



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Oost

HANDBOEK INRICHTING OPENBARE RUIMTE

DEEL 1 : VISIE



6 MAART 2012

COLOFON

 **Gemeente Amsterdam**
Stadsdeel Oost

 **PROJECT**
Handboek Inrichting Openbare Ruimte

DATUM
6 maart 2012

OPDRACHTGEVER
Stadsdeel Oost

PROJECTTEAM
Rogier Hoogstad
Rob de Groot
Rob Smolders
Stephanie Klein
Peter Swart
Willem Stevens
Luuk Wassenberg
Rob Klockenbrinck
Georgette Blokland
Casper van Calsteren
Geertjan Cronenberg



INHOUDSOPGAVE

INHOUD

1. INLEIDING	5	5. KARAKTERISTIEK PER DEELGEBIED	25
2. UITGANGSPUNTEN EN STATUS	7	5.1. Inleiding	25
2.1. Uitgangspunten aanpak	7	5.2. Krappe wijken	26
2.2. Reikwijdte en status	7	5.3. Ruime woonwijken	27
2.3. Positie Handboek in proces	8	5.4. Bemeten wijken	28
3. KWALITEIT VAN DE OPENBARE RUIMTE	12	5.5. Bedrijventerreinen	29
3.1. Visie Oost	12	5.6. Grote groengebieden	30
3.2. Kwaliteit: inrichting en beheer	13	5.7. Oevers	32
3.3. Kwaliteit: inrichting	14	5.8. Hoofdnet Auto en OV	33
3.4. Kwaliteit: beheer	16	5.9. Gebiedsontsluitingswegen	33
4. STRUCTUUR VAN HET STADSDEEL	19	5.10. Spoortaluds	34
4.1. Inleiding	19	6. KEUZES	35
4.2. Structuur van Amsterdam	20	6.1. Inleiding	35
4.3. Historische structuur stadsdeel Oost	21	6.2. Materiaalkeuze Vloer	35
4.4. Functies in het stadsdeel	22	6.3. Maatvoering en Ruimte	38
4.5. Beschikbare openbare ruimte	23	6.4. Straatmeubilair	40
4.6. Bijzondere plekken stadsdeel Oost	24		



1. INLEIDING

De openbare ruimte is het visitekaartje van stadsdeel Oost. De openbare ruimte wordt door iedereen gebruikt en beleefd, en elke gebruiker ondergaat direct invloed van de inrichting, de aanblik en de uitstraling van deze ruimte. Deze invloed bepaalt in grote mate de beeldvorming over het stadsdeel.

De openbare ruimte is meer dan alleen maar een ruimte tussen wonen en werken, het dient ook als verblijfsruimte waar mensen elkaar ontmoeten en waar activiteiten plaatsvinden. Belangrijk is daarom een goede kwaliteit van de inrichting en een hoge belevingswaarde van de ruimte. Dat verhoogt het welbevinden van de bewoners, door een grote sociale cohesie en een groter veiligheidsgevoel.

Veel verschillende soorten gebruikers maken gebruik van dezelfde openbare ruimte: wandelaars, fietsers, automobilisten, natuurliefhebbers, mensen met een beperking, ondernemers en direct omwonenden en meer. Het gebruik door al die groepen gebruikers van dezelfde ruimte moet met elkaar in evenwicht zijn. Daarom staan we voor een zorgvuldige afweging van belangen, het flexibel omgaan met alle wensen, goede communicatie voor- en achteraf onder verwijzing naar de gehanteerde argumenten, en heldere besluitvorming.

Er ligt een forse opdracht aan het stadsdeel om te bezuinigen, dat geldt ook de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Een deel wordt behaald door projecten uit te stellen, een ander deel door projecten anders uit te voeren en materialen te hergebruiken. Ondanks deze bezuinigingen blijft de basis op orde en houden we vast aan onze ambitie: Een sobere en doelmatige inrichting die eenheid en rust uitstraalt, waardoor de belevingswaarde evengoed groot is, onder het motto: less is more. Voor het beheer betekent het dat de openbare ruimte schoon, heel en veilig is. Gezocht wordt naar intensieve samenwerkingsverbanden met bewoners, ondernemers en belangengroepen. De werkwijze is efficiënt en sober, maar ook flexibel, creatief en slagvaardig.

Het stadsdeel, onderdeel Fysiek, voert de regie over de inrichting van de openbare ruimte, werkt nauw samen met betrokkenen van andere beleidsterreinen zoals kunst, economie, wonen en sport, en stuurt krachtig.

Altijd wordt voldoende tijd en ruimte in het proces gereserveerd voor reacties in inspraak; wat uiteraard niet wil zeggen dat alle wensen en ideeën gehonoreerd kunnen worden. Initiatieven worden in kaart gebracht en tegen elkaar afgewogen, zodat er een samenhangend en evenwichtig besluit kan worden genomen.

Daarvoor is een samenhangende en geïntegreerde visie voor de openbare ruimte in Oost nodig. De twee handboeken van voormalig Zeeburg en Oost-Watergraafsmeer zijn samengevoegd, verder aangepast en doorontwikkeld. Dat heeft geleid tot een strategische visie op de inrichting, en een uitwerking daarvan in concrete richtlijnen, in het hier voorliggende handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR).

Dit handboek maakt een kwalitatieve mooie en functionele inrichting van de openbare ruimte en een efficiënte uitvoering van beheer mogelijk, en verleent de argumenten om besluiten nader te motiveren.

Het handboek sluit aan op het stadsbrede handboek voor de gehele stad, het handboek van de Puccini-methode. De ambitie is dat de openbare ruimte van Oost aansluit en samenhang vertoont met openbare ruimte van de hele stad.

Het eerste deel van het handboek, het visiedeel, bevat de strategische visie; het tweede deel, het voorwaardendeel, bevat concrete richtlijnen.

De in de visie opgenomen definitie van kwaliteit, structuurindeling en uitwerking in deelgebieden, ligt de koers vast waar we met de openbare ruimte voor staan en naar toe gaan.

Het handboek bepaalt:

- Keuzes op hoofdlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte
- In detail uitgewerkte voorwaarden, waar nodig met materiaalstaten en dwarsprofielen.

Het handboek heeft als doelgroepen:

Medewerkers die werken aan de openbare ruimte zoals ontwerpers, werkvoorbereiders, projectleiders, beheer- en handhavingorganisatie Bewoners en gebruikers; met het handboek kunnen keuzes gemotiveerd worden.

Het handboek kent de volgende opbouw:

- In Hoofdstuk 2 staan kort het doel en de uitgangspunten; ook staat de positie van het handboek in planvormingsprocessen beschreven;
- In Hoofdstuk 3 wordt de kwaliteit van de openbare ruimte gedefinieerd;
- In Hoofdstuk 4 wordt de openbare ruimte geanalyseerd, en de indeling vastgelegd;
- In hoofdstuk 5 wordt per deelgebied een uitwerking van de visie beschreven;
- In Hoofdstuk 6 staan de keuzes van bestratingsmateriaal, ruimtetoedeling en straatmeubilair.

2. UITGANGSPUNTEN EN STATUS

2.1. UITGANGSPUNTEN

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:
Het bestaand beleid is samengevoegd: de handboeken van voormalig Oost-Watergraafsmeer en Zeeburg, en stedelijke voorstellen van de Puccini-methode.
De visies voor ontwerp en beheer hangen samen. In ontwerpvoorstellen worden beheeraspecten meegewogen en andersom, zodat het ontwerp en beheer goed op elkaar afgestemd zijn.
Een rustige, ingetogen inrichting heeft een hogere kwaliteit. "Less is more". De standaardinrichting is sober en doelmatig.

2.2. REIKWIJDTE EN STATUS

Areaal

De gehele openbare ruimte binnen de bebouwde kom is verdeeld in deelgebieden of categorieën, op basis van de (historische) structuur, wijkindeling, vergelijkbare schaal, gebruik of inrichting. Per categorie gelden uniforme voorschriften en ambitieniveaus voor de profielindeling en materialen zoals straatmeubilair, groen en openbare verlichting. Oevers vallen hierbinnen maar water valt eruiten.

Het handboek gaat niet over private ruimten als (binnen)tuinen. Private ruimte die de openbare ruimte beïnvloedt wordt wel meegenomen. Overige regels en voorschriften voor private terreinen en gevels vallen buiten het handboek.

Er zijn veel keuzes over onderdelen van de openbare ruimte al eerder vastgelegd. Dit beleid is meegenomen in de visie of wordt uitgewerkt in de voorwaarden. Op onderdelen zijn aanvullende voorstellen uitgewerkt.
De definitie van Openbare Ruimte is:

Openbare ruimte:

"Alle niet-bebouwde ruimte - en gebouwde ruimte met een niet-bebouwde onderdeel (zoals tunnels, openbare daken) - die openbaar toegankelijk is en een openbare bestemming heeft."

Bijzondere plekken

Het handboek definieert bijzondere plekken. Deze plekken worden als afzonderlijke opgave benaderd en lenen zich slechts deels of niet voor uniforme voorschriften. Voor de inrichting en het beheer van deze plekken houdt de ontwerper ruimte om de inrichting op de specifieke situatie toe te spitsen. Wel moet de ontwerper zich houden aan de kwaliteitseisen van de visie. Ook geldt bij bijzondere plekken de eis tot goede afstemming vooraf tussen beheer en ontwerp.

Status

Afgezien van de bijzondere plekken wordt de inrichting van de openbare ruimte vastgelegd met het handboek. Het is geen vrijblijvend stuk. Bij keuzes in de openbare ruimte is het handboek het uitgangspunt. Projectleiders, ontwerpers en beheerders zijn bij de inrichting van de openbare ruimte hieraan gebonden. Zij moeten op basis van de voorschriften maatwerk voor de specifieke locaties uitwerken.

Het handboek is sturend voor het ambitieniveau van de inrichting van de openbare ruimte, óók voor projecten in de openbare ruimte vanuit andere beleidsvelden (zoals verkeer of onderhoud riolering).

Er is ruimte voor inspraak en bestuurlijke wensen. Per project zullen volgens het handboek opgebouwde voorstellen of uitgangspunten worden gepresenteerd aan het dagelijks bestuur en de stadsdeelraad of commissie, vergezeld van inspraakreacties. Het bestuur kan indien nodig gemotiveerd afwijken van de richtlijnen uit het handboek

Het handboek is uitgangspunt; maar het db kan na inspraak afwijken. Aan het document kunnen door derden geen rechten worden ontleend.

Looptijd

Vervanging en vernieuwing van de openbare ruimte een zaak van lange adem is. Daarom zet het Handboek een visie neer voor de inrichting voor de lange termijn, waar met iedere herprofilering steeds verder naar toe wordt gewerkt. Deze lange looptijd vraagt wel om tussentijdse evaluaties. Om veroudering te voorkomen, worden nieuwe (technische) inzichten en ontwikkelingen met een periodieke actualisering verwerkt. Het proces van evaluatie en actualisering is verwoord in paragraaf 2.3, onder het kopje "Bewaking van het Handboek". Desnelheid van realisatie van het Handboek is afhankelijk van de programmering van uitvoering van projecten in de openbare ruimte. Dat is afhankelijk van bestuurlijke afwegingen, met de vraag welke projecten in de begroting moeten worden gehonoreerd. Het Handboek doet daarover geen uitspraken, verwezen wordt ook naar het Meerjarenprogramma openbare ruimte.

2.3. POSITIE HANDBOEK IN PROCES

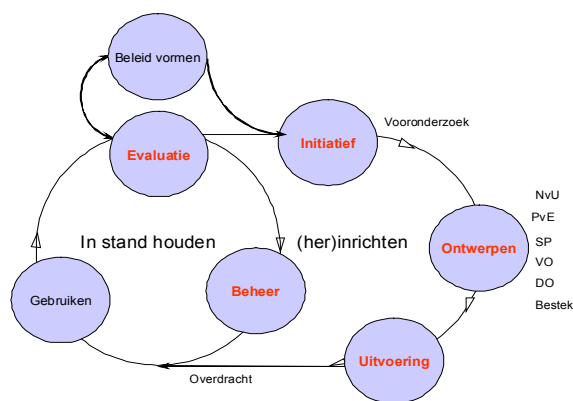
Levenscyclus openbare ruimte

Inrichting en beheer zijn beiden van invloed op de kwaliteit van de openbare ruimte. Bovendien zit er veel samenhang tussen inrichting en beheer. De manier waarop iets wordt ingericht is namelijk sterk bepalend voor de manier waarop iets moet worden beheerd. Omgekeerd bepaalt de wijze van beheer sterk of een ontwerpkeuze goed en blijvend uit de verf komt.

Om deze samenhang te beschrijven is het goed om stil te staan bij de levenscyclus van de openbare ruimte, die bestaat uit (her)inrichting en het in stand houden. In onderstaande figuur is het verband tussen beide activiteiten aangegeven.

Bij grote (her)inrichtingsprojecten wordt in Oost gewerkt met het Plaberum. Dit is een Amsterdamse afspraak over hoe de plan- en besluitvorming rond ruimtelijke projecten dient plaats te vinden. Ter informatie zijn de stappen uit het Plaberum weergegeven rondom de figuur van de levenscyclus van de openbare ruimte.

Voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte is de volledige levenscyclus echter van belang. Daarom wordt de positie van het handboek aan de stappen uit de volledige cyclus gerelateerd.



figuur 2.4.1. Levenscyclus openbare ruimte

Rol Handboek Inrichting Openbare Ruimte

In het figuur van de levenscyclus van de openbare ruimte staat bovenaan het bolletje 'beleid vormen'. Het HIOR is daarin een bepalend element. Maar het stuk speelt in de verdere cyclus ook een belangrijke rol. In onderstaand schema is per stap aangegeven welke rol het HIOR speelt. Voor alle helderheid is ook aangegeven wanneer die stap aan de orde is, wie er bij betrokken is, wie verantwoordelijk is voor bewaking (dat wil zeggen: wie hoofdverantwoordelijke is op dat moment) en wat het product of het resultaat van die stap moet zijn. Let op: dit schema geldt voor alle projecten in de openbare ruimte van het stadsdeel, dus ook voor (groot)stedelijke projecten, en niet alleen voor stadsdeelprojecten!

Stap	Initiatief
Wanneer	Bestuurlijke wens Ambtelijk verzoek n.a.v. onderhoudssituatie of handhavingsprobleem
Wie	Dagelijks Bestuur, Raad, Afdeling beleid, beheer, handhaving of projecten
Bewaking	Afdelingshoofd P&P of -BOR
Product / Resultaat	Startnotitie met reden, consequenties, intenties, ambities, haalbaarheidsonderzoek
Rol HIOR	Kader, richtlijnen, kwaliteitseisen

Stap	Ontwerpen
Wanneer	Na goedkeuring startnotitie Wenselijk : budget Praktijk : dekkingsbronnen
Wie	Projectleider en ontwerpteam (ontwerper, beheerder, handhaver, beleidsmedewerker, (kwetsbare) bewoners)
Bewaking	Projectleider
Product / Resultaat	Goedgekeurd ontwerp Beheercalculatie: bij afwijkende situaties, bijzondere plekken Beheerparagraaf: bij standaard situaties
Rol HIOR	Toetsingskader (ambities en catalogus voor maatvoering en materiaal keuze in voorwaardendeel)

Stap	Uitvoering
Wanneer	Na vaststellen ontwerp en toekenning budget
Wie	Directievoerder, projectleider, ontwerpteam (ad hoc)
Bewaking	Projectleider
Product / Resultaat	Uitgevoerd ontwerp, projectevaluatie
Rol HIOR	Raadplegen bij acute, niet in ontwerp voorziene uitvoeringsmoeilijkheden

Stap	Beheer
Wanneer	Na overdracht einde onderhoudstermijnen
Wie	Beheerder (incl sociaal beheer) en handhaver
Bewaking	Beheerder bij afwijking ontwerper erbij halen.
Product / Resultaat	Het beheer Resultaten worden gemonitord
Rol HIOR	Geeft kaders voor beheer (richtlijnen) Raadplegen bij vervanging en groot onderhoud

Stap	Evaluatie
Wanneer	Na realisatie en een termijn van beheer (ca 1 jaar)
Wie	Ontwerper, beleidsmedewerker, beheerder, projectleider, (kwetsbare) bewoners
Bewaking	Afdeling beleid: secretaris kwaliteitsteam HIOR
Product / Resultaat	Rapport met plussen en minnen (inhoudelijk, procesmatig, beleidsmatig)
Rol HIOR	Actualiseren HIOR indien nodig

Schema 2.4.2.: Rol HIOR in proces levenscyclus openbare ruimte

Bewaking HIOR

Voor het HIOR wordt een verantwoordelijke aangewezen, die zorg draagt voor het consequent en juist gebruik van het HIOR in de planvormingsprocessen. Ook moet het Handboek zelf worden bewaakt, om te zorgen dat het actueel blijft. Het Handboek zal als volgt bewaakt worden:

- Formeren van een kwaliteitsteam, waarin van de meest relevante afdelingen van cluster FRB (beleid, beheer, projectleiding) met een medewerker zijn vertegenwoordigd;
- Een medewerker van RO&O verantwoordelijk te maken als secretaris;
- Door de secretaris te laten bewaken dat het Handboek volgens de hiervoor beschreven procedures wordt toegepast, en indien nodig te laten rapporteren naar het MT-FRB;
- Aanpassings- en actualiseringsvoorstellen van alle medewerkers te laten verzamelen door de secretaris;
- Eenmaal per jaar (of bij spoedeisende actualisering ook tussentijds) door de secretaris het kwaliteitsteam bijeen te roepen om over de ingekomen aanpassings- en actualiseringsvoorstellen te discussiëren;
- Met advies van het kwaliteitsteam door de secretaris eenmaal per jaar (bij spoedeisende zaken ook tussentijds) de gebundelde aanpassings- en actualiseringsvoorstellen aan het stadsdeelbestuur voorleggen;
- Door de secretaris de vastgestelde aanpassingen en actualisering als erratum / appendix laten verspreiden onder iedereen die met het HIOR werkt.

Beheerbewust ontwerpen

De kwaliteit van de openbare ruimte bestaat – zoals eerder geconcludeerd – uit een goede inrichting en goed beheer. Maar dit zijn geen twee op zichzelf staande elementen. De inrichting bepaalt of er goed kan worden beheerd en de mate van beheer is toonaangevend voor de uitstraling van de inrichting. Om tot een goede inrichting te komen is het daarom van groot belang bij het ontwerpen rekening te houden met toekomstig beheer (en daar valt handhaving ook onder). Dit wordt 'beheerbewust ontwerpen' genoemd.

Bij beheerbewust ontwerpen is het van belang in de planvormingsfase van de (her)inrichting gebruik te maken van de kennis die is opgedaan op het vlak van in stand houden. Daarom is het belangrijk dat beheerders vanaf het begin meedenken in het ontwerpproces. Omgekeerd is het belangrijk dat reeds in het ontwerpproces afspraken worden gemaakt over het toekomstig onderhoud, zowel over de manier waarop als over de budgetten die er mee zijn gemoeid. De beheerders hebben een actieve rol bij het toetsen van de ontwerpen op beheerbaarheid en bij het opstellen van de beheerplannen.

Dit alles vraagt om een procesmatige samenwerking, waarbij gedurende het ontwerpproces van grof naar fijn afwegingen op het vlak van beheer worden gemaakt.

Afhankelijk van de hoeveelheid afspraken en de bijzonderheid van het ontwerp zijn de volgende afspraken nodig:

- een beheerparagraaf, met in tekst de gevolgen (positief of negatief) voor het beheer ten opzichte van een standaard ontwerp;
- een beheercalculatie, waarin daarnaast met kentallen en hoeveelheden de toekomstige beheerkosten worden berekend in vergelijking met een standaard budget;
- een volledig beheerplan, waarin daarnaast speciale beheerafspraken worden vastgelegd met taakomschrijvingen, frequenties, rolverdeling etc.

In de loop van het planproces zijn daarbij de volgende mijlpalen te onderscheiden:

1. Gezamenlijke start van een project, waarin zowel een programma van eisen voor de inrichting als voor het beheer wordt opgesteld.
2. Toetsing van het ontwerp aan de gevolgen voor het beheer en het verkeer, waarbij de consequenties ook kunnen leiden tot bijstelling van het ontwerp. Indien nodig moet dit gedurende het ontwerpproces meerdere malen van grof naar fijn gebeuren. In deze fase wordt het ontwerp ook voorgelegd aan de stadsdeelverkeerscommissie.
3. Evaluatie van het ontwerpproces door ontwerpers en beheerders gezamenlijk, waarbij wordt gekeken of is voldaan aan de startafspraken.
4. Vastleggen van de beheergevolgen en -afspraken in een beheersomschrijving voor de toekomstige beheerders, zodat het ontwerp optimaal wordt beheerd.

3. KWALITEIT VAN DE OPENBARE RUIMTE

3.1. VISIE OOST

Oost als onderdeel van Amsterdam

Oost is een stadsdeel van Amsterdam. De visie op Oost is daarom niet los te zien van de visie op de stad als geheel. Stedelijke structuren die het stadsdeel doorkruisen zijn daarom mede bepalend voor de visie. Enkele belangrijke structuren zijn:

- Verkeersstructuur, met bijvoorbeeld hoofdnetten voor auto en OV, spoorlijnen die het stadsdeel doorkruisen en belangrijke waterwegen, zoals het IJ;
- Functionele en bebouwingsstructuren, zoals bijvoorbeeld de structuur van 19e eeuwse gordel of de "Gordel 20-40" van de stad, die in het stadsdeel doorloopt, of – meer recent- de structuur van de Zuidelijke IJ-oever, waarvan de Oostelijke Handelskade en het Oostelijk Havengebied deel uitmaken.
- Groen- en recreatiestructuren, zoals de ecologische hoofdstructuur van de stad, met uitlopers via bijvoorbeeld de Amstelscheg, maar ook belangrijke recreatieve routes, zoals langs het Amsterdam-Rijnkanaal of de Diemerzeedijk.

De stedelijke structuren worden herkenbaar uitgewerkt in deze visie. Er is daarbij gebruik gemaakt van de stedelijke visiekaart van Puccini.

Soms is een meer specifieke uitwerking voor Oost op zijn plaats.

Typisch Oost

Oost is niet alleen onderdeel van Amsterdam, maar kent ook karakteristieke eigenheden, die in onze visie aandacht, bescherming en soms benadrukking verdienen. De belangrijkste zijn:

- Grootstedelijke, dichtbebouwde woonmilieus van Oosterparkbuurt, Dapperbuurt en de Indische buurt en rond de Wibautstraat, waar straten, winkels en voorzieningen voor levendigheid zorgen en de pleinen als intensief gebruikte verblijfs- en ontmoetingsplekken worden gebruikt. De kwaliteit van de openbare ruimte is hier een belangrijk sturingselement om deze wijk ook op termijn goed leefbaar te houden; Steeds meer gaan deze gebieden fungeren als verlengstuk van het Centrum van de stad.
- Lommerrijke laagbouwwijken met een zeer geliefd woonmilieu, zoals grote delen van de Watergraafsmeer;

- Het nieuwe, met visie ontworpen groot stedelijk woon- en werkmilieu in hoge dichtheden dat ontstaan is rond het Oostelijk Havengebied, en ontstaat rond de Amsteloevers, met trendy voorzieningen en bewoners die bewust voor de stad hebben gekozen; De kwaliteit van deze wijken moet worden behouden.
- IJburg als grote nieuwe stadswijk, waarin de ligging in en aan het IJmeer, stedelijke invulling en ontwerp (moeten) gaan zorgdragen voor een eigenheid ten opzichte van de rest van de stad en de nieuwbouwwijken in de rest van Nederland; bij de verdere invulling van deze wijk zal de Visie in deze nota worden ingebracht;
- Stedelijke (sport)parken, zoals Park Frankendael en het Flevopark als multifunctioneel drukbezocht park en het Diemerpark, steeds meer drukbezocht park met heel karakteristieke ecologisch verantwoorde inrichting. De specifieke inrichting en functie van deze parken is uitgangspunt voor deze nota;
- De enorme hoeveelheid water die het stadsdeel nu al kent langs bijvoorbeeld de Amstel en IJburg. Dit zorgt voor veel oevers, kades, de geur van water, wind en vergezichten. Oost is zonder twijfel het stadsdeel waar het sterkst het oorspronkelijk nautische karakter van de stad nog steeds daadwerkelijk kan worden geproefd. Dat vraagt om een op stadsdeelniveau goed afgewogen gebruik, inrichting en functie van de oevers.
- Grote werkgebieden, zoals het Amstel Business Park en het Science Park, waar door voortdurende aanpassing werkmilieus van hoge kwaliteit moeten worden gerealiseerd en behouden.

Functie openbare ruimte

De openbare ruimte van Oost wordt dagelijks gebruikt door honderdduizenden mensen. Er wordt gewandeld, gefietst, gereden, geparkeerd, gesport, verbleven en gespeeld. Dit gebruik van de openbare ruimte wordt geleid door de inrichting van die ruimte. Een pleintje nodigt uit tot spelen of op een bankje zitten, een hoge trottoirband voorkomt dat er op de stoep wordt geparkeerd en een vrijliggend fietspad zorgt ervoor dat de fietsers niet tussen het snelverkeer hoeven te rijden.

Door de inrichting bepaalt het stadsdeel op welke wijze de openbare ruimte gebruikt kan worden. Bij de inrichting van een straat of park moet rekening gehouden worden met de eisen die gebruikers aan dat deel van de openbare ruimte stellen. De inrichting bepaalt dus het gebruik, maar het gebruik bepaalt ook de inrichting. Bij het inrichten van de openbare ruimte is het daarom van belang stil te staan bij de verschillende functies die de openbare ruimte heeft. Het gaat om de volgende twee hoofdfuncties:

- Verkeersfunctie: Mensen gebruiken de openbare ruimte om zich van het ene naar de andere punt te begeven. Zij doen dit te voet, per fiets, auto, bus of tram. Elke soort verkeersbeweging legt beslag op een deel van de ruimte. Ook het parkeren legt een belangrijke claim op de openbare ruimte. Speciale aandacht verdienen ook de kwetsbare verkeersdeelnemers en gehandicapten.
- Verblijfsfunctie: De openbare ruimte is een ontmoetingsplaats voor bewoners en bezoekers. Op straat wordt gespeeld en een praatje gemaakt, in parken gesport en geluierd en op terrassen genoten van een drankje. In de openbare ruimte moet gelegenheid voor dit gebruik worden geboden, met aandacht voor zowel jong als oud.

