

✘ Gemeente
✘ Amsterdam
✘



Groene verbinding Rembrandtpark - Sloterpark

Analyse van kansen voor een kwalitatieve, groene ruimte Postjesweg – Robert Fruinlaan

R&D

19 februari 2025



Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	5	4.Analyses	25
2. Ligging plangebied	7	4.1 Belangrijkste functies	26
2.1 Stedenbouwkundig kader van het gebied.....	8	4.2 Looproutes	28
2.1.1 Stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit	10	4.2.1 Recreatieve routes.....	30
2.2 Stedelijk Raamwerk Ringzone West	11	4.3 Fietsroutes.....	32
2.3 Groen Raamwerk Ringzone West.....	12	4.4 Openbaar vervoer	34
2.4 Ecologische verbindingen in Nieuw-West	13	4.5 Autoroutes	36
2.5 Recente ontwikkelingen in het gebied	14	4.6 Parkeerdruk	38
3.Bestaande situatie	16	4.6.1 Parkeren	39
3.1 Robert Fruinlaan foto's.....	18	4.7 Bestaand groen	40
3.2 Postjesweg foto's	19	4.7.1 Bestaande bomen	42
3.3 Profiel AA huidige situatie Robert Fruinlaan.....	20	4.8 Klimaatadaptatie I Regenwateroverlast	44
3.4 Profiel BB huidige situatie Robert Fruinlaan	21	4.8.1 Rainproofkaart I Raamwerk Ringzone West.....	45
3.3 Profiel CC huidige situatie Postjesweg	22	4.8.2 Klimaatadaptatie I Hittestress en droogte	46
3.4 Profiel DD huidige situatie Postjesweg.....	23	4.8.3 Aandachtspunten voor een klimaatbestendige straat.....	47
		4.9 Kabels en leidingen.....	48
		410 Samenvatting kaartanalyse	50
		5. Ambitie en kansenkaart	53
		5.1 Doelen en ambities	54
		5.2 Mogelijke scenario's voor vergroening in het bestaande profiel	55
		5.3 Referentiebeelden sfeer.....	56
		5.4 Kansen en uitgangspunten	58
		5.5 Aandachtspunten volgende fase	60
		5.6 Lange en korte termijn strategie.....	61
		5.7 Visie op participatie.....	62

Colofon

Opdrachtgever

Martijn Oppers | Programmamanager

Kernteam

Marcel Smeets | Projectmanager IB

Elisa Boscarato | Openbare ruimte ontwerper

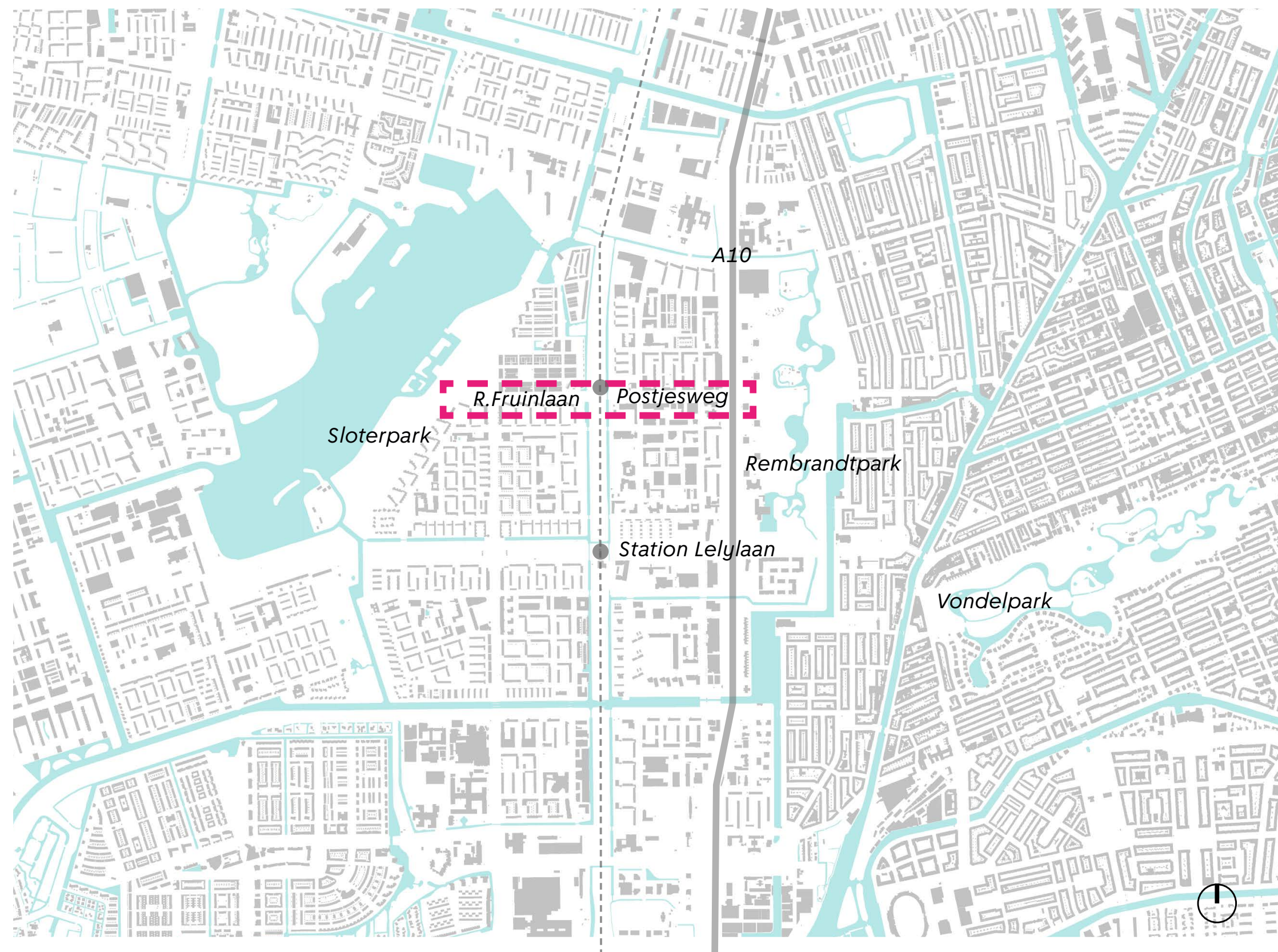
Helena De Raeymaeker | Assistent openbare ruimte ontwerper

Fenna Haakma Wagenaar | Hoofdontwerper Ringzone West

Moreno van Jaaren | Senior adviseur

Marianne Adegeest Okkerse | Werkvoorbereider Groen IB

Tim Koeman | Werkvoorbereider Civiel IB



Overzichtskartaal | De ligging van het project

1. Inleiding

Algemeen

Als vervolg op de notitie 'Verkenning groene verbinding tussen Rembrandtpark en Sloterpark', 12 augustus 2021 door Moreno van Jaaren, wordt er in dit document invulling gegeven aan de kansen voor verbetering en vergroening van de Postjesweg en de Robert Fruinlaan om zo kunnen Rembrandtpark en Sloterpark verbonden worden door middel van groene fiets- wandel- en hardlooperoutes. Deze groene verbinding levert gelijktijdig een ecologische verbinding op welke een bijdrage kan leveren aan hoofdboomstructuur, hoofdgroenstructuur en ecologische structuur.

De Postjesweg en de Robert Fruinlaan bieden volop kansen voor verbetering en vergroening. De huidige versteende en gedateerde uitstraling van beide straten zorgt voor een ondermaatse ruimtelijke kwaliteit. Door de verdichting in het Overtoomse Veld is de behoefte aan een kwaliteitsverbetering in dit gebied bovendien verder toegenomen. Deze verbinding vormt een essentiële schakel tussen het hart van het Rembrandtpark en de oostoever van het Sloterpark. Daarnaast creëert het een aansluiting op het Spoorpark, dat deels al is gerealiseerd en deels nog moet worden aangelegd.

Leeswijzer

Dit product is een startdocument met analyse en een eerste verkenning van randvoorwaarden en een oplossingsrichting voor de vergroening van de Postjesweg en de Robert Fruinlaan. (PBI Fase 1 Initiatiefase)

Het rapport is als volgt opgebouwd: In hoofdstuk 1 wordt een beeld en analyse gegeven van de bestaande situatie en de omgeving van het plangebied.

Hoofdstuk 2 gaat over de ligging van het plangebied en worden de raakvlakken beschreven. Hoofdstuk 3 is een beschrijving van de bestaande situatie. Hoofdstuk 4 is een gedetailleerde analyse van de bestaande situatie en de verschillende thema's die een belangrijke rol spelen in het gebied. Gebaseerd op de analyse worden er in hoofdstuk 5 uitgangspunten geformuleerd, kansen in kaart gebracht en ambities benoemd.



Ambitie kaart | Postjesweg en Robert Fruinlaan: verbinding en versterkte ruimtelijke kwaliteit tussen Sloterpark en Rembrandtpark

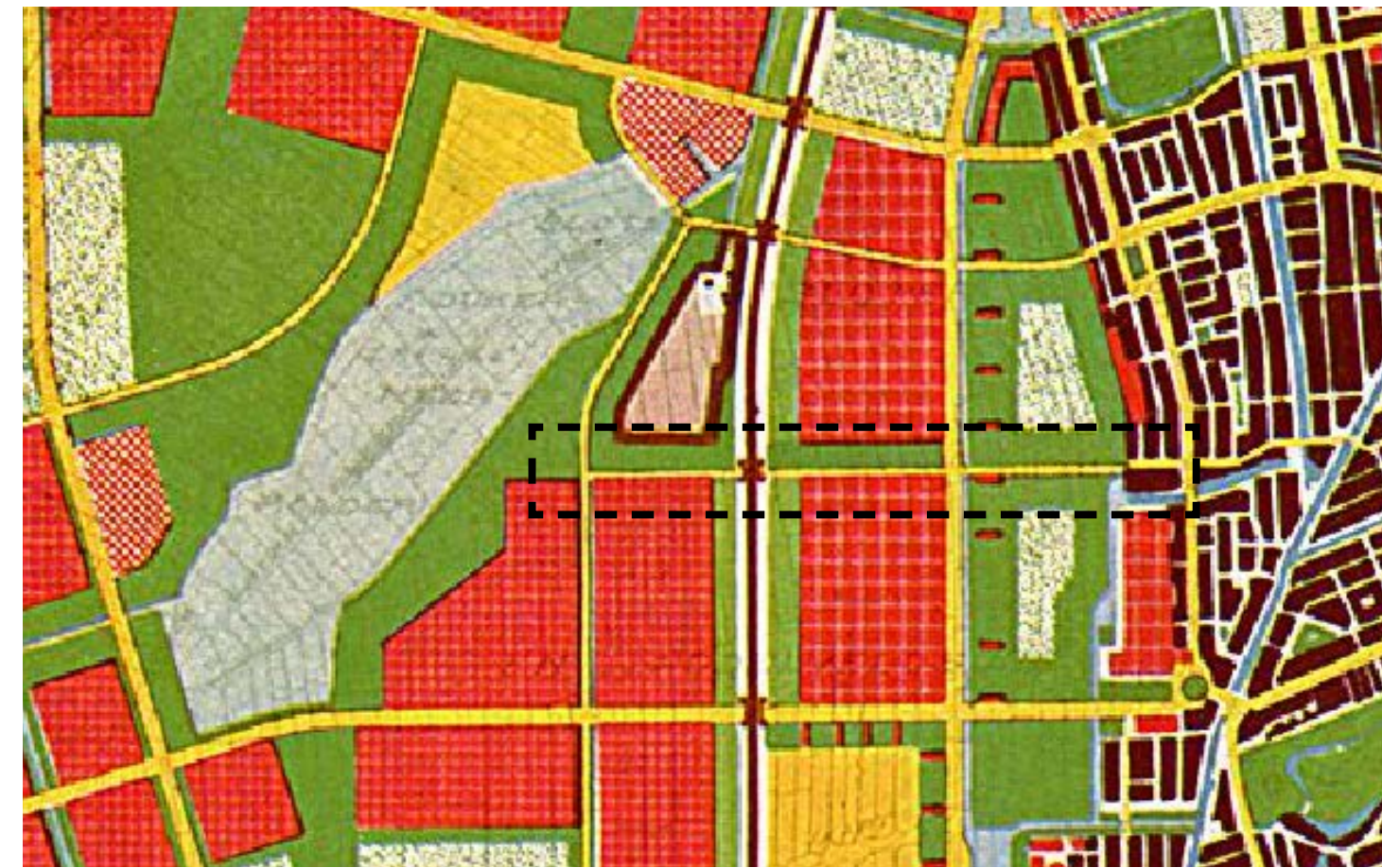
02 Ligging plangebied

2.1 Stedenbouwkundig kader van het gebied

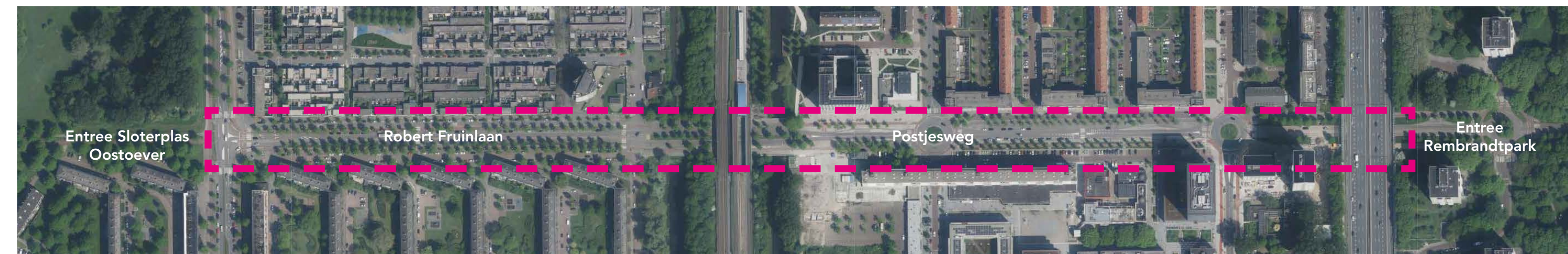
De Postjesweg en de Robert Fruinlaan liggen in een bijzonder gebied, dat onderdeel is van de naoorlogse uitbreiding van de stad, ingericht volgens de principes van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP), met een hiërarchisch opgezette wegen- en groenstructuur.

Cornelis van Eesteren presenteerde het AUP voor het eerst in 1934. Hij ontwierp woonwijken in de nabijheid van plaatsen waar gewerkt werd. Daartussen kwamen ontspanningsgebieden met veel groen. Het plan onderscheidde zich van eerdere plannen doordat 'licht, lucht en ruimte' voorop stonden. Er werd gebouwd in 'stroken' (flatblokken) voorzien van parken en sportterreinen.

Het was voor het eerst in Amsterdam dat ruimte voor ontspanning en recreatie zo'n prominente plek kregen in een stedenbouwkundig ontwerp. Groen werd hier ook een belangrijk onderdeel van. De basis hiervan is nog duidelijk aanwezig. Er is door de jaren heen een patchwork van bebouwing uit verschillende periodes en met verschillende karakters ontstaan. Daardoor is er een grote diversiteit aan woon- en werkmilieus, van wonen in het groen tot plekken met een hoog stedelijk karakter, die we kunnen herkennen in het die we kunnen herkennen in het projectgebied.



Kaart | Algemeen Uitbreidingsplan (AUP), 1934



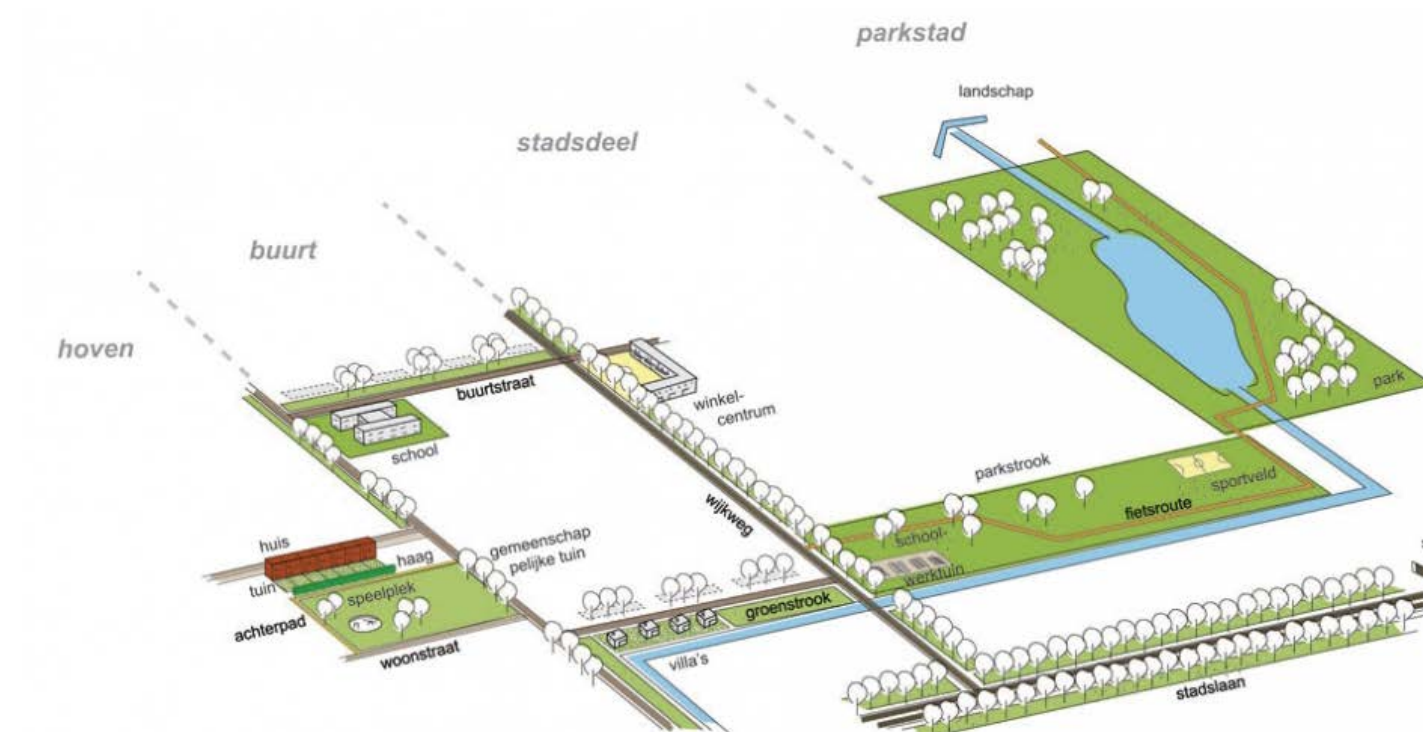
Luchtfoto | Werkgrenzen

Groenstructuur van het AUP als basis

Lucht, licht en monumentaal groen: "Groen + water + zon = gezondheid", dat was de toverformule volgens de toelichting op het AUP. Hiermee werd een nieuwe stad met voldoende ruimte, groen en licht bedacht gemaakt. In de Westelijke Tuinsteden culmineerde dit zelfs in een heuse bomentaal. Een taal die in 2009 werd herontdekt en als eerst beschreven werd voor Slotervaart door Frank de Josselin de Jong en in 2010 is uitgewerkt tot spelregel voor de vernieuwing in Geuzenveld-Slotermeer. Met behulp van de bomen wordt helderheid gebracht.

De samenhang tussen de stedenbouwkundige structuur en de bebouwing wordt ondersteund. Het is een zeer hoge kwaliteit die we willen behouden en versterken. Juist om te benadrukken dat het hier om wonen gaat en niet om verkeer, zijn de bomen hier op specifieke wijze gekoppeld aan de gebouwen. Helaas is die heldere bomentaal niet overal gehandhaafd, met als gevolg verrommeling. Daar waar de samenhang in de bebouwde omgeving vaak ontbreekt, liggen er kansen om samenhang te creëren in de openbare ruimte en het groen.

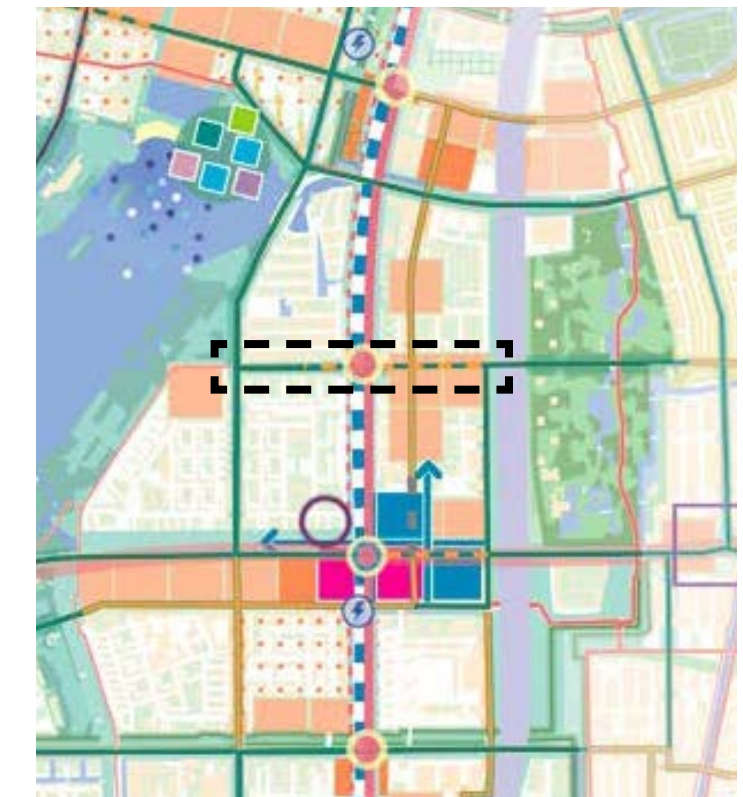
De basis hiervoor is de groenstructuur zoals die bedoeld was in het Algemeen Uitbreidingsplan. Door verder te bouwen op het onderliggende principe van de groenstructuur in het AUP, het doorkoppelen van verschillende schaalniveaus van groene ruimtes, ontstaat er een groen netwerk in het gebied: van een hofje voor de deur via groene buurtstraten, parkstroken en stadsparken naar het omliggende landschap. Vanuit deze visie ligt er nog steeds een kans om het karakter van een aantal groene ruimtes te verrijken, met elkaar te verbinden, en de verblijfskwaliteit ervan te vergroten en te verbeteren.



