7. Deelontwerpen

Om de voortgang van het project niet tegen te houden zijn een aantal deelprojecten gelijktijdig met het Voorlopig Ontwerp openbare ruimte voor het hele projectgebied reeds uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp en in sommige gevallen (deels) uitgevoerd.

De kaart hiernaast geeft een overzicht van deze deelontwerpen. In dit hoofdstuk worden vier projecten nader toegelicht:

1. VO Nieuwe Osdorpergracht en Bruggen
Separaat aan de visie op het hele centrum en de uitwerking van het VO openbare ruimte is ook een VO opgesteld voor de inrichting van de Nieuwe Osdorpergracht en zijn de bruggen verder uitgewerkt. Een deel van de toelichting van dit deelproject is opgenomen in de bijlage.

2. DO Landtong - concept 2018
In juni 2016 is het VO openbare ruimte afgerond en vastgesteld. Op dit moment wordt het VO uitgewerkt naar een DO met een aantal minimale wijzigingen vanwege de inpassing van twee nieuwe horeca-paviljoens.

3. DO Martini van Geffenstraat
DO in ontwikkeling

4. Westtangent
DO-niveau

De overige projecten zijn kort omschreven in hoofdstuk 1 en opgenomen in bijlage:

1. DO Calamiteitenlus
reeds uitgevoerd

2. DO Zuidwestoever Sloterplas
reeds uitgevoerd

3. DO Overleg - Anslijnstraat (zuidelijk deel)
reeds uitgevoerd

4. DO SuHa I-a
deels uitgevoerd (VO+/DO)
De economische crisis zorgde echter voor een aangepaste ambitie ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte zodat besloten werd dat de openbare ruimte op basis van de uitgangspunten van Puccini ingericht moet worden. Dit deelgebied is daarom recent opnieuw ingericht waarbij de materialisatie is afgestemd op Puccini en de vormgeving grotendeels is behouden vanuit het ontwerp van Juurlink + Geluk om aansluiting te behouden bij de ontwerpuitgangspunten van de SuHabuurt als geheel.De gemetselde kade met deksloof ten behoeve van de toekomstige gracht was ter hoogte van SuHa fase 1 al aangebracht waarbij de materialisering was afgestemd op het oude maaiveldontwerp van Juurlink + Geluk.

5. DO SuHa I-b
Het maaiveldontwerp voor SuHa 1-b is gelijk aan die van fase 1-a qua vormgeving gebaseerd op het ontwerp van Juurlink + Geluk uit 2010. De materialisering is echter bij aanleg al aangepast aan de uitgangspunten van de Puccini-methode. De groenvakken zijn voorzien van enkele grote meerstammige bomen en ingeplant met bloeiende vaste planten. Langs de randen van de speelplek worden nog banken geplaatst. De speelplek is voorzien van een kunstgras ondergrond met een patroon in een contrasterende kleur die zowel als speelaanleiding als speelgeleiding tussen de verschillende speeltoestellen functioneert.

6. DO SuHa II-b
Het DO van de openbare ruimte van SuHa fase II-B (Combiblok) is gebaseerd op de uitgangspunten van Puccini. Dat betekent dat de trottoirs uitgevoerd zijn met 30x30cm grijze betontegels en de rijbanen en parkeerplaatsen voorzien zijn van rood-bruine gebakken klinkers. Rondom de bebouwing ligt een margestrook van gebakken materiaal welke een semi-privéruimte creëert. De ontsluiting van de parkeerplaatsen voor bezoekers vindt plaats via de straten Inzet en Volharding. De inrichting van de groene oever van de nieuwe gracht is een voortzetting van hetgeen ontworpen is bij SuHa 1-b.

7.1 Nieuwe Osdorpergracht - Voorlopig ontwerp



1. Grachten typering – kader CNW

Rond het CNW zijn 3 bestaande oevers of waterbegrenzingen te onderscheiden:

1- OOST;
- Sloterplas, openbaar toegankelijke oever.
- Karakter: CNW zijde is "stedelijk", stenig, wandel boulevard met groenvoorzieningen en horeca.
- Gemetselde kade.
-

2- NOORD ;
- Osdorpergracht, openbaar toegankelijke oevers
- Karakter: CNW zijde is "groen", grasberm met bomen, overzijde plantsoen en bebouwing.
- Gemetselde kaden.
-

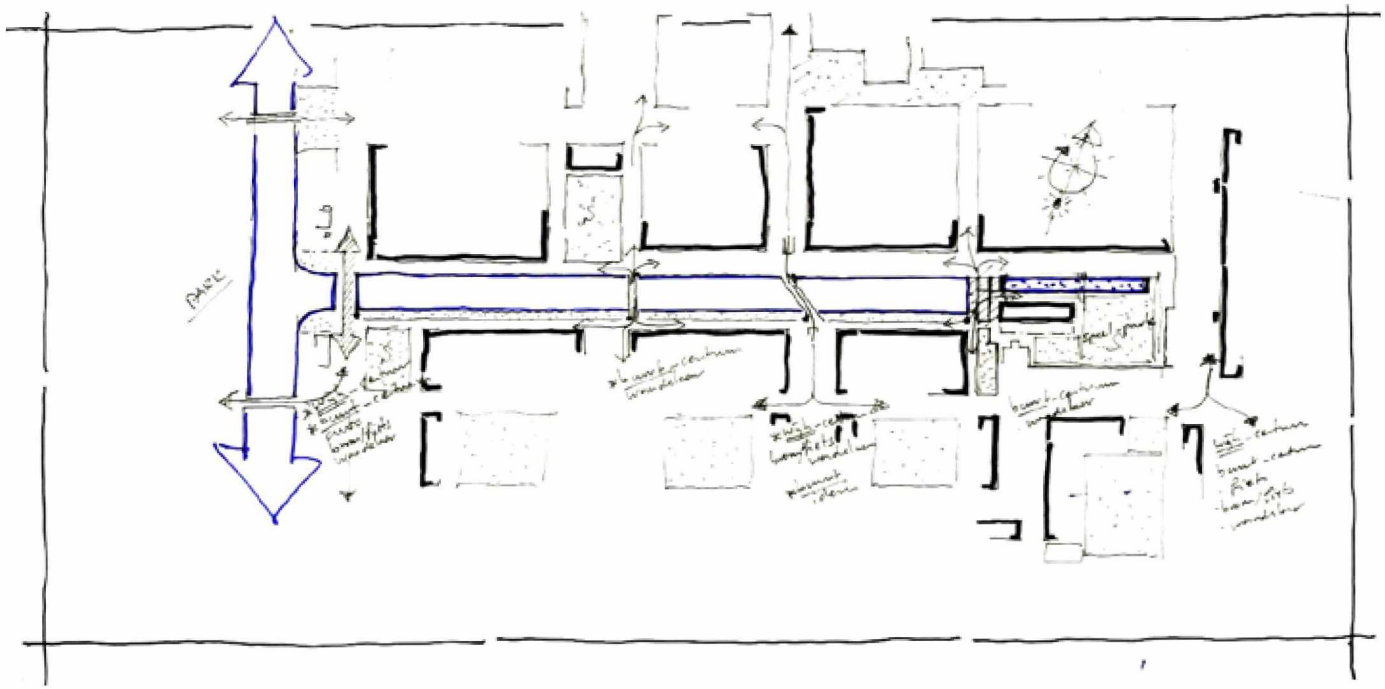
3. WEST ;
- Hoekenesgracht, private en openbaar toegankelijke oevers.
- Karakter: CNW zijde is privé, villa's met tuinen tot aan het water, overzijde brede parkstrook.
- Gemetselde kaden.

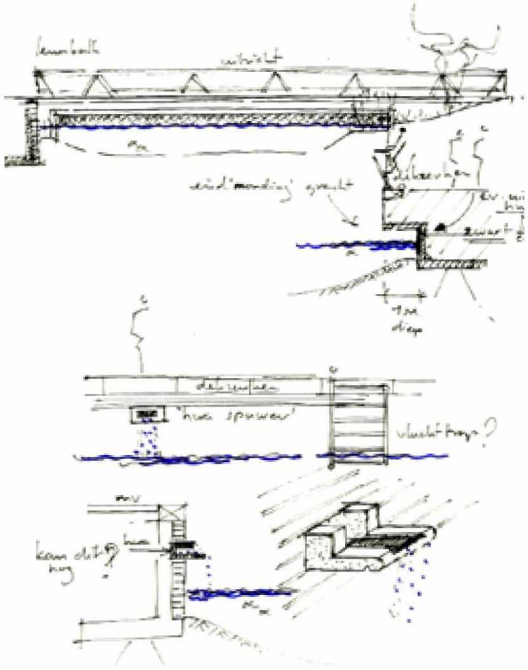
Wat we zien is een samengesteld grachtenbeeld rond CNW, door de gevarieerde aansluitingen op het omringend stedenbouwkundig landschap. De gebruikskwaliteiten van de oevers lopen sterk uiteen; van privé tot openbaar, van groen tot verhard, van park tot grasstrook, met verschillende verblijfskwaliteiten en met ruime vergezichten aan de Sloterplas. De oever aan de Sloterplas biedt nu de meeste functionele en ruimtelijke variatie en vervult een duidelijke aanvulling op het gebruik van het (winkel)centrum gebied.

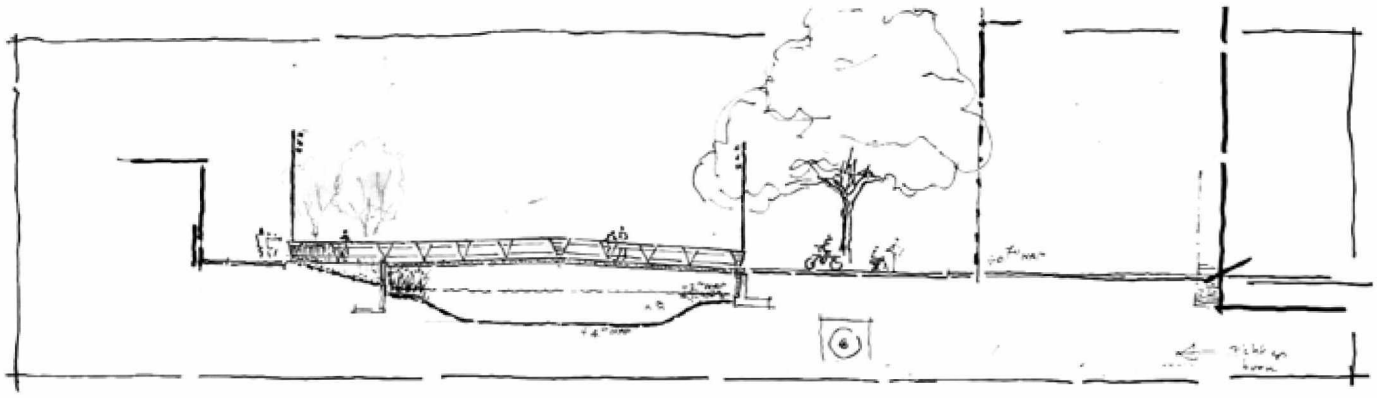
De nieuw te graven Nieuwe Osdorpergracht heeft deze potentie ook, zij het op een meer bescheiden schaal.
De Nieuwe Osdorpergracht gaat de 4e begrenzing vormen aan de zuidzijde van het CNW gebied.

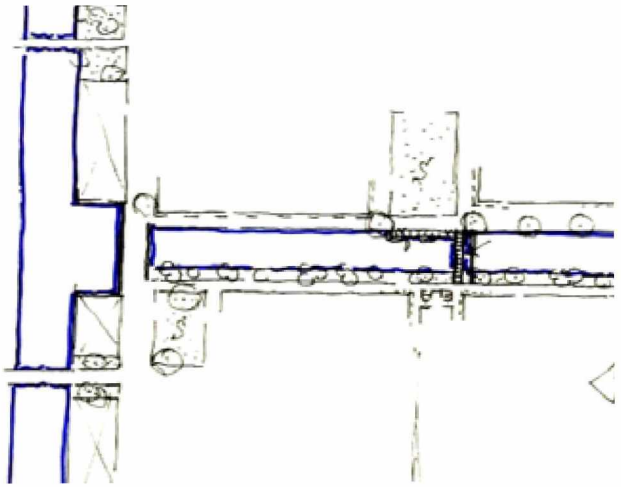
4. ZUID ;
- Nieuwe Osdorpergracht, openbaar toegankelijke oevers.
- Karakter: CNW zijde is "stedelijk", met gemetselde kade en dekzerken, een zeer breed trottoir langs nieuwbouw appartementgebouwen met variabele hoogten, tot max. 40 meter hoog.
- De overzijde is ingericht met een trottoir langs nieuwbouw rijenwoningen met 3 etages. De oever wordt ingericht met een "natuurlijk" extensief te beheren groen talud met plasberm en verspreid staande bomen.
- De oeverbeschoeiing sluit aan op het meer natuurlijke beeld en opbouw van talud en de plasberm.
- Uitgangspunten zijn: de Werkvisie en bijbehorende doorsneden en het Masterplan openbare ruimte.

Schetsontwerp en onderzoek









2. Potenties oevers Nieuwe Osdorpergracht.

De uitwerking van beide oevers biedt ruimte aan verschillende concepten en uitwerkingen.
De Nieuwe Osdorpergracht zal als nieuwe water grens van het centrum, met zijn toekomstig aanliggende woningen en achterliggende voorzieningen, een karakteristieke openbare functie gaan vervullen.
Een zeker contrast is tussen beide oevers is een logisch vervolg op de stedenbouwkundige context. Daarnaast draagt het bij de oriëntatie van gebruiker en bezoeker en verlevendigt het de openbare ruimte.

De grens wordt tegelijkertijd een verbinding, als de oevers elkaar versterken in gebruik en uitstraling. De overzijde moet net zo uitnodigend zijn als de oever waarop je je bevindt.
De aanwonenden moeten als het ware jaloers zijn op elkaars oever. En de passant zal beide oevers willen gebruiken voor de rondgang in de buurt of wijk.

De gracht gaat tevens een rol vervullen in de opname van de overmaat of 'overflow' van hemelwater uit het centrumgebied. Vooral bovengrondse afvoer bij piekbelastingen zullen op de gracht worden afgevoerd. Waterspuwers zullen als decoratieve elementen een extra meerwaarde kunnen geven aan de grachtkade.

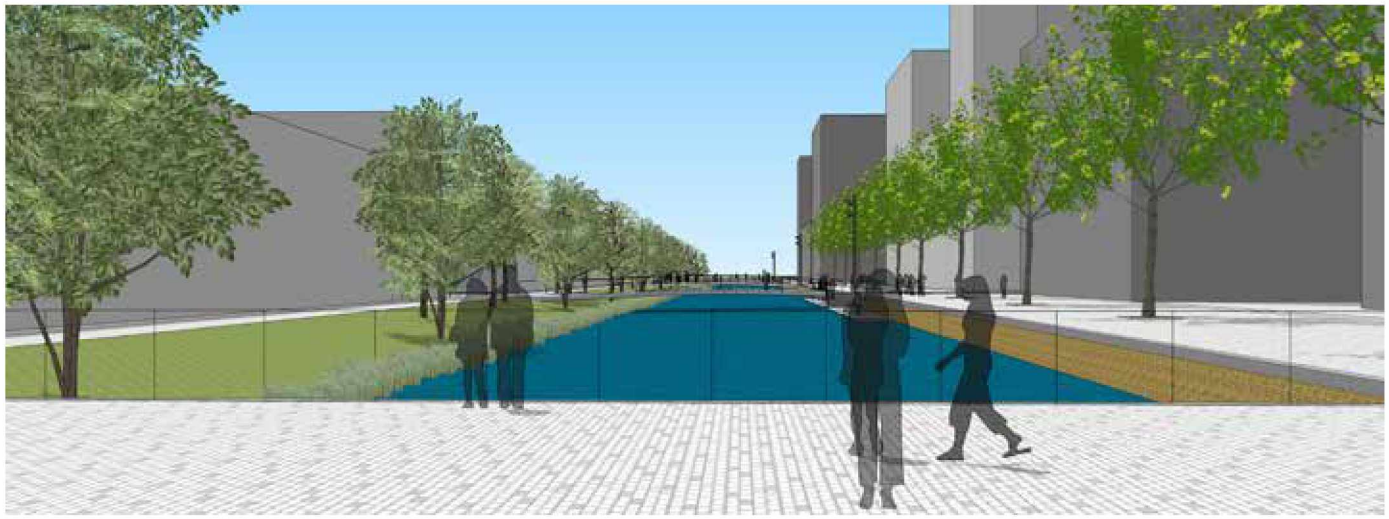
2.1. Centrumzijde

De centrumzijde is als "stedelijk" getypeerd met een breed voetgangersgebied en de al deels ontworpen en gerealiseerde kademuur met dekzerken. De begeleidende stedenbouwkundige elementen zijn samengesteld van aard en omvang en hebben een woonfunctie, met bouwhoogten tot rond de 40 meter boven maaiveld. De appartementen hebben allen een goed zicht op de gracht en over de overliggende laagbouw verder naar het zuiden van Osdorp. Entrees zijn aan de grachtzijde gesitueerd. De brede 'grachtstoep' tot 12,90 m. langs een gebouwplint van 1,70 m. is autovrij en in principe ook fiets en brommer vrij.

De markante overgang via deze grachtstoep naar het gracht-water, wordt door het hoogteverschil van 1.40 m. ruimtelijk visueel benadrukt. De rand is namelijk onbeveiligd door bijvoorbeeld een opstaande rand, muur of hek.De overgang wordt op 3 verschillende wijzen uitgewerkt.

Kade

De markante overgang tussen land en water wordt in stand gehouden en versterkt.
De ontworpen bomenrij met boomspiegels wordt zo geplaatst dat er voldoende ruimte blijft voor het wandelen langs de rand. Doorzichten op de kade en voor de woningen worden gehandhaafd door een ruime plantafstand. Brede en/of overhangende kronen (keuze habitus) ondersteunen de visuele impact van het verschil in niveaus tussen land en waterspiegel van de gracht. De (passieve)beleving wordt ondersteund door banken te plaatsen. Deze staan bij voorkeur in de as van de bomenrij en zijn tweezijdig.



Steiger

Een tweede niveau wordt vlak boven de waterspiegel geïntroduceerd in de vorm van een vlonder/steiger parallel aan de kade.

De mogelijkheid vlak bij en vlak boven het water van de gracht te lopen en te verblijven - de oriëntatie is bijna pal zuid - biedt een tweede mogelijkheid de Nieuwe Osdorpergracht als recreatief en representatief object van het CNW te benutten. De toegang wordt geregeld via een trap of indien voldoende ruimte beschikbaar is, een hellingbaan.

De locatie is gezocht in aansluiting op een van de bruggen - de Volharding-brug - ; een elkaar versterkende attractieve combinatie door ligging, functie en bijzondere vorm.





Het westelijke deel staat los van de brug en heeft een centrale trap-entree. Een hellingbaan vraagt te veel ruimte (helling 1:20 – hoogteverschil mv. – wsp. is 1.40 m., steiger ongeveer 0.20 tot 0.40 m. + wsp.). Het oostelijke deel is gekoppeld aan de brug middels een trap en sluit direct aan op het voetgangers gedeelte van de brug.

De materialisatie van de vlonder is onderwerp van nader ontwerponderzoek. Duurzaamheid en veiligheid zijn belangrijke uitgangspunten. Vooralsnog wordt gedacht aan een betonnen constructie. De trappen kunnen van metalen veiligheidstreden, composiet of beton gemaakt worden. De leuningen zijn van metaal.

Watertrap

De overgang wordt op getrapte wijze vormgegeven, meer letterlijk als "Watertrap".

Een tribuneachtig element met zitmogelijkheden verloopt van trottoirniveau naar waterniveau.

De locatie wordt zo gekozen dat het een versterkende werking heeft en een logisch onderdeel of verlengde wordt van de reeds ontworpen groen/speel locatie op een ondergrondse parkeergarage tussen de appartementswoningen aan de gracht.

Net als het vlonder/steiger element is de oriëntatie nagenoeg pal zuid.

Voor de materialisatie wordt gekozen voor prefab beton elementen. LED verlichting in de 'treden' kan voor extra veiligheid en attractieve waarde zorgen. Dit is onderwerp van nader ontwerponderzoek.





De gehele grachtzone aan de centrumzijde wordt met deze opbouw en met de bruggen tezamen, met enige regelmaat van accenten voorzien. De overzijde kenmerkt zich juist door het contrast.

2.2. Hoekenespad zijde

De begeleidende stedenbouwkundige elementen bestaan uit langere blokken rijen- woningbouw in 3 lagen. De entrees zijn aan de grachtzijde gesitueerd, aan een gebouwplint van 1,30 m. en met een trottoir van 3,70 m. breed. Het aansluitende talud is 6,00 m. breed tot aan het water, waarin zich de plasberm bevindt. Het hoogteverschil tussen de wsp. en het mv. bedraagt 1.30 m.

Deze zijde van de gracht is als "groen" getypeerd met een extensief beheer regime.

Het talud sluit met een gering hoogteverschil van 0.20 m. aan op het waterniveau van de gracht. De aansluitende plasberm heeft een bodemdiepte van 0.20 onder het waterspiegelniveau. De plasberm loopt door over de gehele lengte van de Nieuwe Osdorpergracht. Ook het groene talud kent, behalve de bruggen, geen onderbrekingen of bijzonder accenten.

Het talud wordt met een combinatie van gras en kruiden/ bloemenvegetatie ingezaaid.

Het beheer is meer extensief en wordt gestuurd door de omloop van de kruidenvegetatie. Meer- en enkelstammige bomen van inheemse en 'exotische' soorten staan verspreid in het talud. Meerstammigheid van de bomen verhoogt de natuurlijk en visuele impact.

Het talud zal met name in het vroege voorjaar, de winter en late najaar meer toegankelijk zijn, als de bloeiende kruidenvegetatie duidelijk minder fysiek en visueel aanwezig is.

2.3. Kopzijde Gracht elementen

Aan de uiterste oostzijde van de Nieuwe Osdorpergracht vindt een omschakeling plaats van gracht met bruggen naar een semi-gracht.

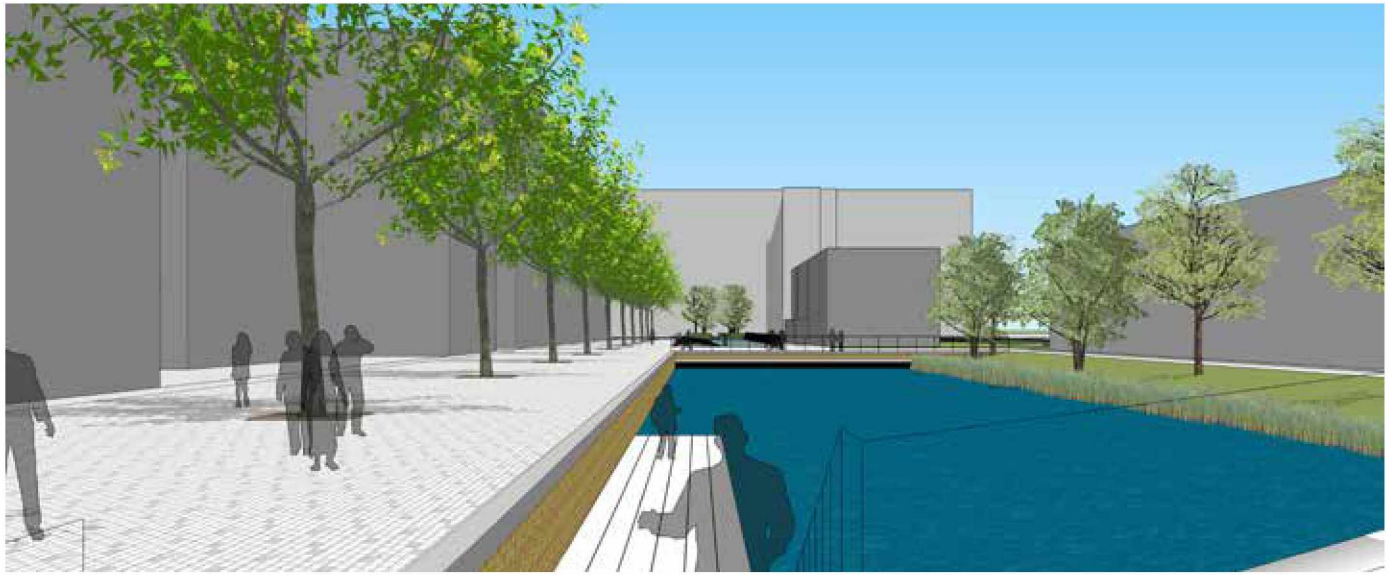
Ter hoogte van Geduld en de Don Boscostraat in het centrumgebied, is geen brug voorzien. De Nieuwe Osdorpergracht stopt hier als gracht. Voortzetting in het nog te realiseren veel smallere profiel van 10 meter is afgeraden uit het oogpunt van de te verwachten water-kwaliteit. De mogelijke circulatie en doorstroming zijn in een dergelijk (doodlopend) profiel ontoereikend. Een voortzetting van een brede 'echte' gracht richting Sloterplas is helaas niet mogelijk gebleken. Bestaande bebouwing, wegen en ondergrondse nutsvoorzieningen zijn te belemmerend. Deze situatie biedt echter wel andere oplossingen en attracties.

Gracht beëindiging

De kopzijde van de Nieuwe Osdorpergracht wordt visueel gemaskeerd door een "holle kade". De inkeping over de volle breedte van de kadewand biedt de illusie dat het grachtwater wordt vervolgt aan de andere zijde van het bovenliggende pleinruimte. Aanvullend wordt op de pleinrand de herkenbare brugleuning geplaatst. De overstort van de "Speelwatergracht" bevindt zich in de kade inkeping.

