

HANDBOEK openbare ruimte

c o n c e p t

VOOR DE AMSTERDAMSE BINNENSTAD

uitgebreide tekst met toelichting

Dienst Binnenstad Amsterdam

oktober 1996

Inhoudsopgave

Inleiding	1
1 Uitgangspunten openbare ruimte in de binnenstad	2
1.1 Het onderscheid tussen standaard ruimten en meer bijzondere ruimten	2
1.2 De keuze voor een herkenbaar bestratingsconcept	2
1.3 Het onderscheiden van netwerken van lijnen en knooppunten	2
1.4 Ruimtelijke typologie	3
2 Typen openbare ruimte	4
2.1 De grachten	4
2.1.1 Definitie	4
2.1.2 Huidige standaard grachtenprofiel en ontwerpuitgangspunten	5
2.1.3 Nieuwe standaard grachtenprofiel	8
2.1.4 Wallekanten	
2.2 Stadsstraten	
2.3 Straten	
2.4 Stegen	
2.5 Pleinen	
2.6 Plantsoenen	
Afbeeldingen	
Standaard grachtenprofiel met langsparkeren	
Standaard grachtenprofiel met schuinparkeren	
Bijzondere details	

Inleiding

In 1994 heeft de gemeenteraad het *Verkeers- en Inrichtingsplan* (VIP) aangenomen. In dit plan wordt gepleit voor een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte, met als doel de verblijfskwaliteit te verhogen. Tijdens het symposium *Integrale Kwaliteit Openbare Ruimte Amsterdamse Binnenstad* op 3 november 1994, werd aangegeven wat verstaan wordt onder een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. De wethouder Beheer Openbare Ruimte (BOR), die het symposium organiseerde, vatte dit samen met de begrippen 'duurzaam', 'bruikbaar' en 'visueel aantrekkelijk', waarbij het laatste begrip staat voor 'schoon, mooi en leeg'. Vanaf dat moment is gewerkt aan de vormgeving van dit idee. Dat heeft geresulteerd in de beleidsnota *Ruimte voor Kwaliteit* (1996) en in dit eerste hoofdstuk van het *Handboek Openbare Ruimte* over het standaard grachtenprofiel. In dit handboek wordt het beleid vertaald naar een uitwerking voor de openbare ruimte. Het vormt een handreiking voor alle ontwerpers en beheerders die in de binnenstad opereren.

Het doel van het Handboek

De openbare ruimte moet niet te veel opdeling in functies te zien geven. De 'vloer' van de stad en het meubilair erop vormen een bindend element. Zij moeten daarom in principe uniform zijn. Door maatregelen of praktische aanpassingen om tegemoet te komen aan deelbelangen, is de eenheid en overzichtelijkheid uit het oog verloren. De openbare ruimte is vaak niet meer dan een gematerialiseerd compromis. Het doel van dit Handboek is om standaard oplossingen aan te dragen en op die manier eenheid te scheppen in de inrichting van de openbare ruimte.

De totstandkoming van het Handboek

De openbare ruimte is een product van ontwerp, maar moet na de realisatie van het ontwerp beheerd worden en mag zo min mogelijk aan kwaliteit inboeten. Dit beheer stelt hoge eisen aan het ontwerp. De ruimte en de toegepaste materialen moeten goed schoongemaakt, onderhouden, hersteld en gehandhaafd kunnen worden. De eenheid in de openbare ruimte moet bewerkstelligd worden door bij de integrale aanpak van het ontwerp de disciplines te bundelen. Dit Handboek is dan ook tot stand gekomen in een ontwerpatelier waarin de volgende disciplines van de Dienst Binnenstad vertegenwoordigd waren:

- Sector Openbare Ruimte, Hoofdafdeling ROR;
- Sector Openbare Ruimte, Rayonmanagement;
- Sector Bouwen, wonen en Economie, afdeling Ruimtelijk Ontwerp.

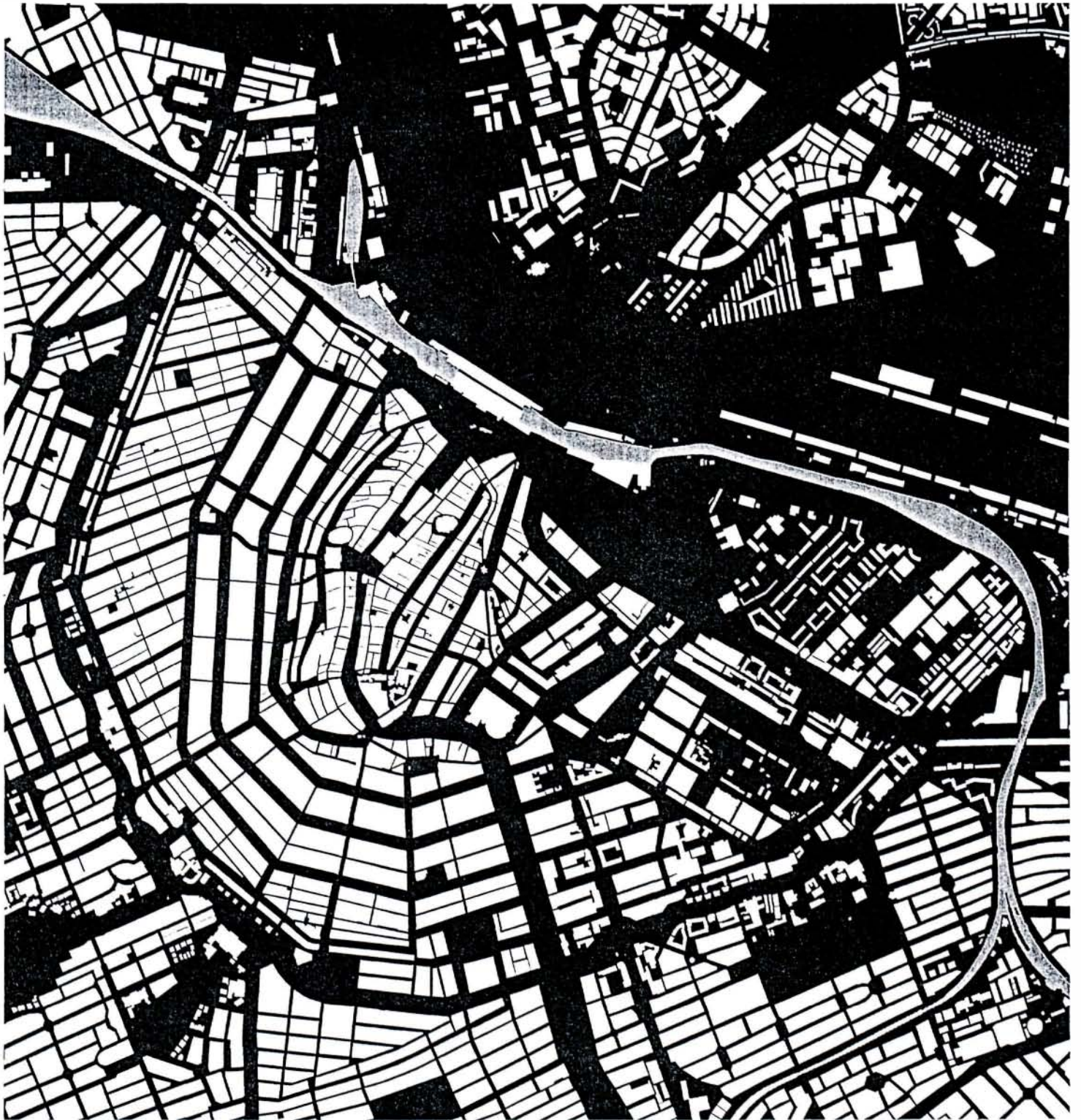
De opbouw van het Handboek

In het Handboek komt het ontwerp van de openbare ruimte in de Amsterdamse binnenstad van groot naar klein aan de orde. Hoofdstuk 1 geeft de uitgangspunten voor het beleid weer ten aanzien van de openbare ruimte in de Amsterdamse binnenstad. In hoofdstuk 2 worden de specifieke ruimtetypen behandeld; de gracht is één van die typen. In hoofdstuk 3 komen de fysieke bouwstenen, zoals het straatmeubilair, die bij het inrichten van de openbare ruimte een rol spelen aan de orde.

In de bijlage, genaamd 'Beschouwing' wordt het vraagstuk van de openbare ruimte geformuleerd als een economisch vraagstuk: de druk op het publieke domein door het private wordt afgezet tegen het denken op korte termijn versus het lange termijn denken.

Vastgesteld beleid

Het Handboek is nooit af. De inrichting van de openbare ruimte blijft immers aan verandering onderhevig. Daarom is gekozen voor een losbladig systeem. Dit maakt het mogelijk zaken toe te voegen, te verwijderen of te veranderen. De werkgroep Handboek Openbare Ruimte verzorgt de bijdragen. Deze werkgroep bestaat uit afgevaardigde ambtenaren van de sectoren Openbare Ruimte en Bouwen, Wonen en Economie. Zij leggen hun bijdragen en mogelijke verschillen in zienswijze ter besluitvorming aan het bestuur voor. De inhoud van het Handboek is daarmee vastgesteld beleid.



afbeelding 1: de open(bare) ruimte in de Amsterdamse Binnenstad

1 Uitgangspunten openbare ruimte in de binnenstad

Om de ruimtelijke continuïteit te waarborgen, is een rustig en geordend stadsbeeld vereist. Dit wordt verkregen door een uniforme inrichting van de openbare ruimte na te leven. In dit hoofdstuk wordt een aantal uitgangspunten behandeld dat van invloed kan zijn op het creëren van eenheid in de openbare ruimte.

1.1 Het onderscheid tussen standaard ruimten en meer bijzondere ruimten

De openbare ruimte van de Amsterdamse binnenstad is een stelsel van aan elkaar geschakelde ruimten zoals grachten, straten, stegen en pleinen, die voor iedereen toegankelijk zijn (afbeelding 1).

Er kan onderscheid gemaakt worden tussen eenvoudige ruimtetypen (de gracht, het straatje en de steeg) en complexere ruimtetypen (de brug, de sluis, het plein). Een groot deel van de openbare ruimte hoort tot een type openbare ruimte dat vaak in de binnenstad voorkomt. Voor dit type worden gedetailleerde standaard oplossingen aangedragen. Bijzondere plekken vragen om speciale aandacht. Voor deze plekken moeten steeds specifieke ontwerpen gemaakt worden. Hiervoor geeft het Handboek Openbare Ruimte algemene richtlijnen.

1.2 De keuze voor een herkenbaar bestratingsconcept

Het maaiveld, de 'vloer' van de openbare ruimte, is één van de belangrijkste onderdelen van de openbare ruimte. In deze vloer moet eenheid geschapen worden om een ongewenst chaotisch stadsbeeld tegen te gaan. Daarom is op een kaart voor de hele binnenstad aangegeven waar welke materialen toegepast moeten worden. Een aantal basismaterialen moet standaard toegepast worden. Daarnaast kunnen op een beperkt aantal plaatsen afwijkende materialen toegepast worden. De basismaterialen zijn:

voetpad	rijweg	parkeerplaats
gebakken klinker	gebakken klinker	
betontegel	asfalt	gebakken klinker

De gebakken klinker wordt toegepast voor het overgrote deel van het maaiveld. De maten die gebruikt worden, zijn dikformaat (20,5 x 6,8 x 8,9 mm.) en keiformaat (20,0 x 9,8 x 9,1 mm.). De toegepaste 'Hollandse' klinker is roodbruin van kleur, een kleur die het best past bij de gevelstenen.

De betontegel maat 30 x 30 wordt toegepast in de trottoirs van een aantal stadstraten of bredere straten. Asfalt wordt toegepast in de kleuren zwart voor het hoofdnet auto en rood voor het hoofdnet fiets. Waarbij opgemerkt moet worden dat, gezien het historische karakter van de Amsterdamse binnenstad er terughoudend met het toepassen van asfalt omgegaan moet worden.

1.3 Het onderscheiden van netwerken van lijnen en knooppunten

De stedenbouwkundige Kevin Lynch heeft in 1960 in *The Image of the city* een methode uiteengezet om de stad in de vingers te krijgen. Hij onderscheidde daarbij 'districts' (buurtjes), 'edges' (randen), 'paths' (lange lijnen), 'nodes' (knooppunten) en 'landmarks' (herkenningspunten). Naar analogie van deze typologie zijn voor de openbare ruimte van de Amsterdamse binnenstad twee ruimtetypen te onderscheiden; ruimtetypen die van de lijn afstammen en die van het (kruis)punt afstammen.



afbeelding 2: smalle en normale lijnvormige ruimten; straatjes en stegen in de Amsterdamse Binnenstad

- Netwerken van lijnen.
Voorbeelden zijn het tramnet, het hoofdnet fiets en het hoofdnet auto. De lijnen kenmerken zich door specifieke materialen en objecten die zoveel mogelijk gestandaardiseerd zijn. Van deze standaard uitwerking mag alleen afgeweken worden wanneer er vanuit het ruimtelijk concept voor een bijzondere plek aanleiding toe is.
- Netwerken van punten.
Naast netwerken van lijnen zoals het tramnet zijn er netwerken van punten te onderscheiden, die op zekere afstand in de openbare ruimte van de binnenstad telkens terugkeren. Dit kunnen ruimtelijke elementen zijn, maar ook objecten als telefooncellen, afvalbakken, fietsrekken, bomen, enzovoort. Deze objecten worden apart behandeld in hoofdstuk 3.

