Gemeente Amsterdam

Mei 2024

Nota van uitgangspunten

Gulden Winckelstraat en Lidewijdepad

Opstellers	Goedgekeurd en vrijgegeven	Paraaf	Datum
Anja Binnekamp / Rene van Kuyk	Winfried Pieroelie		25 oktober 2023
Anja Binnekamp / Rene van Kuyk	Matthijs Opheikens		20 maart 2024

Colofon

Verantwoordelijk wethouder
Ester Fabriek

Opdrachtgever Project herinrichting Gulden Winckelstraat en Lidewijdepad
Matthijs Opheikens, ambtelijk Opdrachtgever V&OR

0. Samenvatting **4**

1. Inleiding **5**
1.1 Aanleiding 5
1.2 Doel nota 5
1.3 Opbouw nota 6
1.4 Historie planvorming 6

2 Huidige situatie **8**
2.1 Status 8
2.2 Dwarsprofiel en materiaal 8
2.2 Groen 11
2.3 Verkeer en parkeren 11

3. De context **12**
3.1 Cultuurhistorie 12
3.2 De openbare ruimte van Bosleeuw Midden 13
3.3. Plusnet fietsroute 13

4. Ontwerpverkenning **17**
4.1 Wensen van de buurt 17
4.2 Vormgeving Plusnet fiets 17

5. Uitgangspunten ontwerp **21**
5.1 Ruimtelijk beeld 21
5.2 Groen 21
5.3 Verkeer en parkeren 24
5.4 Verlichting 27
5.5 Spelen 28
5.6 Afval 28
5.7 Duurzaamheid tenzij… 29
5.8 Amsterdamse standaard voor inrichting openbare ruimte - Puccini 30

6. Vervolgproces **31**

Bijlagen **32**
Bijlage 1: Bovenaanzicht bestaande situatie 32
Bijlage 2: Uitkomsten verkeerstelling Willem Leevendstraat 2018 33
Bijlage 3: Schema weging verblijfs- en verkeerfunctie Afwegingskader fietsstraten 34
Bijlage 4: Amsterdamse voorbeelden 35
Bijlage 5: Overzicht standpunten stakeholders 36
Bijlage 6: Ontwerp Gulden Winckelstraat en Lidewijdepad 38

0. Samenvatting

Voor het ontwerp van alle straten in Bosleeuw Midden is in 2016 een Visie openbare ruimte vastgesteld. De meeste straten zijn heringericht. De Gulden Winckelstraat en het Lidewijdepad zijn de laatste straten uit Bosleeuw Midden die aan de beurt zijn. Sinds 2016 is het beleid op een aantal onderwerpen aangescherpt en gewijzigd. Om deze reden is in deze nota een aantal uitgangspunten uit de visie herijkt en zijn er thema's aan toegevoegd, waarover sinds 2016 (nieuw) beleid is vastgesteld.

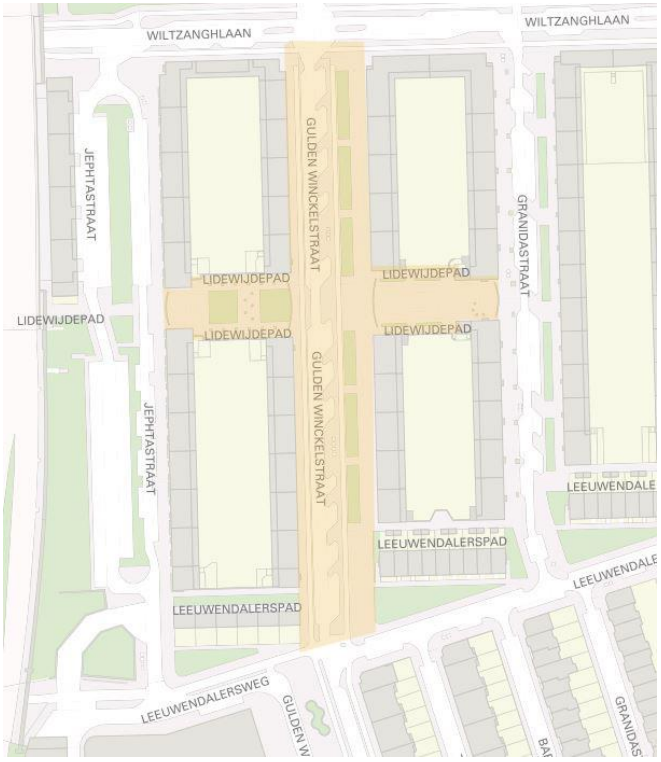
Kort samengevat krijgt de Gulden Winckelstraat en het Lidewijdepad een inrichting met meer bomen en meer oppervlakte groen. De lindes in de Gulden Winckelstraat en de berk blijven behouden. Jonge nog goed verplantbare Japanse sierkersen worden zoveel mogelijk verplant binnen het projectgebied. De rijbaan, parkeervakken en het trottoir worden ingericht volgens de Puccinivoorschriften en in samenhang met de overige onlangs heringerichte straten in de buurt. Dit betekent dat de rijen langsparkeervakken aan de uiteinden rechthoekig zijn conform de overige straten van Bosleeuw Midden. Het Lidewijdepad wordt aan beide zijden flink vergroend; aan de oostzijde komt een speelplek voor kinderen tot tien jaar in het groen.

Er is lang discussie geweest over de vormgeving van de Gulden Winckelstraat omdat deze straat onderdeel is van een Plusnet fietsroute. In de Visie Bosleeuw Midden werd nog een tweerichtingsfietspad aan de oostzijde tussen de bomen opgenomen. Een tweerichtingsfietspad past niet in het huidige beleid. De Gulden Winckelstraat is Plusnet fiets maar de straat voldoet niet aan de functionele voorwaarden uit het Afwegingskader fietsstraten, fietspaden en fietsstroken voor de inrichting als fietsstraat in rood asfalt. Daarom richten we de straat in met klinkers in de rijbaan en een fietsstrook in tegengestelde richting. Dit gaat weliswaar in in tegen de wensen van de Fietsersbond en de Vervoerregio Amsterdam maar de variant is een uitkomst na een zorgvuldige afweging.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De Gulden Winckelstraat en het Lidewijdepad zijn de laatste delen van de openbare ruimte in de buurt Bosleeuw Midden die heringericht worden. De overige straten zijn al heringericht op basis van de Visie openbare ruimte Bosleeuw Midden uit 2016. In 2021 is al een participatiebijeenkomst gehouden over de invulling van het groen in de Gulden Winckelstraat en over het ontwerp voor het Lidewijdepad. Daarna is besloten om met dit deel te wachten tot na de renovatie van de woonblokken. Het idee was om zo de nieuwe bewoners te kunnen betrekken bij het uitwerken van het ontwerp van het Lidewijdepad en het groen in de Gulden Winckelstraat.



Afbeelding: Kaart van het projectgebied

1.2 Doel nota

Het doel van deze nota is om een ontwerp op te stellen voor het projectgebied dat voldoet aan de actuele inzichten over een verkeersveilige, en kwalitatief goede en samenhangende inrichting, zoals vastgelegd in de beleidskaders van de gemeente Amsterdam. Ook moet het ontwerp passen binnen de Visie, voor zover deze niet strijdig is met nieuw beleid en worden wensen van bewoners als deze acceptabel, realistisch en haalbaar zijn en passen binnen de kaders meegenomen in het ontwerp.

Sinds de visie in 2016 is vastgesteld, is het beleid op een aantal onderwerpen aangescherpt en gewijzigd. Om deze reden wordt een aantal uitgangspunten uit de visie herijkt. Op basis van de nog geldende en de herijkte uitgangspunten, maken we onderbouwde ontwerpkeuzes voor een voorkeursvariant. We doen dit aan de hand van de thema's uit de standaard Nota van uitgangspunten (NVU), als onderdeel van het Plan en besluitvormingsproces (PBI). Dit betekent dat de nota van uitgangspunten behalve een herijking van de Visie uit 2016 ook verbreed is met thema's uit de standaard NVU. Een voorbeeld hiervan is het thema 'voetganger'.

1.3 Opbouw nota

In hoofdstuk 2 zoomen we in op de huidige situatie van het projectgebied en in hoofdstuk 3 kijken we naar het projectgebied als deel van een buurt en de ontwikkelingen en omgevingsprojecten die daar spelen. In hoofdstuk 4 Vervolgens behandelen we de wensen uit de buurt en verkennen we ontwerpvarianten. In hoofdstuk 5 behandelen we per thema de visie, eisen en wensen aan het ontwerp onder het kopje 'ambitie' en onder het kopje 'uitgangspunten' wordt uiteengezet wat dit betekent voor het ontwerp. Aansluitend hierop volgt in hoofdstuk 6 een korte beschrijving van het vervolgproces en de besluitvorming.

1.4 Historie planvorming

Eind 2009 is het Vernieuwingsplan Bosleeuw-Midden 'Een plek om te groeien vastgesteld. Naast een sociaal programma, werd in het plan ingezet op de fysieke vernieuwing door sloop, nieuwbouw en renovatie van woningen en de herinrichting van de openbare ruimte. Doel van de herinrichting is een aantrekkelijk, schone, samenhangende en veilige openbare ruimte, met ruimte voor ontmoeten en vergroening.

In april 2015 stemde de stadsdeelraad van West in met de sloop van 48 kleine woningen aan het Leeuwendalerspad (de piggelmeewoningen), de vervanging door nieuwbouw en de grondexploitatie voor de herinrichting van de openbare ruimte rond de nieuwe woningen. Ook werd een krediet uit het parkeerfonds vastgesteld voor de aanpak van de rest van de openbare ruimte van Bosleeuw Midden.

Visie openbare ruimte Bosleeuw Midden 2016

Voor de hoofdlijnen van alle ontwerpen voor de openbare ruime van Bosleeuw Midden is in 2016 een Visie Openbare ruimte Bosleeuw Midden vastgesteld. Deze visie is een vertaalslag van de toen geldende beleidskaders voor de openbare ruimte en de resultaten van de participatie met de buurt. De meest relevante beleidskaders waren (een eerdere versie van) het beleidskader Puccinimethode, de Agenda Groen, Amsterdam Rainproof en de parkeernota's voor de fiets en de auto. Onderstaande afbeelding is een kadertekening voor de inrichting van de openbare ruimte van Bosleeuw Midden uit de Visie.