Pleinruimte Geduld

Het grachteinde wordt nu met een kleine pleinruimte afgesloten en biedt opties en ruimte voor ambulante handel, een vaste kiosk, mogelijkheid tot fietsparkeren en een secundaire verblijfplaats aansluitend op het centrumgebied. Het verlengde van Geduld wordt deels



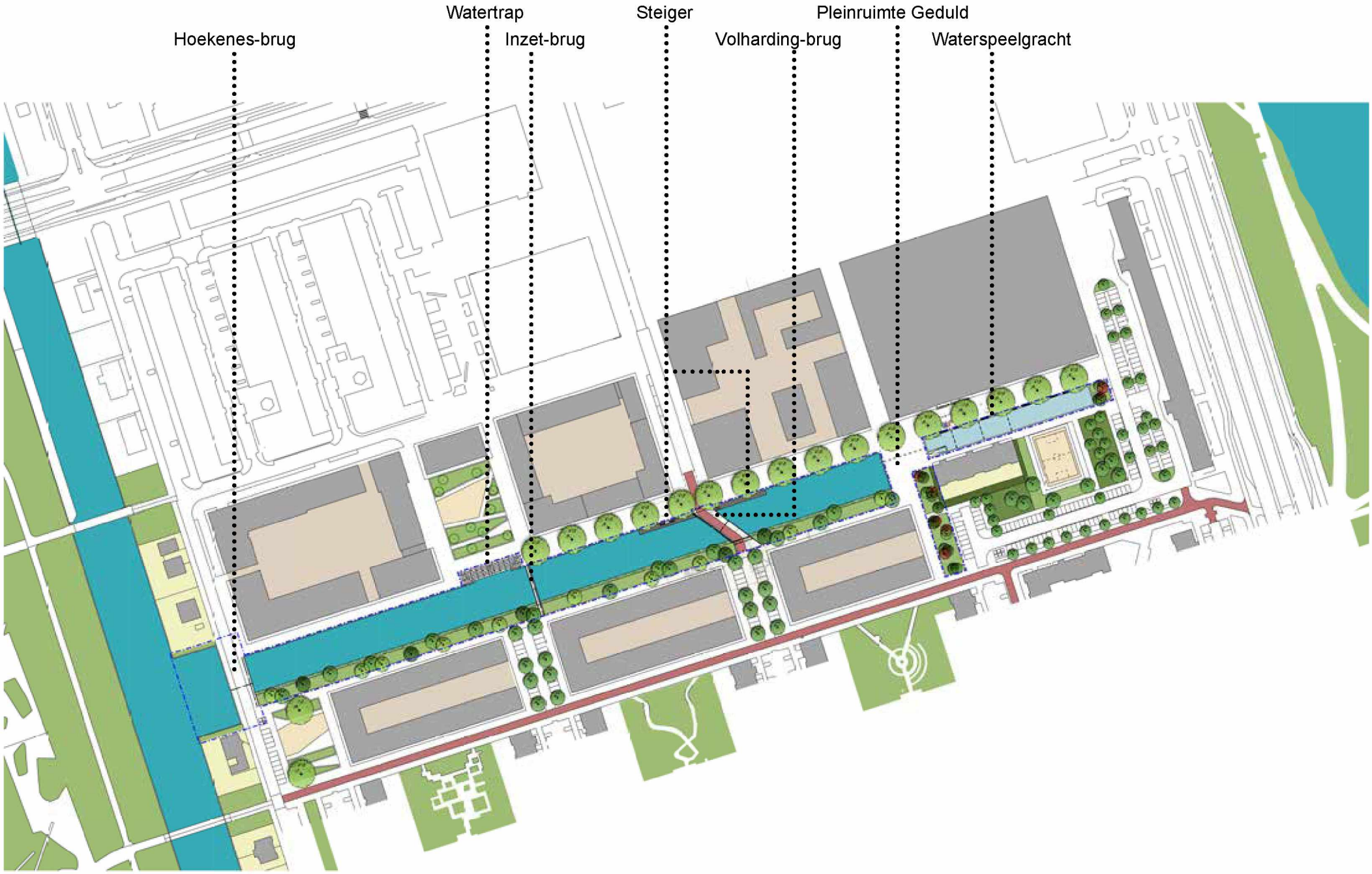
begeleid door een plantsoenstrook, met parallel gelegen een nieuw parkeerhof bestemd voor het bestaande woongebouw parallel aan de "Speelwatergracht".
De Don Boscostraat krijgt in de nieuwe opzet van het centrum een voetgangersfunctie.

Speelwatergracht

De Nieuwe Osdorpergracht wordt voortgezet als een 10 meter brede en 90 meter lange waterspeelplaats. De waterspeelplaats gaat tevens dienst doen als hemelwateropvang en buffer van de verhardingen uit het aansluitende deel van het centrumgebied en waar mogelijk van de Nic. Anslijnstraat.
Het watereffect en/of grachteffect wordt zoveel als mogelijk op kunstmatige en visueel aantrekkelijke wijze nagestreefd door het gebruik van zwart asfalt als bodem. Hiermee wordt en illusie gewekt van diep(er) water. Het waterpeil heeft echter als basis een diepte van 0.03 m. Het grootste en ondiepe waterbekken is 45 meter lang. De opvolgende bekkens verdelen de resterende 45 meter in gelijke delen.
's Zomers wordt het waterspel ondersteund door kleine waterspuiters die in de begeleidende zitbanken zijn aangebracht. Grondwater dient als bron. Het overstromende water in de opeenvolgende bekkens wordt stapsgewijs dieper en stroomt uiteindelijk over via de inkeping in de kopse kadewand in de gracht. Treden en een hellingbaan zorgen voor een gemakkelijke toegankelijkheid voor iedereen en voor onderhoudswerkzaamheden.






Hoekenes-brug
Watertrap
Inzet-brug
Steiger
Volharding-brug
Pleinruimte Geduld
Waterspeelgracht

's Winters kan het ondiepe deel als schaatsbaan dienst doen, wanneer de overstort met een schot wordt dichtgezet.
Elk bekken heeft een afsluitbare afvoerput, aangesloten op het riool en/of de nieuwe gracht.
De Speelwatergracht sluit aan op de speelvoorzieningen op het nabij gelegen terrein bij de Nicolaas Anslijnstraat.

NB. In gedachte moet worden gehouden, dat deze locatie in groter stedelijk verband een mogelijk tijdelijke inrichting zal kunnen hebben. De locatie staat onder invloed van potentiële lokale stedenbouwkundige ontwikkelingen en toekomstig gewenste bovenlokale OV-transport uitbreidingen.

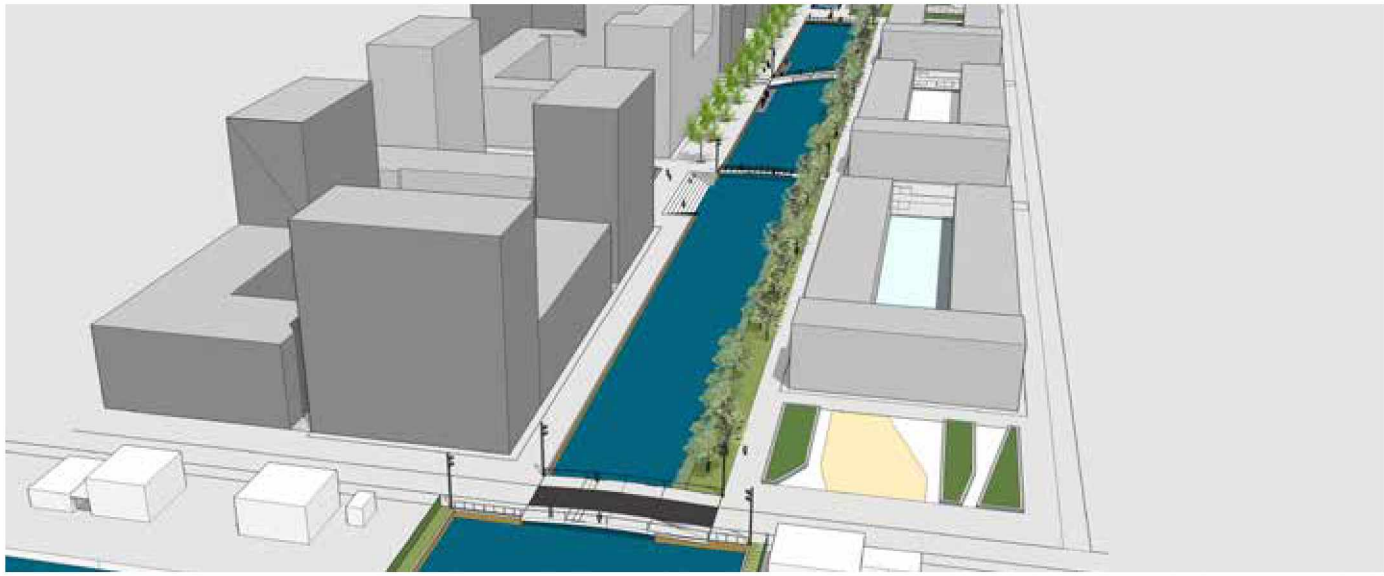
3. Bruggen

De Nieuwe Osdorpergracht heeft 3 locaties waar bruggen noodzakelijk zijn om een goede oeververbinding tot stand te brengen. Van West naar Oost zijn dit:

1. Hoekenes-brug.
   Een volledige verkeersbrug ter plaatse van de bestaande buurtontsluiting van de Hoekenes. Ter hoogte van de aansluiting van de Nieuwe Osdorpergracht op de Hoekenesgracht.
2. Inzet-brug.
   Een voetgangersbrug ter hoogte van de Inzet richting het Hoekenespad en ongeveer ter hoogte
3. van de huidige Fröbelstraat in het centrumgebied.
   In het verlengde van Inzet wordt in de nieuwe situatie een parkeerhof aangelegd tussen de nieuwbouw rijenwoningen.
4. Volharding-brug.
   Een fiets-voetgangersbrug ter hoogte van de Volharding richting het Hoekenespad en de huidige Jan Celestraat in het centrumgebied. Deze straat krijgt in het nieuwe centrumgebied de functie van ontsluiting- en bevoorradingsweg en leidt naar garages onder de toekomstige nieuwbouw. De Volharding-brug verzorgt de aansluiting van het Hoofdnet fiets van het Hoekenespad met het Centrum Nieuw West gebied. De geknikte vorm vloeit voort uit de gegeven 'harde' routeaansluitingen op beide oevers. Het levert naast een markante en herkenbare brug met een gevarieerd uitzicht, ook een zekere snelheidremmende werking.

3.1 Vormgeving

De Nieuwe Osdorpergracht wordt ongeveer 380 meter lang met een waterbreedte van 21 meter. De voet- en fietsbruggen hebben een onderlinge afstand van ongeveer 100 meter. De onderlinge afstand is derhalve klein. De nieuwe Hoekens-brug ligt aan de uiterste westzijde, met als dichtst bij gelegen de voetgangersbrug Inzet op 160 meter afstand.
Alle bruggen bevinden zich in elkaars zichtafstand en overspannen het zelfde profiel.
In alle drie de gevallen zijn deze bruggen uniek; voetgangers, voetgangers samen met Hoofdnet fiets, en alle verkeerstypen (buurtontsluiting).



Keuze

De verscheidenheid aan aansluitende routen wordt ter plaatse van de gracht omgezet naar herkenbaarheid van de nieuwe gracht locatie. Deze lokale verschillen en oriëntatie geven elke brug zijn eigen intrinsieke identiteit en een herkenbaar oriëntatiepunt: "Ik neem, of ik sta op die……brug". Het noodzakelijk en duidelijk andere tracé van de Volharding-brug maakt deze brug als vanzelf onderscheidend.

Het ontwerp van de leuning refereert aan de verbindende achtergrond: Centrum Nieuw West (CNW). Met openingen gelijk of kleiner dan 50 cm tussen de stalen, met poedercoating afgewerkte, hekwerkdelen wordt aan de wettelijke eisen voldaan. De brugleuning kan eventueel aangevuld worden met het brugnummer en met de naam van de brug.

"Toog"

Elke brug wordt met een zogeheten toog ontworpen. Een boogvormige uiterlijk, dat de overspanning van het water, de gracht, accentueert in vorm en ervaring. De gebogen vorm heeft een positieve invloed op de constructieve krachtenverdeling in de brug en de mate van 'slankheid' van de constructie. De elegantie van de bruggen is een belangrijke visuele kwaliteit.

Daarnaast is deze toog vanuit doorvaarbaarheids eisen wenselijk, om minstens de minimale doorvaarthoogte van 1 meter te realiseren. De aansluitende maaiveldhoogten van de oevers in combinatie met de mogelijk te realiseren overspanninglengten zijn van grote invloed op de te realiseren vrije doorvaarthoogte.

3.2. Constructie

Hoekenes-brug

De Hoekenes-brug zal door zijn aard van verkeersbrug voor alle voertuigen (Klasse 45) een betonnen constructie krijgen; prefab liggers, druklaag, pijlerbalk en landhoofden.

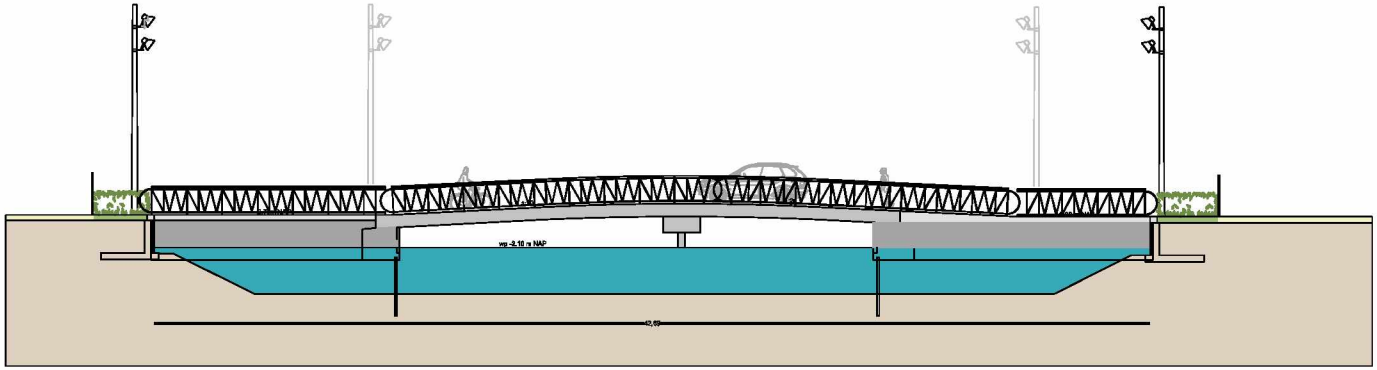
De gewenste 'toog' in combinatie met de 20% helling wordt in de liggers gerealiseerd.

De rijweg en trottoirs worden asfalt met bijpassende print uitgevoerd. Het hoogteverschil tussen rijbaan en trottoir wordt geregeld door een in hoogte aangepaste betonband.

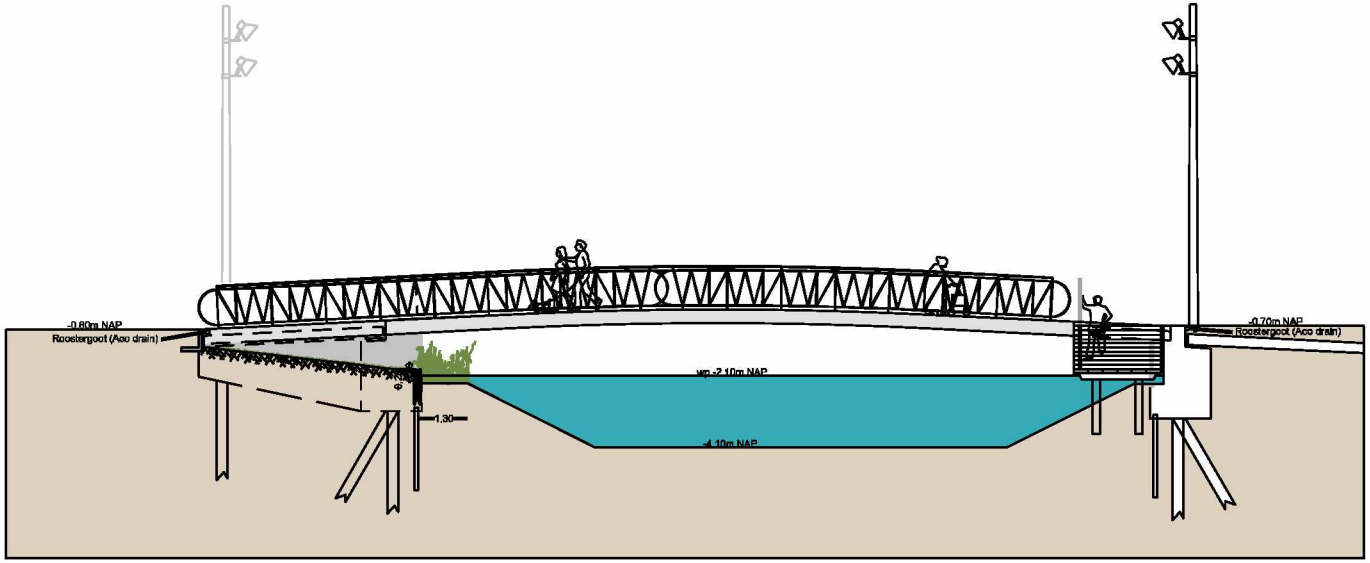
De randligger met de brugleuning wordt met een 'verjonging' uitgevoerd, zodat het aanzicht van de brug zo slank mogelijke blijft.

Inzet en Volharding-brug

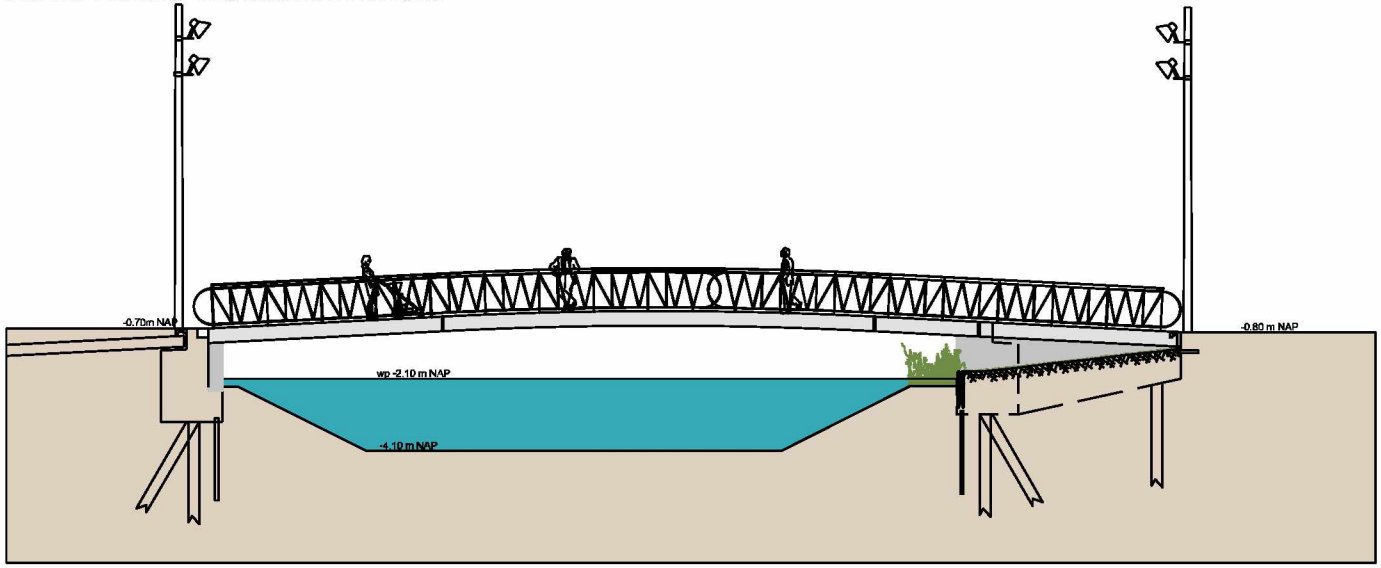
Alhoewel de Inzet-brug een smalle en niet geknikte vorm heeft als de Volharding-brug, hebben beide bruggen een gelijke basisconstructie. De draagconstructie bestaat uit stalen liggers met een composiet brugdek.Verkeersklasse 15. De gewenste 'toog' wordt in de liggers gerealiseerd. Het fiets- en trottoirdeel wordt op de Volharding-brug door kleur-verschil onderscheiden. De randconstructie is zo vormgegeven dat hierop de brugleuningen worden gemonteerd en de slankheid van de brug wordt geaccentueerd. De onderlinge relatie met de Hoekenes-brug wordt gerealiseerd door de overeenkomstige brugleuning.



Aanzicht Hoekenes-brug



Aanzicht Volharding- brug (vanaf noordoostzijde)



Aanzicht Inzet-brug

3.3. Verlichting

De verlichting van en op de bruggen wordt gerealiseerd door ter weerszijden van de bruggen, ter hoogte van de uiteinden van de landhoofden, diagonaalsgewijs een lichtmast te plaatsen met 2 of meer schijnwerpers. Deze LED verlichting is nauwkeurig van lichtbundel en voorziet het brugdek van voldoende verlichting. De elementen dienen tevens als markering van de brug.

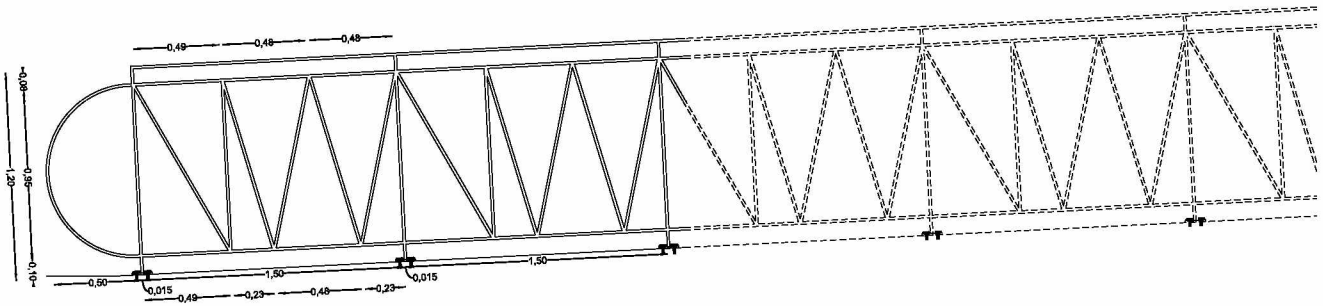
De Hoekenes-brug heeft vier lichtmasten. Aan de Hoekensgracht-zijde staan de twee masten aan het uiteinde van de verlengde bruggenhoofden. Hier sluit de Nieuwe Osdorpergracht met een verbrede toegang aan op de Hoekenesgracht.

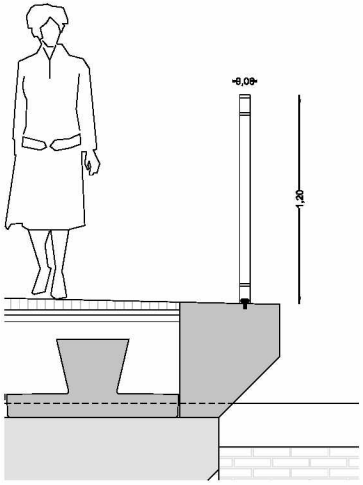
3.4. Aansluiting Hoekenesgracht

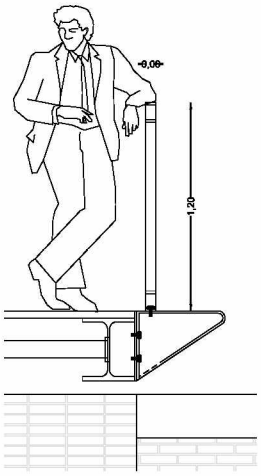
De overgang tussen de Nieuwe Osdorpergracht en de Hoekenesgracht met de randen van de twee belendende villatuinen sluit aan op de Hoekenes-brug. Deze situatie moet een esthetisch logische, voor de villa's een zo sociaal veilige en beheermatig een zo eenduidig mogelijke aansluiting genereren. Tevens moet rekening gehouden worden met de te realiseren kade constructies. De water door- en instroming onder invloed van de heersende windrichting is van belang. De oriëntatie van de Nieuwe Osdorpergracht is in dit opzicht redelijk optimaal.

Een ruime aansluiting in de vorm van een U-vormige opening is als ontwerpuitgangspunt gekozen. De aansluiting tussen de grachten is hierdoor niet benepen, de aanliggende tuinen behouden zo veel mogelijk privacy en de wind- en waterstuwing worden ruim ingevangen.

Een mogelijk minder gunstig bijeffect van drijfvuil in de hoeken van de U, kan ook positief worden gewaardeerd. Immers, dit drijfvuil wordt zo niet in de gehele lengterichting van de nieuwe gracht getransporteerd en in de plasberm gedeponeerd. Het weghalen kan vanaf de verlengde brugwangen of via de smalle groenzones naast de privétuinen geschieden. De doorgebroken gemetselde kademuren van de Hoekenesgracht worden hersteld en omgezet en aangesloten op de wangen van de nieuwe brugconstructie.

