbij er veel verkeersregelaars zijn om het gemotoriseerd verkeer in goede banen te leiden. Ook hier geldt dat de auto's zoveel mogelijk via de randen van het gebied in- en uitrijden. In de Vo fase is er input opgehaald van diverse stakeholders met betrekking tot gemotoriseerd verkeer. Op onderdelen is het ontwerp op basis hiervan gewijzigd.

3.2.5.i. Auto

- Het gebied wordt zoveel mogelijk autoluw: autoverkeer wordt tot een minimum beperkt.
- Er geldt een maximumsnelheid van 30 km/u voor het hele gebied (m.u.v. N&H-diensten).
- Er wordt voorzien in gemengde rijbanen waar fietser en auto gebruik van maken. Dit kan in de vorm van een fietsstraat of een GOW30 zijn.
- Inrichtingsprincipe is dat er geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte bijkomen, met uitzondering van vijf vergunde taxi standplaatsen, een gehandicapten parkeerplaats op de Corridor (net als in de bestaande situatie), opstelplekken voor logistiek en laad- en losverkeer, als ook nood- en hulpdiensten. Parkeren gebeurt inpandig en/of op eigen terrein.
- De richtlijn voor de intensiteit van gemotoriseerd verkeer is maximaal 2.500 mvt/etmaal bij de keuze voor een fietsstraat.
- Er is op De Groene Verblijfspas alleen sprake van bestemmingsverkeer voor het parkeren in P6 (parkeergarage/uitgaansdriehoek, eigendom gemeente) en P8 (Oliphant, eigendom privé), taxi's en logistiek laad- en losverkeer dat in het gebied rijdt.
- Op basis van het uitgangspunt dat er in de toekomst alleen bestemmingsverkeer op de Groene Verblijfspas rijdt, wordt bij reguliere situaties uitgegaan van de volgende intensiteiten:
  - P6 (Pathé): heeft 399 parkeerplaatsen en kent een fluctuerende bezetting van 175 tot 191 voertuigen doordeweeks, en van 219 tot 262 voertuigen in het weekend (bron: rapport Ecorys, bijlage). P6 is bij evenementen volledig beschikbaar.
  - P8 (Oliphant): heeft 234 parkeerplaatsen waarvan alleen het uitrijdende verkeer op de Haaksbergweg komt (inrit ligt aan de Hoogoorddreef). De parkeergarage is niet publiek toegankelijk. Aangenomen wordt een bezetting van 90%, dus zo'n 210 voertuigen per dag.
  - Het autoverkeer voor de cul-de-sac is een onzekerheid en hiervan zijn geen gegevens bekend. Het gebruik zal sterk fluctueren. In reguliere situaties zullen hier taxi's en verkeer naar het station en hotel gebruik van maken. Deze intensiteit is niet hoog en er wordt niet verwacht dat deze enorm wijzigt. Hier zijn geen harde cijfers van.

	Capaciteit	Parkeerdruk (overdag)	Parkeerdruk (avond)	In / uit	Schatting verkeersbeweging
P6	399	195	175	2	740
P8	234	59	0	1	210
K&R	15				
Totaal	633				950

In evenementensituaties zal er meer autoverkeer op de Groene Verblijfspas zijn. Daarmee is de parkeerdruk ook hoger. In evenementensituaties wordt in en uitrijden door verkeersregelaars gecoördineerd.

3.2.5.ii. Autoparkeren

- Er wordt geen aanvullende autoparkeerplekken op maaiveld gerealiseerd. Autoparkeren vindt plaats in de reeds aanwezige gemeentelijke of private (inpandige) parkeergarages.
- Er worden opstelplaatsen voor nood- en hulpdiensten en vuilniswagens, en laad- en losplekken voor (zwaar) logistiek verkeer gerealiseerd.
- Zoals in bestaande situatie blijven/ worden vijf vergunde taxi standplaatsen, een gehandicapten parkeerplaats op de Corridor gerealiseerd.

3.2.5.iii. Laden en lossen / zwaar verkeer

- Laden en lossen wordt gefaciliteerd door specifieke laad- en losplekken in het ontwerp. Deze zijn langs de rijbanen gesitueerd en er kan dubbelgebruik plaatsvinden door N&H-diensten en vuilniswagens.
- Logistiek verkeer van trailers voor AFAS Live en de supermarkt in Eleven Square vindt plaats vanaf de Corridor. Het in- en uitrijden van trailers dient begeleid plaats te vinden.
- Opstellocaties voor laden en lossen worden gerealiseerd door trottoirs met verlaagde banden. Bij de cul-de-sac worden er lage opritbanden toegepast.
- Voor de toekomstige intensiteiten van logistiek verkeer en laad- en losverkeer worden de volgende uitgangspunten op basis van prognoses en berekeningen gehanteerd:
  - AFAS Live heeft in de toekomst een maximale parkeercapaciteit van 8 trailers. bevoorrading gebeurt ca. 3x per week (150 evenementen / 52 weken). Dit betekent gemiddeld genomen ca. 3x een trailer per etmaal.
  - Eleven Square heeft ca. 3x per etmaal ter bevoorrading van:
    - Supermarkt wordt dagelijks 1 tot 2x bevoorraad;
    - Hotel wordt dagelijks 1x bevoorraad;
    - Theater wordt beperkt tot 1x per week bevoorraad.
  - Algemene bevoorrading* plus laden en lossen, welke plaats vindt met zwaar verkeer en bestelbussen in het gebied voor kavels Vanzz, Pathé, Oliphant, en Eleven Square is per prognose berekend. Om het aantal logistieke bewegingen op basis van het programma in te schatten zijn de volgende kengetallen aangehouden (gebaseerd op Inventarisatie Logistiek Amstel III van Goudappel):
    - Retail Non-food: 1,9x per onderneming (per vrachtwagen);
    - Retail Food: 4x per onderneming (per vrachtwagen);
    - Horeca: 2x per onderneming (per vrachtwagen);
    - Servicelogistiek: 0,04 per onderneming/woning (per bestelauto);
    - Boodschappenbezorging: 0,01x per woning (per bestelauto);
    - Leveringen: 0,08-0,12x per woning en 50-150 leveringen per rit (per bestelauto);
    - Verhuizingen: 0,0075z per woning (per auto met oplegger)
- Bevoorrading en doorrijden van nood- en hulpdiensten, handhaving en ander type voertuigen richting de JC Boulevard gebeurt ook nog in beperkte mate (wanneer dit niet via de noordelijke richting kan). Gegevens van de huidige slagboom op de Passage laten zien dat dit om tussen de 20 en 30 voertuigen per etmaal gaat.
- Afvalinzameling per vuilniswagen gebeurt gemiddeld 1x per dag.

	Voertuigen	Frequentie p/dag	In / uit	Schatting verkeersbewegingen
AFAS Live (trailers)	8	0,4	2	6
Eleven Square (supermarkt)	1	2	2	4
Eleven Square (hotel)	1	1	2	2
Eleven Square (theater)	1	0,2	2	0,4
Afvalinzameling	1	1	1	1
Algemene bevoorrading*	*Op basis van het woonprogramma en m2 bvo voorzieningen berekend*			

- Op basis van alle beschikbare gegevens (bezettingsgraden parkeergarages, gegevens slagboom) en prognoses en berekeningen voor toekomstig verkeer (gebaseerd op het programma en de uitgangspunten) geeft dit de volgende intensiteiten voor gemotoriseerd verkeer op de Groene Verblijfspas:

	Verkeersbewegingen	Waarvan zwaar verkeer
P6 en P8 (regulier autoverkeer)	950	0
Logistiek en K&R	382	53
Kruisend L&L, N&H, handhaving, onderhoud	134	minimaal
Totaal	**1.466**	**55 - 60**

- In reguliere situaties blijft het totaal aandeel verkeersbewegingen van gemotoriseerd verkeer (auto's en logistiek verkeer) met 1.466 ruim onder de norm van maximaal 2.500 per etmaal die voor een fietsstraat wordt gehanteerd.
- Bij een fietsstraat en deze verkeersintensiteit is het van belang dat de situatie duidelijk en veilig is voor alle verkeersdeelnemers. Daarom geldt er dat:
  - De doorgaande fietser op de fietsstraat Haaksbergweg voorrang heeft op het afslaande zwaar verkeer van en naar de Corridor (de blackspot T-splitsing);
  - Het zwaar verkeer bij het logistiek dock op de Corridor (AFAS Live, Eleven Square) zal in- en uitrijden onder begeleiding;
  - Een brede dimensionering van de wegen waarop verschillende verkeersdeelnemers elkaar veilig kunnen passeren;
  - Vorm en materialisatie (rood asfalt, klinkers, middenstrook, haaientanden) zijn van belang in het creëren van een duidelijke uitstraling voor de verkeerssituatie.

3.2.5.iv Nood- en hulpdiensten

- Het Ontwerp voldoet aan de handreiking Bluswatervoorzieningen en Bereikbaarheid (2019) van de brandweer.
- Het ontwerp is ontworpen op de gestelde eisen die zijn afgestemd met de nood- en hulpdiensten in de NVU, SO en VO-participatie fases.
- Nood- en hulpdiensten hebben altijd toegang tot het gebied en kennen vrije doorgang.
- Het wegprofiel voldoet aan de benodigde breedte vrije doorrij ruimte van 3.50 meter voor N&H-voertuigen.
- Er worden opstelplekken voor de brandweer van 4 x 10 meter gerealiseerd.
- Uit gesprekken met de nood- en hulpdiensten is duidelijk geworden dat de voorkeur ligt bij de toepassing verzinkbare palen met een SOS-toegangssysteem tot de Johan Cruijff Boulevard. Dit is als optie opgenomen in het ontwerp en wordt in het DO verder uitgewerkt met de stakeholders.

3.2.5.v Taxi's

- Het project gebied is en blijft bereikbaar voor taxi's.
- De vijf huidige taxistandplaatsen op de Corridor blijven gehandhaafd.
- Uit de afstemming met stakeholders aangaande taxiverkeer is opgehaald dat het belangrijk is dat in de reguliere situaties taxi's goede toegang tot het station hebben om mensen af te zetten/ op te halen. Dit is in het ontwerp geborgd.

2.2.6. Deelmobiliteit

- Deelmobiliteit speelt een cruciale rol in de moderne stedelijke mobiliteit. Het biedt een duurzame oplossing voor verkeersdrukte en vermindert de ecologische voetafdruk door het aantal voertuigen op de weg te verminderen. Dit belang zal dan ook gewaarborgd worden in de nabije Smart Mobility Hub welke in 2027 in gebruik wordt genomen in De Nieuwe Kern. Fietsdeelmobiliteit (e.g. OV-fietsen) wordt in de toekomst gerealiseerd in de inpandige fietsenstalling in Station BijlmerArenA.

2.2.7. Openbaar vervoer

- Er bevinden zich geen OV (bus, tram, metro of trein) binnen de scope van het ontwerp.
- Er worden goede routes richting OV-voorzieningen (haltes en stations) gerealiseerd voor fietser en voetganger. Dit betekent veilige en aangename profielen voor trottoirs en fietspaden.
- De aansluiting van de openbare ruimte op het ontvangstdomein van onder meer het station wordt zo vormgegeven dat deze geen hinder geeft voor de doorstroom van fietsers en voetgangers.
- De aansluiting van de openbare ruimte op het ontvangstdomein van onder meer het station is zo vormgegeven dat deze bijdraagt aan de verblijfskwaliteit voor wachtende reizigers en forenzen.

Toegang tot JC Boulevard N&H-diensten en Logistiek verkeer d.m.v. n.t.b. paal-systeem (ter vervanging van slagbomen)

Villa Arena P4

parkeren kantoor
B-Vital, Alpha Tower, Oval Tower

optioneel
Cleopatra camera systeem
toegang alleen binnen venstertijden en/of met ontheffing

Villa Arena P5

Eleven Square

optioneel
Cleopatra camera systeem
toegang alleen binnen venstertijden en/of met ontheffing

Margriettorens

Dreefkwartier

Mikado P3
en Dreeftoren

optioneel
Cleopatra camera systeem
toegang alleen binnen venstertijden en/of met ontheffing

Holiday Inn P7

Stationskwartier

Oliphant P8
Parkeercapaciteit 234

Expeditie ruimte Eleven Square

Loading dock AFAS Live

Parkeercapaciteit 1

Uitgaansdriehoek P6
Parkeercapaciteit 399

CDS
informele drop-off capaciteit 10

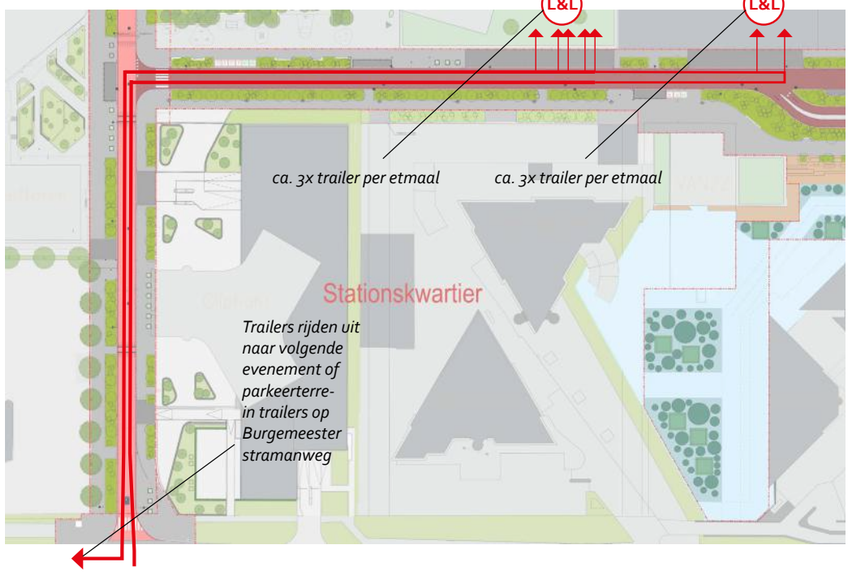
Taxi
Parkeercapaciteit 5

Centerpoint

Europlaza

Busstation

Kaart beweging trailers



Kaart gemotoriseerd verkeer ArenAPoort West

verkeersprognoses ; notitie AP-Haaksbergweg-verkenning fietsstraat, R&D, 2 februari 2024

Legenda

- L&L Laden en lossen
- P Autoparkeren
- Taxi Taxiparkeren
- CDS Cul-de-sac
- M.V.P. Mindervalide parkeerplaats
- Routes gemotoriseerd verkeer in De Groene Verblijfspas
- Routes van/naar parkeergarage buiten De Groene Verblijfspas

Gebiedskaart gemotoriseerd verkeer tijdens evenementen

Legenda

- gemotoriseerd verkeer in project gebied
- gemotoriseerd verkeer buiten project gebied
- hulp en nooddiensten route in project gebied

Trailerparkeren

Toegang nood- en hulpdiensten

Villa Arena P4

parkeren kantoor B-Vital, Alpha Tower, Oval Tower

Villa Arena P5

Eleven Square

Margriettorens

Taxi & Ubers aanwezig tot SMH in gebruik is

Dreelkwartier

Mikado P3 en Dreeftoren

Holiday Inn P7

Plaza Arena

TTO (taxi)
capaciteit 5

Toegang nood- en hulpdiensten

Uitgaansdriehoek P6
Parkeercapaciteit 399

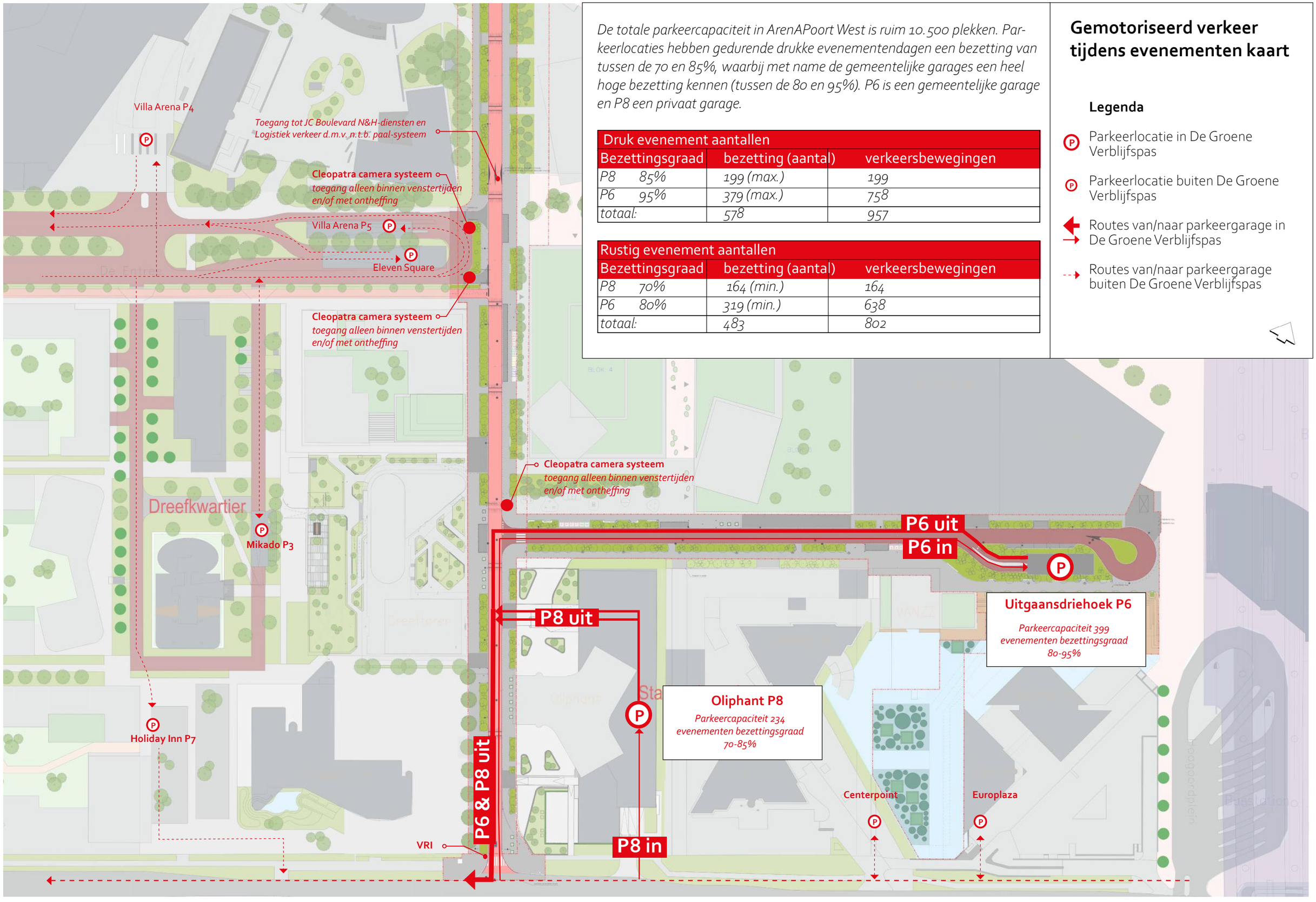
Stationskwartier

Oliphant P8
Parkeercapaciteit 234

Centerpoint

Europlaza

Antarctica



De totale parkeercapaciteit in ArenAPoort West is ruim 10.500 plekken. Parkeerlocaties hebben gedurende drukke evenementendagen een bezetting van tussen de 70 en 85%, waarbij met name de gemeentelijke garages een heel hoge bezetting kennen (tussen de 80 en 95%). P6 is een gemeentelijke garage en P8 een privaat garage.

Druk evenement aantallen			
Bezettingsgraad		bezetting (aantal)	verkeersbewegingen
P8	*85%*	*199 (max.)*	*199*
P6	*95%*	*379 (max.)*	*758*
totaal:		*578*	*957*

Rustig evenement aantallen			
Bezettingsgraad		bezetting (aantal)	verkeersbewegingen
P8	*70%*	*164 (min.)*	*164*
P6	*80%*	*319 (min.)*	*638*
totaal:		*483*	*802*

Gemotoriseerd verkeer tijdens evenementen kaart

Legenda

- Parkeerlocatie in De Groene Verblijfspas
- Parkeerlocatie buiten De Groene Verblijfspas
- Routes van/naar parkeergarage in De Groene Verblijfspas
- Routes van/naar parkeergarage buiten De Groene Verblijfspas

Verkeerskaart
Nood- en hulpdiensten

Legenda

- O.B — Opstellocatie Brandweer
- Opstellocatie Politie/Mobiele Eenheid
- Hoofd routes N&H-diensten in De Groene Verblijfspas
- Hoofd routes N&H-diensten buiten De Groene Verblijfspas
- Toegang voor N&H-diensten buiten rijbaan om
- Optie gecontroleerde toegang d.m.v. V-zip
- Optie gecontroleerde toegang d.m.v. Cleopatra camera systeem

Toegang tot JC Boulevard N&H-diensten

Toegang tot JC Boulevard N&H-diensten en Logistiek verkeer d.m.v. n.t.b. paal-systeem

Cleopatra camera systeem
toegang alleen binnen venstertijden en/of met ontheffing

Toegang tot JC Boulevard en Eleven Square N&H-diensten

Cleopatra camera systeem
toegang alleen binnen venstertijden en/of met ontheffing

Toegang tot JC Boulevard en Eleven Square N&H-diensten

Cleopatra camera systeem
toegang alleen binnen venstertijden en/of met ontheffing

Toegang tot JC Boulevard en Station Bijlmer ArenA voor ME en N&H-diensten d.m.v. bestaande uitneembare rood-wit puccini paal (buiten project gebeid)

Eleven Square

Dreefkwartier

Stationskwartier

3.2.8. Verkeersontsluitingen

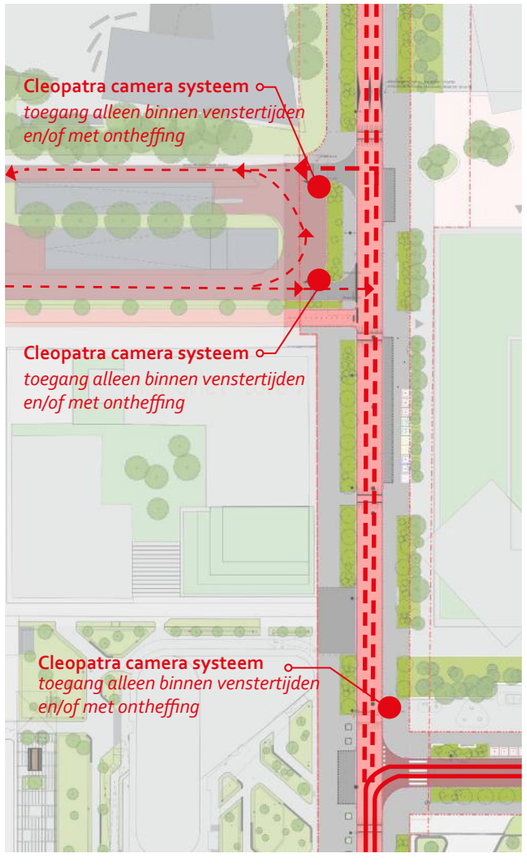
Verkeersontsluiting: De Passage (zuid) - Johan Cruijff Boulevard

In de bestaande situatie wordt de verkeersontsluiting van De Passage (zuid) naar De Passage (noord) (Johan Cruijff Boulevard) gereguleerd door een slagboom. In de toekomstige situatie is het niet mogelijk een slagboom te plaatsen op een fietsstraat. De evenementen regie organisatie (OMC) en nood- en hulpdiensten zien graag dat er een verzinkbare paal met SOS-toegang-systeem wordt gerealiseerd op de fietsstraat in plaats van een met de hand uitneembare fietspaal, slagboom of Camerasysteem. Zo kan ongewenst verkeer worden geweerd en hebben N&H diensten snel en soepel toegang tot het gebied (dit betreft Senario 2).