Afbeelding | Doorkoppelen groen AUP

Omgevingsvisie Amsterdam 2050

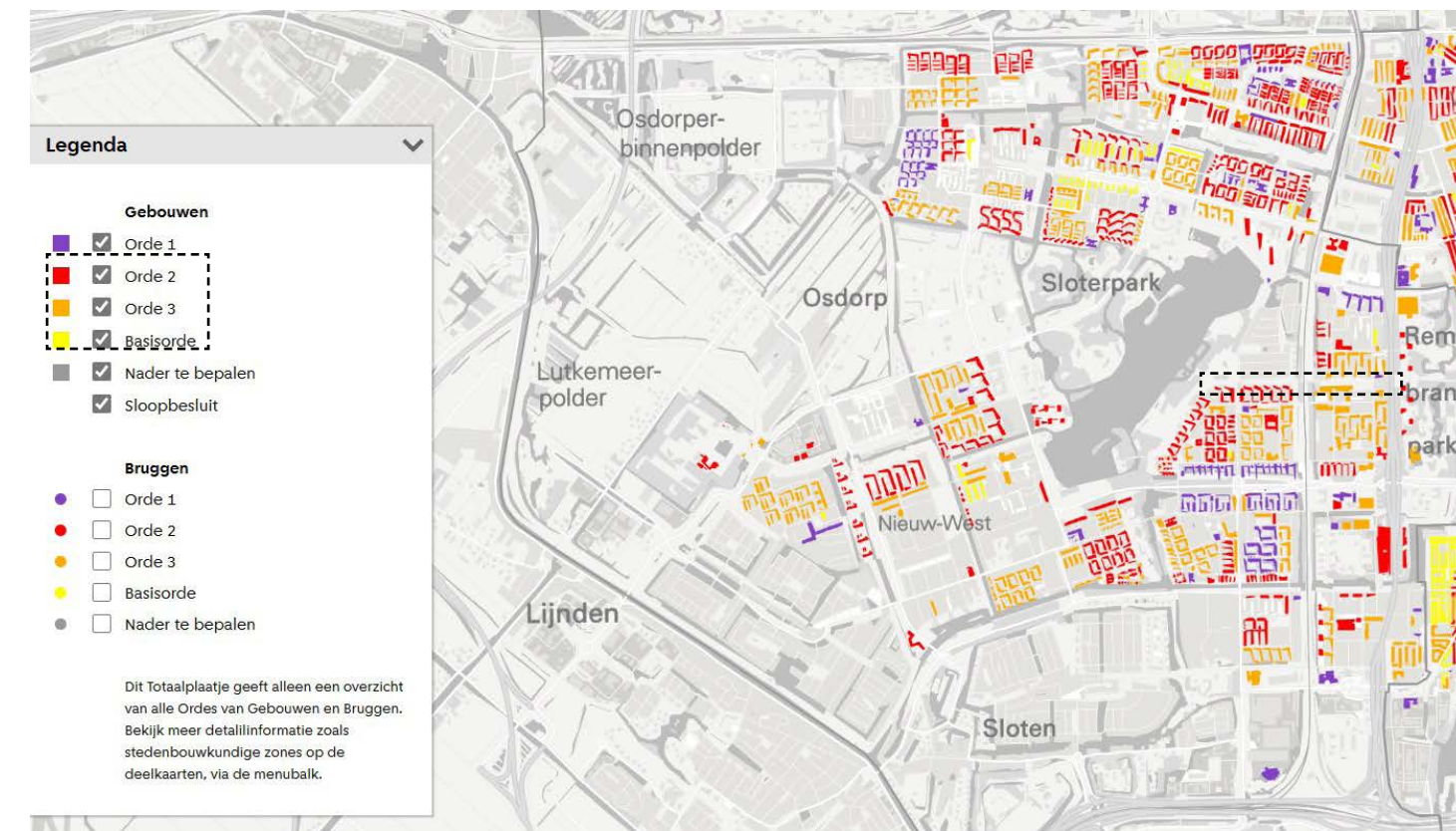
In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is de Postjesweg een Stadsstraat: een Stadstraat is een bijzonder soort openbare ruimte waar verkeer samen gaat met functies die publiek aantrekken. Naast verkeer is er veel ruimte voor ontmoeting en groen. De Robert Fruinlaan is een Stadslaan, heeft een overwegend groene inrichting met een sterke bomenstructuur. Ruimte voor voorzieningen is er vooral rondom de kruispunten. Stadslanen vormen aantrekkelijke woonplekken.



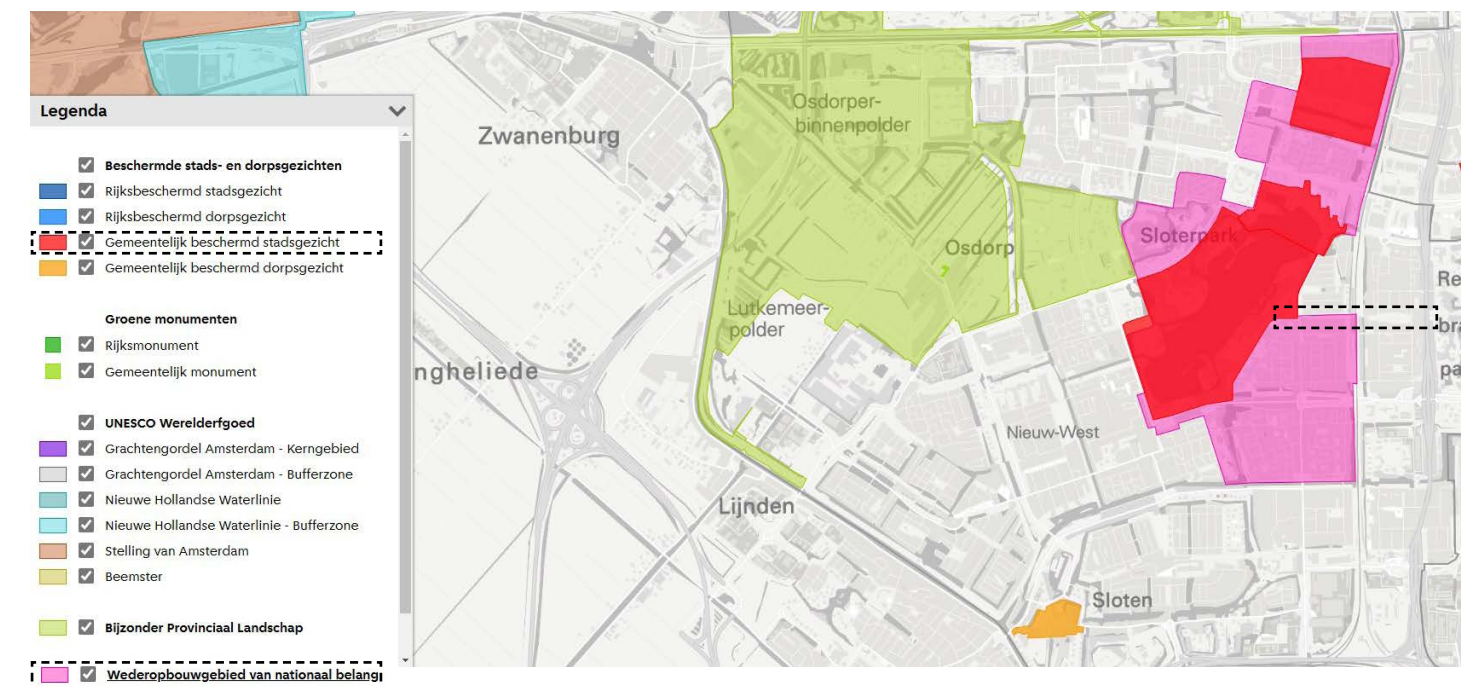
Omgevingsvisie Amsterdam 2050 | Visie kaart

2.1.1 Stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit

In de Amsterdamse waarderingskaarten voor het AUP-gebied is daarbij specifiek een waardering gegeven aan de stedenbouwkundige samenhang en het tuinstedelijk karakter. De beoordeling is uitgegaan van de huidige situatie in het perspectief van de oorspronkelijke bedoelingen van het stedenbouwkundig- en architectonisch ontwerp. De waardering is gebaseerd op de verkavelingswijze en de bijdrage van de bebouwing aan het tuinstedelijk karakter. In de gebieden waar de bebouwing een hoge waardering heeft voor de stedenbouwkundige kwaliteit en het tuinstedelijk karakter is er een extra opgave om de daarbij horende bomentaal te behouden. Veel van oorsprong groene plekken zijn in de loop van de tijd versteend geraakt, maar de oorspronkelijke opzet van de naoorlogse vormentaal voor groen en openbare ruimte biedt veel inspiratie en een aanknopingspunt voor deze studie.



Atlas Ordekaarten I Stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit



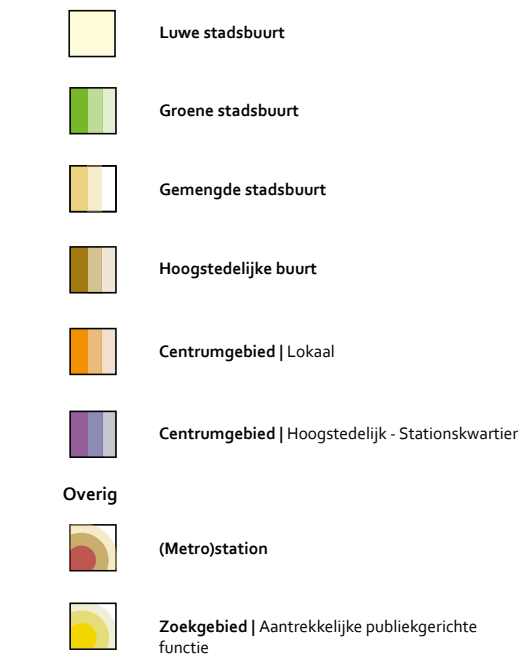
Cultuurhistorische waardenkaart

2.2 Stedelijk Raamwerk Ringzone West

In het document Raamwerk Ringzone West bepaalt de locatieprofielenkaart in grote lijnen de gewenste stedelijkheid, functiemenging, woondifferentiatie, dichtheid, aandacht en typologie van de ontwikkeling. De verdeling kan bijdragen aan diverse, levendige en levensvatbare buurten.

Op basis van dit document stellen we vast dat de Postjesweg een hoogstedelijke buurt is en onderdeel van een levendige woon- en leefomgeving, waar de plinten zijn ingevuld met publiekgerichte functies en er boven gewoond wordt. De Robert Fruinlaan heeft uitsluitend een woonfunctie. Het karakter en het programma van het stedelijk weefsel hebben een duidelijke impact op de openbare ruimte.

Themakaart | Locatieprofielen





2.3 Groene Raamwerk Ringzone West

Het groen-blaue raamwerk bepaalt de identiteit van Nieuw-West als tuinstad. Het bestaat uit stadsparken, stadsplantsoenen, natuurparken, sportparken, tuinparken, gedenkparken, landschappen en groen-blaue verbindingen die het groen binnen en buiten de stad met elkaar verbinden.

Het raamwerk biedt bewoners, ondernemers en bezoekers tal van mogelijkheden en diverse redenen om in een groene omgeving te verblijven en te ontspannen. Daarnaast vormt het raamwerk het leefgebied van planten en dieren in de directe woonomgeving van mensen. Nieuw-West is een stadsdeel waar mensen wonen in een groene omgeving en tegelijkertijd midden in een zeer dynamisch stedelijk gebied.

Het versterken van de groene structuur tussen het Sloterpark en Rembrandtpark is een kans die bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van deze gebieden voor recreatie, terwijl het tegelijkertijd de stad klimaatbestendiger maakt en de biodiversiteit bevordert door ecologische verbindingen te versterken.

Themakaart | Groenverbindingen

-  Groenstructuur - Stedelijk niveau | Stadsparken
-  Groenstructuur - wijkniveau | groengebieden voor de wijk
-  Groen op ensemble-niveau | Openbaar groen gekoppeld aan de bebouwing
-  Bomenlaan | Stadslaan of stadsweg (zie Bomenlaan Nieuw-West)
-  Ecologisch netwerk




















2.4 Ecologische verbindingen in Nieuw-West

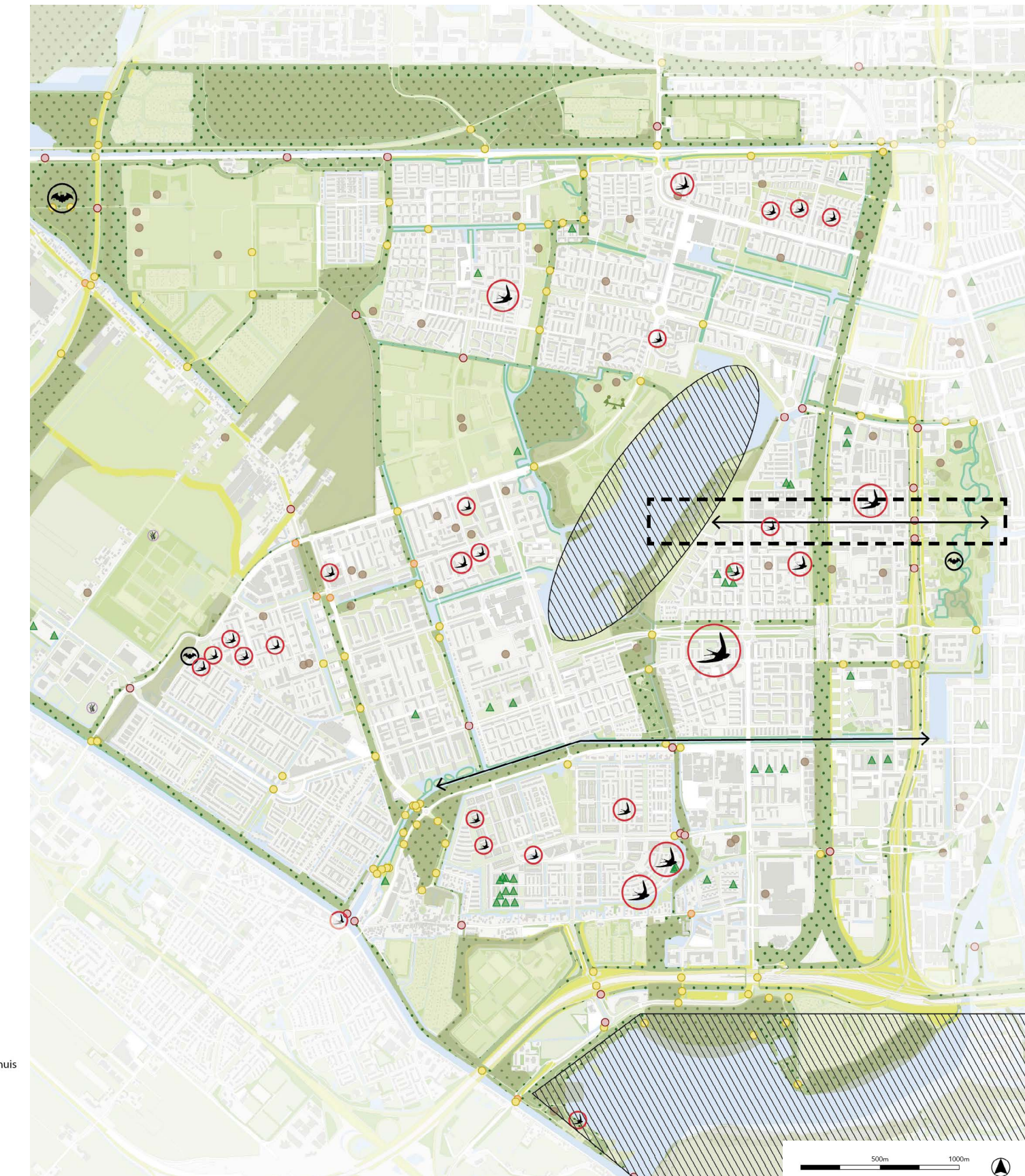
Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een samenhangend netwerk dat natuurgebieden in Nederland met elkaar verbindt. Onderdeel van het NNN is de Groene AS. Bij de provincie Noord-Holland staat deze verbinding bekend als: Natuurverbinding Groene AS (Amstelland – Spaarnwoude) (ZNV2). Natuurverbinding ZNV2 bestaat uit een 51 kilometer lang netwerk van bermen, waterlopen en aangrenzende oevers in het zuidwestelijk deel van Amsterdam.

De natuurverbinding vormt een belangrijke drager voor natuur in de stad. De Groene AS verbindt grote en kleine natuurgebieden tussen Amstelland en Spaarnwoude met elkaar. Hierdoor ontstaat een ecologische verbingszone en een aantrekkelijk landschap dat onder meer geschikt is voor recreatie en leefgebied voor dieren. De centrale drager van de verbinding is de Ringvaart van de Haarlemmermeer. Deze vormt een ruimtelijke verbinding tussen de natuurgebieden in Spaarnwoude en de natuurgebieden in het Amstelland, waaronder het Amsterdamse Bos.

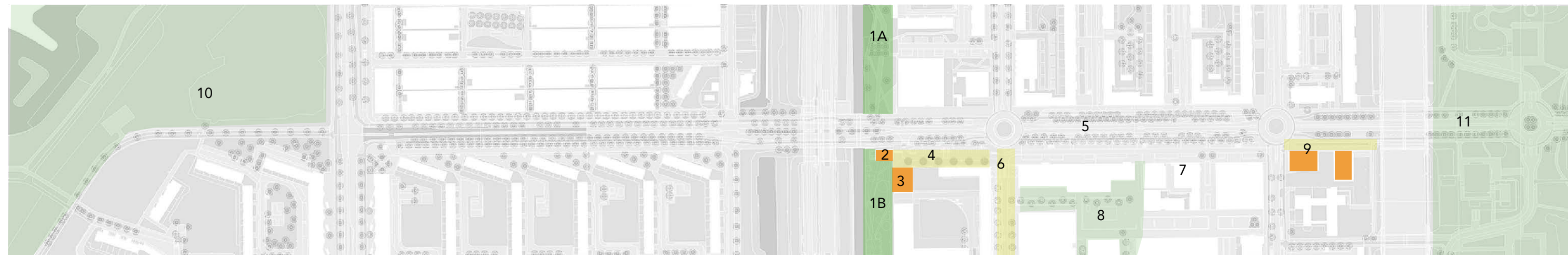
In het netwerk van waterrijke en parkachtige zones in Amsterdam West liggen een aantal grote wateren, waaronder de Nieuwe Meer, de Sloterpark en de Grote Braak. Zoals de meeste ecologische verbindingen in Nieuw-West ligt deze ook grotendeels in een stedelijke omgeving met veel bebouwing.

Themakaart | Ecologische verbindingen

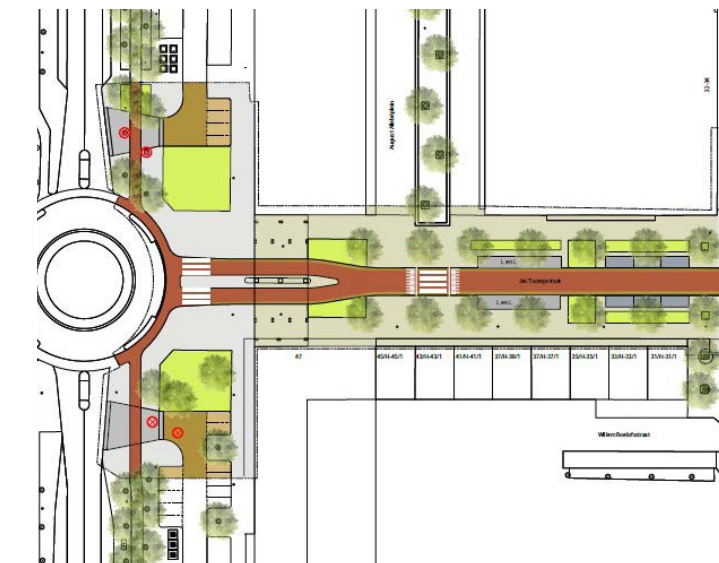
-  Hoofdgroenstructuur
 -  Ecologisch netwerk
 -  Ecologisch netwerk binnen hoofdgroenstructuur
 -  Bufferzone ecologische zone
 -  Stadsnatuur gebieden
 -  Groene waterkant
 -  Stedelijke omgeving
- Natuurinclusieve maatregelen
-  natuurspeeltuin
 -  Ecopassage gerealiseerd
 -  Ecopassage gepland
 -  Ecopassage op termijn
 -  Groen dak
 - Stadslandbouw
- Soorten
-  Waarneming Meervleermuis
 -  Essentiële foerageergebieden Meervleermuis
 -  Broedplaats Gierzwaluw
 -  Broedplaats Nachtegaal
 -  Grote keverorchis



2.5 Recente ontwikkelingen in het gebied



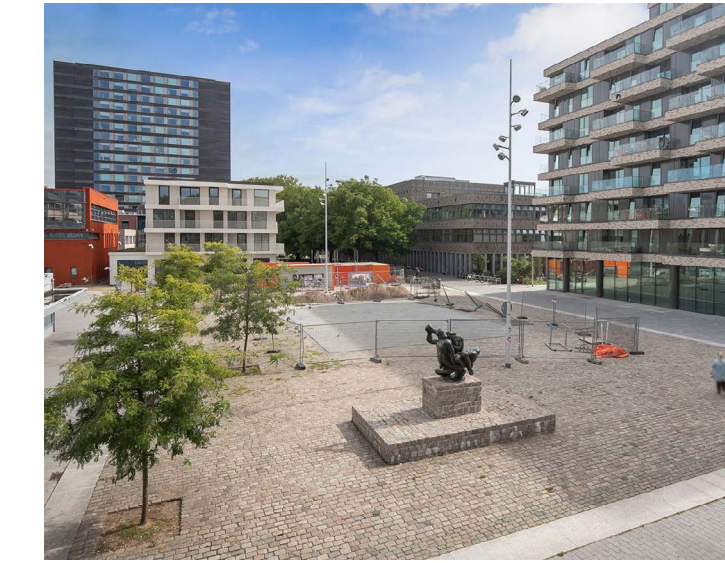
5. Aanleg hoofdpersleiding afvalwater riool 2025
De aan te leggen rioolpersleiding 800 mm verbindt Riolgemaal Postjesweg met Boostergemaal Rembrandtpark. De realisatie in 2026 is onder voorbehoud goedkeuring Waterschap.



6. Herinrichting Jan Tooropstraat als fietsstraat
Vanaf de Johan Jongkindstraat en de rotonde Postjesweg Er wordt gewerkt aan een nota van uitgangspunten, volgens planning is uitvoering medio 2026.



7. Mogelijke uitbreiding Moskee
Het aantal moskeebezoekers is groeiende en daarom wil men het gebouw graag uitbreiden. De financiering is nog niet rond en de planning nog niet bekend. De uitbreiding van de moskee heeft mogelijk ook gevolgen voor de inrichting van de openbare ruimte.



8. Vergroening August Allebéplein
In overleg met de omgeving komt op het August Allebéplein meer groen en ruimte voor ontmoeting. Realisatie staat gepland voor eind 2025.



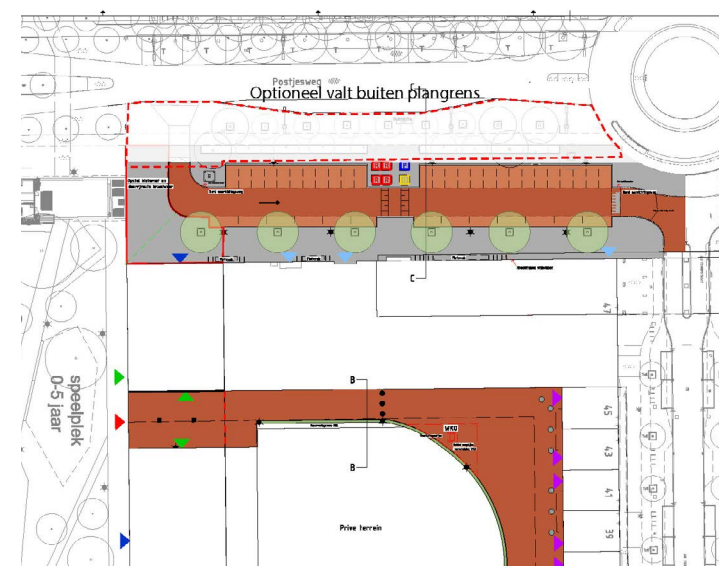
1A. Spoorpark Noord en 1B Spoorpark Midden
• Spoorpark Noord, tussen Jan Evertsenstraat en Postjesweg, is opgeleverd in 2019
• Spoorpark Zuid is geopend 10 juli 2024
• Spoorpark Midden. De planning start uitvoering is eind 2027/begin 2028



2. Nieuw rioolgemaal, Postjesweg 529, opgeleverd in 2023. Het rioolgemaal pompt het afvalwater uit de buurt naar de rioolwaterzuivering Amsterdam West. Het is ontworpen met natuurinclusieve maatregelen.



3. Blok 6 woontoren Opportuna met plint
De woontoren van Lieven de Key, met 174 jongerenwoningen, is eind 2024 opgeleverd. De herbouw van de plint (tussen de toren en het huidige gebouw) start in september.