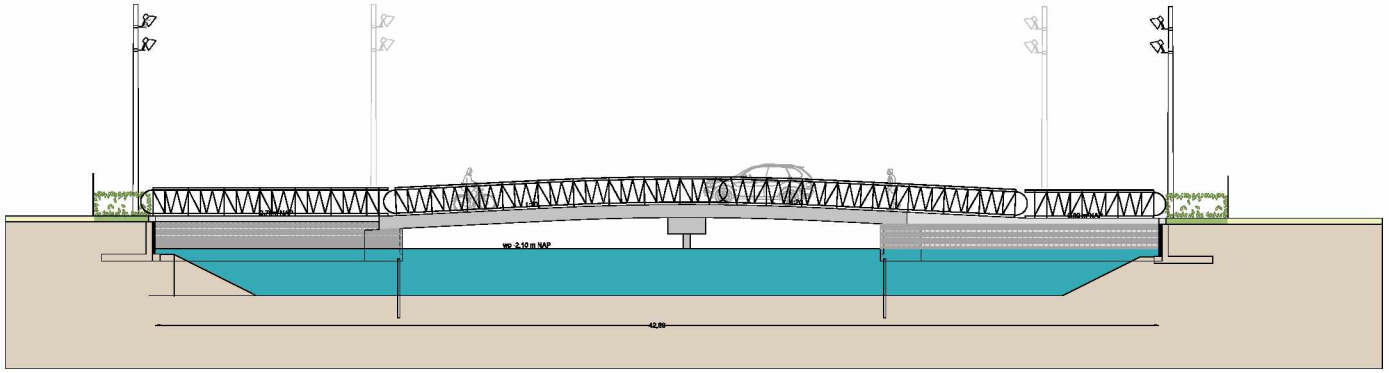




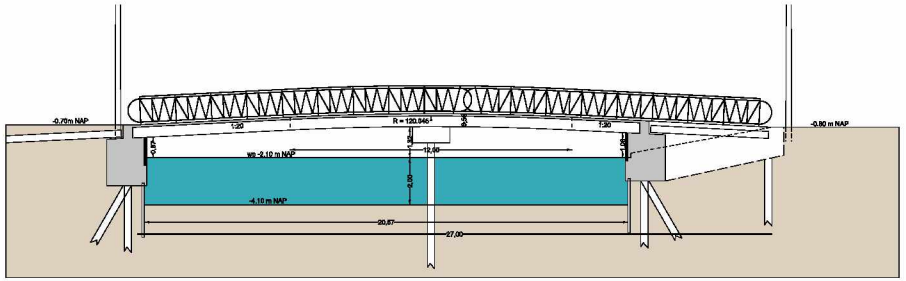


Voorlopig ontwerp bruggen Nieuwe Osdorpergracht

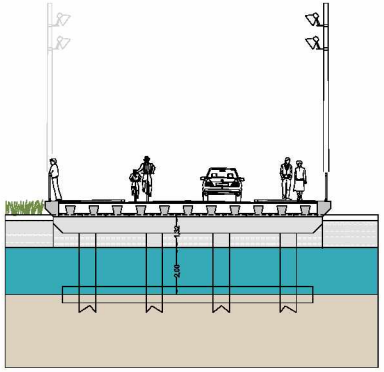
Brug Hoekenes



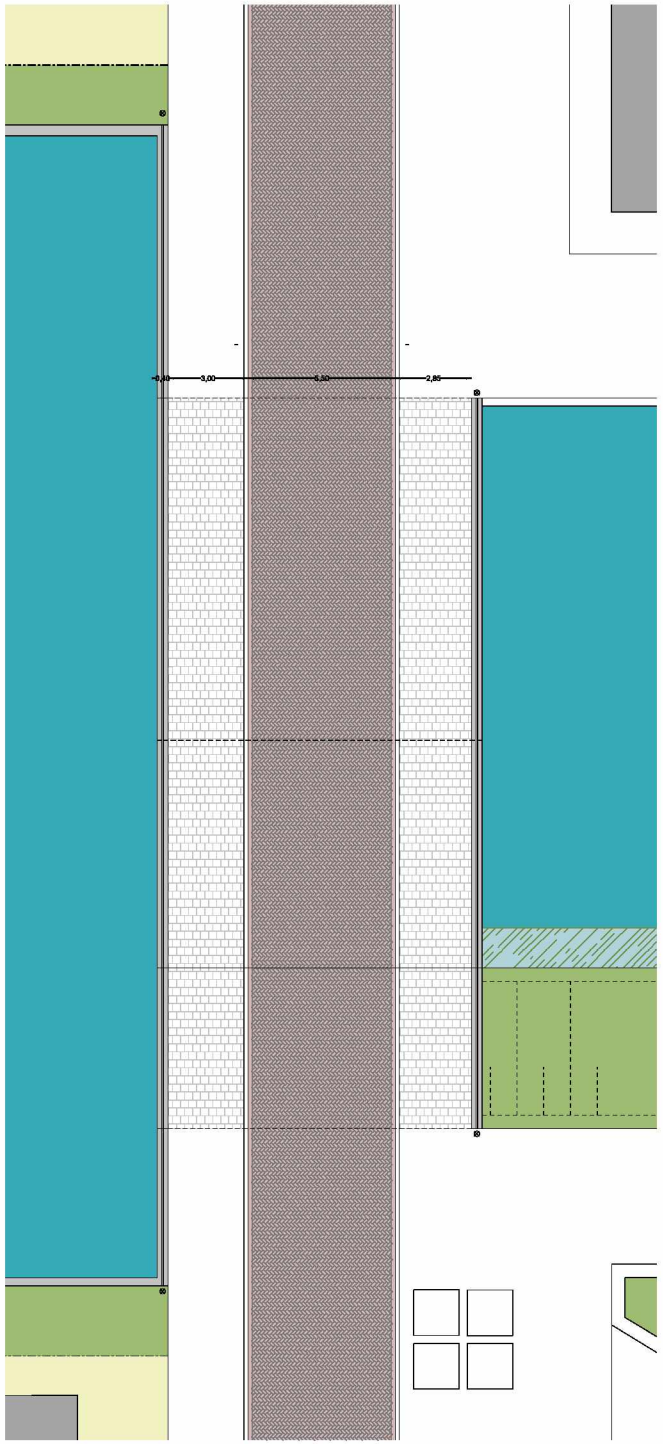
Aanzicht Hoekenes-brug



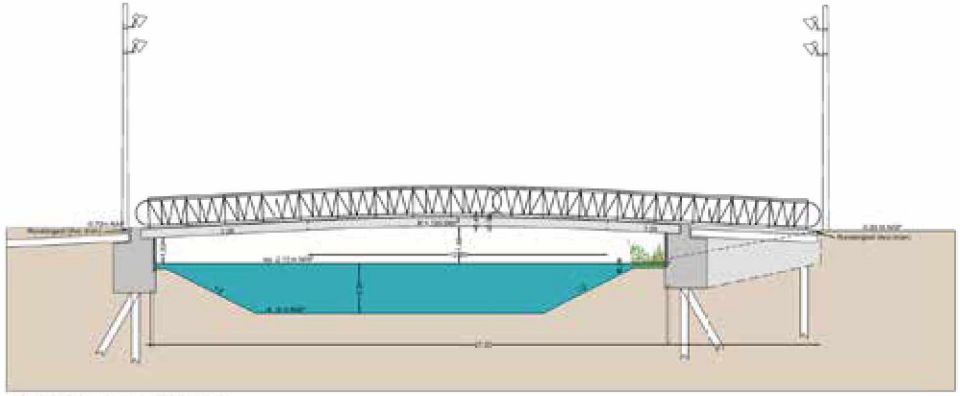
Technische doorsnede Hoekenes-brug



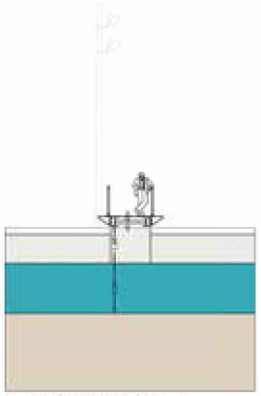
Dwarsdoorsnede Hoekenes-brug



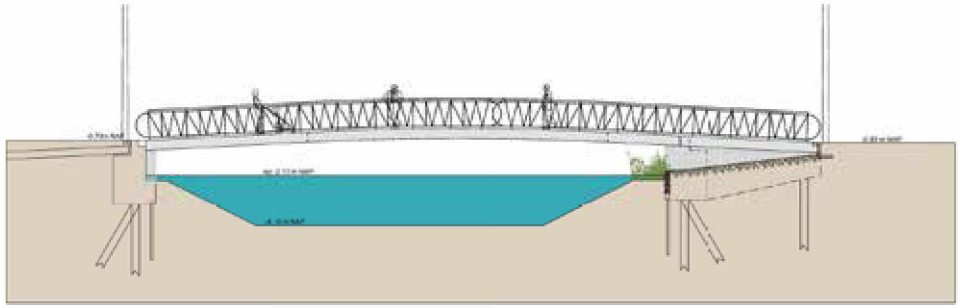
Brug Inzet - Johann Amannplantsoen



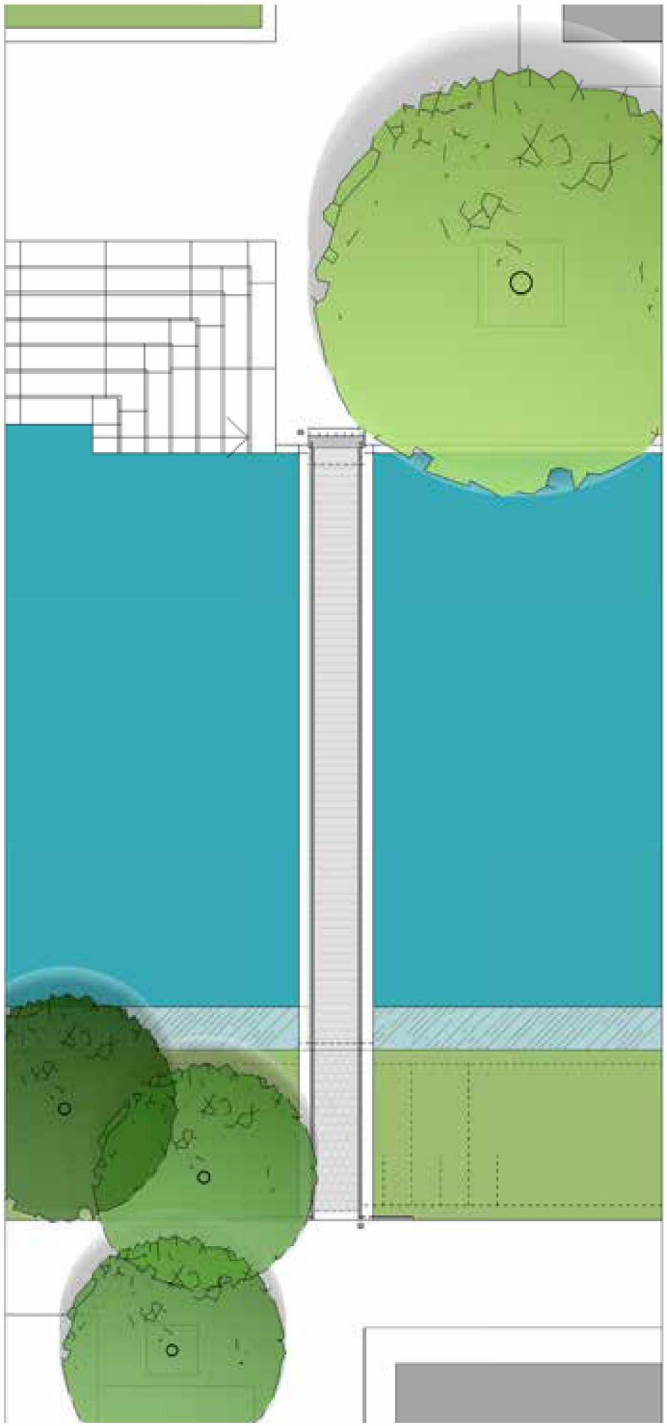
Technische doorsnede Inzet-brug



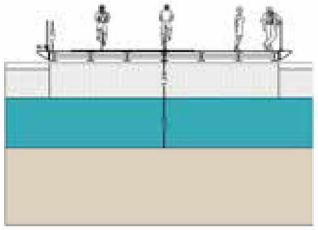
Dwarsdoorsnede Inzet-brug



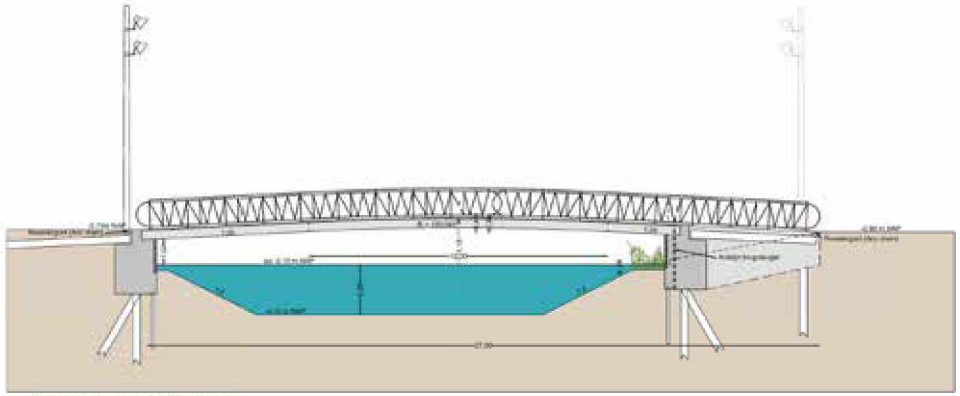
Aanzicht Inzet-brug



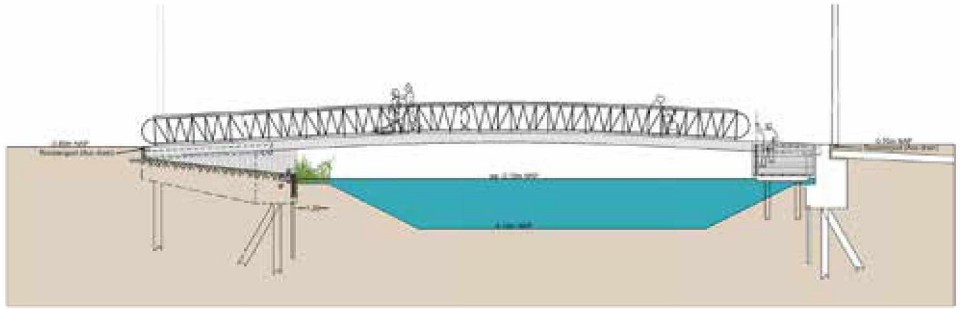
Brug Volharding - Jan Celesstraat



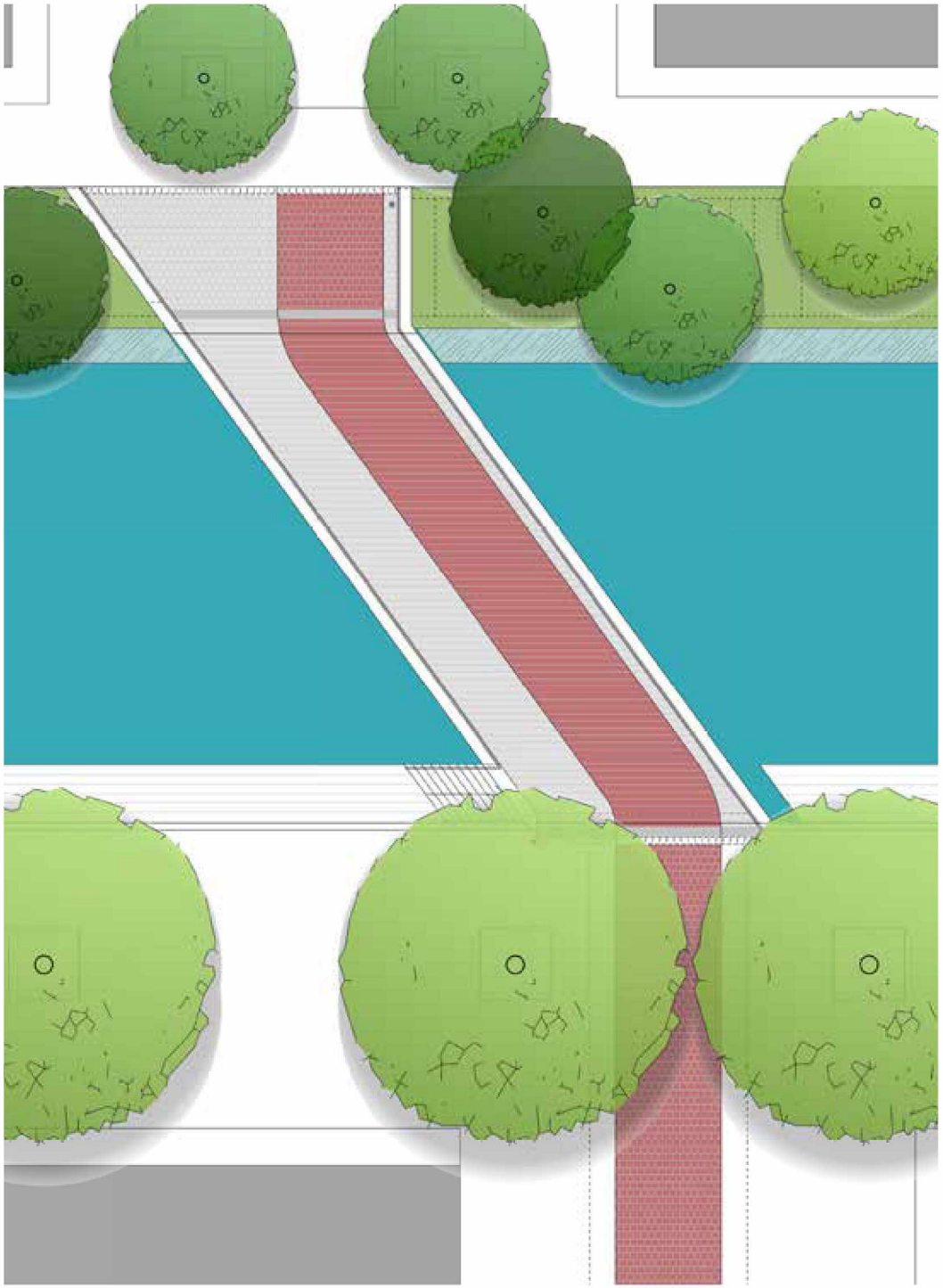
Dwarsdoorsnede Volharding-brug



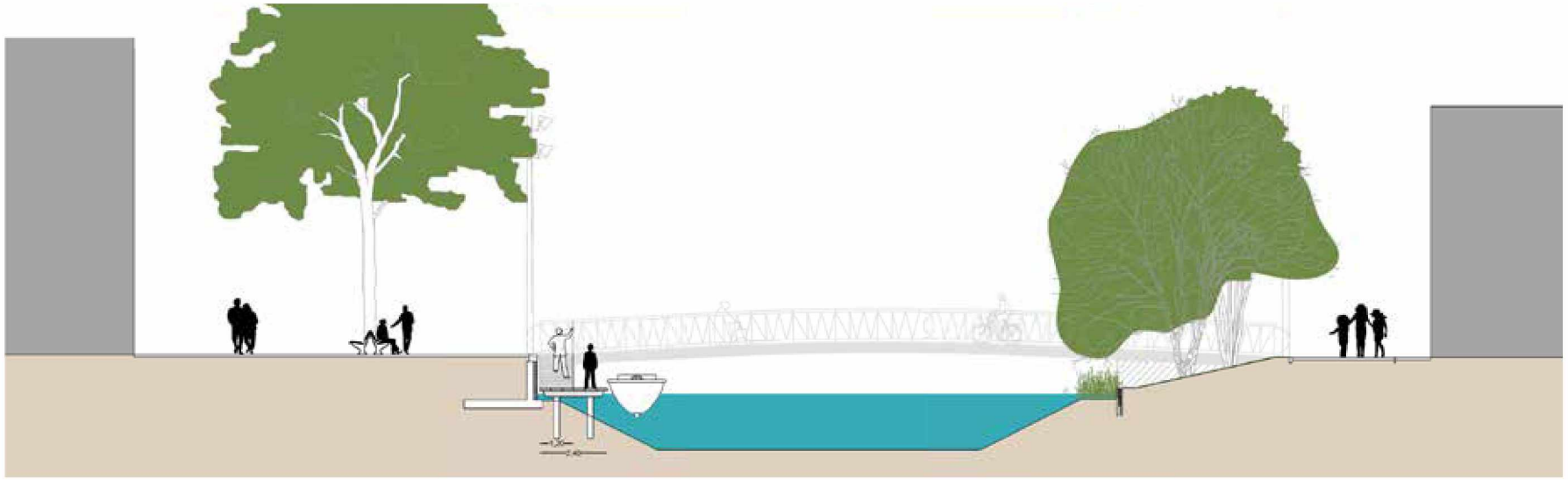
Technische doorsnede Volharding-brug

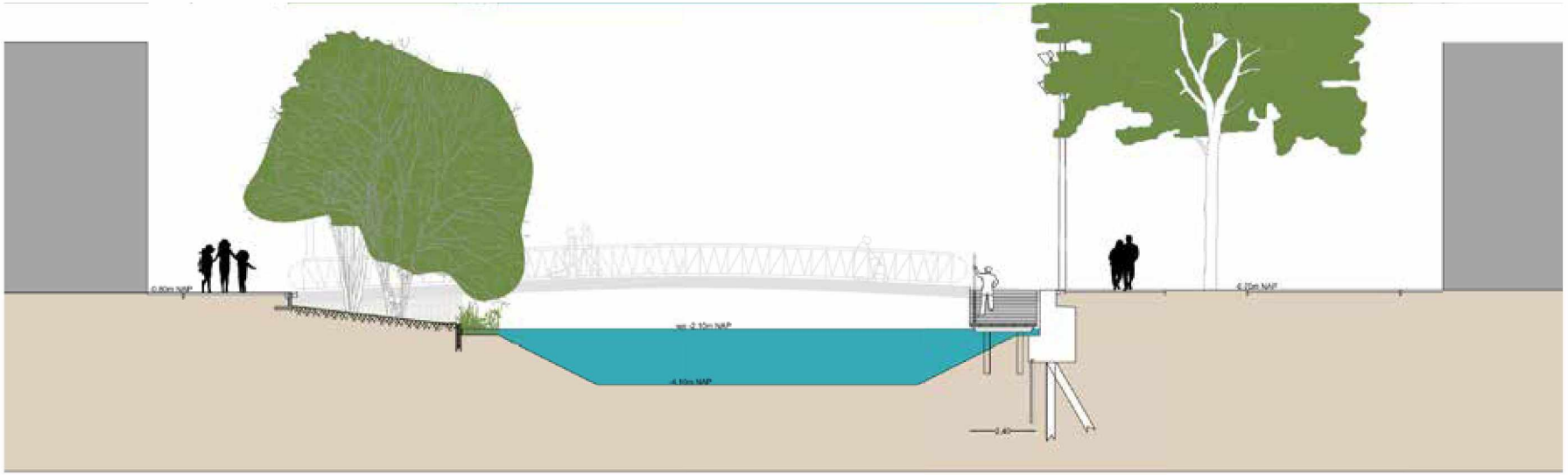


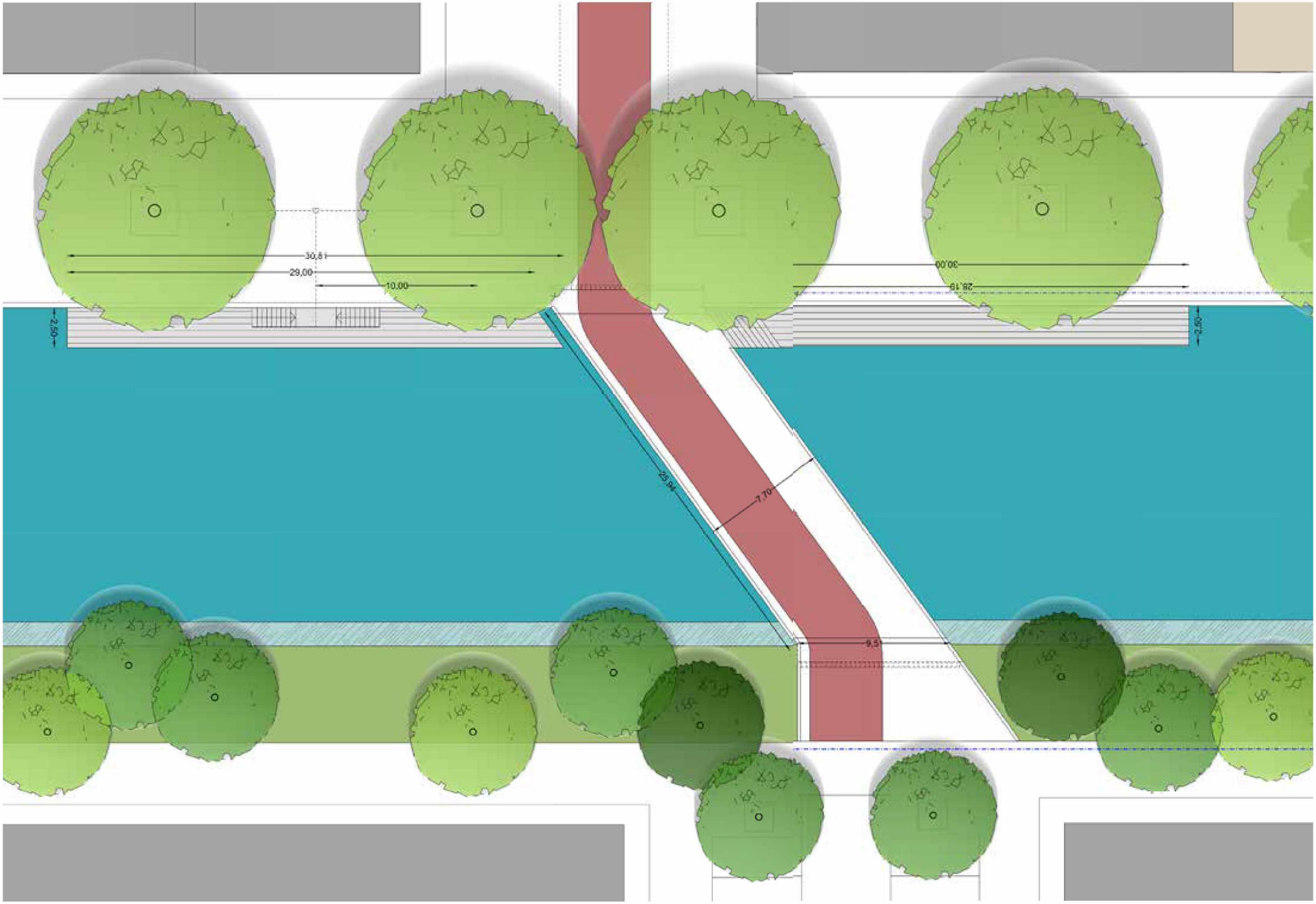
Aanzicht Volharding- brug (vanaf noordoostzijde)



