

Plankaart
1:500

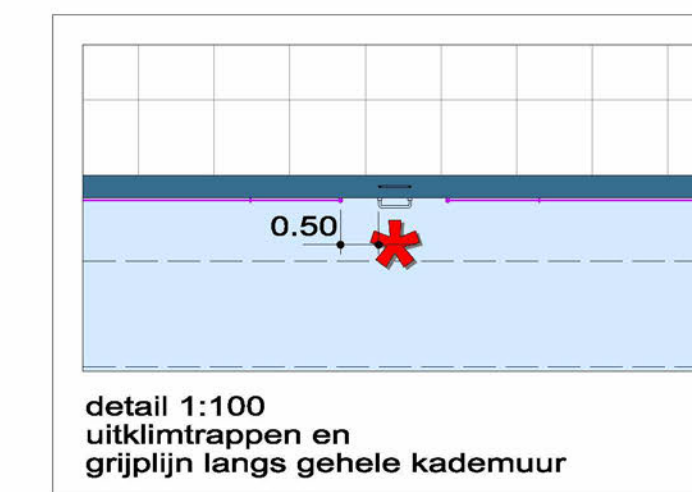
plangrens
peilmaat NAP

- prefab trede elementen 220 mm dik
- rijbaan klinkers waalformaat
- fietspad dikformaat rood
- trottoir betontegels 30x30 met natuursteen toplaag
- kademuur - klinker rollaag kleur en formaat conform Hoekensgracht
- kademuur - betonplaat en uitklimtrap
- kademuur - ondergronds constructieruimte
- steiger - hout bezand
- paaltje
- gras
- zone droog/nat riet
- zone waterbeplanting
- beschoeiing
- water
- grindbed tbv driehoeksmossl
- talud onder/boven water
- boom conform beplantingsplan
- boom in boombak

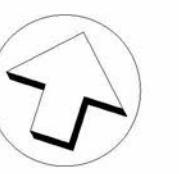
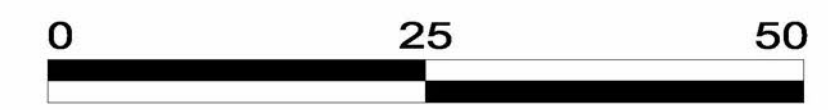
- boomcodering - zuidoever
- Ag *Ainus glutinosa* (Els)
 - Bp *Betula pubescens* (Zachte Berk)
 - Ls *Liquidambar styraciflua* 'Worplesdon' (Amberboom)
 - Qp *Quercus palustris* (Moereseik)
 - SaC *Salix alba* 'Chermesina' (Oranje Schietwilg)
 - SaB *Salix alba* 'Belders'

- boomcodering - noordoever
- Bud *Buddleja davidii* 'Ile de France'
 - FaR *Fraxinus angustifolia* 'Raywood'
 - Ps *Prunus sargentii*
 - TcS *Tilia cordata* 'Savaria'
 - TtD *Tilia tomentosa* 'Doomnik'

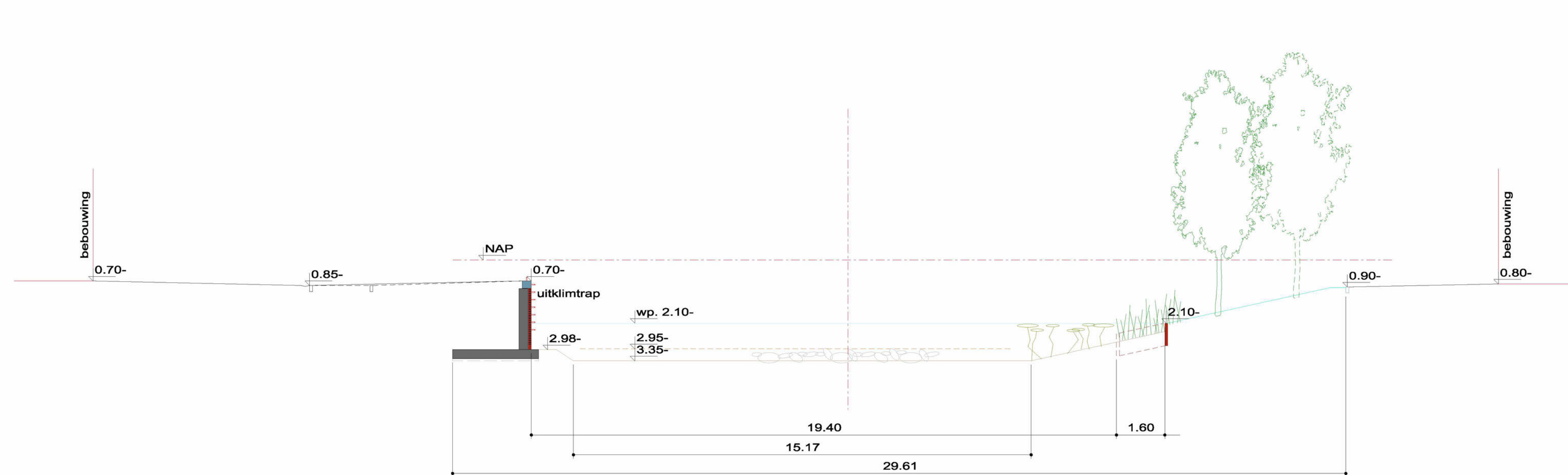
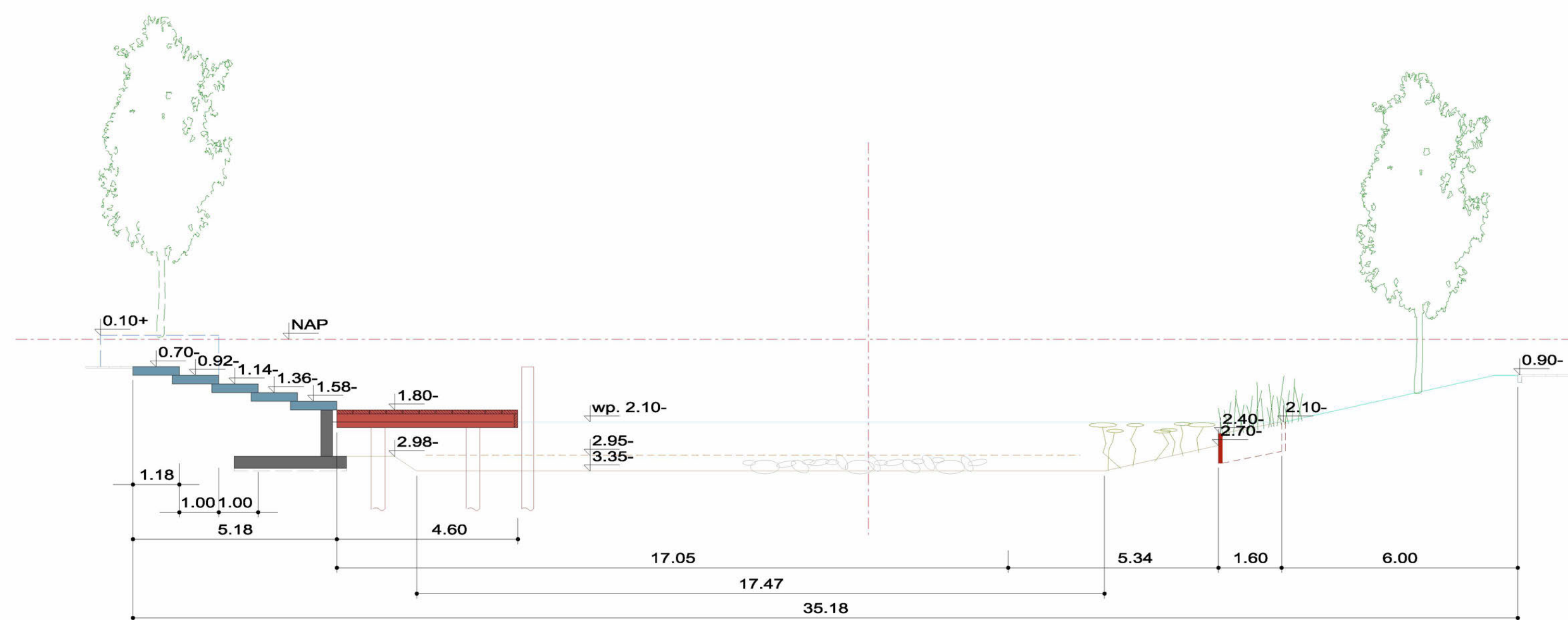
toevoeging (ms) in de codering - is meerstammig



detail 1:100 uitklimtrappen en grijslijn langs gehele kademuur



NB: bij dit Voorlopig Ontwerp Nieuwe Osdorpergracht hoort ook nog een aantal technische tekeningen en details



Profiel A
1:100

Profiel B
1:100

Voorlopig ontwerp Nieuwe Osdorpergracht, R&D



Product	Voorlopig ontwerp nieuwe Osdorpergracht		
Status	aug 2023		
Variant	aug 2023		
Opdracht	Ontwerp		
Gefokend	Revisie		
Projectnr.	Schaal		
Bestand	new osdorpergracht 2023.dgn	Datum	25 oktober 2023
Model	10 plot plankaart A0	Revisie	
IPS bestand		Schaal	



Gemeente
Amsterdam

Bruggen
Nieuwe Osdorpergracht

PvE Beeldkwaliteit en concept VO

6 september 2023



Colofon

Bruggen Nieuwe Osdorpergracht PvE Beeldkwaliteit en concept VO

Gemeente Amsterdam
6 september 2023

Ruimte en Duurzaamheid

INHOUDSOPGAVE

1 - Inleiding

2 - PvE Beeldkwaliteit en ANALYSE

Randvoorwaarden per brug

Beeldkwaliteit

Bruggen Groot Osdorp en Bruggen Centrum Osdorp

Elementen analyse:

Toog

Landhoofd

Pijlers

Brugrand

Hekwerk

Materiaal en kleuren

Speciale elementen

Familiegroep

Matrix: van analyse naar ontwerp

3 - Ontwerp

Hoofdlijnen brugontwerp

Toog

Landhoofd

Pijlers

Brugranden

Brugleuning

Materiaal en kleur

Brugnaam op leuning

Blokken als onderdeel O.R.

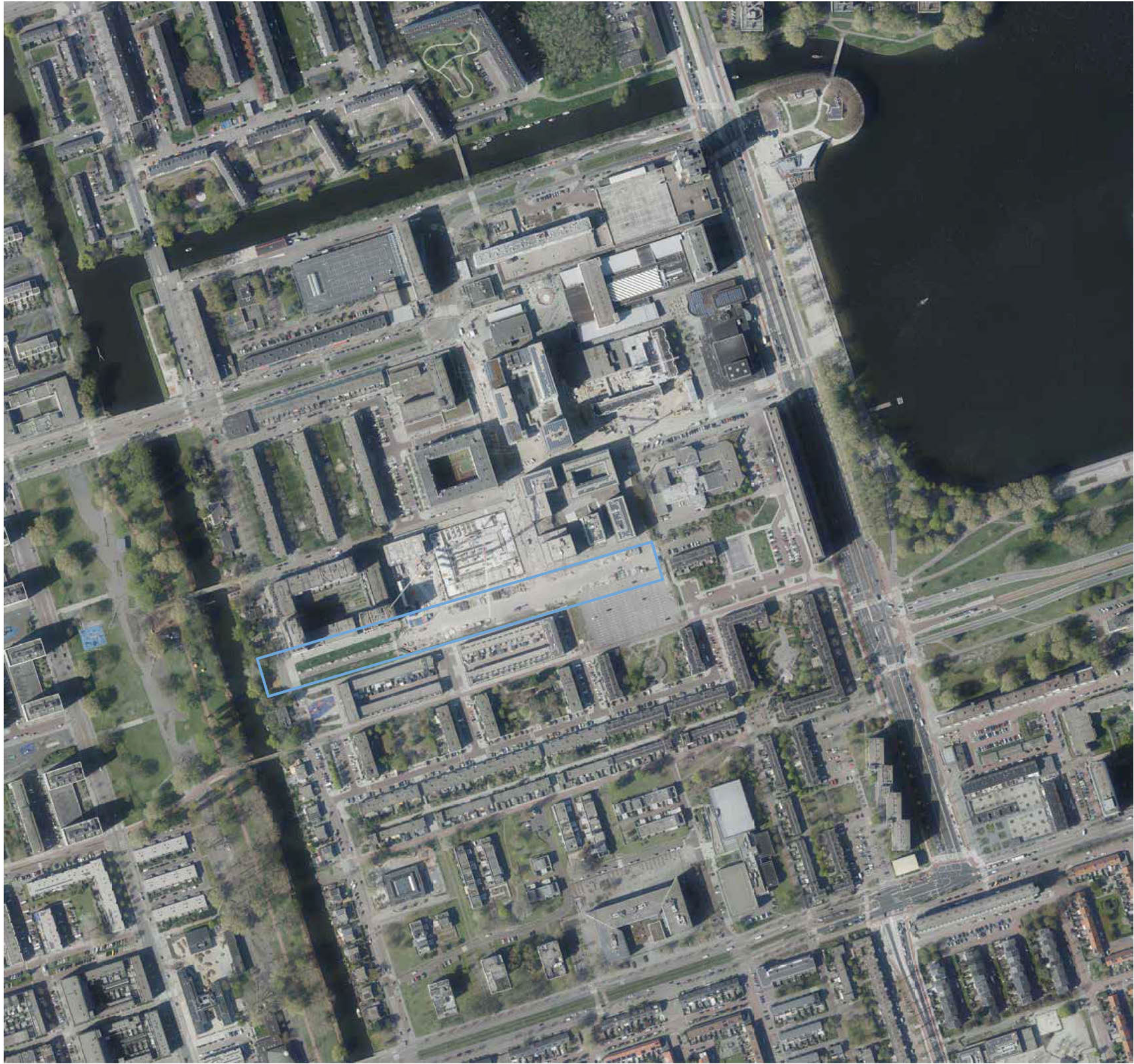
4 - Ontwerp - uitwerking

VO - tekeningen Hoekenesbrug en Volhardingbrug

Detailoverzicht Hoekenesbrug en Volhardingbrug

Details

Impressies



1 - INLEIDING

In Centrum Nieuw-West (CNW) vindt een enorme transformatie plaats: het wordt het nieuwe stadscentrum aan de Sloterplas met woningen, winkels en horeca.

Onderdeel van deze transformatie is een nieuw aan te leggen zijtak van de Hoekenesgracht: de Nieuwe Osdorpergracht. Voor de bereikbaarheid van dit gebied komen twee bruggen die CNW en groter Osdorp verbindt.

Scope

De opdracht beslaat het ontwerp van twee bruggen te maken en daarbij een beeldkwaliteit te ontwikkelen passend bij het gebied en Osdorp.

De twee bruggen zijn:

- Brug 1 – Hoekenesbrug – verkeersbrug
Verbinding Hoekenes
- Brug 2 – Volhardingsbrug – langzaam verkeersbrug
Verbinding Volharding – Jan Celesstraat

Aanpak

Er zijn de volgende beeldkwaliteitseisen meegegeven voor het ontwerp:

- *Bruggen in en naar Osdorpplein zijn vormgegeven als een familie. En zijn trendset-tend voor nog extra bruggen in en om centrum in de toekomst;*
- *Constructie, dek, leuning en landhoofden vormen een samenhangend architecto-nisch concept dat aansluit op modernistische vormtaal van civieltechnische kunst-werken in Nieuw-West, bruggen in het bijzonder:*
 - *Bruggen zijn galant, lichtvoetig en helder, verbeelden dynamiek en beweging, zijn niet statisch of symmetrisch.*
 - *Asymmetrie in aanlandingen en een asymmetrisch geplaatst midden steunpunt dat onderdeel is van het ontwerp is denkbaar, mits geanticipeerd wordt op de lokale verschillen in kwaliteiten van de beide oevers.*

Het is belangrijk de bruggen als familie te ontwerpen, maar wel passend bij de functie die elke brug specifiek heeft. Het moet in zicht duidelijk zijn voor welke doelgroep die gebruikt wordt.

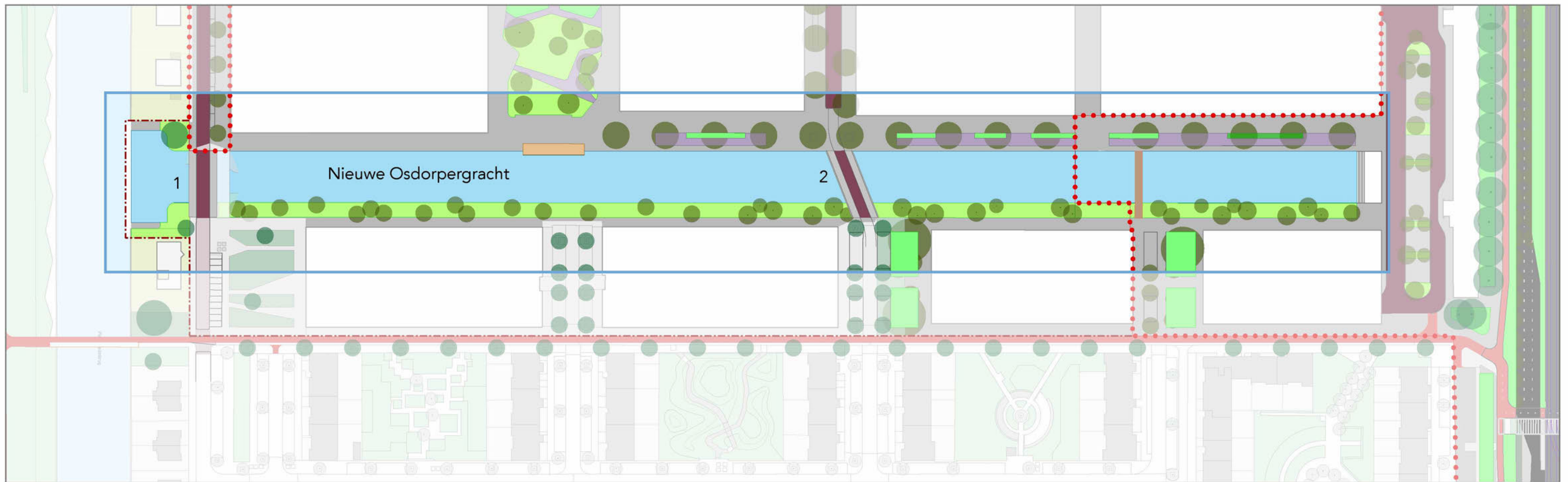
Voor het brugontwerp en opgenomen als het PvE deel in dit boek, is er als eerste stap gekeken naar de bruggen in Osdorp en specifiek die rond het nieuwe CNW. Een analyse van de vormtaal van de bestaande bruggen geeft een beeld van de toegepaste hoofdelementen, materialisatie en beeldkwaliteit. Deze vormtaal vormt inzet voor een ontwerp van de twee bruggen waarbij wel de inzet is om nieuwe bruggen te ontwerpen binnen de serie die toch eigen karakter hebben.

Dit boek is opgebouwd uit twee hoofddelen:

- het eerste deel bevat de 'PvE en analyse' met beeldbepalende onderdelen als toog, brugrand, etc. Met een analyse van de bruggen in de omgeving ontstaat een duidelijk beeld voor de nieuwe bruggen en hoe ze onderdeel kunnen worden van een serie bruggen. Uit deze analyse volgt een serie uitgangspunten qua beeld, inpassing, materialisatie en relatie tot kades, gracht en maaiveld die de basis vormen voor de brugontwerpen.

- het tweede deel bevat het ontwerp van de bruggen. Hierbij wordt het ontwerp van de bruggen uitgelegd aan de hand van de in de analyse bepaalde elementen. Voor de ontwerpen zijn daarna per brug de VO-tekeningen opgenomen aangevuld met beeldbepalende details.

Met de analyse en de daaruit voortkomende slag naar ontwerp ontstaat zo ook een taal voor eventuele andere nieuwe bruggen in Osdorp.



brug 1 - Hoekenesbrug
brug 2 - Volhardingbrug

Plankaart openbare ruimte Centrum Nieuw-West - augustus 2022



Randvoorwaarden

De Nieuwe Osdorpergracht wordt nog aangelegd. De twee bruggen maken de verbinding over deze gracht tussen Tuinstad Osdorp en Centrum Nieuw-West.

Voor de gracht en de bruggen zijn er randvoorwaarden vastgesteld. Er ligt een basisprofiel voor de watergang. Aansluitende peilmaten en uitstraling van beide kades aan Tuinstad en Centrum-zijde zijn ook bekend.

Randvoorwaarden – basisprofiel watergang

Breedte watergang 21 m
Doorvaatprofiel n.t.b. 1.5 x 3.0 m

As doorvaart vrij te bepalen vanuit het ontwerp
Minimale afstand tussen evt.pijlers van 12.80 meter

Vastgestelde peilmaten

Waterniveau 2.10 - NAP
Centrumzijde 0.80 - NAP
Tuinstadzijde 0.70 - NAP

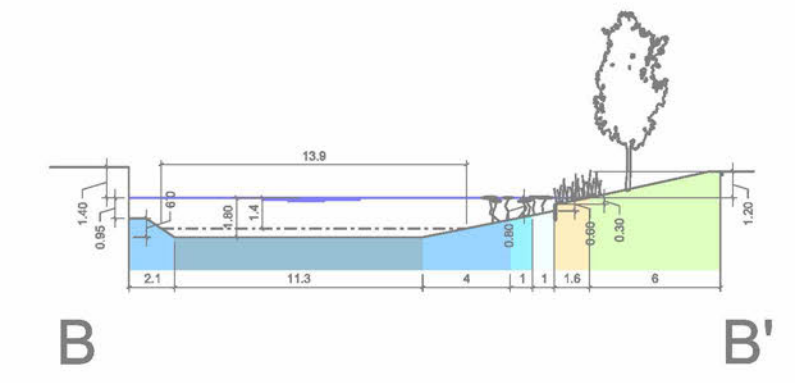
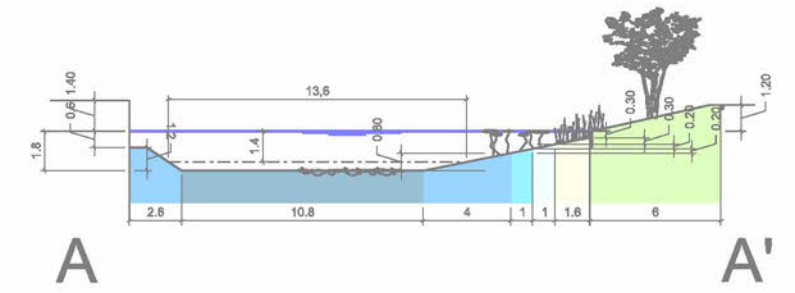
Maaiveld en kadebehandeling

Centrum:

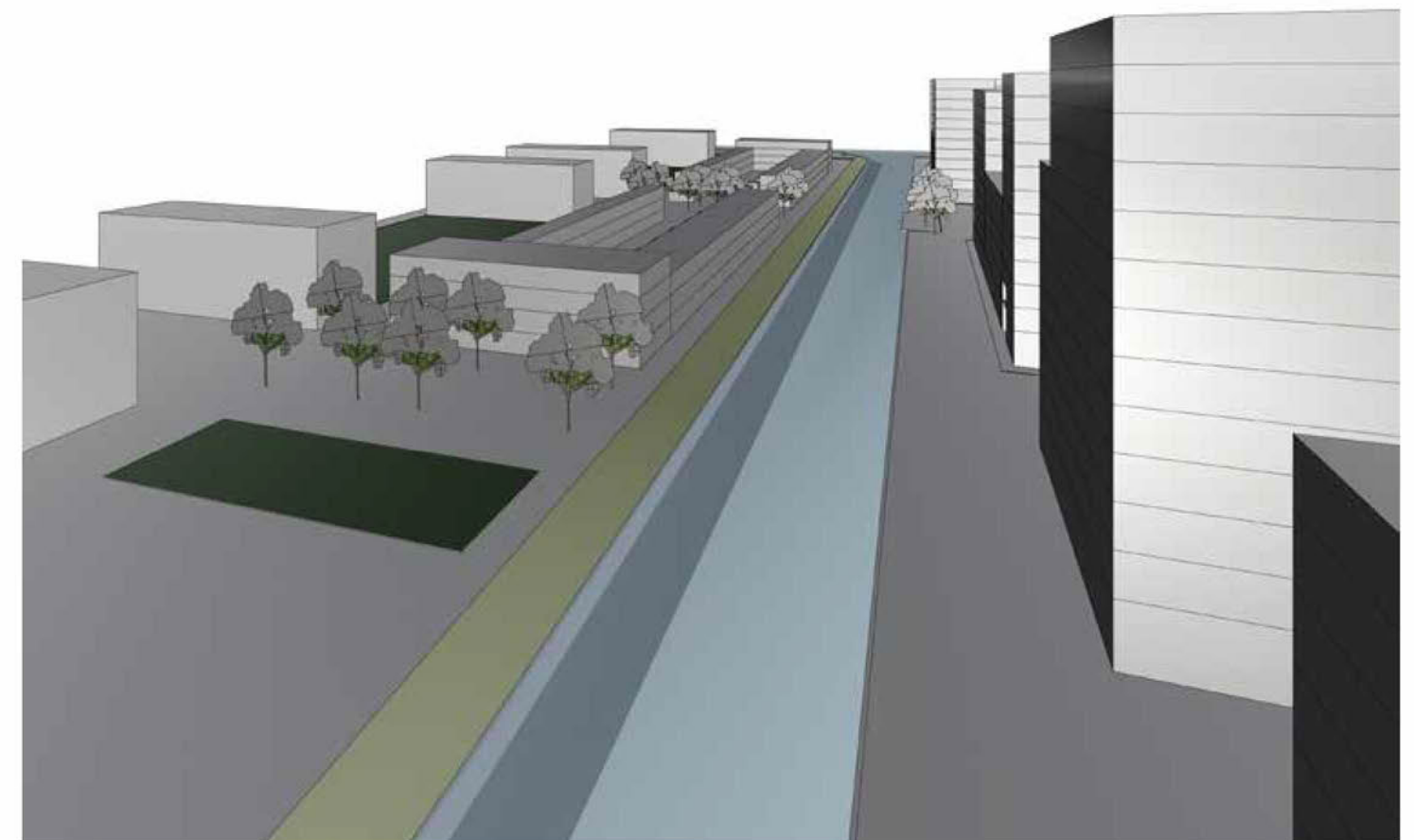
Hier komt een harde kade met ten westen van brug 2- Volhardingbrug een watertrap waar ook een steiger met eventuele aanmeerplek geprojecteerd is. De maaiveld indeling bestaat uit hetzelfde materiaal dat in het hele Centrum wordt toegepast: natuursten strips op beton.
Het straatprofiel bestaat uit een weg met een bomenrij in het deel vanaf de trap naar het oostelijk deel van de gracht.

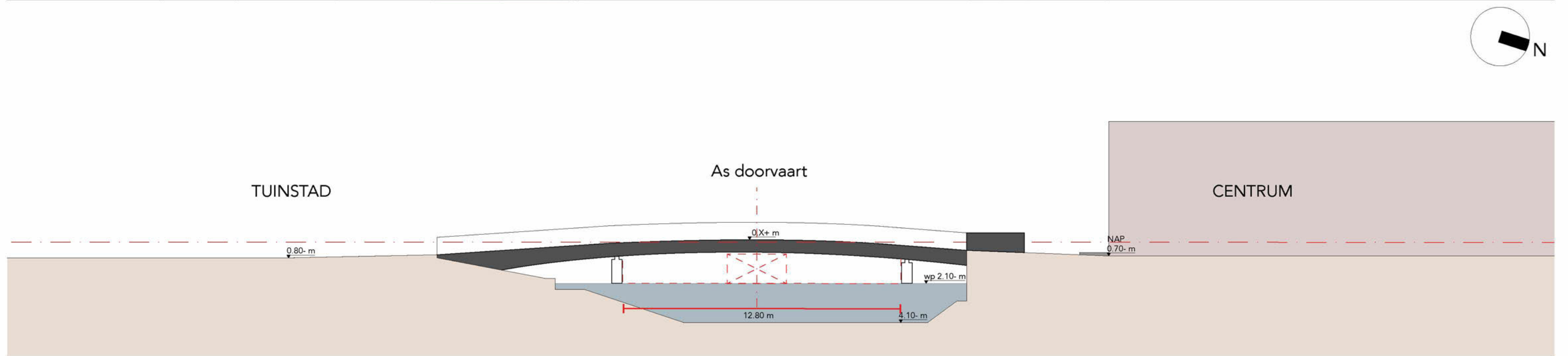
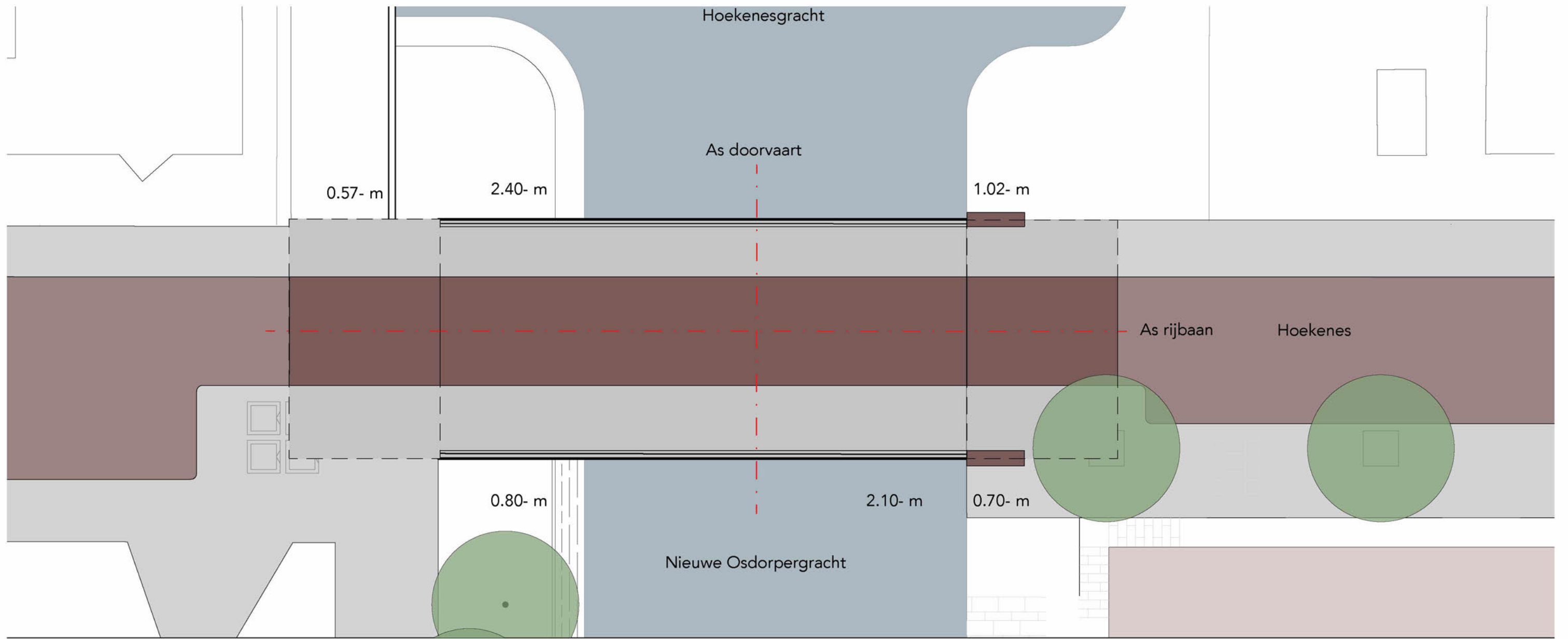
Tuinstad:

De kade hier wordt een groen talud met een bomenstrook aan de weggkant die langs de gehele Nieuwe Osdorpergracht loopt. De bruggen landen hier in al bestaande bebouwde omgeving aan: dit vergt een zorgvuldige inpassing ook vanuit verkeerskundig oogpunt.



Onderwaterprofiel uit:
CNW-DO-onderwaterprofiel gracht-20210716





Schaal 1:200

Brug 1 - Hoekenesbrug

Brug 1 - Hoekenesbrug is de breedste brug van de twee. Het is de hoofdonsluiting over de gracht vanuit Tuindorp naar het Centrum toe. De brug ligt op de rand bij de Hoekenesgracht en is daarmee ook goed zichtbaar vanaf Stadspark Osdorp.

Aan de kant van de Hoekenesgracht zijn twee lager gelegen walrondingen in de kade als embattementen in het water. Deze zijn niet onderdeel van het brugontwerp, maar vraagt om aandacht door het hoogteverschil tussen de aanlanding van de brug en deze embattementen.

Brug 1 - Hoekenesbrug komt in het verlengde van de Hoekenes die als hoofdstraat wordt doorgezet. De brug ligt dwars op de gracht. Voor het inpassen van de landhoofden aan beide zijden zal er rekening gehouden moeten worden met een (deels) inpassing in het maaiveld van de constructie.

Randvoorwaarden

Type brug	verkeersbrug (gemotoriseerd verkeer)
Vrije breedte	11 meter
Hellingspercentage	bij voorkeur 4%

Indeling wegdek	Voetpad	2.75 meter
	Weg	5.5 meter
	Voetpad	2.75 meter

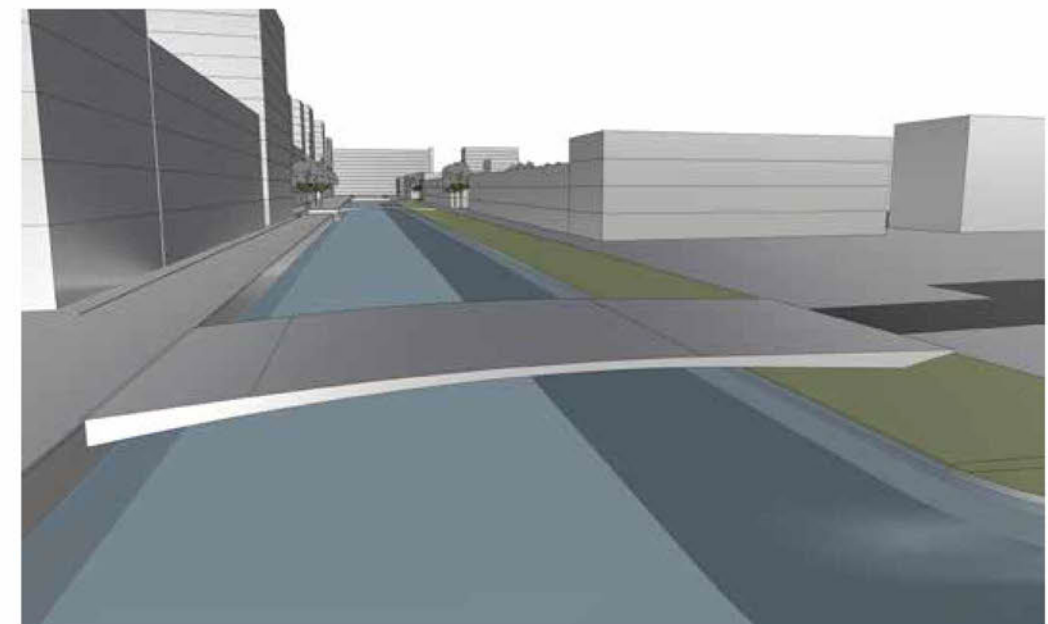
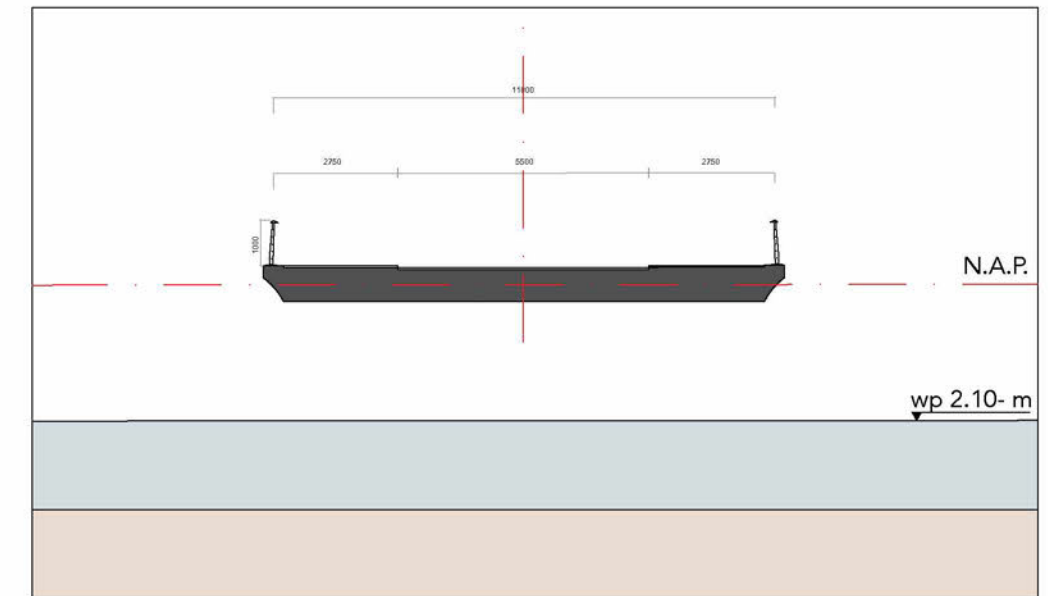
Materialisatie brugdek	
Wegdek	volgens standaard Puccini op wegdek
Trottoir	basisvloer Centrum Nieuw West
Hekwerk	1 meter t.o.v. brugdek

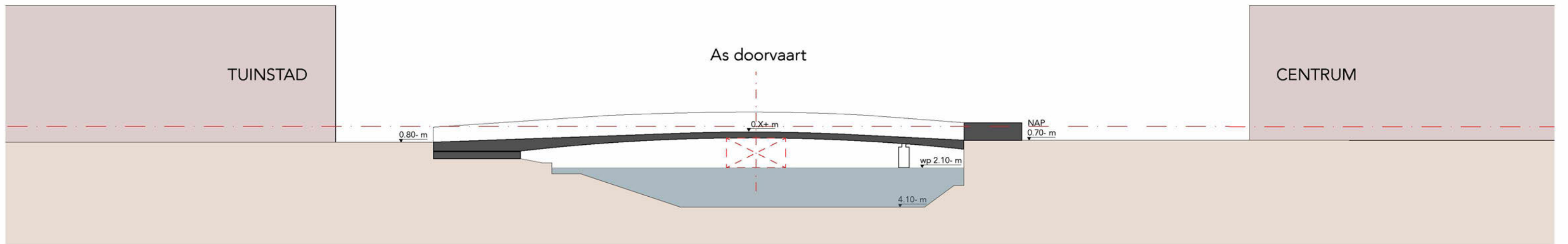
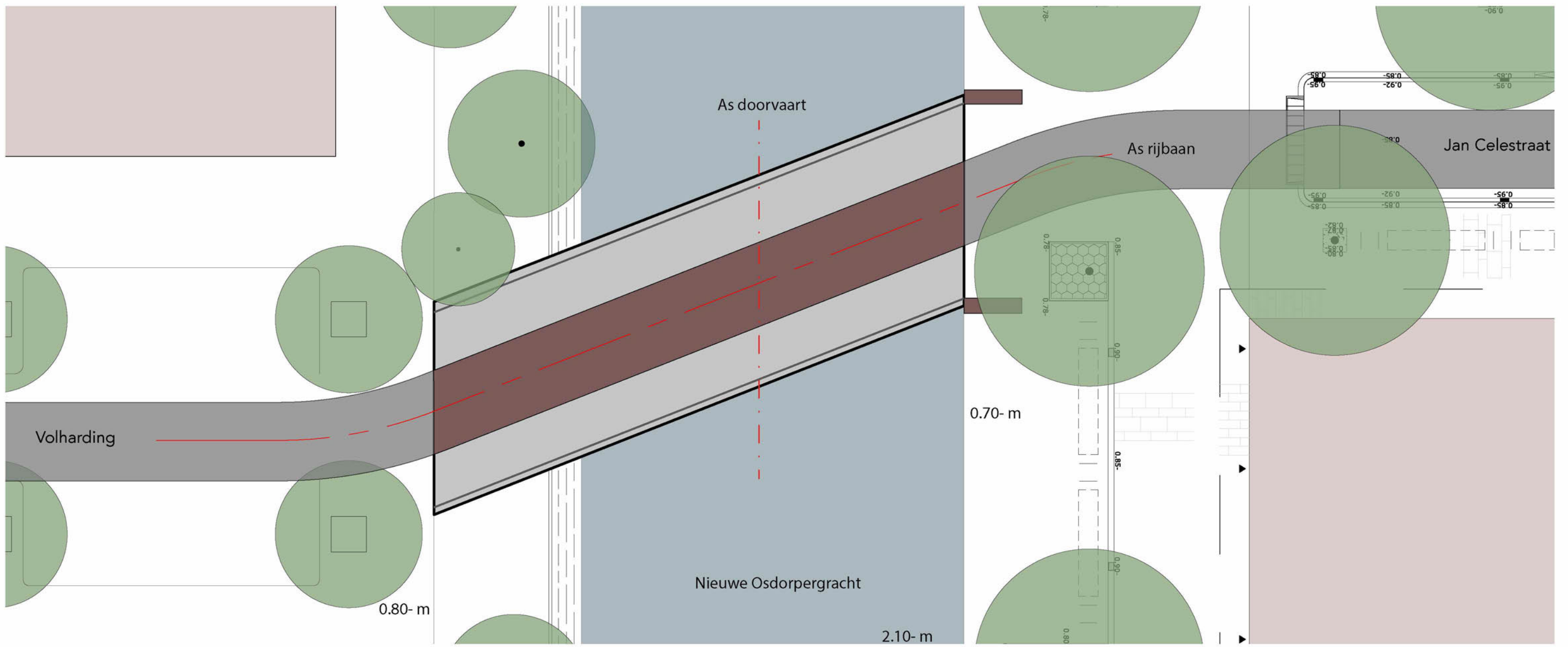
Aanvullend

Opnemen mantelbuizen in brugdek: minimale dekdikte wordt hierdoor bepaald.

Scope

- Verbinding Hoekenes
- Inpassing in straat





Schaal 1:200

Brug 2 - Volhardingbrug

Brug 2 - Volhardingbrug is een langzaamverkeersbrug: toegankelijk voor fietsers en voetgangers.

De brug ligt schuin over de gracht om de verbinding tussen Volharding en Jan Celesstraat te maken. Hierdoor maakt het fietspad een lichte slinger op het maaiveld aan beide zijden om daarna schuin over de gracht verder te gaan. Aan beide zijden zijn voetpaden van 2.5 meter breed.

Deze brug wordt onderdeel van Fietsnet+ en zal aan de hellingspercentage-eis van max. 4% moeten voldoen.

Randvoorwaarden

Type brug	langzaam verkeersbrug
Vrije breedte	9.5 meter haaks gemeten
Hellingspercentage	4%

Indeling wegdek	Voetpad	2.5 meter
	Fietspad	4.5 meter
	Voetpad	2.5 meter

Materialisatie brugdek

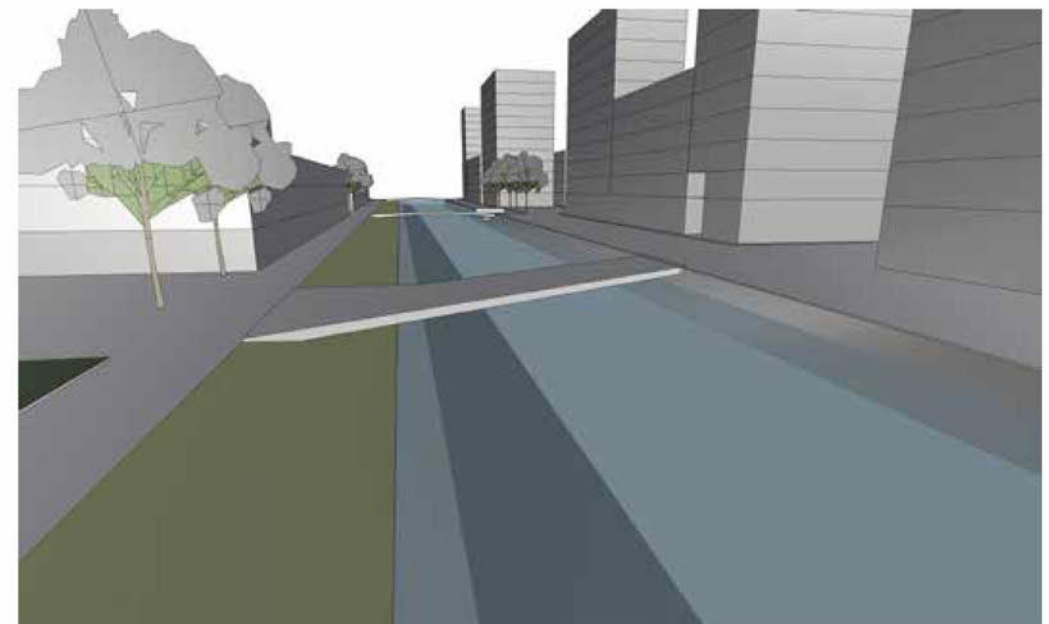
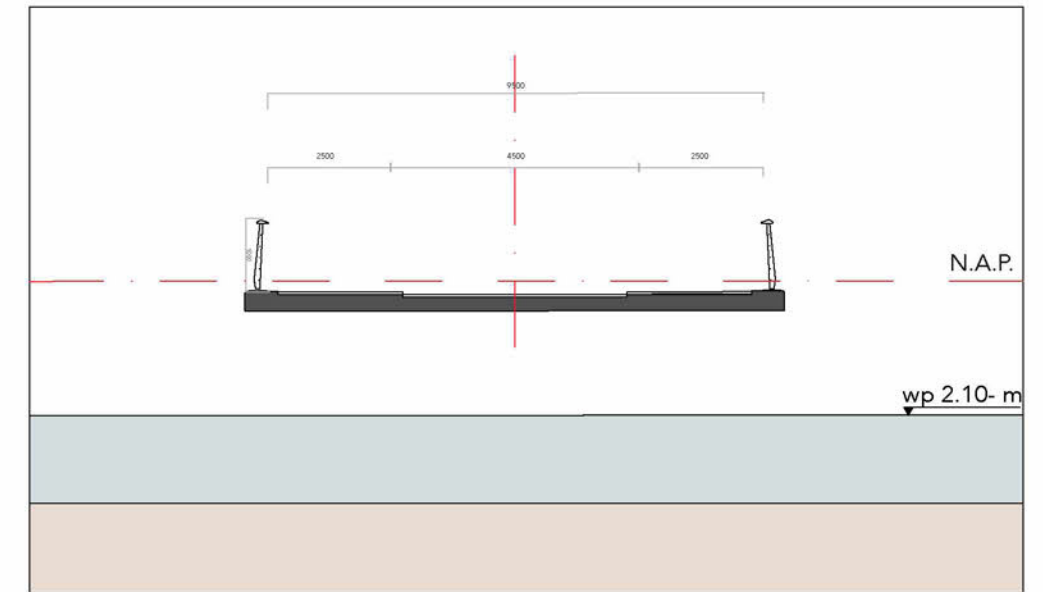
Wegdek	volgens standaard Puccini op wegdek
Trottoir	basisvloer Centrum Nieuw West
Hekwerk	1 meter t.o.v. brugdek

Aanvullend

Door de schuine ligging over de gracht én de toegankelijkheids eis van 4% zal hier extra aandacht aan de inpassing moeten worden besteed - ook vanuit verkeersontwerp gezien.

Scope

- Verbinding Volharding – Jan Celesstraat
- Inpassing in straat
- Schuine ligging over gracht



BRUGGEN - 'Groot Osdorp'

Osdorp kent vele bruggen. Voor de analyse is er onderscheid gemaakt tussen bruggen in Groot Osdorp en die direct rond het Centrum Nieuw-West liggen. De bruggen uit Groot Osdorp zijn wel opgenomen, daar die een beeld geven van de ontwerptaal waar alle bruggen in dit gebied mee ontworpen zijn.

Beeldbepalende elementen als betonnen brugdek, landhoofden en eenvoudig opgebouwde hekken komen veelvuldig voor.



Brug 1886



Brug 752



Brug 751



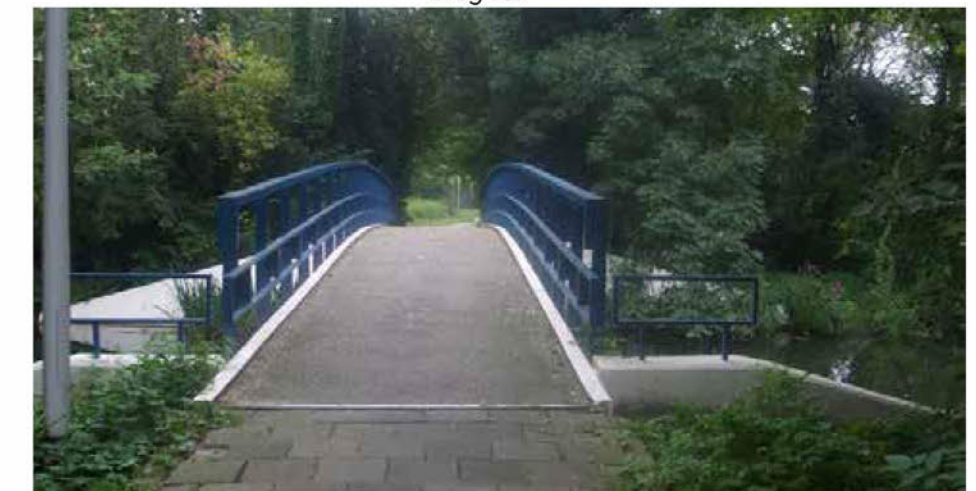
Brug 676



Brug 715



Brug 721



Brug 711



BRUGGEN - 'Centrum Osdorp'

De analyse voor de bruggen Nieuwe Osdorpergracht richt zich op de bruggen rondom het Centrumgebied: daar worden ze onderdeel van en moeten ze bijpassen. Met deze analyse ontwikkelt zich zo een sterk beeld hoe er een familie van bruggen ontstaat.

De analyse richt zich op de volgende onderdelen en loopt van hoofdlijnen naar detail:

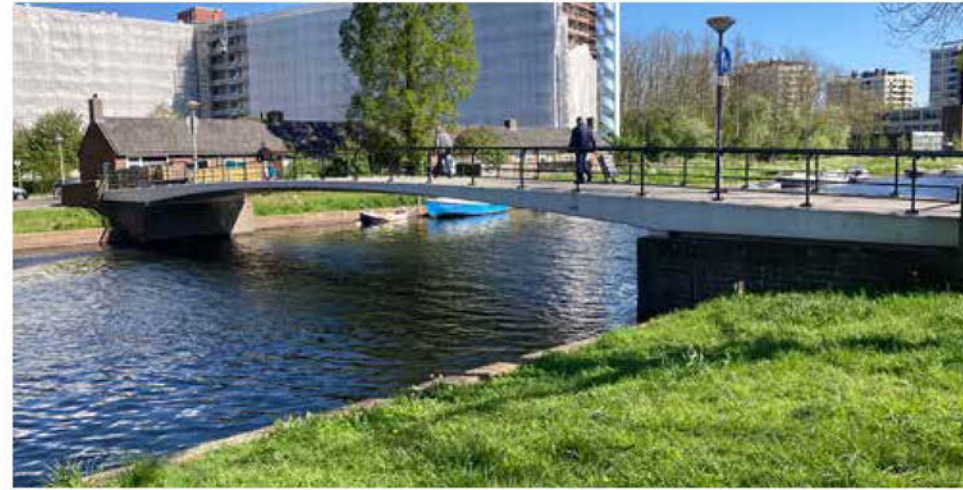
- * toog
- * landhoofd
- * pijlers
- * brugrand
- * hekwerk
- * speciale elementen

Deze onderdelen maken duidelijk dat er een duidelijk herkenbaar onderscheid is tussen verkeersbruggen en bruggen voor voetgangers en/of fietsers.

(NB: brug 786 en Prinses Amaliabrug zijn beduidend anders in beeldtaal en worden als uitzondering beschouwd)



Brug 764



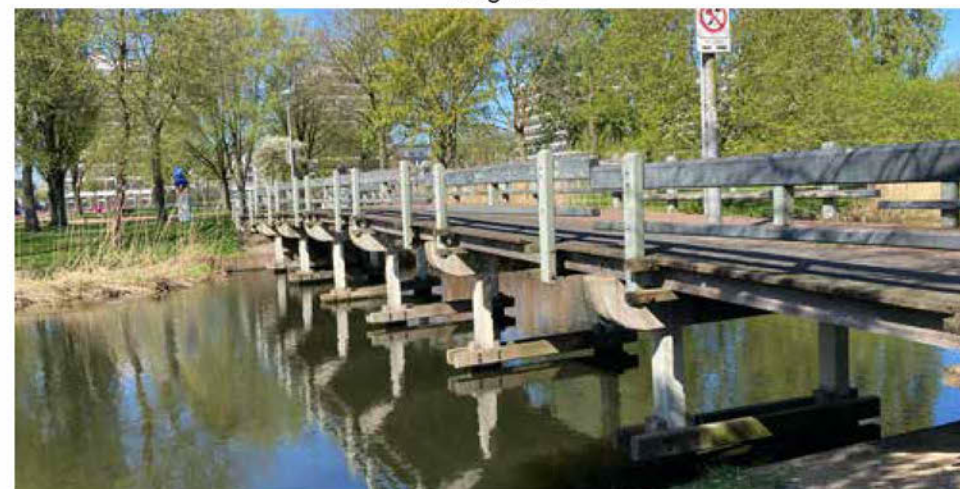
Brug 755



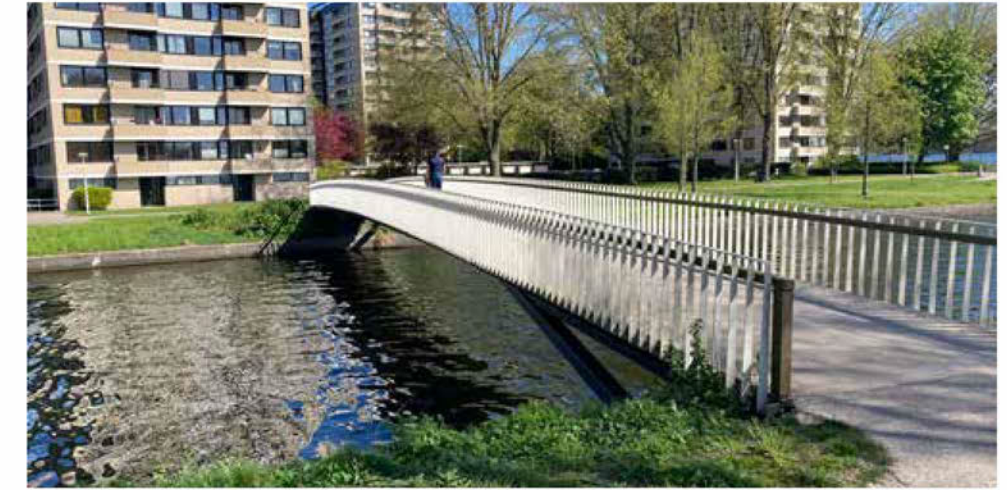
Brug 765



Brug 786



Brug Landtong / Prinses Amaliabrug



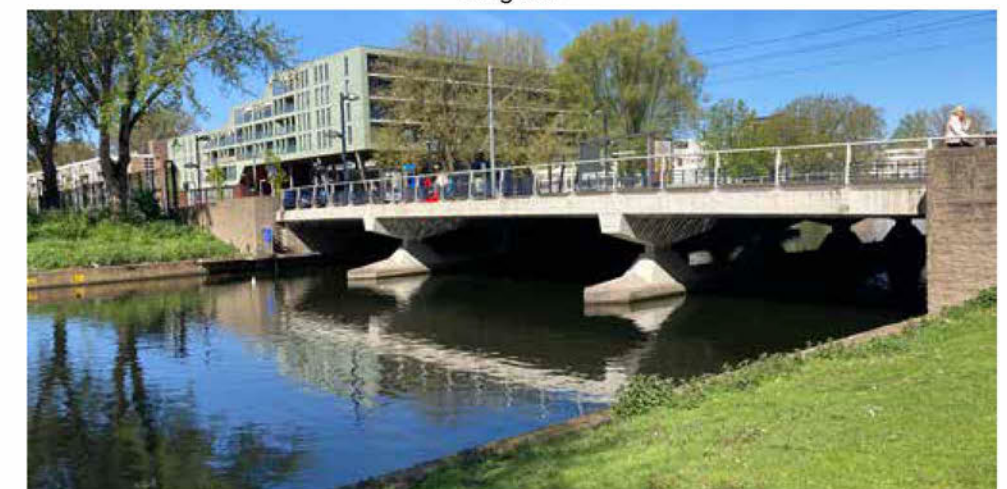
Brug 754



Brug 756

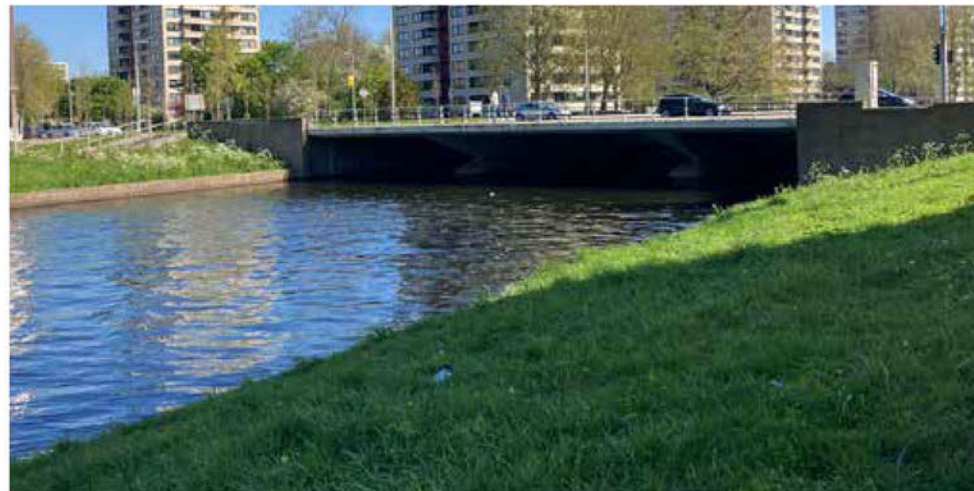
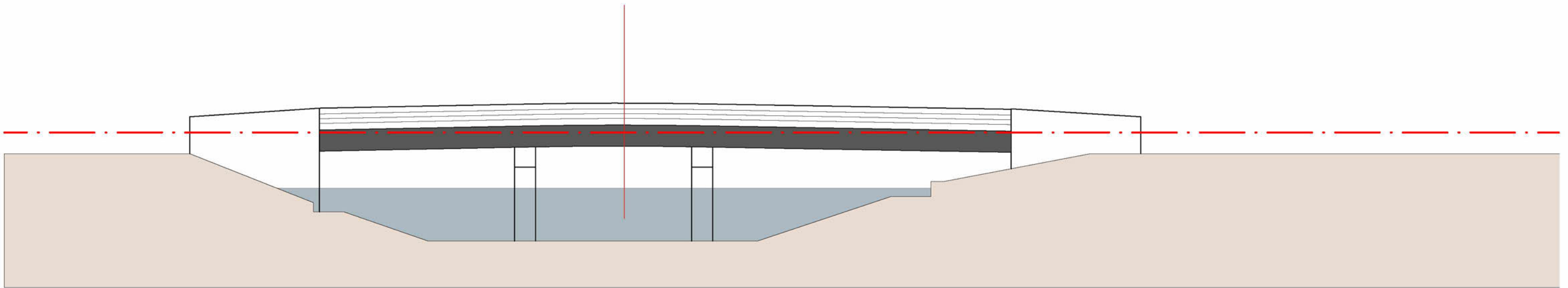


Brug 753



ELEMENTEN - Toog: Verkeersbruggen

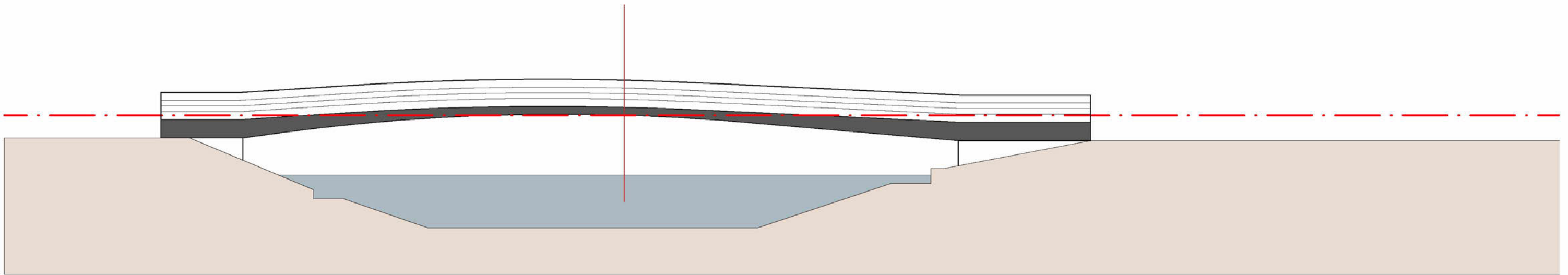
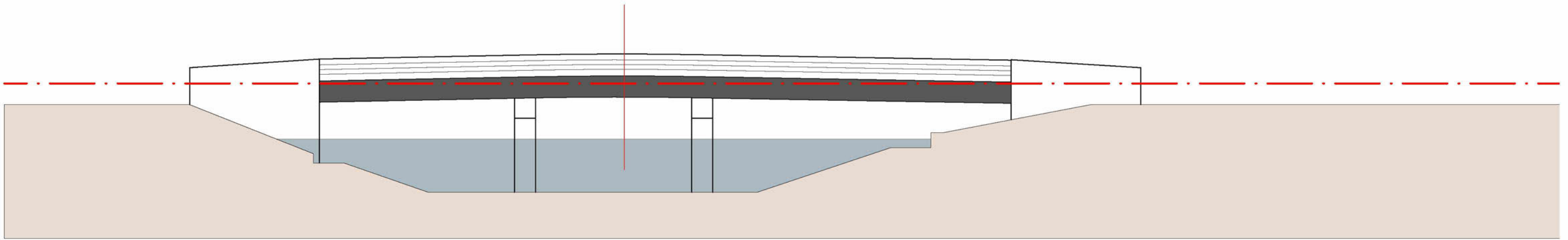
Verkeersbruggen hebben een zwaarder gedimensioneerd brugdek waardoor ze in beeld er haast vlak uit komen te zien. Bij beide bruggen in het Centrumgebied wordt het betonnen brugdek ingeklemd door zware elementen bij de landhoofden.



