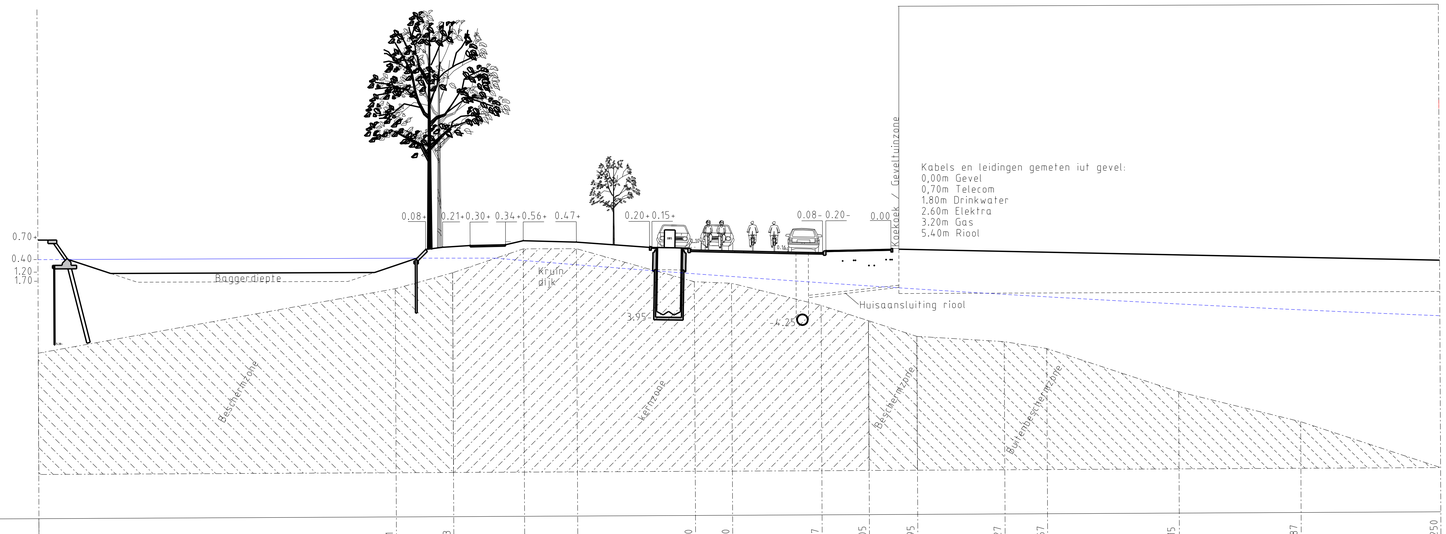
Bijlage B. Plantekeningen



A117_002

Hoogte in cm t.o.v. N.A.P.	-211	-123	10	10	-180	-190	-317	-405	-495	-527	-567	-815	-987	-1250
Afstand in cm t.o.v. 0-punt	-724	-400	0	300	965	1175	1680	1947	2220	2713	2953	3697	4385	5174

Legenda:

- OBS zone
- Kruin van de dijk
- Boomzone tot 5 meter hoog
- Boomzone bestaande bomen / ecologisch oever
- Kernzone
- Beschermzone
- Referentielijn