De belangrijkste uitgangspunten in de visie gaan over het zoveel mogelijk behouden van de bestaande bomen, het vergroenen van de openbare ruimte en de verbetering van het straatbeeld door de omvorming van schuin- naar langsparkeren. Dit laatste onder de voorwaarde dat het aantal parkeerplekken in de buurt als geheel gelijk blijft aan de oude situatie. Verder wordt het aantal fietsparkeerplekken bepaald op basis van de behoefte die blijkt uit tellingen. Het gaat om de fietsen die ook daadwerkelijk gebruikt worden. De hoofdinfrastructuur in de buurt en de verkeerscirculatie blijven zoals het was, met uitzondering van het fietsverkeer in de Gulden Winckelstraat. Voor spelen zijn twee locaties aangewezen, het Hertspieghelplein en het Lidewijdepad.

2 Huidige situatie

2.1 Status

Volgens de landelijke categorisering van het wegennet is de Gulden Winckelstraat een erftoegangsweg[1]. In onderstaande afbeelding wordt het huidige profiel weergegeven. Vín het Beleidskader verkeersnetten is de Gulden Winckelstraat gecategoriseerd als Plusnet fiets. Het Lidewijdepad is een verblijfs- en voetgangersgebied.

2.2 Dwarsprofiel en materiaal



Dwarsprofiel bestaande situatie Gulden Winckelstraat; overgenomen uit de visie 2016

In bijlage 1 is een bovenaanzicht van de bestaande situatie weergegeven.

[1] Erftoegangswegen bieden directe toegang tot verblijfsgebieden op de plaats van herkomst en bestemming (uitwisseling). Verblijven staat in deze gebieden centraal en het autoverkeer dient zich aan te passen (met name door lage rijsnelheden). Zie factsheet SWOV (2023). *Principes voor een veilig wegennet*

Gulden Winckelstraat

De Gulden Winckelstraat heeft samen met de Jephtastraat het breedste profiel in Bosleeuw Midden. In totaal is het profiel tussen de gevels meer dan 30 m. breed. Er is veel ruimte voor de voetganger, met name aan de oostzijde. Er zijn langsparkeervakken aan de westkant van 1,75 m. breed en schuinparkeervakken aan de oostkant. De rijbaan is 3,55 m. breed. De vrijliggende fietspaden hebben een breedte van circa 2 m.

De verharding is in redelijke tot goede staat en bestaat uit betonstraatstenen op de rijbaan en in de parkeervakken en 30 x 30-tegels op het trottoir en het fietspad (rode tegels).



Gulden Winckelstraat huidige situatie rijbaan



Gulden Winckelstraat jaren vijftig





De Gulden Winckelstraat trottoir westzijde

Lidewijdepad

Het Lidewijdepad is een belangrijke oost-west georiënteerde verblijfsruimte in Bosleeuw Midden met overwegend een groene inrichting aan de westzijde en een op spelen gerichte inrichting aan de oostzijde.



Huidige situatie Lidewijdepad (oostzijde)



Huidige situatie Lidewijdepad (westtzijde)



Lidewijdepad jaren vijftig

2.2 Groen

Bomen

In de Gulden Winckelstraat bevindt zich een dubbele rij bomen aan de oostzijde van de rijbaan, één rij staat in de lengte over de straat tussen de schuine parkeervakken, de ander bevindt zich in de groenvakken. Het zijn verschillende soorten lindes. Een enkel exemplaar dateert nog uit de jaren vijftig. Op het Lidewijdepad staan in twee rijen Japanse sierkersen en een ruwe berk aan de westzijde tegen de Jephtastraat aan.
De meeste Japanse sierkersen zijn recent vervangen door nieuwe exemplaren. De conditie van de jonge sierkersen en de berk is redelijk tot goed. De twee oude Japanse sierkersen (aan de westzijde) zijn slecht/matig.

Overig groen

Er zijn zes groenvakken (kijkgroen) in de Gulden Winckelstraat van circa 25 m. lang en 5 m. breed. De groenvakken zijn voorzien van enkele soorten in hoogte variërende heesters. Het zijn vervuilde groenvakken met een matige kwaliteit.

Aan de westzijde van het Lidewijdepad bevinden zich twee grote groenvakken met 'kijkgroen' en een derde driehoekig groenvak met in het midden de berk. Ook de groenvakken van het Lidewijdepad zijn verwilderd en vergrast. Verder staat er een enkele boom en een paar vlinderstruiken.

2.3 Verkeer en parkeren

Verkeer

De Gulden Winckelstraat heeft éénrichtingsverkeer voor de auto van zuid naar noord. De straat is onderdeel van een Plusnet fietsroute en heeft vrijliggende fietspaden van circa 2 m. breed aan beide zijden. Ook de trottoirs zijn breed: 3 m. breed aan de westzijde en ruim 6 m. breed aan de oostzijde tussen de groenvakken en de gevel. De verkeersintensiteiten zijn normaal voor een woonstraat.

Parkeren

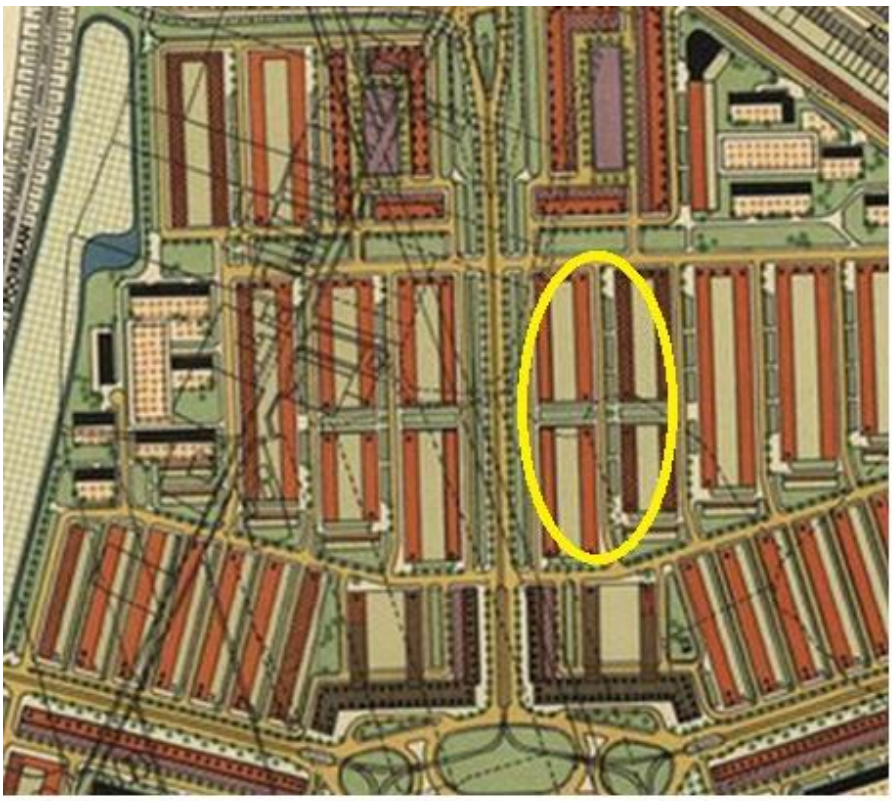
In de Gulden Winckelstraat bevinden zich in 2024 37 langsparkeerplekken aan de westzijde en 40 schuinparkeerplekken aan de oostzijde van de rijbaan. In totaal 77 parkeervakken. In de parkeerbalans voor de buurt die werd opgesteld voor de Visie, is uitgegaan van in totaal 78 parkeervakken (38 aan de oostzijde en 40 aan de westzijde). Volgens de huidige monitoringsgegevens op maps.amsterdam.nl is de bruto parkeerdruk op een doordeweekse avond minder dan 60%.

3. De context

3.1 Cultuurhistorie

Bosleeuw Midden maakt onderdeel uit van het vooroorlogse 'Plan Bosch en Lommer' en wordt als waardevol architectonisch en stedenbouwkundig erfgoed gezien. Hier is voor het eerst op grotere schaal geëxperimenteerd met strokenbouw (in plaats van gesloten bouwblokken) met als doel meer ruimte(beleving) en meer licht in de woonwijk. De openbare ruimte is opgebouwd uit een hiërarchie van lagen van openbaar naar privaat: van doorgaande wegen naar woonstraten en groene voetpaden die zijn verbonden met pleintjes en plantsoenen tot de meer private binnentuinen ingericht als een park. Het Lidewijdepad is bedoeld als speelstraat, maar ook als een route met een reeks verblijfsplekken met inkijk in de binnentuinen. Het Lidewijdepad liep overigens vroeger door naar de Kolenkitbuurt maar is in de jaren zestig doorsneden door de komst van de ring A10.

Op de plattegrond van het uitbreidingsplan Bos en Lommer uit 1935 zijn de strokenbouw en de rechthoekige groenvakken aan de oostzijde van de straat duidelijk waarneembaar. Eén van de grootste verschillen met de huidige situatie is de ringweg A10 die in de jaren zestig is aangelegd. In het plan zijn de grote rechthoekige groenvakken duidelijk waarneembaar.