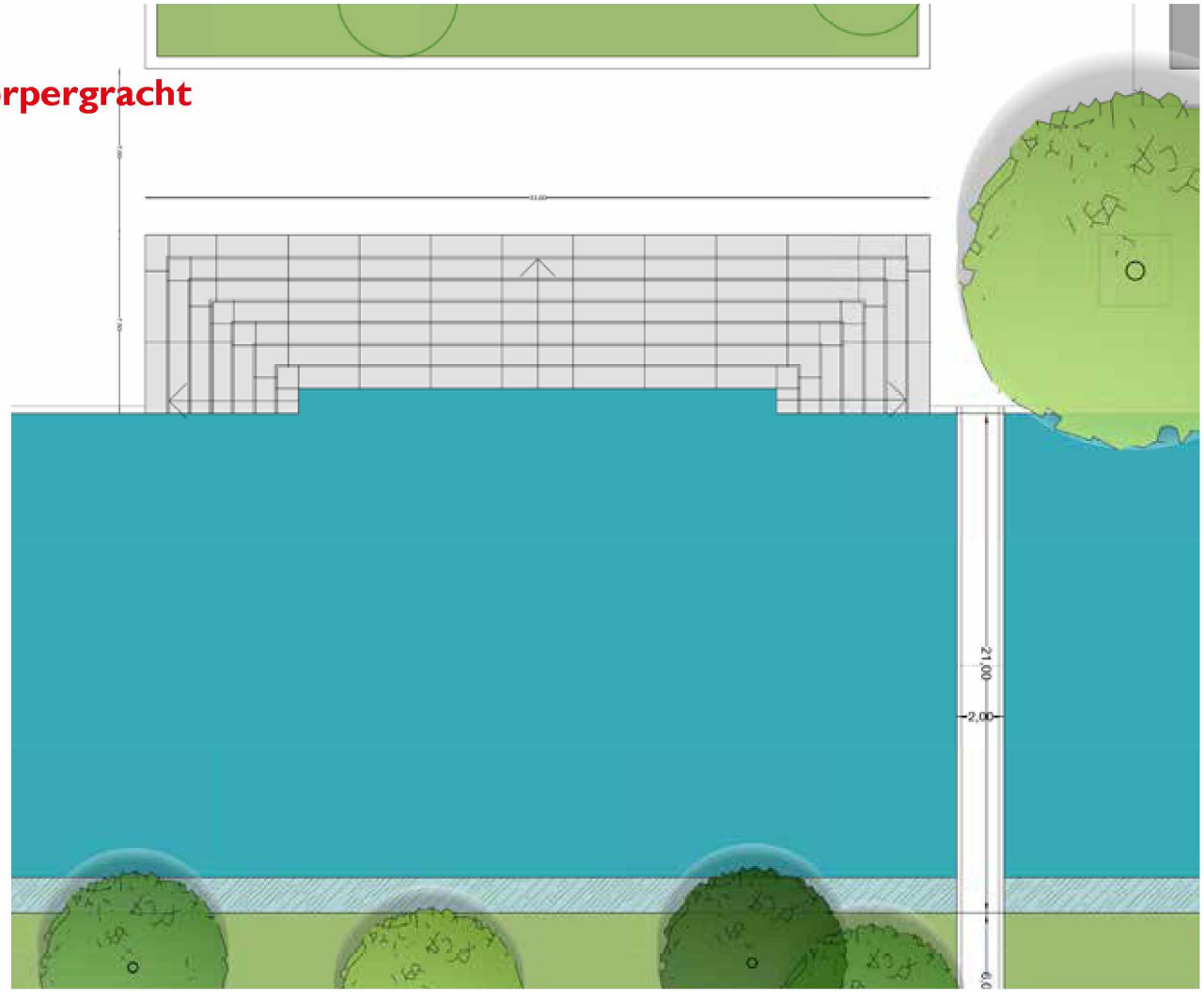
Voorlopig ontwerp steigers Nieuwe Osdorpergracht

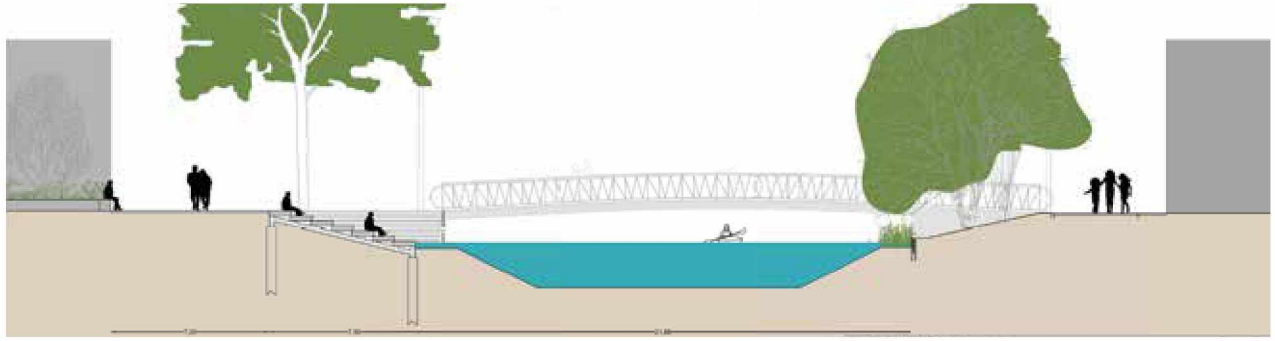





30,81
29,00
10,00
2,50
30,00
28,19
2,50
25,94
7,70
9,5

Voorlopig ontwerp Watertrap Nieuwe Osdorpergracht

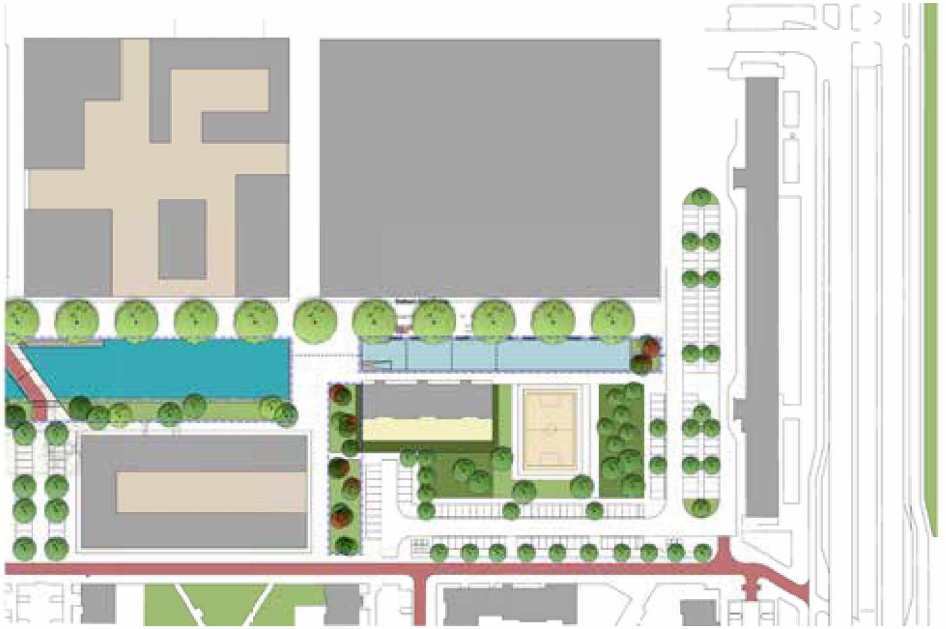


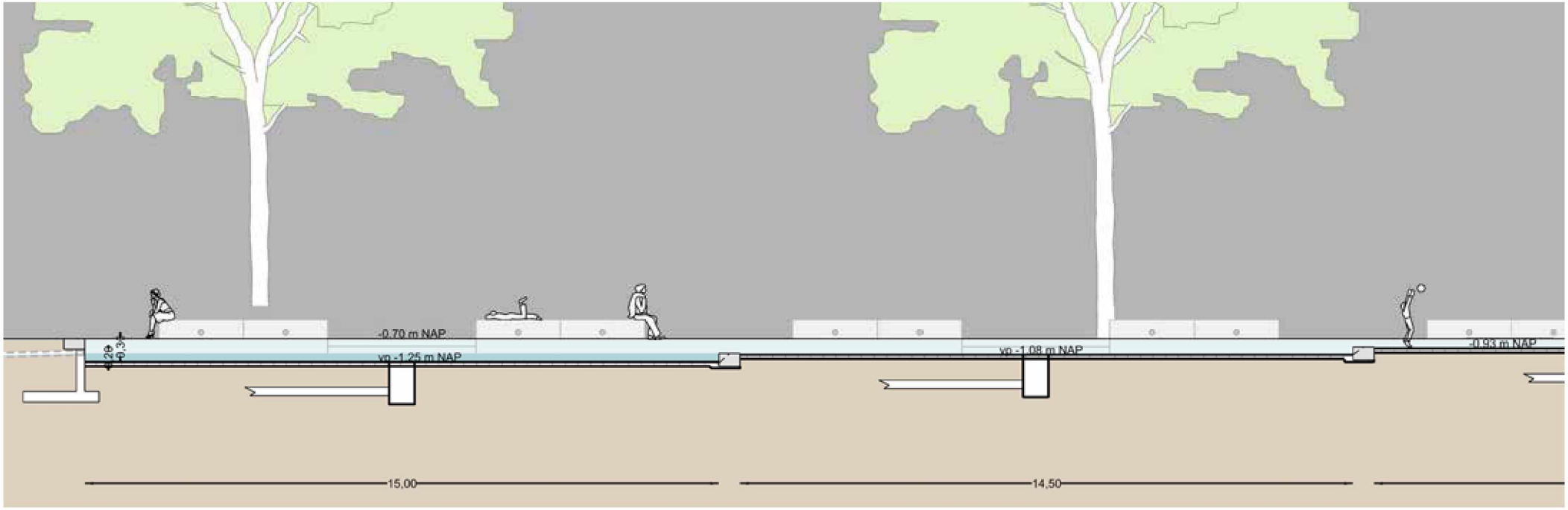


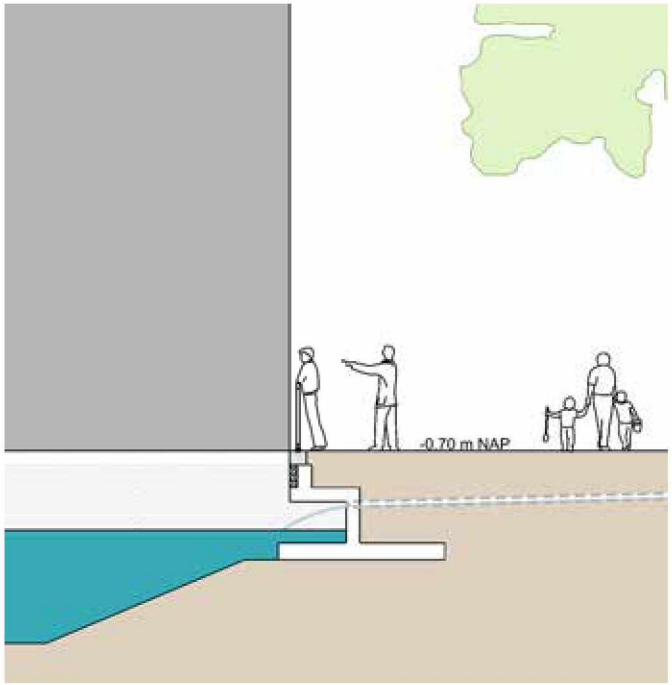
Voorlopig ontwerp Waterspeelgracht Nieuwe Osdorpergracht

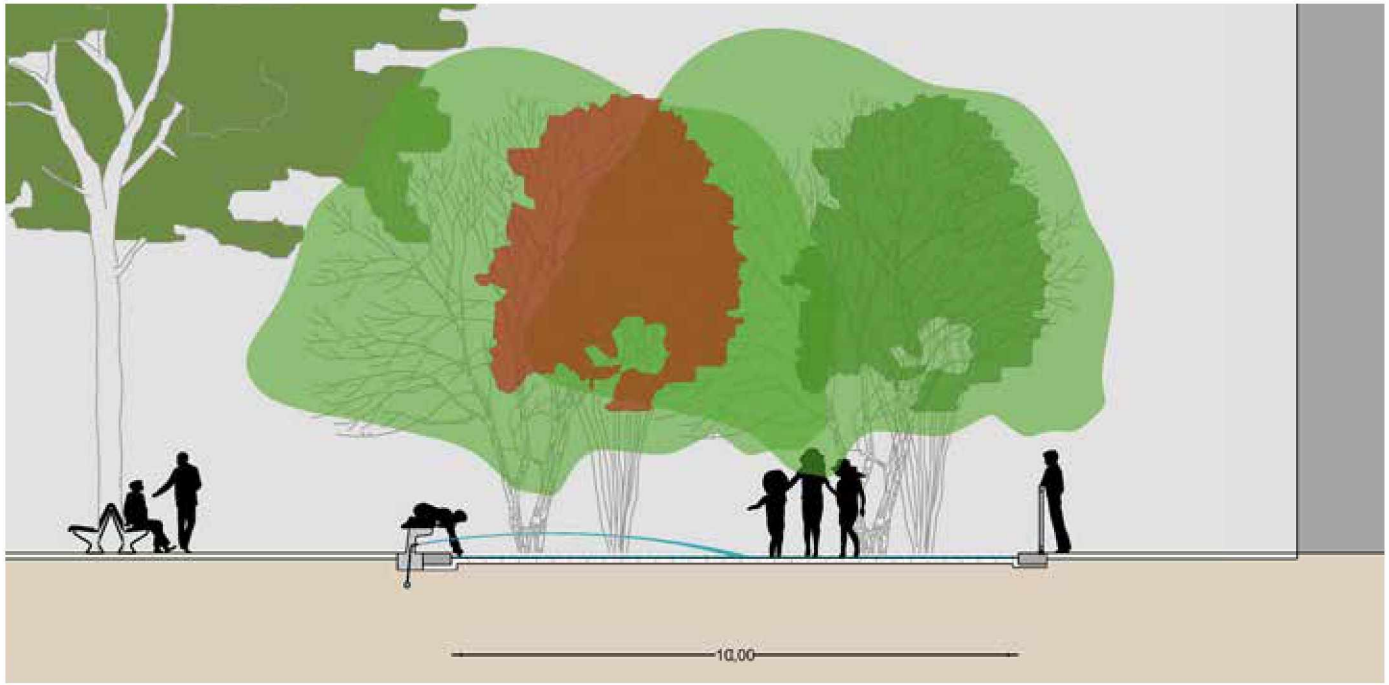







-0.70 m NAP
vp -1.25 m NAP
vp -1.08 m NAP
-0.93 m NAP
15,00
14,50


-0.70 m NAP


10,00

7.2 Landtong - Definitief Ontwerp

27 maart 2018



Ligging Landtong aan de zuidwestoever van de Sloterplas

Aanleiding waarom doen we dit?

In het Vernieuwingsplan Centrum Amsterdam Nieuw-West 2005 is de oever van de Sloterplas benoemd als locatie waar een deel van gewenste nieuwe leisurefuncties wordt toegevoegd.

Ambitie wat is ons doel?

De ambitie van de Sloterplas bestaat uit de transformatie van een "naoorlogse nieuwbouwplas" naar een attractieve en goed bezocht "stadsplas en stadspark" met een goede waterkwaliteit, met een duidelijke betekenis voor de hele stad en Nieuw-West in het bijzonder. Dit alles onder de gezamenlijke noemer "levendigheid aan het water".

De Zuidwestoever van de Sloterplas wordt ontwikkeld als een ruimtelijke compositie van het stedelijk park en wordt dé ontmoetingsplek van Osdorp. Hier vinden verschillende activiteiten plaats die aansluiten bij de uiteenlopende behoeftes van de bewoners van Osdorp en Nieuw-West.

De Landtong vormt de overgang van Torenwijk naar het centrumgebied. Kenmerkend zijn de bomenrand, het open en groene karakter en het glooiende landschap. Het (hardloop) Rondje Sloterplas wordt over de Landtong geleid en wordt ingepast in een nieuwe situatie waarbij er plaats is voor maximaal drie horecapaviljoens. Om het karakter zoveel mogelijk te behouden, dient de toe te voegen verharding beperkt te blijven. De overgang tussen Balkon en Landtong moet vorm krijgen ter hoogte van het horecaverzamelgebouw.

Plangebied waar gebeurt het?

De Zuidwestoever is één van de plekken waar het Sloterpark de stad ontmoet. De oever vormt de eerste linie van de stedelijke kop, met op de achtergrond het nieuwe centrum van Nieuw-West. In het stedelijke park is ruimte voor horeca, (water)recreatie, cultuur, sport, spel en avontuur. Nieuwe bebouwing in het park, en dus ook op de Landtong, heeft een beperkt volume en kan een afwijkende vorm hebben. Er staat al een horecaverzamelgebouw en op het midden van de Landtong is ruimte voor twee nieuwe kleinschalige horecapaviljoens.

Concept

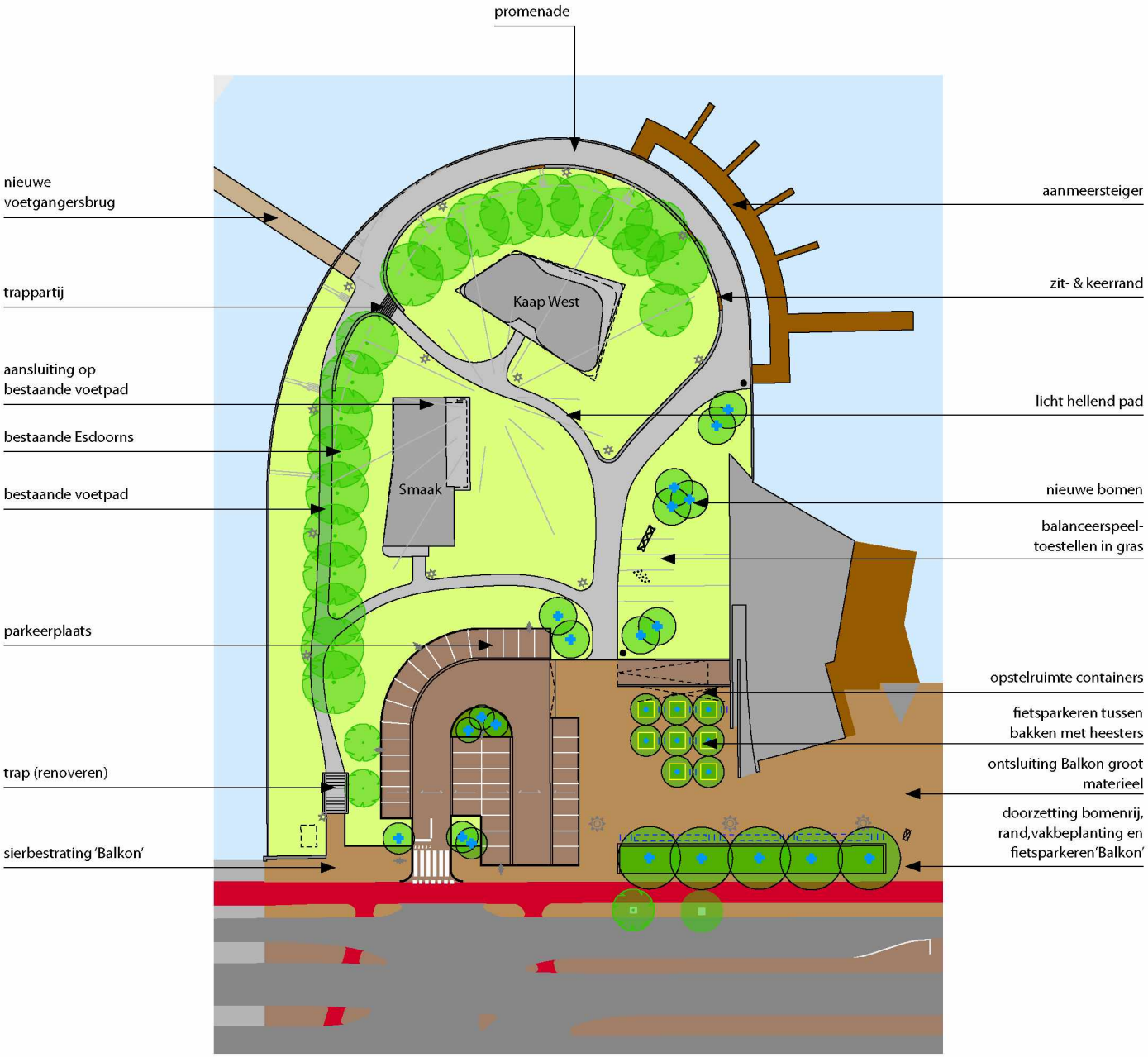
Het concept gaat uit van een optimale beleving van het water van de Sloterplas en het groene karakter van de Landtong.

Water: Op de kop van de Landtong loopt het 'Rondje Sloterplas', de hoofdroute in de vorm van een brede promenade. Via de steiger kan men nog dichter bij het water komen en de maritieme sfeer proeven.

Groen: de kade langs de Osdorpergracht behoud zijn grastalud met Esdoorns. Dwars over het glooiende grasveld van de Landtong heen en tussen de paviljoens door loopt een smal pad







LEGENDA

Rijbaan
klinkers, keiformaat, rood-bruin, keperverband
molgoot, 4 strekse rijen met valkolk

Parkeervakken
klinkers, keiformaat, rood-bruin, halfsteensverband
markering tussen parkeervakken door middel van FG-steen, keiformaat, wit

Fietsparkeren
Opstelvakken in combinatie met fietsnietjes, standaard Puccini

Trottoirband
sierbestrating, betonelement 13/15 x 25 x 1000 (als Balkon)
sierbestrating, betonelement 13/15 x 35 x 1000 (als Balkon)

Trottoir
sierbestrating, betonelementen diverse formaten, dikte 120 mm,
kleur zandachtig, verspringend klezoorverband (als Balkon)

Voetpaden
asfalt afgestrooid met parelgrind op de voetpaden in het gras en op de promenade

(Zit)randen
betonbanden, 400 x 500 mm, lichtgrijs met houten zitranden uitgevoerd met
een enkele leuning rug- en armleuning, bovenzijde gelijk betonband, maatwerk

Trapelementen
Prefab traptreden, 50 x 16, lichtgrijs

Steiger
Hout en afwerking vloer gelijk aan (drijvende) steiger bij Bocador
Constructie gelijk aan haven westoever

Bomen
te kappen
nieuw (soortkeuze: zie beplantingsplan)

Beplanting in bakken
bakken - maatwerk Grijsen in aansluiting op de banken op het Balkon,
en het voorgesteelde meubilair in het winkelcentrum.
heesters (soortkeuze: zie beplantingsplan)
bodembedekker: Vinca minor

Gras
achter het Meram schaduwrijk grasmengsel, tevens geschikt als speelweide.

Afvalinzameling
Standaard Puccini afvalbak, 200 L
aanbied plek rolcontainers

Verlichting
lichtmast 8 m
pleinmast - 5 spots
lichtmast 4 m - BART

Klim- en klautervoorziening
materiaal hout, Robinia
zigzag balanceerpad en huppelpalissaden, firma Goede Speelprojecten of gelijkwaardig

Hoogtematen
nieuw
bestaand

Afwatering

0 5 10 25 m

Definitief Ontwerp

Entree
De toegang tot de parkeerplaats is ongewijzigd. De ronde vorm is gebaseerd op de huidige vorm en past in de vloeiende vormentaal van de Landtong. De haak sluit aan op het Balkon en biedt pleinruimte tussen horecaverzamelgebouw en parkeerplaats. Er zijn 39 parkeerplaatsen voorzien.
Ten behoeve van evenementen dient het Balkon bereikbaar te zijn voor groot materieel. In het voorgestelde ontwerp kunnen semitrailers via de uitritconstructie bij de hellingbaan het gebied verlaten.
Opgaande rijkbloeiende heesters in boombakken tussen het horecaverzamelgebouw en de parkeerplaats vormen een groene buffer en begrenzen het Balkon.
Tegelijkertijd blijft de lange zichtlijn langs Meer en Vaart en langs het gebouw richting Sloterplas intact.
Het inrichtingsprincipe zoals aanwezig op het Balkon van de bomenrij van iepen en plantvakken met brede, opstaande rand wordt doorgezet.

Hart
Het voetpad langs de Osdorpergracht aan de zijde van Meer en Vaart is in zijn huidige vorm gehandhaafd. Via dit pad en het pad vanaf de parkeerplaats is het meest westelijk gelegen paviljoen Smaak te benaderen.
Het paviljoen Kaap West is vanaf de parkeerplaats via een licht hellend pad te bereiken. Dit pad sluit via een nieuwe trappartij aan op de nieuwe voetgangersbrug
Achter het horecaverzamelgebouw ligt een hellend grasvlak met enkele solitaire bomen. De tussenliggende ruimte is gereserveerd voor een klim- en klautervoorziening voor kleine kinderen (6-12 jaar).

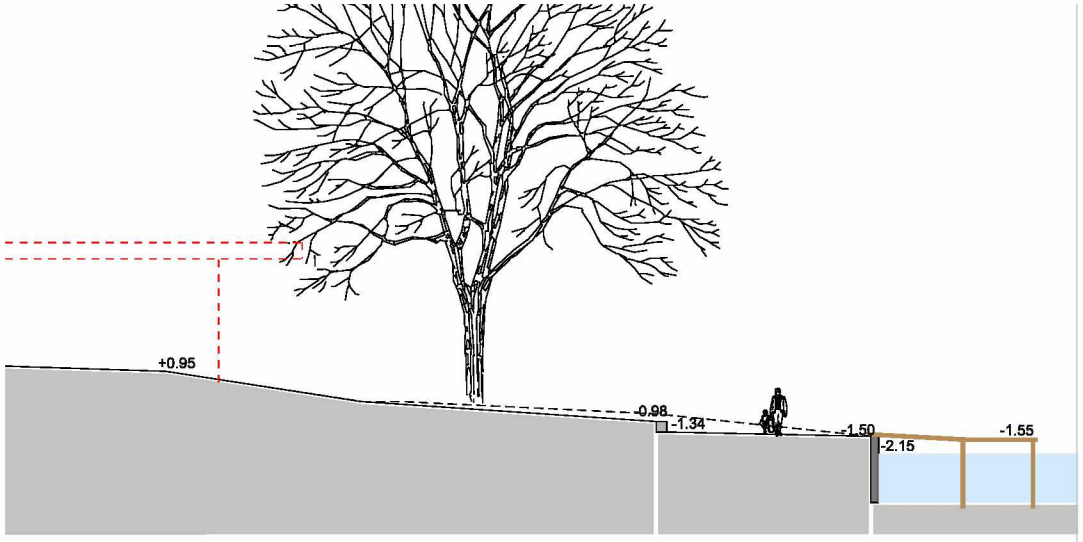
Kop
Beleving van het water staat centraal aan de kop.
Vanaf de voetgangersbrug kan men linksaf slaan om langs het water te lopen. Vanaf de promenade heeft men een optimale beleving van het water, van de Sloterplas. De promenade maakt deel uit van het 'Rondje Sloterplas'. Tussen het hellend grasvlak en het asfalt ligt een betonnen band van 45 cm hoog. Deze dient als grondkering, tegelijkertijd is het een informele zitgelegenheid. Lichtmasten staan verhoogd in het gras om de promenade zoveel mogelijk vrij van obstakels te houden.
De aanmeersteiger ligt los van de Landtong en is via twee toegangen verbonden met de wal.
De vingerpieren bieden plaats aan acht tot tien plezierbootjes en twee rondvaartboten.
Vanaf de voetgangersbrug rechtdoor is via een trappartij het hart van de Landtong bereikbaar. Linksaf ligt er een hellingbaan, deze sluit aan op het bestaande voetpad.
De beplanting bestaat uit gras en bestaande bomen.