Scenario 1 betreft een ontwerp welke de adviezen opvolgt van de interne organen van Gemeente Amsterdam: Verkeer en Openbare Ruimte toegang beleid, assetbeheerder, Loodsteam (stadregie) en stuurgroep intelligente toegang. Hierbij wordt uitgegaan van de verkeersregelingen doormiddel van Cleopatra camera systeem met bijbehorende bebording die aanduid dat het gebied alleen binnen venstertijden en/of met ontheffing betreed mag worden. In dit scenario is de Johan Cruijff Boulevard obstakel vrij te betreden door gemotoriseerd verkeer. in evenement situaties betekent dit dat de bezoekersstroom van ruim 100.000 mensen (tijdens trippel) zich zullen bevinden in een risicovolle situatie zonder anti-terrosisme preventie maatregelen voor gemotoriseerd verkeer vanuit de Haaksbergweg en Passage.

In de DO fase worden beide scenario's (Cleopatra camerasysteem en verzinkbare paal) verder onderzocht en besproken met interne en externe betrokkenen. Veder wordt onderzocht of het gebied rond de Johan Cruijff ArenA is aangewezen als veiligheidsrisico gebied door de Amsterdamse Veiligheids Driehoek. Dit betekent dat er (mogelijk) ook met de VNG Openbare Orde en Veiligheid (OOV) moet worden afgestemd over mogelijke anti-terrorisme maatregelen.

Senario 1, ontsluiting Johan Cruijff Boulevard met Cleopatra camerasysteem



Cleopatra camera systeem met bijbehorende bebording faciliteert toegangtot deel gebied alleen binnen venstertijden en/of met ontheffing.





Senario 2, ontsluiting Johan Cruijff Boulevard met verzinkbare paal



Toegang tot JC Boulevard N&H-dienstend d.m.v. verzinkbare paal (V-zip) met SOS systeem voor hulp- en nood diensten. voor laden en lossen toegang alleen binnen venstertijden en/of met ontheffing. systeem weert tijdens evenementen autoverkeer/risico op boulevard en verzorgt toegang voor H-& N- diensten.





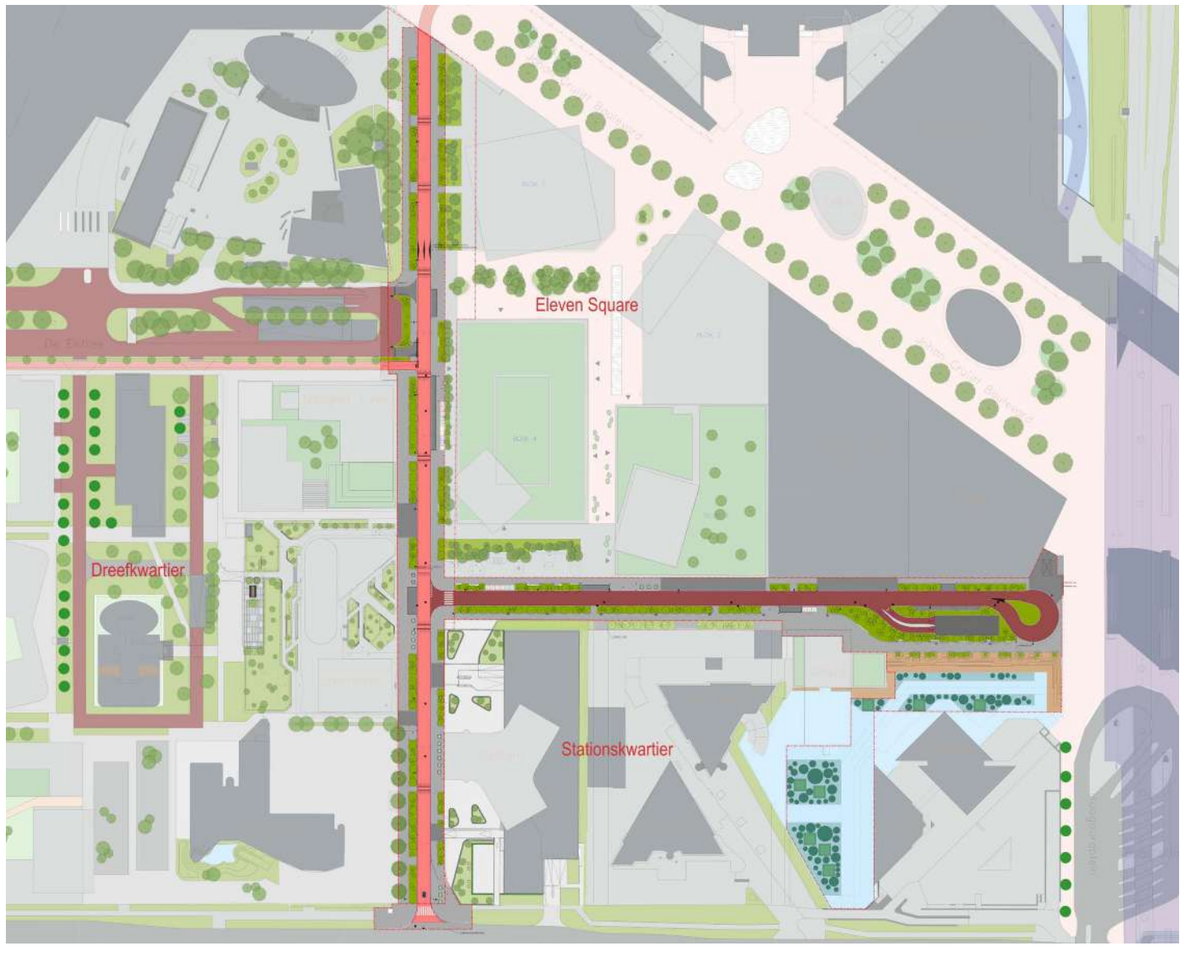
3.3. Fasering project: TIOR en DIOR

Bij gebiedsontwikkeling is de fasering van de openbare ruimte cruciaal, vooral wanneer deze aansluit op de ontwikkeling van gebouwen. Een gefaseerde aanpak zorgt ervoor dat de infrastructuur en openbare voorzieningen op een slimme manier worden aangelegd en is afgestemd op de voortgang van bouwprojecten.

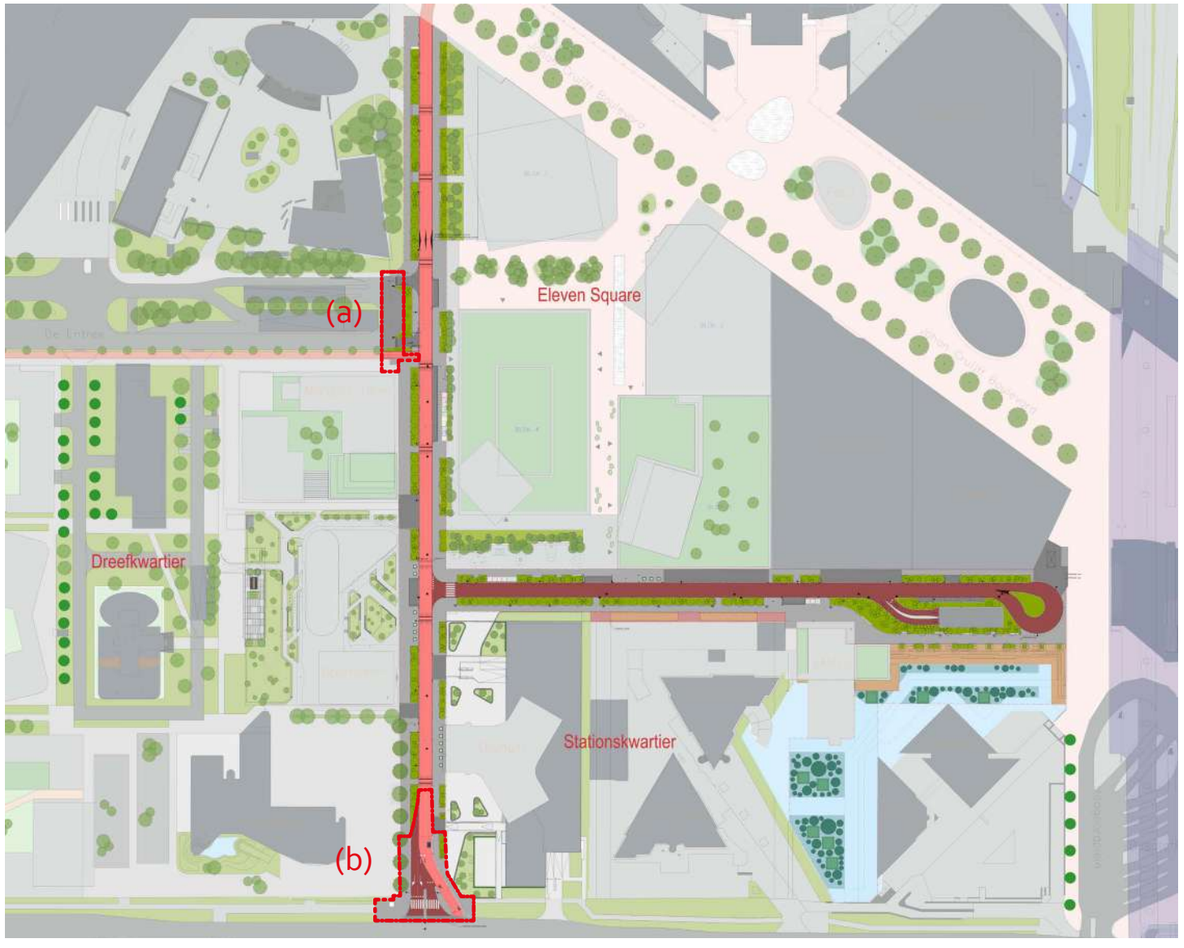
In de eerste fase 'Tijdelijke inrichting openbare ruimte' (TIOR), is er sprake van twee tijdelijke inrichtingsgebieden:
A. Aansluiting Haaksbergweg - Entree
B. Aansluiting Haaksbergweg - Hoogoorddreef.

De TIOR is afgestemd met de WVA. De TIOR fungeert als verbindingsstuk tussen nieuwe situatie van De Haaksbergweg op bestaande situatie van De Entree en De Hoogoorddreef. Deze verbindingen zullen in stand blijven tot de herontwikkeling van De Entree en De Hoogoorddreef. De TIOR zal worden aangelegd na de aanleg van de kabels en leidingen in de ondergrond. Wat gepaard gaat met een tijdelijke bovengrondse basisinfrastructuur (BLVC-plan), welke voor de bereikbaarheid van de omliggende bouwprojecten als zowel als bestaande bebouwing zal waarborgen. Het BLVC zal worden uitgewerkt door het Ingenieurs Bureau in de DO-fase.
De tweede fase 'Definitieve inrichting openbare ruimte' (DIOR) is het beoogde eindbeeld voor de openbare ruimte. Deze wordt in samenhang met de herontwikkeling van de Entree en de Hoogooddreef verder vormgegeven en aangelegd.

De Groene Verblijfspas voorlopig ontwerp (plankaart DIOR)

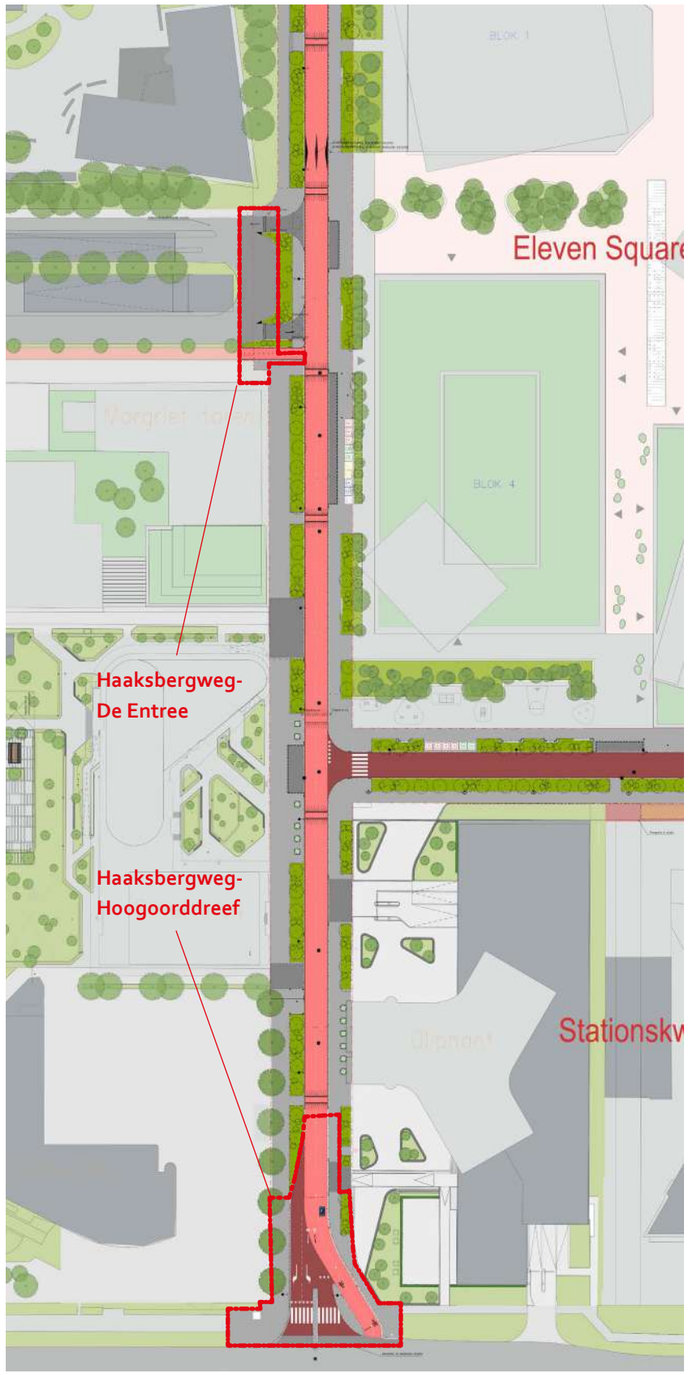


De Groene Verblijfspas voorlopig ontwerp (plankaart TIOR)

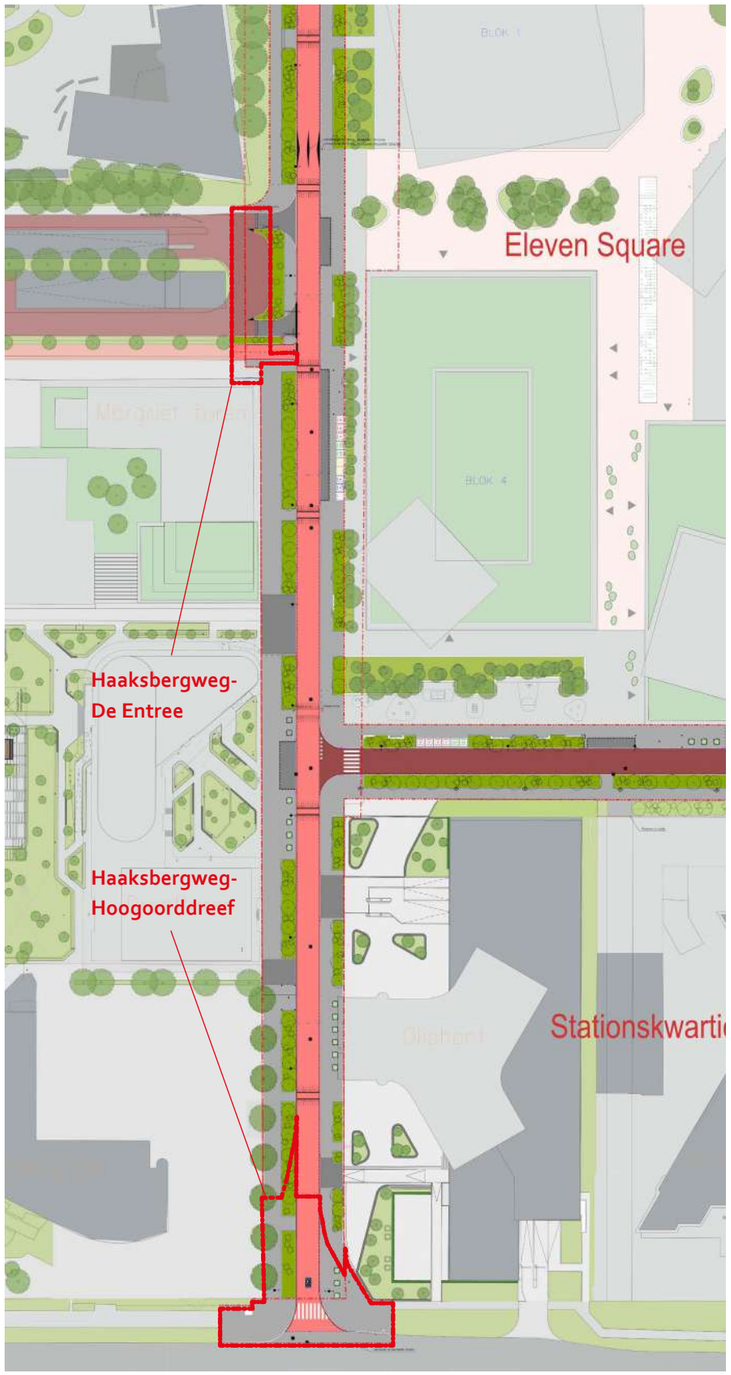


Faseringskaarten TIOR-DIOR (verkeers-)saansluitingen

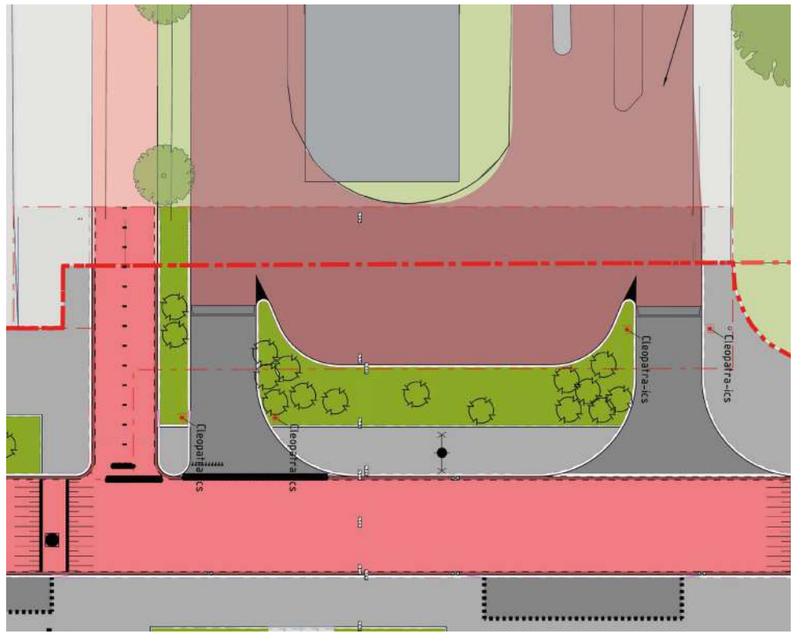
De Groene Verblijfspas voorlopig ontwerp (plankaart TIOR)



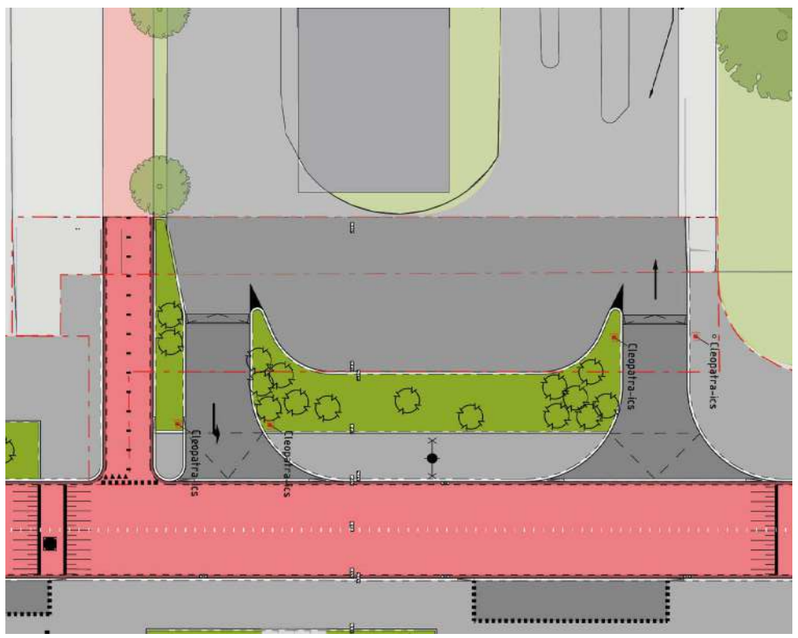
De Groene Verblijfspas voorlopig ontwerp (plankaart DIOR)