Gemeente Amsterdam

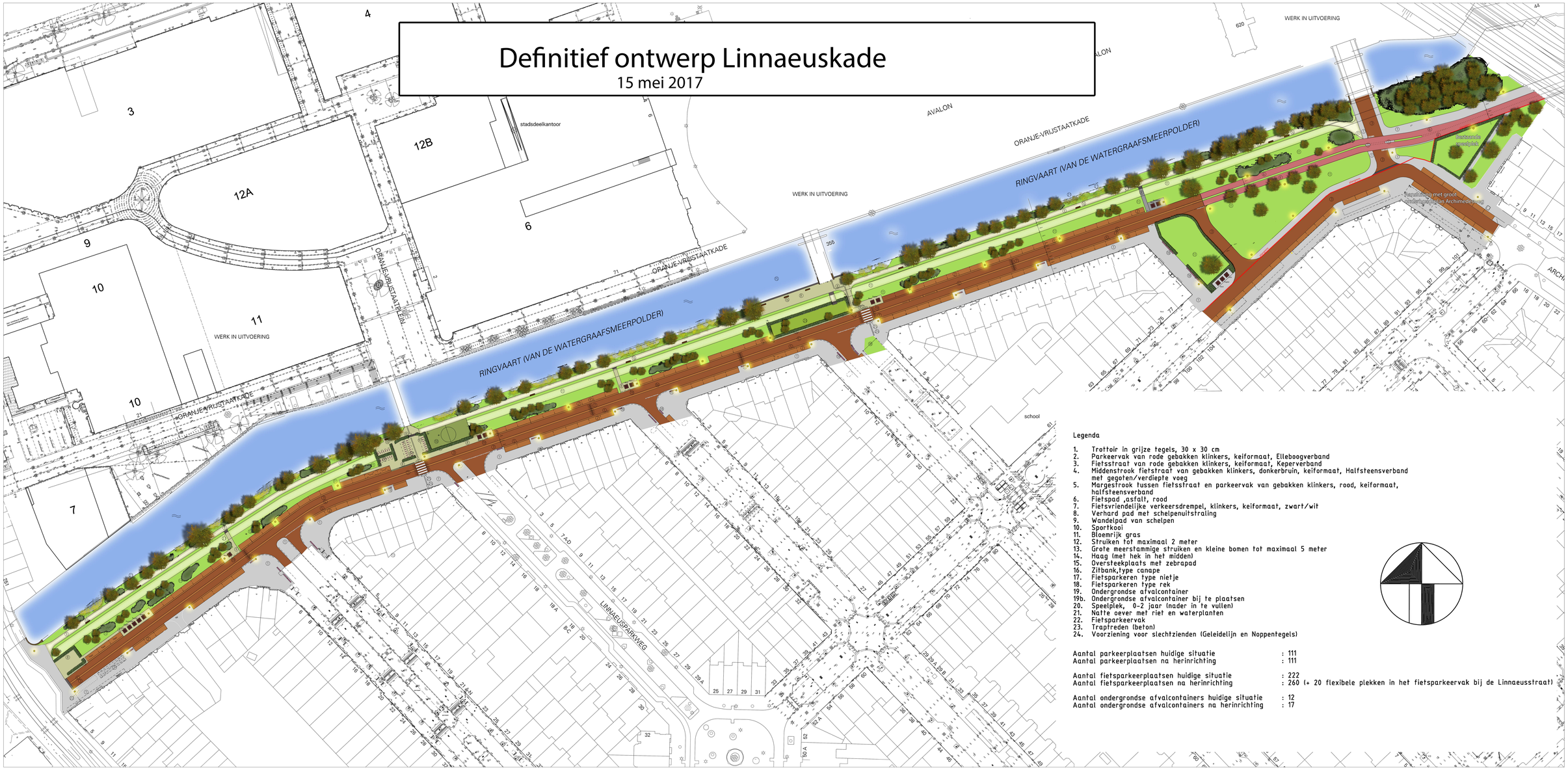
Ingenieursbureau

Weesperstraat 430
Postbus 94689
1090 AB Amsterdam
Telefoon: 020 2511111

Opdrachtgever: Stadsdeel Oost				
Project: Herinrichting Linnaeuskade				
Onderdeel: Zonekaart				
Status: Concept	Fase: Voorlopig ontwerp	Behoort bij:	Schaal: 1:200	
Opsteller: JJG Tenhaeff	Goedgekeurd en vrijgegeven: P. van Hoek	Paraaf:	Datum: 16-11-2016	Formaat:
Projectnummer:	Tekeningnummer:	Bladnummer:	Aantal bladen:	Wijziging:
Auteursrechten voorbehouden		Documentnr:	Plotdatum: PLTD	
Bestandsnaam: FILES				