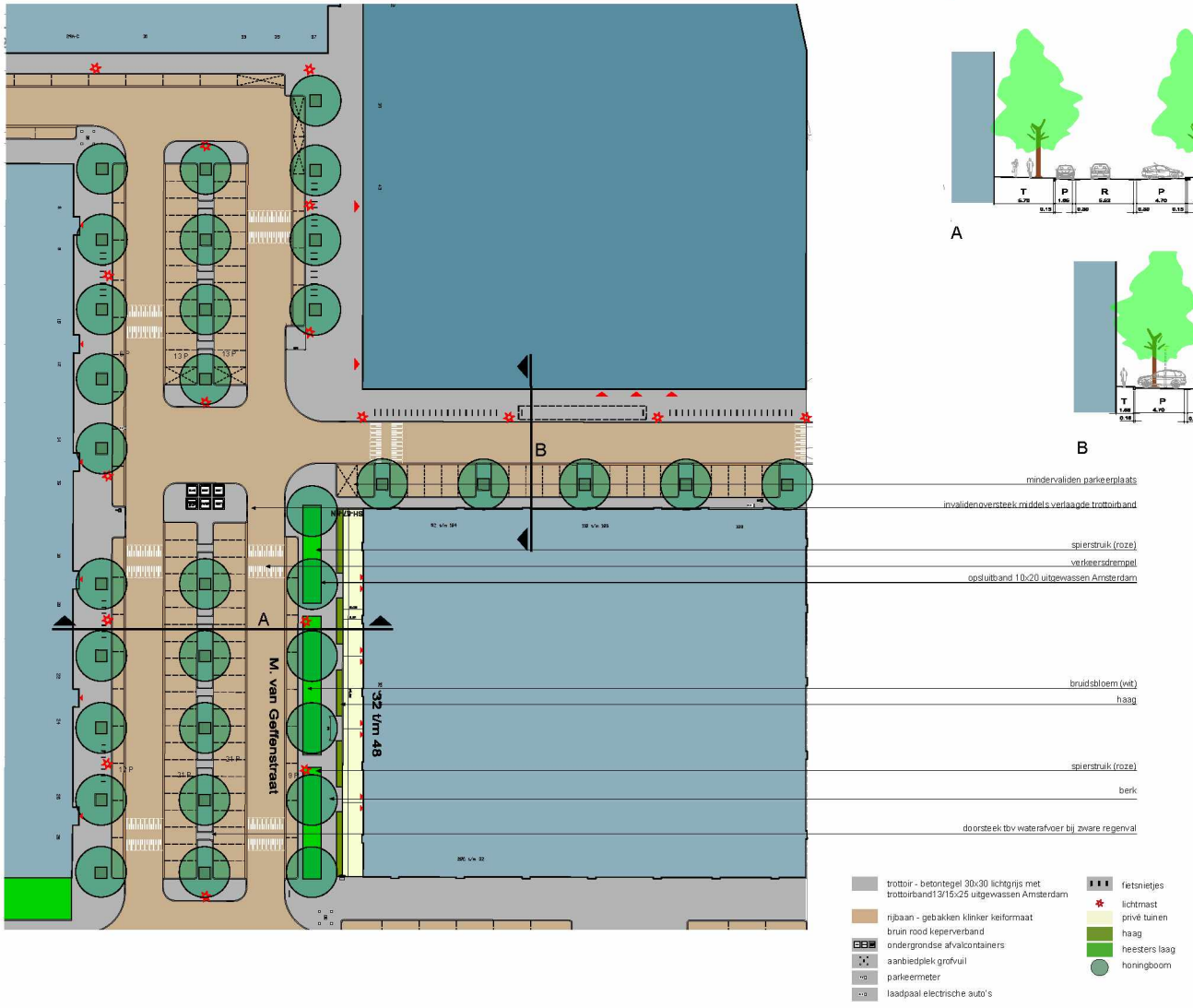




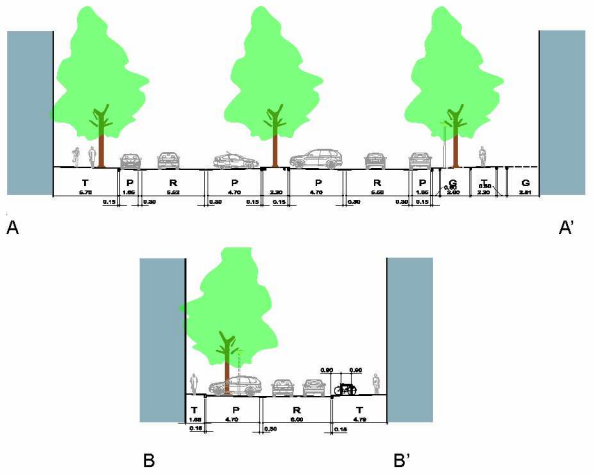
7.3 Martini van Geffenstraat - Definitief ontwerp

concept 21 februari 2018

plankaart



profielen



toelichting op definitief ontwerp

De herontwikkeling van het Osdorpplein naar een hoogwaardig winkelgebied is in volle gang. De stedenbouwkundige verdichting heeft tot gevolg dat de locatie en verdeling van parkeerplaatsen verandert en daarop wordt met de herinrichting van de Martini van Geffenstraat op ingespeeld.

De Martini van Geffenstraat wordt ingericht volgens de Amsterdamse traditie van de openbare ruimte, de Puccinimethode. De straat valt binnen het standaard 30km/u gebied, en daardoor worden de rijbaan en parkeerplaatsen voorzien van de rood-bruin gebakken klinkers en de trottoirs van lichtgrijze 30x30 betontegels.

De uitbreiding van het winkeloppervlak in de directe omgeving en de versmalling van de straat tussen Europan en de Dirk van der Broek vraagt om een herinrichting van de Martini van Geffenstraat waarbij de parkeerplaatsen anders ingericht worden. De parkeerplaatsen worden breder en langer zodat aan de huidige maatstaven voldaan wordt. Desondanks blijft het aantal parkeerplaatsen nagenoeg gelijk. De bestaande 6 populieren en 7 iepen kunnen niet ingepast worden in het nieuwe ontwerp en worden vervangen door in totaal 34 smalgroeiende berken (Betula pendula 'Zwitsers Glorie'). De privé-tuinen van het Europangebouw worden middels hagen en brede heestervakken van de straat gescheiden.

Het fietsparkeren is met name geconcentreerd rond de uitbreiding van de Dirk van der Broek waarbij een combinatie van fietsnietjes en in de bstrating gemarkeerde fietsparkeervakken zorgen voor voldoende capaciteit.

De oversteek voor mindervaliden van trottoirs aan weerszijden van de straat is via de parkeereilanden middels verlaagde trottoirbanden vormgegeven. De parkeerplaatsen voor mindervaliden zijn zo dicht mogelijk bij de huidige locaties gesitueerd.

Op de kop van één van de parkeereilanden zijn de ondergrondse afvalcontainers gesitueerd, dichtbij de huidige locatie van de afvalcontainers.

referentiebeelden groen


berk


roze spierstruik


witte bruidsbloem


beukenhaag

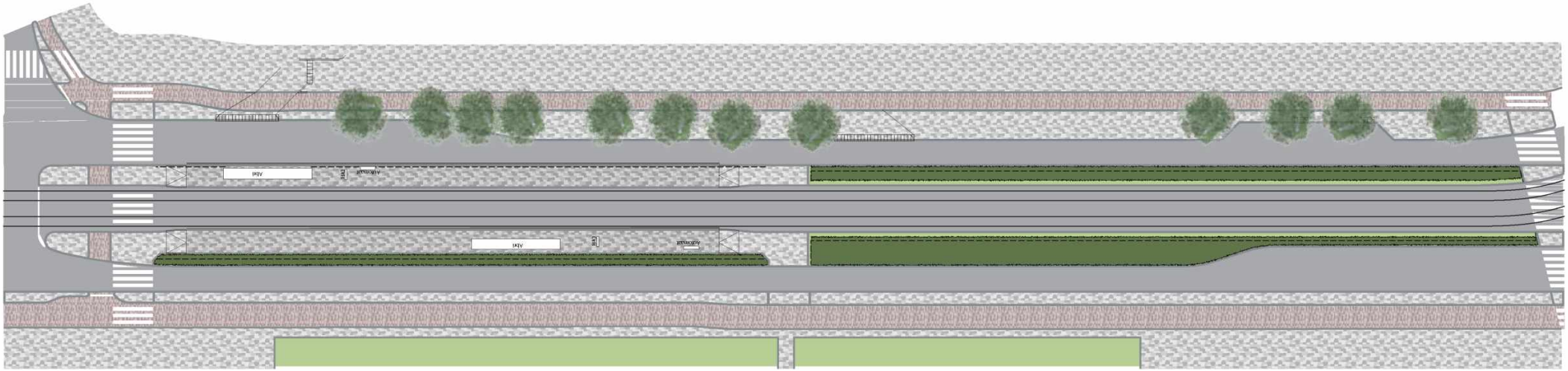
7.4 Westtangent

Met projectorganisatie Westtangent zijn de besprekingen en afstemming gericht geweest op de uitvoeringsplanning, materialisatie van de halte, de halte inrichting en de bereikbaarheid gedurende de realisatie. Verder is veel overleg geweest met betrekking tot de doorstroming en de oversteekbaarheid van de Meer en Vaart vanuit het winkelgebied van Centrum Nieuw West naar de oever en vice versa..

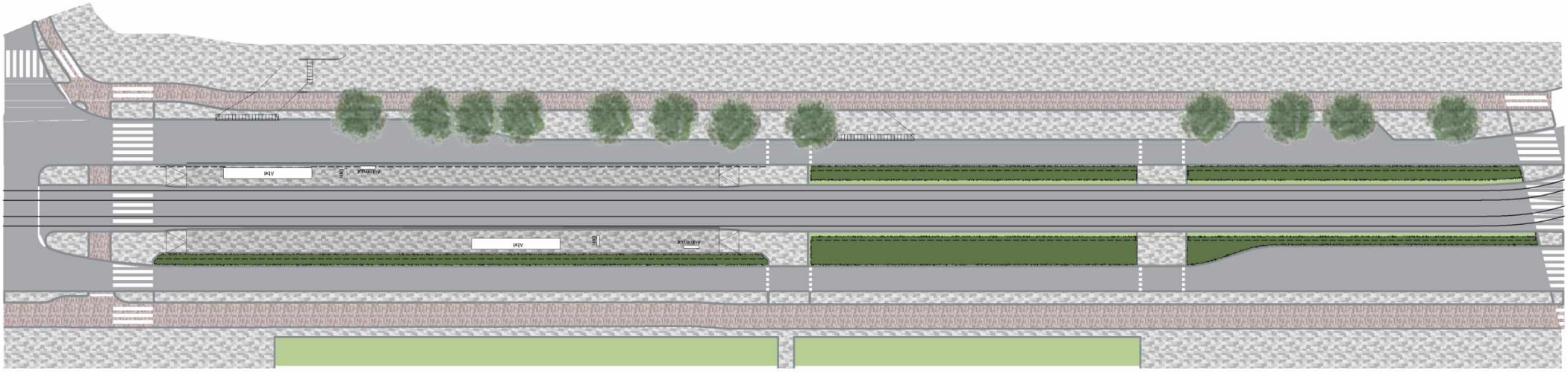
Uitgangspunt voor Centrum Nieuw West is het verkrijgen van een zo optimaal mogelijke verbinding tussen de oever en het centrum door twee kanalisatiestroken en twee geregelde oversteken te realiseren. De optimale oversteekbaarheid van de Meer en Vaart is ter besluitvorming aan B&W voorgelegd. In de toekomst is het de wens om het centrumgebied en de oever met gelijke materialisatie te realiseren. De materialisatie van de halte zal daarin worden meegenomen, zodat het centrum, halte en de oever een eenheid gaan vormen. Eenduidigheid in kleur en structuur van de toegepaste materialisatie is hierbij wel het uitgangspunt.

De halte inrichting dient hoogwaardig te zijn en aan te sluiten bij de hoogwaardige inrichting van de omgeving. Met de leverancier van de haltemeubilair en de Westtangent zullen verdere afspraken gemaakt worden. om tot het gewenste kwaliteitsniveau te komen.

Gedurende de uitvoering van de Westtangent is verzocht de bereikbaarheid ten behoeve van de bewoners, ondernemers en bezoekers optimaal te laten zijn. Hiervoor heeft Centrum Nieuw West aandachtspunten meegegeven die helpen de bereikbaarheid te verbeteren gedurende de bouw. De projectorganisatie Westtangent is verantwoordelijk voor de implementatie van deze aandachtspunten.



Materialisering en inrichting haltes en openbare ruimte zoals voorgesteld door projectteam Westtangent



Materialisering en inrichting haltes en openbare ruimte zoals beoogd door projectteam Centrum Nieuw West

8. Planning en Financiën

Uitgangspunten planning

- Oplevering VO begin mei
- Informatie van de ondernemers en bewoners worden verzameld. Resultaten worden gebruikt voor het DO en zullen niet worden verwerkt in het VO.
- Besluitvorming van het VO en DO bij DB en Team GO (ten behoeve van start DO) duurt ongeveer een maand

Een aantal zaken zoals bijvoorbeeld de bomenbalans, rainproof en camerabeveiliging zijn dan nog niet in het VO verwerkt, maar zullen bij het opstellen van het DO worden meegenomen. Dit geeft de volgende planning:

2018	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	2018	2019	2020
Definitief VO	●	●										
Besluit DB VO openbare ruimte		●	●									
Verzameling informatie ondernemers/bewoners	●	●										
Verkrijgen resultaten bomenbalans, smart city, watertoets/rainprood etc.	●	●	●	●	●	●						
Opstellen DO fase 1				●	●	●	●	●	●			
Participatie							●	●	●			
Def DO Openbare Ruimte								●	●			
Besluit DB DO openbare ruimte								●	●			
Start nieuwbouw										Q2		
Start woonrijp maken												Q1
Oplevering nieuwbouw												Q2

Financiën

Het ambitieniveau van het voorliggende voorlopige ontwerp openbare ruimte gaat uit van de aanleg van natuursteen in het gehele centrumplan. Dit betekent een afwijking ten opzichte van de ambitie in de vastgestelde grondexploitaties. De financiële effecten hiervan zullen nader bij de totstandkoming van het DO openbare ruimte doorgerekend moeten worden. Indien de begrote inrichtingskosten het beschikbaar gestelde uitvoeringskrediet overstijgen moet er een aanvullend uitvoeringskrediet ter vaststelling worden voorgelegd bij de gemeenteraad.

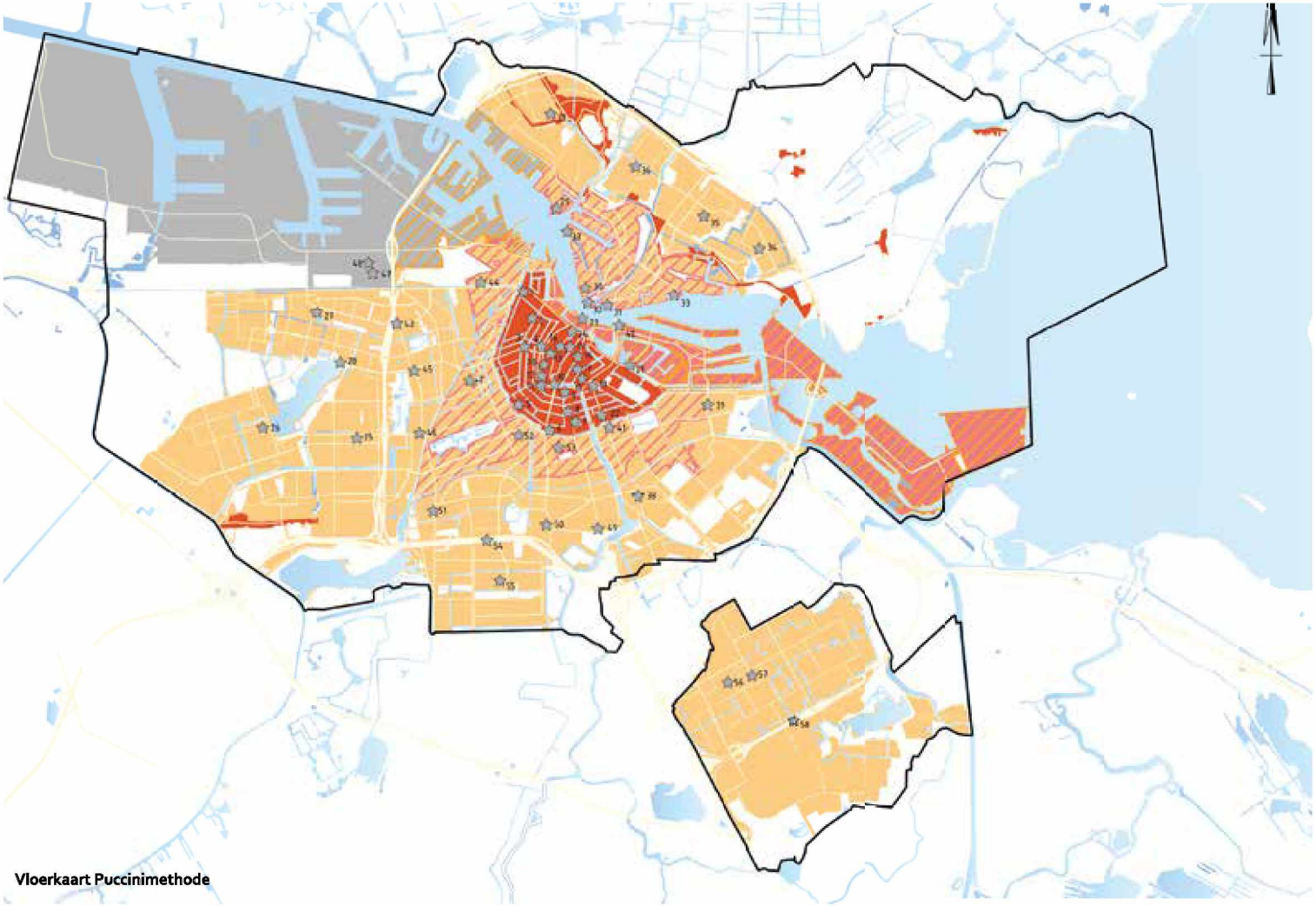
De verwachting is verder dat de beheerkosten van de openbare ruimte bij de toepassing van natuursteen zullen toenemen. Om deze toename inzichtelijk te krijgen zal bij de uitwerking van het DO openbare ruimte een beheerkostentoets opgesteld worden.

Bijlagen

De volgende documenten zijn als bijlage opgenomen:

1. Vloerkaart Puccinimethode januari 2018
2. Advies commissie Puccinimethode 25 januari 2018
3. Kabels en Leidingen
4. Rijcurves
5. Deelprojecten
6. Ambities voor Centrum Nieuw West
7. Aandachtspunten verkeersontwerp
8. Plantekening 1:1000 - A1 (presentatietekening Adobe illustrator)
9. Plantekening 1:1000 - A1 (Microstation)

Bijlage 1 - vloerkaart Puccinimethode januari 2018



Bijzonder plekken

Centrum
1. Haarlemmerplein
2. Noordermarkt
3. Westermarkt
4. Torensluis
5. Leidseplein
6. Weteringsplantsoen
7. Frederiksplein
8. Amstelveld
9. Rembrandtplein
10. Muntplein
11. Koningsplein
12. Spui
13. Dam
14. Beursplein
15. Oudekerksplein
16. Nieuwmarkt
17. Zuiderkerkhof
18. Jonas Daniël Meijerplein
19. Waterlooplein
20. Postzegelmarkt
21. Kattenburgerplein
22 Weesperplein
23. Stationseiland
24. Rode Loper

Nieuw-West
25. Stationsplein Lelylaan
26. Osdorpplein
27. Plein '40-'45
28. Terras Oostoever

Noord
29. NDSM-plein
30. Overhoeks-plein
31. IJ-plein
32. Buiksloterweg-pontaanlanding
33. Van Hasseltweg-pontaanlanding
34. Waterlandplein
35. Buikslotermeerplein
36. Banneplein
37. Winkelcentrum Molenwijk

Oost
38. Amstelstation
39. Javaplein
40. Muziekgebouw
41. Amstelcampus

West
42. De Hallen/ Bellamyplein
43. Bos & Lommerplein
44. Westergasfabriekterrein
45. Mercatorplein
46. Surinameplein

Westpoort
47. Carascoplein
48. Orlyplein

Zuid
49. Poort Rijnstraat
50. Europaplein
51. Stadionplein
52. Museumplein
53. Albert Cuyp
54. Zuidas (conform plan zoals 12 juli 2016 gepresenteerd bij cie Puccinimethode)
55. Gelderlandplein

Zuidoost
56. Arenaboulevard
57. Winkelcentrum de Poort
58. Dak Gaasperdammerweg

Bijzondere plek met nummer

Doorgaande lijnen

Snelwegen

Zone A - Binnenstad, Historische kernen en linten:
• 50 km/uur straten: rijbaan van asfalt, trottoirband 280/300 'uitgewassen Amsterdam nr. 1'
• 30 km/uur straten: rijbaan van gebakken klinkers, keiformaat rood-bruin, trottoirband 280/300 natuursteen
•Trottoir: Gebakken klinkers, dikformaat rood/bruin

Zone B - 19e eeuwse gordel, tuindorpen en Noordelijke IJ-oever:
• 50 km/uur straten: rijbaan van asfalt, trottoirband 280/300 'uitgewassen Amsterdam nr. 1'
• 30 km/uur straten: rijbaan van klinkers, keiformaat rood-bruin, trottoirband 130/150 'uitgewassen Amsterdam nr. 1'
•Trottoir: 19e eeuwse gordel en Tuindorpen: In principe 300x300 betontegel met toeslag. Gebakken klinkers, dikformaat rood/bruin onder voorwaarden toegestaan
-Noordelijke IJ-oever: In principe 300x300 betontegel met toeslag. Gebakken klinkers, lingeformaat, rood/bruin onder voorwaarden toegestaan.

Zone C - gordel '20- '40 en naoorlogse stad en (excl. Tuindorpen Noord)
• 50 km/uur straten: rijbaan van asfalt, trottoirband 280/300 'uitgewassen Amsterdam nr. 1'
• 30 km/uur straten: rijbaan van klinkers, keiformaat rood-bruin, trottoirband 130/150 'uitgewassen Amsterdam nr. 1'
•Trottoir: 300x300 betontegel zonder toeslag

Zone D - Zuidelijke IJ-oever
• 50 km/uur straten: rijbaan van asfalt, trottoirband 280/300 'uitgewassen Amsterdam nr. 1'
• 30 km/uur straten: rijbaan van klinkers, keiformaat rood-bruin, trottoirband 130/150 'uitgewassen Amsterdam nr. 1'
•Trottoir: In principe gebakken klinkers, lingeformaat, rood/bruin, 300x300 betontegel met toeslag toegestaan
Uitzondering vormt Haveneiland IJ-burg met granietkeien 150x200

Zone E - Havengebied
• 50 km/uur straten: rijbaan van asfalt of beton
• 30 km/uur straten: rijbaan van beton of betonstraatstenen, keiformaat
•Trottoir 300x300 betontegel zonder toeslag

Zone F - Transformatiezone Havengebied
Indien deze zone transormeert naar een stedelijk woon- en werkmileu dan zal voor de vloer de materialisatie gaan gelden van zone B of C.

Bijlage 2 - advies Commissie Puccinimethode 25 januari 2018

Gemeente Amsterdam

Advies van de Commissie Puccinimethode

Aan 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e

Van 5.1.2,e 5.1.2,e & 5.1.2,e 5.1.2,e namens de Commissie Puccinimethode

Naam project Osdorpplein / Centrum gebied Nieuw-West

Datum van behandeling 25 januari 2018

Het Osdorpplein is een bijzondere plek op de Vloerkaart Puccinimethode, zoals op 24 januari 2018 vastgesteld door de gemeenteraad als onderdeel van het Beleidskader Puccinimethode. Het project Osdorpplein heeft zich aangemeld bij de commissie om de begrenzing van het bijzonder gebied te bespreken. Tevens wordt een eerste voorstel voor materialisering voorgelegd. Met het project is eerder contact geweest en dat is duidelijk te zien aan de kwaliteit van het voorgelegde plan.

Het project stelt voor om de verbijzondering te laten begrenzen door het carré van grachten dat het Osdorpplein, het winkelgebied (Tussenmeer) en de aangrenzende woonbuurten omsluit. De commissie constateert dat dit een zeer brede opvatting is van de 'bijzondere plek', op de Vloerkaart is alleen het plein zelf als 'bijzonder' gemarkeerd. De commissie kan zich echter wel vinden in de ambitie van het project om het hele gebied binnen het water als één aaneengesloten 'centrum gebied' te beschouwen.

Op grond daarvan steunt de Commissie Puccinimethode de kerngedachte om te komen tot een samenhangend carré binnen het water, maar adviseert het doorvoeren van het luxere materiaal in het gebied rondom het plein af te laten hangen van het tempo waarop de ontwikkeling van het gebied zich voortzet. Daarmee geeft de commissie akkoord om te starten met de realisatie van het Osdorpplein (fase 1) in afwijking van de Puccinimethode-standaard, maar voor latere fases moet een nieuwe afweging gemaakt worden. Voor de eventuele verbijzondering van Tussenmeer en aangrenzende woongebieden moet te zijner tijd dus een nieuwe aanvraag bij de Commissie Puccinimethode worden ingediend. Ook een eventuele herinrichting van de oever van de Sloterplas, in afwijking van de Puccinimethode, moet als het zo ver is worden voorgelegd aan de commissie.

Ten aanzien van de materialisering van het Osdorpplein kan de commissie zich vinden in het voorstel om hier een grijze natuursteen toe te passen die we in de stad al kennen, bijvoorbeeld de rode loper tegel. De commissie adviseert hierbij vast te houden aan standaard formaten, bijvoorbeeld 30x15 cm. In aanvulling daarop adviseert de commissie om qua verlichting en straatmeubilair zo veel mogelijk gebruik te maken van de Puccinimethode standaarden, ondanks dat de status van 'bijzondere plek' hier beleidsmatig meer vrijheid biedt. Kortom: verbijzonder niet wat niet noodzakelijk verbijzonderd moet worden om het doel te bereiken.