DIOR: definitieve aansluiting Haaksbergweg-De Entree

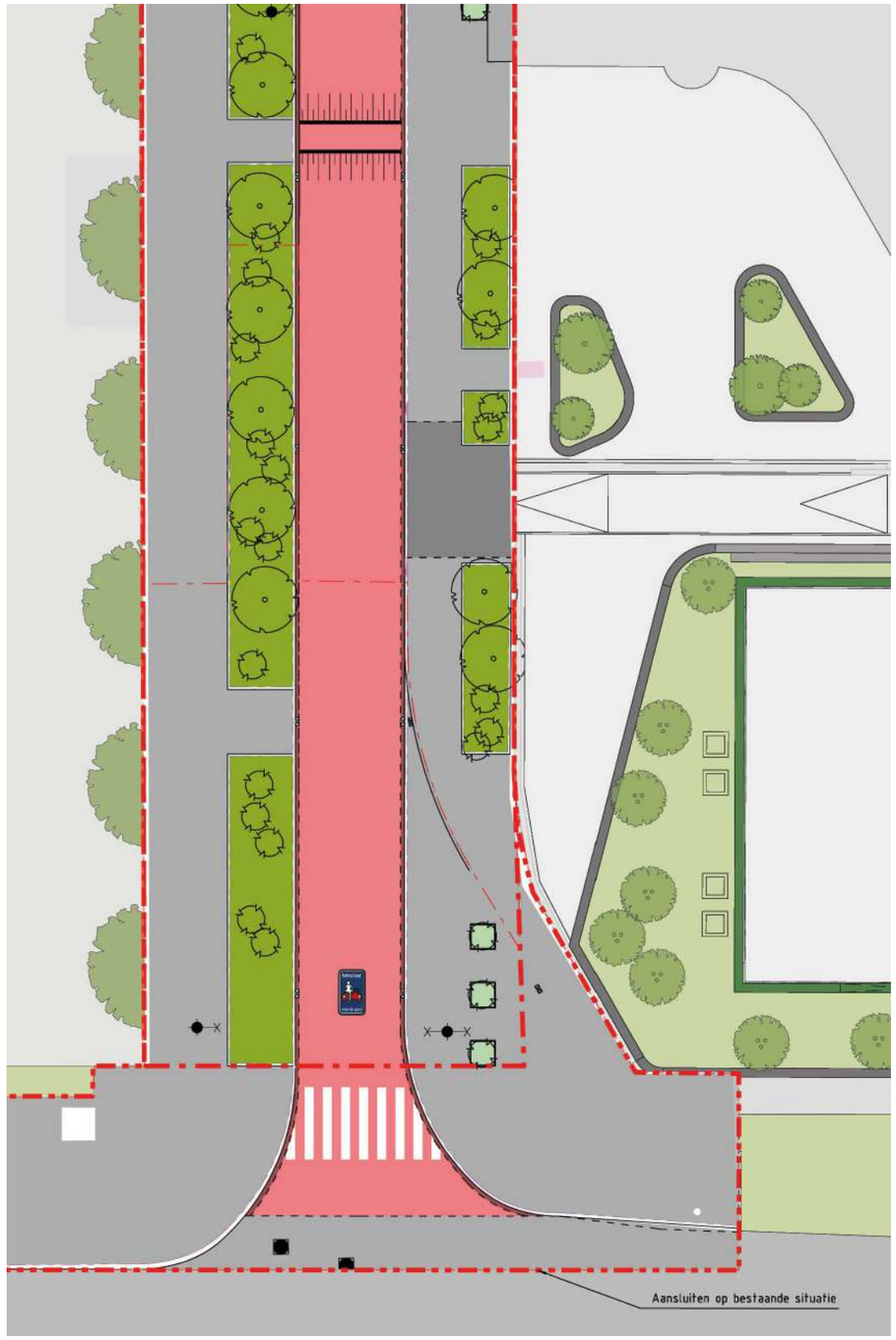


TIOR: tijdelijke aansluiting Haaksbergweg-De Entree

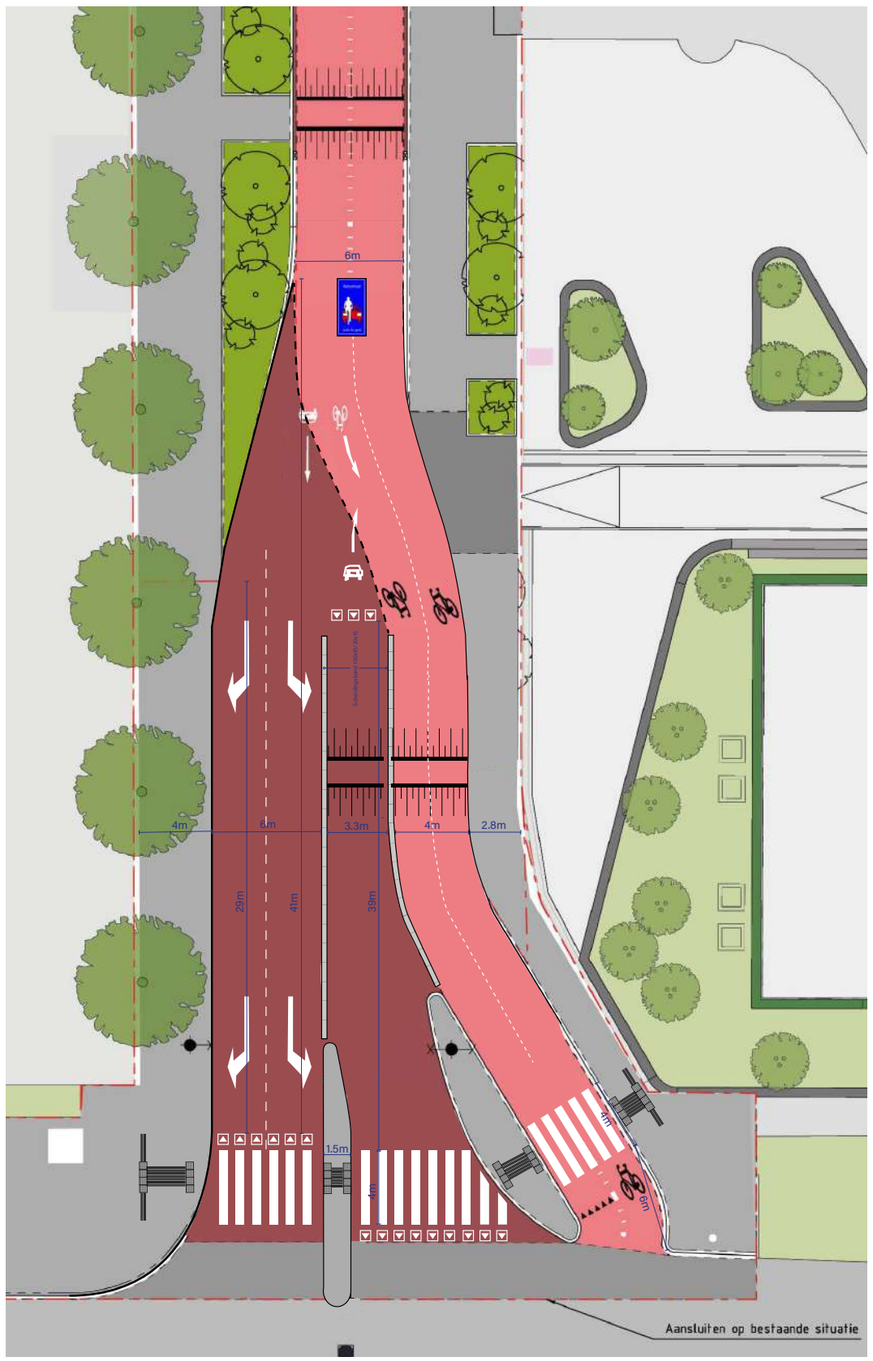


Faseringskaarten TIOR-DIOR (verkeers-)saansluitingen

DIOR: definitieve aansluiting Haaksbergweg-Hoogoorddreef



TIOR: tijdelijke aansluiting Haaksbergweg-Hoogoorddreef



3.4. Groen

De Groene Verblijfspas is een klein maar belangrijk puzzelstukje in het creëren van verbonden stedelijk groen voor de leefbaarheid en ecologische gezondheid van een gebied. Zo is het project een groene verbinding tussen het toekomstig ArenAPark, Hondsrugpark, Nelson Mandelapar, Brasapark en op grotere schaal. En op grotere schaal tussen de Amstel- en Weesperscheg. Een verbindingsroute voor lokale flora, fauna, wandelaars en fietsers. Dit bevordert de biodiversiteit, de sociale cohesie van het gebied en stimuleert een gezonde levensstijl.

Op projectniveau fungeert de Groene Verblijfspas door middel van groene daken, een rigoureus vergroend maaiveld en vergroende waterpartij als 'groene urbane-bergpas' (groenstructuren op verschillende hoogtes). Dit gaat samen met het inzetten van verblijfskwaliteiten voor de toekomstige gebiedsgebruikers, vandaar de naam De Groene verblijfspas.

Er wordt een mix van inheemse soorten gebruikt met waarde voor mens, dier en klimaat (zie klimaatadaptatie). Het toegevoegde groen heeft bovendien een verzachtende werking ten opzichte van het vele steen, beton en glas in het gebied en bevordert zo de beleving van het leef- en woonklimaat. Radicale vergroening is een onmisbaar aspect bij grootschalige stedelijke verdichting, zo ook in ArenAPoort West.

In de openbare ruimte wordt groen in drie verschijningsvormen aangelegd: (1) in de vorm van bomen, groenvakken, heesters en vaste planten; (2) in de vorm van groenbakken die optioneel verplaatsbaar of verwijderbaar zijn voor onderhoud aan kabels en leidingen die eronder liggen; (3) in de vorm van onderwaterplanten en oeverbeplating op onderwatertaluds.

Belangrijke algemene uitgangspunten die in het ontwerp zijn meegenomen, zijn:

- Er wordt maximaal ingezet op vergroening waar de ondergrond (kabels en leidingen) dit toelaat. Het inrichtingsprincipe voor het gebied is 'groen, tenzij'.
- Bij de positionering van groen en heesters wordt rekening gehouden met het voorkomen van onveilige situaties of plekken met een slechte zichtbaarheid.
- De Amsterdamse Referentienorm wordt toegepast om het aandeel groen te bepalen dat aan het gebied wordt toegevoegd. Het uitgangspunt is:
  - 40% verharding, water, sport en overige voorzieningen;
  - 60% gebruiksgroen, waarvan 25% ecosysteemgroen dat bijdraagt aan doelen ten aanzien van ecologie en klimaatadaptatie

  In totaal betekent dit voor heel ArenAPoort West circa 23.600 m2 gebruiksgroen in de openbare ruimte, waarvan 22.817 m2 ecosysteemgroen. De Groene Verblijfspas draagt vooral bij aan het ecosysteemgroen.
- Er wordt gebruiksgroen voor mensen toegevoegd, maar ook ecologisch groen dat zich richt op de flora en fauna. De ecologische verbindingen in ArenAPoort zijn onder te verdelen in lucht- (vliegende biotopen), land- (lopende of kruipende biotopen), en waterverbindingen (zwemmende biotopen). Het ecologisch groen is van grote waarde voor de biotopen in het gebied, draagt bij aan de kwaliteit van het oppervlaktewater en zorgt voor vermindering van wind- en hitteoverlast.
- Boom- en plantsoorten worden afgestemd op het aanwezige klimaat (wind, droogte en grondwaterstand, ecologische waarde). Er wordt een beheer- en beeldgarantieplan opgesteld om de duurzaamheid en waarde van het groen voor langere tijd te borgen.
- De vergroening is conform de uitgangspunten van de beleidskaders: Handboek Groen; de Groenvisie; de Amsterdamse Referentienorm; Een leefbare stad voor mens en dier 2020 – 2050; Ontwikkelstrategie ArenAPoort en Plan Openbare Ruimte ArenAPoort.

Groenverbindingen in lange lijnen



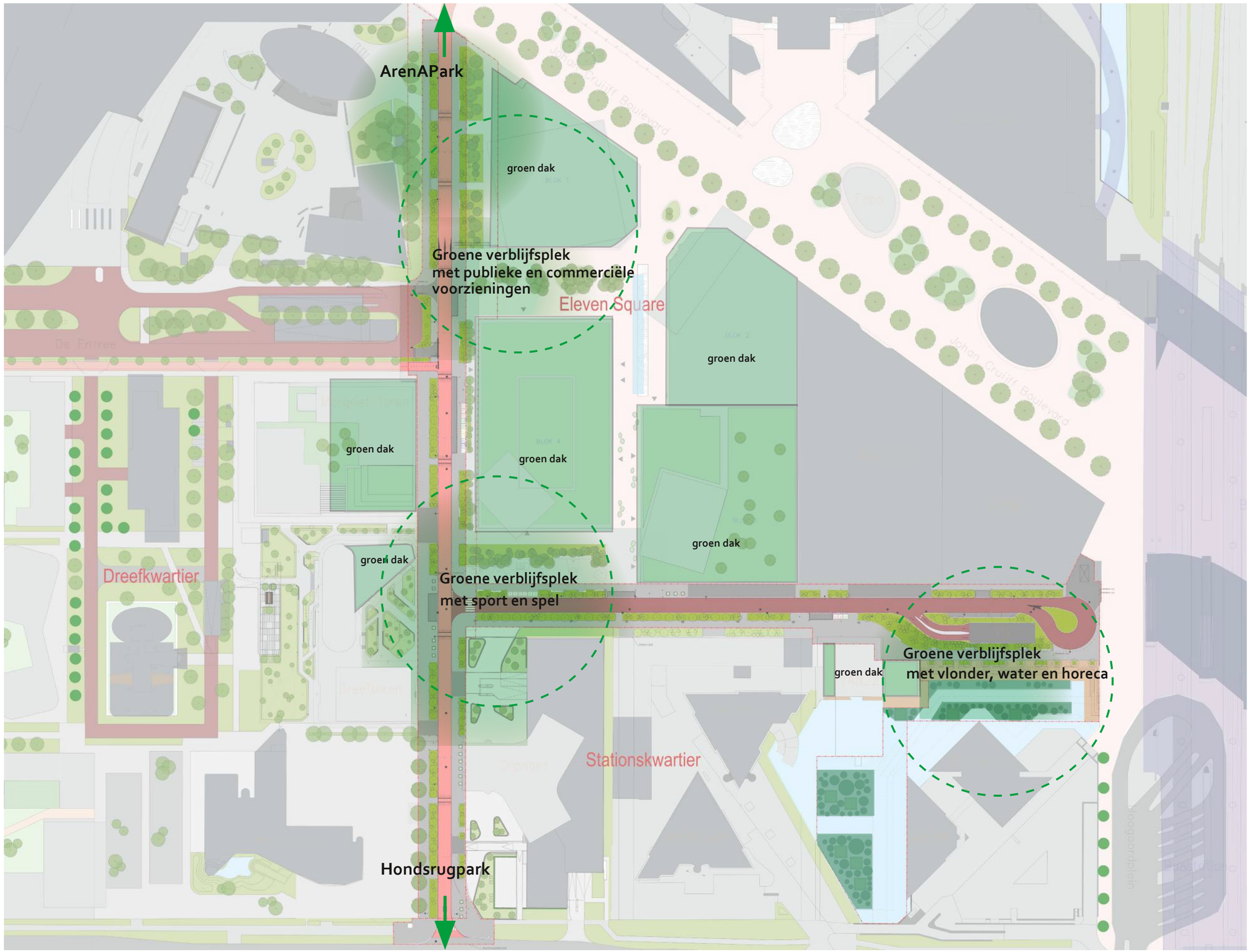
Legenda

Groentypen
- Stadspark
- Stadsplantsoen
- Natuurpark
- Sportpark
- Tuinpark
- Gedenkpark
- Landschap
- Groene verbinding

Stadsnatuur
- Stadsnatuur gebieden
- Stadsnatuur verbindingen

Provinciaal beleid
- Natuurnetwerk NL - gebied

Overzichtskaart vergroening op en rond de Groene Verblijfspas (concept)



3.4.1. Groenvakken

In lijn met het straatprofiel worden langwerpige groenvakken toegepast, voor zover de ondergrond dit toelaat. De glooiingen in het landschap zijn een speelse referentie naar de scheggen en bieden meer ruimte doorwortelbare grond per boom (20/25m3) dit in relatie tot het grondwaterpeil. De glooiingen hebben ook een ecologische waarde: grondbijen kunnen zich hierin nestelen.

Het VO beplantingsplan bestaat uit boom- en plantsoorten die zijn afgestemd op het aanwezige klimaat (o.a. wind, droogte, grondwaterstand en ecologische waarde). Het projectgebied was voorheen een polder en beschikt nog steeds over eigenschappen van een veenlandschap. De beplanting is zoveel mogelijk inheems (minimaal 60%) en in lijn met dit landschap (zie beplatingsplan selectie). Uitzonderingen zijn gemaakt voor de tien bestaande bomen: Gleditsia Triacanthos 'Inermis'/Doornloze valse christusdoorn. Ook is er de uitzondering voor de winterbloeiende heester Hamamelis virginiana/Toverhazelaar, die de windhinder stremt en een levendig winterbeeld geeft. En een selectie vasten planten en grassen welke wintergroen zijn of indrogen en daardoor een aantrekkelijk levendig winterbeeld vormen.

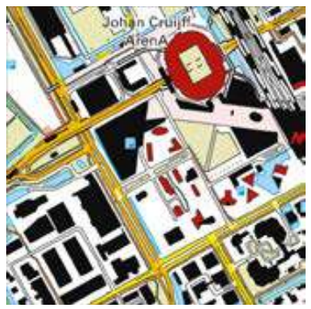
- Bij het aanplanten van bomen (in een deels verhoogd, glooiend landschap) wordt rekening gehouden met de hoge grondwaterstand van – 4,70 meter NAP.
- Bomen worden zoveel mogelijk in de volle grond geplant en van een goede groeiplaats (minimaal 25m3) voorzien.
- Bomen worden zoveel mogelijk geclusterd geplant. Ook wordt er gevarieerd in het type en de grootte van de bomen. Dit vermindert de hittestress (schaduwwerking) en heeft een positief effect op het windklimaat en de ecologische waarde.
- Er wordt zoveel mogelijk gekozen voor inheemse en niet-gecultiveerde soorten die in het landschappelijk beeld passen, ecologische waarde bezitten en een goede slagingskans hebben.
- Het beplantingsplan is voor minimaal 60% inheems.
- ArenAPoort West kent een hoge grondwaterstand. De groenvakken zullen dan ook geen regenwater opvangen (géén wadi's) om verzadiging van de grond te voorkomen. Hiermee dragen ze bij aan het beleid Rainproof Amsterdam.
- Het beplantingsplan is conform het beleidskader Handboek Groen vormgegeven en zal niet meer dan 10% afwijken van de door Puccini Groen voorgeschreven planten soorten
- In het DO zal het plan een ecologische quickscan ondergaan, gebaseerd daarop wordt het beplantingsschema veder uitgewerkt.

Polderlandschap ArenAPoort

Historisch polder-landschap zuidoost en bestaande Ams-telscheg.









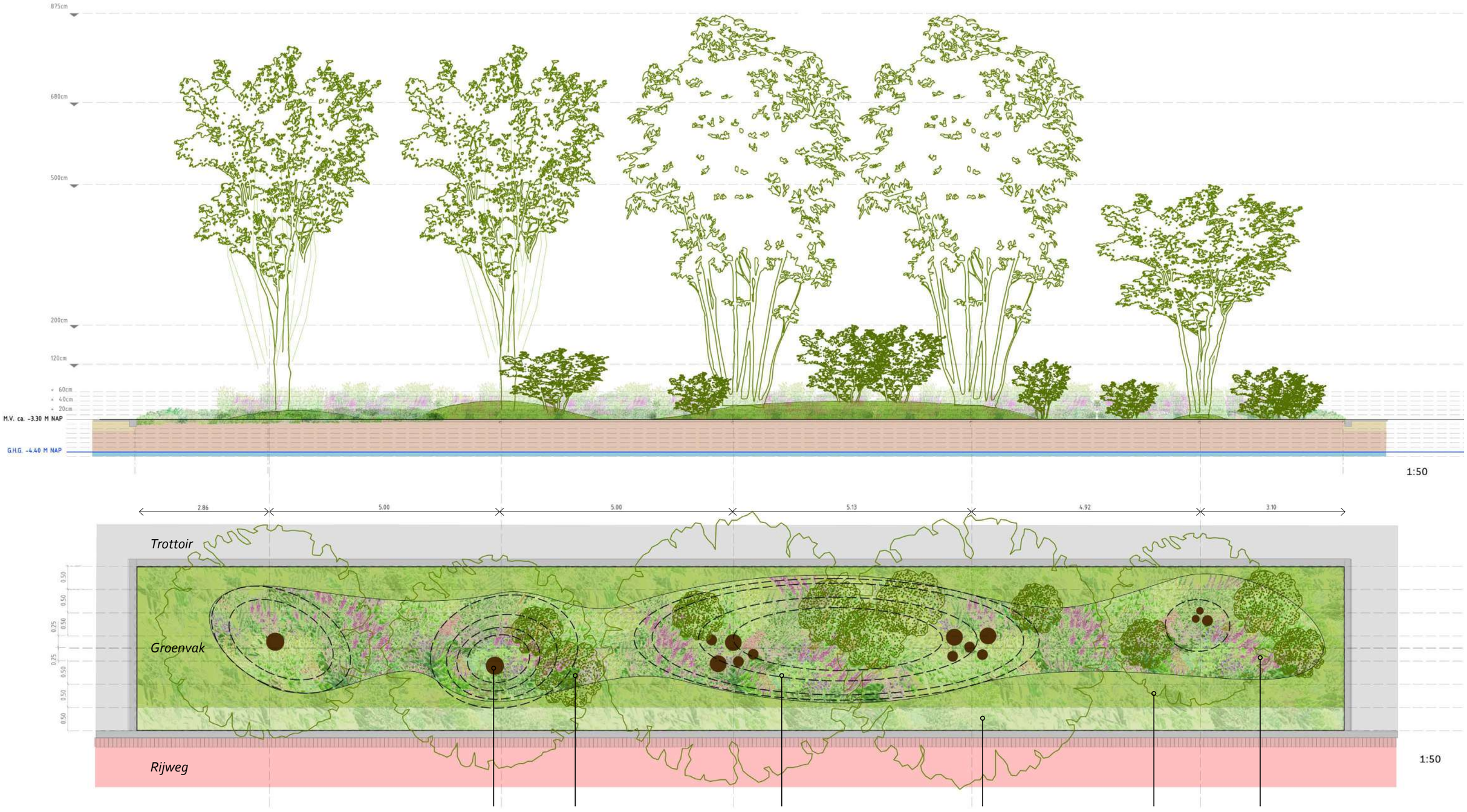


Overzicht groenplan De Groene Verblijfspas

Legenda

- Bomen
- Groenvakken met vaste planten en heesters
- Groenbakken met vaste planten
- (onder-)waterbeplating
- waterbeplating lelies
- onderwatertaluds met oeverbeplanting