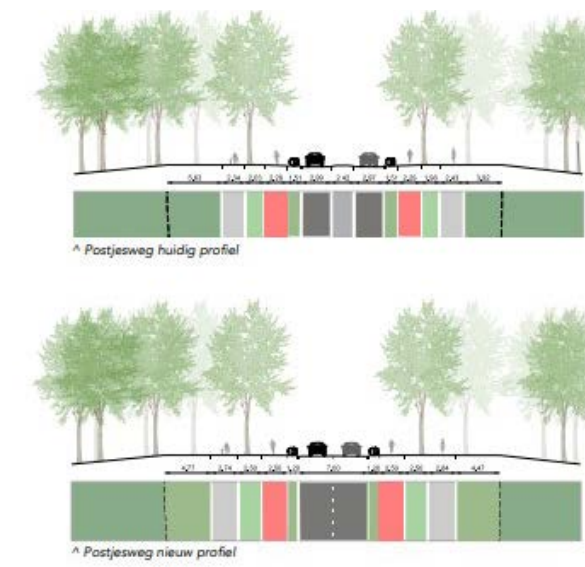
4. Blok 6 ventweg nabij woontoren Opportuna
In het 4e kwartaal van 2024 is de openbare ruimte aan de zijde van de Postjesweg opnieuw aangelegd.



9. Postjesweg 175
Twee woontorens met 221 middeldure huurwoningen. De openbare ruimte is opnieuw ingericht in 2024.



10. Agenda Sloterparken
Vanwege de toenemende verdichting wordt er gewerkt aan de verrijking, vergroening en verbinding van het groen-blauw hart van Nieuw-West en zijn bebouwde omgeving.



11. Renovatie- en beheerplan Rembrandtpark
Deze opgave richt zich op de doorontwikkeling van het park tot een hoogwaardig en toekomstbestendig stadspark.

03 Bestaande situatie

3.1 Robert Fruinlaan foto's

De 54 meter brede laan is voornamelijk gericht op autoverkeer en parkeren. De ventwegen aan beide zijden verschillen heel erg van elkaar. De noordzijde oogt als een levendige en aangename buurtstraat met geveltuintjes en kleine bomen. De openbare ruimte aan de zuidzijde is juist breder opgezet met plantsoenen, alleen zijn deze enorm versteend en hebben ze weinig verblijfswaarde.



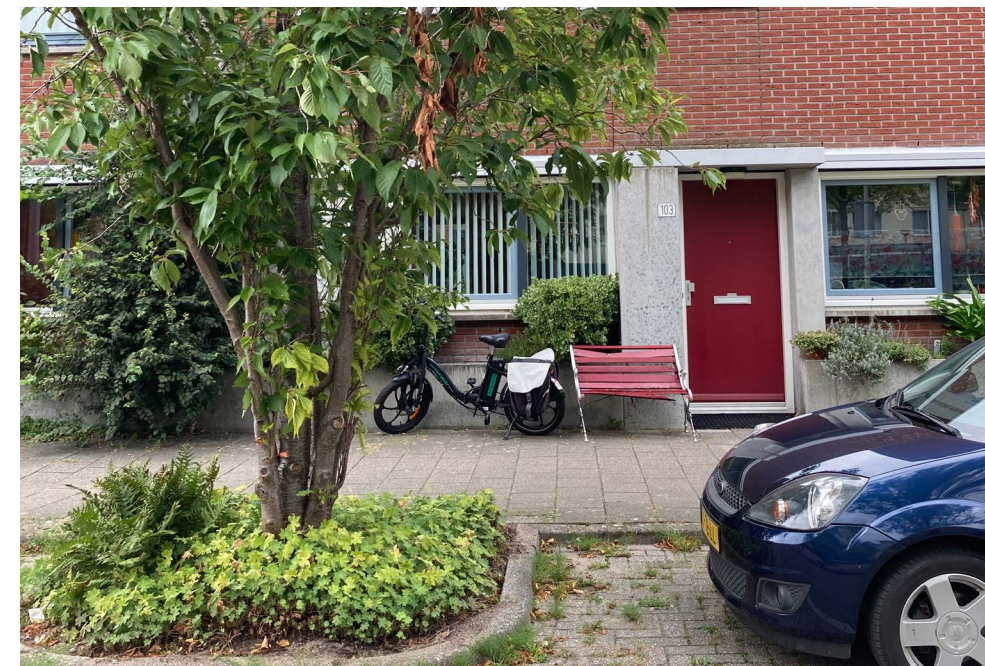
1. De Robert Fruinlaan gezien vanaf de Johan Huizingalaan (september 2024)



2. Het pleintje op de hoek van de Robert Fruinlaan met de Johan Huizingalaan (september 2024)



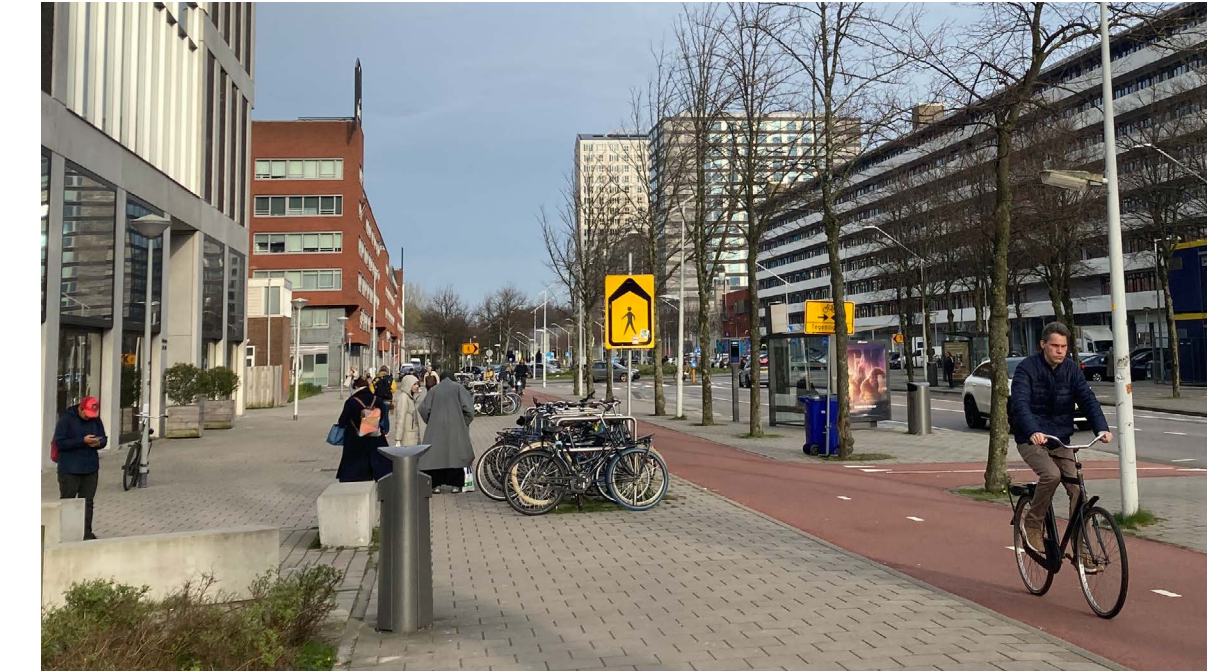
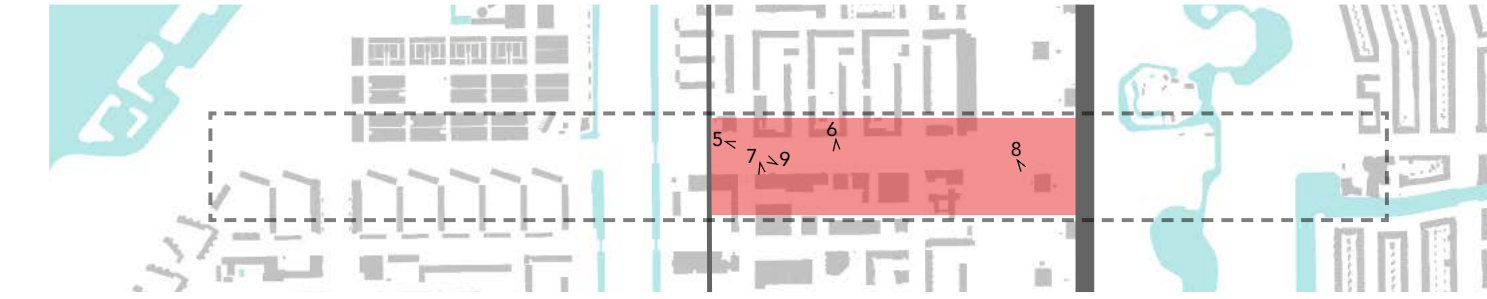
3. De enorm versteende "plantsoenen" tussen de bouwblokken en de ventweg aan de zuidkant (september 2024)



4. De ventweg aan de noordkant heeft een groener profiel tussen de parkeerplekken in. De Japanse sierkersen en geveltuintjes maken deze straat levendiger (september 2024)

3.1.1 Postjesweg foto's

De Postjesweg loopt vanaf de Kinkerstraat tot aan de Robert Fruinlaan. In deze analyse beperken wij ons tot het deel tussen de Robert Fruinlaan en het Rembrandtpark. De straat wordt intensief gebruikt als wandel-, fiets- en hardlooperoute, maar dient ook als route voor de bus, auto's en laden en lossen bij de vele voorzieningen wat zorgt dat het grootste deel van de straat is verhard. Onderzocht moet worden hoe ruimte te creëren voor een aangename en groene verbinding tussen de Sloterpas en het Rembrandtpark.



5. Het brede trottoir voor de entree naar de OBA met in de linkerhoek een beplantingsvak van Spoorpark Noord (april 2024)



6. Bomen in te kleine boomspiegels. Aan de overkant het politiebureau en de moskee (april 2024)



7. De rotonde ter hoogte van de onderdoorgang naar de Jan Tooropstraat (april 2024)

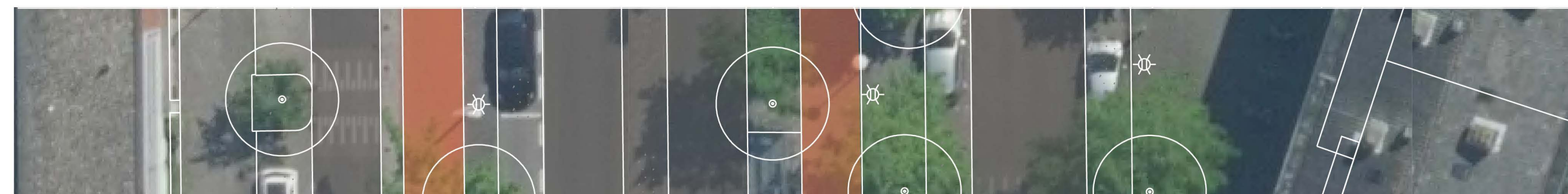
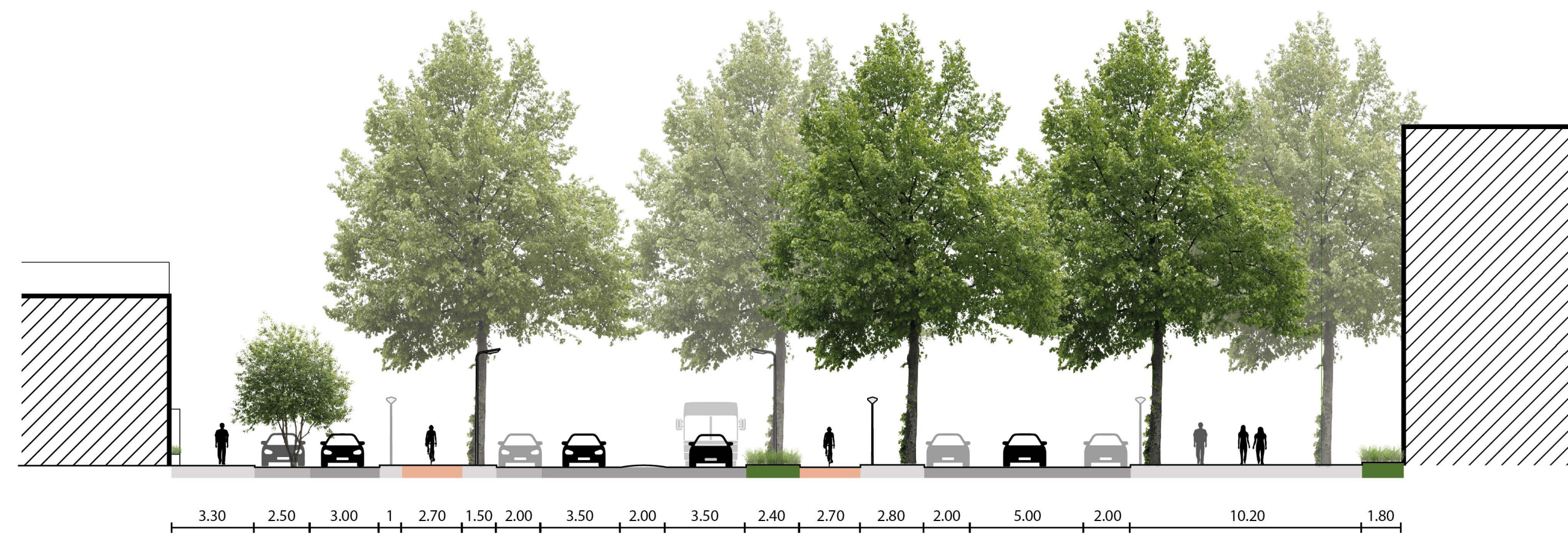
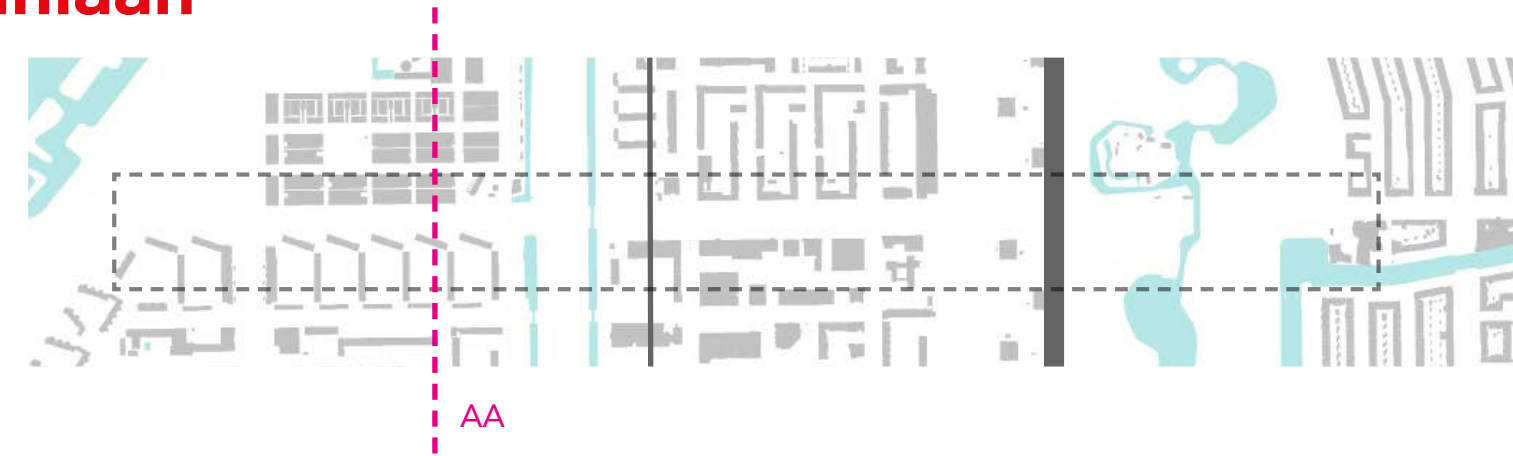


8. Het groene wegprofiel van het Rembrandtpark wordt onderbroken kort na de A10 (april 2024)



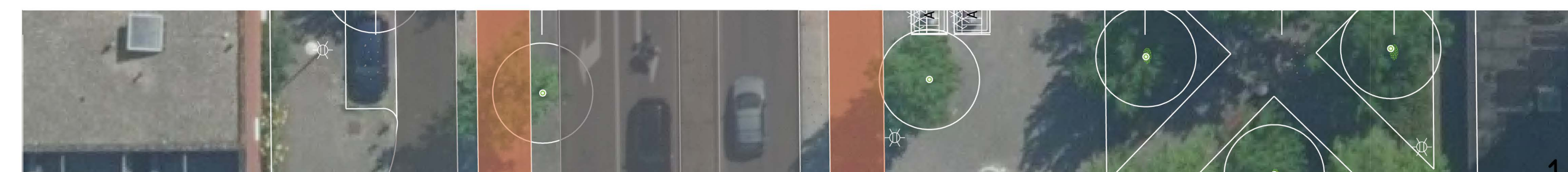
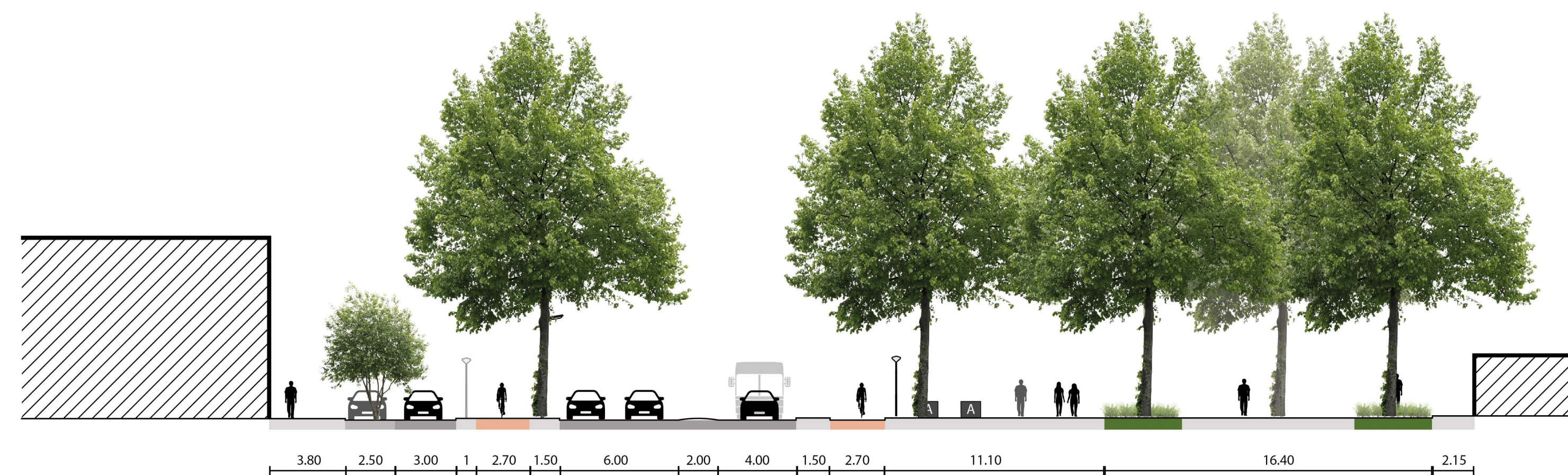
9. De lindes in groene stroken (plantjaar 2018) zijn in betere staat en hebben bijna een even grote kruin als de lindes in verharding (plantjaar 1981)

3.2 Profiel AA huidige situatie Robert Fruinlaan



Het profiel AA bevindt zich halverwege de Robert Fruinlaan

3.2.1 Profiel BB huidige situatie Robert Fruinlaan



Het profiel BB bevindt zich ter hoogte van de kruising met de Johan Huizingalaan en het groene pleintje aan de zuikant

04 Analyse

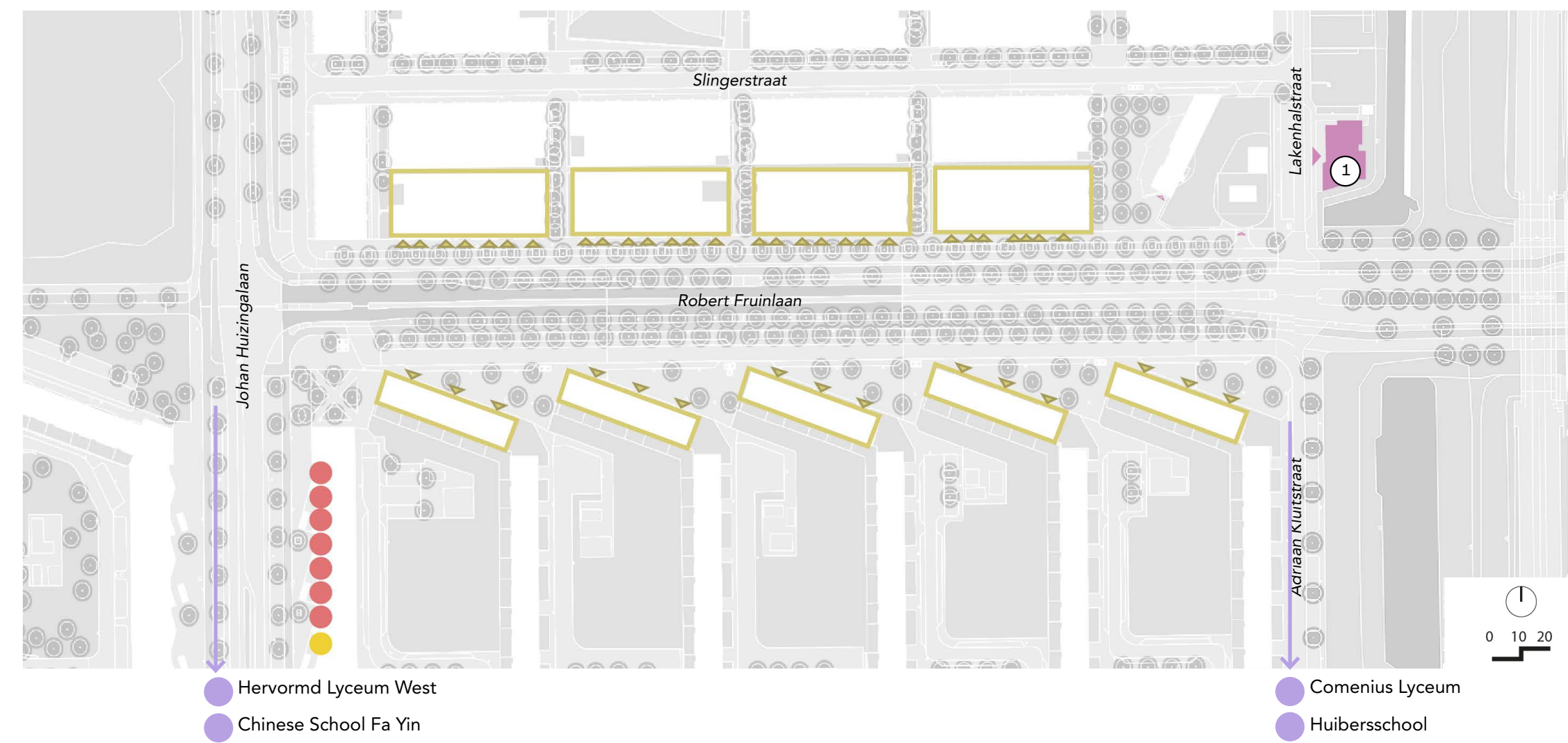
4.1 Belangrijkste functies

- Detailhandel
- Grote supermarkten (LIDL, Albert Heijn)
- Horeca
- Onderwijs
- Sport
- Gebouwen met maatschappelijke functies (bibliotheek/kerk/moskee)
- Gebouw met woon en werkfunctie
- Gebouw met woonfunctie
- A Toegang naar het August Allebéplein
- M Entree metrostation Postjesweg
- ▲ Entree naar woning
- ▲ Entree naar voorziening
- ▲ Overige entrees (fietsstalling/garagepoort/logistiek)
- ① DaVinci Academie/Broedplaats POST
- ②a ②b Spoorpark Noord/Spoorpark Midden
- ③ Bibliotheek
- ④ Baptistkerk
- ⑤ Politiebureau
- ⑥ Moskee
- ⑦ August Allebéplein
- ⑧ Calvariekerk

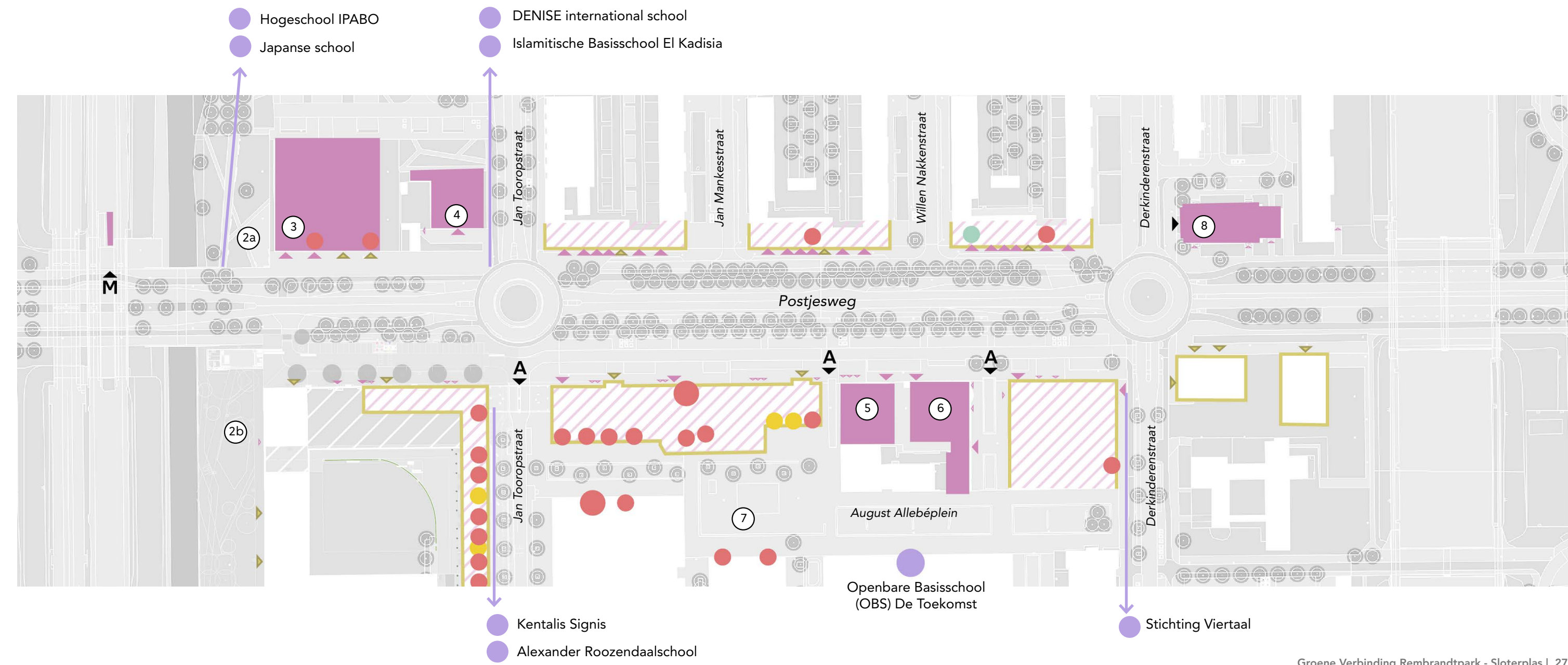
De Postjesweg en de Robert Fruinlaan hebben een verschillende sfeer. De Robert Fruinlaan is voornamelijk een woonstraat, waardoor het er rustiger is. De Postjesweg daarentegen is levendig en bruisend, vol met gemengde functies zoals winkels, sportfaciliteiten, kantoren en dient als een knooppunt voor sociale en gemeenschapsactiviteiten.

