

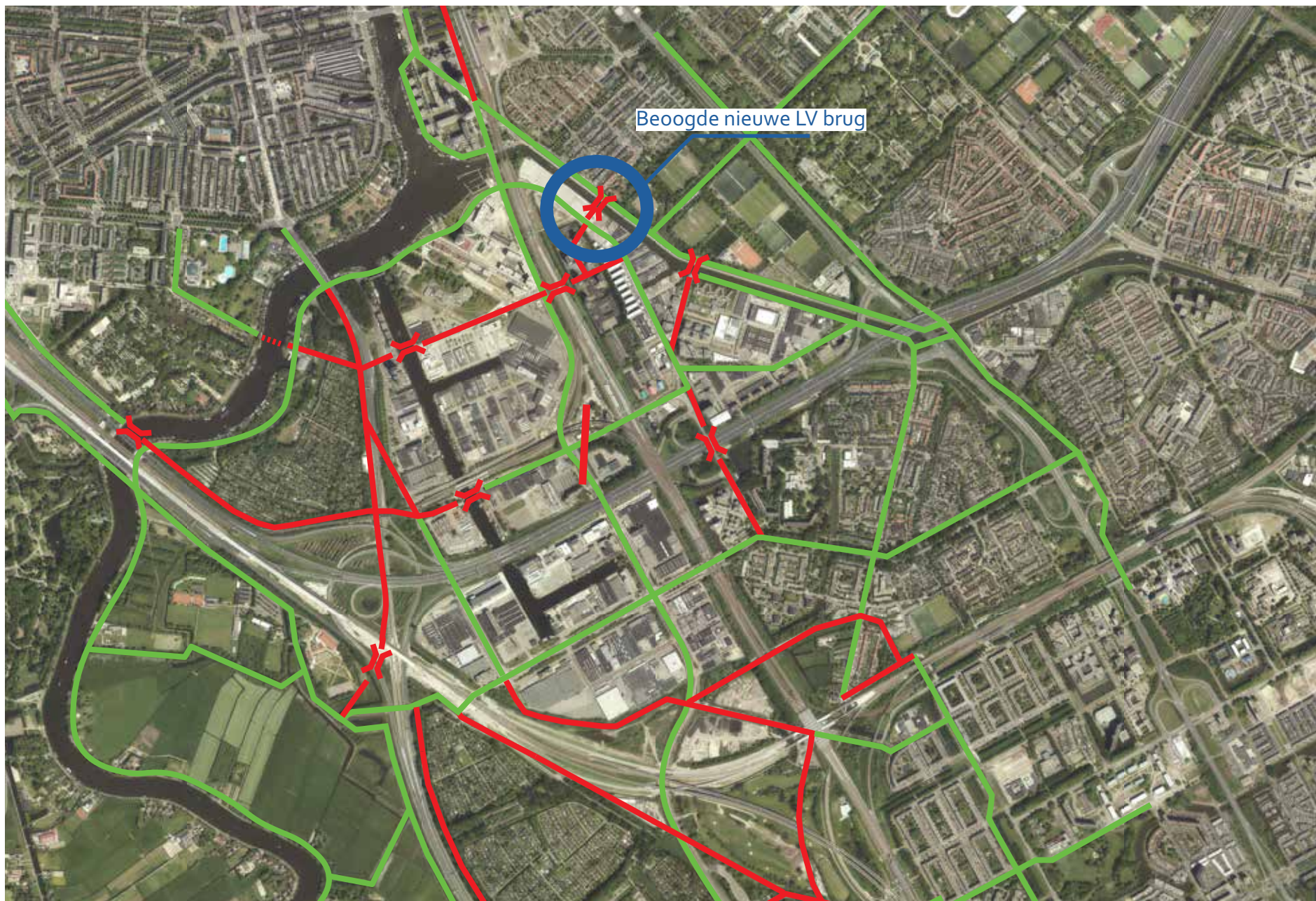


Beeldkwaliteitsplan

Langzaamverkeerbrug Weespertrekvaart

02 augustus 2018

Gemeente
Amsterdam



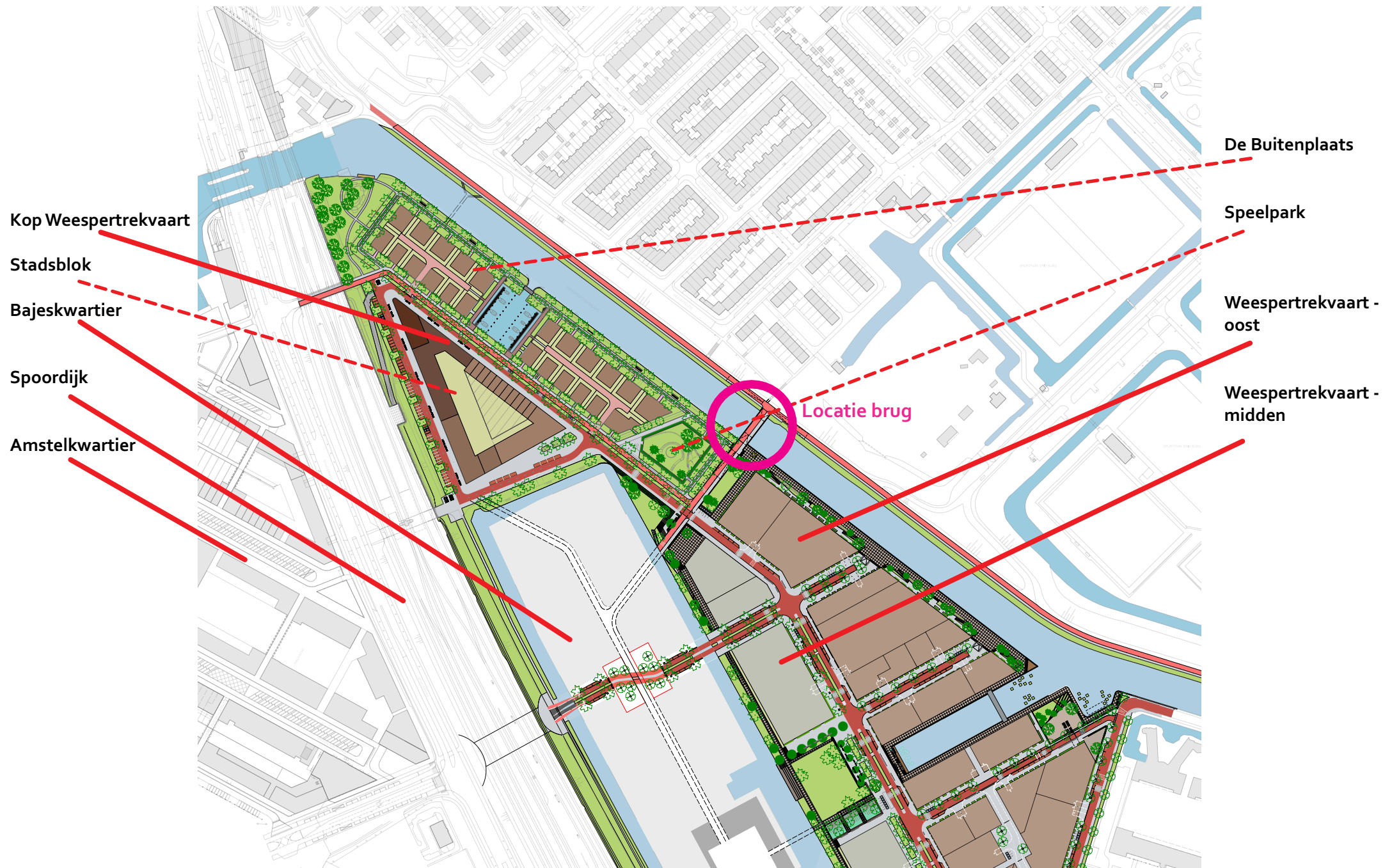
Locatie brug ten aanzien van verschillende buurten en situering ten opzichte van bestaande (groen) en nieuwe (rood) fietsroutes en beoogde nieuwe LV-bruggen (rode kruizen)

INHOUD

1	INLEIDING	5
2	CONTEXT	7
3	VISIE EN RUIMTELIJKE UITGANGSPUNTEN	13
4	ONDERDELEN BRUG	19
5	WELSTANDSCRITERIA	25
6	EMVI-CRITERIA	27
7	PROCES & ORGANISATIE	29
8	COLOFON	31

Disclaimer:

Dit Beeldkwaliteitsplan is informatief t.o.v. de bindende contractdocumenten. Dat wil zeggen dat de eisen zoals omschreven in de bindende contractdocumenten ten aller tijden leidend zijn mocht er verschil zijn tussen hetgeen in dit beeldkwaliteitsplan is aangegeven en de bindende contractdocumenten.



Locatie brug in omgeving incl. nieuwbouw- en transformatieplannen

1. INLEIDING

Op 11 juni 2009 is het Stedenbouwkundig Plan Kop Weespertrekvaart vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In dit stedenbouwkundig plan is een reservering voor twee nieuwe bruggen opgenomen: een voetgangersbrug aan de noordzijde van het gebied en een fiets-voetgangersbrug aan de zuidzijde.