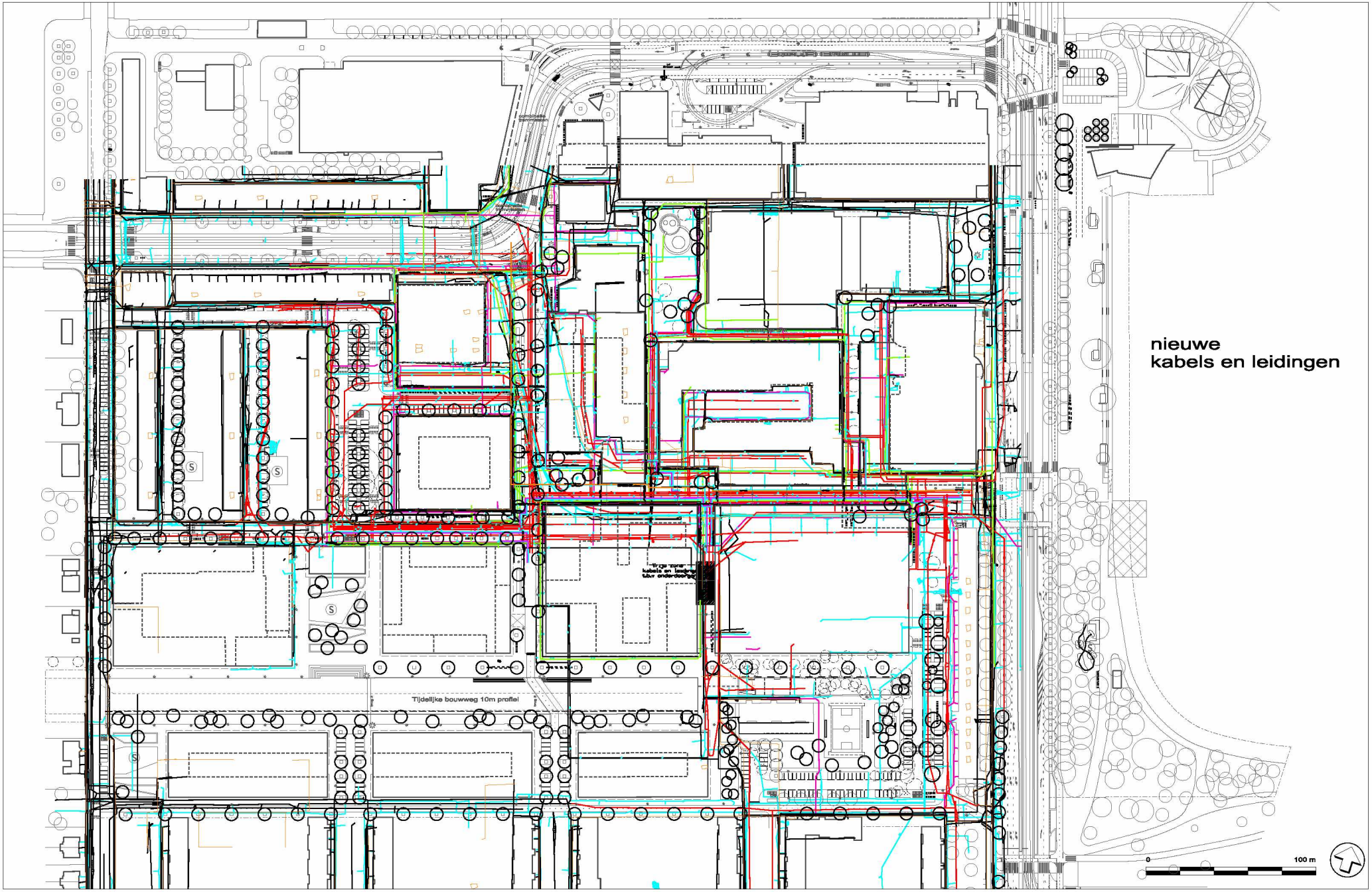
Mocht u naar aanleiding van dit advies nog vragen hebben, dan kunt u die richten aan Puccinimethode@amsterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

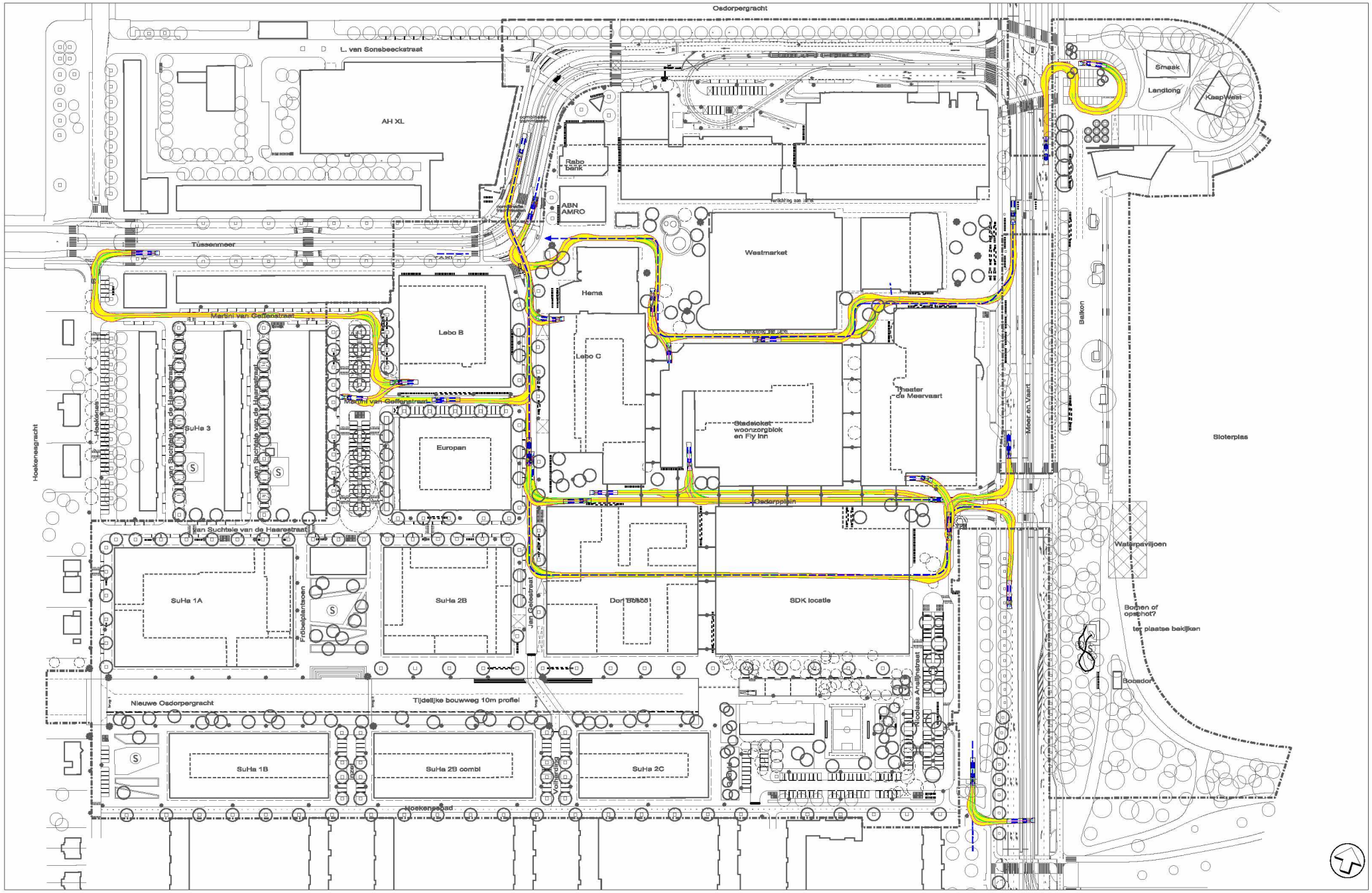
5.1.2,e 5.1.2,e & 5.1.2,e 5.1.2,e
Secretariaat Commissie Puccinimethode

Adviezen van de Commissie Puccinimethode zijn bindend. Dit advies wordt na vaststelling opgenomen in de besluitenlijst van de Commissie Puccinimethode

Bijlage 3 - overzicht kabels en leidingen



Bijlage 4 - overzicht rijcurves



Bijlage 5 - Deelprojecten

1. Nieuwe Osdorpergracht

Toelichting keuze beheertype talud
Hoekenespad zijde
De begeleidende stedenbouwkundige elementen bestaan uit langere blokken rijen- woningbouw in 3 lagen. De entrees zijn aan de grachtzijde gesitueerd, aan een gebouwplint van 1,30 m. en met een trottoir van 3,70 m. breed. Het aansluitende talud is 6,00 m. breed tot aan het water, waarin zich de plasberm bevindt. Het hoogteverschil tussen de waterspiegel en het maaiveld bedraagt 1.30 m.
Deze zijde van de gracht is als "groen" getypeerd met een extensief beheerregime.
Het talud sluit met een gering hoogteverschil van 0.20 m. aan op het waterniveau van de gracht. De aansluitende plasberm heeft een bodemdiepte van 0.20m onder het waterspiegelniveau. De plasberm loopt door over de gehele lengte van de Nieuwe Osdorpergracht. Ook het groene talud kent, behalve de bruggen, geen onderbrekingen of bijzonder accenten.

Uit de twee hoofdkeuzes; een natuurlijke oever die niet of beperkt toegankelijk is of een seminatuurlijke oever die geheel of grotendeels toegankelijk is, wordt gekozen voor de tweede optie. Extensief beheer en een zekere mate van natuurontwikkeling en toegankelijkheid kunnen best samen gaan. Een wateroever en dus ook een grachtoever vervult een aanlokkelijk element. De niet toegankelijke plasberm over de gehele lengte van de gracht, is 1.30 - 1.50 m. breed, en vervult een extra natuurontwikkelingzone. Het kan tevens bijdragen aan de verbetering van de waterkwaliteit.

Het talud wordt met een combinatie van gras en kruiden/bloemenvegetatie ingezaaid.
Het beheer is meer extensief en wordt gestuurd door de omloop van de kruidenvegetatie. Meer- en enkelstammige bomen van inheemse en 'exotische' soorten staan verspreid in het talud. Meerstammigheid van de bomen verhoogt de natuurlijk en visuele impact. Het talud zal met name in het vroege voorjaar, de winter en late najaar meer toegankelijk zijn, als de bloeiende kruidenvegetatie duidelijk minder fysiek en visueel aanwezig is.

Toelichting ontwerp Bruggen

Vormgeving

Bij de keuze voor de esthetische, uiterlijke vormgeving van de bruggen zijn 2 opties denkbaar: alle bruggen hebben overeenkomstige kenmerken, of elke brug wordt onderscheidend. In de afweging spelen de volgende factoren:

- De lengte van de gracht en de afstand tussen de bruggen.

De Nieuwe Osdorpergracht wordt ongeveer 380 meter lang met een waterbreedte van 21 meter. De voet- en fietsbruggen hebben een onderlinge afstand van ongeveer 100 meter. De onderlinge afstand is derhalve klein. De nieuwe Hoekens-brug ligt aan de uiterste westzijde, met als dichtst bij gelegen de voetgangersbrug Inzet op 160 meter afstand.
Alle bruggen bevinden zich in elkaars zichtafstand en overspannen het zelfde profiel.

- Het contrast tussen de te verbinden oeverinrichtingen.

Steen versus groen, gecultiveerd versus natuurlijk, breed versus smal en een zuid oriëntatie versus noord oriëntatie.

- De begeleidende bebouwing.

Aan de zuidzijde gelijkvormig, aan de noordzijde wisselend. Met aan beide zijden een samenhangende architectonische en stedenbouwkundige opzet.

- De routen en functies van de op de bruggen aansluitende wegen, paden en hoven.

In alle drie de gevallen zijn deze uniek; voetgangers, voetgangers samen met Hoofdnet fiets, en alle verkeerstypen (buurtontsluiting).

KEUZE

De keuze voor overeenkomstigheid van het meest opvallende element van de bruggen - de brugleuning - wordt ingegeven door de verbindende werking die van de nieuwe bruggen over de nieuwe gracht kan uitgaan. De onderlinge herkenbaarheid van de bruggen wordt versterkt, als ook de ondersteuning van een zekere uniciteit van een nieuwe gracht in Amsterdam.

De verschillen tussen de oevers, de stedenbouwkundige setting en onderlinge nabijheid ondersteunen de keuze voor binding via 'gelijkvormigheid'.
De verscheidenheid aan aansluitende routen wordt ter plaatse van de gracht omgezet naar herkenbaarheid van de nieuwe gracht locatie. Deze lokale verschillen en oriëntatie geven elke brug zijn eigen intrinsieke identiteit en een herkenbaar oriëntatiepunt: "Ik neem, of ik sta op die……brug". Het noodzakelijk en duidelijk andere tracé van de Volharding-brug maakt deze brug als vanzelf onderscheidend.
Het ontwerp van de leuning refereert aan de verbindende achtergrond: Centrum Nieuw West (CNW). Met openingen gelijk of kleiner dan 50 cm tussen de stalen, met poedercoating afgewerkte, hekwerkdelen wordt aan de wettelijke eisen voldaan. De brugleuning kan eventueel aangevuld worden met het brugnummer en met de naam van de brug.

"Toog".
Elke brug wordt met een zogeheten toog ontworpen. Een boogvormige uiterlijk, dat de overspanning van het water, de gracht, accentueert in vorm en ervaring. De gebogen vorm heeft een positieve invloed op de constructieve krachtenverdeling in de brug en de mate van 'slankheid' van de constructie. De elegantie van de bruggen is een belangrijke visuele kwaliteit.
Daarnaast is deze toog vanuit doorvaarbaarheids eisen wenselijk, om minstens de minimale doorvaarthoogte van 1 meter te realiseren. De aansluitende maaiveldhoogten van de oevers in combinatie met de mogelijk te realiseren overspanninglengten zijn van grote invloed op de te realiseren vrije doorvaarthoogte.

Eisen Amsterdamse bruggen i.r.t. de Nieuwe Osdorpergracht

Helling % hoogteverschillen:
Hoogteverschil tussen 0,25 en 0,50 m. ; helling % 1:16
Hoogteverschil tussen 0,50 en 1,00 m. ; helling % 1:20

Minimum doorvaarthoogte en -breedte
Doorvaarthoogte 1,00 m.
Doorvaartbreedte 3,00 m.

Minimum eisen breedte watergang
- Bij onderhoudswerkzaamheden vanaf het water: waterbreedte minimaal 6,00 m.
- Onderhoud vanaf het water: waterdiepte min. 1,25 m.

Gegevens Nieuwe Osdorpergracht.
- Waterbreedte Nieuwe Osdorpergracht; 21 meter.
- Groene talud zuidzijde (Hoekenespad); 6m breed.
- De bruggen over de gracht zullen min. 21 meter of met het talud meegerekend 27 meter moeten

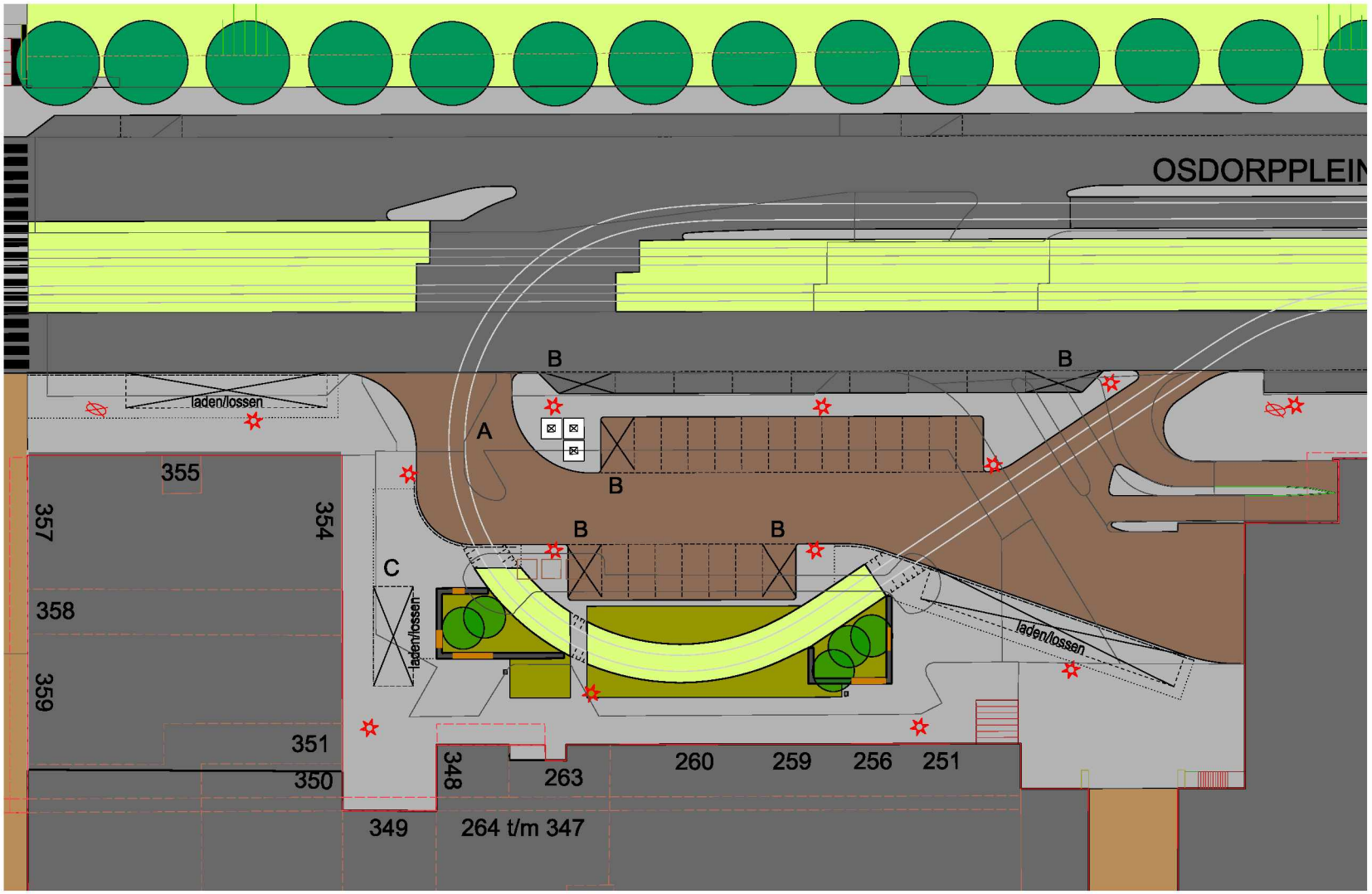
overspannen.
- Maaiveld centrumzijde 1.40 m. - NAP, overzijde 1.30 m. - NAP.
- Waterspiegel 2.10 m. - NAP

UITWERKING

- Het hellingpercentage van 1: 20 geldt voor alle drie de bruggen. Het is de uitkomst van de combinatie van maaiveldpeilen, overspanninglengte, constructie(dikte) en mogelijk te realiseren hoogste peil van de 'toog' onder invloed van de minimaal gewenste doorvaarthoogte.
- Hoogteverschillen tussen de top van de 'toog' en de aansluitende maaivelden bedraagt 0.48 m. centrumzijde tot 0.58 m. aan de overzijde.
  De vrije doorvaarthoogten zijn maximaal 1.32 m. tot 1.48 m. resp. de Hoekenes-brug en de Inzet en Volharding bruggen.
- Het bruggenhoofd aan de centrumzijde valt samen met de kade, aan de groene taludzijde op de oever/ waterlijn.
  Het talud van 6 meter breedte wordt meegenomen is de totale overspanningbreedte om een zo gunstig als mogelijke vrije doorvaarthoogte te realiseren. Tevens wordt op deze wijze de begaanbaarheid (helling 20 %) zo comfortabel mogelijk gemaakt. Het talud kan vrij overspannen worden, maar ervaring leert dat de ruimte tussen de onderzijde van de brug en talud zo gering wordt dat deze vanuit beheer beter gesloten kan worden.
- Ter plaatse van de Hoekenes-brug wordt dezelfde landhoofden locaties aangehouden.
  Gerealiseerde nieuwbouw met omgeving en ondergrondse huisvuilsystemen belemmeren langere hellingbanen voor de brug.
- De plasberm met het onderwatertalud en de bijbehorende beplanting loopt door onder de brug, direct aansluitend op het bruggenhoofd.
- De waterbreedte van de nieuwe gracht is zodanig dat onderhoudswerkzaamheden vanaf het water moeten worden uitgevoerd. Hiervoor is minimaal 6 m. waterbreedte noodzakelijk en een waterdiepte van 1,25 m. Bij de bruggen is de minimale doorvaarbreedte 3 meter. In alle nieuwe brugontwerpen worden deze maatvoeringen ruimschoots gerealiseerd. De grachtwaterdiepte is ontworpen op 2 m. diepte om de wateruitwisseling tussen onder- en bovenlaag te optimaliseren. Tevens wordt mogelijke rietontwikkeling op de onderwatertaluds zoveel als mogelijk tegengegaan.

2. Calamiteitenlus - Definitief Ontwerp

18 april 2016



legenda

- rijweg 50km/u asfalt
- rijweg 30km/u streetprint bruin
- betontegel 30x30 grijs
- gras
- vaste planten
- zitband beton met houten zitting
- laad- en losplek rws band + bss grijs
- meerstammige boom 3e grootte
- voorstel locatie lichtmast
- locatie mast bovenleiding tram

3. Nicolaas Anslijnstraat (zuidelijk deel) - Definitief Ontwerp

concept 12 december 2017

toelichting op definitief ontwerp

De herontwikkeling van het Osdorpplein naar een hoogwaardig winkelgebied is in volle gang. De huidige verkeerscirculatie is aangepast en de Nicolaas Anslijnstraat wordt omgevormd tot een doorgaande straat welke het Osdorpplein verbindt met Overleg. De stedenbouwkundige verdichting heeft ook tot gevolg dat de locatie en verdeling van parkeerplaatsen verandert en daarop wordt met de herinrichting van de Nicolaas Anslijnstraat op ingespeeld.

De gewijzigde inrichting van de openbare ruimte van de Anslijnstraat is besproken met de omwonenden en een aantal suggesties van de bewoners is meegenomen in de uitwerking van het definitief ontwerp.

De Nicolaas Anslijnstraat wordt ingericht volgens de Amsterdamse traditie van de openbare ruimte, de Puccinimethode. De straat valt binnen het standaard 30km/u gebied, en daardoor worden de rijbaan en parkeerplaatsen voorzien van de rood-bruin gebakken klinkers en de trottoirs van lichtgrijze 30x30 betontegels.

Door de wijziging van de ligging van de rijbaan en de toename van het aantal parkeerplaatsen, konden de bestaande bomen niet meer gehandhaafd worden op de bestaande locatie. Tussen de parkeerplaatsen worden nieuwe bomen geplant (zwepenboom - Celtis occidentalis) in groenvakken met lage sierheesters (struikganzerik - Potentilla frutticosa 'Goldstar').

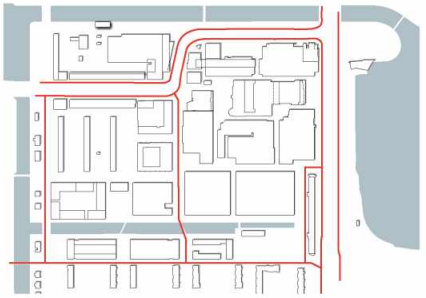
Het fiets- en scooterparkeren is voor een deel gesitueerd op het parkeereiland ter hoogte van de zuidelijke entree van de Nicolaas Anslijnflat, voor een ander deel aan de zuidzijde van de straat naast de ondergrondse afvalcontainers en de aanbiedplek voor grofvuil.

Het verkeer wordt ter plekke van de entree naar de flat geremd door een plateau in de rijbaan die tevens zorgt voor een gelijkvloerse oversteek. De oversteek voor mindervaliden van het parkeereiland naar het groengebied naast het Wilhelmina Bladergroenblok is middels verlaagde trottoirbanden vormgegeven.

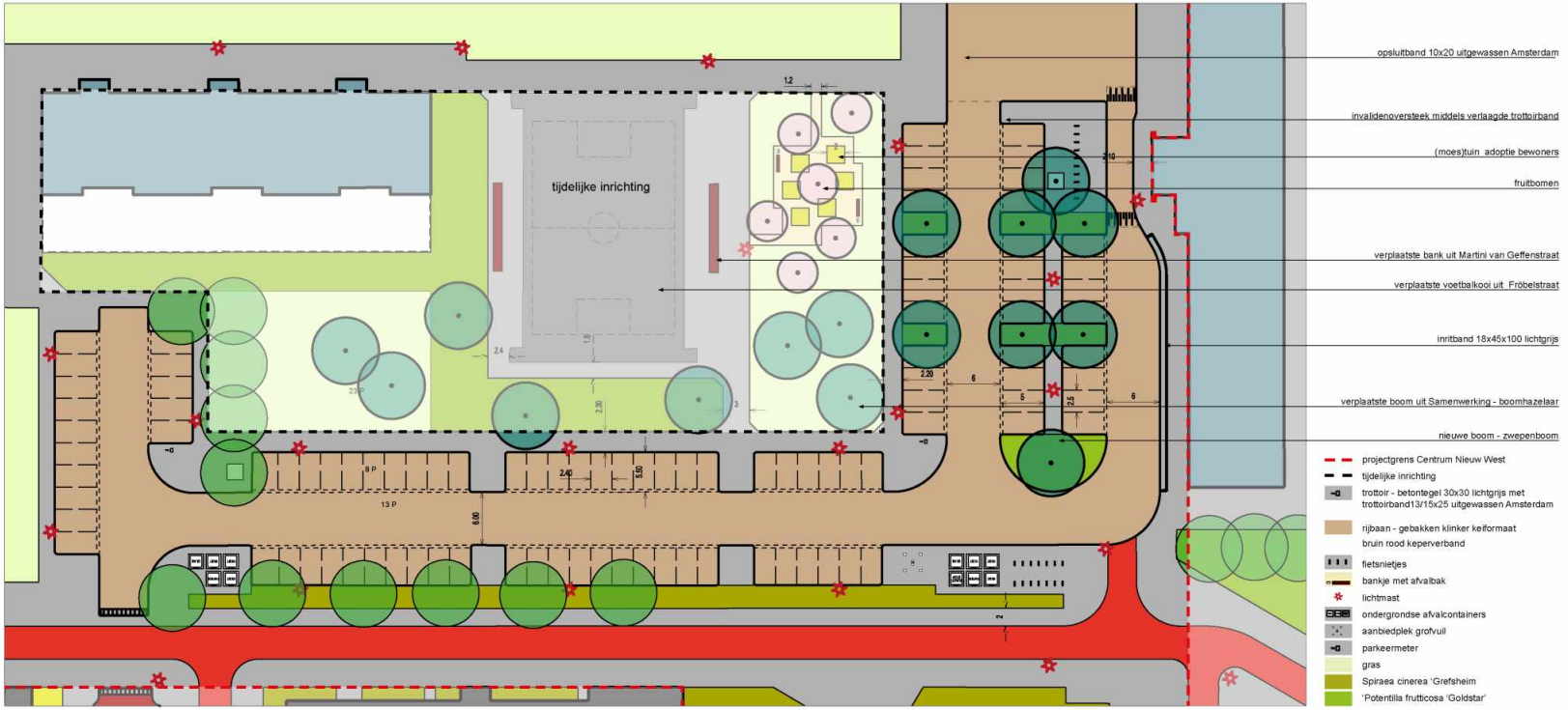
Het groengebied naast het Wilhelmina Bladergroenblok wordt na kap van de populieren omgevormd tot een speel- en verblijfsplek voor de buurtbewoners met een tijdelijk karakter totdat de toekomstige Nieuwe Osdorpergracht is doorgetrokken tot aan de Nicolaas Anslijnstraat. Naast het Wilhelmina Bladergroenblok wordt de voetbalkooi herplaatst die verwijderd is van de Fröbelstraat. Daarbij worden de bestaande lange houten banken geplaatst die afkomstig zijn van de Martini van Geffenstraat. Tussen de voetbalkooi en de Nicolaas Anslijnstraat wordt volgens de wens van de bewoners een verblijfsplek ingericht waar informeel getuinierd kan worden en welke door de bewoners zelf onderhouden wordt. In en rond deze verblijfsplek worden hoogstam fruitbomen geplaatst.