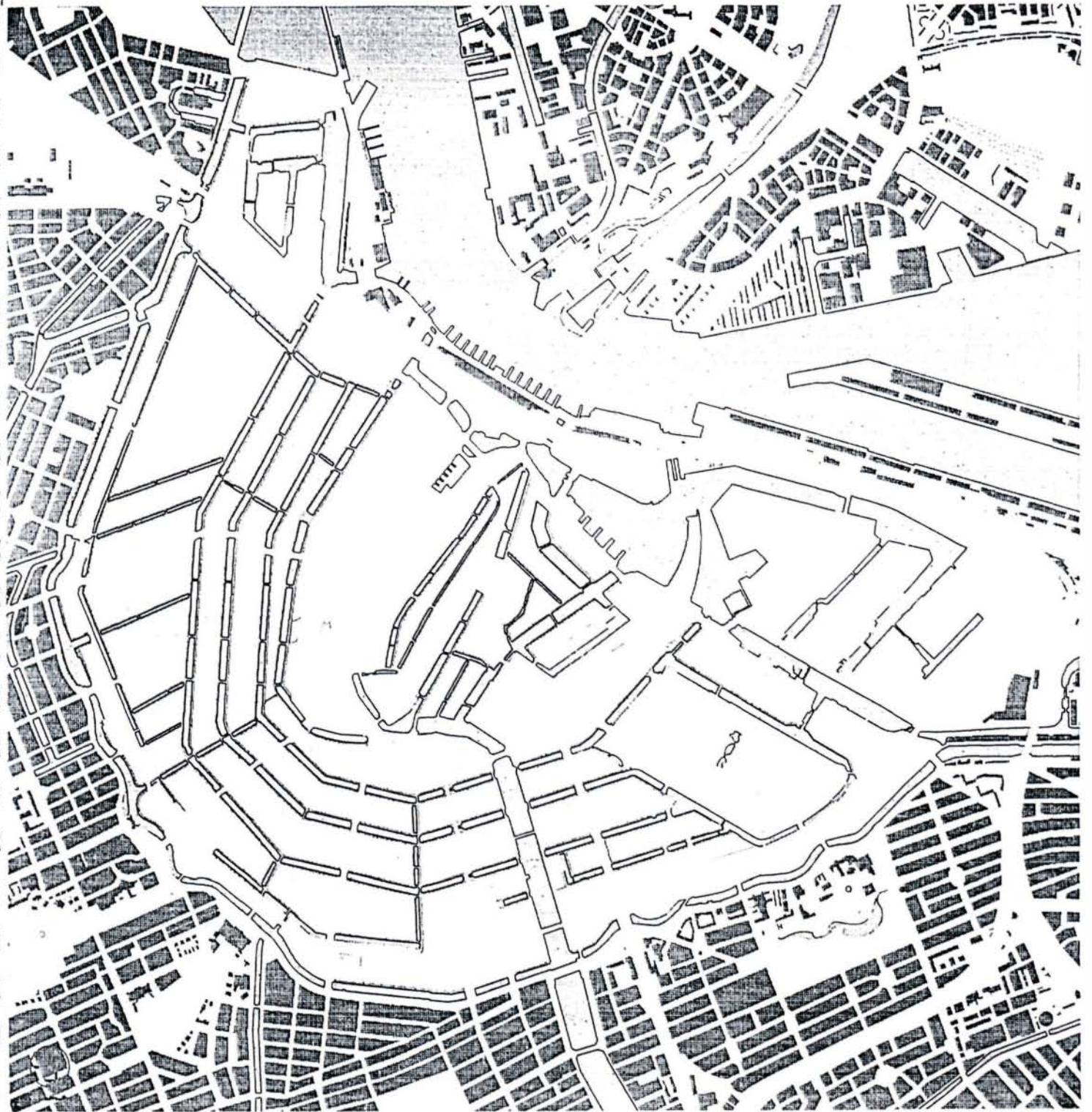
1.4 Ruimtelijke typologie

Ieder netwerk heeft zijn ruimtelijke typologie. In het compacte stedelijke weefsel zijn dit diverse soorten 'lineaire ruimten'. In de Amsterdamse binnenstad worden de volgende lijnvormige ruimten onderscheiden.

- Brede lijnvormige ruimten
 - Gracht.
De gracht is naast een waterweg ook een gespiegelde straat met water in het midden. De bomen (merendeels iepen) geven de gracht een voornaam karakter.
 - Gedempte gracht.
Een aantal waterwegen, zoals de Rozengracht en Lindengracht, is aan het begin van de eeuw gedempt om als aanvoerroute dienst te kunnen doen.
 - Stadstraat of boulevard.
De ruimte heeft een breed profiel met daarin een aantal gebruikszones.
- Normale lijnvormige ruimten (afbeelding 2)
 - Straat.
De straat heeft een relatief eenvoudig profiel: twee trottoirzones en een rijbaan al dan niet met parkeerzones.
- Smalle lijnvormige ruimten
 - Steeg.
Een steeg is een straat die zo smal is dat ze niet meer onderverdeeld kan worden in specifieke zones.

Daarnaast valt te denken aan puntvormige ruimten. De volgende elementen horen tot deze categorie: pleinen, bruggen, kruispunten, sluizen, hofjes en plantsoenen. Het betreft kruispunten van lijnen of op zich zelf staande knooppunten. De onderverdeling is als volgt.

- Kleine puntvormige ruimten
Te denken valt aan de drie knooppunten van land- en waterwegen die oriëntatiepunten en punten van richtingsverandering zijn:
 - kruispunt;
 - brug;
 - sluis.
- Grote puntvormige ruimten
 - Plein. Verblijfs- of verkeersplein. Een plein is een vlak(te), in het Engels een 'plain'.
 - Plantsoen. Een groene open verblijfsruimte, kleiner dan een park.
 - Hof. Een omsloten verblijfsruimte in het gesloten bouwblok.



afbeelding 3: grachten in de Amsterdamse Binnenstad

2 Typen openbare ruimte

2.1 De grachten

2.1.1 Definitie

Het ruimtetype

De gracht is een typerende ruimtevorm voor de Nederlandse waterstad. Het woord gracht komt van 'graft', en dat komt weer van het toenmalige werkwoord voor graven. Onder het type openbare ruimte 'gracht' wordt een langwerpige ruimte met in de middenzone water verstaan. Onder de term 'gracht' wordt in ruimere zin de ruimte tussen de bebouwing verstaan en in engere zin de eigenlijke gracht, het water. De gracht is een ruimtetype dat in de binnenstad veelvuldig voorkomt (afbeelding 3). Het is een specifiek ruimtetype waarvoor in dit Handboek Openbare Ruimte een standaard oplossing aangereikt wordt.

Het dwarsprofiel van de meeste Amsterdamse grachten is opgebouwd uit een zone met water met aan weerszijden een kade. Aan deze kade staat de bebouwing. De kade bestaat op haar beurt weer uit vier zones: een zone tegen de gevelwand waarin zich stoepen en pothuizen bevinden, een zone voor de voetganger, een rijweg, en een zone tussen de rijweg en de kademuur. In deze laatste zone staat het straatmeubilair en worden fietsen en auto's geparkeerd.

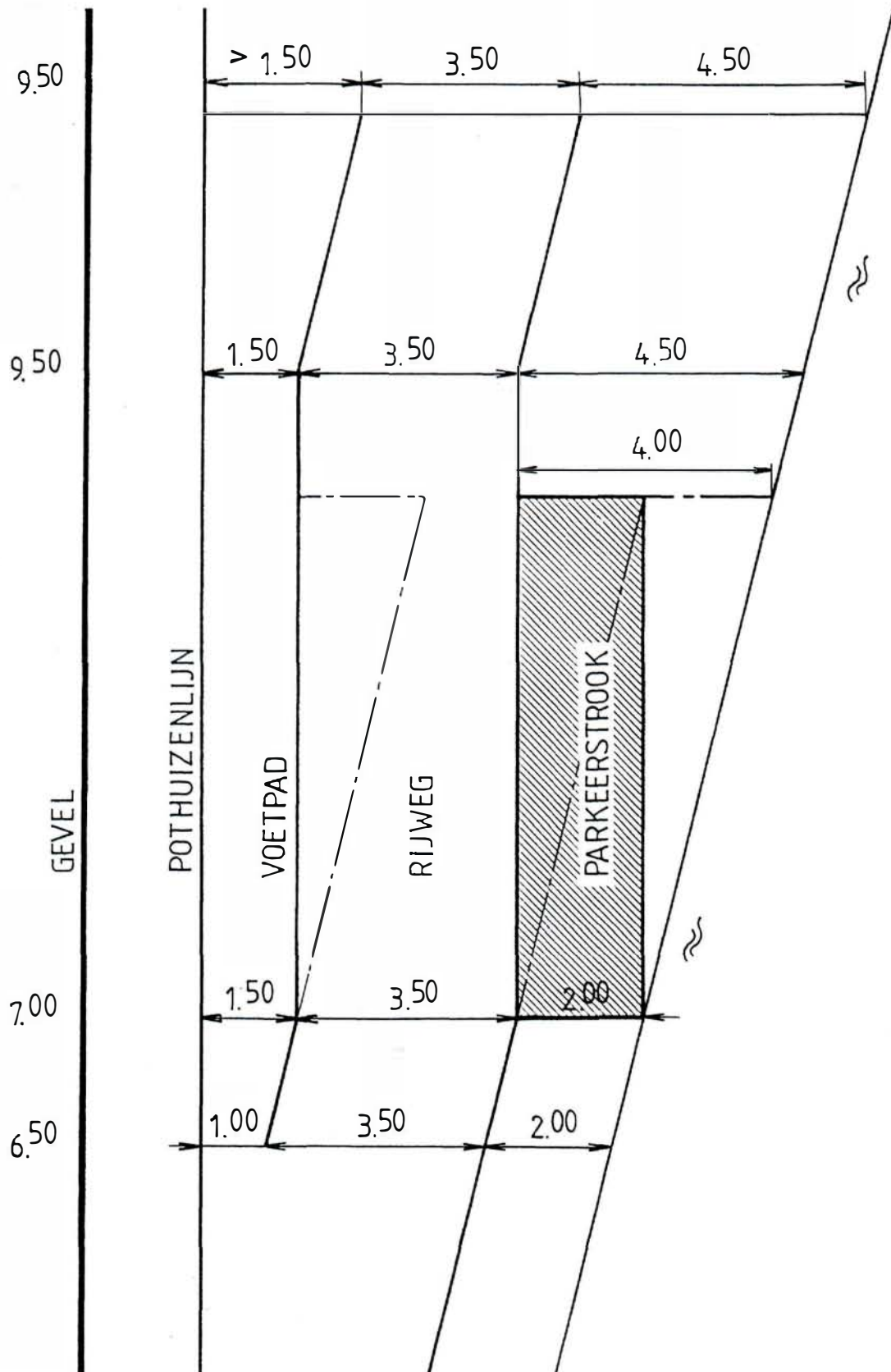
bebouwing		kade			gracht
gevel	stoepen	voetpad	rijbaan	parkeer-, meubel-, boomstrook	gracht

In diverse deelgebieden van de binnenstad komt de gracht als ruimtetype voor. Dit is natuurlijk het geval in de grachtengordel, maar ook in de Jordaan en in het middeleeuwse gedeelte. Ook de Singelgracht en de Lijnbaansgracht zijn te beschouwen als vertegenwoordigers van dit ruimtetype.

In de beschrijving van het huidige grachtenprofiel en het nieuwe grachtenprofiel komen de volgende aspecten aan de orde.

- a De opbouw van het profiel in dwars- en langsrichting
- b De ordening van objecten
- c De objecten
- d De bestrating
- e Gebruik en handhaving
 - . Anti-parkeermaatregelen
 - . Snelheidsremmende voorzieningen
- f Verlichting
- g Afwatering
- h Groenvoorzieningen

richtlijnen voor dwarsprofielen op grachten



afbeelding 4 het pictogram

2.1.2 Huidige standaard grachtenprofiel en ontwerpuitgangspunten

a De opbouw van het profiel in dwars- en langsrichting

- Dwarsprofiel

In het huidige dwarsprofiel is alles op één niveau gestraat. De grenzen tussen rijbanen en parkeervakken en zones die niet voor de auto toegankelijk zijn, worden gemarkeerd door een witte verkeerssteen en afgeschermd door palen. De rijbaan en het voetpad zijn uitgevoerd in respectievelijk paarse betonsteen keiformaat en paarse genuanceerde betonsteen dikformaat. De parkeervakken zijn gestraat met goede hergebruikte gebakken klinkers keiformaat.

Ontwerpuitgangspunt

Functieverschillen accentueren door (geringe) hoogteverschillen; maatgevend is het pictogram (zie afbeelding 4).