Plan Bos en Lommer 1935

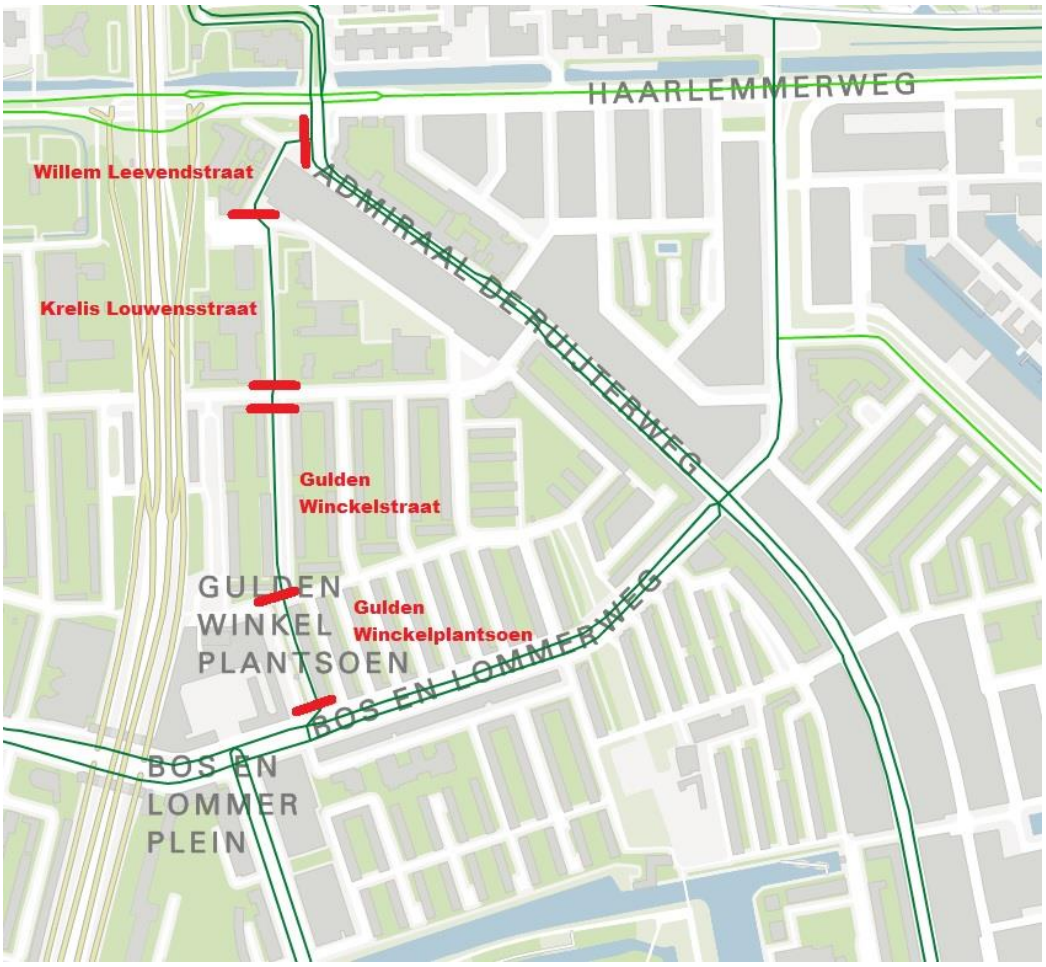
3.2 De openbare ruimte van Bosleeuw Midden

Alle straten in Bosleeuw Midden zijn in de afgelopen jaren heringericht op basis van de Visie Openbare Ruimte uit 2016 waarin de uitgangspunten binnen het kader van de Puccinimethode zijn geformuleerd. In 2016 was de Puccini nog minder ver ontwikkeld maar Bosleeuw Midden is vrijwel geheel volgens Puccini-voorschriften vormgegeven. Een rij parkeervakken is aan de uiteindes met een rechte hoek vormgegeven. Tegenwoordig schrijft Puccini een stompe hoek voor.

In alle straten zijn de karakteristieke groenvakken aan de oostzijde van de straat behouden gebleven en waar mogelijk doorgetrokken tot de gevel. De schuinparkeervakken aan de oostzijde zijn vervangen door langsparkeren (met uitzondering van de Jephtastraat). De rijbaan en de parkeervakken zijn op hetzelfde niveau en van elkaar gescheiden door een molgoot. De inrichting is conform Puccini klassiek 2 met uitzondering van de rechte hoek van een rij parkeervakken. Het trottoir is voorzien van grijze 30x30 tegels.

3.3. Plusnet fietsroute

Plusnet fietsroute tussen Bos en Lommerweg en Admiraal de Ruyterweg



Plusnet fietsroute tussen Bos en Lommerweg en Admiraal de Ruyterweg.
Donkergroen = plusnet fiets; lichtgroen = hoofdnet fiets.

De Gulden Winckelstraat maakt deel uit van een Plusnet fietsroute[2] die loopt vanaf de Bos en Lommerweg tot aan de Admiraal de Ruijterweg. Deze route is onderdeel van een grotere noord-zuid-fietsroute aan de westzijde van Amsterdam, binnen de ring A10. Het deel tussen de Bos en Lommerweg en de Admiraal de Ruyterweg is in de huidige situatie voor het grootste deel voorzien van vrij liggende fietspaden. Alleen in het meest noordelijke deel, de Willem Leevendstraat zijn recent de vrijliggende fietspaden opgeheven en is het auto- en het fietsverkeer gemengd.



Huidige situatie Willem Leevendstraat

De Krelis Louwenstraat heeft tweerichtingsverkeer en is voorzien van een vrijliggend fietspad aan de oostzijde en een afgebakende fietsstrook aan de westkant. De straat valt onder de gebiedsontwikkeling van het Entreegebied Gulden Winckel, dat als doel heeft om de bedrijven tussen de A10 en de Krelis Louwenstraat te transformeren naar woningen. De wens vanuit het project Entreegebied Gulden Winckel is om ook de Krelis Louwenstraat in te richten als erftoegangsweg met klinkers in de rijbaan, conform de Willem Leevendstraat. Hiermee wordt het woon- en verblijfskarakter van de straat benadrukt.



Huidige situatie Krelis Louwenstraat

[2] In het beleidskader verkeersnetten staat op welke plekken er prioriteit wordt gegeven aan welke verkeersdeelnemers (voetganger, fiets, auto, OV) en welke eisen er worden gesteld aan de infrastructuur. Het is geen blauwdruk. Per geval is een zorgvuldige afweging en maatwerk nodig.

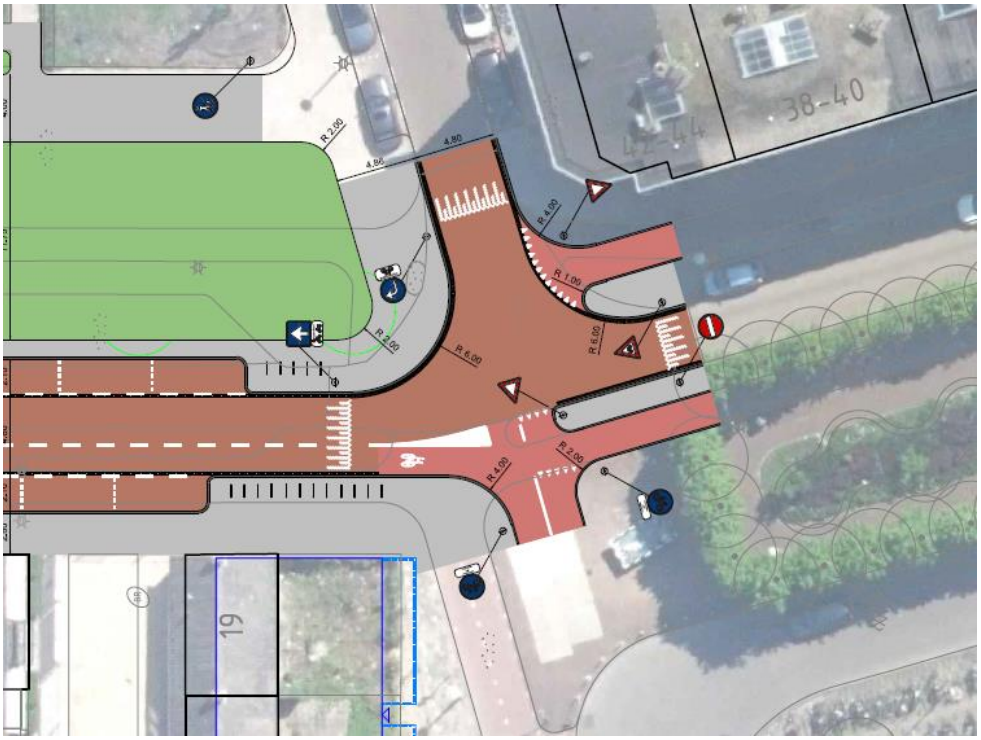
Ook de Gulden Winckelstraat en het Gulden Winckelplantsoen zijn beiden voorzien van vrijliggende fietspaden. Het Gulden Winckelplantsoen heeft een afwijkend profiel met een rijbaan in asfalt langs de winkels in twee richtingen, een plein in het midden en een ventweg met vrijliggende fietspaden aan de oostzijde. Het Gulden Winckelplantsoen loopt van de Leeuwendalersweg in het noorden naar de Bos en Lommerweg in het zuiden. In 2015 heeft het Dagelijks Bestuur van stadsdeel West gekozen voor het herinrichten van het Gulden Winckelplantsoen tot een groot voetgangersgebied. Door risico's, o.a. op het vlak van de verkeerscirculatie, het gebrek aan draagvlak voor de kap van de leilindes, en de ontbrekende financiële middelen voor de aansluiting op de Bos en Lommerweg, is in 2017 tot uitstel besloten. Dit betekent dat het van belang is dat het toekomstig profiel goed moet worden aangesloten op het huidige profiel van het Gulden Winckelplantsoen.