Eind 2017 heeft het college ingestemd met een aantal aanpassingen ten aanzien van de uitgangspunten in het stedenbouwkundig plan. Hierbij is o.a. besloten dat de hoge, niet beweegbare voetgangersbrug aan de noordkant van de Kop Weespertrekvaart vervalt (*locatie A op naastgelegen kaart*). Dit i.v.m. hoge kosten, slechte toegankelijkheid voor minder validen en i.v.m. de veiligheid voor de scheepvaart en de verwachting dat zwemmers van de hoge brug af in de vaargeul zullen springen.

Een andere wijziging is het verplaatsten, verbreden en draaien van de fiets-voetgangersbrug naar de grens van de deelgebieden Kop Weespertrekvaart en Weespertrekvaart Midden/Oost (*locatie B op naastgelegen kaart*). Hierdoor wordt de brug minder duur, krijgt de brug een grotere capaciteit en sluit hij beter aan op het (toekomstige) fietspaden netwerk. Tevens zorgt de brug op deze locatie voor een duidelijke scheiding tussen de twee stedenbouwkundige entiteiten ten noorden en ten zuiden van de brug.

Dit document beschrijft de gewenste beeldkwaliteit voor de nieuw te bouwen fiets-voetgangersbrug en geeft de ruimtelijke uitgangspunten die de basis vormen voor het ontwerp. Deze zullen als input dienen voor de aanbesteding van de brug in een 'Design & Construct'-contract.

In hoofdstuk 2 wordt de context van de omgeving waar de brug komt te liggen beschreven. Hoofdstuk 3 beschrijft de ruimtelijke visie op de brug. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 de ruimtelijke opgave gedefinieerd aan de hand van ruimtelijke uitgangspunten. Ten slotte staat in hoofdstuk 5 een weergave van het beoogde proces en de organisatie om te komen tot een goedgekeurde omgevingsvergunning.



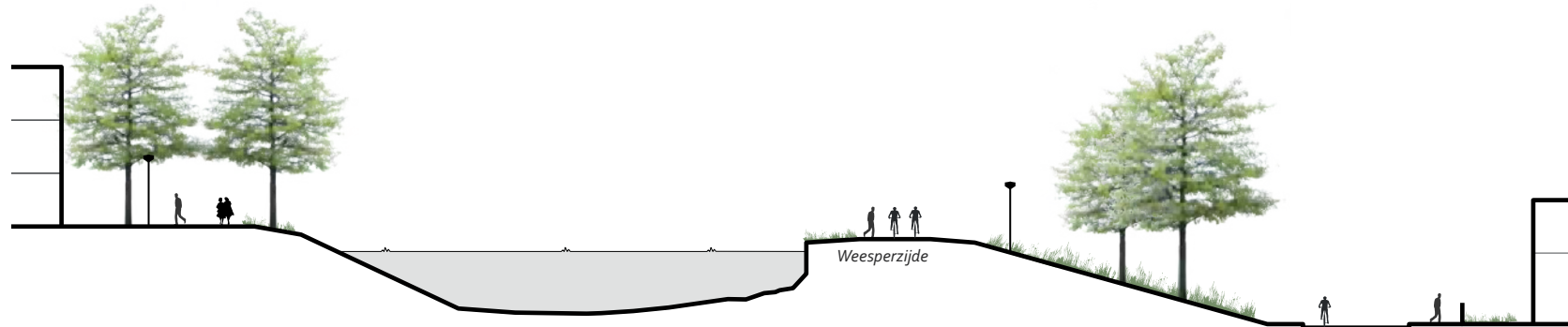
Locaties verschillende bruggen over de Weespertrekvaart

stedelijke kade

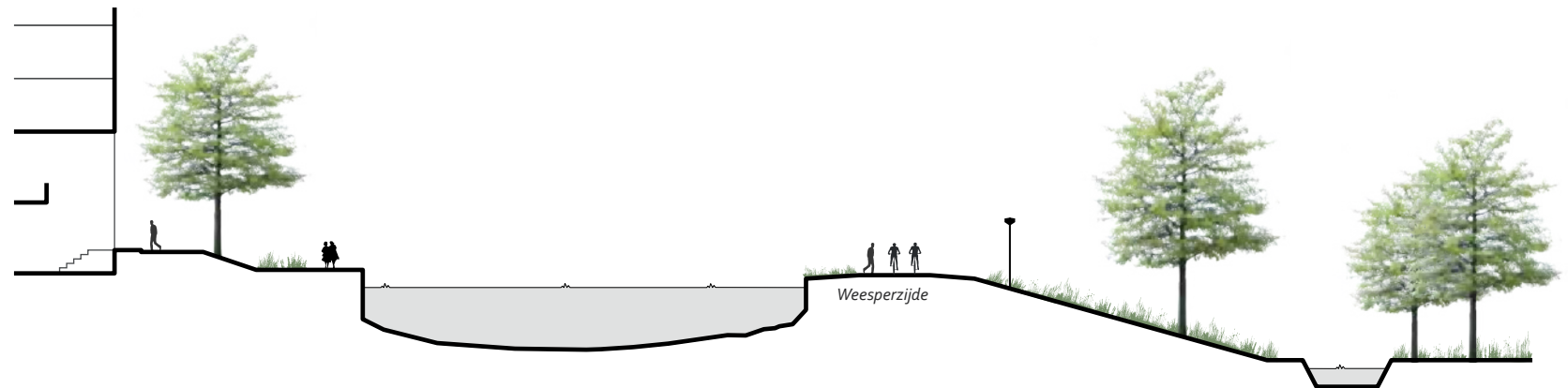
groene polderdijk

Weespertrekvaartbuurt

Watergraafsmeer



A - A' Doorsnede ter hoogte van Kop Weespertrekvaart: kade links met stortstenen



B - B' Doorsnede ter hoogte van Weespertrekvaart (toekomstige) Oost: kade links met damwand en stelconplaten op maaiveld

2. CONTEXT

Op dit moment is de Weespertrekvaartbuurt niet goed ontsloten door de barrièrewerking van het spoortalud en de Weespertrekvaart. De afstand tussen de dichtstbijzijnde Omvalbrug (bij de Spaklerweg) en de Duivendrechtsebrug meet maar liefst 1880 meter. De nieuwe brug voorziet ook in het creëren van een fijnmazigere infrastructuur voor fietser en voetganger. Tevens is het een belangrijke schakel in de verbinding tussen Amsterdam Zuidoost en Duivendrecht met Amsterdam Centrum. Op kleinere schaal zorgt de brug voor een betere aansluiting van de Weespertrekvaartbuurt - gelegen tussen het spoortalud en de Weespertrekvaart op de Watergraafsmeer.



Locatie brug in relatie tot kadetypen Weespertrekvaart in nabije omgeving
+ locatie profielen op pagina 6

De nieuwe brug komt loodrecht op de Weespertrekvaart te liggen en wordt uitgevoerd als een beweegbare brug om de scheepsvaart niet te blokkeren. De brug verbindt verschillende typen oevers - de landschappelijke, groene oever van de Watergraafsmeer aan de oostkant en aan de westkant de meer stedelijke kade van de Weespertrekvaartbuurt ten zuiden van de brug en een oever van stortstenen ten noorden van de brug.

De ringvaartdijk van de Watergraafsmeerpolder heet de Weesperzijde. De polder heeft een waterpeil van ca. -5,0 meter NAP. Dit is beduidend lager dan in de Venserpolder waar de Weespertrekvaartbuurt in ligt. De Watergraafsmeer kent een vrij lage bebouwingsdichtheid en heeft een groen karakter. De oever aan deze zijde bestaat uit een lage, verticale damwand met hierachter een grasstrook van ca. 2,0 meter, dan een voet- en fietspad en een breed dijktaalud met gras en beplanting richting de bebouwing beneden in de polder. De dijk inclusief de oever heeft een belangrijke ecologische functie.



Fotomontage van de nieuwe stedelijke kade aan de westzijde en de 'groene' dijk aan de oostzijde

Aan de andere zijde van het water ligt het land hoger. Ten behoeve van de industrie is in het verleden de Venserpolder opgehoogd. Hierdoor ligt het grootste deel van de Weespertrekvaartbuurt hoger dan het waterpeil in de Weespertrekvaart. De nieuwe bebouwing in de Weespertrekvaartbuurt krijgt een stedelijke uitstraling. De brug vormt de overgang van de Buitenplaats met een glooiende oever van stortsteen ten noorden van de brug en de Weespertrekvaartbuurt met een (nog te bouwen) kade van damwanden en veel meer verharding ten zuiden van de brug. Vanaf deze kade kun je goed uitkijken over de groene Watergraafsmeer.



foto van de stortstenen t.h.v. de Kop Weespertrekvaartbuurt ten noorden van de beoogde brug

Kop Weespertrekvaart

Dit gebied vormt de overgang van het grootstedelijk gebied Overamstel, gekenmerkt door compacte hoge stadsblokken, naar de groene zone langs de Weespertrekvaart met daarachter de circa 5 meter lager liggende polder Watergraafsmeer. Uitgangspunt voor het stedenbouwkundig plan is dan ook een getrapte overgang tussen de stedelijke schaal van Overamstel en het dorpse karakter van Amsteldorp in de Watergraafsmeer. Het plan bestaat uit twee delen: de nieuwe Buitenplaats en een Stadsblok. De Buitenplaats is een eigentijdse interpretatie van de 18e eeuwse Buitenplaats Solitudo of Lindenhoeve die op deze plek heeft gelegen. Het driehoekige Stadsblok sluit aan op de stadsbloktypologie van het Amstelkwartier aan de andere zijde van het spoor en zorgt zo voor een stevige verankering van de Kop van Weespertrekvaart in Overamstel.