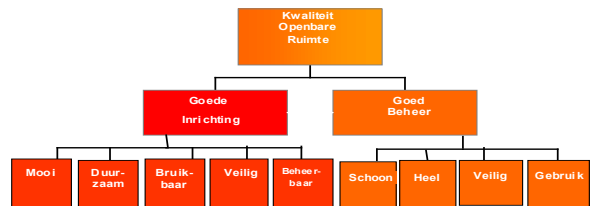
Bij de inrichting van de openbare ruimte streeft het stadsdeel naar een evenwichtige verdeling van de schaarse ruimte tussen de verschillende gebruikers, gericht op een goede leefbaarheid van het stadsdeel. Daarbij is het noodzakelijk keuzes te maken. Maar naast de verdeling van de openbare ruimte is ook de kwaliteit van de inrichting belangrijk. De kwaliteit stuurt de gebruikers: slecht ingerichte wegen veroorzaken ongelukken, toepassing van mooi en duurzaam materiaal creëert een prettig verblijfsklimaat.

3.2. KWALITEIT: INRICHTING EN BEHEER

De hoofddoelstelling van het stadsdeel is het verbeteren en op niveau houden van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Dit vraagt om een situatie, waarin inrichting, uitvoering en beheer goed op elkaar zijn afgestemd. Met uitvoering wordt de gewenste kwaliteit immers aangelegd en met beheer wordt de gewenste kwaliteit immers op peil gehouden. "Mooi" is dus alleen "mooi" als het tijdens de gebruiksfase met een haalbare inzet zo is te (onder)houden.

Daarom is van kwaliteit van de openbare ruimte alleen sprake als zowel het beheer als de inrichting voldoen. Dit komt terug in de hoofddefinitie van kwaliteit: goede inrichting en goed beheer.



Figuur 3.2.1. Kwaliteit Openbare Ruimte

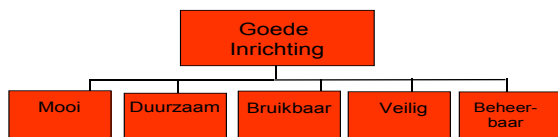
3.3. KWALITEIT: INRICHTING

De kwaliteit van inrichting valt uiteen in de deelaspecten Mooi, Duurzaam, Bruikbaar, veilig en Beheerbaar.

Mooi:

Mooi is een subjectief begrip, dat door iedereen, waaronder iedere ontwerper, anders wordt uitgelegd. Bij het streven naar meer eenheid en herkenbaarheid van de openbare ruimte is het echter nodig het begrip beter in te kaderen. Wanneer in deze nota het begrip mooi wordt gebruikt, gaat het met name om de uitstraling. Welke elementen en samenhang moet de openbare ruimte hebben om de uitstraling te krijgen zodat het meer is dan een samenvoeging van noodzakelijke onderdelen? Wat bepaalt dat een straat of plein als mooi wordt ervaren? De onderstaande termen geven weer wat de openbare ruimte moet hebben, waardoor de gebruiker merkt dat er is nagedacht over de kwaliteit van de inrichting:

- Eenduidig, uniformiteit, herkenbaar
- Inspelen op karakteristieken
- Passend groen
- Fraaie materialen verharding en straatmeubilair
- Goede detaillering
- Openbare Kunst
- Minder overheerst door verkeer, meer verblijf
- In harmonie met de bebouwde omgeving
- Ruimtelijk, rekening houden met zichtlijnen



Figuur 3.3.1. Kwaliteit inrichting

Duurzaam:

Onder dit aspect wordt uiteraard de aandacht voor het milieu gevat, waaronder de milieuvriendelijkheid van het toe te passen materiaal (bij winning, gebruik en afvoer). Denk daarbij ook aan de wens de uitstoot van de hoeveelheid CO₂ te beperken. Maar ook de fysieke duurzaamheid is onderdeel van dit aspect. Is de inrichting degelijk genoeg en opgewassen tegen het te voorziene gebruik? Gaat het voldoende lang mee? Er geldt zeker ook bij de inrichting van de openbare ruimte dat de kost voor de baat uit gaat en dat hogere investeringen in het begin uiteindelijk tot besparingen door langere levensduur kunnen leiden. Tot slot heeft duurzaamheid ook te maken met de toekomstkansen van een ontwerp. Het mag ook niet te snel functioneel verouderen. Dat vraagt om flexibele, tijdloze keuzes. Onderdelen van Duurzaam zijn:

- Vandalismebestendig
- Lange levensduur
- Milieuverantwoord (materiaal en gebruik, energiegebruik)
- Tijdloze inrichting
- Flexibel in gebruik
- Goede uitvoering
- Mogelijkheid tot hergebruik
- Klimaatbestendigheid (Water, hitte, etc.)



Figuur 3.3.2. Duurzame en tijdloze inrichting

Bruikbaar:

De openbare ruimte is van iedereen en voor iedereen. Daarom wil ook iedereen dat de openbare ruimte bruikbaar is. De openbare ruimte is in de stad echter schaars. Vandaar dat bij dit aspect de strijd tussen functies speelt. Een bruikbare openbare ruimte moet optimaal inspelen op de wenselijke functies. Vaak past het niet allemaal tegelijk. Dan moet je kiezen. Het is daarbij belangrijk niet steeds één belang te laten prevaleren. Per plek vraagt dit om een afweging van de daar geldende mogelijkheden en wensen. Onderdelen van Bruikbaar zijn:

- Functioneel
- Bereikbaar, toegankelijk, ook voor minder validen, blinden en slechtzienden
- Afgestemd op doelgroep(en)
- Logisch en overzichtelijk
- Juist materiaal
- Aantrekkelijk om te gebruiken
- Weinig overlast door gebruik
- Multifunctioneel



Figuur 3.3.3. Een veilige, op de doelgroep afgestemde omgeving

Veilig:

Veiligheid van de inrichting van de openbare ruimte is een inmiddels steeds belangrijker aspect. Waar men zich veilig voelt, maakt men goed en ongedwongen gebruik van de openbare ruimte. Daarmee is de leefbaarheid van een buurt in het geding. Bij de inrichting van de openbare ruimte kan het (gevoel van) veiligheid worden gestuurd door te letten op de sociale veiligheid (is het overzichtelijk, is er natuurlijk toezicht), de verkeersveiligheid (b.v. oversteekmogelijkheden, snelheidsremmers) en de technische veiligheid (voldoen de toegepaste materialen, zijn ze niet scherp, enz.). Onderdelen van Veilig zijn daarmee:

- Sociale controle mogelijkheden
- Veilig voor minder validen, blinden en slechtzienden
- Overzichtelijkheid
- Verkeersveiligheid
- Technische veiligheid
- Sociale veiligheid



Figuur 3.3.4. (Sociaal) onveilige situaties aanpakken en verbeteren

Beheerbaar:

Bij de inrichting van de openbare ruimte is het al van belang bij het beheer stil te staan. Na oplevering moet een gebied immers jaren goed te beheren zijn. Vandaar de aandacht voor een beheerbewust proces (zie paragraaf 2.4.). Bij het vroeg in het ontwerpproces afwegen van het beheer zijn al een aantal belangrijke afwegingen te maken, die de beheerbaarheid sterk beïnvloeden. De belangrijkste zijn in het aspect "Beheerbaar" opgenomen:

- Materiaalgebruik (verharding, bomen, groen straatmeubilair)
- Bescherming: hekken, boomkorven
- Toegankelijk voor onderhoud
- Vandalismebestendigheid
- Logische inrichting
- Helder ontwerp, Overzichtelijk
- Misbruik niet uitlokken
- Capaciteit passend bij gebruik
- Onkruidwerend



Figuur 3.3.5. Creëren van een beheerbare situatie

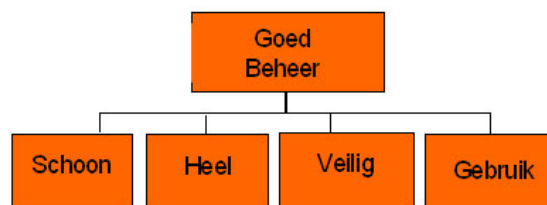
3.4. KWALITEIT: BEHEER

De kwaliteit van beheer valt uiteen in de deelaspecten:

- Schoon,
- Heel,
- Veilig
- Gebruik.

Deze aspecten worden in deze nota wel toegelicht, hoewel ze voor het handboek inrichting van de openbare ruimte niet direct relevant zijn. Indirect zijn ze echter van groot belang. Voor het beheerbewust ontwerpen is het zinvol goed inzicht te hebben in het toekomstig beheer en de aspecten die daarbij van belang zijn.

Afspraken over de kwaliteit van het beheer zijn vastgelegd in het Handboek Beheer Openbare Ruimte (HBOR).



Figuur 3.4.1. Kwaliteit Beheer

Schoon:

Het aspect Schoon heeft te maken met het netheidsbeeld van de openbare ruimte, dat door onderhoud kan worden gestuurd. Het aanzien van de openbare ruimte wordt sterk bepaald door de mate waarin het is schoongemaakt en opgeruimd. Daarbij gaat het niet alleen om vegen, maar ook om zaken als onkruid verwijderen, wildplak aanpakken en fietswrakken verwijderen. Belangrijk is het aspect Schoon ook omdat een goed voorbeeld doet volgen. Omgekeerd kan een vuile openbare ruimte leiden tot verdere verloedering.

Onderdelen van Schoon zijn:

- Straatreiniging, vegen
- Reinigen straatmeubilair
- Reinigen groen
- Afvalbakken legen
- Onkruid verwijderen
- Hondenpoep verwijderen
- Graffiti / wildplak verwijderen
- Objecten, vb. fietswrakken verwijderen
- Afval inzameling
- Duurzaam beheer



Figuur 3.4.2. Schone openbare ruimte rond afvalinzamelingsplekken

Heel:

Het aspect Heel heeft betrekking tot het heel houden of heel maken van de openbare ruimte, dus de mate waarin iets kapot of versleten is. Uiterst belangrijk voor de beleving van kwaliteit van de openbare ruimte. Als iets kapot is, is het immers niet meer functioneel. Bovendien is de staat waarin iets verkeert ook bepalend voor de leefbaarheid. Een kapotte openbare ruimte leidt al gauw tot verloedering, vermindering van betrokkenheid en vandalisme. Onder Heel wordt ook verstaan het in goede staat houden van groen, dus ook b.v. het tijdig snoeien. Goed toezicht en accurate vervanging maken ook deel uit van Heel.

Onderdelen van Heel zijn daarmee:

- Repareren / onderhouden
 - groen,
 - straatmeubilair,
 - verharding,
 - speeltoestellen,
 - overige objecten
- Toezicht erop
- Accurate vervanging



Figuur 3.4.3. Canapé bank

Veilig:

Veilig is niet alleen een aspect van inrichting, maar ook van beheer. Ook tijdens het beheer wordt de veiligheid van de openbare ruimte namelijk in een belangrijke mate bepaald. Denk aan de technische veiligheid van de openbare ruimte, die veel te maken heeft met het onderhoud en de inspectie. Denk ook aan het overzicht in bochten door het goed snoeien van struiken. Ook gladheidsbestrijding bepaalt de verkeersveiligheid in het winterseizoen. Beheer gaat echter breder. Onder beheer valt ook de mate waarin het lukt om bewoners en gebruikers blijvend betrokken te houden bij de openbare ruimte, waardoor de sociale controle en daardoor veiligheid sterk kan verbeteren.

Onderdelen van Veilig zijn:

- Sociale veiligheid
 - Organiseren betrokkenheid
 - Sociaal beheer
 - Snoeien, overzicht houden
 - Verlichting
- Verkeersveiligheid
 - Onderhoud, gladheidsbestrijding
- Technische veiligheid
 - Onderhoud, b.v. boomcontrole
- Gevoel van veiligheid

Gebruik:

In de beheerfase is ook het gebruik bepalend voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Wordt er op een wenselijke manier gebruik gemaakt van de openbare ruimte, of zit men elkaar in de weg? Houdt men zich aan regels? Is er veel vandalisme? Helpt men een handje mee in het beheer? Dit zijn allemaal aspecten die de uiteindelijke kwaliteit van de openbare ruimte bepalen. Dit aspect valt dus uiteen in twee onderdelen, het (Sociaal) gebruik, met b.v. gebruik en betrokkenheid, en de handhaving, met b.v. handhavende activiteiten en de communicatie over regels. Onderdelen van Gebruik zijn daarmee:

- Gebruik (sociaal):
 - Gebruik door bewoners
 - Gebruik door anderen
 - Betrokkenheid, medebeheer, gedragsbeïnvloeding
 - Toezicht, sociale controle
- Handhaving:
 - Communicatie
 - Toezicht
 - Handhavende activiteiten: (uitstallingen, parkeren, afval, enz)



Figuur 3.4.5. Verkeersveiligheid



Figuur 3.4.6. Gebruiksregels voor een goed gebruik

4. STRUCTUUR VAN HET STADSDEEL

4.1. INLEIDING

Ten behoeve van een visie op de inrichting en het beheer van de openbare ruimte is het van belang te weten waar er verschillen of samenhang in de inrichting van de openbare ruimte aanwezig zijn. Aan de hand daarvan kan besloten worden waar samenhang of juist verschillen gehandhaafd of versterkt kunnen en moeten worden.