Huidige situatie Gulden Winckelplantsoen

Leeuwendalersweg

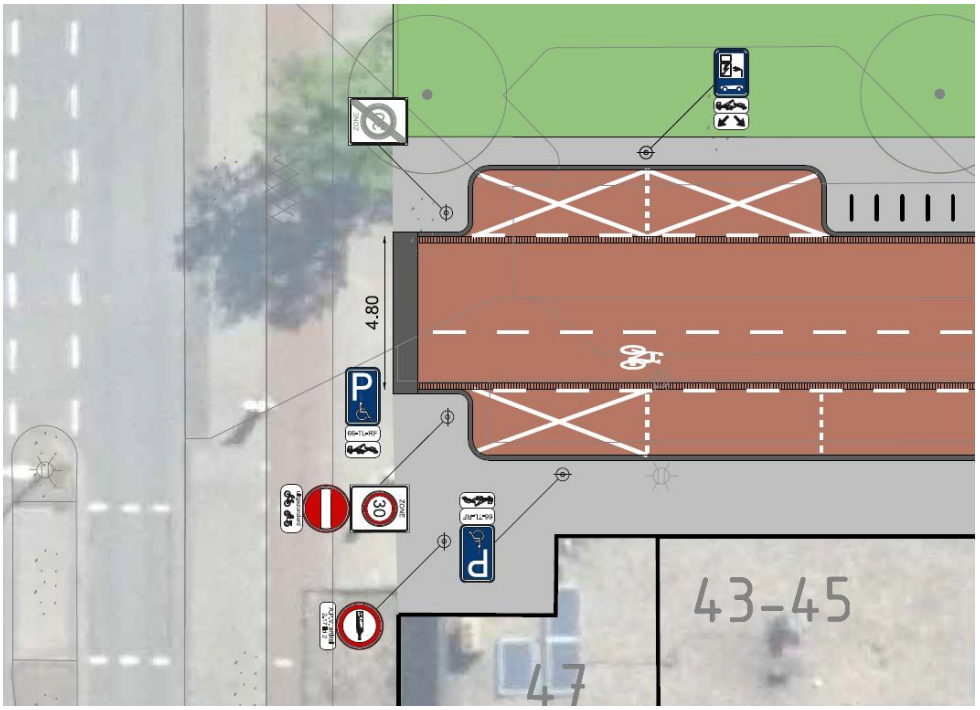
Alle noord-zuid georiënteerde straten in Bosleeuw Midden worden aan de zuidzijde begrensd door de Leeuwendalersweg. Het is een belangrijke buurtontsluitingsweg. Een gedeelte van de Leeuwendalersweg krijgt een nieuw profiel. Op 16 januari 2024 is een aangepast maaiveld ontwerp vastgesteld voor de Leeuwendalersweg tussen de Ringweg A10 en het Gulden Winckelstraat. Zie afbeelding hieronder. De vrijliggende fietspaden worden hier opgeheven. De aansluitende driehoekige plantsoentjes worden behouden en verbeterd.



Aansluiting op nieuwe inrichting Leeuwendalersweg

Wiltzanghlaan

In het noorden grenst de Gulden Winckelstraat aan de Wiltzanghlaan. Dit is een gebiedsontsluitingweg die een barrière vormt tussen Bosleeuw Midden en Bosleeuw Noord.



Detail aansluiting op de Wiltzanghlaan

4. Ontwerpverkenning

4.1 Wensen van de buurt

In de aanloop naar de totstandkoming van de Visie zijn bewoners gevraagd naar hun wensen voor de buurt.

Wensen die relevantie hebben voor de Gulden Winckelstraat en het Lidewijdepad zijn:

- kindvriendelijke inrichting,
- ontmoetingsruimtes,
- sociale veiligheid,
- de stedenbouwkundige waarde van de (oostelijke ligging van de) groenstroken,
- uitbreiding van fietsparkeerplekken
- een goede aansluiting van het Lidewijdepad op de binnentuinen.
- Ook is er in 2022 gesproken met buurtbewoners op locatie over de nieuwe inrichting waarin wens geuit werd voor meer groen en handhaving van speelfunctie het Lidewijdepad. Ook is de overlast van ratten ter sprake gekomen.

De wensen passen binnen de beleidskaders en nemen we mee in het ontwerp door te voorzien in een speelplek voor kinderen onder de tien jaar, voldoende zitgelegenheid op het Lidewijdepad, de introductie van zitplekken in het groen van de Gulden Winckelstraat en een uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit op basis van de huidige aantallen op straat. In het kader van de sociale veiligheid vermijden we dichte, hoge en grote heestervolumes die het zicht op ooghoogte belemmeren.

Bewoners hebben in 2015/2016 naar aanleiding van een inspraakversie van de Visie verzocht om vrijliggende fietspaden te behouden. Dit resulteerde in het opnemen van een tweerichtingsfietspad tussen de bomen in het ontwerp van de Gulden Winckelstraat. Dit uitgangspunt wordt in deze Nota heroverwogen.

4.2 Vormgeving Plusnet fiets

De rijbaan aan de westzijde blijft globaal dezelfde positie houden omdat dit aansluit op het wegennet en omdat we alleen dan de dubbele bomenrij aan de oostzijde van de straat kunnen behouden. In het nieuwe profiel gaan we geen vrijliggende fietspaden meer opnemen in het ontwerp, ook geen tweerichtings-fietspad tussen de bomen. Vrijliggende fietspaden in een 30 km zone passen niet in de landelijke richtlijnen voor Duurzaam Veilig [3] en worden in Amsterdam in 30 km zones alleen bij uitzondering toegepast wanneer daar in lokale situaties op grond van verkeersveiligheid behoefte aan is[4]. De Gulden Winckelstraat is een relatief rustige erftoegangsweg met relatief weinig auto- en fietsverkeer (zie kader blz. 18). Het tweerichtingsfietspad wordt daarom niet opgenomen in het ontwerp.

[3] Een belangrijk principe van Duurzaam Veilig is dat een uniforme inrichting zorgt voor de herkenbaarheid van de weg en een veiliger verkeersgedrag. In een 30km-gebied wordt fietsverkeer volgens 'Duurzaam Veilig' gemengd met autoverkeer.

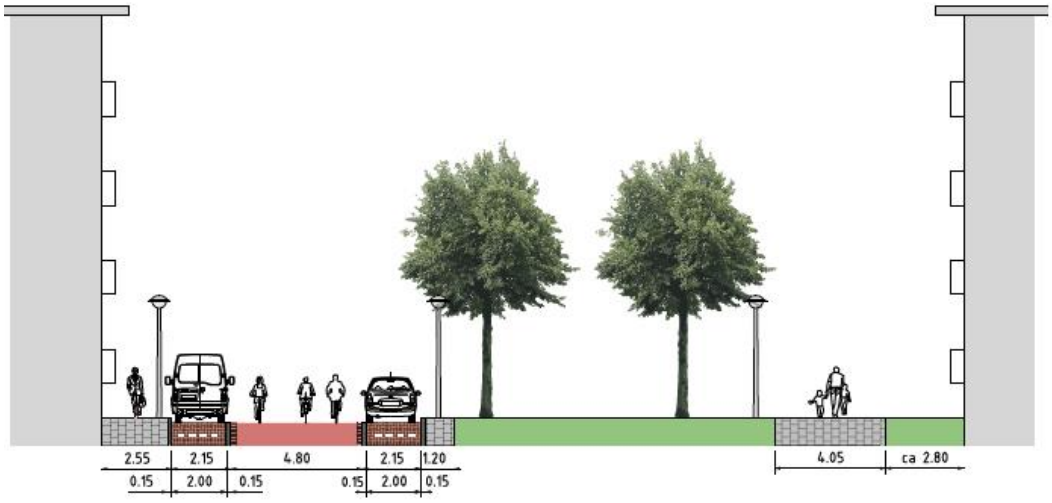
[4] Zie leidraad CVC, ontwerprichtlijnen voor (veilige) straten in Amsterdam, paragraaf 4.4.

Intensiteit autoverkeer
Er is weinig autoverkeer omdat er geen directe verbinding is vanaf de Bos en Lommerweg naar de Wiltzanghlaan. Er zijn geen recente tellingen van het autoverkeer. Er zijn wel gegevens over de naastgelegen Jephtastraat. In 2014 reden hier 2000 auto's per etmaal. In de Jepthastraat is het autoverkeer drukker dan in de Gulden Winckelstraat vanwege de parkeergarage.

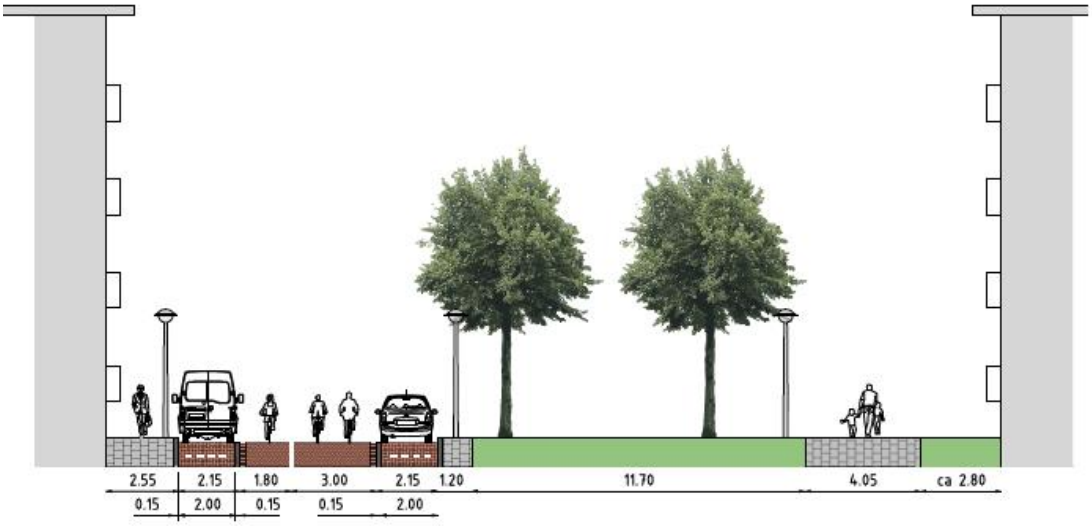
Intensiteit fietsverkeer
Ook is de fietsverkeersintensiteit niet hoog op de Plusnet fietsroute niet hoog. Tellingen uit 2018 over de Willem Leevendstraat wijzen in deze richting. Zie **bijlage 2.** In de Willem Leevendstraat zijn 2250 fietsers per etmaal geteld. Een toename van het fietsverkeer van 25% van 2018 tot heden, leidt tot hooguit 3.000 fietsers per etmaal in de Willem Leevendstaat in 2023.