- Langsprofiel

Het langsprofiel is continu en golvend. Verkeersdrempels op grachten zijn tot nu toe uitzonderingen. Deze liggen als hobbels in de weg die naar vier zijden weglopen. Het beeld wordt gedomineerd door deze hobbels, maar vooral door de palenrijen.

Ontwerpuitgangspunt

Het verminderen van het aantal objecten in de openbare ruimte en het toepassen van hoogwaardige materialen.

b Het ordenen van objecten

Het beeld van de gracht als ruimte wordt bepaald door de architectuur van de wanden en de inrichting van de openbare ruimte. Het huidige beeld van de inrichting van het maaiveld oogt chaotisch. Dit komt door de werkwijze in het verleden. De diensten die in de openbare ruimte werkzaam waren, opereerden vaak los van elkaar. Dit leidde tot de plaatsing van veel en veel verschillende objecten. Vooral op straathoeken heeft vaak een opeenhoping van straatmeubilair plaatsgevonden.

Ontwerpuitgangspunt

Het aantal objecten in de openbare ruimte wordt sterk verminderd. Voor de objecten worden stringente ordeningsprincipes gehanteerd.

c De objecten

Het straatmeubilair heeft in veel gevallen een laagwaardige, visueel minder aantrekkelijke uitstraling. Voorbeelden zijn: het fietsenrek, de glasbakken, de kunststof schakelkasten, anti-parkeervoorzieningen, snelheidsremmers en de plastic verlichtingsarmatuur van de grachtenlantaarn.

Ontwerpuitgangspunt

De objecten in de openbare ruimte bepalen in sterke mate het stadsbeeld en hebben daarom een hoogwaardige uitstraling.

d Bestrating

In het huidige standaard grachtenprofiel worden vaak laagwaardige niet-duurzame materialen toegepast. Deze materialen hebben een uiterlijk dat conflicteert met het uiterlijk van de vaak historische architectonische objecten zoals bruggen, kademuren en gebouwen. De volgende verschillende soorten bestrating worden onderscheiden:

- Vlakken
Het basismateriaal voor bestratingsvlakken is in de huidige situatie betonsteen. Dit materiaal is weliswaar goedkoop in aanschaf, maar verouderd, verkleurt en vervuilt snel.
- Begrenzing en markering van bestratingsvlakken
Op een deel van de bruggen wordt een 15 of 20 centimeter brede trottoirband toegepast. Daarnaast worden de enkele of dubbele holle band, een verfstreep, of een strekse laag als markering van de rijweg toegepast. In andere gevallen ontbreekt een markering. De rijbaan en de parkeervakken worden gemarkeerd door een lijn van witte betonsteen.
- Elementen in het bestratingsvlak
In de bestrating bevinden zich allerlei elementen zoals putten en verkeersremmers. De huidige verkeersdrempel heeft een oppervlak van grijs beton met een markering van geel thermoplastisch materiaal. De drempel detoneert wat materiaal en kleur betreft met de aangrenzende bestrating en het ruimtelijk beeld van de gracht.

Ontwerppuntgangspunten

Het bestratingmateriaal is duurzaam en heeft een hoogwaardige uitstraling.

De verkeersdrempel heeft een materialisatie, textuur en vormgeving die aansluit bij de gebakken klinker die op de gracht gebruikt wordt.

e Gebruik en handhaving

In het huidige profiel komt vaak ongewenst rij- en parkeergedrag voor. In een beperkt aantal gevallen zijn verkeersdrempels aangebracht om de rijnsnelheid van automobilisten terug te brengen. Deze elementen tasten in hun huidige vorm de ruimtelijke continuïteit van de gracht aan.

Ongewenst parkeergedrag wordt bestreden door het plaatsen van anti-parkerelementen. Dit levert een rommelig straatbeeld op. Het plaatsen en vooral het onderhoud van deze elementen is zeer kostbaar.

Ontwerppuntgangspunten

- De Amsterdamse binnenstad wordt 30-kilometergebied, uitgezonderd hoofdnet auto. Dit impliceert dat op de grachten snelheidsremmers toegepast moeten worden.
- Ongewenst parkeergedrag wordt teruggedrongen door een strenge en stringente handhaving. Fysieke anti-parkemaatregelen zoals paaltjes worden alleen in uitzonderlijke gevallen op de gracht geplaatst. Bijvoorbeeld op locaties waar pothuizen en gevels beschadigd kunnen worden. Er worden dan hardsteenkleurige palen toegepast (geen 'Amsterdammertjes').

f Verlichting

De gracht wordt openbaar verlicht door grachtenlantaarns. Daarnaast wordt een aantal gevels aangelicht met behulp van illuminatiemastjes.

■ Grachtenlantaarn

De grachtenlantaarn bestaat uit een gietijzeren mast en een verlichtingsarmatuur. Dit armatuur is grotendeels van kunststof gemaakt en heeft in relatie tot de mast een laagwaardige vormgeving en materialisatie.

Kunststof verhardt en verkleurt, waardoor kleurverschillen tussen de mast en het armatuur optreden. In de huidige situatie wordt een natriumlamp toegepast, die een rossige gloed verspreidt.

Ontwerpuitgangspunt

Tegenwoordig bestaan er lampen met een laag energiegebruik en een lange levensduur met een witte(re) lichtkleur. Op het Spui is een dergelijke lamp met warm wit licht toegepast. Deze lamp wordt voortaan in de binnenstad gebruikt.

- Illuminatiemastjes

Het aanlichten van panden gebeurt op de gracht voornamelijk door schijnwerpers op mastjes. Dit zijn losstaande objecten in de openbare ruimte.

Ontwerpuitgangspunt

Illuminatie spots worden in het verlichtingsarmatuur van de grachtenlantaarn opgenomen en hebben eenzelfde witte lichtkleur.

- Parkeerautomaat

De parkeerautomaten worden verlicht door een (te) opvallende lichtgevende gele kubus.

Ontwerpuitgangspunt

De vormgeving van de automaten wordt in de toekomst nader bekeken.

g Afwatering

De wegen en parkeervakken liggen voornamelijk op één oor en wateren af op de grachten. Bij de bruggen is deze wijze van afwateren niet mogelijk omdat de walzijde hoger ligt dan de gevels. Daar stroomt het water door dit hoogteverschil van de brug naar de gevel. Dan wordt ter plekke langs de rijweg een 'molgoot' gemaakt met één of meerdere valkolken om te voorkomen dat er wateroverlast bij de gevels ontstaat. Bij hevige regenval blijven er bij bruggen en verhoogde vlakken problemen met de afvoer van overtollig water.

Als het rijgedeelte van de gracht weer horizontaal ligt wordt er weer vanaf de gevel naar de gracht toe afgewaterd.

Ontwerpuitgangspunt

Het verminderen van wateroverlast van huizen bij de bruggen en verhoogde vlakken.

h Groen

In het huidige profiel staan aan weerszijden van het water voornamelijk iepen. Verder bevinden zich bij woonboten kleinere (illegale) groenelementen zoals bloembakken en in de straat opgenomen beplanting.

Ontwerpuitgangspunten

Er wordt bij een herprofilering meer ruimte voor de bomen geschapen. Bomen worden beschermd door een element waaraan geen fietsen vastgemaakt kunnen worden. Het element moet onderhoudsarm zijn.

Particuliere groenelementen zijn aan de wallekant in de openbare ruimte niet toegestaan en verdwijnen bij een herinrichting. Voor de gevelzijde geldt dat tuintjes wel toegestaan zijn, mits ze voldoen aan de voorwaarden zoals die in de brochure 'geveltuintjes' zijn geformuleerd.

2.1.3 Nieuwe standaard grachtenprofiel

In de beschrijving van het nieuwe grachtenprofiel komen de volgende aspecten aan de orde.

- a De opbouw van het profiel in dwars- en langsrichting
- b De brug
- c Ordening van objecten
- d De objecten
- e Bestrating
- f Gebruik en handhaving
- g Onderhoud en reparatie
- h Verlichting
- i Afwatering
- j Groenvoorzieningen

a De opbouw van het profiel in dwars- en langsrichting

a.1 Het dwarsprofiel

Het dwarsprofiel heeft een getrapte opbouw; stoep/pothuis - trottoir - kadevlak (rijbaan en zone tussen rijbaan en kademuur) - watervlak. De uitgangspunten voor de maatvoering van het dwarsprofiel staan in het pictogram, afbeelding 4.

- Trottoir
Het trottoir aan de huizenzijde is minimaal 1.50 breed en 10 centimeter hoog. (Dit is ook de hoogte van de verkeersdrempel). Incidenteel wordt een smallere trottoirbreedte, met een geringere hoogte, geaccepteerd. Het trottoir wordt begrensd door een hardsteenkleurige band van 28/30 centimeter. De band maakt een duidelijk onderscheid tussen rijbaan en trottoir. Bij een in-/uitrit wordt de band verlaagd. Tussen twee of meer in-/uitritten die dicht bij elkaar liggen, wordt de hele band verlaagd.
Het trottoir is gestraat in halfsteensverband haaks op de trottoirband in dikformaat klinkers in de kleur roodbruin. De inritten zijn gestraat in hetzelfde verband en formaat, en liggen parallel aan de trottoirband. Instoepingen die lager liggen dan het aangrenzende maaiveld worden beschermd door een hardsteenkleurige band. Het maaiveld wordt bij de pothuizen niet opgehoogd. Nieuwe instoepingen worden in principe niet gemaakt.
- Rijweg
De gewenste maximale breedte bij een enkele rijrichting is 3.50 meter; bij een dubbele rijrichting 4.50 meter. Dit laatste komt op een aantal bruggen voor. De rijweg wordt begrensd door een trottoirband of een witte lijn. De bestrating bestaat uit keiformaat gebakken klinkers in de kleur roodbruin die in keperverband gestraat zijn.
- Zone tussen rijweg en kademuur
In deze zone bevinden zich het straatmeubilair, de bomen en parkeerplaatsen. Hieronder wordt aangegeven waar welke objecten geplaatst kunnen worden.
- Parkeren
Afhankelijk van de breedte van de zone tussen de rijweg en de kademuur kan er langs- of schuingeparkeerd worden. Schuinparkeren gebeurt onder een hoek van 45 graden; in uitzonderlijke gevallen onder een hoek van 37.5 graden. De maatvoering van de parkeervakken is conform de CROW-richtlijnen. De rand van een parkeervak wordt aangegeven met een witte lijn of door een trottoirband. De parkeervakken worden gestraat in klinkers keiformaat in elleboogverband. De overige delen van deze zone worden gestraat met dikformaat klinkers in een halfsteensverband.

- Trottoir aan waterzijde
Tussen de kademuur en het verhoogde voetpad aan de gevelzijde ligt de bestrating op één niveau. Alleen bij een snelheidsremmer, bij een brug en ter plaatse van de zijstraten wordt een verhoogd voetpad aangebracht, de zogenaamde 'eilandjes'.
- Bomen
Tussen de rijweg en de kademuur staan iepen. Deze iepen worden tegen aanrijden beschermd door een betonnen boomkrans van 15 centimeter hoog en 20 centimeter breed. De krans heeft minimaal een omvang van 2 x 2 meter, waardoor de stam voldoende tegen aanrijden beschermd is.
- Voorzieningen voor woonboten
Voor woonboten is een vrije toegang vanaf de rijweg een vereiste. Hiervoor wordt een strook gereserveerd tussen de boot en de rijweg met een minimale breedte van 1 meter. De brievenbus bij de boot staat op het einde van de loopplank in de lijn van de kademuur. Als de walmuur wordt vernieuwd, worden de aansluitkasten onder het maaiveld gesitueerd en de kabels en leidingen door de walmuur geleid. Ook worden de kasten zoveel mogelijk geclusterd. Deze clustering mag bovengronds niet leiden tot een woud aan kabels en leidingen.
Voor de kademuur en de objecten waar de woonboten aanmeren (bolders, haalkommen en palen in het water) is het beleid recent gewijzigd. Ze komen in een apart paragraaf aan de orde.

a.2 Het langsprofiel

Het langsprofiel heeft een golvend verloop: vlakke gedeelten met bollingen bij de bruggen. Het doel is een uniform karakter in het langsprofiel te creëren. Snelheidsremmers zoals verhoogde kruisingsvlakken en verkeersdrempels staan dit streven in de weg.

Als snelheidsremmers hebben verkeersdrempels de voorkeur.

Het toepassen van een verhoogd kruisingsvlak is alleen acceptabel bij zijstraten, niet bij bruggen. Een drempel op enige afstand van de brug heeft eerder een toegevoegde waarde (zie het beleid voor 30-kilometergebied).

De zone tussen rijweg en kademuur kan tussen twee bruggen in vijf zones verdeeld worden:

- 1 de brugzone: brugdek en landhoofden;
- 2 de brugvleugel: 10 meter uit de straathoek of tot de eerste boom;
- 3 een zone bij de brug: meer dan 10 meter uit de straathoek of voorbij de eerste boom;
- 4 de zone tussen de beide bruggen;
- 5 de zone bij een zijstraat.