Principe groenvak/beplantingsplan



Principe beplantingsplan door de seizoenen heen



3.4.2. Bomenplan

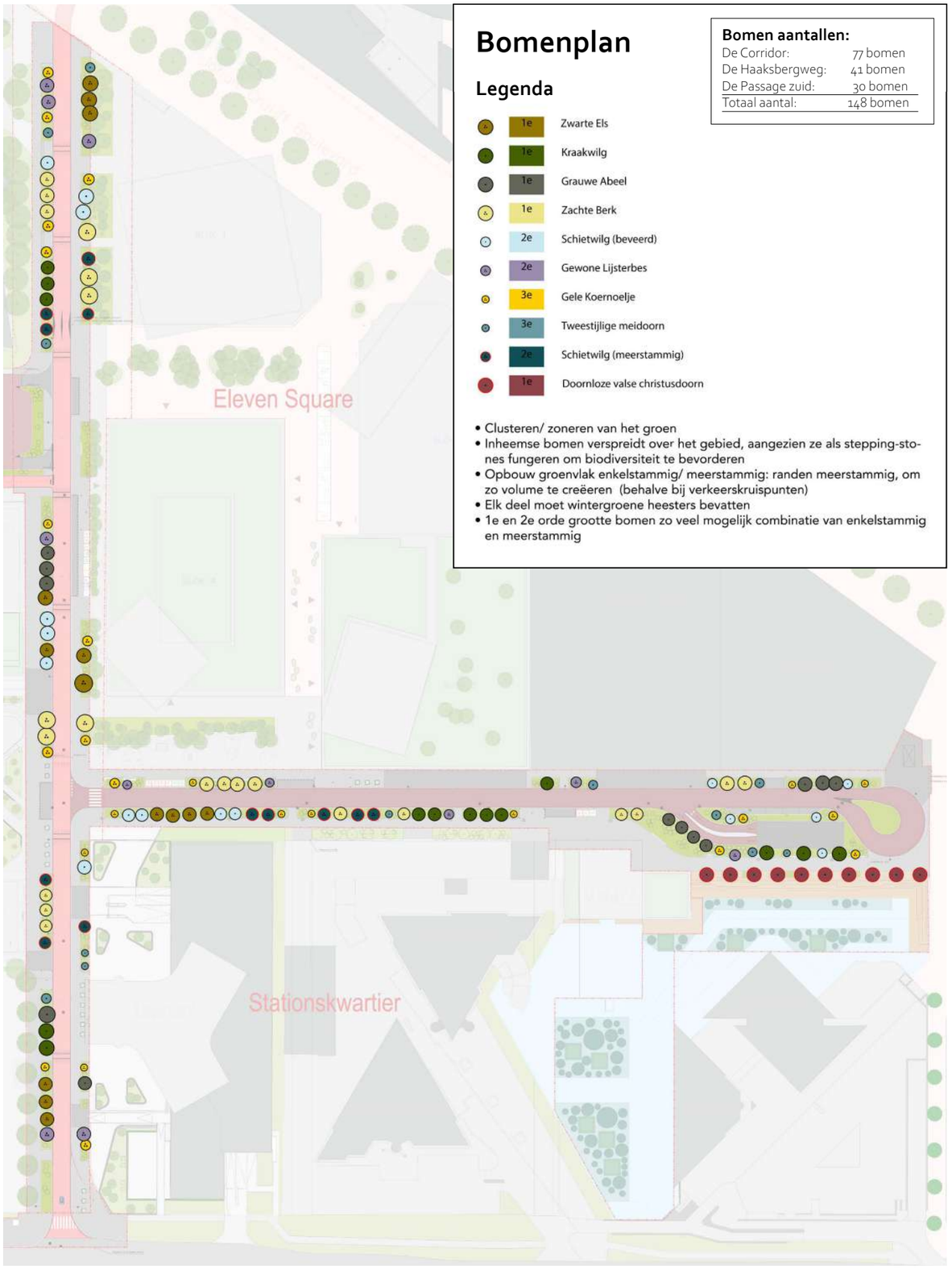
Het bomenplan bestaat uit tien soorten bomen (Puccini Groen selectie). De bomen zijn passend voor een voormalig polderlandschap en gebied dat wordt gekenmerkt door een hoge grondwaterstand. De bomen worden in diverse clusters geplaatst in verspringende lijn. Dit om de windhinder te stremmen, voor het vormen van een gezonde gemixte flora welke bijdraagt aan een gezonde diverse leefomgeving voor de fauna, en voor een levendig en aantrekkelijk straatbeeld te creëren voor de gebiedsgebruiker.

Het bomenplan bestaat zoveel mogelijk uit inheemse soorten. Een uitzondering is gemaakt voor de tien bestaande bomen (Gleditsia Triacanthos 'Inermis'/Doornloze valse christusdoorn). die gepositioneerd zijn naast de Pathe en AFAS op de Corridor.
De bomen zijn van redelijk formaat en maken direct een impact op de omgeving en de verblijfskwaliteit. In de DO fase wordt een BEA gedaan naar de verplaatsbaarheid van deze bomen.

Bij het aanplanten en onderhouden van de bomen worden de volgende voorwaarden vanuit Puccini Groen aangehouden:

- 1e en 2e orde bomen hebben minimaal 25m3 doorwortelbare ruimte
- 3e orde bomen hebben minimaal 20m3 doorwortelbare ruimte
- Bomen hebben minimaal onderlinge afstand van 5 meter.
- Bomen hebben minimaal 3 meter afstand van gevels
- Bomen hebben minimaal 0,5 meter afstand tot parkeervakken (De Corridor)
- Bomen hebben minimaal 3 meter afstand van (ondergrondse-)afvalcontainer
- Bomen hebben minimaal 1 meter afstand van de bestaande kade constructie
- Bomen bij de kade moeten opgeschoeid worden tot 4.2 meter.
- Bomen bij de rijbaan moeten opgeschoeid worden tot 4.5 meter.
- Bomen bij trotoirs moeten opgeschoeid worden tot 2.5 meter.
- De boom tot rijbaan afstand is gebaseerd op benodigde afstand tot kabels en leidingen (zie Puccini tabel), en waar nodig worden wortelschermen toegepast.

Asset	Beschrijving		Afstand tussen bomen en kabels & leidingen		
			3e grootte boom (6-10m)	2e grootte boom (10-15m)	1e grootte boom (>15m)
CAI/T	Telecom		1,00m	1,50m	2,00m
E (LS)*	Elektra laag- en mid-denspanning	distributie	1,00m	2,00m	2,00m
E (HS)*	Elektra Hoogspanning	transport	2,00m	2,00m	2,00m
DWA	Onderheid riool	transport	3,00m	4,00m	5,00m
	Riool overig	distributie	1,00m	1,50m	2,00m
Warmte	HT/MT/LT	transport	1,00m	1,50m	2,00m
W	Drinkwater	transport	2,00m	2,00m	2,00m
G	Gas	transport	1,00m	2,0m	2,00m
O.A.T.	Ondergronds Afval Transport	transport	1,00m	1,50m	2,00m



3.4.3. Groenbakken

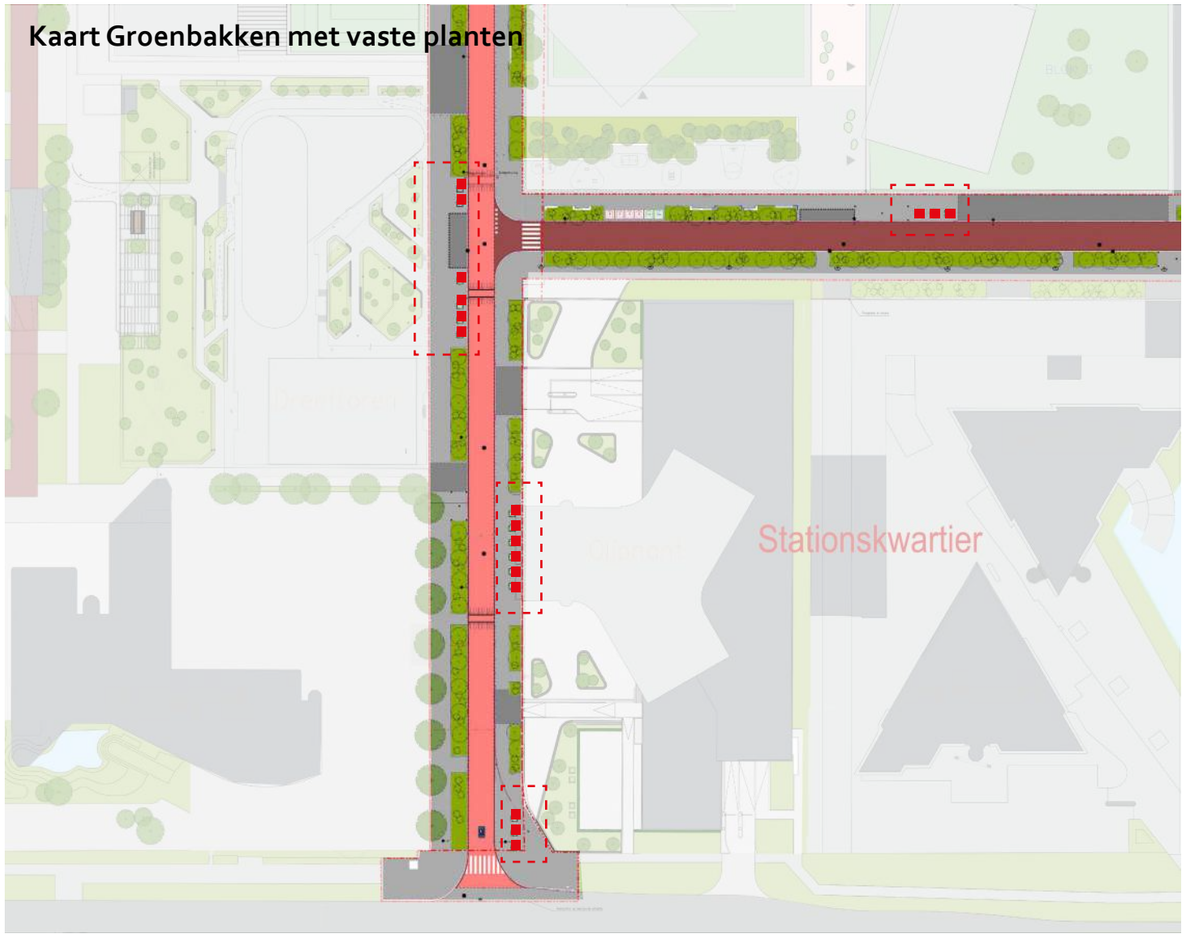
Er wordt maximaal ingezet op vergroening door middel van groenvakken waar de ondergrond (kabels en leidingen) dit toelaat. Op plekken waar kabels en leidingen liggen is het veelal niet mogelijk om bomen of grote heesters in de volle grond te plaatsen. Hier worden alternatieven toegepast zoals groenbakken en/of vakken. In totaal heeft het plan 18 bakken of twee groenvakken (alleen met instemming van nutspartijen en IB) . De groenbakken moeten stoot- en hufterproof zijn en wanneer ze toch beschadigen eenvoudig te zijn vervangen. Omdat de bakken boven kabel- en leidingtracés gesitueerd zijn is het belangrijk dat deze verwijderbaar zijn voor weinig voorkomend onderhoud in de ondergrond.

De optie voor verwijderbare bak is een samenstelling van vier Buitenhoekstukken van ADEEZ Keerwanden welke een groenbak vormt van 1000 x 1000 x 50 mm gemaakt van cortenstaal. Deze bakken zijn verbonden aan de volle grond, voor ondergrondse onderhoud moeten deze gedemonteerd worden en de beplanting er uit worden gehaald.

De potten zijn zo ontworpen dat ze een goede slagingskans bieden voor het groen. De beplanting zal dan ook vooral ecologisch groen zijn dat zeer tolerant is ten aanzien van droogte. Voor de verplaatsbare potten zal er om droogteperiodes te kunnen overbruggen een hydrolaag met waterbufferend vermogen onder de (pot-)grond worden toegepast. Dit maakt het beheer van de potten minder intensief.

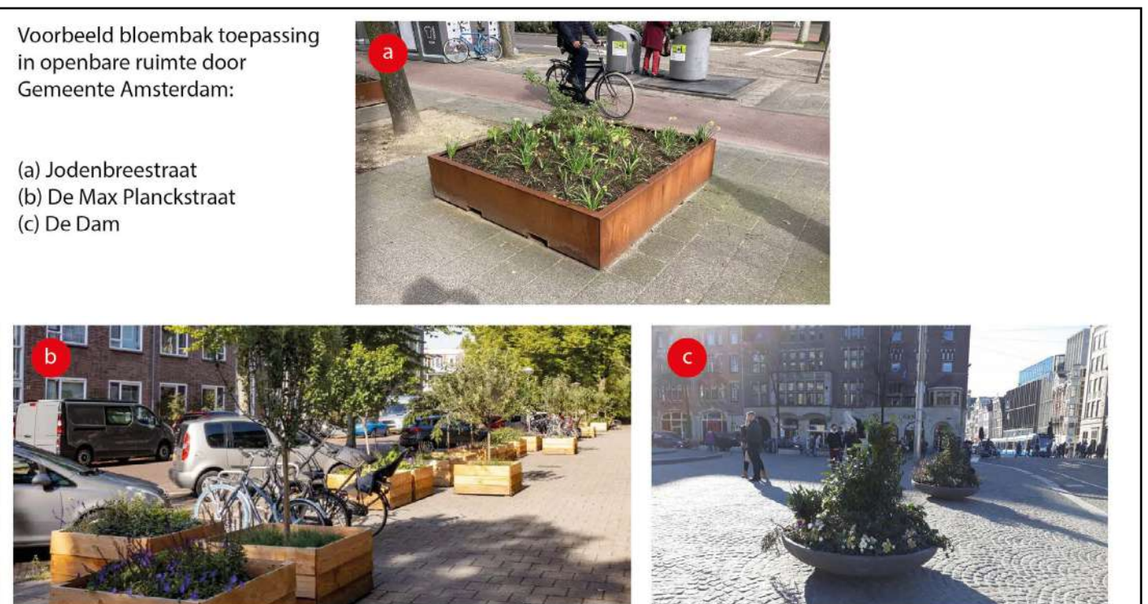
De potten zijn zo ontworpen dat de veegwagen van beheer er goed langs kan om ze te reinigen. De potten zijn ook ontworpen in lijn met de uitgangspunten uit het document ‘Maatregelen om rattenoverlast in het groen te voorkomen’ (GGD Amsterdam, 2023).

Kaart Groenbakken met vaste planten



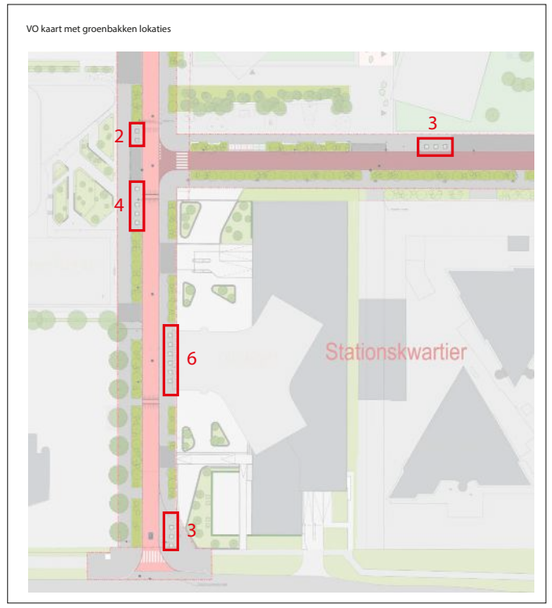
Voorbeeld bloembak toepassing in openbare ruimte door Gemeente Amsterdam:

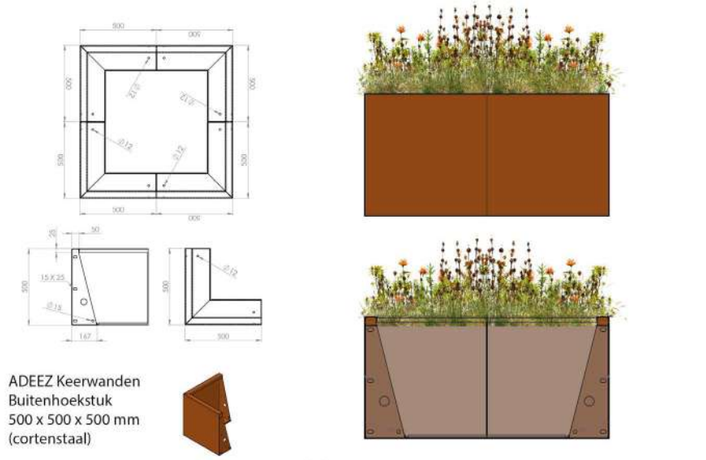
(a) Jodenbreestraat
(b) De Max Planckstraat
(c) De Dam

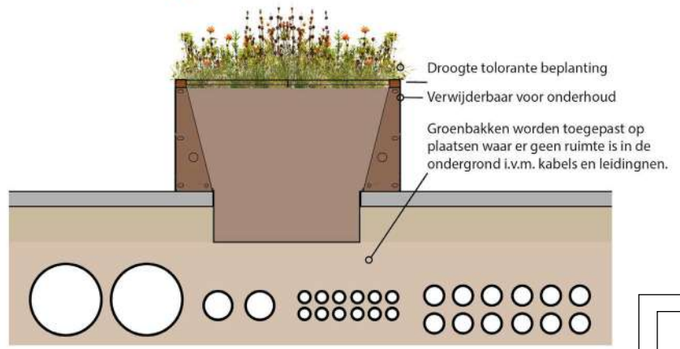


Principe groenbakken en vakkken boven kabels en leidingen

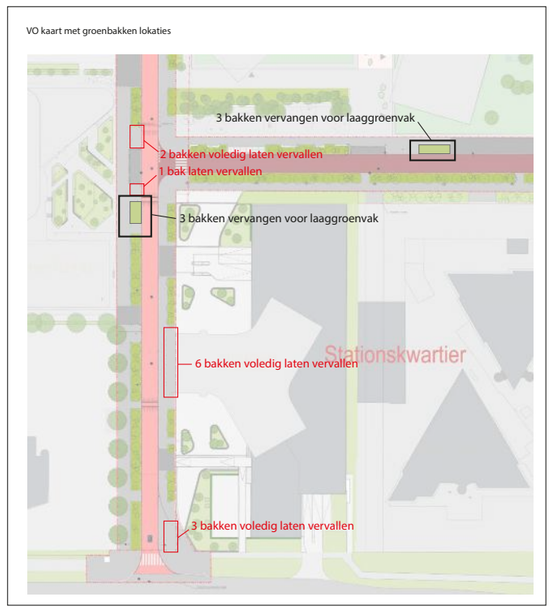
Verwijderbare verhoogde groenbak verbonden aan vollegrond