referentiebeeld van de stedelijke kade ten zuiden van de beoogde brug, als inspiratie voor de kade t.h.v. Weespertrekvaart Oost

Weespertrekvaart Midden & Oost

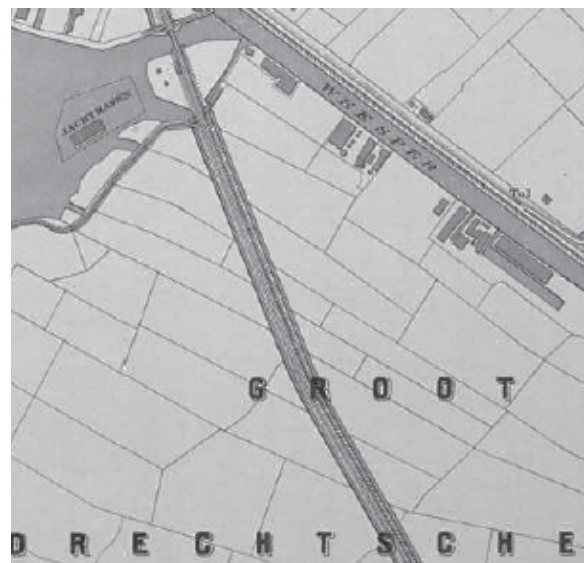
Dit deel vormt het hart van de (toekomstige) Weespertrekvaartbuurt en wordt begrensd door het Bajeskwartier en de Weespertrekvaart. De H.J.E. Wenckebachweg vormt de ruggengraat van dit stedelijke woon-werkgebied met allerlei voorzieningen. Uitgangspunt is een hoge plint van 8 meter met ruimte voor voorzieningen, bedrijven en woon-werkwoningen. Hierbovenop komen compacte woonblokken in een groen daklandschap.

Cultuurhistorische waardering

De Weespertrekvaart, aangelegd in de 17 eeuw, vormt een markant en historisch element in de omgeving. De vaart vormde een belangrijke schakel in het vervoersnetwerk van Amsterdam. In de 17e en 18e eeuw bouwden veel welgestelde Amsterdammers buitenplaatsen in de Watergraafsmeer. Vanwege de goede bereikbaarheid met de toenmalige stad (nu de historische binnenstad van Amsterdam) verschenen er ook buitenplaatsen direct langs de trekvaarten. In het plangebied bevonden zich twee buitenplaatsen, Waschlust en Solitudo of Lindenhoeven. Deze vormden de inspiratie voor het huidige villabuurtje 'De Buitenplaats'. Het jaagpad van de trekvaart lag aan de oostkant en bleef daardoor vrij van bebouwing. Dit is de huidige fietsroute over de Weesperzijde.



kaart 1770 – De huidige Weespertrekvaart is herkenbaar als de Ringsloot rond de Watergraafsmeer.



kaart 1900 – In vergelijking met de situatie van 1770 vormen de nieuwe spoorlijn en het verdwijnen van de buitenplaatsen het grootste verschil. De nieuwe kleinschalige industrie langs de Weespertrekvaart is hier al goed zichtbaar.

Bron: cultuurhistorische verkenning, 2012 Bureau Monumenten & Archeologie (BMA)



Overzicht Weespertrekvaart met hierop de verschillende bestaande oeververbindingen

Bestaande oeververbindingen over de Weespertrekvaart



Omvalbrug



Duivendrechtsebrug



Venserbrug



Diemerbrug



Tollensbrug

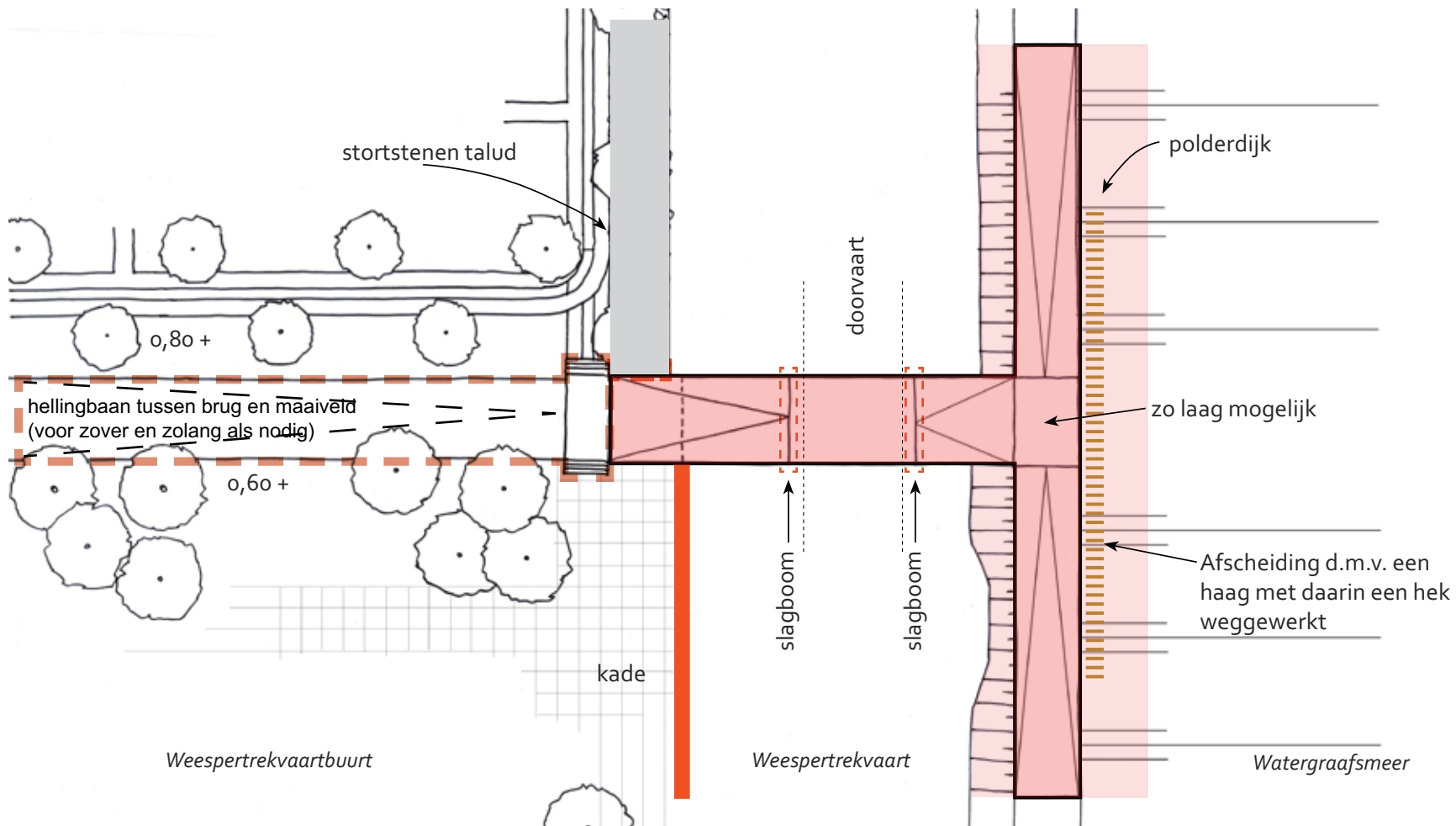


Veeneikbrug

Een diverse verschijningsvorm van bestaanden bruggen over de Weespertrekvaart. De nieuw te bouwen verbinding kan een eigen, nieuwe identiteit krijgen en hoeft niet perse aan te sluiten op het beeld van de bestaande bruggen

Ruimtelijke ontwerpopgave

-  bruglichaam + hellingbanen polderdijk
-  (eventuele) ophoging dijkthalud
-  aansluiting stortstenen talud op brug
-  hellingbaan aan zijde Weespertrekvaartbuurt



3. VISIE EN RUIMTELIJKE UITGANGSPUNTEN

De nieuwe brug vormt een toevoeging aan de reeks bestaande oeververbindingen over de Weespertrekvaart. Het ontwerp van de brug moet meer worden dan een optelsom van verschillende onderdelen. De ambitie voor deze brug is daarmee hoger dan die voor een standaard brug en sluit hierdoor aan op het hogere welstandsniveau (Bijzonder) van de nieuwe Weespertrekvaartbuurt. Beide aanlandingen van de brug dienen integraal met de aansluitende openbare ruimte te worden ontworpen - dit betreft met name ook de oplossingen om de hoogteverschillen op te vangen.

Algemeen uitgangspunt is een eigentijdse brug met van een afstand gezien terughoudend kleurgebruik maar met toch een sterke vormgeving. Hierbij is de materiaalafwerking niet alleen passend bij de totale compositie maar ook afgestemd op de verkeersgebruikers (fietser, voetganger, schipper, kanoër). Detaillering en materialisering dienen excellent uitgewerkt te zijn.

De brug dient de Weespertrekvaart als doorgaande lijn in het landschap zo min mogelijk te verstoren en is daardoor (met name aan de kant van de polderdijk) bescheiden in hoogte. Daarnaast moet er in het ontwerp van de brug in worden gespeeld op de twee verschillende oevers (stedelijke kade en groene polderdijk). Aan de kant van de weespertrekvaartbuurt kan de brug een sterker silhouet krijgen dan aan de zijde van de ringdijk van de Watergraafsmeer.