Een dergelijke inventarisatie is nodig voor:

- structuurbepalende lijnen (die voor de stad van belang zijn en het niveau van de wijken overstijgen).
- bijzondere plekken, die een betekenis hebben op stadsniveau
- vlakken als buurten en wijken, die een eenduidige inrichting in de openbare ruimte kennen.

Kaarten zijn bij het zoeken een goed hulpmiddel, zij tonen samenhang aan en geven aan hoe het aantal categorieën in de uitwerking is terug te brengen.

Daartoe is in dit hoofdstuk achtereenvolgens gebruik gemaakt van analyse- en visiekaarten. Gebruik is gemaakt van de volgende kaarten.

- Visiekaart Amsterdam (Puccini)
- Historische structuur stadsdeel Oost
- Functiekaart
- Beschikbare openbare ruimte
- Bijzondere plekken
- Aanwezige bestratingsmateriaal

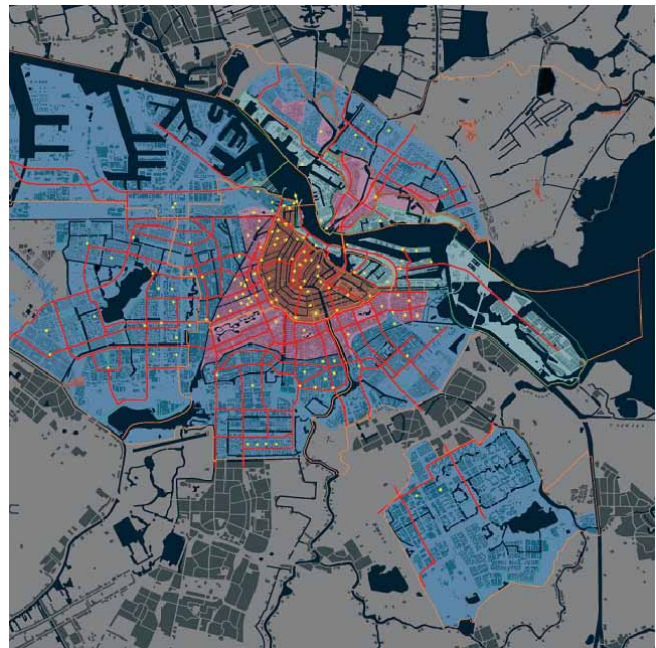
In de volgende paragrafen van dit hoofdstuk komen bovengenoemde stappen en de bijbehorende kaarten terug.

4.2. STRUCTUUR VAN AMSTERDAM

Bij het opzetten van het stedelijk Handboek (Puccini methode) is een analyse gemaakt van de opbouw van de openbare ruimte van de stad. Deze is uitgewerkt in de Visiekaart Puccini (zie afbeelding)

In de visiekaart is het volgende opgenomen:

- Stedelijke geleding in ontstaansgeschiedenis:
 - Historische kern (binnenstad)
 - 19e eeuwse typologie (in Oost: Weesperzijdebuurt, Oosterparkbuurt, Dapperbuurt en Indische buurt);
 - 20e eeuwse typologie (in Oost: Watergraafsmeer en Oosterpark);
 - IJ-oevers (in Oost: Oostelijk havengebied en IJburg).
- Verkeersstructuur: aangegeven zijn de stedenbouwkundige doorgaande lijnen op het hoofdnet;
- Plekken: bijzondere plekken. Aangegeven zijn de bijzondere plekken van stedelijk belang, waar vanuit de functie, schaal en / of plaats een aparte ontwerp-opgave aan de orde is. In Oost zijn de volgende plekken als bijzondere plekken benoemd:
 - Polderweggebied
 - Christiaan Huygensplein
 - Amstelstation
 - WTCW terrein
 - Parooldriehoek
 - Dapperplein
 - Javaplein
 - Timorplein
 - Ambonplein
 - Muiderpoortstationw
 - Winkelcentrum Brazilië
 - Sumatraplantsoen
 - Dak Piet Heintunnel
 - P.E Tegelbergplein
 - Azartplein
 - Levantplein
 - Muziekgebouw



Figuur 4.2.1. Visiekaart Puccini

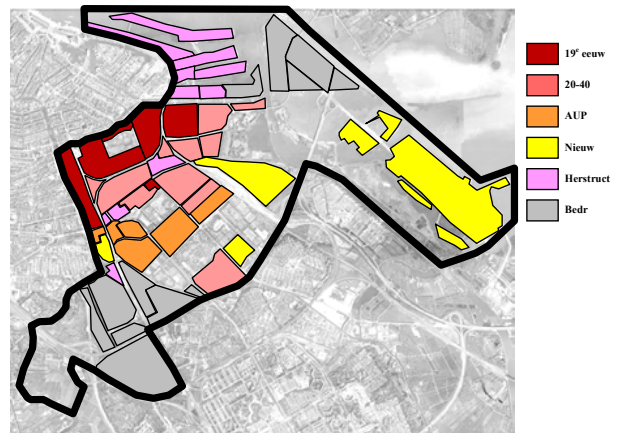


4.3. HISTORISCHE STRUCTUUR STADSDEEL OOST

De visiekaart van Puccini in paragraaf 4.2. gaat in op de hoofdlijnen van de ontstaansgeschiedenis van de stad. Als we inzoomen op stadsdeel Oost is verdere uitwerking op zijn plaats. Het blijkt namelijk dat in enkele wijken en buurten de indeling niet (meer) actueel is, bijvoorbeeld door grootschalige stadsvernieuwing, of dat nadere nuancering op zijn plaats is. Met name in de 20e eeuwse en nieuwe wijken is een verder onderscheid relevant voor de inrichting van de openbare ruimte.

- 19e eeuw:
 - Oorspronkelijk periode 1870-1920 gebouwd, daarna stadsvernieuwing
 - Gesloten bouwblokken
 - Verkaveling op basis van oude sloten
 - Krappe openbare ruimte, smalle straatprofielen
 - Hoge druk op de openbare ruimte
 - Hip, gewilde centrumgebieden aan het worden
- 20-40:
 - Oorspronkelijk periode 1920-1940 gebouwd, daarna stadsvernieuwing
 - Gesloten bouwblokken
 - Duidelijk stedenbouwkundig plan
 - Zekere 'strengheid' in architectuur
 - Hierarchie in straten, hoofdstraten breder
 - Krappe openbare ruimte afgewisseld met verblijfsruimte / pleinen
- AUP:
 - Periode 1946-1990 gebouwd, veelal in originele staat.
 - Strokenbouw
 - Licht, lucht, ruimte
 - Scheiding prive – openbaar lastig / vaag
 - Ruim opgezet stratenplan
 - Vaak overmaat aan openbare ruimte
- Nieuw:
 - Uitbreidings- of platwalsprojecten
 - 1980-heden gebouwd
 - Geen historische elementen in bebouwing en verkaveling

- Grote verscheidenheid in architectuur en materialisatie
- Stedenbouw en verkeersstructuur ook divers
- Openbare ruimte redelijk ruim
- Auto vanaf het begin ingepast.
- Herstructurering:
 - Inpassingsprojecten
 - Ca 1990-heden gebouwd
 - Historische elementen behouden
 - Grote verscheidenheid in architectuur en materialisatie
 - Stedenbouw en verkeersstructuur ook divers
 - Openbare ruimte redelijk ruim
 - Auto vanaf het begin ingepast
- Bedrijventerreinen:
 - Bedrijfsfunctie overheerst; vanaf eind 19e eeuw tot ca 1990 tot stand gekomen.



Figuur 4.3.1.: Historische structuur stadsdeel Oost

4.4. FUNCTIES IN HET STADSDEEL

Op basis van gebruik (wonen, werken, groen) is een inventarisatie gemaakt van de verschillende vlakken in Oost. De kaart vormt een van de uitgangspunten voor de indeling van Oost in gebieden met een samenhangende inrichting van de openbare ruimte

De gedachte achter deze kaart is dat in gebieden met eenzelfde gebruik:

- vergelijkbare kwaliteiten uitgangspunt zouden moeten zijn voor de inrichting van de openbare ruimte;
- gelijksoortige knelpunten zijn voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte;
- vergelijkbare inrichtingsmiddelen en indelingen van wegprofielen het beeld bepalen van de openbare ruimte.

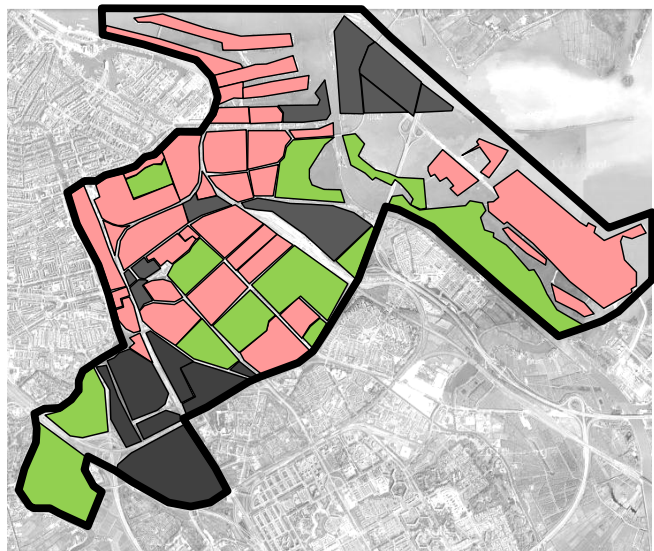
Op bijgaande kaart is dit weergegeven. Op de kaart ziet u:

- Woongebieden (in roze)
- Werkgebieden (in grijs)
- Groengebieden (in groen).

In de praktijk is soms sprake van mengvormen. De overheersende functie is op de kaart bepalend voor de toedeling. Ook kan omvorming aan de orde zijn. Zo wordt bijvoorbeeld in Amstelkwartier evenals op het Zeeburgereiland een werkgebied omgezet in een woongebied.

De indeling in de functiegebieden wordt als volgt in ambities voor de inrichting van de openbare ruimte vertaald:

- Woongebieden: prioriteit ligt bij wonen, verblijfskwaliteit, leefbaarheid en functiemenging.
- Werkgebieden: prioriteit ligt bij functionaliteit en beheerbaarheid;
- Groengebieden: prioriteit ligt bij duurzaamheid, natuurwaarde en verblijfskwaliteit.



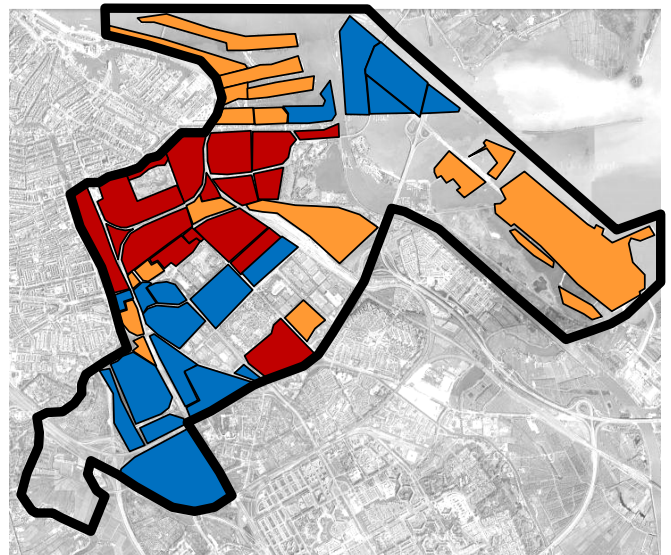
Figuur 4.4.1. Functiekaart stadsdeel Oost

4.5. BESCHIKBARE OPENBARE RUIMTE

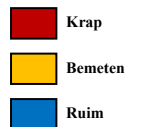
De beschikbare ruimte in de openbare ruimte is niet overal even groot. Er zijn gebieden in het stadsdeel met bijna een overmaat aan openbare ruimte, er zijn gebieden met een heel intensief gebruikte, krappe openbare ruimte en er zijn gebieden er tussenin. De analyse daarvan is relevant voor het HIOR, omdat veel inrichtingskeuzes samenhangen met de vraag hoeveel ruimte beschikbaar is. In krappe wijken is bijvoorbeeld de tegenstelling tussen verblijfsruimte en verkeersruimte het sterkst voelbaar.

