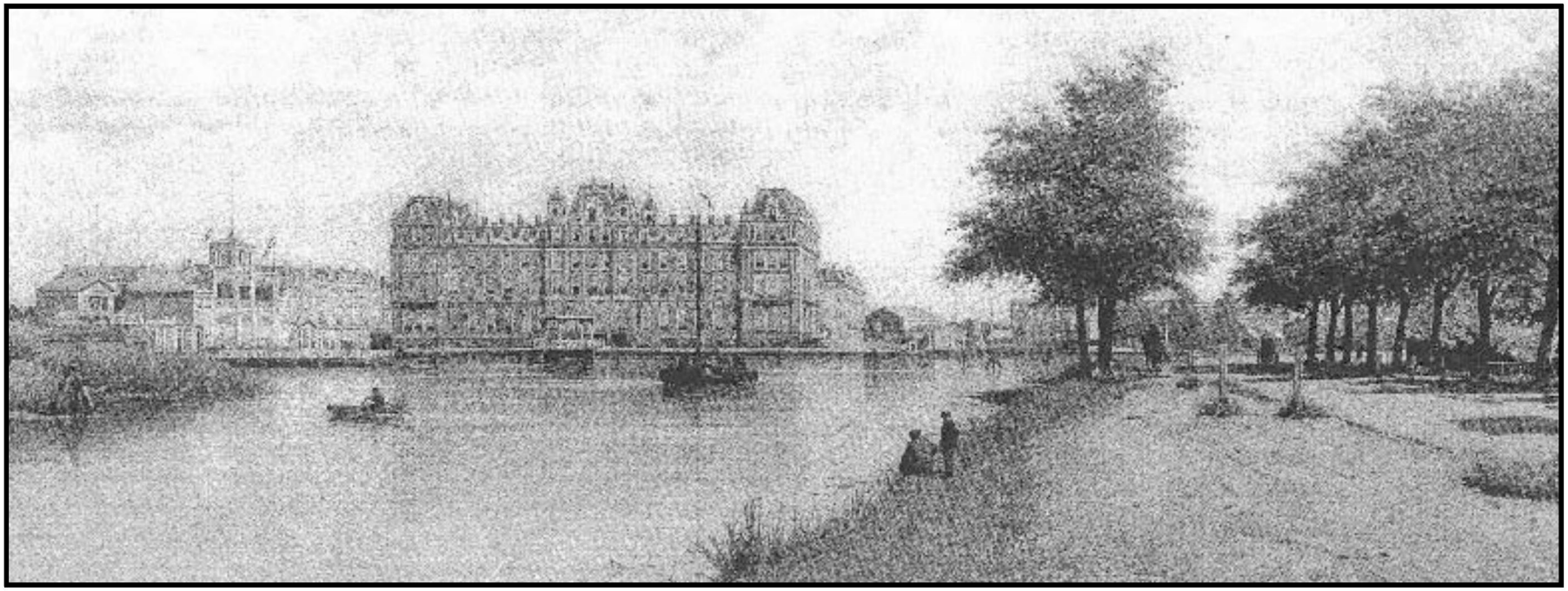
NOTA RUIMTELIJKE RANDVOORWAARDEN SINGELGRACHTZONE

Vastgesteld door de Raad van de Centrale Stad op 19 november 2003



Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

NOTA RUIMTELIJKE RANDVOORWAARDEN SINGELGRACHTZONE

Vastgesteld door de Raad van de Centrale Stad op 19 november 2003

Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

VOORWOORD

Voor u ligt een plan om de Singelgrachtzone te verfraaien. Deze ring rond de binnenstad is nu al een markante strook in de stad, waar mogelijkheden liggen om het verblijfsklimaat ook voor de voetganger en de fietser aantrekkelijker te maken. Een kwaliteitsimpuls maakt de openbare ruimte van deze belangrijke stadsroute tot een herkenbare ruimtelijke eenheid.

Dit plan legt de basis voor die eenheid. Op de overgang van de binnenstad naar de 19e eeuwse gordel wordt rust en ruimte teruggewonnen op het verdichte en drukke stedelijk weefsel. De promenade langs het water gaat die ruimte bieden. Samen met de betrokken stadsdelen is een voorstel gemaakt waarin de parkeerplaatsen onder de opvallend fraaie, markante bomen langs het water tot wandelpromenade omgevormd wordt. De andere gebruikers worden daarbij niet uit het oog verloren: de buitenring is immers hoofdnet auto en de binnenring hoofdnet voor fietsers en openbaar vervoer.

De kwaliteitsslag binnenring is gericht op een helder, overzichtelijk openbaar gebied voor de voetganger en de fietser met ruimte voor het openbaar vervoer.De aanleg van de Singelgrachtgarages wordt aangegrepen om de parkeerdruk op termijn te verlichten.

Dit plan biedt een basis voor een openbare ruimte die mooi, heel en veilig is en waarbij de voetganger in de stad de ruimte krijgt die hij verdient.

Deze nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone is behandeld door de Dagelijks Besturen van de betrokken Stadsdelen: Centrum, Westerpark, Oud West, Amsterdam Oud Zuid en Oost-Watergraafsmeer.

De nota werd op 19 november 2003 door de Raad van de Centrale Stad vastgesteld. De dienst IVV kreeg daarbij opdracht een uitvoeringsperspectief op te stellen.

Hester Maij, Wethouder Openbare Ruimte

INHOUDSOPGAVE:

1.1 INLEIDING 3

1.2 SAMENVATTING AANBEVELINGEN 5

2. UITGANGSPUNTEN 7
2.1 NvU als basis
2.2 parkeren

3. BUITENRING 11
3.1 ruimtelijke kwaliteit
3.2 toelichting randvoorwaarden
3.3 inrichtingsmogelijkheden verkeersprofiel buitenring

4. BINNENRING 19
4.2 inleiding
4.2 toelichting randvoorwaarden

5. PARELS 20
5.1 inleiding
5.2 toelichting randvoorwaarden

6. DE SINGELGRACHT 26
6.1 inleiding
6.2 toelichting randvoorwaarden

7. PARKEERGARAGES SINGELGRACHTZONE 27
7.1 inleiding
7.2 toelichting uitgangspunten
7.3 onvoldoende ruimte voor inpassing garage entrees
7.4 inpassing entrees voor voetgangers
7.5 inpassing ontluchtingsinstallaties
7.6 bomen

8. UITWERKING 30
8.1 inleiding
8.2 de buitenring verkend en in kaart gebracht

Bijlage
Raadsbesluit Centrale Stad van 19 november 2003



2

1.1 Inleiding

In 1997 hebben de stadsdelen Westerpark, Oud West, Zuid, De Pijp, Oost en Zeeburg samen met de bestuurlijk verantwoordelijke wethouder voor de Binnenstad de Nota van Uitgangspunten Singelgrachtzone vastgesteld.

Deze NvU vormt de basis voor verdere verkenning en uitwerking van de openbare ruimte voor de hele Singelgrachtzone in de nota Ruimtelijke Randvoorwaarden, die op 1 maart 2001 door de stuurgroep vastgesteld is en vrijgegeven werd voor inspraak. Na een laatste schriftelijke commentaarronde, is de nota op 9 juli door de stuurgroep definitief vastgesteld. De stuurgroep werd voorgezeten door de wethouder Milieu en Openbare Ruimte en bestond verder uit de wethouders Verkeer en Binnenstad en de betrokken stadsdeelwethouders van de stadsdelen Westerpark, Oud West, Oud Zuid en Oost/Watergraafsmeer.
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.

Kwaliteit:
De binnenring, gevormd door de Marnixstraat, Weteringschans en Sarphatistraat en de buitenring (Nassaukade, Stadhouderskade en Mauritskade) vormen de schakel tussen de oude binnenstad en de 19e-eeuwse gordel. Het afwisselde ruimtelijke beeld langs het water, de optimale ontsluiting voor auto en openbaar vervoer en de ontsluitende functie voor stedelijke voorzieningen biedt kansen voor kwaliteit. De wens de stedenbouwkundige eenheid te onderstrepen en de kwaliteit van de openbare ruimte uit te buiten leidt tot de keuze om voor beide tracés -in hoofdlijnen- gelijk opgebouwde profielen te ontwikkelen.

De profielen vallen te beschrijven door drie bouwstenen voor kwaliteit:

verblijfskwaliteit:
De verblijfskwaliteit voor de voetganger wordt vergroot door meer ruimte in de profielen te reserveren. In de buitenring wordt de verblijfskwaliteit vergroot door de relatie met het water te verbeteren. De Singelgrachtgarages bieden op termijn alternatieve parkeergelegenheid voor de bestaande parkeerplaatsen onder de bomen langs het water.

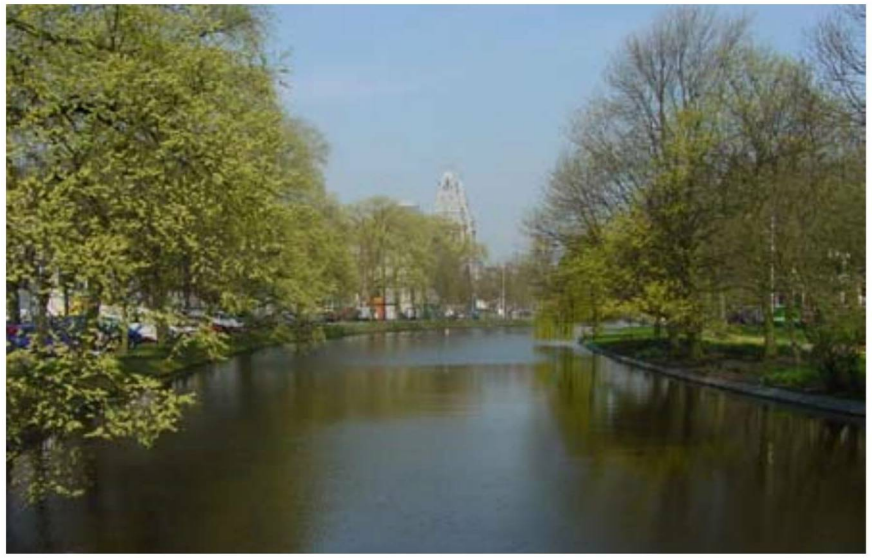
functionele kwaliteit:
De principeprofielen moeten ruimte bieden aan een optimale functievervulling. De buitenring van de Singelgracht is deel van het Hoofdnet Auto. Dat stelt eisen aan de breedte van rijstroken, aan aantal en lengte van opstelstroken bij kruisingen en aan de veiligheid van de fietser ten opzichte van de auto. Ook de toegangen naar de Singelgracht garages, trambanen, parkeerstroken en laad- en loshavens (ook voor touringcars) leggen beslag op de beschikbare ruimte. De Binnenring is deel van het hoofdnet fiets en hoofdnet openbaar vervoer, dit stelt eisen aan de maatvoering van vrije trambanen en aan de maatvoering van fiets-paden en fietsstroken.

duurzaamheid:
Goed gekozen, duurzaam materiaalgebruik vergroot de esthetische en beheer-technische waarde van het profiel. Voor de materialisering van de binnenring kan gebruik gemaakt worden van het handboek openbare ruimte binnenstad. Voor de buitenring doet deze nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone voorstellen voor materialisering.

Overleg:
Deze nota is tot stand gekomen in overleg met de betrokken stadsdelen en dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer. De Centrale VerkeersComissie is ook bij het planproces betrokken.

Op 1 maart 2001 is de Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden Singelgrachtzone besproken in de stuurgroep en vastgesteld. Opmerkingen uit deze bespreking werden verwerkt.

planopzet
Er is naar gestreefd deze nota beknopt te houden. In hoofdstuk twee worden de uitgangspunten op een rij gezet. Vervolgens worden voor de verschillende onderdelen van de Singelgrachtzone (buitenring, binnenring, parels en de Singelgracht zelf) de ruimtelijke randvoorwaarden opgesomd en toegelicht. Tenslotte wordt voor de buitenring een projectie gemaakt van randvoorwaarden op het kaartbeeld van de huidige situatie, waarmee de consequenties inzichtelijk worden.





1.2 SAMENVATTING AANBEVELINGEN

De nota formuleert de volgende Randvoorwaarden:

BUITENRING

- ❑ continu profiel, consistent materiaalgebruik;
- ❑ wandelpromenade onder de dubbele bomenrij langs het water;
- ❑ duurzame ruimtereservering voor de bomen;
- ❑ wegverharding blijft tenminste 1,50 meter, doch bij voorkeur 2,70 meter uit het hart van de tweede bomen rij; rijbaanbreedte bij voorkeur 7,00 meter doch tenminste (in uitzonderingssituaties) 6,50 meter;
- ❑ trottoir langs bebouwingszijde, minimaal 3.00m breed, bij voorkeur 3,60 meter;
- ❑ vrijliggende fietspaden, minimaal 1,50 meter breed, bij voorkeur1,80 meter;
- ❑ schampstrook tussen fietspad en rijweg van tenminste 0.50 of 0,90 (bij langsparkeren).

BINNENRING

- ❑ vast onderdeel van het profiel is een 12,2 of een 12,9 meter brede strook met daarin de trambaan (5,7 meter) of trambaan met bus (6,4 meter), rijbaan+fietsstrook ((4,5 meter)en een fietspad (2,0 meter);
- ❑ het trottoir is minimaal 2,5 meter breed, bij overmaat zijn er bomen mogelijk;
- ❑ eenduidigheid in materialen: asfalt en 30X30 tegels.

PARELS

Bijzondere plekken (restanten van de historische omwalling) langs de Singelgracht krijgen een eigen behandeling.

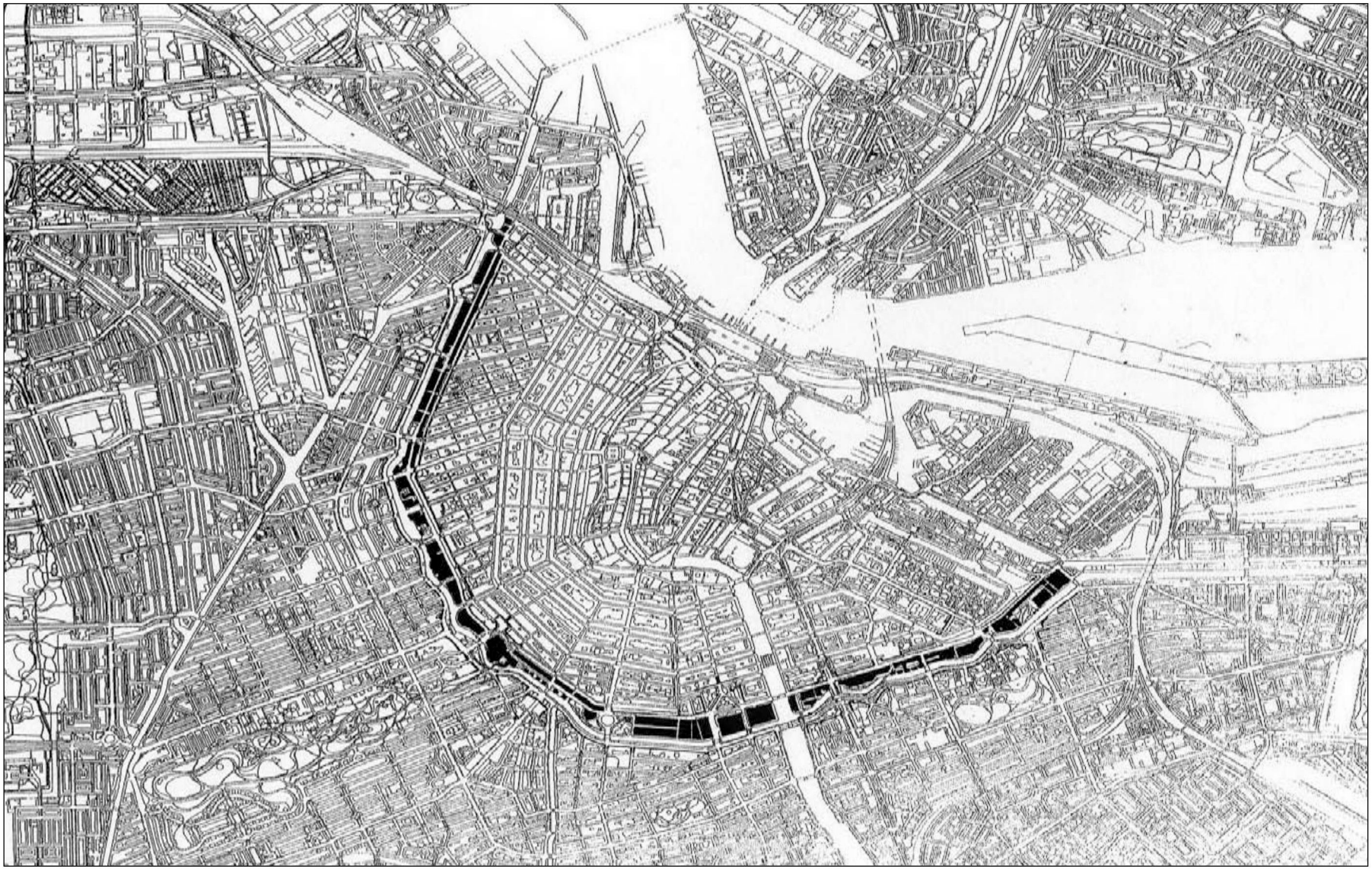
- ❑ elke parel vormgeven als ruimtelijke eenheid;
- ❑ bij elke parel komt een duidelijk herkenbare passage voor langzaam-verkeer tussen binnenstad en het aangrenzende stadsdeel;
- ❑ de profielen van de binnen- en buitenring worden opgenomen in de inrichting van de parels.