Tussen de (moes)tuin, voetbalkooi en de parkeerstraat worden een aantal boomhazelaars geplaatst die afkomstig zijn uit Samenwerking. Daardoor staan er meteen flinke bomen ter compensatie van de kap van bestaande bomen en wordt er duurzaam omgegaan met bestaande beplanting.

fietsverbindingen



plankaart



referentiebeelden



moestuin voor de bewoners



fruitbomen rondom verblijfsplek



banken voetbalkooi (verplaatsen)



detaillering en bestrating conform Puccini



boomhazelaar (te verplanten)



Zwepenboom (Celtis occidentalis)



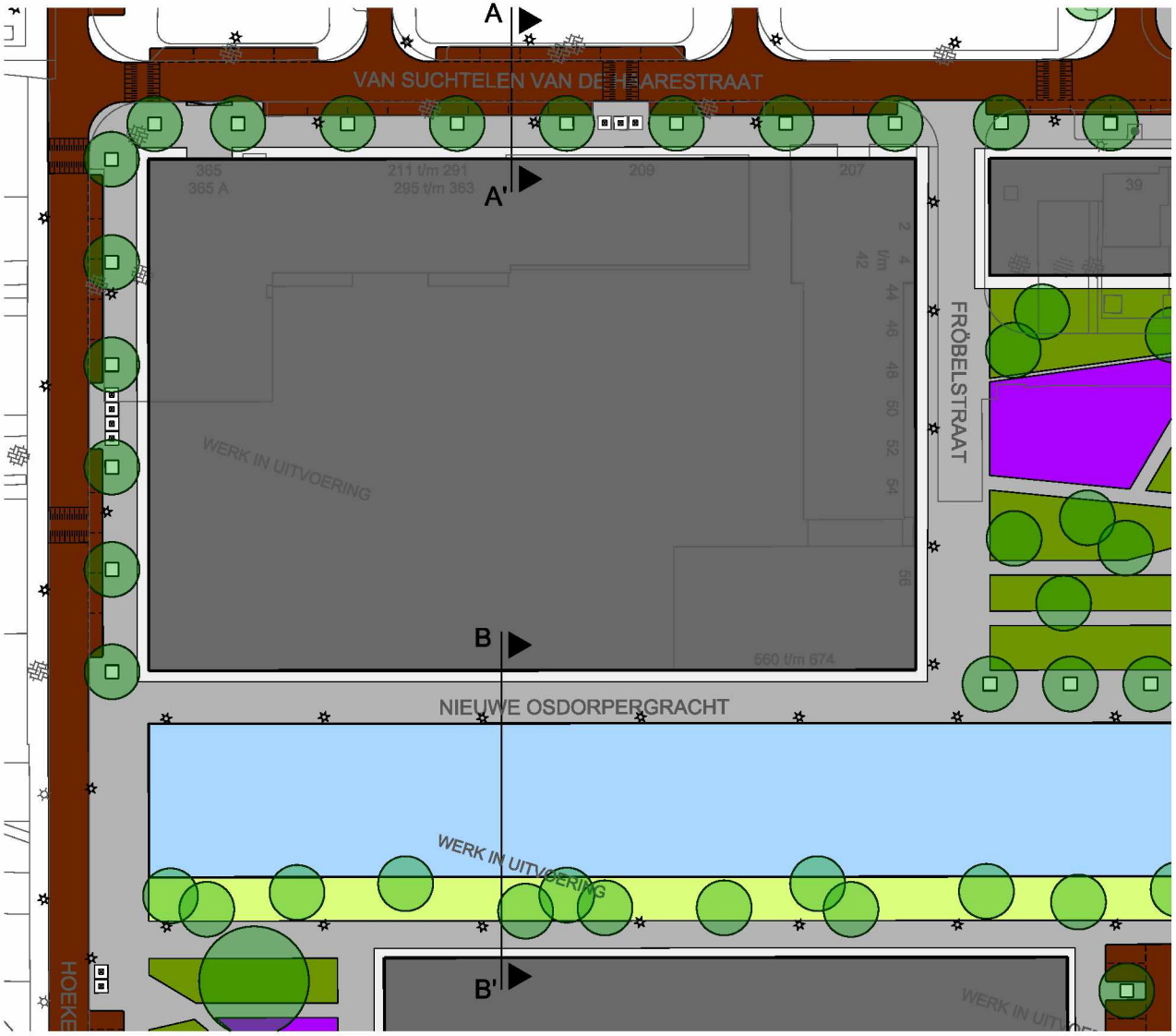
Spiraea cinerea 'Grefsheim'

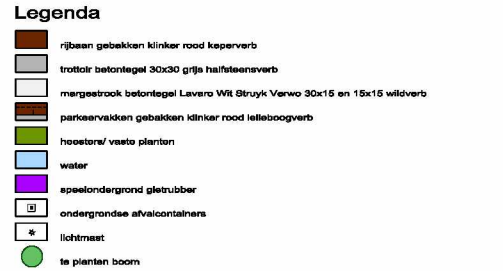


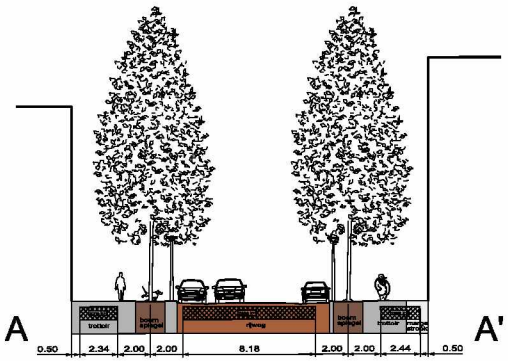
Potentilla frutticosa 'Goldstar'

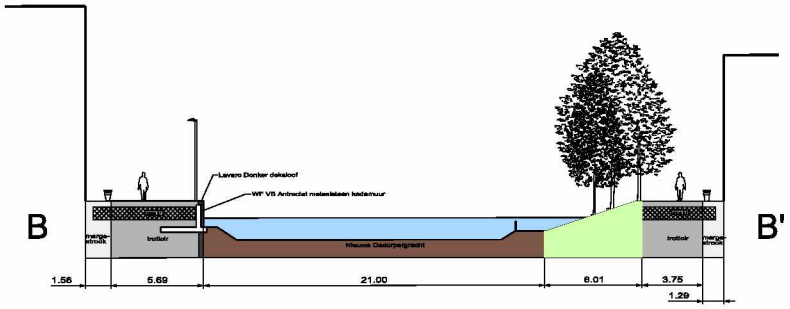
4. SuHa Fase 1a - Voorlopig ontwerp

november 2014



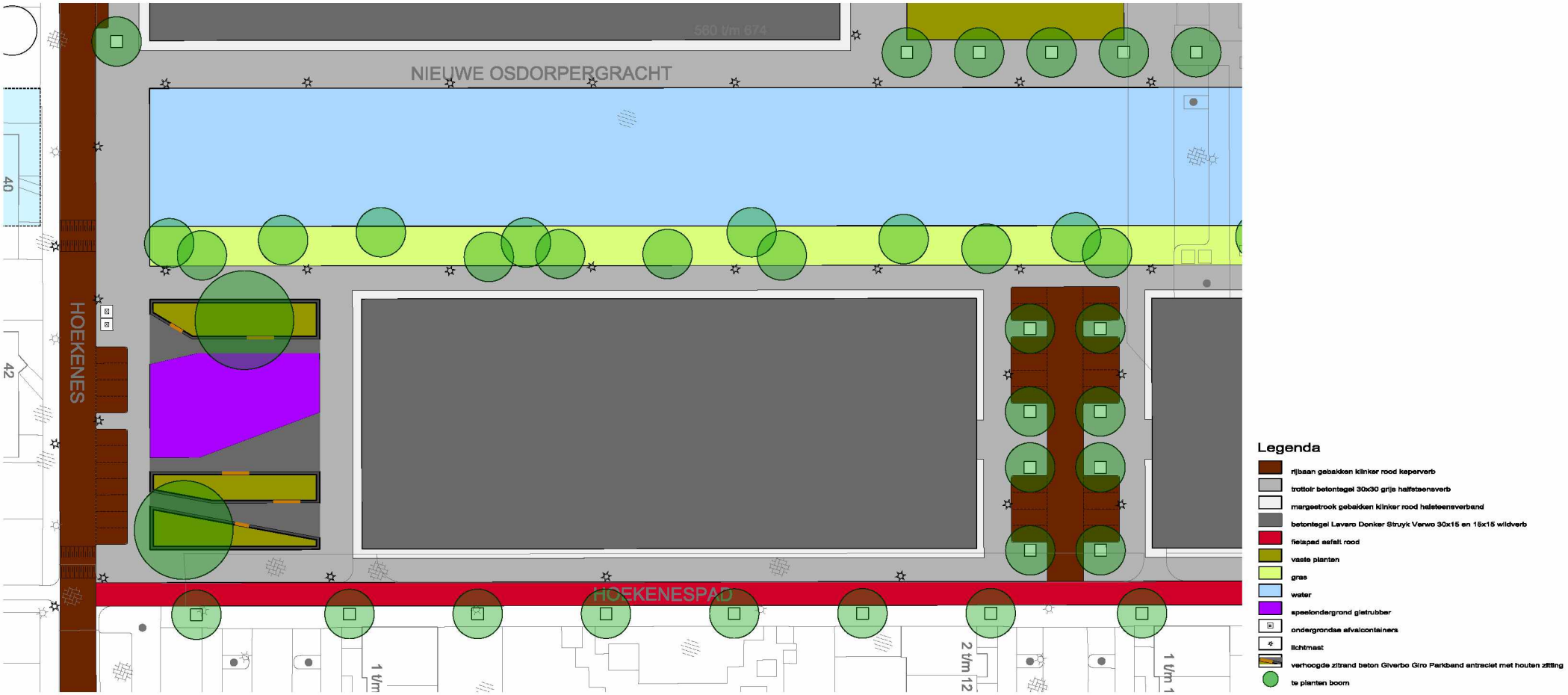






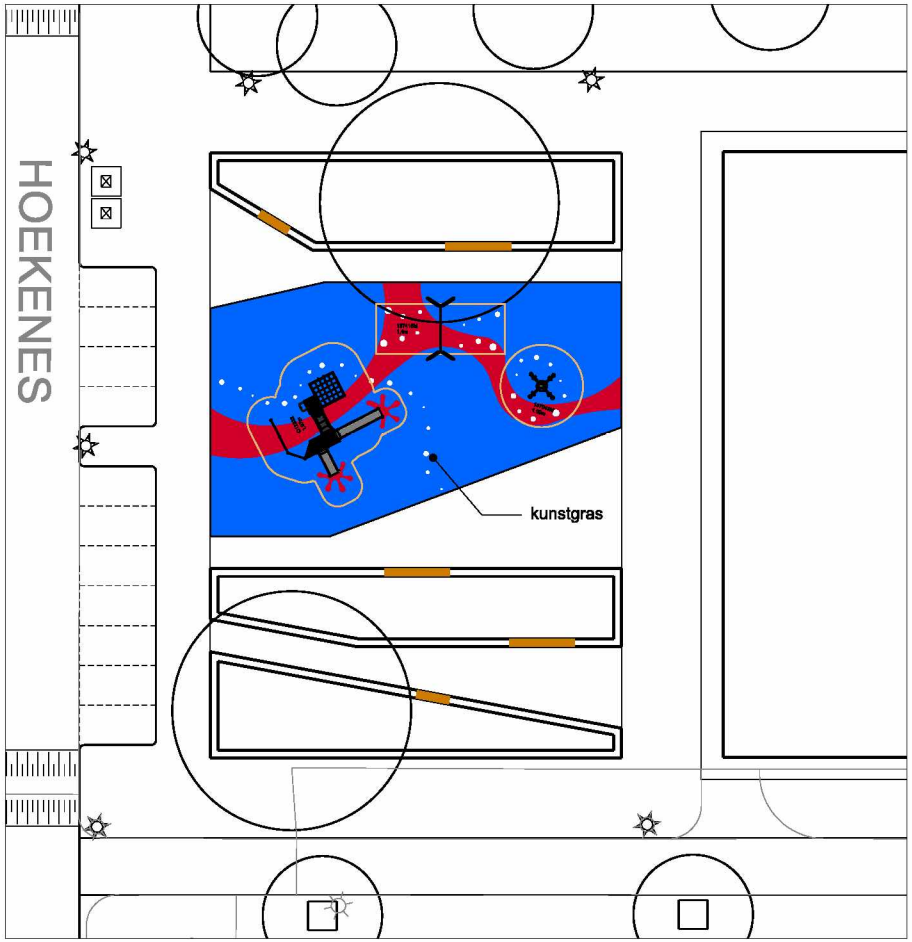
5. SuHa Fase 1b - Definitief ontwerp

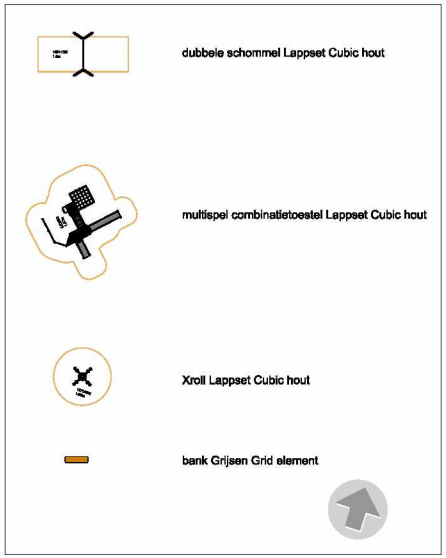
mei 2016



6. Aanpassing + uitwerking speelplek DO

december 2017

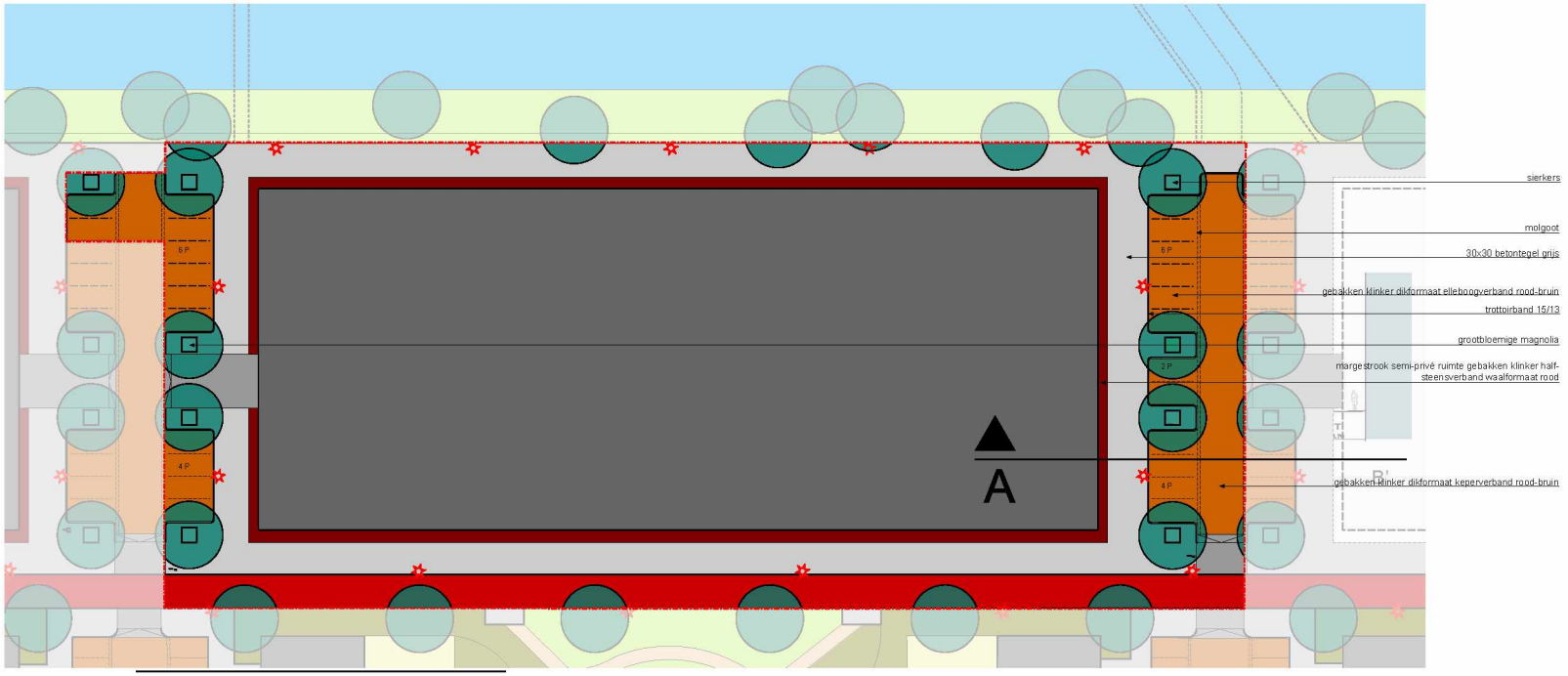




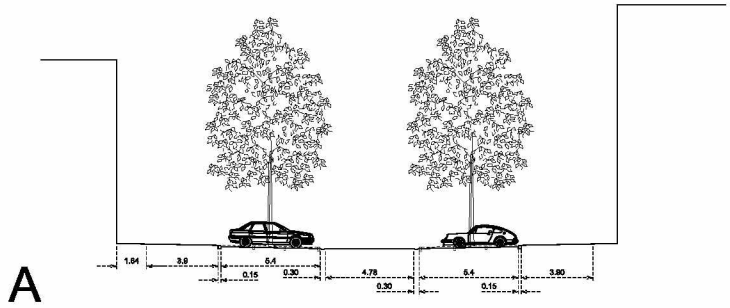
7. SuHa Fase 11b - Definitief ontwerp

3 mei 2018

plankaart



profiel





toelichting op definitief ontwerp

Het gebied aan weerszijden van de Suchtelen van de Haarestraat wordt de SuHabuurt genoemd. Het deel van de SuHabuurt ten zuiden van de Suchtelen van de Haarestraat is als eerste fase van de vernieuwing in gang gezet. De naam van het Combiblok wordt verklaard doordat twee verschillende woningbouwcoörporaties samen één bouwblok gaan realiseren.

Het Combiblok ligt aan de zuidkant van de nieuw te realiseren gracht, de Nieuwe Osdorpergracht. De gracht vormt de grens tussen het hoogstedelijke centrumgebied en het woongebied aan de zuidkant van de gracht. De detaillering van openbare ruimte rondom het Combiblok wordt daarom ingericht volgens de Puccinimethode, de Amsterdamse traditie voor het ontwerp van de openbare ruimte. De straat valt binnen het standaard 30km/u gebied, en daardoor worden de rijbaan en parkeerplaatsen voorzien van de rood-bruin gebakken klinkers en de trottoirs van lichtgrijze 30x30 betontegels.

De straten Inzet en Volharding worden over het Hoekenespad in noordelijke richting verlengd ten behoeve van de ontsluiting van Het Combiblok. Langs deze straten zijn tevens de parkeerplaasten ten behoeve van het bezoekersparkeren gesitueerd. Deze parkeerplaatsen vallen binnen de zone voor het betaald parkeren. De parkeermeters worden gesitueerd ter hoogte van de kruisingen van Inzet en Volharding met het Hoekenespad.

Ten behoeve van het Combiblok wordt de bestaande locatie voor ondergrondse afvalinzameling op de hoek van Volharding en Overleg uitgebreid.

Tussen de parkeerplaatsen van Inzet en Volharding worden respectievelijk groenblijvende grootbloemige magnolia's en sierkersen geplaatst in aansluiting op de boomsoorten die in het verlengde van de straten toegepast worden. Aan de noordzijde wordt in een later stadium in het talud van de gracht in een kruidenrijk grasmengsel een informeel geplaatste megeling van meerstammige moeraseiken, berken en elzen toegepast.

referentiebeelden groen


grootbloemige magnolia

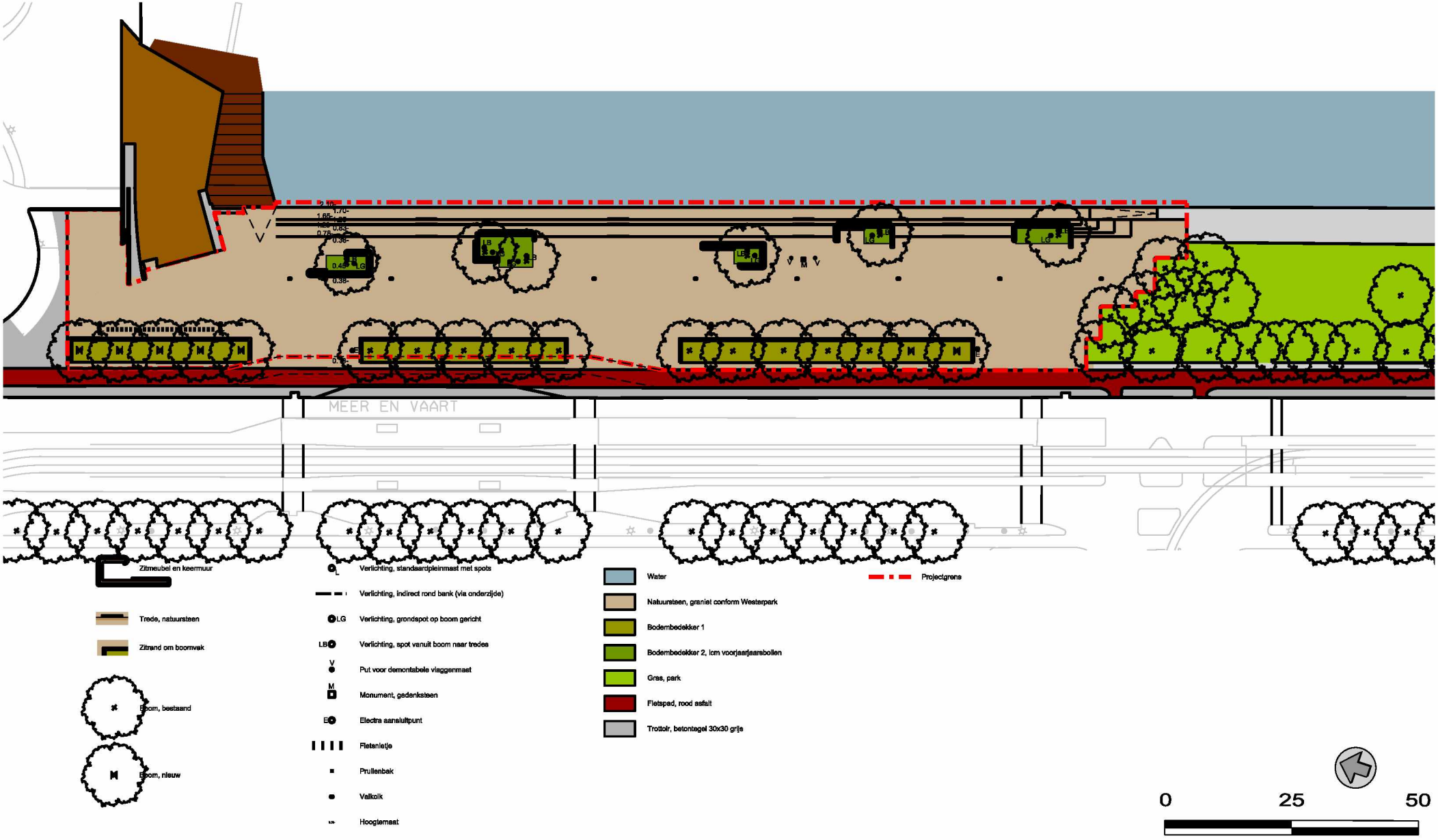

bloem magnolia


sierkers


bloemen sierkers

8. DO Zuidwestoever Sloterplas

31 mei 2012



Bijlage 6 - Ambities voor Centrum Nieuw West

Algemeen

1. Het centrum heeft een bovenregionale functie.
2. Het centrumgebied heeft een duidelijke en unieke identiteit.
3. Alle ingrepen in de openbare ruimte, architectuur en functies zijn getoetst aan (combinaties van) de nieuwe kernwaarden.
4. De combinatie van kernwaarden geeft vorm aan de identiteit van het gebied.
5. Voorzieningen, functies, architectuur en de openbare ruimte hangen sterk samen. De openbare ruimte is de basis die de architectuur met elkaar verbind en functies mogelijk maakt.
6. De inwoners van Nieuw West zijn trots op Centrum Nieuw West.
7. Economisch is Centrum Nieuw West winstgevend.
8. Grote trekkers zijn cruciaal voor het goed functioneren van het bovenregionale centrum.
9. Het gebied heeft aantrekkingskracht voor zowel bezoekers als inwoners.
10. Kunst & cultuur, sport en leisure krijgen veel aandacht.
11. Het gebied biedt mogelijkheden voor 'zien en gezien worden'.
12. Het gebied biedt 12 uur per dag en 7 dagen per week activiteiten en vermaak.
13. Het gebied is ook zonder uitgaven te hoeven doen een prettige verblijfsplek.
14. De Sloterplas vormt als stadsmeer een belangrijk aspect van de identiteit.