Na analyse blijkt een driedeling voor het stadsdeel relevant te zijn:

- Krap:
 - 19e eeuwse gordel
 - Gordel 20-40Eigenschappen:
 - smalle straatprofielen en geen rekening met auto's gehouden bij de aanleg;
 - Woekeren met ruimte in de straten tussen de functies
 - Pleinen cruciaal als hoogwaardige verblijfsruimte.
- Ruim:
 - AUP (Amsterdams Uitbreidings Plan)
 - BedrijventerreinenEigenschappen:
 - Overmaat aan (groene) ruimte, ook in straten;
 - Onderhoudsprobleem: restruimten 'van niemand', (te) veel m2 openbare ruimte per woning
- Bemeten:
 - Nieuwe woongebieden
 - Herstructureringsgebieden (van werken naar wonen bijvoorbeeld)Eigenschappen:
 - straatprofielen breed genoeg
 - parkeren direct goed ingepast, vaak in pandig
 - minder groen dan in de ruime wijken;
 - gebrek aan speelplekken soms probleem (overlast)



Figuur 4.5.1. Kaart beschikbare openbare ruimte



4.6. BIJZONDERE PLEKKEN STADSDEEL OOST

In de openbare ruimte van het stadsdeel zijn plekken te vinden, die zich als bijzonder van de rest onderscheiden. Dat kan zijn door een bijzondere inrichting, maar ook door een bijzonder gebruik, een markante ligging, of speciale geschiedenis. Sommige bijzondere plekken zijn echt uniek, andere horen tot een bepaalde categorie, die in het stadsdeel vaker voorkomt, maar zodanig bijzonder is dat een speciale behandeling op zijn plaats is. In Oost zijn bijzondere plekken doorgaans pleinen, parken en openbare tuinen. Er zijn al veel bijzondere plekken succesvol aangepakt. Voorbeelden daarvan zijn het plein met de fontein aan de Hogeweg of de speciaal ingerichte Javastraat.

Bijzondere plekken zijn in dit handboek als volgt gedefinieerd: "Plekken van belang op stadsdeelniveau, die een aparte ontwerp-opgave voor de inrichting van de openbare ruimte vergen, als gevolg van bijzonder(e) karakter, ligging of functie"

Er zijn dus meer bijzondere plekken benoemd dan de Puccinikaart voor de stad heeft gedefinieerd. De bijzondere plekken op stadsdeelniveau worden in de Puccini methode aangeduid als "accentplekken", waar verbijzondering op onderdelen mogelijk is, mits passend bij het omringend stedelijk weefsel.

De bijzondere plekken zijn in de bijgaande kaart aangegeven. Het gaat om de volgende plekken:

Pleinen/ straten

Iepenplein, Boerhaaveplein, 's Gravezandplein, Eikenplein, Beukenplein, Dappermarkt, Kastanjeplein, Krugerplein, Steve Bikoplein, Transvaalplein, Afrikanerplein, C. Huijgensplein, rotonde voor Tropenmuseum, Prins Bernhardplein/Amstelstation, kruising Hogeweg/Bredeweg, Oosterspoorplein en plein Muiderpoortstation, Mariotteplein, Voltaplein, Brink); Panamaknoop, Azartplein, H. Alkemaplein, plein C. v. Eesterenlaan, plein IISG, Timorplein, Javaplein en -straat, Makassarplein, plein Atjehstraat, plein Minahassastraat, Ambonplein, Obioplein, plein Sibogastraat, Sumatraplantsoen, Westpunt Java-eiland, Oostpunt KNSM-eiland, Levantplein, P.E. Tegelbergplein, Oostelijke (hoge) brug over het Spoorwegbassin, Entrepotbrug / Borneosteiger, Joris Ivensplein



Figuur 4.6.1. Kaart beschikbare openbare ruimte

- Bijzondere plek stad
- Bijzondere plek stadsdeel

Parken

Oosterpark, De Nieuwe Ooster, Frankendael, binnentuinen Java-eiland, Rietlandpark, K. Brijdeplanstoen, Ceramplein, Javaplantsoen, Bonioplein, Diemerpark, Flevopark, Buitendijks park Amstelkwartier, Theo van Goghpark.

5. KARAKTERISTIEK PER DEELGEBIED

5.1. INLEIDING

De hiervoor beschreven structuurindeling gaat uit van bijzondere plekken, vlakken en lijnen. Deze vlakken en lijnen hebben elk een eigen karakteristieke verschijningsvorm, gebruik, functie en problematiek. In dit hoofdstuk staat per gebied beschreven welke kenmerken en Verbeterpunten aan de orde zijn. De constatering wat dit voor de inrichting van de openbare ruimte betekent, is per gebied kort aangegeven in een visie. De buurten zijn gebundeld op basis van de hoeveelheid beschikbare openbare ruimte (krap, bemeten of ruim). Dit omdat ze qua problematiek en kansen heel vergelijkbaar zijn.

De opzet van de gebiedskarakteristieken is als volgt:

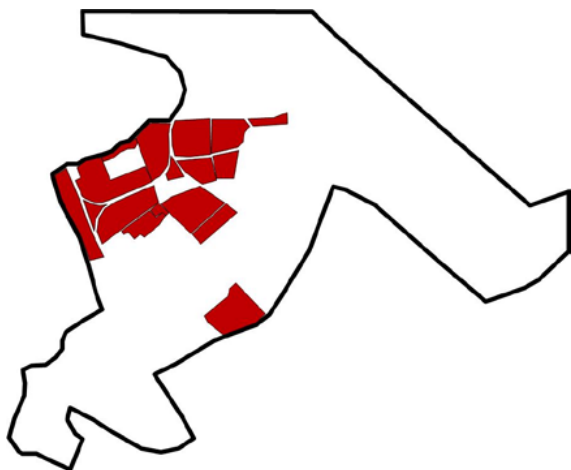
- Korte beschrijving gebied (karakteristiek)
- Visie: puntsgewijze opsomming van de voorgestelde visie op de openbare ruimte.
- Foto(s) van karakteristieke situatie in het deelgebied

Begonnen wordt met de vlakken, daarna volgen de lijnen. De begrenzingen van de gebieden is terug te vinden in de kaarten van hoofdstuk 4.



5.2. KRAPPE WIJKEN

Onder deze categorie vallen de volgende buurten: Weesperzijdebuurt, Oosterparkbuurt, Transvaal, Don Boscobuurt, Dapperbuurt, Tuinwijk, Middenmeer I, Indische Buurt en Betondorp.



Figuur 5.2.1. Ligging krappe wijken



Karakteristiek:

Krappe wijken zijn in de 19e eeuw, begin 20e eeuw en in de periode 1920-1940 tot stand gekomen woongebieden. Ze kennen een stedelijke verkaveling, met hoge woningdichtheden en smalle straten. Dat is ook begrijpelijk als men zich beseft dat toendertijd auto's niet bestonden of zeer schaars waren. Er is weinig openbare ruimte per bewoner beschikbaar.

De stedenbouwkundige structuur van de wijken is helder. Veelal gesloten bouwblokken kaderen de openbare ruimte helder af. De overgang van openbaar naar privé is goed gemarkeerd. Straatprofielen zijn smal, maar overzichtelijk. De meeste gebieden maken door hun ligging dichtbij de binnenstad een geleidelijke transformatie door naar (sub)centrum van de stad.

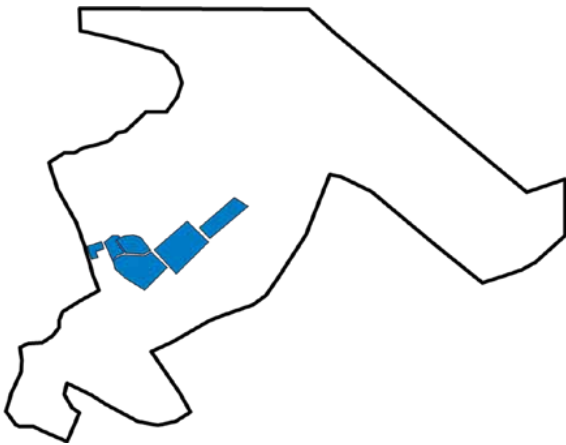
De verkeersdruk, maar vooral de parkeerdruk zet tegenwoordig de kwaliteit van de openbare ruimte zwaar onder druk. Er is eenvoudigweg te weinig ruimte om alle auto- en fietsparkeerplekken in te passen, naast de gewenste verblijfsruimte en ruimte voor groen. De pleinen en plantsoenen in de wijken moeten soelaas bieden.

Visie:

- Parkeerdruk in de gebieden niet laten toenemen, eerder afnemen (restrictief vergunningenbeleid, geen meerdere vergunningen per huishouden); Indien mogelijk inpandige / ondergrondse oplossingen stimuleren of ontwikkelen.
- Helderere, gestrekte straatprofielen toepassen (geen knikken), met versmalde rijwegen als snelheidsremmers en ten gunste van meer trottoirruimte;
- Parkeerdruk fietsen: zoeken naar slimme oplossingen, bijvoorbeeld inpandig of verdiept.
- Parkeren waar mogelijk concentreren in de straten, ten gunste van de pleinen en plantsoenen, die als verblijfsruimten lucht moeten geven aan de wijken.
- Bomen blijven toepassen in de straten, groeiplaats-omstandigheden verbeteren.
- Inrichting van de straten met gebakken klinkers op de rijweg en tegels / klinkers op het trottoir.
- Hogere ambities voor bijzondere plekken inzetten, het zijn de parels in de verder krap bemeten en druk belaste wijken.

5.3. RUIME WOONWIJKEN

Onder deze categorie vallen de volgende buurten:
Julianapark, Van der Kunbuurt, Amsteldorp, Tuindorp Frankendael (Jeruzalem)
en Middenmeer II.



Figuur 5.3.1. Ligging ruime wijken

Karakteristiek:

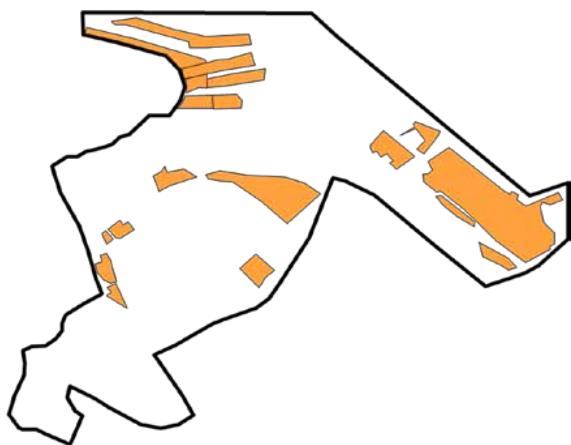
Ruime woonwijken zijn een gevolg van de tuinstadgedachte en passen in het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP). Ze kennen – voor de stad - een ruime opzet, met lage woningdichtheden, strokenbouw en laagbouwoningen, veelal met tuin. De straatprofielen zijn meestal niet erg ruim, omdat het autobezit nog niet zo hoog was. Wel zijn er relatief veel groenstroken, plantsoenen en bermen. De stedenbouwkundige structuur van de wijken is minder helder dan in de krappe wijken. De strokenbouw veroorzaakt soms achterkantsituaties naar de openbare ruimte. De meeste bewoners zijn gesteld op de relatieve rust van de buurten, net buiten de grootstedelijke dynamiek. De parkeerdruk zet tegenwoordig ook hier de kwaliteit van de openbare ruimte onder druk, maar veel minder dan in krappe wijken. Hoewel de buurten veel groen hebben, is de uitvoering van de openbare ruimte van oudsher vrij sober, met eenvoudige materialen en basaal onderhoud.

Visie:

- Parkeerdruk niet laten toenemen (stabiliserend vergunningenbeleid);
- Heldere, gestrekte straatprofielen toepassen (geen knikken), met versmalde rijwegen als snelheidsremmers en ten gunste van meer trottoirruimte;
- Groene kwaliteit van deze buurten behouden, inzet is en blijft sober en doelmatig onderhouden en inrichten. Eventuele extra kwaliteit door bewoners(mede)beheer.
- Bomen blijven toepassen in de straten, groeiplaats-omstandigheden verbeteren.
- Ruime openbare ruimte beheerbewust inrichten.
- Anonieme restruimten en achterkantsituaties door slimme herinrichting oplossen, mogelijk te combineren met slimme fietsparkeeroplossingen.
- Inrichting van de straten met gebakken klinkers op de rijweg en eenvoudige tegels op het trottoir. Eenvoudig straatmeubilair.
- Bijzondere plekken in de betrokken buurten zijn schaars. Om budgettaire redenen continueren.

5.4. BEMETEN WIJKEN

Onder deze categorie vallen de volgende buurten: Java-eiland, KNSM-eiland, Oostelijke handelskade, Rietlanden, Borneo / Sporenburg, Cruquius, Science Park, Polderweggebied, De Meer, Eenhoorn, Omval, Amstelkwartier en heel IJburg.