ELEMENTEN - Toog: Langzaam verkeersbruggen

Langzaamverkeersbruggen hebben twee variabelen in het brugdek

- * het dek wordt op één dikte doorgezet als zijnde een verkeersbrug
- * het dek wordt versmald naar de doorvaart toe

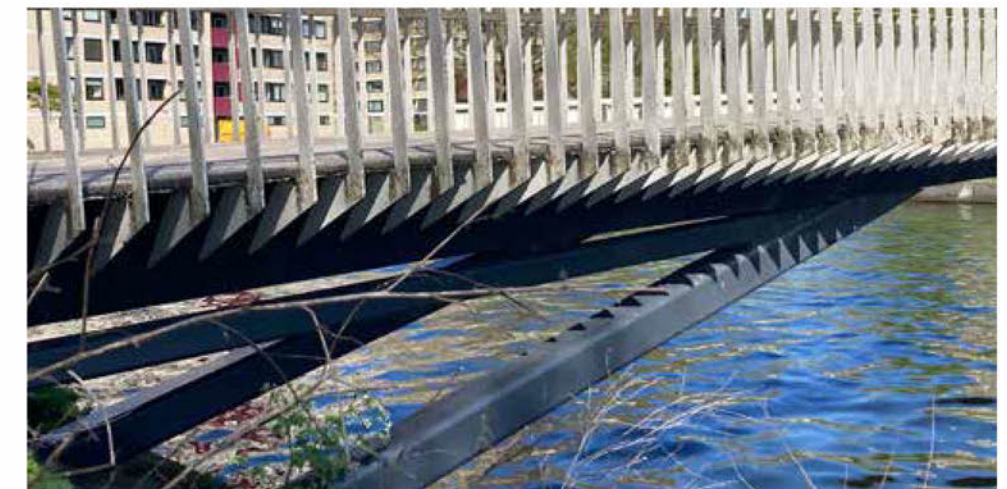
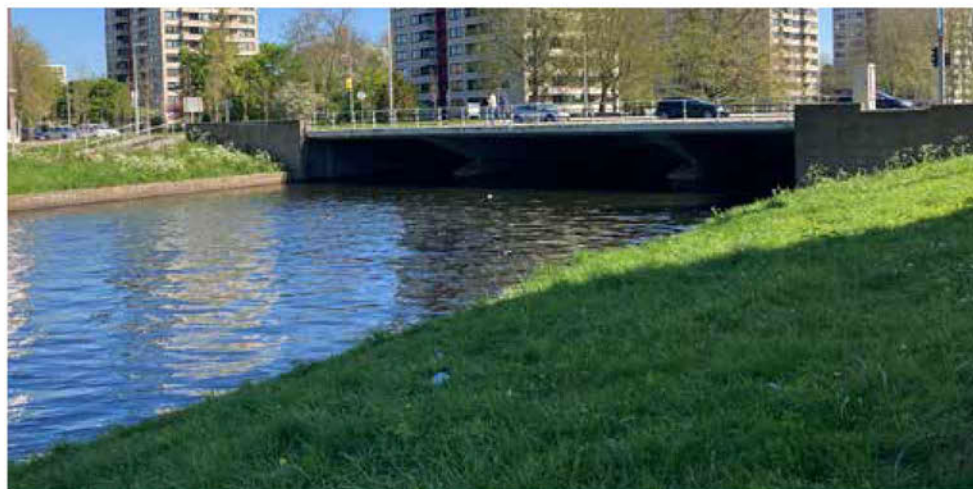
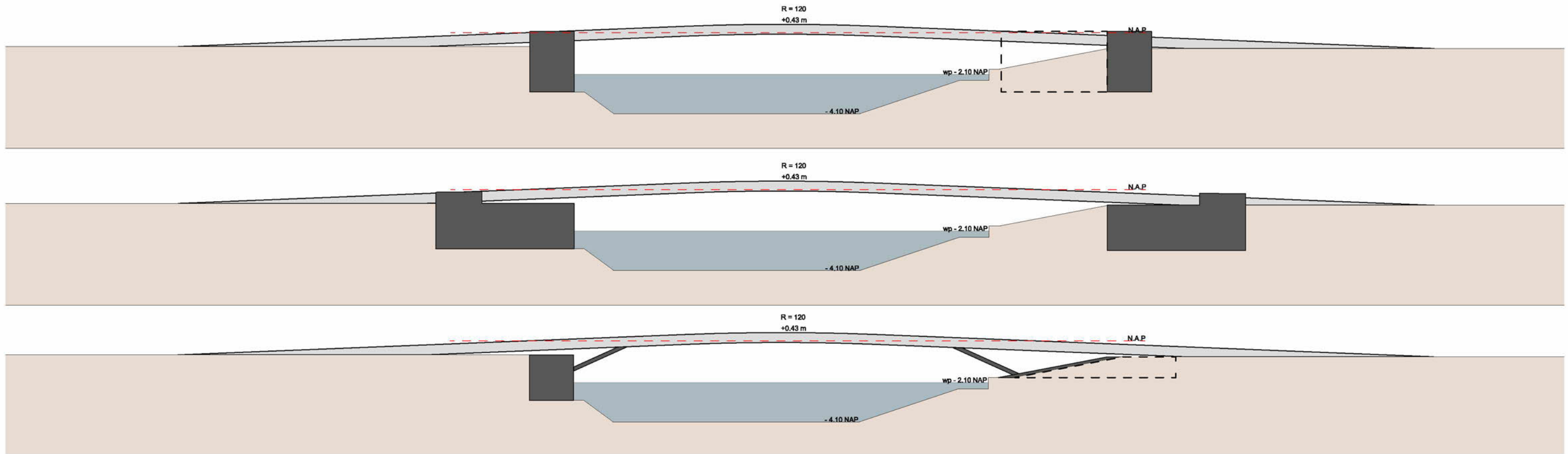


ELEMENTEN - Landhoofd

De landhoofden hebben drie varianten die ook vaak afhankelijk zijn van de toog en de bijbehorende functie van de brug:

- * duidelijk zichtbaar gemetseld landhoofd dat het brugdek omarmt als boeksteunen (verkeersbruggen)
- * gemetseld landhoofd waar de toog opligt (langzaamverkeersbruggen)
- * een zwevend landhoofd d.m.v. een terugliggende onderconstructie (voetbrug)

Deze laatste komt éénmalig voor bij de net aangelegde Prinses Amaliabrug en wordt voor het ontwerp en ook door haar ligging aan de landtong beschouwd als een speciaal in relatie tot het bepalen van de beeldkwaliteit bruggen Osdorp.



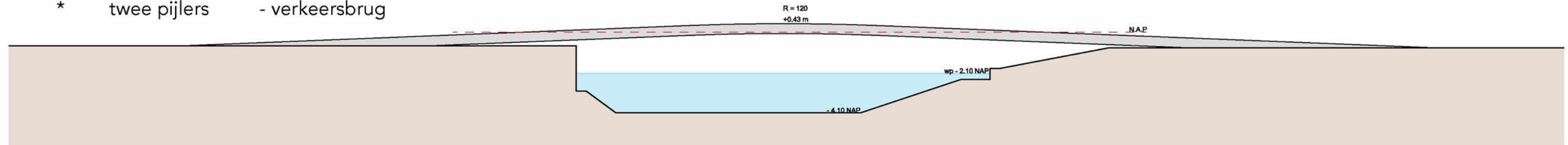
ELEMENTEN - Pijlers

Pijlers worden dáár toegepast waar het voor de brugconstructie noodzakelijk is. Deze versteviging wordt vooral ingezet om de dekdikte in combinatie met de te behalen overspanning niet te zwaar te maken. Het gebruik van pijlers in het gebied is daarmee over het algemeen functie-gebonden.

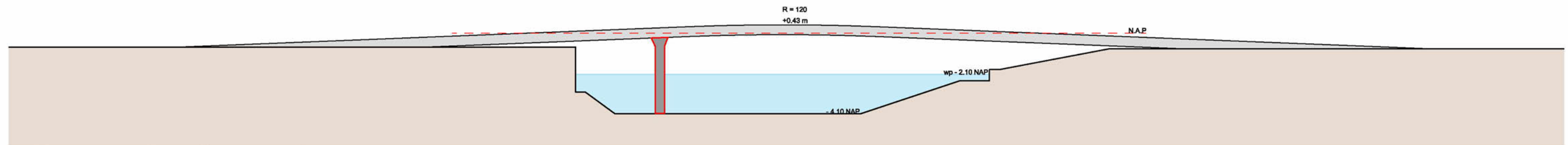
De meeste pijlers zijn in een punt gevormd waardoor de vaarweg geduid wordt. Het brugdek zweeft en is in beeld losgekoppeld van de pijlers. De enige brug die meerder pijlers heeft, is een uitzondering binnen het beeld van betonnen bruggen: de houten voetgangersbrug. Dit is puur uit constructief opzicht toegepast en wordt daarmee - net als de Prinses Amaliabrug - als een special beschouwd.

(NB. de opgegeven afstand tussen twee pijlers is bij voorkeur 12.80 meter bij bevaarbaar profiel.)

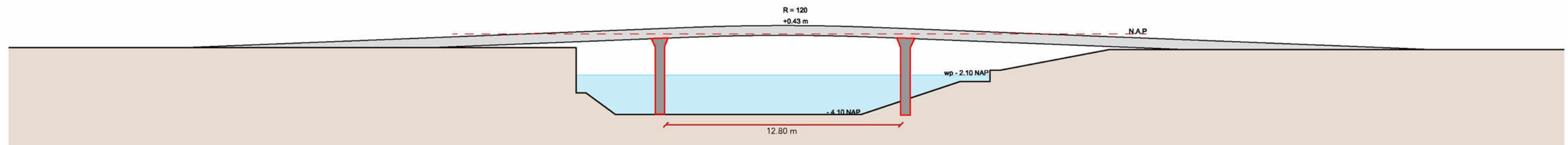
- * geen pijlers - voet- en/of fietsbrug
- * één pijler - fietsbrug
- * twee pijlers - verkeersbrug



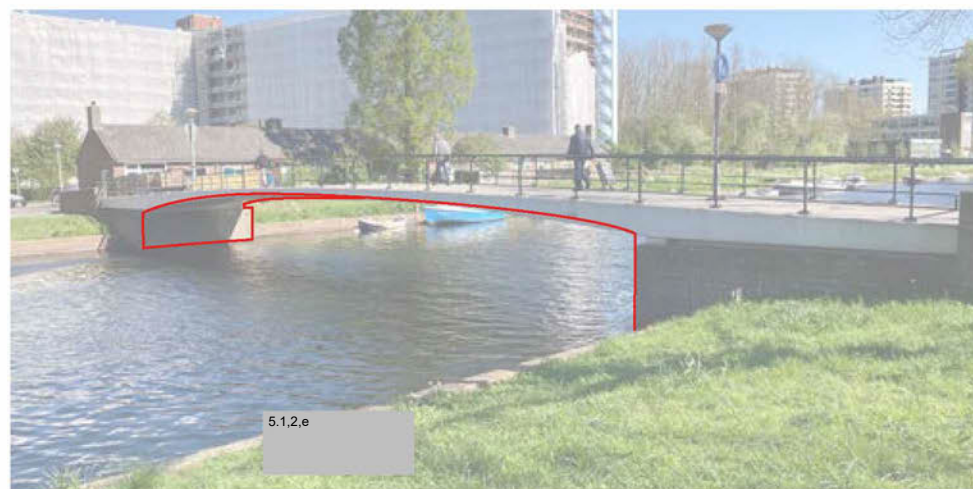
geen pijlers, vrije overspanning



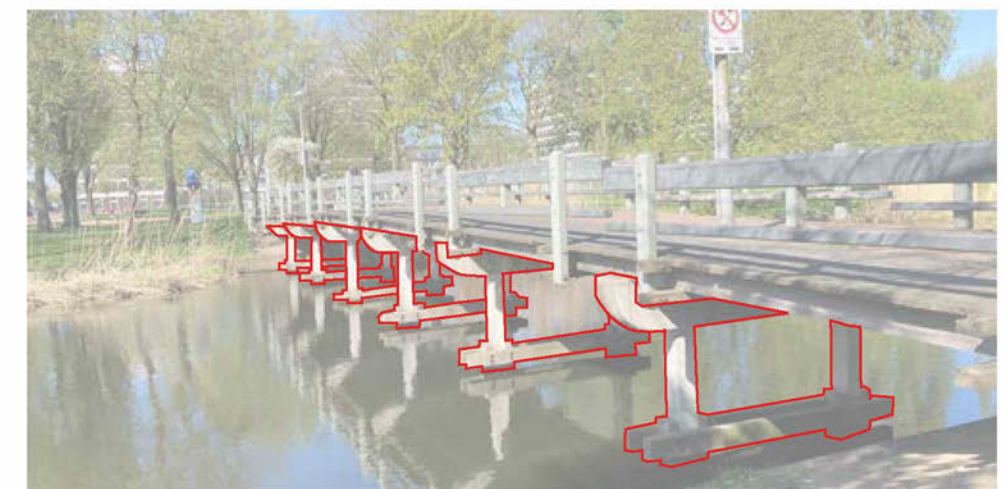
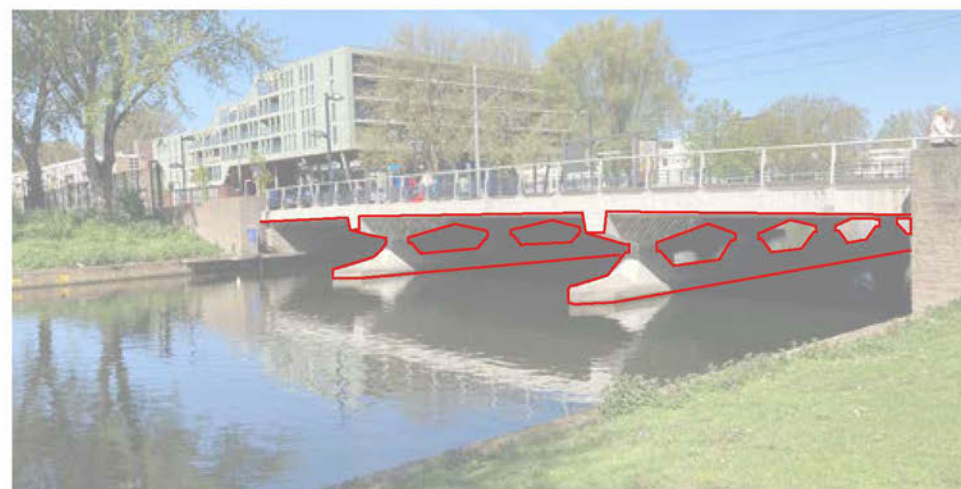
1 pijler, asymetrische as. doorvaart n.t.b.



2 pijlers, minimale h.o.h. afstand 12.8 m



5.1.2.e



ELEMENTEN - Materiaal en kleur

De bruggen hebben sterke overeenkomsten in materiaal en kleurkeuze.

Brugdek:

De brugdekken zijn met de twee uitzonderingen daargelaten allemaal van beton. Afhankelijk van de functie versmalt het brugdek zich al dan niet. De overgang tussen brugdek en maaiveld inclusief ontwerp van landhoofden is functie afhankelijk.

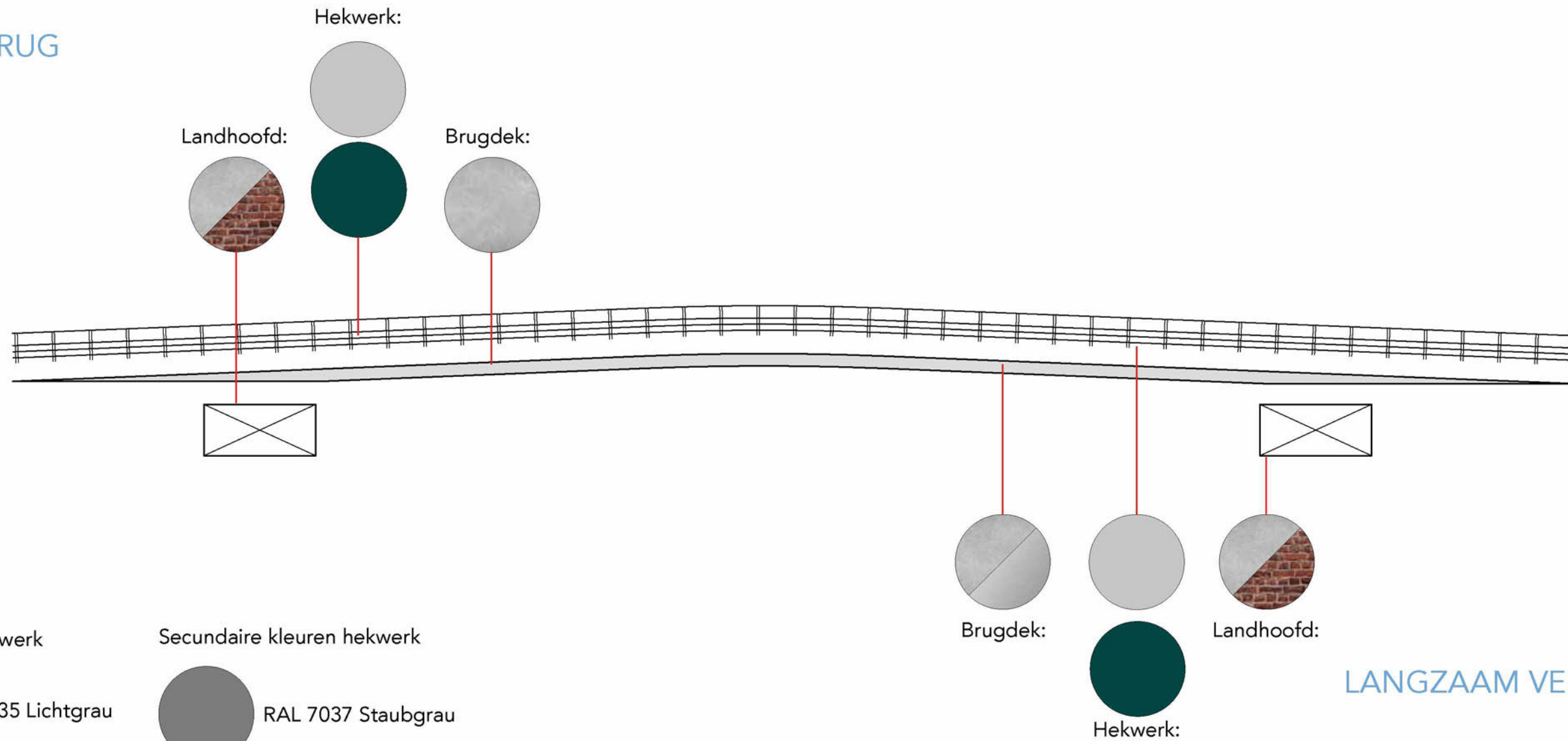
Hekwerk:

Het hekwerk is van staal en in vorm zijn de balusters en horizontale delen over het

algemeen hoekig. Er worden meerdere kleuren toegepast in het gebied waarbij er twee kleuren zijn die het meest worden gebruikt: gebroken wit en groen.

De leuning kan evt. omgevormd worden en in relatie met een landhoofd worden ontworpen.

VERKEERSBRUG

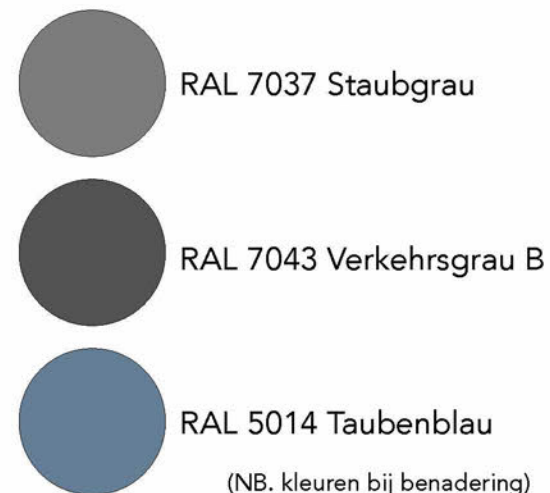


Hoofdkleuren hekwerk



(NB: deze kleuren bij benadering)

Secundaire kleuren hekwerk



(NB. kleuren bij benadering)

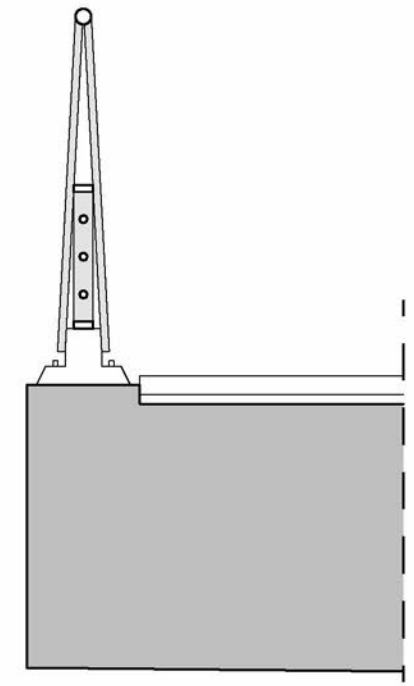
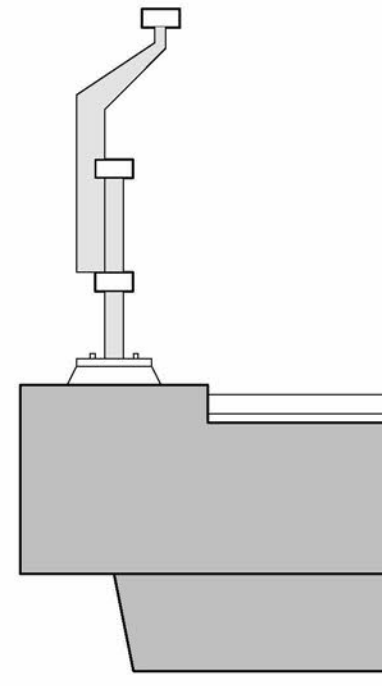
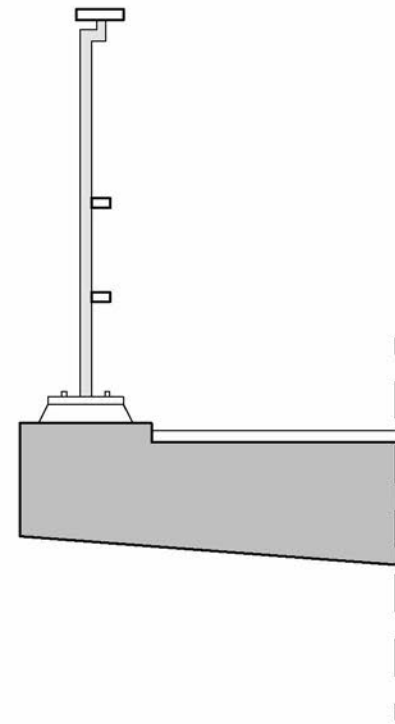
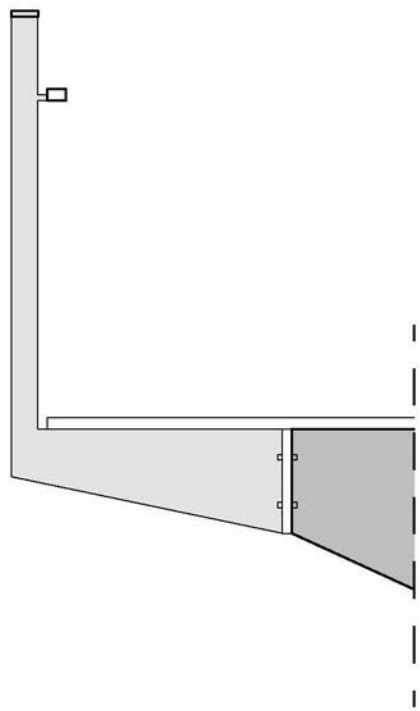
LANGZAAM VERKEERSBRUG

ELEMENTEN - Brugrand

De brugrand en hekwerk vormen samen één onderdeel: bij alle bruggen staan de hekken óp de brugrand.

De brugrand varieert afhankelijk van de functie en daarmee de dikte van het brugdek:

- * verjonging naar buiten toe (voet- en/of fietsbrug)
- * brede rand met terugliggende onderconstructie (verkeersbrug)
- * brede rand (verkeersbruggen)



ELEMENTEN - hekwerk

De hekwerken zijn vrijwel allemaal opgebouwd uit hoofdelementen en subelementen.

De meeste bruggen hebben als hoofdelement de verticale balusters: deze zijn geplaatst aan de buitenzijde van het hekwerk en zijn daarmee op afstand het duidelijkst zichtbaar.

De horizontale liggende delen zijn secundair in beeld en zijn lichter in ontwerp en dimensionering. Een eventuele handrail kan zwaarder aangezet worden, zijn maar ligt over het algemeen aan de binnenzijde van het hekwerk in plaats van erop.

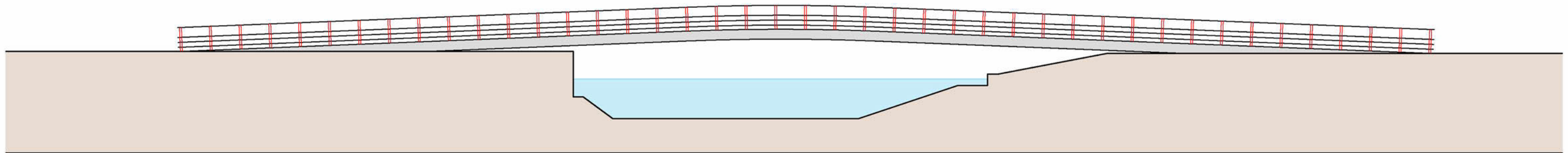
Bij sommige bruggen is er een ontwerptaal waarbij het hekwerk en landhoofd een relatie aangaan door het ombuigen van de leuning naar maaiveld toe.

Uitzonderingen binnen de hoofdsystematiek zijn:

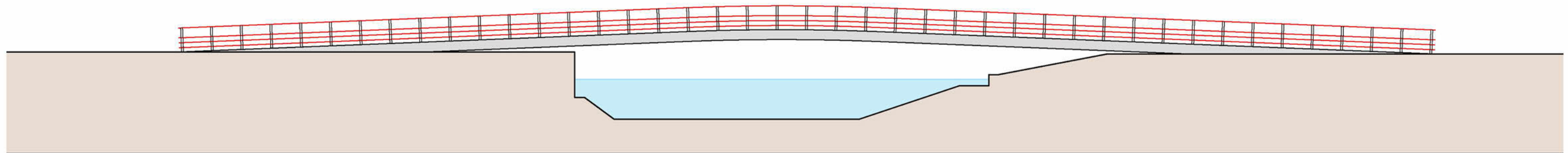
De Prinses Amaliabrug die opgebouwd is uit verticale elementen met een zware achterliggende rail die ombuigt naar het maaiveld.

Brug 786 - de houten brug die als onderdeel van het Hoekenespad een duidelijke meer secundaire functie heeft binnen de ontsluiting van het gebied en eerder als parkbrug beschouwd kan worden. Het hekwerk bestaat hier uit een even zware leuning als balusters. Ook staan de balusters hier aan de buitenzijde van het brugdek in plaats van erop.

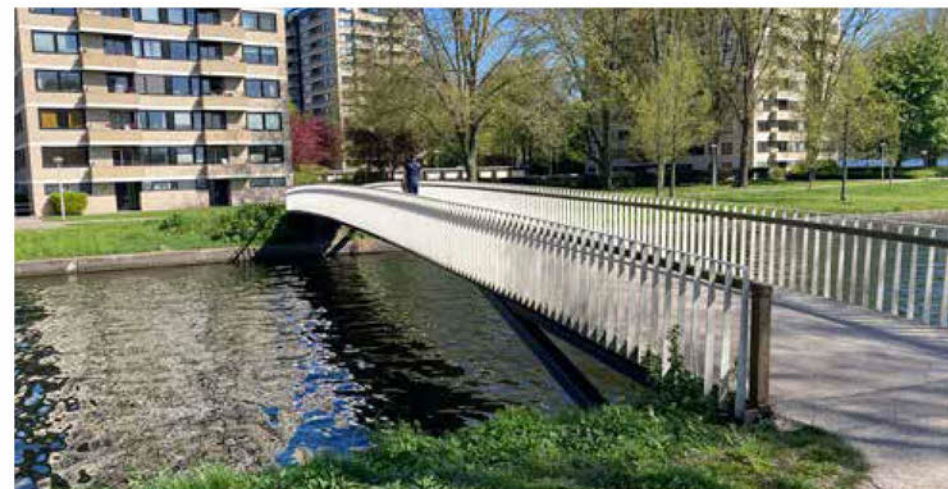
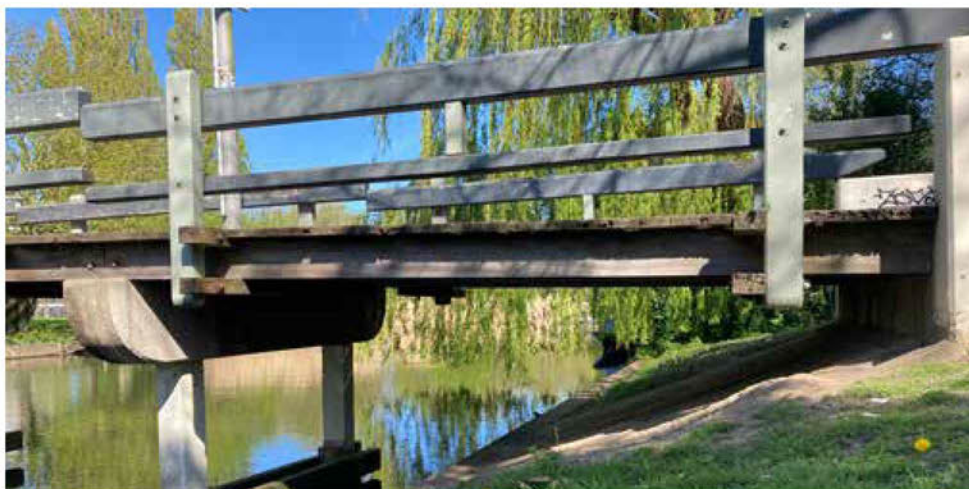
Hiernaast is schematisch weergegeven hoe er afhankelijk van de functie van de brug anders omgegaan wordt met de indeling en verhoudingen van het hekwerk.



Verticale hoofdelementen

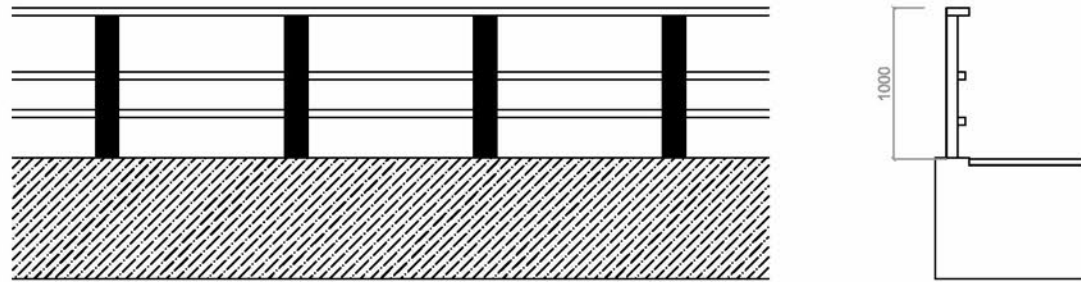


Horizontale secundaire elementen



Verkeersbrug:

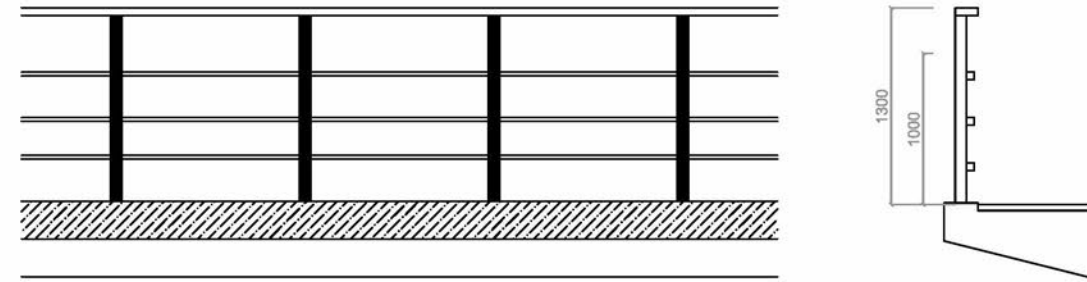
- Zwaar hekwerk
- Bevestiging op het brugdek
- Verticale hoofdelementen
- Horizontale secundaire elementen



Langzaam Verkeersbrug:

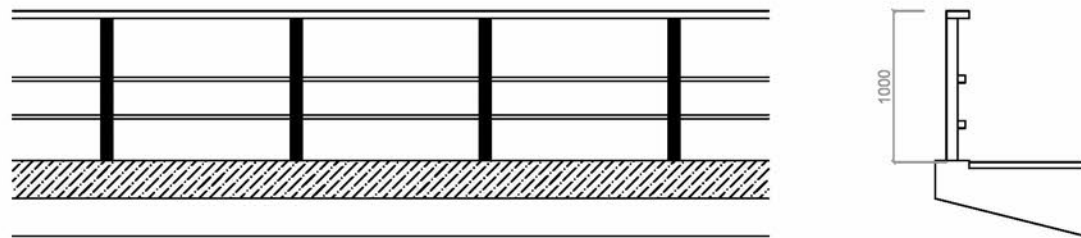
- Elegante licht hekwerk voor lichter verkeer

A) Variant met regelmatige opbouw

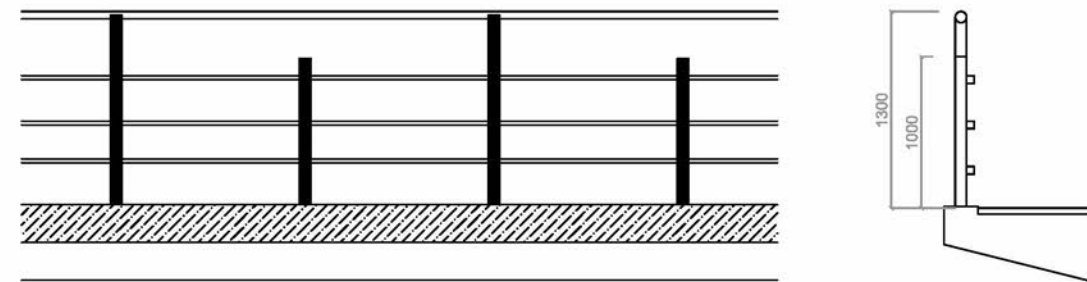


Voetgangersbrug:

- Lichter hekwerk
- Hetzelfde principe als verkeerbrug



B) Variant met een meer open hekwerk

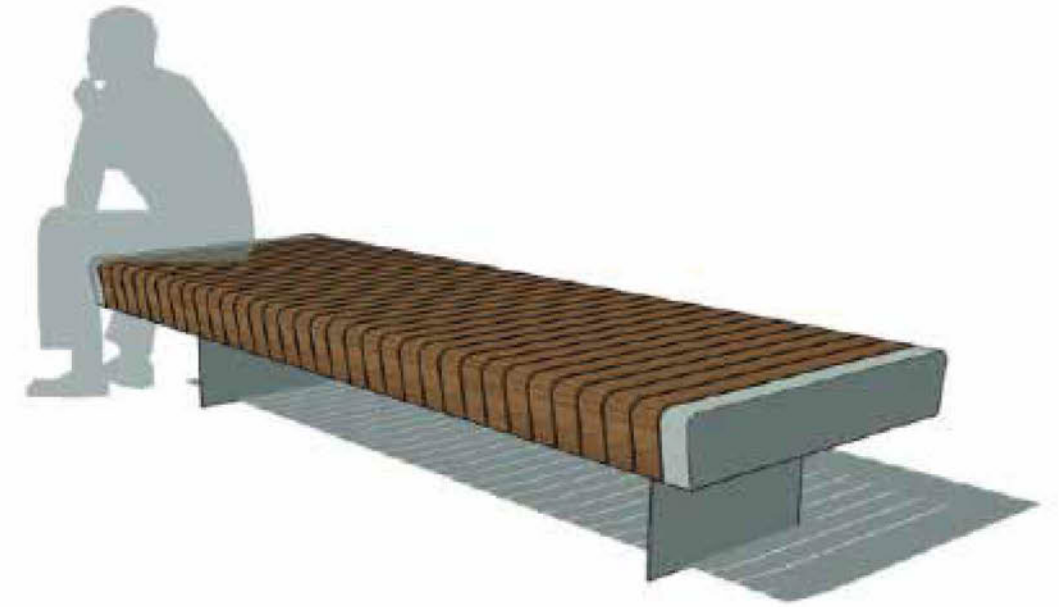


ELEMENTEN - Speciale elementen

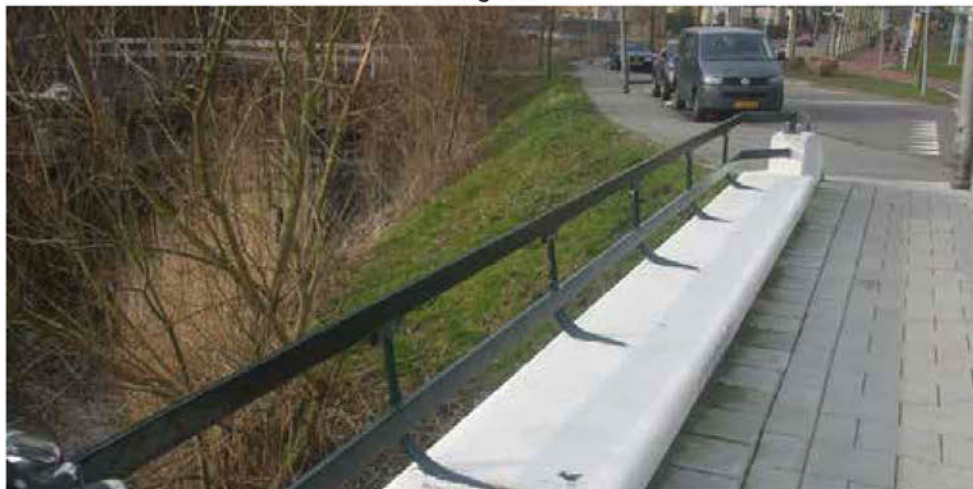
In het DO-OR wordt het volgende geschreven over evt. aanvullend straatmeubilair:

'Het belangrijkste uitgangspunt voor de verdere detaillering van het meubilair is het verwantschap met de maatwerkmeubels die op de Zuidwestoever van de Sloterplas zijn geplaatst bij de herinrichting.' (pag. 33)

Hiernaast staat de principe afbeeldingen van dit soort elementen.



Brug 593



Brug 591



Brug 715



ELEMENTEN - Speciale elementen

Het Centrum heeft meerdere pleinen waar speciale objecten in opgenomen zijn als onderdeel openbare ruimte. De meest bekende is de Lammetjes fontijn in het hart.

Veel van de bestaande bruggen hebben ook een blokelement als onderdeel van de overgang tussen brug en maaiveld (zie pag. 18), waarbij evt. de brugleuning op deze blokken afsteunt.

Dit soort elementen kunnen ingezet worden om de bruggen in de ruimte te duiden evt. in combinatie als zitelement. De keuze van het materiaal is afhankelijk van het materiaal en afwerking van het brugdek, de kademuur en het maaiveld en gebeurt in overleg met de ontwerpers van de openbare ruimte.



Lammetjes Osdorpplein (foto Stadsarchief)

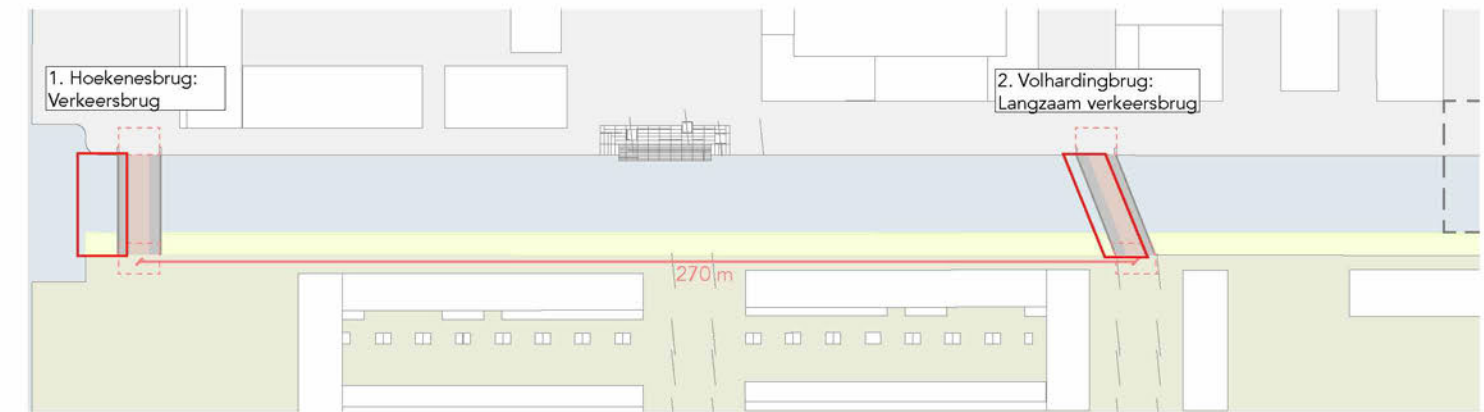


FAMILIEGROEP - Ontwerpvraag

Er kan op verschillende manieren familie-groepen gemaakt worden.

- * bruggen worden als eenduidig ontworpen: één constant beeld;
- * bruggen worden naar functie in eigen beeldtaal ontworpen: grote verschillen;
- * bruggen worden naar functie ontworpen waarbij elementen op verschillende manieren worden herhaald;
- * bruggen worden naar functie ontworpen waarbij dezelfde elementen worden gebruikt: directe familie.

Naar aanleiding van de voorliggende bruggenanalyse én het feit dat de bruggen redelijk dicht op elkaar liggen is de voorkeur voor de laatste soort familiegroep. De bruggen zijn herkenbaar als familiegroep, maar zijn te onderscheiden naar functie.



Opbouw uit dezelfde elementen



In dezelfde vorm en uitvoering



Familiegroep met verschillende benaderingen



Herhaling van elementen divers toegepast

MATRIX: van analyse naar ontwerp

In de tabel hieronder is een overzicht gemaakt tussen de elementen uit de analyse in relatie tot de functie van de bruggen. Dit geeft een heldere insteek voor het ontwerp van de bruggen.

Dit geeft de volgende ontwerpinsteek per brug

Brug 1 - Hoekenesbrug

- zware toog evt. met verjonging
- twee pijlers*
- landhoofd dat doorgezet wordt boven maaiveld
- hekwerk dat evt. zwaarder gedimensioneerd is
- betonnen brugdek
- geen speciale elementen

Brug 2 - Volhardingbrug

- lichte toog met versmalling naar doorvaart
- één pijler*
- brugdek ligt op landhoofd
- licht hekwerk
- betonnen brugdek



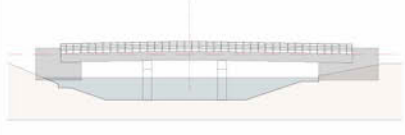


Overweging toe te passen kleuren

De bruggen liggen prominent in de ruimte van de Nieuwe Osdorpergracht. Vanaf het Stadpark kan je de twee bruggen achter elkaar zien liggen en onderling zijn de bruggen goed zichtbaar. Dit vraagt om een eenduidige terughoudend kleurpallet zodat er geen kakofonie van hekken en bruggen in de Nieuwe Osdorpergracht ontstaat. De bruggen zijn dienend in de omgeving en ruimte waarin ze komen te liggen.

Overweging toe te passen speciale elementen

De bruggen hebben nu een breedte maat die gebaseerd is op de functioneel benodigde ruimte. Hierdoor zien we geen kans om een speciaal element op één van de bruggen zelf te maken. Om onderscheid te maken in de gebieden waar de bruggen op aanlanden zien we wel een kans om hier bij de aanlandingen zelf eventueel een element toe te voegen.

* voor constructieve en financiële redenen is ervoor gekozen om pijlers bij beide bruggen toe te passen.

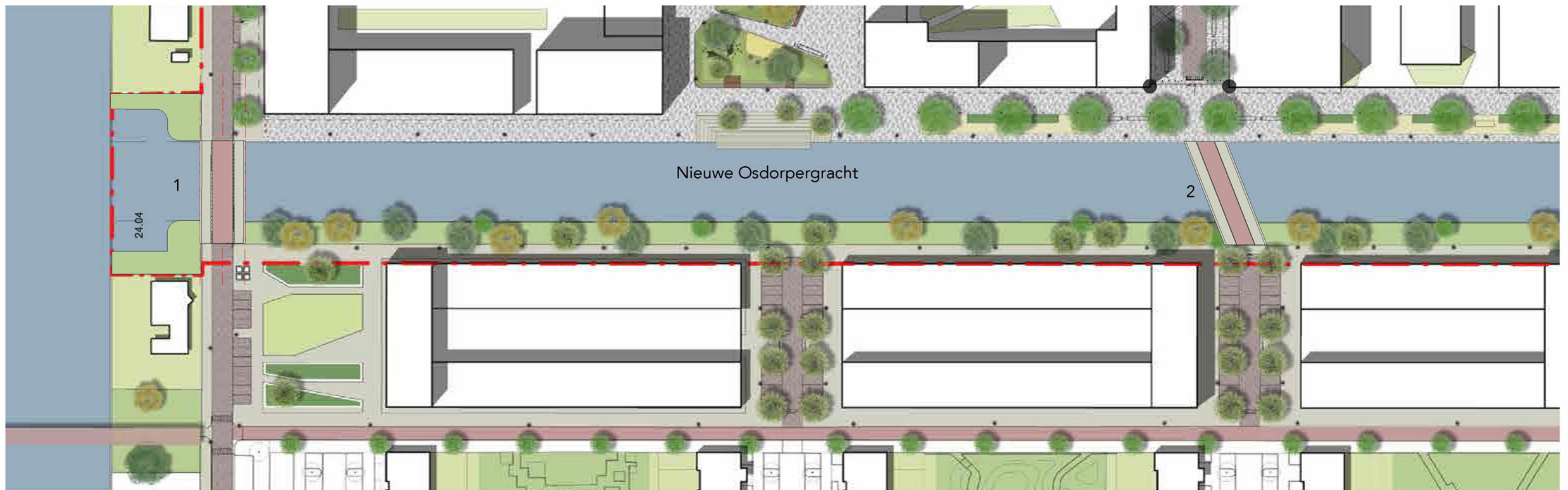
	Toog	Pijlers	Landhoofd	Hekwerk	Kleur en Materiaal	Speciale Elementen
Verkeersbrug 1. Hoekenesbrug					Hekwerk: RAL 6012/6064 RAL 9002/9003  Brugdek: RAL 9001/9010/9018 	Geen elementen 
Langzaam verkeersbrug 2. Volhardingbrug						Evt. element op brugdek 



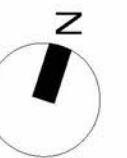
3 - ONTWERP

Hoofdlijnen brugontwerp

- Toog
- Landhoofd
- Pijlers
- Brugranden
- Brugleuning
- Materiaal en kleur
- Brugnaam op leuning
- Blokken als onderdeel O.R.



brug 1 - Hoekenesbrug
brug 2 - Volhardingbrug



3 - ONTWERP

De bruggen Nieuwe Osdorpergracht zijn nieuwe bruggen voor Osdorp. Met het ontwerp is n.a.v. de voorgaande analyse ingezet op bruggen die in taal overeen komen met de bruggen uit het gebied en als dusdanig ook herkenbaar zijn als bruggen in Osdorp. Deze bruggen zijn echter wel hedendaags: ze krijgen een eigen taalvorm. Op afstand zijn ze herkenbaar als onderdeel van de serie bruggen in het gebied, maar op detailniveau hebben ze een eigen identiteit. De twee bruggen zijn zo dé bruggen van de Nieuwe Osdorpergracht.

Op de volgende pagina's wordt het ontwerp van de bruggen Nieuwe Osdorpergracht per onderdeel belicht waarmee de verschillende stappen om tot het ontwerp te komen worden verbeeld. Per onderdeel is ook op detailniveau bekeken: voor beeldbepalende onderdelen zijn er details ontwikkeld. Deze details zijn in het tweede ontwerpdeel opgenomen.



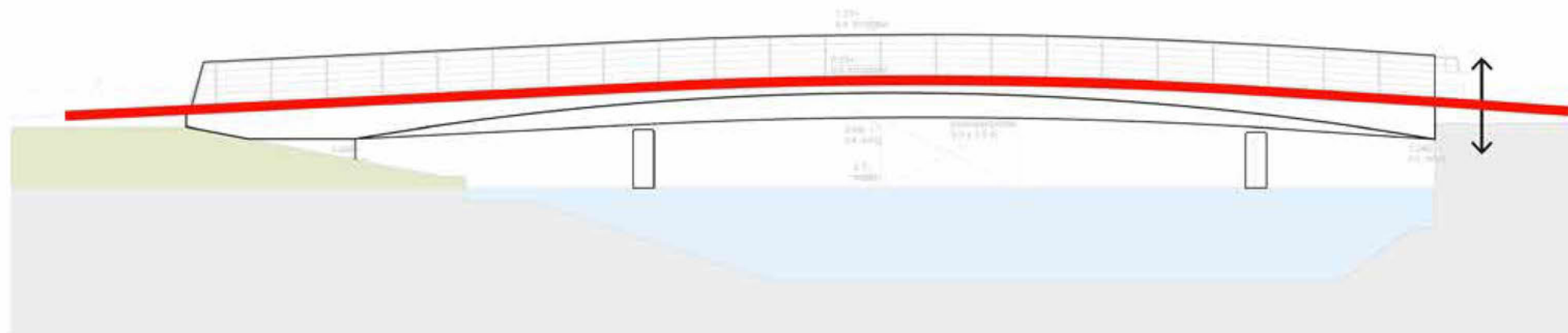
HOOFDLIJNEN BRUGONTWERP

De bruggen bestaan uit twee werelden die in ontwerptaal en beeld anders zijn. Dit vetaalt zich in beeld en materialisatie.

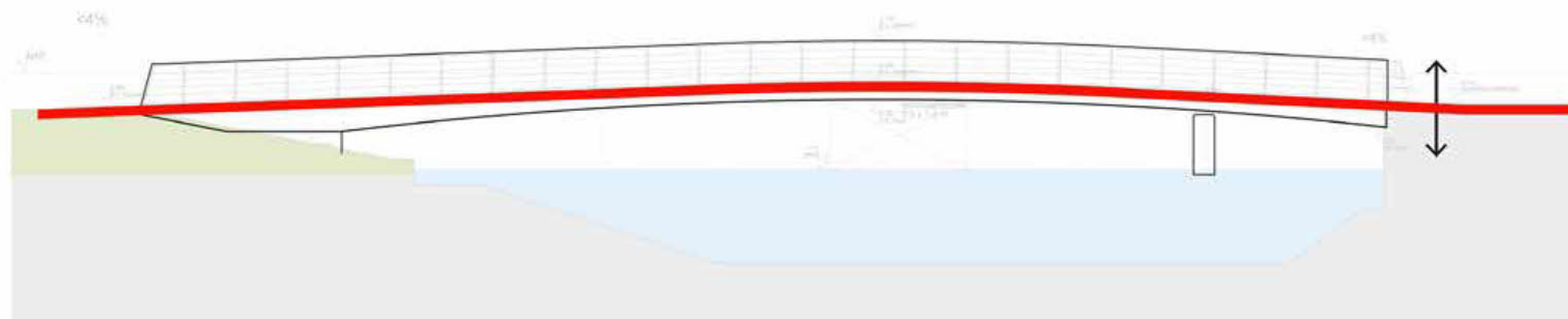
Boven het brugdek is een transparante open wereld met een ritmisch opgebouwd stalen hekwerk. Deze hekken eindigen op verschillende manieren afhankelijk van de ruimtelijke condities aan beide zijden van de gracht (talud versus harde kade.)

Onder het brugdek is een betonnen wereld: het brugdek, de pijler(s) en het landhoofd aan Tuinstadzijde zijn allen van beton en worden zo vormgegeven dat er een minder solide beeld ontstaat. De vormgeving van de bruggen maakt het gebaar van een overbrugging over zichtbaar water leesbaar.

De Hoekenesbrug sluit hoger aan op het omliggende maaiveld terwijl de Volhardingbrug direct op het maaiveld eindigt. Dit komt door de benodigde dekdikte bij de Hoekenesbrug (verkeersbrug en ruimte voor kabels en leidingen) en de geëiste doorvaartprofiel.



Hoekenesbrug



Volhardingbrug

TOOG

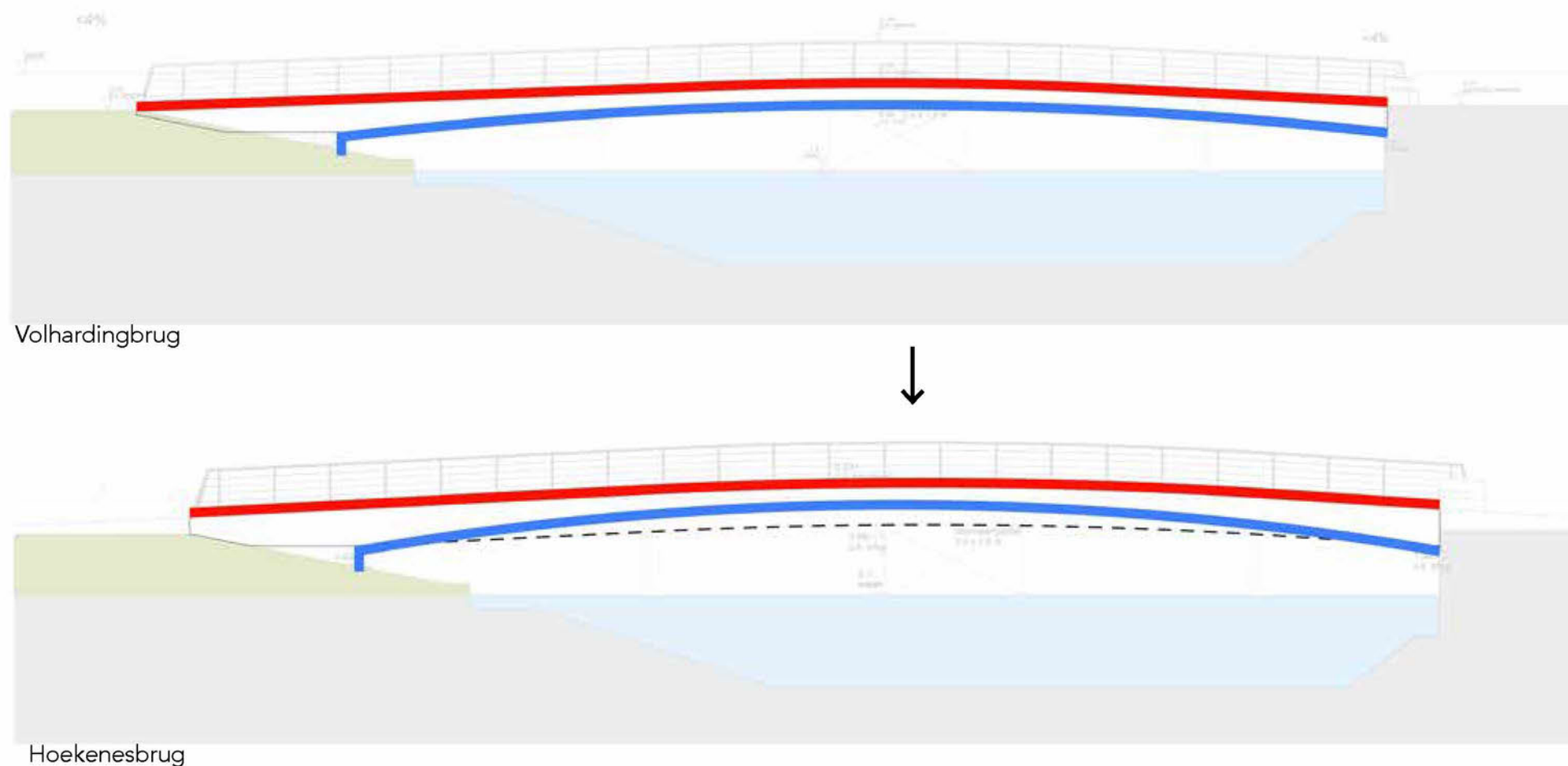
De bruggen hebben een duidelijk leesbare toogvorm. De toogvorm is opgebouwd uit een bovenlijn - brugdek - en een onderlijn - waterlijn. De inzet is het brugdek een sterke vorm te geven waarbij de maat over de hart van de doorvaart/vaarweg het smalst is met bredere steunpunten aan de kades.