Voor elke zone zijn er richtlijnen voor het plaatsen van straatmeubilair.

b De brug

Binnen de Singelgracht liggen 152 vaste bruggen en 18 beweegbare bruggen. 72 van deze bruggen zijn gemeentelijk monument.

Het is niet mogelijk om voor alle bruggen een standaard profieloplossing te maken. Iedere brug is uniek in vorm, afmeting, gebruik en techniek. Zo moeten aanpassingen aan monumentale bruggen altijd in overleg met, en met toestemming van het Bureau Monumentenzorg plaatsvinden.

Maar het is wel mogelijk om standaard uitgangspunten vast te leggen die aansluiten op het standaard grachtenprofiel. Per brug moet steeds, met deze uitgangspunten in het achterhoofd, in detail het profiel gekozen worden.

c Ordening van objecten

In het standaard grachtenprofiel staat welke objecten per zone waar geplaatst mogen worden.

- Zone 1: de brugzone: dek en landhoofden
- Zone 2: de brug, de vleugel
 - . grachtenlantaarn
 - . naambord
 - . verkeersbord
- Zone 3: nabij de brug
 - . grachtenlantaarn
 - . parkeerautomaat
 - . telefoon
 - . urinoir
 - . zandstrooikist
 - . zitbank
 - . brandkraan bovengronds
 - . kasten en aansluitingen
- Zone 4: tussen twee bruggen
 - . grachtenlantaarn
 - . geparkeerde auto's
 - . geparkeerde fietsen (tussen geparkeerde auto's)
 - . parkeerautomaat
 - . boomkrans
 - . kasten en aansluitingen (bij voorkeur onder het maaiveld; gaat niet op bij walmuur)
 - . brandkraan bovengronds
 - . zitbank
- Zone 5: bij een zijstraat
 - . grachtenlantaarn (in de as van de zijstraat)
 - . parkeerautomaat
 - . geparkeerde fietsen (uit de as van de zijstraat)
 - . zitbank
 - . kasten en aansluitingen (uit de as van de zijstraat)

Het streven is het aantal objecten bij de brug tot een minimum te beperken. Verkeersborden en verlichtings-elementen krijgen een opvallende plaats nabij de brug. Zo ontstaat op de kruispunten van land- en waterwegen, de meest complexe punten in het systeem, een rustig beeld. Hierdoor wordt het ruimtelijke aspect gerespecteerd.

d De objecten

- Afvalbak
Er wordt gezocht naar een type afvalbak dat beter aan het ontwerpuitgangspunt voldoet. Tot die tijd wordt op de gracht en in de zijstraten de Omnipol-afvalbak gebruikt. De kleur is grachtengroen (RAL 6012). De bak staat bij voorkeur in de zijstraten nabij de straathoek. Als dit niet mogelijk is, staat de bak in de zones 3, 4 of 5.
- Fietsenrek
Er zijn twee typen fietsenrekken. Het standaard rek heeft een capaciteit van één fiets per 35 centimeter, maar een lage esthetische uitstraling. Het fietsenhek heeft een capaciteit van één fiets per 50 centimeter, en al een mooiere vorm. In het standaard grachtprofiel wordt nog uitgegaan van het standaard rek. Gelijktijdig wordt gezocht naar alternatieven die qua vormgeving en materiaal fraaier ogen.

- Zitelement
Op plekken met een bijzonder uitzicht of nabij belangrijke publieksfuncties kunnen banken komen te staan. Tussen twee bruggen in wordt bij voorkeur telkens ten minste één bank/bankenpaar geplaatst. Gebruikt wordt het type 'canapé' in de kleur Amsterdams groen, RAL 6012.
- Parkeerautomaat
In het grachtenprofiel wordt uitgegaan van de standaard parkeerautomaat. De plaats van de parkeerautomaten wordt bepaald door een goede zichtbaarheid en de loopafstand naar de parkeerplek. De Dienst Stadsstoezicht/Parkeerbeheer wijst de plaats in overleg met het Rayonmanagement aan. De uitstraling van de standaard parkeerautomaat schiet tekort qua esthetiek en afstemming op ander straatmeubilair. Er wordt gezocht naar een alternatief.
- Kasten, containers, glas- en papierbakken
Er wordt onderzocht of kasten, containers, glas- en papierbakken onder het maaiveld gesitueerd kunnen worden. Als de objecten toch op het maaiveld komen te staan, krijgen zij dezelfde maat, vorm, kleur en textuur. De kasten worden in de kleur RAL 6012 geschilderd of behouden hun neutrale materiaalkleur.
- Terrasschotten
Er worden geen permanente schotten toegestaan in de openbare ruimte. Bij het trottoir wordt 1.5 m loopruimte gerespecteerd. Met terrasplanken wordt de uitgegeven gegunde ruimte gemarkeerd. Het komt er op neer dat er aan de gevelzijde alleen tussen de pothuizen terrasruimte is. Aan de wallekant is een beperkt aantal terrassen toegestaan. Aan deze zijde zijn überhaupt geen terraschotten toegestaan.

In de IBOR's wordt per buurt nader op de terrassen en de vergunningen ingegaan.

e Bestrating

In het standaard grachtenprofiel en in het bruggenprofiel worden op de volgende plaatsen en in de volgende verbanden gebakken klinkers toegepast.

plaats	materiaal	formaat	verband
voetpad	klinker	dikformaat	halfsteenverband haaks op de gevel
rijbaan	klinker	keiformaat	keperverband
parkeervak	klinker	keiformaat	elleboogverband
laad- en loshaven	klinker	keiformaat	elleboogverband
in-/uitrit	klinker	dikformaat	halfsteenverband gestraat evenwijdig aan de trottoirband

De verkeersdrempel kan door de te zware belasting in relatie met een onvoldoende opsluitmogelijkheid niet uitgevoerd worden in dezelfde gebakken klinkers als waarmee de grachten zijn bestraat. Er wordt een betonnen (prefab) drempel gebruikt. Deze drempel wordt door een toeslag met basalt split qua textuur en kleurstelling afgestemd op het klinkermateriaal.

De trottoirband is hardsteenkleurig en heeft een toeslag van basalt split om ontsierende zwarte bandensporen op het grijze beton tegen te gaan.

f Gebruik en handhaving

Het rijgedeelte van de gracht wordt gebruikt door voetgangers, fietsers en automobilisten.

■ Voetgangers

Aan de gevelzijde en op de bruggen is een circa 10 centimeter verhoogd trottoir gesitueerd zonder 'Amsterdammertjes' of andere anti-parkeermaatregelen. Door deze profielwijziging wordt de bruikbare maat van het trottoir vergroot. Bij straathoeken, in/uitritten en oversteekpunten wordt de trottoirband verlaagd tot 3 centimeter boven het wegdek. Hierdoor wordt de rijbaan goed oversteekbaar en wordt voldaan aan eisen van het SGOA voor mindervaliden/invaliden.

■ Fietsers

Fietsers fietsen met de auto mee over de rijbaan. Uitwijken door tussen de palenrij te 'slalommen', is door de trottoirband minder makkelijk. Op plekken waar de band is verlaagd, is het wel mogelijk het trottoir op te fietsen. De snelheidsremmers vergroten de veiligheid voor de fietser en verkleinen de noodzaak tot uitwijken.

Voor het fietsparkeren worden fietsenrekken geplaatst. Deze rekken staan geclusterd aan de walzijde.

- Automobilisten

De grachtengordel is 30-kilometergebied. Dit betekent dat aan de randen van dit gebied (naar het hoofdnet auto toe) poortconstructies gerealiseerd worden en dat in het gebied zelf om de 60 à 80 meter snelheidsremmers komen.

■ Poortconstructies

Een poortconstructie bevindt zich op de overgang van een 30-kilometergebied en het hoofdnet auto. Deze overgang kan zich bevinden bij een kruising met of zonder verkeerslichten. Bij circa 80% van de poortconstructies is sprake van een kruispunt met verkeerslichten en wordt de poort gevormd door een verkeersdrempel. Staan er geen verkeerslichten, dan wordt het trottoir van de straat die bij het hoofdnet hoort, in overrijdbaar materiaal doorgetrokken en voorzien van inritbanden.

■ Snelheidsremmende voorzieningen

Voor de binnenstad zijn er op dit moment twee snelheidsremmers: de verkeersdrempel en het verhoogde kruisingsvlak.

Voor de grachten heeft de verkeersdrempel de voorkeur. De uiterste plaats waar de drempel komt is het tangentpunt, het punt waar de bocht begint. Bij hoge uitzondering kan een verhoogd kruisingsvlak gebruikt worden als een zijstraat op de gracht uitkomt. Voorwaarden zijn dat dit niet in de directe omgeving van een brug is en dat beide straten met trottoirbanden zijn uitgevoerd.

Voor locaties waar straten van gelijke signatuur elkaar kruisen, is het verhoogde kruisingsvlak geschikt. (Denk aan de straatjes in de Jordaan.)

■ Het inpassen van de snelheidsremmende voorziening

Een verkeersdrempel of een verhoogd kruisingsvlak zijn in feite 'bobbels' in het maaiveld. In de rijrichting hebben ze een verkeersvertragende functie. In de dwarsrichting ontstaan hoogteverschillen met de omgeving. Aan de randen van de rijweg wordt dit hoogteverschil aan weerszijden opgevangen door een trottoirband. Aan de huizenkant is de trottoirband ononderbroken. Aan de waterzijde ontstaan 'eilandjes' waarop het straatmeubilair wordt geplaatst. Dergelijke eilandjes worden alleen bij een verkeersremmer en soms bij zijstraten gemaakt. Er mogen niet te veel eilandjes ontstaan. Anders krijgt de gracht door de twee trottoirs een straatachtig beeld dat weinig karakteristiek is.

■ Anti-parkeermaatregelen

In het grachtenprofiel worden de anti-parkeerpalen achterwege gelaten. Trottoirhoogten die het personenauto's onmogelijk maken het trottoir op te rijden, zijn op de grachten niet toepasbaar vanwege boomwortels, kabels en leidingen en bestaande hoogtematen. Een band van 10 centimeter hoog geeft een helder onderscheid aan tussen de rijbaan en het trottoir.

De parkeervakken worden gemarkeerd door witte lijnen. Deze maken duidelijk waar wel en niet geparkeerd mag worden. De maatvoering en de aanduiding van de parkeervakken gebeurt volgens CROW-richtlijnen. Het zuidelijk deel van de Keizersgracht tussen de Vijzelstraat en de Reguliersgracht heeft al een profiel zonder anti-parkeerpalen.

De Dienst Stadstoezicht stimuleert de handhaving van het gewenste gedrag.

g Onderhoud en reparatie

Om de kosten van onderhoud en reparatie te minimaliseren, is gekozen voor hoogwaardige en duurzame materialen. Tevens wordt gebruikt gemaakt van een beperkt aantal soorten en een beperkte hoeveelheid objecten in de openbare ruimte.

h Afwatering

De afwatering van de gracht gebeurt over de kademuur op de gracht. Bij bruggen worden extra trottoirkolken toegepast. In plaats van de 'molgoten' worden trottoirbanden toegepast. Deze keren door de tien centimeter hoogte het overtollige water en begeleiden het naar de kolken. Hierdoor blijft de overlast beperkt.

Als er tussen de bovenkant van de kademuur en de bovenkant van de rijweg bij de trottoirband niet voldoende afschot gerealiseerd kan worden, worden langs het trottoir of tussen de rijweg en de parkeerstrook extra straatkolken geplaatst.

i Verlichting

- Verlichtingselement

De gracht wordt verlicht door standaard grachtenlantaarns die warm wit licht uitstralen. De gevels worden verlicht door een inbouwspot in het armatuur van de lantaarn.

- Productontwikkeling

ENW/OV onderzoekt hoe een verlichtingsspot in het armatuur ingebouwd kan worden.

- Plaats van element

De grachtenlantaarns staan 60 centimeter uit de rijbaan op onderlinge afstanden van 17 tot 21 meter en bij voorkeur midden tussen de bomen. Als dit niet haalbaar is, staat de mast op minimaal 2 meter afstand van de boomstam.

- Aanlichting van verkeersdrempel

Een verkeersdrempel moet voldoende aangelicht worden. De verkeersdrempel moet daarom vóór de grachtenlantaarn geplaatst worden: de afstand van de lantaarn tot de drempel is 0 tot 5 meter.

j Groenvoorzieningen

De geparkeerde auto's staan aan de waterzijde van de gracht vaak tussen de bomen. Daarom moet het overgrote deel van de bomen beschermd worden tegen aanrijden. In het grachtenprofiel worden rondom de boom verhoogde boomkransen aangebracht.