Figuur 5.4.1. Ligging bemeten wijken

Karakteristiek:

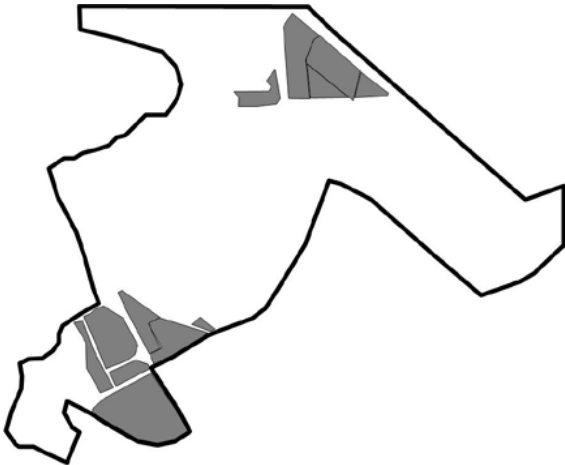
De bemeten wijken zijn de meest recente woon-, winkel- en werkgebieden van het stadsdeel, die vanaf ca 1990 tot heden zijn ingepast. Ze karakteriseren zich door een afgewogen ontwerp van bebouwing en openbare ruimte, waarin indien mogelijk oude (industriële) elementen zijn behouden. De bebouwingsdichtheid is behoorlijk hoog. Dankzij hun recente ontwerp is rekening gehouden met inpassing van de hoge verkeers- en parkeerdruk. Veelal is gekozen voor ondergronds of inpandig parkeren. De hoeveelheid groen is relatief laag, evenals de hoeveelheid speelruimte. De toegepaste materialen in de openbare ruimte is meer dan standaard, met nogal eens bijzonder en afwijkend materiaal. De wijken hebben succesvol nieuwe, bewuste stedelingen getrokken, met inmiddels relatief veel kinderen. De werkgebieden bedienen met succes de stedelijke, culturele of wetenschappelijke dienstensector. De stedenbouwkundige structuur van de wijken meestal helder, met een doordachte verkaveling. Straatprofielen zijn soms om esthetische redenen erg breed, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. De parkeerdruk is in de gebieden onder controle.

Visie:

- Parkeerdruk niet laten toenemen (stabiliserend vergunningenbeleid);
- Heldere, gestrekte straatprofielen handhaven (geen knikken);
- Geen haaksparkeren langs doorgaande routes;
- Alleen daar waar vanuit verkeersveiligheid noodzakelijk versmalde rijwegen als snelheidsremmers introduceren;
- Weinige groen in de buurten koesteren, groeiplaats-omstandigheden verbeteren.
- Gekozen verbijzondering in materialen (bestrating en meubilair) openbare ruimte respecteren, voor zover met normaal budget te onderhouden. Uit oogpunt van kostenbeheersing zoveel mogelijk inzetten op hergebruik van de duurzame, maar dure materialen.
- Bijzondere plekken in de betrokken buurten inzetten als verblijfs-, speel- en groenruimte.

5.5. BEDRIJVENTERREINEN

Onder deze categorie vallen de volgende buurten:
Kop Cruquius, Zeeburgereiland (vooralsnog) en Amstel Business Park.



Figuur 5.5.1. Ligging bedrijventerreinen

Karakteristiek:

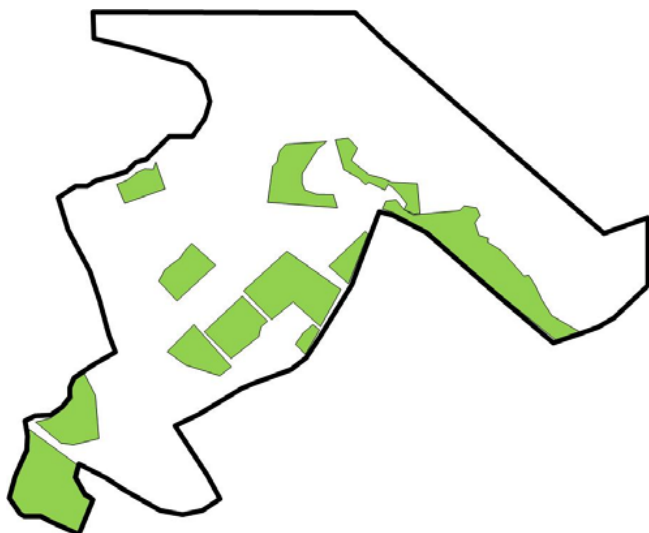
De ruim opgezette gebieden waren van oudsher vestigingsplaats voor industrie en grotere bedrijven. Inmiddels zijn ze bijna allemaal in transformatie. Van industrie naar bedrijven, van bedrijven naar woon- werk-gebieden of zelfs woongebieden. In afwachting van dit transformatieproces kennen de gebieden een functionele, sobere inrichting, met grote, ruime straatprofielen. In de spits is het er druk, in de avonden is het er uitgestorven. Er is veel basaal groen in de vorm van bermen en laanbeplanting. De stedenbouwkundige kwaliteit is niet hoog, door basale bebouwing, sobere of zelfs onverzorgde kavelafscherming en basaal onderhoud. Zwaar vrachtverkeer geeft hoge slijtage aan de wegverharding. Hoge parkeerdruk (pieken en parkeertoerisme) is recent terug gedrongen door de invoering van betaald parkeren.

Visie:

- Parkeerdruk niet laten toenemen (voortzetten betaald parkeren en parkeerhandhaving);
- Ruime straatprofielen handhaven in verband met draaicirkels vrachtverkeer en laad- en losruimten;
- Hoofdnetwerk van veilige, vrijliggende fietspaden goed onderhouden.
- Laanbeplanting goed onderhouden en koesteren, groeiplaats-omstandigheden verbeteren (let op: kabels en leidingen dus elders!); sober bermbeheer.
- Basale bestratingsmaterialen zijn passend. Betonstraatsteen in rijwegen toelaatbaar, waar door zwaar vrachtverkeer gebakken klinkers niet aan hogere levensduur toe komen.
- Waar mogelijk (extensief gebruikte terreinen) parkeerstroken uitvoeren in grastegels.
- Bedrijven eventuele kwaliteitsverbeteringen laten sponsoren; betere kwaliteit van gevels / erfafscheidingen stimuleren.
- Enkele rustpunten in de gebieden inpassen, met verblijfsruimte voor bijvoorbeeld lunchpauze.
- Geleidelijke omvorming naar hoogwaardiger bedrijventerrein, woon-werkgebieden of woongebieden.
- Stimuleren voetgangersinfrastructuur ter verbetering bereikbaarheid met openbaar vervoer of mogelijke P+R-faciliteiten.

5.6. GROTE GROENGEBIEDEN

Onder deze categorie vallen de volgende gebieden: Groene staart, sportpark Drieburg, Oosterpark, Park Frankendael, De Nieuwe Ooster, sportpark Middenmeer, Flevopark, Zeeburgerdijk en Diemerpark, Buitendijks park Amstelkwartier



Figuur 5.6.1. Ligging groengebieden (indicatief)

Karakteristiek

Deze categorie beslaat de grotere, groengebieden van het stadsdeel, De categorie valt uiteen in verschillende deelgebieden.

De sportparken hebben een inrichting die is toegespitst op geregleerde, sportieve recreatie, in de vorm van veldsporten, atletiek en schaatsen.

Een groot deel van de openbare ruimte in die gebieden is in feite slechts semi-openbaar toegankelijk maar biedt wel openbaar beleefde groene open ruimte: het ruikt er naar gras en je hebt uitzicht. De weinige paden in het gebied dienen voor ontsluiting van de terreinen, en vangen (met name in de berm) hoge piekbelastingen van parkeren op. In sportpark Middenmeer is voor dat doel een groot oppervlak bestraat. Door indikking van sportactiviteiten vindt "ontgroening" plaats (van gras naar kunstgras / gravel / overdekte hal).

Niet geregleerde vormen van sport en recreatie zijn in de gebieden relatief onderontwikkeld (wandelen, fietsen, skeeleren), maar zijn wel steeds beter ingepast (bijvoorbeeld Middenmeer). 's Avonds kunnen de doorgaande fietsroutes door de gebieden als onveilig worden ervaren.

De buitengebieden worden gevormd door het groene restgebied tussen ringweg A10 en Science Park en het groengebied langs de Amstel richting Ouderkerk. Eerstgenoemde dient momenteel vooral als waterberging en rust/natuurgebied. Het gebied is slecht ontsloten en onbekend. Het groengebied langs de Amstel maakt deel uit van het groengebied Amstelland, en wordt ook door deze organisatie beheerd. De route langs de Amstel is zeer fraai en wordt intensief gebruikt als recreatieve wandel- en fietsroute. Knelpunt is het smalle asfalt wegprofiel (plattelandsweggetje), waar ook bedienend autoverkeer rijdt en elkaar moet passeren. Dat levert soms gevaarlijke situaties open beschadiging van bermen. Het weidegebied ten oosten van deze weg behoort ook tot het groengebied, maar is vrijwel alleen visueel te beleven. Op enkele plaatsen heeft men met bankjes, verharde plateaus, aanplant van (gebiedsvreemde) bomen, barbecue-plaatsen e.d. getracht ook hier meer verblijfsrecreatie mogelijk te maken. Een en ander is echter matig inpasbaar gebleken in het historisch open weidegebied. Het oeverbos bij de Jan Vroegopsingel oogt weinig openbaar en groeit vol met allerlei bouwsels.

De parken in het stadsdeel zijn multifunctioneel, goed functionerend en druk gebruikt. Ze zijn niet alleen voor de aangrenzende buurten de groene recreatieruimte, maar ook voor andere omringende wijken in aangrenzende stadsdelen. Ze kennen ligweides, sportterreinen, speelvelden, jachthaven en openluchtwembad, druk bezochte restaurants etc.

Daarnaast zijn de parken landschappelijk en ecologisch waardevol, met fraaie toegangshekken, natuurzones, ecologische oevers etc.

Bovendien hebben groengebieden een koelend effect op de verhitte stad in de zomer.

Visie sportparken:

- Aansluiten met recreatieve routes op omliggende groengebieden;
- Park-invulling geven aan niet (meer) bespeelde velden;
- Verder ontwikkelen en benutten van mogelijkheden leisure, niet-gereguleerde sport en recreatie: skeelerroutes, wandelroutes, plaatselijk beter doorzicht naar de velden (ipv hekkencultuur en onverzorgd groen; introductie groene horeca (vergelijkbaar met terras/eethuis in het Flevopark);
- Oplossing voor piekparkeerbelasting bieden, door “wapenen” van grasbermen met grastegels (zonder het parkeerareaal uit te breiden); afsluiten van de gebieden voor gratis-parkeer-forensen (waarbij het gebied in elk geval openbaar moet blijven), invoeren betaald parkeren.
- Openbare speelplekken in het gebied toevoegen.
- Natuurwaarde van de randzones vergroten.

Visie buitengebieden:

- Groengebied Science Park: gedeelte van het gebied beter ontsluiten (bewegwijzering, halfverharde paden) t.b.v. extensieve recreatie (wandelen, vissen e.d); gedeelte van het gebied als natuur-rustgebied invullen (zoneren van het gebied dus);
- Groengebied Amstel: landwegkarakter van de Ouderkerkerdijk in stand houden, profiel niet verbreden (maar bermen plaatselijk “wapenen”); wegdek goed vlak houden t.b.v. fietscomfort en skeelers.
- Autoluw of zelfs autovrij houden? (dus geen autoaantrekkende activiteiten);
- Ontsluiting weidegebied extensief toelaten, bijvoorbeeld in de vorm van enkele fiets/voetpaden; het vrije uitzicht (belangrijke kwaliteit!) niet verder belemmeren met extra objecten en groen.
- Parkeerruimten die lang per dag leeg staan uitvoeren in grastegels.
- Openbaarheid gebied handhaven en met inrichting ook uitstralen.

Visie parken:

- Belangrijk om evenwicht te behouden tussen natuurwaarde en recreatie, goed zoneren.
- Elk park is een ontwerpogave op zich, bijzondere plek.
- In verband met beheer waar mogelijk goed verkrijgbaar en vervangbaar materiaal voor verharding en meubilair kiezen, ingetogen verbijzonderen.

5.7. OEVERS

Karakteristiek Oevers algemeen:

Stadsdeel Oost kent van alle stadsdelen het langste areaal aan oevers en kades: de grens van land en water. In de uitvoering ervan zit een grote diversiteit: zowel harde oevers als natuurlijke, zowel openbare als afgeschermd, langs sloten en grachtjes en langs groot open water, vlak boven de waterspiegel of met een meters hoge kadediepte.

De karakteristiek is daarom sterk per plek verschillend. Er zijn drie hoofdgroepen te onderscheiden, elk met hun karakteristiek:

- Groen / ecologisch: beplanting, soortenrijkdom, toegankelijkheid;
- Havenkades: stenig, hoogteverschil, aanmeren, stoer, maritiem;
- Recreatief: steigers, strandjes, vissen, verblijf, geborgenheid, plezierbootjes.

In een later stadium is het zinvol het structurelement Oevers / kades naar de drie hoofdgroepen toe te delen. Dit vraagt om nadere inventarisatie, analyse, discussie en tot slot uitwerking.

Tot die tijd zijn wel enkele algemeen geldende knelpunten en visiepunten te geven:



Figuur 5.7.1. Weesperzijdestrook aan de Amstel

Karakteristiek Amsteloever

De hele westgrens van het stadsdeel wordt gevormd door de rivier de Amstel. De as erlangs bestaat aan de zijde van dit stadsdeel uit een doorlopende route, met grote recreatieve potentie. Erlangs rijdend of wandelend ervaart men de overgang van stedelijkheid naar pure landelijkheid. Jammer is dat de continuïteit van de rivier niet zo sterk terug komt in continuïteit van het wegprofiel erlangs. Er zijn - vaak om praktische redenen, bijvoorbeeld het weren van sluisverkeer per auto - veel sprongen en onderbrekingen in het profiel te vinden. De openbaarheid van de oevers en het vrije uitzicht over de Amstel is ook lang niet altijd gegarandeerd.