Bij de Hoekenes is er een derde lijn die voortkomt uit benodigde dikte van het brugdek: deze lijn ligt terug waardoor het in schaduwslag deels wegvalt. In zicht hebben beide bruggen dezelfde buiten rand.

- de toogvorm bestaat uit twee lijnen die samen een verticaal vlak vormen;
- deze lijnen worden gedefinieerd door de benodigde vorm van de inpassing van de Volhardingbrug;
- de bovenste lijn maakt de verbinding op maaiveldniveau (rode lijn);
- de onderste lijn maakt de verbinding over het water en tussen de twee verschillende kades (blauwe lijn). Deze lijn volgt vanuit een brede aanpassing aan de kades waarbij de dikte van het dek hier bepaald wordt door de inpassing aan Tuinstadzijde op het landhoofd geplaatst op het talud;
- ter plaatse van de doorvaart/midden gracht is de blauwe lijn het hoogst waardoor er een sterke verjoning is over de gehele lengte van de bruggen;
- de Hoekenesbrug heeft een dikker brugdek vanwege de in het dek opgenomen

kabels en leidingen;

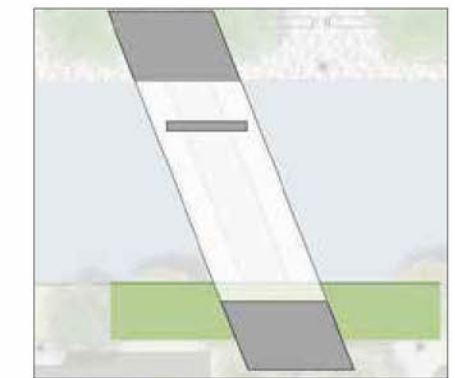
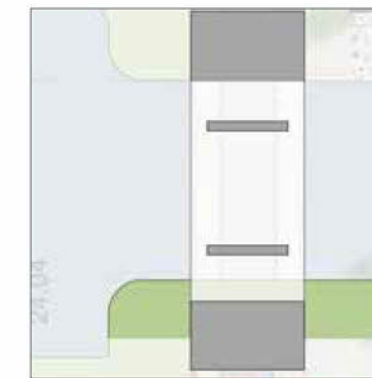
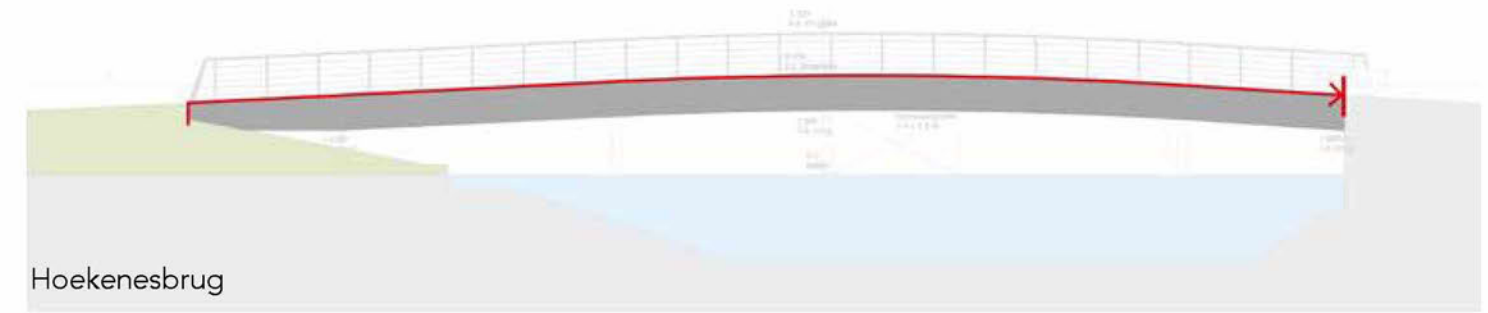
- het brugdek van de Hoekenesbrug bestaat daarmee uit drie lijnen: de buitenlijnen vormen het vlak dat bepaald wordt door het brugdek van de Volhardingbrug. De derde lijn ligt terug en heeft ook een toog, maar geeft het brugdek een consequente dikte waardoor het genoeg ruimte is voor de voorzieningen in het dek (stippellijn.) Deze lijn is min of meer parallel aan de rode lijn.



LANDHOOFDEN

De bruggen landen in twee verschillende werelden aan: in ontwerp vertaalt zich dat in andere inpassingen.

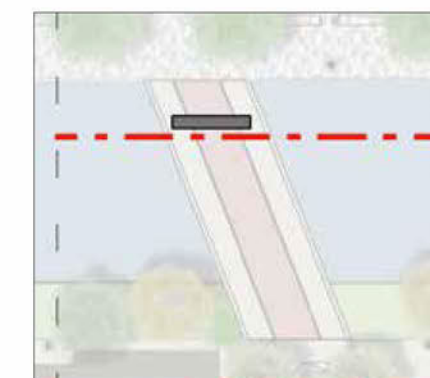
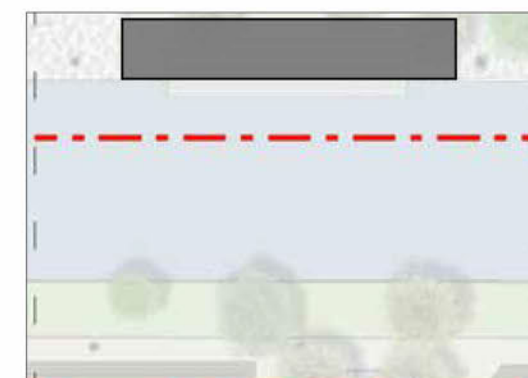
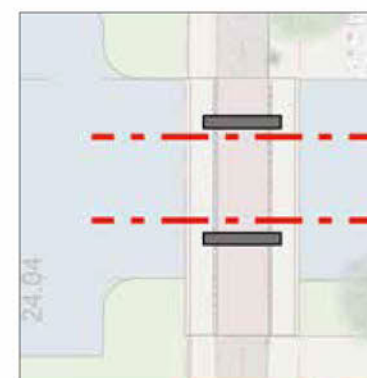
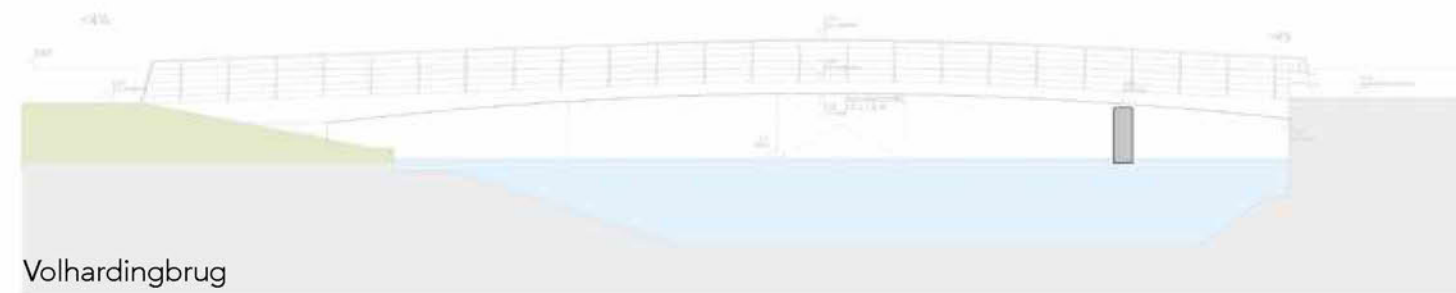
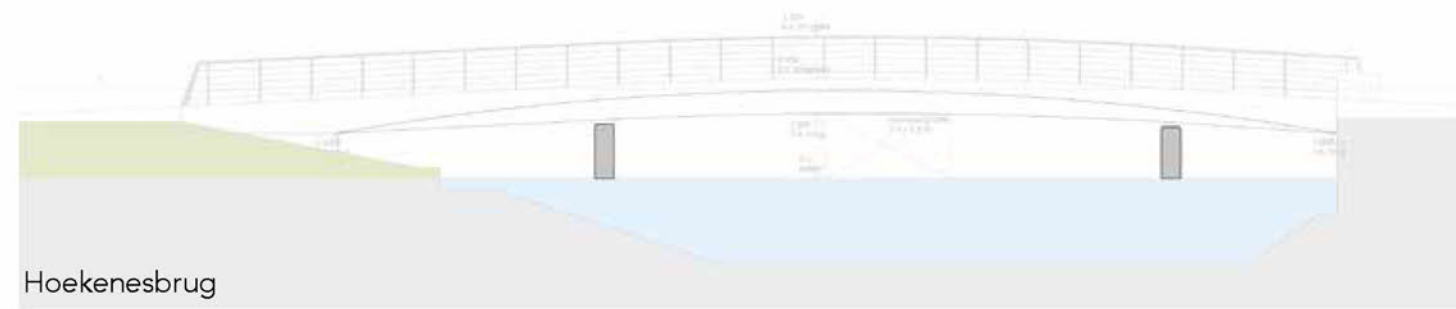
- aan de kant van Tuinstad voegt de brug zich met een meer landschappelijke inpassing naar het groene talud aan deze kant. De brugleuning wordt afgebogen naar het maaiveld en landt aan binnen de strook van het talud;
- onder de brug komt aan de kant van Tuinstad een landhoofd dat duidelijk zichtbaar is tussen het dek en talud;
- aan de kant van het Centrum komen de bruggen aan op een rechte kade: deze kade krijgt een indeling met bomenstroken, plantvakken en een watertrap. De bruggen worden in deze ruimte geduid door middel van blokken op het maaiveld. De leuning eindigt op dit blok.



PIJLERS

Onder beide bruggen komen er pijlers. De bruggen liggen vrij laag op het water waardoor er weinig ruimte is om de pijlers een uitgesproken ontwerp te geven.

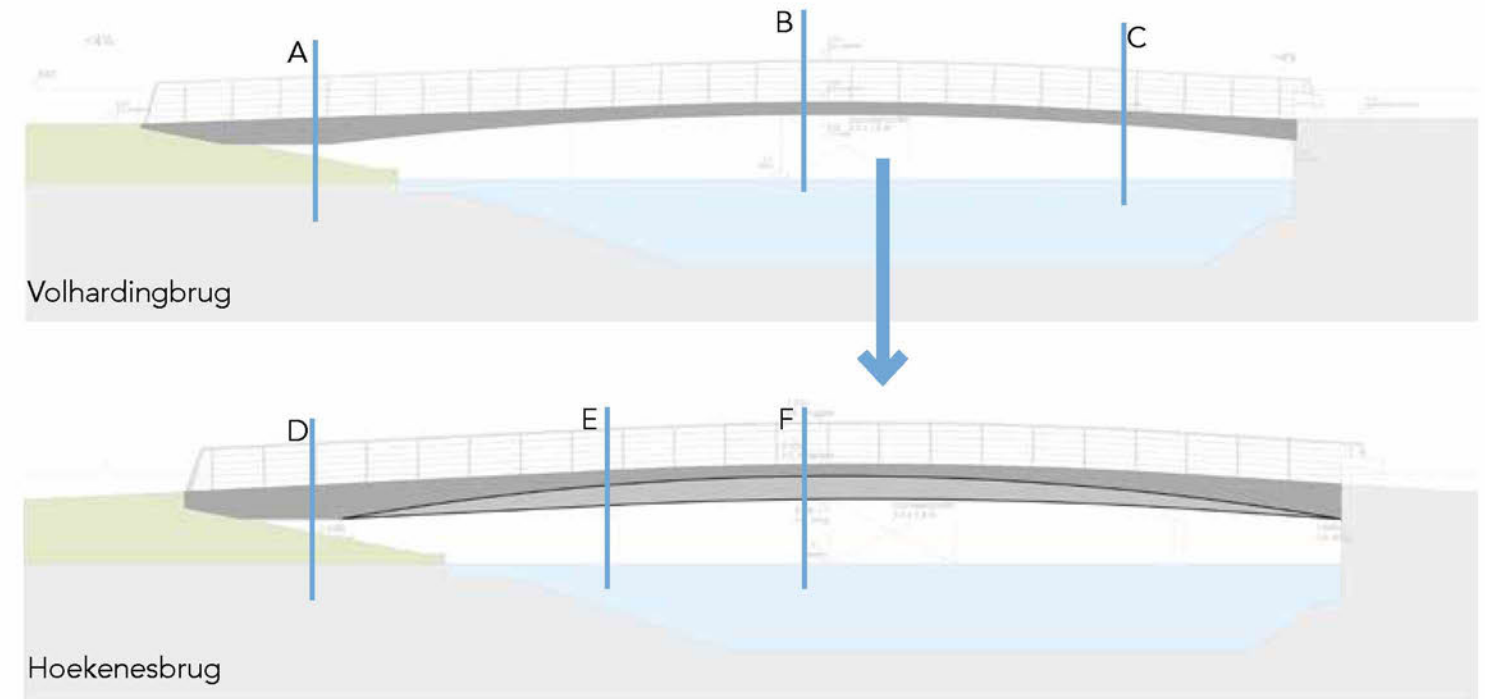
- de vorm van de pijlers refereert aan een inwaarfuik dat ook bij andere bruggen in
- de pijlers liggen terug t.o.v. de brugrand.
- tussen het dek en het hoofddeel van de pijlers zit een terugliggend constructief element: dit maakt dat de bruggen zwevende indruk geven;
- bij de Hoekenesbrug zijn er aan beide kanten van de doorvaart pijlers;
- bij de Volhardingbrug is er éézijdig aan de Centrum-zijde een zone voor pijlers;
- de pijlers van de Volhardingbrug liggen in één lijn met de pijlers van de Hoekenesbrug;
- aan de Centrum-kant ligt ook de watertrap: de pijlers en de watertrap met steiger liggen zo in een afgebakende zone;
- nb. definitieve maatvoering n.t.b. i.o.m. IB.



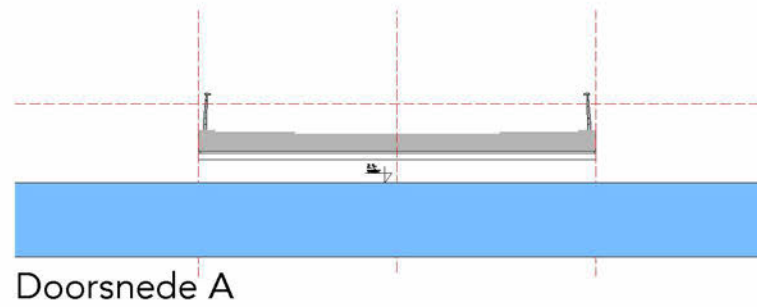
BRUGRANDEN

De brugrand wordt bepaald door de tooglijnen (zie pagina 33.)

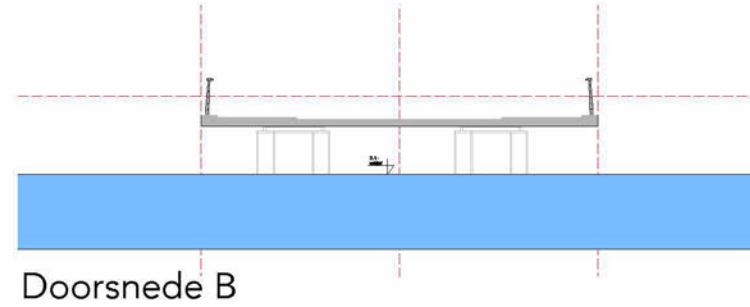
- de vorm van de Volhardingbrug is leidend voor de brugrand;
- de brugrand loopt van breed bij de aansluiting op de kades/landhoofd naar smal in het hart van de bruggen;
- bij de Hoekenesbrug is er een verdikking d.m.v. een holle ronding naar de benodigde dikte van het brugdek;
- in beeld blijft de brugrand continue bij beide bruggen terwijl de benodigde dikte voor de Hoekenesbrug terugligt.



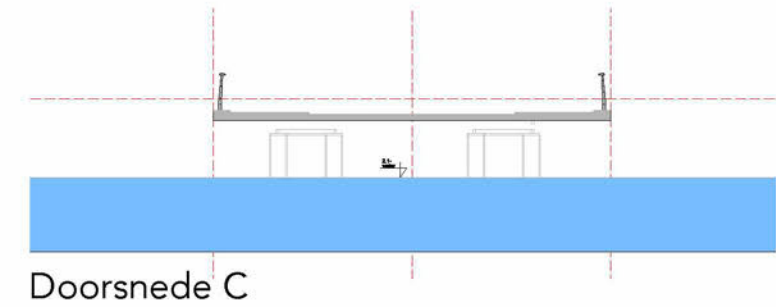
Volhardingbrug



Doorsnede A

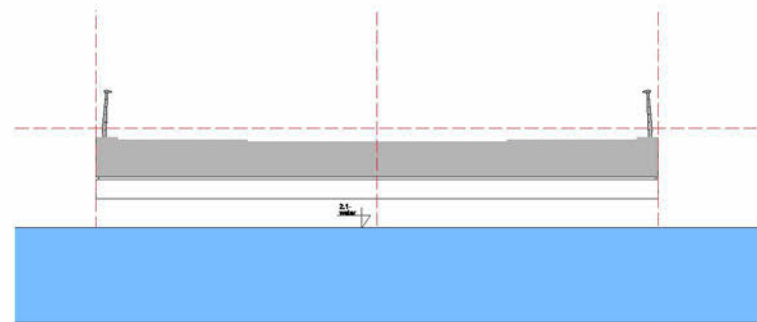


Doorsnede B

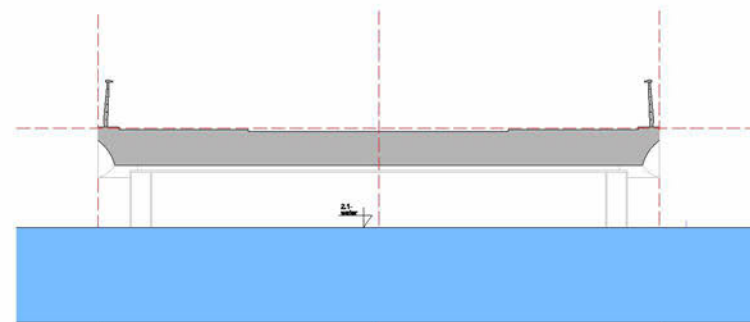


Doorsnede C

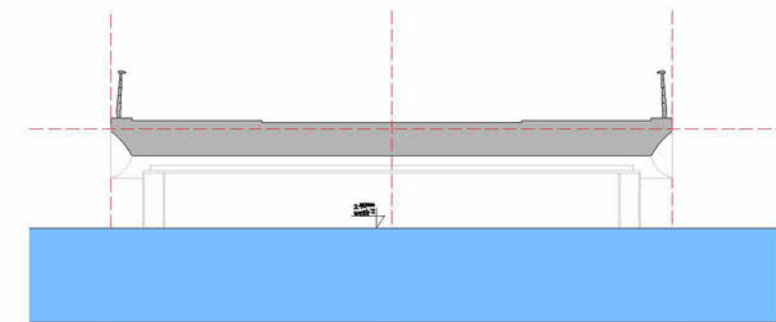
Hoekenesbrug



Doorsnede D



Doorsnede E



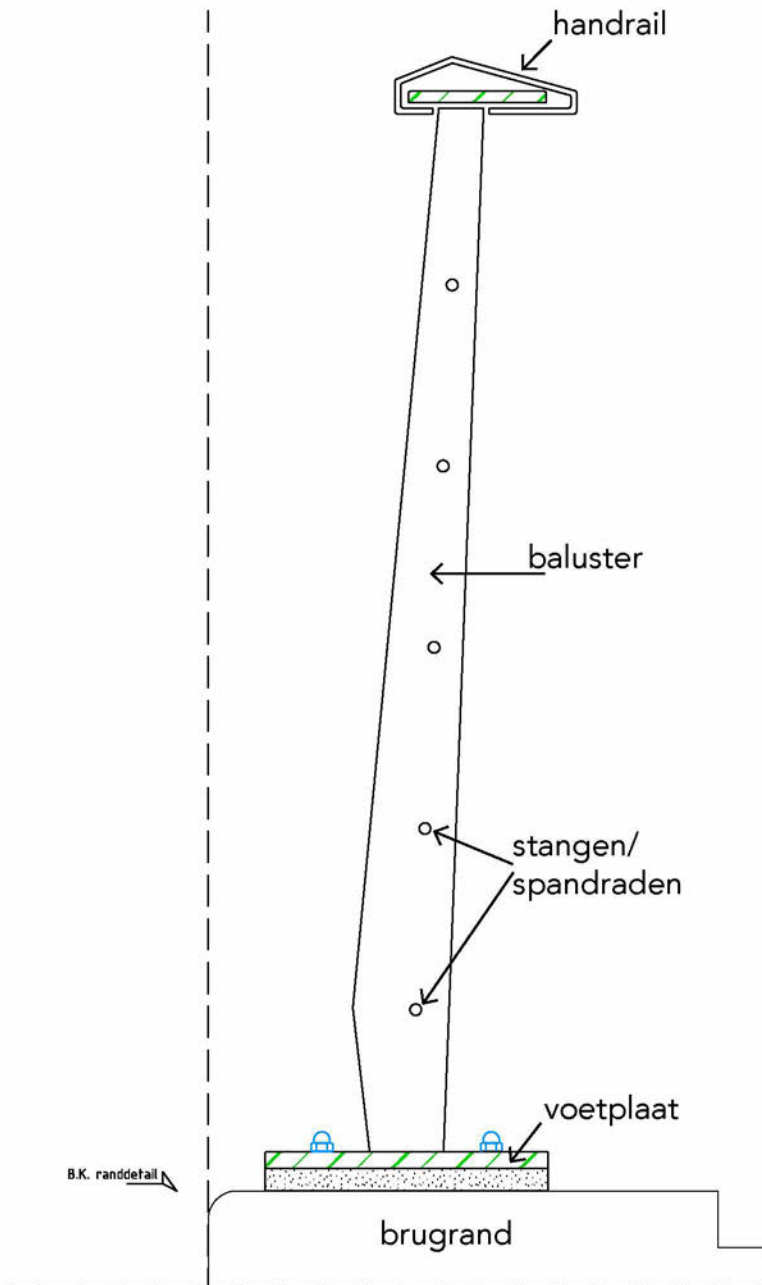
Doorsnede F

BRUGLEUNING

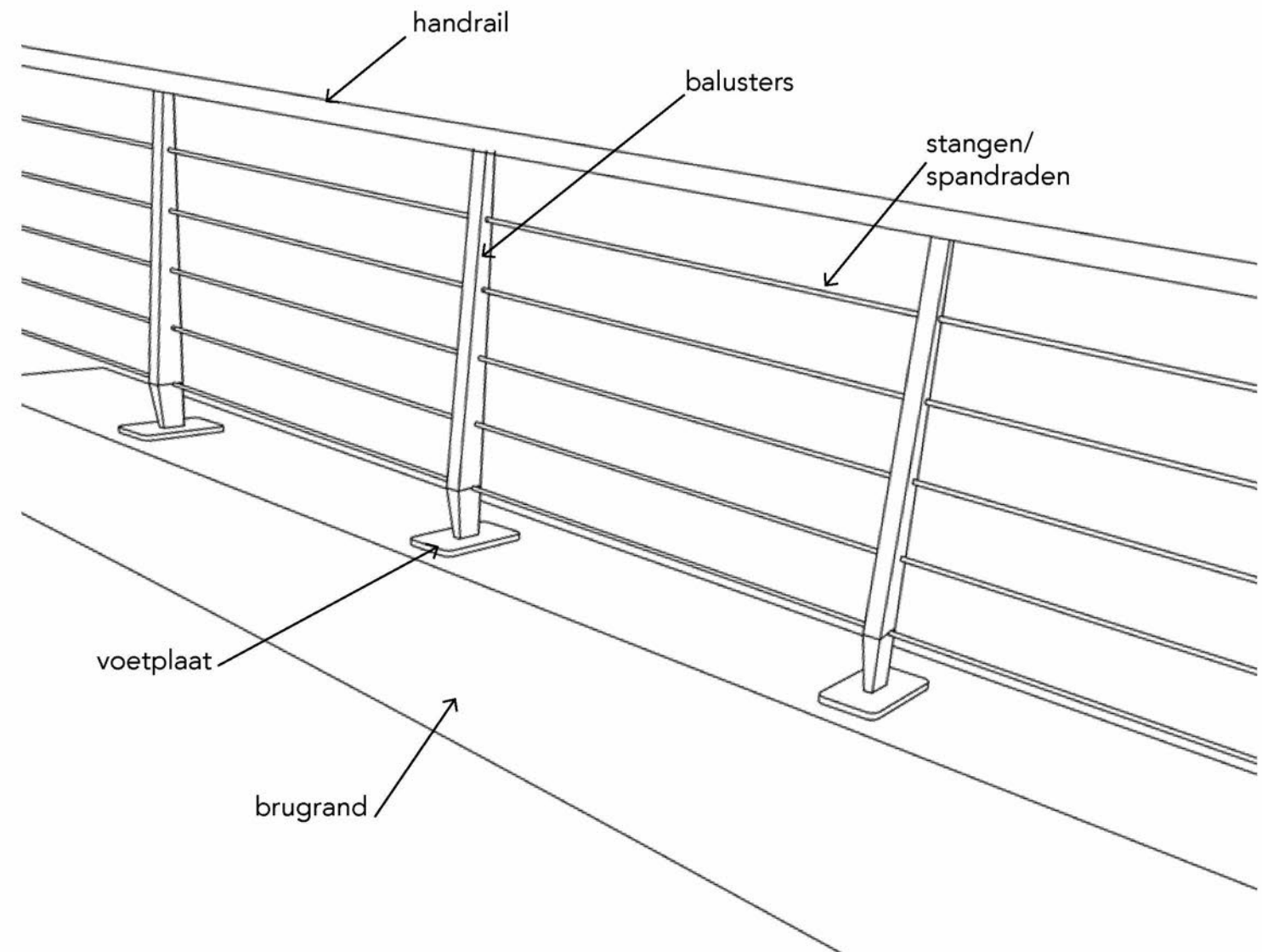
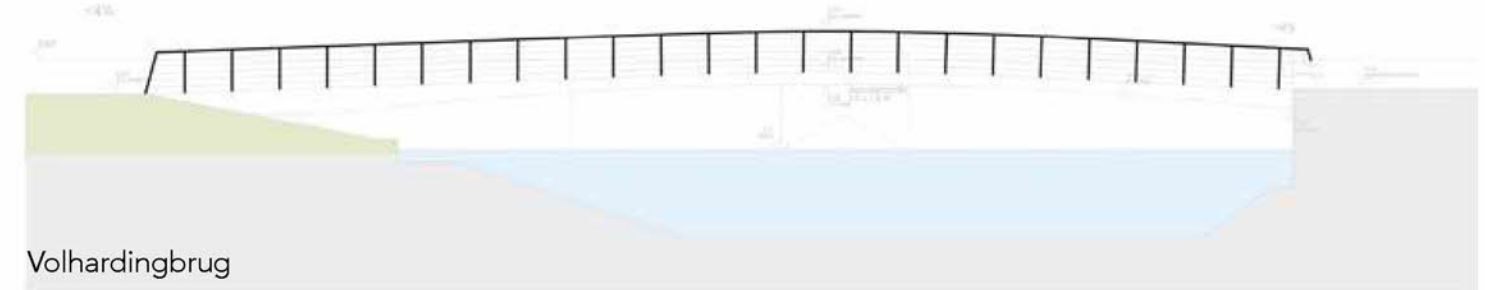
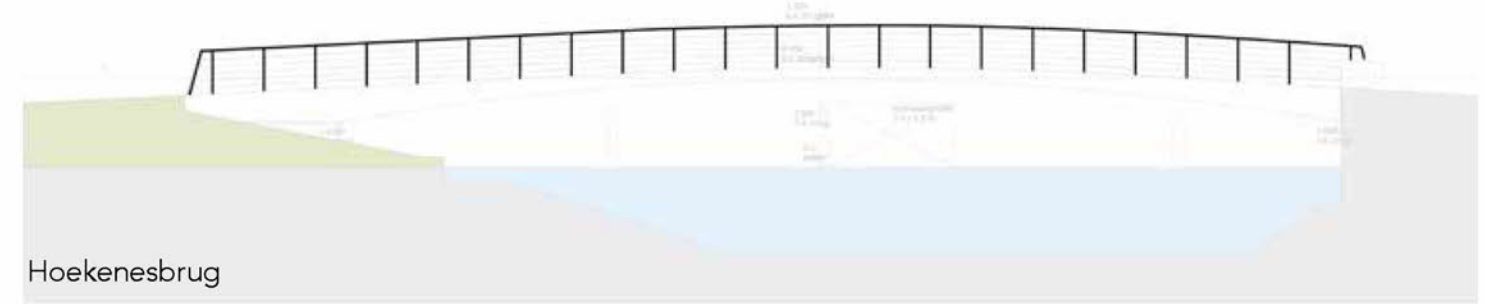
De opbouw van de brugleuning is sterk gebaseerd op de hekwerken bij de bruggen in het gebied: in zicht zijn de verticale en handrail het beste leesbaar. De opvullende horizontale delen zijn juist lichter van aard, maar wel in dezelfde kleur uitgevoerd. De standers en handrail zijn speciaal vormgegeven en de leuning staat schuin en daarmee iets naar binnen.

- de brugleuning bestaat uit stalen handrail, balusters en ronde horizontale stangen of RVS spandraden;
- de handrail en balusters zijn forser van maat terwijl de horizontale ronde stangen secundair in maat en in zicht zijn;
- de handrail is een samengesteld stalen profiel met verborgen bevestiging op de balusters;
- de handrail heeft hellende vlakken waarbij de breedte aan de binnenzijde dusdanig is dat er op geleund kan worden;

- de balusters zijn speciaal vormgegeven en staan op een licht naar de binnenkant hellende hoek van ca. 89 graden;
- de balusters zijn op de brugrand bevestigd d.m.v. een rechthoekige voetplaat;
- de horizontale opvullende lijnen tussen de balusters zijn ronde stangen bij de Hoekenesbrug, maar zou bij de Volhardingbrug evt. uit RVS spandraden kunnen bestaan;
- kleur leuningwerk totaal: RAL 6011 Resedagrün.



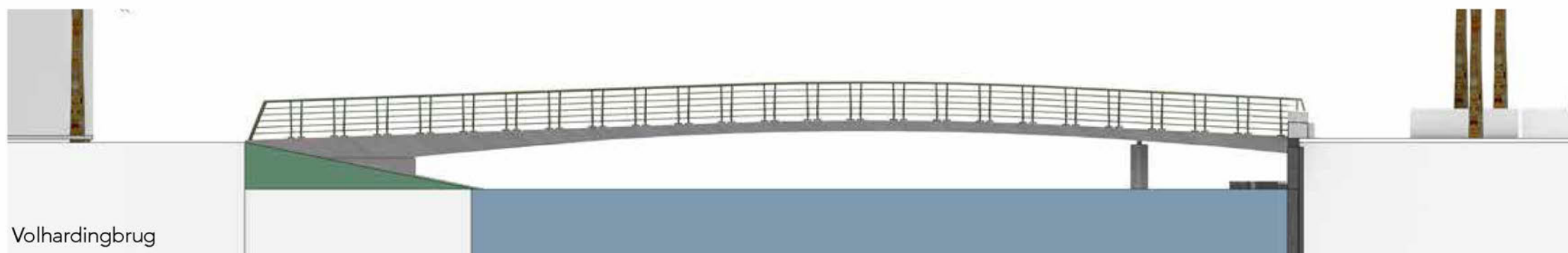
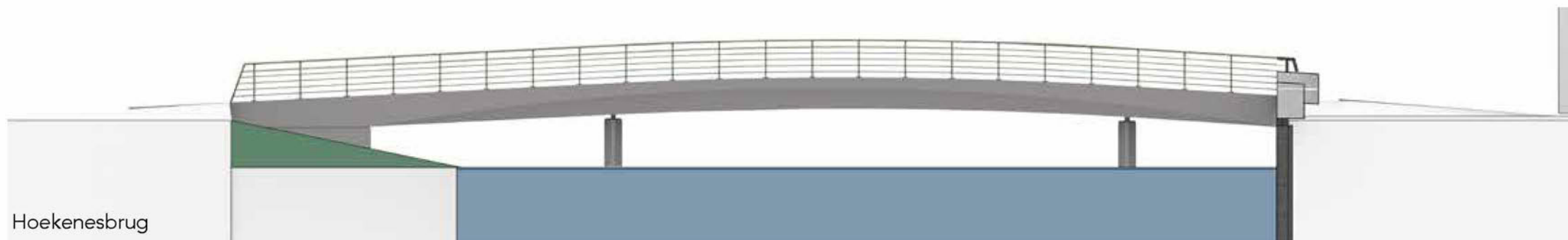
principe opbouw brugleuning



MATERIAAL EN KLEUR

De toegepaste kleuren zijn terughoudend en vallen binnen het kleurenschaal gebruikt bij de bruggen in de omgeving. De twee werelden (zie pag. 32) worden door keuze in materiaal, kleur en ontwerp ook aangezet.

- de leuning incl. onderdelen wordt uitgevoerd in staal en zijn zo transparant mogelijk opgebouwd;
- de kleur van de leuning en onderdelen is een neutrale lichtgroen-grijs: RAL 6011 Resedagrün;
- het brugdek, landhoofd Tuinstadzijde en de blokken aan de Centrum-kade zijn van beton: een solide materiaal;
- het beton wordt in pure vorm en kleur ingezet: het lichtgrijs van het beton met evt. gepolijste of fijngranulaat uitvoering op het brugdek, de pijlers en de blokken komt overeen met het beton gebruikt in de bruggen in de omgeving, maar heeft een lichtere uitstraling.



RAL 6011 Resedagrün

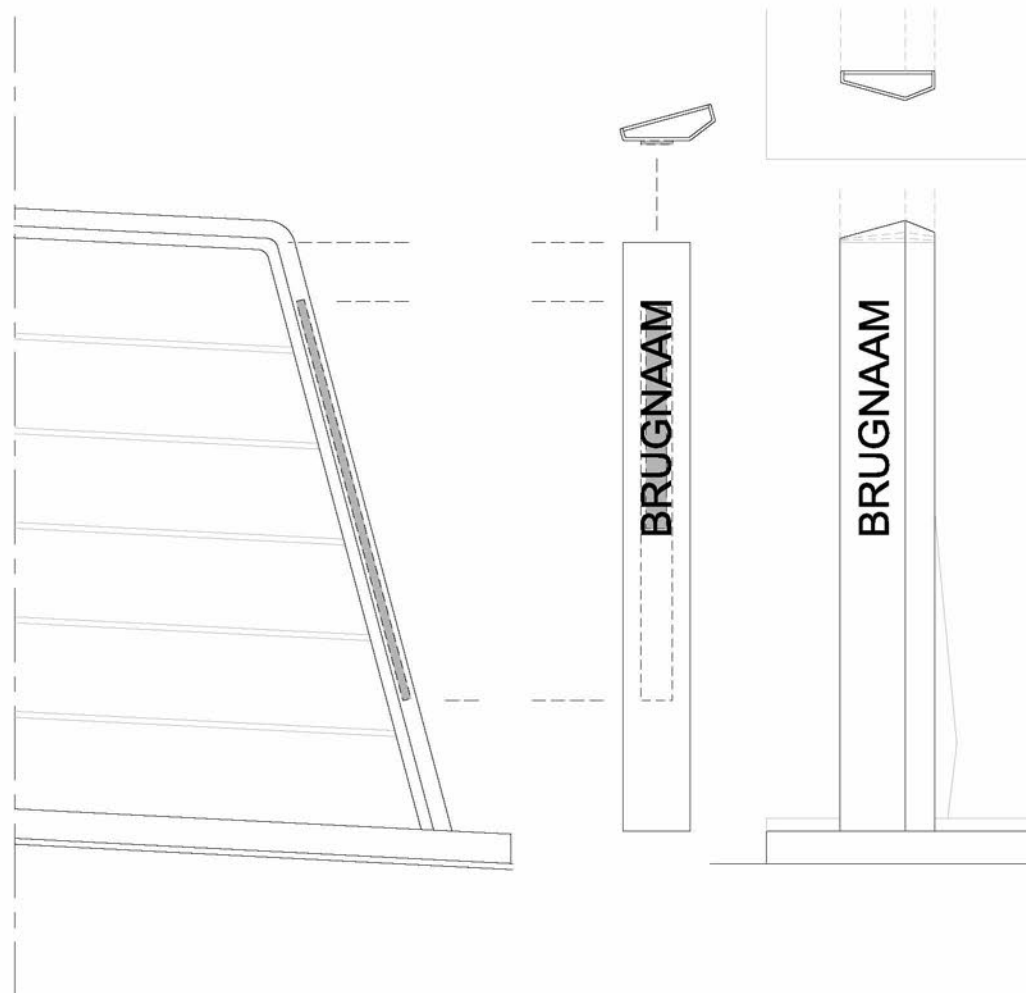
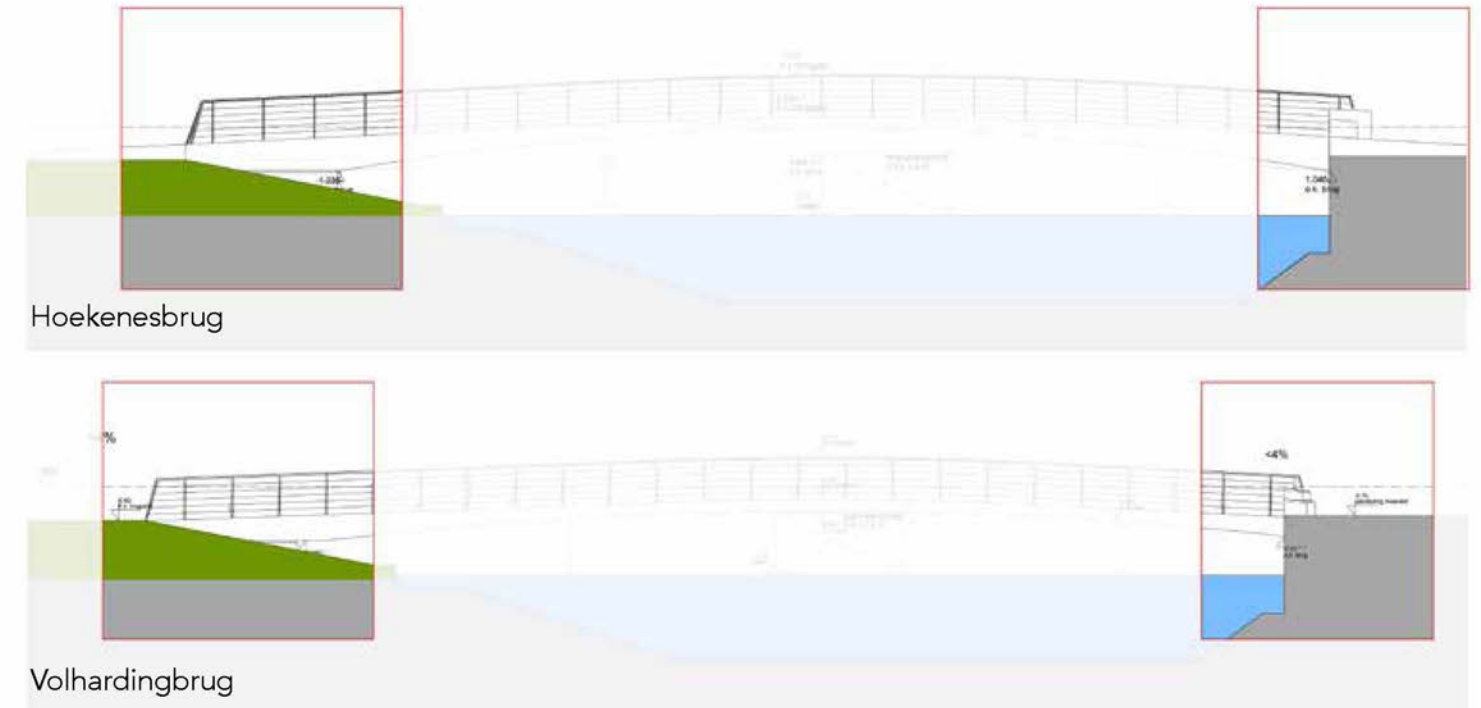


Beton

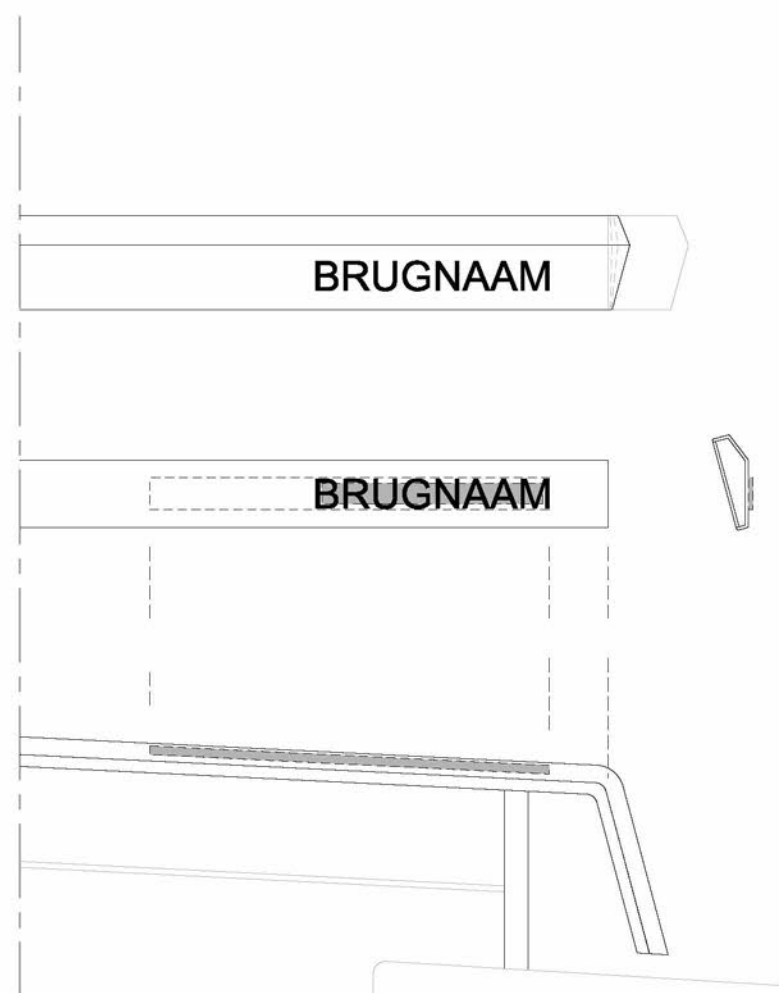
BRUGNAAM OP LEUNING

De brugnaam vormt onderdeel van de leuning. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen de naam en de leuning:

- de brugnaam komt op het breedste deel van de leuning;
- aan de Tuinstadzijde komt de naam verticaal op de leuning te staan;
- aan de Centrumzijde komt de naam horizontaal op de leuning te staan;
- de brugnaam komt in de zone zoals aangegeven op tekening;
- de brugnaam wordt opgebouwd uit losse letters op een plaat;
- de letters steken over de plaat heen (de plaat is kleiner dan de letters);
- het lettertype voor de brugnaam is ARIAL ROUNDED BOLD;
- letters en plaat in kleur van het leuningwerk (RAL 6011);
- de brugnaam wordt op de rechterleuning aan beide zijden van de brug aangebracht.



indeling brugnaam aan Tuinstadzijde - verticaal



indeling brugnaam aan Centrumzijde - horizontaal



referentie brugnaam en plaat

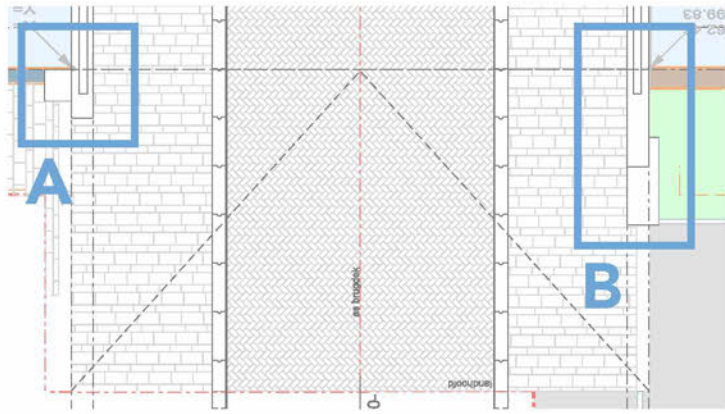
BLOKKEN ALS ONDERDEEL OR

De kade aan centrumzijde is ontworpen als verblijfsgebied, met o.a. de watertrap en groenzones. De blokken worden ingezet om de bruggen te duiden in deze lineaire ruimte. Ook landden de bruggen nu aan op het maaiveld en vormen de blokken een entree. Het gemetselde muurtje van de lammetjesfontein en de blokken die bij andere bruggen liggen, dienen ter inspiratie. Deze blokken zijn een knipoog naar de speciale elementen die in Osdorp en het Centrumgebied voorkomen.

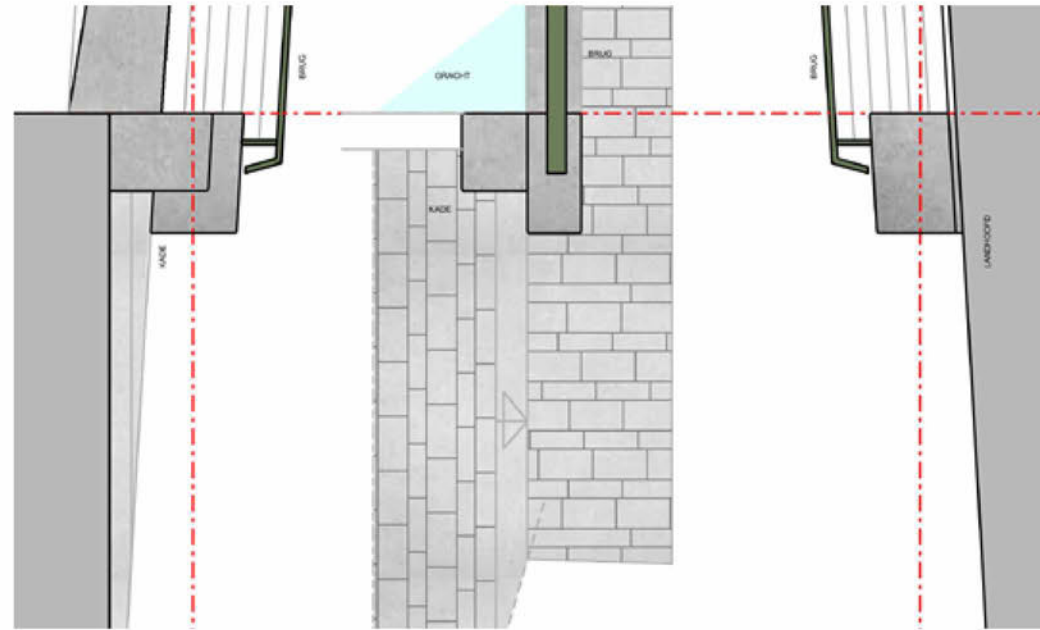
- de blokken verschillen in vorm en maat afhankelijk van de locatie;
- de blokken zijn van beton en hebben afgeronde hoeken;
- de blokken bestaan elk uit twee blokken van verschillende hoogte;
- het hoogste blok is 660 mm t.o.v. brugdek, het lagere blok is 400 mm t.o.v. brugdek;
- de breedte van de blokken in verlengde van de brug is hetzelfde als de breedte van de brugranden in plattegrond: 450 mm. In lijn loopt de brugrand en blok in elkaar over.
- de leuning steekt deels over het blok dat direct op de bruggen ligt;
- de Hoekenesbrug heeft aan de kant van het embattement een lang solide blok;
- de andere blokken langs de gracht zijn kleiner;
- bij de Volhardingbrug zijn de blokken aan de binnenzijde van de brug afgeschuind: zo loopt de lijn van brugrand en de blokken door in zicht..



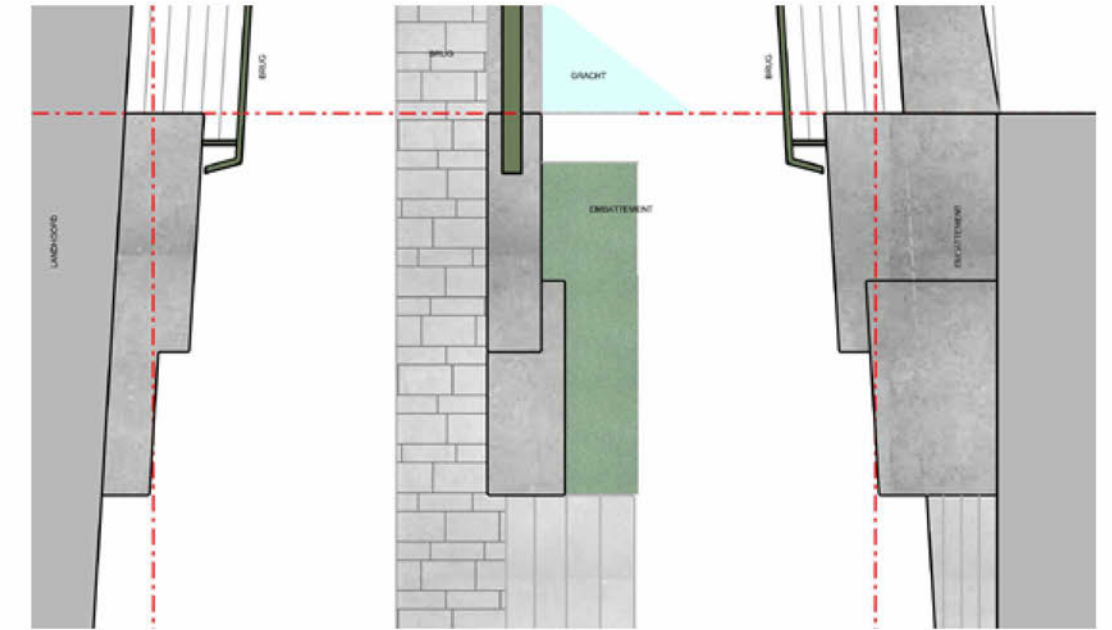
Lammetjes Osdorpplein (foto Stadsarchief)



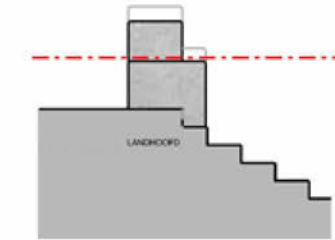
Hoekenesbrug



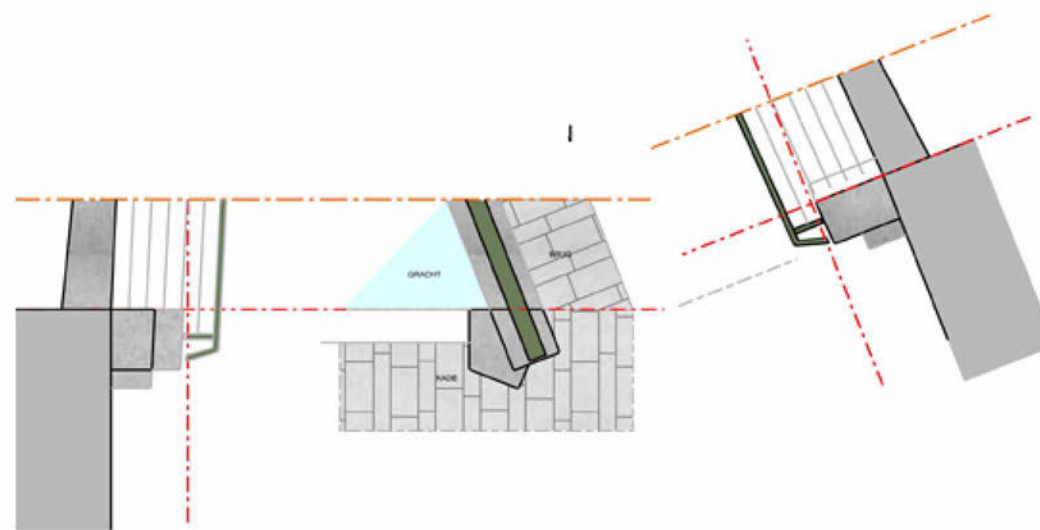
A
gracht



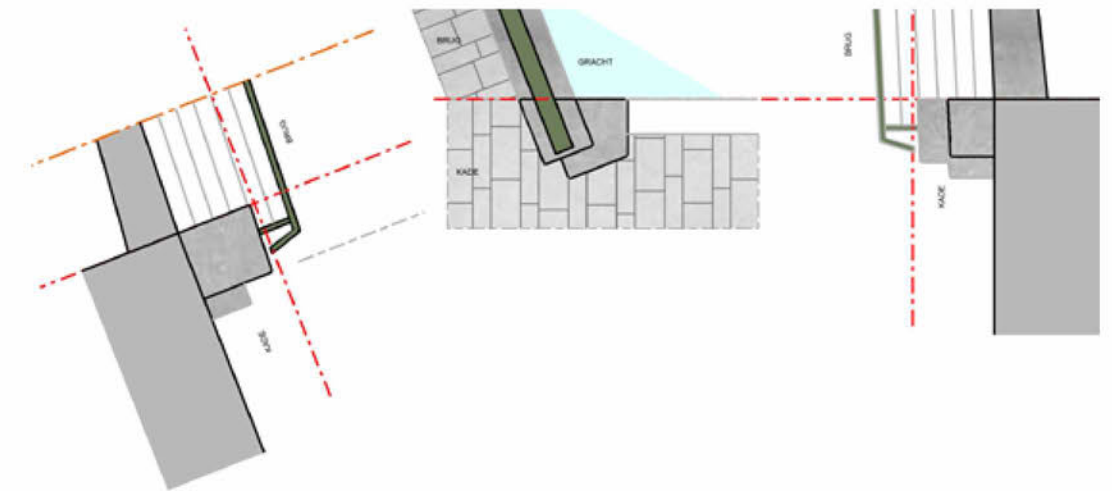
B
embattement



Volhardingbrug



C
gracht oost

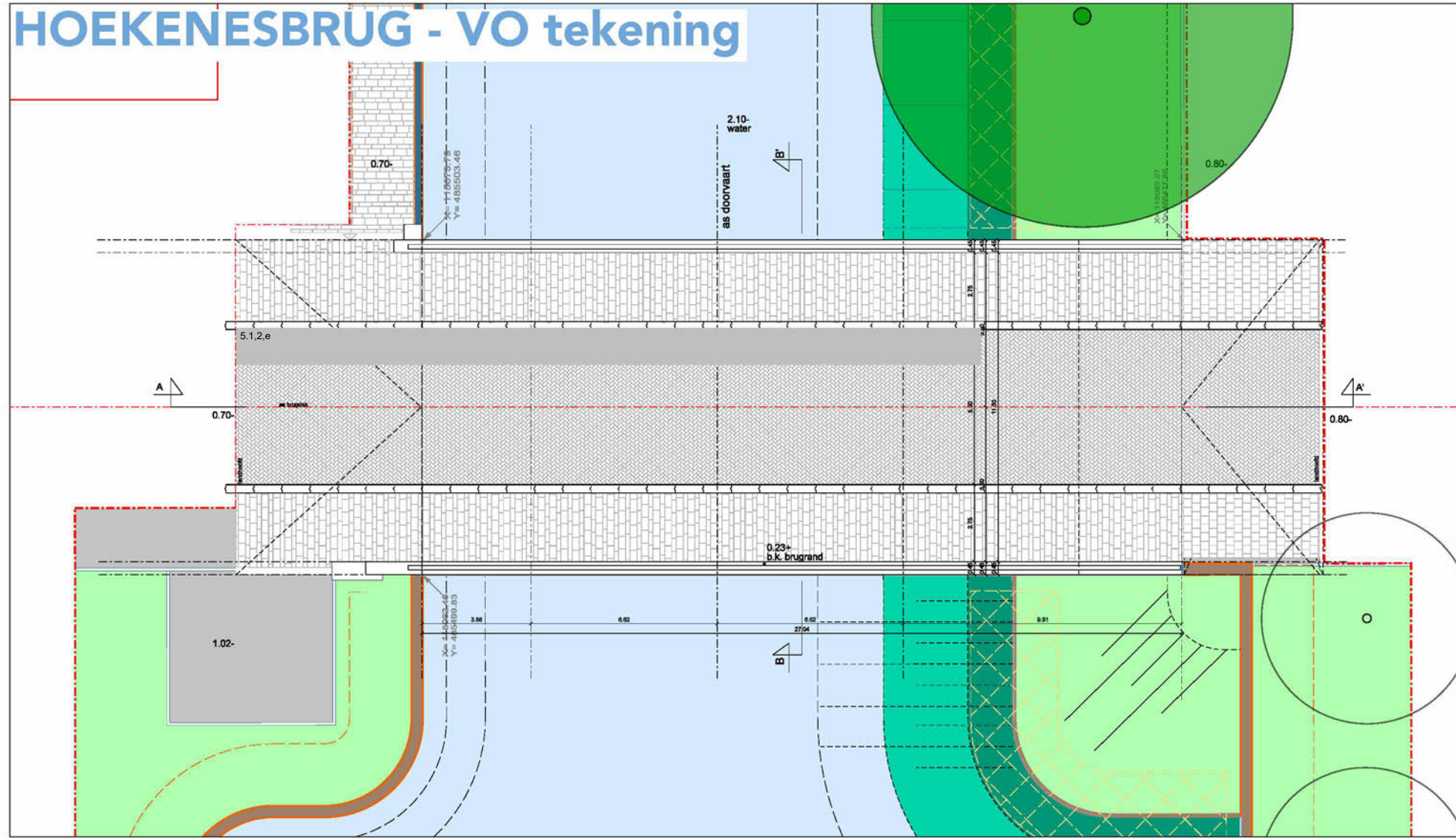


B
gracht west

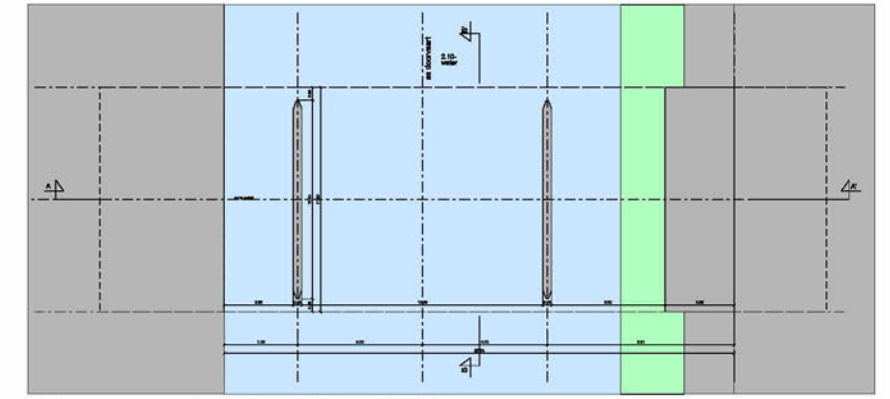


Aanzicht van Volhardingbrug naar Hoekensbrug

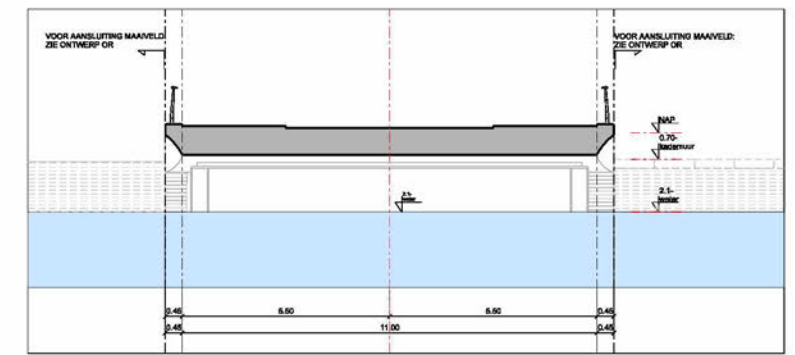
HOEKENESBRUG - VO tekening



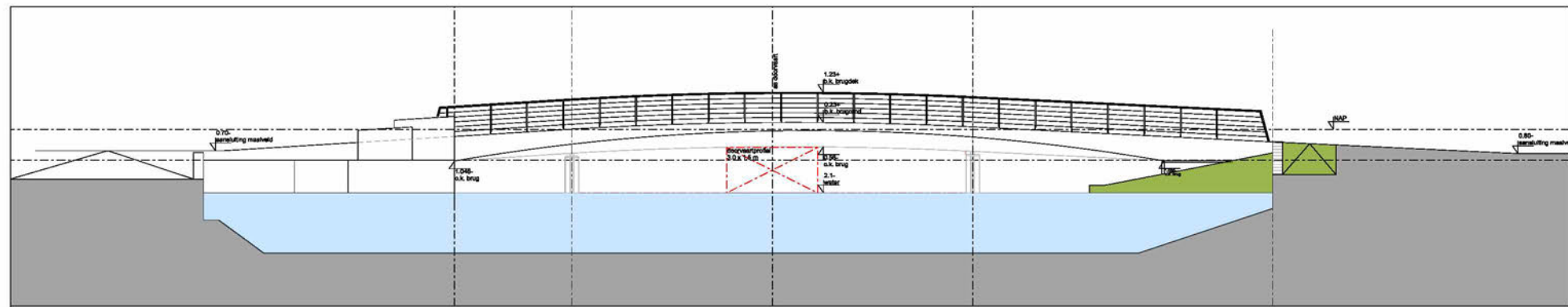
Plattegrond maaierveld



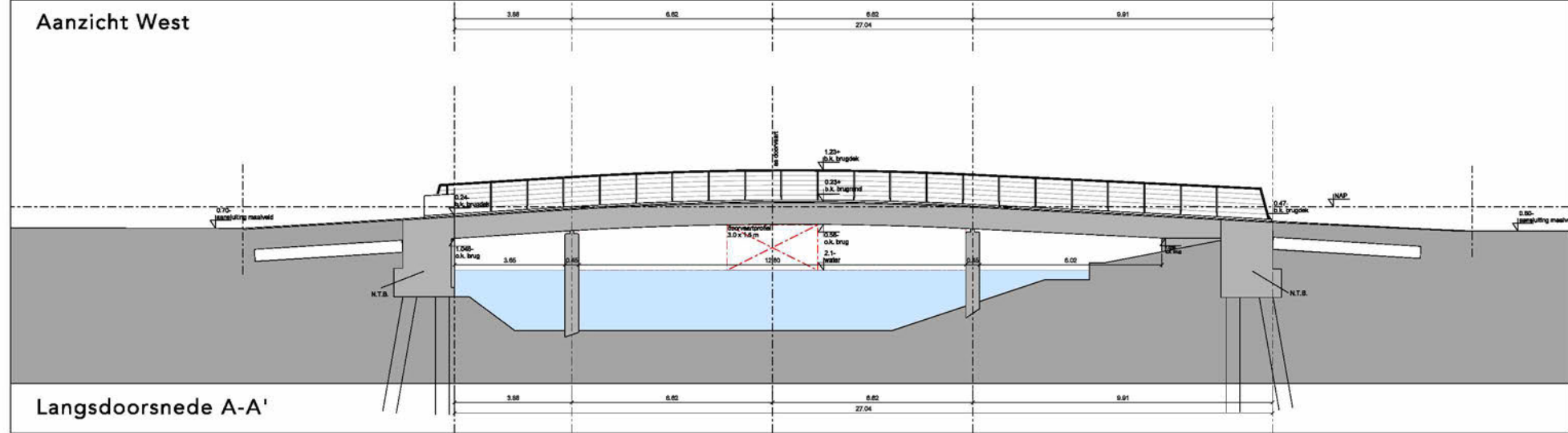
Plattegrond onder dek - 1:200



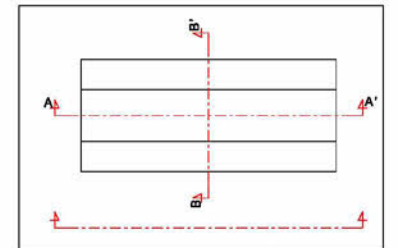
Dwarsdoorsnede B-B'



