Gemeente Amsterdam

Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

126e Vergadering Toetsteam – 8 april 2025	
VO Nelson Mandelabuurt	
Context	Het Nelson Mandelabuurt ligt centraal in de Bijlmermeer in Zuidoost, tussen het Nelson Mandelapark en de Gooiseweg. Het is een woonwijk van houten gebouwen met ongeveer 725 woningen verdeeld over 9 woonblokken en één school. De woningen volgen de 40%, 40%, 20% beleid. De gevels op het maaiveldniveau aan het park bieden ruimte aan maatschappelijke, culturele en commerciële voorzieningen. De voertuigtoegang van de buurt is vanuit de Karspeldreef. Daarom wordt het centrale deel van de buurt maximaal 3 meter opgehoogd om aan te sluiten op de dreef en het openbaar vervoer. Hierdoor ontstaat een hoogteverschil met het park dat wordt opgelost door schanskorven en glooiende groene hellingen. De blokken aan de parkzijde hebben kleinere volumes. Deze zijde heeft een groen karakter, de sfeer van het park dringt door in en tussen de woonblokken. Aan de kant van de Gooiseweg staan grotere volumes en voelt het meer stedelijk aan. Er is een ventweg voor lokaal verkeer, zoals de bewoners, de route voor afvalinzameling en bezoekers parkeerplaatsen voor fietsers en auto's. Bij beide blokken aan elke kant van de Karspeldreef komt een halfverdiepte garage. Omdat het opgehoogd wordt ligt de vloer van de garage min of meer op het huidige maaiveldniveau. Blok J heeft ook een garage op maaiveldniveau. Het VO ligt ter toetsing voor aan het Toetsteam OR&M.
Oordeel Toetsteam	Positief op hoofdlijnen. Negatief op het toepassen van een T-einde of hamerkop. Zie nadere overwegingen voor toelichting.
Nadere overwegingen bij het oordeel	Het Toetsteam is positief op hoofdlijnen maar toetst negatief op de toepassing van een T-einde of hamerkop aan het einde van de rijwegen. Dit geeft twee knelpunten: er kan illegaal worden geparkeerd en de vuilniswagen (en ander vrachtverkeer) gaat hier keren door achteruit te steken. Vanuit Afval en Grondstoffen mag dit niet meer vanwege de kans op ongevallen en een dergelijke situatie brengt fietsers en voetganger mogelijk in gevaar. Aan de noordkant is aan één zijde een doorsteek naar het fietspad waardoor een conflict met fietsers mogelijk is, en aan de zuidkant is een groengebiedje waar kinderen spelen/mensen recreëren. Creëer hier een keerlus of andere ruimtelijke inpassing om het keren veilig te faciliteren.

	Verder ziet het Toetsteam het afwaarderen van het Kraaiennestpad tot voetgangersroute met fietsen toegestaan als problematisch. Het pad komt uit op een school en in het verlengde liggen diverse bestemmingen zoals een sportschool, horeca, gezondheidscentrum, etc. Er komen meer bewoners en de verwachting is dat het fietsverkeer zal toenemen. Daarom acht het Toetsteam een voetpad waarop fietsers toegestaan zijn niet juist in deze context en adviseert om een apart fiets- en voetpad te realiseren met de juiste maatvoering. Voorts de volgende aandachtspunten en adviezen: Toegankelijkheid: - De inpandige parkeergarage(s) zal niet voor iedereen toegankelijk zijn (verdiept, doorrijhoogte beperkt voor aangepaste (rolstoel)bus). Zorg dat er ook parkeerplaatsen op kenteken mogelijk zijn op max. 100m van de woningentree. - De bereikbaarheid van de ondergrondse afvalcontainers via een verkeersdrempel lijkt het Toetsteam een goede oplossing; alleen zijn niet alle containers vanuit een rolstoel / rollator / scootmobiel bereikbaar. Bij afval graag opnemen dat alle containers rolstoeltoegankelijk worden (looproute + plek voor container), met drempel of verlaagde band. Bij fietsnietjes meer dan 2 meter voetgangersruimte aanhouden met het oog op uitstekende geparkeerde fietsen. - Laat de K+R plekken achterwege. In principe worden deze niet toegepast in Amsterdam. - Daarbij bestaat de Kiss & Ride nu uit haakse parkeervakken. Voor rolstoelbussen van het AOV is dat niet handig; ze zijn vrij lang en rolstoelgebruikers moeten dan via de rijbaan de lift aan de achterzijde van de bus betreden en verlaten. - Bij het Kraaiennestpad zijn inritbanden getekend. Deze zijn meestal te steil voor rolstoelen. Puccini Rood: - De afwijking van meubilair van de houten afdekking schanskorven akkoord indien beheer akkoord is. Kijk nog naar potentieel hergebruik van materiaal: er loopt een pilot bij de Noordelijke IJplas. - Verlichtingspalen staan aan de koppen van de laad- en losplekken en hierdoor ontstaan het risico dat ze aangereden worden bij het in- en uitrijden. - Met het oog op consistentie kiezen voor 1 manier van fietsparkeren (fietsvakken of fietsnietjes).