De brug dient aan de westzijde aan te sluiten op het 'industriële' karakter van de gebieden Weespertrekvaart Midden en -Oost. De materialisering dient te passen bij de stedelijke kade met zijn damwandprofielen en industrieplaten. De oostzijde dient opener, minder massief, te worden en zo min mogelijk (het doorgaande beeld van) de polderdijk aan te tasten

Ontmoeting tussen stedelijke kade en groene polderdijk

In de visie is het nieuwe kunstwerk over de Weespertrekvaart een uitloper van de stedelijke kade van de Weespertrekvaartbuurt en landt zij zacht op de

groene polderdijk van de Watergraafsmeer. Hierbij komt het constructieve zwaartepunt van de brug aan de zijde van de Weespertrekvaartbuurt te liggen. Uitgangspunt is dat er een assymetrie komt in het brugaanzicht die dit zwaartepunt benadrukt.

Aanlanding op de polderdijk

De historische polderdijk die de Watergraafsmeer omringt is een doorgaande 'groene' lijn in het stedelijke landschap en dient zo min mogelijk te worden aangetast. Om op voldoende hoogte de weespertrekvaart te kunnen oversteken dient er op of parallel aan de dijk een hellingbaan te komen die het hoogteverschil overbrugt.

Het overbruggen van het hoogteverschil kan door de dijk plaatselijk te verhogen en te verbreden, door een constructie op de dijk te plaatsen of door een constructie evenwijdig aan de damwand in het water van de Weespertrekvaart te plaatsen.

Als het hoogteverschil op of boven de dijk opgelost wordt betekent dit (vanwege de beperkte beschikbare ruimte) dat de doorgaande fiets- en wandelroutes over de dijk ook mee omhoog gaan.

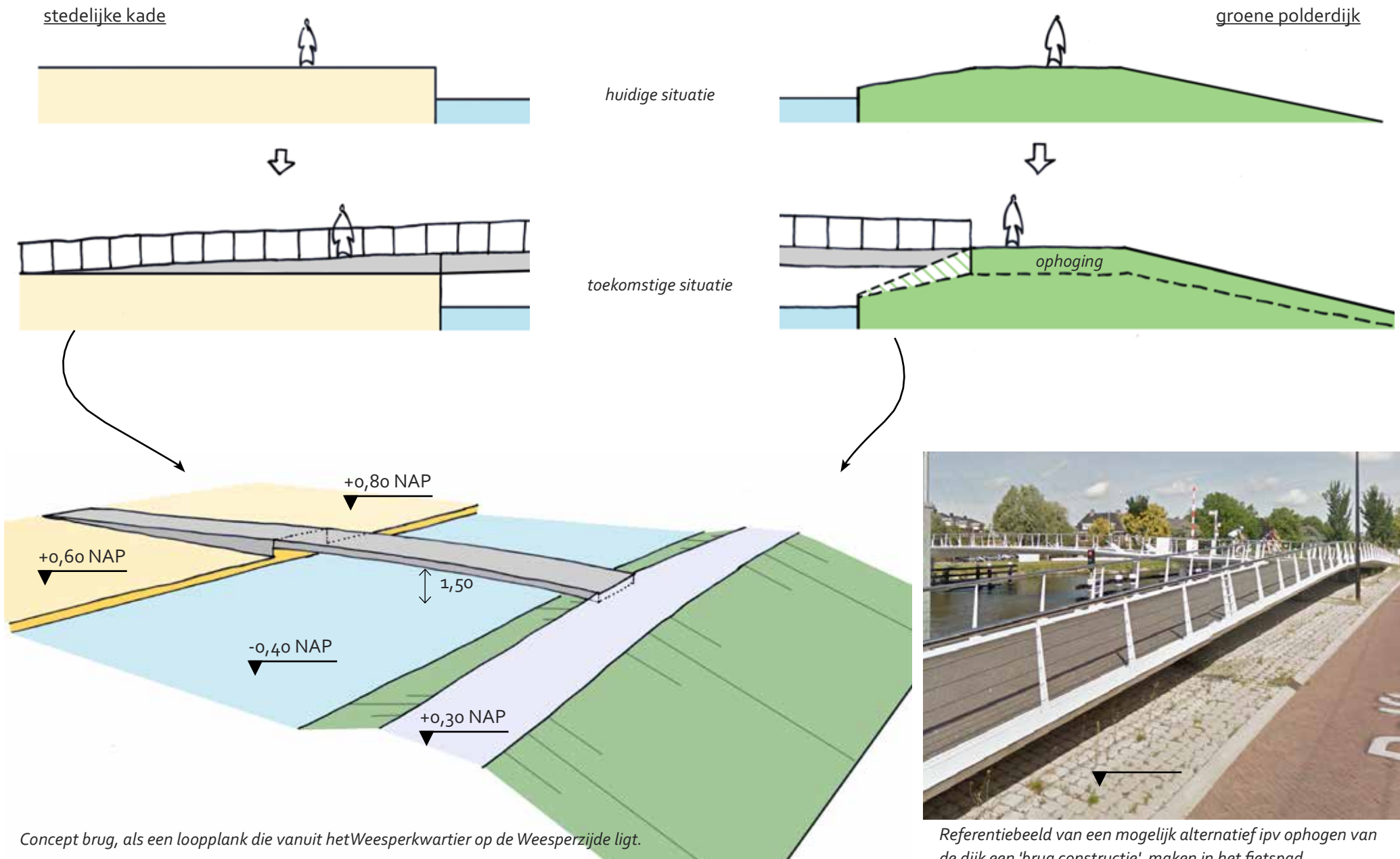
De ophoging van de dijk dient in het uiteindelijke beeld zo onopvallend mogelijk te zijn.

De dijk is een oude veendijk, heeft een waterkerende functie en ligt op een slappe ondergrond. Ophogen, werkzaamheden aan, op of in de dijk zijn aan strenge voorwaarden verbonden.

Dijk verhogen

Wanneer de dijk verhoogd en verbreed wordt om het hoogteverschil op te vangen dient dit, zeker aan de oostkant, met taluds te gebeuren en niet met keerwanden. Aan de waterzijde kan vanwege de beperkte ruimte gekozen worden voor een lage keerwand met hiervoor passende beplanting met ecologische waarde.

brug zichtbaar op kade - brug landt op verhoogde polderdijk



Constructie op de dijk

Een eventuele constructie op de dijk bestaat uit een soort van licht-gedimensioneerde brugdelen welke 'op' de dijk geplaatst worden. Belangrijk is hierbij dat de oorspronkelijke dijk zichtbaar onder de constructie doorloopt. Het gaat echt om een toevoeging van een nieuw element op de dijk waarbij de dijk het belangrijkste doorgaande element blijft.

De aanlanding van het brugdek op de polderdijk is licht gedimensioneerd en doet recht aan de groene uitstraling en het weidse zicht. Een veilige aansluiting van met name de fietsroute van de brug op de polderdijk is hier belangrijk.

Aanlanding op de stedelijke kade

De aanlanding op de stedelijke kade is in vergelijking tot de polderdijk constructiever en zwaarder vormgegeven.

De opdrachtnemer wordt gevraagd een uitgewerkt voorstel te doen hoe de hellingbaan landinwaarts en de trappartijen naar de kades van de Kop Weespertrekvaart en Weespertrekvaart Oost aansluiten op (het landhoofd van) de brug.

Landhoofd, hellingbaan, keerwanden, trappartijen en leuning sluiten in materialisatie aan op de vormgeving van het brugdeel over het water.

Assymetrie

De wijze waarop het zwaartepunt van de brug wordt geconstrueerd en vormtechnisch tot uiting komt kent een grote vrijheidsgraad. Dit betekent dat zowel een klapbrug, draaibrug als een basculebrug tot de mogelijkheden behoren. Een hef- of ophaalbrug zijn uitgesloten omdat deze de doorgaande zichtlijn van de Weespertrekvaart te veel verstoren. Een contragewicht van beperkte omvang boven het brugdek is wel toegestaan.

Brug markeert overgang in type kade aan de Weespertrekvaartbuurt zijde

De brug markeert de overgang in de verschillende kadetypes aan weerszijden van de brug. Ten zuiden van de brug komt een kade met stalen damwandprofielen en op maaiveld industrieplaten en groenvakken. Aan de

noordzijde ligt een stortstenen kade met een landschappelijke inrichting van 'karresporen' onder een laan van bomen. Beide kades zijn primair bedoeld als voetgangersgebied. Het landhoofd van de brug vormt de letterlijke overgang tussen de twee verschillende kadetypes. Hier dient een simpel ogende en verfijnde oplossing te worden gezocht voor deze overgang.

Op pagina 6 staan profielen van de Weespertrekvaart met de aanliggende oevers en kades.

Ecologie

De oostelijke oever van de Weespertrekvaart heeft tezamen met de gehele polderdijk een belangrijke ecologische functie. De nieuwe brug dient het ecologisch lint als zodanig niet te onderbreken. Ter hoogte van de aanlanding op de kade loopt de ecologische route door onder de brug. Aan de oostzijde betekent dit dat de bestaande grasstrook tussen het water en het voet-fietspad door dient te lopen.

Aan de westzijde is deze minder duidelijk gedefinieerd en is met name de passagemogelijkheid voor de fauna het uitgangspunt.