Afwegen varianten fietsverkeer
In 2021 is er een Afwegingskader fietsstraten, fietspaden en fietsstroken vastgesteld, als hulpmiddel om een keuze voor de vormgeving van Plus- en Hoofdnet fiets in 30km straten (zie **bijlage 3**). Dit kader is inmiddels onderdeel van het handboek Rood (Puccinimethode). Volgens het Afwegingskader fietsstraten zijn er twee mogelijke ontwerpvarianten voor de Gulden Winckelstraat:

1. Een fietsstraat in rood asfalt.



2. Een rijweg in elementenverharding (klinkers) met een fietsstrook in tegengestelde richting. Hierna genoemd: rijweg in klinkers met fietsstrook.



Het wegprofiel tussen de langsparkeervakken is in beide varianten even breed, namelijk 4,80 m.
Een breder profiel betekent dat de trottoirband van de oostelijke parkeervakken richting de bomenrij opschuift waardoor er onnodige schade wordt aangericht aan het wortelpakket van de bomen.
Het profiel kan niet naar het westen opschuiven omdat het trottoir aan de westzijde dan te smal wordt.

In bijlage 4 zijn foto's opgenomen van Amsterdamse voorbeelden van beide varianten.

Als er voldoende ruimte is voor verblijf én fietsverkeer, kan de route volgens het Afwegingskader in principe worden aangelegd in rood asfalt. Dan hoeft niet te worden gewogen welk belang zwaarder weegt. De rijbaan kan door de ligging van de bomen en de aansluiting op wegennet niet van positie wijzigen. De ruimte in het profiel voor fiets en auto blijft dus beperkt.

Het kader stelt ook dat een straat alleen ingericht wordt als fietsstraat in rood asfalt als er veel fietsverkeer is. De fietsintensiteit in de Gulden Winckelstraat is fors lager dan de voorwaarde van 10.000 per etmaal. (zie ook kader op blz. 18, in paragraaf 4.1). De fietsverkeersintensiteit kan in de toekomst gaan toenemen door de gebiedsontwikkeling van Havenstad en Sloterdijk, maar dit is een proces dat pas op heel lange termijneffect kan hebben op deze route. .

Omdat er niet alleen weinig fiets- maar ook weinig autoverkeer is in deze straat, wordt het éénrichtingsverkeer auto en het tweerichtingsverkeer fiets gemengd op een rijbaan van 4,80 m. breed. De rijbaan wordt uitgevoerd in gebakken klinkers in keperverband met een gemarkeerde fietsstrook van 1,80 m. voor de fietsers in tegengestelde richting.

Asfalt is weliswaar iets beter is voor het fietscomfort en de doorstroomsnelheid dan klinkers, maar ook klinkers scoren goed op deze criteria mits er geen kuilvorming optreedt. Een goede fundering voorkomt kuilvorming en door de bomen zowel boven- als ondergronds een goede groeiplaats te geven is er in de toekomst minder kans op wortelopdruk van de bestrating. Tegelijkertijd geeft een verharding in klinkers het signaal af aan de fietser dat de route in een woonbuurt ligt en dat ook andere gebruikers zijn van de openbare ruimte waarmee rekening

moet worden gehouden.

Daarbij komt dat de Plusnet fietsroute in zijn geheel in asfalt moet worden uitgevoerd, voor de herkenbaarheid maar ook om versnippering van het straatbeeld te voorkomen. Voor de toekomstige inrichting van de Krelis Louwenstraat is een uitgesproken voorkeur voor klinkers en niet voor asfalt omdat dit beter past in een woonstraat waar de woonfunctie hogere prioriteit krijgt dan de (fiets)verkeersfunctie. Ook is er al een begin gemaakt met de inrichting met klinkers en het opheffen van de fietspaden in de Willem Leevendstraat, het noordelijkste deel van deze route.

De varianten zijn ter advies voorgelegd aan verschillende belanghebbende partijen: het expertiseteam Openbare ruimte en Mobiliteit, het Programma Fiets, de Fietsersbond, de Vervoerregio Amsterdam (VRA), de Afdeling Ruimte en Duurzaamheid (R&D) en het projectteam Entree Gulden Winckel. In **bijlage 5** staat een overzicht van hun standpunten.

5. Uitgangspunten ontwerp

5.1 Ruimtelijk beeld

In de Visie staat dat de Gulden Winckelstraat een rustig, groen en kwalitatief hoogwaardig beeld krijgt waarin de geparkeerde auto minder dominant aanwezig is.

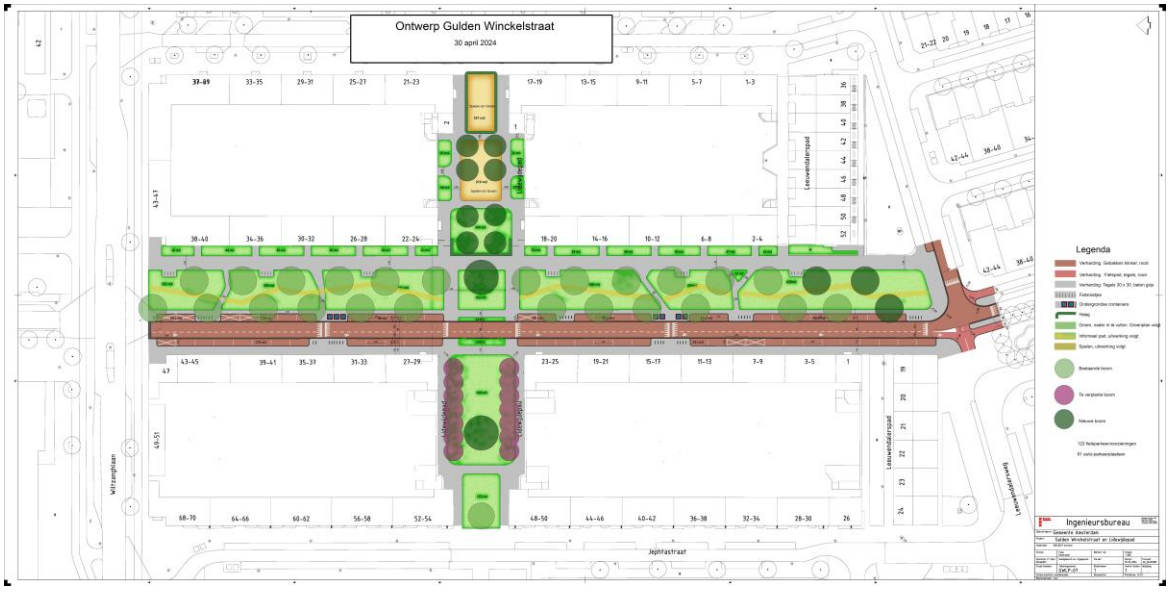
Wij voegen hieraan toe dat het ontwerp de stedenbouwkundige structuur van de grote groenvakken uit het AUP respecteert en beter zichtbaar maakt. Tegelijkertijd passen we het oorspronkelijke plan aan de nieuwe inzichten over klimaat en natuur aan.

Het brede profiel van deze woonstraat biedt kansen voor verdere vergroening, dat ook een vaak geuite wens is van bewoners. Maar globaal blijft het straatbeeld zoals het was; trottoirs langs de gevels, grote groenvakken aan de oostzijde en een dubbele bomenrij.

De bestaande bomen in de Gulden Winckelstraat blijven behouden; gestreefd wordt naar een groter groenvolume van de bomen, zeker nu de westelijke rij in het plantvak komt te staan en dus een betere groeiplaats krijgt. De groenvakken in de straten worden breder. Het huidige kijkgroen van de plantvakken maakt plaats voor verblijfsgroen. De rechthoekige opzet van de vakken blijft hetzelfde, maar de hoeken krijgen wel een ronde en zachtere vormgeving.

Het Lidewijdepad is van oorsprong bestraat met betontegels en voorzien van Aldo van Eijck-speeltoestellen met enkele kleine bomen s in een rij. Langdurige periodes van hitte en droogte vragen hier in de zomers vragen om meer groen, en specifiek om meer schaduwgevende bomen. We houden de rij met kleine bomen in stand aan de westkant. Aan de oostkant waar de speelplek komt komen nieuwe wat grotere bomen (2^{e} grootte). Een kanttekening hierbij is dat er kabels en leidingen liggen op de plek van de nieuwe bomen, waarvan het nog niet duidelijk is of deze verplaatst kunnen worden.

In bijlage 6 treft u de pdf van het ontwerp aan.



5.2 Groen

Amsterdam hecht veel aan groen vanwege de positieve effecten op de gezondheid, de natuur,

sociale welzijn en het klimaat. De bereikbaarheid van het groen, het belang van buurtgroen en de kwaliteitsverbetering van het bestaande groen wordt expliciet genoemd in de groenvisie als na te streven doelen.

Bomen - ambitie

In de Visie gaat men uit van behoud van de bomen, tenzij bomen moeten wijken voor de nieuwbouw en compensatie van bomen vindt zoveel mogelijk plaats binnen het projectgebied. In het nieuwe ontwerp streven we naar behoud van de bestaande bomen, tenzij dat niet mogelijk is door de ondergrondse infrastructuur of door te groot verlies van het wortelpakket. In dat geval worden deze bomen gecompenseerd. Daarnaast breiden we het aantal bomen uit vanwege de vele voordelen voor klimaat, natuur en de leefbaarheid. We grijpen hier de kans aan om voor bomen te kiezen die geen of minder goed verharding verdragen. In de meeste straten is nauwelijks ondergrondse groeiruimte voor bomen en kiezen we noodgedwongen uit een assortiment die een kleine boomspiegel en verharding verdragen. Hier komen de bomen in grote groenvakken te staan. Ook letten we op de waarde voor de natuur.

Bomen- uitgangspunten

In de Gulden Winckelstraat gaan we de dubbele rij lindes behouden en maatregelen nemen om de groeiplaats en de conditie van de bomen te optimaliseren waardoor het groenvolume en de groenwaarde toeneemt. Dit uitgangspunt heeft belangrijke gevolgen voor het dwarsprofiel van de Gulden Winckelstraat. De rijbaan kan niet verplaatst worden richting de bomenrij omdat hierdoor te veel boomwortels verloren gaan. In het ontwerp laten we ingrepen die de wortelzone inperken of de wortels schade toebrengen van deze lindes zo veel als mogelijk achterwege. Dit is ook een argument in de onderbouwing om geen tweerichtingenfietspad tussen de bomen aan te brengen (zie paragraaf 4.3). De dubbele rij lindes zetten we door in zuidelijke richting met 3 nieuwe lindes.