Aanzicht West



Langsdoorsnede A-A'

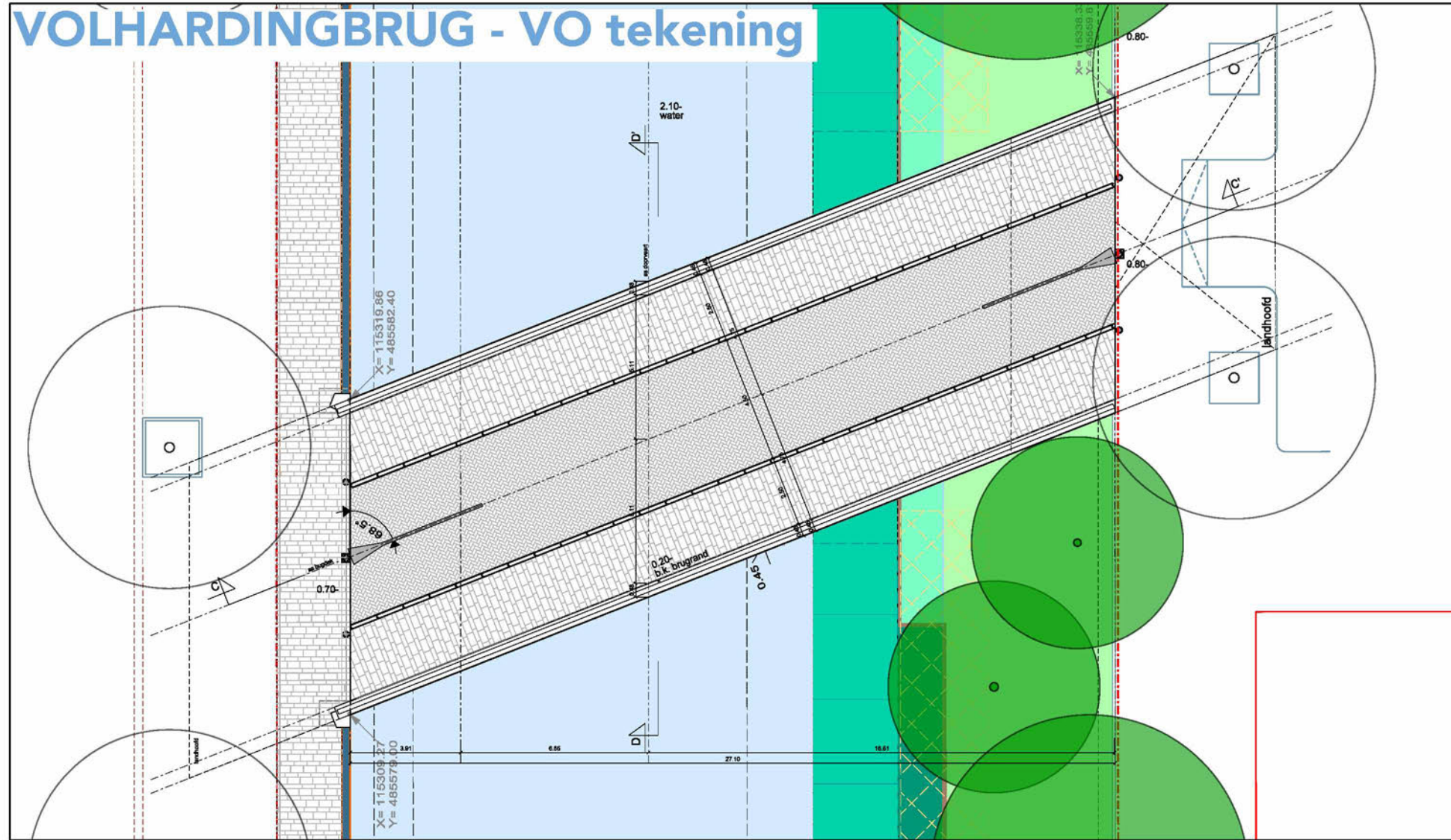


- RENOOVI
- Puzzini kliners rijbaan
 - Centrum Nieuw-West betoncomposiet tegel 45x15 / 45x25 halfsteensverband
 - Puzzini betontegels 30x30 halfsteensverband

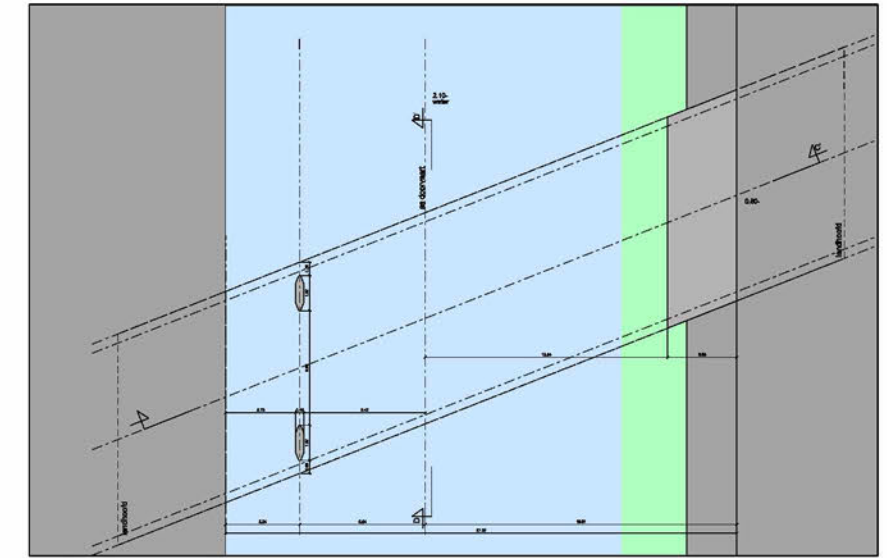
Gemeente Amsterdam
Ruimte & Duurzaamheid

BRUGGEN OSDORPERGRACHT			
Product	Tekeningen Hoekenesbrug		
Status	Concept VO		
Variant			
Opdracht	G&O		
Ontwerp	§.1.2.e	Datum	31/07/2023
Gelokend		Revisie	
Projectnr.		Schaal	1:100 op A1
Bestand	concept VO JL_02.dgn		
Model	Hoekenes Shest		
IPS bestand			

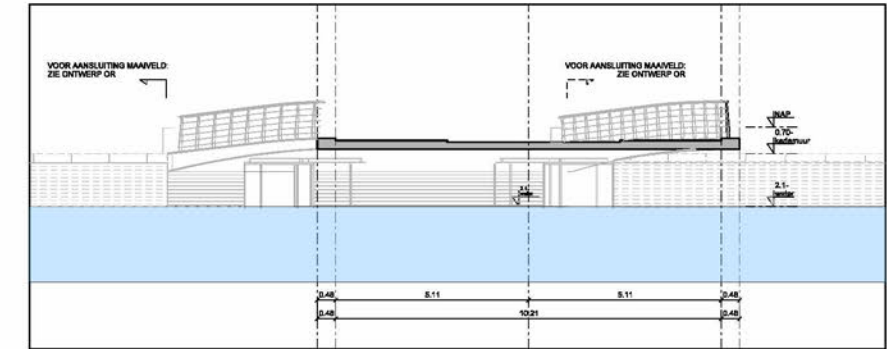
VOLHARDINGBRUG - VO tekening



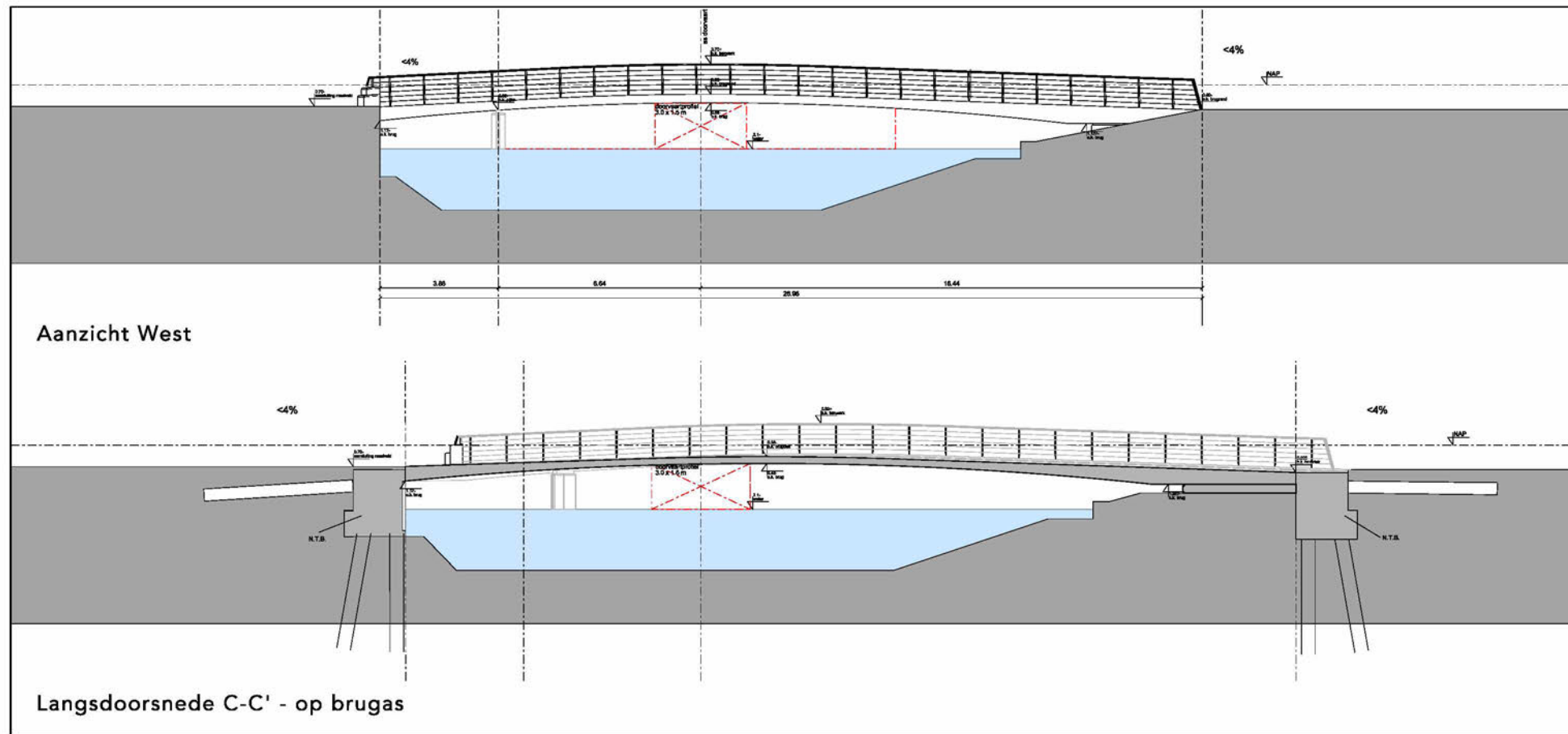
Plattegrond maaiveld



Plattegrond onder dek - 1:200

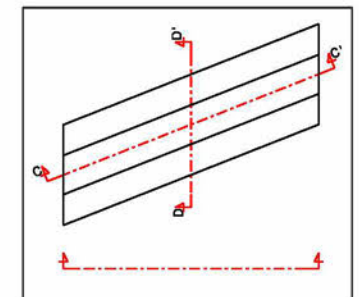


Dwarsdoorsnede D-D'



Aanzicht West

Langsdoorsnede C-C' - op brug



RENVOOI

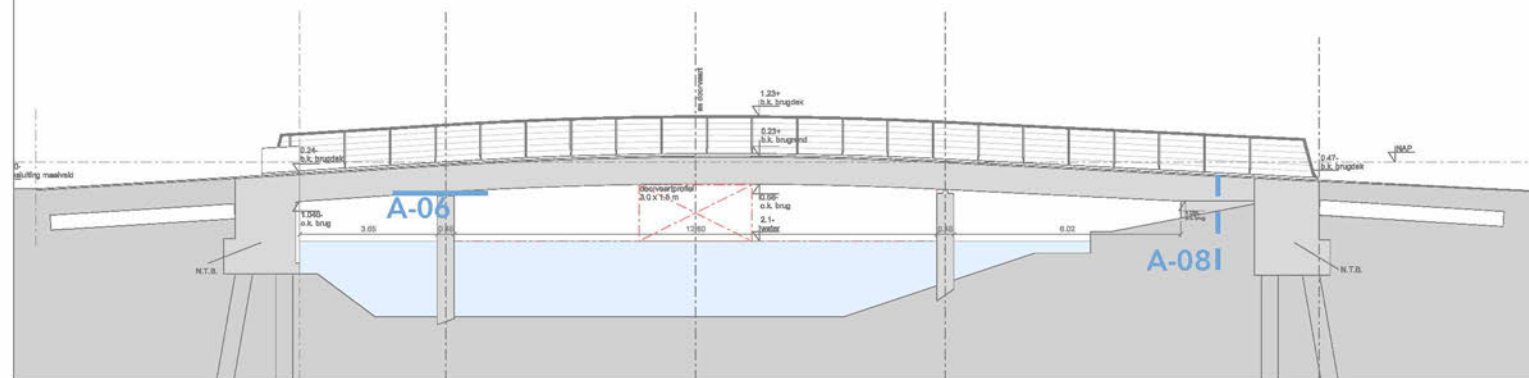
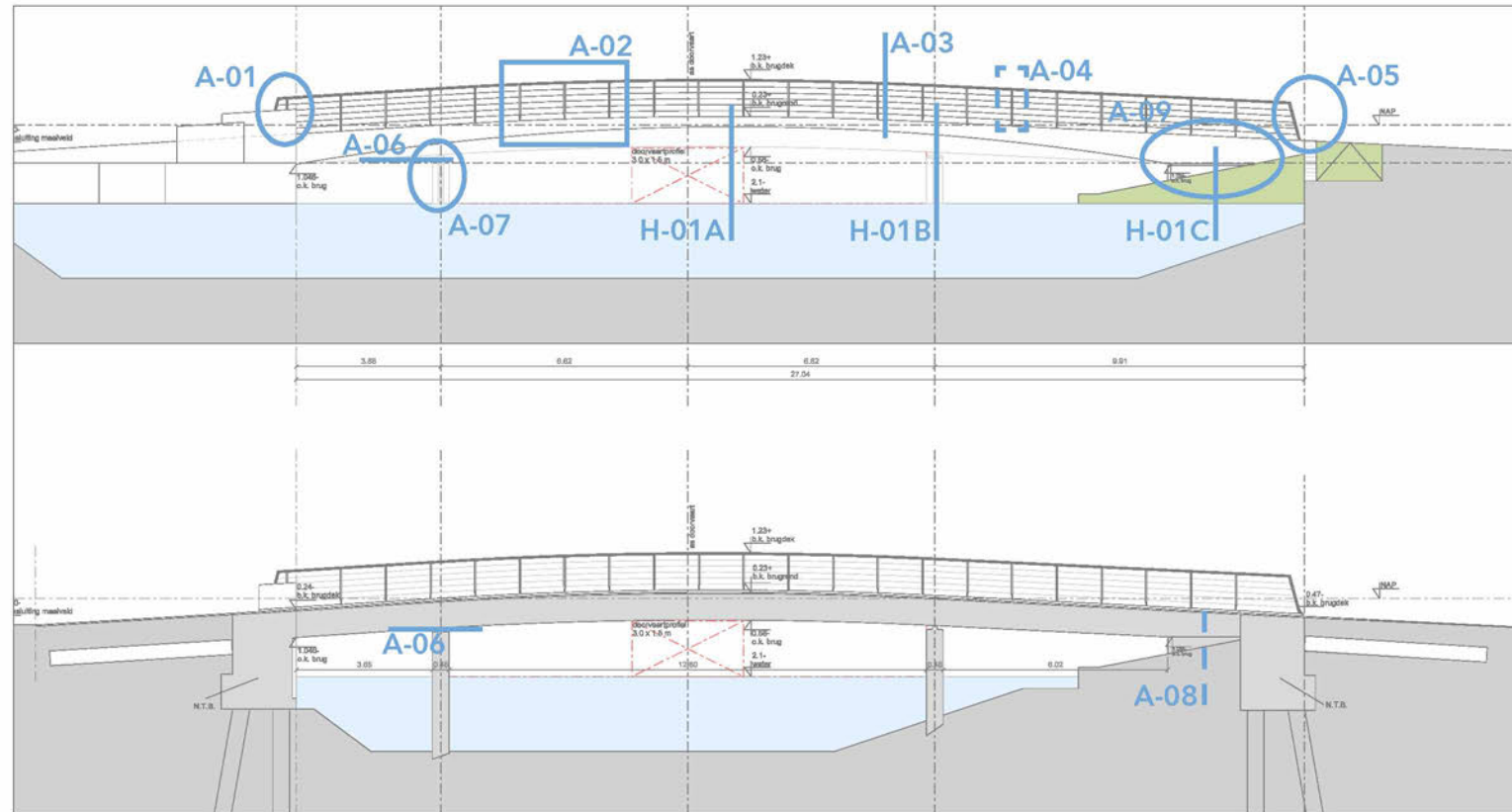
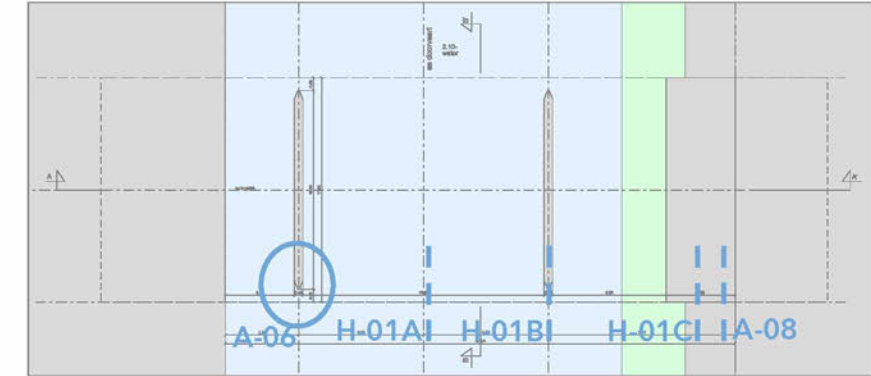
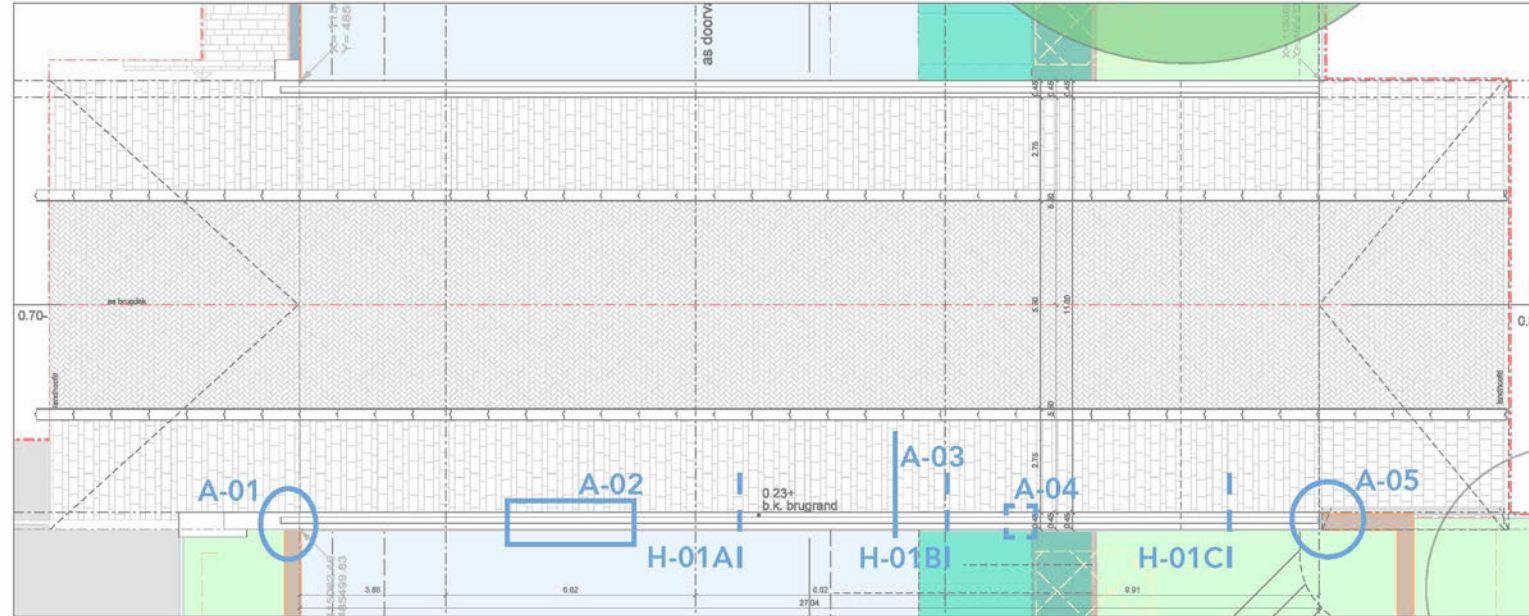
- Puccini klinkers rijbaan
- Centrum Nieuw-West betoncomposit tegel 45x15 / 45x25 halfsteensverband
- Puccini betontegels 30x30 halfsteensverband

Gemeente Amsterdam
Ruimte & Duurzaamheid

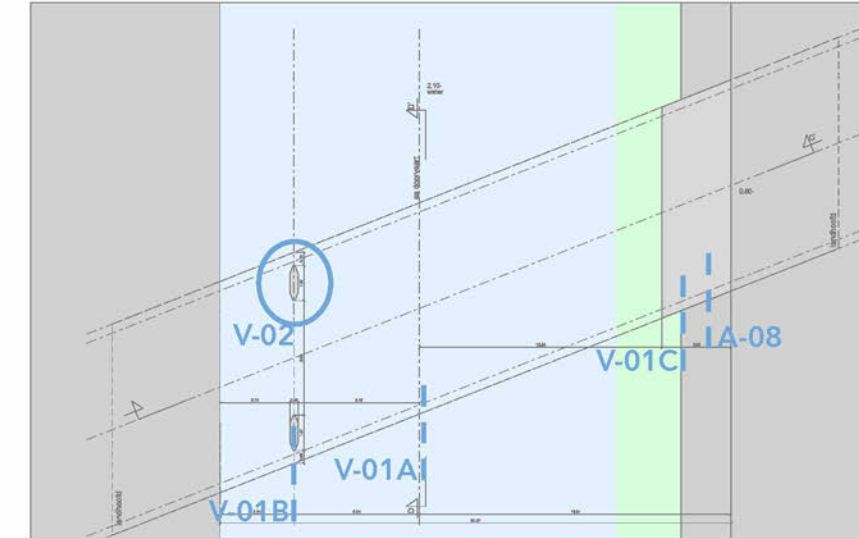
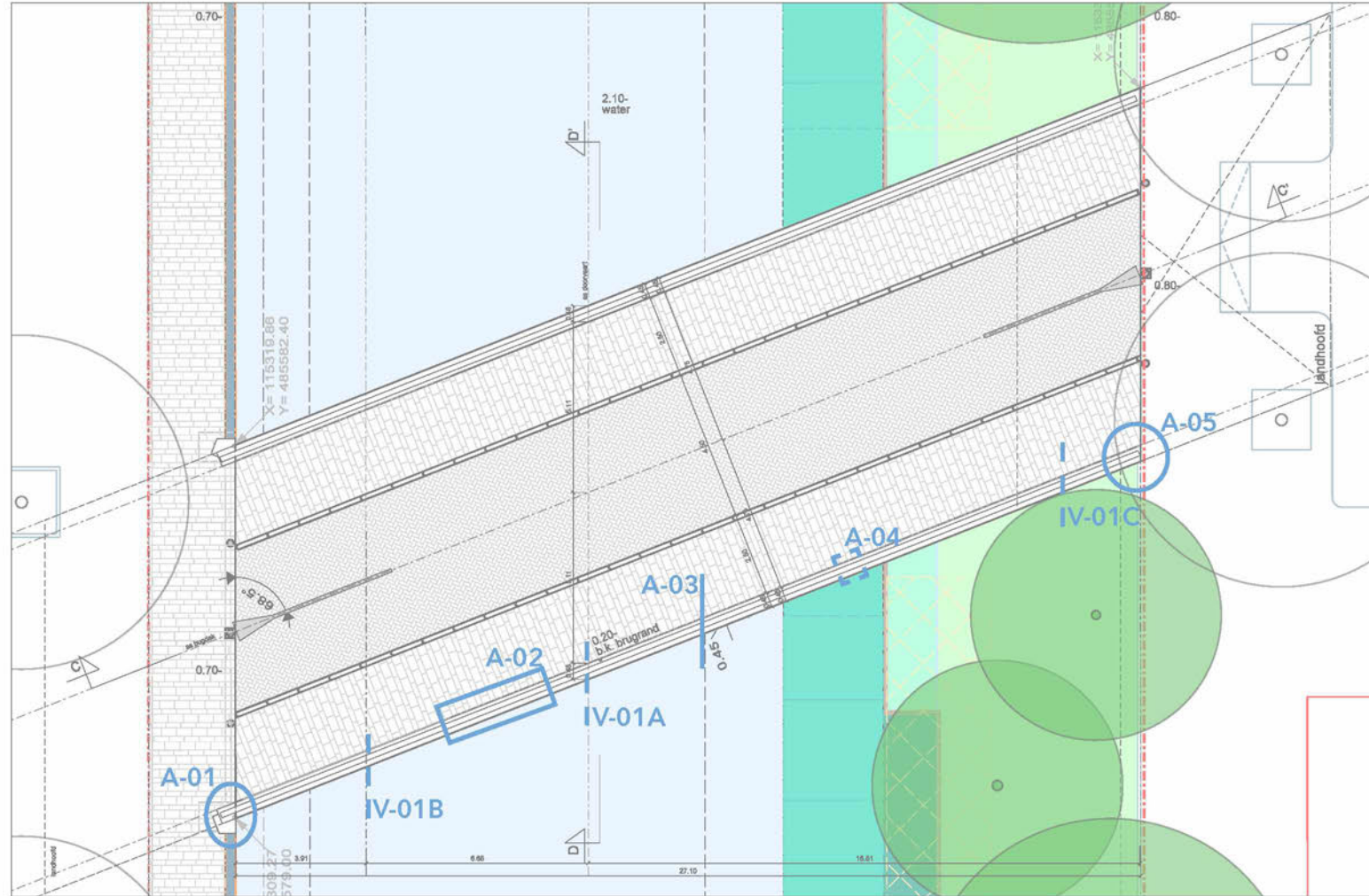
BRUGGEN OSDORPERGRACHT

Product	Tekeningen Volhardingbrug		
Status	Concept VO		
Variant			
Opdracht	G&O	Datum	31/07/2023
Ontwerp	5.1,2,e	Revisie	
Getekend		Schaal	1:100 op A1
Projectnr.			
Bestand	concept VO JL_02.dgn		
Model	2. Volharding Sheet		
IPS bestand			

HOEKENESBRUG - detailoverzicht



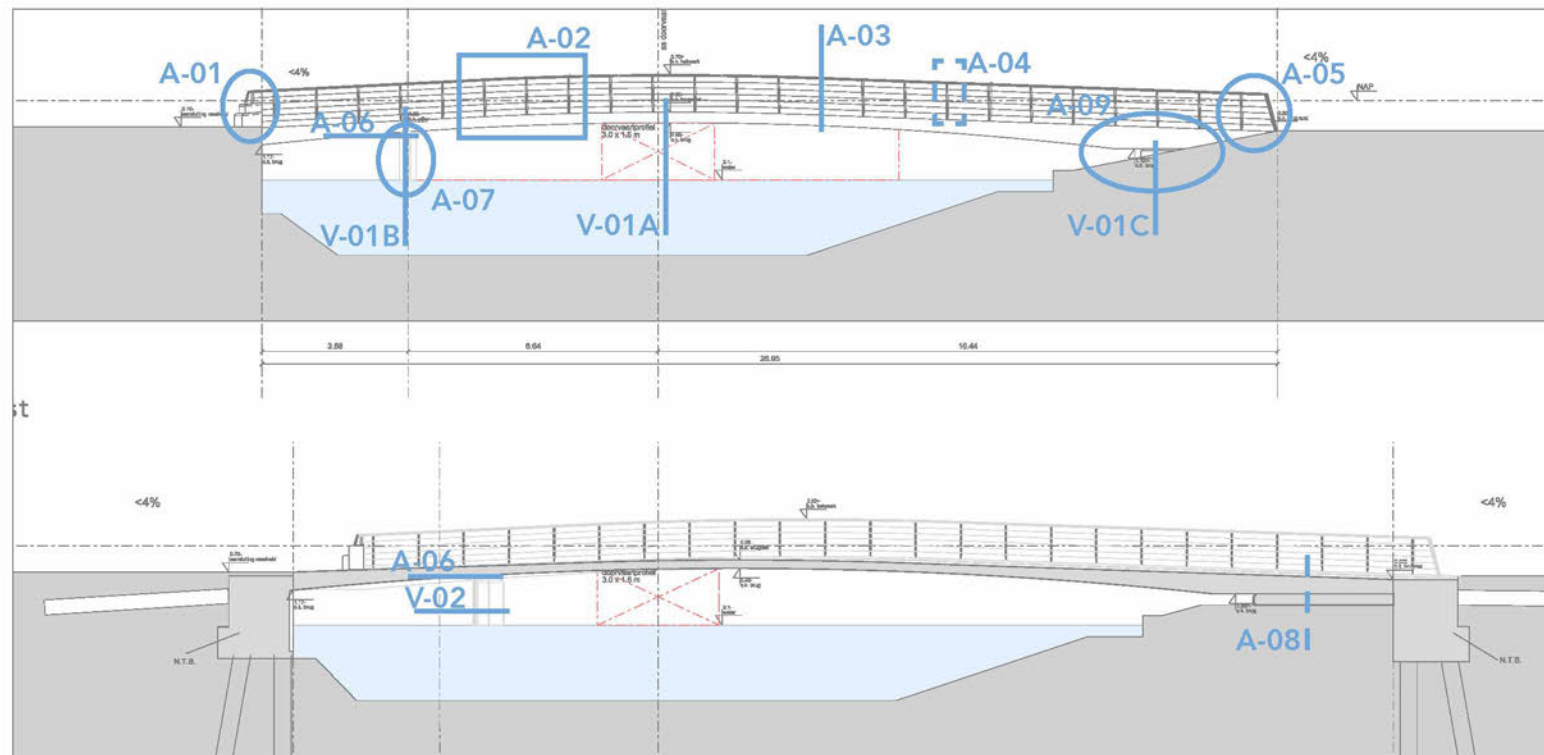
VOLHARDINGBRUG - detailoverzicht



BRUGGEN NIEUWE OSDORPERGRACHT - DETAILOVERZICHT VO

ALGEMEEN		
A-01	leuning	einde Centrumzijde
A-02	leuning	
A-03	leuning	
A-04	A leuning	
	B leuning	
	C leuning	
A-05	leuning	einde Tuinstadzijde
A-06	pijler	
A-07	pijler	
A-08	landhoofd	Tuinstadzijde
A-09	landhoofd	Tuinstadzijde
HOEKENES		
H-01	A brugrand	
	B brugrand	
	C brugrand	
VOLHARDING		
V-01	A brugrand	
	B brugrand	
	C brugrand	
V-02	pijler	

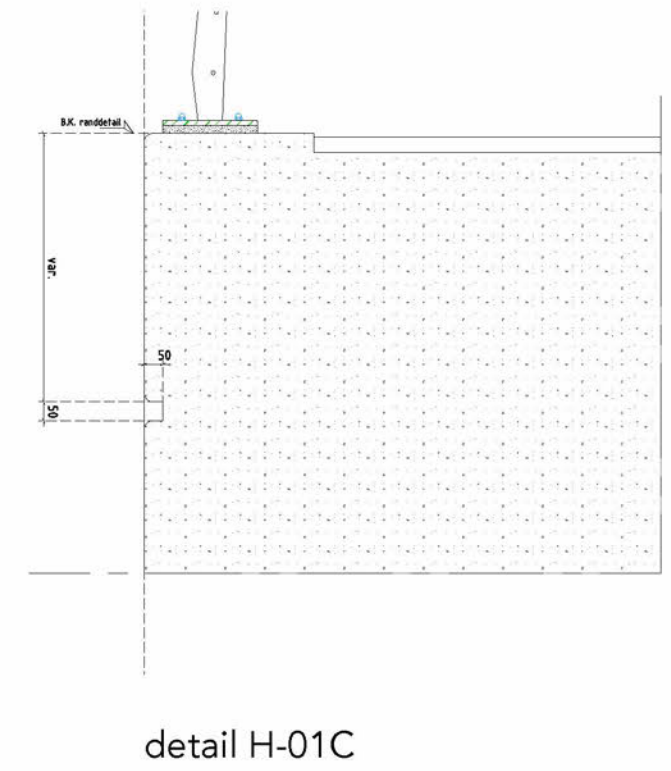
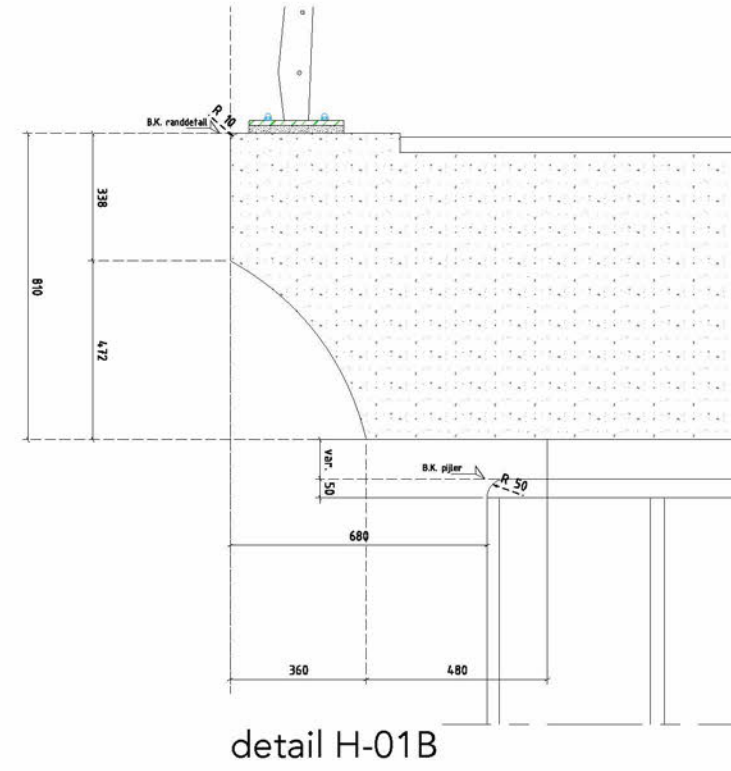
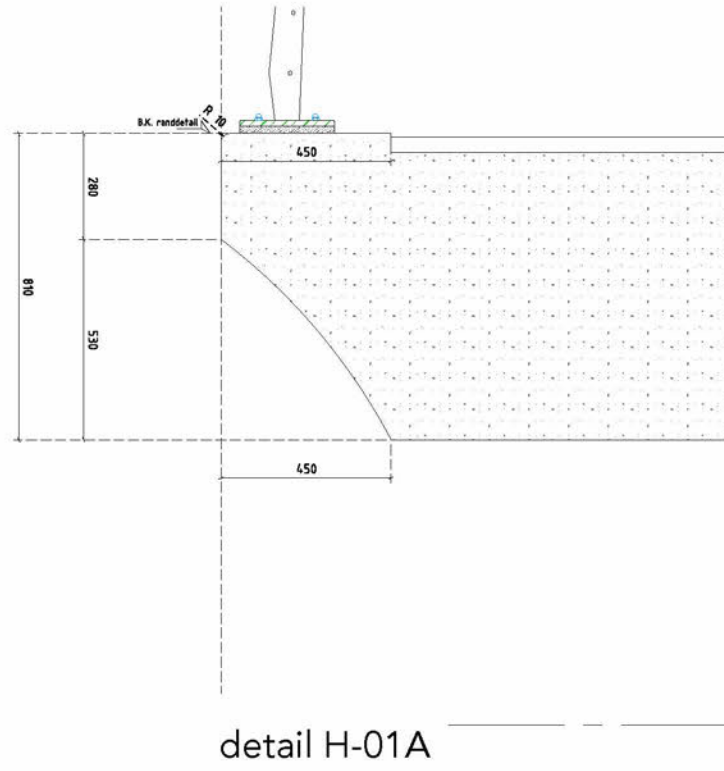
- A Algemene details voor beide bruggen
- H Hoekenesbrug
- V Volhardingbrug



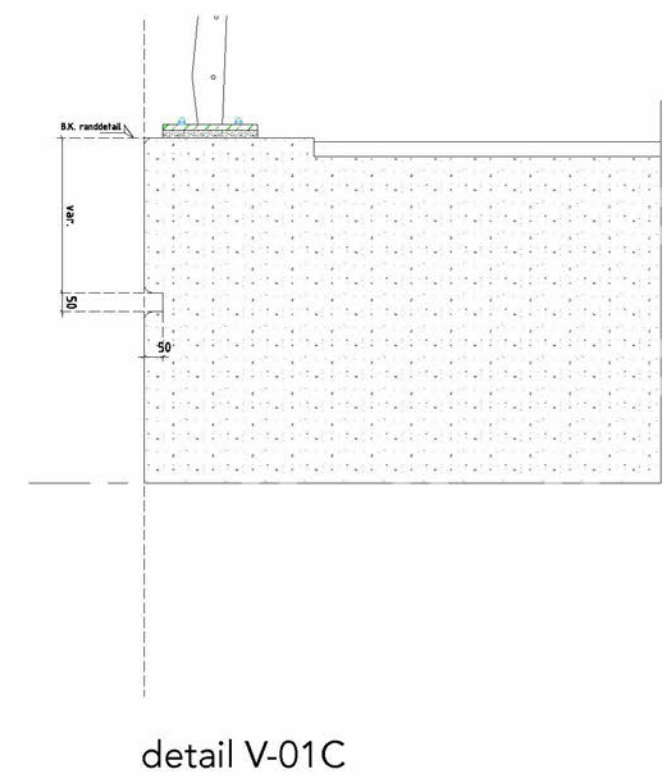
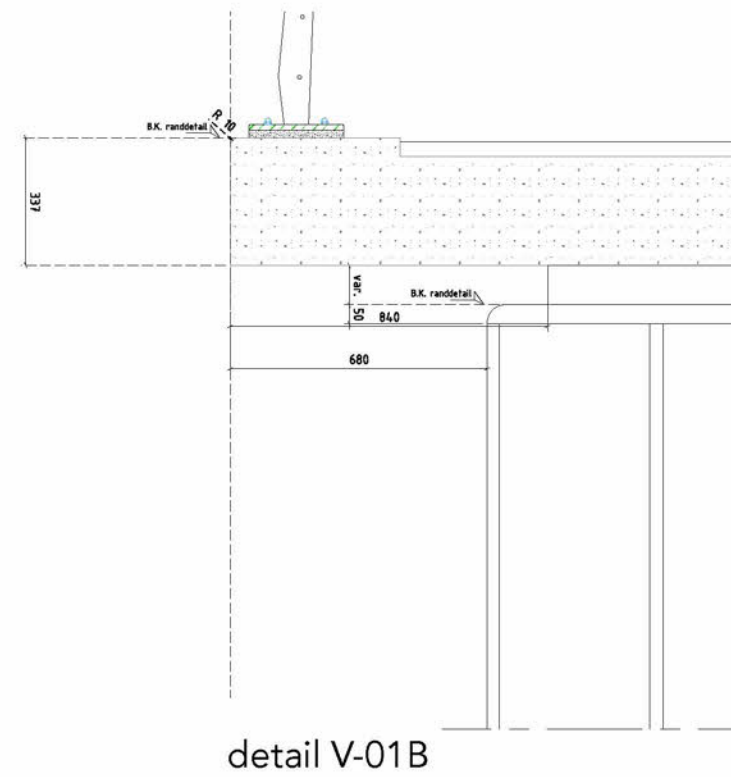
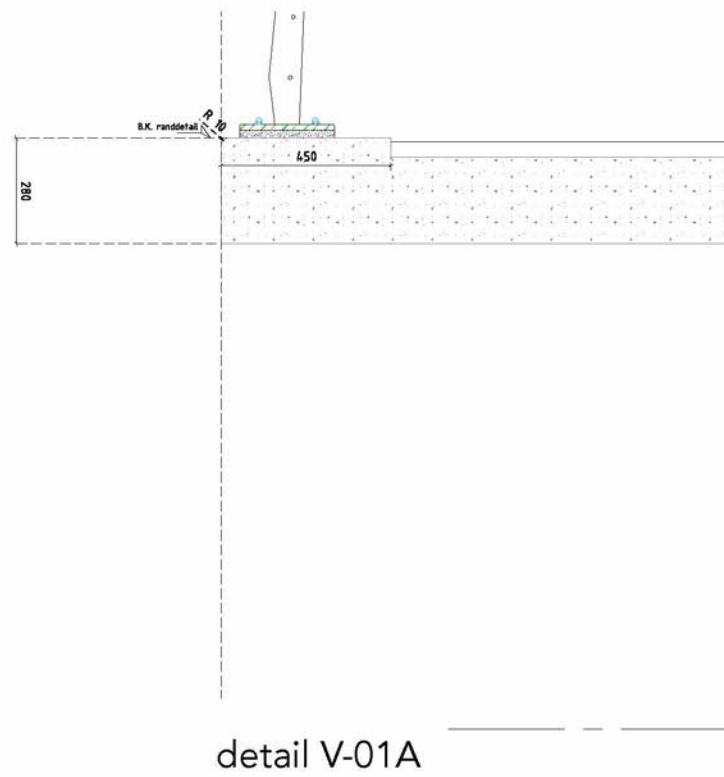
DETAILS - brugrand H-01 en V-01

schaal 1-10

Hoekenes

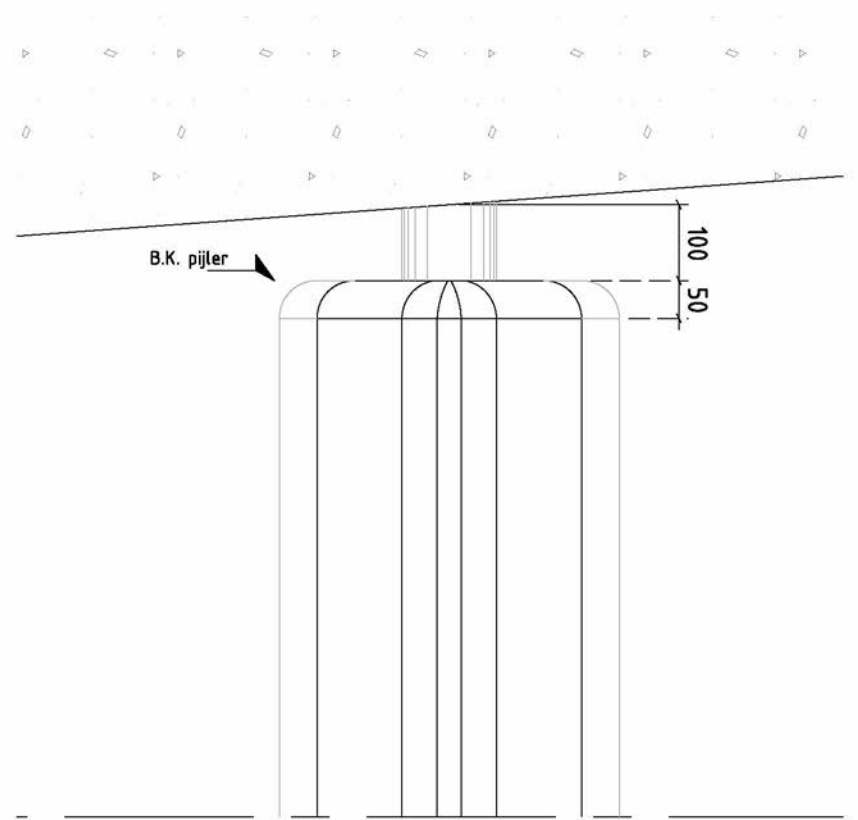
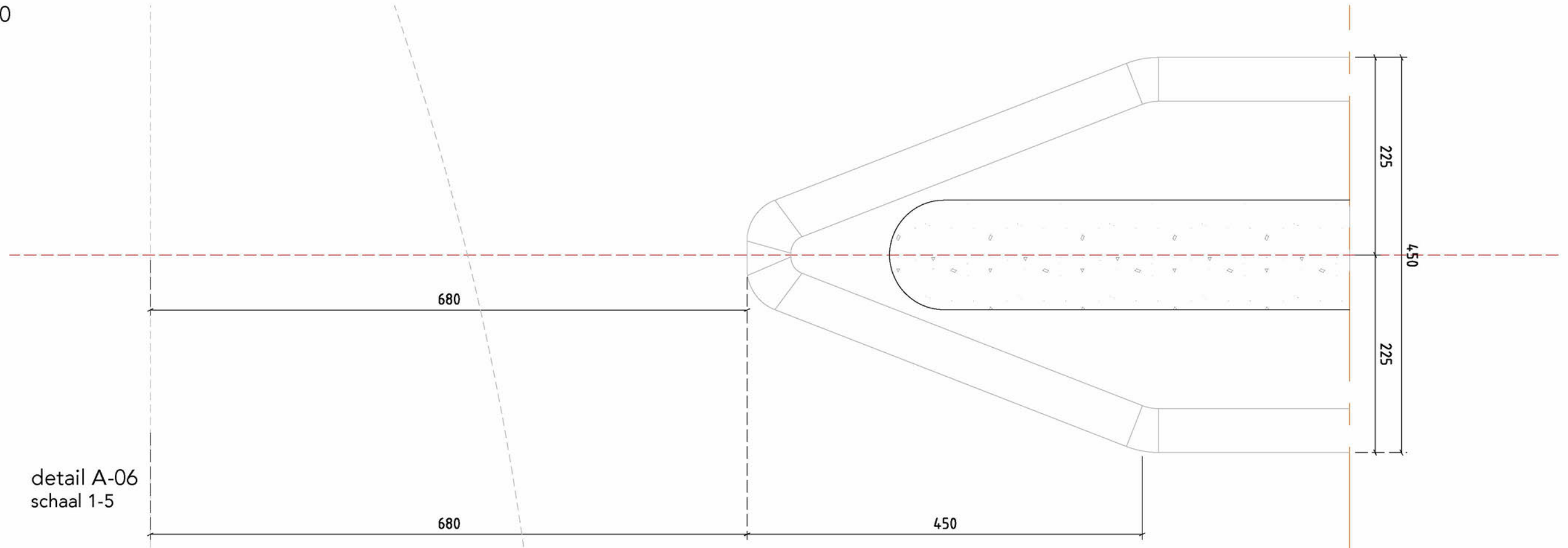


Volharding

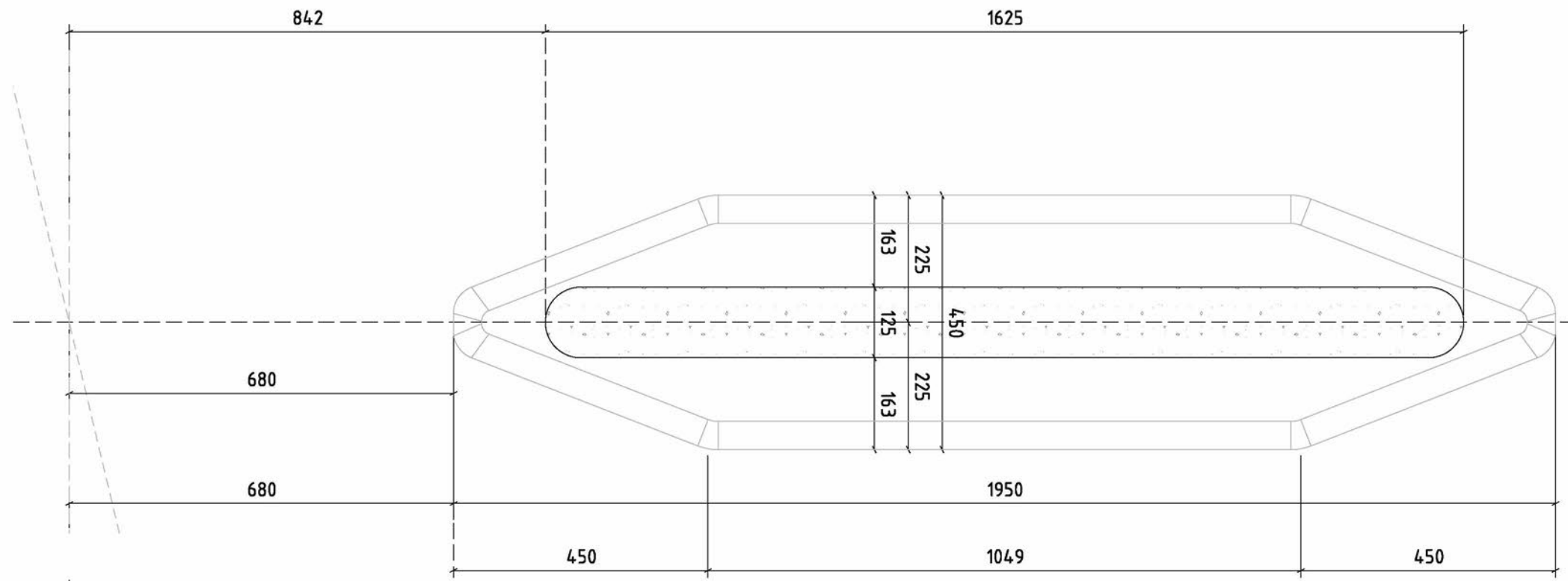


DETAILS - pijlers A-06, A-07 en V-02

schaal 1-5/1-10



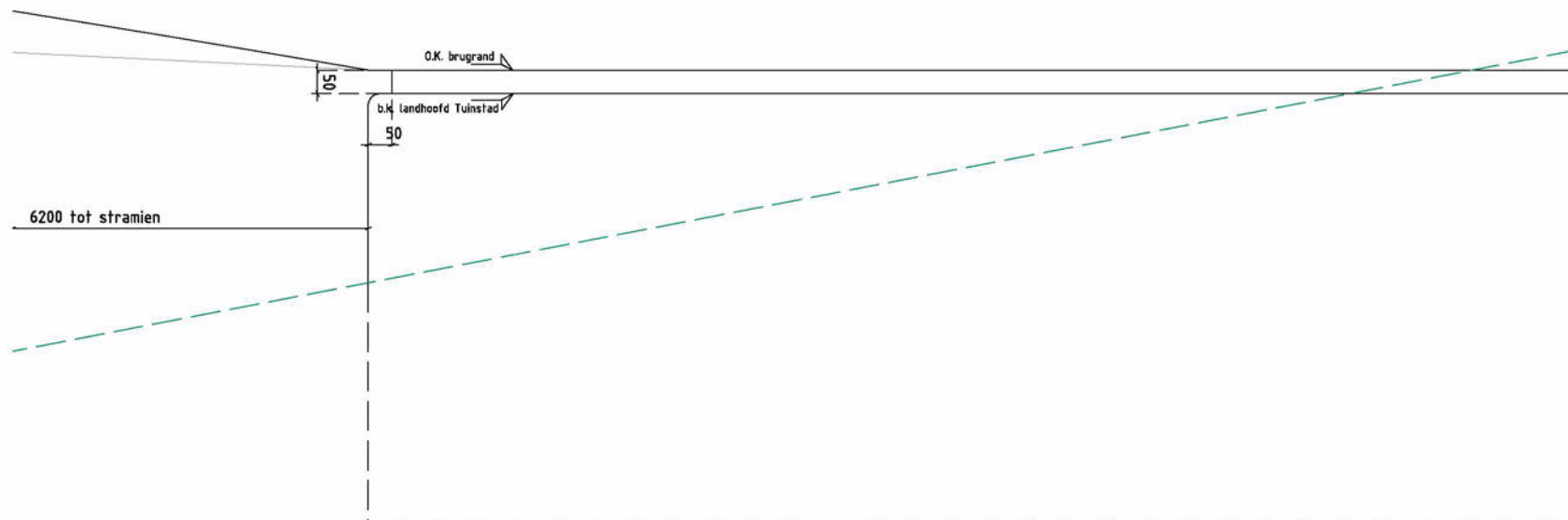
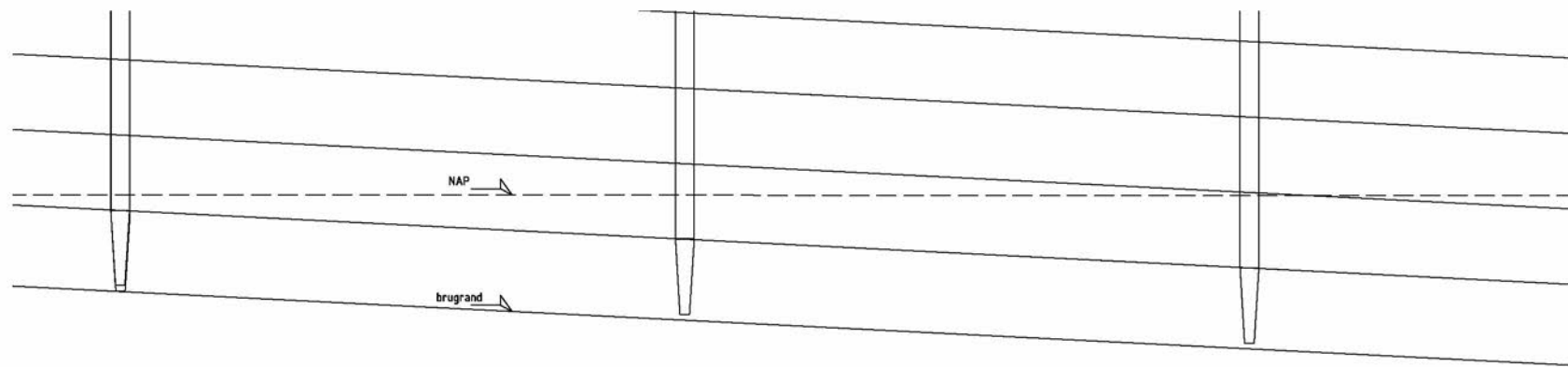
detail A-07
schaal 1-10