Definitief ontwerp Linnaeuskade

15 mei 2017



Legenda

1. Trottoir in grijze tegels, 30 x 30 cm
2. Parkeervak van rode gebakken klinkers, keiformaat, Elleboogverband
3. Fietsstraat van rode gebakken klinkers, keiformaat, Keperverband
4. Middenstrook fietstraat van gebakken klinkers, donkerbruin, keiformaat, Halfsteensverband met gegoten/verdiepte voeg
5. Margestrook tussen fietsstraat en parkeervak van gebakken klinkers, rood, keiformaat, halfsteensverband
6. Fietspad ,asfalt, rood
7. Fietsvriendelijke verkeersdrempel, klinkers, keiformaat, zwart/wit
8. Verhard pad met schelpenuitstraling
9. Wandelpad van schelpen
10. Sportkooi
11. Bloemrijk gras
12. Struiken tot maximaal 2 meter
13. Grote meerstammige struiken en kleine bomen tot maximaal 5 meter
14. Haag (met hek in het midden)
15. Oversteekplaats met zebrapad
16. Zitbank,type canape
17. Fietsparkeren type nietje
18. Fietsparkeren type rek
19. Ondergrondse afvalcontainer
19b. Ondergrondse afvalcontainer bij te plaatsen
20. Speelplek, 0-2 jaar (nader in te vullen)
21. Natte oever met riet en waterplanten
22. Fietsparkeervak
23. Traptreden (beton)
24. Voorziening voor slechtzienden (Geleidelijn en Noppentegels)

Aantal parkeerplaatsen huidige situatie	: 111
Aantal parkeerplaatsen na herinrichting	: 111
Aantal fietsparkeerplaatsen huidige situatie	: 222
Aantal fietsparkeerplaatsen na herinrichting	: 260 (+ 20 flexibele plekken in het fietsparkeervak bij de Linnaeusstraat)
Aantal ondergrondse afvalcontainers huidige situatie	: 12
Aantal ondergrondse afvalcontainers na herinrichting	: 17

Impressie toekomstige Linnaeuskade

Impressie Fietsstraat

Impressie oeverzijde Linnaeuskade

Definitief Ontwerp Herinrichting Linnaeuskade

Toelichting op het ontwerp

18-04-2017

Deze tekst is een inhoudelijke toelichting op het voorlopig ontwerp waarin de essentie van het voorgestelde ontwerp wordt beschreven. Het is een aanvulling op de plankaart met uitgebreide legenda en visualisaties waarin het voorstel tot op detail te lezen is.

Doelen en uitgangspunten voor het ontwerp

De Linnaeuskade wordt opnieuw ingericht. De redenen hiervoor zijn het verbeteren van:

- de uitstraling en technische staat van de Linnaeuskade
- de inrichting voor de fietsers conform richtlijnen Hoofdnet Fiets
- de ruimtelijke en functionele relaties met het nieuwe Oostpoort

Als basis voor de ontwerpuitwerking van de nieuwe inrichting is een Nota van Uitgangspunten opgesteld. Deze is in april 2015 vastgesteld door de bestuurscommissie Oost. Het nu voorliggende voorlopige ontwerp is binnen de kaders van deze uitgangspunten uitgewerkt. Dit betekent dat ondanks de volledig nieuwe inrichting er in het functionele gebruik van de Linnaeuskade ook veel hetzelfde blijft. Zo blijven het aantal autoparkeerplaatsen gelijk, blijft de Linnaeuskade in twee richtingen bereikbaar voor autoverkeer en het groene karakter van de Linnaeuskade behouden.

Linnaeuskade als waterkering

Het voorlopig ontwerp in samenspraak met Waternet opgesteld. De Linnaeuskade valt namelijk geheel binnen de grenzen van de dijkbeschermingszone van de Ringdijk om de diepe polder Watergraafsmeer. Dit betreft een primaire waterkering en wordt beheerd door Waterschap Amstel Gooi en Vecht (AGV). Waternet werkt in opdracht van AGV aan dijkverbeteringswerken. Zo ook aan de Linnaeuskade, want het dijktracé op de Linnaeuskade is nog sterk genoeg maar wel afgekeurd op hoogte. De dijk moet dan ook gemiddeld 20 tot 40 cm opgehoogd worden om weer circa 30 jaar op veilige hoogte te zijn.