Op het Lidewijdepad staan Japanse sierkersen, waarvan nog 2 oude bomen (in de jaren negentig geplant). De rest is vrij recent vervangen. De oude Sierkersen hebben geen specifieke cultuurhistorische betekenis volgens de boomeffectanalyse (BEA) en zijn niet verplantbaar . Ze hebben een matige/slechte conditie en kunnen in het ontwerp niet worden behouden. De overige Japanse sierkersen gaan we allemaal verplaatsen naar de westkant van het Lidewijdepad. Jonge bomen zijn in de regel goed verplantbaar. De berk die vlakbij de Jephtastraat staat wordt behouden. Aan de oostkant van het Lidewijdepad komen 8 grotere bomen (tweede grootte) in een opstelling van 2 vierkanten. Bijvoorbeeld een Prunus padus 'Watereri' met grote witte trossen in april. Het is een drachtboom voor bijen, een waardboom voor vlinders en een voedselboom voor vogels. Tot slot komt er een grote nieuwe boom in het groenvak midden op de Gulden Winckelstraat en in het groenvak tussen de Japanse sierkersen. De gedachte is om te kiezen voor een tamme kastanje (Castanea sativa) of een Honingboom (Styphnolobium japonicum). Voor de rust en eenheid in het ontwerp kiezen we voor twee dezelfde soorten.

Groenvakken – ambitie

De groenvakken werden gekenmerkt door een sobere en rustige inrichting conform het gedachtegoed van het AUP met gazon, losse heesters en hagen. We willen deze elementen weer gebruiken maar ook aanvullen met soorten die de biodiversiteit versterken. Voor het beplantingsplan nemen we contact op met de stadsecoloog.

Behalve meer groen zijn de verbetering van de belevingswaarde, de ecologische waarde en de waarde van het groen om hittestress tegen te gaan streefpunten in het nieuwe ontwerp. Dit kan door het toegankelijk maken van het groen, door de gebruiker het groen 'in te laten trekken'. Maar ook door het vergroten van de groendiversiteit en door op plekken waar het nu in de zomer nog ondragelijk heet is, bomen te planten. Meer en diverser groen passen we toe met de kracht van de herhaling en in grotere groepen zodat er rust en samenhang ontstaat in de straat, waarmee weer recht wordt gedaan aan de uitgangspunten van het oorspronkelijke ontwerp.

Groenvakken - uitgangspunten

Volgens de visie worden de groenvakken in alle straten doorgetrokken tot de gevel behalve in de Gulden Winckelstraat en de Jephtastraat. De reden hiervoor is dat deze profielen zo breed zijn dat de woningen niet goed bereikbaar meer zijn voor de nood en hulpdiensten. Daarom is er in de Gulden Winckelstraat gekozen voor een breed trottoir van minimaal 4 m. breed tussen geveltuinen en de groenvakken. Onder de geveltuinen bevindt zich veel ondergrondse infrastructuur. Er moet nog met de kabel- en leidingbeheerders besproken worden of een geveltuin boven de kabels en leidingen haalbaar is.

Doordat er van schuin naar langsparkeren wordt overgegaan en door het opheffen van de vrij liggende fietspaden, komt er ruimte vrij die benut wordt om de groenvakken optimaal te vergroten van ca 5 m. naar ca. 12 m. breed (waardoor nu beide rijen lindes in het groenvak komen te staan). De geveltuinen

Behalve breder komen er ook meer groenvakken in de lengte. De vorm van het groenvak hoek Gulden Winckelstraat - Leeuwendalersweg wordt aangepast aan de driehoekige groenvakken voor de nieuwbouwwoningen (vervanging Piggelmeewoningen).

De westzijde van het Lidewijdepad (tussen de Gulden Winckelstraat) krijgt een groen verblijfskarakter met grote groenvakken tegen de zijgevels van de woonblokken en een groot centraal groenvak.

Kort samengevat:

- Als geheel een aantrekkelijk beeld in alle seizoenen
- We kiezen voor sterke planten met weinig beheerinspanning
- Een rustig groenbeeld met groenelementen als heesters, hagen en gazon, passend bij de principes uit het Plan Bos en Lommer (AUP)
- Grote aangesloten dichte halfhoge heestervakken worden vermeden om ratten niet aan te trekken
- Het bij het AUP passende groen vullen we aan met soorten die de biodiversiteit versterken
- Er moet een samenhangend beeld zijn met het groen in de al heringerichte straten.
- Ca 30% van de beplanting is wintergroen
- Ca 30% van de niet wintergroene planten heeft ook buiten het groeiseizoen sierwaarde (door verdroogde bloemknoppen e.d.)
- Bij het opstellen van een beplantingplan wordt ecologisch advies ingewonnen

Groenbeheer door bewoners

Als bewoners zich ontfermen over een deel van het groen, heeft dat positieve effect op de kwaliteit van het groen, de verzorgingsgraad en de sociale cohesie in de buurt. Tijdens participatie en informatiebrieven zullen wij deelnemers en bewoners actief informeren over de mogelijkheid om een deel van het groen te beheren. De regels en voorwaarden van de gemeente voor beheer en onderhoud van openbaar groen zijn van toepassing.

5.3 Verkeer en parkeren

5.3.1 Voetganger - ambitie

In de visie zijn geen uitgangspunten over de voetgangersruimte opgenomen. In juni 2023 is het Beleidskader Ruimte voor de Voetganger vastgesteld. Dit is een hulpmiddel om de belangen van de voetganger bij herinrichtingen van de openbare ruimte zorgvuldig mee te wegen. Er zijn geen gegevens over de voetgangersintensiteit. Het is weliswaar een rustige woonstraat, maar de straat is van belang voor de voetganger omdat er een rechtstreekse verbinding is vanuit Bosleeuw Noord richting het winkelgebied van het Gulden Winckelplantsoen en de Bos en Lommerweg. Omdat het een aanvoerroute is richting buurtvoorzieningen dient volgens het voetgangersbeleid minimaal 2,20 m. aangehouden te worden als vrije doorloopruimte voor de voetganger. Het trottoir aan de oostkant van de parkeervakken fungeert als uitstapstrook voor het parkeren. Deze uitstapstrook kan niet breder ontworpen worden omdat dit ten koste gaan van de groeiplaats van de westelijke bomenrij. Méér is niet mogelijk omdat anders, zo blijkt uit onderzoek, hiermee het wortelpakket van de bomen wordt aangetast. Het opschuiven richting het westen is ook lastig; we willen een te smalle stoep aan deze zijde voorkomen. Die is in het ontwerp al minimaal, namelijk 2.55 meter. Daarbij komt dat er op vier plekken de effectieve ruimte op het trottoir nog smaller is door vier balkons die circa een meter hoger dan het maaiveld liggen.

Een aandachtspunt is dat de trottoirs aan beide zijdes ver van elkaar afliggen en de groenvakken een barrière zijn tussen het voetpad aan de oost en de westzijde. Ook is een goede bereikbaarheid van de containers een aandachtspunt in het ontwerp.

Tot slot vormen geparkeerde fietsen, scooters en scootmobiels op het trottoir aan de westzijde een obstakel voor de doorloop van de voetganger. Hoewel in de praktijk deze voertuigen vaak dicht bij de bestemming worden geparkeerd, gaan wij inzetten op uitbreiding van de parkeervoorzieningen (nietjes) om het parkeren buiten de voorzieningen tegen te gaan.

Voetganger - uitgangspunten

Het trottoir aan de westgevel wordt minimaal 2,5 m. breed (tegen ca 3 m. in de huidige situatie), en aan de oostzijde wordt het trottoir tussen geveltuin en groenvak 4 m. breed (tegen bijna 7 m. in de bestaande situatie). De uitstapstrook krijgt een breedte van 1,20 m. Er is dus voldoende vrije doorloopruimte trottoir voor de voetganger in de straat in de lengterichting. Fietsparkeervoorzieningen komen in inhammen in het plantvak. Het 4 m. brede voetpad moet vrijgehouden worden voor de brandweer.

Omdat de breedte van de groenvakken een obstakel zijn in de verbinding van de oost en westkant van de straat, worden er aan beide zijden van het Lidewijdepad 2 dwarspaden in de groenvakken ontworpen van minimaal 1,5 m. breed. Om de circa 30 meter is er een doorsteek, met uitzondering van het zuidelijke deel. Hier is het groenvak circa 47 meter breed. In dit deel is geen dwarspad nodig omdat er geen woningentrees zijn. Deze dwarspaden vallen niet onder de voetgangersnorm uit het Beleidskader Ruimte voor de voetganger omdat deze norm alleen geldt voor voetgangers in de

lengterichting van de straat. Een aantal dwarspaden verbindt het oostelijke trottoir met de containerlocaties. Ook komt er een half verhard pad over de volle lengte van de straat door de groenvakken zodat het groen beter beleefd kan worden. Dit pad wordt ook 1.5 m. breed.

Fiets (inclusief parkeren) -ambitie

De Gulden Winckelstraat heeft de status Plusnet fiets. Het fietsverkeer krijgt prioriteit boven andere verkeersdeelnemers. Voor de fietser is van belang dat de route veilig is, herkenbaar als route en dat er comfortabel kan worden doorgefietst zonder veel remmomenten door oversteekplaatsen en op een wegdek met zo min mogelijk oneffenheden. In het huidige profiel zijn er vrijliggende fietspaden. In de inspraakversie van de Visie werd voorgesteld om het fietsverkeer te mengen met autoverkeer in het belang van de samenhang en de herkenbaarheid van 30 km woonstraten (erftoegangswegen). Naar aanleiding van de inspraakreacties op het voornemen in de conceptvisie is in de definitieve versie van de Visie een tweerichtingenfietspad tussen de bomen in het ontwerp van de Gulden Winckelstraat opgenomen.