Voor het gebied wordt in samenhang met de andere betrokken oeverstadsdelen middels Project De Amstel verandert gewerkt aan een visie, waaronder een visie op de inrichting van de openbare ruimte.

Visie oevers:

- Zoneren en vastleggen waar wat kan en is gewenst (beleid!);
- Natuurvriendelijke oevers uitbreiden; rekening houden met beschermde planten op oeverconstructies;
- Vastleggen ecologische belangen (vb bijzondere flora in kades);
- Onderhoudsverantwoordelijkheden goed vastleggen en afspreken;
- Water niet dichtbouwen / plempen, water is kwaliteit op zich die rest van openbare ruimte beïnvloedt.
- In zichtlijnen (vb verlengde van straten) geen blokkerende obstakels op de oever en in het aangrenzende water.
- Waterkwaliteit mag niet nadelig worden beïnvloed door activiteiten in de openbare ruimte.

Visie Amsteloevers:

- Continuïteit in profiel herstellen, bijvoorbeeld t.h.v. Weesperzijde, ook door herstel van zichtassen (geen obstakels plaatsen);
- Zicht op water en openbaarheid oevers waarborgen / versterken;
- Fiets, en wandelrecreatie optimaal faciliteren door verhardingskeuze en profielindeling
- Walkant groen en recreatief inrichten,
- Steeds meer ruimte geven voor natuurwaarden van het gebied bij het zuidwaarts volgen van de as.
- Voor zuidelijke gedeelte Amstel: zie ook onder "Grote groengebieden".

5.8. HOOFDNET AUTO EN OV

Karakteristiek:

Het hoofdnet auto bestaat uit de belangrijke auto- en OV routes op stadsniveau, die het stadsdeel doorkruisen. De toegestane rijsnelheid voor autoverkeer is 50 km/u (en soms 70 km/u), de routes kennen eventueel een combinatie met belangrijke OV-routes. Meestal zijn het ook belangrijke routes voor langzaam verkeer. Ze zijn doorgaans functioneel ingericht, met per verkeerssoort gescheiden rijstroken, en asfalt rijbaan. De inrichting is sterk verkeerskundig bepaald, de verblijfsfunctie is op de straten duidelijk op het 2e plan gezet.

Visie:

- Qua maatvoering conformeren aan stedelijke richtlijnen DIVV en CVC, maar met toepassing van stadsdeelprioriteiten voor ruimte.
- Duurzaam veilig inrichten, alleen eventueel langsparkeren;
- Verblijfsfunctie naast verkeersfunctie meer aandacht geven;
- Aansluiten aan doorsneden wijken zorgvuldig uitvoeren, waarbij continuïteit en herkenbaarheid van de as zelf een belangrijk gegeven is (groen, rijbaan, verlichting, straatmeubilair);
- Groen: streven naar herkenbare, forse laanstructuur, waar mogelijk extra groen inpassen (bermen e.d.)



Figuur 5.8.1. Wibautstraat

5.9. GEBIEDSONTSLUITINGSWEGEN

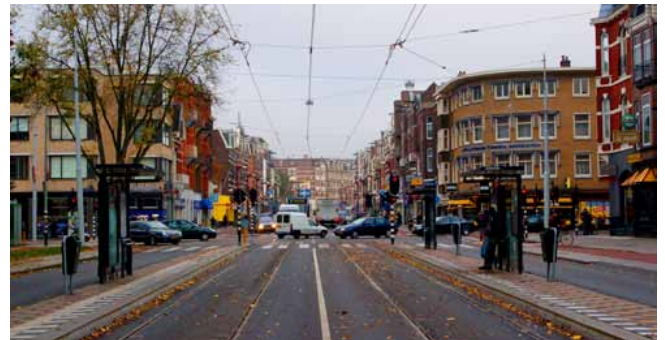
Karakteristiek:

Gebiedsontsluitingswegen zijn belangrijke routes op stadsdeelniveau, met druk autogebruik (rijsnelheid 30 –50 km/u), en hoofdnet Openbaar Vervoer. Bijna altijd zijn de straten tevens belangrijke routes voor langzaam verkeer. De straten zijn meestal functioneel, soms ook fraai ingericht. De rijbaan is altijd in asfalt uitgevoerd.

De inrichting is verkeerskundig bepaald en afgewogen, maar in de meeste gevallen is ook aandacht gegeven aan verblijfsfuncties en –kwaliteit.

Visie:

- Duurzaam veilig inrichten, alleen langsparkeren; parkeren waar mogelijk minimaliseren ivm verkeersveiligheid.
- Geen nieuwe uitritten meer toestaan.
- Asfalt rijbaan en waar mogelijk vrijliggende fietspaden
- Verblijfsfunctie net zo belangrijk als verkeersfunctie, ruimtewiggen stadsdeel toepassen.
- Verblijfsgebied aanhelen / aansluiten op doorsneden wijken (b.v. materialen trottoirs);
- Continuïteit van de as waarborgen (groen, profiel, materiaal rijbaan);
- Groen: streven naar herkenbare groenstructuur



Figuur 5.9.1. Middenweg

5.10. SPOORTALUDS

Karakteristiek:

De spoortaluds worden gevormd door de groene taluds, waarmee het hoogteverschil tussen de hoger gelegen spoorlijnen door en langs het stadsdeel en het omringende maaiveld wordt overbrugd. Ook de onderdoorgangen onder de spoorlijnen behoren tot deze structuur.

De taluds zijn momenteel ingevuld met heesters en bosschages, aan de tenen van het talud vaak met gras, soms met speel- en recreatie-objecten. De taluds maken deel uit van de ecologische verbindingzones.

Visie:

- Voorkeur is in het hellende vlak natuurwaarde en kijkgroen te combineren en in de vlakke teen van het talud verblijf, recreatie en spelen in te passen.
- In lengterichting continuïteit van taluds versterken door consequente toepassing van b.v. groen.
- Onderdoorgangen: goed verlichten en adequaat schoonhouden.
- Beter verbinden voormalige stadsdelen Zeeburg en Oost/Watergraafsmeer (verbindingsproject?)
- Streven naar toedelen talud aan talud aan Centrumzijde aan stadsdeel Centrum.



Figuur 5.10.1 Spoortalud



Figuur 5.10.2 Onderdoorgang onder het spoor

6. KEUZES

6.1. INLEIDING

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten en analyse uit het vorige hoofdstuk uitgewerkt in keuzes. Naar aanleiding daarvan en van de besproken ruimtelijke en functionele structuur wordt in de paragraaf 'Vloer' het gewenste bestratingsmateriaal beschreven. Daarvoor wordt ingegaan op de gebieden waaruit Oost is opgebouwd. In de paragraaf "Maatvoering en ruimte" wordt ingegaan op de keuzes en prioriteiten ten aanzien van het verdelen van de beschikbare ruimte in de straatprofielen.

Tot slot wordt in de paragraaf erna ingegaan op de keuzes en ambities ten aanzien van het straatmeubilair.

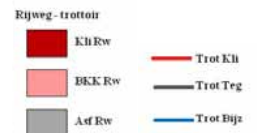
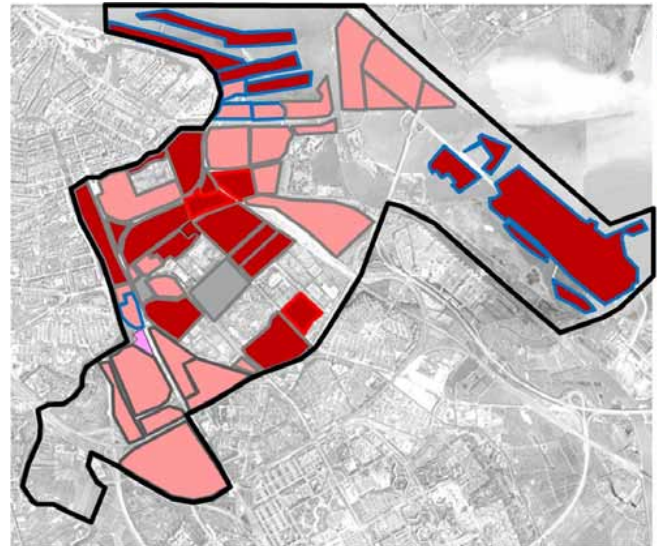
6.2. MATERIAALKEUZE VLOER

Wat ligt er nu?

Belangrijk gegeven is de bestaande bestrating. Uit oogpunt van continuïteit verdient het de voorkeur hier op voort te borduren, voor zover passend in het beleid en in de financiën. In onderstaande kaart is het globale beeld weergegeven voor de niet-hoofdwegen.

Uit figuur 6.2.1. blijkt:

- Dat in de werkgebieden vooral betonsteen ligt;
- Dat in de nieuwe woonwijken vooral rijwegen van klinkers liggen en divers materiaal op de trottoirs;
- Dat in de oudere woonwijken vooral rijwegen van klinkers liggen met trottoirtegels, maar dat ook nog veel betonsteen rijwegen voorkomen



Figuur 6.2.1.: Overwegend aanwezige bestrating

Voorstel vanuit Puccini

Vanuit Puccini wordt voorgesteld in alle straten (behoudens hoofdnet) te kiezen voor een rijweg in klinkers. Op de trottoirs mag in de 19e eeuwse gordel en de IJ-oevers worden gekozen voor klinkers of tegels, in de overige gebieden voor tegels.

Dit zou ten opzichte van de oude handboeken het volgende betekenen:

- Gebakken klinkers op de rijwegen kan worden gecontinueerd.
- Zeeburg zou verder moeten gaan met klinkers in de 19e eeuwse gordel (en IJ-oevers), maar elders niet. De Indische Buurt is slechts deels 19e eeuws (zie hdk 4). Juist in de niet-19e eeuwse gedeelten is men het verst met klinkers op het trottoir.
- Oost-Watergraafsmeer zou in de 19e eeuwse gordel kunnen gaan kiezen voor klinkers op het trottoir, maar heeft dat juist niet gedaan (bijvoorbeeld Dapperbuurt). Er is daarmee een verschil met de naastgelegen Indische Buurt.
- Betonstraatsteen in de bedrijventerreinen omzetten in klinkers.

Overwegingen

Op termijn moeten de verschillen tussen oud- Oost/Watergraafsmeer en oud-Zeeburg verdwijnen. Dat zou ervoor pleiten in de hele 19e eeuwse gordel voor klinkers op het trottoir te kiezen en daarbuiten niet. Gevolg is dat bijvoorbeeld de Dapperbuurt en Oosterparkbuurt met klinkers moeten worden omgezet, en dat in delen van de Indische buurt juist klinkers moeten worden weggehaald. En dat vaak in straten die net zijn aangepakt.

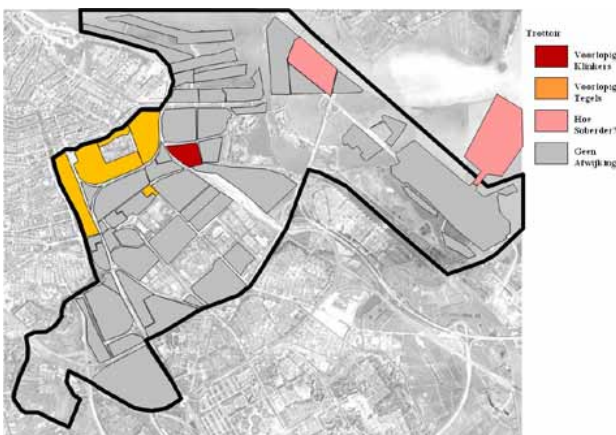
De wens is met het nieuwe handboek voor Oost in te zetten op "Sober en doelmatig". Dat pleit er juist voor terughoudend om te gaan met klinkers op het trottoir, en in elk geval geen bestrating aan te pakken die recent is vernieuwd. Voorts is de wens per buurt niet meerdere varianten in te zetten, omdat men dan voor lange tijd (decenia) met slecht aansluitende onderlinge straten blijft zitten.

Om die redenen kiest het stadsdeel voor een uitwerking voor de korte termijn en de lange termijn.

Keuze korte termijn: (sober en doelmatig)

Inzet is wijken op de korte termijn (dwz zolang de huidige materialen meegaan) op een sobere wijze aan te helen op de wijze die is ingezet. Dat leidt tot:

- Voortzetten toepassen tegels op het trottoir in de 19e eeuwse gordel van oud-Oost/Watergraafsmeer (bv Dapperbuurt); Dit is een sobere keuze ten opzichte van de ambitie hier op lange termijn naar gebakken klinkers op het trottoir te gaan.
- Afronden van het toepassen van klinkers op het trottoir in de Indische buurt, alleen in de kwadranten waar al veel klinkers liggen (NW en ZW kwadrant). Dit werkt niet of nauwelijks kostenverhogend ten opzichte van de lange termijn ambitie, omdat het goeddeels is afgerond;
- IJburg 2e fase: beraden over versobering bestratingsmateriaal ten opzichte van relatief hoogwaardige bestratingsmaterialen in eerste fase.