DIVERSITEIT

15. Diversiteit zit in de aard van het gebied; kunst is daarbij een onderscheidende kwaliteit (musea en theater, kunst in openbare ruimte, openbare ruimte als onderdeel van kunst en evenementen).
16. Diversiteit vind je terug in het gebruik en de sfeer van de openbare ruimte.
17. Diversiteit zit ook in de variëteit aan bewoners en bezoekers en het culturele, sport, winkel en leisureaanbod voor deze groepen (jong ,oud, urban hip, professionals, gezinnen, toeristen).
18. Diversiteit zit in het woonaanbod van grote en kleine huishouders.
19. Diversiteit zit in de schaal van de gebouwen.
20. Diversiteit is verder te vinden in de combinatie van wonen, werken, winkelen en leisure.
21. Diversiteit zit in de combinatie tussen visuele prikkels en rustgebieden

Ontmoeten

22. Het faciliteren van ontmoeting is een leidraad voor alle facetten van de vernieuwing.
23. Het gebied biedt volop ruimte aan formele (horeca) en informele (parken, bankjes, sport- en spel) ontmoetingsplaatsen.
24. Pleinen krijgen een speciale rol als ontmoetingsplek.

Sociaal

25. Het centrum is een aantrekkelijk, aangenaam, schoon en veilig gebied.
26. Het centrum is een kwalitatief hoogwaardig gebied.
27. Het centrum is een goed bezocht gebied.
28. De faciliteiten van het centrumgebied worden goed gebruikt.

Hoogstedelijk

29. Iconische gebouwen spelen een belangrijke rol.
30. Architectonische schoonheid is het uitgangspunt.
31. Het centrumgebied wordt ervaren als het centrale gebied waar 'het' gebeurt.
32. Events, speciale winkels en uitgaansgelegenheden dragen bij aan de leisure ervaring.
33. Sport krijgt een prominente en zichtbare rol in de openbare ruimte, aan de Sloterplas en inpandig.
34. Sportfaciliteiten in en om het centrumgebied zijn op een verrassende manier onderling verbonden.
35. Bij de vormgeving van de openbare ruimte en de architectuur wordt rekening gehouden met mogelijke spelaanleidingen voor jong en oud.
36. Reguliere en bijzondere verlichting speelt een belangrijke rol.

Mobiliteit

37. Bereikbaarheid is een voorwaarde voor hoogstedelijkheid en de bovenregionale functie.
38. Binnen 15 minuten van Amsterdam centrum (Leidseplein) naar het Osdorpplein.
39. Meer, betere en nieuwe openbaar vervoerverbindingen zijn noodzakelijk.
40. Een metrohalte is een belangrijk impuls voor Nieuw West als geheel.
41. Binnen Nieuw West is de bereikbaarheid van het centrum optimaal.
42. De bereikbaarheid van het bovenregionale centrum is optimaal voor alle huidige en toekomstige vervoersstromen.
43. Het uitgangspunt binnen het centrum is duurzame mobiliteit.

Winkellandschap

44. Het centrum functioneert als een bovenregionaal winkelcentrum.
45. Naast bezoekers uit het huidige verzorgingsgebied trekt het centrumgebied ook bezoekers uit andere regio's en toeristen.
46. Het winkelaanbod is divers en biedt een variëteit aan high en low end producten en shop-in-shop concepten.
47. Een aanzienlijk deel van de detailhandel is verkleurd naar leisure en horeca.
48. Diversiteit krijgt vorm door de combinatie van fun, shopping en ontspanning.
49. De ondernemers omarmen digitalisering, individueel en samen werken ze aan de optimale klantervaring. De gemeente kan in sommige gevallen faciliteren.

Woonlandschap

50. Het woonaanbod is aantrekkelijk voor meer doelgroepen (jong, urban hip, professionals, gezinnen).
51. De inwoners van het centrumgebied maken nabij hun woning gebruik van aantrekkelijke faciliteiten; de openbare ruimte ervaren zij als het verlengde van hun privéomgeving ('third place').
52. Rondom de bebouwing vormt een 'margestrook' de overgang tussen de bebouwing en de openbare ruimte.

Groen & Blauw

Openbare ruimte

53. De openbare ruimte is een belangrijk onderdeel van de gewenste gebiedsidentiteit.
54. De openbare ruimte in het centrum is kwalitatief hoogwaardig, bijzonder en divers.
55. De kwaliteit van het lichtplan, het meubilair, de speelvoorzieningen en het groen is hoog.
56. De openbare ruimte draagt sterk bij aan het woongenot en fungeert als 'third place'.
57. Voor inwoners en bezoekers is de openbare ruimte een belangrijke en aantrekkelijke ontmoetingsplek om vrije tijd door te brengen.
58. Groen & blauw zijn belangrijke kernwaarden in de openbare ruimte en de alle nieuw te realiseren gebouwen.
59. Voor bestaande en bijna gereed zijnde bebouwing wordt gekeken hoe zij kunnen aansluiten bij de groene en blauwe kernwaarden.
60. Het groene vijfgevelprincipe is leidend voor alle nieuw te realiseren gebouwen.
61. Groene gevels dragen bij aan het gewenste eindbeeld.

Klimaatadaptatie

62. Klimaatadaptatiemaatregelen dragen bij aan het reduceren van de hitte-eiland effecten in het centrumgebied; in de gebouwen en de openbare ruimte.
63. Klimaatadaptatiemaatregelen dragen bij aan het reduceren van regenwateroverlast in het centrumgebied; in de bestaande en nieuw te realiseren gebouwen en de openbare ruimte. De waterneutrale bouwenveloppe is een belangrijk middel.
64. Klimaatadaptatie maatregelen zijn een belangrijke kwaliteit in de openbare ruimte.
65. Klimaatadaptatiemaatregelen zijn een belangrijk onderdeel van het programma van eisen voor alle nieuw te realiseren gebouwen en openbare ruimte.
66. Klimaatadaptatie vormt een belangrijke kwaliteit in de nieuwe gebouwde omgeving.

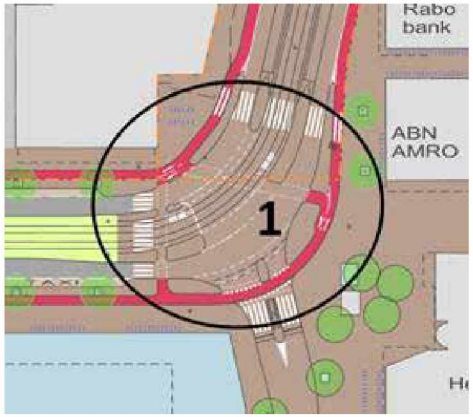
Duurzaamheid

67. Duurzaamheidsmaatregelen dragen bij aan de kwaliteit van het centrumgebied. Bij duurzame ontwikkeling gaat het om een ideaal evenwicht tussen ecologische, economische en sociale belangen. Alle ontwikkelingen die op technologisch, economisch, ecologisch, politiek of sociaal vlak bijdragen aan een gezonde aarde met welvarende bewoners en goed functionerende ecosystemen zijn duurzaam. (People, profit, planet)
68. Duurzaamheidsmaatregelen als aardgasvrij, oplaadinfra, materiaalgebruik en efficiënt gebruik van daken en wanden worden meegenomen in de planvorming en uitvoering.
69. Duurzaamheidsmaatregelen dragen bij aan het reduceren van verspilling in het centrumgebied. Denk aan water, materiaal, transport, circulair, biodiversiteit
70. Duurzaamheid is een belangrijk onderdeel binnen het programma van eisen voor alle nieuw te realiseren gebouwen en openbare ruimte.
71. Een zo laag mogelijke EPC is het uitgangspunt voor alle nieuw te realiseren gebouwen. Voor alle nieuw te realiseren gebouwen geldt vanaf de zomer 2018 de nieuwe EPC norm ≤ 0.2. Bij verdere aanscherping van de EPC norm in de toekomst is die leidend.
72. Duurzaamheidsmaatregelen omvatten maatregelen als: bouwisolatie, ventilatie, klimaatinstallaties en of duurzame energie, ook andere (innovatieve) maatregelen zijn mogelijk.
73. Samenwerking tussen stakeholders op het vlak van duurzaamheid is wenselijk.
74. Duurzaamheidsmaatregelen vormen een belangrijke kwaliteit in de openbare ruimte.
75. Duurzaamheid vormt een belangrijke kwaliteit in de nieuwe gebouwde omgeving.

Bijlage 7 - aandachtspunten verkeersontwerp *(Houssain Ait-Taleb)*

Verkeersontwerper Houssain Ait-Taleb heeft eind februari een integrale verkeerscheck uitgevoerd voor heel Centrum Nieuw West. Daaruit kwamen aantal aandachtspunten en vragen naar voren die we niet in dit VO kunnen oplossen of beantwoorden. Ze zijn daarom als bijlage opgenomen in dit boekwerk en worden meegenomen in de uitwerking naar het DO.

1. inrichting bocht Tussenmeer - Osdorpplein



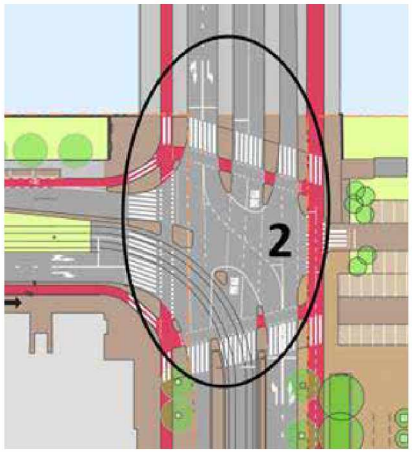
Met name op het gebied van veiligheid (voor voetganger en fietser) kunnen wij hier nog veel winnen door de toepassing van het duurzaamveilig principe.

Afslaand autoverkeer brengt i.c.m. het afbuigend tramverkeer enorme risico's met zich mee. Naast conflicten tussen auto en tram kunnen bij afslaande autobewegingen ook opstoppingen ontstaan.

Een voorbeeld:
Auto komend van de Jan Celesstraat wil linksaf slaan naar het Tussenmeer. De auto dient voorrang te verlenen aan het doorgaand autoverkeer waardoor het tijdelijk opstellen op de trambaan gebeurd. Precies het moment waarop de tram komend vanuit het noorden wil doorrijden naar het Tussenmeer. Vanwege de opgestelde auto kan de tram niet doorrijden en blokkeert de fiets- en voetgangersoversteek.

Zo kunnen nog een aantal situaties geschetst worden die absoluut niet gunstig zijn voor het verkeer, de veiligheid en het beeld van het entreegebied.

2. Inrichting noordelijk kruispunt Meer en Vaart

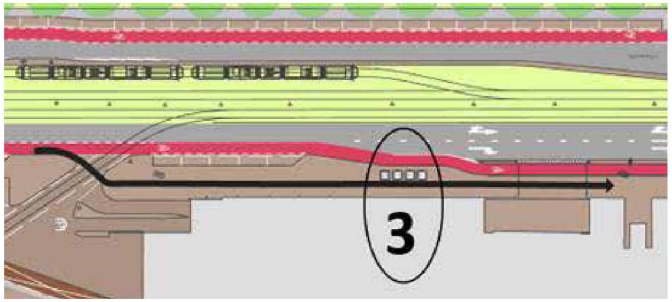


Het ontwerp van het noordelijke kruispunt West Tangent is niet correct weergegeven op de plankaart.

Het meest recente ontwerp heb ik van Mirjam ontvangen en deze samen met Fred bekeken. Wij constateren dat het plankaart hiermee niet integraal aansluit op de plannen van West Tangent.

Daarnaast een vraag aan Mirjam om na te gaan welke variant van Westtangent als definitief wordt gezien. Deze vraag stel ik omdat ik meerdere varianten heb ontvangen waarbij soms 2 opstelstroken en soms 3 opstelstroken in het noordelijke tak worden toegepast. Dit wordt gecheckt.

3. Positie afvalcontainers Tussenmeer noord



Locatie afvalcontainers i.c.m. met het fietspad voorlangs is niet veilig. Vragen die bij mij opkomen zijn, hoe is deze locatie bepaald?

De situatie weergegeven op de plankaart veroorzaakt een aantal problemen:

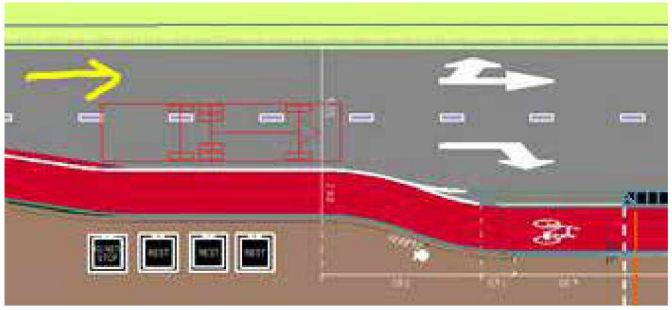
- Onveilige situatie voor de fietser. Tijdens het hijsen van de containers is de kans groot op vallende objecten. In het ergste geval kan de container in contact komen met de fietser.

- Onveilige situatie voor het autoverkeer. Paul Mooij heeft aangegeven dat de opstellocatie van de vuilniswagen zich na de containers bevindt. Ik zie geen enkele

mogelijke opstellocatie waarbij of de fietser of auto hier geen problemen van ondervindt. Of de vuilniswagen nou naast of voorbij de containers gaat staan, in beide gevallen blokkeert de wagen het verkeer.

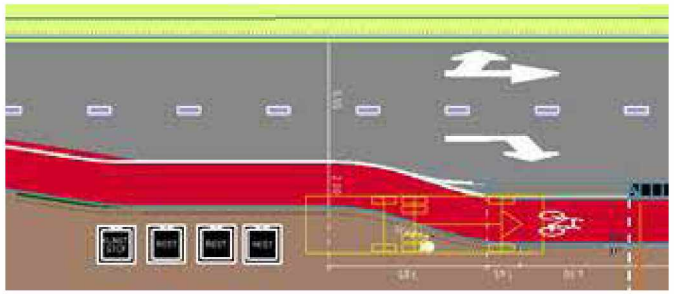
Voorbeeld:
Situatie 1: Vuilniswagen staat naast containers, buiten het fietspad. Vuilniswagen blokkeert rechts afslaand verkeer en gedeeltelijk recht doorgaand verkeer!

Ik snap ook niet zo goed waarom de opstelstrook voor rechtsafslaand verkeer een halve breedte heeft. Dit is niet conform de eisen en zorgt alleen maar voor een onduidelijke situatie. Het is of een korte of een lange opstelstrook.



Situatie 2: Vuilniswagen staat voorbij containers. Deze vat ik niet helemaal als ik naar het plan kijk.

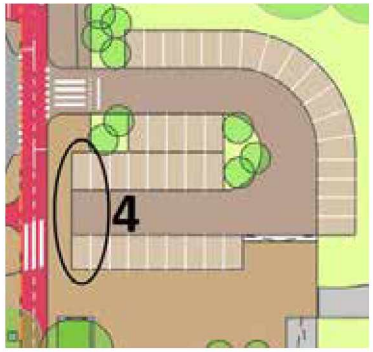
Om toch ergens vanuit te kunnen, zie onderstaand plaatje. Waar het op neerkomt is dat of fietser of auto wordt geblokkeerd.



Ik had het idee om de fietser voortijdig af te laten buigen ter hoogte van de uitgang calamiteitenlus (zie zwarte pijl in figuur). De fietsstrook gaat dan eerder over op een fietspad met het idee dat het fietspad dan achterlangs de containers kan lopen. Hier zal ik een schets van opzetten. Wel moeten we even nagaan of de containers een andere locatie kunnen krijgen.

4. Breedte parkeervakken

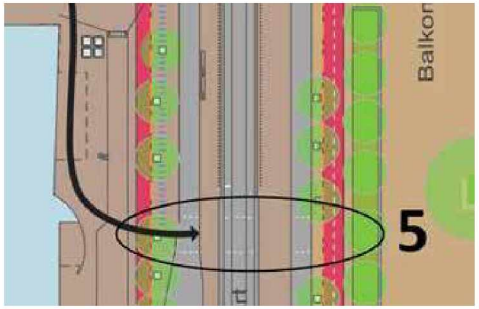
Breedte parkeervakken niet voldoende, zijn nu 2,50m. De eindvakken dienen OF te worden voorzien van een breedte van 3,00m OF van een uitstulping zoals toegepast bij de Anslijnstraat. Dit om het in- en uitrijden van de eindvakken te kunnen voorzien.





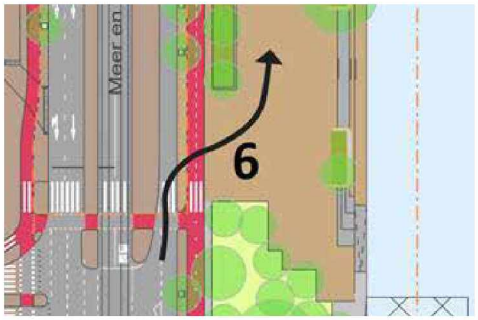
5. Kanalisatiestrook Meer en Vaart

Kanalisatieoversteek tegenover ingang theater Meer en Vaart zeer onduidelijk. Door alle fietsnietjes, bomen en een fietspad is de looproute en oversteekplaats voor de voetganger onduidelijk en niet zichtbaar. De fietsnietjes dienen in ieder geval in de looproute niet aanwezig te zijn. Daarnaast is het aan te raden om een plateau te realiseren, in lijn met de ingang van het theater en de oversteek.



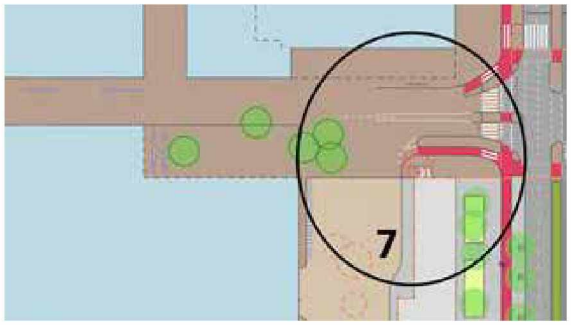
6. Expeditieverkeer Balkon

Waar bevindt zich de toegang van het vrachtverkeer naar het balkon? Uit de tekeningen van Westtangent maak ik op dat overal verhoogde banden worden toegepast. Hoe zit dat?

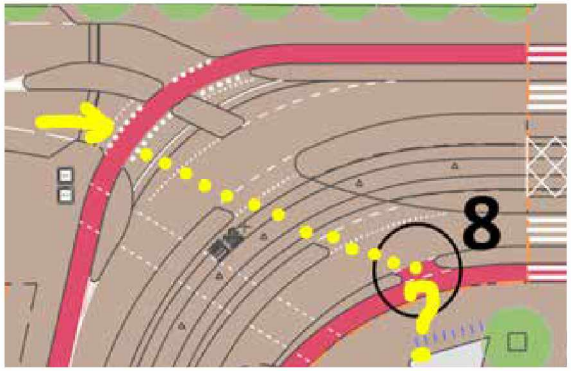


7. Aansluiting Anslijnsstraat - Meer en Vaart

Een nog onduidelijke aansluiting. Hier zal ik een opzet van maken.

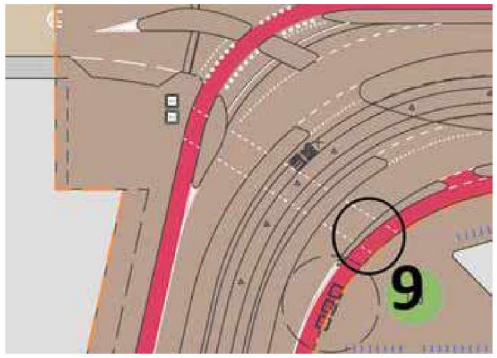


8. Fietsoversteek Tussenmeer noord



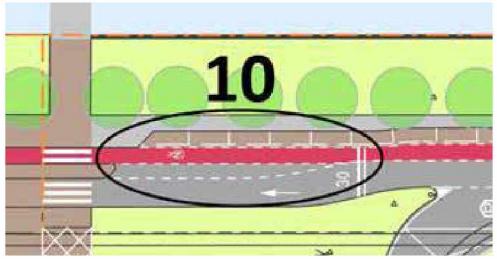
Dit is een fietsingang in het luchtledige. Ik snap dat deze ingang is bedoelt voor fietsers komend vanuit de westelijke aantakking, maar als fietser zou ik er niets van begrijpen. Dit creëert alleen maar verwarring en nogmaals onveilige situaties.

9. Fietsoversteek Tussenmeer noord

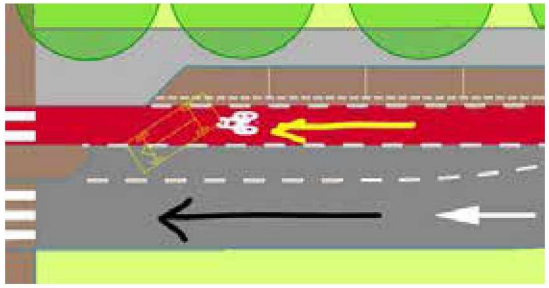


Onvoldoende ruimte op het steunpunt tussen fietspad en rijbaan. Waar moet ik als gebruiker gaan staan als ik wil oversteken? Half op fietspad en rijbaan? De kanalisatieoversteek heeft een logische locatie maar niet ivm het verloop van het fietspad. Het fietspad zou eerder af moeten buigen om voldoende breedte te creëren voor een steunpunt.

10. Tussenmeer noord



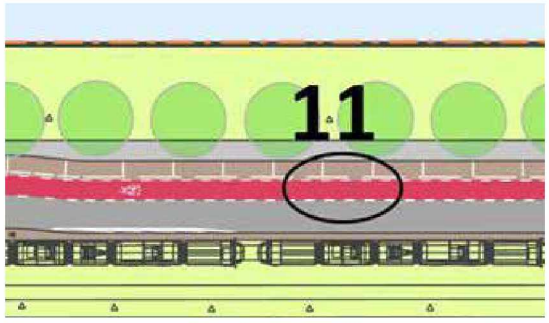
Dit vind ik een wel hele aparte situatie. De automobilist kan bij het uitrijden van het parkeervak niet direct wegrijden, waardoor conflicten kunnen ontstaan met het fietsverkeer. Hieronder een voorbeeldsituatie:

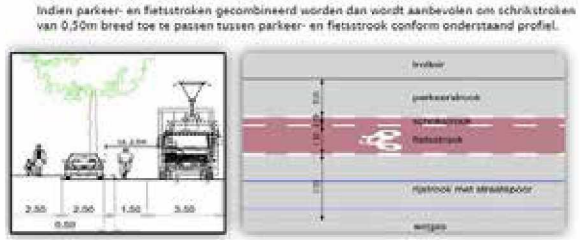


Om toch een veilige situatie te creëren dienen de parkeervakken vanaf de afbuiging van de weg (ter hoogte van 30 markering op weg) komen te vervallen.

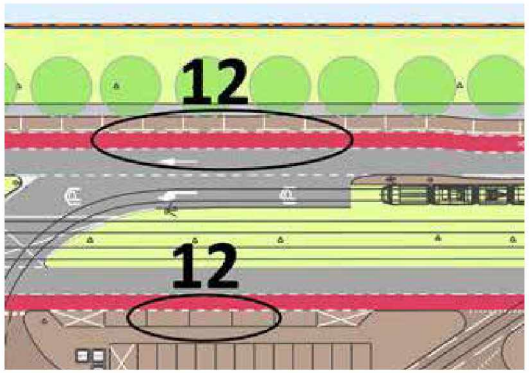
11. Fietsstrook Tussenmeer noord

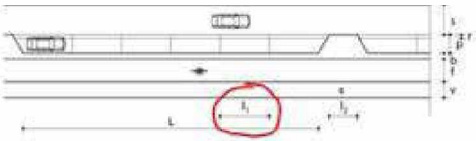
Aanduiding schrikstrook van 0.50m op fietsstroken niet aanwezig. Zie plaatje uit brondocument CVC:





12. Lengte parkeervakken Tussenmeer





Toepassingsgebied
- gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelh
- fietsers op vrijliggende fietspaden
- bromfietsers op de rijbaan

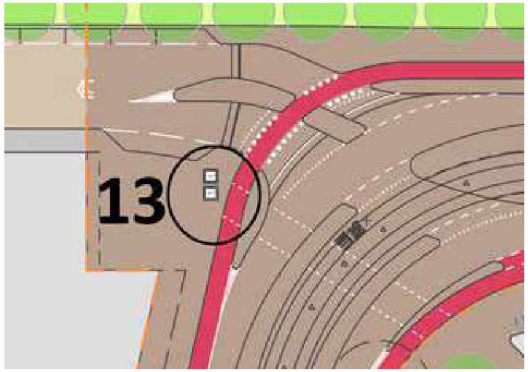
Uitvoering
- rijbaanscheiding, enkele doorgetrokken asstreep
- 1x2 rijstroken

Maatvoering (exclusief markering)
- b > 0,35 - 1,10 m
- f = 2,00 - 4,00 m
- $l_1 \geq 6,00 - 7,00$ m
- $l_2 \geq 1,00$ m
- L : afstand tussen uitstulpingen
  - afschuining uitstulpingen: 1 : 1

(Bron: CROW 12.1.5 Rijbaan voor autoverkeer 50 km/h - met vrijliggende fietspaden en verhoogd parkeren door middel van schuine band.)

De lengte van de langsparkeervakken aan de gehele Tussenmeer noord voldoen niet. Deze dienen 6,00m te zijn en is nu 5,00m. Een lengte van 5,50m is minimaal toepasbaar langs 30km/h wegen. Bij 50km/h dient 6,00m toegepast te worden.

13. Containers Van Sonsbeeckstraat



Locatie afvalcontainers geen logische ligging. Bevindt zich in de looproute zowel vanuit de inritconstructie als de kanalisatieoversteek.

Colofon

Dit VO openbare ruimte is opgesteld door de volgende personen:

Gemeente Amsterdam

5.1.2,e *ontwerpleider Dienst Ruimte en Duurzaamheid*
5.1.2,e *planoloog*
5.1.2,e *projectmanager openbare ruimte*
5.1.2,e *ontwerp DO Landtong*
5.1.2,e *ontwerp DO Martini van Geffenstraat,*
DO Nicolaas Anslijnsstraat (zuidelijk deel), DO Calamiteitenlus en DO SuHa I-a, I-b en II-b.
5.1.2,e *tekenaar kaart Microstation (bijlage 7)*
5.1.2,e *verkeerskundige*
5.1.2,e *verkeerskundig ontwerper*
5.1.2,e t *tekst 2.4 kernwaarden en denktank - bijlage 6*
5.1.2,e *beheer*

VO Osdorpergracht en bruggen

Bureau Maris, Vormgevers van stad & landschap

5.1.2,e *landschapsarchitect*
5.1.2,e *junior landschapsarchitect*

Ontwerp Openbare Ruimte CNW - visie en VO

5.1.2,e *landschapsarchitect*
5.1.2,e *landschapsontwerper JenS ontwerpers*