Gemeenteblad

afd. 1
nr.

raadsvoordracht

Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone

Amsterdam, 19 november 2003

Aan de Gemeenteraad,

Op grond van het hiernavolgende stellen wij u voor, het volgende besluit te nemen:

De Gemeenteraad van Amsterdam,

Gezien de voordracht van Burgemeester en Wethouders van 15 april 2003

Besluit:

Gemeenteraad adviseren in te stemmen met:

1. De Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone waarin het ambitieniveau voor de herinrichting van de openbare ruimte van de buitenring en de binnenring wordt vastgelegd middels basisprofielen, om daarmee herinrichtingen in de betrokken stadsdelen op gelijkende wijze te ontwerpen.
   Voor de buitenring (Nassaukade, Stadhouderskade en Mauritskade) wordt een basisprofiel voorgesteld met daarin een wandelpromenade langs de Singelgracht, het daarvoor ondergronds realiseren van parkeerplaatsen langs de Singelgracht, het behoud van de dubbele rij platanen en vrijliggende fietspaden. Tevens vervalt de mogelijkheid tot laden en lossen aan de waterzijde. Het basisprofiel komt tegemoet aan de eisen gesteld aan het Hoofdnet Auto. Het is aan de stadsdelen de parkeerplaatsen te compenseren. De stadsdelen kunnen daarbij aansluiten bij de voorgenomen aanleg van garages in de Singelgrachtzone en in die garages compensatie zoeken.
   Voor de Binnenring (Marnixstraat, Weteringschans en Sarphatistraat) is een profiel opgesteld dat tegemoet komt aan de eisen van de tram, eenrichtingsverkeer en de veiligheid van fietsers. Bij voldoende ruimte wordt een dubbele rij bomen aangeplant.
2. De Nota Verwerking Inspraakreacties. Naar aanleiding van de inspraakreacties is de nota Ruimtelijke Randvoorwaarden op 2 punten aangescherpt:
   *Eventueel verplanten van bestaande bomen kan alleen na zorgvuldige studie naar de duurzame levenskansen van de bomen.
   * De aanleg van parkeergarages onder bomen wordt afgewezen, het situeren van in- en uitgangen van garages onder of door de bomenrij blijft mogelijk, na zorgvuldige studie naar de duurzame levenskansen van de bomen.

Onderbouwing gevraagde beslissingen:

Waarom een nota Ruimtelijke randvoorwaarden Singelgrachtzone.

De Singelgrachtzone bestaat uit de zogenoemde binnenring en buitenring. De binnenring wordt gevormd door de Marnixstraat, Weteringschans en Sarphatistraat en de buitenring door de Nassaukade, Stadhouderskade en Mauritskade. Samen vormen zij de schakel tussen de oude binnenstad en de 19^{e}-eeuwse gordel en een bijzondere stedenbouwkundige ruimte.
Het afwisselde ruimtelijke beeld langs het water, de optimale ontsluiting voor auto en openbaar vervoer en de ontsluitende functie voor stedelijke voorzieningen in het Centrum en de 19^{e} eeuwse gordel biedt kansen voor kwaliteit. De wens de stedenbouwkundige eenheid te onderstrepen en de kwaliteit van de openbare ruimte uit te buiten heeft geleid tot de keuze om voor binnen- en buitenring -in hoofdlijnen- gelijk opgebouwde profielen te ontwikkelen.
Daarom is op 18 februari 2000 de bestuursopdracht verleend voor het opstellen van de Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone.

Van wie is de nota
Het project Singelgrachtzone is een samenwerkingsproject tussen vijf stadsdelen en de centrale stad, waarbij de centrale stad een trekkende en coördinerende rol heeft. De wethouder Openbare Ruimte heeft inhoud gegeven aan deze rol.

Belangrijke elementen uit de nota
Met de Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden zijn de ruimtelijke kwaliteit, de principe profielen en de materialisering voor de Singelgrachtzone vastgelegd. De nota vormt de basis voor de uitwerking van concrete deelprojecten.

- De buitenring: Nassaukade, Stadhouderskade en Mauritskade

Voor de buitenring is een profiel opgesteld dat tegemoet komt aan de eisen van het autoverkeer en de veiligheid van fietsers gecombineerd met een trottoir aan de huizenzijde en een promenade aan de waterzijde. Deze promenade geeft de buitenring, de voormalige bolwerkzone van de stad Amsterdam, over de gehele lengte een herkenbaar en representatief profiel met grote verblijfskwaliteit. De dubbele (soms driedubbele) rij platanen vormt het uitgangspunt voor de breedte van de promenade. De parkeerplaatsen die nu onder de bomenrijen zijn gelegen, moeten voor de promenade verdwijnen. De stadsdelen zijn verantwoordelijk voor het parkeerbeleid en krijgen bij het realiseren van de Singelgrachtgarages een kans deze plaatsen te compenseren. Tevens vervalt de mogelijkheid tot laden en lossen aan de waterzijde. Aan de huizenzijde blijft, daar waar het profiel ruimte biedt, langsparkeren en laden en lossen mogelijk. Voor de inrichting van de rijweg, de langsparkeerstroken en de fietspaden wordt asfalt voorgesteld, voor het trottoir aan de huizenzijde tegels en voor de promenade klinkers.

- De binnenring: Marnixstraat, Weteringschans en Sarphatistraat

Voor de binnenring is een profiel opgesteld dat tegemoet komt aan de eisen van de tram, het in de toekomst gewenste éénrichtingsverkeer en de veiligheid van fietsers gecombineerd met trottoirs aan beide zijden. Auto's kunnen langsparkeren. Bij voldoende ruimte wordt een dubbele rij bomen aangeplant. Voor de inrichting van de rijweg, de langsparkeerstroken en het fietspad wordt asfalt voorgesteld, voor de trottoirs tegels.

