Gemeente Amsterdam

Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

111e Vergadering Toetsteam – 26 november 2024	
DO Elzenhagensingel t.h.v. Singelblokzone	
Context	De Elzenhagensingel en de Singelblokzone is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Elzenhagen-Zuid. Een gedeelte van de Singelblokzone (Blok Z1 + openbare ruimte) is als gerealiseerd. Voorliggend ontwerp van de Elzenhagensingel ter hoogte van de Singelblokzone sluit aan op de andere delen en ligt ter toetsing voor.
Oordeel Toetsteam	Op hoofdlijnen positief, echter op basis van de ontvangen informatie en ontvangen kan het ontwerp nog niet geheel worden doorgrond en getoetst. Het Toetsteam heeft meerdere malen deeluitwerkingen van de Elzenhagensingel-Zuid behandeld. Het Toetsteam heeft niet meer goed zicht op de samenhang tussen de diverse onderdelen. Het verzoek is om, in woord en beeld, beter aan te geven hoe dit ontwerp past in het totale ontwerp voor de Elzenhagensingel-Zuid. Wat zijn de gebiedsbrede uitgangspunten en principes, wat daarvan is reeds eerder beoordeeld, wat zijn nieuwe elementen? Welke gebieden zijn behandeld, welke volgen nog? Het Toetsteam ontvangt deze informatie graag samen met het op basis van dit oordeel aangepaste plan. Zie nadere overwegingen voor toelichting en adviezen.
Nadere overwegingen bij het oordeel	De hoofdlijnen van het ontwerp (met name profiel en materiaalkeuze) zijn akkoord. Echter op de meer specifieke onderdelen (o.a. fietsparkeren, bijzonderheden ('pukkeltjes' in de bandenlijn, een bijzondere vluchtheuvel)) is een nadere toetsing noodzakelijk. Het Toetsteam constateert dat de fietsvakken op een ongebruikelijke manier georganiseerd zijn in de tweede lijn achter autoparkeren en de ondergrondse afvalcontainers. Dit is een ongewone situatie en problematisch voor onder andere de toegankelijkheid tot de ondergrondse afvalcontainers aan de oostzijde van de straat. Tussen de containers en deze fietsparkeervakken is minder dan 1 meter vrije ruimte beschikbaar en ook de doorloop tussen de twee fietsparkeervakken is aan de krappe kant. Daarbij is voor het Toetsteam moeilijk te begrijpen waarom het fietsparkeren aan de andere kant van de weg dan het fietspad is gesitueerd en vraagt het zich af hoeveel fietsparkeerplekken in de openbare ruimte gefaciliteerd dienen te worden. Het Toetsteam mist al met al een goede onderbouwing voor de gehele opzet van het fietsparkeren.

	Het 'pukkeltje' in de bandenlijn, ter plaatse van de lichtmasten, moet echt anders kunnen worden opgelost. Ook voor beheer is dit problematisch. Ter vergadering geeft het project aan dat hier mogelijkheden toe zijn. Het plan lijkt op een aantal aspecten nog niet te voldoen aan Handboek Rood: - Er worden grasbetontegels toegepast in de middenberm (die maken geen onderdeel uit van de standaard); - Er worden 28/30-banden toegepast in die middenberm (standaard is 18/20 voor middenbermen); - De bandenlijnen in de middenheuvel worden niet doorgetrokken bij de doorsteken van fietspaden. Hierdoor ontstaan vervelende details bij de beëindiging van die bandenlijn; - Langs de rijbaan wordt een rollaag met kolken voorgesteld met vervolgens daarnaast 5 strekse lagen in het parkeervak. Een vreemd detail met een slecht afwateringsprincipe (de rollaag moet tegen de buitenste strekse laag aan kantelen) en komt in de Puccinimethode niet voor; - Er worden noppentegels en gidslijntegels voorgesteld in 'grijs' terwijl die rood uitgevoerd horen te worden in geval van trottoirs van baksteen; - Onduidelijk is welke 28/30 en 18/20 exact worden toegepast, maar het zijn blijkbaar geen standaard Puccinimethode-banden? En welke inritverloopbanden worden toegepast en met welke deklaag? - Waarom wordt de band in de middenberm verlaagd? En als dat gedaan wordt, waarom dan niet een band zonder zwaard? Het project wordt verzocht het DO te laten voldoen aan Handboek Rood of om beargumenteerd aan te geven waarom wordt afgeweken. Dit sluit aan op het verzoek bij 'Oordeel Toetsteam' om duidelijk te maken op de schaal van Elzenhagen-Zuid welke inrichtingsprincipes nou gehanteerd worden, wat al eerder is behandeld en wat is goedgekeurd. Het Toetsteam kan dan beoordelen of de hierboven geconstateerd afwijkingen terecht zijn. Voorts de volgende adviezen en aandachtspunten: - Welke bochtstraal wordt gehanteerd? de bijzondere vluchtheuvel doet een ongebruikelijke boogstraal vermoeden; - Waarom fietsparkeren niet zoals gebruikelijk samen met autoparkeren in de schampstrook gefaciliteerd?;

	- Het beplantingsplan ontbreekt; - Strook achter de geluidswand moet bereikbaar blijven in verband met beheer; - Plateau volgens nieuwe richtlijn: 1,5 meter op en 2,4 meter af; - Voor kruisend verkeer uit de zijstraten haaientanden in de middenberm aan het ontwerp toevoegen; - Autoparkeerplaatsen op een erf met P-aanduiding uitvoeren; - Geleidelijnen aan westzijde zebra corrigeren en aan beide zijden verlengen tot bij een natuurlijke gidslijn; - Onhelder bomenplan. In het zuiden van dezelfde weg staan de bomen in portaalopstelling. Dat werkt prachtig bij een slingerende weg. In dit deelgebied wordt gekozen voor driehoeksverband, wat slecht past bij het alignement en bij de kruisingen. Waarom wordt hier niet voor continuïteit gekozen met het zuidelijke deel? Het ontwerp is verkeersbesluitplichtig. Dat betekent dat separaat van de behandeling in het Toetsteam overleg met de politie dient te worden gevoerd in het kader van artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).