DE SINGELGRACHT

Voorzieningen voor rederijen en jachthaven dienen te worden verplaatst naar aanlegsteigers langs de kade, privé-gebruik van de promenade wordt afgebouwd.

OPENBARE RUIMTE BELEID, VERORDENINGEN EN BESTEMMINGSPLANNEN

Deze nota doet geen directe aanbevelingen voor het aanscherpen van beleid ten aanzien van het voorkomen of terugdringen van obstakels in de openbare ruimte.
Het is van belang de aanbevelingen uit deze nota te vertalen in bestemmingsplannen, reclamebeleid en terrasverordeningen etc.



6

2. Uitgangspunten

2.1 De NvU als basis

Voor projecten die deel uitmaken van het Hoofdnet Auto worden Stedelijke Randvoorwaarden geformuleerd. Dit zijn uitgangspunten, vaak van verkeerskundige aard, waarmee in de verder uitwerking rekening gehouden moet worden. Aan deze nota ruimtelijke randvoorwaarden ging de Nota van Uitgangspunten vooraf.
De volgende uitgangspunten zijn voor de Stedelijke randvoorwaarden, maar ook voor de Ruimtelijke randvoorwaarden relevant.

Uitgangspunten Autoverkeer
- buitenring is hoofdnet auto
- nieuw te bouwen parkeergarages bieden alternatief voor wegvallen van parkeerplaatsen, dit biedt de kans parkeerplaatsen onder de bomen te verwijderen,
- binnenring is autoluw; en éénrichtingverkeer
- binnenring is 50 km gebied

Uitgangspunten Fietsverkeer
- binnenring is hoofdnet fiets, bij voorkeur fietspaden
- fietsen op de buitenring veiliger maken, bij voorkeur fietspaden

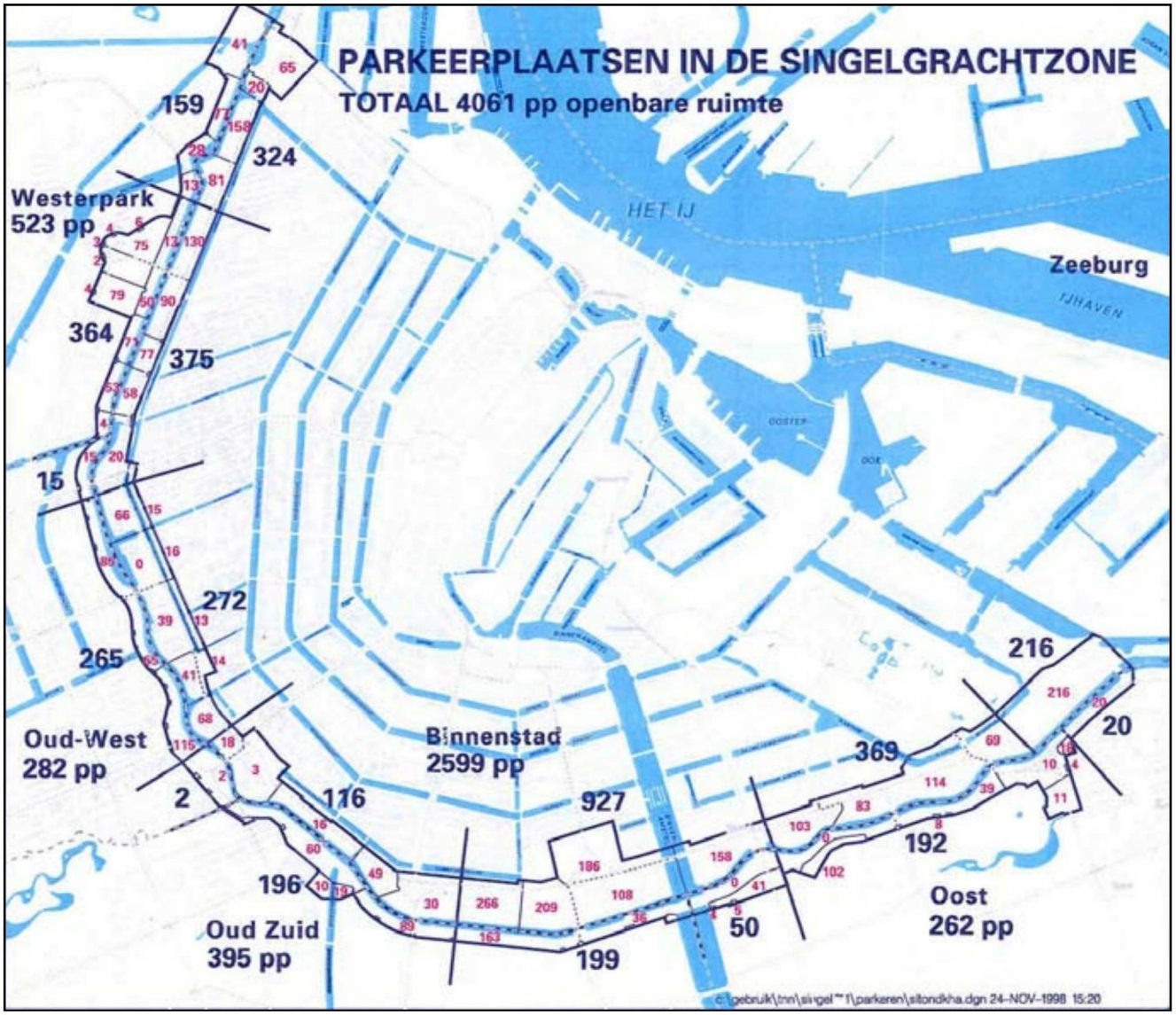
Uitgangspunten Groenstructuur
- dubbele rij bomen -platanen- langs de Singelgracht duurzaam handhaven
- parkkwaliteit van de ‘groene parels’ verbeteren

Uitgangspunten Voetgangers
- ‘stedelijke wandelboulevard’ langs de buitenkant van de hele Singelgracht
- wandelboulevard is ‘royaal van maat’
- continu zicht mogelijk op het water vanaf de wandelboulevard
- parkverharding voor de wandelboulevard
- oversteek mogelijkheden buitenring verbeteren

Uitgangspunten Openbaar Vervoer
- binnenring is hoofdnet rail, vrijliggende trambaan
- kwaliteit tramhaltes verhogen

Uitgangspunten Water
- oppervlakte water niet verkleinen
- water bevaarbaar houden, plaatselijk baggeren
- alle bruggen hebben een minimale doorvaarthoogte van 2,03m
- niet meer ligplaatsen voor woonschepen
- openbare oevers, ook bij woonschepen
- geen uitbreiding van jachthavens

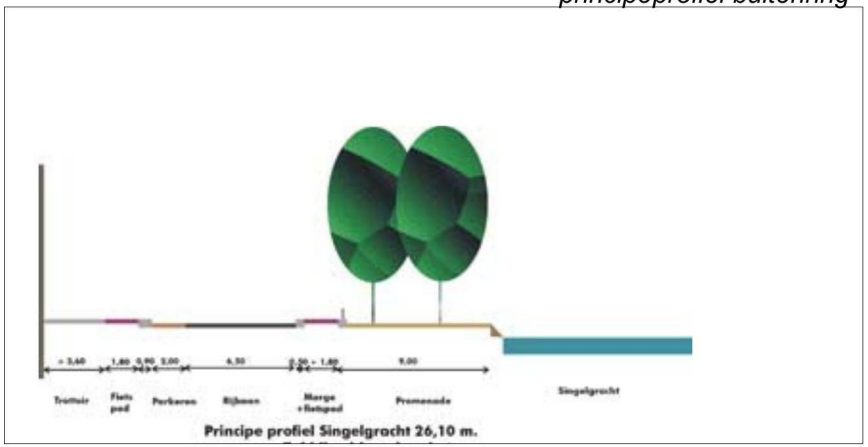
Het uitgangspunt met de meest ingrijpende gevolgen is de ‘royaal gedimensioneerde wandelpromenade’ langs de buitenkant van de Singelgracht in combinatie met het vrijmaken van het zicht op het water.
De zone voor de promenade is op de meeste plaatsen in gebruik als parkeerterrein. Deze promenade is het cruciale element om een samenhangende kwaliteitsimpuls aan de



Aantal parkeerplaatsen in de Singelgrachtzone

gehele zone te geven. De Singelgrachtzone is de belangrijkste ‘vide’ in het dichtbebouwde gedeelte van Amsterdam ten zuiden van het IJ en binnen de Ringweg. De kwaliteit en de herkenbaarheid van de zone zijn voor de hele stad van belang.

principeprofiel buitenring



2.2 parkeren in de Singelgrachtzone

De doelstelling om parkeerplaatsen die het zicht op het water belemmeren op te heffen is vastgelegd in de NvU Singelgrachtzone. De Singelgrachtzone is ook zoekgebied waar ondergronds parkeren gerealiseerd kan worden ter ontlasting van het parkeren op het maaiveld in de binnenstad en aanliggende stadsdelen. Dit maakt dat het parkeervraagstuk in de kwaliteitsverhoging een zeer belangrijke rol zal spelen. Alvorens ruimtelijke randvoorwaarden voor de Singelgrachtzone te formuleren wordt daarom eerst de omvang van het vraagstuk nader verkend.

Huidige situatie
De Singelgrachtzone heeft 4061 openbare parkeerplaatsen op het maaiveld. Dit zijn 2600 parkeerplaatsen in de binnenring, en 1460 parkeerplaatsen in de buitenring (zie tekening op de linkerpagina). Aangenomen wordt dat deze parkeerplaatsen vooral gebruikt worden door omwonenden.
In het programma-akkoord 1998-2002 is voor de binnenstad de doelstelling geformuleerd van 4000 ondergrondse parkeerplaatsen (2005). Hierbij wordt met name de Singelgrachtzone genoemd.

Parkeergarages
Op 1 december 1998 is door B&W een bestuursopdracht “voorverkenning Singelgrachtgarages” vastgesteld. Deze voorverkenning werd onder verantwoordelijkheid van dIVV uitgevoerd. Hierin worden mogelijkheden en omvang van parkeren in de Singelgrachtzone nader beschouwd. In de NvU wordt gesteld dat parkeergarages nooit ten koste van de kwaliteit van de Singelgrachtzone mogen gaan. Bij het formuleren van de ruimtelijke randvoorwaarden, in de volgende hoofdstukken, wordt daarom een indicatie gegeven welke principeoplossingen hiervoor binnen deze randvoorwaarden mogelijk zijn.

Parkeertoegangen in de buitenring
Op het eerste gezicht lijkt op de brede delen van de Singelgracht (de Stadhouders-kade) voldoende maat voor een toe-/ of uitritconstructie beschikbaar te zijn. Daarvoor is een breedte van 5,50 meter benodigd. Er is onvoldoende ruimte voor een zogenaamde dubbele bak (8.50 meter).

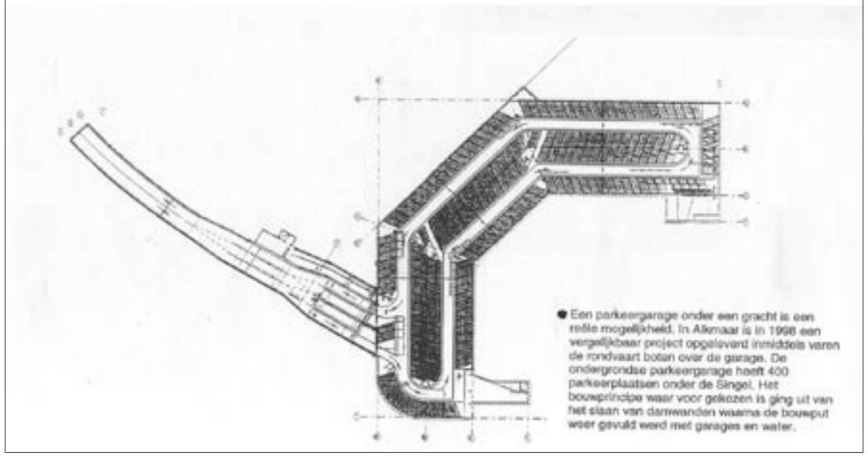
Dat betekent dat de automobilist die gebruik maakt van de garages deze niet op dezelfde plek verlaat, als waarin hij erin is gereden. (oriëntatie) Uit de inpassing blijkt verder, dat de garage slechts vanuit één richting bereikbaar gemaakt kan worden. Dit is voor het parkeerverwijssysteem minder gunstig.

In de lengte van het profiel moet rekening worden gehouden met in- en uitvoegstroken. Bij een projectie op de locatie Weteringcircuit blijken de in- en uitvoegstroken uiteindelijk toch moeilijk inpasbaar, mede door eisen aan toegankelijkheid van woonstraten en de ontsluiting van de aanliggende buurten.
Als voor de situering in de middenberm van de Singelgracht wordt gekozen, dienen ten aanzien van de vormgeving van de in- en uitritten nadere eisen te worden gesteld.

De stuurgroep acht het situeren van in-/ en uitgangen van ondergrondse parkeergarages in de buitenring van de Singelgrachtzone ongewenst. Aangezien uit verkenningen blijkt dat er alternatieven zijn, verzoekt de stuurgroep aan de projectgroep Singelgrachtgarages in het nader onderzoek naar ontsluiting van de Singelgrachtgarages tevens de locaties aan de binnenstadzijde van de Singelgrachtzone te betrekken.

Parkeren op maaiveld
Uitgangspunt is dat geparkeerde auto's het zicht op het water niet mogen belemmeren. Dit laat de mogelijkheid open om te parkeren aan de bebouwingszijde van de weg, als het profiel voldoende ruimte biedt. In de buitenring zou dit bij langsparkeren maximaal 750 parkeerplaatsen op kunnen leveren.

Automatische parkeergarages kunnen een oplossing zijn voor een deel van het parkeerprobleem in de binnenstad. In een automatische parkeergarage wordt de auto op een liftplatform geplaatst dat - nadat de auto gescanned is op afwezigheid van mensen - de auto op een efficiënte manier wegzet. Een dergelijke garage wordt momenteel op de Silodam in stadsdeel Westerpark gebouwd. Aan één lift zijn 90 parkeerplaatsen gekoppeld. Automatische garages kunnen een groot aantal auto's op een relatief klein oppervlak kwijt door de afwezigheid van hellingbanen, rijbanen, kleinere parkeerplaatsen en een lager plafond. Een garage van 180 auto's met twee liften biedt een redelijke afhandelingssnelheid (1 à 1,5 minuut). Toepassing van twee liften is bovendien nodig voor het geval er complicaties optreden.



3. BUITENRING

De promenade langs het water is een cruciale ruimtelijke schakel tussen de binnenstad en de 19e-eeuwse gordel en vraagt om een specifieke behandeling. De Singelgrachtzone is de belangrijkste ‘vide’ in het dichtbebouwde gedeelte van Amsterdam ten zuiden van het IJ en binnen de Ringweg. De kwaliteitsverbetering en vergroten van de herkenbaarheid van de zone zijn voor de hele stad van belang.