Ecologische gebieden en verbindingzones bij en rondom de brug



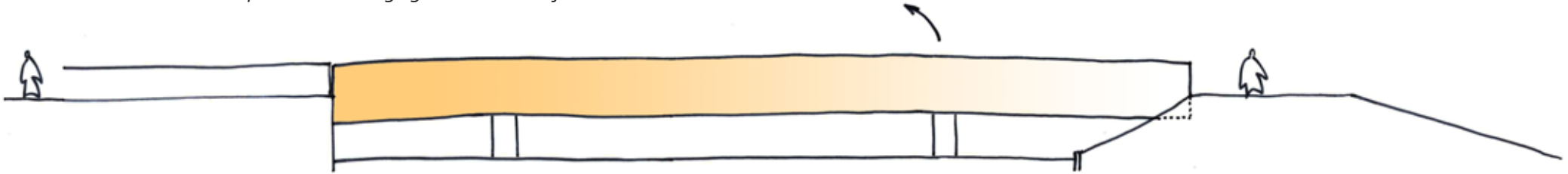
*Referenties:
licht vormgegeven leuning met veel doorzicht*

*Referenties:
meer gesloten leuning*

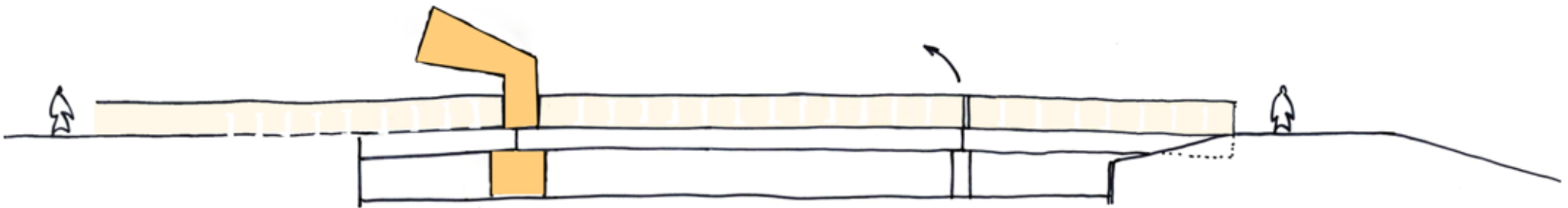
*Referenties:
constructie en leuning als één element*

Assymetrie kan op verschillende manier worden uitgewerkt:

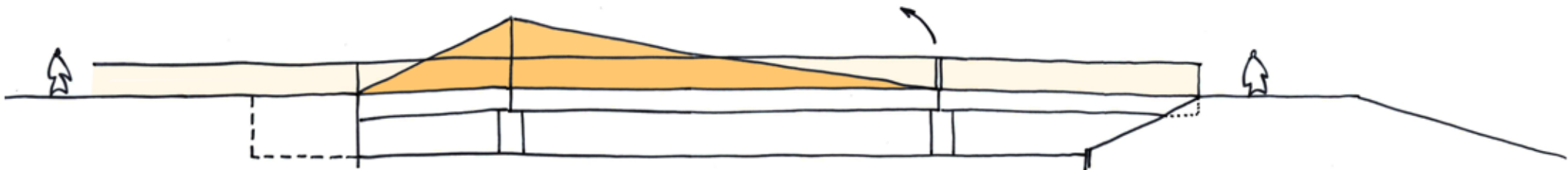
Het zichtbare zwaartepunt van de brug ligt aan de westzijde.



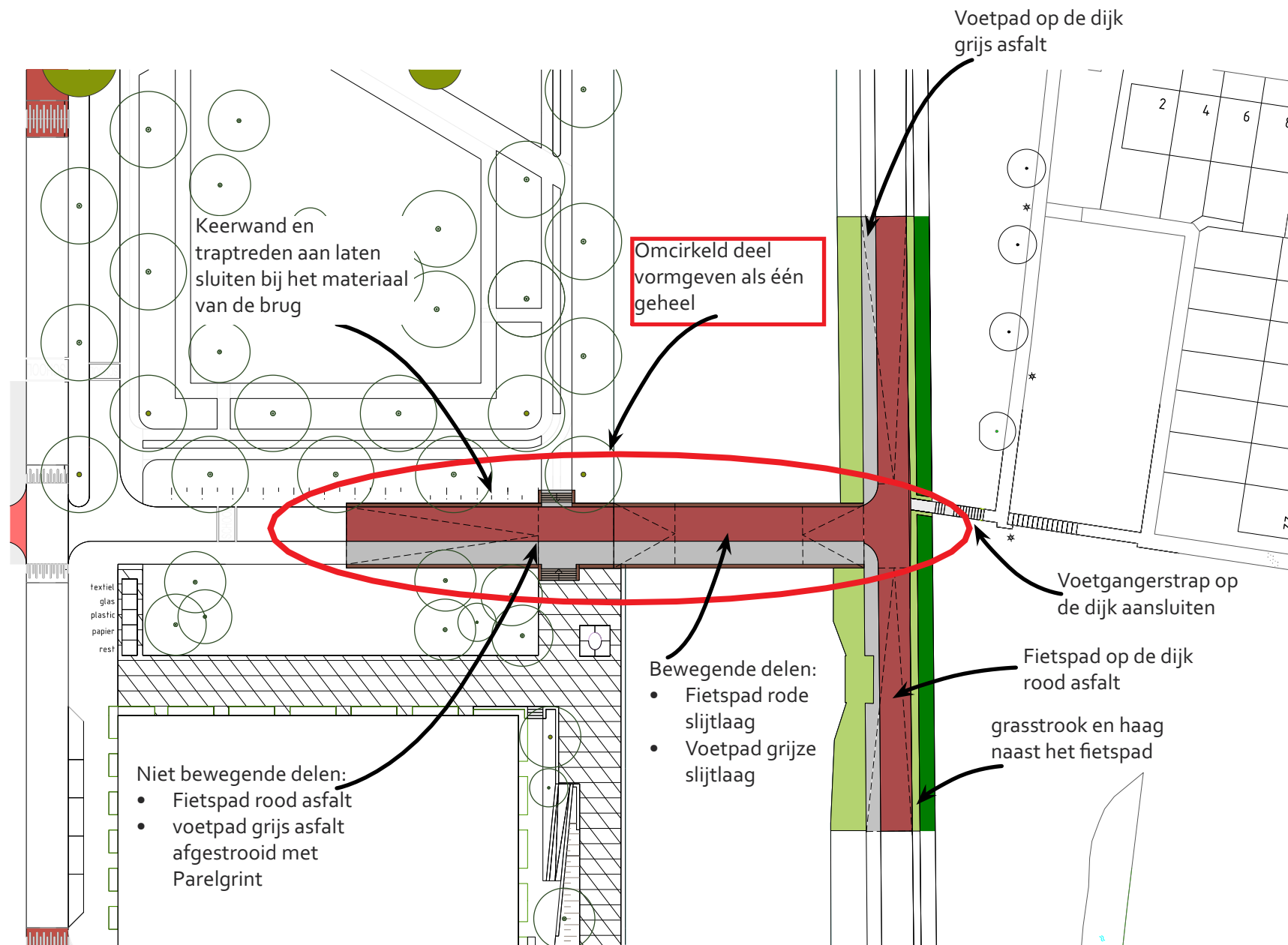
1. Assymetrie in hekwerk: constructieve deel ondergeschikt - spel in transparantie



2. Assymetrie in constructie: constructieve deel beeldbepalend, hekwerk geheel transparant



3. Combinatie: constructieve deel en hekwerk zijn als één element vormgegeven



Materialisering op en nabij de brug

4 ONDERDELEN BRUG

Materialisering

Voor de bebouwing in Kop Weespertrekvaart en Weespertrekvaart Midden & Oost is de ambitie hoog, met een bijzonder (hoog) welstandsniveau. De brug moet een stoer, stedelijk element worden welke past bij het utilitaire karakter van de Weespertrekvaartbuurt en de stedelijke kades met stortstenen, stalen damwanden en industrieplaten enerzijds maar ook bij de groene dijk rond de watergraafmeer anderzijds. Uitgangspunt is een eigentijdse brug met een sterke vormgeving, een bijzonder silhouet maar toch ingetogen/bescheiden ten opzichte van de doorgaande lijn van de Weespertrekvaart en in de detaillering en materialisering excellent uitgewerkt

- Het te kiezen materiaal wordt zodanig toegepast dat veroudering en weersinvloeden geen negatieve gevolgen hebben voor de kwaliteit en de uitstraling.
- Bij de toepassing van hoogwaardige materialen zoals (Corten-) staal, duurzaam behandeld hout, afgewerkt beton, etc. moet de hoogwaardige uitstraling van deze materialen voor tenminste 50 jaar worden gegarandeerd;
- Er wordt geen onbehandeld, niet afgewerkt beton toegepast wat zichtbaar is vanuit de openbare ruimte;
- Er wordt vandalisme-bestendig materiaal toegepast;
- Er worden geen felle (van een afstand herkenbare) kleuren toegepast
- Er is aandacht voor de detaillering van de overgangen tussen verschillende onderdelen en materialen opdat deze goed op elkaar aansluiten om lekkages met ongewenste vuilsporen tot gevolg te voorkomen.

Toeleidend talud aan de westzijde van de brug

De hellingbaan in het verlengde van de brug aan de westzijde wordt visueel onderdeel van de brug. het hoogteverschil met de omgeving wordt opgevangen middels een keerwand welke past bij de materialisering en uitstraling van de brug zelf.