Standaard grachtenprofiel met langsparkeren

Afbeelding 5.1: Dwarsprofiel langsparkeren

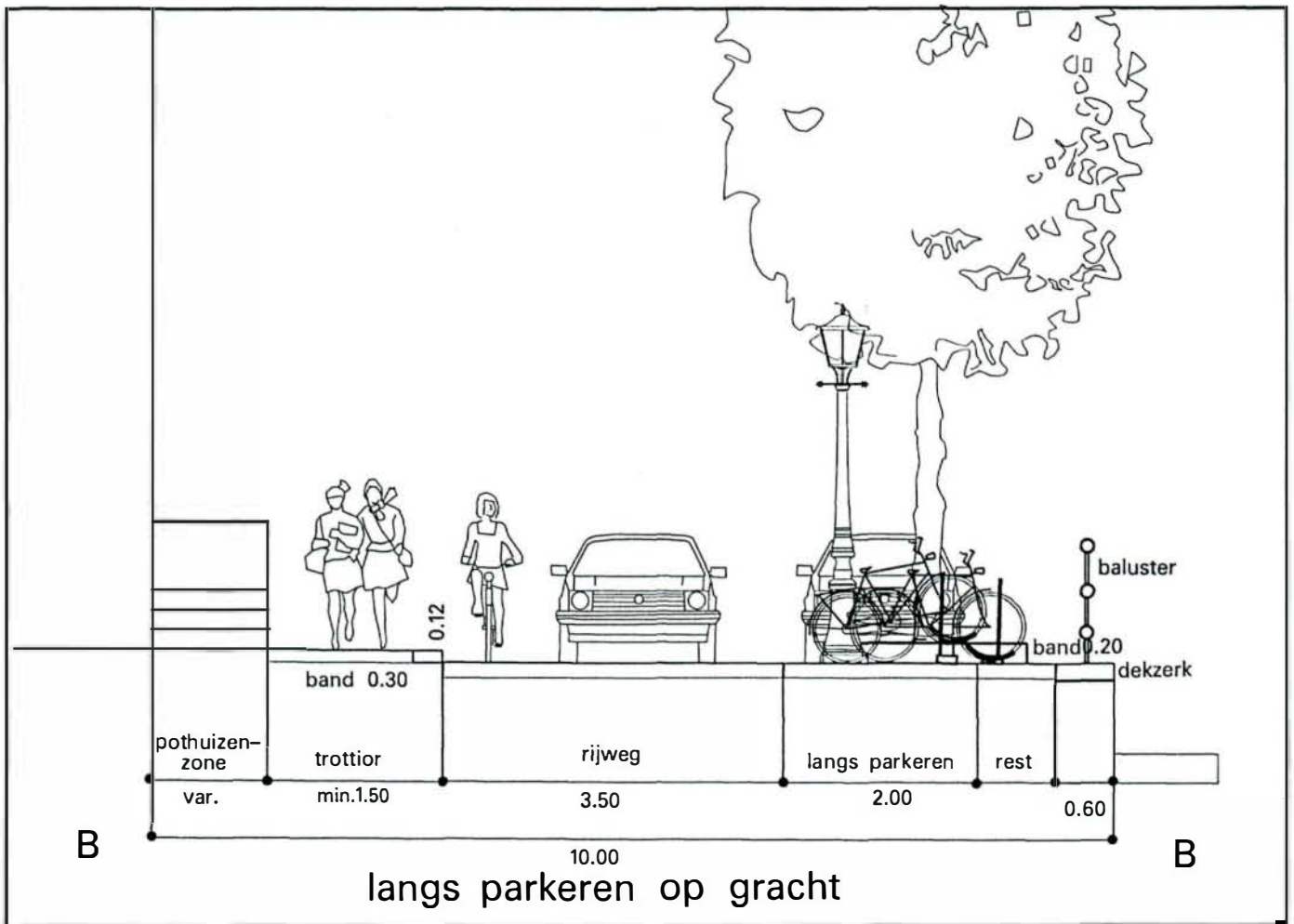
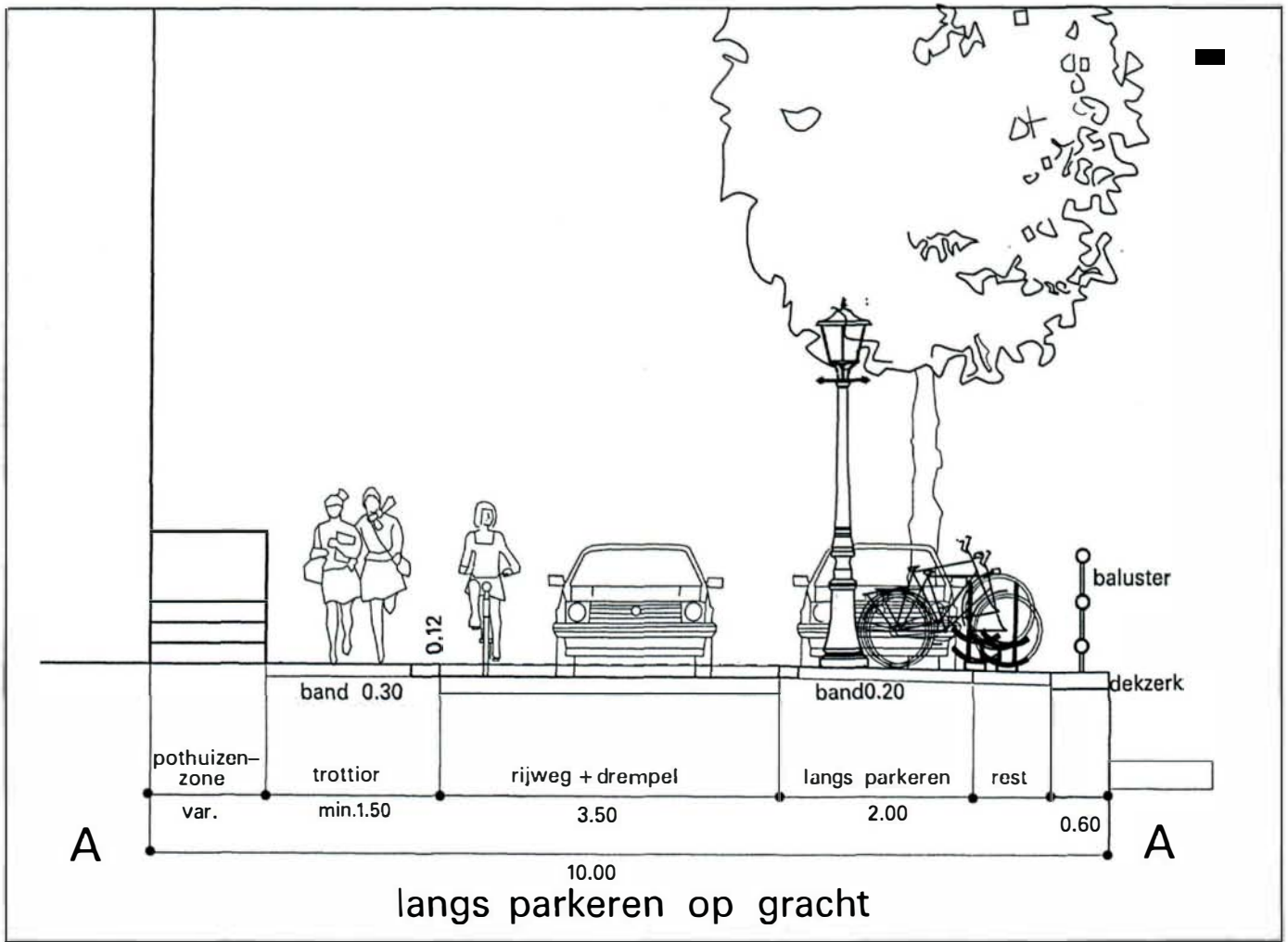
Afbeelding 5.2: Principe grachtenprofiel met langsparkeren

Afbeelding 5.3: Detail ter plekke van aansluiting op radiaal

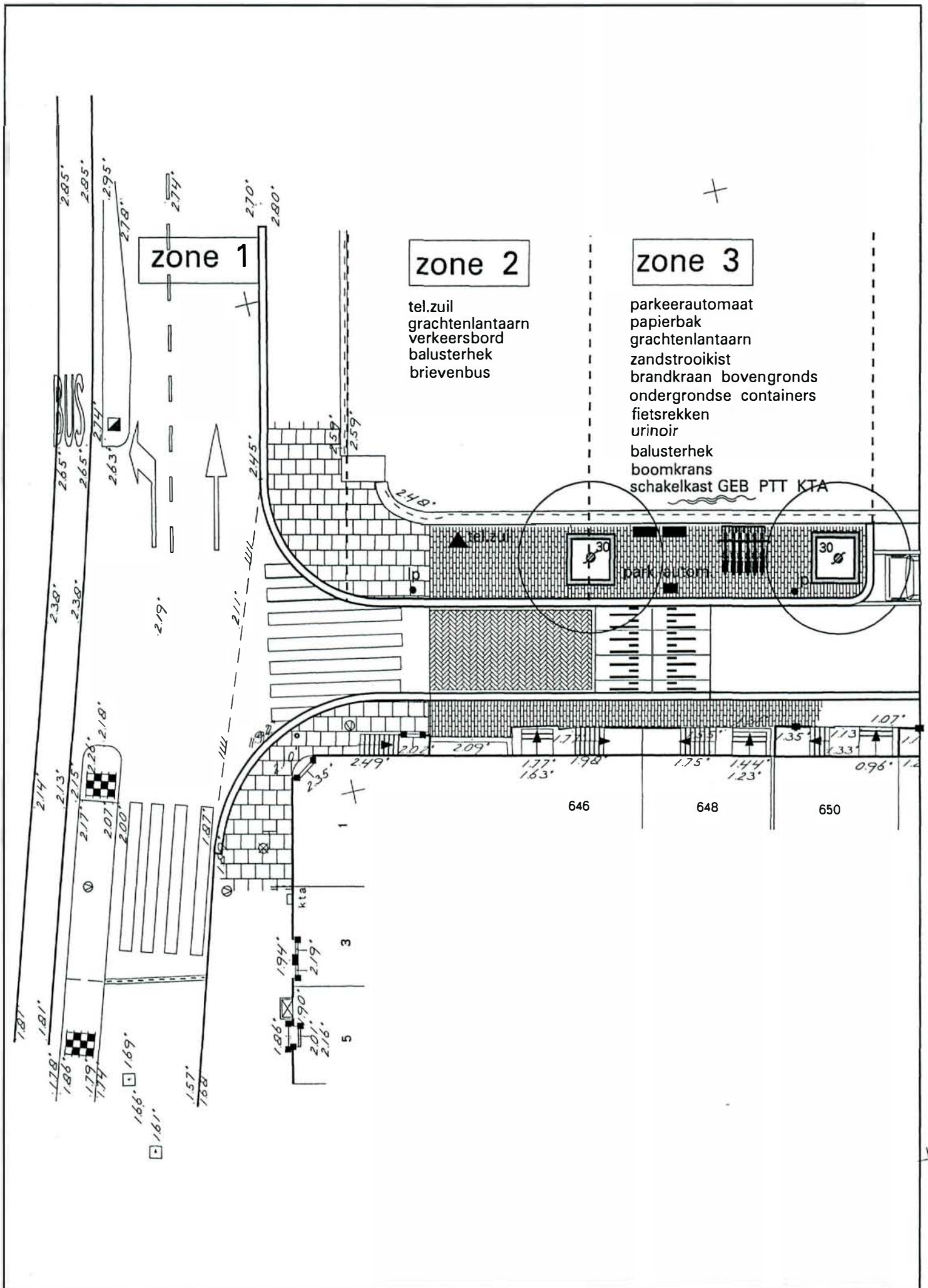
Afbeelding 5.4: Detail ter plekke van snelheidsremmer