3.1 ruimtelijke kwaliteit

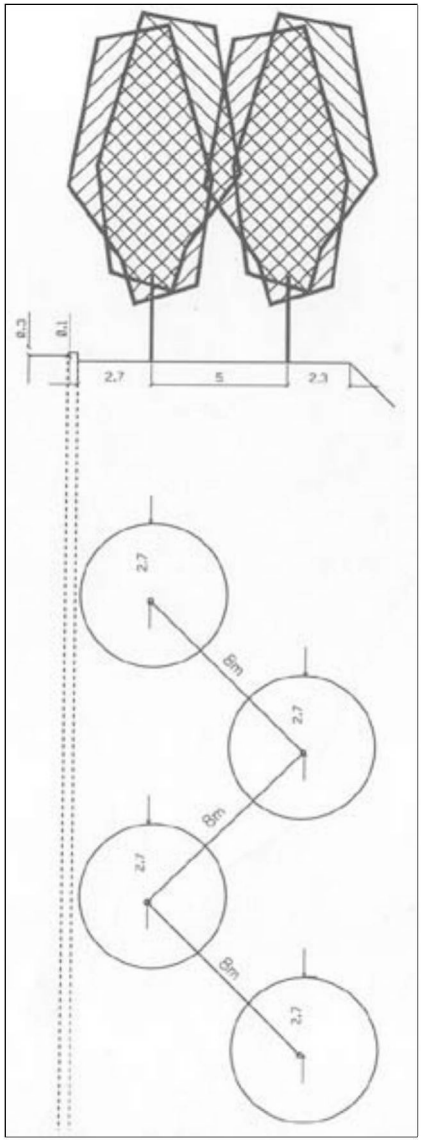
Voor de buitenring is gezocht naar een profiel dat tegemoet komt aan de eisen vanuit het hoofdnet-auto gecombineerd met een promenade met twee bomenrijen en mogelijkheden voor het plaats bieden aan de parkeerbehoefte. De promenade geeft de buitenring over de hele lengte een herkenbaar profiel en het geeft de voormalige bolwerkzone haar representativiteit terug. Daarbij functioneert de promenade als wandelgebied (in combinatie met de zuidelijke IJ-oever is er een stadswandeling van zo’n 5500+3500=9km mogelijk), verblijfsgebied (banken aan het water) of als onderdeel van de voetgangers-passages van de binnenstad naar de stadsdelen.

De beschikbare breedte van het Singelgrachtprofiel varieert. De Nassaukade en de Mauritskade zijn gemiddeld 25 meter breed; de Stadhouderskade 30 meter. Daarom worden wensmaten en minimale maten geformuleerd. In de nadere uitwerking hebben de stadsdelen de vrijheid te kiezen voor een breder trottoir en fietspaden door de langsparkeerstrook aan de huizenzijde te laten vervallen.

De dubbele (soms driedubbele) rij platanen vormt een beeldbepalend en markant onderdeel van de Singelgracht. De standplaats van de bestaande bomen vormt het uitgangspunt voor de breedte van de promenade. De bestaande bomenrijen zijn daarmee bepalend voor de beschikbare ruimte voor het wegprofiel.

De promenade geeft de buitenring over de hele lengte een herkenbaar profiel en het geeft de voormalige bolwerkzone haar representativiteit terug. Daarnaast kan de promenade een wandelroute worden. Met banken, goede verlichting en ander straatmeubilair krijgt de Singelgracht allure.

Uit nader overleg met de stadsdelen en met de Centrale Verkeerscommissie kwam naar voren dat grote waarde gehecht wordt aan voldoende ruimte voor de voetganger en aan veilige, vrijliggende fietspaden.



Principe standplaats bomen

Het profiel bestaat uit een trottoir met een voorkeurbreedte van 3,60 meter maar tenminste 3,00 meter, vrijliggende fiets-paden met een breedte van bijvoorkeur 1,80 meter, maar tenminste 1,50 meter, schampstroken van 0,50 meter of van 0,90 meter waar het fietspad aan een langsparkeer-strook grenst.

Langsparkeren aan de huizenzijde (indien door het stads-deel gewenst) met een breedte van 2,00 meter en een rijbaan van bij voorkeur 7,00 meter doch tenminste 6,50 meter. Het minimum profiel van 6,50 meter dienst slechts in uitzonderingsgevallen toegepast te worden.

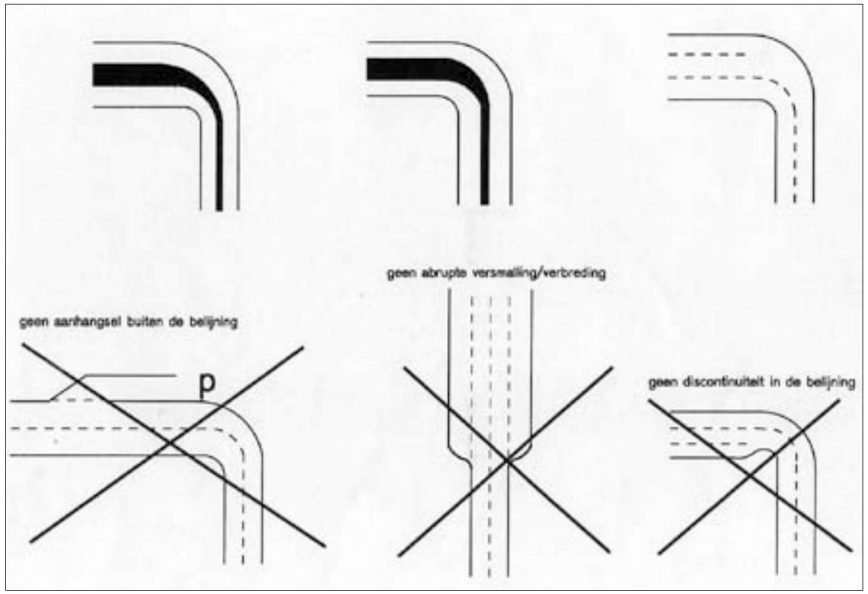
- ❑ continu profiel, consistent materiaalgebruik
- ❑ wandelpromenade onder de dubbele bomenrij langs het water
- ❑ duurzame ruimtereservering voor de bomen
- ❑ wegverharding blijft tenminste 1,50 meter, doch bij voorkeur 2,70 meter uit het hart van de tweede bomenrij
  rijbaanbreedte bij voorkeur 7,00 meter en in uitzon-deringssituaties 6,50 meter;
- ❑ trottoir langs bebouwingszijde, minimaal 3.00m breed, bij voorkeur 3,60 meter
- ❑ vrijliggende fietspaden, minimaal 1,50 meter breed, bij voorkeur 1,80 meter;
- ❑ schampstrook van tenminste 0.50 of 0,90 (bij langsparkeren).

De reconstructies zoals recent uitgevoerd door Oud-West en Oost-Watergraafsmeer worden gehandhaafd tot de eerstvolgende reconstructie, waarna het hierboven genoemde profiel als uitgangspunt gaat dienen.

3.2 Toelichting randvoorwaarden

3.2.1 Continue belijning van het profiel

Om de eenheid van het profiel te bewerkstelligen is gekozen voor continue belijning, waarbij de trottoirbanden vloeiend het verkeersgedeelte inkaderen.
Normaliter 'verdikt' de weg bij kruisingen aangezien er afslagstroken en opstelstroken worden toegevoegd, dit gaat dan ten koste van het trottoir. Hier wordt gepoogd de weg overal even breed te houden. Aangezien de buitenring veel bochten kent is het mogelijk om een eventueel noodzakelijke verdikking gelijk op te laten gaan met een bocht (zie principetekeningen).



3.2.2 Promenade

De platanen vormen een beeldbepalend en markant onderdeel van de Singelgracht. De verblijfskwaliteit van het gebied onder de bomen langs het water wordt vergroot, door hier de geparkeerde auto's te vervangen door een wandelpromenade. De promenade vormt na uitvoering een doorgaand wandel- en verblijfsgebied rond het centrum, langs de rand van de 19e-eeuwse gordel. Uitgangsmaat is ca. 9.00 meter, afhankelijk van de plantafstand van de bomen.

De Platanen hebben een leeftijd van 40-60 jaar. De levensverwachting van deze bomen is ten minste 80 jaar. De boomsoort is geschikt voor de locatie. Eventueel en in uitzonderingsgevallen verplanten van de bestaande bomen kan alleen na zorgvuldige studie naar de duurzame levenskansen. De promenade biedt kansen voor duurzame instandhouding van de bomen, omdat hier de ondergrondse omstandigheden (beluchting, doorwortelbare ruimte, verdichting opheffen) verbeterd kunnen worden.
Bij de opbouw van het profiel moet dan wel tenminste 1.50 meter en bij voorkeur 2.70 meter uit het hart van de boom



vrijgehouden worden van verharding en funderingen. Kabels en leidingen dienen tenminste 2.00 meter uit het hart van de boom te liggen. (Handboek Ondergrondse Infrastructuur)
Ook voor bewoners en toekomstige gebruikers van de promenade is een ruime setting van de bomen in de promenade gewenst, om de beleving van een parkstrook, verblijfgebied en vrij uitzicht op het water gestalte te geven. De promenade wordt daarom vrijgemaakt van visuele barrières (behoudens incidentele objecten). Trafohuisjes, kiosken, ticketoffices, billboards, gebouwde voorzieningen voor jachthavens, struiken enzovoort worden zoveel mogelijk verwijderd. De promenade kan bij voldoende breedte, - mits minimaal en transparant vormgegeven- eventueel voetgangers uit- of ingangen van de parkeergarages opnemen. Uitbreiding van floatlands langs de promenade is ongewenst, om onbelemmerd doorzicht op het water te garanderen.

3.2.3. Trottoir

Bij planprocessen is de voetganger veelal de dupe van het 'doororganiseren' van het verkeer in een profiel (vrijliggende tram-, bus-, autobanen en fietspaden). In het proces van totstandkoming is het vaak het trottoir dat 'opgesnoept' wordt. Dit komt onder andere omdat de eisen voor een voetganger moeilijk 'hard' te maken zijn. Bij deze geven we inzicht in een aantal veelvoorkomende situaties en koppelen hier maten aan.

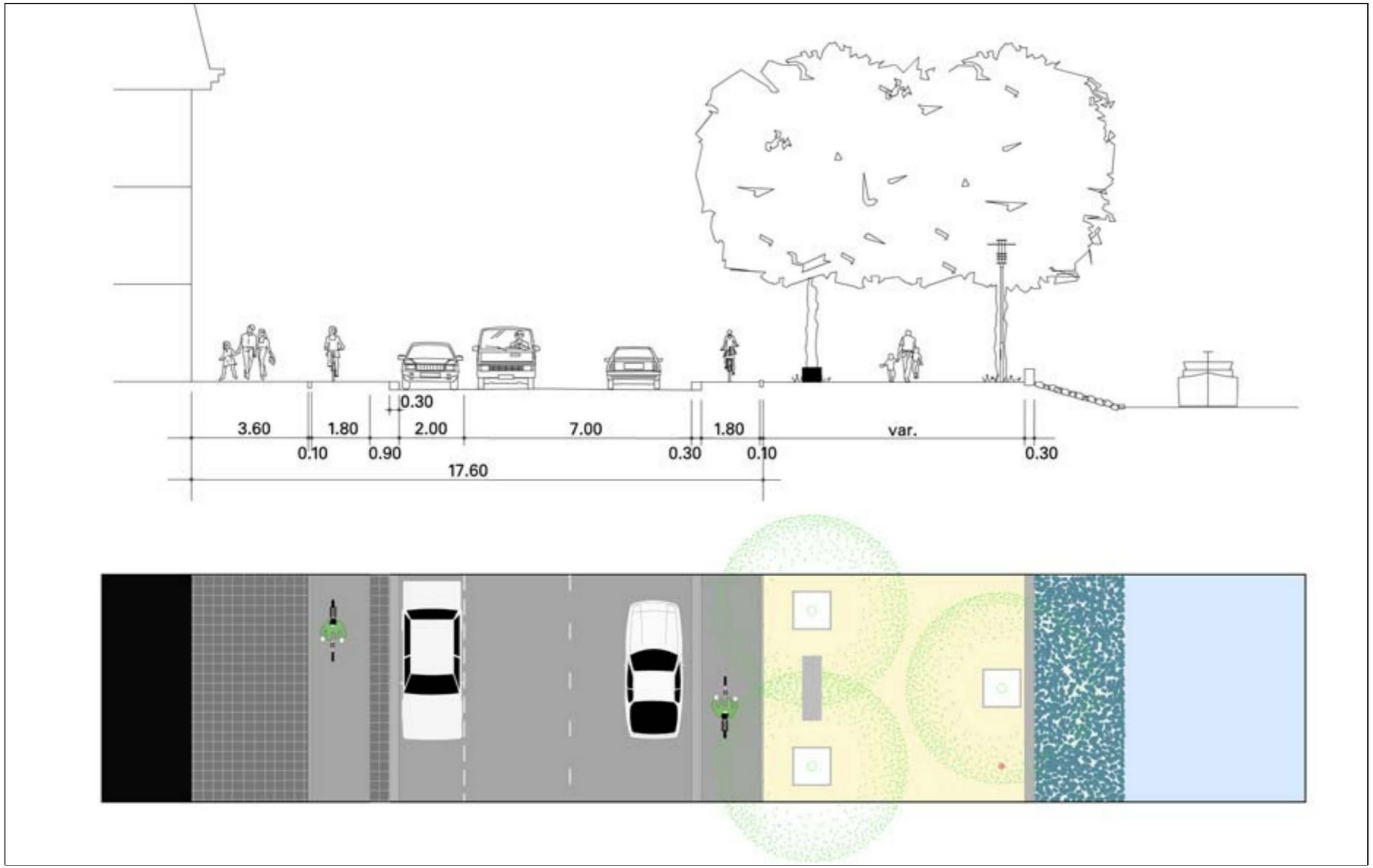
1.5m Een vrije loopruimte voor het naast elkaar lopen van twee personen of één persoon met fiets is 1,5 meter breed.
1,0m In de voetgangerszone staan meestal ook allerlei objecten zoals brandweerkranen, elektriciteitskasten, lantaarnpalen, reclame- en informatiezuilen en fietsenrekken. Deze staan in het beste geval aan de rand geschoven, hiervoor wordt 1.0 meter extra berekend.
0,5m Ook de gevelzijde bevat uitsteeksels (hekken, vensters, planten).

Opgeteld komen we tot een breedte van (1.0+0.5+1,5=) 3,0m. Aldus is 3.0 meter de absolute ondergrens voor een trottoir aan het hoofdnet auto. Afhankelijk van drukte, profielopbouw, gevelopbouw kan het voetpad worden verbreed tot 3.60meter (=wensmaat, omdat het trottoir voor een rij monumentale panden ligt.
De schampstrook (90cm) tussen weg en fietspad kan gebruikt worden om enkele objecten zoals verlichting te situeren.

3.2.4 materialen buitenring

De buitenring van de Singelgrachtzone is een bijzonder element in de stad. Dit moet ook in de materiaalkeuze en in de wijze van detailleren tot uiting komen. De hier voorgestelde materialen zijn mooi, duurzaam en tijdloos. De reconstructie van de buitenring beloopt een periode van zo'n twintig jaar, tijdloze materialen zijn dan noodzakelijk om over die periode het continue karakter van het profiel te kunnen garanderen.

De rijbanen, het parkeren en de fietspaden worden uitge-


0.30
3.60
1.80
2.00
7.00
1.80
var.
0.10
0.90
0.30
0.10
0.30
17.60

voerd in asfalt ingekaderd door een dertig centimeter brede band. De band onderstreept de gewenste vloeiende belijning van het profiel. Voor het trottoir worden dertig bij dertig betontegels voorgesteld. In de keuze van deze materialen is overeenstemming gezocht met het meteriaalgebruik van de binnenstad.