Dwarsprofiel voorstel nieuwe situatie Gulden Winckelstraat in Visie 2016

In de huidige inrichting zijn fietsenrekken aangebracht op de koppen van de plantvakken en dwars op de plantvakken op het voetpad tussen de plantvakken en de gevel. Er staan ook veel fietsen en scooters/brommers tegen de gevel geparkeerd. Volgens de visie wordt op grond van een telling van het aantal fietsen dat op straat staat bepaald hoeveel fietsparkeervoorzieningen er in de nieuwe situatie geplaatst worden. Circa 15% van de fietsen in Amsterdam is een fietswrak, een verlaten fiets of een fiets die lange tijd niet gebruikt worden. Dit percentage wordt in mindering gebracht op het getelde aantal. Dit uitgangspunt past nog steeds binnen de actuele beleidskaders.



Fietsparkeerdruk per straatsectie

Sectie	Capaciteit	Bezetting	Fietsparkeerdruk
A	0	5	
B	30	37	123%
C	0	0	
D	0	2	
E	0	4	
F	30	58	193%
TOTAAL	**60**	**107**	**178%**

Fiets (inclusief parkeren) -uitgangspunten

De fiets wordt gemengd met de auto in dezelfde rijrichting op een rijbaan van 3 m.
Voor het fietsverkeer in tegenstelde richting brengen we een fietsstrook aan van 1,80 m. breed

In 2023 stonden op een doordeweekse middag 107 fietsen in het projectgebied. In de avond of de vroege avond staan de meeste fietsen van bezoekers geparkeerd. We gaan op basis van ervaring met tellingen ervan uit dat er in de avond 30% meer fietsen staan geparkeerd dan in de middag. Dat zijn 139 fietsen. Op grond van het beleidskader fietsparkeren zijn gemiddeld 15% van deze fietsen een wrak, een verlaten fiets of een fiets die lange tijd niet gebruikt wordt. Dat zijn 21 fietsen. De som wordt 139 min 21 = 118 fietsparkeerplekken. In het ontwerp nemen we 61 nietjes op. Dit zijn 122 fietsparkeerplekken.

Auto (inclusief parkeren) - ambitie

In de visie is vastgelegd dat de verkeerscirculatie in Bosleeuw Midden ongewijzigd blijft en dat de inrichting zich houdt aan de concrete inrichtingsvoorschriften uit de Puccinimethode (handboek rood) en de leidraad CVC. Dit betekent dat de breedte van de rijbaan, waarin éénrichtingsverkeer auto en tweerichtingsverkeer gemengd wordt een minimale afmeting heeft van 3,85 en een ideale afmeting heeft van 4,40 m.

Het vervangen van de schuinparkeervakken door langsparkeervakken is een principe uit de Visie openbare ruimte. Dit principe is gebaseerd op de Puccinimethode voor de standaardinrichting van Amsterdam. Dit blijft als een uitgangspunt voor het ontwerp van de Gulden Winckelstraat in stand.

De huidige parkeerdruk in de straat is laag. Op een doordeweekse avond is de bruto parkeerdruk lager dan 60%. Er is ruimte om meer parkeerplekken op te heffen. Toch stellen wij voor om het aantal parkeerplekken niet verder omlaag te brengen. De reden hiervoor is dat er voldoende ruimte is in het profiel om de functies spelen, groen en fietsparkeren in te passen. Deze functies wedijveren in minder brede straten met de ruimte voor het parkeren van de auto. In smalle woonstraten dwingt het tekort aan beschikbare ruimte tot een keuze. In de Gulden Winckelstraat en het Lidewijdepad is dit niet het geval. Mocht Autoluw verder doorzetten en de parkeerdruk nog meer afnemen, dan kan in de toekomst de keuze worden gemaakt om parkeerplekken tot fietsparkeerplekken, groen of andere functies om te vormen.

Auto (inclusief parkeren) – uitgangspunten

De rijbaan voor een menging van de auto in éénrichting met tweerichtingsverkeer fiets wordt 4,80 m. breed, inclusief een fietsstrook in tegengestelde richting van 1,80 m. breed. Er komen 35 parkeervakken (37 in de bestaande situatie) aan de westkant en 27 parkeervakken (40 in de bestaande situatie) aan de oostkant met een lengte van 5,5 m. en een breedte van 2,10 m. In totaal zijn dat 62 parkeerplekken tegen 78 in de bestaande situatie.

5.4 Verlichting

De locaties van de lichtmasten en de lichtsterkte wordt getoetst door de afdeling Openbare Verlichting, ook met het oog op het verbeteren van de sociale veiligheid.

5.5 Spelen

Spelen – ambitie

Volgens de visie wordt één van de zijden van het Lidewijdepad in samenspraak met bewoners (ook met de kinderen uit de buurt) ingericht als speelplaats voor de (aller)kleinsten. Voor hen kunnen ook op de trottoirs of in de groenvlakken kleine speelaanleidingen worden aangebracht (zoals knikkertegel, hinkstapsprong/hinkeltegel). Voor de oudere jeugd is het Hertspieghelplein al ingericht.

In het in 2021 vastgestelde stedelijke 'Strategische plan: sporten en spelen in de openbare ruimte' is het Lidewijdpad niet opgenomen als een her in te richten speelplek. De bestaande speelplek aan het Lidewijdepad tussen de Gulden Winckelstraat en het Lidewijdepad is voor een doelgroep tot circa 10 jaar.

Spelen – uitgangspunten

Spelen in de buurt en elkaar kunnen ontmoeten in een groene omgeving draagt bij aan de sociale cohesie en aangenaam wonen in de buurt. Daarom wordt het Lidewijdepad tussen de Granidastraat en de Gulden Winckelstraat een 'speelstraat' in het groen voor de leeftijdsgroep < 10 jaar. Op deze manier willen we de plek geschikt maken voor gezinnen die bestaan uit meerdere leeftijdsgroepen. De invulling van de speelplek in het groen wordt in overleg met de buurt nader uitgewerkt. Ook de kinderen uit de buurt worden betrokken bij het ontwikkelen van de inrichting van het speelgebied.

5.6 Afval

Afval - ambitie

Het uitvoeringsprogramma afval en grondstoffen 2020 – 2025 richt zich op de ambities: een schone stad door het terugbrengen van de hoeveelheid (rest)afval, het zoveel mogelijk scheiden en hoogwaardig verwerken van de grondstoffen. De scheiding aan de bron van PMD (plastic, metaal en drankkartons) wordt vervangen door nascheiding in de fabriek. Gescheiden inzameling van plastic wordt dus losgelaten. Daarentegen wordt de gft-inzameling aan de bron weer stapsgewijs en buurt voor buurt ingevoerd. De containers in de Gulden Winckelstraat zijn al vervangen vooruitlopend op de herinrichting. Conform het uitvoeringsprogramma zijn er geen containers voor plastic afval geplaatst.

Afval - uitgangspunten

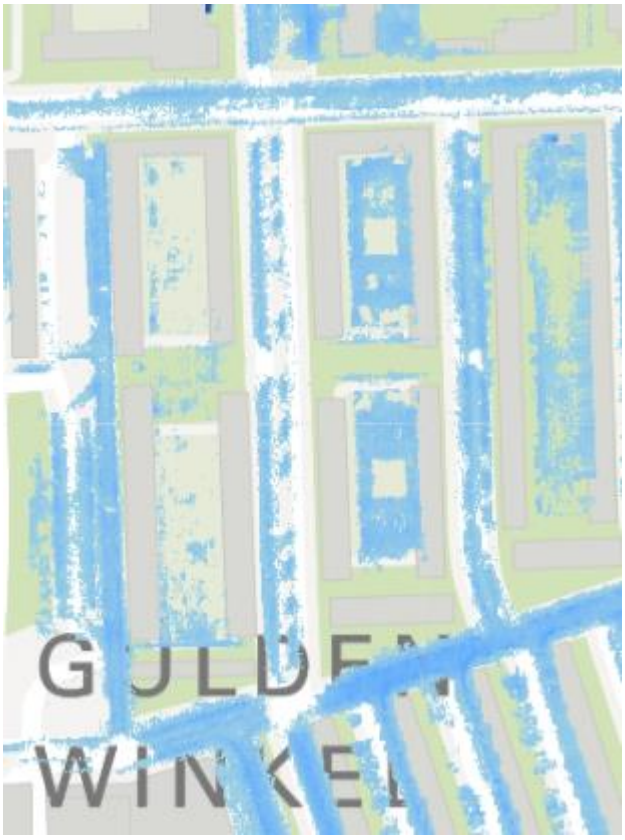
Het uitgangspunt is dat de containers in het nieuwe ontwerp zo dicht mogelijk bij de huidige locaties komen. Vanwege de bereikbaarheid en een veilig gebruik worden de containers geplaatst met de openingen (de kleppen) gericht naar de groenvakken.

5.7 Duurzaamheid tenzij…

Klimaatadaptatie

Het projectgebied staat op de regenwaterknelpunt vermeld als urgent. Dit betekent dat er kans is op verkeershinder of schade aan vastgoed. Deze knelpunten worden wenselijk binnen 15 jaar opgelost door een herinrichting. Dit pakken we aan door een substantiële toename van het groenoppervlak en verbetering van de groeiplaatsinrichting. En volle boomkroon vangt veel meer regenwater op dan een boom in slechte/matige conditie. De afwatering kan van het verharde oppervlak in de Gulden Winckelstraat niet richting de groenvakken, omdat de bomen op een hoger maaiveldniveau staan. Ook passen we klassiek 3 toe.

In het onlangs vernieuwde handboek Rood staat dat het project in een vroeg stadium al advies moet inwinnen bij een klimaatadviseur. Voor dit project gaan we het ontwerp formeel nog laten checken door een adviseur, maar de verwachting is dat het ontwerp voldoet.



Regenwaterknelpuntkaart Amsterdam:
na 120 mm regen in 2 uur staat er 10 cm. water op de lichtblauwe delen.

Biodiversiteit

Er is een quick scan natuur uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat er geen risico is op groei of verspreiding van invasieve exoten (of andere ongewenste soorten). In de scan is meegegeven om te kijken naar mogelijkheden voor vergroting van de natuurwaarde door het creëren van bloemrijke boomspiegels, het creëren van vlinder- en bijenidylles en het aanplanten van hagen. Bij het opstellen van een beplantingsplan wordt een ecoloog betrokken.