Afbeelding 5.5: Detail ter plekke van zijstraat

Afbeelding 5.6: Detail ter plekke van brug



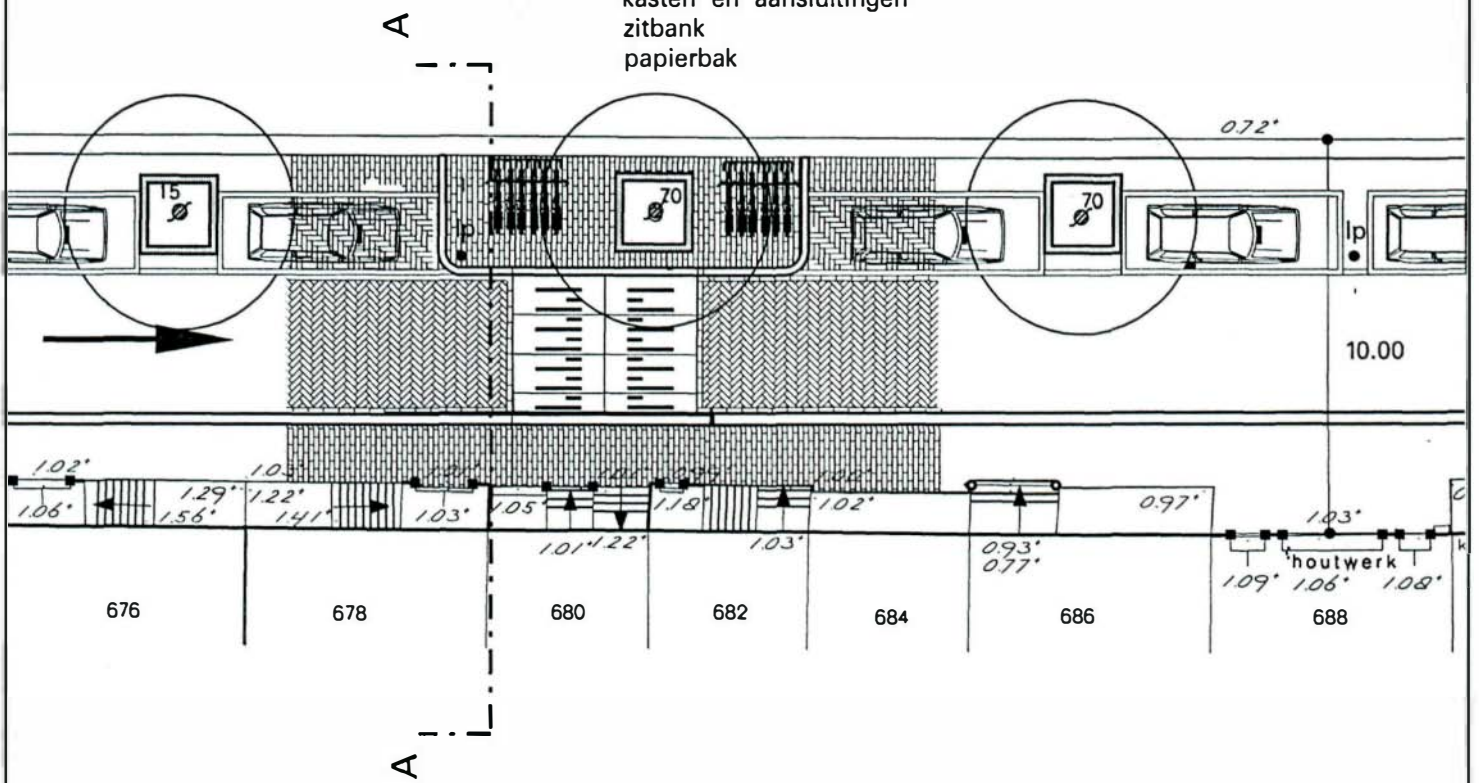
afbeelding 5.1 dwarsprofielen langs parkeren



afbeelding 5.3 : detail ter plekke van aansluiting op radiaal

zone 4

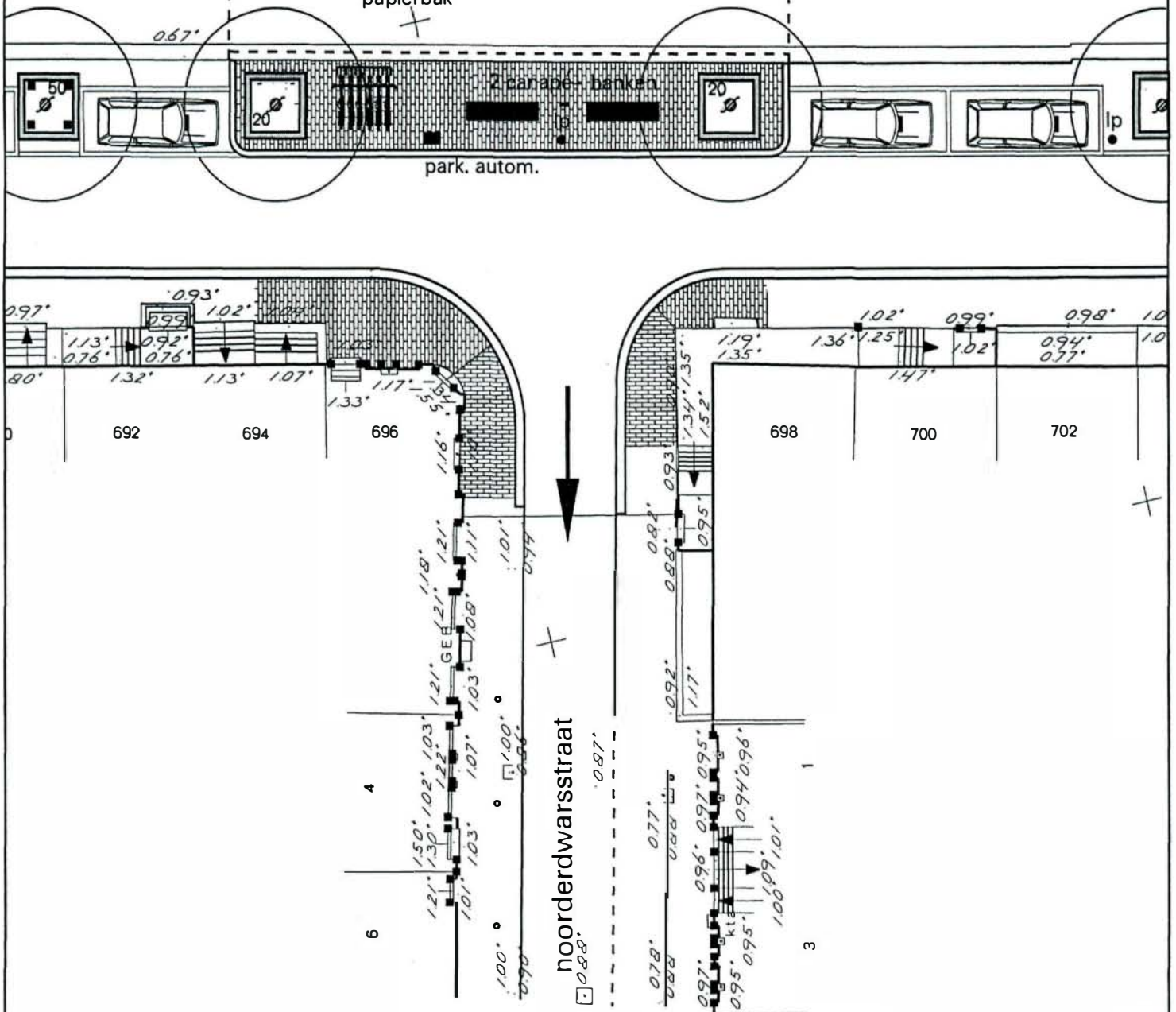
- grachtenlantaarn
- fietsrekken
- boomkrans
- brandkraan bovengronds
- parkeerautomaat
- kasten en aansluitingen
- zitbank
- papierbak



afbeelding 5.4 : detail ter plekke van snelheidsremmer

zone 5

- fietsrekken
- balusterhek
- grachtenlantaarn
- banken
- parkeerautomaat
- kasten en aansluitingen
- boomkran
- brandkraan bovengronds
- papierbak



afbeelding 5.5 : detail ter plekke van zijstraat

Standaard grachtenprofiel met schuinparkeren

Afbeelding 6.1: Dwarsprofiel schuinparkeren

Afbeelding 6.2: Principe grachtenprofiel met schuinparkeren

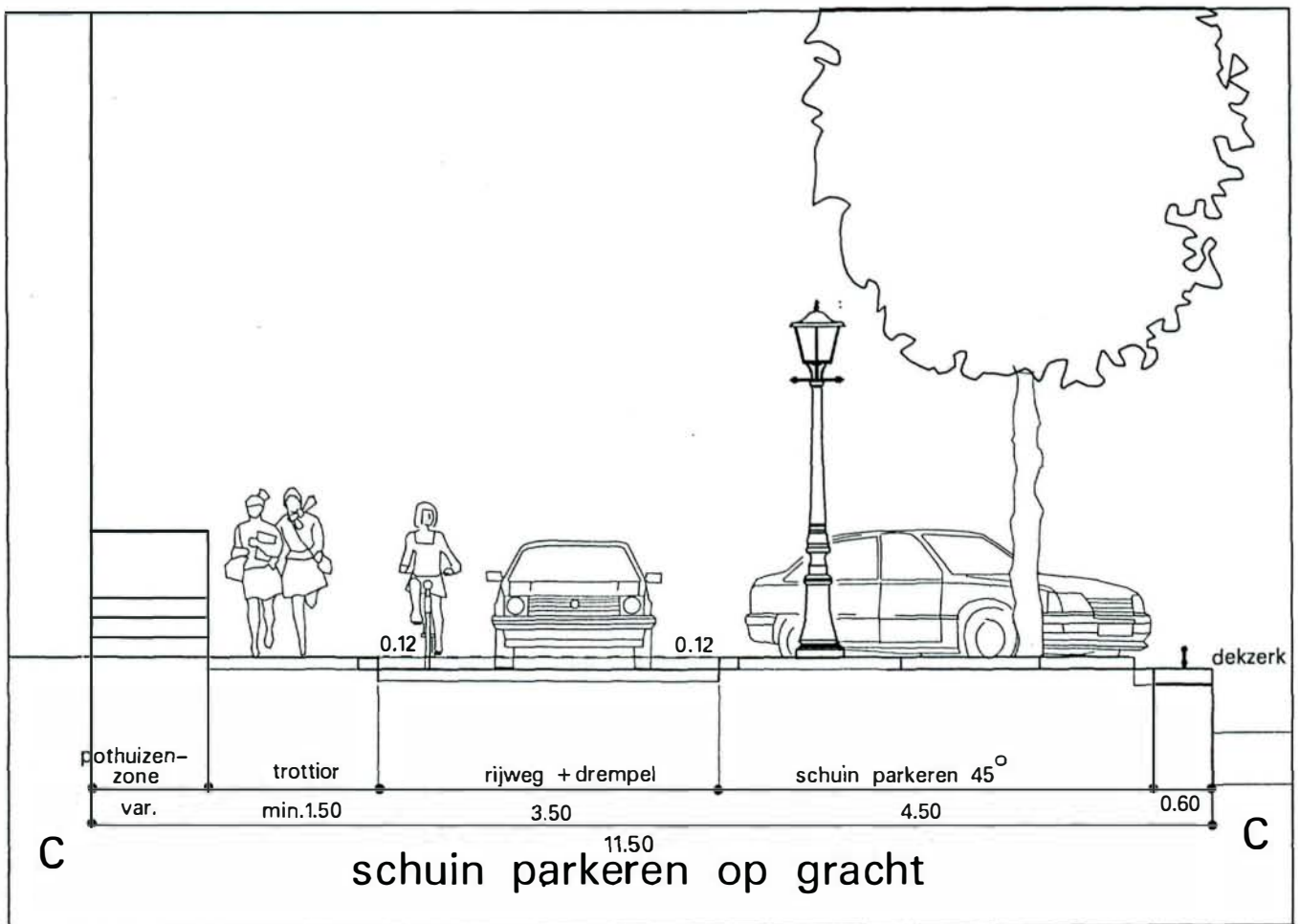
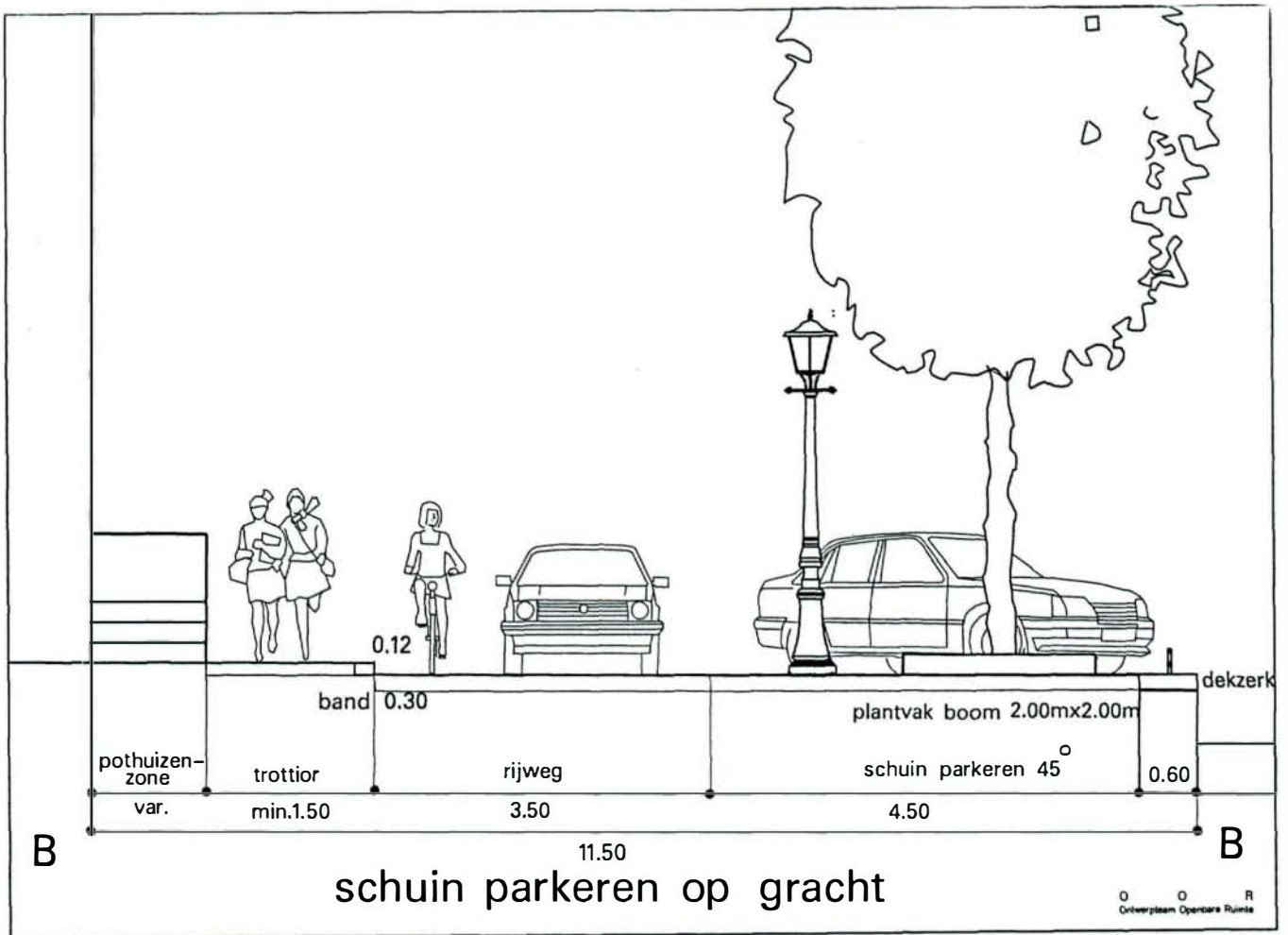
Afbeelding 6.3: Detail ter plekke van aansluiting op radiaal