De aanwezigheid van belangrijke maatschappelijke voorzieningen, zoals de bibliotheek, religieuze instellingen (waaronder de twee kerken en de moskee), een grote supermarkt en veel kleine winkels rond het August Allebéplein, zorgt voor een gevarieerd aanbod dat niet alleen bewoners, maar ook bezoekers en jongeren uit de buurt aantrekt.

Dit wordt verder versterkt door de nabijheid van diverse onderwijsinstellingen, waaronder drie basisscholen, de internationale school en de Japanse school, die ook extra stromen van mensen met zich meebrengen, met name van jongeren. Viertaal en Kentalis zijn twee scholen voor het bijzonder onderwijs aan de Jan Tooropstraat, waar veel kinderen met busjes worden gebracht en gehaald. Dit heeft ook effect op de verkeersdoorstroming in de omgeving.



Themakaart | Belangrijkste functies



4.2 Looproutes

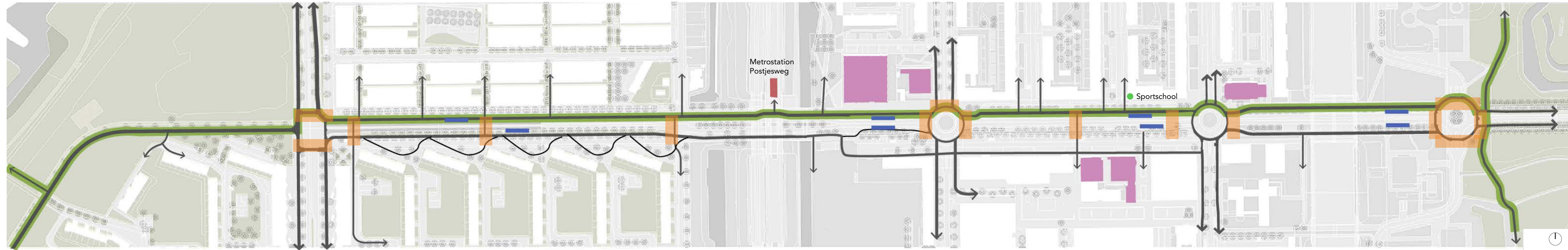
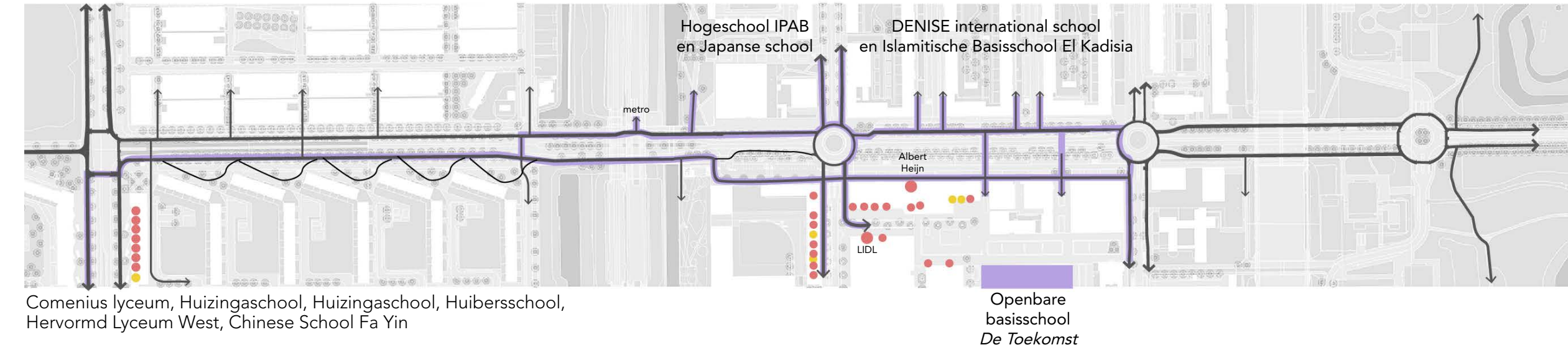
De Postjesweg verbindt de belangrijkste recreatieve -en verblijfsplekken in het gebied: het Rembrandtpark en het Sloterpark in de Oost-West richting, en ook het Spoorpark en het Allebéplein in de Noord-Zuid richting. Daarnaast zijn er aan de Postjesweg veel winkels en sociale voorzieningen, zoals de moskee, kerken en de bibliotheek. In de directe omgeving zijn er diverse onderwijsinstellingen. Het metrostation veroorzaakt extra voetgangersdruk op de openbare ruimte, wat zowel dagelijks gebruik als de recreatieve functie versterkt.

De Noord-Zuid verbinding van de Jan Tooropstraat kruist de Postjesweg. Beide zijn onderdeel van het hoofdnetwerk voor voetgangers. In de huidige situatie is de voetgangersleefbaarheid onaangenaam en wellicht zelfs onveilig door het dominante autoverkeer. De voetgangersroutes leiden over smalle trottoirs met diverse barrières. Zebrapaden zijn niet altijd strategisch geplaatst, waardoor oversteken vaak lastig is, bijvoorbeeld bij de verbinding met het Spoorpark of tussen de metro- en bushalte.

Een van de belangrijkste ambities is het verbeteren van het fijnmazige netwerk van langzaam verkeeroutes. De samenhang op gebiedsniveau kan effectief worden versterkt door consistente, doorlopende structuren in zowel de openbare ruimte als de groenstructuur, om het gevoel van eenheid te verbeteren. Bijvoorbeeld met doorlopende groenstroken en bomenrijen, en met een consistent gebruik van materialen. Er zijn mogelijkheden om langs de straten ontmoetings- en verblijfsplekken te creëren.

— snoeproutes
Een snoeproute is het traject tussen scholen en supermarkten of snackbars en wordt gekenmerkt door zwerfafval.

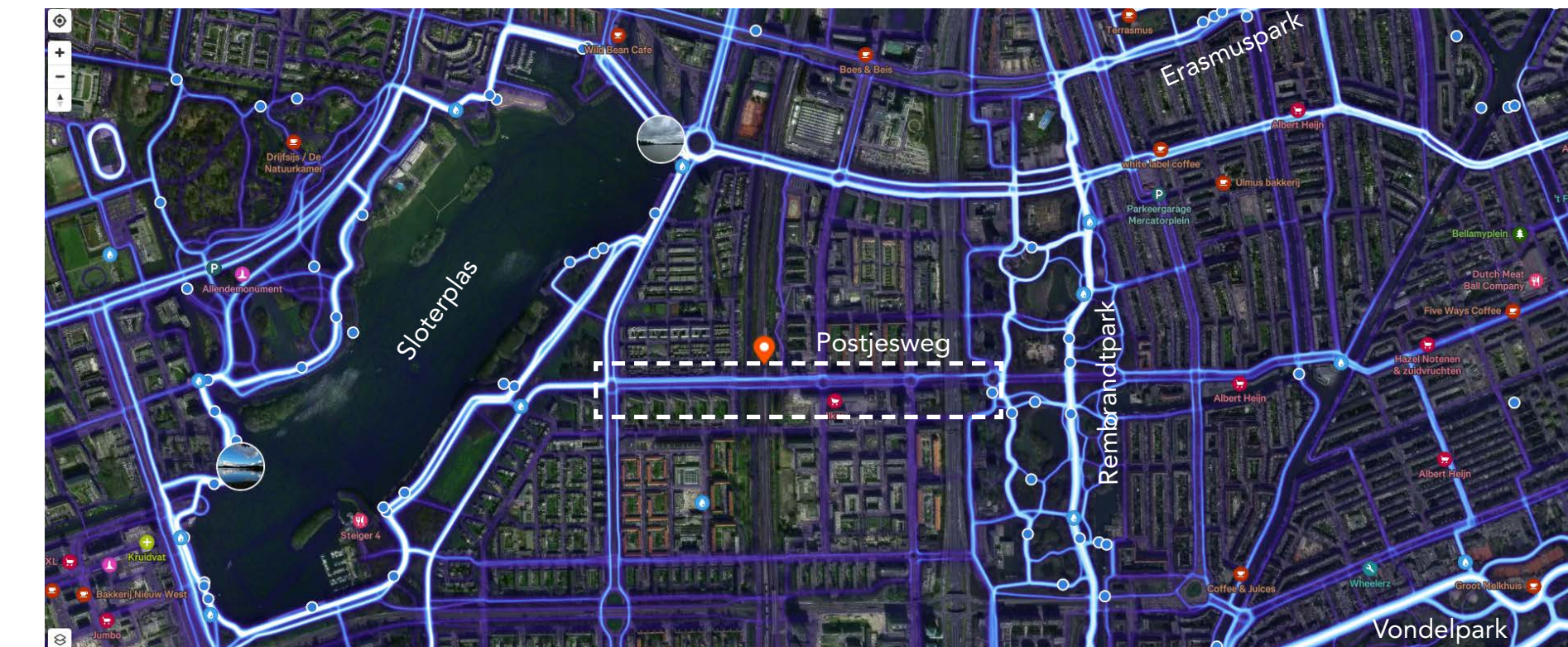
<https://www.supportervanschoon.nl/snoeproutes/#slide-1>



Themakaart | Wandelroutes, entree's en oversteekplaatsen

4.2.1 Recreatieve routes

De Postjesweg en de Robert Fruinlaan verbinden belangrijke recreatieve en verblijfsplekken in het gebied: het Rembrandtpark, het Sloterpark en het Spoorpark. Als gevolg daarvan worden voetpaden steeds intensiever gebruikt door wandelaars en hardlopers. Hierdoor ontstaat behoefte om meer ruimte te creëren voor de trottoirs, zodat alle gebruikers veilig en comfortabel van de route gebruik kunnen maken.

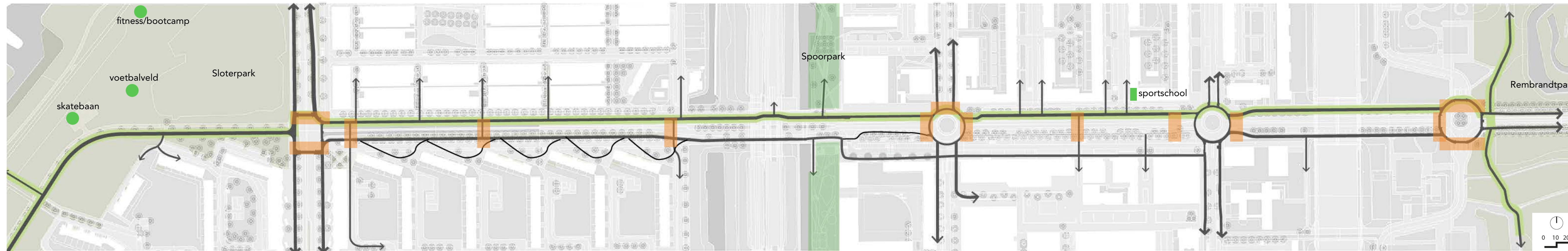


Strava hardlooperoutes, bron www.strava.com

Gebruiksintensiteit

- Hoog
- Gemiddeld
- Laag

- Oversteken (zebrapad)
- Wandelroute en aansluitende route op omgeving
- Hardlooperoute
Robert Fruinlaan + Postjesweg 1,5km
Sloterpark ca. 6km
Rembrandtpark 4km (verharde paden)
- Sportvoorziening



Themakaart | Recreative routes

4.3 Fietsroutes

- Fietspaden zijn onderdeel van het Plusnet
- Aansluitende wegen Jan Tooropstraat en Derkinderenstraat zijn onderdeel van hoofdfietsnetwerk
- De Jan Tooropstraat wordt in de toekomst heringericht als fietsstraat

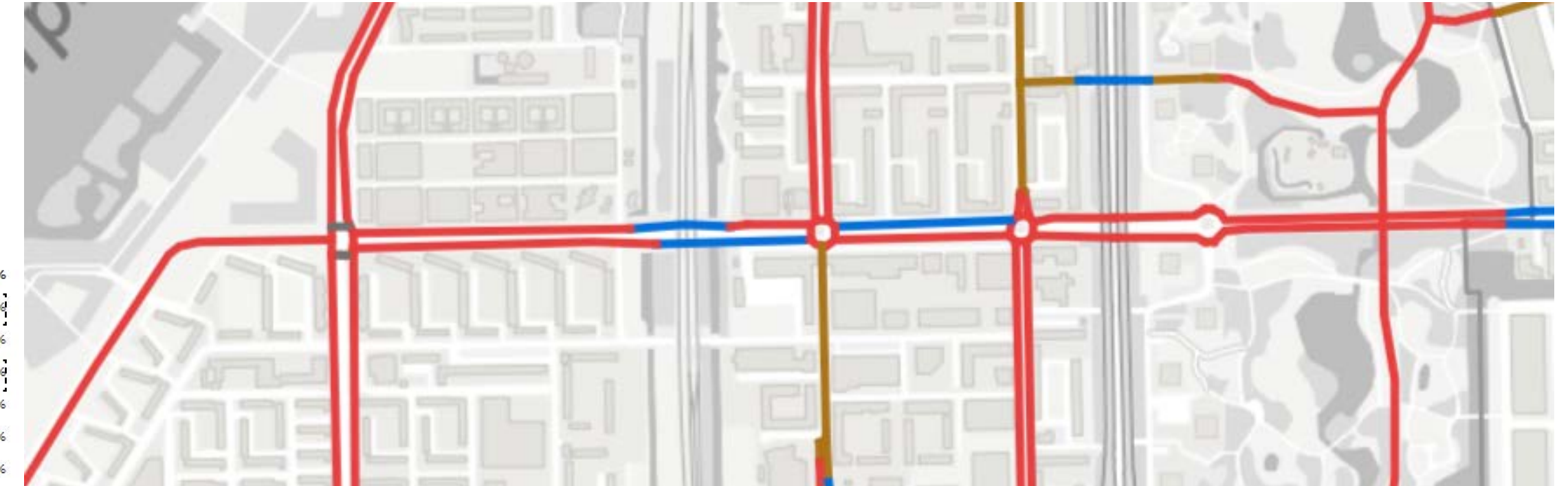
Plus-Hoofdnet	1738.8 km	100%
Plusnet	1405.8 km	80.9 %
Hoofdnet	333.0 km	19.1 %



Themakaart | Plusnet en hoofdnet Fiets

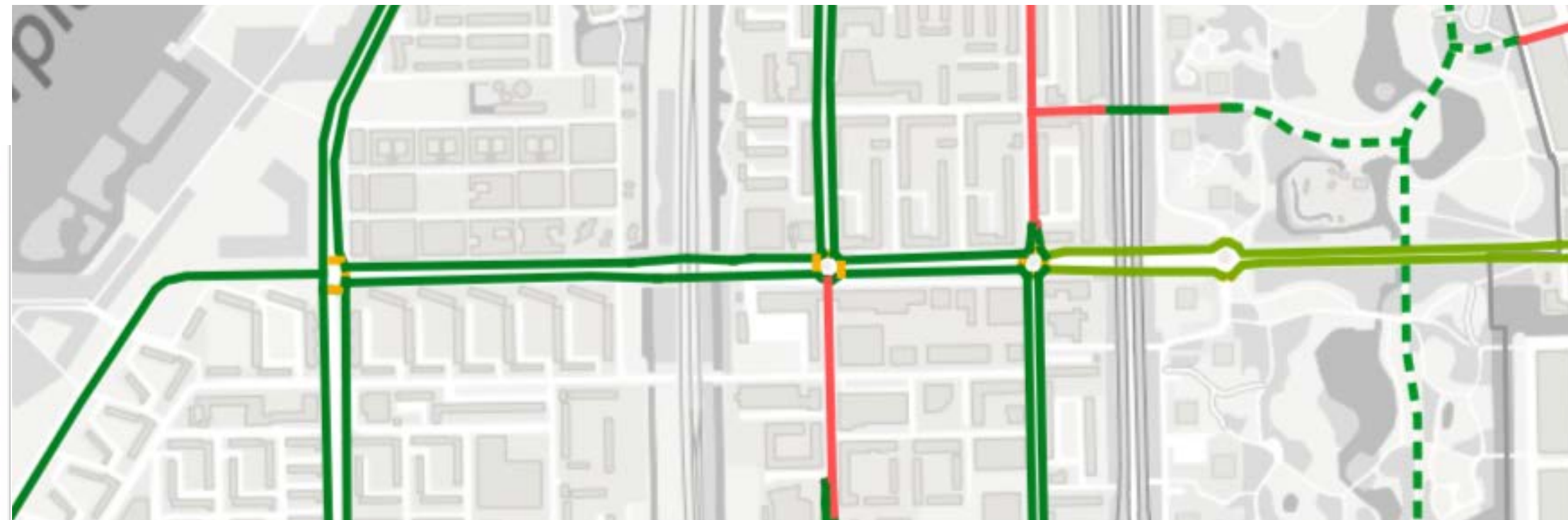
- De toepassing van verschillende verhardingsmaterialen zorgt voor een minder soepele fietsverbinding en onduidelijke routes

Verharding	1291.2 km	100%
Asfalt-Rood	668.4 km	51.8 %
Asfalt-Grijs	306.5 km	23.7 %
Tegels	115.9 km	9.0 %
Klinkers	178.4 km	13.8 %
Overig	20.1 km	1.6 %
Onbekend	2.0 km	0.2 %



Themakaart | Type verharding

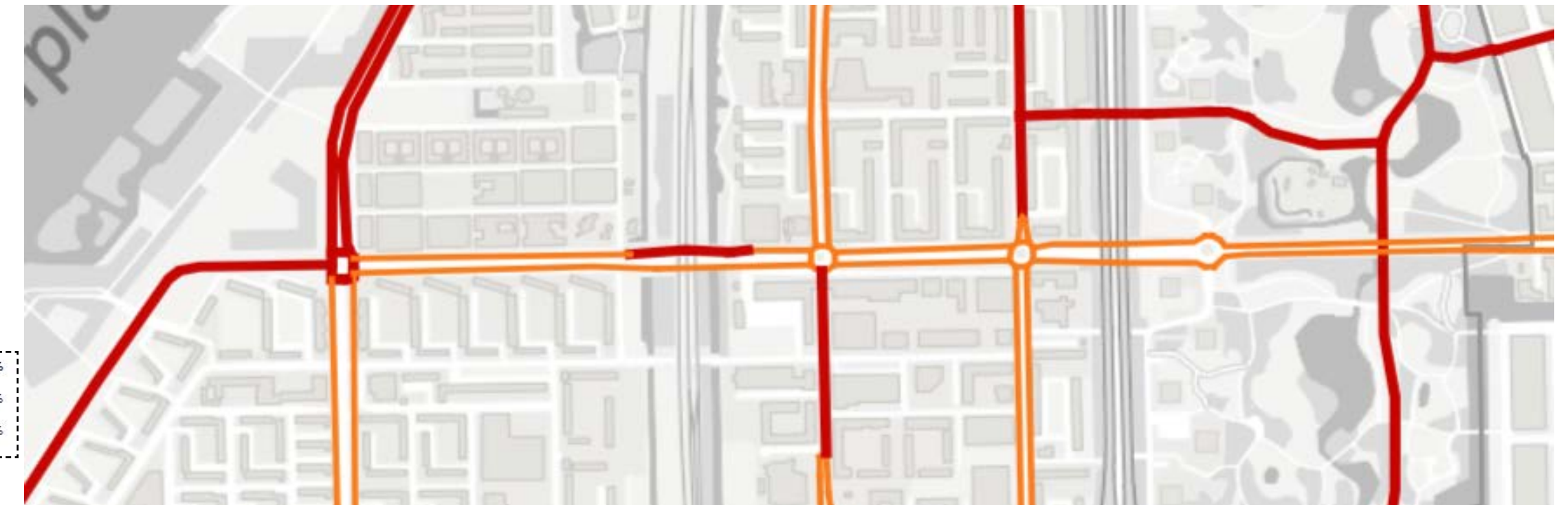
Soort	1291.2 km	100%
Fietspad	290.1 km	22.5 %
Fietspad (snorfiets niet toegestaan)	234.1 km	18.1 %
Fietspad (onverplicht)	16.5 km	1.3 %
Brom-/Fietspad	318.8 km	24.7 %
Fietsstrook	63.5 km	4.9 %
Fietsstraat	12.3 km	1.0 %
Fiets op rijbaan	260.6 km	20.2 %
Shared-space	46.6 km	3.6 %
Fietsoversteek	33.8 km	2.6 %
Verbinding	14.9 km	1.2 %



Themakaart | Soort fietspad

*bron: <https://maps.amsterdam.nl/>

Richtingen	1291.2 km	100%
Twee (lengte dubbel geteld)	912.4 km	70.7 %
Een	378.8 km	29.3 %