Wegdek

De fietspaden worden uitgevoerd in rood asfalt. Het fietspad op het beweegbare deel van de brug krijgt een rode slijtlaag.

De voetpaden worden uitgevoerd in betontegels 30 x 30, kleur grijs.

Het voetpad op de brug wordt afgestrooid met parelgrint of vergelijkbaar. Het voetpad op de hellingbaan in het verlengde van de brug aan de zijde van de Weespertrekvaartbuurt wordt uitgevoerd in asfalt afgestrooid met parelgrint of vergelijkbaar zodat visueel het talud naar de brug en de brug zelf één geheel vormen.

Hekwerk

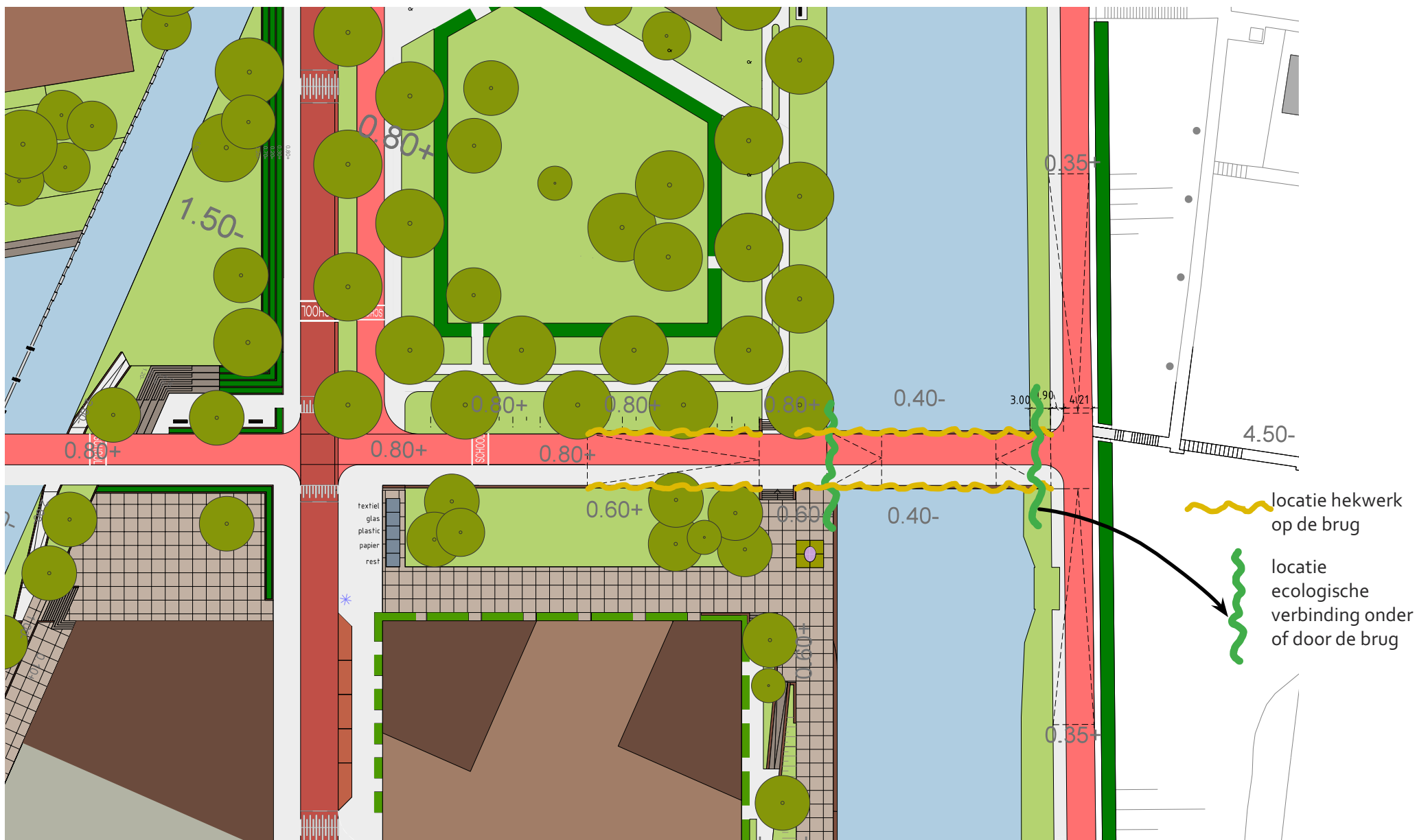
Het hekwerk op de brug wordt doorgetrokken langs de gehele lengte van de hellingbaan in het verlengde van de brug aan de zijde van de Weespertrekvaartbuurt zodat visueel het talud naar de brug en de brug zelf één geheel vormen.

De hellingen en de eventuele hekwerken op de dijk aan de zijde van de watergraafsmear krijgen een andere vormgeving en materialisering.

Trappen

Naar de brug, ter hoogte van het landhoofd aan de westzijde, komen aan beide zijden van het talud traptreden om het hoogteverschil tussen de kade en de brug op te vangen. Deze traptreden worden integraal met de brug en het aanliggende talud ontworpen en vormen hiermee één geheel.

Ter hoogte van de traptreden is er een rechtstand in het talud als rustpunt voor fietsers en mindervaliden.



Aanlanding van de brug aan de beide oevers (hellingbanen zijn indicatief)

Ecologie

De onderzijde van de brug wordt faunavriendelijk uitgevoerd en waar mogelijk wordt in de brugconstructie ruimte geboden voor vleermuizen.

Aan de westzijde is langs de kade en onder de brug door een ecologische verbinding van 50 cm breed en 40 cm hoog gewenst.

Aan de oostzijde dient de brug over de grasberm heen te lopen die hierbij als ecologische verbinding zal fungeren.

Steunpunten en constructie

Het zicht op het water en het zicht op de Watergraafsmeer vanaf de stedelijke kade dient gemaximaliseerd te worden. Rank ontworpen steunpunten dragen hiertoe bij.

Constructie

- De constructie van de brug dient met name aan de polderzijde slank te zijn i.v.m. een ranke verschijningsvorm en om het hoogteverschil met met name de polderdijk te minimaliseren. Lichte materialen en een vormgeving die vriendelijk oogt wat betreft materiaal, kleur, afwerking, etc. zijn de ingrediënten om dit doel te bereiken.
- Als er ten bate van de brug een technische ruimte nodig is in de vaart dan dient deze het zicht op de vaart zo min mogelijk te belemmeren. Hoe minder constructies en objecten in en direct aan het water worden gebouwd hoe beter. Uitgangspunt is dat er geen losse bovengrondse technische ruimtes gebouwd worden.

Steunpunten

- Het aantal en de omvang van de steunpunten dienen zoveel mogelijk beperkt te worden;
- De steunpunten hebben een rank karakter en worden niet als schijven uitgevoerd;

- De footprint van de tussensteunpunten is zo minimaal mogelijk, mede omdat oppervlaktewater dat hierdoor verdwijnt gecompenseert dient te worden.

Verkeerskundige elementen

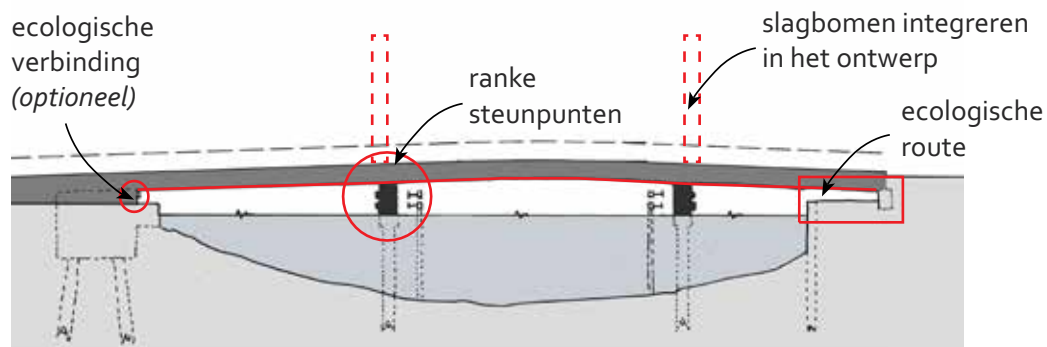
Verkeerstechnische objecten en fysieke veiligheidsmaatregelen dienen geïntegreerd te worden in de vormgeving van de bruggen. Hierbij moet onder andere gedacht worden aan camera's en aan verlichting en bebording, zowel voor fietsers en voetgangers op de brug als de scheepvaart onder en door de geopende brug.