Circulariteit

We streven naar zoveel mogelijk hergebruik van materialen binnen het project of materiaal te gebruiken dat is vrijgekomen uit andere projecten. Hiervoor geldt dat het materiaal nog goed bruikbaar moet zijn en een lange restlevensduur moet hebben. Dit gaat om grijze materialen als de trottoirtegel en de gebakken klinkers uit de parkeervakken. De bomen blijven zoveel mogelijk behouden. De nieuwe Japanse sierkersen worden herplant binnen het project. Alleen de oude Japanse sierkersen zijn niet verplantbaar volgens onderzoek (Boomeffectanalyse). De huidige fietsparkeervoorzieningen worden niet binnen het project hergebruikt. Deze rekken zijn niet geschikt voor een brede variëteit van fietsen en andere tweewielers. Ook is in de andere al heringerichte straten van Bosleeuw Midden het nietje toegepast. Om deze redenen kiezen wij voor de Gulden Winckelstraat voor het nietje.

Om de milieu-impact van het project verder te reduceren wordt nog een quickscan Circulariteit gemaakt. Dit is een projectspecifieke aanpak voor het hergebruik van materialen en een duurzame materiaalkeuze.

Luchtkwaliteit

We streven naar het gebruik van schone voertuigen in de uitvoering. Dit is ook contractueel vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst met de aannemer.

Energietransitie

Per 20 parkeervakken komt 1 elektrische oplaadplek. Dit betekent dat er 3 laadplekken n in de Gulden Winckelstraat worden aangelegd.

Ondergrond

Uit een oud verkennend bodemonderzoek (2015) kwam dat er geen nader onderzoek en sanerende maatregelen nodig zijn. Er is een uitvraag gedaan om dit onderzoek te actualiseren. In recent Flora- en fauna-onderzoek is gen Japanse duizendknoop waargenomen

5.8 Amsterdamse standaard voor inrichting openbare ruimte - Puccini

In Amsterdam richten we de openbare ruimte volgens een standaard in. Deze standaard staat voor een kwalitatief goede en samenhangende fysieke inrichting van de openbare ruimte. Op hoofdlijnen betekent dit voor de inrichting dat we tegels aanbrengen op het trottoir, klinkers op de rijbaan en de parkeervakken. De inrichtingsdetails zijn uitgewerkt in twee handboeken. Handboek Rood en Handboek Groen. Het ontwerp houdt zich aan de Puccini-voorschriften. Daar waar we afwijken vragen we expliciet toestemming van de Puccinicommissie.

6. Vervolgproces

1. De concept nota van uitgangspunten wordt vastgesteld door het Dagelijks Bestuur en door het DB ter advies voorgelegd aan de Stadsdeelcommissie.
2. De bewoners van de Gulden Winckelstraat en omliggende buurten worden per brief geïnformeerd over de voorgenomen intrekking van het tweerichtingsfietspad. Hun reacties worden verzameld en betrokken bij de definitieve vaststelling van deze nota.
3. Doorlopen participatie over de speelvoorzieningen van het Lidewijdepad en de groenvakken in de Gulden Winckelstraat binnen de beleidskaders en de uitgangspunten van de Visie en deze nota van uitgangspunten.
4. Het volledige Definitieve Ontwerp voor het gehele projectgebied wordt na het participatietraject in één besluit vastgesteld door het DB en wordt ter kennisname naar de Stadsdeelcommissie verzonden.

Bijlagen

Bijlage 1: Bovenaanzicht bestaande situatie

Bijlage 2: Uitkomsten verkeerstelling Willem Leevendstraat 2018

Datum	Voetgangers Rij A. de Ruijterweg	Voetgangers Rij S. Burgerhartstraat	Fietsers Rij A. de Ruijterweg	Fietsers Rij S. Burgerhartstraat	Rij Adm de Ruijterweg motorvoertuigen	Rij S. Burgerhartstraat Motorvoertuigen
30/10/2018 7 - 11u + 16 -19u	325	344	467	442	11	333
1/11/2018 7 - 11u + 16 -19u	348	397	871	632	13	213
2/11/2018 12 - 15u	315	322	226	194	6	234
3/11/2018 10 - 15u	233	356	268	319	14	353

De spits duurt 7 uur. In beide richtingen rijden in totaal 1503 fietsers. Als we 1503 delen door 7 komen we uit op 225 per uur *10 = 2250 per etmaal.

Bijlage 3: Schema weging verblijfs- en verkeerfunctie Afwegingskader fietsstraten



Bijlage 4: Amsterdamse voorbeelden

Woonstraat 30km met rijbaan in klinkers met fietsstrook in tegengestelde	30km fietsstraat in Amsterdam
 Amstel	 Zaanstraat
 Bilderdijkkade	 Weesperzijde
 Impressie Gelderse kade	

Bijlage 5: Overzicht standpunten stakeholders

Het Expertiseteam

Volgens het Expertiseteam zijn beide inrichtingsvormen in principe mogelijk zijn. Belangrijk is de continuïteit van de fietsroute door een eenheid in de vormgeving. Zonder die continuïteit komt de herkenbaarheid van de route onder druk te staan. De herkenbaarheid is al een aandachtspunt omdat het laatste deel van de route, de Willem Leevendstraat, niet in een doorgaande rechte lijn aansluit op de route. Ondanks huidige geringe fietsintensiteit is deze route een belangrijke schakel in het plusnet fietsnetwerk. De verwachting is dat bij een toekomstige herijking van het netwerk plus en hoofdnet fiets deze route de status plusnet blijft behouden.

Variant fietsstraat

- Bij een fietsstraat is het zeer gewenst dat het over hele lengte tussen de Bos en Lommerweg en de Admiraal de Ruyterweg wordt aangelegd.
- Er zijn risico's zijn voor de fietser in tegengestelde richting.
- Er zijn veel overgangen in het asfalt omdat de drempels voorzien worden in klinkers. Asfalt op drempels is niet mogelijk bij dit profiel.
- De fietser wordt in een fietsstraat dicht tegen de geparkeerde auto's gedwongen terwijl de maatvoering al krap is.

Variant ETW met fietsstrook

- Het is niet onmogelijk; er zijn meerdere voorbeelden in de stad, ook op plusnet fiets.
- De variant sluit aan bij de omgeving, bij gemaakte keuzes in aansluitende projecten en op de mogelijkheden in het Afwegingskader fietsstraten, paden en stroken

Het Programma fiets

- Het Programma fiets benadrukt het belang van een eenduidig en herkenbaar profiel op de hele Plusnet Fietsroute tussen Bos en Lommerweg en Admiraal de Ruijterweg.
- Plusnet fiets dient zoveel mogelijk te worden ingericht volgens de richtlijnen uit de leidraad CVC waar alleen gemotiveerd van kan worden afgeweken
- Onderzoek naar effect materiaalkeuze op snelheid heeft uitgewezen dat elementverharding geen snelheidsbeperkend effect heeft op fietsers. Op een doorgaande route zullen klinkers geen invloed hebben op de intensiteiten als er geen geschikte alternatieve route aanwezig is. Het inrichten van een weg op basis van de functie en het gebruik draagt bij aan de verkeersveiligheid; daarmee weten de gebruikers wat ze kunnen verwachten. Ook ontstaat er een onderscheid met de parallelwegen. Dit geldt met name in het deel tussen Wiltzanghlaan en Bos en Lommerweg).
- Vrijliggende fietspaden zijn niet nodig op deze route; die nemen onnodig ruimte in beslag en zijn niet in balans met de intensiteiten
- Behoud van comfort en veiligheid fietsers t.o.v. huidige verliggende fietspaden

Vervoerregio Amsterdam (VRA)
De Gulden Winckelstraat is momenteel onderdeel van het plusnet Fiets van de gemeente Amsterdam, en het regionaal fietsnetwerk van de Vervoerregio. Aan deze routes worden kwaliteitseisen gesteld voor de fiets. Het voorstel wat er nu ligt is om de straat uit te voeren conform de ontwerprichtlijnen Duurzaam Veilig, met gemengd verkeer op een erftoegangsweg uitgevoerd in klinkers. Gezien de rol van de route in het fietsnetwerk vinden wij dat deze straat als fietsstraat uitgevoerd moet worden. Aan deze uitvoering zouden wij als Vervoerregio ook een financiële bijdrage kunnen doen.[5] Bij keuze voor de uitvoering als erftoegangsweg in klinkers dient de bestuurder (Melanie van der Horst) geïnformeerd te worden van de afwijking van de opgestelde kaders van het fietsnetwerk, met als mogelijke uitkomst het afwaarderen van de route binnen het plusnet fietsnetwerk.

De Fietsersbond Amsterdam
- De Fietsersbond is een vereniging die opkomt voor de belangen van fietsers.
- De Fietsersbond heeft voorkeur voor de variant fietsstraat en geeft aan daarmee het Amsterdamse beleid te volgen.

Ruimte en Duurzaamheid
- R&D ontwerp openbare ruimte: R&D heeft voor de Gulden Winckelstraat voorkeur de variant ETW met fietsstrook omdat het gebruik van gebakken klinkers tot een mooiere uitstraling en ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte leidt. Klinkers versterken het verblijfskarakter, dat beter pas in een woonbuurt dan asfalt.
- R&D verkeerskunde heeft gelet op het beleid binnen Amsterdam voorkeur voor de variant Fietsstraat.

Project Entreegebied Gulden Winckel
- Het Entreegebied wordt een woonbuurt met veel functies, een fietsstrook van klinkers past beter dan een ‘fietssnelweg’
- De afwatering/doorwaadbaarheid bij klinkers is beter
- De inrichting staat in teken van autoluw, groen en verblijfsgebied en daar passen klinkers beter bij
- Vanuit financiën heeft het project een andere dekkingsbron (GREX-project) en is er geen reden om een beroep te doen op VRA- subsidie.

[5] Deze financiële bijdrage zal circa € 100.000,- bedragen. De VRA subsidieert 70% van de maatregel.

Bijlage 6: Ontwerp Gulden Winckelstraat en Lidewijdepad