Afbeelding 6.4: Detail ter plekke van snelheidsremmer

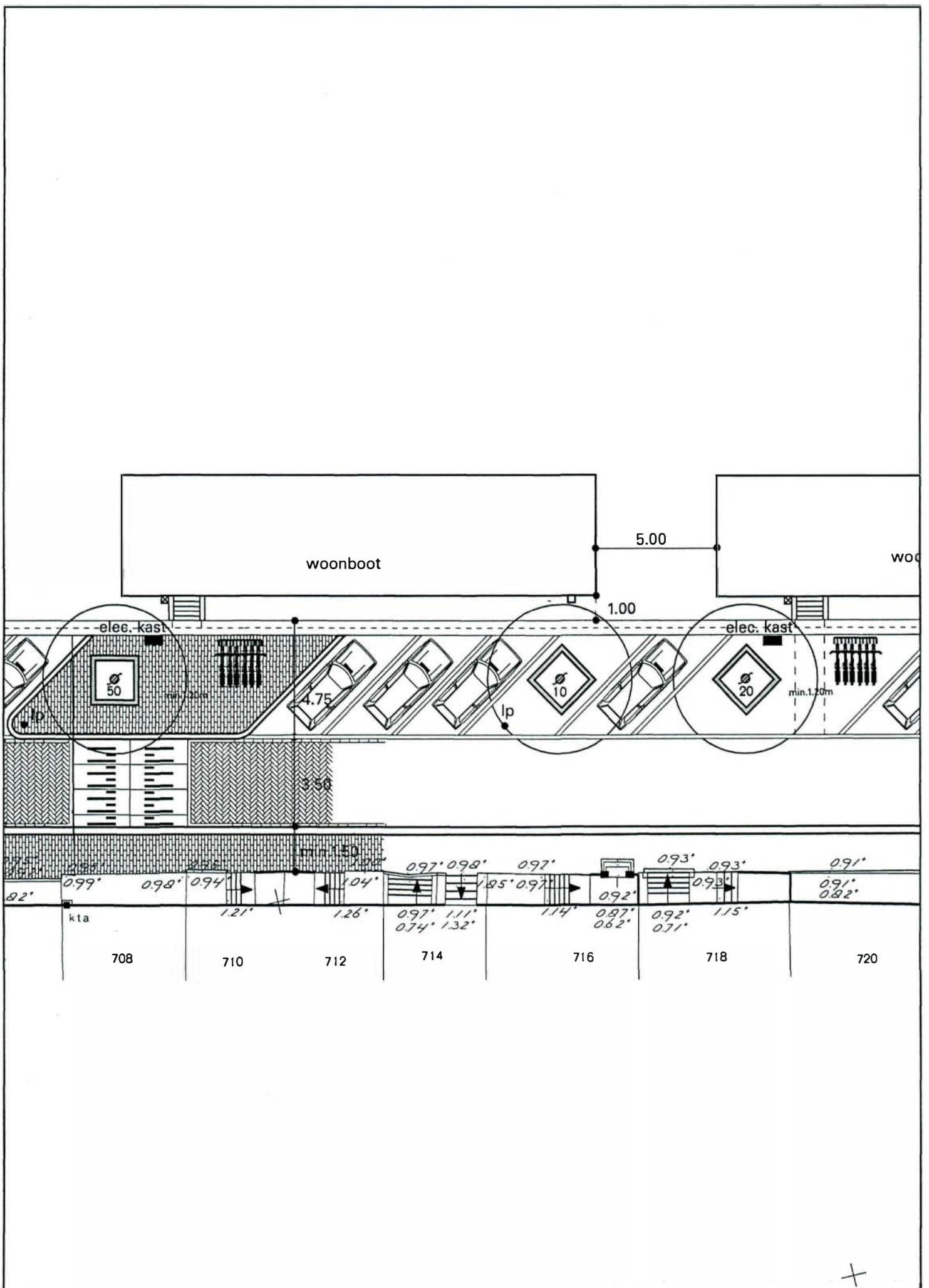
Afbeelding 6.5: Detail met laad-en loszone

Afbeelding 6.6: Detail ter plekke van zijstraat

Afbeelding 6.7: Detail ter plekke van brug



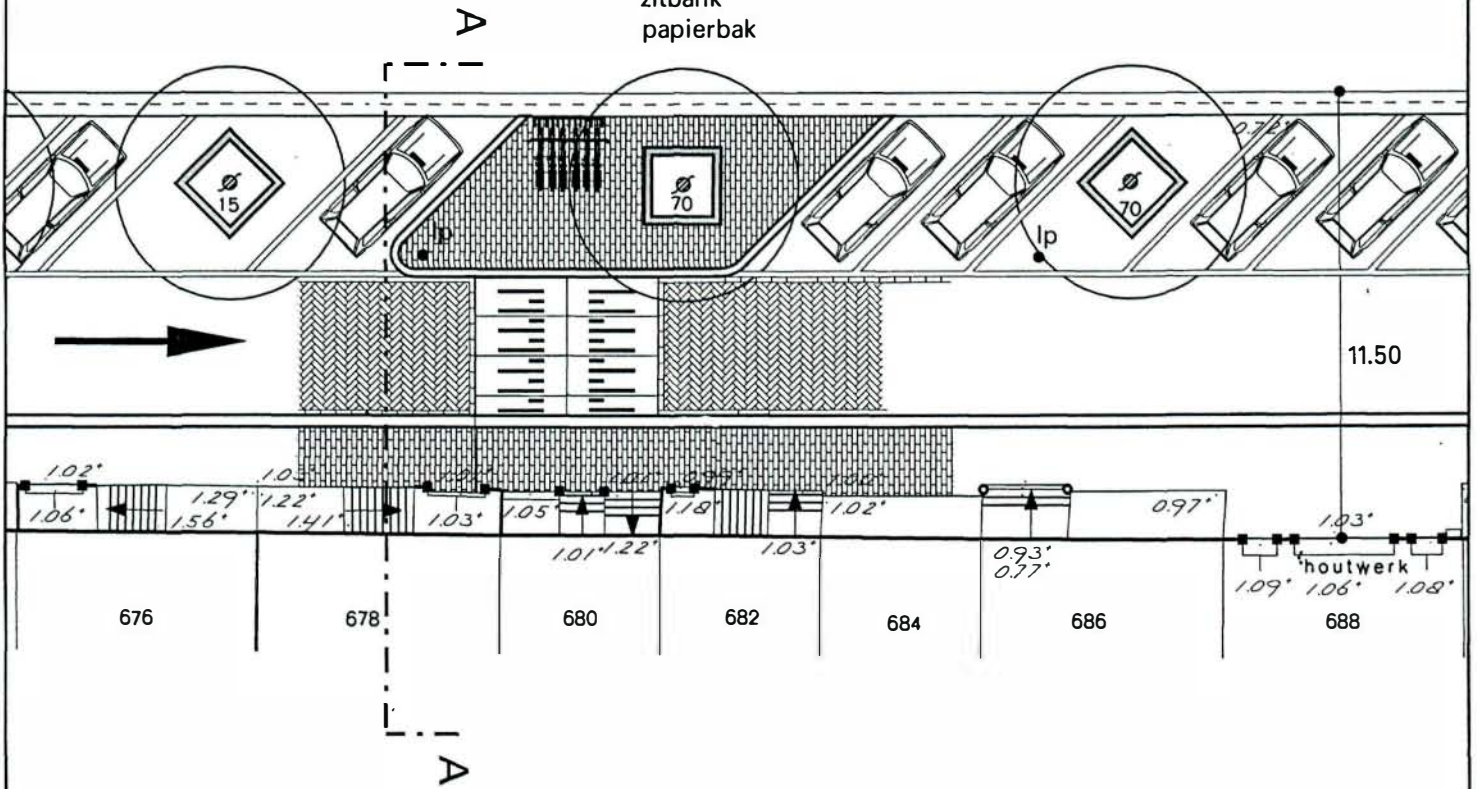
afbeelding 6.1: dwarsprofielen schuin parkeren



afbeelding 6.2 : principe grachtenprofiel met woonboten

zone 4

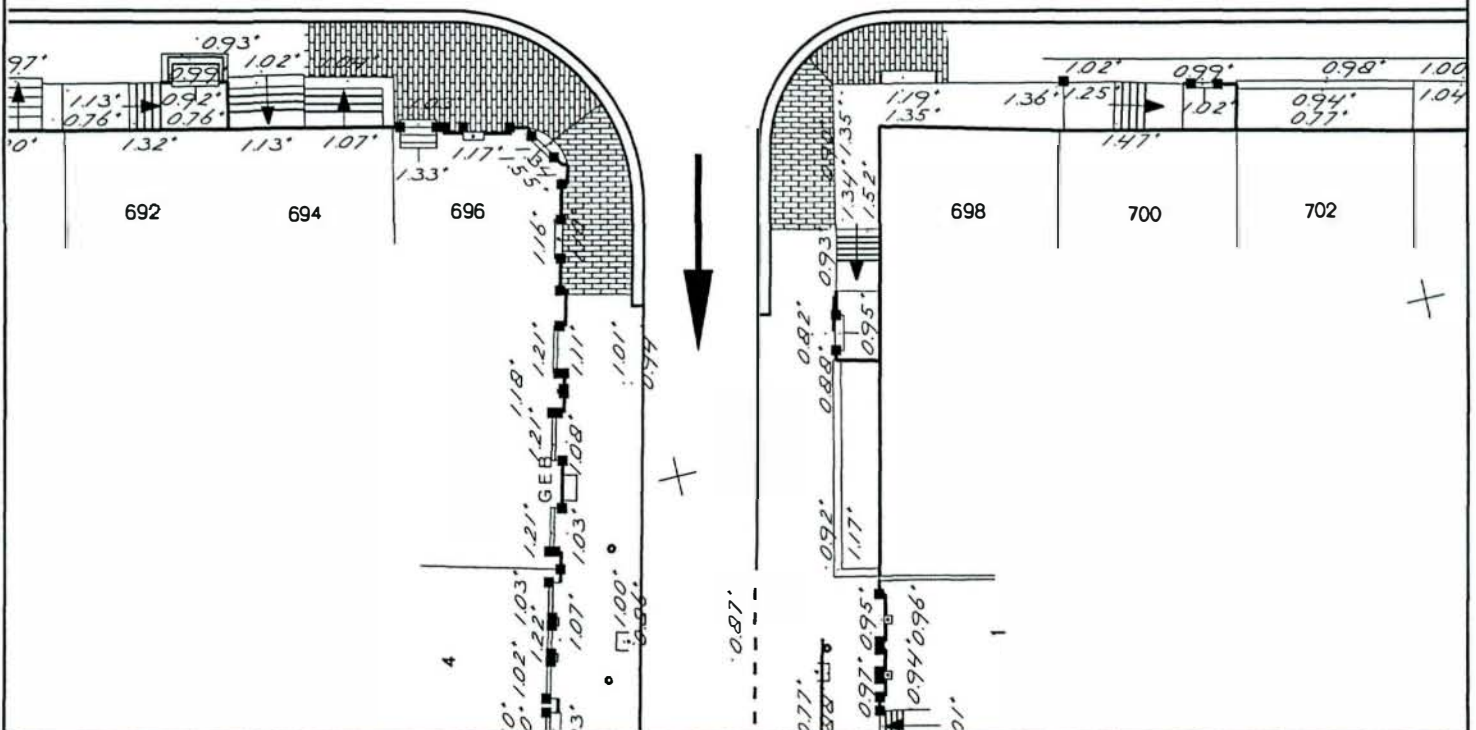
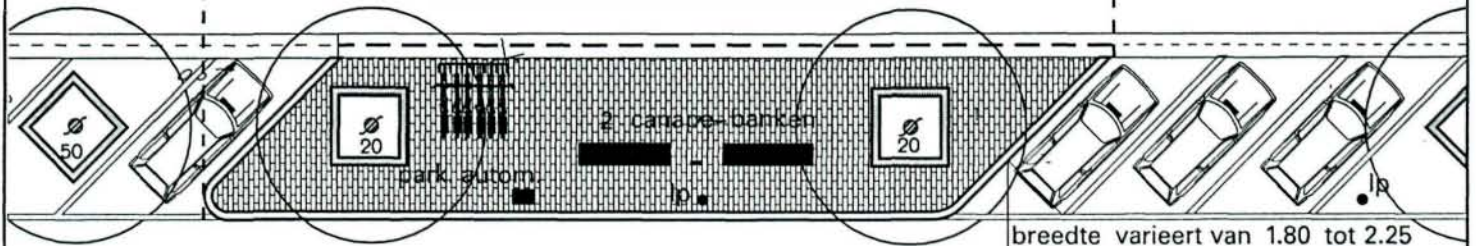
- grachtenlantaarn
- fietsrekken
- boomkrans
- brandkraan bovengronds
- autohekje
- parkeerautomaat
- kasten en aansluitingen
- zitbank
- papierbak



afbeelding 6.4 : detail ter plekke van snelheidsremmer

zone 5

- balusterhek
- grachtenlantaarn
- banken
- papierbak
- parkeerautomaat
- kasten en aansluitingen
- boomkran
- brandkraan bovengronds
- fietsrekken