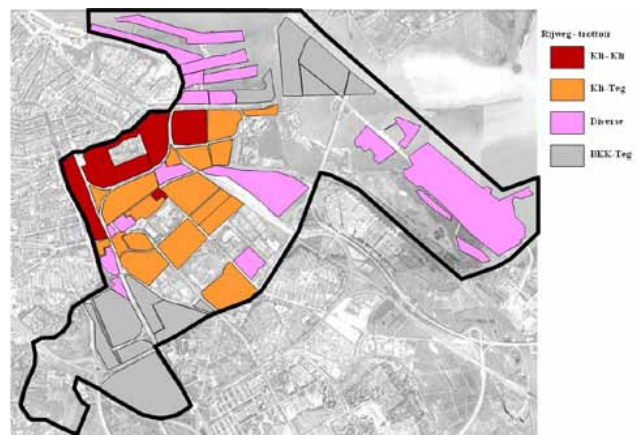


Figuur 6.2.2. Voorstel korte termijn (sober en doelmatig)

- Zwaar bereden bedrijfsterreinen: rijwegen uitvoeren in betonstraatsteen.
- Parkeerstroken waar mogelijk uitvoeren in grastegels (bij extensief gebruik)

Keuze op de lange termijn (uniform en passend bij ambitie):

- 19e eeuwse gordel: trottoirs uitvoeren in klinkers; (met traditioneel profiel, dus niet met dubbele banden);
- Gordel 20-40 (dus ook ZW Indische buurt!): tegels op het trottoir;
- Bedrijfsterreinen: na omvorming tot woon-werkgebieden uitvoeren met klinkers op de rijweg, eerder niet; bij veel zwaar verkeer blijft betonstraatsteen een geëigende keuze.



Figuur 6.2.3.: Ambitie lange termijn bestratingsmateriaal rijweg en trottoir

6.3. MAATVOERING EN RUIMTE

De ruimte in de meeste straten is beperkt, vooral in de woonstraten. Bij het toedelen van ruimte aan verschillende functies, zoals verblijf, autoverkeer, parkeren en fietsverkeer moeten dus telkens afwegingen en keuzes worden gemaakt. In de toch al beperkte ruimte moeten ook groen, spelen en straatmeubilair worden ingepast.

Om de ruimte zoveel mogelijk te benutten, maar ook om zoveel mogelijk ruimtelijke kwaliteit in de openbare ruimte te creëren, is het zaak weloverwogen afwegingen te maken tussen verschillende verkeersclaims en ingetogen om te gaan met het plaatsen van objecten (groen en meubilair). Doel is om in te zetten op het zoveel mogelijk integraal en flexibel gebruik van de ruimte.

Dwarsprofiel

Qua verkeersfuncties die in een straat kunnen worden ingepast, geldt allereerst dat de situatie verkeersveilig moet zijn. Is de ruimte echt beperkt, dan kan alleen voetgangersverkeer worden ingepast. Bij meer ruimte is plaats voor ander verkeersgebruik. Bij het bepalen van een dwarsprofiel van een straat (dus in de breedte van de straat) wordt achtereenvolgens ruimte toebedeeld aan:

Prioriteitsvolgorde:

1. Voetganger
2. Fietser
3. Bomen (bestaand) / noodzakelijk meubilair
4. Auto (rijdend)
5. Auto (parkerend) / Bomen (nieuw) (per geval af te wegen)

Deze prioriteitsvolgorde was in beide eerdere handboeken ingegeven door het streven naar hogere kwaliteit van de openbare ruimte en het creëren van meer verblijfsruimte. Probleem is inmiddels: parkeerdruk is verder toegenomen, invoering betaald parkeren biedt soms onvoldoende soelaas door een in het verleden te ruimhartig parkeervergunningenbeleid.

De volgende punten staan dus op gespannen voet met elkaar:

- Kwaliteit openbare ruimte en wens tot meer verblijfsruimte;
- Parkeervakken moeten groter worden omdat auto's groter worden;
- Er moeten meer fietsparkeerplaatsen in de straat worden ingepast.
- Parkeerdruk en een (in het verleden te ruimhartig) vergunningenbeleid;
- Wens om autoverkeer tegemoet te komen om economische redenen;
- Erg ruime rijwegen in IJburg om esthetische redenen (wens DRO).

Keuze:

In ruimtetoedeling gaan we uit van verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en langzaam verkeer. Dat betekent dat:

- Maximaal 60-65% van de beschikbare straatbreedte mag ten behoeve van rijdende en parkerende auto's komen.
- Rijwegen juist smal houden ivm rijsnelheid; Te ruime profielen lokken hard rijden uit.
- Trottoirs: vrije loopruimte moet minimaal 1,5 m breed zijn, ook thv lantaarnpalen en andere obstakels (bij drukke trottoirs zoals in winkelstraten minimaal 2 m breed).
- Gedoogsituaties zoals half op de stoep parkeren mogen in nieuwe situaties niet meer worden toegepast en dienen in bestaande situaties bij voorkeur opgeheven te worden.

In het voorwaardendeel van het Handboek zal de toedeling van de ruimte aan verschillende (verkeers)functies per straatbreedte worden vastgelegd, door middel van profieltekeningen en profielwiggen.

Bovendien geldt dat nood- en hulpdiensten en huisvuilinzameling eisen stellen aan de bereikbaarheid en vrije ruimte. Met deze eisen moet bij elke profielkeuze rekening worden gehouden.

In hoofdstuk 4 is een indeling van de wijken in krappe, bemeten en ruime wijken gemaakt. Dit vertaalt zich ook in de toedeling van ruimte:

- Krappe wijken met zeer hoge parkeerdruk: bij uitzondering is hier schuin parkeren aan een zijde van de straat toelaatbaar als daarmee de vereiste hoeveelheid parkeerplaatsen kan worden ingepast. Op termijn is vermindering van het aantal parkeerplaatsen (2x langsparkeren) of alternatieven (inpendig) aan de orde.
- Bemeten en ruime wijken: geen schuin parkeren.

Lengteprofiel

Ook in de lengte van een straat zijn afwegingen over de ruimteverdeling te maken. Bijvoorbeeld: hoeveel ruimte wordt ingepast voor parkeren en hoeveel voor groen? Waar wordt het straatmeubilair ingepast en waar kan het afval worden aangeboden? Dit zijn afwegingen in het lengteprofiel van een straat. Belangrijk bij afwegingen in het lengteprofiel is het streven naar continuïteit: vanwege de ruimtelijke kwaliteit en de herkenbaarheid dient een straatprofiel niet zomaar te verspringen, maar alleen dan als er stedenbouwkundig aanleiding voor is. Dat wil zeggen dat gekeken in de zichtas van de straat alleen een profielsprong plaats vindt als de architectuur (ligging rooilijn, hoogte bebouwing) ook verspringt. Asverspringingen ten behoeve van het remmen van de verkeerssnelheid zijn niet (meer) aan de orde. Ten aanzien van 'oren' en 'neuzen' (plaatselijke verbredingen van het trottoir tussen de parkeerplaatsen) geldt het volgende:

- Oren en neuzen alleen als ze nodig zijn, dus in de smallere straten met de bestaande bomen te dicht op de rijweg.
- Voortaan haakse afsluiting van oren en neuzen, mits robuust en beheerbaar uitgedetailleerd.
- Dubbele banden (voor en achter parkeerstrook) alleen in nieuwe wijken ivm kosten en problemen met hoogtevoering aan de gevels.
- Kies buurtgewijs voor een principe-oplossing.

Hoogteprofiel

Hoogteverschillen in een straat zijn nodig uit oogpunt van verkeerseisen, maar verkleinen de visuele ruimte. Omdat sommige straatprofielen krap zijn, is het zaak de ruimte visueel zo min mogelijk op te delen. Voor Oost geldt dat elke straat in principe een geleiding van trottoir – rijweg – trottoir heeft. Streven is ook om zo dicht mogelijk bij dit prototype te blijven en hoogteverschillen te beperken tot twee. Uitzondering geldt voor de brede hoofdwegen, die gelet op het breedte profiel meerdere hoogte-verschillen kennen door vrijliggende fietspaden.

Hoogteverschillen ten behoeve van het remmen van de snelheid van autoverkeer (drempels, verhoogde kruisingsvlakken) zijn ook in Oost soms noodzakelijk. Primair wordt gekozen voor snelheidsremming door het versmallen van de rijbaan. Als toch drempels nodig zijn moeten ze worden uitgevoerd in het materiaal en het bestratingsverband van de omringende bestrating. Versmallingen en asverspringingen zijn niet aan de orde vanwege het verstoren van de zichtas in de lengte van de straat. Drempels hebben de voorkeur boven verhoogde kruisingsvlakken. Voor drempels en verhoogde kruisingsvlakken zijn uniforme oplossingen uitgewerkt.

Ook hemelwater moet tijdelijk kunnen worden geborgen op straat zonder dat er direct overlast of zelfs waterschade in de bebouwing ontstaat. Dat betekent dat delen van de straat lager moeten liggen dan de toegangen van de woningen. Een traditioneel profiel met verhoogde trottoirs voldoet daar bijvoorbeeld aan.

Keuze:

- Snelheid in principe remmen met smalle rijlopers;
- drempels voorkeur boven verhoogd kruisingsvlak;
- materialisering drempels en verhoogd kruisingsvlak gelijk aan aansluitende straten; uitvoering conform standaard details;
- straatprofielen dusdanig vormgeven dat sprake is van voldoende waterberging op straat.

6.4. STRAATMEUBILAIR

De ambitie is dat het straatmeubilair de uitstraling van de openbare ruimte versterkt. Meubilair moet dus goed zijn vormgegeven, goed worden onderhouden, bij elkaar passen en op de goede plek staan. Er is daarom behoefte aan uniforme regels voor straatmeubilair en een actueel en duidelijk overzicht van het toe te passen straatmeubilair.

Dit levert de volgende keuzes voor straatmeubilair op:

Ingetogen inrichting:

Gekozen wordt voor neutraal vormgegeven straatmeubilair, passend bij de plek en de tijdgeest.

Weloverwogen plaatsing:

Het straatmeubilair moet een onderdeel zijn van de totale openbare ruimte. Het moet zodanig geplaatst zijn dat het lijkt alsof het altijd al een deel van de ruimte heeft uitgemaakt. Straatmeubilair moet alleen in de openbare ruimte worden neergezet, als het daar ook daadwerkelijk een functie kan vervullen. Ook de plaatsing van de objecten in het profiel (de situering) is belangrijk. Daarbij is het van belang zichtlijnen en looplijnen zo min mogelijk te blokkeren. Dit is ook van belang voor minder validen. Dat betekent het zoveel mogelijk plaatsen van objecten in één lijn met elkaar en met bomen óf geclusterde plaatsing. Combineren van mastgebruik en plaatsing op, of aan gevels verdient de voorkeur. Looplijnen van en naar verkeersoversteekplaatsen (VOP's) en geleidelijnen dienen vrij gehouden te worden van obstakels m.u.v. verkeerslichtmasten.

Speciale aandacht verdient het foutparkeren. In het verleden is steeds meer straatmeubilair in het straatbeeld verschenen om foutparkeren fysiek tegen te gaan (paaltjes, banden, ruggen etc.). De keuze is in plaats hiervan in te zetten op een helder straatbeeld, heldere regels en goede handhaving.

Eenheid, samenhang, continuïteit:

Straatmeubilair moet bijdragen aan een aangename en verzorgde inrichting van de buitenruimte in de stad. De toepassing van straatmeubilair moet ertoe bijdragen, dat niet achter elke straathoek een nieuwe wereld wordt aangetroffen. Het assortiment moet sterk worden verminderd en goed aansluiten op stedenbouw en omgeving. Het nog aanwezige karakteristieke meubilair moet worden behouden en aangevuld.

Afstemming ontwerp, uitvoering en beheer:

Allereerst vraagt dit om het terugdringen van het assortiment. Een groot assortiment is namelijk niet op voorraad te houden en daardoor niet goed te beheren. Ook belangrijk zijn eisen aan de objecten zelf. De volgende eisen voor straatmeubilair zijn van toepassing:

- Functioneel
- Straalt kwaliteit uit
- Passend bij overig meubilair
- Passend bij de omgeving
- Makkelijk te onderhouden
- Vandalismebestendig / niet vandalisme-uitnodigend
- Weerbestendig
- Niet aandacht-vragend
- Duurzaam

Uitwerking: familie straatmeubilair

Een zeer effectieve manier om invulling te geven aan de doelstellingen ten aanzien van straatmeubilair, is het streven naar een "familie" van straatmeubilair. Deze familie stelt een aantal eisen aan vormgeving, materiaal en kleur. Daarmee wordt bereikt dat het straatmeubilair beter bij het straatbeeld en bij elkaar past en bovendien eenvoudiger is te onderhouden. De keuze voor de familie straatmeubilair in Oost is:

- Vorm: eenvoudige, niet overheersende vormgeving, tijdloos.
- Materiaal en kleur: keuze voor een neutrale kleur / ongekleurde afwerking.

Deze familievoorschriften worden in het Voorwaardendeel nader uitgewerkt.