Remmingwerken/geleidewerken/wachtplaatsen

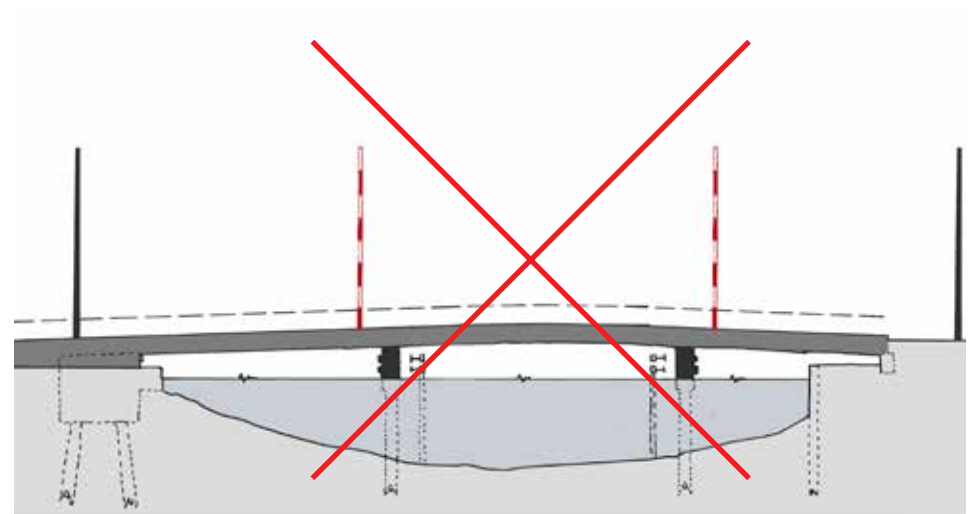
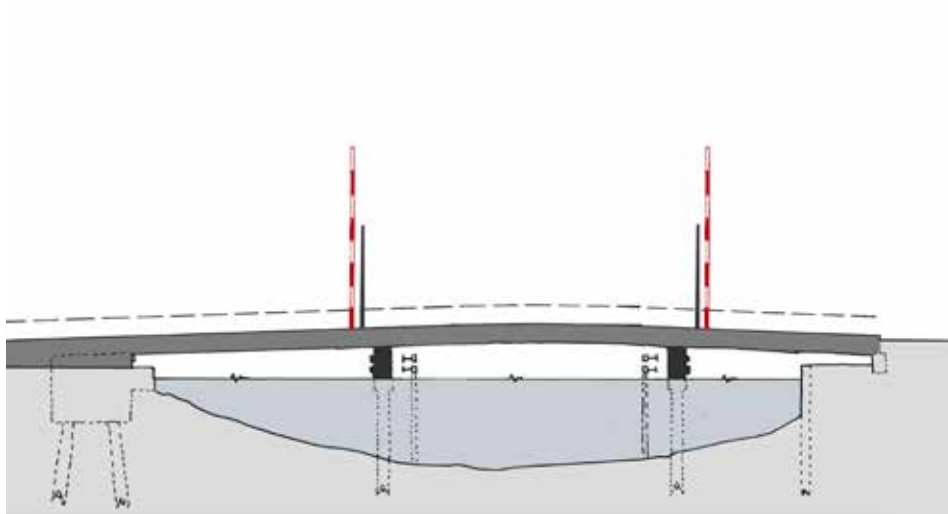
- Remmingwerken, geleidewerken en wachtplaatsen benodigd voor het vaarverkeer dienen bijpassend aan de brug ontworpen te worden. Denk hierbij aan materiaal, kleur en maximale hoogte.

Slagbomen

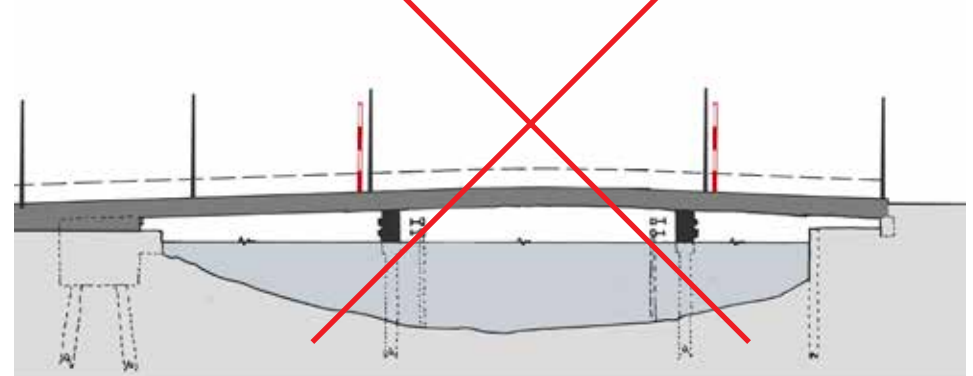
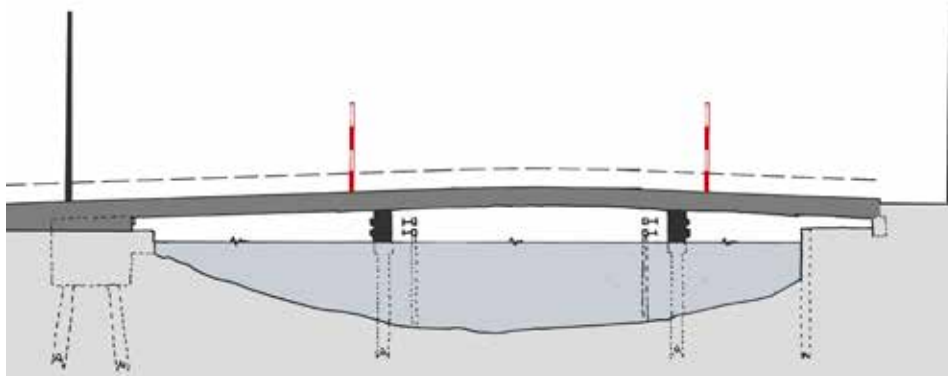
- De slagbomen moeten op het brugdek boven het water geplaatst worden - hierdoor doen zij mee in het silhouet van de brug. In het brugontwerp



Onderdelen brug met specifieke eisen zoals hiernaast beschreven



Hoge opgaande elementen als lichtmasten en slagbomen combineren, niet verspreiden over de brug



Niet meerdere, lagere opgaande elementen verspreiden over de brug, maar duidelijke keuzes maken

Voorbeelduitwerking: marges in oplossingen hoge verkeerselementen
Verlichting bij voorkeur vanaf de kades. Indien nodig dan (subtiele) verlichting op de brug

moet daarom duidelijk gemaakt worden hoe de slagbomen zich tot dit silhouet verhouden. Enkele of dubbele slagbomen, 'ingepakte slagbomen' en verschillende posities t.o.v. elkaar zijn mogelijk.

Verlichting

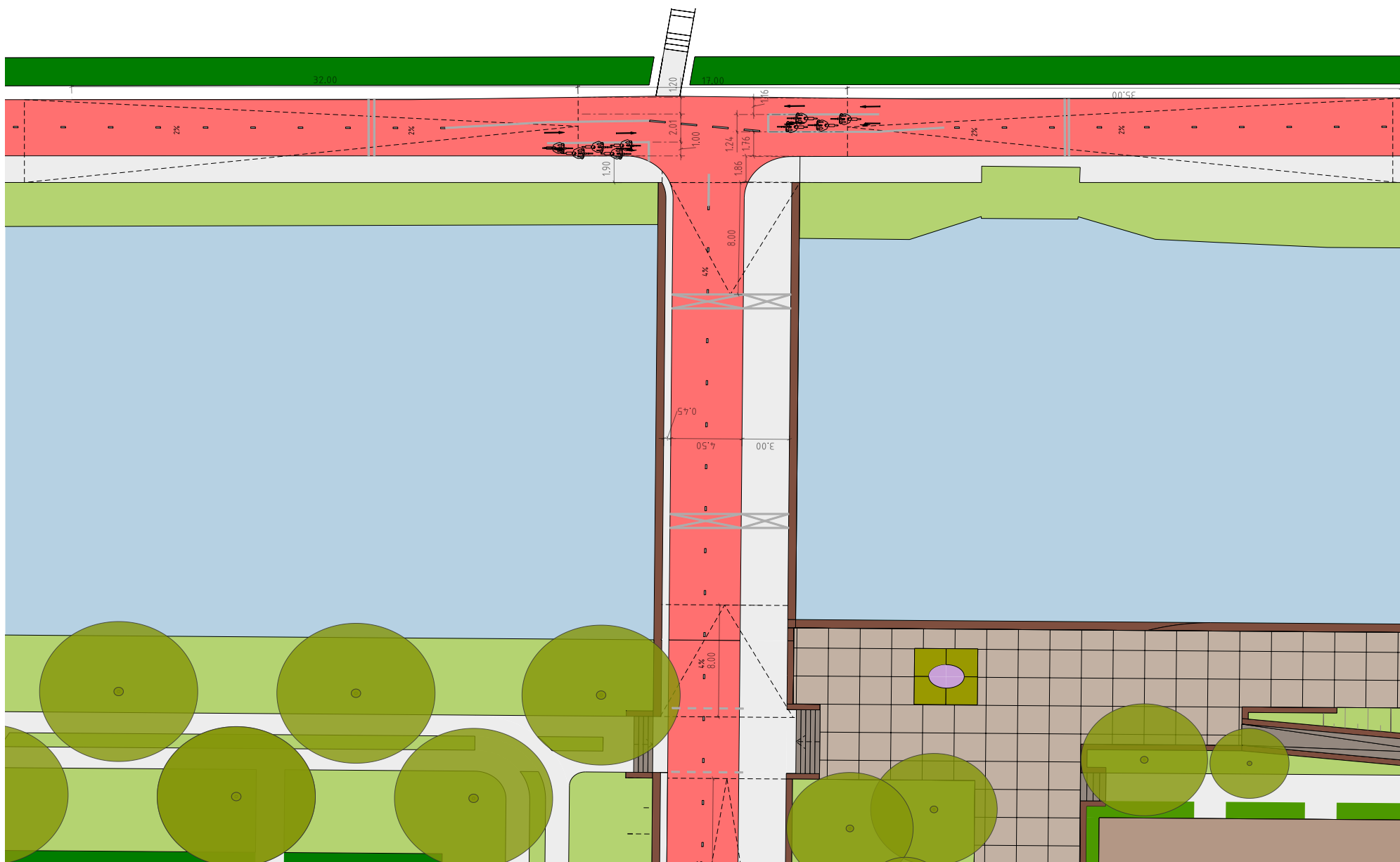
- De verlichting is in logische samenhang ontworpen en is in balans met het integrale ontwerp van de totale brug - hierbij ook denkend aan het brugaanzicht en de relatie tot de slagbomen;
- Aansluiten op de verlichtingskleur en lichtpunten in de directe omgeving;
- Langs de fietspaden die niet direct onderdeel van de brug uitmaken wordt het Friso Kramer armatuur toegepast en geplaatst op een 4 meter mast.
- De verlichting mag het scheepvaartverkeer en de bedieningscamera's van de brug niet hinderen en omwonenden en flora en fauna zo min mogelijk verstoren;
- Extra (sfeer-) verlichting, bijvoorbeeld in de vorm van lijnverlichting in de reling, is niet zichtbaar vanaf de buitenzijde van de brug;
- Eventuele aanlichting van de brug wordt terughoudend toegepast en verstoort ecologische waardevolle plekken en routes niet;
- In de vormgeving van de brug dient rekening te worden gehouden met nautische verlichting.