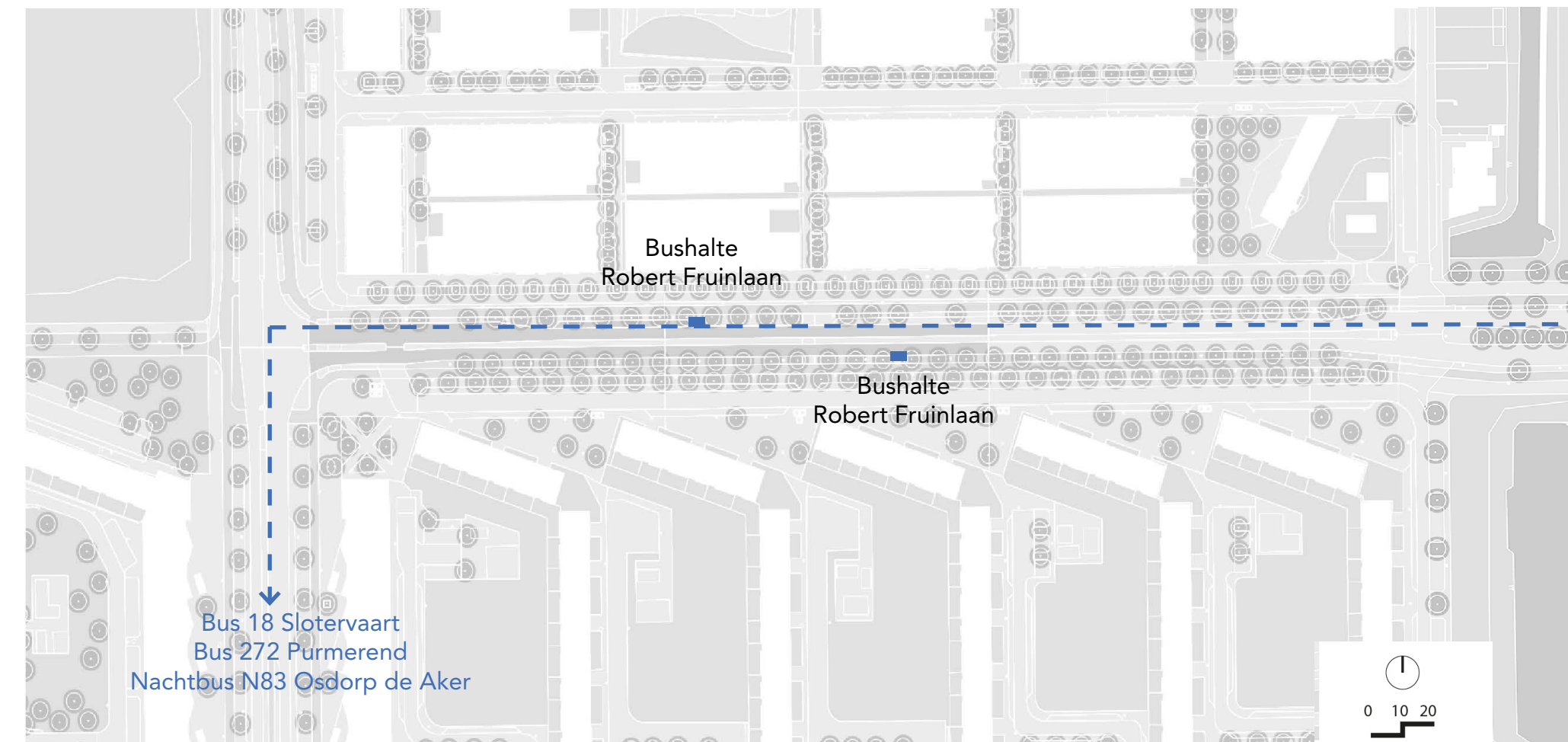


Themakaart | Richtingen fietspad

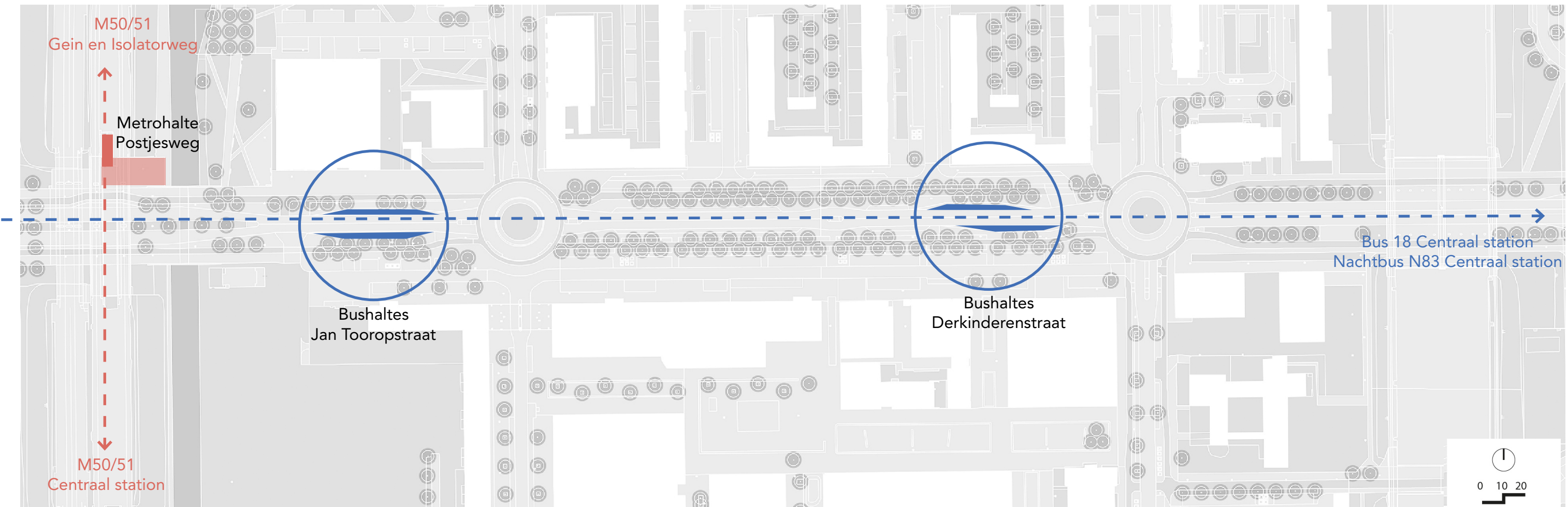
*bron: <https://maps.amsterdam.nl/>

4.4 Openbaar vervoer

- Sommige delen van Nieuw-West zijn niet goed verbonden met de binnenstad door openbaar vervoer, de metro is daarom een belangrijke verbinding in het gebied
- Sociale onveiligheid bij onderdoorgangen bij Metro en A10
- Onlogische routing tussen de ingang van de metro en de bushalte. Een goede kruising ontbreekt hier.
- GVB bus over Postjesweg en Robert Fruinlaan (onduidelijk of de snelheid van de bus ook beperkt wordt door de afwaardering van de straat naar 30 km per uur)

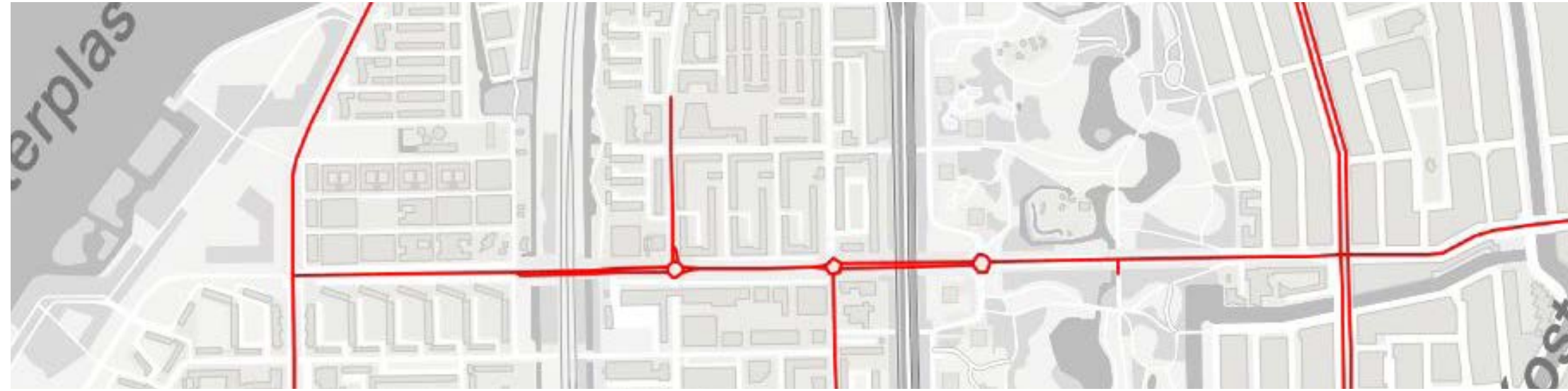


Themakaart | Haltes, stations en aansluitingen



4.5 Autoroutes

- De Postjesweg en de Robert Fruinlaan zijn GEEN onderdeel van het Plus of Hoofdnetwerk Auto
- De Postjesweg en de Robert Fruinlaan zullen afgewaardeerd worden naar een GOW* van 30Km/u. Volgens Maps Amsterdam en GOW30 is een gebiedsontsluitingsweg waar is het een maximumsnelheid van 30 km/u geldt.



Themakaart | Maximum snelheid (huidige situatie)



Themakaart | Maximum snelheid (toekomstige situatie)



Themakaart | Hoofdnet en plusnet auto

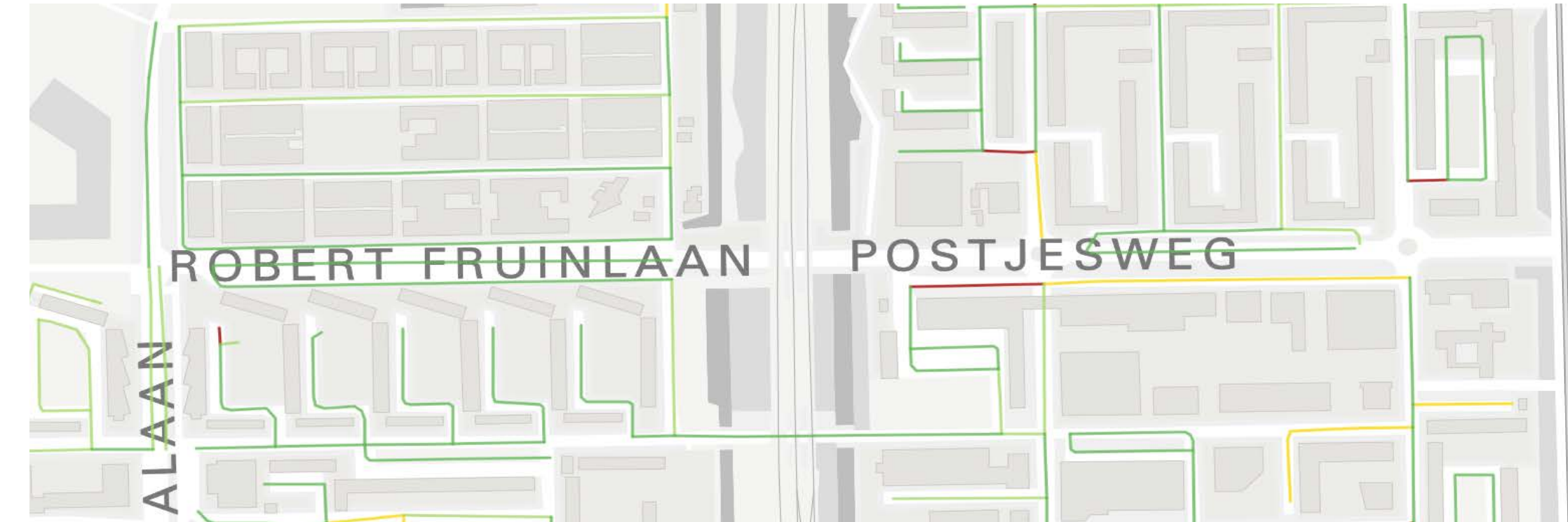
- Huidige maximumsnelheid**
op gebiedsontsluitingswegen
- 30 km/u
 - 50 km/u
- Voorgestelde maximumsnelheid**
op gebiedsontsluitingswegen
- 30 km/u
 - 50 km/u

- ☑ Plusnet auto
- ☑ Plusnet auto buiten gemeentegrens
- ☑ Plusnet corridor auto
- ☑ Plusnet corridor auto buiten gemeentegrens
- ☑ Hoofdnet auto

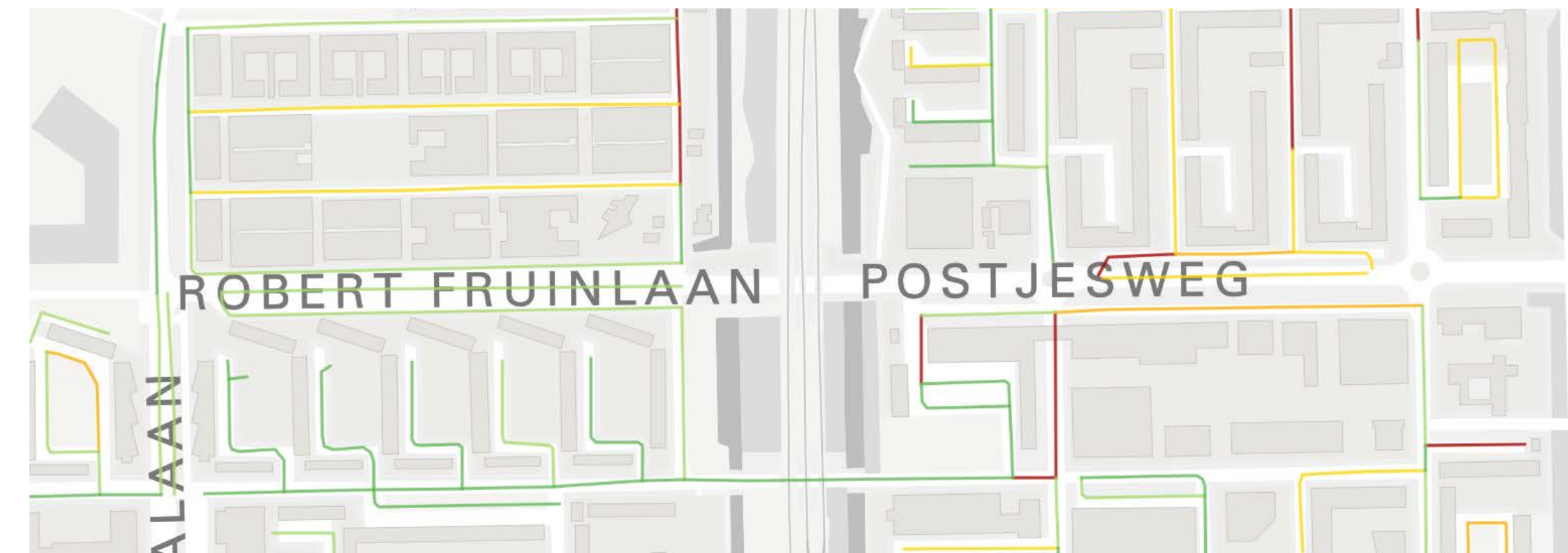
4.6 Parkeerdruk

- De parkeerdruk in de Postjesweg ligt tussen 80-95%
- De parkeerdruk in de Robert Fruinlaan ligt tussen de 60-80%
- Voordat een nieuw straatprofiel voor de Postjesweg en de Robert Fruinlaan ontworpen kan worden is aanvullend onderzoek nodig om onderstaande vragen te kunnen beantwoorden:
 - Worden de auto's relatief kort geparkeerd om winkels en andere voorzieningen te bereiken (Postjesweg) of zijn ze van bewoners en staan ze er langdurig (Robert Fruinlaan)?
 - Wat is de toekomstvisie op parkeerplaatsen in beide straten gebaseerd op het Amsterdamse streven naar een autoluwe omgeving?
 - Kan door een betere verdeling van de parkeerplaatsen tussen de twee straten de parkeerdruk afnemen op de Postjesweg en daardoor meer ruimte gecreeerd worden voor groen?

- ☑ Bruto parkeerdruk aan/uit
- ☑ 95% of meer
- ☑ 90% - 95%
- ☑ 80% - 90%
- ☑ 60% - 80%
- ☑ 0% - 60%
- ☑ Geen capaciteit



Themakaart | Parkeerdruk door de week: middag






Themakaart | Parkeerdruk door de week: avond

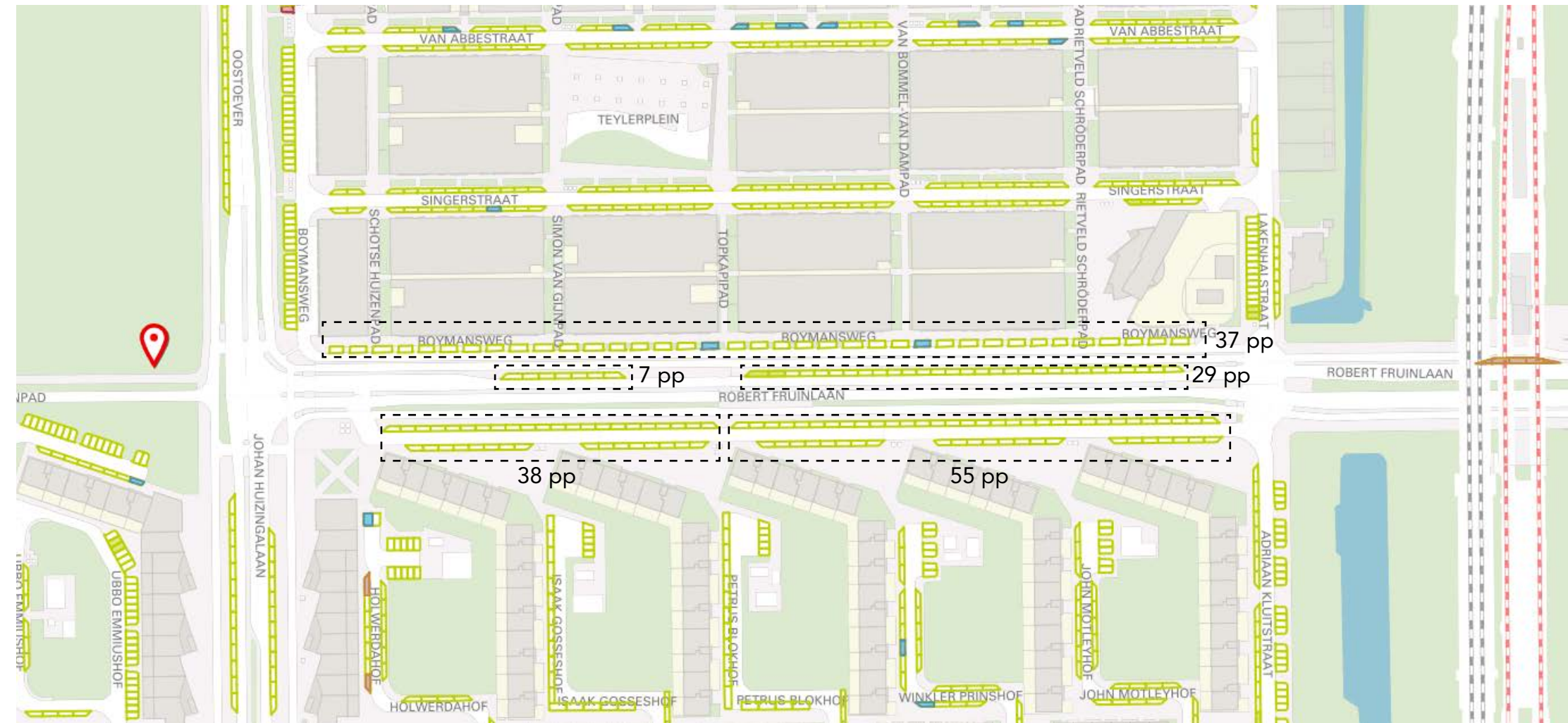
*bron: <https://maps.amsterdam.nl/>

*bron: <https://maps.amsterdam.nl/>

4.6.1 Parkeren







- Er wordt veel ruimte in beslag genomen door parkeren in de Postjesweg en de Robert Fruinlaan en voor laden en lossen in de Postjesweg.

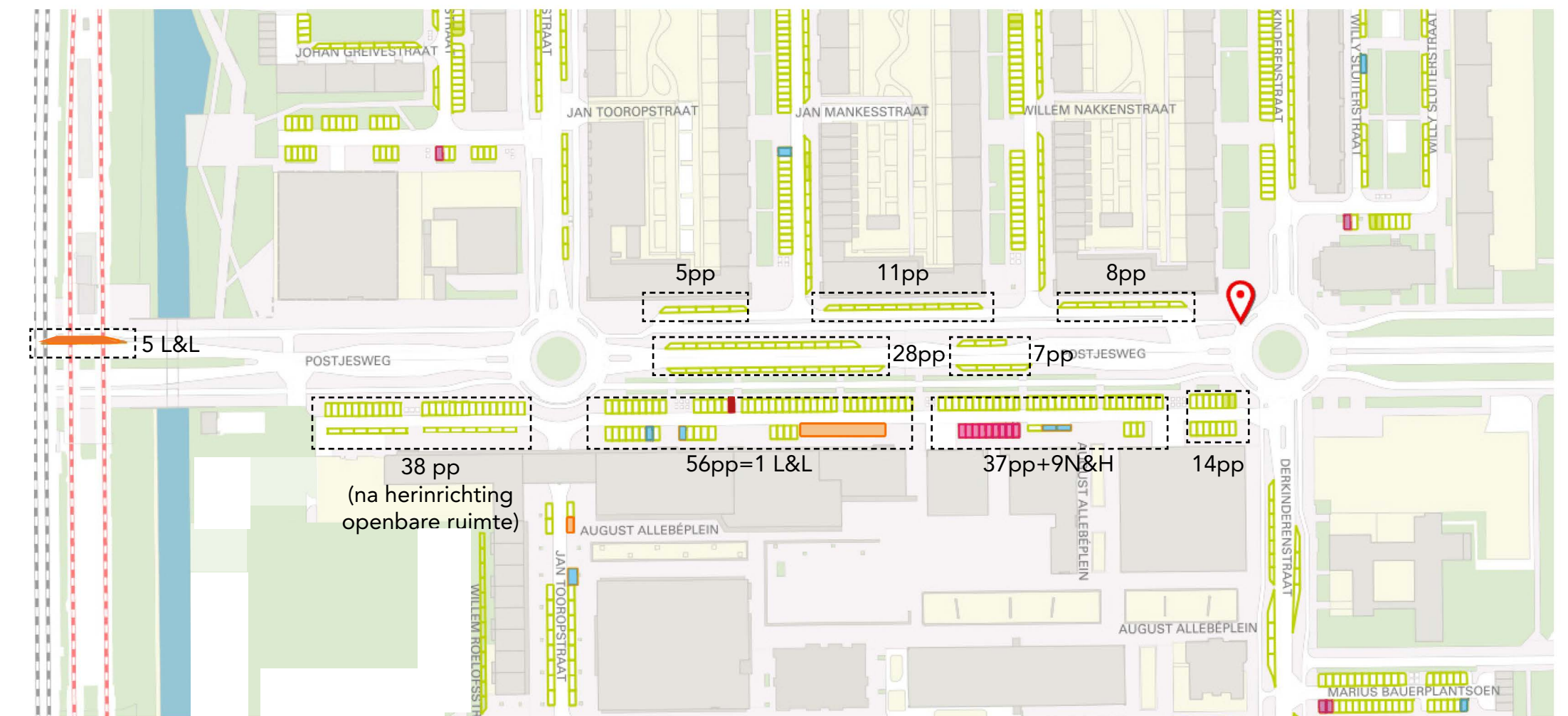
-  Gehandicapte parkeerplaats (2)
-  Opladen elektrische voertuigen (2)
-  Parkeerplek (162)



Themakaart | Parkeerplekken Robert Fruinlaan deel

*bron: <https://maps.amsterdam.nl/>

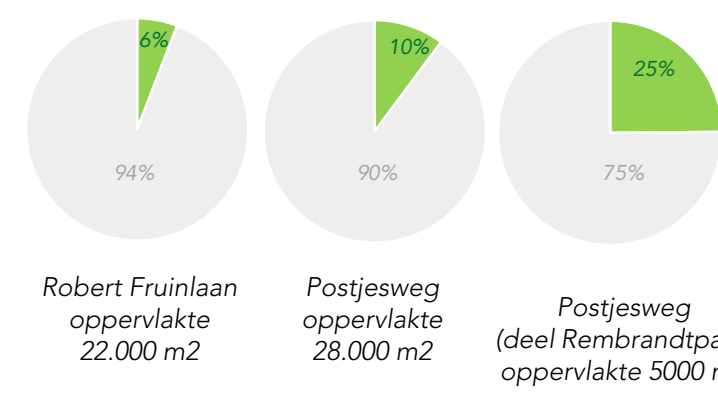
-  Gehandicapte parkeerplaats (4)
-  Laden en lossen (6)
-  Nood en hulpdiensten (9)
-  Deelauto (1)
-  Opladen elektrische voertuigen (2)
-  Parkeerplek (204)
- N&H Parkeerplek voor nood en hulpdiensten
- L&L Laden en lossen
- pp Parkeerplekken



Themakaart | Parkeerplekken Postjesweg deel

*bron: <https://maps.amsterdam.nl/>

4.7 Bestaand groen



Grafieken | verhouding tussen groene en verharde oppervlaktes in verschillende delen van het projectgebied.