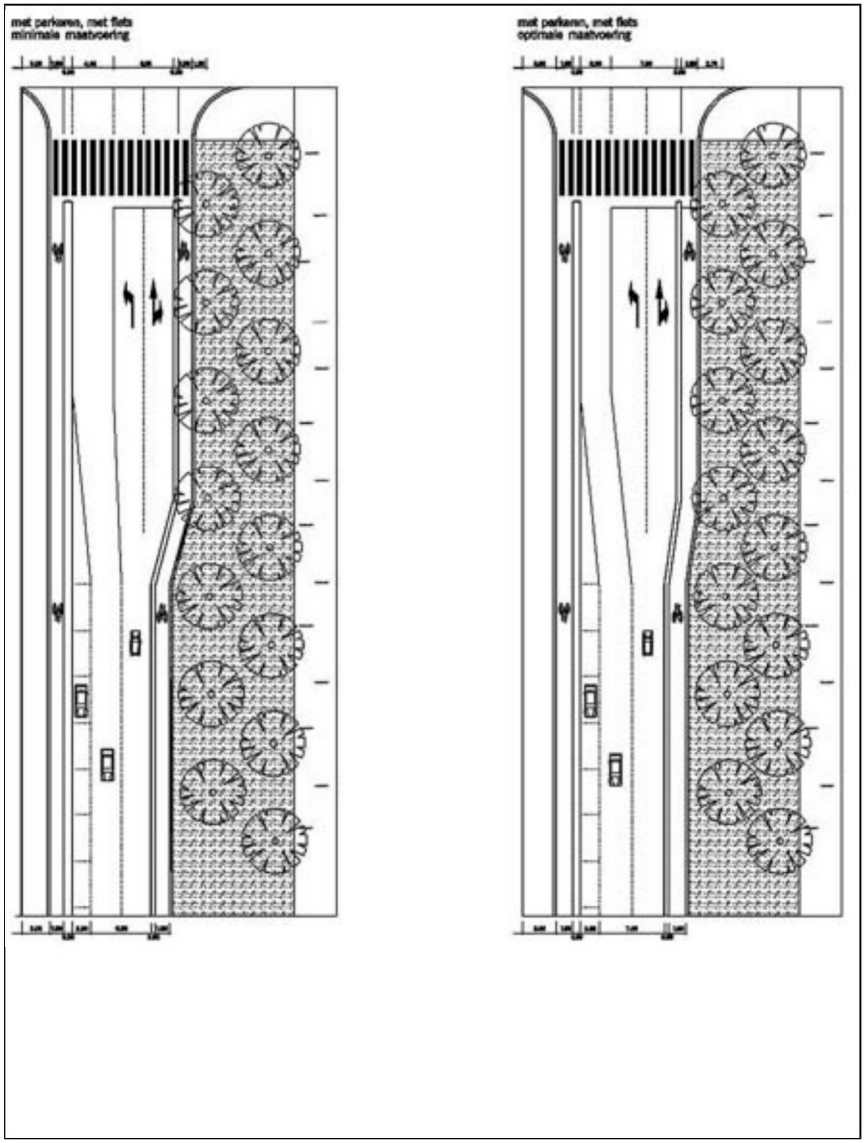


Voorstel materialisering standaardprofiel buitenring

	onderdeel	*materiaal*	*uitvoering*	*bijzonderheden*
1.	Trottoir:	tegels	30x30x6/8	toeslagmateriaal (als 406, Den Boer, of gelijkend)
2.	rijbaan	asfalt	zwart	geluidsreducerend
3.	fietspad	asfalt	donkerrood	voorzien van fietsmarkering
4.	parkeren	asfalt of betonklinkers	zwart	voorzien van witte belijning met toeslag materiaal
5.	trottoirband	beton	30x25	hardsteenkleur (als Binnenstad)
6.	Margestrook	tegels		als trottoir
7.	opsluitband	beton	10x20	toeslagmeteriaal als tegel
8.	promenade	gebakken klinkers geel		
9.	boomkrans	messing	2,50x2,50	strips
10.	zitrand	hardsteen	30x50	zithoogte
11.	verlichting	rijbaan		NPKmast, conform hoofdnet auto
12.	verlichting	promenade	CDS 530 Torino	heldere lichtkap, louvre, warmwit licht
13.	overig	straatmeubilair		nader te bepalen

Voor de promenade onder de platanen is gezocht naar een contrasterend materiaal dat gevonden is in een licht-gekleurde gebakken klinker. In overleg met de stadsdelen is afgesproken het beheer in het voorbeeldtraject te volgen en indien nodig de technische uitvoering of het beheer aan te passen als dat voor de groeiomstandigheden van de bestaande bomen of voor het gewenste beeld (vervuiling, onkruiden) nodig is.

Over de detaillering en het beheer is overleg geweest met de vier stadsdelen.



4. Binnenring

4.1 inleiding

De binnenring is een onderdeel van het hoofdnet fiets en hoofdnet rail en wordt volgens de NvU autoluw (30km) door het tracé in parten met tegengestelde rijrichting onder te verdelen. Dit is overigens al het geval in bijna de hele binnenring.

De binnenring kent meerdere ruimtelijke beelden. De Marnixstraat is aan beide zijden bebouwd, recht en smal. Een deel van de Sarphatistraat wordt eenzijdig begrensd door de Plantage Muidergracht en een brede, met bomen beplante berm. Ook doorsnijdt de binnenring op meerdere plaatsen 'parels', een derde variatie van de opbouw van het profiel. Het profiel zal niet altijd voldoende ruimte bieden voor alle onderdelen. Omdat de binnenring deel uitmaakt van het hoofdnet fiets en OV wordt in de opbouw van het profiel prioriteit gegeven aan de fietser en het openbaar vervoer. De auto heeft een ondergeschikte rol, want de buitenring is onderdeel van het hoofdnet auto.

De gezamenlijke commissies VVIS en ORVP zijn op 28 juni 2001 accoord gegaan met de herprofilering van de Sarphatistraat. Het vastgestelde profiel is een beperkte versoepeling van de hierna vastgelegde randvoorwaarden, voor wat betreft de toepassing van fietspaden of fietsstroken.

4.2 toelichting randvoorwaarden

Voor de binnenring is gekozen voor eenheid in materiaal en voor variatie in het wel of niet toepassen van bomen. Bij voldoende ruimte wordt een dubbele rij bomen toegepast; bij onvoldoende ruimte vervallen de bomen.

- vast onderdeel van het profiel is een 12,2 of een 12,9 meter brede strook met daarin de tram baan (5,7 meter) of trambaan met bus (6,4 meter), rijbaan+fietsstrook ((4,5 meter) en een fietspad (2,0 meter);
- het trottoir is minimaal 2,5 meter breed, bij overmaat zijn er bomen mogelijk;
- eenduidigheid in materialen: asfalt en 30X30 tegels vloer.

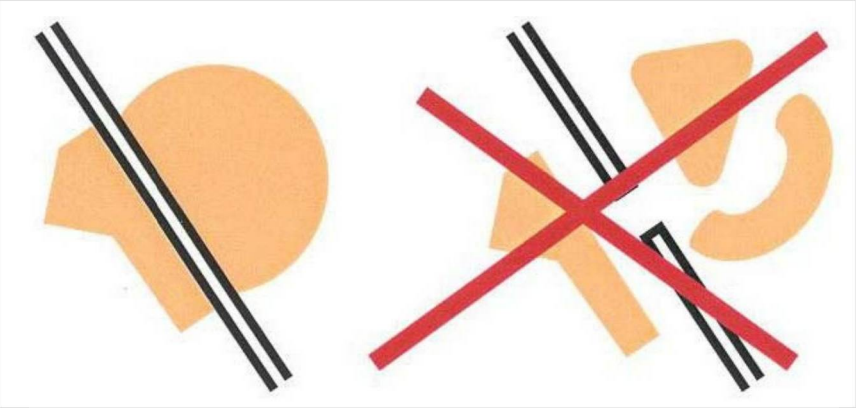
De binnenring kent een variatie aan profielen. In de huidige situatie wisselt het bebouwing- en bomenprofiel vaak, in de randvoorwaarden is daarmee rekening gehouden door uit te gaan van de 'hardware' (12,5 meter) en het plaatsen van bomen afhankelijk te stellen van de beschikbare ruimte.

trottoir en bomen
Binnen de beperkte breedte is het trottoir minstens 2,5 meter breed. Hierbij is uitgegaan van 1,5 meter vrije loopruimte en 1,0 meter voor voorzieningen en obstakels aan de bebouwingszijde.
Als er dan nog ruimte over is in het profiel kunnen er bomen geplaatst worden: aan beide zijden of geen.

eenduidigheid in materialen
De eenduidigheid in materialen is een belangrijk middel om de continuïteit van de binnenring te accentueren. De detaillering is vastgelegd in het Handboek Openbare Ruimte Binnenstad.
De weg en de trambaan komen in asfalt te liggen. Het trottoir wordt uitgevoerd in dertig bij dertig tegels met basaltsteentoeslag, de banden hebben dezelfde kleur en zijn 30cm breed.
De hele binnenring kan worden verlicht met hangende armaturen aan spandraden. Hierdoor staan er minder objecten (masten) in de ruimte die beschikbaar blijft voor de voetganger.

De tussenzone
Het gebied dat ingesloten wordt door de binnen- en de buitenring wordt conform het Handboek Openbare Ruimte geheel verhard in rode klinkers.

de parels als een geheel



5. Parels
Bij kruisingen, entrees van parkeergarages en 'parels' (bijzondere plekken in de Singelgrachtzone) wordt maatwerk geleverd, passend binnen de voorwaarden geformuleerd in de Nota Ruimtelijke Randvoorwaarden.

5.1 inleiding
Langs het continue profiel van de binnen- en buitenring zijn de parels de bijzondere elementen. De 'eenheid in verscheidenheid' vraagt om algemene randvoorwaarden voor de wijze waarop de binnenring en de buitenring de parels doorsnijden.

- ❑ elke parel vormgeven als ruimtelijke eenheid;
- ❑ bij elke parel komt een duidelijk herkenbare passage voor langzaam-verkeer tussen binnenstad en het aangrenzende stadsdeel;
- ❑ de profielen van de binnen- en buitenring worden opgenomen in de inrichting van de parels.

5.2 toelichting Randvoorwaarden

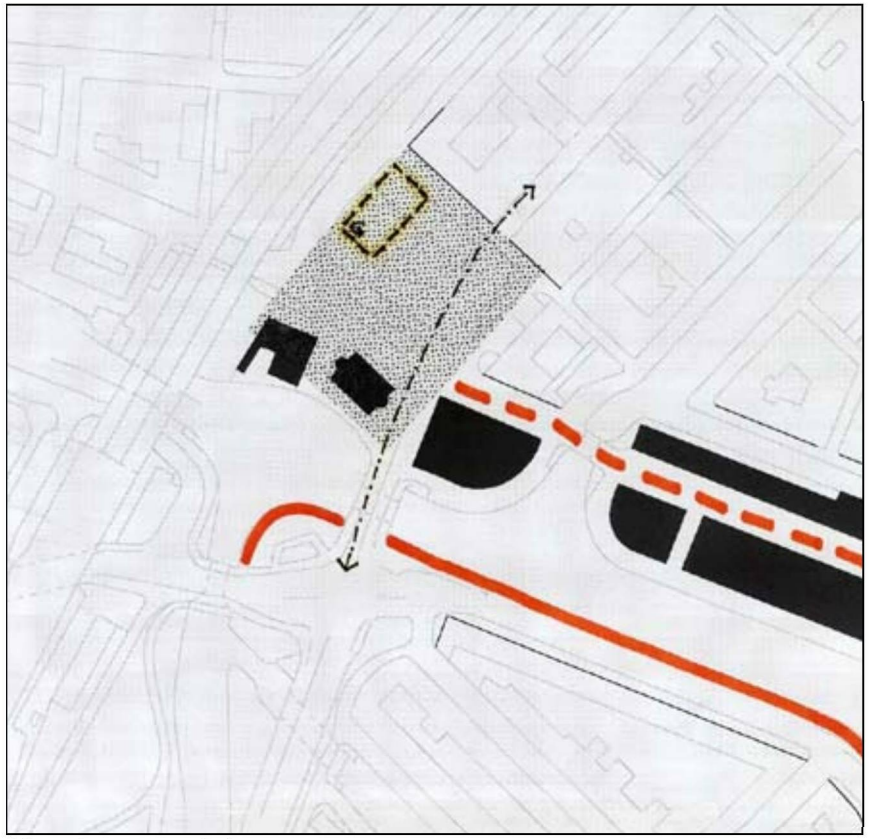
eigenheid
De eigenheid van elke parel afzonderlijk zou versterkt moeten worden maar onderling kunnen ze sterk verschillen. Gesteld wordt dat ze 'opgepoetst' worden en zich als eenheid gaan presenteren aan het snoer.

passage
De buiten- en binnenring vormen naast het feit dat ze verbindingen zijn ook barrières. De radialen geven aan dat er in deze richting ruimtelijke en functionele verbindingen -passages- gemaakt gaan worden opdat de binnenstad en de omliggende stadsdelen beter op elkaar aansluiten. Concreet kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het slechten van (visuele) barrières tussen de wegen en de parels, aan het toepassen van vluchtheuvels bij belangrijke langzaam verkeer verbindingen maar ook de oversteekbaarheid verbeteren met zebra's en verkeerslichtenregelingen.

doortrekken van de binnenring
Om de binnenring als ordenend element tot haar recht te laten komen is het belangrijk dat de ring ook in de parels herkenbaar is. Vandaar dat wordt voorgesteld om de profielen 'door de parels heen te trekken'.

In dit overzicht komt het eerste Marnixplantsoen niet aan de orde. Het is een parel, terzijde van de binnen- en buitenring gelegen.

De specifieke aandachtspunten zijn hierna in beeld gebracht.



Haarlemmerplein
Het profiel van de binnen - en buitenring zou zover mogelijk doorgezet moeten worden opdat er een duidelijk begin/ einde aan het profiel komt.
"G": lokatie voor bebouwing.



Frederik Hendrikplantsoen
Doorzetten van de profielen.



Passage Elandsgracht/Kinkerstraat
Een nieuwe bouwkavel kan het poorteffect herstellen (“G”).



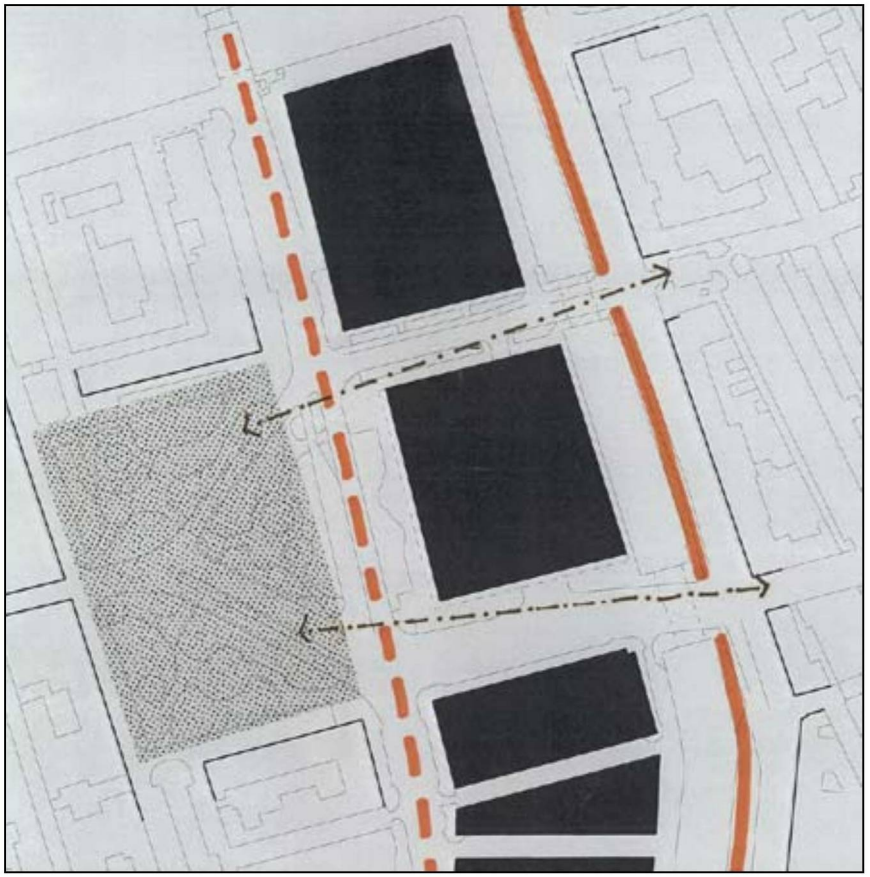
Leidseplein/Leidsebosje
De promenade blijft consequent aan het water liggen en de weg loopt rechtdoor.
Onderbreken van het profiel van de binnenring bij het Leidseplein. Promenadeverbinding achterlangs. Bouwvolume wnselijk.Het Vondelpark met een voorterrein tot aan de Singelgracht.