Verkeersontwerp

Voor de aansluiting van de nieuwe brug op de bestaande Weesperzijde is een concept verkeersontwerp gemaakt waarbij ment name is gekeken naar de aansluiting van de fietsroutes. Op de Weesperzijde komen afslagvakken voor afslaand fietsverkeer.

Ook is aangegeven wat de maximale hellingspercentages mogen zijn. Belangrijk is dat er voor de brug aan beide zijden een vlak, horizontaal (kruisings) vlak komt. Voor minder mobiele verkeersdeelnemers is dit een belangrijk rustpunt voordat de helling op de brug genomen wordt.

Het verkeersontwerp is zoals aangegeven concept en zal mede afhankelijk van het in te dienen ontwerp verder uitgewerkt worden.



Concept verkeersontwerp aansluiting brug op het bestaande fietspad op de dijk

5. WELSTANDSCRITERIA

Het gebied Overamstel - Weespertrekvaart is een transformatiegebied. Van bedrijventerrein wordt het langzaam omgevormd naar een gemengd woon - werkgebied. De langzaam verkeersbrug over de Weespertrekvaart vormt een overgang tussen dit nieuw te ontwikkelen gebied en de Watergraafsmeer aan de overzijde van de Weespertrekvaart. Omdat het een transformatiegebied is geldt het "*Welstandsniveau Hoog*."

Voor de fiets-voetgangersbrug gelden de welstandscriteria voor Infrastructuur, onder hoofdstuk 13A overig systeem, uit de welstandsnota "De schoonheid van Amsterdam 2016". Zie <http://www.crk.amsterdam.nl/welstandsnota> ; De 'Commissie Ruimtelijke Kwaliteit' zal bij het aanvragen van de omgevingsvergunning het bouwplan voor de onderdoorgang hieraan toetsen.

Hieronder een weergave van de relevante passages in het hoofdstuk over infrastructuur. Deze zijn zeker niet uitputtend en de commissie zal op meer zaken uit de nota toetsen.

Hoofdstuk 8 | Overige systemen | Infrastructuur | 13a

Uitgangspunten

De infrastructuur van Amsterdam bestaat uit wegen en spoorzones. Deze lijnen doorsnijden een groot aantal (historische) structuren.

Welstandscriteria

Bij de beoordeling wordt in samenhang met de beschrijving en uitgangspunten van zowel het systeem als het gebied getoetst aan de hand van de volgende criteria:

Ligging

- kleinere knooppunten beschouwen als behorend bij het maaiveld en laten aansluiten op de omgeving
- kruisingen met water of wegen duidelijk herkenbaar houden/maken

- aandacht voor uitzichten en doorzichten vanaf bewoners- en gebruikerszijde

Materiaal en kleur

- graffitivrije materialen toepassen
- onderdoorgangen zorgvuldig (en duurzaam) detailleren, materialiseren en lichtere kleuren gebruiken

Bij de beoordeling van bovengrondse bouwwerken wordt voorts acht geslagen op de al aanwezige stedenbouwkundige context.

De commissie zal ook dit beeldkwaliteitsplan gebruiken als toetsingskader voor de beoordeling van het uiteindelijke plan. Hierbij wordt ook gekeken in hoeverre alle technische onderdelen waaronder slagbomen, camera's, verlichting, verkeersborden, etc. onderdeel zijn van het totale ontwerp.

6. EMVI CRITERIA

Om tot gunning over te kunnen gaan worden de ingediende voorstellen beoordeeld op verschillende punten. Dit betreft de vormgeving van de beoogde onderdoorgang en de kosten.

De verdeling van de scores is als volgt:

60 % vormgeving
40 % Kosten

Binnen het onderdeel vormgeving wordt als volgt beoordeeld:

1 Relatie met omgeving: (40%)

De mate waarin de brug als een logisch onderdeel van het omliggende (stedelijke) landschap wordt vormgegeven, de Weespertrekvaart als doorgaand water herkenbaar blijft en de aanlanding van de brug op de dijk respectvol en zorgvuldig plaats vindt.

2 Vormgeving: (30%)

De mate waarin de verschijningsvorm van de brug herkenbaar en locatiespecifiek is (ook van een afstand) maar tegelijk ook ingetogen en zorgvuldig is uitgewerkt waarbij details ondergeschikt en dienstbaar zijn aan de hoofdvorm van het ontwerp.

3 Technische uitwerking: (30%)

De mate waarin de techniek een integraal onderdeel is van het ontwerp voor de brug en de gekozen duurzame materialen en -oplossingen een meerwaarde zijn voor het totaalbeeld.
Hierbij is zowel aandacht voor het gebruik op (*voetgangers en fietsers*) als onder (*scheepvaart*) de brug.



7. PROCES EN ORGANISATIE

Organisatie

- De opdrachtnemer dient als sleutelfunctionaris een gekwalificeerd architect aan te stellen, die gedurende de ontwerpfase en de uitvoeringsfase de verantwoordelijkheid draagt voor de esthetische kwaliteit van het ontwerp en op dit gebied deskundig aanspreekpunt is voor de opdrachtgever;
- De bij het project betrokken architect dient ingeschreven te staan in het architectenregister (of gelijkwaardig bij keuze van een architect buiten Nederland);
- De architect dient aantoonbaar ervaring te hebben met het ontwerp van (beweegbare) bruggen.

Gunningsproces

Bij de aanbesteding wordt een aanbieding geselecteerd op basis van o.a. kwaliteit. De in te dienen bescheiden voor de beoordeling van het aanbestedingsontwerp zijn:

- Een geschreven ontwerpvisie van maximaal 1 A4;
- Een schetsontwerp van de brug, uitgewerkt op een plattegrond met hierop de directe omgeving op schaal 1:200;
- Bovenaanzicht zijaanzicht en dwarsdoorneden schaal 1:100;
- Maximaal 5 beeldbepalende detailoplossingen schaal 1:10;
- Minimaal 1 en maximaal 2 3d beelden, standpunten aangeven op een kaart van de omgeving of een foto aanleveren waarin de 3d wordt gemonteerd;
- Een opgave van de materialisatie van de brug;

Ruimtelijke kwaliteit en supervisie

- Voor de brug gelden de welstandscriteria voor Infrastructuur, onder hoofdstuk 13A overig systeem, uit de welstandsnota "De schoonheid

van Amsterdam 2016". Zie bijlage en <http://www.crk.amsterdam.nl/welstandsnota> ;

- Voor de gebiedsontwikkeling Overamstel is een supervisor aangesteld. De brug valt onder deze gebiedsontwikkeling. De supervisor adviseert met betrekking tot het voorlopig ontwerp en definitief ontwerp van de brug;
- De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (voormalige welstandscommissie) brengt bij aanvragen om vergunning het welstandsadvies uit. De supervisor adviseert de commissie;
- De supervisor stuurt en controleert tijdens het planproces op het waarmaken van de ambities die in het beleid (welstandsbeleid, stedenbouwkundige kaders, beeldkwaliteitsplan, etc.) zijn vastgelegd. Het is de taak van de supervisor om de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit tijdens het proces te informeren over de ontwikkelingen en zijn/haar bemiddeling tijdens het planproces.
- De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) geeft als enige instantie ruimtelijk advies over vergunningsaanvragen. Uitgangspunt is dat de supervisor het publieke belang dient en de legitimatie van zijn of haar handelen in dienst staat van het gemeentelijke kwaliteitsbeleid. De CRK betreft het advies van de supervisor als zwaarwegend advies bij haar beoordeling.

8. COLOFON

Titel

Beeldkwaliteitsplan langzaamverkeerbrug Kop Weespertrekvaart

Versie

02 augustus 2018

Opdrachtgever

Peter Jan Kannegieter, Grond & Ontwikkeling, Gemeente Amsterdam

Auteurs

Harm-Klaas Naaijer, Ellen Monchen, Bram Klatser en Lingjuan Zhang
allen Ruimte&Duurzaamheid, Gemeente Amsterdam

Dit product is tot stand gekomen in samenwerking met het ingenieusbureau (IB) van de Gemeente Amsterdam

Informatie

<https://www.amsterdam.nl/projecten/overamstel>