Het plangebied bevindt zich tussen twee grote parken - het Sloterpark en het Rembrandtpark - en wordt in het midden doorkruist door het recent voltooide Spoorpark. Het Spoorpark vormt een belangrijk groen gebied in de buurt als ontmoetings- en verblijfsplek, en dient als groene looproute, en draagt met zijn gevarieerde beplanting bij aan de biodiversiteit in de omgeving.

De Robert Fruinlaan heeft meer groene stroken en biedt daardoor een groener en aantrekkelijker straatbeeld dan de verharde Postjesweg. De Postjesweg is versnipperd door de verkeersdrukte, parkeerdruk en allerlei logistieke functies en heeft daarom weinig ruimte voor groenvoorzieningen. Dit versterkt de stenige uitstraling en beperkt de mogelijkheden om de openbare ruimte leefbaarder te maken voor bewoners en bezoekers.

In beide straten liggen er veel kansen om de vergroening en de kwaliteit van de openbare ruimte te versterken. Door het maaiveld opnieuw in te richten en waar mogelijk grijs door groen te vervangen wordt deze ruimtelijke kwaliteit verhoogd voor bezoekers, ondernemers en (nieuwe) bewoners maar ook voor biodiversiteit.



Gevelgroen en groene vakken in de Robert Fruinlaan



Groen pleintje op de hoek met de Johan Huizingalaan



Spoorpark



Rotonde Derkinderenstraat

- Boom
- Onlangs geplante boom
- Laag groen
- Heesters
- Gevelgroen
- ▨ Plantsoen
- ▨ Kleinschalig pleintje
- Mosgroei (kans voor schaduwtolerante beplanting onder tunnel)
- Park



Themakaart | Bestaande groene elementen



4.7.1 Bestaande bomen



Themakaart | Hoofdboomstructuur

De Postjesweg en de Robert Fruinlaan vormen een ontbrekende schakel in de hoofdgroenstructuur. De bomen in dit gebied zijn voornamelijk lindes. De conditie van deze bomen varieert afhankelijk van hun specifieke locatie en de omgevingsomstandigheden. Een aantal bomen lijdt onder de onvoldoende boven- en ondergrondse groei omstandigheden en dat is zichtbaar; ze groeien in de verharding en er is niet genoeg wortelgroeiruimte. Een Boom Effect Analyse (BEA) is gedaan in 2020 op een deel dichtbij de ventweg tussen de twee rotondes.

Op basis van de BEA kan worden geconcludeerd dat de huidige groeiplaatsomstandigheden van de bomen (rode rechthoek in de map) zowel kwantitatief (doorwortelbare ruimte) als kwalitatief (voeding) onvoldoende zijn. De bomen staan in te kleine boomspiegels en omringd door verharding. Naast een gebrek aan voeding hebben de bomen, ten gevolge van de (te) hoge bodemverdichting een gebrek aan diffusie van zuurstof. De bodem onder de verharding is onvoldoende geschikt voor de ontwikkeling en instandhouding van een gezond wortelpakket.

Er zijn ook bomen die er gezond uitzien dankzij hun locatie in het groen en daardoor betere groeiomstandigheden hebben. Bij Postjesweg 175 staan al bomen die recent zijn geplant. Daarnaast zullen er nieuwe bomen worden geplant bij de ventweg aan de andere kant van de OBA. Voor deze nieuwe aanplant wordt gezorgd voor een goede ondergrondse groeiruimte. In de volgende fasen zal een BEA nodig zijn om de kwaliteit en de toekomstbestendigheid van de bomen te bestuderen, steeds per te realiseren deelproject.



Tilia in goede conditie in groenvakken begin Postjesweg, naast de A10



Recent aangeplante bomen in groenvak bij Postjesweg 175



Contrast Tilia uiterst links in goede conditie en rechts in verharding in slechte conditie



Tilia in slechte conditie in de Postjesweg

--- Nog te onderzoeken bomen door middel van een BEA

De toekomstverwachting van deze bomen varieert van onvoldoende tot slecht (bron: BEA 75 bomen Postjesweg in Amsterdam)

Prunus serrulata 'Amanogawa' (Japanse sierkers)

Tilia spp (Linde)

Betula pendula 'Fastigiata' (Zuilberk)

Gleditsia triacanthos (Valse Christusdoorn)

Salix alba (Schietswilg)

Quercus palustris (Moereseik)

Populus spp (Populier)

Ulmus 'Lobel' (Iep cv)



Themakaart | Bomensoorten en toekomstverwachting



4.8 Klimaatadaptatie | Regenwateroverlast

Regenwateroverlast

Op sommige locaties is er een aanzienlijk risico op wateroverlast bij extreme neerslag.

Momenteel bestaat het risico dat het waterniveau bij zware regenbuien kan oplopen tot 30 cm (na een bui van 120 mm in 2 uur) waardoor wegen onbegaanbaar worden.

Voor doorgaand verkeer en hulpdiensten mag dit echter niet hoger zijn dan 20 cm, waarbij voor personenauto's een waterdiepte van maximaal 10 cm over de volledige breedte geldt, en niet

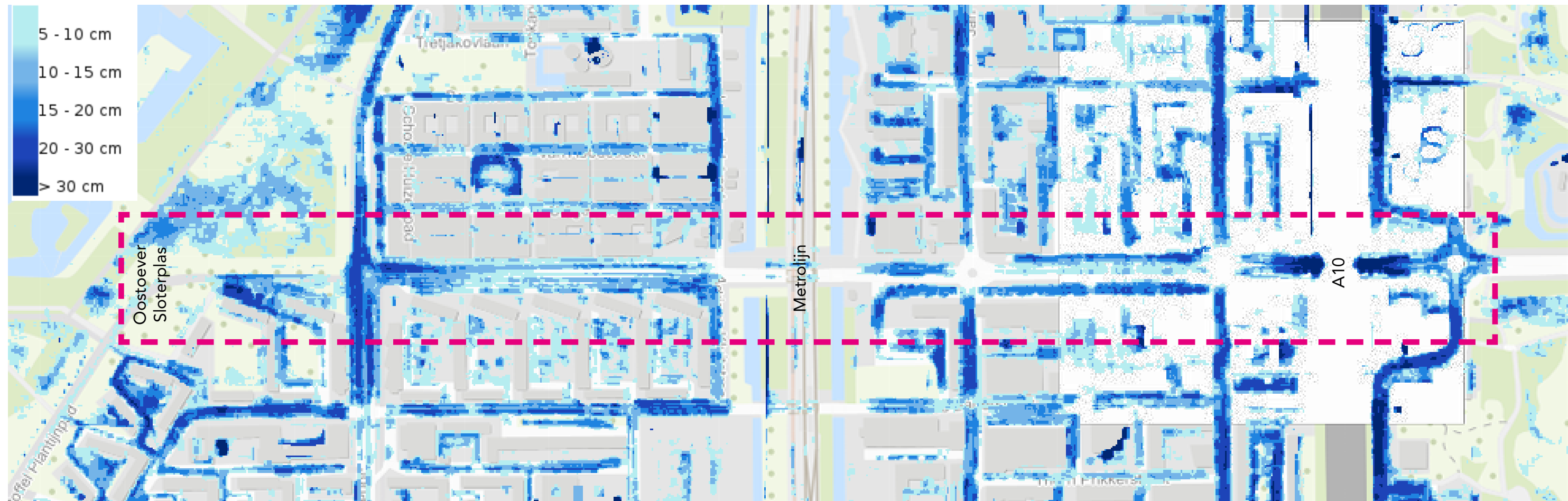
meer dan 25 cm op specifieke locaties voor noodverkeer.

De kaart toont dat de meeste probleemgebieden door regenwateroverlast zich bevinden aan het einde van de straten richting de Sloterplas en dus ook Robert Fruinlaan, de metrolijn, en de A10, waar de straat licht afloopt door de onderdoorgangen.

Deze hoogteverschillen dragen bij aan waterophoping.

Ook op de Postjesweg zorgt het gebrek aan groen en onvoldoende mogelijkheden voor waterinfiltratie en dus voor een aanzienlijke ophoping van regenwater, waardoor straten tijdelijk blank kunnen komen te staan.

Dit leidt tot extra overlast en mogelijke schade.



Regenwateroverlast | waterdieptekaart bij hevige bui 70mm/2uur

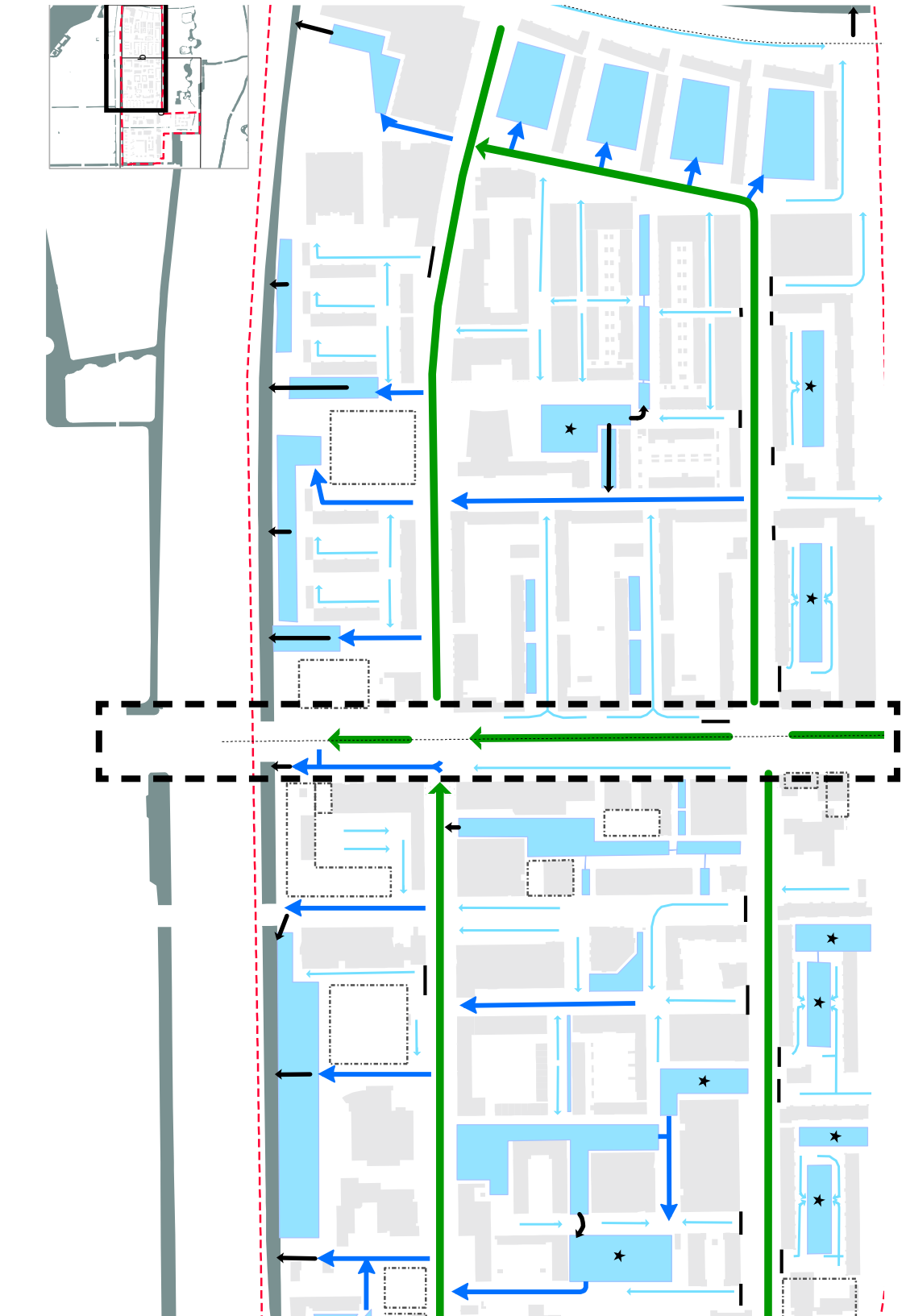
4.8.1 Rainproofkaart | Raamwerk Ringzone West

In het Raamwerk Ringzone West zijn rainproof kaarten met oplossingsrichtingen gemaakt.

Regenbestendige gebiedsontwikkeling vereist maatwerk.

Deze kaarten bieden inzicht in maatregelen voor de openbare ruimte op buurtniveau en geven een overzicht van globale strategieën om overtollig regenwater na een piekbui te verwerken.

Deze principes vormen het startpunt voor de aanpak van regenwateroverlast in de Nota van Uitgangspunten en het Schetsontwerp, PBI fase 2.



Themakaart | Rainproof kaart met oplossingsrichtingen

Legenda kaart:

Mogelijke maatregelen te vinden op www.rainproof.nl/toolbox/maatregelen

- waterspreidende buurtstraten (water bergen tussen stoepen, extra vergroenen, infiltreren indien mogelijk, drempels)
- waterafvoerende straten (geen obstructies, water tussen stoepen, in open gaten en groenzones onder afschot afvoeren)
- waterbergende straten (bergen in groen, onder parkeervlakken, in stoepen en tussen stoepen (niet op rijweg bij hoofdwegen))
- waterbergend kansgebied (vergroenen, verdiepte maaiveld locaties)
- watertegenhoudende drempel
- uitloop / overloop
- verzamel afvoerpunt buurt
- (meer) infiltratie wenselijk in zomer
- grens buurt
- grens hydrologische wijk
- gebouwen
- water

*bron: www.klimaat-effectatlas.nl

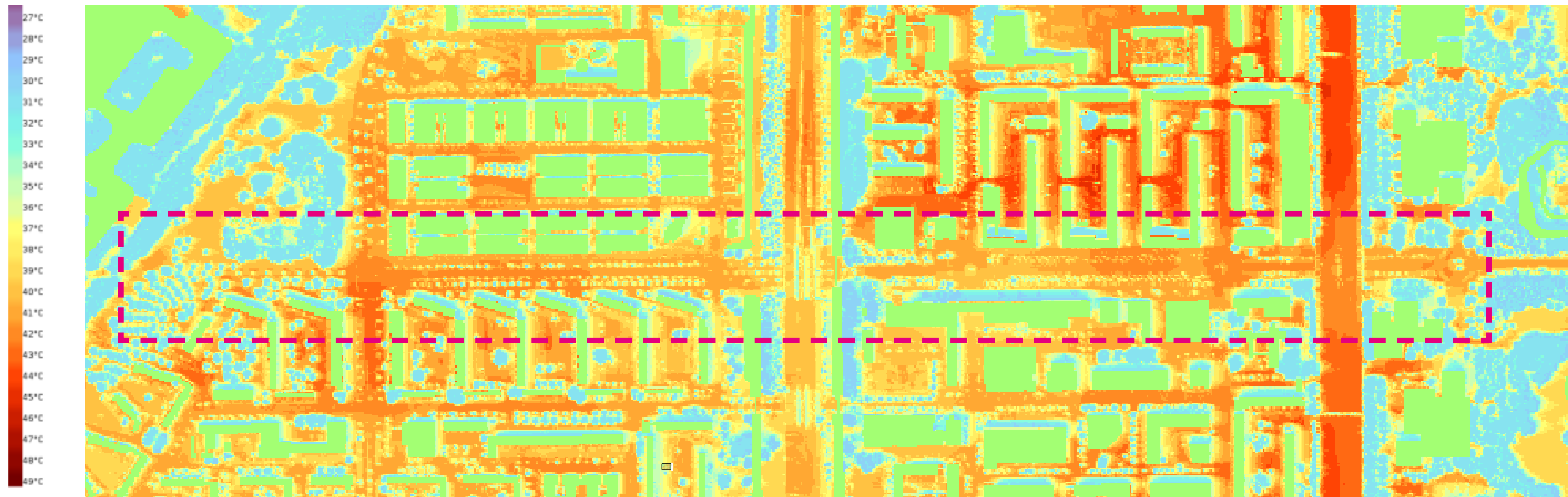
4.8.2 Klimaatadaptatie | Hittestress en droogte

Hittestress

Op de kaart is duidelijk te zien dat de gevoelstemperatuur op een warme dag in de Postjesweg gemiddeld hoger dan 40 graden is. Dat heeft een grote, negatieve impact op de verblijfskwaliteit van deze straat.

Droogte

Te lage grondwaterstanden kunnen een probleem zijn voor onder andere groen (bomen, parken), bodemdaling en gevoelige funderingen. De laagste grondwaterstand is in het gebied rond -1m onder het maaiveld, dus het risico in het projectgebied is minimaal.



Hittestress | Hittekaart gevoelstemperatuur

*bron: www.klimaat-effectatlas.nl

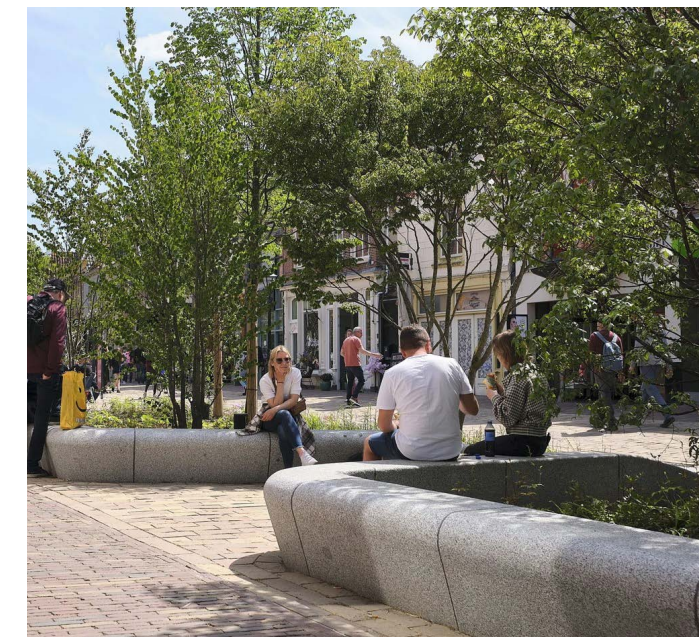
4.8.3 Aandachtspunten voor een klimaatbestendige straat

In schetsontwerpfase kan een Quickscan klimaatadaptatie waardevolle inzichten bieden in de kwetsbaarheden van het gebied en richting geven aan ontwerpkeuzes.

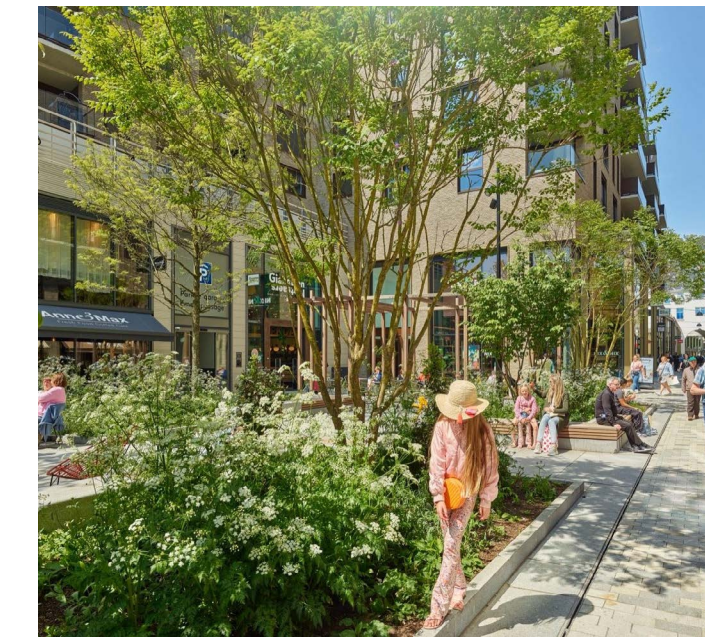
Het aanpassen van het straatprofiel biedt een kans om de weerstand van de omgeving tegen klimaatverandering, zoals hittestress en hevige regenval te verbeteren.

Het ontwerp zal maatregelen moeten bevatten die de waterinfiltratie bevorderen, zoals het toevoegen van groen, het aanleggen van waterdoorlatende bestrating of het creëren van bufferzones voor overtollig regenwater en wadi's. Het creëren van lokale koelteplekken waar men kan verblijven is een belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp. Dit kan worden bereikt door verharde oppervlakken te vervangen door natuurlijke begroeiing.

Het planten van extra bomen biedt niet alleen schaduw maar helpt ook om de temperatuur te verlagen en regenwater op te nemen, wat bijdraagt aan het voorkomen van overstromingen. Daarnaast zorgt het aanleggen van schaduwrijke routes voor wegname van verkoeling en voor een aangename leefomgeving, vooral tijdens warme periodes.