De inrichting van de openbare ruimte op de Linnaeuskade hangt nauw samen met de (on)mogelijkheden van maatregelen op de dijk. Binnen de beschermingszone gelden namelijk strikte normen vanuit de Provincie volgens de Wet op de Keur. Door samen te werken met Waternet/AGV is een optimale inpassing van de dijkophoging en de nieuwe inrichting mogelijk gemaakt, binnen daarvoor geldende normen. Het Waterschap heeft hiervoor een Dijkverbeteringsplan opgesteld.

Het voorlopig ontwerp

1. ***Verbetering uitstraling en technische staat:*** *De Linnaeuskade blijft groen en de straat krijgt nieuwe materialen die beter passen bij de omgeving.*

Bomen
De grote bomen op de Linnaeuskade zijn erg bepalend voor de uitstraling van de Linnaeuskade. Zij geven een mooi groen en bijna statig karakter aan de openbare ruimte. Vanwege de noodzakelijke dijkophoging moeten er helaas wel bomen worden gekapt. Extra grond op de wortels, daar kunnen bomen slecht tegen. Hierdoor kunnen onveilige situaties ontstaan als takbreuk en in het ergste geval het omwaaien van de boom waarbij er een breuk in de dijk ontstaat. Door samen te werken met AGV is het mogelijk geworden om het overgrote deel van de bomen wel te sparen. In het Dijkverbeteringsplan wordt namelijk voorgesteld de dijkkruin te verschuiven van langs de waterkant naar meer het midden van de dijk. De bomenkap wordt daarmee beperkt van vrijwel alle 125 bomen naar 35 bomen. Ook worden met deze ingreep juist de statige en beschermwaardige bomen, die voornamelijk langs de waterkant staan, gespaard.

Binnen de dijkbeschermingszone mogen geen nieuwe grote bomen worden geplant. Wel zijn buiten de kruin (top van de dijk) kleine bomen tot maximaal 5 meter toegestaan. Als compensatie van de gekapte bomen worden daarom circa 70 kleinere bomen/grote heesters aangeplant.

Groen, ecologie en recreatief gebruik
De totale groenoppervlakte binnen het projectgebied neemt toe. De inrichting hiervan wordt gevarieerder en daardoor ruimtelijk én ecologisch aantrekkelijker.

De huidige dichte struikenrij langs de kade ontneemt bijna overal het zicht op het water. Op het wandelpad wordt het water bijna niet beleefd en dat is een gemiste kans. Deze strook zorgt weliswaar voor schuil en nestgelegenheid voor vogels maar door de beperkte breedte en de harde oever komen er weinig soorten voor. Teveel beplanting langs de kade zorgt daarbij voor schaduwwerking en bladval op de oever en in het water, waardoor de kwaliteit van het water door slipophoping en zuurstofgebrek niet optimaal is. Het gras op de dijk wordt intensief gemaaid en heeft vrijwel geen ecologische waarde.

In het voorgestelde ontwerp worden de natuurwaarden versterkt. Er komt een gevarieerder groenbeeld terug langs de oever met een afwisseling van natte en droge oevers door daar waar mogelijk de oever te verlagen. Hier kunnen zich natte oevervegetaties ontwikkelen met riet en waterplanten als gele plomp. Er ontstaan paaiplaatsen voor vissen, de waterkwaliteit neemt toe door de zuiverende werking van waterplanten en tal van water- en rietvogels worden aangetrokken. Bijkomende winst is een vergroting van het waterbergend vermogen van de Ringvaart. Dat draagt bij aan de klimaatbestendigheid van de stad.

De delen waar de over niet wordt afgegraven blijven droge oevers waar ook bosschages terug geplant worden. De beplanting langs de oever zal worden vernieuwd en aangepast, zodat er meer variatie ontstaat. Door het toepassen van inheemse plantsoorten wordt het een aantrekkelijkere omgeving voor bijen en vlinders.

Op de nieuwe dijk worden kleine bomen, grote heesters en dichte hagen aangeplant. Denk aan fruitbomen, sering of krentenboompjes. Dit maakt de dijk aantrekkelijk voor (zang)vogels vanwege schuil- en voedselgelegenheid. Door het gras minder vaak te maaien ontstaat bloemrijk grasland. Dit trekt insecten en vlinders.