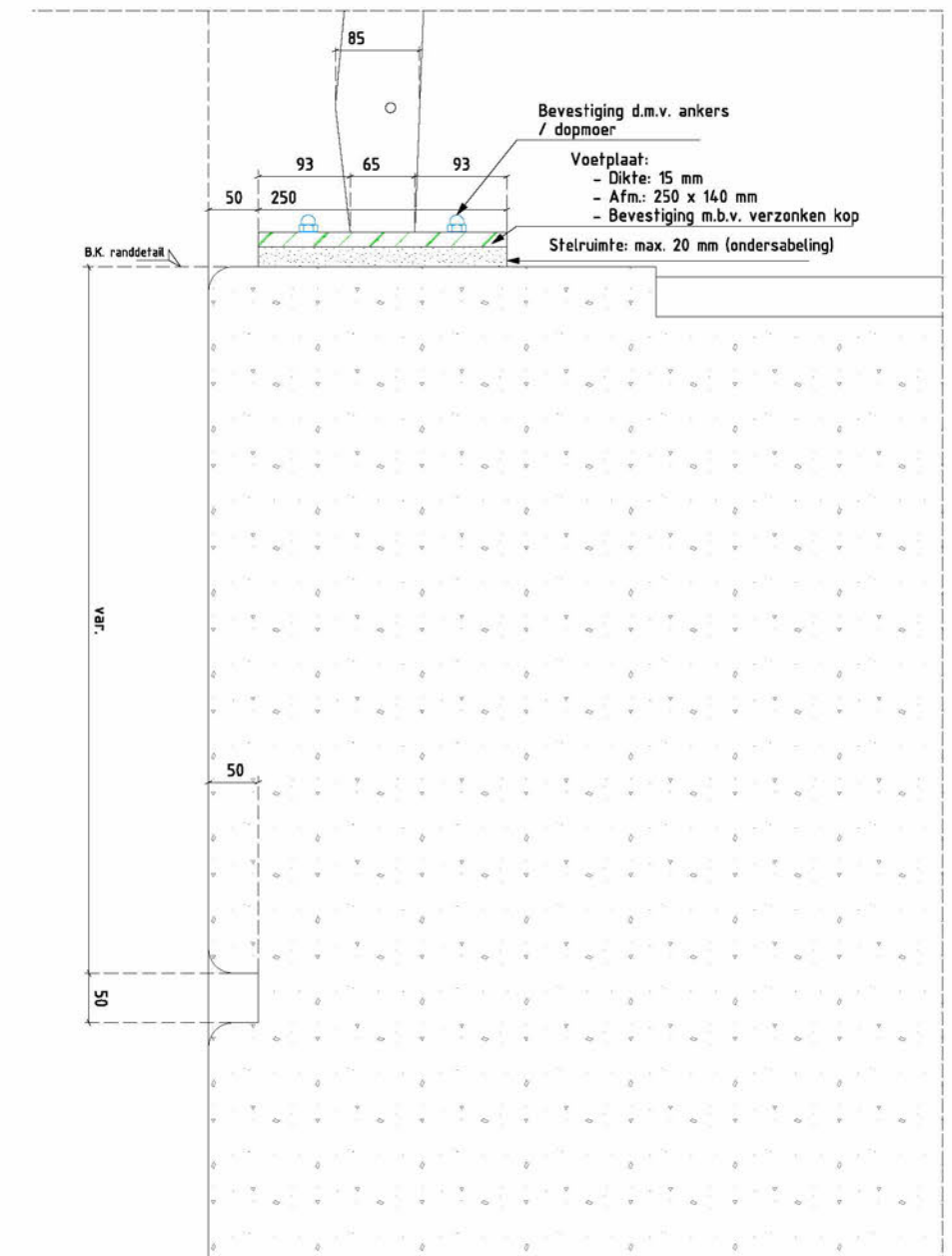
detail V-02
schaal 1-10

DETAILS - landhoofd Tuinstadzijde A-08 en A-09

schaal 1-5/1-10



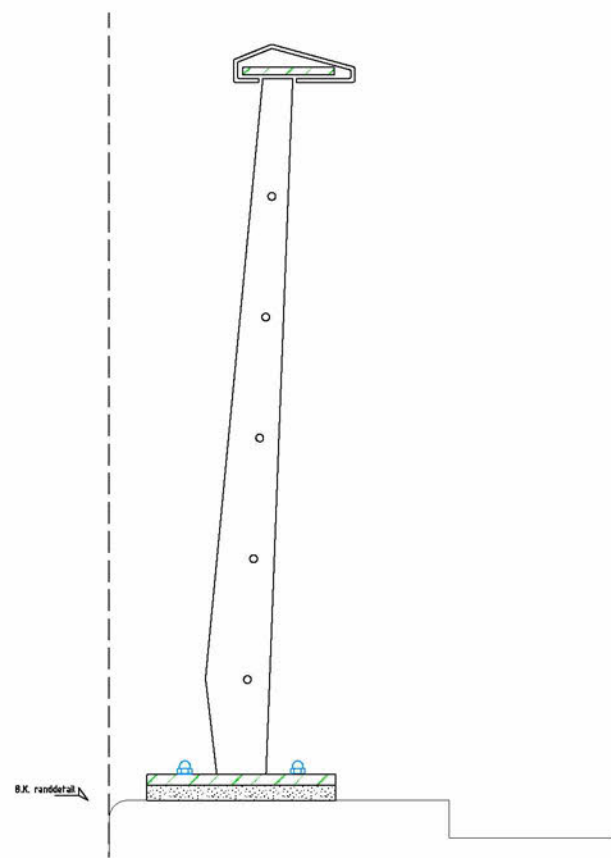
detail A-09 - landhoofd Tuinstad
schaal 1-10



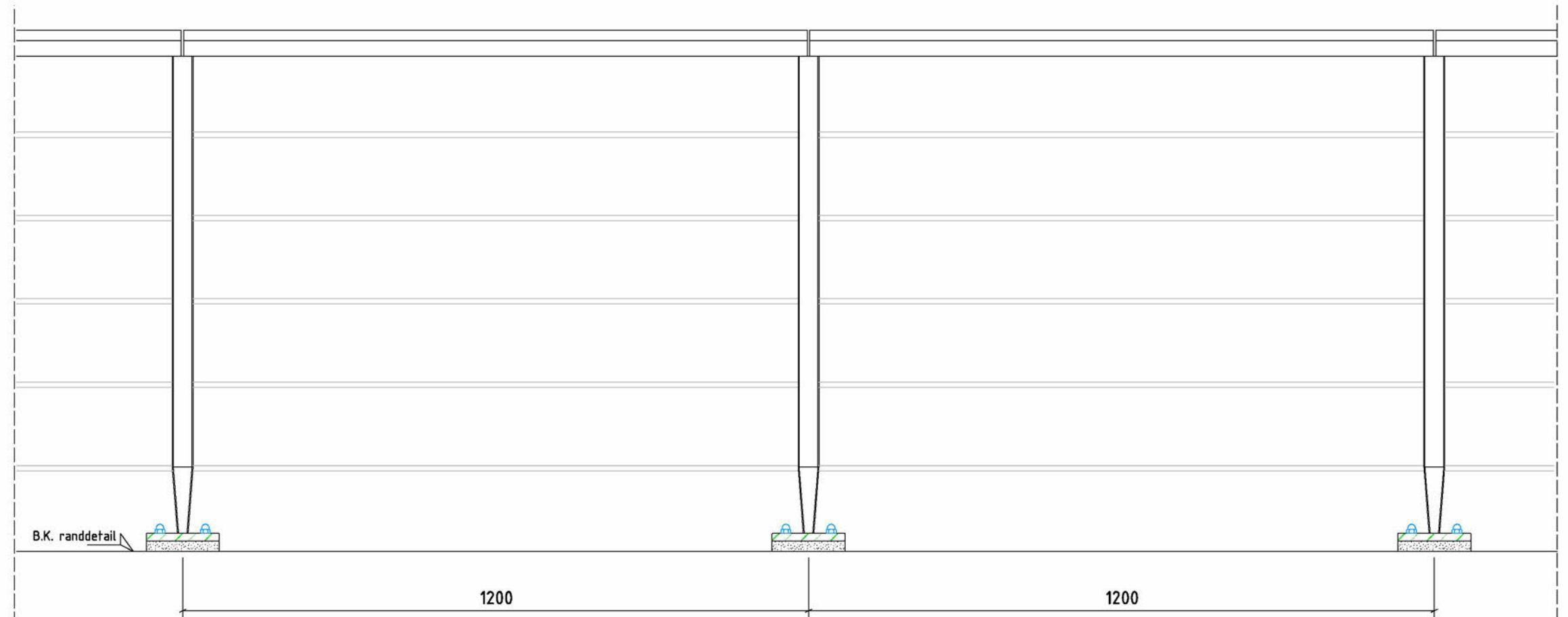
detail A-08 - landhoofd Tuinstad
schaal 1-10

DETAILS - brugleuning A-02 en A-03

schaal 1-10



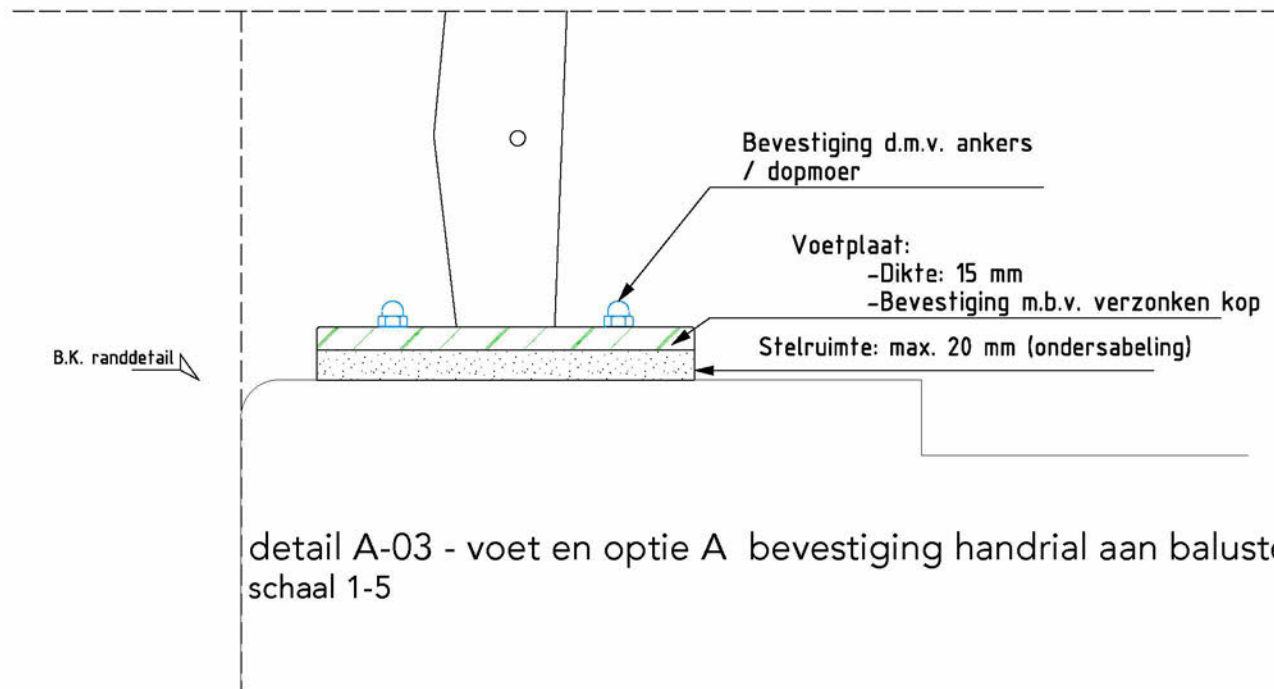
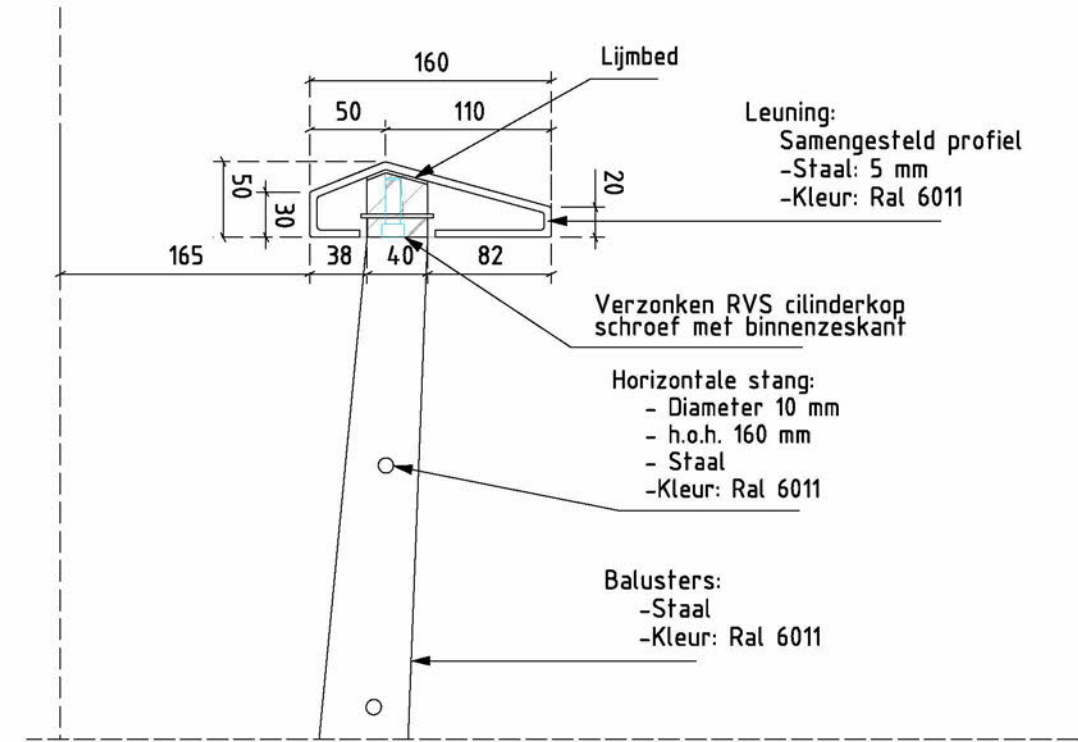
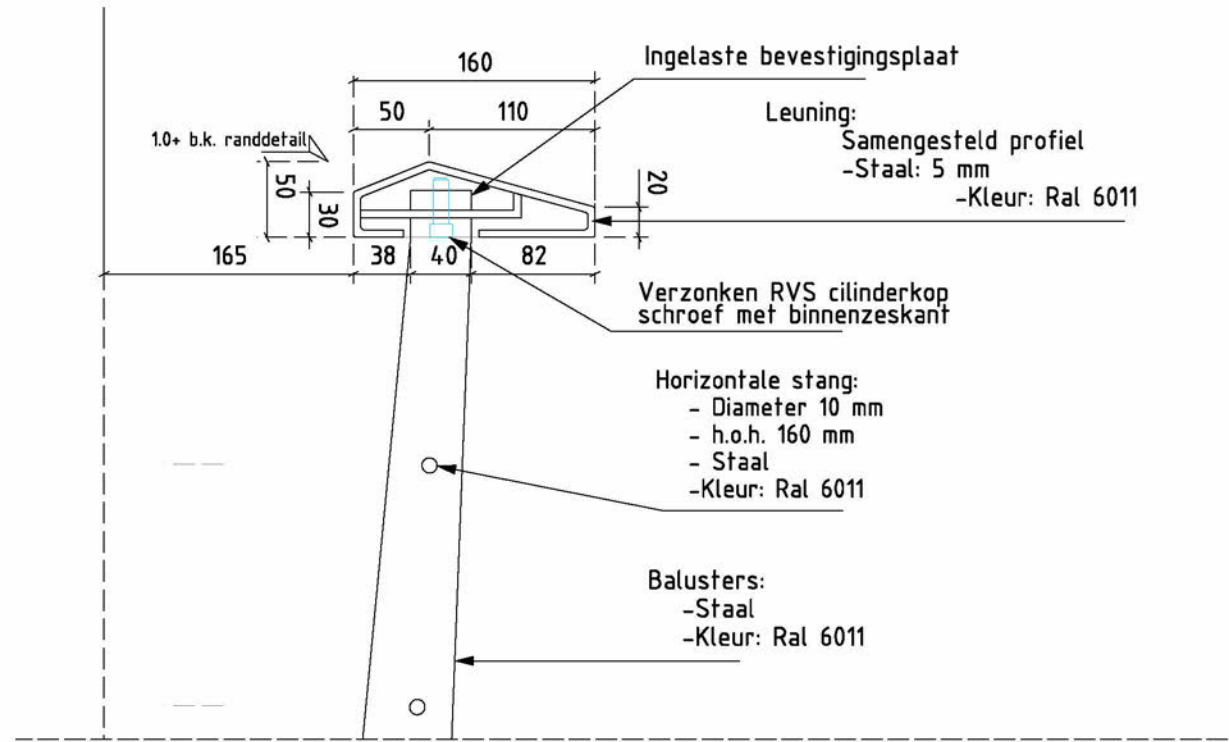
detail A-03
schaal 1-10



detail A-02
schaal 1-10

DETAILS - brugleuning A-03 - voet en twee opties bevestiging handrail aan baluster

schaal 1-5

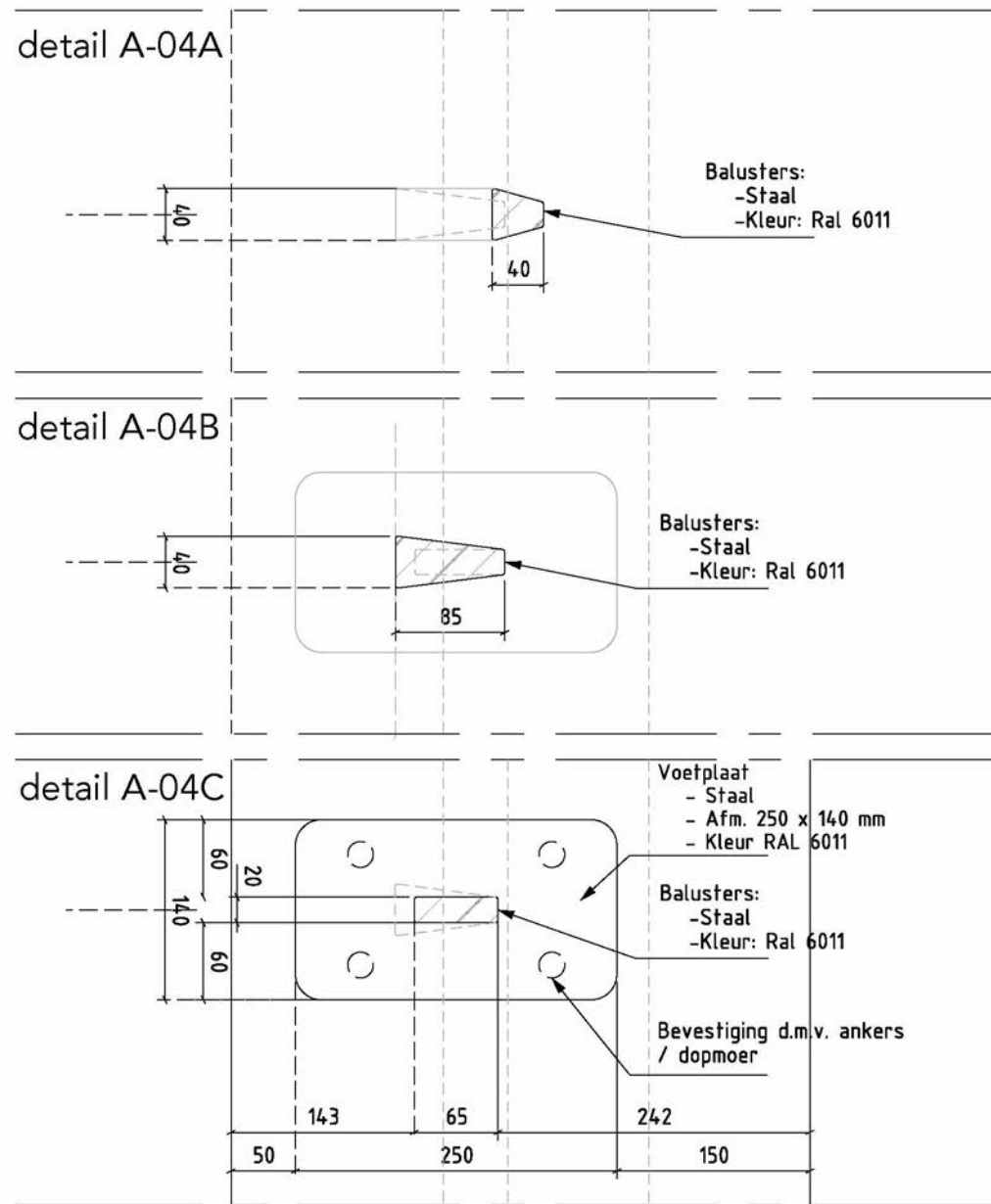


detail A-03 - voet en optie A bevestiging handrial aan baluster d.m.v. plaat
schaal 1-5

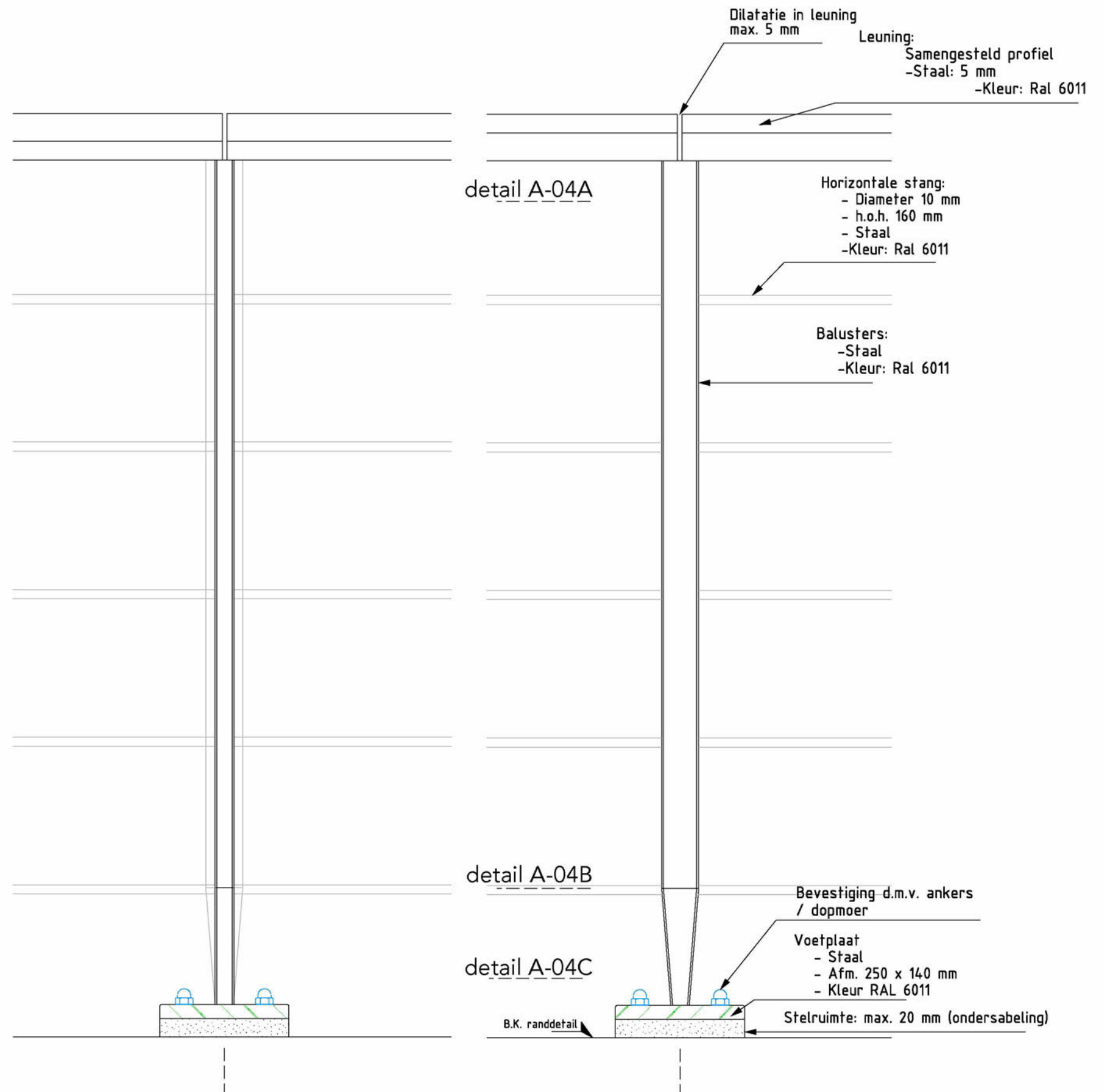
detail A-03 - optie B: bevestiging handrial aan baluster d.m.v. lijmen op blok
schaal 1-5

DETAILS - brugleuning A-04 - staander

schaal 1-5



detail A-04 - baluster en voet
schaal 1-5

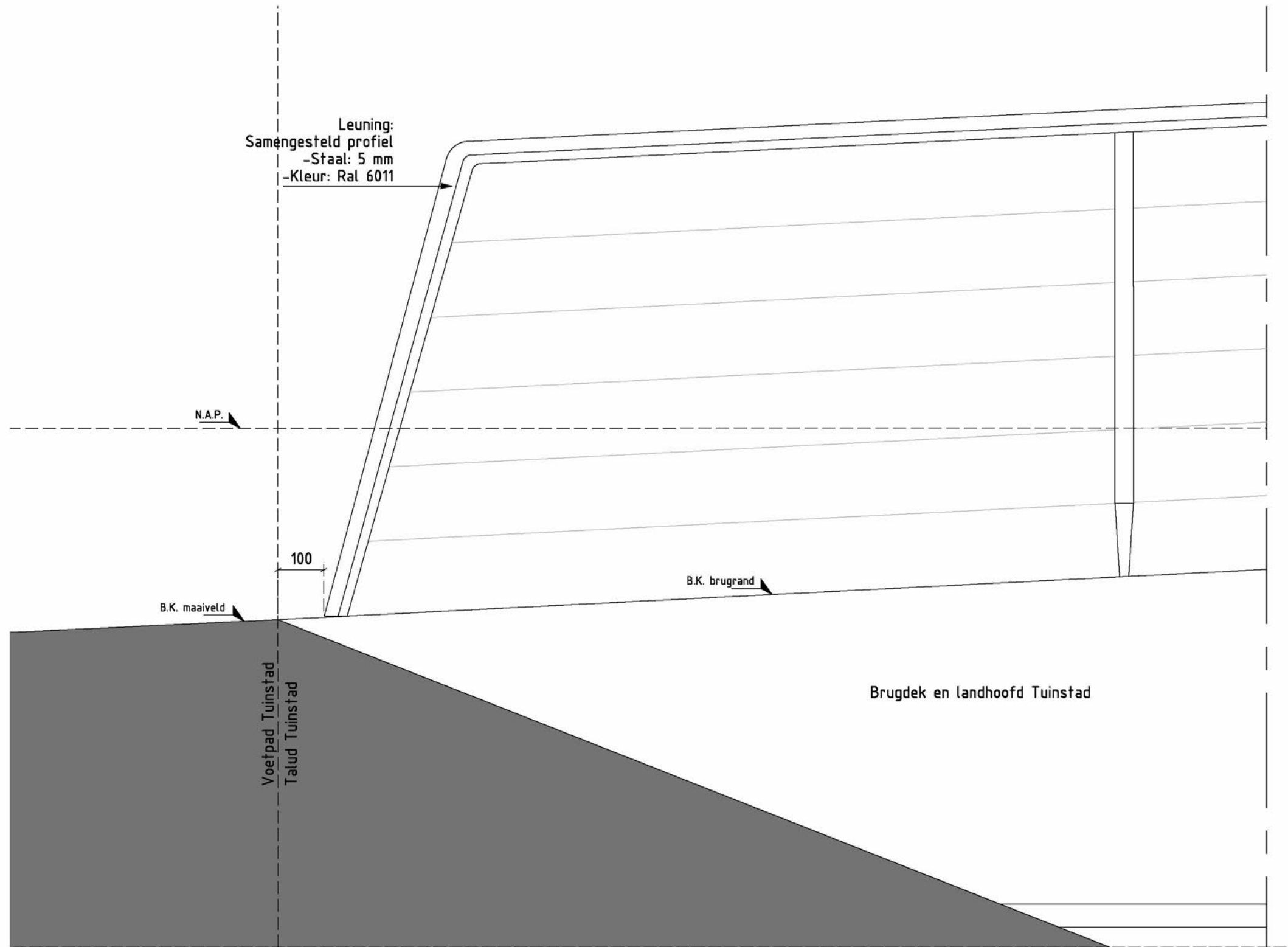


detail A-04 - aanzichten staander
- binnenkant brug
schaal 1-5

- buitenkant brug

DETAILS - brugleuning A-05 - handrail naar maaiveld Tuinstadzijde

schaal 1-10

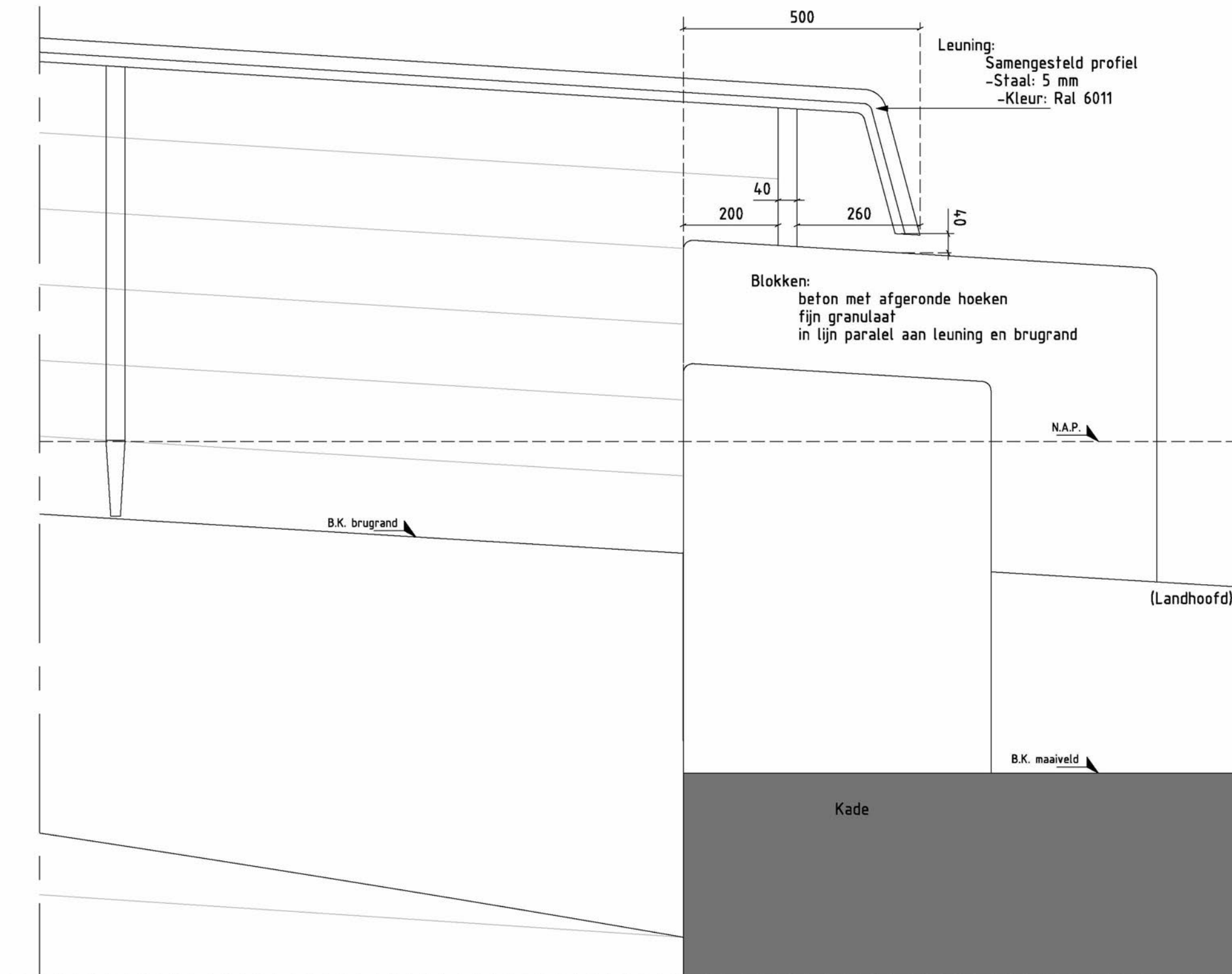


DETAILS - brugleuning A-01 - handrail en blok CNW-zijde

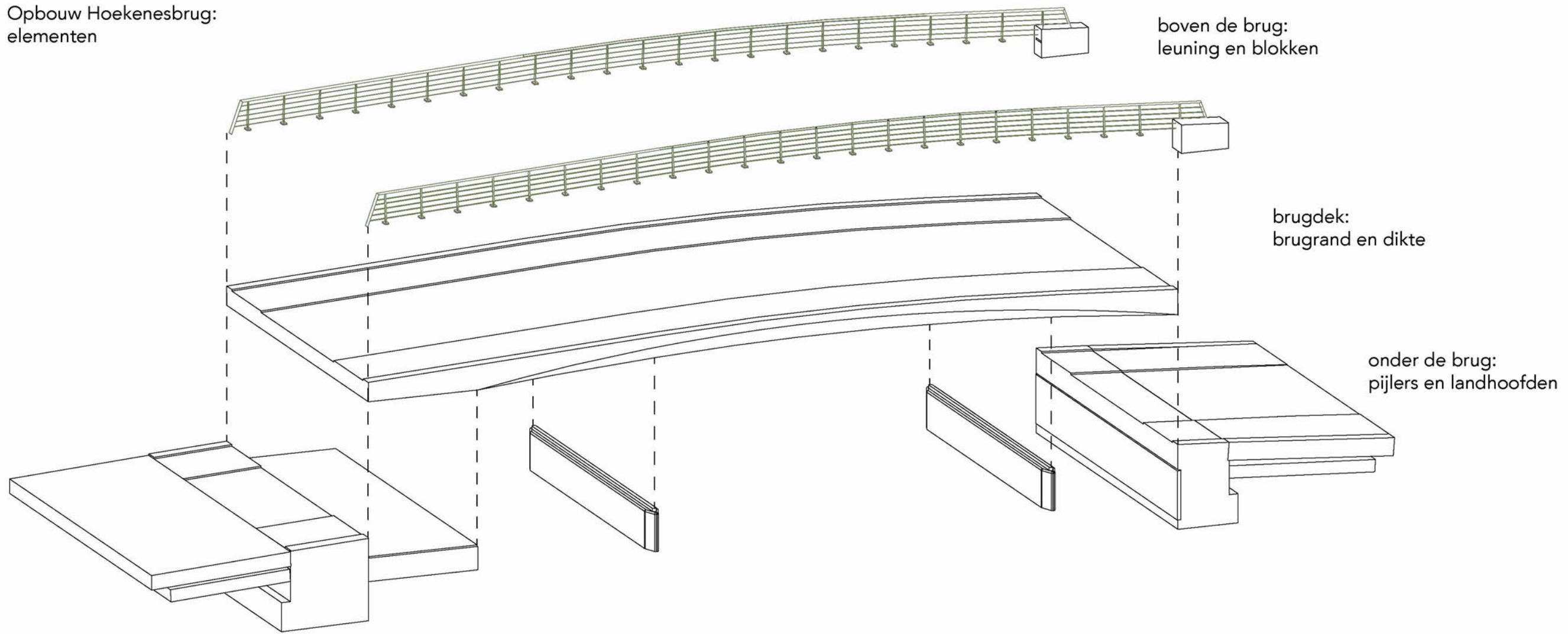
schaal 1-10

maatvoering doorzetten handrail voor beide bruggen

(voorbeeld bij blok aan grachtzijde bij Hoekenesbrug)



Opbouw Hoekenesbrug:
elementen



Aanzicht vanaf maaiveld Tuinstadzijde

HOEKENESBRUG - impressies



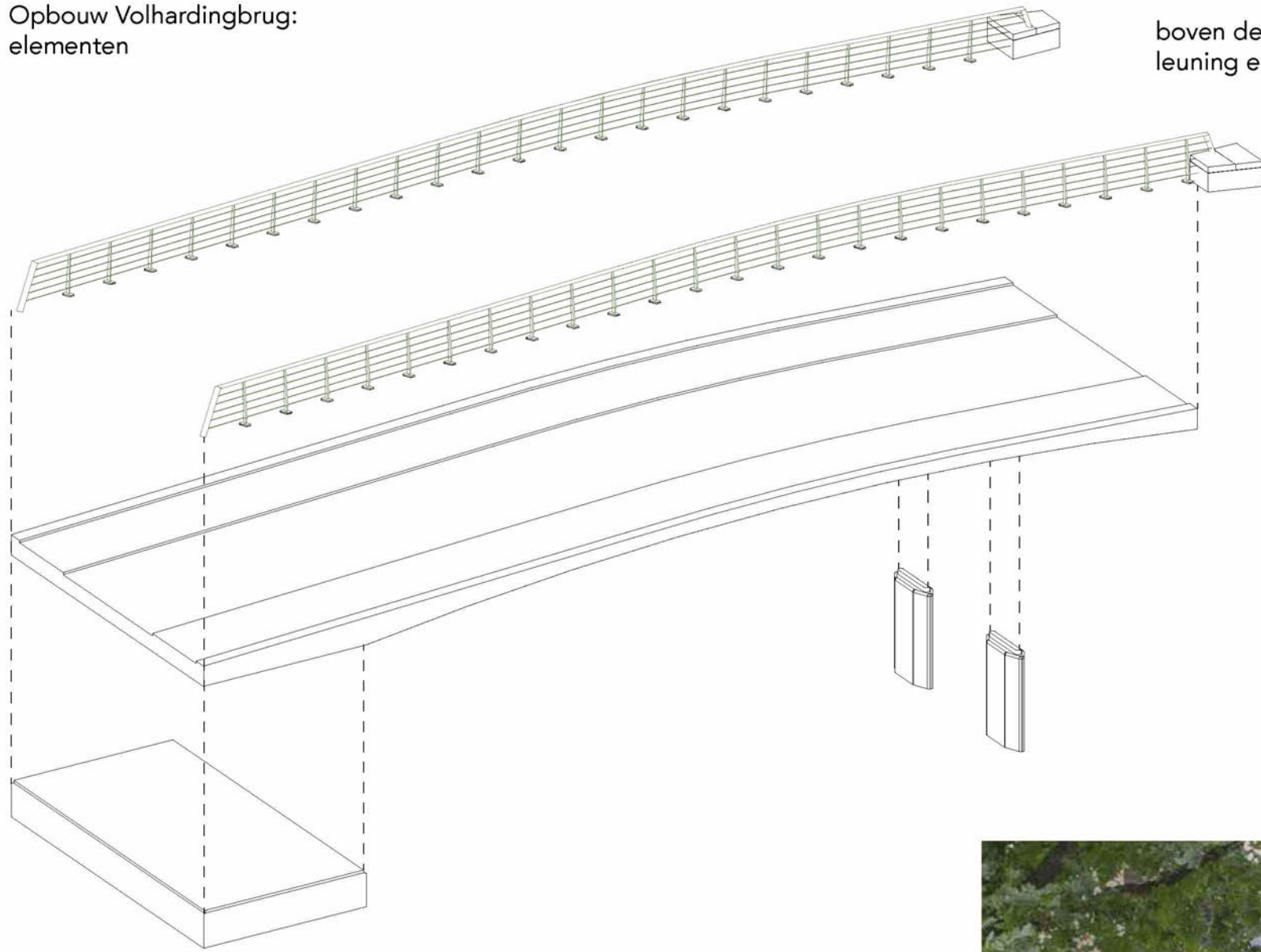
Aanzicht vanaf Hoekenesgracht



5.1.2.e

Aanzicht vanaf embattement

Opbouw Volhardingbrug:
elementen



boven de brug:
leuning en blokken

brugdek:
brugrand en dikte

onder de brug:
pijlers en landhoofden



Aanzicht vanaf maaiveld Tuinstadzijde

VOLHARDINGBRUG - impressies



Aanzicht vanaf water in westelijke richting



Aanzicht vanaf kade Centrumzijde



Oplegger Projectgroep Stadscentrum ODP

Onderwerp: Ontwerpwijziging bruggen en oostkop Nieuwe Osdorpergracht

Product: memo (6 april 2023)

Van: 5.1.2.e (5.1.2.e) en 5.1.2.e (5.1.2.e)

Vergadering: 13 april 2023

1. Gevraagd besluit

De Projectgroep wordt gevraagd om in te stemmen met:

- a. het wijzigingsvoorstel voor het schrappen van de twee voetgangersbruggen: Inzetbrug (fase 1) en Geduldbrug (fase 2), en het beter diagonaal inpassen en verbreden van de centraal gelegen Volhardingbrug.
 - b. Het onderzoeken van de mogelijkheden en wenselijkheid van een groen plein/verblijfsplek aan de oostkop van de Nieuwe Osdorpergracht.
-

2. Korte samenvatting

In het vastgestelde DO van de openbare ruimte fase 1 zitten 3 bruggen: de Hoekenesbrug (voor auto's, voetgangers en fietsers t.h.v. de Hoekenes), de Inzetbrug (een voetgangersbrug t.h.v. Inzet) en de Volhardingbrug (een fiets-/voetgangersbrug t.h.v. Volharding). Als onderdeel van het concept SP fase 2 is besloten om het oostelijk deel van de gracht te wijzigen ten opzichte van de gedachten hierover in fase 1. Er is voor gekozen om de gracht in de volle breedte van 20 meter met dezelfde oevers en kades door te trekken en bij de Anslijnstraat te laten beëindigen met een watertrap. Er is ook nog extra voetgangersbrug bedacht ter hoogte van Geduld, om zo maximaal verbindingen over de gracht te creëren.

Nader onderzoek naar de gracht en de bruggen heeft tot een voorstel voor de volgende wijzigingen geleid:

1. Het schrappen van de twee voetgangersbruggen: Inzetbrug (fase 1) en Geduldbrug (fase 2) en beter diagonaal inpassen en verbreden van de centraal gelegen Volhardingbrug
2. Het toevoegen van een groen plein/verblijfsplek aan de oostelijke kop van de gracht.

De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- Afstand bruggen was erg klein door de twee voetgangersbruggen. Ook een constatering die in de CRK van d.d. 14 december 2022 is uitgesproken.
 - De ruimtelijke beleving van de nieuwe gracht komt beter tot zijn recht met minder bruggen;
 - Er wordt meer openbare ruimte gecreëerd bij de Anslijnflat, waar de druk op de openbare ruimte flink toeneemt.
 - Enkele bewoners van de Anslijnstraat hebben de wens uitgesproken om meer groen / verblijfsruimte in dit gebied. Ook komt in de zienswijzen van bewoners de vraag om meer groen regelmatig terug.
-

3. Consequenties voor de kaders (kwaliteit, financiën, planning)

Financiering

- Het schrappen van twee voetgangersbruggen bespaart ca. 5.1.2.b
- Het inkorten van de gracht met 50m scheelt ca. 5.1.2.b

- Nog onbekend is wat het verbreden van de Volhardingsbrug met ca. 2 meter kost. Een uitgebreidere financiële check zal nog gedaan moeten worden, ook t.a.v. reeds verrichte ontwerpkosten. Dit is een van de eerste vervolgstappen na dit besluit.

Ruimtelijke kwaliteit

- Door het schrappen van de twee voetgangersbruggen ontstaan weidere uitzichten over het water van de gracht en komen de watertrappen en zitplek bij het Johan Ammanplantsoen beter tot zijn recht. De beëindiging van deze doodlopende gracht krijgt met een verblijfspleintje meer waarde en betekenis.
- Wat het schrappen van de twee voetgangersbruggen verkeerskundig betekent, zal nog bekeken moeten worden. Verwachting is echter dat dit geen grote gevolgen heeft. De brug ter hoogte van Volharding wordt breder gemaakt om onder andere meer ruimte te bieden aan voetgangers. Een check hierop is één van de vervolgstappen.
- In het profiel van de Anslijnstraat en bij de oostkop van de gracht dient voldoende voetgangers ruimte te komen, omdat deze als looproute tussen het winkelhart/Verhalenhuis en de buurten ten zuiden van Osdorpplein belangrijker wordt

Planning

- Het schrappen van de voetgangersbrug Inzet en het verbreden van de Volhardingsbrug zijn wijzigingen ten opzichte van het vastgestelde DO openbare ruimte fase 1. De nieuwe ontwerpen die voor deze bruggen worden gemaakt zijn echter ook wijzigingen ten opzichte van het vastgestelde DO openbare ruimte en kunnen daarin meegenomen worden.

4. Risico's voor de kaders (kwaliteit, financiën, planning)

Kosten

- Nog nader te onderzoeken, zie vervolgstappen.

Participatie/communicatie

- Voor het schrappen van de bruggen zal goed gecommuniceerd moeten worden met de omgeving en belanghebbenden. Mogelijk vind een deel van de bestaande bewoners het schrappen van de westelijke voetgangersbrug en het iets verbreden van de centrale fiets-/voetgangersbrug géén goed idee. Anderzijds kan het geluidsoverlast verminderen in de omgeving van de bruggen die verdwijnen. Looproutes kunnen mogelijk iets langer worden afhankelijk van de bestemming. Eventuele klachten hierover zullen moeten blijken in een bijeenkomst met de omwonenden en belanghebbenden van de gracht en bruggen. Het voornemen is een bijeenkomst te plannen voor juni 2023. Een van de vervolgstappen na dit besluit is om hiervoor een participatieplan uit te werken.

5. Interne afstemming

Interne instemming heeft plaatsgevonden met

- het R&D-ontwerpersatelier
- IB (projectleider),
- Planeconomen en projectleider G&O,
- Omgevingsmanagement en communicatie.

Interne afstemming met een RO jurist moet nog plaatsvinden.

6. Communicatie intern en extern

Extern: Indien de projectgroep instemt met beide voorstellen zal op korte termijn:

- Een communicatie / omgevingsaanpak zal opgesteld moeten worden voor het organiseren van een participatiebijeenkomst. Hierover heeft reeds een eerste gesprek plaatsgevonden. De inrichting van de ruimte aan de kop van de gracht leent zich goed voor een participatietraject, waar het schrappen van de bruggen meer informatieve mededelingen zijn.
- Wijzigingen met waternet bespreken.

Intern is nog afstemming vereist met V&OR, nautisch beheer, beheer. Dit vindt plaats via de projectstructuur van het project Gracht en Bruggen.

7. Vervolg

Na akkoord projectgroep over het schrappen van de twee voetgangersbruggen gelden voor het verwijderen van de brug in fase 1 de volgende vervolgstappen:

- | | |
|--|-------|
| - Financiële check | April |
| - Planningscheck | April |
| - Verkeerskundige check | April |
| - De wijzigingen bespreken met de Ambtelijk Opdrachtgever. | April |
| - De wijzigingen en het voorgenomen vervolgtraject voorleggen aan het DB van stadsdeel Nieuw-West. | Mei |
| - De communicatie/participatieaanpak uitwerken | Mei |
| - PVE Gracht en Bruggen bijwerken | Mei |
| - Daarna kunnen de ontwerpers van bruggen en openbare ruimte verder met de ontwerpen. | Juni |
| - Behandeling in de CRK | Juni |
| - Participatiebijeenkomst over nieuwe inrichting Gracht en Bruggen (in ieder geval voor fase 1) | Juni |
| - Ontwerp openbare ruimte uitwerken naar VO en DO niveau | ... |
| - Wijziging opnemen in het DO openbare ruimte Osdorpplein en vaststellen in het DB stadsdeel Nieuw-West. | ... |

T.a.v. de wijzigingen in het fase 2 deel (vervallen voetgangersbrug en het onderzoeken van de beëindiging van de gracht en de inrichting van een groen plein / verblijfsruimte, moet ook gedacht worden aan de volgende vervolgstappen.

- Bespreken aanpassingen met Ambtelijk Opdrachtgever.
- Planning opstellen.
- Varianten uitwerken.
- Participatiebijeenkomst.
- Verder uitwerken ontwerp openbare ruimte naar VO en DO niveau.
- Aanpassing definitieve Stedenbouwkundig Plan (SP van Stadscentrum Osdorpplein / investeringsnota fase 2.
- De wijziging in het SP/investeringsnota wordt als onderdeel meegenomen voor

instemming bij wethouder Van Dantzig (staf) en het College van B&W.

8. Bijlagen

Memo wijzigingsvoorstel l.v.-bruggen en oostelijke kop Nieuwe Osdorpergracht d.d. 7-4-2023.



Concept-Oplegger Projectgroep Stadscentrum ODP

Onderwerp: *Gracht en Bruggen: Aanpak*

Product: *Memo*

Van: 5.1.2.e

Vergadering: *22 september 2023*

1. Gevraagd besluit

De Projectgroep wordt gevraagd in te stemmen met het gefaseerd realiseren van de Nieuwe Osdorpergracht en bijbehorende bruggen, waarbij eerst de Hoekenesbrug en de gracht tot aan de Volhardingsbrug worden aangelegd en in een later stadium, de Volhardingsbrug en rest van de gracht .

2. Korte samenvatting

In dit memo worden vier scenario's beschreven voor de mogelijkheden van een versnelde aanleg van de Nieuwe Osdorpergracht, de Hoekenesbrug en de Volhardingsbrug: het oorspronkelijke scenario dat nu in de planning staat (de nulvariant) en drie alternatieven: 1a, 1b en 1c.

Om de gracht of een gedeelte van de gracht zo snel mogelijk te kunnen aanleggen, wordt **Optie 1A** geadviseerd: Aanleg Hoekenesbrug en gracht tot locatie Volhardingsbrug, tegelijk met de bouw van MIX, SuHa 2c en Bladergroen.

Optie 1A Scope van Hoekenesbrug tot locatie Volhardingsbrug
 Gelijk met uitvoering Mix, SuHa 2c en Bladergroen

Bij een keuze voor optie 1A kan het snelst met de uitvoering worden gestart. Daar de scope beperkt is, kunnen de voorbereidingen snel worden getroffen en kan de inkoop vlot worden geregeld. Door de bescheiden scope en de afwezigheid van omgevingsprojecten in de directe nabijheid, is de uitvoering ook goed te managen. Ook de overlast voor de omgeving is gelimiteerd. Kortom, met deze optie kan het vlugst worden voldaan aan de verwachtingen van de bewoners. Daartegenover staat wel dat voor de Volhardingsbrug en het tweede deel van de gracht opnieuw kosten moeten worden gemaakt. Met een eerste inschatting wordt uitgaan van 5.1.2.b voor proces-, aanbestedings- en opstartkosten plus 5.1.2.b voor de te plaatsen damwand t.h.v. de locatie Volhardingsbrug.

Nuloptie Scope van Hoekenesbrug tot kop van de gracht *nadat* Mix, SuHa 2c en Bladergroen zijn opgeleverd, zoals nu in de planning staat.

Bij een keuze voor de nuloptie laat de aanleg van de gracht en de bruggen het langst op zich wachten. De start is dan op zijn vroegst in 2030. Daartegenover staat dat de kosten lager uitvallen dan bij de andere opties door eenmalige proces-, aanbestedings- en uitvoeringskosten. De overlast voor de omgeving blijft enigszins beperkt door alleen de uitvoering van gracht en bruggen. Echter, tegen die tijd zijn de woningen van MIX, SuHa 2c en Bladergroen opgeleverd. Dat betekent dat er veel meer bewoners overlast zullen ervaren.

Optie 1B Scope van Hoekenesbrug tot en met Volhardingsbrug.
Gelijk met uitvoering Mix, SuHa 2c en Bladergroen

Voor deze optie zal Antea de planning nog verder uitwerken. Vooral nog wordt uitgegaan van een snelle start, begin 2026. Het is wel twijfelachtig of dit voor de gemeente en de kabels- en leidingbedrijven haalbaar is. Financieel heeft deze optie gevolgen vanwege de grote inzet voor de voorbereiding, de directievoering en het toezicht door de dichtbij elkaar gelegen Volhardingsbrug en SuHa 2c. Daarnaast moeten voor het tweede deel van de gracht opnieuw kosten worden gemaakt. Met een eerste inschatting wordt uitgegaan van 5.1.2,b voor proces-, aanbestedings- en opstartkosten plus 5.1.2,b voor de te plaatsen damwand t.h.v. de locatie Volhardingsbrug. De overlast voor de omgeving zal kort en hevig zijn.

Optie 1C Scope van Hoekenesbrug tot de kop van de gracht.
Parallel met uitvoering Mix, SuHa 2c en Bladergroen

Bij deze optie wordt ook uitgegaan van een snelle start met de uitvoering: begin 2026. Evenals bij 1B geldt de vraag of dit voor de gemeente en de kabels- en leiding-bedrijven haalbaar is. Wat de financiën betreft is er een groot risico. Door de afhankelijkheid van de omgevings-projecten, is er een reële kans op minderwerkderiving. Op basis van een aanneemsom van 5.1.2,b kan deze uitkomen op een bedrag van 5.1.2,b. Daar komen nog bij de geschatte extra kosten van 5.1.2,b voor directievoering en toezicht vanwege de parallelle uitvoering van de projecten. Bij deze variant zal de overlast voor de omgeving erg groot zijn. Denk hierbij aan veel bouwverkeer, in het bijzonder voor de Nicolaas Anslijnstraat, en veel geluids-overlast.

3. Consequenties voor de kaders (kwaliteit, financiën, planning)

Alle opties hebben gevolgen voor financiën en planning. Deze worden per optie toegelicht in de memo.

4. Risico's voor de kaders (kwaliteit, financiën, planning)

Alle opties hebben risico's voor financiën en planning. Deze worden per optie toegelicht in de memo.

5. Interne afstemming

Met overall projectmanager 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 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e en 5.1.2,e 5.1.2,e

6. Communicatie intern en extern

Als de projectgroep instemt met de keuze voor scenario 1a en het verder uitwerken van scenario 1c, zullen deze met de daarbij in te zetten partijen verder worden afgestemd. N.a.v. de uitwerking van het ontwerp, tijdspad, risico's, etc. kan het gekozen scenario verder worden uitgewerkt.

7. Vervolg

N.a.v. de uitwerking van het ontwerp, tijdspad, risico's, etc. zullen de stakeholders daarbij worden betrokken: G&O, V&OR, Planeconoom, Planners en Ambtelijk Opdrachtgever en de leden van de projectgroep.

8. Bijlage

- Concept Memo gracht en bruggen d.d. 15.09.2023



Memo

Wijzigingsvoorstel langzaamverkeerbruggen en oostelijke kop Nieuwe Osdorpergracht

Aan Projectgroep Stadscentrum Osdorpplein
Van **5.1.2.e** (**5.1.2.e**), **5.1.2.e** (**5.1.2.e**)
Cc projectgroepleden
Betreft Wijzigingsvoorstel langzaamverkeerbruggen en oostelijke kop Nieuwe Osdorpergracht
Datum 7 april 2023

Deze memo is ter bespreking in de Projectgroep Stadscentrum Osdorpplein op 13 april 2023

Aanleiding

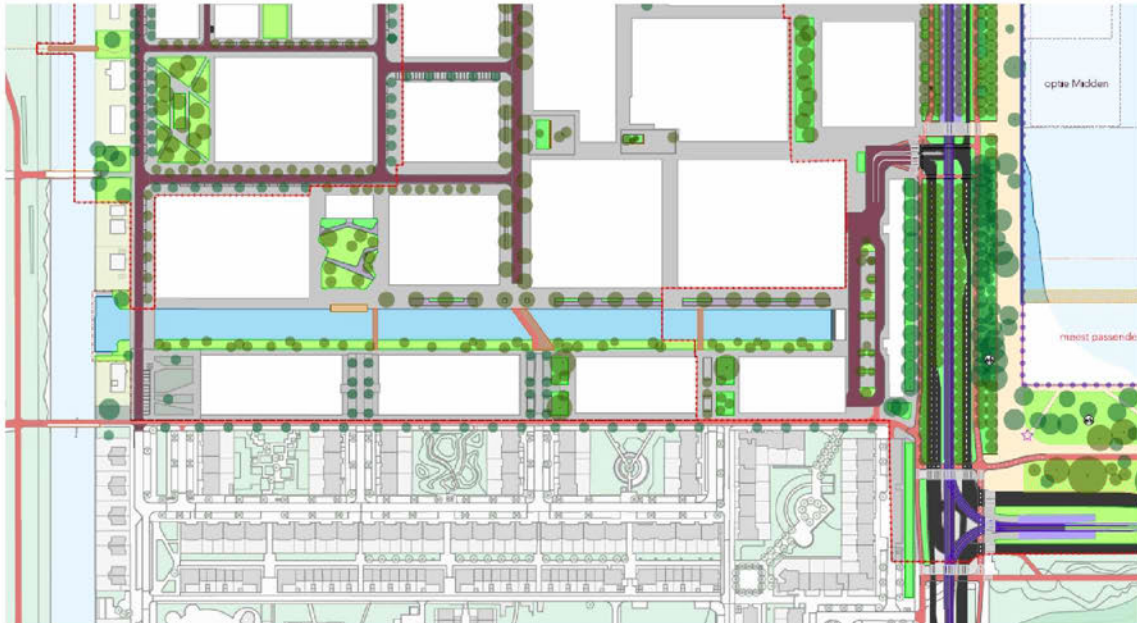
De Nieuwe Osdorpergracht wordt een nieuwe hoogwaardige openbare ruimte van formaat aan de zuidzijde van het Stadscentrum Osdorpplein. Ze kent een asymmetrisch profiel met een groene oever en natuurlijke onder-water-oever aan de zuidzijde en een harde kade met speel- en kunstelementen aan de noordzijde. De oevers zijn autovrij (voetgangersgebied) en krijgen bomen. In het vastgestelde DO van de openbare ruimte fase 1 zitten 3 bruggen: de Hoekenesbrug (een autobrug t.h.v. Hoekenes), de Inzetbrug (een voetgangersbrug t.h.v. Inzet) en de Volhardingbrug (een fiets-/voetgangersbrug t.h.v. Volharding).