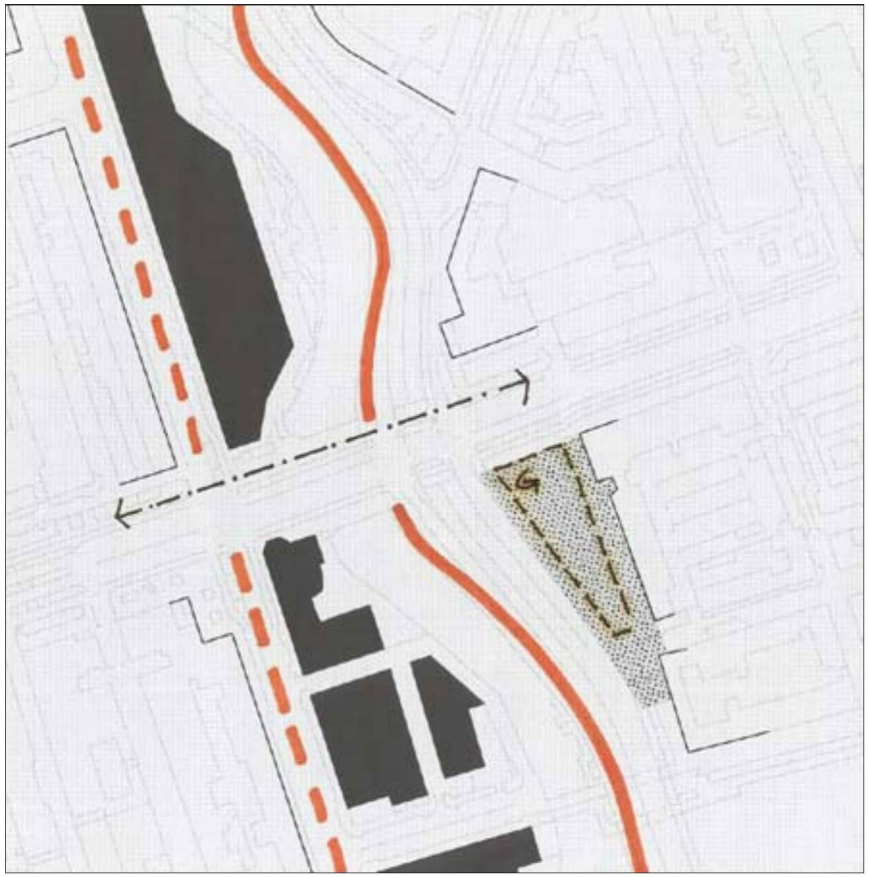
Voorplein Rijksmuseum
Nieuwe bouwkavel aan de Ruysdaelkade met een voorzijde aan de Singelgracht.



Weteringcircuit
Rotonde wordt mogelijk T-kruising. Het Weteringcircuit is zoeklocatie voor een parkeergarage.



Frederiksplein, Oosteinde en Westeinde
Het Frederiksplein is zoekgebied voor een parkeergarage.



Weesperplein en Rhijnspoorplein
Nieuw bouwvolume met een voorzijde naar de Singelgracht
Buitenring-profiel ligt consequent aan de gracht (“G”)



Muiderpoort en Tropenmuseum
Rotonde wordt mogelijk T-kruising.
Door het voorterrein parkachtig in te richten manifesteert het museum zich als gebouw in het Oosterpark.

6. De Singelgracht

6.1 inleiding

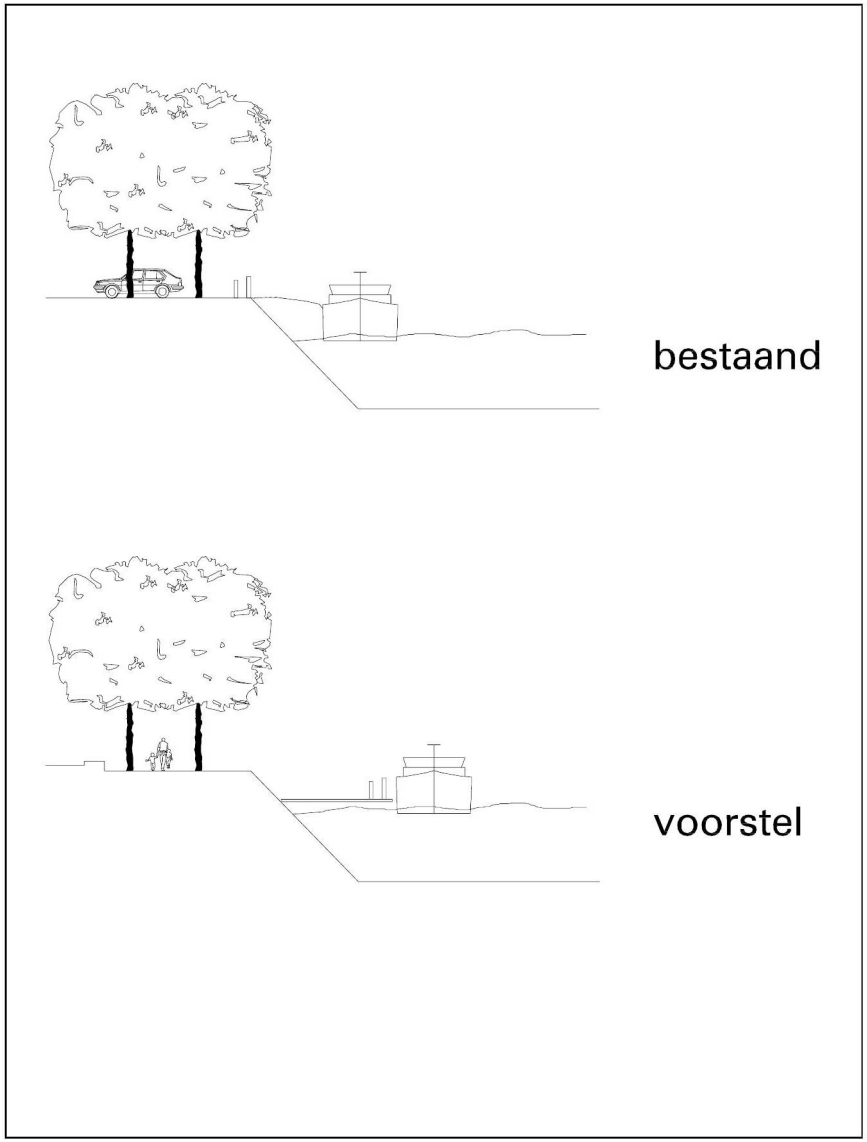
De hierna volgende uitgangspunten zijn overgenomen uit het NVU. De hoofdpunten zijn:

- het wateroppervlak mag niet worden verkleind;
- de grachten zijn over de hele lengte bevaarbaar;
- alle bruggen zijn ondervaarbaar (2.03m) of te openen;
- het aantal ligplaatsen voor woonboten aan de buitenoever mag niet worden uitgebreid;
- de kades bij woonboten mogen niet geprivatiseerd worden;
- geen uitbreiding van jachthavens.

Voorzieningen voor rederijen en jachthaven dienen te worden verplaatst naar aanlegsteigers langs de kade, privé-gebruik van de promenade wordt afgebouwd.

6.2 toelichting op de uitgangspunten

De enige toevoeging ten opzichte van de NvU is de toepassing van steigers voor kassa's van rederijen en gebouwen van jachthavens en dergelijke aan de promenade. Hiermee wordt voorkomen dat een deel van de promenade geprivatiseerd gaat worden.



7. Parkeergarages Singelgrachtzone

7.1 inleiding
In het startdocument Singelgrachtgarages (d.d. 9 december 1999) wordt uitgegaan van de situering van garages onder het water van de Singelgracht. De toegangen worden daarbij gedacht vanaf de buitenring, gesitueerd in het hart van de weg.

7.2 toelichting uitgangspunten auto
De parkeerplaatsen die het zicht op het water belemmeren moeten verwijderd worden. De stadsdelen hebben de vrijheid om, bij voldoende profielruimte, ervoor te kiezen parkeerplaatsen aan de bebouwingszijde te handhaven. (langsparkeerplaatsen aan de bebouwingszijde ca. 750 pl.)

Omdat in de Nota van uitgangspunten Singelgrachtzone (1996) werd gesteld dat de binnenring autoluw en 30 km zone wordt, is deze route ongeschikt als ontsluiting voor parkeergarages. De buitenring is daarentegen wel geschikt als ontsluitende route. Een bijkomend voordeel is de herkenbaarheid van de (parkeer)locaties langs de buitenring. De in- en uitritten die aan de buitenring worden gesitueerd zouden daarom gekoppeld kunnen worden aan de markante plekken in de Singelgrachtzone, zoals het Weteringcircuit en het Frederiksplein, die als parels aan het kralensnoer van de Singelgracht liggen.De Singelgrachtzone is als verdeelring opgenomen in het Parkeer Verwijssysteem.

Inpassing voetgangerstoegangen vanaf de buitenring
Als zoeklocatie worden in elk geval uitgesloten:
- ❏ het huidige water (Singelgracht, Lijnbaansgracht, Plantage Muidergracht);
- ❏ de promenade;
- ❏ het trottoir van de buitenring;
- ❏ de gehele binnenring;
- ❏ achter de Haarlemmerpoort;
- ❏ Eerste Marnixplantsoen;
- ❏ Tweede Marnixplantsoen;
- ❏ Rozengracht;
- ❏ Leidsche Bosjes (waar het ten koste gaat van de bomen);
- ❏ Voor het Rijksmuseum;
- ❏ Nieuwe Passeerdersstraat;
- ❏ Bij de villa's aan de Weteringschans;
- ❏ In het plantsoen ten oosten van de Weteringpoort;
- ❏ In de zichtlijn door de Muiderpoort;
- ❏ Zeeburgerstraat;
- ❏ Jacoba Mulderplein.

toegangen in gebouwen
Eventuele loodrechte doorsnijdingen van het trottoir ten behoeve van parkeren in een gebouw zijn mogelijk. Voor grote garages heeft een conventionele ondergrondse ingang de voorkeur boven een lift in de openbare ruimte omdat het bovengronds ruimtebeslag veel kleiner is. Dit omdat bij een lift het 'hokje' en de bufferruimte op het maaiveld staan, terwijl een ondergrondse toegang op het maaiveld slechts

omsloten wordt met een lage afscherming. Combinaties zijn natuurlijk mogelijk.

nader onderzoek inpassing autotoegangen buitenring

Op verzoek van de stuurgroep Singelgrachtzone is de inpassing vanaf de buitenring voor vier locaties nader verkend. Daaruit blijkt dat de inpassing op de smalle delen niet mogelijk is (op de Nassaukade en de Mauritskade). De breedte van het beschikbare profiel is daar onvoldoende voor de benodigde 5.50 meter voor een enkelvoudige toe- of uitrit. Bij deze afweging wordt uitgegaan van het handhaven van de bestaande bomen.
Bij een projectie op de Stadhouderskade (brede gedeelte) is een enkele toe- of uitrit in principe wél in te passen, maar blijken de noodzakelijke in- en uitvoegstroken slecht inpasbaar, door eisen aan toegankelijkheid van woonstraten, kruisingen met woonstraten en daarmee de ontsluiting van de aanliggende buurten.

Uit de inpassingsstudie blijkt verder, dat de garage slechts vanuit één richting bereikbaar gemaakt kan worden, wat voor het parkeerverwijssysteem minder gunstig is.

7.3 onvoldoende ruimte inpassing auto in- en uitritten op de buitenring

De stuurgroep acht het situeren van in-/ en uitgangen van ondergrondse parkeergarages in de Singelgrachtzone door onvoldoende ruimte in het beschikbare profiel ongewenst. Aangezien uit verkenningen blijkt dat er alternatieven zijn, verzoekt de stuurgroep aan de projectgroep Singelgrachtgarages om naast ingangen op de radialen in het nader onderzoek naar ontsluiting van de Singelgrachtgarages tevens de locaties aan de binnenstadzijde van de Singelgrachtzone te betrekken.
Nader onderzoek naar de verkeersafwikkeling is daarnaast nog nodig.

7.4 inpassing voetgangers in- en uitgangen

Bij het situeren van lifthokjes of andere toegangen moet rekening gehouden worden met zichtlijnen. Dit speelt vooral bij zijstraten en bruggen. De vormgeving van de lifthokjes dient zo minimaal en transparant mogelijk te zijn. Bezoekers zouden idealiter direct in een levendige omgeving terecht moeten komen.
Aan de kades moeten eventuele hokjes worden opgenomen in het ritme van de bomen in de huidige parkeerzone. In het kader van Beschermd Stadsgezicht dient bekeken worden of lifthokjes op het maaiveld überhaupt wel mogelijk zijn.
Bij plaatsing langs of op de promenade krijgt de promenade een functie erbij en daarmee meer betekenis. De in- en uitgangen moeten onderdeel zijn van het maaiveld ontwerp en opgenomen worden in het stramien van de bomen. Voor de voetganger moet steeds tenminste 3,5 meter vrije ruimte gereserveerd worden.

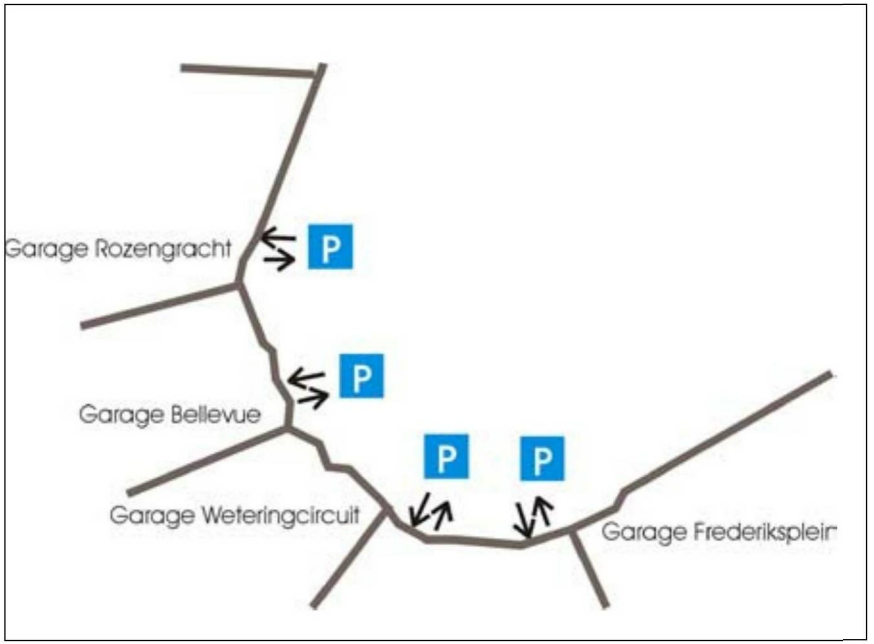
7.5 inpassing ontluchtingsinstallaties

De ontluchtingsinstallaties zijn -mits minimaal vormgegeven en transparant- overal mogelijk. Ze zijn minder gewenst in de promenade omdat de openheid en de zichtbaarheid van het water belangrijk is. Ook rond deze installaties moet tenminste 3.5 meter vrije ruimte voor de voetganger worden gereserveerd.

7.6 inpassing bij de bomen

Het is vanwege de bestaande bomen niet wenselijk om ondergrondse garages te bouwen onder de promenade.

Optimale groeikansen hebben platanen bij een plantsleuf maat van 5.40 meter. Bij de nadere uitwerking van de ondergrondse situatie dient hiermee rekening te worden gehouden. Dit houdt in dat op een afstand van tenminste 2.70 meter uit de stam geen funderingen kabels en leidingen en andere obstakels gesitueerd kunnen worden.
Dit geldt ook voor autotoegangen onder de promenade door. Desnoods is het acceptabel als er één boom uit de rij ontbreekt. Voor de locaties Weteringcircuit en Frederik Hendrik plantsoen geldt dat er zorgvuldig met het bestaande bomenbestand omgegaan moet worden.



8. Uitwerking

8.1 inleiding

De voorgestelde profielen voor de buitenring zijn voor de hele buitenring op kaart gezet. De buitenring is testcase omdat hier meerdere partijen bij betrokken zijn die het eens moeten worden over een eenduidig profiel.



8.2 optimaal en minimaal profiel, maatwerk

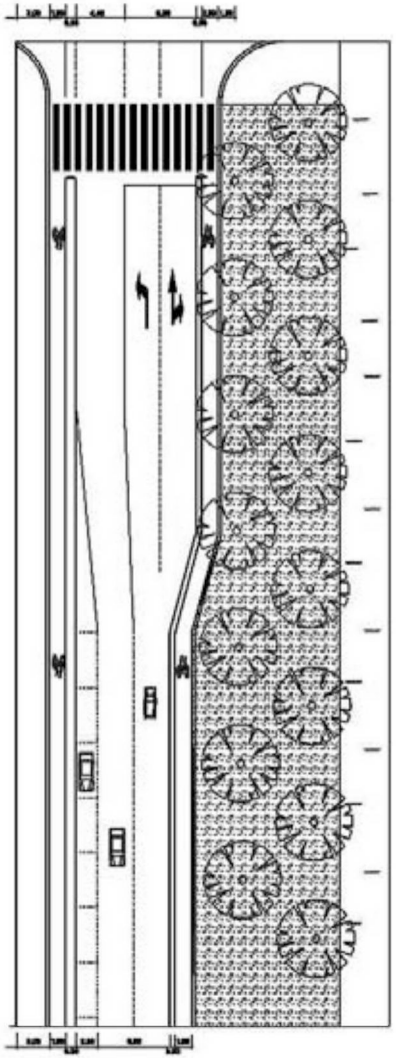
De buitenring is verkend en in kaart gebracht. Op de overzichtskaarten is aangegeven hoe het wensprofiel in te passen is in de Singelgrachtzone. Daar waar knelpunten of uitzonderingen ontstaan is dit aangegeven.