De uitstraling van de Linnaeuskade wordt al met al nog groener, en veel aantrekkelijker om gebruik van te maken. De gevarieerde, visueel grotere en parkachtige inrichting waarin ook het water van de

Ringvaart beter wordt beleefd maken het een heerlijke plek om doorheen te wandelen, te verblijven of te spelen.

Nieuwe materialen en meubilair in de openbare ruimte
De materialen en het straatmeubilair in de openbare ruimte zijn grotendeels versleten en worden bijna allemaal vernieuwd. Uitzondering hierop zijn de lichtmasten. Het stenige tegelpad langs de kade wordt vervangen door een schelpenpad, en krijgt daarmee een meer parkachtig karakter. De intensief gebruikte plekken langs de kade, bijvoorbeeld bij de toegangen naar Oostpoort, krijgen ook deze schelpenuitstraling maar zijn verwerkt in een dicht verhardingsmengsel waardoor het slijtvast is en voor lange duur goed toegankelijk blijft.

In de nieuwe inrichting blijven de locaties voor ondergrondse afvalcontainers nog steeds ingepast in de parkeerstrook aan de groenzijde van de straat. Wel schuiven de locaties enigszins voor een betere inpassing en wordt het totaal uitgebreid van 11 naar 17 ondergrondse containers.

In de straat worden materialen conform het in Amsterdam geldende 'Puccinibeleid' gebruikt. Dat wil zeggen dat op deze locatie (woongebied, 30 km straat) tegels in het trottoir en gebakken klinkers in de rijbaan worden toegepast. Zo wordt de grijze asfaltrijbaan, nu vooral geschikt en uitnodigend voor autoverkeer, omgevormd tot een straat met een prettiger uitstraling om te wonen en te verblijven .

2. ***Inrichting conform richtlijnen Hoofdnet Fiets:*** *De straat wordt grotendeels ingericht als een fietsstraat in een woonomgeving, met duidelijke en veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers. De auto's zijn straks 'slechts' te gast.*

Detailuitwerking van de fietsstraat
De straat krijgt een bestrating van gebakken klinkers. Door middel van het toepassen van verschillende type klinkers en verschillende legpatronen worden in de bestrating zoneringen aangebracht. Belangrijk zijn hierin de twee meter brede fietsstrook in beide richtingen, een voor auto's voelbare maar fietsvriendelijke middenstrook voor een optisch vernauwingseffect van de straat, aan weerszijden een halve meter vrije ruimte langs de geparkeerde auto's in verband met openslaande deuren en parkeervakken van twee meter breed. Deze detailuitwerking zorgt voor voldoende fysieke ruimte, maar toch ook een gevoel voor met name automobilisten dat er niet alle ruimte is en zij te gast zijn in een omgeving voor langzaam verkeer. Duidelijke symbolen en bebording duiden verder aan dat het een fietsstraat-auto-te-gast betreft.

Om gemotoriseerd verkeer verder te remmen worden in de fietsstraat fietsvriendelijke drempels gelegd en voorzien van markering. De fietsstraat heeft op alle zijstraten voorrang om de doorstroming op de fietsroute zo goed mogelijk te garanderen. Alleen op de belangrijkste dwarsverbindingen worden voor voetgangers zebrapaden aangelegd.

Ter hoogte van de Hogeweg buigt het autoverkeer van de Linnaeuskade af. Vanaf hier richting de spoortunnel wordt de Linnaeuskade een vrijliggend fietspad, verboden voor autoverkeer. De middengeleider van de fietsstraat verandert hier in een groene tussenberm. Het fietspad wordt uitgevoerd in rood asfalt zodat ook voor automobilisten duidelijk is dat dit strikt fietsdomein is.