Als onderdeel van het concept SP fase 2 is besloten om het oostelijk deel van de gracht te wijzigen ten opzichte van de gedachten hierover in fase 1. Er is voor gekozen om de gracht in de volle breedte van 20 meter met dezelfde oevers en kades door te trekken en bij de Nicolaas Anslijnstraat te laten beëindigen met een watertrap. Er is ook een extra voetgangersbrug ter hoogte van Geduld in de vorm van de Geduldbrug, om zo maximaal verbindingen over de gracht te creëren.

Er zijn twee aanleidingen waarom het overall-ontwerp van de Nieuwe Osdorpergracht en de bruggen nog eens tegen het licht is gehouden:

- Een advies van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit waarin het aantal bruggen ter discussie werd gesteld (de bruggen liggen wel erg dicht bij elkaar).
- Signalen uit de omgeving: In een zienswijze van een bewoners van de Anslijnflat wordt gesteld dat er door de bouw van Bladergroen in die omgeving wel erg veel groen en verblijfskwaliteit (plantsoentje en trapveldje) verdwijnt. Daarnaast vinden meerdere indieners van zienswijzen meer in algemene zin dat het gebied om meer groen en verblijfsplekken in de openbare ruimte vraagt.

Dit is aanleiding geweest voor het ontwerpteam om nog eens goed naar het ontwerp van gracht en bruggen te kijken. Dit heeft tot een wijzigingsvoorstel geleid.

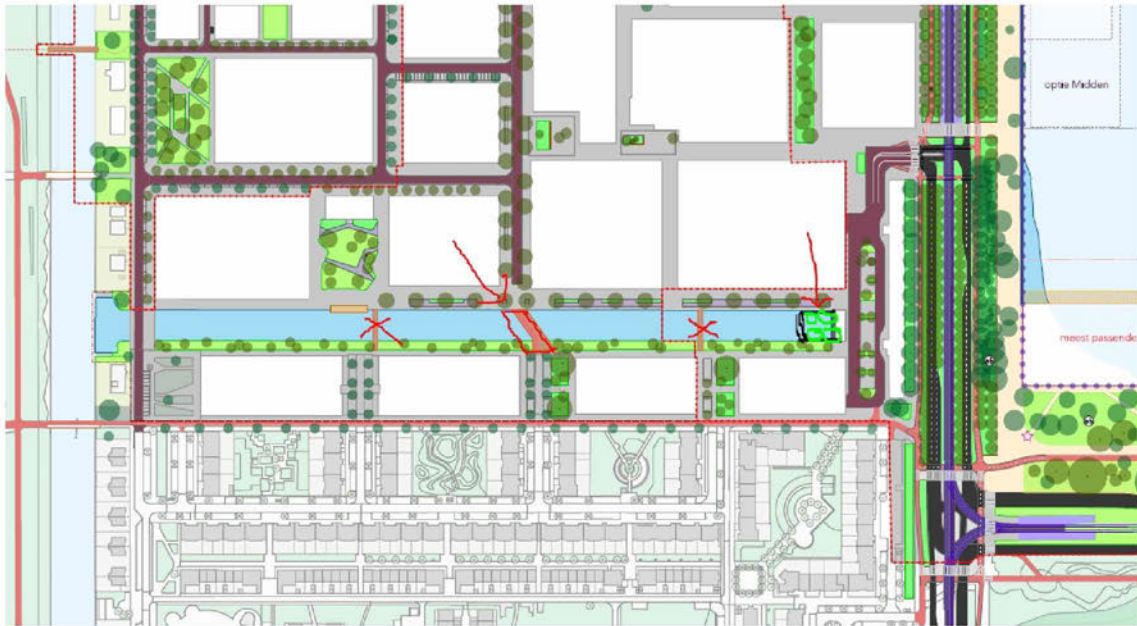


Uitsnede Plankaart openbare ruimte Stadscentrum Osdorpplein fase 2, met de Nieuwe Osdorpergracht en de bruggen eroverheen.

Wijzigingsvoorstel

Nader onderzoek naar de gracht en de bruggen heeft tot een voorstel voor de volgende wijzigingen geleid:

1. het schrappen van de twee voetgangersbruggen: Inzetbrug (fase 1) en Geduldbrug (fase 2), én het beter diagonaal inpassen en verbreden van de centraal gelegen Volhardingbrug.
2. Het onderzoeken van de mogelijkheden en wenselijkheid van een groen plein/verblijfsplek aan de oostkop van de Nieuwe Osdorpergracht.



Uitsnede Plankaart openbare ruimte Stadscentrum Osdorp plein fase 2, met daarin de voorgestelde wijzigingen aangeduid.

Argumenten

De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

Beleving water

- de ruimtelijke beleving van de nieuwe gracht komt beter tot zijn recht met minder bruggen. Dit advies is ook meegegeven door de CRk
- de Inzetbrug verstoort het uitzicht (en verblijfsklimaat) vanaf de zitplek/het terras aan de gracht ter hoogte van het J. Ammanplantsoen;

Afstand bruggen is (extreem) klein door de twee voetgangersbruggen

- de afstand tussen Hoekenesbrug en Volhardingbrug wordt dan ca 270 meter en de afstand tussen Volhardingbrug en oostkop van de gracht wordt dan ca 205 meter; dit sluit prima aan bij de gemiddelde afstand tussen de bruggen van 220 meter bij bijvoorbeeld de negen straatjes in het historisch centrum van de stad;
- de twee voetgangersbruggen waren met 1,50m doorloopbreedte sowieso te smal (zou min. 1,80 doorloopbreedte moeten zijn)
- verwacht wordt dat hier ook fietsers en scooters overheen zullen gaan wat extra overlast kan geven.

Mooi groen pleintje op Oostkop gracht

- Met een pleintje van 30 x 20m aan de Oostkop van de gracht wordt tegemoet gekomen aan de wensen van omwonenden voor meer verblijfsplekken
- Met een groene inrichting (samen met bewoners Anslinflat) kan ook extra groen worden gemaakt; dit past ook in het schaakbord aan pleintjes in Osdorp plein; gezien kan worden of aan het pleintje ook watertrappen of gewoon een hoge kade

- De ca 30 x 20 meter aan water dat er op de kop van gracht verdwijnt is niet nodig voor de watercompensatie (we hebben enige marge).

Consequenties

Volhardingbrug schuin, goed leggen en verbreden

- de Volhardingbrug dient –ter compensatie van het verlies van de twee voetgangersbruggen– breder te worden, zodat de voetganger daar comfortabeler kan oversteken en geen last heeft van de fietsers en scooters; verwacht wordt dat een verbreding van ca.2 meter voldoende is, maar dit dient nog uitgewerkt te worden; (de centrale Volhardingbrug blijft schuingelegen vanwege het maximale hellingspercentage van 4%, maar wordt wel zo ontworpen dat er geen knik meer in de brug zit en de aansluitingen op de aanliggende straten “natuurlijker” wordt;)

Anslijnstraat en kop gracht wordt als looproute belangrijker

- In het profiel van de Anslijnstraat en bij de oostkop van de gracht dient voldoende voetgangers ruimte te komen, omdat deze als looproute tussen het winkelhart/Verhalenhuis en de buurten ten zuiden van Osodrppelein belangrijker wordt

Kosten

- Het weghalen van de twee voetgangersbruggen en het inkorten van de gracht voor een groene verblijfsruimte bespaart ca. ^{5.1.2.b} Waarvan ca ^{5.1.2.b} in fase 1, wat een verbreding van de Volhardingsbrug (fase 1) betekent, moet nog onderzocht worden.

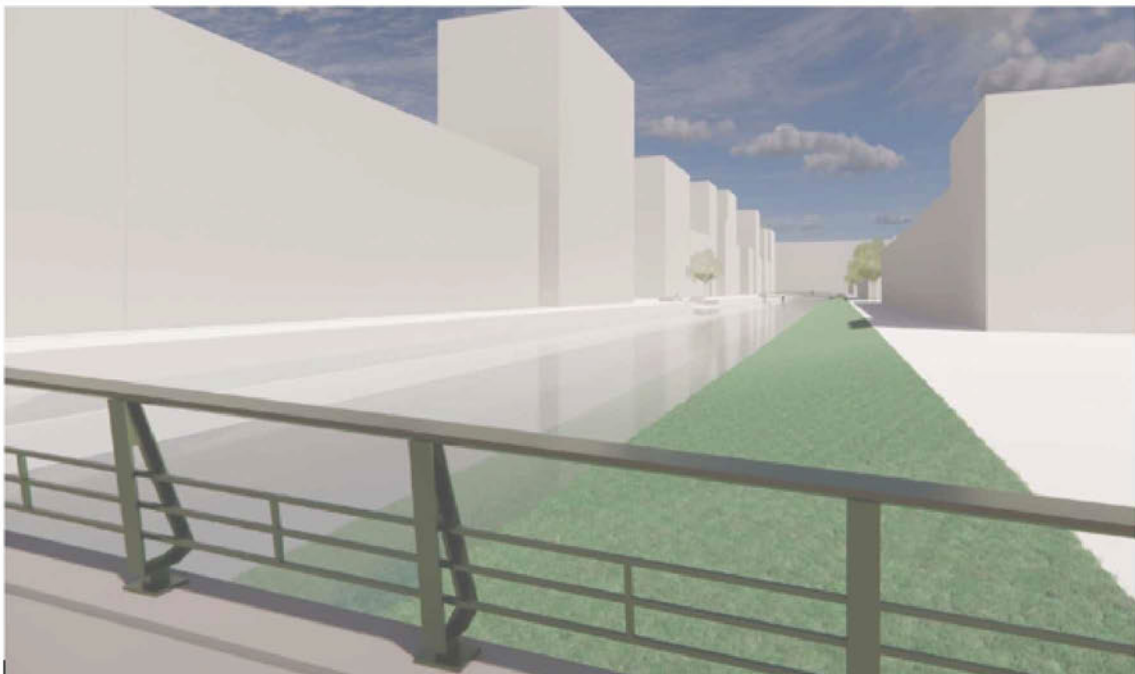
Participatie

- Over de wijziging van het fase 1 deel zal goed gecommuniceerd moeten worden met bestaande bewoners.
- De inrichting van het groene pleintje aan de kop van de gracht leent zich goed voor een participatietraject waarin verschillende ontwerpvarianten worden ingebracht; een en ander gekoppeld aan communicatie/participatie over de herinrichting van de Anslijnstraat.
- De wijziging zal ook verwerkt moeten worden wordt in het definitieve SP/Investeringsnota.

Bijlage:

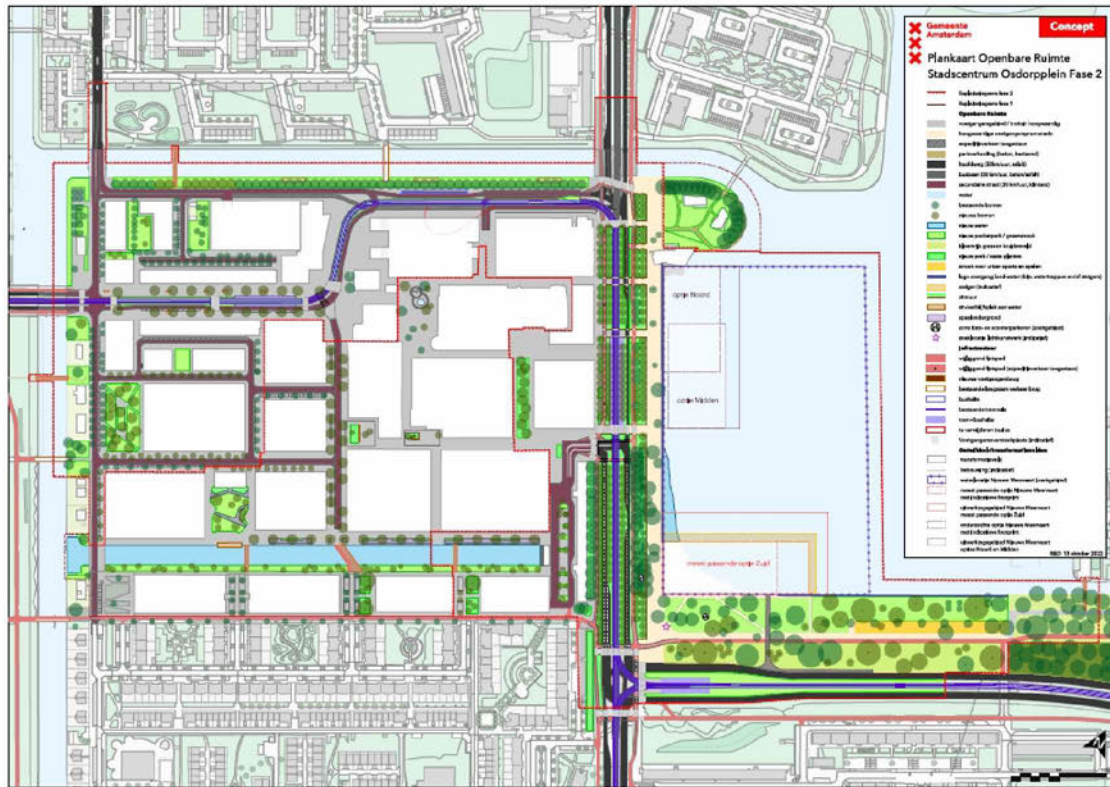


Zicht vanaf Volhardingsbrug naar Hoekensbrug (zonder voetgangersbruggen)



Zicht vanaf Hoekensbrug richting Anslinflat (zonder voetgangersbruggen)

Bijlage:

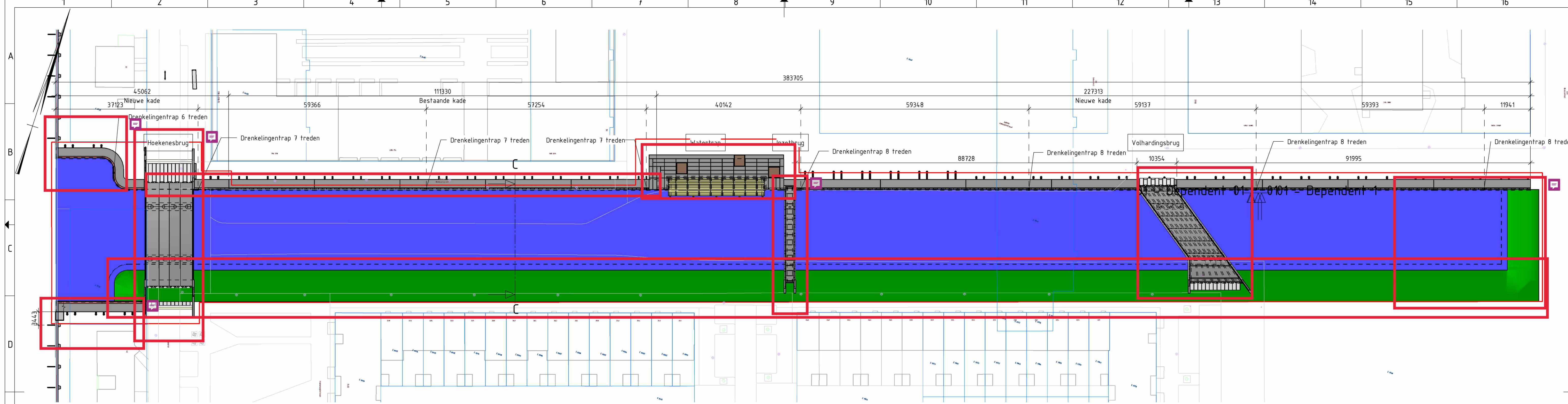


Concept Plankaart Openbare Ruimte Stadscentrum Osdorpplein Fase 2 (uit concept SP, 2022)

Synthesekaart inrichting openbare ruimte Centrum Nieuw West - Definitief Ontwerp

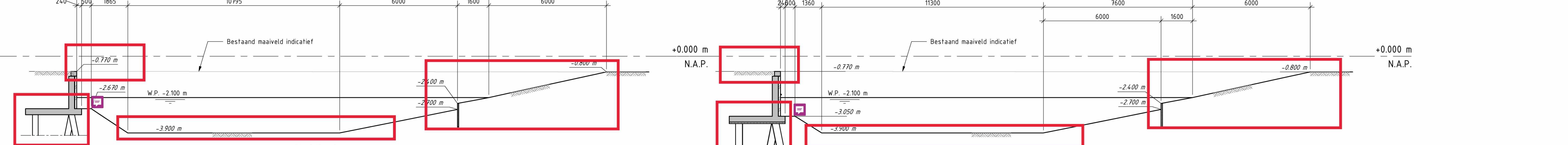


DO inrichting openbare ruimte Centrum Nieuw West (2019)



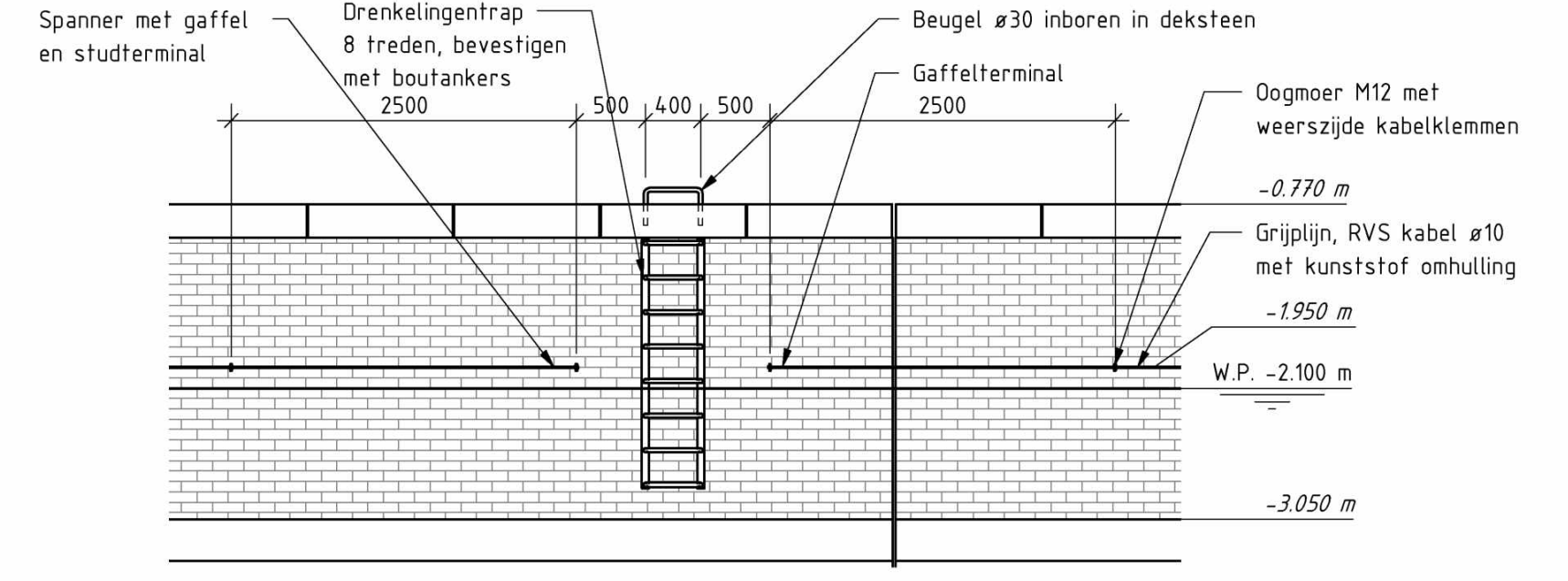
Project totaal

schaal: 1 : 500



Doorsnede tpv bestaande kade

schaal: 1 : 100



Detail Drenkelingenladder

schaal: 1 : 50

Doorsnede tpv nieuwe kade

schaal: 1 : 100

1	Tweede uitgave				22-06-2021
Revisie	Omschrijving	Gewijzigd door	Gewijzigd voor	Datum	
opdrachtgever					
Gemeente Amsterdam - Nieuw West					
project					
Nieuwe Osdorpergracht					
omschrijving					
Project overzicht - Nieuwe Situatie Bovenaanzicht					
documentstatus		documentversie			
Definitief		1			
formaat 420x841 schaal As indicated fase DO discipline 1 bladnr. 1 van 1					
projectnummer / tekeningnummer 5123					

Planningsmijlpalen bruggen & gracht

19-10-2023

Wat	Wanneer	Wie	Opmerkingen
Inkoopstrategie vastgesteld	19-10-2023	IB	Inkoopstrategie aanbesteding
VO bruggen en gracht vastgesteld in PG Osdorplein	31-10-2023	R&D	
Informatiebijeenkomst	November 2023	G&O	
DB akkoord op VO bruggen en gracht	12-12-2023	G&O	Risico: nautisch beheer eist dat we naar B&W moeten
Overdracht VO van R&D – IB	12-12-2023	R&D + IB	
DO gereed	November 2024	IB	
Wenstracé gereed	Juli 2025	IB	
Bestek + contractstukken gereed	Juli 2025	IB	
Start aanvraag omgevingsvergunning	Mei 2025	IB	n.t.b. kan misschien eerder
Omgevingsvergunning onherroepelijk	November 2025	IB	5.1.2.e checkt of er het wenselijk is de vergunning in één keer aan te vragen of niet
Deel 1: Hoekenesbrug + eerste deel gracht			
Gunning aanbesteding deel 1	Maart 2026	IB	Start BR maken + verleggen K&L na gunning aanbesteding. Actie: in afstemming met Antea Group bepalen of dit al eerdere kan (bijv. na omgevingsvergunning onherroepelijk)
Start bouwrijp maken + verleggen K&L	Maart 2026	IB	
K&L verlegd, BR maken gereed	Juli 2026	IB	
Start realisatie Hoekenesbrug incl. gracht	Aug 2026	IB	
Hoekenesbrug incl. gracht gereed	Q4 2027	IB	Inschatting uitvoeringsperiode = ca. 1.5 jaar.
Deel 2 Volhardingsbrug t/m kop gracht			
Start opstellen bestek + contractstukken	Q1 2027	IB	
Start aanbesteding deel 2	Q3 2027	IB	1 jaar voordat Suha 2c/ Bladergroen is opgeleverd
Start realisatie Volhardingsbrug t/m kop gracht	Q3 2028	IB	Nadat Suha 2c/ Bladergroen is opgeleverd
Volhardingsbrug t/m kop gracht gereed	Q4 2029	IB	Inschatting uitvoeringsperiode = ca. 1.5 jaar.

MEMO

Wijzigingen Definitief Ontwerp openbare ruimte Osdorpplein t.a.v. de bruggen over de Nieuwe Osdorpergracht.

12-05-2023

5.1.2.e

Gevraagd besluit:

Kennis te nemen van de voorgenomen wijzigingen van het Definitief Ontwerp openbare ruimte Osdorpplein t.a.v. de bruggen over de Nieuwe Osdorpergracht. Te weten:

1. Nieuwe ontwerpen van de Hoekenesbrug en Volhardingsbrug
2. Het schrappen van de voetgangersbrug Inzetbrug
3. Het beter diagonaal inpassen en verbreden van de centraal gelegen Volhardingbrug met ca. 2.2 meter.

Aanleiding

Als gevolg van nieuwe inzichten, behandelingen in de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK), gewijzigde uitgangspunten en de ontwikkeling van fase 2 wordt een aantal wijzigingen op het (DO) doorgevoerd t.a.v. de bruggen.

Toelichting

Ontwerpen bruggen

Sinds het vaststellen van het ontwerp van de gracht en bruggen in het DO openbare ruimte Osdorpplein in 2019, is er in 2021 een Omgevingsvergunningaanvraag gedaan voor de gracht, kademuren en bruggen. In het kader van de behandeling van de omgevingsvergunning werden de ontwerpen van de kademuren en bruggen voorgelegd aan de CRK. Toen is gebleken dat de ontwerpen, vastgelegd in het DO, niet of onvoldoende vooraf zijn afgestemd met de CRK. De CRK heeft bij de behandeling in december 2021 negatief geadviseerd op de bruggen (de kademuren waren wel akkoord). In overleg met de ambtelijk opdrachtgever is geconstateerd dat het negatieve advies van de CRK dusdanig ingrijpend was dat er besloten is tot het in gang zetten van een nieuw ontwerpproces voor de bruggen. Dit ontwerpproces is inmiddels ver gevorderd en gaat richting afronding van het VO.

Aantal bruggen

In het vastgestelde DO openbare ruimte Osdorpplein (fase 1) zitten 3 bruggen:

- een brug ter hoogte van de straat Hoekenes (in het vervolg Hoekenesbrug) voor auto's, voetgangers en fietsers;
- een brug ter hoogte van de straat Inzet (in het vervolg Inzetbrug) voor voetgangers;
- een brug ter hoogte van de straat Volharding (in het vervolg Volhardingbrug) voor fietsers en voetgangers.

Als onderdeel van het concept Stedenbouwkundig Plan (SP) fase 2 is besloten om het oostelijk deel van de gracht te wijzigen ten opzichte van de aannames die hierover in fase 1 zijn gedaan. Er is voor gekozen om de gracht in de volle breedte van 20 meter met dezelfde oevers en kades door te trekken en bij de Anslijnstraat te eindigen met een watertrap. Hierbij is in het concept SP fase 2 ook een extra brug voor voetgangers ter hoogte van de straat Geduld bedacht (in het vervolg Geduldbrug) om zo maximaal verbindingen over de gracht te creëren.

Op 14-12-22 heeft het CRK in haar behandeling van de Bruggen, geadviseerd het aantal bruggen terug te brengen. Het projectteam heeft, na zorgvuldig te hebben gekeken naar de haalbaarheid en consequenties van dat voorstel, geconstateerd dat het wenselijk is minder bruggen te realiseren. Om de volgende redenen:

- De afstand tussen de 4 bruggen van de Nieuwe Osdorpergracht is erg klein. (Ook een constatering van de CRK van d.d. 14 december 2022.)
- De ruimtelijke beleving van de nieuwe gracht komt beter tot zijn recht met minder bruggen.

Invulling Oostkop Nieuwe Osdorpergracht

In het kader van fase 2 wordt nagedacht over de beëindiging van de Nieuwe Osdorpergracht. In een aantal zienswijzen is de wens uitgesproken voor meer groen /verblijfsruimte in dit gebied. Ook komt in de zienswijzen van bewoners op het Stedenbouwkundig Plan de vraag om meer groen regelmatig terug. Deze behoefte aan meer openbare verblijfsruimte aan de oostkant van de Nieuwe Osdorpergracht waar de druk op de openbare ruimte flink toeneemt wil de projectgroep daarom onderwerp maken van een participatietraject.

Voorgestelde wijzigingen

Bovengenoemde ontwikkelingen leiden tot de volgende voorgestelde wijzigingen op het DO openbare ruimte Osdorpplein (fase 1):

1. Nieuwe ontwerpen van de Hoekenesbrug en Volhardingbrug.
2. Het schrappen van de voetgangersbrug: Inzetbrug (fase 1)
3. Het beter diagonaal inpassen en verbreden van de centraal gelegen Volhardingbrug met ca. 2.2 meter.

In het Stedenbouwkundig plan Stadscentrum Osdorpplein (fase 2), zullen, na akkoord van de wethouder, de volgende wijzigingen worden doorgevoerd:

4. Het schrappen van de Geduldbrug.
5. Het middels participatie komen tot een ontwerp voor de kop van de gracht. Wat kan betekenen dat het (deels) gracht blijft, of wat kan resulteren in bijvoorbeeld een groen plein/ verblijfsplek aan de oostelijke kop van de gracht.

Vervolgstappen

Op basis van de hierboven genoemde wijzigingen zal er voor de hele Nieuwe Osdorpergracht en de twee bruggen een nieuw Ontwerp openbare ruimte Gracht en Bruggen worden gemaakt. Hierin is zowel fase 1 als fase 2 in verwerkt. Onderstaande vervolgstappen laten zien hoe dit proces verder gebracht wordt.

- Afronden VO
- Behandeling VO in CRK
- Vaststelling VO
- Informatiebijeenkomst organiseren
- Uitwerken DO tbv uitvoering

Planning

De uitvoering van de gracht is door omstandigheden erg vertraagd. We onderzoeken of de realisatie gefaseerd kan plaatsvinden zodat het westelijk deel van de gracht eerder aangelegd kan worden. Wanneer we een nieuwe realistische planning hebben, zal hierover nog gecommuniceerd moeten worden met de buurt. Hierover komen we nog terug.

Communicatie en omgevingsmanagement

- **Informereren gewijzigd ontwerp Bruggen**

Voorafgaand aan het vaststellen van het DO openbare ruimte Osdorpplein (2019) heeft er participatie en inspraak plaatsgevonden. Ten opzichte van dit ontwerp gaat er nu een aantal wijzigingen plaatsvinden. Daarom is het belangrijk de omgeving en stakeholders op korte termijn te informeren over de volgende zaken:

- De nieuwe ontwerpen van de bruggen t.o.v. wat is vastgesteld in het Definitief Ontwerp openbare ruimte Osdorpplein (2019)
- Minder bruggen (met name het schrappen van de Inzetbrug t.o.v. wat is vastgesteld in het Definitief Ontwerp openbare ruimte Osdorpplein (2019).
- De nieuwe planning. Bij de bewoners van de SuHa 1 blokken is de verwachting gewekt dat ze aan een gracht zouden komen wonen. Dat gaat alleen nog jaren duren. We moeten de nieuwe en realistische planning communiceren en hierbij aangeven waarom het langer duurt.
- Daarnaast willen we de omgeving alvast informeren dat ze mee mogen denken over de invulling van de Oostkop van de Nieuwe Osdorpergracht en de Anslijnstraat.

Deze boodschap willen we op de volgende manieren delen:

- Informatiebijeenkomst voor omwonenden en andere belanghebbenden (uitnodigen per mail/brief).
- Vernieuwingskrant huis-aan-huis verspreiden met een artikel hierover
- Website amsterdam.nl/osdorpplein
- Digitale nieuwsbrief Osdorpplein

- **WOB verzoek**

In april 2022 is er door een buurtbewoner een WOB verzoek ingediend aangaande de Volhardingbrug. Aanleiding hiervoor was, dat deze persoon zich zorgen maakte over overlast van scooters op de Volhardingbrug voor de omwonenden. Dat verzoek is afgehandeld.

- **Participatieproces Oostkop Nieuwe Osdorpergracht en Nicolaas Anslijnstraat (Fase 2)**

De inrichting van dit deel van de openbare ruimte (fase 2) maakt geen deel uit van het Ontwerp openbare ruimte Gracht en Bruggen, maar wordt onderdeel van het Ontwerp openbare ruimte voor de Nicolaas Anslijnstraat. Dit ontwerp wordt verder uitgewerkt na vaststelling van het Investeringsbesluit fase 2. Ook de inrichting van de Nicolaas Anslijnstraat maakt hier onderdeel van uit. De participatie over de invulling van de Oostkop van de Nieuwe Osdorpergracht en de Nicolaas Anslijnstraat start daarom sowieso niet eerder dan begin 2024. Het kan ook wenselijk zijn om wat langer te wachten met de participatie zodat ook de nieuwe bewoners van de blokken MIX, SuHa2C en Bladergroen betrokken kunnen worden.

Voordracht voor het DB Nieuw-West van 05 november 2019

Ruimtelijke Ordening (30)

Openbare Ruimte en Groen (24)

Bo

Onderwerp

Definitief ontwerp openbare ruimte CNW

Het dagelijks bestuur Nieuw-West besluit

1. In te stemmen met het definitief ontwerp voor de openbare ruimte van het projectgebied Centrum Nieuw-West fase 1, als weergegeven in bijlage 1 bij dit voorstel en daarmee de uitvoering van het definitief ontwerp mogelijk te maken.
2. In te stemmen met de wijziging van de materialisatie van de basisvloer van natuursteen naar beton met natuursteen-topping.
3. Kennis te nemen van de bij het definitief ontwerp van de openbare ruimte horende raming, inclusief beheerkostentoets, als weergegeven in bijlage 2 bij dit voorstel.
4. De onder beslispoint 3 genoemde raming kabinet te behandelen

Kernboodschap

De vernieuwing van Centrum Nieuw-West is in volle gang. Veel nieuwe woningen, winkels en voorzieningen zijn inmiddels opgeleverd of in aanbouw. De volgende stap is de transformatie van de openbare ruimte. Met het definitief ontwerp is de inrichting van de openbare ruimte van Centrum Nieuw-West vastgelegd en dit zorgt ervoor dat de openbare ruimte straks aansluit bij de nieuwe ontwikkelingen en bestaande gebouwen. Het DB heeft kennis genomen van het definitief ontwerp en de daarbij horende inrichtings- en beheerkosten. Verwachting is dat het definitief ontwerp bij een positief besluit van het DB vanaf het eerste kwartaal van 2021 tot uitvoering kan worden gebracht.

Bestuurlijke achtergrond

In 2005 is het Vernieuwingsplan Centrum Nieuw-West vastgesteld als kader voor de planontwikkeling, gevolgd in 2007 door het "Regieplan Centrum Nieuw-West". In deze documenten zijn de uitgangspunten vastgelegd om het bestaande winkelgebied Osdorpplein, de daar omliggende woongebieden en de oever aan de Sloterplas te vernieuwen door zowel stedelijke voorzieningen als woningen toe te voegen. Op 26 juni 2013 is het bestemmingsplan 'Osdorpplein en omgeving' vastgesteld door het dagelijks bestuur van stadsdeel Nieuw-West, waarna voor de verschillende deelgebieden investeringsbesluiten zijn genomen en bijbehorende grondexploitaties zijn vastgesteld.

Eind 2017 zijn Eigen Haard en Stadgenoot gestart met de bouw van het Combiblok. In maart 2018 volgde IC met de bouw van het Don Bosco blok en in mei 2018 is Lebo gestart met de bouw van blok C. In totaal worden er 1.751 woningen, 5 parkeergarages en ca. 30.000 m² aan overige voorzieningen zoals commerciële ruimte, leisure, maatschappelijk (stadsloket) en horeca gerealiseerd in Centrum Nieuw-West.

In een eerder stadium zijn reeds definitieve ontwerpen van de openbare ruimte vastgesteld en uitgevoerd voor Suha I, de tramkeerlus (d.d. 22 november 2016), het zuidelijk deel van de Anslijnstraat (d.d. 7 februari 2018) en het combiblok (d.d. 3 juli 2018). Deze ontwerpen zijn één op één overgenomen in dit definitief ontwerp.

In 2018 heeft het dagelijks bestuur kennis genomen van het voorlopig ontwerp en ingestemd met de ambitie om het projectgebied, tussen het Hoekenespad in het zuiden, de Hoekenesgracht in het westen, de Osdorpergracht in het noorden en de Sloterplas in het oosten, als centrum gebied te beschouwen en bijzondere materialen toe te passen zodat het gebied naar een hoger niveau wordt getild. Dit voorlopig ontwerp is verder uitgewerkt.

Naar verwachting zal in Q1 2021 gefaseerd gestart worden met het aanleggen van de openbare ruimte van Centrum Nieuw-West. De start van de realisatie van de openbare ruimte is mede afhankelijk van de voortgang van reeds gestarte vastgoedontwikkelingen alsmede van de nog te starten vastgoedontwikkelingen.

Bestuurlijke prioriteit

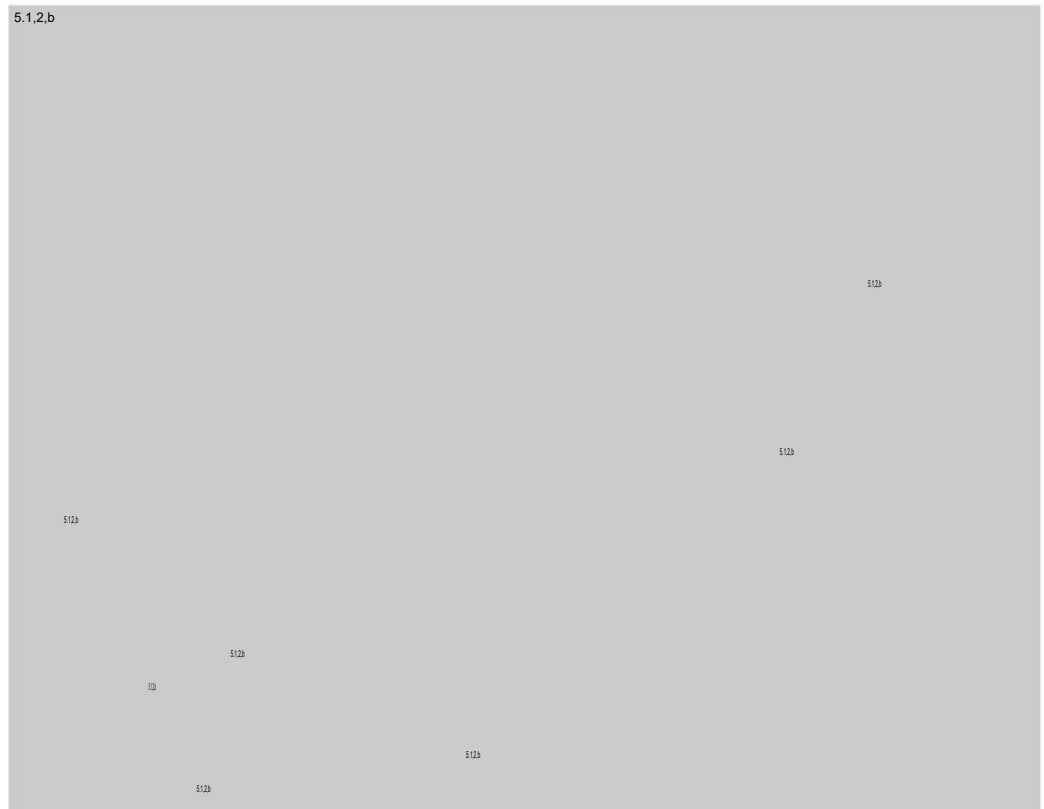
Niet van toepassing

Wettelijke grondslag

Hoofdstuk 1 en 2 van de Takenlijst behorende bij de Verordening op het lokaal bestuur.

Onderbouwing besluit

1. Het definitief ontwerp openbare ruimte is de uitwerking van de vernieuwing van inrichting van de openbare ruimte van Centrum Nieuw-West en zorgt ervoor dat de openbare ruimte straks aansluit bij de nieuwe ontwikkelingen, bestaande gebouwen en het gewenste kwaliteitsniveau. Het doel is om van Centrum Nieuw-West een divers centrumgebied te maken voor het stadsdeel Nieuw-West. Centrum Nieuw-West moet een hoogwaardig, bereikbaar, onderscheidend en leefbaar gebied worden voor zowel bewoners, ondernemers als bezoekers. Dit betekent dat de openbare ruimte van een ander en hoogwaardiger niveau zal zijn dan de openbare ruimte in de omgeving. In het voorliggende definitieve ontwerp openbare ruimte sluit het kwaliteitsniveau aan op deze ambities. Met de vaststelling van het definitief ontwerp kan het inkoopproces worden gestart. Verwachting is dat het definitief ontwerp in het eerste kwartaal van 2021 tot uitvoering zal worden gebracht.
2. In het voorlopig ontwerp is voorgesteld om in het gehele nieuwe centrumgebied bijzonder materiaal toe te passen zodat het gebied naar een hoger niveau wordt getild. Dit sluit aan bij de ambitie die is geformuleerd dat Centrum Nieuw-West hét centrum voor het stadsdeel wordt. Door meer hoogwaardige materialen toe te passen wordt het gebied herkenbaar, aantrekkelijk en onderscheidend gemaakt. De Puccinicommissie staat achter deze ambitie en heeft voor dit gebied akkoord gegeven om af te mogen wijken van de standaard Puccini methode. De voorkeur voor het bestratingsmateriaal gaat uit naar natuursteen. Vanwege de hoge kosten van natuursteen is besloten de basisvloer niet in natuursteen uit te voeren maar met een betontegel met een natuursteen-topping. Hiermee wordt de beoogde kwaliteit en herkenbaarheid bewerkstelligd en is het gebied onderscheidend maar tegen een lagere investering dan bij het voorlopig ontwerp voorzien. De pleinen worden echter wel verbijzonderd met natuursteen.
3. ^{5.1.2.b}



4. Omdat de raming van het definitieve ontwerp van de openbare ruimte aanbestedingsgevoelige informatie is, wordt deze als kabinet behandeld.

Advies / afstemming

Afgelopen jaar zijn er diverse momenten geweest waarop de bewoners het voorlopig ontwerp, maar ook het concept definitief ontwerp van de openbare ruimte gepresenteerd hebben gekregen. Op deze dagen zijn de bewoners ook in de gelegenheid gesteld om vragen te stellen over het ontwerp. Uitleg over het ontwerp stemde de bewoners tevreden en leidde niet tot aanpassing van het ontwerp.

Onlangs zijn de ontwikkelaars individueel benaderd met het ontwerp en zijn al hun vragen doorgenomen. Daarnaast zijn er twee avonden geweest waarin het ontwerp aan de BIZ is gepresenteerd. Deze bijeenkomsten hebben niet geleid tot aanpassingen in het ontwerp.

Het voorlopig ontwerp is aan de stadsdeelcommissie gepresenteerd. Daar is een aantal vragen uit voortgekomen, in de vorm van een ongevraagd advies. Middels een schouw zijn de meeste vragen beantwoord en beantwoording van resterende vragen van de SDC volgt op korte termijn.

Het voorlopig ontwerp is getoetst door het team rainproof. In deze toets zijn een aantal bevindingen gedaan die in het definitieve ontwerp van de openbare ruimte zijn verwerkt. Hertoetsing van het concept definitief ontwerp heeft aangetoond dat het huidige ontwerp voldoet aan de eis om buien van 60mm/uur neerslag te kunnen verwerken, binnen de daarvoor gestelde eisen.

Het definitieve ontwerp is in concept al gepresenteerd aan de vastgoedeigenaren in het vastgoedoverleggen positief ontvangen.

Financiële onderbouwing

Tabel 2: Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
LASTEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3

I=Incidenteel

S=Structureel

Consequenties gedekt? Ja

Overige toelichting

Instemming met het Definitief ontwerp openbare ruimte CNW fase 1 leidt tot inrichtingskosten voor de openbare ruimte. Daarnaast leidt dit tot interne en externe begeleidingskosten (proceskosten en V&T). De totale inrichtingskosten (incl. V&T excl. objectoverstijgend risico) zijn begroot op ruim 5.1.2.b. Na oplevering van het werk zullen de aanpassingen in de openbare ruimte leiden tot extra beheerkosten (zie toelichting besluitpunt 3).

De inrichting van de openbare ruimte conform het definitief ontwerp en de begeleiding hiervan worden gedekt vanuit de grondexploitaties 222.01 CNW Osdorpplein SuHa en 222.12 CNW Zuidwestoever. Voor de inrichting is een SSK-raming opgesteld, welke is getoetst aan de beschikbare middelen vanuit de grondexploitatie.

Overige toelichting:

Dagelijks beheer moet gedekt worden vanuit Stadswerken en Groot onderhoud en vervanging komt ten laste van V#.

Conform de SSK-systematiek is in de kostenraming een bedrag opgenomen voor objectoverstijgende risico's 5.1.2.b.

). Belangrijkste risico's die kunnen spelen ten aanzien van de inrichting openbare ruimte zijn:

- Uitloop werkzaamheden i.r.t. bereikbaarheid
- Stagnatiekosten aannemer door invloed derden
- Onvoorziene aanpassingen kabels en leidingen nabij brug Hoekenes
- Uitloop fasering ontwikkelaars

Objectoverstijgende risico's worden afgedekt vanuit het Vereveningsfonds Gemeente Amsterdam.

Conclusie:

Conclusie is dat er vanuit beide grondexploitaties voldoende dekking beschikbaar is voor de inrichting van de openbare ruimte conform het definitief ontwerp en dat de risico's voldoende afgedekt zijn vanuit het Vereveningsfonds Gemeente Amsterdam.

Conclusie

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben wel financiële consequenties en deze zijn reeds geraamd in de begroting (100% dekking).

Communicatie

Binnen de gemeente

Met het definitief ontwerp is de inrichting van de openbare ruimte van Centrum Nieuw-West vastgelegd en dit zorgt ervoor dat de openbare ruimte straks aansluit bij de nieuwe ontwikkelingen en bestaande gebouwen. In het proces van het ontwerp van de openbare ruimte hebben meerdere participatiebijeenkomsten plaatsgevonden met bewoners, ondernemers en vastgoedeigenaren. Heeft afstemming plaatsgevonden over praktische zaken ten aanzien van het ontwerp zoals inritten, locatie van bomen, zitelementen, lantarenpalen etc. De input die is opgehaald is meegenomen in het uiteindelijke definitief ontwerp.

Buiten de gemeente

Het DB heeft kennis genomen van en ingestemd met het definitief ontwerp. Verwachting is dat het definitief ontwerp in het eerste kwartaal van 2021 tot uitvoering zal worden gebracht

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2019-093851	DO CNW_klein.pdf (pdf)
AD2019-088327	Stadsdeel Nieuw-West Voordracht (pdf)
AD2019-093591	def DO raming osdorplein en omgeving dd 7-10-19 incl beheer prob get.pdf (pdf)

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

5.1.2,e projectmanager CNW fase 2 5.1.2,e 5.1.2,e @amsterdam.nl 5.1.2,e
 5.1.2,e projectmanager CNW 5.1.2,e 5.1.2,e @amsterdam.nl 5.1.2,e
 assistent projectmanager CNW 5.1.2,e 5.1.2,e @amsterdam.nl

Uitslag

B NIEUWE OSDORPERGRACHT – overwegingen aantal bruggen

13 februari 2023 / concept / ter bespreking atelier 14-02-2023

Opgesteld door: 5.1.2.e 5.1.2.e architect/hoofdontwerper R&D

Input voor overwegingen aantal bruggen – vanuit ruimtelijke impact gezien.

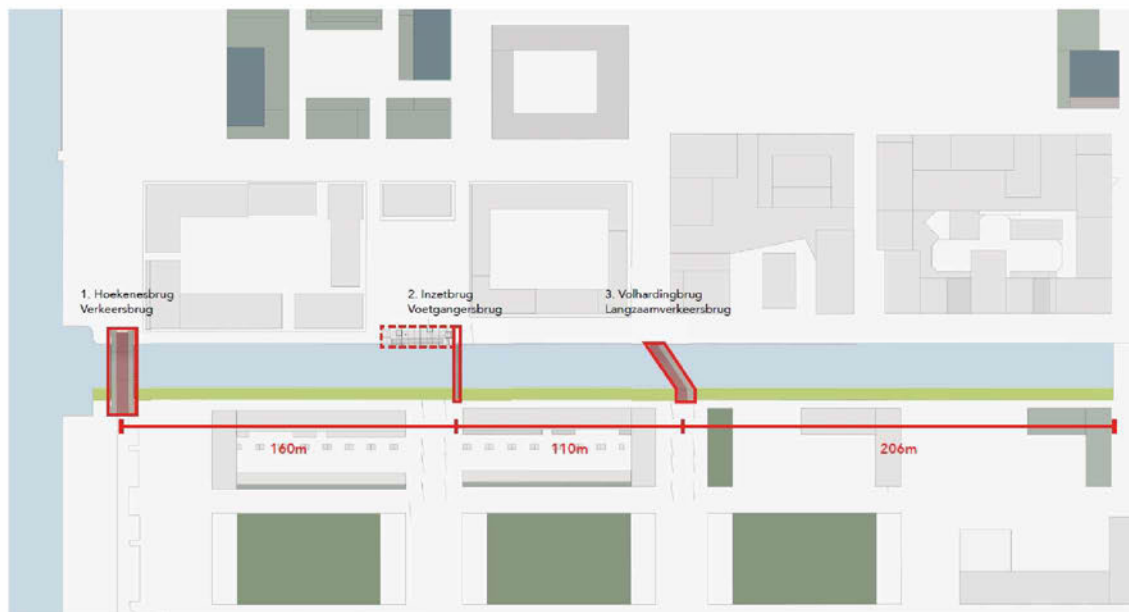
Onderdelen:

- 1 – afstand huidige indeling en zonder brug 2
- 2- vergelijkingen met afstanden tussen bruggen in o.a. centrum en plan zuid
- 3 – beoogde ruimte

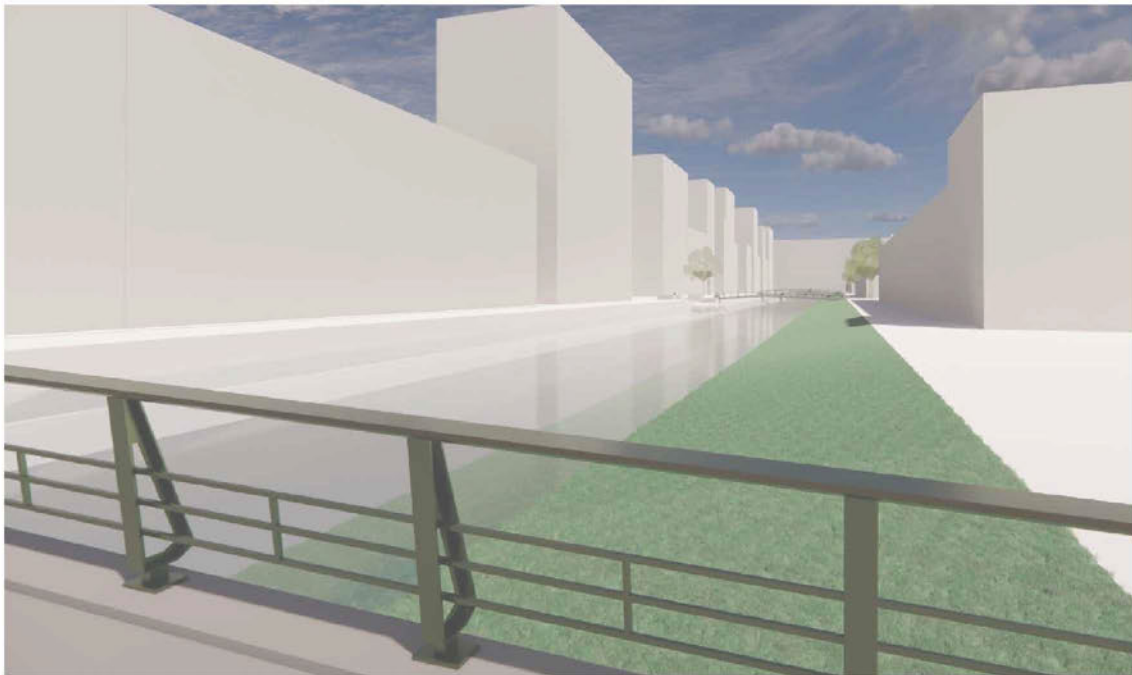
1 - Wat is de afstand tussen met huidige indeling en zonder brug 2?

Huidige indeling	Zonder brug 2
Brug 1 naar brug 2 160 meter	Brug 1 naar brug 3 270 meter
Brug 2 naar brug 3 110 meter	
Brug 3 naar kop 206 meter	Brug 3 naar kop 206 meter

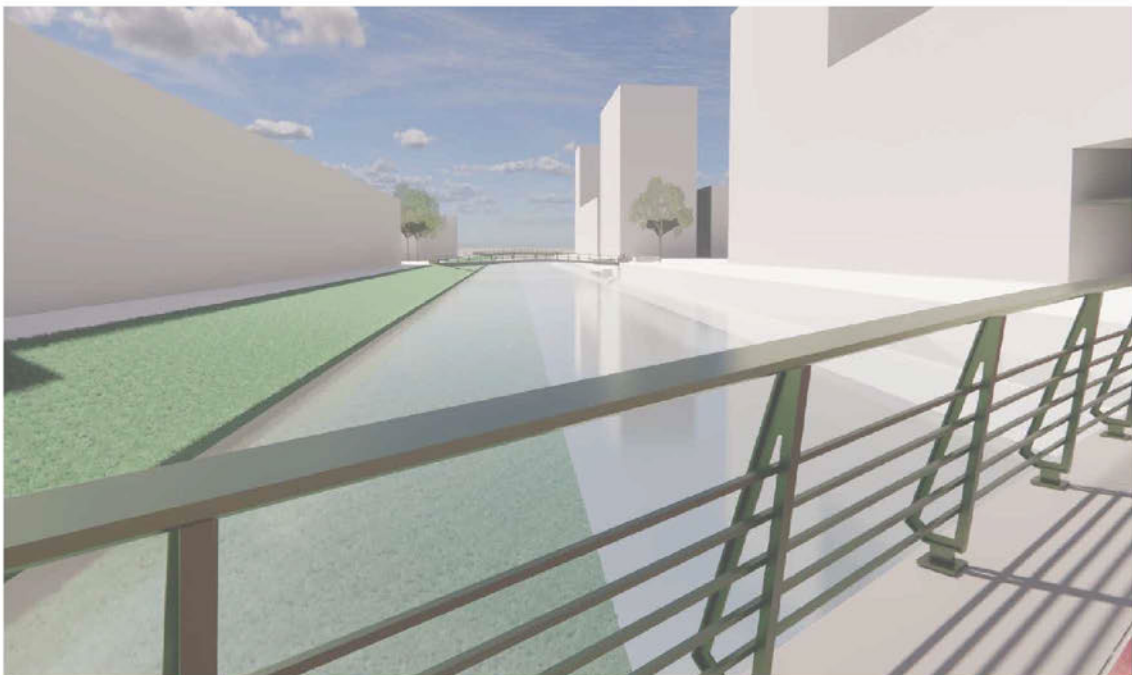
Drie bruggen:



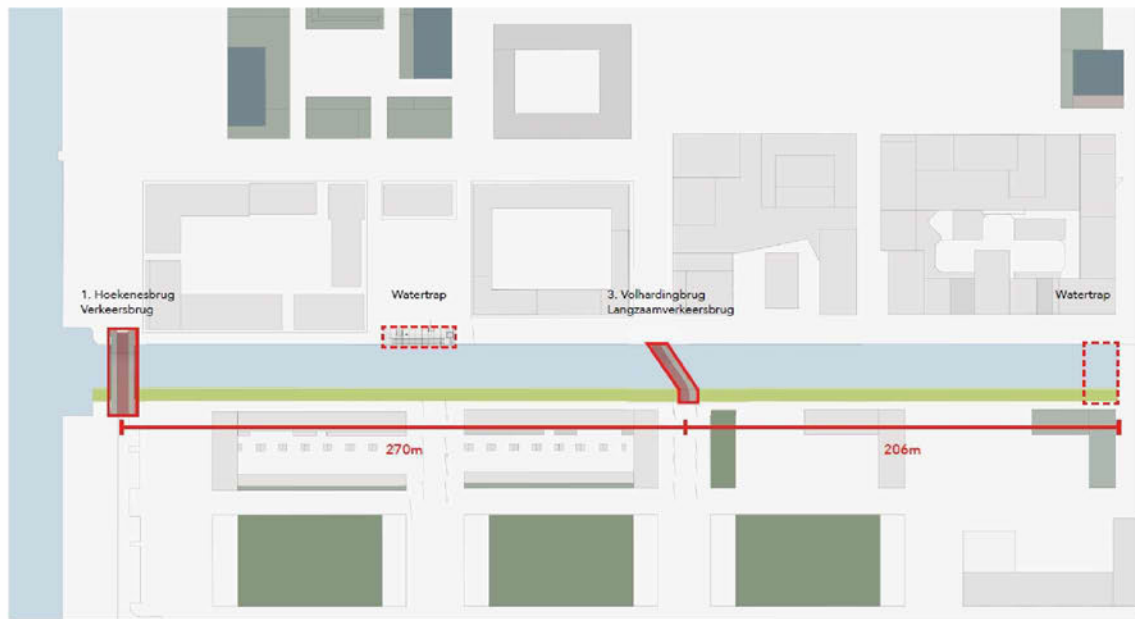
Zicht vanaf brug 1 – Hoekenesbrug



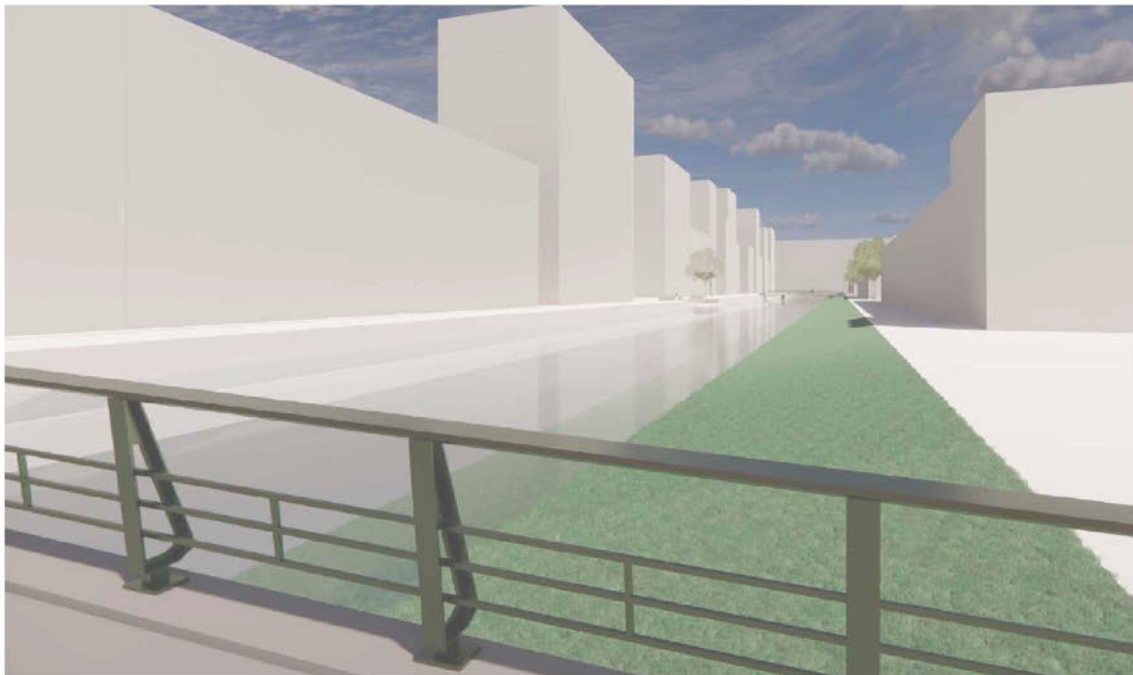
Zicht vanaf brug 3 – Volhardingbrug



Twee bruggen:



Zicht vanaf brug 1 – Hoekenesbrug



Zicht vanaf brug 3 – Volhardingbrug



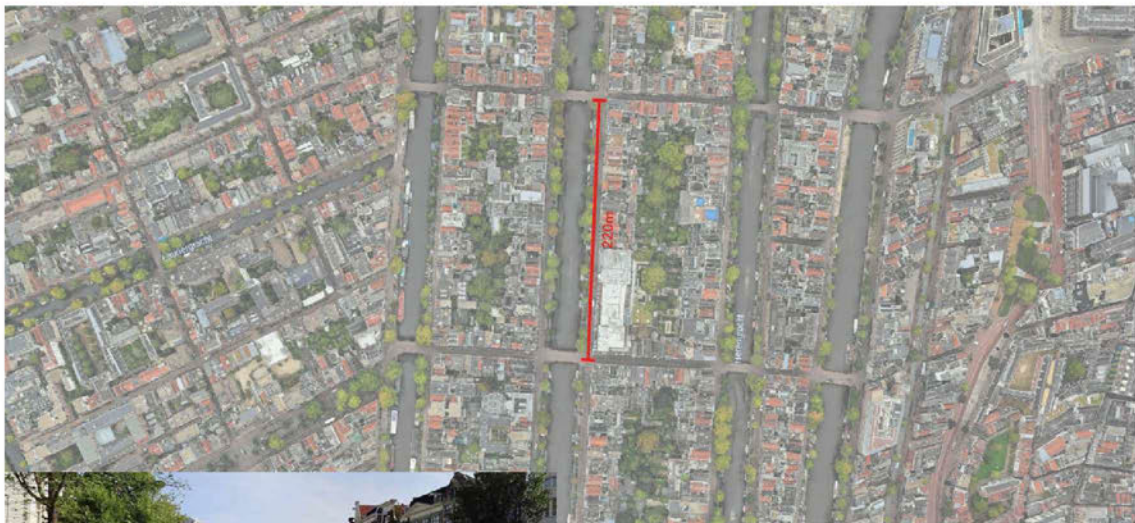
2 – wat zijn voorbeelden in de stad van afstanden ter vergelijking?