De buitenring van de Singelgracht kent brede en smalle delen. Het wensprofiel past niet op alle delen. Het principeprofiel gaat uit van een langsparkeerstrook aan de huizenzijde. Verder hechten de stadsdelen sterk aan (vrijliggende) fietspaden. Niet op alle delen is voldoende ruimte om alle onderdelen optimaal de ruimte te geven. De standplaats van de bestaande bomen vormt daarbij het uitgangspunt.

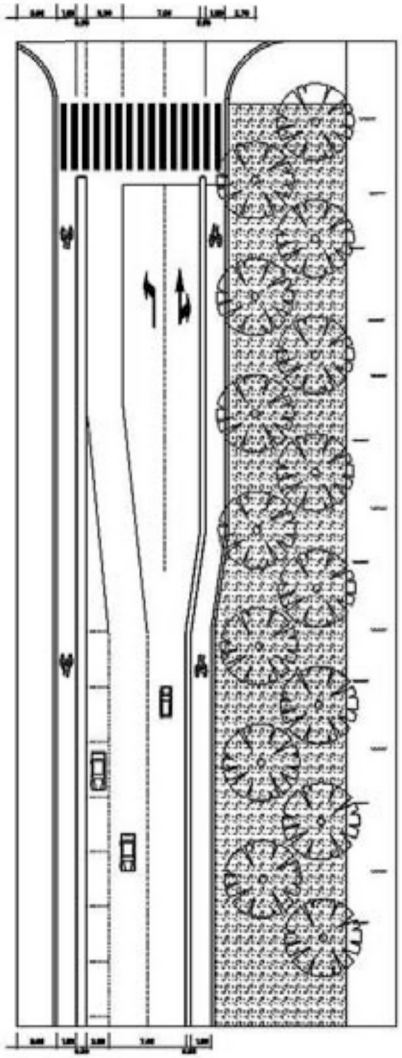
Bij ruimtegebrek hebben de stadsdelen de keuze om onderdelen in het wegprofiel een minimale maat te geven of de langsparkeerstrook te laten vervallen.

De knelpunten zijn hierna in beeld gebracht.

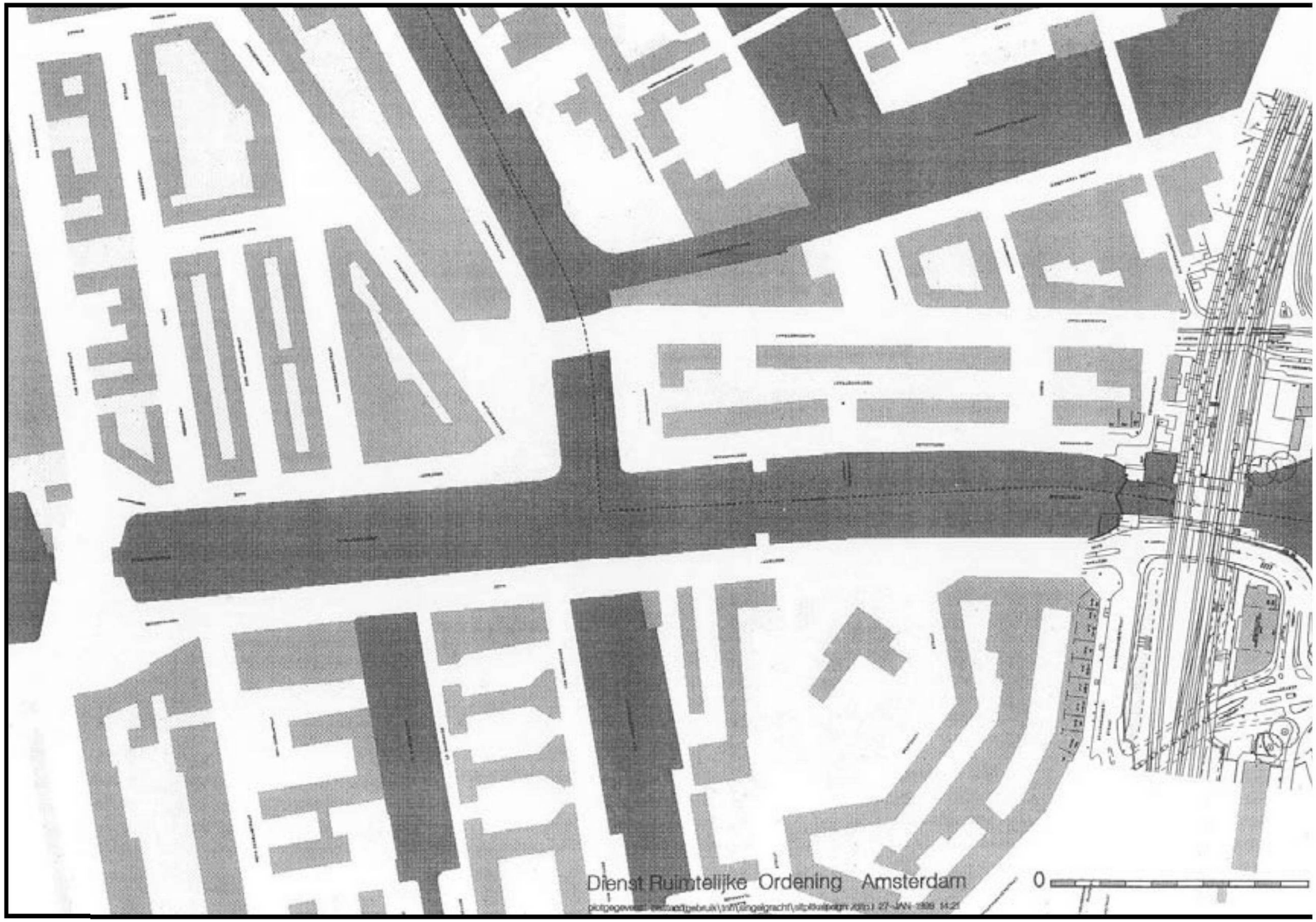
met parkeren, met fiets
minimale maatvoering

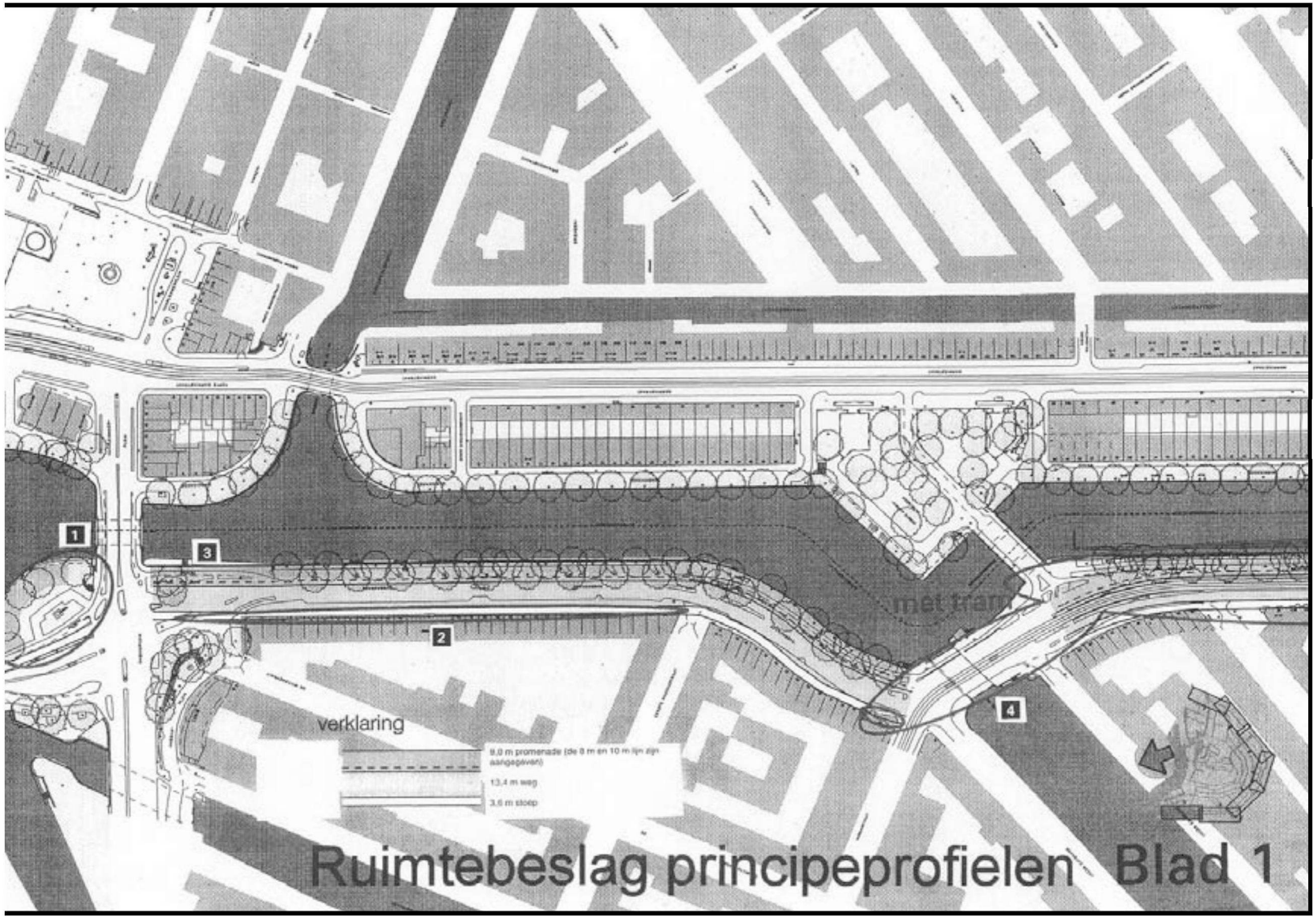


met parkeren, met fiets
optimale maatvoering



BLAD 1





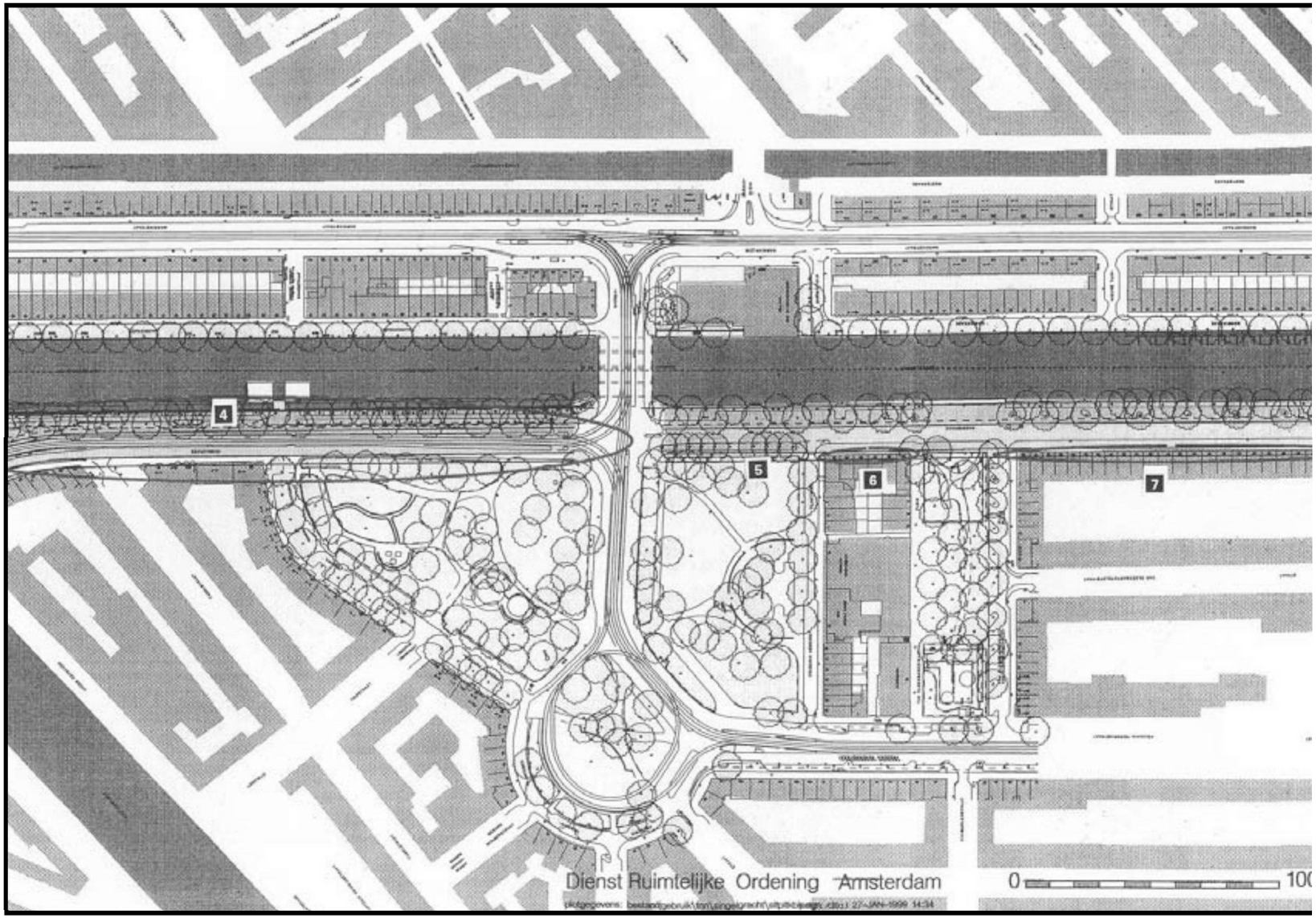
blad 1

Aandachtspunten: kop van de promenade nabij Nassauplein, het profiel biedt onvoldoende ruimte voor de optimale maatvoering, de brug over de Kattensloot moet in ieder geval een voortzetting van 4 meter voor de promenade bevatten.

1. Afronden van de promenade.
2. Smal profiel: keuzevrijheid aan het stadsdeel minimale maatvoering of langsparkeren aan de huizenzijde vervalt.
3. Standplaats boom aanpassen.
4. Uitzondering: brug met tram; aandacht besteden aan de continuïteit van het trottoir en de verbinding van promenade naar promenade

Parels: Haarlemmerplein en cluster Weteringcircuit.

BLAD 2



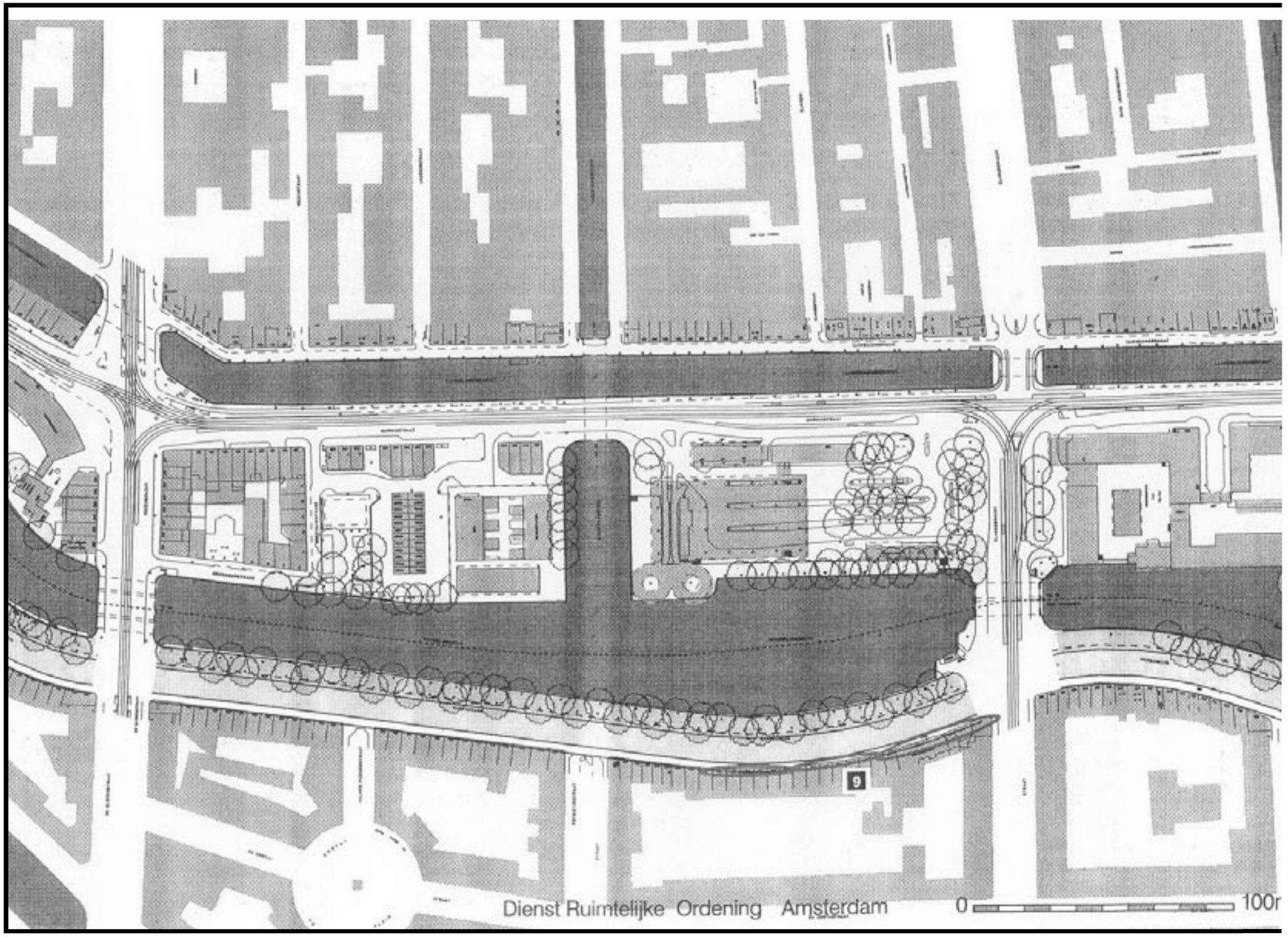


blad 2

De trambaan moet worden inge-
past. Het profiel biedt onvol-
doende ruimte voor de optimale
maatvoering. Bij de da Costa
kade ligt een serieus knelpunt dat
misschien op te lossen is door
de belijning van het verkeers-
gedeelte in de bochten vloeiend
aan te passen. (zie principes)

4. de privatisering van de kade
en de steiger (dmv hekken) door
de jachthaven is ongewenst;
onderzoeken of deze bomen
gehandhaafd kunnen worden
5. te verwijderen/ verplaatsen
bomen;
5. Smal profiel: keuzevrijheid aan
het stadsdeel minimale maat-
voering of langsparkeren aan de
huizenzijde vervalt.
6,7 en 8 Smal profiel: keuzevrij-
heid aan het stadsdeel minimale
maat-
voering of langsparkeren aan de
huizenzijde vervalt.