3. ***Verbeterde ruimtelijke en functionele aansluiting op het nieuwe Oostpoort:*** *Zichten door het groen op Oostpoort en de Ringvaart, veilige entrees voor voetgangers*

Ruimtelijke aansluiting op Oostpoort
Vanaf de Linnaeuskade worden doorzichten in het groen op Oostpoort en de Ringvaart gemaakt. Hierdoor wordt de Linnaeuskade visueel groter en ruimtelijker. Oostpoort is dan minder verborgen en komt beter in beeld. Bijvoorbeeld vanaf de brug bij de Linnaeusstraat, of bij de entrees van Oostpoort ter hoogte van de bruggen. Door juist op deze plekken meer licht en openheid te maken worden de entrees sociaal veiliger. Vanuit Oostpoort zullen in plaats van de dichte en donkere struikenstrook langs het water, de afwisselender en aantrekkelijker ingerichte natuurlijke oevers en groene dijk in beeld komen. Een mooi contrast met de kade van Oostpoort die vooral hard en stenig is ontworpen. De Linnaeuskade wordt ook nu al door bewoners van Oostpoort regelmatig gebruikt voor een ommetje, en zal straks ook ruimtelijk meer bij Oostpoort gaan horen.

Functionele aansluiting op Oostpoort
Vanaf de Linnaeuskade zijn er drie bruggen naar Oostpoort. Alle drie de bruggen zijn belangrijke entrees van Oostpoort voor voetgangers. De meest noordelijke aansluiting is tegelijk de enige auto-ontsluiting voor Oostpoort (Oost) vanuit de Watergraafsmeer.

Voetgangersroutes zijn op de gehele Linnaeuskade verbeterd, zowel over het trottoir langs de huizenzijde als de doorsteken naar Oostpoort. Het trottoir is ruimer geworden. Obstakels als fietsparkeerplaatsen en lichtmasten zijn weggenomen door ze in lijn van de parkeervakken te situeren. De oversteken met de zijstraten worden gekenmerkt door brede trottoirs op de hoeken. Hier kunnen slechtzienden zich nauwelijks oriënteren. Om die reden zijn hier geleidelijnen opgenomen. Alle oversteken op de belangrijke routes zijn zonder niveauverschillen uitgewerkt.

De doorsteken naar de twee voetgangersbruggen, zijn vanaf het trottoir via een zebrapad te bereiken. Het zebrapad is tegelijk een drempel voor fiets- en autoverkeer. De route vanaf het zebrapad naar de bruggen is vormgegeven in een 'bajonet' (geen directe lijn). Dit om fietsverkeer te ontmoedigen, maar ook om het snel van de helling afrijden te voorkomen zonder dat daar hekjes, paaltjes of bordjes voor nodig zijn. De hele aansluiting is voor slechtzienden te volgen via gids- en/of geleidelijnen. Doordat de route langer wordt vanwege de bajonetoplossing blijft het hellingspercentage laag en zonder trappen uit te voeren. Hierdoor zijn de routes ook rolstoeltoegankelijk.

De doorsteek naar de brug richting Oostpoort Oost wordt gebruikt door zowel voetgangers , fietsers en gemotoriseerd verkeer. Dit verkeer is beperkt, maar kruist de drukke fietsroute op het kruispunt voor de brug. Het is van belang dat het oversteken veilig kan gebeuren, maar ook de af- en toevoer van fietsers uit andere richtingen (met name de Hogeweg) goed wordt afgewikkeld. De inpassing is extra lastig vanwege de helling waarin het kruispunt ligt.

Om het kruispunt zo eenvoudig mogelijk te houden is er voor gekozen om het autoverkeer dat vanaf de Linnaeuskade naar de Hogeweg/Archimedesweg wil al eerder van de fietsroute af te halen, net als in de huidige situatie. Hiermee wordt voorkomen dat er op het kruispunt ook afslaande auto's moeten worden afgewikkeld, en er alleen duidelijke kruisend verkeer op de fietsroute is.

Om het oversteken van de fietsroute te vergemakkelijken is tussen de fietspaden een steunpunt aangebracht. Hierdoor hoeven overstekende voetgangers bij het oversteken steeds maar één richting in de gaten te houden. Voor auto's is aan beide zijden van de oversteek voldoende opstelruimte opgenomen om te wachten tot er kan worden overgestoken.