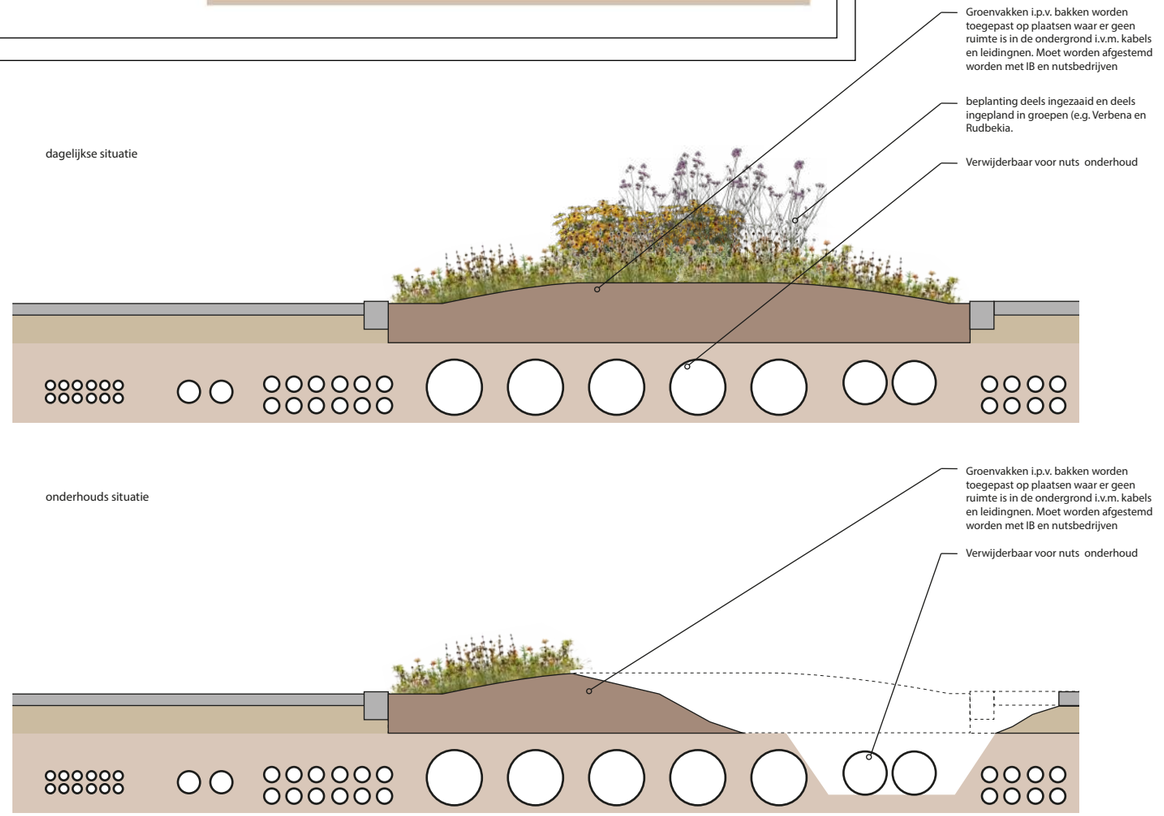






verhoogde groenvakken verbonden aan vollegrond





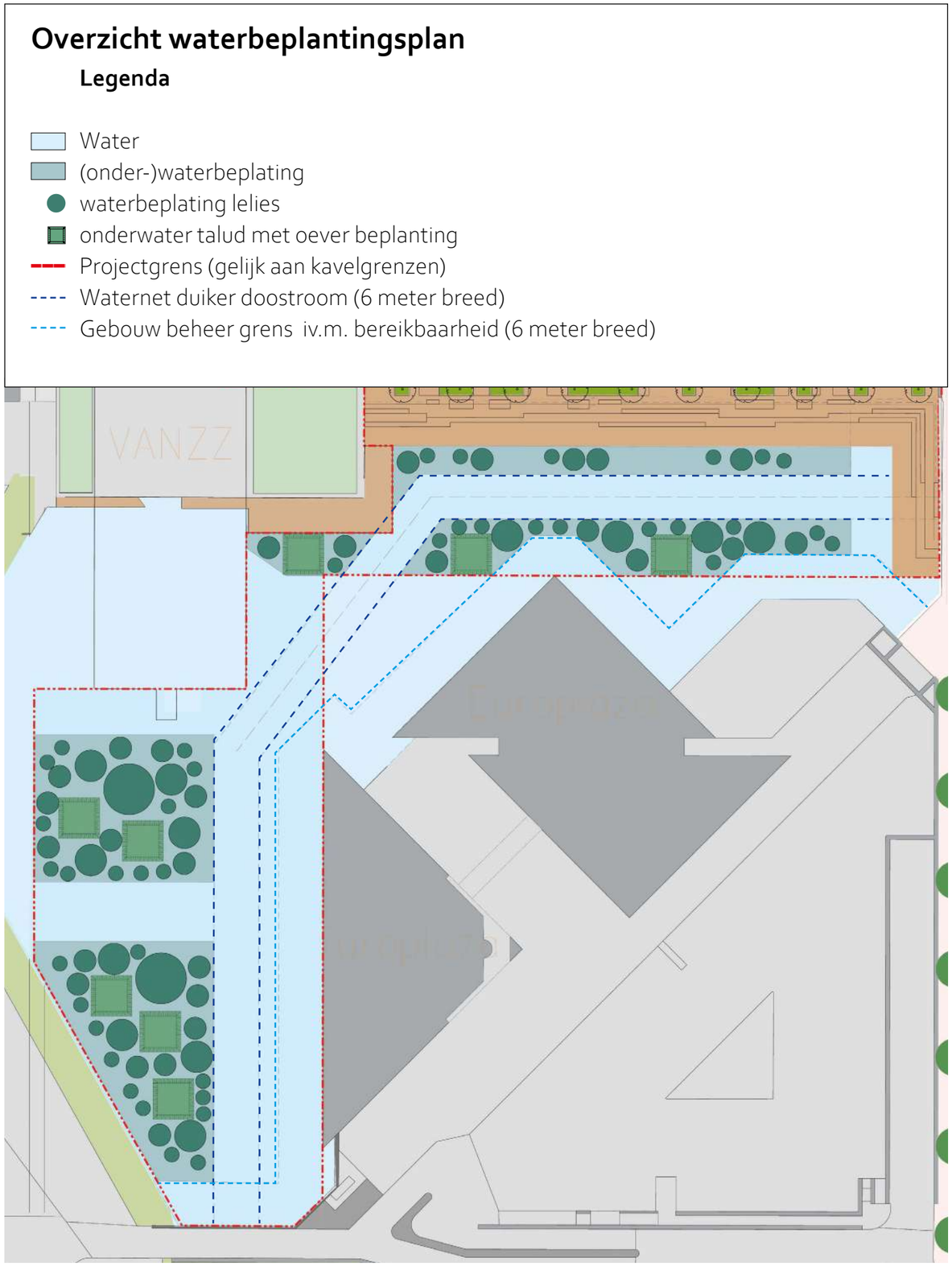
3.4.3. Groenplan water

Het aanplanten van waterplanten in het Stationskwartier water is van groot belang voor het verbeteren van de waterkwaliteit in Zuidoost, waar deze vaak onder de maat is. Waterplanten spelen een essentiële rol in de natuurlijke zuivering van water en bieden een habitat voor verschillende aquatische organismen. Dit draagt bij aan een gezonder ecosysteem en verhoogt de biodiversiteit in het gebied. Het draagt ook bij aan de waterkwaliteit in de gehele Amstelscheg met welke de waterpartij in contact staat. Daarnaast verbeteren waterplanten ook de belevingskwaliteit. Groene, levendige waterpartijen creëren een aangename omgeving voor bewoners en bezoekers.

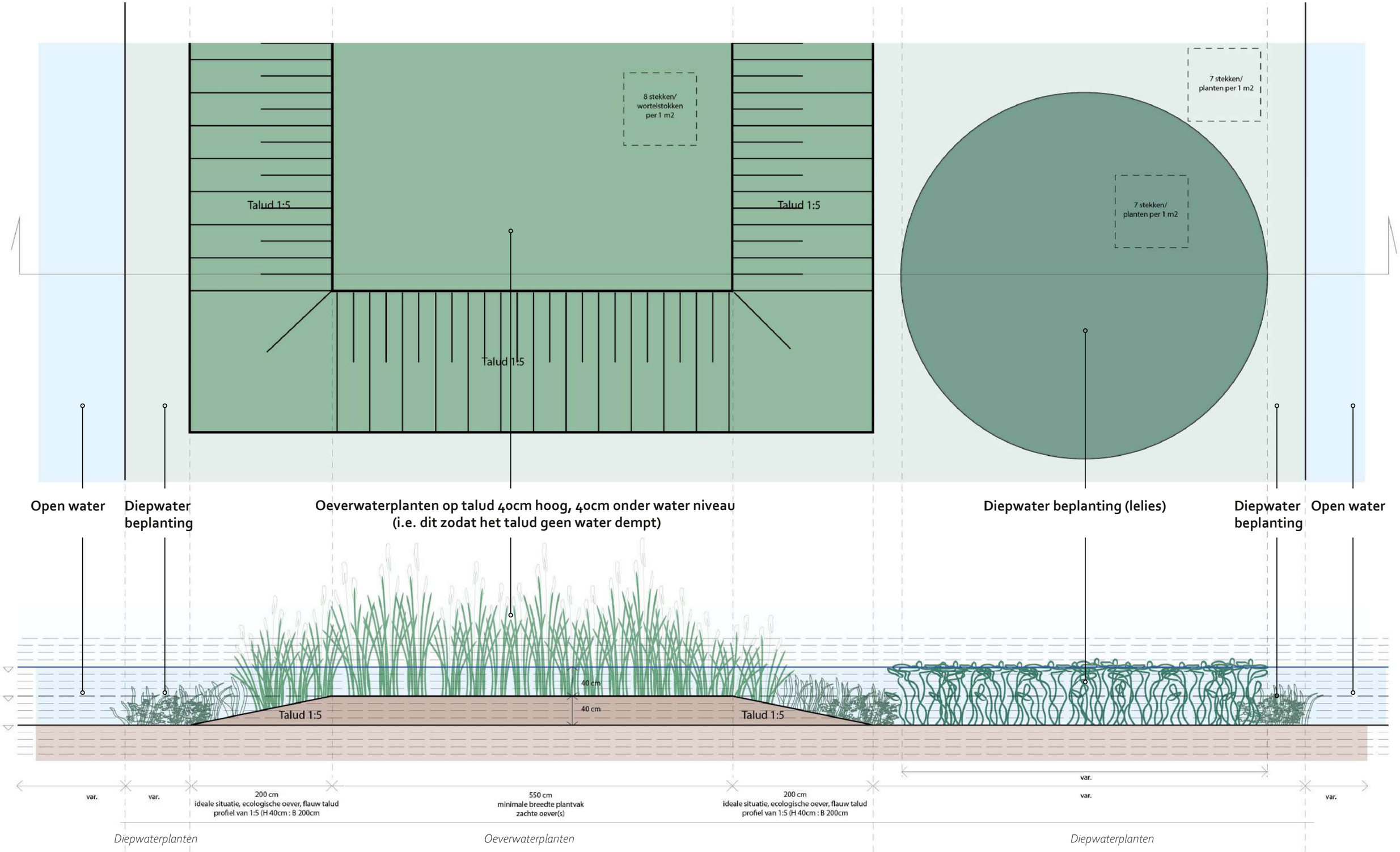
In afstemming met stakeholders en Waternet is de vergroening zo toegepast dat het binnen de gemeentelijke kavelgrens plaats valt, en is afgestemd op de primaire watergang – NIBUL004, voor welke een doorstroom 6 meter breed wordt gehanteerd. Er wordt er 6 meter afstand gehouden van de gevels welke direct op het water aansluiten voor bereikbaarheid van privaatgebouwbeheer. De groeninpassing volgt de Puccini voorschriften en het waterplanten assortiment is tot stand gekomen op basis van advies van de ecologen van Waternet.

De ambitie is om de waterpartij van 6.937 m2 rigoureus te vergroenen. Er wordt voor 1.380 m2 aan onderwaterplanten geplant. Deze komen op 80 cm diepte te staan met 7 stekken/planten per 1m2. Het groenplan bestaat uit (i) een ecologische clustering mix van onderwaterplanten zoals fonteinkruiden en hoornbladden met daarin (ii) clustering van diverse waterlelies en plompen.

Ook wordt er zo'n 300 m2 aan oeverwaterplanten toegevoegd aan het water. Met planten zoals riet, bies en lisdodde. Deze worden geclusterd gepland met 8 stekken/wortelstokken per 1m2. De oeverplanten bieden schuil- en broedplaatsen voor diverse diersoorten, waaronder vissen, amfibieën en insecten. De oeverplanten komen te staan op 40cm hoge groene onderwatertaluds van in totaal zo'n 300 m2 op – 0,40 meter diepte ten opzichte van het oppervlaktewater aangelegd (waterdiepte is in totaal 80cm). Zo wordt er geen water gedempt. De zachte oever hebben een breedte van 550m, de taluds hebben een flauwe helling van 1:5 dat om zo de ideale situatie voor een ecologische oever te creëren.



Principe waterbeplantingsplan



3.4.4. Catalogus beplantingsplan

3.4.4.i. Bomen



Alnus Glutinosa
(Zwarte Els, meerstammig, 1e orde, *inheems)



Salix Fragilis
(Kraakwilg, 1e orde, *inheems



Populus canescens
(grauwe abeel, 1e orde, *inheems)



Betula Pubescens
(Zachte berk, meerstammig, 1e orde, inheems)



***Gleditsia Triacanthos 'Inermis'**
(Doornloze valse christusdoorn, 1e orde, excoot)



****Salix alba**
(Schietwilg, beveerd, 1e/2e orde, *inheems)



****Salix alba 'Chermesina'**
(Schietwilg, meerstammig, 2e orde,*culitivar)



*****Sorbus aucuparia**
(Gewone lijsterbes, meerstammig, 2e orde, inheems)



*****Cornus mas**
(Gele kornoelje, meerstammig, 3e orde, inheems)



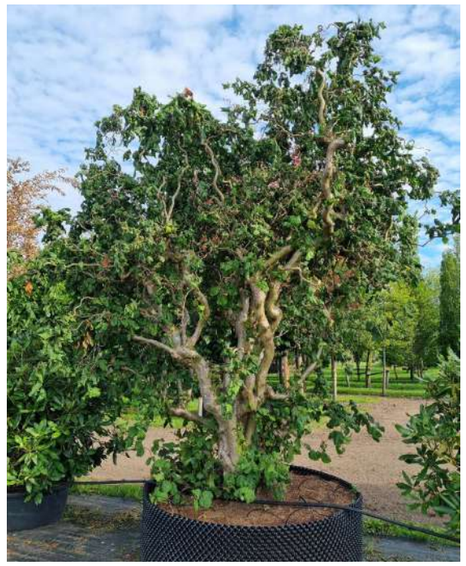
*****Crataegus laevigata**
(Tweestijlige meidoorn, 3e orde, inheems)

**Familie soort inheems aan veenlandschap*
***Salix alba: niet toegepast op verblijfsplek i.v.m takbreukgevoeligheid door watermerkziekte*
****Gleditsia Triacanthos: 10 bestaande bomen op de Corridor deze worden herbruikt in het SO plan*
*****kan ook als 'Best practice' heester worden toegepast*

3.4.4.ii. Heesters



Cornus sanguinea
(Rode en groen kornoelje, 6 m hoog, inheems, bloeimaand: 5-7)



Corylus avellana Contorta
(kronkel hazelaar, 8 m hoog, inheems, bloeimaand: 1-3)



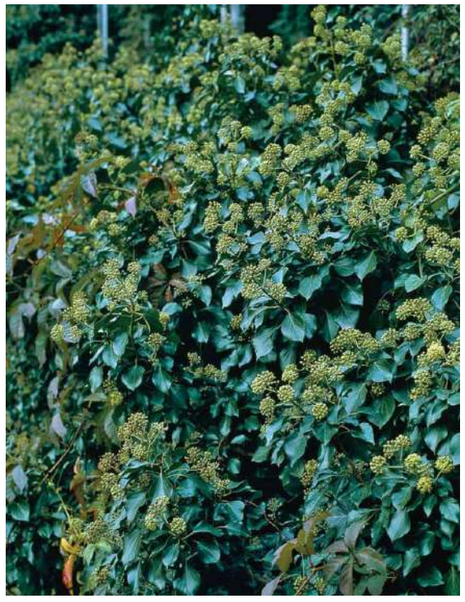
Hamamelis virginiana
(Toverhazelaar, 4 m hoog, excoot, bloeimaand: 11-1)



prunus spinosa (Sleedoorn)
(Sleedoorn, 3 m hoog, inheems, bloeimaand: 4-5)



Ribes rubrum
(Aalbes, 1.5 m hoog, inheems, bloeimaand: 4-5)



Hedera helix 'Arborescens'
(struikklimop, 1.5-1.75 m hoog, inheems, wintergroen, bloeimaand: 9-12)



Myrica gale
(Wilde gagel, 1 m hoog, inheems, bloeimaand: 3-4)



Vaccinium myrtillus
(Blauwe bosbes, 0.6 m hoog, inheems, wintergroen, bloeimaand: 5-6)



Vaccinium vitis-idaea
(vossenbes, 0.3 m hoog, inheems, wintergroen, bloeimaand: 5-8)



Vaccinium oxycoccos
(klein veenbes, 0,2 m hoog, inheems, wintergroen, bloeimaand: 5-6)

3.4.4.iii. Vaste planten


waldsteinia ternata (Goudaardbei)


Ranunculus acris (Scherpe boterbloem)


telekia speciosa (groot koeienoog)


Cerastium arvense (Akkerhoornbloem)


Leucanthemum vulgare (Gewone Margriet)


Persicaria amplexicualis 'Alba' (Duizendknoop)


Alchemilla mollis (Vrouwenmantel)


Primula veris (Gulden sleutelbloem)


rudbeckia fulgida goldsturm (Gele zonnehoed)


Filipendula ulmaria (Moerasspirea)


Aruncus Dioicus (geitenbaard)


Anemone x hybrida 'Honorine Jobert' (Herfstanemoon)


Ranunculus repens (Kruipende boterbloem)


Phlomis russeliana (Brandkruid)


Vinca Major abla (witte maagdenpalm)


Achillea millefolium (duizendblad)


Heuchera Villosa (purperklokje)


Anemone tomentosa 'Robustissima' (Herfstanemoon)



Echinacea purpurea (Zonnehoed)



Aquilegia vulgaris (Wilde akelei)



Campanula rotundifolia (Grasklokje)



Echinops bannaticus (Blauwe kogeldistel)



Veronica longifolia (Lange ereprijs)



Centaurea jacea (Knoopkruid)



Eupatorium cannabinum (Leverkruid)



Geranium pratense (Beemdooievaarsbek)



Veronica chamaedrys (Gewone ereprijs)



Eryngium maritimum (Blauwe zeedistel)



Verbena officinalis (ijzerhard)



Lythrum salicaria - Grote Kattenstaart



Silene dioica (Dagkoekoeksbloem)



Geranium pyrenaicum (Bermooievaarsbek)



Myosotis sylvatica (Bosvergeet-mij-nietje)



Silybum marianum (Mariadistel



Vinca Minor (Maagdenpalm)



Persicaria amplexicaulis 'Speciosa' (Duizendknoop)



Struthiopteris spicant (Dubbelloof)



Molinia caerulea Moor-hexe (Pijpenstrootje)



Deschampsia cespitosa ‘Tardiflora’ (ruwe smele)



Stipa tenuissima ‘pony-tails’ (Vedergras)



Sesleria autumnalis (blauwgras)



Calamagrostis epigejos (Rietgras)



Dryopteris filix-mas (Mannetjesvaren)



Molinia caerulea ‘Variega-ta’ (pijpenstrootje)



Deschampsia cespitosa ‘Tardiflora’ (ruwe smele)



trilgras briza (Trilgras Bevertjes)



Miscanthus sinensis Adagio (Prachtriet)



Calamagrostis ca-nescens (Hennegras)



Athyrium filix-femia (Wijfjesvaren)



Molinia caerulea subsp. arundinacea ‘Transpar-ent’ (pijpenstrootje)



Deschampsia flexuosa ‘Tatra Gold’ (ruwe sme-



Pennisetum alopecuroides Hameln (Lampepoetsers-gras)



Miscantus sinensis ‘Fla-mingo’(sierriet)



Calamagrostis acutiflo-ra ‘Karl Foerster’ (Stru-isriet)

3.4.4.iv. Oever- en diepwaterplanten



Phragmites australis (Riet)



Typha latifolia (Grote Lisdodde)



Nymphaea 'Colonel A.J. Welch' (Gele Waterlelie)



Hydrocharis morsus-ranae (Kikkerbeet)



Ranunculus aquatilis (Middelste waterranonkel)



Potamogeton lucens (Glanzend fonteinkruid)



Schoenoplectus tabernaemontani (Ruwe bies)



Typha angustifolia (Kleine lisdodde)



Nymphoides peltata (Watergentiaan)



Nymphaea alba (Witte waterlelie)



Elodea nuttallii (Smalle waterpest)



Potamogeton natans (Drijvend fonteinkruid)



Schoenoplectus lacustris (Mattenbies)



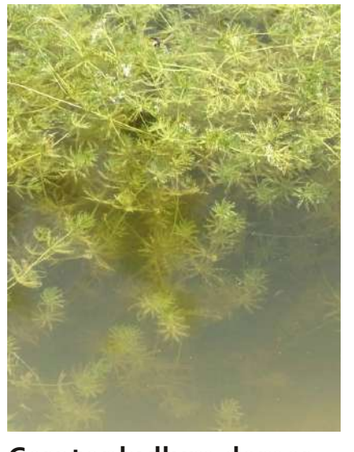
Typha minima (Dwerglisdodde)



(Nuphar lutea) Gele Plomp



Aponogeton distachyos (Kaapse Waterlelie)



Ceratophyllum demersum (Grof hoornblad)



Potamogeton crispus (Gekroesd fonteinkruid)

3.5. Klimaatadaptatie

3.5.1. Windklimaat

- De vele hoogbouw in ArenAPoort West leidt tot een windklimaat dat een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid in de openbare ruimte.
- Clustering en verspringing van bomen, in combinatie met de toepassing van meerstammige bomen en heesters, vermindert de windhinder en creëert een beter verblijfsklimaat op maaiveld.
- De oplossingen voor windhinder volgen uit het Hoogbouwbeleid Amsterdam (2023). Voor de windhinder in de openbare ruimte is nog geen beleid uitgewerkt. Hiervoor wordt advies ingewonnen van bureaus als Actiflow en Peutz. Verder dient de handleiding Windhinder & Windgevaar (gemeente Rotterdam, 2023) als referentiedocument.

3.5.2. Hittestress

- ArenAPoort West kent veel hittestress en wordt ook wel aangemerkt als 'hitte-eiland'. Dit betekent dat de temperatuur op warme dagen in dit gebied hoger ligt dan in de landelijke omgeving. De gevoelstemperatuur kan oplopen tot wel 45 graden Celsius. Een belangrijke oorzaak voor de hittestress is de grote hoeveelheid verharding en het gebrek aan water en groen.
- Om hittestress tegen te gaan wordt ingezet op rigoureuze vergroening. De plaatsing en clustering van bomen zorgt voor meer schaduw en een verkoelend effect. Door het groen in de openbare ruimte aan te sluiten op het private groen ontstaan microklimaten.
- Het verbeteren van het openbare waterlichaam bij het Stationskwartier (nu een zwarte bak met een waterondiepte van 0,80 meter) draagt bij aan vermindering van de hittestress. Het water wordt vergroend en onderwater plasbermen met waterbeplanting worden toegepast.
- Elke 10% vergroening van het gebied kan de temperatuur met een halve graad doen dalen. Ook de gevoelstemperatuur daalt door bomen en schaduw enorm: soms tot wel 10 à 18 graden.
- Oplossingen voor hittestress volgen de Strategie Klimaatadaptatie Amsterdam (2020).