Locatie	Afstand
Osdorpergracht	300 meter
Centrum: 9 straatjes	220 meter
Plan Zuid 1	190 meter (om kop van hoofdas)
Plan Zuid 2	400 meter
	270 meter

Osdorpergracht



Centrum – 9 straatjes



Plan Zuid 1



Plan Zuid 2



3 – wat voor ruimte wordt er beoogd!?

De hoofdlijn in het ontwerp is de gracht die door de elementen gedefinieerd wordt.

De gracht heeft verschillende oeverelementen

- Vorm van de oevers zelf: talud versus verticale lijn
- Bruggen die over de gracht gaan
- Watertrappen die naar het water toegaan (A links en B bij kop)

Ruimtelijk houdt dat in dat er verschillende manieren zijn om het water te ervaren: vanaf een overspanning in grote lijn van de gracht (over de gracht heen) versus de bereikbare waterloop d.m.v. trappen en talud.

Door de indeling met twee of drie bruggen krijg je ander soort ruimtes en beleving van water, bruggen en watertrappen. De bruggen liggen vrij laag op het water waardoor de impact op de ervaring van de waterloop en de ruimtelijkheid van overbruggingen over water sneller op de ruimtelijkheid van het water drukken. Door de pijlers benodigd loopt het ook onder bruggen sneller dicht in beeld.

Drie bruggen	Twee bruggen
<ul style="list-style-type: none">- Brug- Waterloop met watertrap- Brug direct op watertrap A- Waterloop- Brug- Waterloop met watertrap B	<ul style="list-style-type: none">- Brug- Waterloop met watertrap - Brug- Waterloop met watertrap B

Ruimtelijke beoordeling op

- Beleving water
- Logica van indeling en ontwerp waterloop
- Relatie tussen bruggen en watertrappen A en B

Hierbij is ook belangrijk te bekijken in relatie tot wat er omheen gebouwd wordt (maat bebouwing) – zie ook referentie vergelijkingen bestaande grachten.

Drie bruggen en twee watertrappen

Met drie bruggen lijkt beeld-technisch het water onder en boven het maaiveld dicht te lopen: het is meer een verhaal van oeverelementen dan water met elementen eraan/over.

- De drie bruggen concurreren met elkaar en hoe 'dun' je de hekken en brugdekken ook ontwerpt, dit slijt dicht.
- Onder brug 1 zitten twee pijlers en onder brug 3 een. Ook dit heeft impact op het zicht op het water.
- Brug 2 zit direct op de watertrap A: dit knelt nogal en zal ook impact hebben op de uitvoering van de watertrap: er zal een hek geplaatst moeten worden op de bovenste trede van de watertrap en dwars op de brug.
 - o De insteek van over water gaan en bij water kunnen komen, concurreert hier – twee tegengestelde bewegingen.
 - o Brug 2 is smal met als risico dat men ernaast stapt of fietst.
- Doordat brug 2 en de watertrap zo dicht op elkaar zitten, krijgt de watertrap niet de ruimte die het verdient – ook in relatie tot het er tegenovergelegen talud.

- De ruimte tussen brug 1 en brug 2 is nog redelijk leesbaar, maar tussen brug 2 en brug 3 is het slecht leesbaar – dit geldt voor de ruimte onderling en ook de waterloop
 - o Dit wordt versterkt doordat de hekken van brug 3 hoger moet zijn dan bij brug 2: hierdoor krijg je een verdubbeling door de leuning op 1 en 1.30 hoogte t.o.v. brugdek.
- Functioneel zitten deze twee bruggen in dezelfde groep: LVK bruggen (je kan fietsers met alle goede bedoelingen slecht weren van de voetbrug ook i.v.m. vereiste toegankelijkheid)

Twee bruggen en twee watertrappen

Met twee bruggen komt er meer lucht in en over de gracht: hierbij krijgen alle elementen (oevers, trappen en bruggen) alle ruimte en komen sterker en ruimtelijk gezien beter tot hun recht. Er zit een logica in de verhouding water, over water en bij water.

- Bruggen en watertrappen wisselen elkaar af en krijgen individueel de ruimte.
- Door grotere afstand tussen de bruggen loopt het vanaf maaiveld hoogte niet snel dicht.
- Hierbij kunnen de pijlers ook als ruimtelijke waterelementen beter ontworpen worden zonder meteen een enorme stempel op het water te drukken.
- De waterloop blijft de hoofdlijn en wordt benadrukt door verschillende gebaren op en aan het water.
- Duidelijke functies van de bruggen: verkeersbrug en LVK brug op hoofdnet.

NB nog duidelijkheid nodig over schuine ligging brug 3 – Volhardingbrug.

Vervanger 5.1.2,e 5.1.2,e

Verslag werkgroep bruggen en gracht

Datum: 14 februari 2023

Aanwezig: 5.1.2,e

5.1.2,e

5.1.2,e

5.1.2,e

CC: 5.1.2,e

5.1.2,e

Voorafgaand

In ontwerpersoverleg van 31 januari jl. zijn onderstaande punten met betrekking tot bruggen, gracht en de omliggende openbare ruimte geagendeerd, met de intentie om tot duidelijke conclusies/afspraken te komen:

1. Fase 1: welke deel van DO openbare ruimte blijft ongewijzigd en welke deel vraagt wijziging/uitwerking (m.n. bij Suha2c)?
2. Fase 2: hoe beëindigen we de gracht aan de oostzijde?
3. Is een iets kortere gracht met een extra groen pleintje een goed idee (gelet om de roep om meer groen/verblijfskwaliteit in de zienswijzen)? Hoe verhoudt zich dit tot ontwerp Anslijnstraat?
4. Is de oostelijke nieuwe voetgangersbrug (fase 2) dan nog wel nodig/wenselijk?
5. Moeten we (uberhaupt) nog wel rekening houden met een doortrekking gracht of duiker onder de Anslijnflat door of niet?
6. Voldoen we aan waterkwaliteits- en beheereisen Waternet/AGV?
7. Helling voor onderhoudsboot in oostelijk deel opnemen?
8. Bruggen: Kan de centraal gelegen fiets-voetgangersbrug recht worden gelegd (zie advies CRK), en is de breedtemaat & helling% voldoende? Is er reden om de westelijke voetgangersbrug te schrappen (zie advies CRK)?

In het overleg is de reactie van de CRK besproken op het PvE, met als belangrijkste besprekingspunt de ervaring van het water en het aantal bruggen alsook de schuine ligging van de centrale fiets/voetgangersbrug. Ook is de voorgeschiedenis van het ontwerp van de gracht gedeeld. Aan de noordzijde een stedelijke kade als beëindiging van het centrumgebied (met speel/kunstelementen) en aan de zuidzijde een zachte, groene oever. Klopt dit uitgangspunt nog wel, nu het centrumgebied wordt vergroot met fase 2 en mogelijk fase 3? Zou het een betere of logischer optie zijn twee gelijkwaardige groene oevers te maken? Is daar ruimte voor vanuit de breedte van de gracht en de watercompensatie, alsmede de beleving van het water? Fase 1 waar de kade en oever deel vanuit maken is een vastgesteld ontwerp. Wijzigingen hierin betekenen dat het hele ontwerp opnieuw door de inspraak en besluitvorming moet, hetgeen niet wenselijk is als daar geen zeer dringende reden voor is.

Afgesproken is dat 5.1.2,e de beleving van de bruggen en gracht nader uitwerken en 5.1.2,e in een quick scan in beeld brengt wat de mogelijke consequenties zijn van twee gelijkwaardige groene oevers. Over aantal bruggen wordt 14 februari een besluit genomen en een conclusie getrokken uit de quick scan van 5.1.2,e over de impact van een groene oever op de beleving van de gracht en de watercompensatie.

1. Aantal en ligging bruggen

5.1.2,e hebben een ruimtelijke studie gemaakt van de bruggen, met beelden van de beleving van het water met 1 of meerdere bruggen. Ook zijn de loopafstanden in beeld gebracht en vergeleken met andere locaties in Amsterdam. Er is geen input meer gekomen van de verkeerskundig ontwerper op een mogelijke aanpassing van profiel op / schuine ligging van de brug. Dit is nog niet aangepast.

Bespreking en conclusies

1. Het beeld van de gracht slibt dicht door de bruggen en de pijlers. Dit komt ook omdat de bruggen laaggelegen zijn.
2. De voetgangersbruggen zijn te smal (1,50 meter) waar deze minimaal 1,80 meter zouden moeten zijn. Dit betekent niet alleen aanpassing van ontwerp maar ook dat beeld nog meer dichtslibt.
3. De voetgangersbrug bij de watertrap doet afbreuk aan de beleving en beeld van de watertrap. Tevens zullen er vanuit veiligheid hekken moeten worden geplaatst wat verder afbreuk doet aan het gewenste beeld.
4. Een van de redenen om te kiezen voor meerdere (voetgangers)bruggen was de doorwaadbaarheid van het gebied. Daar tegenover staat dat niet alleen voetgangers maar ook fietsers gebruik zullen gaan maken van deze bruggen. Dit is moeilijk te voorkomen. Er zullen dan ook meer potentiële conflictsituaties tussen fietser en voetganger ontstaan en drukte op plekken waar rust is beoogd. Nu al klagen bewoners over drukte van fietsers (en scooters). Dit pleit ervoor om de drukte te concentreren op één plek, in goede en logische aansluiting op het winkelcentrum.
5. De loopafstanden zijn in vergelijking met de andere locaties acceptabel.
6. De fiets/voetgangersbrug zou breder moeten worden, om een comfortabele oversteek voor fietsers en voetgangers te creëren. Dit zou in overleg met de verkeerskundig ontwerper een profiel moeten zijn met twee voetpaden en fietspad in midden.
7. Een verblijfsplek op de brug is wellicht gewenst, dit zou ook kunnen in de vorm van een leuning die uitnodigt om op te leunen / uit te rusten. Een bankje trekt mogelijk fietsers naar voetgangersgebied.
8. Het voornemen is de gracht in te korten met 30 a 40 meter. De voetgangersbrug fase 2 komt dan erg dicht op de andere brug en lijkt niet noodzakelijk. De looproute vanaf Bladergroen/SuHazC naar bijvoorbeeld de Mix (bieb, filmhuis etc) gaat dan óf via de Anslijnstraat óf via de fiets/voetgangersbrug. Dit wordt acceptabel geacht.
9. In de toekomst – bijvoorbeeld bij fase 3 – kunnen indien nodig extra voetgangersbruggen worden geplaatst. Het ontwerp houdt daar niet expliciet rekening mee, maar verhindert dit ook niet.

Op basis van bovenstaande overwegingen wordt geconcludeerd dat het acceptabel en ook wenselijk is de beide voetgangersbruggen (fase 1 en fase 2) te laten vervallen. Daarbij in acht nemend dat in toekomst, afhankelijk van de ontwikkelingen in de omgeving, ranke voetgangersbruggen bijgeplaatst kunnen worden. Dit wordt ter besluitvorming voorgelegd aan Projectgroep Osdorplein van 9 maart.

Acties

- @ 5.1.2,e / 5.1.2,e maken notitie voor Projectgroep en sturen langs voor commentaar.
- @ 5.1.2,e cs aanpassen plankaart SP (na goedkeuring Projectgroep)
- @ 5.1.2,e meenemen ambtelijke wijzigingen NvB en informeert G&O (5.1.2,e)
- @ 5.1.2,e bespreken ontwerp brug met nieuwe verkeersontwerper (al dan niet na check bij 5.1.2,e of hij nog input heeft klaarliggen) en maken een aangepast ontwerp. Dit wordt ter bespreking geagendeerd in werkgroep bruggen (IS EEN TERMIJN BEKEND? OOK IVM AANPASSEN SPKAART OF IS DAT MINIEME WIJZIGING DIE IN TEKST KAN WORDEN BESCHREVEN?)
- 5.1.2,e passen PvE Bruggen en Gracht aan (na goedkeuring Projectgroep en nieuwe ontwerp fiets/voetgangersbrug)

2. Groene oever

5.1.2.e heeft voor een snelle beoordeling in de ontwerptekening de zuidoever over de noordoever heen gelegd. Zijn conclusie is dat een zelfde groene noord- als zuidoever leidt tot 28% minder wateroppervlakte, en evenredig minder watercompensatie. Ook wordt het profiel van de gracht dermate smal dat dit moeilijk nog als gracht of singel kan worden ervaren. In de openbare ruimte komt een spelstrook, daar moet ook voldoende ruimte voor zijn. Hij adviseert dit niet te doen.

Er wordt nog gekeken naar hoe de oevers van de Osdorpergracht en bij de Hoekenes zijn vormgegeven, dit is met een kleine gemetselde overgang?

Vanuit de inspraak zijn geen reacties gekomen op het ontwerp van de gracht, wel over de planning: wanneer wordt de gracht aangelegd? Het aanpassen van het (vastgestelde) ontwerp betekent meer tijd aan ontwerp, inspraak en besluitvormingstraject, waardoor de aanleg van de gracht verder opschuift (en de proceskosten verder oplopen). Hier verwachten we geen draagvlak voor bij de buurt noch bij de opdrachtgever.

Alles overziend is de conclusie dat we hier niet mee verder meegaan.

De overige onderwerpen 1, 2, 3, 5, 6, 7 komen aan de orde in de komende werkgroepen.

@ 5.1.2.e breng jij de aanpassingen in de OR fase 1 in kaart?

@ 5.1.2.e ontwerp beëindiging en kop gracht (NB 5.1.2.e geeft mee dat juist contact met het water hier een goede locatie voor is. 5.1.2.e geeft aan dat Waternet hier eerder over heeft gesproken als een plas/draszone vanuit ecologische overwegingen en voor de waterkwaliteit).

@ 5.1.2.e aanlandingsplek boot ontwerpen?

@ 5.1.2.e / 5.1.2.e doortrekken gracht, hoe nu verder? We nemen dit niet op in SP. En hebben over de studie niets meer vernomen, toch? Is dit nog iets om mee te nemen naar projectgroep?

@ 5.1.2.e / 5.1.2.e / 5.1.2.e waterkwaliteits- en beheereisen Waternet/AGV?

Verslag werkgroep bruggen en gracht

Datum: 7 maart 2023

Aanwezig: 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e (1^e deel), 5.1.2.e

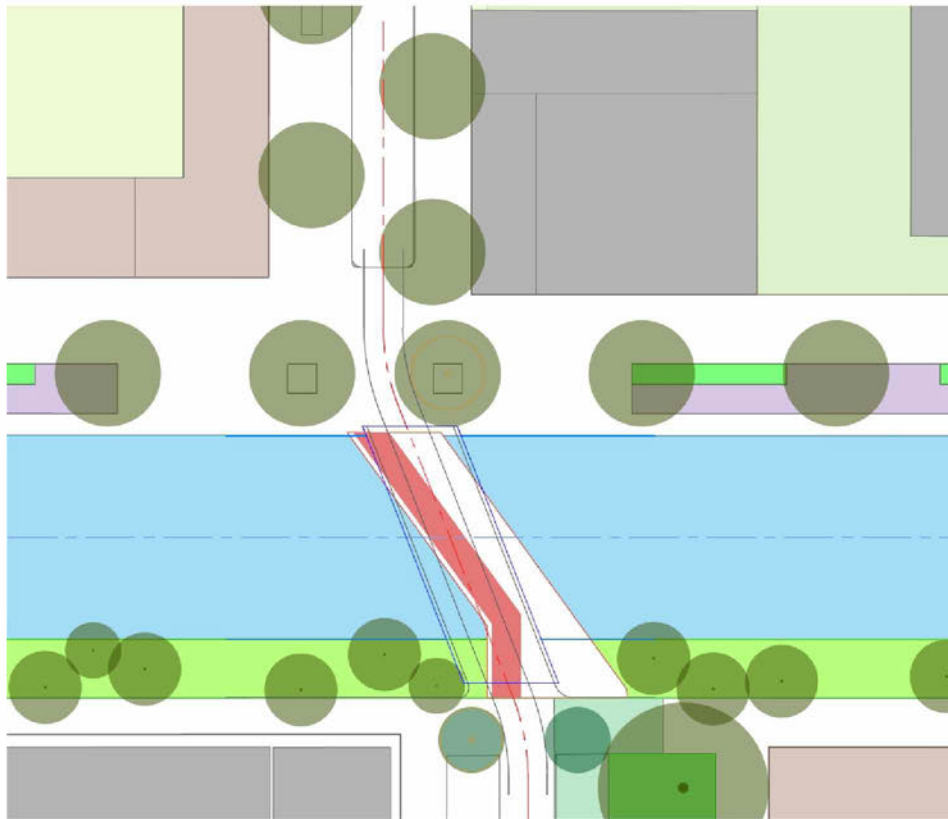
5.1.2.e

CC: 5.1.2.e 5.1.2.e

5.1.2.e

Stavaza fietsvoetgangersbrug

5.1.2.e (de nieuwe verkeersontwerper) heeft een voorzet gedaan om de brug beter in te kunnen passen. Zijn voorstel in bijgaande tekening (in blauw) met toelichting:



1. na de gevellijn aan weerszijde van de gracht bogen ingetekend, met daar tussen een rechtstand en rekening houdend met de geprojecteerde bomen.
2. een lijn gevonden (111,5 graden t.o.v. de getekende as van de gracht) waar de brug min of meer in rechtstand ligt met aan weerszijde een aansluitende boog voor de verdere route. De aansluitende bogen liggen dus niet op de brug.
3. contouren van de eerder getekende brug niet aangehouden (ervan uitgaande dat dit geen probleem is).

Opbouw van de brug is (voor zover daar nog in geschoven kan worden):

- Westzijde voetpad van 1,80 m.
 - Middenin 2-richtingen fietspad van 2,00 m. per richting (4,00 m totaal)
 - Oostzijde voetpad van 2,50 m.
 - Aan de buitenzijde nog een strook van 40 cm voor het bevestigen van eventueel leuningwerk.
- Breedte van de voetpaden is uiteraard ook afhankelijk van de verwachte drukte, hier is (nog) geen zicht op.

De twee getekende bomen hebben cirkels met een maat van 3,25 m (zuidzijde) en 3,75 m (noordzijde). Dit om voldoende ruimte te houden voor grondverbeteringen t.b.v. de bomen en eventuele kabels en leidingen. De afstanden tussen boom en fietspad zijn ruim voldoende hiervoor. De getekende cirkels betreffen dus niet de (toekomstige) boomkrans.

Loen heeft onderzocht of dit nieuwe ontwerp past met de 4% helling en zijn conclusie is dat dit goed past (helling was 3,1 en is nu 3,0%).

Vervolgstappen – deze staan nu nog door elkaar heen. Planning vervolgstappen en overall traject in volgende bijeenkomst bepalen.

1. Aanlanding brug in ontwerpkaart (DGN) uitwerken en in kleur intekenen 5.1.2.e
5.1.2.e
2. Scheiding verkeersstromen > risico brede voetpad dat dit door scooters wordt gebruikt, hoe oplossen? @ 5.1.2.e 5.1.2.e
3. Afspraak inplannen met CVC 5.1.2.e 5.1.2.e
Graag zsm, check of ontwerp brug verkeerstechnisch in orde is, breedte voetpaden, kruising met voetpad
4. Overleg met jurist over vervolgtraject besluitvorming, is besluit van DB stadsdeel nodig?
Nagekomen bericht: in ieder geval in de staf met de portefeuillehouder bespreken, en inschatting is opnieuw een DB besluit. Checken bij ambtelijk opdrachtgever. @ 5.1.2.e / 5.1.2.e
5. Voorstel aanpassing bruggen en vervolgtraject nav advies CRK in PG Osdorpplein. Er is uitgegaan van 23 maart, is dat nog realistisch? @ 5.1.2.e en 5.1.2.e / 5.1.2.e **met input werkgroep**
6. Uitwerken voor overleg met Waternet en bewoners (kop Anslinflat en gehele gracht informatiebijeenkomst):
 - a. Ontwerpogave: breedte voetpaden op brug – asymmetrisch of symmetrisch? Verblijfsruimte op brug creëren? NB Breedte nieuwe brug in relatie tot oorspronkelijke brug mede ivm beleving water (CRK) en kosten (grex).
 - b. Volledig beeld van gracht en bruggen
 - i. Ontwerp locaties waar bruggen vervallen @ 5.1.2.e (fase 1) en 5.1.2.e 5.1.2.e (fase 2), fase 1 betekent extra ruimte nog iets voor ontwerp spel/kunststrook?
 - ii. Beëindiging kop ontwerp @ 5.1.2.e (NB in eerder overleg 5.1.2.e geeft mee dat contact met het water hier een goede locatie voor is. 5.1.2.e geeft aan dat Waternet hier eerder over heeft gesproken als een plas/draszone vanuit ecologische overwegingen en voor de waterkwaliteit).
 - iii. Aanleglocatie boot beheer @ 5.1.2.e / 5.1.2.e **iom ontwerpers OR**
 - c. Timing infobijeenkomst: aanvankelijk gedacht om mee te nemen met bijeenkomst Ammanplantsoen, dit is echter te vroeg (april) om ook langs bestuur te zijn geweest. Afstemmen met Omgevingsmanagement.
7. Kostenraming SSK fase 1 op basis van aangepast ontwerp fietsvoetgangersbrug, vervallen voetgangersbrug en aanpassingen kade/oever (NB verlichting). @ 5.1.2.e levert hoeveelheden aan, IB verwerkt in SSK raming.
8. Fase 2: ontwerp kop en vervallen voetgangersbrug @ 5.1.2.e uitwerken, iom met @ 5.1.2.e welk infoniveau nodig voor grex?
9. Planning aanleg gracht en bruggen @ 5.1.2.e / 5.1.2.e / 5.1.2.e / 5.1.2.e
 - a. Afstemming met planning Bladergroen/SuHa en Mix (5.1.2.e 5.1.2.e)

- b. Bouwvolgorde bepalen – mogelijke scenario's uitwerken en voorkeur bepalen. Er wordt nu uitgegaan van start bij Hoekenes. Wat levert start bij Anslinflat op?
10. Aanbestedingsprocedure: in PG 23 maart. @ 5.1.2,e heeft voorstel geschreven, voorkeur voor RAW. @ 5.1.2,e / 5.1.2,e geven input. 5.1.2,e heeft eerder (in december) input gegeven.
11. R&D werkt ontwerp uit tot VO niveau. IB neemt vanaf VO stokje over. Zie bijlage Stroomlijning Ontwerpproces Plaberum fase IV

Uit eerder overleg

@ 5.1.2,e / 5.1.2,e doortrekken gracht, hoe nu verder? We nemen dit niet op in SP. En hebben over de studie niets meer vernomen, toch? Is dit nog iets om mee te nemen naar projectgroep?

@ 5.1.2,e / 5.1.2,e / 5.1.2,e waterkwaliteits- en beheereisen Waternet/AGV.

Nieuwe Osdorpergracht

Zaaknummer: 5.1.2,e
Aanvraagnummer: 6458847
Advies aan: Stadsdeel Nieuw-West

CRK welstand - 5.1.2,e - Aanvraag vergunning Overige
Behandeld: 01-12-2021 door Commissie 3A

Niet akkoord

Aanleiding

In het stedenbouwkundig plan Centrum Nieuw West wordt de Nieuwe Osdorpergracht gegraven, waarvoor kademuren en drie bruggen worden aangevraagd. De centrale vraag is of de ontwerpen hiervoor voldoende kwaliteit hebben en passen in de veranderende omgeving.

Kader

Welstandsnota: De Schoonheid van Amsterdam 2016
Ruimtelijk systeem: : AUP en Post-AUP, Winkelgebied (6E)
Transformatiegebied: Centrum Nieuw W, Suhabuurt (o66o)
Welstandsniveau: Gewoon (Transformatiegebied Bijzonder)

Conclusie

De ontwerpen hebben onvoldoende kwaliteit en de relatie van de elementen met elkaar en de omliggende openbare ruimte is onvoldoende inzichtelijk.

Onderbouwing

De kademuren van de nieuwe gracht zijn een voortzetting van de kademuren langs de Hoekenesgracht waarop de nieuwe gracht aansluit. Uitgaande van toepassing van hetzelfde metselwerk is dat akkoord, evenals de watertrap. De bruggen zijn echter te grof en te utilitair vormgegeven. Bij het ontwerp van de brugleuningen, die bij de drie bruggen gelijk zijn, is wel een relatie gezocht met het AUP. De betonnen beëindigingen hebben daar ook wel mee te maken maar lijken erg ad hoc geplaatst, de logica van de aansluiting op de openbare ruimte is niet duidelijk. De brugdekken hebben verschillende randen en uitwerkingen en vormen geen logische eenheid met de lompe balken van de steunpunten. De schuine en geknikte vormgeving van de Volhardingsbrug heeft weinig relatie met de elegantie die bruggen in het AUP kenmerken. In deze snel veranderende woonbuurt met hoogwaardige woongebouwen is voor de bruggen over de nieuwe gracht, die ook blikvangers zullen worden, een veel hogere architectonische ambitie vereist.

Nieuwe Osdorpergracht

Zaaknummer: 5.1.2,e
Aanvraagnummer: 5.1.2,e
Advies aan: Stadsdeel Nieuw-West

CRK welstand - 5.1.2,e - Conceptaanvraag Overige
Behandeld: 14-12-2022 door Commissie 3B

Niet akkoord

Aanleiding

In het stedenbouwkundig plan Centrum Nieuw West wordt de Nieuwe Osdorpergracht gegraven, waarover drie bruggen worden gelegd.

De centrale vraag is of de ontwerpen voor de bruggen voldoende kwaliteit hebben en passen in de veranderende omgeving.

Kader

Welstandsnota: De Schoonheid van Amsterdam 2016

Ruimtelijk systeem: : AUP en Post-AUP, Winkelgebied (6E)

Transformatiegebied: Centrum Nieuw W, Suhabuurt (o66o)

Welstandsniveau: Gewoon (voor transformaties Bijzonder)

Conclusie

De ontwerpen hebben nog onvoldoende kwaliteit en de relatie van de bruggen met elkaar en de omliggende openbare ruimte is onvoldoende uitgewerkt.

Onderbouwing

De Nieuwe Osdorpergracht was ooit bedoeld als scheiding tussen het nieuwe stadscentrum en de omliggende woonwijk. In de nieuwste stedenbouwkundige plannen is het onderscheid hiertussen minder strikt en ligt de gracht eigenlijk midden in het nieuwe centrum. Het zal daarin moeten gaan fungeren als een groot centraal plein. Daarom worden er relatief veel bruggen over een korte en bovendien doodlopende gracht gelegd, waarbij de bruggen verschillende functies hebben maar wel duidelijk familie van elkaar zijn.

De commissie constateert dat dit op zichzelf sympathieke uitgangspunt nog niet voldoende hoogwaardig is uitgewerkt in de ontwerpen van de bruggen. Bruggen in het omliggende AUP moeten zeker dienen als referentie maar de vormgeving moet in zichzelf ook logisch zijn. Nu is noch de combinatie van bogen en ondersteuning, noch de wijze waarop de bruggen reageren op de verschillende aanlanding op de beide oevers overtuigend. De om verkeerstechnische overwegingen schuin geplaatste fietsersbrug oogt rommelig en technisch. Een schuin geplaatste brug is op zichzelf niet onmogelijk, maar dan moet dat gegeven ook krachtig worden vormgegeven, zonder bochten en knikken.

Veel bruggen in de omgeving zijn ontworpen door architecten van naam zoals Dic. Slebos of, recenter, Korth Tielens architecten. Om als centrale elementen van deze ontmoetingsruimte te dienen is voor deze bruggen ook een hoge architectonische ambitie noodzakelijk. Uit het voorliggende stuk blijkt dit onvoldoende.

MEMO

Wijzigingen Definitief Ontwerp openbare ruimte Osdorpplein t.a.v. de bruggen over de Nieuwe Osdorpergracht.

06-06-2023

5.1.2.e

Gevraagd besluit:

Kennis te nemen van de voorgenomen wijzigingen van het Definitief Ontwerp openbare ruimte Osdorpplein t.a.v. de bruggen over de Nieuwe Osdorpergracht. Te weten:

1. Nieuwe ontwerpen van de Hoekenesbrug en Volhardingsbrug
2. Het schrappen van de voetgangersbrug Inzetbrug
3. Het beter diagonaal inpassen en verbreden van de centraal gelegen Volhardingbrug met ca. 2.2 meter.

Aanleiding

Als gevolg van nieuwe inzichten, behandelingen in de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK), gewijzigde uitgangspunten en de ontwikkeling van fase 2 wordt een aantal wijzigingen op het (DO) doorgevoerd t.a.v. de bruggen.

Toelichting

Ontwerpen bruggen

Sinds het vaststellen van het ontwerp van de gracht en bruggen in het DO openbare ruimte Osdorpplein in 2019, is er in 2021 een Omgevingsvergunningaanvraag gedaan voor de gracht, kademuren en bruggen. In het kader van de behandeling van de omgevingsvergunning werden de ontwerpen van de kademuren en bruggen voorgelegd aan de CRK. Toen is gebleken dat de ontwerpen, vastgelegd in het DO, niet of onvoldoende vooraf zijn afgestemd met de CRK. De CRK heeft bij de behandeling in december 2021 negatief geadviseerd op de bruggen (de kademuren waren wel akkoord). In overleg met de ambtelijk opdrachtgever is geconstateerd dat het negatieve advies van de CRK dusdanig ingrijpend was dat er besloten is tot het in gang zetten van een nieuw ontwerpproces voor de bruggen. Dit ontwerpproces is inmiddels ver gevorderd en gaat richting afronding van het VO.

Aantal bruggen

In het vastgestelde DO openbare ruimte Osdorpplein (fase 1) zitten 3 bruggen:

- een brug ter hoogte van de straat Hoekenes (in het vervolg Hoekenesbrug) voor auto's, voetgangers en fietsers;
- een brug ter hoogte van de straat Inzet (in het vervolg Inzetbrug) voor voetgangers;
- een brug ter hoogte van de straat Volharding (in het vervolg Volhardingbrug) voor fietsers en voetgangers.

Als onderdeel van het concept Stedenbouwkundig Plan (SP) fase 2 is besloten om het oostelijk deel van de gracht te wijzigen ten opzichte van de aannames die hierover in fase 1 zijn gedaan. Er is voor gekozen om de gracht in de volle breedte van 20 meter met dezelfde oevers en kades door te trekken en bij de Anslijnstraat te eindigen met een watertrap. Hierbij is in het concept SP fase 2 ook een extra brug voor voetgangers ter hoogte van de straat Geduld bedacht (in het vervolg Geduldbrug) om zo maximaal verbindingen over de gracht te creëren.

Op 14-12-22 heeft het CRK in haar behandeling van de Bruggen, geadviseerd het aantal bruggen terug te brengen. Het projectteam heeft, na zorgvuldig te hebben gekeken naar de haalbaarheid en consequenties van dat voorstel, geconstateerd dat het wenselijk is minder bruggen te realiseren. Om de volgende redenen:

- De afstand tussen de 4 bruggen van de Nieuwe Osdorpergracht is erg klein. (Ook een constatering van de CRK van d.d. 14 december 2022.)
- De ruimtelijke beleving van de nieuwe gracht komt beter tot zijn recht met minder bruggen.

Invulling Oostkop Nieuwe Osdorpergracht

In het kader van fase 2 wordt nagedacht over de beëindiging van de Nieuwe Osdorpergracht. In een aantal zienswijzen is de wens uitgesproken voor meer groen /verblijfsruimte in dit gebied. Ook komt in de zienswijzen van bewoners op het Stedenbouwkundig Plan de vraag om meer groen regelmatig terug. Deze behoefte aan meer openbare verblijfsruimte aan de oostkant van de Nieuwe Osdorpergracht waar de druk op de openbare ruimte flink toeneemt wil de projectgroep daarom onderwerp maken van een participatietraject.

Voorgestelde wijzigingen

Bovengenoemde ontwikkelingen leiden tot de volgende voorgestelde wijzigingen op het DO openbare ruimte Osdorpplein (fase 1):

1. Nieuwe ontwerpen van de Hoekenesbrug en Volhardingbrug.
2. Het schrappen van de voetgangersbrug: Inzetbrug (fase 1)
3. Het beter diagonaal inpassen en verbreden van de centraal gelegen Volhardingbrug met ca. 2.2 meter.

In het Stedenbouwkundig plan Stadscentrum Osdorpplein (fase 2), zullen, na akkoord van de wethouder, de volgende wijzigingen worden doorgevoerd:

4. Het schrappen van de Geduldbrug.
5. Het middels participatie komen tot een ontwerp voor de kop van de gracht. Wat kan betekenen dat het (deels) gracht blijft, of wat kan resulteren in bijvoorbeeld een groen plein/ verblijfsplek aan de oostelijke kop van de gracht.

Vervolgstappen

Op basis van de hierboven genoemde wijzigingen zal er voor de hele Nieuwe Osdorpergracht en de twee bruggen een nieuw Ontwerp openbare ruimte Gracht en Bruggen worden gemaakt. Hierin is zowel fase 1 als fase 2 in verwerkt. Onderstaande vervolgstappen laten zien hoe dit proces verder gebracht wordt.

- Afronden VO
- Behandeling VO in CRK
- Vaststelling VO
- Informatiebijeenkomst organiseren
- Uitwerken DO tbv uitvoering

Planning

De uitvoering van de gracht is door omstandigheden erg vertraagd. We onderzoeken of de realisatie gefaseerd kan plaatsvinden zodat het westelijk deel van de gracht eerder aangelegd kan worden. Wanneer we een nieuwe realistische planning hebben, zal hierover nog gecommuniceerd moeten worden met de buurt. Hierover komen we nog terug.

Communicatie en omgevingsmanagement

- **Informereren gewijzigd ontwerp Bruggen**

Voorafgaand aan het vaststellen van het DO openbare ruimte Osdorpplein (2019) heeft er participatie en inspraak plaatsgevonden. Ten opzichte van dit ontwerp gaat er nu een aantal wijzigingen plaatsvinden. Daarom is het belangrijk de omgeving en stakeholders op korte termijn te informeren over de volgende zaken:

- De nieuwe ontwerpen van de bruggen t.o.v. wat is vastgesteld in het Definitief Ontwerp openbare ruimte Osdorpplein (2019)
- Minder bruggen (met name het schrappen van de Inzetbrug t.o.v. wat is vastgesteld in het Definitief Ontwerp openbare ruimte Osdorpplein (2019).
- De nieuwe planning. Bij de bewoners van de SuHa 1 blokken is de verwachting gewekt dat ze aan een gracht zouden komen wonen. Dat gaat alleen nog jaren duren. We moeten de nieuwe en realistische planning communiceren en hierbij aangeven waarom het langer duurt.
- Daarnaast willen we de omgeving alvast informeren dat ze mee mogen denken over de invulling van de Oostkop van de Nieuwe Osdorpergracht en de Anslijnstraat.

Deze boodschap willen we op de volgende manieren delen:

- Informatiebijeenkomst voor omwonenden en andere belanghebbenden (uitnodigen per mail/brief).
- Vernieuwingskrant huis-aan-huis verspreiden met een artikel hierover
- Website amsterdam.nl/osdorpplein
- Digitale nieuwsbrief Osdorpplein

- **WOB verzoek**

In april 2022 is er door een buurtbewoner een WOB verzoek ingediend aangaande de Volhardingbrug. Aanleiding hiervoor was, dat deze persoon zich zorgen maakte over overlast van scooters op de Volhardingbrug voor de omwonenden. Dat verzoek is afgehandeld.

- **Participatieproces Oostkop Nieuwe Osdorpergracht en Nicolaas Anslijnstraat (Fase 2)**

De inrichting van dit deel van de openbare ruimte (fase 2) maakt geen deel uit van het Ontwerp openbare ruimte Gracht en Bruggen, maar wordt onderdeel van het Ontwerp openbare ruimte voor de Nicolaas Anslijnstraat. Dit ontwerp wordt verder uitgewerkt na vaststelling van het Investeringsbesluit fase 2. Ook de inrichting van de Nicolaas Anslijnstraat maakt hier onderdeel van uit. De participatie over de invulling van de Oostkop van de Nieuwe Osdorpergracht en de Nicolaas Anslijnstraat start daarom sowieso niet eerder dan begin 2024. Het kan ook wenselijk zijn om wat langer te wachten met de participatie zodat ook de nieuwe bewoners van de blokken MIX, SuHa2C en Bladergroen betrokken kunnen worden.

Nieuwe Osdorpergracht

Zaaknummer: 5.1.2,e
Aanvraagnummer: 5.1.2,e
Advies aan: Stadsdeel Nieuw-West

CRK welstand - 5.1.2,e - Conceptaanvraag Overige
Behandeld: 20-09-2023 door Commissie 3A

Akkoord op hoofdlijnen

In reactie op het eerdere advies is het ontwerp van de Hoekenesbrug en de Volhardingsbrug ingrijpend aangepast. De bruggen zijn nu een eigentijdse vertaling van karakteristieke AUP-bruggen. De twee extra voetgangersbruggen zijn vervallen, waardoor de twee resterende bruggen meer tot hun recht komen. De schuine plaatsing van de Volhardingsbrug is een gevolg van eerder gemaakte keuzes in het stedenbouwkundig plan. Hoewel een rechte brug, eventueel breder en met verblijfsplekken, wellicht een beter antwoord op de wat geforceerde situatie zou kunnen zijn, is de nu getekende brug op zichzelf hoogwaardig en overtuigend. De definitieve inrichting van het maaiveld rondom de brug kan bij de aanvraag omgevingsvergunning worden geleverd.

Voordracht voor de vergadering van 16 oktober 2023

Portefeuille

Doevendans en Türkkol
Vernieuwingsproject Stadscentrum Osdorpplein en Openbare Ruimte

Agendapunt

<automatisch>

Tekst van openbare besluiten
wordt gepubliceerd

Onderwerp

Doorvoeren wijzigingen in de ontwerpen van de Nieuwe Osdorpergracht en bijbehorende bruggen en stand van zaken aanpak.

Gevraagde beslispunten

1. Akkoord te gaan met de voorgestelde wijzigingen van het Definitief Ontwerp openbare ruimte Osdorpplein t.a.v. de bruggen over de Nieuwe Osdorpergracht.
Te weten:
 - a. Het schrappen van de voetgangersbrug ter hoogte van de straat Inzet;
 - b. Het beter diagonaal inpassen en verbreden van de centraal gelegen brug ter hoogte van Volharding met ca. 2.2 meter.
2. Kennis te nemen van de aanpak, fasering en planning van de Nieuwe Osdorpergracht en bijbehorende bruggen ten aanzien van realisatie.
3. In te stemmen met de voordracht voor het DB.

Onderbouwing beslispunten**Ad1**

Als gevolg van nieuwe inzichten, behandelingen in de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK), gewijzigde uitgangspunten en de ontwikkeling van fase 2 wordt een aantal wijzigingen op het Definitief Ontwerp (DO) voorgesteld ten aanzien van de bruggen.

Sinds het vaststellen van het ontwerp van de gracht en bruggen in het DO openbare ruimte Osdorpplein in 2019, is er in 2021 een Omgevingsvergunningaanvraag gedaan voor de gracht, kademuren en bruggen. In het kader van de behandeling van de omgevingsvergunning werden de ontwerpen van de kademuren en bruggen voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK). Toen is gebleken dat de ontwerpen, vastgelegd in het Definitief Ontwerp, niet of onvoldoende vooraf zijn afgestemd met de CRK. De CRK heeft bij de behandeling in december 2021 negatief geadviseerd op de bruggen (de kademuren waren wel akkoord). In overleg met de ambtelijk opdrachtgever G&O is geconstateerd dat het negatieve advies van de CRK dusdanig ingrijpend was dat er besloten is tot het in gang zetten van een nieuw ontwerpproces voor de bruggen. Dit ontwerpproces is inmiddels ver gevorderd en gaat richting afronding van het VO.

Het projectteam heeft geconstateerd dat er een aantal redenen zijn om minder bruggen te realiseren dan op 5 november 2019 in het Definitief Ontwerp openbare ruimte Osdorpplein is vastgesteld:

- De afstand tussen de 4 bruggen van de Nieuwe Osdorpergracht is erg klein. (Ook een constatering van de CRK van d.d. 14 december 2022.)
- De ruimtelijke beleving van de nieuwe gracht komt beter tot zijn recht met minder bruggen.



Door het verminderen van het aantal bruggen wordt de afstand tussen de brug ter hoogte van Volharding en het einde van de gracht bij de Anslijnstraat ca. 200 m en tussen Hoekenes en de brug ter hoogte van Volharding ca. 260 m. Deze afstand is acceptabel en vergelijkbaar met het centrum van Amsterdam.

Op 6 en 20 juni 2023 zijn de portefeuillehouders Doevendans en Türkkol hierover geïnformeerd.

Ad2.

De uitvoering van de gracht is door omstandigheden erg vertraagd. De projectgroep heeft verschillende scenario's onderzocht om te komen tot een versnelde aanleg van de Nieuwe Osdorpergracht en bijbehorende bruggen.

Uitgangspunt in de planning is steeds geweest om de hele gracht en de bruggen pas te realiseren nadat de laatste bouwblokken langs de gracht zijn gerealiseerd. Dat zou betekenen dat er op z'n vroegst in 2029 gestart kan worden met de realisatie. Het gebied waar de gracht en bruggen komen, maakt tot die tijd namelijk nog een belangrijk deel uit van de bouwterreinen en wegen die nodig zijn voor de realisatie van de bouwblokken MIX, SuHa2C en Bladergroen. Dit is de meest eenvoudige en kosten efficiënte aanpak omdat op deze manier de nieuwe gracht en bruggen in één bouwstroom aangelegd kan worden. Gezien de verwachtingen die in het verleden zijn gewekt door de gemeente, en hoe lang sommige bewoners al wachten op de gracht, zijn er sterke argumenten om alvast met een deel van de gracht van start te gaan.

De projectgroep heeft daarom onderzocht of de realisatie gefaseerd kan plaatsvinden. Naar aanleiding van dit onderzoek heeft de projectgroep geconcludeerd dat er een versnelling mogelijk is waarbij de brug ter hoogte van Hoekenes, en het westelijk deel van de gracht tot de brug ter hoogte van Volharding eerder aangelegd kan worden. Het eerste deel van de gracht kan hiermee op z'n vroegst starten begin 2026.

Het tweede deel van de gracht, vanaf de brug ter hoogte van Volharding richting het oosten kan van start gaan als zowel de MIX als Bladergroen en SuHa2C gereed zijn. Volgens de huidige planning zal dat medio 2029 zijn. Het tweede deel van de Nieuwe Osdorpergracht is langer dan de gracht die is vastgesteld in het Definitief Ontwerp openbare ruimte Osdorpplein. Deze verlenging maakt onderdeel uit van fase 2 waarvoor een investeringsbesluit voorbereid wordt.

Ad3.

De portefeuillehouders wordt gevraagd in te stemmen met de concept voordracht voor het DB en bijbehorende bijlage, om op 24 oktober 2023 te behandelen in het DB van stadsdeel Nieuw-West.

Volgende processtappen

1. Behandeling scopewijziging Nieuwe Osdorpergracht, ter besluitvorming in het DB van 24 oktober 2023.
2. Aanpassing van het Voorlopig Ontwerp Bruggen.
3. Informatiebijeenkomst voor omwonenden Nieuwe Osdorpergracht – begin november.
4. Behandeling Voorlopig Ontwerp Nieuwe Osdorpergracht en Bruggen in de integrale staf – medio november

5. Behandeling Voorlopig Ontwerp Nieuwe Osdorpergracht en Bruggen, ter besluitvorming in het DB – medio november.

Advies, afstemming en participatie

De wijzigingen ten aanzien van het DO openbare ruimte Osdorpplein zijn afgestemd met R&D, IB, G&O, V&OR, Nautisch Beheer en Waternet. Recent zijn de laatste versies van de ontwerpen opnieuw voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK), de CRK heeft in september positief op de doorgevoerde wijzigingen geadviseerd. De ambtelijk opdrachtgever G&O is akkoord met de voorgenomen wijzigingen.

De laatste stand van zaken en keuzes ten aanzien van de voortgang, financiën, planning en fasering is afgestemd met R&D, IB, G&O en goedgekeurd door de ambtelijk opdrachtgever G&O.

De wijzigingen worden met belanghebbenden gedeeld door op korte termijn een informatiebijeenkomst te organiseren. Er is geen ruimte meer voor wijzigingen, en dus kan er geen participatie op een ander niveau dan 'informereren' meer plaatsvinden. Destijds, bij de vaststelling van het Definitief Ontwerp openbare ruimte Osdorpplein, heeft er wel participatie in de vorm van meedenken en meepraten plaatsgevonden. In 2019 zijn er geen zienswijzen ingediend ten aanzien van de Nieuwe Osdorpergracht of de bijbehorende bruggen. Wel is er in april 2022 door een buurtbewoner een WOB verzoek ingediend aangaande de brug ter hoogte van de straat Volharding. Aanleiding hiervoor was, dat deze persoon zich zorgen maakte over overlast van scooters op de Volhardingbrug voor de omwonenden. Dat WOB-verzoek is afgehandeld.

Daarnaast zullen de wijzigingen en de voortgang en planning worden gecommuniceerd via de Vernieuwingskrant, die huis aan huis verspreid wordt, de website amsterdam.nl/osdorpplein, de BouwApp Stadscentrum Osdorpplein en de digitale nieuwsbrief Osdorpplein.

Documenten

Registratienr.	Naam
<automatisch>	Concept voordracht DB NW.

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

5.1.2,e gebiedspool Nieuw-West, 5.1.2,e , 5.1.2,e [@amsterdam.nl](mailto: @amsterdam.nl)
 5.1.2,e gebiedspool Nieuw-West, 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e [@amsterdam.nl](mailto: @amsterdam.nl)

Beslissing

<automatisch, na afloop staf>



Memo Toelichting op Voorontwerpen Nieuwe Osdorpergracht en bruggen

Aan Dagelijks bestuur Nieuw-West
Van Projectgroep Stadscentrum Osdorpplein
Datum 17 november 2023
Behandeling 5 december 2023
Bijlagen: 1: VO Plankaart, 2: VO Bruggen, 3: Projectoverzicht met wijzigingen op het DO.

1. Aanleiding

Als gevolg van nieuwe inzichten, behandelingen in de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK), gewijzigde uitgangspunten en de ontwikkeling van fase 2 wordt een aantal wijzigingen op het Definitief Ontwerp (DO) doorgevoerd t.a.v. de Nieuwe Osdorpergracht en bijbehorende bruggen.

Na het vaststellen van het ontwerp van de gracht en bruggen in het DO Openbare ruimte Osdorpplein in 2019, zijn de ontwerpen door Royal Haskoning DHV technisch uitgewerkt in 2021. Vervolgens is er eind 2021 een Omgevingsvergunningaanvraag gedaan voor de gracht, kademuren en bruggen. In het kader van de behandeling van de omgevingsvergunning werden de ontwerpen van de kademuren, watertrap en bruggen voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. Toen is gebleken dat de ontwerpen, vastgelegd in het DO, niet of onvoldoende vooraf zijn afgestemd met de CRK. De CRK heeft bij de behandeling in december 2021 negatief geadviseerd op de bruggen (de kademuren waren wel akkoord). In overleg met de ambtelijk opdrachtgever G&O is geconstateerd dat het negatieve advies van de CRK dusdanig ingrijpend was dat er besloten is tot het in gang zetten van een nieuw ontwerpproces voor de bruggen.

2. Inhoud memo

Voor het Voorontwerp van de bruggen is een separaat document opgesteld '230906 VO bruggen Nieuwe Osdorpergracht'. Omdat de aanpassing van de bruggen vanzelfsprekend gevolgen heeft voor de andere ontwerpen, en er in de tussentijd mogelijk nieuwe eisen zijn opgesteld of veranderd, heeft het projectteam Nieuwe Osdorpergracht en Bruggen alle ontwerpen opnieuw tegen het licht gehouden en besproken met de relevante stakeholders: V&OR, Stadswerken, Nautisch beheer en Waternet.

In dit memo wordt een toelichting gegeven op de scope van het ontwerp van de Nieuwe Osdorpergracht en bruggen en de uitgangspunten voor het ontwerp. Daarnaast wordt in dit document een overzicht gegeven van de aanpassingen die zijn gedaan ten opzichte van het Definitief Ontwerp openbare ruimte Osdorpplein 2019 en geeft het een overzicht van de wijzigingen die moeten worden doorgevoerd in de door Royal Haskoning DHV reeds

technisch uitgewerkte DO (kenmerk ^{5.1.2.e}), wat betreft de grachtprofiel, oever, kademuren en watertrap. Deze aanpassingen, zijn op tekening in Bijlage 3 weergegeven. Deze laatste wijzigingen, zullen worden opgepakt in het nieuw te maken Definitief Ontwerp.

De wijzigingen betreffen:

Scopewijzigingen

- Het aantal bruggen over de gracht
- De vorm van de gracht

Ontwerp wijzigingen

- Het aanlegpeil van de reeds gerealiseerde kade
- De afwerking van de watertrap
- De overgang Hoekenesgracht – Nieuwe Osdorpergracht
- De waterdiepte van de gracht
- De beplanting op de zuidelijke oever
- Het beheer van de oever
- Het beheer van het water
- Het nautisch beheer
- De waterkwaliteit

Al deze wijzigingen zijn verwerkt in een nieuw VO plantekening voor de Nieuwe Osdorpergracht: 'VO plankaart N. Osdorpergracht 25102023', bijlage 1.

3. Scopewijzigingen (reeds vastgesteld)

3.1 Minder bruggen

Als gevolg van nieuwe inzichten, behandelingen in de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK), gewijzigde uitgangspunten en de ontwikkeling van fase 2 wordt een aantal wijzigingen op het Definitief Ontwerp (DO) voorgesteld ten aanzien van de bruggen.

- Het schrappen van de voetgangersbrug ter hoogte van de straat Inzet;
- Het beter diagonaal inpassen en verbreden van de centraal gelegen brug ter hoogte van Volharding met ca. 2.2 meter.

Het projectteam Nieuwe Osdorpergracht en Bruggen heeft geconstateerd dat er een aantal redenen zijn om minder bruggen te realiseren dan op 5 november 2019 in het Definitief Ontwerp openbare ruimte Osdorpplein is vastgesteld:

- De afstand tussen de 4 bruggen van de Nieuwe Osdorpergracht is erg klein. (Ook een constatering van de CRK van d.d. 14 december 2022.)
- De ruimtelijke beleving van de nieuwe gracht komt beter tot zijn recht met minder bruggen.
- Door het verminderen van het aantal bruggen wordt de afstand tussen de brug ter hoogte van Volharding en het einde van de gracht bij de Anslijnstraat ca. 200 m en tussen Hoekenes en de brug ter hoogte van Volharding ca. 260 m. Deze afstand is acceptabel en vergelijkbaar met het centrum van Amsterdam.

Minder bruggen (fase 1 en 2): vastgesteld in staf van Dantzig 16 oktober 2023 en Dagelijks Bestuur Nieuw-West 31 oktober 2023.

3.2 Aangepast ontwerp gracht

In het kader van fase 2 is een Stedenbouwkundig Plan opgesteld. Hierin valt ook het gebied ten oosten van de Nieuwe Osdorpergracht zoals die in het DO van 2019 staat weergegeven. In het Stedenbouwkundig Plan wordt de Nieuwe Osdorpergracht over dezelfde breedte doorgetrokken richting het oosten. Het Stedenbouwkundig Plan is in een vergevorderd stadium. Bedoeling is dat het Stedenbouwkundig Plan gezamenlijk met de investeringsnota wordt vastgesteld medio 2024. Deze aanpassing is onderdeel van de scope van het voorliggende VO van de Nieuwe Osdorpergracht.

4. Begrenzing Nieuwe Osdorpergracht

Op onderstaande tekening is de scope voor het VO van de Nieuwe Osdorpergracht ingetekend.



[Afbeelding 1 – kaart met scope]

Noordzijde

- Aan de noordkant wordt de grens van het ontwerp voor de openbare ruimte gelegd tot en met de kademuur.
- Het ontwerp omvat niet de inrichting op de kade

Oostzijde

- Aan de oostkant wordt het ontwerp begrenst door de Oostkop. 45 meter van de gracht wordt gemarkeerd als 'nader in te vullen o.b.v. participatie', dit is onderdeel van Fase 2 en zal op een later moment gestart worden. Wat de invulling wordt staat open, water blijft ook een optie. Dit gebied is in de kaart paars gemarkeerd en loopt van de gevel van Bladergroen aan de zuidkant tot de gevel van de MIX aan de noordkant.

Zuidzijde

- Aan de zuidkant wordt het ontwerp begrenst tot en met de groene oever.

Westzijde

- Aan de westkant wordt het ontwerp begrenst door de Hoekenesgracht. De uitmonding aan de noordkant is een harde kade met daarop een groene inrichting tot de particuliere tuin aan de noordkant. Aan de zuidkant is de uitmonding deels groene oever en harde kade.

Belangrijke, meer civieltechnische, onderdelen van de Nieuwe Osdorpergracht zijn de bruggen ter hoogte van Hoekenes en Volharding en de Watertrap. Voor beide bruggen is, zoals aangegeven, door R&D een apart ontwerp gemaakt. De watertrap is onderdeel van het openbare ruimte ontwerp.



[Afbeelding 2 – civieltechnische onderdelen]

5. Toelichting op het Voorontwerp Nieuwe Osdorpergracht en Bruggen

5.1 Uitgangspunten ontwerp gracht

De Nieuwe Osdorpergracht wordt straks een van de belangrijkste openbare ruimtes van Osdorpplein en krijgt in die hoedanigheid een belangrijke verblijfsfunctie. De gracht bestaat niet alleen uit een waterelement maar wordt omgeven door hoogwaardig ingerichte kades: aan de zuidzijde een parkachtige groene oever met de nadruk op ontspanning en biodiversiteit en aan de noordzijde een strakke kade en stedelijk vormgegeven boulevard waar ruimte is voor flaneren en observeren. Door dit verschil is het gebruik duidelijk en de oriëntatie altijd helder.

Bruggen

De Nieuwe Osdorpergracht speelt een belangrijke rol in het verbinden van het centrum met de zuidelijk gelegen woonbuurten en omgekeerd. Twee nieuwe zorgvuldig vormgegeven bruggen, ter hoogte van de straten Hoekenes en Volharding, over de Nieuwe Osdorpergracht leggen de verbinding op een fraaie manier. De brug bij Hoekenes is een verkeersbrug en ligt in de straat. Deze is bedoeld voor autoverkeer en langzaam verkeer. Tussen de Jan Celestraat en Volharding is een langzaam verkeersbrug ontworpen, Deze brug ligt schuin over de gracht.

De bruggen maken het voor het langzaam verkeer mogelijk om verschillende routes rondom de gracht af te leggen. De bruggen zijn bovendien breed genoeg om even op te blijven staan en te genieten van de omgeving.

Hoofdbomenstructuur en groen

De Nieuwe Osdorpergracht zal in de toekomst onderdeel uit gaan maken van de hoofdbomenstructuur van Amsterdam. Bij de inrichting is dan ook gekozen voor een robuuste bomenstructuur met zo veel mogelijk inheemse soorten.

Aan de noordzijde een meer formele inrichting met linde in combinatie met plantvakken met vaste planten en aan de zuidzijde een meer parkachtige inrichting met een variatie aan boomsoorten en boomgroottes. Deze bomen staan in gazon.

Ecologische kwaliteit

Het water van de Nieuwe Osdorpergracht is naast een belangrijke ruimtelijke component van Osdorpplein ook belangrijk in het kader van de watercompensatie. Met de aanleg van de gracht wordt de toename aan verharding, door het ontwikkelen binnen Osdorpplein, in ruime mate gecompenseerd. Bij de inrichting van het water wordt speciale aandacht besteed aan de waterkwaliteit. In overleg met Waternet is afgesproken een plasdras zone aan te leggen aan de zuidelijke oever, met ruimte voor (zuiverende) waterplanten en wordt op de bodem van de gracht over de hele lengte gewerkt met mosselbanken.

6. Nieuw voorontwerp bruggen

De nieuwe kijk op het gebruik van de gracht heeft er toe geleid dat zowel de Inzetbrug en de voetgangersbrug t.h.v. Geduld (fase 2) vervallen. Met het verdwijnen van de bruggen komt er rond de Nieuwe Osdorpergracht meer de nadruk te liggen op de beleving van het water en het functioneren van de gracht als verblijfsruimte.

Door R&D is een ontwerp gemaakt van 2 nieuwe bruggen. Het ontwerp van deze bruggen is goedgekeurd door de CRK. Bij de uitwerking van het VO van de Nieuwe Osdorpergracht naar DO dient dit ontwerp te worden overgenomen.

De brug bij Volharding is breder geworden, met meer ruimte voor de voetganger, en gaat schuin over de gracht.

Qua materialisering is het volgende afgesproken:

- De trottoirverharding op de bruggen sluit aan bij de centrumverharding (betontegel met natuursteen toplaag)
- De rijbaan over de brug bij Hoekens wordt uitgevoerd in klinkerverharding conform Puccini
- Het fietspad over de brug bij Volharding wordt uitgevoerd in rode betonklinkers en wordt niet verder doorgezet op de kades

7. Wijzigingen aan het ontwerp openbare ruimte van de gracht t.o.v. het eerdere opgestelde DO (2021)

7.1 Beëindiging oostelijke kop gracht

De oostelijke kop van de gracht gaat uitgevoerd worden als verblijfsruimte. De vorm en grootte is nog nader te detailleren. In de uitwerking van de gracht naar DO dient rekening gehouden te worden met een zone van maximaal 45 meter diep, zoals getekend in de plankaart van het SP. Door deze "special" op de oostkop van de gracht wordt de wandel- en fietsroute via de Anslijnstraat langs het Verhalenhuis (met OBA XL, filmhuis en kunstcentrum) naar het Osdorpplein (pleintje Westmarket) ook interessanter en kunnen de bewoners van de Anslijnflat een bijzondere plek op de kop van de gracht krijgen.



[Afbeelding 3 – in blauwe arcering het uitwerkingsgebied kop van de gracht]

7.2 Overlap kade / toekomstige watertrap

Een deel van de reeds aangelegde kade steekt voorbij de te realiseren watertrap. Dit dient opgenomen te worden als te verwijderen in de nieuwe DO-tekeningen. (zie ook notitie BH9515-RHD-VO-00-RP-PM-1002 waarin dit reeds is vermeld).