BLAD 3





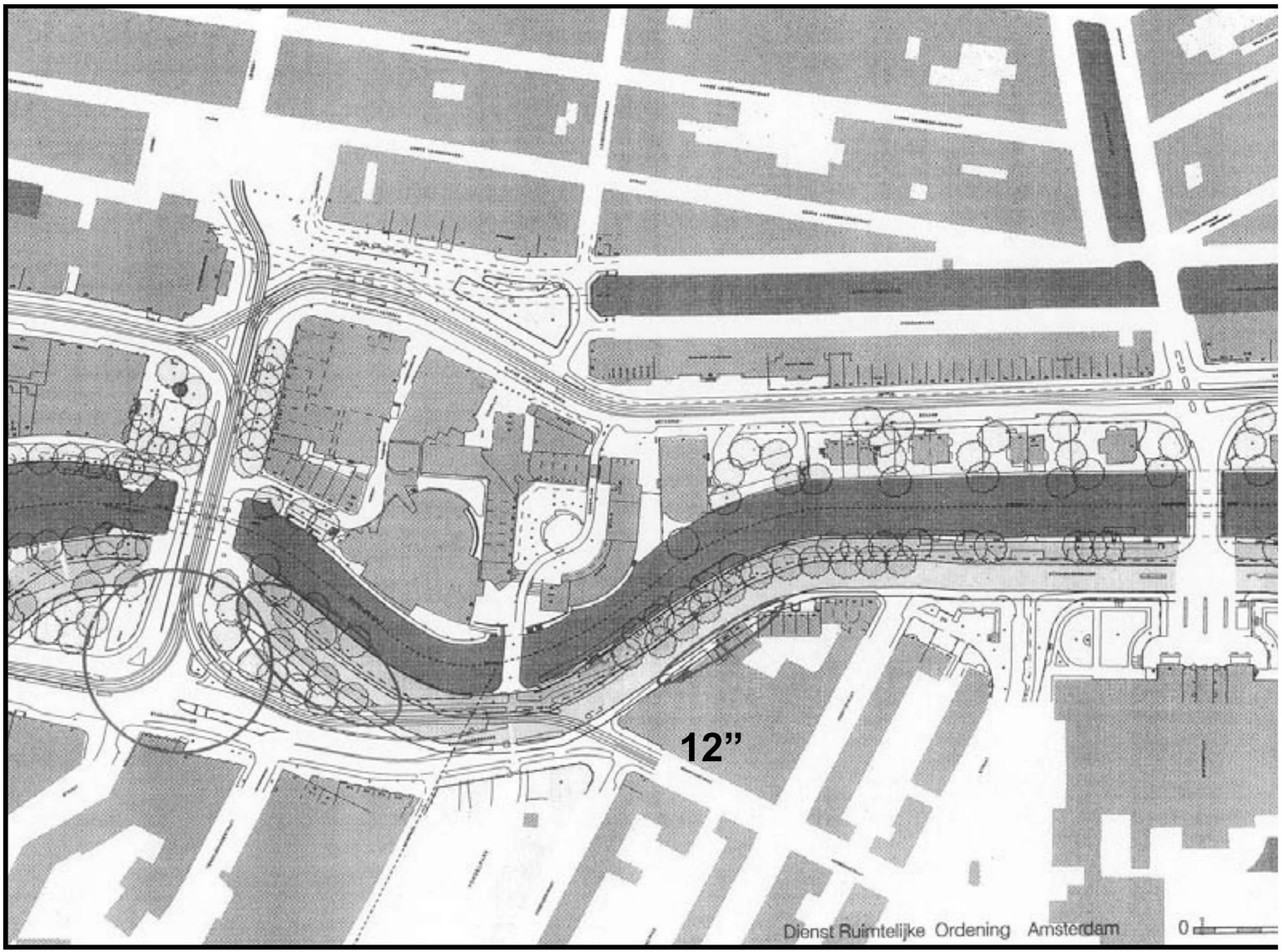
blad 3

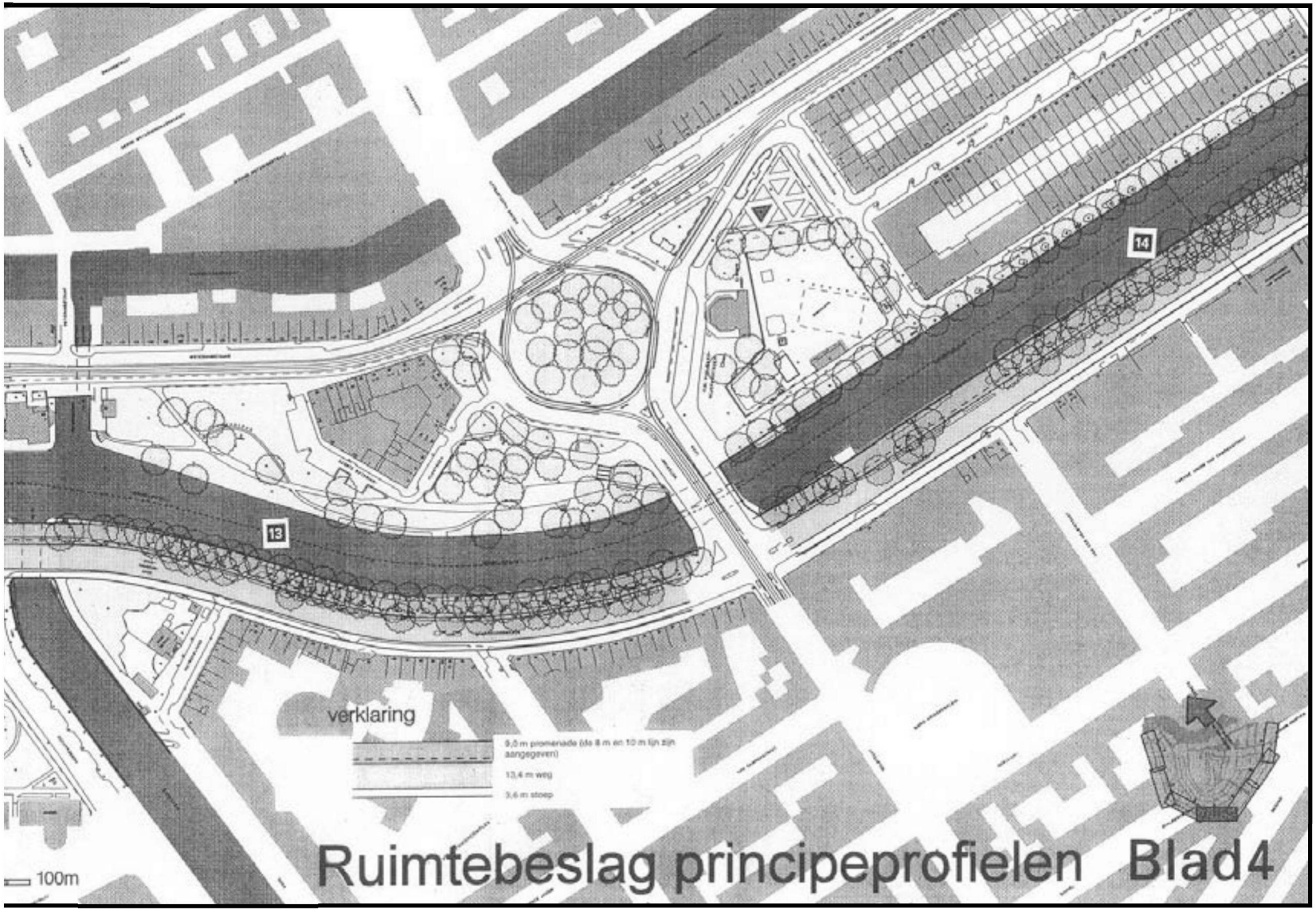
Op enkel plaatsen biedt het profiel onvoldoende ruimte voor een optimale maatvoering. Het voormalige stadsreinigingsgebouw aan de kop van de Overtoom staat prominent in de promenade. Het profiel slingert er omheen. Hier is afgetast wat het op zou leveren als het profiel aan de gracht wordt gelegd in plaats van rechtdoor zoals in de huidige situatie (een voordeel is dat het verkeersknelpunt met de tram vanuit de Hobbemastraat aanzienlijk verbeterd kan worden). Nadere verkeerskundige uitwerking is noodzakelijk.

9,10 en 11 Smal profiel: keuzevrijheid aan het stadsdeel minimale maatvoering of langsparkeren aan de huizenzijde vervalt.

12. De promenade volgt het water, de bestaande profilering van rijweg en trambanen blijft gehandhaafd.

BLAD 4





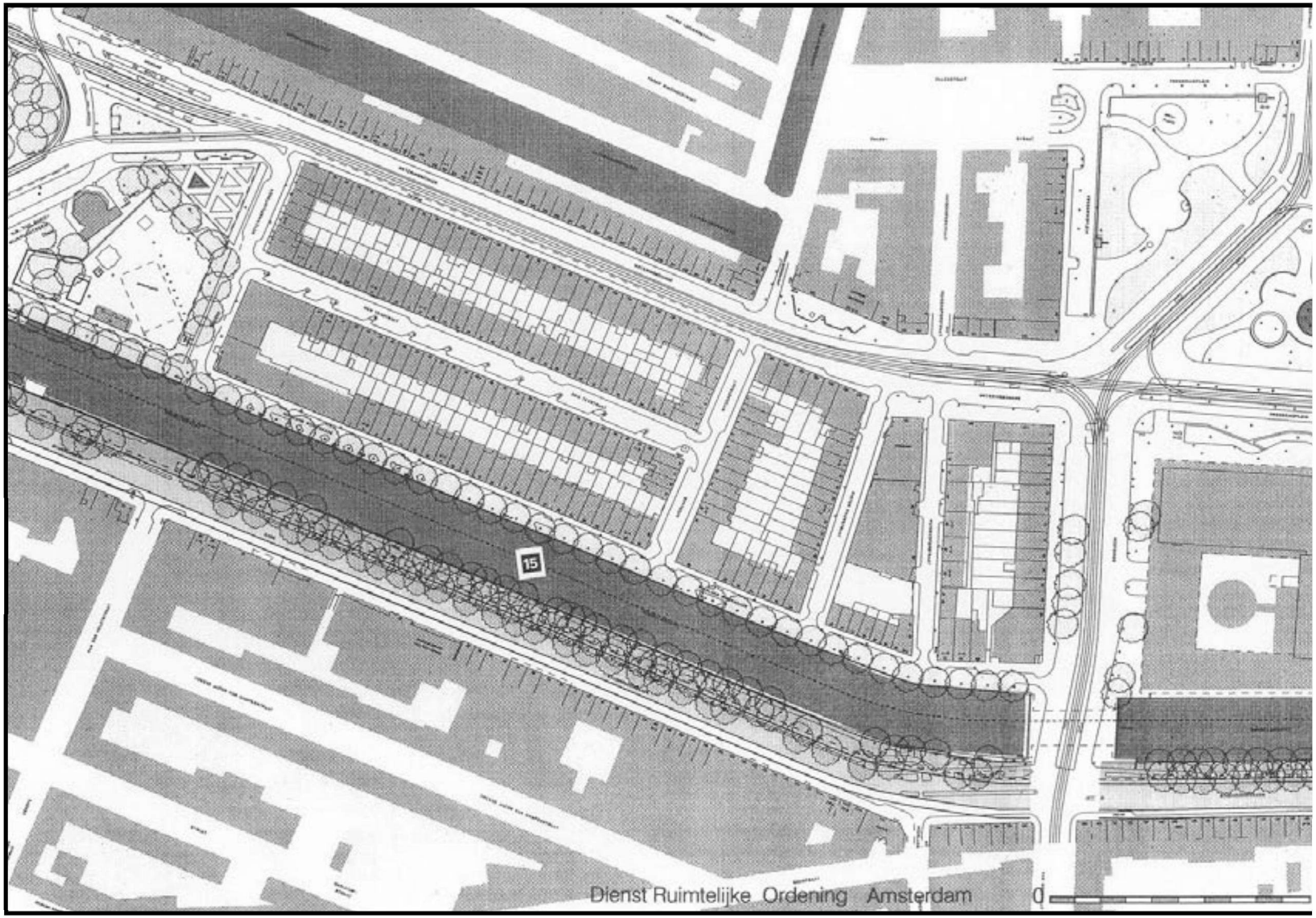
blad 4

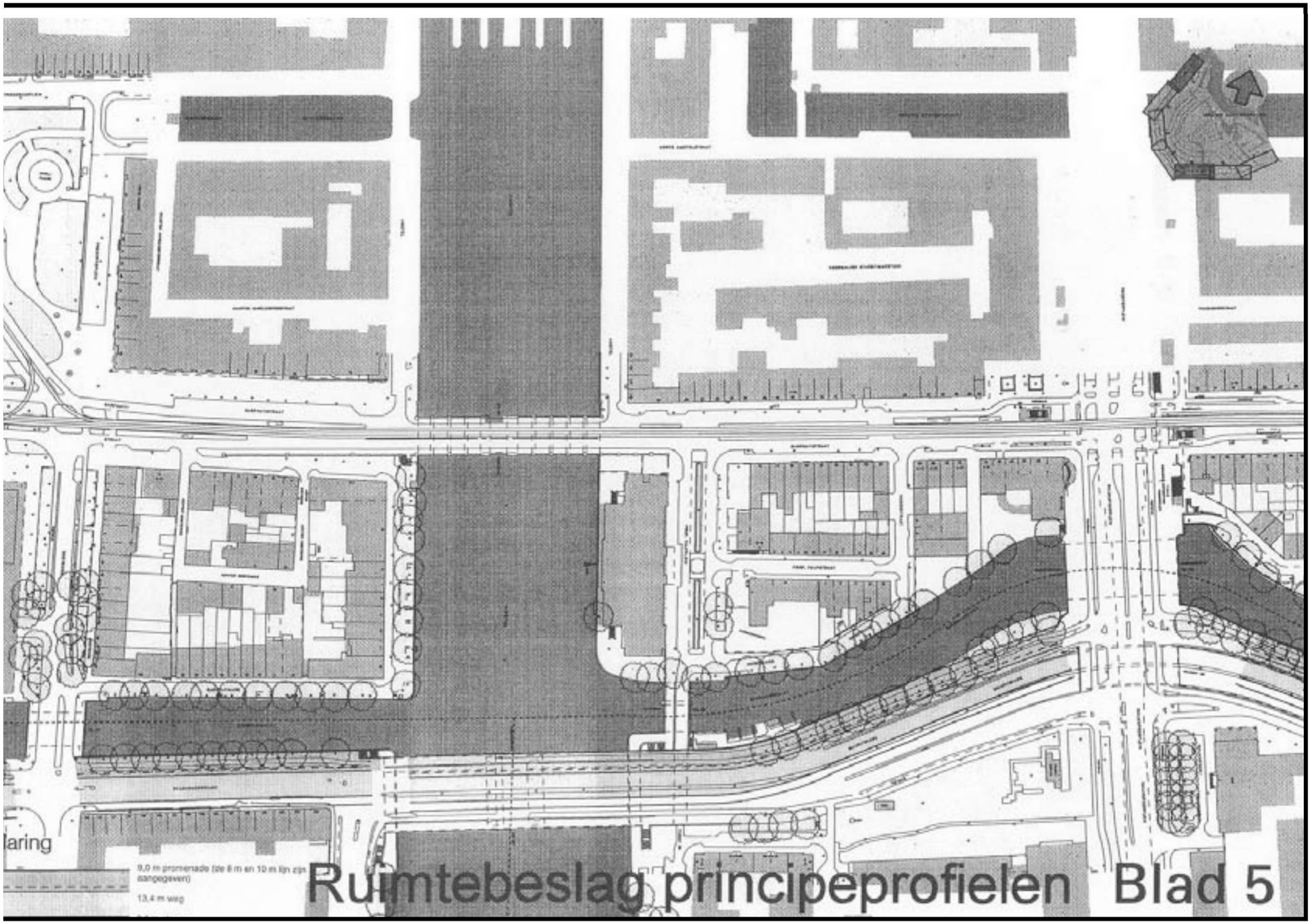
De standplaats van de bestaande bomen wijkt tussen Hobbemastraat en Hobbemakade af van de verder voorkomende stramienmaat. Ook is een aanmerkelijk deel van de bomen vervallen.
Om voldoende ruimte te creëren voor het wensprofiel moet het verplanten of bijplanten van bomen in de verdere planvorming onderzocht worden.
De rooilijn van de bebouwing aan de Stadhouderskade tussen de Hobbemastraat en de PC Hooftstraat steekt ver naar voren, hier moet maatwerk geleverd worden.