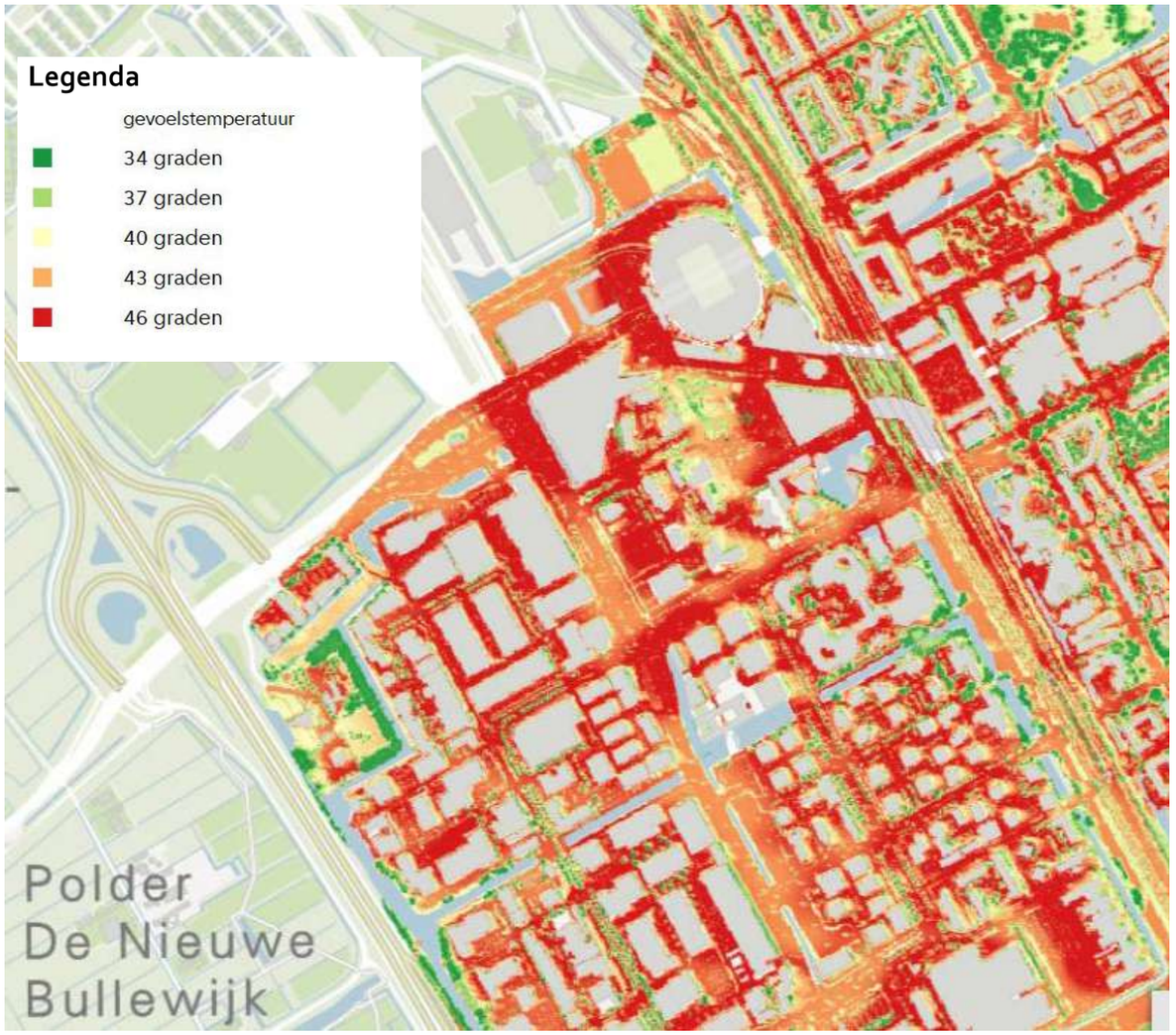
3.5.3. Rainproof

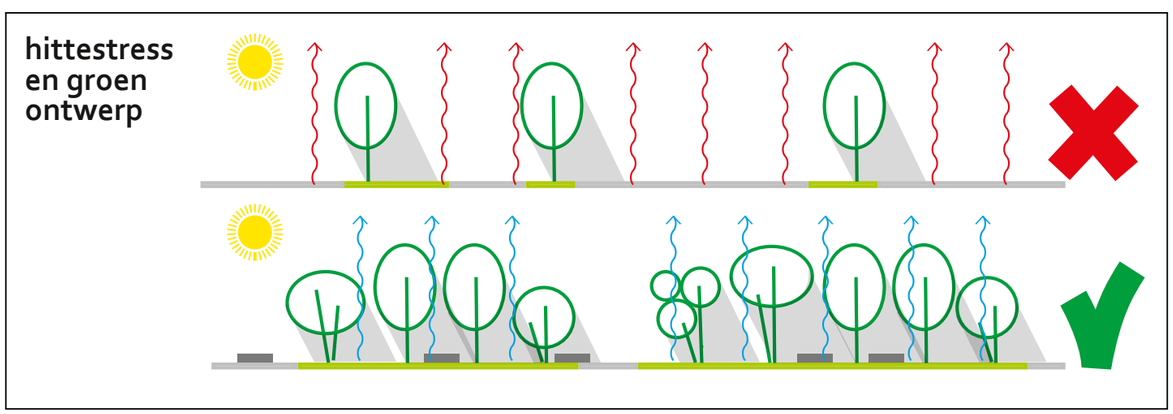
- Er wordt ontworpen conform de huidige Rainproof-kaarten, -adviezen en het Omgevingsprogramma Riolering 2022-2027 (Rainproof 5.4).
- Door de hoge grondwaterstand (-4,70 meter NAP) en de daarmee te ondiepe polder worden er geen wadi's of andere oplossingen voor bezinking van regenwater toegepast.
- Er wordt niet op het groen afgewaterd. Het wegprofiel wordt in een licht bolling aangelegd, met aan weerszijden kolken waarop wordt afgewaterd.

3.5.4. Grond- en oppervlaktewater

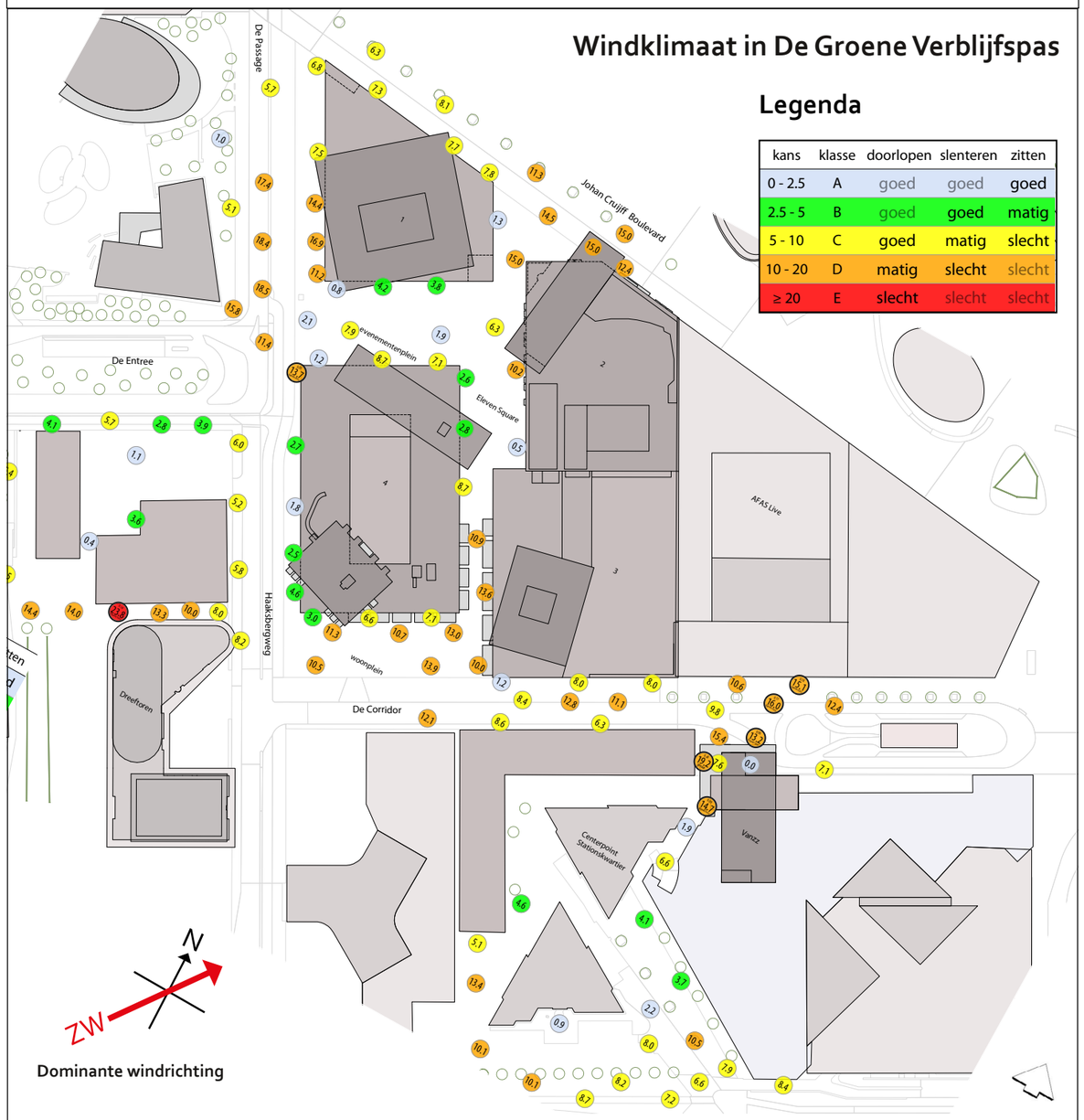
- Het huidige grondwaterpeil van ca. NAP -3.4 en 3.6 meter wordt gehandhaafd.
- Het huidige raamwerk van waterlopen (Nieuwe Bullewijk) wordt gehandhaafd.
- De huidige waterbalans voor ArenAPoort West wordt gehandhaafd en niet verminderd.
- De waterkwaliteit van de waterpartij bij het Stationskwartier dient te worden verbeterd (door o.a. oevers en waterplanten) omdat dit direct afwatert op de omliggende scheggen.
- De waterpartij bij het Stationskwartier moet een goed verblijfsklimaat krijgen. Dit gebeurt enerzijds door de waterkwaliteit te verbeteren en anderzijds zitgelegenheid te realiseren.
- De ontwikkeling van de primaire wateroppervlakte met legger (NIBUL004) is afgestemd met -en volgt het beleid van- de beheerder van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht; het stedelijk beheer van de gemeente Amsterdam, en Waternet.

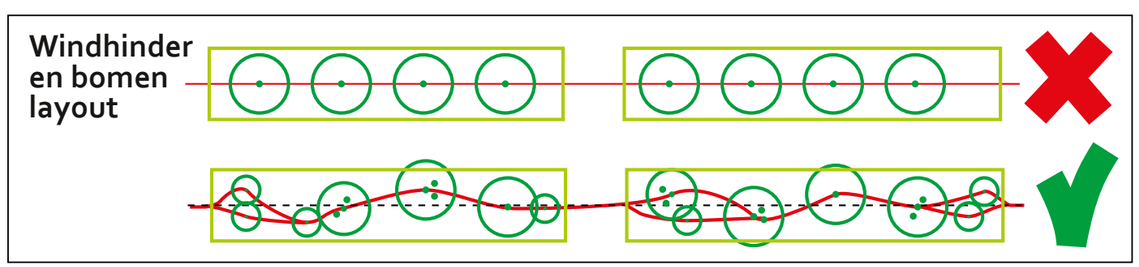
Hittestress



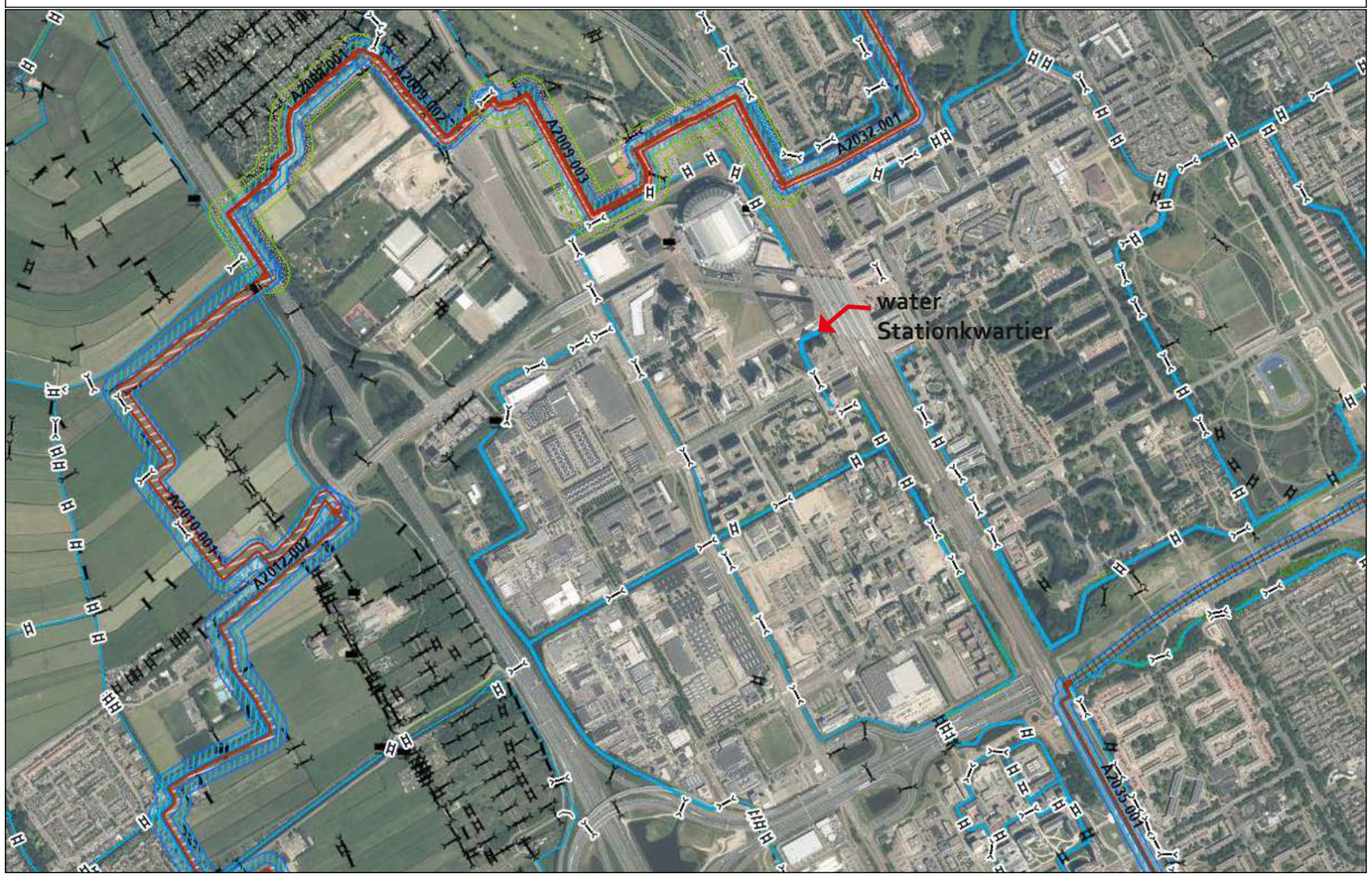


Windhinder

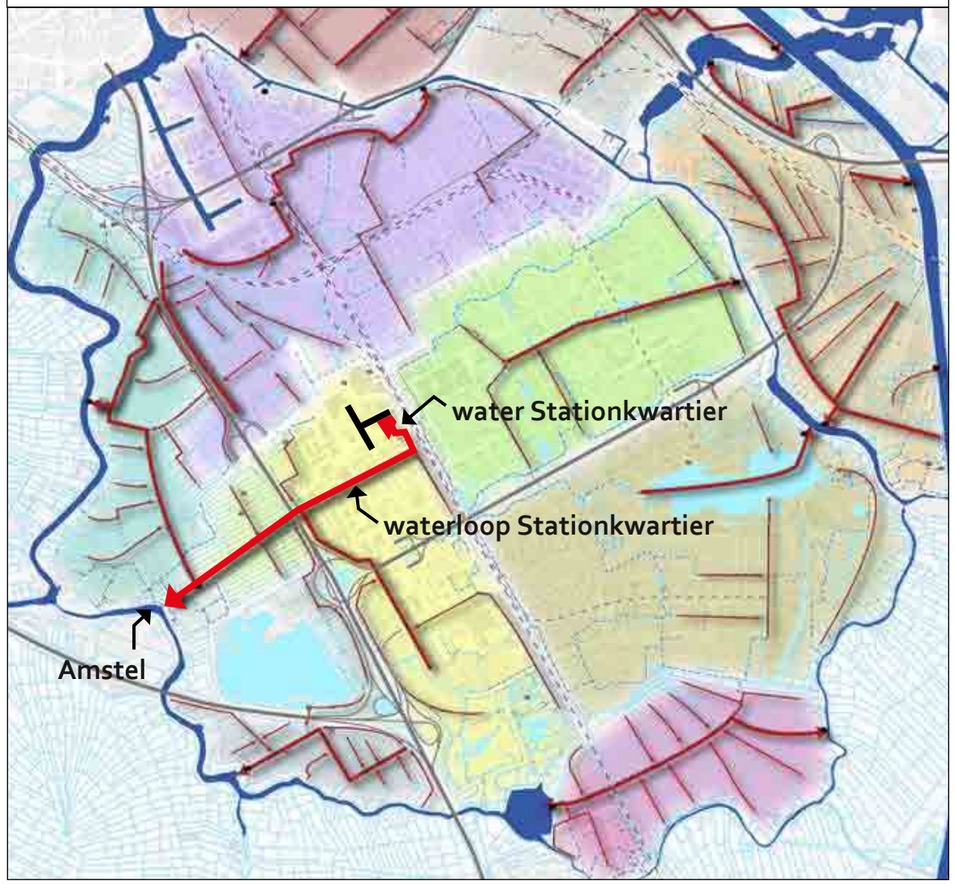


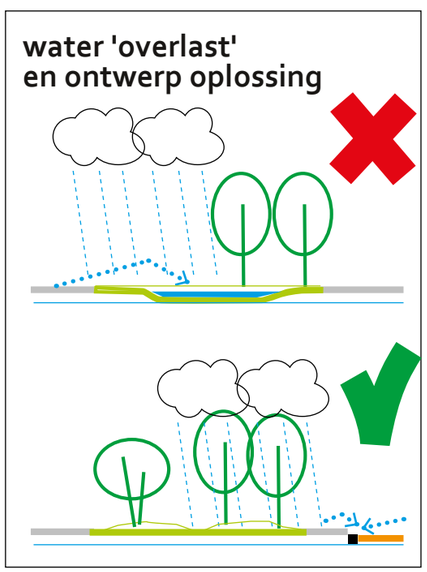


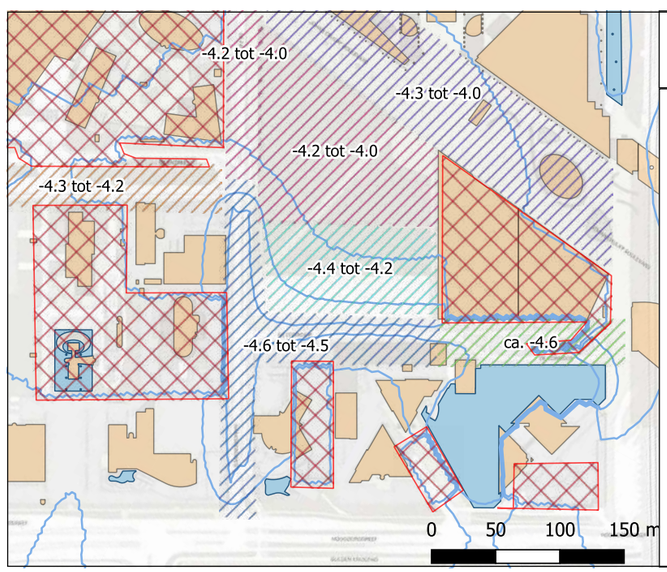
Waterverbindingen



Waterstromen







Grondwaterstanden

- Huidige kelders
- polderconstructie
- damwandconstructies

2022_huidigesituatie_piek.gwstand

- -3.6 tot -3.4
- -3.9 tot -3.7
- -4.0 tot -3.7
- -4.2 tot -4.1
- -4.5 tot -4.3
- ca. -4.5
- contour_huidigesituatie_piek.gwstand
- BGT_WDL_waterloop
- BGT_WDL_watervlakte
- BGT_PND_pand



NAP hoogtes

- 70m +NAP
- 20m +NAP
- 5m +NAP
- 2m +NAP
- 1m +NAP
- 3m -NAP
- 10m -NAP

3.6. Materialisatie

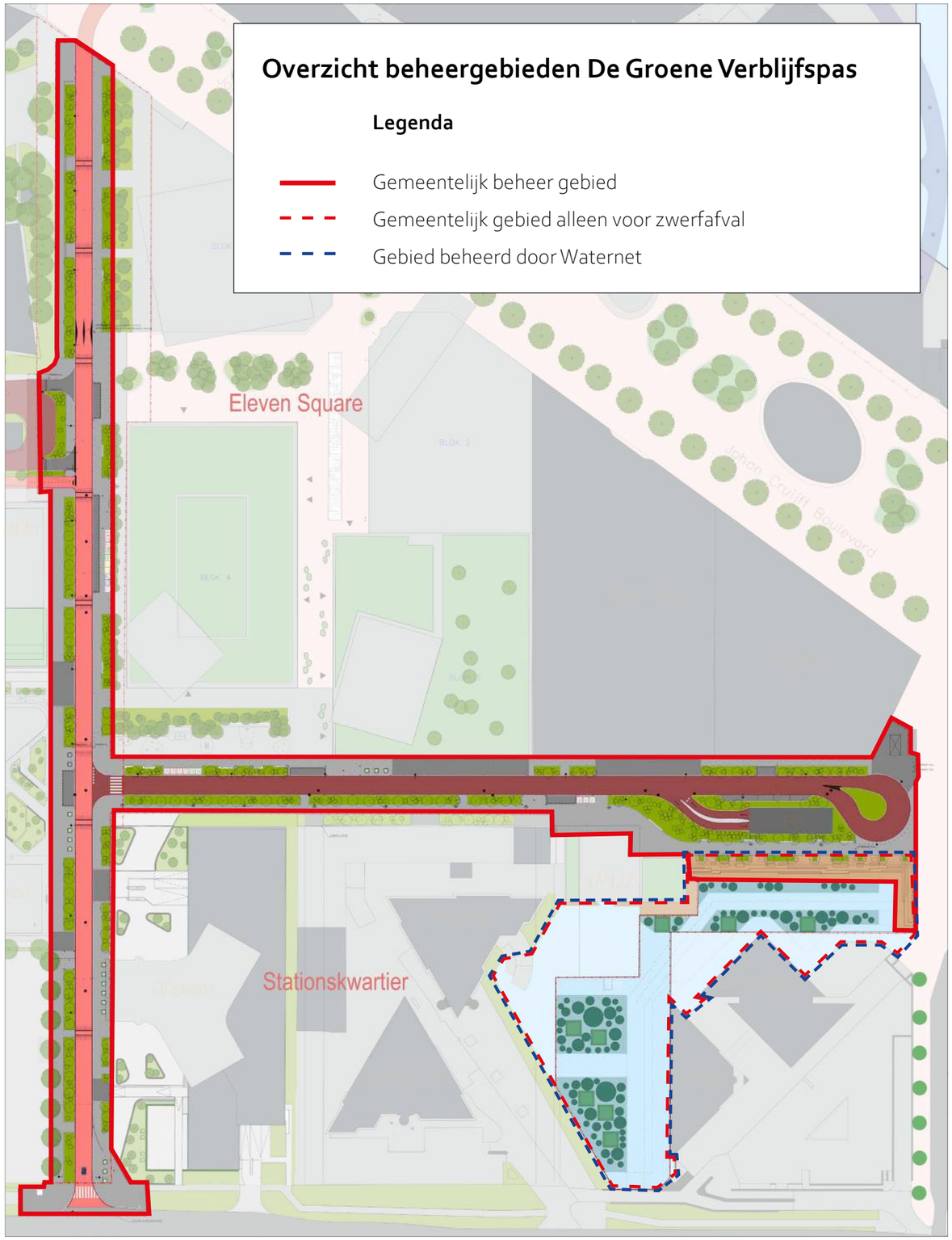
De gekozen materialen vormen een rustig, leesbaar en herkenbaar geheel, dat past bij de identiteit van ArenAPoort en de context van Amsterdam Zuidoost.
Materialisatie, verhardingen en bijbehorende constructieve details zijn zoveel mogelijk in lijn met de Beleidskaders van Puccini Handboek Rood en Groen en het POR. Uitzondering hierop zijn het ontwerp voor de (hard-)houten vlonder, als ook de groenbakken.