	- De trottoirverharding bij de aansluiting op het park wordt voorgesteld in luxe tegel. Het pad in het park is asfalt, daarom kiezen voor de standaard grijze tegel net als de andere wijk aan de aan andere kant van de Gooiseweg. Puccini Groen: - Complimenten voor de goede uitwerking van de ecologie en het groen. - In verband met de nieuwe beplantingsconcepten van de afdeling TOPR en de functie als waterberging graag nog een beplantingsplan opstellen met advies van de TOPR. - Bomen minimaal 3 meter van gevels, en rekening houden met de gevel bij het bepalen van de boomsoort. - Er lijkt nog veel verharding te zijn rondom blokken C en D, advies om plantvakken groter en robuuster te maken. Plantvakken kunnen bijvoorbeeld aan elkaar. Verkeerskundig: - De aansluitingen op de Karspelsdreef: - Volgens het plan wordt de noordzijde met een inritconstructie aangesloten, maar dit is niet zichtbaar op de tekening. Deze is ook heel breed, indien mogelijk smaller maken en als het echt nodig is voor grote voertuigen, gebruik dan een rammelstrook of grastegels. - De zuidzijde wordt met een VRI aangesloten. De klinkerbestrating eerder beëindigen. Ziet er nu niet goed uit. Leg de overgang klinkers – asfalt aan het einde van de rechtstand in de ETW weg. - Achter het haaksparkeren ligt een strookje van 1,20 meter en soms 0,70 meter. Maak deze overal hetzelfde (0,70 meter) als deze strookjes behouden blijven (zie punt hieronder). - Zorg ervoor dat er geen uitstekende koppen zijn op de rijweg tussen het haaksparkeren. Hier kunnen weggebruikers tegenaan rijden. Maak diepere parkeervakken of de rijweg breder. - Op de kruising met het Bullewijkpad het fietspad op een plateau met haaientanden aanbrengen . Dat is de standaard oplossing voor een fietspad in de voorrang conform de richtlijnen uit de ASVV. - Voor de school een schoolzone markering aanbrengen. - Het is geen beleid om K+R plekken aan te leggen. - Het parkeren tegen een keerwand idealiter uitvoeren met een doorgetrokken band met hoogteverschil.

	- De aansluiting met de zuidelijke buurt wordt geregeld met een VRI en conform het standpunt van de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam niet voorzien van een inritconstructie, maar voorzien van het bord B06 en haaientandmarkering. Mobiliteit: - Zorg ervoor dat alle looproutes een minimale maat hebben van 2.00 meter. Op de tekening is geen maatvoering op diverse smalle looproutes, onder andere de nieuwe brug naar kavel J en aanliggende looproutes. - Maak aan de zuidkant een looproute naar het (Brasa) park. - Maak het drietal routes onder de Gooiseweg met een goede inrichting aantrekkelijk vanuit sociaal en verkeersveilig perspectief. - Maak de HOV haltes op de Karspeldreef goed toegankelijk voor voetgangers vanuit het noordelijk en zuidelijk deel. - De brug naar blok J wordt vervangen door een nieuwe brug, hergebruik deze brug ten behoeve van de verbinding Troepiaalsingel/Suikerdiefjesstraat naar Anton de Komplein. - Zorg dat de nieuwe brug breed genoeg is voor twee-richting autoverkeer en minimaal 2 meter voetpad. - Het schuine pad door het groen in de hoek bij blok l2 sluit niet goed aan op het tegenover liggend pad. Algemeen: - Onvoldoende informatie over de positie van de fietser, (toegankelijke) looproutes naar OV en omliggende gebieden, en over fiets-voetgangersconflict. Dit zou goed zijn te benoemen en op te nemen in het project en projectboekje. Bekijk daarbij ook bijv. een voetgangersoversteek over de Troepiaalsingel. - Onderzoeken of kortere routes voor voetgangers mogelijk zijn, voornamelijk bij Blok J waar er enkelzijdige toegang is voor voetgangers. Bij het DO moet er nog een verkeersborden inrichtingsplan worden opgenomen voor fietspaden, parkeerplaatsen, parkeer en/of evt. stopverboden, etc.