- Ondergrondse parkeergarages in de Singelgrachtzone.

In de nota wordt geadviseerd nader onderzoek te doen naar de inpassing van de in-/ en uitgangen van ondergrondse parkeergarages. Dit zal geschieden aan de hand van de studies naar de financiele haalbaarheid en ruimtelijke inpasbaarheid van ondergrondse parkeergarages in de Singelgrachtzone. Het streven is om bij de inpassing de duurzame instandhouding van de bestaande bomen uitgangspunt te laten zijn.

- Bestaande bomen

De standplaats van de bestaande bomen vormt het uitgangspunt voor de breedte van de promenade. In uitzonderingsgevallen kunnen bomen verplant worden. Verplanten en het situeren van in- en uitgangen van garages onder de bestaande bomen kan alleen na zorgvuldige studie naar de duurzame levenskansen van de bomen.

Kanttekeningen:
Bij de aanleg van de promenade wordt rekening gehouden met het compenseren van parkeerplaatsen in ondergrondse parkeergarages. Financiering van parkeergarages moet nog geregeld worden.
Laden en lossen aan de waterzijde wordt afgewezen. Het basisprofiel voor de buitenring biedt bij voldoende ruimte gelegenheid voor laden en lossen en langsparkeren aan de huizenzijde.

Planning van herprofilering is gekoppeld aan:

- het centraalstedelijke Programma voor het Hoofdnet Auto (de buitenring is hoofdzakelijk hoofdnet auto). Het huidige programma loopt tot 2002.
- De onderhoudsprogramma's van de betrokken stadsdelen, in overleg met de stadsregisseur.

De herprofilering die de Nassaukade de afgelopen periode heeft ondergaan is nog niet volgens de Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone geschiedt. Aanpassing van de Nassaukade is de komende jaren nog niet aan de orde.
Het ligt in de bedoeling bij elk inrichtingsplan een inspraakavond te organiseren door het betrokken stadsdeel.

Burgemeester en Wethouders van Amsterdam,

E. Gerritsen
secretaris

M.J. Cohen
burgemeester

Toelichting (bestuurlijke context)

De Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone is geschreven in de vorige collegeperiode onder verantwoordelijkheid van de Stuurgroep Singelgrachtzone. In deze stuurgroep zitten de wethouder Openbare Ruimte en Verkeer van de centrale Stad en de betrokken portefeuillehouders van de stadsdelen Centrum (toen nog Binnenstad), Westerpark, Oud-west, Amsterdam Oud zuid, en Oost-Watergraafsmeer.

De Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden en de Nota Verwerking Inspraakreacties zijn in de vorige raadsperiode geaccordeerd door College en C.v.A. MOR. De nota is in de Gemeenteraad van 22 augustus 2002 aangehouden omdat de wethouders V&V en OR de nota nog eens met elkaar wilden doornemen. De resultaten van dit overleg zijn verwerkt.
Met de vaststelling van de Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone wordt een richtlijn en een toetsingskader vastgesteld voor toekomstige herinrichtingen van deze zone. Het vorige college heeft budget beschikbaar gesteld om een voorbeeldproject uit te voeren. Met het voorbeeldtraject (Stadhouderskade tussen Hobbemastraat en Hobbemakade, stadsdeel Amsterdam Oud Zuid), zal naar verwachting begin 2004 aangevangen worden, oplevering staat gepland voorjaar 2005. Ter verdere uitwerking van delen van de Singelgrachtzone ondersteunen de stadsdelen de aanstelling van een supervisor aan wie toekomstige planuitwerkingen zullen worden voorgelegd voor advisering.
Het opheffen van parkeerplaatsen kan met deze nota Ruimtelijke Randvoorwaarden niet afgedwongen worden. De stadsdelen hebben ingestemd met het ambitieniveau waarbij het opheffen van de parkeerplaatsen gecompenseerd kan worden in de voorgenomen singelgrachtgarages, of op andere wijze. Hiermee wordt de uitvoering van de Ruimtelijke Randvoorwaarden voor een groot deel afhankelijk van toekomstige investeringsbeslissingen van de Centrale Stad.
Van de kant van de rederijen betrokken bij de vervanging van brug 84 (verlengde Ferdinand Bolstraat, stadsdeel Amsterdam Oud Zuid) zijn juridische stappen ondernomen om laden en lossen van goederen en passagiers aan de waterzijde af te dwingen. Dit is in strijd met het nieuwe profiel, waarin parkeren en laden en lossen alleen mogelijk is aan de huizenzijde. Mocht na jurische uitspraak inpassing toch nodig zijn, dan zal dat in een apart overleg met het betrokken stadsdeel afgestemd worden.
Bij de verdere uitwerking van delen van de Singelgrachtzone zullen de uitgangspunten van het Hoofdnet Auto zoals gewoonlijk in de vorm van Stedelijke Randvoorwaarden naar de Ruimtelijke Randvoorwaarden als input voor verdere uitwerking dienen.

Bij deze raadsvoordracht liggen de volgende stukken voor u ter inzage:
nvt

De Commissie voor Milieu, Openbare Ruimte en Groen, Sport en Recreatie en Bedrijven, Commissie voor Verkeer, Vervoer en Infrastructuur, Zeehaven en Luchthaven en Informatie- en communicatietechnologie, heeft (hebben) op 20 augustus 2003 geadviseerd