- Dit betekent voor de verharding:
  - De verharding voor de trottoirs is 15x30 betontegels met toeslag in halfsteensverband (in lijn met POR ArenAPoort);
  - De bestrating van de GOW30 is uitgevoerd in rood keiformaat baksteen, gelegd in keperverband.
  - De verharding van de fietsstraat is uitgevoerd in rood asfalt.
- Dit betekent voor overige onderdelen:
  - Trottoirbanden, kolken, betonnen zitranden, afvalbakken en lantaarnpalen worden conform Puccini uitgevoerd.
  - Materialen die afwijkend zijn van Puccini (o.a. de (hard-)houten vlonder, betonnen zitranden (Puccini) met zitvlak afwerking van (hard-)hout, en groenbakken) dienen een akkoord te verkrijgen van de afdeling Beheer.

3.7. Beheer

Het voorgaande NVU en SO ontwerp is behandeld door het BAP, de meegegeven punten zijn verwerkt in het ontwerp. HIn het projectgebied zijn drie beheergebieden te onderscheiden:
1. Al het groen en de verharding valt onder gemeentelijk stedelijk- en assetbeheer.
2. De waterpartij wordt door de gemeente beheerd ten aanzien van zwerafval.
3. De waterpartij wordt voor het overige (water, waterplanten) door Waternet beheerd.

De inrichting van de openbare ruimte volgt nagenoeg overal de uitgangspunten van Puccini. Dit betekent dat het beheer ook binnen de standaard kaders valt. Onderdelen als afval en OVL zijn (ook qua beheer) uitgebreid afgestemd met de betrokken beheerpartijen. Groenbeheer in het plan bedraagt met het beplantingsplan twee intensieve onderhoudsperiodes: een voorjaarssnoei van de vaste planten die in de winter blijven staan, en een najaarssnoei voor de bomen en heesters. De bomen worden conform Puccini gesnoeid.

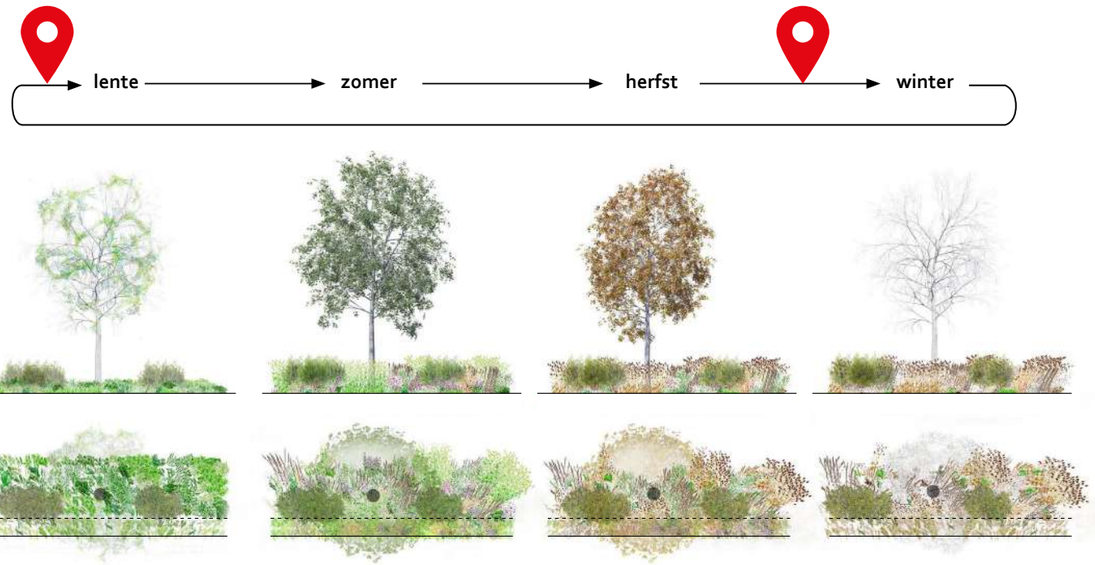


3.7.1. Groenbeheer

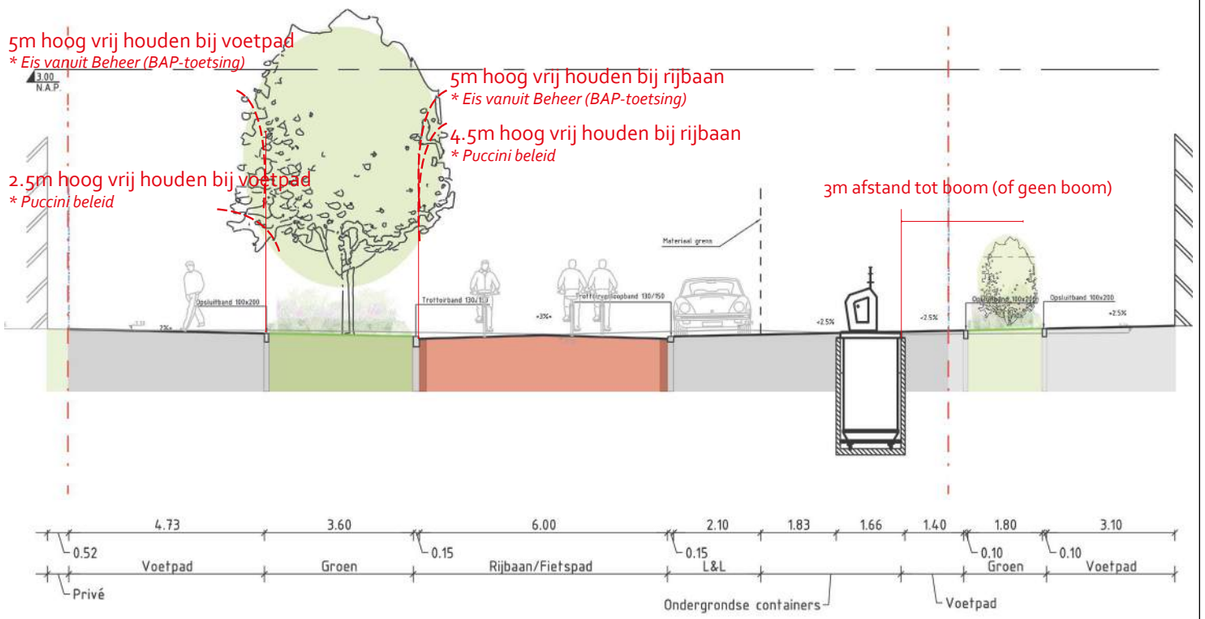
Snoeiperiode(s) - beheer

Voorjaar snoei: Vaste planten

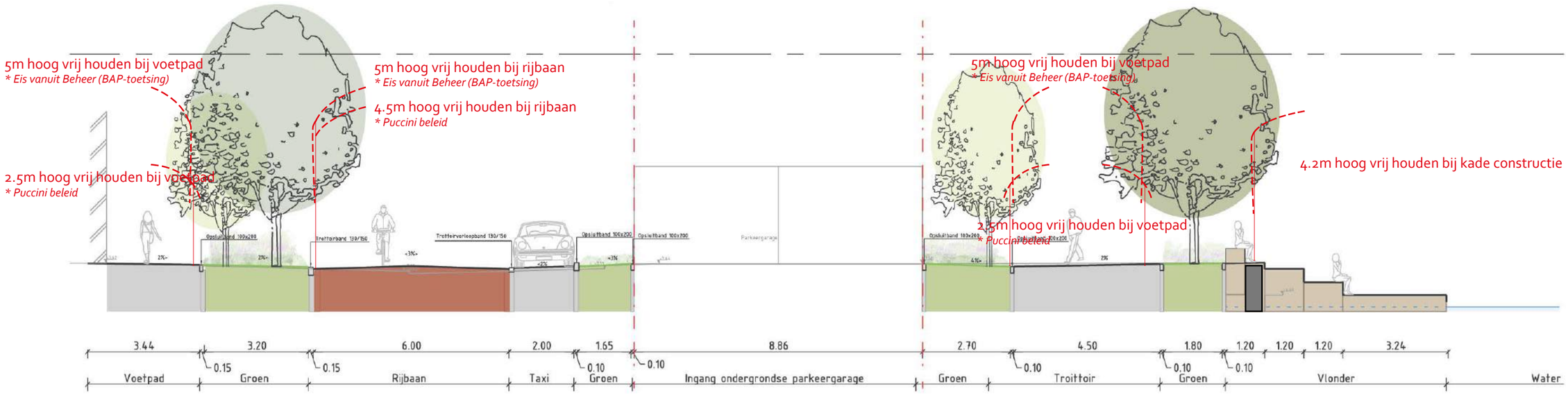
Najaar snoei: Bomen en heesters



De Haaksbergweg doorsnedes - beheer



De Corridor doorsnedes - beheer



3.7.2. Afval

De intensivering van het programma betekent dat er meer locaties voor afvalinzameling nodig zijn. Voor de inzameling van huishoudelijk afval is het uitgangspunt van 75 meter loopafstand aangehouden bij de positionering van de afvalcontainers. De fracties worden gescheiden ingezameld. Er wordt gebruik gemaakt van ondergrondse perscontainers, zodat het aantal containers tot een minimum is beperkt en er efficiënt met de onder- en bovengrondse ruimte is omgegaan. Afvalcontainers zijn op logische posities ten opzichte van functies en loopstromen gepositioneerd. In de nabijheid zijn speciale opstelvakken voor vuilniswagens gecreëerd. Op basis van de toekomstige woningaantallen is samen met Afval & Grondstoffen berekend hoeveel ondergrondse perscontainers (OPC's) er in heel ArenAPoort West nodig zijn.

De inzameling van bedrijfsafval is geen gemeentelijke taak. Met Afval & Grondstoffen is de afspraak gemaakt dat bedrijfsafval inpandig wordt ingezameld en wordt opgehaald door private inzamelingsdiensten.

De met Afval & Grondstoffen overeen gekomen route voor de afvalinzameling is: inrijden via de zuidzijde van de Haaksbergweg (Dreeftoren); rechtsaf naar de Corridor (The Vanzz); keren op de cul-de-sac en terugrijden via de Corridor (woonplein Eleven Square); rechtsaf naar de Haaksbergweg (westzijde Eleven Square); uitrijden via de Entree. Op de route zijn de stops afhankelijk van de in te zamelen fractie(s).

In de openbare ruimte worden 200 liter afvalbakken geplaatst rondom verblijfslocaties zoals afgestemd met beheer. De aantallen kunnen worden aangevuld in de loop der tijd indien nodig.

De algemene voorwaarden meegenomen in het voorlopig ontwerp zijn als volgt:

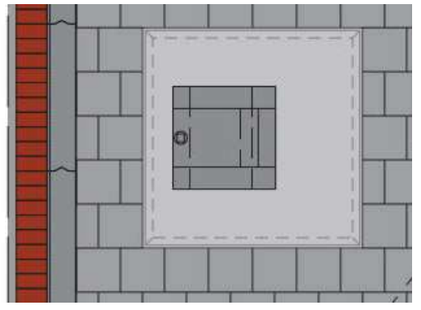
Afvalbakken/prullenbakken:
- Er worden 200 liter afvalbakken in de openbare ruimte geplaatst nabij bankjes en zitplekken (i.e. verblijfsplekken).
- De afvalbakken wordt uitgevoerd conform de richtlijnen vanuit Puccini.

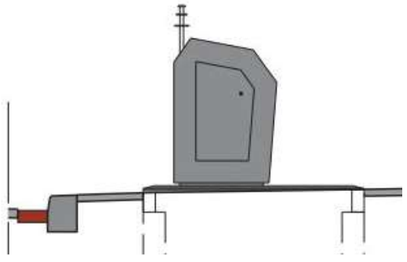
Huishoudelijk afval:
- Alle huishoudelijke afvalstromen worden in ondergrondse perscontainers ingezameld.
- Ondergrondse perscontainers worden geclusterd langs gebiedsontsluitingswegen of nabij de supermarkt in Eleven Square geplaatst.
- Ondergrondse perscontainers en inzamellocaties voor grofvuil worden zoveel mogelijk binnen een afstand van 75 meter tot de entree van een woongebouw geplaatst.
- Ondergrondse perscontainers en inzamellocaties voor grofvuil worden uitgevoerd conform de richtlijnen vanuit Puccini.
- Opstellocaties voor vuilniswagens worden gerealiseerd door trottoirs met verlaagde banden of door kort op de rijbaan op te stellen.

Bedrijfsafval:
- De inzameling van bedrijfsafval behoort niet tot de gemeentelijke taken.
- Bedrijfsafval dient op eigen initiatief en eigen terrein te worden ingezameld.
- Er wordt gestimuleerd om bedrijfsafval zoveel mogelijk gecombineerd in te zamelen en zo het aantal verkeersbewegingen te minimaliseren.
- Er wordt meegedacht met de commerciële partijen door op enkele strategische plekken een inzamelingslocatie voor bedrijfsafval mogelijk te maken. Rolcontainers mogen alleen volgens het just-in-time principe naar buiten worden gereden en worden aangeboden.



Standaard 200 liter afvalbak





Standaard ondergrondse perscontainer

Afvalplan

Legenda

- Maaiveld markering opstel locatie met verlaagde banden
- Maaiveld markering aanbied locatie grofvuil
- Ondergrondse perscontainer Rest afval
- Ondergrondse perscontainer GFT/GFE (of bovengronds)
- Ondergrondse perscontainer Textiel
- Ondergrondse perscontainer Glas
- Ondergrondse perscontainer Papier
- Hoofd route afvalinzameling
- Indicatie op kaart afval lokatie
- zoeklokatie Amsterdam prullenbak (200 liter)

UIT

Eleven Square

De Entree

Grofvuil en OPC's Eleven Square

OPC's glas,textiel, en papier

OPC's Eleven Square

Grofvuil Eleven Square

Dreefkwartier

OPC's Dreeftoren

Grofvuil Dreeftoren

Grofvuil en OPC's Vanzz

Stationskwartier

Start inzameling route

3.7.3. Verlichting (OVL)

Openbare verlichting draagt bij aan de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid op straat en een positieve beleving van de stad in de avond en nacht. De bestaande verlichting is vooral afgestemd op de evenementen situatie, daarom zal de verlichting worden aangepast naar OVL passend bij een woongebied. Samen met OVL beheer is er een verlichtingsplan en doorberekening gemaakt voor het VO. In de DO fase wordt deze verder uitgewerkt.

De algemene principes voor het ontwerp zijn als volgt:

- Op basis van de nieuwe inrichting van de openbare ruimte is het lichtplan herzien en waar nodig aangepast zodat het aansluit op de gewijzigde functie en inrichting.
- Er wordt gewerkt conform de uitgangspunten van de Puccini-standaard, 'Beleidskader Verlichting' (2017), en het POR.
- Lichtmasten worden zoveel mogelijk behouden en/of hergebruikt vanuit andere projecten.
- De lichtmasten hebben een hoogte van 8 meter wanneer aanwezig bij de rijbaan en 4 meter wanneer bij trottoirs.
- De masten worden voorzien van 21 eeuw armaturen.
- Er wordt LED-verlichting toegepast. Conform het beleidskader Verlichting (2017) wordt er gekozen voor de standaardkleurentemperatuur (warm wit, 2700/3000 K).
- De openbare verlichting zorgt voor verkeersveiligheid en sociale veiligheid in het gebied. Het verlichtingsplan volgt daarom de Richtlijn Openbare Verlichting (R-OVL) en het Politiekeurmerk Veilig Wonen.



OVL lichtmasten met 21 eeuw

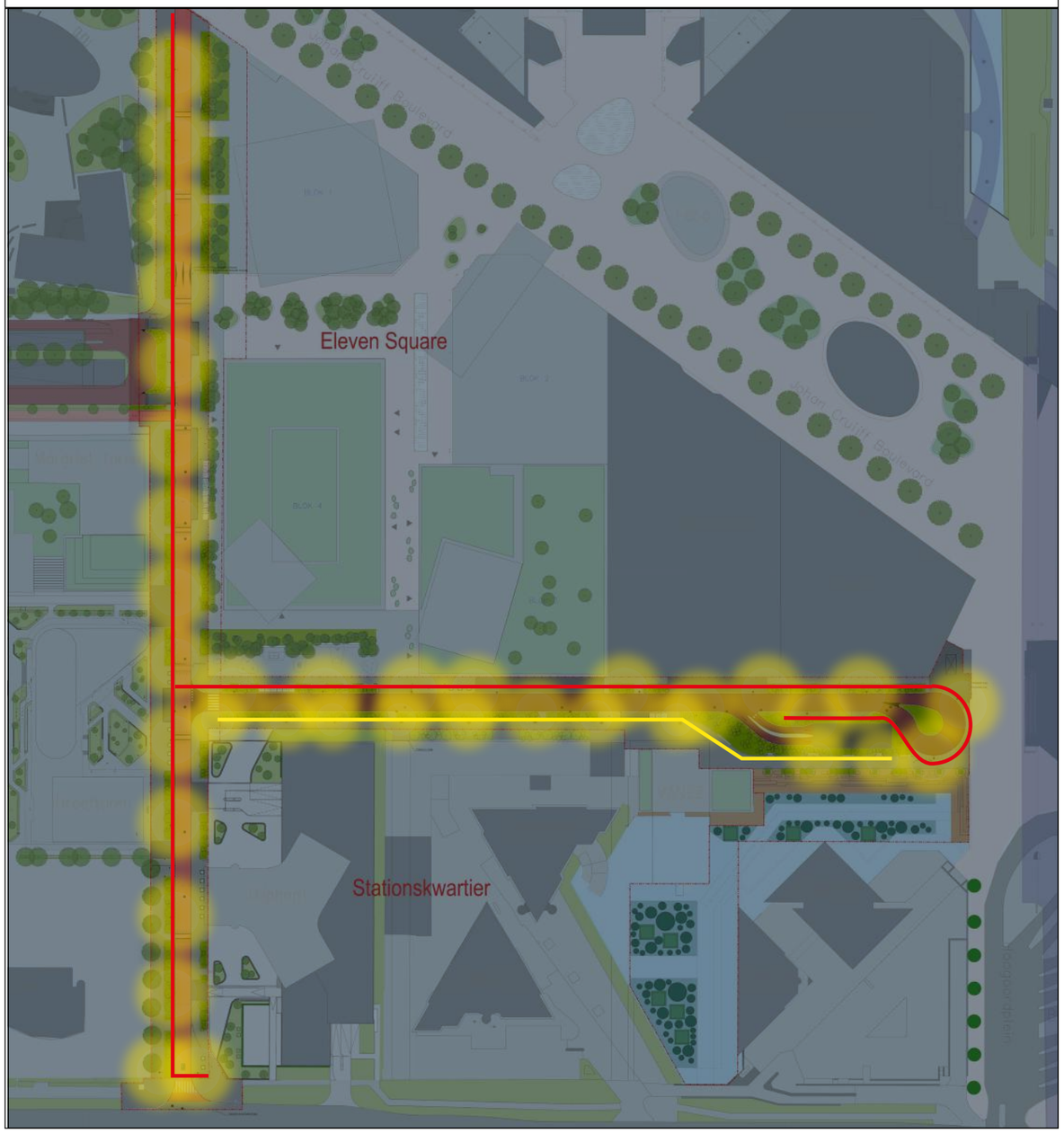
Overzicht lichtplan De Groene Verbllijfspas

Legenda

Verlichtingspunt (OVL)

Rij met 8m lichtmast standaart met 21 eeuw armaturen

Rij met 4m lichtmast standaart met 21 eeuw armaturen



4. Proces

4.1. Participatie

Het VO is uitgebreid besproken met verschillende stakeholders en geïnteresseerden. Het ontwerp is gepresenteerd en er is input opgehaald tijdens een bijeenkomst op 23 april 2024. Aanvullend zijn er gesprekken gevoerd met veel verschillende stakeholders.

4.2. Bouwen tussen Evenementen

Ontwikkelaars, bouwende partijen, evenementenlocaties en gemeentelijke afdelingen vanuit ArenAPoort West zijn verenigd in het gremium Bouwen tussen Evenementen.
Het doel van dit platform is om af te stemmen over allerlei zaken rondom planvorming, ontwikkelingen en het (dagelijks) functioneren van het projectgebied. Tijdens een van deze bijeenkomsten is het VO voor De Groene Verblijfspas, samen met andere ontwerpen van ontwikkelingen in het gebied, gepresenteerd aan de aanwezigen. Er waren ongeveer 50 personen aanwezig, uiteenlopend van ontwikkelaars tot afgevaardigden van de venues en medewerkers van de gemeente. Na de presentaties was er participatie carrousel. Hierbij gingen aanwezigen op toerbeurt langs de ontwerpen, waarop zij input konden geven en het gesprek werd gevoerd. De belangrijkste input die tijdens de bijeenkomst is opgehaald:

Groen
De aanwezigen waren zeer enthousiast over de hoeveelheid groen die aan het gebied wordt toegevoegd. Het draagt bij aan de uitstraling van het gebied en een prettiger verblijf, en het zorgt voor schaduw en minder wind. Een belangrijk aandachtspunt is de mate van beheer om het groen gezond en schoon te houden.

Ruimte voor voetgangers en fietsers
Het ontwerp voor de toekomstige openbare ruimte biedt meer ruimte aan voetgangers en fietsers en weert de auto waar mogelijk. Het ontwerp werd beschouwd vanuit de dagelijkse situatie, maar ook vanuit de evenementensituatie. Een verschil van dag en nacht qua drukte in de openbare ruimte. Er werd positief gereageerd op het uitgangspunt om voetgangers en fietsers meer ruimte en comfort te bieden. Wel vonden aanwezigen het belangrijk dat ook in de evenementensituaties de doorstroming en de veiligheid voor alle verkeersdeelnemers goed blijft.