7.3 Hoogtepeilen kade

In de DO tekeningen van Royal Haskoning DHV zijn peilen opgenomen voor zowel de noord- als zuidkade die niet corresponderen met de uitgangspunten van het DO fase 1.

- Uitgangspunt voor de Noordkade is een peil van -0.70m NAP (DO Royal Haskoning DHV -0.77 m NAP).
- Uitgangspunt voor de Zuidkade is een peil van -0.90m NAP op rand talud en -0,80 NAP aan de gevel (DO Royal Haskoning DHV -0.80m NAP)
- LET OP: Ontwerp bruggen die nu door R&D is gemaakt gaat eveneens uit van -0.8m NAP voor de zuidkade.

7.4 Peilen reeds aangelegde kade

De reeds aangelegde kade heeft een peil, bovenkant deksloof van gemiddeld -0.80 m NAP. Dit is 10 centimeter te laag. In de uitwerking dient hier rekening mee te worden gehouden zodat de kade op de juiste hoogte kan worden gebracht.

Punt#	X-Coörd.	Y-Coörd.	Hoogte
1000	115178.386	485536.917	-0.816
1001	115159.126	485530.744	-0.810
1002	115139.846	485524.551	-0.801
1003	115121.534	485518.680	-0.796
1004	115102.250	485512.497	-0.792
1005	115082.967	485506.313	-0.796

[Afbeelding 5 – door IB aangeleverde hoogtepeilen over het reeds aangelegde deel van de noordkade]

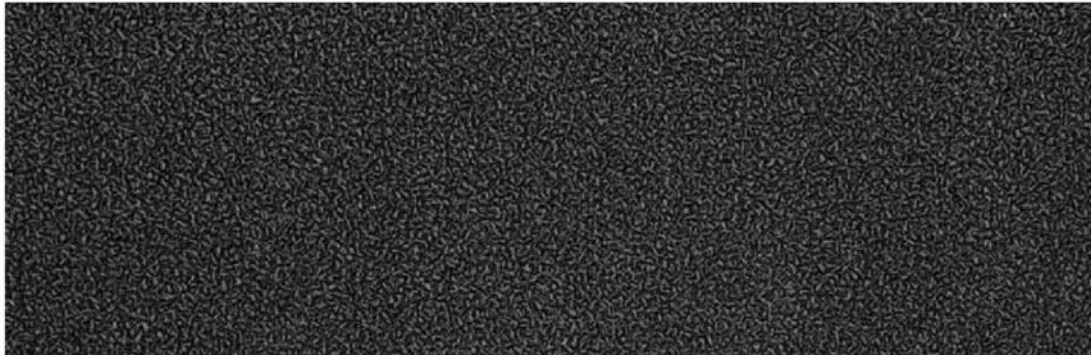
7.5 Watertrap

Voor de watertrap is in het DO fase 1 een omschrijving opgenomen voor afwerking van de betontreden (NOEliner Glad - 579509). Deze is niet juist, want spiegelglad. In het DO van

Royal Haskoning DHV is geen afwerking opgenomen. Voorstel: NOEliner Zand – 579527.

579527 NOEliner Zand

Antislip weerstand volgens DIN 51130 R 13

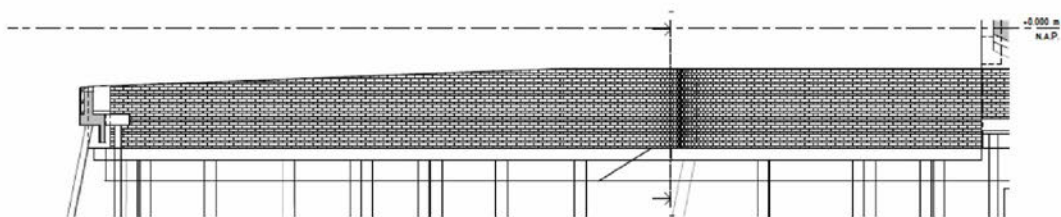


[Afbeelding 6 – patroon voor afwerking van de traptreden van leverancier NOE]

7.6 Overgang Hoekenesgracht – Nieuwe Osdorpergracht

In het document van Royal Haskoning DHV (BH9515-RHD-VO-00-RP-PM-1002) wordt nog gesproken over 2 opties voor de overgang van Hoekenesgracht naar Nieuwe Osdorpergracht. Er is ondertussen gekozen voor optie 1.

Optie 1:



[Afbeelding 7 – te realiseren overgang van Hoekenesgracht naar Nieuwe Osdorpergracht noordkade]

7.7 Waterdiepte gracht

In het projectteam Nieuwe Osdorpergracht en Bruggen van 3 oktober 2023 is besloten om de waterdiepte van de gracht terug te brengen naar 1.25m.

De diepte van de gracht is tot op heden steeds getekend op 1.80m onder waterpeil. In het verleden is door waternet aangegeven dat de gracht vanaf 6 meter uit de kant minimaal 1.25

meter moet zijn. Vanuit Nautisch beheer is het altijd de wens geweest de gracht dieper te maken. Omdat het er nu naar uit ziet dat de gracht, door de beperkte hoogte van de bruggen, voor Nautisch beheer niet toegankelijk is, moet de gracht voor vaarverkeer worden afgesloten. Hierdoor kan ook de diepte van de gracht bijgesteld worden. Dit kan een aanzienlijk kostenbesparing met zich meebrengen omdat er minder grond uitgegraven hoeft te worden en waarschijnlijk ook de kades minder hoog hoeven te worden. Bovendien is een ondiepere gracht goed voor de waterkwaliteit doordat planten beter kunnen groeien.

7.8 Bepanting zuidelijke oever

Het beplantingsplan voor de Zuidkade in het DO fase 1 was niet gedetailleerd genoeg en is aangepast. Hierbij is onderscheid gemaakt in boomgroottes (1^e, 2^e, 3^e orde) en types (hoogstam, meerstammig). Tevens is een nieuwe compositie van de bomen gemaakt. Idealiter staan bomen zo ver uit elkaar en van de oever af dat er met machines tussendoor gereden kan worden. Dat is vanuit de beleving niet wenselijk. In het ontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden met beheer maar ontkomen we niet aan het gebruik aan kleiner materieel en/of handmatig maaien. Hierover is contact geweest met ^{5.1.2,e} (5.1.2,e). Dit wordt niet als probleem gezien.

De toegepaste soorten op de zuidelijke oever zijn, in overleg met Waternet (oktober 2023), iets gewijzigd ten opzichte van het DO openbare ruimte fase 1. De grote treurwilgen zijn vervangen door schietwilg. De treurwilg zou namelijk te groot worden in het beeld en te veel in de weg zitten om de oever goed te kunnen beheren.

Uitgangspunt voor het gras op de zuidelijke oever is dat deze ingericht en beheerd als gazon (intensief beheerd)

7.9 Beheer oevers

Het beheer van het water en de daarvoor benodigde voorzieningen en ruimte is afgestemd met Waternet (d.d. 20/05/21 en 21/07/23). Beheer vindt plaats vanaf het water en vanaf het land. Wat nog miste in het ontwerp was een opstelplaats voor een onderhoudsvoertuig met grijper. Op basis van de gesprekken met Waternet is er een opstelplaats voor een grijper opgenomen aan de zuidkade in het Voorontwerp.

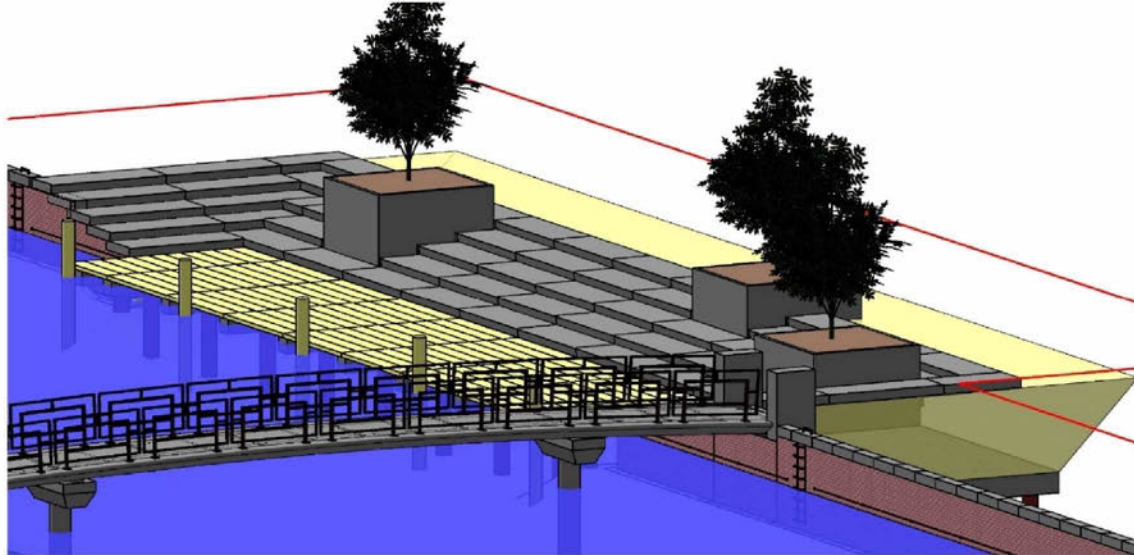
7.10 Beheer water

Waternet heeft aangegeven het water onder de toekomstige steiger aan de noordkade niet te willen beheren, i.v.m. mogelijke schade (mailwisseling ^{5.1.2,e} 27/09/23). Vanuit beheer (^{5.1.2,e}) is aangegeven (17/10/23) dat er geen bezwaar is.

Vanuit R&D is het de uitdrukkelijke wens om de steiger in zijn huidige vorm (zoals getekend in het DO van Royal Haskoning DHV) te behouden:

- De steiger biedt een meerwaarde aan de beleving van de gracht.
- Een alternatief waarbij de kade wordt doorgetrokken en de steiger wordt vervangen door een lage betonnen kade achten wij niet wenselijk.
- Het eventueel hieraan toevoegen van een kleine steiger die voorbij de kade steekt levert vervolgens weer het zelfde bezwaar op vanuit Waternet.

- Er is al een proces van goedkeuring aan vooraf gegaan. Er ligt immers al een DO.



[Afbeelding 8 - het ontwerp van de watertrap met steiger zoals gemaakt in het DO van Royal Haskoning DHV, wordt zo gehandhaafd. De brug op de voorgrond is vervallen]

7.11 Nautisch beheer

Vanuit Nautisch beheer is het de wens om met vaartuigen toegang te hebben tot de Nieuwe Osdorpergracht. Hiervoor is het nodig om een doorvaartprofiel te koppelen aan de nieuwe gracht. Hiervoor was het vereist dat de bruggen een doorvaarthoogte zouden kennen van ca. 2.10 m. De brugontwerpers hebben geprobeerd om deze hoogte aan te houden, maar dit was niet mogelijk zonder dat het ten koste zou gaan van de omliggende openbare ruimte of de toegankelijkheid voor fietsers en rolstoelen. De projectgroep Stadscentrum Osdorpplein heeft besloten dat het belangrijker was dat het centrumgebied goed toegankelijk was voor minder validen, dan dat er bootjes zouden varen op de gracht. Vanwege de beperkte doorvaarthoogte van de nieuwe bruggen, is het dus niet mogelijk een doorvaartprofiel te koppelen, wat tot gevolg heeft dat de Nieuwe Osdorpergracht afgesloten zal moeten worden voor vaarverkeer. Na overleg met Nautisch beheer (oktober 2023) lijkt een oplossing niet mogelijk, en zal het besluit moeten worden voorgelegd aan het college van B&W. Vooralsnog gaat het projectteam Nieuwe Osdorpergracht en Bruggen er vanuit dat de gracht in zijn geheel afgesloten wordt voor boten.

7.12 Waterkwaliteit

In 2021 zijn er ook gesprekken gevoerd met Waternet over het verbeteren van de waterkwaliteit van de Nieuwe Osdorpergracht. Op basis daarvan is een nieuw onderwaterprofiel opgesteld (^{5.1.2.e} tekening CNW-DO-onderwaterprofiel-20210716.PDF) voor het westelijk deel van de gracht. Dit profiel is in het VO voor de gehele gracht ingetekend. Het DO dient op basis van de eerdere tekening en dit VO verder invulling

te geven aan dit onderwaterprofiel. Onderdeel hiervan is het formaat van de te gebruiken keien i.r.t. beheer.

8. Bijlagen

Bijlage 1: VO Plankaart N. Osdorpergracht 5.1,2,e

Bijlage 2: VO Bruggen N. Osdorpergracht 5.1,2,e

Bijlage 3: Projectoverzicht met wijzigingen op het 5.1,2,e 5.1,2,e



Oplegger Projectgroep Stadscentrum ODP

Onderwerp: Vaststellen Voorontwerpen Nieuwe Osdorpergracht, bruggen en toebehoren.
Product: Voorontwerpen
Van: 5.1.2.e
Vergadering: 31 oktober 2023

1. Gevraagd besluit

1. De projectgroep wordt gevraagd om in te stemmen met de voorliggende Voorontwerpen voor de Nieuwe Osdorpergracht en bijbehorende bruggen, kademuren en watertrap. Als wijziging op het Definitief Ontwerp (DO) Osdorpplein (vastgesteld in Dagelijks Bestuur, 5 november 2019).
 2. De projectgroep wordt gevraagd een afweging te maken ten aanzien van de kleur steen in de kademuur. Een deel van de kademuur (ca. 100 m) is reeds met antracietkleurige steen aangelegd. R&D adviseert de steenkleur aan te passen naar rood, in overeenstemming met veel andere kademuren in de directe omgeving en de rest van Amsterdam.
 3. De projectgroep wordt gevraagd kennis te nemen van de mijlpalenplanning van de Nieuwe Osdorpergracht en bruggen. Zie bijlage X.
-

2. Korte samenvatting

Na vaststelling van het ontwerp van de gracht en bruggen in het DO Openbare Ruimte Osdorpplein in 2019, is er in 2021 een Omgevingsvergunningaanvraag gedaan voor de Nieuwe Osdorpergracht inclusief kademuren, watertrap en bruggen. In het kader van de behandeling van de omgevingsvergunning werden de ontwerpen van de kademuren en bruggen voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK). Toen is gebleken dat de ontwerpen, vastgelegd in het DO, niet of onvoldoende vooraf zijn afgestemd met de CRK. De CRK heeft bij de behandeling in december 2021 negatief geadviseerd op de bruggen. In overleg met de ambtelijk opdrachtgever Grond & Ontwikkeling is geconstateerd dat het negatieve advies van de CRK dusdanig ingrijpend was dat er besloten is tot het in gang zetten van een nieuw ontwerpproces voor de bruggen. Omdat de aanpassing van de bruggen direct effect heeft op de kademuren, groene oever, en alles onderhevig is aan nieuwe eisen en inzichten is besloten het hele pakket aan ontwerpen opnieuw tegen het licht te houden en af te stemmen met de relevante stakeholders. Hier ligt nu het resultaat van in de bijgevoegde Voorontwerpen (VO).

Ad 1 VO Nieuwe Osdorpergracht en bruggen

De memo, bijlage 1, geeft een toelichting op het Voorontwerp Nieuwe Osdorpergracht en Bruggen. De eisen en wijzigingen zijn het afgelopen jaar nog nadrukkelijk getoetst bij primaire stakeholders. Een deel van de ontwerpen is in 2021 al technisch uitgewerkt maar dienen op een aantal onderdelen aangepast worden, bijlage 1 geeft een overzicht van de aanpassingen en een toelichting. De aanpassingen zijn in bijlage 4 op tekening weergegeven. Hiermee is overzichtelijk gemaakt welke wijzigingen doorgevoerd moeten worden in de DO fase.

De Nieuwe Osdorpergracht wordt straks een van de belangrijkste openbare ruimtes van Osdorpplein en krijgt in die hoedanigheid een belangrijke verblijfsfunctie. De gracht bestaat niet alleen uit een waterelement maar wordt omgeven door hoogwaardig ingerichte kades: aan de zuidzijde een parkachtige groene oever met de nadruk op ontspanning en biodiversiteit en aan de noordzijde een strakke kade en stedelijk vormgegeven boulevard waar ruimte is voor flaneren en observeren. Door dit verschil is het gebruik duidelijk en de oriëntatie altijd helder. De Nieuwe Osdorpergracht speelt een belangrijke rol in het verbinden van het centrum met de zuidelijk gelegen woonbuurten en omgekeerd. Twee nieuwe zorgvuldig vormgegeven bruggen, ter hoogte van de straten Hoekenes en Volharding, over de Nieuwe Osdorpergracht leggen de verbinding op een fraaie manier.

Eerder zijn er voor het project Nieuwe Osdorpergracht en bruggen de volgende besluiten al genomen:

- Terugbrengen van het aantal bruggen (1 in fase 1, 1 in fase 2).
 - o 13 april 2023 in projectgroep Stadscentrum Osdorpplein;
 - o 16 oktober 2023 in Integrale Staf Nieuw West;
 - o 16 oktober 2023 in staf van Dantzig;
 - o 31 oktober 2023 in DB Nieuw-West.
- Verlengen van de Nieuwe Osdorpergracht in het kader van fase 2.
- Fasering van de aanleg van de gracht en bruggen: besloten tot versnellingsoptie 1A, waarbij de aanleg van de Hoekenesbrug en de gracht tot de locatie Volhardingsbrug naar voren wordt getrokken.
 - o 21 september 2023 in projectgroep Stadscentrum Osdorpplein
 - o 16 oktober 2023 in Integrale Staf Nieuw-West
 - o 31 oktober 2023 in het DB Nieuw-West.
- Inkoopstrategie vastgesteld op 19 oktober 2023 in projectgroep.

Met één van de stakeholders, namelijk Nautisch Beheer is het niet gelukt overeenstemming te verkrijgen over het afsluiten van de Nieuwe Osdorpergracht voor vaarverkeer. Het gaat hierbij om het nautische vaarprofiel wat volgens Nautisch Beheer aan de gracht gekoppeld moet kunnen worden. Ondanks de verschillende overleggen die hebben plaatsgevonden, waarbij het projectteam Gracht en Bruggen in de veronderstelling was dat er consensus was over het afsluiten van de nieuwe gracht voor vaarverkeer, bleek dat uit een recente brief van Nautisch Beheer toch anders in elkaar te zitten. Op 20 oktober 2023 heeft er opnieuw overleg plaatsgevonden met Nautisch Beheer. De strekking van hun boodschap is dat zij niet mogen besluiten over het afsluiten van een nieuw te graven gracht. Dit gaat in tegen de doelstellingen van het programma varen. Zij geven aan dat er een collegebesluit nodig is om hier uitsluitsel over te krijgen.

Vooralsnog gaat het projectteam Nieuwe Osdorpergracht en bruggen door met de Voorontwerpen zoals die nu voorliggen. Nautisch Beheer is hiermee dus niet akkoord wegens de doorvaarthoogte onder de bruggen, en inmiddels ook de diepte van de gracht. Parallel bereidt het projectteam de stukken voor en laat de stukken behandelen door de Wethouders, en indien nodig door het college van B&W. Dit is een risico. Indien de uitkomst hiervan niet conform het hier goed te keuren Voorontwerp is, heeft dit consequenties voor de planning en financiën.

Bijlagen

- In bijlage 2 is een plankaart toegevoegd met het laatste VO van de Nieuwe Osdorpergracht.

- Bijlage 3 bevat het VO van de bruggen t.h.v. Hoekenes en Volharding.
- Bijlage 4 geeft een overzicht van de wijzigingen op het oude DO van de ontwerponderdelen van het oude DO (zonder de bruggen).
- Bijlage 5 geeft een overzicht van de stakeholders en de eisen en afspraken die met hen zijn gemaakt.

Ad 2 Kleur kademuren

Het projectteam Nieuwe Osdorpergracht vraagt de projectgroep Stadscentrum Osdorpplein een afweging te maken voor de kleur van de stenen van de kademuren. De ontwerpers openbare ruimte stellen voor om de kleur van de kademuren aan te passen van antraciet naar rood. Rond 2014 is ter hoogte van SuHa I reeds ca. 100 meter kademuur aangelegd met een antracietkleurige steen. In het Definitief Ontwerp is deze kleur ook toegepast, en goedgekeurd door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK). De ontwerpers openbare ruimte pleiten voor een rode kleur omdat dit beter aansluit bij de kademuren in de directe omgeving en in bijna heel Amsterdam. Het aanpassen van de kademuur ter hoogte van SuHa I naar een rode steen is geraamd op ca. 5.1.2.b

5.1.2.b Zie ook bijlage 1 voor een toelichting op het voorstel.

Ad 3 Planning

De meest actuele planning is te vinden in Bijlage 6.

3. Consequenties voor de kaders (kwaliteit, financiën, planning)

Ad 1:

Kwaliteit:

- Afgestemd met 5.1.2.e en de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK).
- De aanpassingen aan het VO hebben geleid tot een ontwerp waarbij beleving, functionaliteit, ruimtelijke- en ecologische kwaliteit zijn verbeterd.
- De CRK heeft positief geadviseerd op het VO van de Nieuwe Osdorpergracht en Bruggen.

Financiën:

- Afgestemd met 5.1.2.e en 5.1.2.e
- De financiële consequenties zijn globaal doorgerekend. De totale raming voor de Nieuwe Osdorpergracht en bruggen van fase 1 moet nog geactualiseerd worden in verband met inflatie. Een grove doorrekening laat zien dat er reeds een tekort was van ca. 5.1.2.b. Door het schrappen van de voetgangersbrug wordt ca. 5.1.2.b bespaard. Maar daarentegen moet de Volhardingsbrug verbreed worden, kosten ruim 5.1.2.b. En de faseringsoptie 1A betekent een verslechtering van 5.1.2.b. In totaal betekent dit dat het tekort ca. 5.1.2.b minder groot wordt. Namelijk 5.1.2.b.
- Om beter inzicht te krijgen in de financiën zal er z.s.m. een nieuwe SSK-raming worden opgesteld. Er worden in principe alleen wijzigingen verwacht i.v.m. indexering.

Planning

- Afgestemd met 5.1.2.e
- Het besluit past binnen de planning. Zie bijlage planning op hoofdlijnen toegevoegd.

Ad 2:

Kwaliteit

- Afgestemd met 5.1.2.e en 5.1.2.e

- Met de aanpassing van de kleur kademuur wordt volgens de ontwerpers openbare ruimte bijgedragen aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Hiermee wordt aangesloten op de kleurstelling van de kademuren in de omgeving.

Financiën

- Afgestemd met 5.1.2,e
- Het aanpassen van de kademuur ter hoogte van SuHa I naar een rode steen is geraamd op ca. 5.1.2,b. Dit zijn extra kosten waar in de GREX nog geen rekening mee is gehouden. Bovendien wordt er met het verwijderen van de oude stenen aan kapitaalvernietiging gedaan.

Planning

- Dit besluit brengt de planning niet in gevaar, een andere kleur steen kan op dit moment nog in het VO verwerkt worden. Mogelijk leidt de aanpassing wel tot een langere realisatieperiode, omdat de reeds gerealiseerde kade aangepast moet worden.

Ad 3:

Kwaliteit

- N.v.t.

Financiën

- N.v.t.

Planning

- N.v.t. Planning (bijlage 6) is aangeleverd door 5.1.2,e

4. Risico's voor de kaders (kwaliteit, financiën, planning)

Ad 1

Discussiepunt Nautisch beheer

- Nautisch Beheer heeft negatief geadviseerd op het uit de openbaarheid halen van de gracht. Om dit te kunnen doen moet er een besluit worden voorgelegd aan het college van B&W. Als het college van B&W mee gaat met het advies van Nautisch Beheer, zal het ontwerp van de gracht moeten worden aangepast. Dat leidt tot vertraging en meerkosten.

Ad 2

n.v.t.

Ad 3

n.v.t.

5. Afstemming

Ad 1

Interne afstemming

Afstemming over het Voorontwerp heeft regelmatig plaatsgevonden in het projectteam Nieuwe Osdorpergracht en Bruggen. Hierin zijn vertegenwoordigd vanuit het projectteam Stadscentrum Osdorpplein:

- 5.1.2,e openbare ruimte R&D;
- 5.1.2,e 5.1.2,e openbare ruimte R&D;

- 5.1.2,e [redacted] Civiel IB;
- 5.1.2,e [redacted] BLVC adviseur IB;
- 5.1.2,e [redacted] manager IB;
- 5.1.2,e [redacted] manager IB;
- 5.1.2,e [redacted] 5.1.2,e [redacted] ontwerpster bruggen R&D;
- 5.1.2,e [redacted] planningsadviseur PMB;
- 5.1.2,e [redacted] planningsadviseur IB,
- 5.1.2,e [redacted] PMB;
- 5.1.2,e [redacted] Technisch manager IB;
- 5.1.2,e [redacted] projectmanager PMB;
- 5.1.2,e [redacted] 5.1.2,e [redacted] R&D.

Ten aanzien van de financiën is er afgestemd met:

- 5.1.2,e [redacted] Planeconoom fase 1;
- 5.1.2,e [redacted] fase 2;
- 5.1.2,e [redacted]

Er heeft afstemming plaatsgevonden met de volgende afdelingen binnen de gemeente:

- V&OR Civiel – kademuren – 5.1.2,e [redacted] ;
- V&OR Civiel – vaste bruggen 5.1.2,e [redacted] ;
- V&OR Water – 5.1.2,e [redacted]
- V&OR Groen – 5.1.2,e [redacted] ;
- V&OR Verharding – 5.1.2,e [redacted] ;
- Coördinator Stadswerken: 5.1.2,e [redacted] ;
- Verkeersontwerper: 5.1.2,e [redacted] ;
- Beheertoetsoverleg: 26 september 2023;
- Nautisch Beheer / programma Varen;
- Commissie Ruimtelijke kwaliteit.

Er heeft veel afstemming met V&OR plaats gevonden. De meeste opmerkingen zijn inmiddels verwerkt. Op 7 november 2023 worden de nieuwe stukken opnieuw behandeld in het Beheertoetsoverleg, waarin hopelijk akkoord kan worden gegeven op het VO.

Daarnaast wordt het project in november voorgelegd aan het Expertiseteam OR&M. 5.1.2,e [redacted] 5.1.2,e [redacted] bereidt dit onderdeel voor. De verwachting is dat hier vooral adviezen uit volgen die verwerkt kunnen worden in de DO fase.

Externe afstemming

Extern heeft er afstemming plaatsgevonden met:

- Waternet
- Nood- en hulpdiensten (politie, brandweer en ambulance)
- Nutspartijen

Alle onderwerpen, met waar mogelijk aangegeven of het ontwerp er aan voldoet of niet, zijn terug te vinden in de bijlage 5 'Overzicht KES stakeholders'.

Ad2

- Afgestemd met ontwerpers openbare ruimte 5.1.2,e [redacted]

- Afgestemd met projectteam Nieuwe Osdorpergracht en Bruggen, zie bij Ad 1 samenstelling projectteam.

Ad 3

- Opgesteld door planningsadviseur 5.1.2,e in afstemming met 5.1.2,e
 - Afgestemd met projectteam Nieuwe Osdorpergracht en Bruggen, zie bij Ad 1 samenstelling projectteam.
-

6. Communicatie intern en extern

Ad 1

Intern

- De betreffende portefeuillehouders en wethouders zijn recent geïnformeerd over de laatste stand van zaken. Na de informatiebijeenkomst worden de voorontwerpen formeel ter vaststelling voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Nieuw-West.

Extern

- Waternet: wordt op de hoogte gebracht, wanneer de Voorontwerpen worden vastgesteld.
- De omgeving: voor de westzijde van de gracht richten we ons op het informeren van de omgeving, er zijn geen kansen voor participatie. Die zijn er wel voor de oostkant (kop) van de gracht. Na vaststelling van de hier voorliggende beslispunten zullen voor dit deel van de Nieuwe Osdorpergracht (westzijde) bewoners en belanghebbenden op de hoogte worden gebracht middels een informatiebijeenkomst. Deze informatiebijeenkomst vindt plaats binnen enkele weken na het besluit en is gericht op direct belanghebbenden, woonachtig of werkzaam in het gebied. Te merken valt dat de belangen groot zijn en het vertrouwen van een aantal stakeholders laag is. De informatiebijeenkomst is er puur op gericht op informeren: over het nieuwe VO, de wijzigingen van het ontwerp en over de planning en het (vervolg)proces. We melden tijdens de bijeenkomst dat er op een later moment nog een gerichte participatiebijeenkomst wordt georganiseerd voor de inrichting van de kop van de gracht.

Ad 2

n.v.t.

Ad 3

n.v.t.

7. Vervolg

Ad 1

- Besluit laten nemen t.a.v. doorvaartprofiel / openbaarheid van de Nieuwe Osdorpergracht door college van B&W. Dit proces wordt parallel gelopen aan onderstaande vervolgpunten.
- Het VO wordt in een informatiebijeenkomst gedeeld met de omgeving.
- Het VO wordt vastgesteld door het DB stadsdeel Nieuw-West
- Het VO kan worden overgedragen van R&D aan IB.

- IB werkt met Antea het VO uit naar DO niveau.

Zie verdere planningsmijlpalen in de Bijlage 6.

Ad 2

n.v.t.

Ad 3

n.v.t.

8. Bijlagen

Ad 1

- Bijlage 01, Memo Toelichting VO, 24102023, concept;
- Bijlage 02, VO Plankaart N. Osdorpergracht, 19102023, concept;
- Bijlage 03, VO Bruggen N. Osdorpergracht, 06092023, concept;
- Bijlage 04, Projectoverzicht – met wijzigingen op DO, 24102023, concept;
- Bijlage 05, Overzicht KES – stakeholders, 24102023, concept;

Ad 2

- Bijlage 01, Memo Toelichting VO, 24102023, concept;

Ad 3

- Bijlage 06, Planning N. Osdorpergracht en bruggen, 19102023.

Voordracht voor het DB Nieuw-West van 31 oktober 2023

Portefeuille Ruimtelijke Ordening (23)
Openbare Ruimte en Groen (33)
Agendapunt B1

Tekst van openbare besluiten
wordt gepubliceerd

Onderwerp

Doorvoeren wijzigingen in de ontwerpen van de Nieuwe Osdorpergracht en bijbehorende bruggen en stand van zaken aanpak.

Het dagelijks bestuur Nieuw-West besluit

1. Akkoord te gaan met de voorgestelde wijzigingen van het Definitief Ontwerp openbare ruimte Osdorpplein t.a.v. de bruggen over de Nieuwe Osdorpergracht. Te weten:

- a. Het schrappen van de voetgangersbrug ter hoogte van de straat Inzet;
- b. Het beter diagonaal inpassen en verbreden van de centraal gelegen brug ter hoogte van Volharding met ca. 2.2 meter.

2. Kennis te nemen van de aanpak, fasering en planning van de Nieuwe Osdorpergracht en bijbehorende bruggen ten aanzien van realisatie.

Kernboodschap

Ad1. Er komen twee bruggen over de nog te graven Nieuwe Osdorpergracht. In het oorspronkelijke ontwerp van 5 november 2019 werd nog uitgegaan van drie bruggen. Op deze manier kan de openbare ruimte beter ingericht worden met nog steeds een acceptabele loopafstand tussen de bruggen. De brug ter hoogte van Volharding wordt wel breder. Ad2. Bewoners en andere betrokkenen worden op korte termijn geïnformeerd over de nieuwe ontwerpen, planning en de fasering. Om te voorkomen dat de aanleg van de gracht nog jaren op zich laat wachten, wordt deze in twee fases gerealiseerd.

Bestuurlijke achtergrond

- 2019: Vaststelling Definitief Ontwerp openbare ruimte Osdorpplein, door het DB van stadsdeel Nieuw-West.
- 2021: Beëindiging aanvraag omgevingsvergunningaanvraag voor de Nieuwe Osdorpergracht, kademuren en bruggen, naar aanleiding van negatief advies Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK).
- 2022: besluit starten nieuw ontwerpproces voor de bruggen door de ambtelijk opdrachtgever.

Bestuurlijke prioriteit

n.v.t.

Wettelijke grondslag

Artikel 12 van de Verordening op het lokaal bestuur in Amsterdam.

Onderbouwing besluit

Ad1

Als gevolg van nieuwe inzichten, behandelingen in de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK), gewijzigde uitgangspunten en de ontwikkeling van fase 2 wordt een aantal wijzigingen op het Definitief Ontwerp (DO) doorgevoerd t.a.v. de bruggen.

Sinds het vaststellen van het ontwerp van de gracht en bruggen in het DO openbare ruimte Osdorpplein in 2019, is er in 2021 een Omgevingsvergunningaanvraag gedaan voor de gracht, kademuren en bruggen. In het kader van de behandeling van de omgevingsvergunning werden de ontwerpen van de kademuren en bruggen voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. Toen is gebleken dat de ontwerpen, vastgelegd in het DO, niet of onvoldoende vooraf zijn afgestemd met de CRK. De CRK heeft bij de behandeling in december 2021 negatief geadviseerd op de bruggen (de kademuren waren wel akkoord). In overleg met de ambtelijk opdrachtgever G& O is geconstateerd dat het negatieve advies van de CRK dusdanig ingrijpend was dat er besloten is tot het in gang zetten van een nieuw ontwerpproces voor de bruggen. Dit ontwerpproces is inmiddels ver gevorderd en gaat richting afronding van het VO.

Het projectteam heeft geconstateerd dat er een aantal redenen zijn om minder bruggen te realiseren dan op 5 november 2019 in het Definitief Ontwerp openbare ruimte Osdorpplein is vastgesteld:

- De afstand tussen de 4 bruggen van de Nieuwe Osdorpergracht is erg klein. (Ook een constatering van de CRK van d.d. 14 december 2022.)
- De ruimtelijke beleving van de nieuwe gracht komt beter tot zijn recht met minder bruggen.
- De bruikbaarheid van de voetgangersbrug was niet optimaal vanwege de afmetingen.

Door het verminderen van het aantal bruggen wordt de afstand tussen de brug ter hoogte van Volharding en het einde van de gracht bij de Anslijnstraat ca. 200 m en tussen Hoekenes en de brug ter hoogte van Volharding ca. 260 m. Deze afstand is acceptabel en vergelijkbaar met het centrum van Amsterdam.

Op 6 en 20 juni 2023 zijn de portefeuillehouders Doevendans en Türkkol hierover geïnformeerd.

Adz.

De uitvoering van de gracht is door omstandigheden erg vertraagd. De projectgroep heeft verschillende scenario's onderzocht om te komen tot een versnelde aanleg van de Nieuwe Osdorpergracht en bijbehorende bruggen.

Uitgangspunt in de planning is steeds geweest om de hele gracht en de twee bruggen pas te realiseren nadat de laatste bouwblokken langs de gracht zijn gerealiseerd. Dat zou betekenen dat er op z'n vroegst in 2029 gestart kan worden met de realisatie. Het gebied waar de gracht en bruggen komen, maakt tot die tijd namelijk nog een belangrijk deel uit van de bouwterreinen en wegen die nodig zijn voor de realisatie van de bouwblokken MIX, SuHa2C en Bladergroen. Dit is de meest makkelijke en kosten efficiënte aanpak omdat op deze manier de nieuwe gracht en bruggen in één bouwstroom aangelegd kan worden. Gezien de verwachtingen die in het verleden zijn gewekt door de gemeente, en hoe lang

sommige bewoners al wachten op de gracht, zijn er sterke argumenten om alvast met een deel van de gracht van start te gaan.

De projectgroep heeft daarom onderzocht of de realisatie gefaseerd kan plaatsvinden. Naar aanleiding van dit onderzoek heeft de projectgroep geconcludeerd dat er een versnelling mogelijk is waarbij de brug ter hoogte van Hoekenes, en het westelijk deel van de gracht tot de brug ter hoogte van Volharding eerder aangelegd kan worden. Het eerste deel van de gracht kan hiermee op z'n vroegst starten begin 2026.

Het tweede deel van de gracht, vanaf de brug ter hoogte van Volharding richting het oosten kan van start gaan als zowel de MIX als Bladergroen en SuHa2C gereed zijn. Volgens de huidige planning zal dat medio 2029 zijn. Het tweede deel van de Nieuwe Osdorpergracht is langer dan de gracht die is vastgesteld in het Definitief Ontwerp openbare ruimte Osdorpplein. Deze verlenging maakt onderdeel uit van fase 2 waarvoor een investeringsbesluit voorbereid wordt.

Advies, afstemming en participatie

De wijzigingen ten aanzien van het DO openbare ruimte Osdorpplein zijn afgestemd met R&D, IB, G& O, V& OR, Nautisch Beheer en Waternet. Recent zijn de laatste versies van de ontwerpen opnieuw voorgelegd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK), de CRK heeft in september positief op de doorgevoerde wijzigingen geadviseerd. De ambtelijk opdrachtgever G& O is akkoord met de voorgenomen wijzigingen.

De laatste stand van zaken en keuzes ten aanzien van de voortgang, financiën, planning en fasering is afgestemd met R&D, IB, G& O en goedgekeurd door de ambtelijk opdrachtgever G& O.

De wijzigingen worden met belanghebbenden gedeeld door op korte termijn een informatiebijeenkomst te organiseren. Er is geen ruimte meer voor wijzigingen, en dus kan er geen participatie op ander niveau meer plaatsvinden. Destijds, bij de vaststelling van het Definitief Ontwerp openbare ruimte Osdorpplein, heeft er wel participatie plaatsgevonden. In 2019 zijn er geen zienswijzen ingediend ten aanzien van de Nieuwe Osdorpergracht of de bijbehorende bruggen. Wel is er in april 2022 door een buurtbewoner een WOB verzoek ingediend aangaande de brug ter hoogte van de straat Volharding. Aanleiding hiervoor was, dat deze persoon zich zorgen maakte over overlast van scooters op de Volhardingbrug voor de omwonenden. Dat WOB-verzoek is afgehandeld.

Daarnaast zullen de wijzigingen en de voortgang en planning worden gecommuniceerd via de Vernieuwingskrant, die huis aan huis verspreid wordt, de website amsterdam.nl/osdorpplein, de BouwApp Stadscentrum Osdorpplein en de digitale nieuwsbrief Osdorpplein.

Financiële onderbouwing

Overige toelichting

Dit project valt onder grondexploitatie 222.01 project Stadscentrum Osdorpplein. De financiële consequenties vallen onder de verantwoording van G& O.

Conclusie

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben geen financiële consequenties.

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst.

Buiten de gemeente

De volgende middelen worden ingezet om de informatie te delen met de belanghebbenden en geïnteresseerden: Informatiebijeenkomst, Vernieuwingskrant huis-aan-huis verspreiden met een artikel hierover, Website [amsterdam.nl/osdorpplein](https://www.amsterdam.nl/osdorpplein), BouwApp Stadscentrum Osdorpplein, Digitale nieuwsbrief Osdorpplein.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2023-077967	Stadsdeel Nieuw-West Voordracht (pdf)

Behandelend ambtenaar of indienend raadslid (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

5.1.2,e gebiedspool Nieuw-West, 5.1.2,e 5.1.2,e @amsterdam.nl /
 5.1.2,e gebiedspool Nieuw-West, 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e @amsterdam.nl

Uitslag

A Akkoord

Voordracht voor de Staf Nieuw-West Tükkol Verkeer & Openbare Ruimte van 20 juni 2023

Portefeuille
Agendapunt

Openbare Ruimte en Groen (33)
Bo

Onderwerp

Kennis te nemen van de voorgenomen wijzigingen van het Definitief Ontwerp openbare ruimte Osdorpplein t.a.v. de bruggen over de Nieuwe Osdorpergracht

Gevraagde beslispunten

1. Kennis te nemen van de voorgenomen wijzigingen van het Definitief Ontwerp openbare ruimte Osdorpplein t.a.v. de bruggen over de Nieuwe Osdorpergracht. Te weten:
 1. Nieuwe ontwerpen van de Hoekenesbrug en Volhardingsbrug
 2. Het schrappen van de voetgangersbrug Inzetbrug
 3. Het beter diagonaal inpassen en verbreden van de centraal gelegen Volhardingbrug met ca. 2.2 meter.

Onderbouwing beslispunten

Ad1

In overleg met de ambtelijk opdrachtgever is besloten tot het in gang zetten van een nieuw ontwerpproces voor de bruggen. Dit ontwerpproces is inmiddels ver gevorderd en gaat richting afronding van het VO.

Daarnaast heeft het projectteam geconstateerd dat het wenselijk is minder bruggen te realiseren. Om de volgende redenen:

- De afstand tussen de 4 bruggen van de Nieuwe Osdorpergracht is erg klein. (Ook een constatering van de CRK van d.d. 14 december 2022.)
- De ruimtelijke beleving van de nieuwe gracht komt beter tot zijn recht met minder bruggen.

Volgende processtappen

Op basis van wijzigingen zal er voor de hele Nieuwe Osdorpergracht en de twee bruggen een nieuw Ontwerp openbare ruimte Gracht en Bruggen worden gemaakt. Hierin is zowel fase 1 als fase 2 in verwerkt. Onderstaande vervolgstappen laten zien hoe dit proces verder gebracht wordt:

- Afronden VO
- Behandeling VO in CRK
- Vaststelling VO
- Informatiebijeenkomst organiseren

Uitwerken DO tbv uitvoering

Advies, afstemming en participatie

Afstemming heeft plaatsgevonden met stedenbouw, projectmanagement en planeconoom.

Eerder is dit memo al besproken in de staf van Sandra Doevendans.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2023-046466	20230606 MEMO Wijzigingen bruggen TK.docx (msw12)
AD2023-046463	Staf Nieuw-West Türrkol Verkeer & Openbare Ruimte Voordracht (pdf)

Behandelend ambtenaar of indienend raadslid (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

PMB, 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e @amsterdam.nl

Uitslag



Projectgroep Stadscentrum Osdorpplein

Aanwezig	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
Afwezig	
Vergadering	Donderdag 13 april, van 9.30 uur tot 11.30 uur
	5.1.2,e 5.1.2,e
Onderwerp	Projectgroep Stadscentrum Osdorpplein

4.1.4

5.1.2,e

5.1.2,e

5.1.2,e

5.1.2,e

5.1.2,e

5.1.2,e

3.1. Aantal bruggen

- De Projectgroep besluit in te stemmen met het schrappen van de twee voetgangersbruggen: Inzetbrug (fase 1) en Geduldbrug (fase 2), en het beter diagonaal inpassen en verbreden van de centraal gelegen Volhardingbrug en het onderwerp van participatie maken van de inrichting van de oostkop van de Nieuwe Osdorpergracht.
- We schrappen 2 bruggen. 1 brug in fase 1 en 1 brug in fase 2. De middelste brug wordt breder en de kop van de gracht wordt onderwerp van participatie. Dit communiceren we in een keer, om verwarring te voorkomen.

- Een deel van de gracht fase 2 wordt meegenomen in het ontwerp voor fase 1. De kop van de gracht wordt losgeknipt van gracht fase 2, zodat we nu verder kunnen met het ontwerp van de gracht en bruggen. Over de kop gaan we participeren, niet over hoe lang de gracht wordt. Actie is dus om te bepalen welk deel van de gracht onder de kop valt.
- Als er uit de participatie naar voren komt dat de buurtbewoners een gracht willen i.p.v. verblijfsplek, dan maken we een gracht. In dat geval hoeft er niet nog een brug te komen. Afstand van 250 meter is standaard in Amsterdam, dit is niet ver lopen naar de andere brug.
- Bij de kop/het plein ligt ook parkeeropgave, daarover moeten we in gesprek met bewoners.
- Uitvoering kan het best in 1 keer, scheelt kosten. Maar een deel van de bewoners wacht nu al erg lang op de gracht, dus er moet wel worden onderzocht of de gracht gefaseerd kan worden aangelegd.
 - Er moet nader bepaald worden of de gracht niet in de weg ligt voor bouwverkeer voor Bladergroen → 5.1.2,e onderzoekt dit.
 - 5.1.2,e bekijkt wat het oplevert als we gracht fase 1 eerder aanleggen, in vergelijking met de meerkosten → delen met 5.1.2,e i.v.m. planning
- Aandachtspunt is dat de scope voor het ontwerp en de aanbestedingsstrategie verschillend kan zijn.
- 1 brug wordt gehaald uit vastgesteld DO, dus bestuurders informeren.
- Communicatie: informeren over bruggen (gewijzigde besluit) al voor de zomer. OR van plantsoentjes in ideale situatie meenemen → hier moeten we over doorpraten, vallen in fase 2. *Naschrift: die vallen in fase 1.*
- Heeft wijziging van dit plan consequenties voor Waternet? Ja, wat waternet heeft ingebracht wordt onderdeel PVE van de gracht. → check wordt dit meegenomen in IDCC van IB?
- 5.1.2,e laat nog uitzoeken hoeveel het verbreden van de Volhardingsbrug kost

4.1.4

5.1.2,e

5.1.2,e

5.1.2,e



Verlag

Projectgroep Stadscentrum Osdorpplein

Aanwezig

5.1,2,e	
5.1,2,e	
5.1,2,e	5.1,2,e
5.1,2,e	

Afwezig

5.1,2,e	
5.1,2,e	
4.1,4	

Vergadering

Donderdag 31 augustus 2023, 9.30-11.30 uur.

Tuinadhuis, kamer 0.03

Onderwerp

Agenda Projectgroep Stadscentrum Osdorpplein

1. Openina/ Mededelingen

4.1,4

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

5.1,2,e

5.1,2,e

5.1,2,e

4.1.4

5.1.2,e

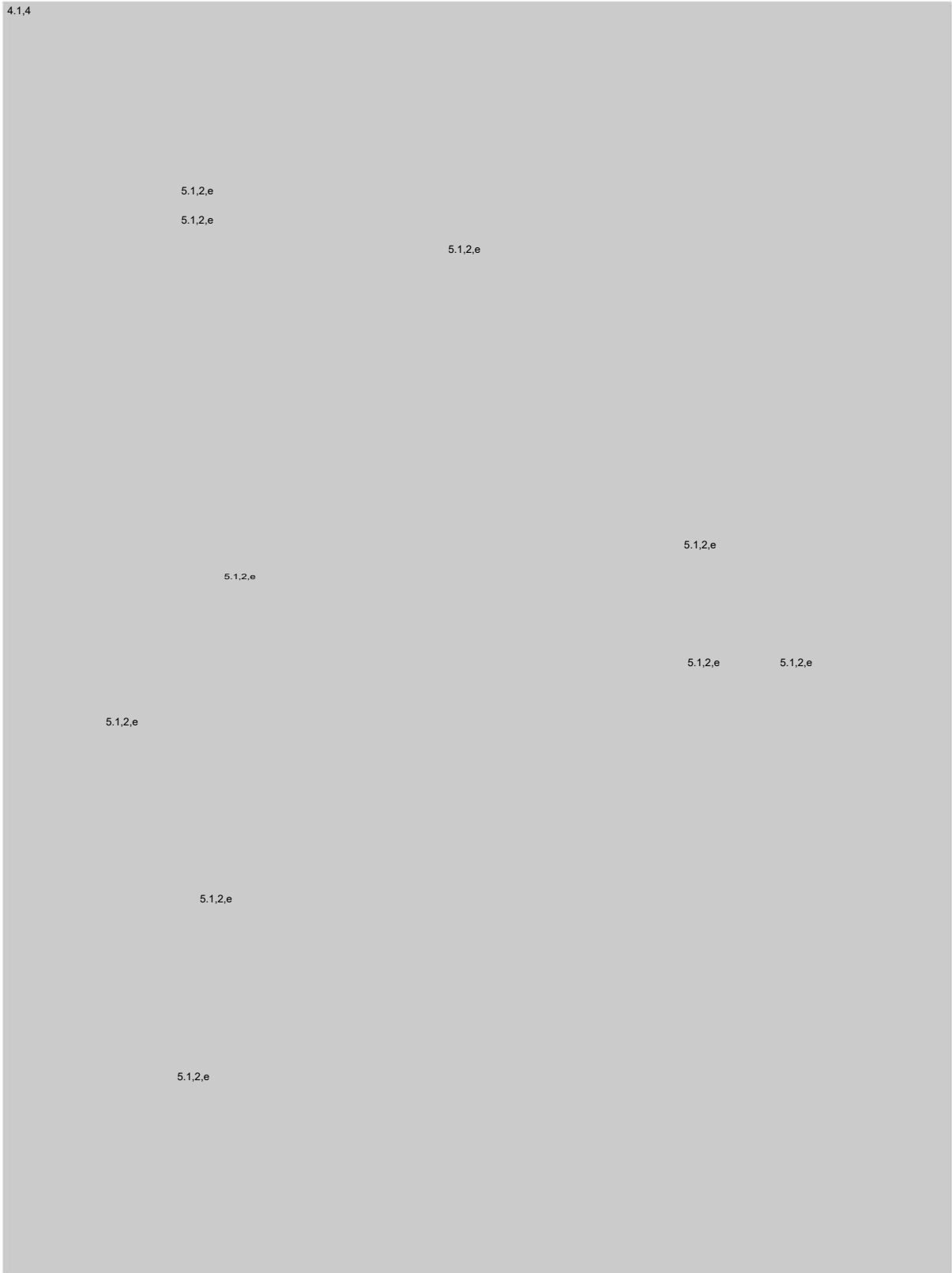
3.2. Fasering Nieuwe Osdorpergracht en bruggen

De Projectgroep wordt gevraagd een besluit te nemen over het gefaseerd aanleggen of in één keer aanleggen van de Nieuwe Osdorpergracht en de Hoekenesbrug en de Volhardingsbrug, uitgaande van de nieuwe scope van 2 bruggen. Opmerkingen:

- Advies van team gracht en bruggen op basis van alle bevindingen is om voor optie 1A te kiezen. Redenen:
 - Bouwplaatsinrichting SuHa2c/BG: veel gebeurt op de plaats van de gracht tussen Volhardingsbrug en oostkop, dus daarvoor moet dan alternatief worden gevonden.
 - Werkzaamheden aan de MIX maken wachten met 2^e deel gracht hoe dan ook noodzakelijk
- We weten te weinig om echt iets te zeggen over 1C, maar het is wel het onderzoek waard:
 - Voordelen: sneller, lagere proceskosten en minder omwonenden die last hebben van de werkzaamheden. en voor omwonenden die er al wonen maakt het weinig uit.
 - Nadelen: als de hele gracht van Hoekenes tot de kop (en niet tot en met Volhardingsbrug, dit staat fout in de notitie) in een keer wordt uitgevoerd, tegelijk met alle omliggende projecten, is heel veel regie van de gemeente nodig op bouwlogistiek en BLVC. Daarnaast is de afhankelijkheid van de voortgang van omliggende bouwprojecten groot. Als zij vertragen of heel veel transport nodig hebben, moeten gracht en bruggen wachten. Dat kan ook leiden tot grote meerkosten omdat onze aannemer dan gedwongen stil staat.
 - **Actie** 5.1.2,e onderzoeken of we afhankelijkheid kunnen verkleinen
- Aanscherpen in de notitie:
 - Er staat in het stuk dat het 2 ton kost aan extra kosten, er is niet ingezoomd op de proceskosten. Meer inzicht is nodig, **actie** 5.1.2,e
 - 1C kan niet per se eerder starten dan 1A. Dit is anders dan de notitie doet denken.
 - Wat is de reden dat 1B niet kan? Omdat je toch afhankelijk bent van 5.1.2,e ??
 - De consequenties voor de aanbestedingsprocedure moet worden bekeken. **Actie** 5.1.2,e
 - Inzicht planning tweede deel van de gracht uitwerken, zodat omgeving kan worden meegenomen in hoe lang dit duurt. **Actie** 5.1.2,e en 5.1.2,e
 - In de planning klopt de einddatum van 1C niet
 - In de planning moet worden gekeken naar wanneer het besluit aan het DB wordt voorgelegd
 -
- Aandachtspunten algemeen:
 - de bewoners van de Anslinstraat krijgen te maken met heel veel bouwverkeer de komende jaren. Actie voor omgevingsmanagement om daarop te anticiperen (**actie** 5.1.2,e).



- Conclusie: er moet nog een aantal zaken worden onderzocht voordat we definitief de knoop kunnen doorhakken.





Verslag

Projectgroep Stadscentrum Osdorpplein

Aanwezig

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			

Afwezig

5.1.2,e

Vergadering

Donderdag 21 september 2023, 9.30-11.30 uu

4.1.4

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

5.1.2,e

5.1.2,e

5.1.2,e

5.1.2,e

5.1.2,e

5.1.2,e

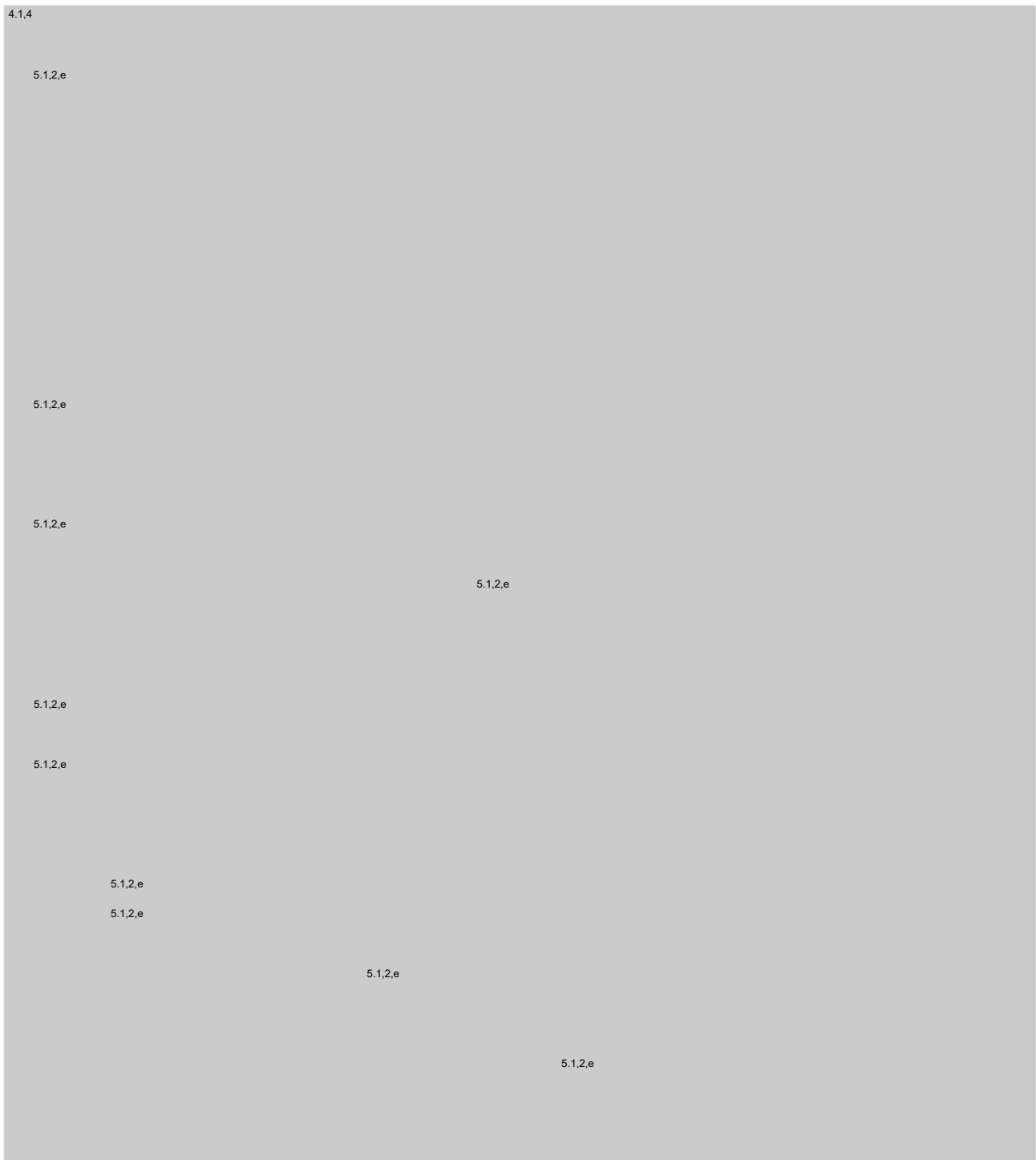
3. Ter besluitvorming

Fasering gracht en bruggen (oplegger en notitie)

Dit stuk wordt nogmaals ingebracht omdat de puntjes op de i zijn gezet. NB nummering van de varianten moet hetzelfde blijven als in vorige versie van de notitie.

Er ontbreekt nog een finale check van 5.1.2,e op de financiën. 5.1.2,e gaat beoordelen of we de kosten van de fasering kunnen dekken uit de grex van fase 1. Daarna gaat 5.1.2,e met 5.1.2,e praten over het voorstel. 5.1.2,e vindt het ook belangrijk dat de gracht er zo snel mogelijk komt. Daarna gaan we naar het DB.

De projectgroep stemt in met variant 1a o.v.v. check 5.1.2,e





Verslag ETXRA Projectgroep Stadscentrum Osdorpplein

Aanwezig	5.1.2,e
	5.1.2,e
	5.1.2,e
Afwezig	5.1.2,e
	5.1.2,e
	5.1.2,e
	5.1.2,e
Vergadering	Dinsdag 31 oktober 11:30 - 12:00 uur.
	5.1.2,e
Onderwerp	EXTRA Projectgroep Stadscentrum Osdorpplein

1. VO's Nieuwe Osdorpergracht en Bruggen

- Tekstuele opmerking: in de bijlage 'memo toelichting': op pagina 4 staat dat de kop van de gracht ook water kan worden, op pagina 8 staat van niet. Dit is wel ehets geval en moet worden aangepast. Verder worden alleen bewoners Anslinflat genoemd voor participatie. Er moeten ook andere bewoners worden meegenomen. **Actie** 5.1.2,e
- Er is nog een ronde langs de stakeholders nodig als het DO is uitgewerkt, dit moet worden toegevoegd bij risico's. **Actie** 5.1.2,e
- In het Excel overzicht (bijlage) wordt nog aangegeven welke documenten de partijen hebben ontvangen en dus waar hun feedback op gebaseerd is. **Actie** 5.1.2,e
- 5.1.2,e wil graag eerst DB besluit en dan informatiebijeenkomst
 - Bewoners willen vooral graag iets horen over de planning, dat wordt vandaag besloten door DB en kunnen we eerder mee naar buiten
- Vaststellen VO staat op 12 december, kan misschien eerder nu informatiebijeenkomst na besluit DB komt. We kunnen dan misschien eerste helft december naar buiten
- Ontwikkelaars kunnen ook worden meegenomen na besluit DB van vandaag
- 5.1.2,e vraagt diepte en doorvaarbaarheid van de gracht
 - We hebben afgesproken dat de diepte van de gracht – 1,25 m wordt, en de bruggen een doorvaarhoogte krijgen van 1,50m. We gaan naar college met besluit over doorvaarbaarheid, dit gaat parallel met toewerken naar DO.
 - Is er rekening gehouden met vallen in de gracht vanaf de kade? **Actie** 5.1.2,e
- De Projectgroep stelt de gewijzigde VO's Nieuwe Osdorpergracht en bruggen vast.
- Kleur kademuur: in principe houden we vast aan antraciet, tenzij 5.1.2,e ontdekt dat het kostenneutraal is om rode kademuren te maken

4.1.4



4.1.4

5.1.2,e