Op het gedeelte tussen de Hobbemakade en de Van Woustraat staan drie rijen bomen. Het stadsdeel heeft de vrijheid te kiezen voor een optimale maatvoering en een overmaat in het trottoir, of voor drie rijen bomen. In het eerste geval kunnen bomen verwijderd of verplant worden naar open plekken in het stramien.

12'. Maatwerk, ruimtegebrek door vooruitspringende rooilijn.
13 en 14 drie rijen bomen: keuzevrijheid aan het stadsdeel, handhaven bomen of overmaat in trottoir.

BLAD 5

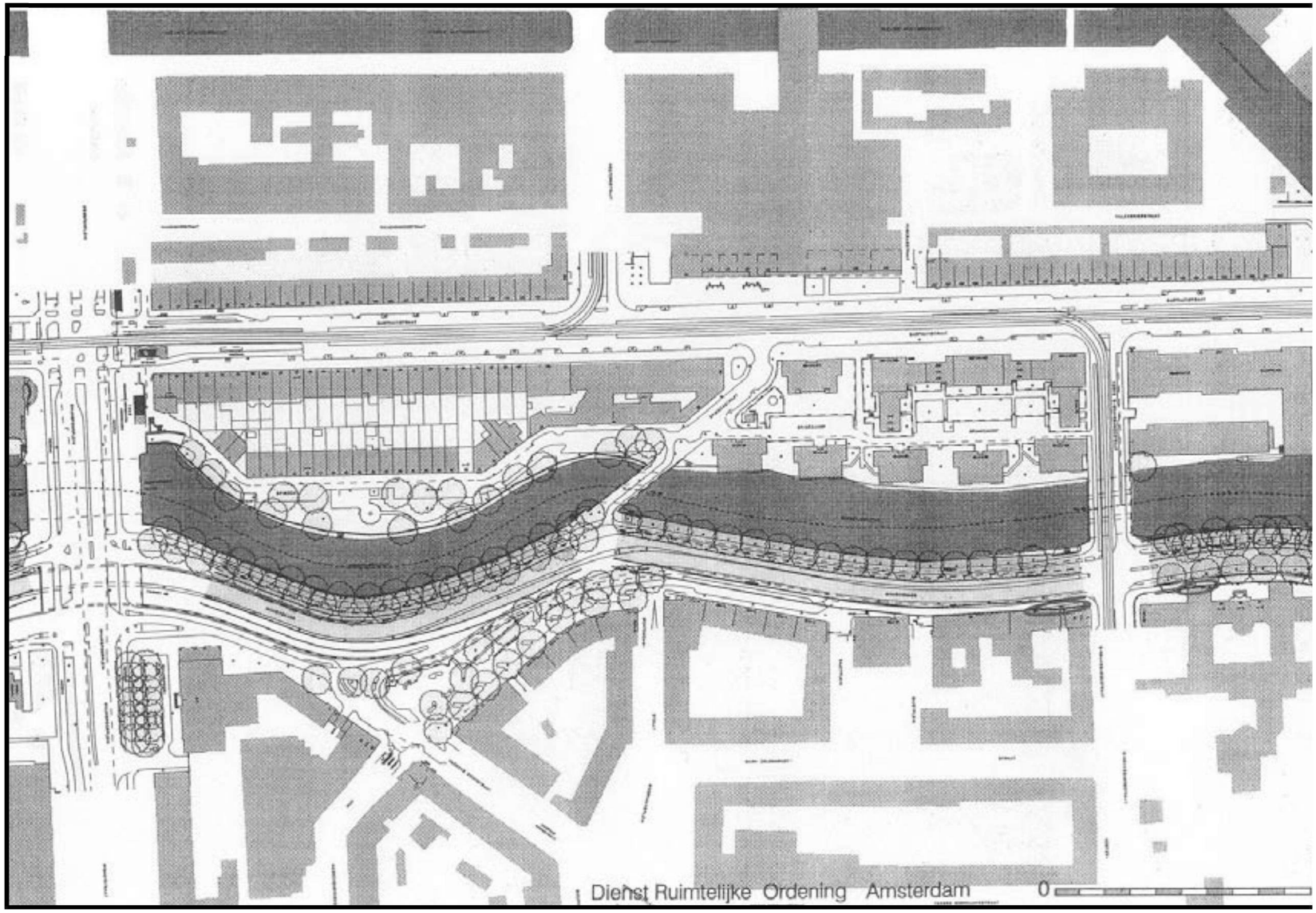




blad 5

15. drie rijen bomen: keuzevrijheid aan het stadsdeel, handhaven bomen of overmaat in trottoir.
In het kader van de studie Wibautas wordt versmalling van de onderdoorgang onder de Wibautstraat onderzocht. Dit biedt kansen voor het volwaardig doorzetten van de promenade.

BLAD 6



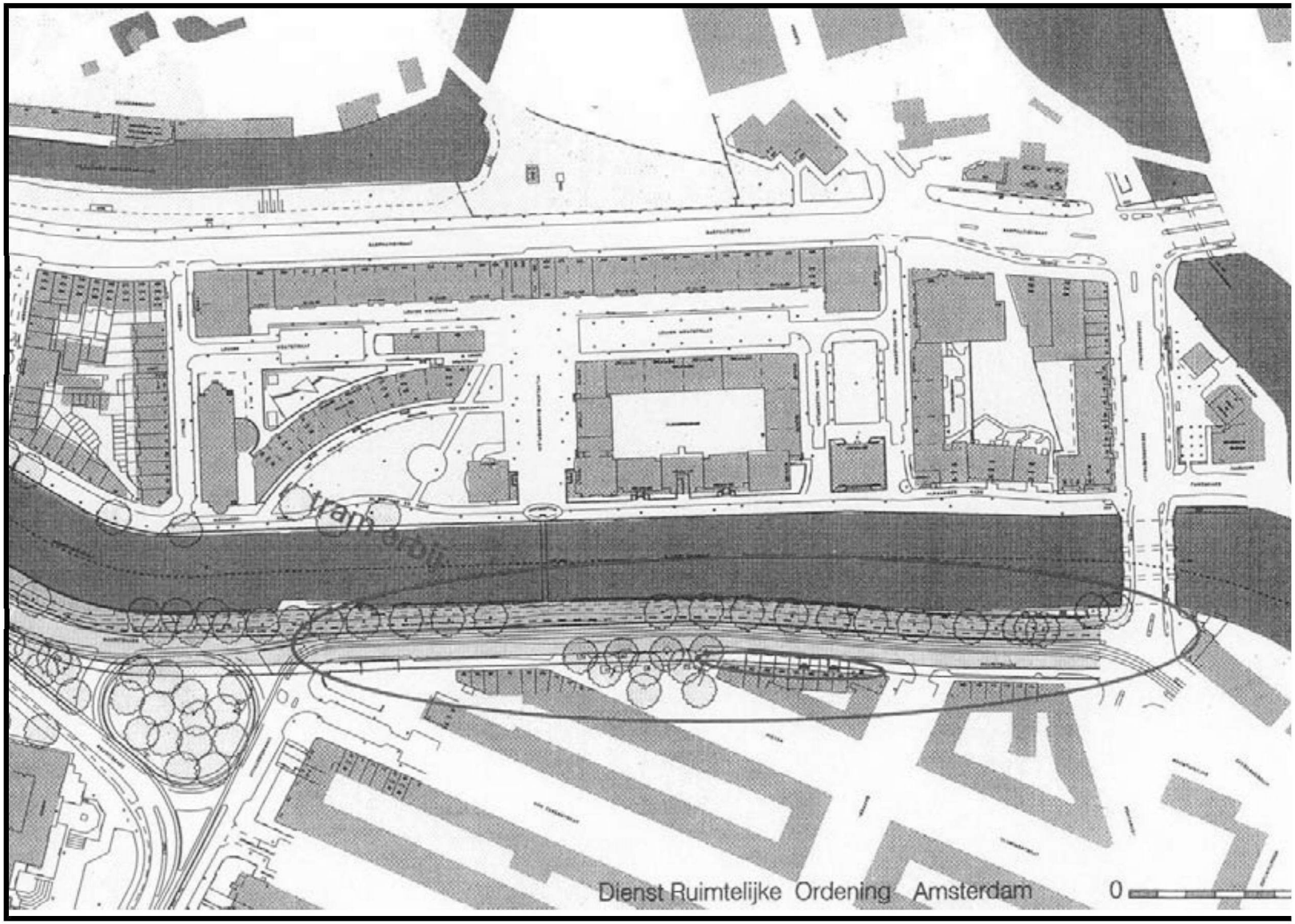


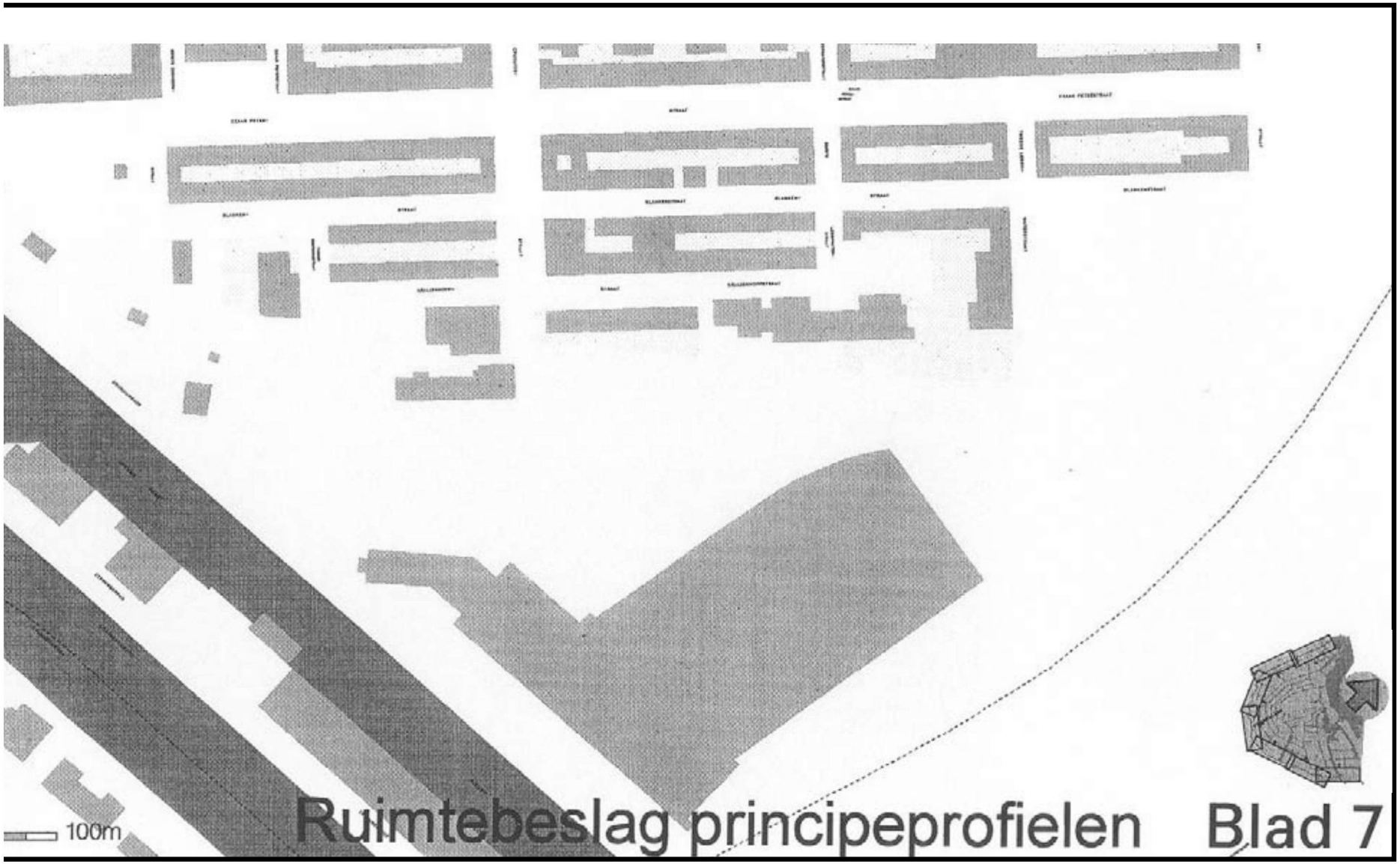
blad 6

Ten oosten van de aantakking met de Linnaeusstraat wordt de een rijrichting van de tram verlegd naar de binnenring.

16. Maatwerk: bomen aan de huizenzijde waarderen en beoordelen of deze in het profiel gehandhaafd kunnen blijven.
17. Smal profiel: keuzevrijheid aan het stadsdeel minimale maatvoering of langsparkeren aan de huizenzijde vervalt.

BLAD 7




100m
Ruimtebeslag principeprofielen
Blad 7

BIJLAGE

Colofon

Deze nota is tot stand gekomen in opdracht van de stuurgroep Singelgrachtzone, onder voorzitterschap van dhr. Grondel, wethouder Openbare Ruimte en zijn opvolgsters Bruines en Maij.
De andere deelnemers in de stuurgroep zijn de dhr. Köhler en mevr. Ter Horst van de Centrale Stad, mevr. Dankbaar en dhr. Kramer bestuurders van de Stadsdelen Oud-West en Westerpark en de heren Blaas en Sertons bestuurders van de stadsdelen Oud Zuid en Oost-Watergraafsmeer en ambtelijke vertegenwoordiging van de dRO en de bestuursdienst.

Met de stadsdelen en de binnenstad is meerdere keren overleg geweest over de inhoud en in de laatste fase werd gericht overlegd over de benodigde verkeerskundige ruimte in de buitenring. Daarbij is inhoudelijk geadviseerd door de verkeerskundigen van de dRO en is advies gegeven door de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer.

Deze nota diende als basis voor een gezamenlijke commissie vergadering en voor gezamenlijke inspraak en participatie (15 december 2001 tot 11 januari 2002), waarna de nota voor vaststelling werd voorgelegd aan de betrokken stadsdeelcolleges en aan de centrale stad. De nota is aangepast naar aanleiding van opmerkingen gemaakt door insprekers.

Auteurs:	Rob Aben, Paco Bunnik, Noortje de Geus, Marianne Griffioen, Pieter Klomp, Rindert Lolkema, Ton Schaap, Luc van Thienen, Paul van der Zedde.
Eindredactie:	Marianne Griffoen, (tel. 020-5527925), gnm@dro.amsterdam.nl Diana Janssen, (tel. 020-5527984) jnj@dro.amsterdam.nl
Beeld en vorm:	Iris van der Helm, Lilia Moran
Lay-out:	Drazen Bokan
Productie:	dienst Ruimtelijke Ordening, planteam OGS, Amsterdam.