De Laan, Alkmaar
Hoge beplanting rondom verblijfsplekken zorgt voor verkoeling en daarom aangename plekken tijdens de warmste dagen



Stadscentrum Tilburg
Beplantingsvakken geven de mogelijkheid om regenwater op te vangen en tijdelijk op te bergen



Infiltratieblokken Nieuwezijds Voorburgwal
Deze oplossing heeft een grotere opslagcapaciteit en neemt geen ruimte bovengronds

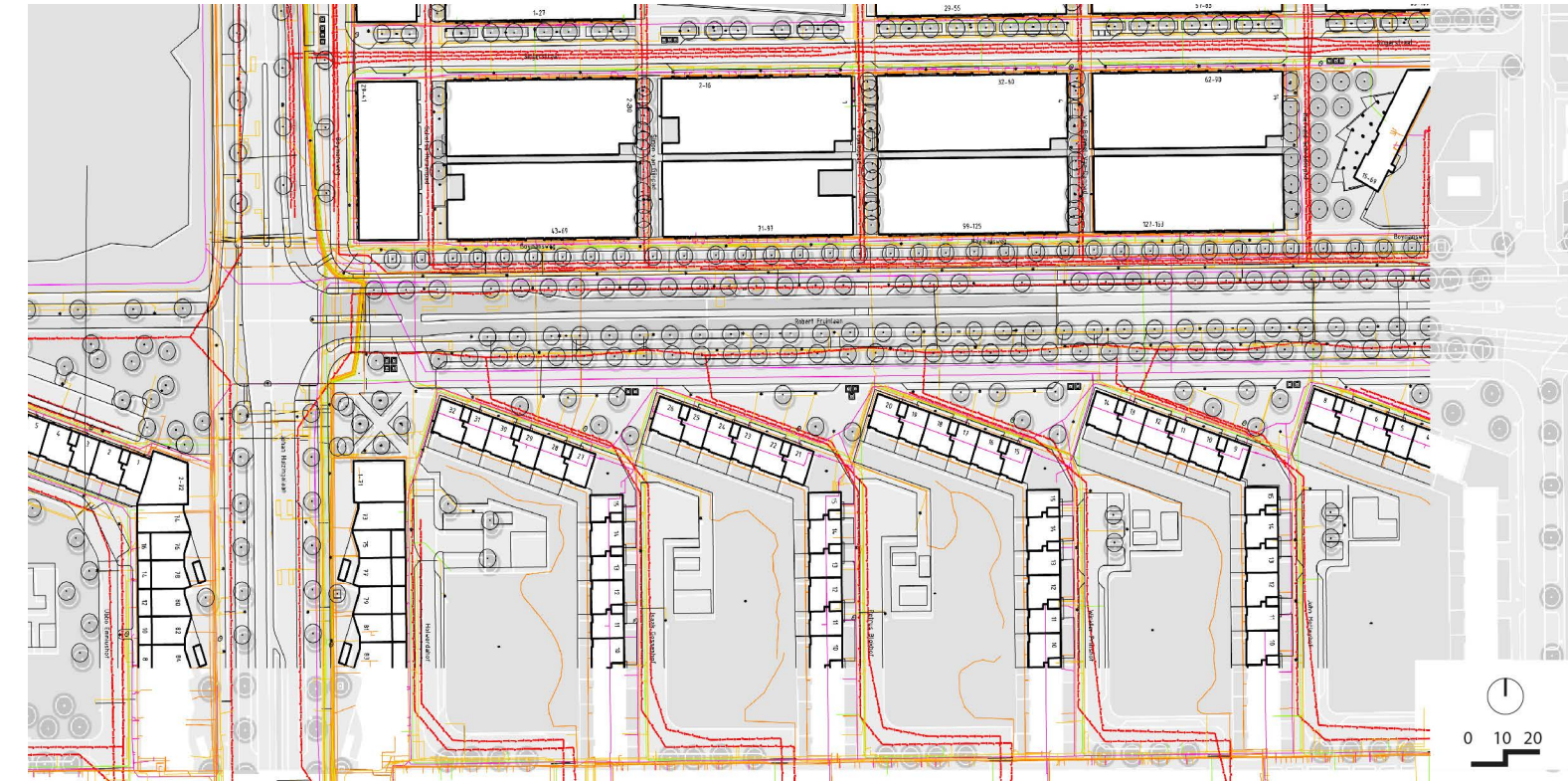


Wadi, Prinses Irenestraat Amsterdam
Wadi's zijn een goede en tegelijkertijd ecologische oplossing om overlast in het rioolsysteem te vermijden tijdens een hoosbui

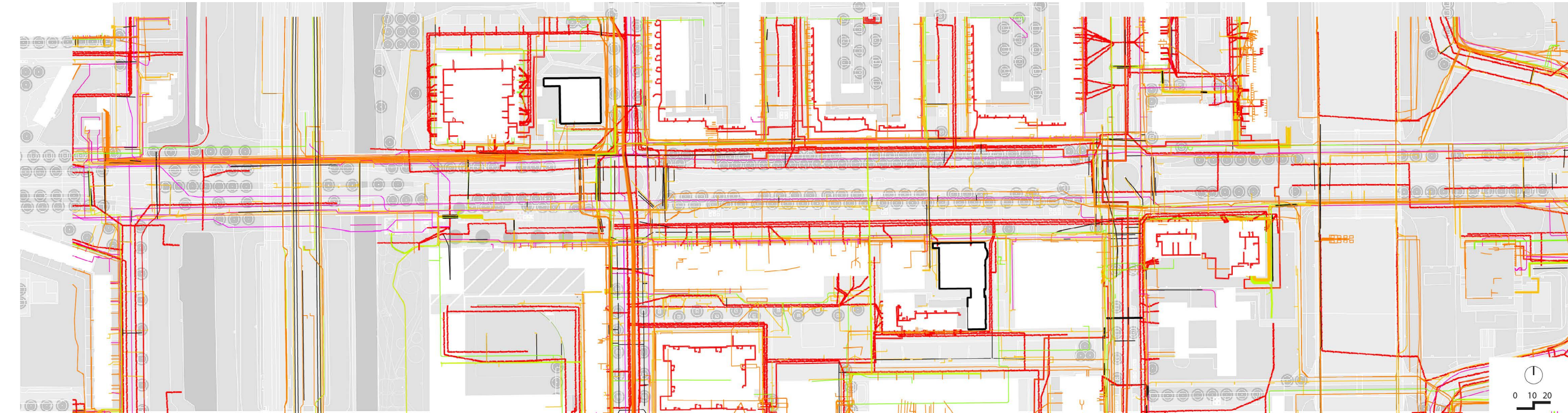
4.9 Kabels en leidingen

- De kabels en leidingen liggen vooral onder de trottoirs waardoor het midden van de straat vrij is.
- Het vrijhouden van het midden van de straat van kabels en leidingen biedt een kans voor vergroening.
- Voorziena aanleg van de rioolpersleiding in 2026:
Nieuw West maakt gebruik van twee rioolzuiveringsinstallaties: Westpoort en Amsterdam West. Door de twee verwerkingsgebieden te verbinden worden installaties efficiënter ingezet. De aan te leggen rioolpersleiding 800 mm verbindt het Rioolgemaal Postjesweg met het Boostergemaal Rembrandtpark.
- In 2025 zal men een studie maken van het tracé van de leiding, hoe de verbinding te realiseren (open ontgraving of boren) en tegen welke kosten. Echter is de uitvoering in 2026 onder voorbehoud van goedkeuring van het Waterschap.

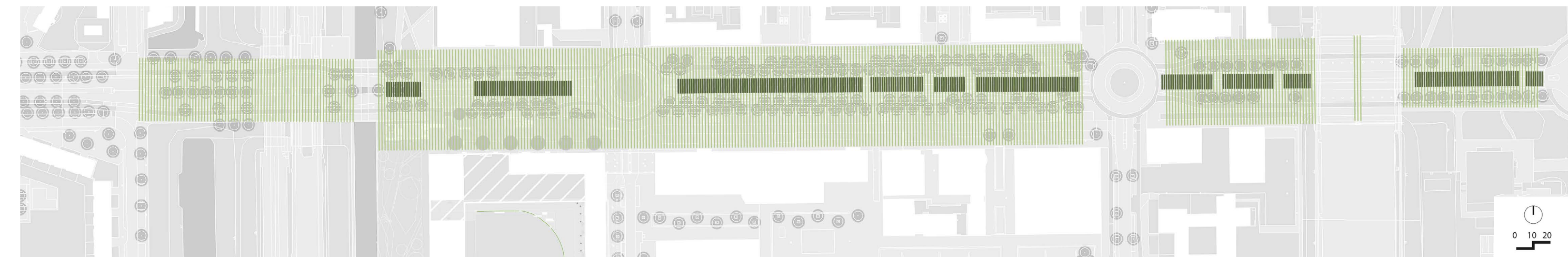
- Zone vrij van kabels en leidingen, extra bomen mogelijk
- Veel kabels en leidingen aanwezig, lage beplanting mogelijk



Themakaart | Kabels en leidingen



Themakaart | Kansen voor vergroening



4.10 Samenvatting analysekaart

Openbare ruimte:

- Smalle trottoirs en versnipperd in kleinere stukken
- Oversteken niet altijd op de beste locatie in relatie tot de belangrijkste looproutes
- Te veel ruimte voor snelverkeer in het Postjesweg deel: het wegprofiel bestaat nu uit 3 rijbanen voor auto's, 5 parkeerstroken, 6 (smalle) trottoirs en 2 smalle eenrichting fietspaden

- Er is veel ruimte voor parkeren, laden en lossen
- Mix van materialen op het fietspad
- Slechte doorstroming van langzaam verkeer

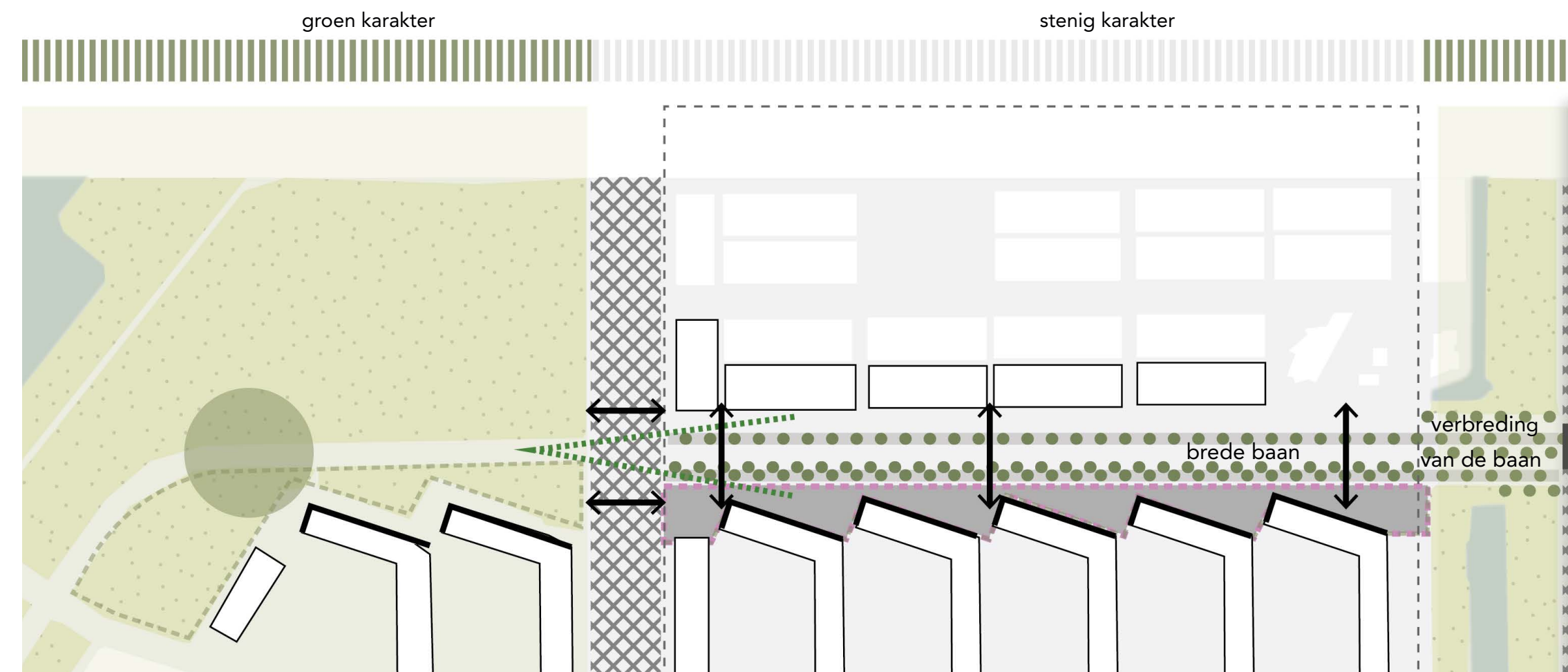
Groen:

- Te weinig groen op de straat/ te veel verharding
- Beperkte (groei)ruimte voor bomen
- Wateroverlast bij zware regenbuien
- Grote kans op hittestress

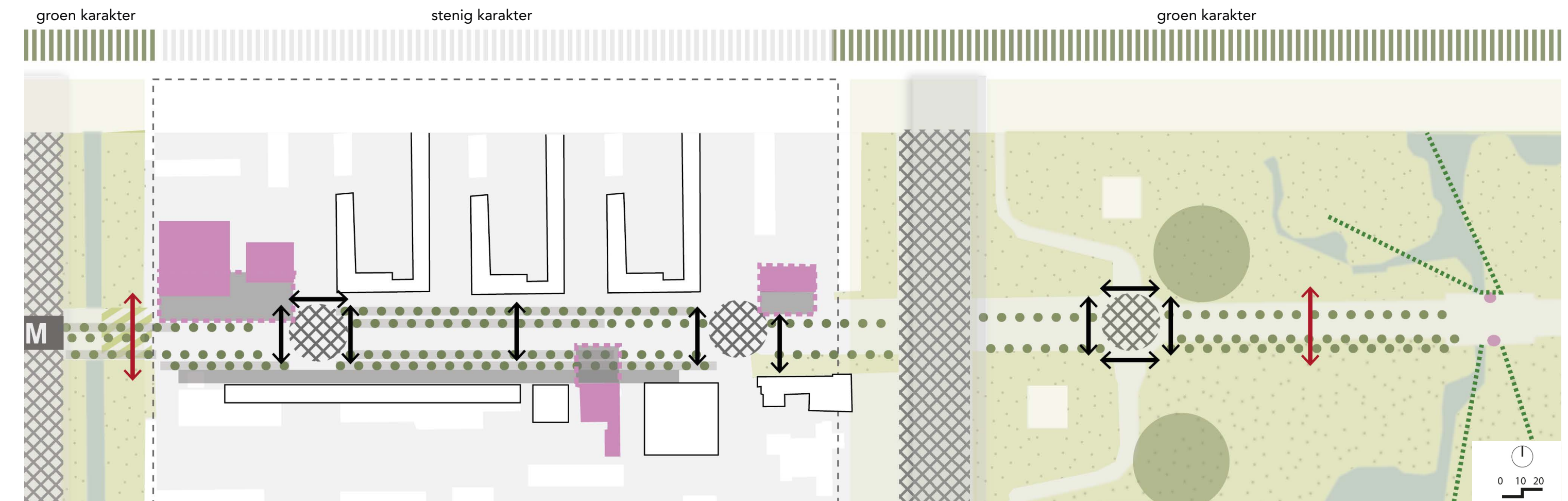
Sociaal:

- Onveiligheid bij en onder passages bij de Metro en de A10
- Te weinig verblijfsplekken
- Onveilige oversteken
- Vaak onduidelijke routing
- Infrastructuur netwerk (A10/Metro) zorgt voor barrières en een gevoel van scheiding tussen de verschillende delen van de Postjesweg en de Robert Fruinlaan
- Postjesweg is ongezellig en niet leefbaar
- Kleinere pleinen in de Robert Fruinlaan zijn geen aantrekkelijke ontmoetings- en verblijfsplekken

- Belangrijke zichtlijnen (vanuit de straat naar het park en vice-versa)
- Bestaande en te behouden oversteekpunten
- Gebrek aan een oversteek
- Garrière
- Bomen in verharding (krappe groeiplaats)
- Overmaat aan verharding
- Ritmische verspringing tussen gevel en openbare ruimte
- Potentiële groene verblijfsplekken
- Belangrijkste maatschappelijke voorzieningen
- Entree naar het park
- Onderbreking tussen Spoorpark Noord en Zuid



Samevatting kaartanalyse

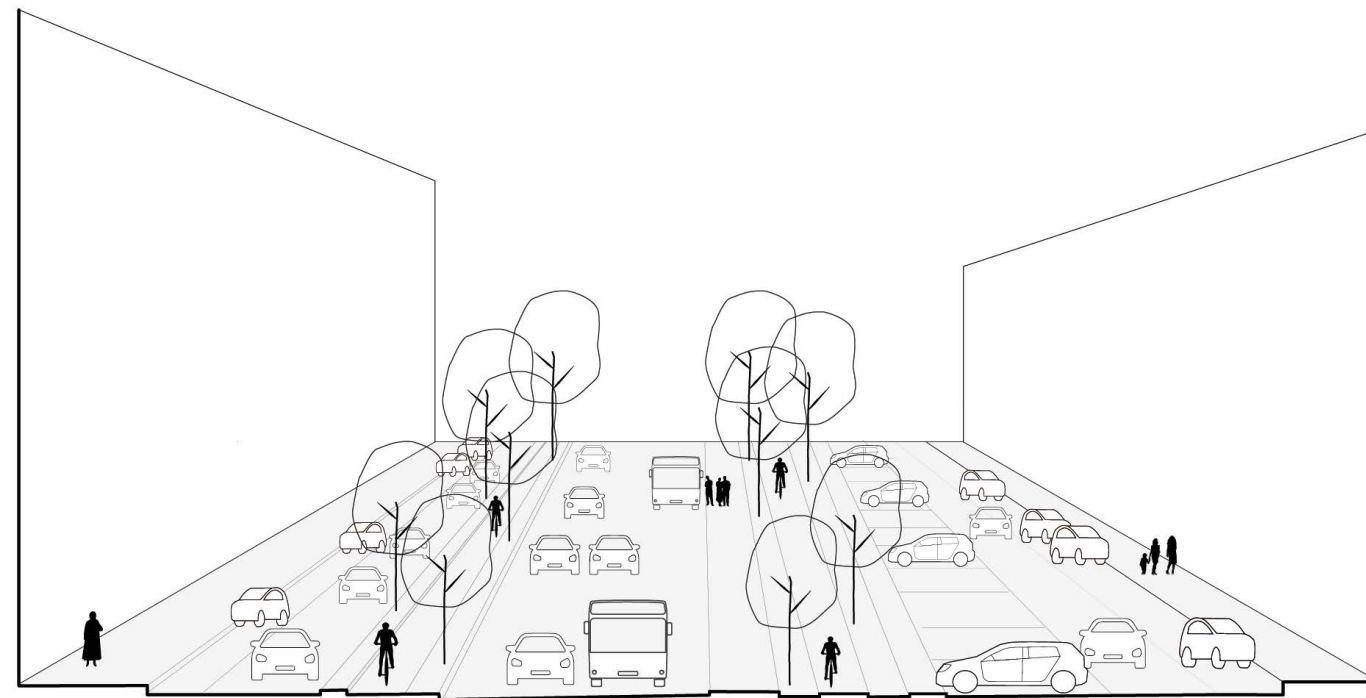


05 Ambitie en kansen kaart

5.1 Doelen en ambities

Doelen en ambities bij het herontwerpen van het straatprofiel:

- Verbeteren van routes voor wandelaars, fietsers, joggers en sporters
- Verhogen van de verblijfskwaliteit langs Postjesweg en Robert Fruinlaan
- Verminderen van de barrièrewerking van autoverkeer
- Verbeteren van oversteekmogelijkheden naar belangrijke punten
- Creëren van meer verblijfs- en ontmoetingsplekken
- Versterken van de groenstructuur en vergroenen van het straatbeeld
- Klimaatadaptieve inrichting van de straat
- Postjesweg en Robert Fruinlaan als nieuwe ecologische verbinding tussen Sloterpark en Rembrandtpark



VANAF EEN AUTO DOMINANTE STRAAT...



...NAAR EEN GROENE RUIMTE MET HELDERE ROUTES VOOR WANDELAARS, FIETSERS EN OVERIG VERKEER

5.2 Mogelijke scenario's voor vergoening in het bestaande profiel

Het doel van dit analyseboek is om de basis te leggen voor de vervolgstudies naar een nieuw en groener straatprofiel voor de Postjesweg en de Robert Fruinlaan.

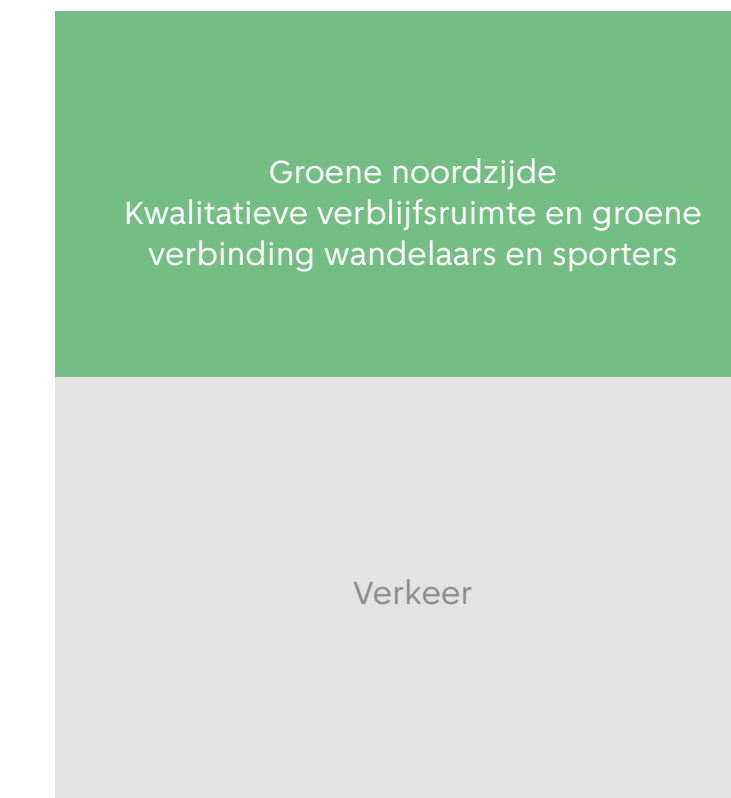
In een op te stellen Nota van Uitgangspunten en te maken Schetsontwerp zullen verschillende opties voor het straatprofiel onderzocht en getest, in lijn met de uitgangspunten, aandachtspunten en conclusies die in dit boek naar voren komen. Hieronder laten we drie mogelijke indelingen zien voor een bredere groenstrook/groenstroken in het straatprofiel.

Waar liggen in het huidige, complexe straatprofiel meer kansen voor vergroening? Waar is meer groen haalbaar? Biedt de afwezigheid van kabels en leidingen (K&L) in het midden van de weg een kans voor een groene, voetgangervriendelijke middenberm? Of is een breder trottoir met robuuste en groene plantvakken een geschiktere oplossing?