Overige onderdelen
Interessante aandachtspunten en vragen die ter sprake kwamen, hadden vooral betrekking

op het vergroten van de verkeersveiligheid en van het autoluwe karakter van het gebied. Een voorbeeld hiervan is de optie om de Haaksbergweg tot eenrichtingsverkeer te bestempelen. Verder zijn er zorgen geuit over de tijdelijke inrichting van de openbare ruimte en raakvlakken met alle ontwikkelingen in het gebied. Ook werden gebiedsoverstijgende verbindingen met onder andere Amstel III en De Nieuwe Kern als aandachtspunt genoemd. Tot slot zijn er ook ideeën over (private) groene gevels en afvaloplossingen genoemd die waardevol zijn voor de verdere uitwerking van het ontwerp.

4.3. Stakeholdergesprekken

Naast de brede participatiebijeenkomst zijn er (aanvullende) gesprekken gevoerd met veel verschillende stakeholders. Deze stakeholders zijn niet vertegenwoordigd in het Bouwen tussen Evenementen platform en/ of hebben een dusdanig belang in relatie tot het ontwerp van dit deelgebied dat het als wenselijk werd gezien om ze (nogmaals) apart te consulteren.

Er is gesproken met verschillende grondeigenaren, alle nood- en hulpdiensten en het OMC, evenementenlocaties, de voetgangersbond, de fietsersbond, het platform gehandicapten Zuidoost en meerdere gemeentelijke afdelingen waaronder Parkeren, Afval en Grondstoffen, de stadsdeelregisseur en de gebiedsmakelaar.

Met de verschillende stakeholders is het ontwerp in zijn geheel besproken, maar is ook vooral ingezoomd op onderdelen die voor de betreffende partijen interessant zijn. Dit liep uiteen van veiligheid tot toegankelijkheid en van beleving tot routing. Enkele interessante uitkomsten uit deze gesprekken zijn: de voorkeur voor verzinkbare palen ten opzichte van detectiecamera's; de wens voor een hellingbaan op het vlonder; en het belang van goed zicht in relatie tot de positie van groen, obstakels en verlichting. Op verschillende onderdelen is het ontwerp naar aanleiding van de stakeholdergesprekken verbeterd.

4.4. Intern advies en toetsing

Loodsteam Intelligente Toegang
Het VO is op 18 november 2024 ter advies voorgelegd aan het Loodsteam Intelligente Toegang. Er is vooral aandacht besteed aan mogelijke opties om de aansluiting Haaksbergweg – Johan Cruijff Boulevard vorm te geven. Deze variëren van camerabewaking tot zware antiterrorisme maatregelen. Er is geconcludeerd dat dit in de DO fase samen met de veiligheidscoördinator van stadsdeel Zuidoost en belangrijke stakeholders (politie, regieorganisatie OMC en mogelijk OOV) verder wordt onderzocht en uitgewerkt.

Expertiseteam OR&M
Het VO is op 19 november 2024 ter advies voorgelegd aan het Expertiseteam OR&M. Er is positief gereageerd op het VO. Enkele adviezen zijn meegegeven om het ontwerp in de DO fase verder te optimaliseren. Zo adviseert het Expertiseteam OR&M om te onderzoeken of groenbakken kunnen worden vervangen door beplanting in de volle grond. Ook is er meegedacht over zebrapaden en oversteekbaarheid, inpassing van bovengrondse GFE-containers en een hellingbaan op de steiger. De adviezen van het Expertiseteam OR&M worden verder bestudeerd in de DO fase.

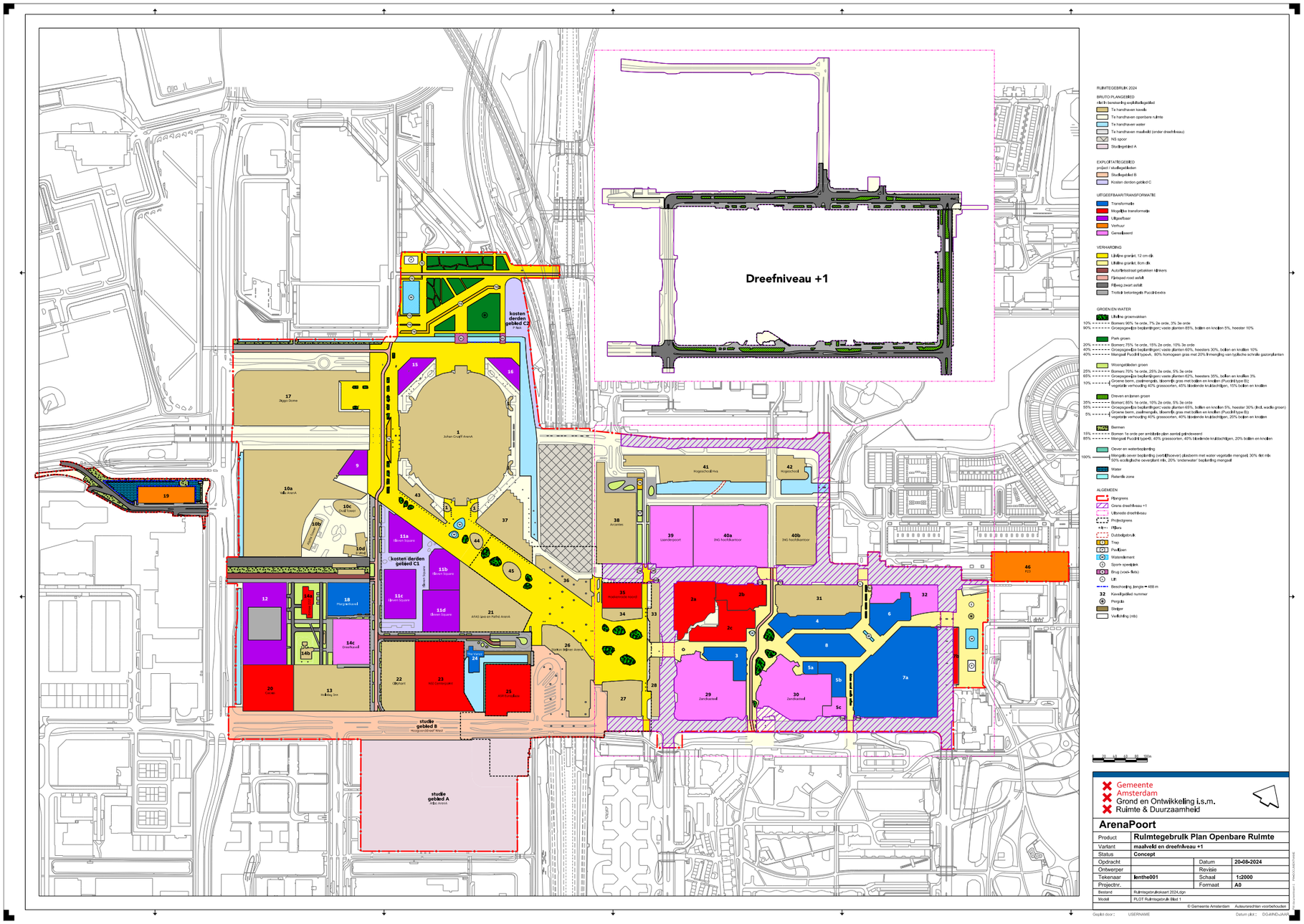
WVA
Het VO is op 24 oktober en 21 november 2024 ter bespreking voorgelegd aan de WVA. Op basis van de feedback vanuit de WVA is de aansluiting Haaksbergweg – Hoogoorddreef geoptimaliseerd voor auto's, fietsers en voetgangers. De WVA vraagt zich af of en hoe de fietsstraat zich in spitssituaties laat combineren met in- en uitrijdend autoverkeer, maar concludeert dat de praktijk dit moet uitwijzen. Op 21 november 2024 heeft de WVA akkoord gegeven op het VO.

Beheer stadsdeel Zuidoost
Het VO is op 21 november 2024 ter bespreking voorgelegd aan het Beheeroverleg stadsdeel Zuidoost. Er is feedback gegeven op onder andere de toepassing en het beheer van groen en op het optimaliseren van de toegepaste bestrating. Ook is er aandacht gevraagd voor invalide parkeren en laad- en losmogelijkheden. De feedback wordt op veel onderdelen verwerkt in het ontwerp. Op 21 november 2024 heeft het Beheer stadsdeel Zuidoost akkoord gegeven op het VO.

4.5. Besluitvorming

Het VO voor De Groene Verblijfspas wordt begin 2025 ter vaststelling voorgelegd aan het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuidoost.

De ruimtegebruikskaart voor ArenAPoort (vastgesteld september 2024)



5. Financiën

5. Financiën

5.1. Ruimtegebruikskaart

Voor ArenAPoort is er een ruimtegebruikskaart opgesteld. Deze is in september 2024 door de ambtelijk opdrachtgever Zuidoost vastgesteld. De ruimtegebruikskaart is gekoppeld aan het POR en laat per deelgebied zien wat zowel de ruimtelijke als de financiële kaders zijn die als uitgangspunt dienen bij de nieuwe ontwerpen voor de openbare ruimte. Aan de hand van de ruimtegebruikskaart zijn er bedragen in de grondexploitatie ArenAPoort gereserveerd voor de aanleg van deze deelgebieden in de openbare ruimte. Ook is het door de ruimtegebruikskaart eenvoudiger om ontwerpwijzigingen (bijvoorbeeld in scope of materialisering) te herkennen en om de financiële consequenties hiervan te kunnen ramen.

5.2. Aanlegkosten

De aanlegkosten voor de openbare ruimte van De Groene Verblijfspas zijn in oktober 2024 geraamd, als onderdeel van de raming voor het Plan Openbare Ruimte (POR) ArenAPoort. Dit is gebeurd op basis van de ruimtegebruikskaart waarin het ontwerp is opgenomen en waaraan het is getoetst. Voor De Groene Verblijfspas kan deze raming worden gezien als een VO raming: het ontwerp en de materialen komen overeen met de ruimtegebruikskaart. Opgemerkt wordt dat de financiële haalbaarheid van het POR parallel plaatsvindt aan het ontwerpproces van De Groene Verblijfspas. Hoewel het niet wordt verwacht kan het zijn dat de besluitvorming nog van invloed is op het totale beschikbare budget. Hierop hoeft niet te worden gewacht. Eventuele noodzakelijke bezuinigingen kunnen in de DO fase plaatsvinden.

De inrichtingskosten voor de definitieve inrichting van De Groene Verblijfspas zijn gedekt vanuit de grondexploitatie ArenAPoort.

De tijdelijke inrichting van De Groene Verblijfspas wordt uitgewerkt en geraamd in de DO fase. Hierbij wordt het definitieve profiel al aangelegd, maar worden materialen zoveel als mogelijk hergebruikt en wordt er vooral sober en doelmatig ingericht. In de grondexploitatie ArenAPoort is al een reservering opgenomen voor de aanlegkosten van de tijdelijke inrichting.

5.3. Beheerkosten

Het ontwerp voor De Groene Verblijfspas bestaat grotendeels uit materialen die voldoen aan de Puccini-standaard. Veel van deze materialen zijn ook in het POR ArenAPoort opgenomen. Verder is er een aantal specials in het plan opgenomen, te weten het vlonder, groenbakken, en zitbanken.

In de DO fase wordt een gedetailleerde beheerkostenraming opgesteld en aangeleverd. Deze geeft inzicht in de beheerkosten van het grote aandeel Puccini-materialen in het ontwerp. Dit betreft veelal standaard beheergelden. Ook de beheerkosten van de specials worden in de DO fase geraamd. Dit gebeurt op basis van de beheerkosten van soortgelijke specials elders in de stad. De beheerkostenraming wordt, als onderdeel van het DO, aan de beheerders (V&OR en Stadswerken) voorgelegd tijdens het Beheertoetsoverleg.

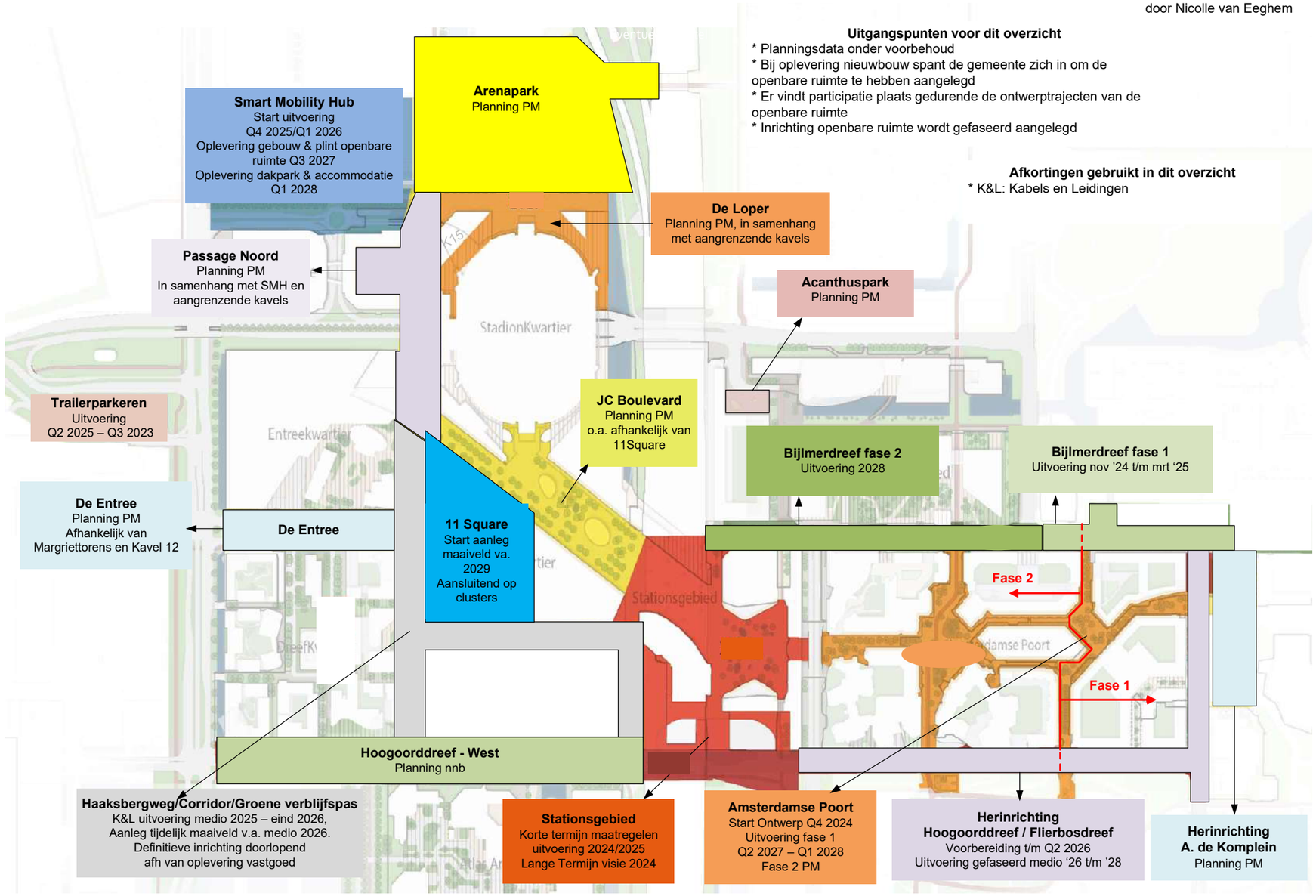
In het POR ArenAPoort is het beheerniveau voor de toekomstige openbare ruimte afgestemd met de beheerders (Stadswerken en V&OR) en vastgelegd. Uitgangspunt daarbij is dat zolang er binnen de Puccini-standaard wordt gewerkt, het budget voor beheer en onderhoud past bij het Puccini-niveau van de materialisering. Dit uitgangspunt geldt voor alle deelgebieden in de openbare ruimte van ArenAPoort. Het toekomstig Puccini-niveau van De Groene Verblijfspas is vastgesteld op een niveau passend bij een centrum gebied.

Planning projecten openbare ruimte ArenAPoort

door Nicolle van Eeghem

Uitgangspunten voor dit overzicht
* Planningsdata onder voorbehoud
* Bij oplevering nieuwbouw spant de gemeente zich in om de openbare ruimte te hebben aangelegd
* Er vindt participatie plaats gedurende de ontwerptrajecten van de openbare ruimte
* Inrichting openbare ruimte wordt gefaseerd aangelegd

Afkortingen gebruikt in dit overzicht
* K&L: Kabels en Leidingen



6. Planning

6.1 Planning

Het VO wordt vastgesteld door het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuidoost. De vaststelling staat gepland voor begin 2025. Aansluitend wordt er gestart met het DO. Medio 2025 wordt gestart met de aanleg van kabels en leidingen in de ondergrond van De Groene Verblijfspas. De werkzaamheden lopen door tot eind 2026. Na afronding van de werkzaamheden wordt de nieuwe openbare ruimte aangelegd. Eerst in een tijdelijke inrichting, tot dat de aangrenzende kavelontwikkelingen gereed zijn en de openbare ruimte definitief kan worden aangelegd. Dit gebeurt naar verwachting gefaseerd tussen 2027 en ongeveer 2030.

6.2. Doorkijk DO

De uitwerking van het DO wordt verzorgd door het Ingenieursbureau (IB) en Royal-Haskoning DHV (RHDHV) in samenwerking met Ruimte en Duurzaamheid (R&D). In de DO-fase wordt er een ontwerp voor de tijdelijke inrichting (met gefaseerde uitvoering) en twee ontwerpen voor de definitieve inrichting (die elkaar in uitvoering opvolgen) van de openbare ruimte gemaakt. Het Expertise- en het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit worden geconsulteerd, net als de afdeling beheer van stadsdeel Zuidoost. Er worden er geactualiseerde ramingen voor de aanleg- en beheerkosten opgesteld. Het DO wordt vastgesteld door het stadsdeel Zuidoost. De DO-fase start begin 2025 na vaststelling van het VO. De verwachte doorlooptijd van de DO-fase is 6 tot 9 maanden. In de DO fase is er specifieke aandacht voor:

- Gedetailleerde en geactualiseerde raming aanleg- en beheerkosten
- Afstemming met beheerders over beheer van specials (buiten Puccini)
- Ontwerpen tijdelijke inrichting en fasering aanleg (efficiënte keuzes maken)

Bij de overdracht wordt er een aantal nader te maken ontwerpkeuzes genoemd die in de DO fase samen met betrokkenen dienen te worden genomen. Dit zijn onder andere de keuze voor verzinkbare palen of detectiecamera's op de Haaksbergweg, en de toe- en inpassing van een hellingbaan op de vlonder bij de waterpartij.

6.3. Communicatie

Na de vaststelling van het VO wordt het ontwerp gedeeld met de stakeholders die in de VO-fase zijn betrokken en geconsulteerd. Indien mogelijk wordt er via de verschillende kanalen van de gemeente Amsterdam aandacht besteed aan het ontwerp.

7. Bronnen

Beleidskaders (gemeente Amsterdam)

- Coalitieakkoord 2022–2026 (gemeente Amsterdam, 2022)
- Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (gemeente Amsterdam, 2021)
- Hoogbouwbeleid Amsterdam (gemeente Amsterdam, 2023)

Mobiliteit

- Beleidskader Verkeersnetten (gemeente Amsterdam, 2018 en 2023)
- Afwegingskader: Fietsstraten, Fietspaden en Fietsstroken (gemeente Amsterdam, 2021)
- Leidraad Centrale Verkeerscommissie (gemeente Amsterdam, 2011 en 2021)
- Nota parkeernormen Fiets en Scooter (gemeente Amsterdam, 2018)
- Beleidskader Ruimte voor de Voetganger (gemeente Amsterdam, 2023)
- Agenda Amsterdam Autoluw (gemeente Amsterdam, 2020)
- Bouwbrief (2015-130) Gemeenschappelijke fietsenberging bij een woongebouw (gemeente Amsterdam, 2015)

Materialisering

- Beleidskader Puccinimethode: standaard voor het Amsterdamse straatbeeld (gemeente Amsterdam, 2018)
- Handboek Puccini Rood (gemeente Amsterdam, 2021)
- Beleidskader Verlichting (gemeente Amsterdam, 2017)

Groen en water

- Handboek Puccini Groen (gemeente Amsterdam, 2021)
- Handboek Puccini Groen (gemeente Amsterdam, 2024)
- Groenvisie 2020–2050: Een leefbare stad voor mens en dier (gemeente Amsterdam, 2020)
- Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen (gemeente Amsterdam, 2018)
- Strategie Klimaatadaptatie Amsterdam (gemeente Amsterdam, 2020)
- Omgevingsprogramma riolering 2022-2027 (gemeente Amsterdam, 2022)
- Rainproof Amsterdam (gemeente Amsterdam, 2024)

Ontwikkelkaders (ArenAPoort)

- Ontwikkelstrategie ArenAPoort 2030 (gemeente Amsterdam, 2022)
- Plan openbare ruimte ArenAPoort (gemeente Amsterdam, 2024 – concept)

Onderzoeken

- Crowd-simulatie ArenAPoort West (Goudappel, 2023)
- Inventarisatie parkeerlocaties Amsterdam Zuidoost (Ecorys, 2023)
- Windhinderonderzoek ArenAPoort West (Peutz, 2023)
- Windhinderonderzoek ArenAPoort West (Actiflow, 2023)
- Grondwateronderzoek ArenAPoort West (IB, 2022)

Overige

- Richtlijn Openbare Verlichting (R-OVL, 2023) en Politiekeurmerk Veilig Wonen (2021)
- Handreiking Bluswatervoorzieningen en Bereikbaarheid (gemeente Amsterdam, 2019)
- Handleiding Windhinder en Windgevaar (gemeente Rotterdam, 2023)
- Geactualiseerde aanbevelingen voor afsluitpalen op fietspaden (CROW Fietsberaad, 2022)
- Handboek voor toegankelijkheid: over de ergonomie van buitenruimten, gebouwen en woningen (Vakmedianet BouwCommunitie, 2013)

Colofon

R&D
Sander van Leusden
Mirjam Wullings
Jasper Pijls

Verkeer
Henk Groenwegen
Maarten Nulle
Bart Schalkwijk

PMB
Wietze Gelmers
Annique Guyaux

IB
Helmer Nijland
Kardo Kadir
Carolina Martinho
Ramón François

Ruimte en Duurzaamheid
Gemeente Amsterdam