Schematische principes die in de volgende fasen worden getest op het bestaande profiel



Model 1 | Groene middenberm



Model 2 | Brede groene strook aan één zijde



Model 3 | Twee groene zijden

5.3 Referentiebeelden sfeer groene straten



Sankt KjeldsSquare and Bryggervangen, Copenhagen



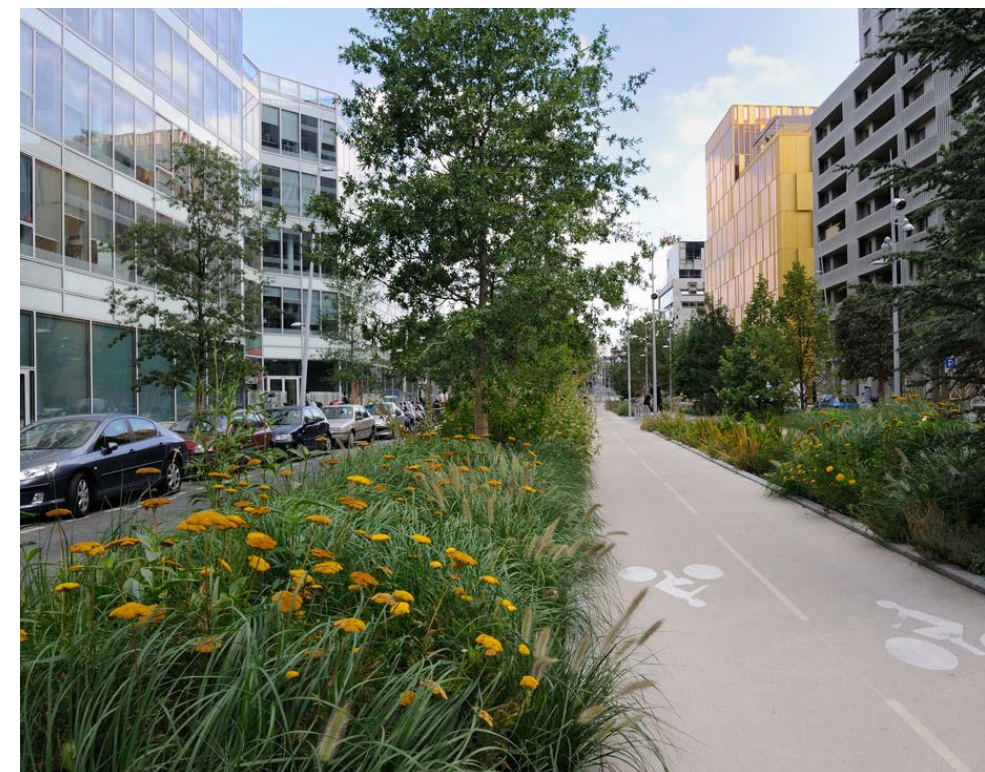
Croeselaan, Utrecht (58 m breed)



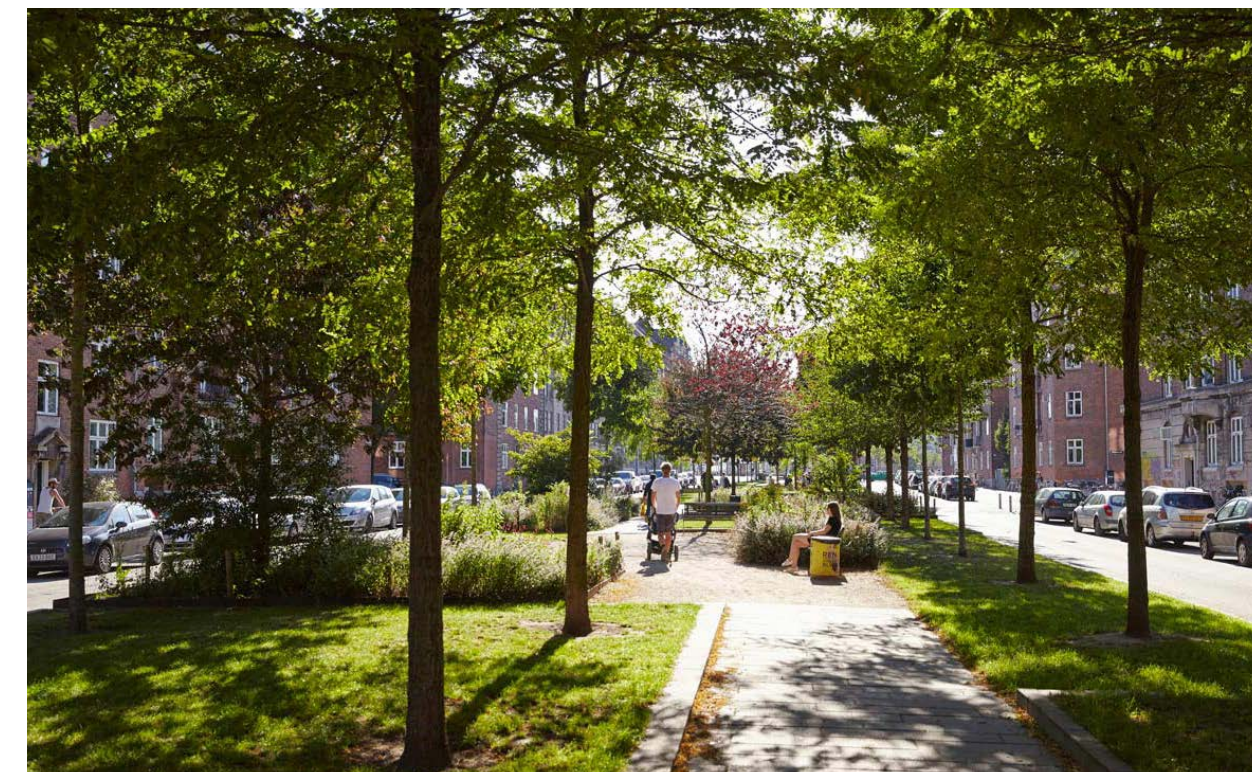
Croeselaan, Utrecht



Grey to green project, Sheffield



Boulogne Cours Seguin, Parijs



Sønder boulevard, Copenhagen



5.4 Kansen en uitgangspunten

Openbare ruimte:

- Testen en bestuderen van de mogelijkheden voor de herprofilering van de straat, om extra ruimte voor voetgangers en groen te creëren
- Aandacht voor de aansluiting tussen het nieuwe profiel en het profiel van de Postjesweg ter hoogte van het Rembrandtpark
- Verkeersonderzoek naar de impact van een groene berm op het verkeer, de verkeersindeling en de aansluiting op bestaande straten (bijv. bestaande rotondes en ventwegen)
- Onderzoek naar de mogelijkheden om het aantal parkeerplaatsen te verminderen en/of een van de ventwegen op middellange en lange termijn te verwijderen
- Toevoegen van een oversteek tussen het Spoorpark Noord en het Spoorpark Midden voor een betere bereikbaarheid en verbinding tussen de parken, maar ook voor de overstaproute van de metro naar de bushalte
- Eenheid in de materialisatie van de straat (conform Puccini)

Groen:

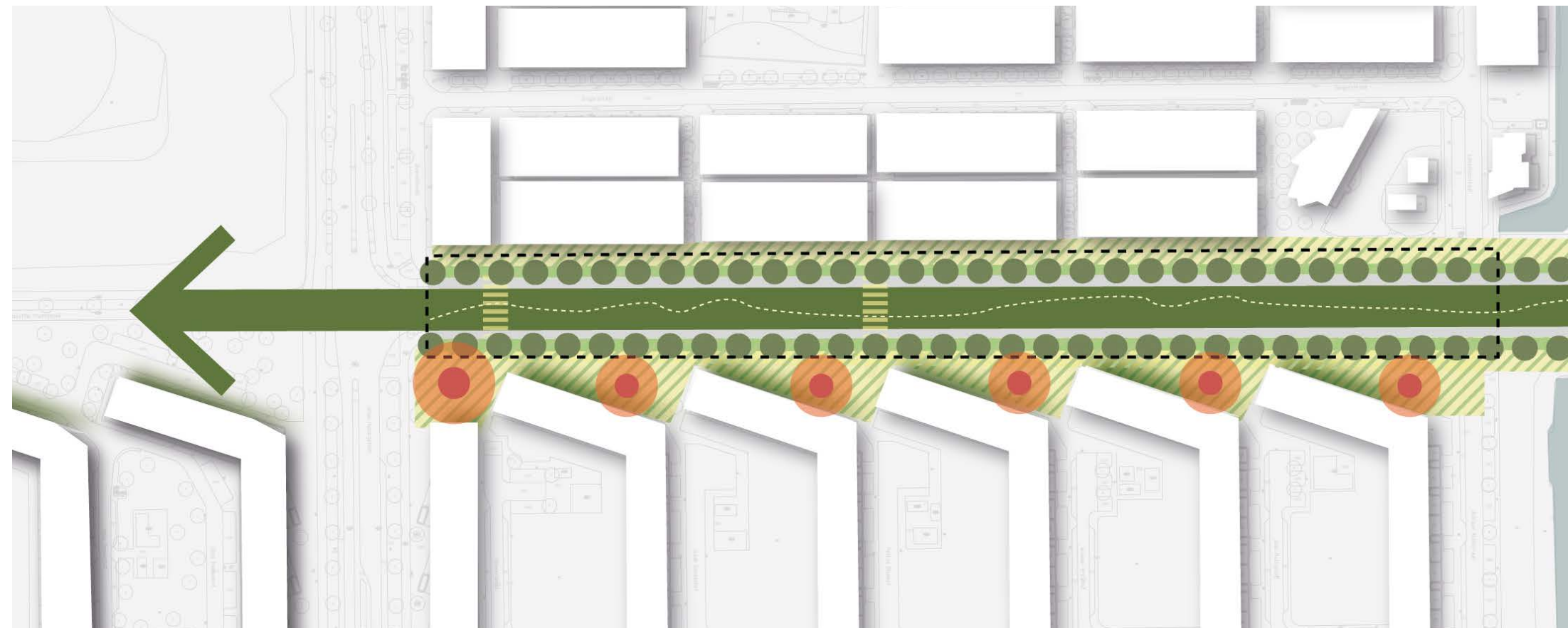
- Studie naar de mogelijkheden om extra groenvakken in de straat toe te voegen
- Extra groenvakken voor infiltratie en een groenere sfeer in de straat
- Bomen in slechte conditie voldoende groeiruimte geven en wanneer nodig vervangen
- Toevoegen van bomen in het straatprofiel om hittestress te verminderen

- De ligging van kabels en leidingen voornamelijk aan de zijkanten (Noord en Zuid) biedt kansen om meer bomen te laten groeien

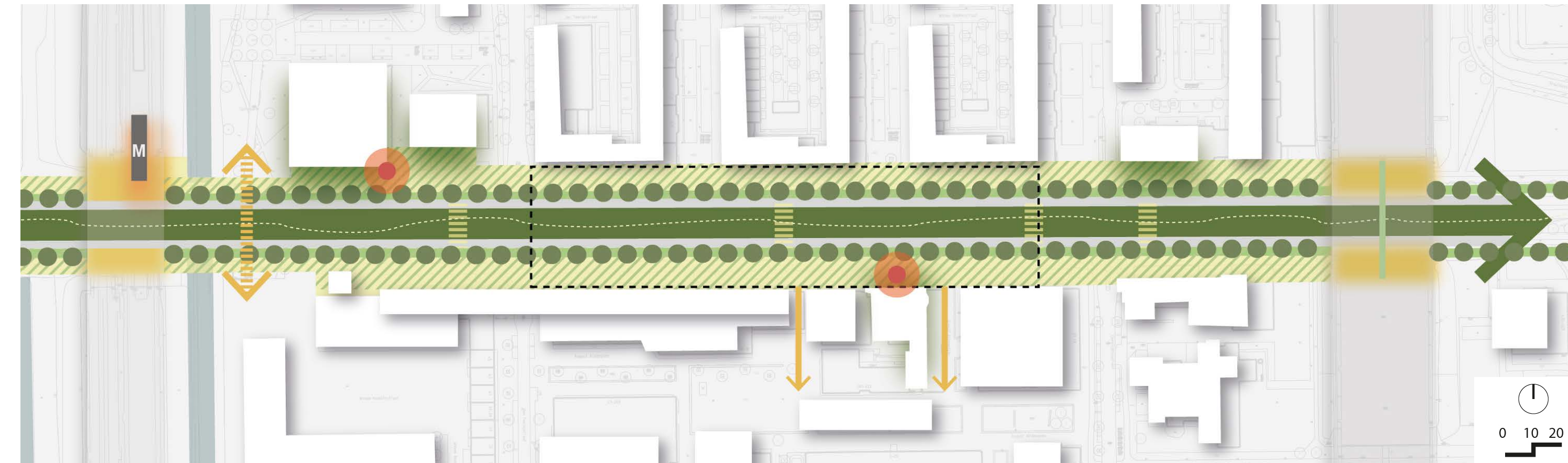
Sociaal:

- Verlichting kan de onderdoorgangen bij de metro en de A10 veiliger maken. Ook de veiligheid van de fietsstalling bij de metro is in het kader van veiligheid een aandachtspunt
- Toevoegen van verblijfsplekken, bijv. voor de OBA, de moskee en de kleine pleinen in de Robert Fruinlaan

- Sterker groene (ecologische) verbinding tussen de twee parken
- ↔ Gezonde bomen met voldoende groeiruimte
- Te verbeteren doorgaanderoutes en trottoirkwaliteit met groen
- ▨ Langzaam verkeergebied
- Voetgangers- en sportersroute
- ▨ Bestaande oversteekpunten
- ↕ Nieuw oversteekpunt
- Veilige onderdoorgangen
- Verbeteren van entrees naar Allebéplein
- Plekken met (betere) verblijfswaliteit



Kansenkaart



5.5 Aandachtspunten volgende fase

Aandachtspunten:

Ambitie is een kwalitatieve verblijfsruimte te creëren met veel groen die de twee parken verbindt ook vanuit een ecologisch oogpunt.

Daarbij is het aanpakken van de klimaatuitdagingen die er liggen belangrijk.

Een slimmere en groenere inrichting zal resulteren in aantrekkelijkere routes voor wandelaars, fietsers, joggers en atleten.

In de volgende fase zullen we de mogelijkheden van een nieuw straatprofiel onderzoeken met de volgende aandachtspunten:

- **Aantal parkeerplekken/de parkeerdruk:** Onderzocht zal moeten worden van wie de geparkeerde auto's zijn, hoe lang ze geparkeerd staan. We onderzoeken hoe we parkeerplekken kunnen optimaliseren en waar plekken mogelijk kunnen worden verwijderd. Daarbij houden we rekening met het hoge autogebruik in Nieuw-West. Hierdoor kunnen we meer ruimte creëren voor groen en betere ruimtes voor voetgangers.

- **Logistiek en ventwegen:**

Waar is er meer ruimte beschikbaar voor groen? Zijn alle ventwegen nodig?

- Blijven de Postjesweg en de Robert Fruinlaan steeds 50km/h? Of GOW 30KM/h straten? En welke snelheid geldt er voor de bus?

- **Aanleg rioolpersleiding gepland voor 2026:**

Onduidelijk is hoe de uitvoering en werkzaamheden van de nieuwe persleiding zullen lopen. Zijn deze voor de werkzaamheden voor de nieuwe persleidingen zoals het openbreken van de straat een kans voor realisatie op relatief korte termijn? Kunnen de plannings en de tijdlijnen van beide overeen komen?

- **Recente aanpassingen aan delen van de Postjesweg:**

Zoals geïllustreerd in dit boek, zijn er nieuwe delen van de Postjesweg die recent zijn aangelegd of die het komende jaar aangelegd zullen worden. Hoe integreren we dit in onze bredere visie voor een nieuw en groener straatprofiel? Het uitgangspunt is om in ieder geval het straatprofiel te vergroenen met een bijdrage van wat recent is gerealiseerd.

- **Bestaande Bomen:**

Aanwezige bomen willen we graag behouden voor zover dat mogelijk is volgens een BEA (Boom Effecten Analyse)

- **Aansluiting met omgeving en andere ontwerpen:**

Een belangrijk punt in het schetsontwerp zal de aansluiting met het nieuwe straatprofiel van de Postjesweg ter hoogte van het Rembrandtpark en met de herinrichting van de Jan Tooropstraat als fietsstraat.

- **Participatie:**

Het betrekken van bewoners, ondernemers, scholen, religieuze instellingen e.a. en samenwerken met alle betrokkenen uit de buurt voor een meer voetgangersvriendelijke straat.

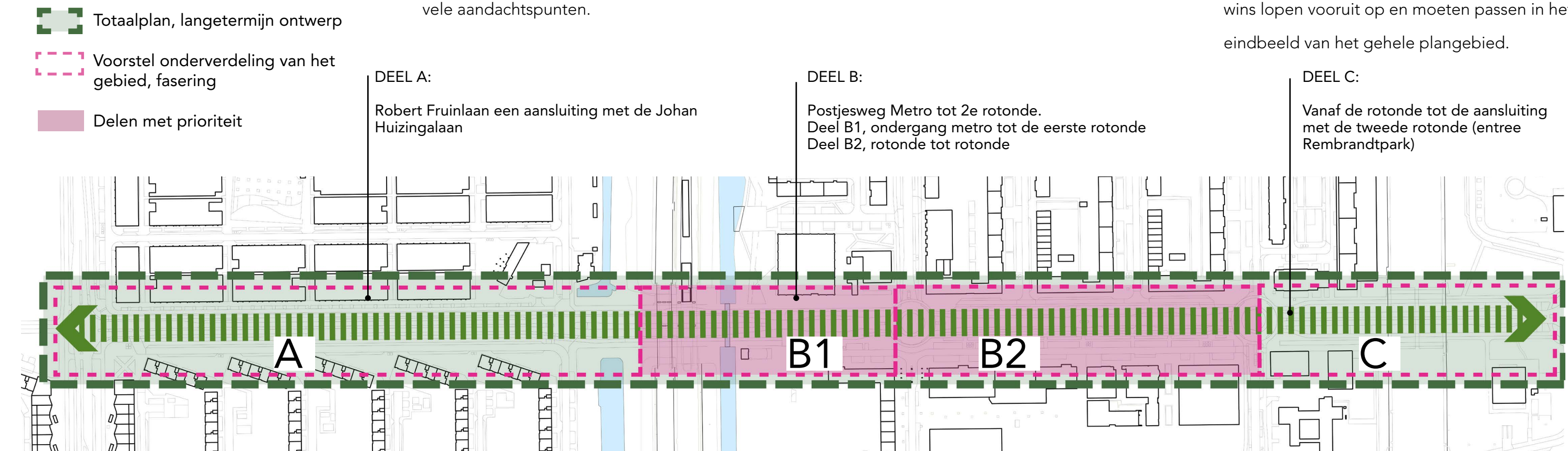
5.6 Lange en korte termijnstrategie

De strategie is een Nota van Uitgangspunten (NVU) en Schetsontwerp (SO) te maken voor de gehele verbinding tussen de rotonde bij Rembrandtpark tot de oostelijke ingang van Sloterpark, Postjesweg en Robert Fruinlaan. Op basis daarvan worden over een periode tot 15 jaar deelprojecten gestart. Per deel wordt een Definitief Ontwerp opgesteld dat vervolgens gerealiseerd wordt.

In de lange termijn visie is het plan opgedeeld in delen die afzonderlijk van elkaar gerealiseerd kunnen worden maar uiteindelijk met de andere delen leiden tot een samenhangend geheel. De fasering zal afhangen van factoren zoals het budget, nieuwe bouwprojecten of andere koppe bijvoorbeeld de aanleg van de nieuwe rioolpersleiding. Postjesweg (B1, B2, C), met zijn meer stenige karakter, komt uit de analyse naar voren als het meest urgente deel om mee te starten. Dit is echter ook een complex onderdeel vanwege de vele aandachtspunten.

Deel B wordt gekenmerkt door in ontwikkeling zijnde projecten. WaterNet onderzoekt de aanleg van een rioolpersleiding. Dat zou aanleiding kunnen zijn om werk met werk te maken. Binnen Deel B is subdeel B1 van urgent belang. Dit omvat onder andere het oplossen van een veilige en effectieve kruising tussen de twee delen van het Spoorpark en het creëren van een entreegebied rondom het metrostation. Hierdoor kan subdeel B1 als een prioriteit worden beschouwd.

Korte termijn quick wins worden in 2025 nader onderzocht, maken onderdeel uit van Nota van Uitgangspunten (NVU) en Schetsontwerp (SO). Nadat NVU en SO zijn vastgesteld kunnen quick wins in Definitief Ontwerp fase gaan en worden op relatief korte termijn gerealiseerd. Quick wins omvatten bijvoorbeeld: verbetering van de beplanting, toevoeging van groene gevels en geveltuinen, verbetering van het groen en de verblijfskwaliteit van de kleine pleinen aan de Robert Fruinlaan, en een betere oversteek tussen het Spoorpark Noord en Midden. Quick wins lopen vooruit op en moeten passen in het eindbeeld van het gehele plangebied.



Themakaart | Fasering richting een lange termijnvisie

5.7 Visie op participatie

Visie op participatie

Het is van groot belang dat burgers, ondernemers en mogelijk bezoekers betrokken worden bij de planvorming. Zij kunnen de meeste invloed uitoefenen in de fase van Nota van Uitgangspunten en Schetsontwerp. In de visie op participatie is dat uitgewerkt. In hoofdlijnen wordt een deel van deze visie hier weergegeven. De visie vormt het startpunt voor het opstellen van het participatieplan, , getoetst door de Participatietafel dat ter goedkeuring aan het bestuur zal worden voorgelegd.

Wat gaan we doen?

We onderzoeken de mogelijkheden om Rembrandtpark en Sloterpark groen te verbinden via Postjesweg en Robert Fruinlaan. De ruimtelijke kwaliteit wordt verbeterd, wandelaars en sporters krijgen de ruimte. Beschreven wordt hoe na het begin 2025 te nemen Principebesluit invulling gegeven wordt aan participatie door bewoners en ondernemers. Een meerjarig project met verschillende fases en mijlpalen: PBI Fase 1 2024 Q1 2025 Analyse en Participatieplan. Deze Initiatieffase omvat een analyse van het plangebied en dit

participatieplan op basis waarvan een Principebesluit genomen wordt waarna het project een vervolg krijgt: PBI Fase 2 2025 Nota van uitgangspunten en Schetsontwerp. Op basis van bestaand beleid en kaders én de analyse worden burgers en ondernemers actief uitgenodigd hieraan invulling te geven. Na inspraak volgt een bestuurlijk Voorkeursbesluit en krijgt het project een vervolg:

PBI Fase 3 2026 Definitief Ontwerp. Nadere analyses, onderzoeken, toetsingen, ontwerpessies leiden tot modulaire definitieve ontwerpen. In deze fase wordt verder afgestemd met bewoners via een dan te bepalen vorm van participatie. Dit met het oog op dat nuttige input kan worden meegenomen en het ontwerp op specifieke punten kan worden aangepast. Maar er is geen formele inspraak meer. Voordat het Dagelijks Bestuur het definitief ontwerp vaststelt in een Uitvoeringsbesluit, wordt het ontwerp voor een afrondend advies aan de stadsdeelcommissie voorgelegd.

De stadsdeelcommissie overziet dan het doorlopen proces, hoe in verschillende fasen is omgegaan met zienswijzen en adviezen en kan ervoor kiezen nog een afrondend advies mee te geven op het definitief ontwerp. Het dagelijks bestuur neemt een Uitvoerings- en Budgetbesluit op basis van ontwerp en kostenraming.

Fase 4 Realisatie beginnend in 2026 / 2027 in deelprojecten over een periode van 10 tot 15 jaar (circa 2024). In een bewonersbrief en/of via website of andere kanalen, worden bewoners en andere belanghebbenden geïnformeerd over de aankomende uitvoering.

Aanpak

We halen meningen en ideeën op uit de buurt: wat vinden de omwonenden/ondernemers/ vertegenwoordigers instellingen en anderszins betrokkenen van de huidige inrichting van de publieke ruimte van Postjesweg en Robert Fruinlaan? Tegen welke problemen lopen zij aan en welke oplossingen hebben zij daarvoor in gedachten? Dit wordt in kaart gebracht door 1 op 1 gesprekken en publieksbijeenkomsten. Voor de publieksbijeenkomsten worden ook de leden van de stadsdeelcommissie uitgenodigd.

De geldende beleidsregels en kaders worden gedeeld met de stakeholders en hun ervaringen en ideeën worden opgehaald. Dat alles wordt verwerkt in een Nota van Uitgangspunten (NvU) en een Schetsontwerp (SO). Afhankelijk van de nog te kiezen participatiegraad* gebeurt dit samen met of voor de bewoners. Het eindresultaat (NvU en SO) wordt vrijgegeven voor inspraak door het Dagelijks Bestuur.

Na de inspraak wordt een Nota van Beantwoording (NvB) opgesteld waarin inspraakreacties worden voorzien van een antwoord en wordt aangegeven welke zaken worden overgenomen in de Nota van Uitgangspunten. Hierna wordt de stadsdeelcommissie gevraagd een advies uit te brengen aan het DB en kan de commissie zelf aangeven of men wel of geen advies geeft op de stukken.

De (gewijzigde) Nota van Uitgangspunten en Schetsontwerp worden – samen met de Nota van Beantwoording – door het Dagelijks Bestuur vastgesteld. Dit is het Voorkeursbesluit, waarmee de uitgangspunten voor het ontwerp vastliggen.

In de volgende fase worden Definitieve Ontwerpen opgesteld. Het plangebied wordt opgedeeld in deelgebieden. Daar waar nut en noodzaak het hoogst zijn wordt het eerst gerealiseerd afhankelijk van de allocatie van middelen

Mijlpalen 2025 Participatie Nota van

Uitgangspunten en Schetsontwerp:

- **Februari 2025**
ambtelijke startbijeenkomst participatie
 - **Maart 2025**
introdactie brief bewoners participatieproces 2025; informatie op gemeentelijke website; informatie in informatiekant huis aan huis; introductie- informatiegesprekken stakeholders 1 op 1.
 - **April 2025**
1e bewonersavond: Inleiding proces: van analyse naar schetsontwerp, participatiegraad; Algemene beleidsregels en kaders die van toepassing zijn; Presenteren en bespreken van de analyse, ophalen van inzichten en wensen; Bijzondere aandacht voor: Voetgangers, Verkeer, Parkeren, Logistiek, Meer groen, meer bomen, betere Verblijfskwaliteit.
 - **September 2025**
2e bewonersavond: Presenteren Nota van Uitgangspunten; Presenteren Schetsontwerp; Ophalen reacties.
 - **Oktober 2025**
voorlopige vaststelling NvU en SO door bestuur; Vrijgave voor inspraak
 - **November 2025**
Nota van beantwoording inspraak
 - **Januari 2026**
Nemen van Voorkeursbesluit door bestuur
- Zie de bijlage Participatie Groene Verbinding Rembrandtpark - Sloterpark voor alle aspecten van de visie op participatie.*



Gemeente
Amsterdam

Groene verbinding Rembrandtpark - Sloterpark

Analyse van kansen voor een kwalitatieve, groene ruimte Postjesweg – Robert Fruinlaan

R&D

19 februari 2025