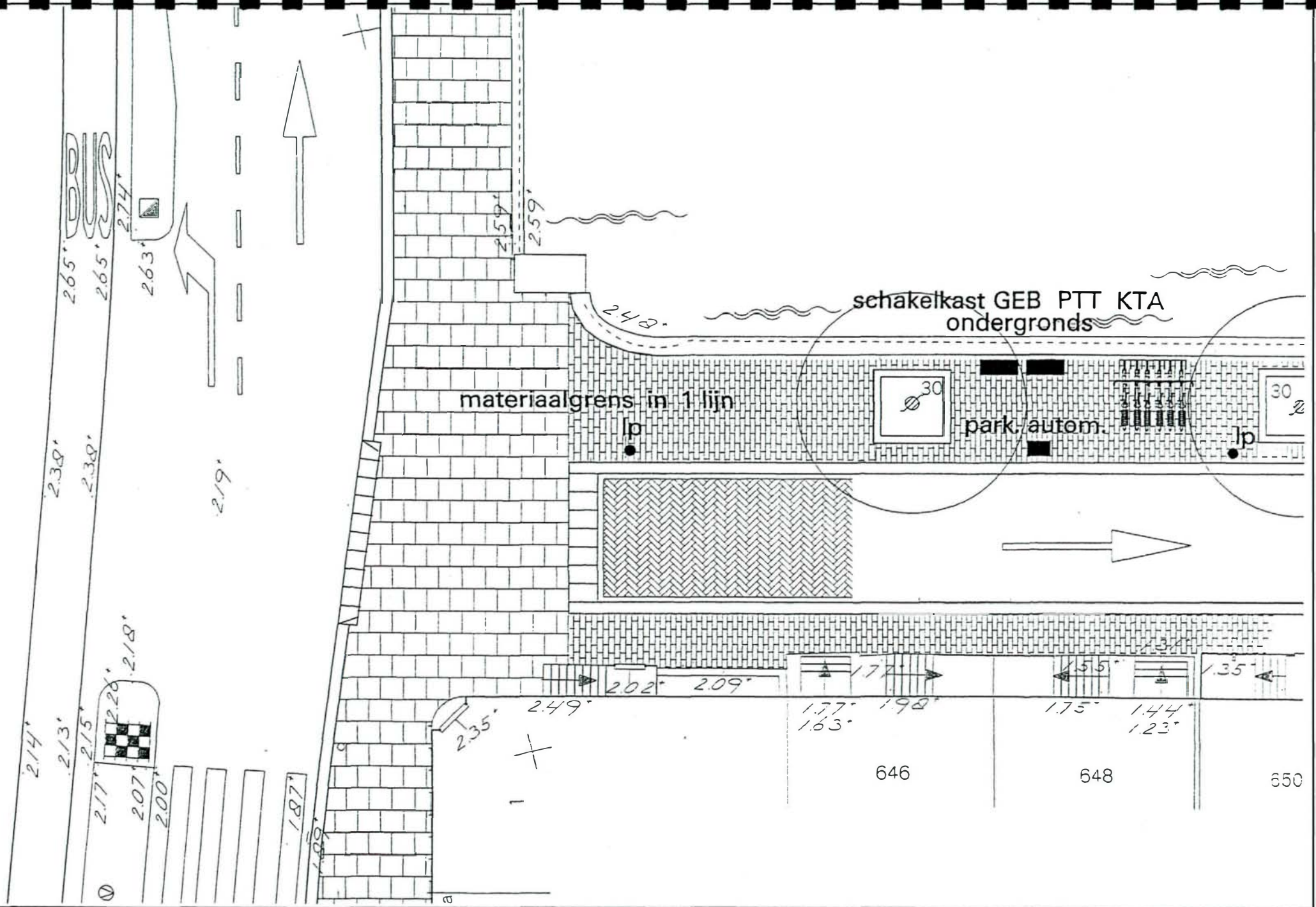
afbeelding 6.6: detail ter plekke van zijstraat

Bijzondere details

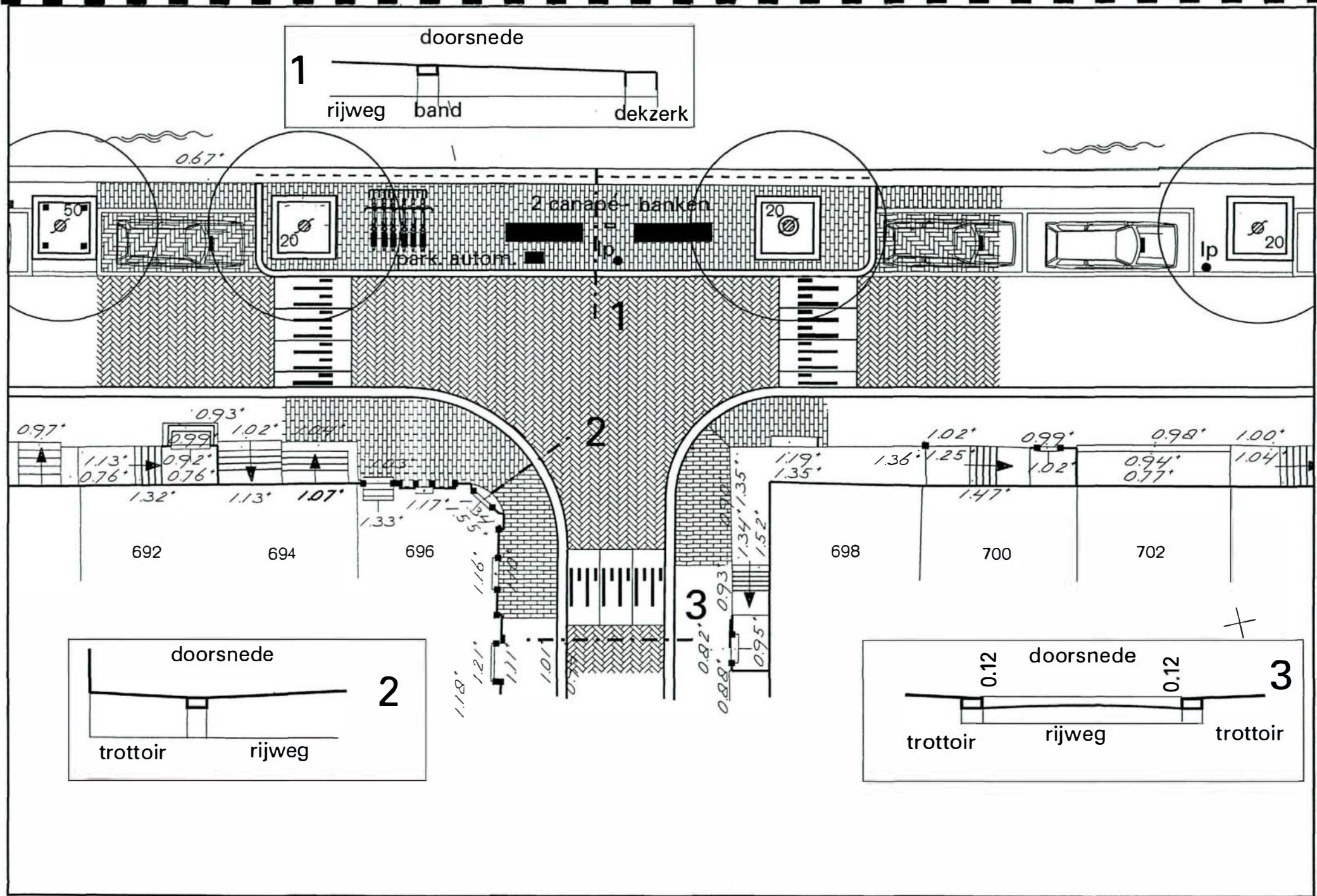
Afbeelding 7.1: Poortconstructie kruising gracht met radiaal

Afbeelding 7.2: Verhoogd kruisingsvlak gracht/dwarsstraat

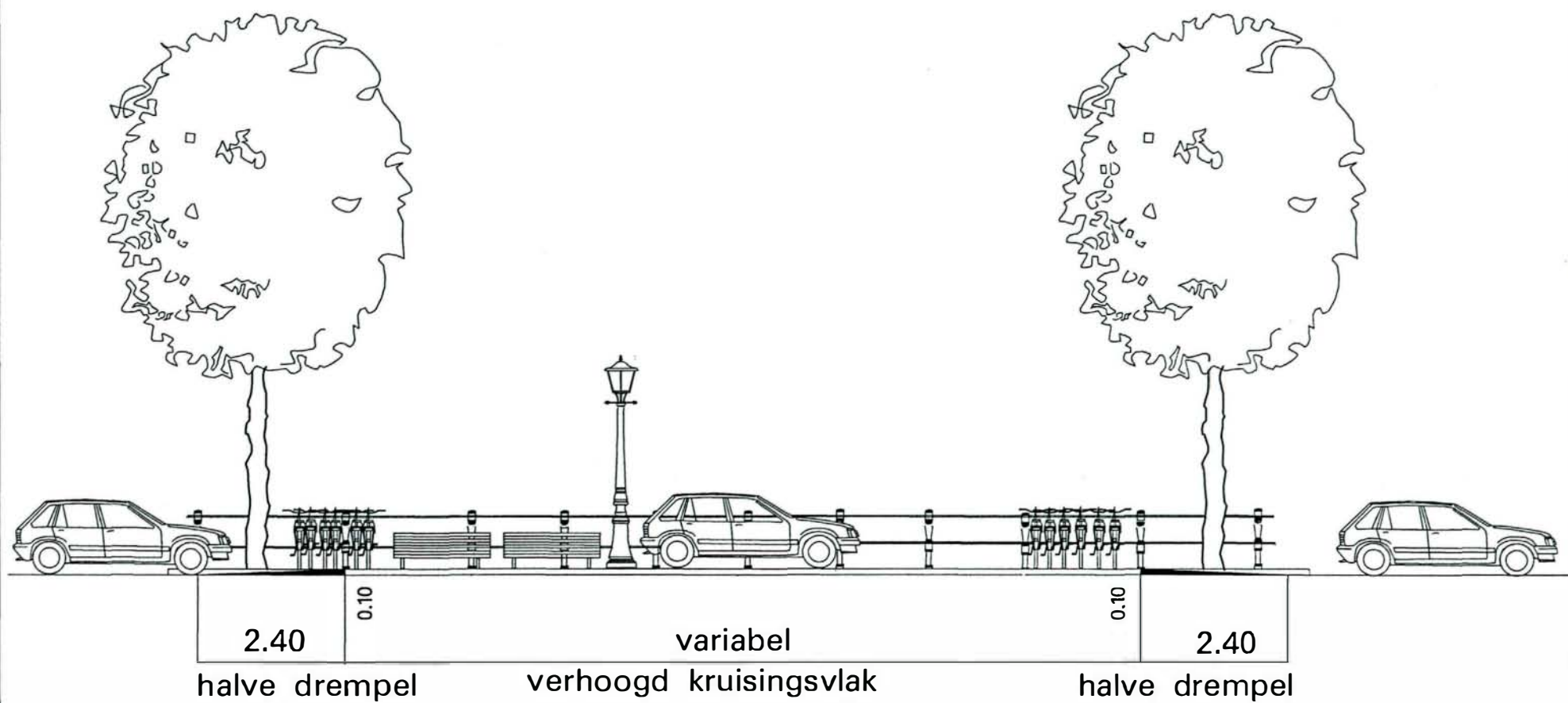
Afbeelding 7.3: Lengtedoorsnede verhoogd kruisingsvlak bij dwarsstraten



afbeelding 7.1 :poortconstructie kruising gracht met radiaal



afbeelding 7.2 :verhoogd kruisingsvlak gracht/dwarsstraat



afbeelding 7.3 : lengte doorsnede verhoogd kruisingsvlak bij dwarsstraten

Colofon

Uitgave:

Dienst Binnenstad Amsterdam

- Sector Openbare Ruimte
 - Hoofdafdeling Realisatie Openbare Ruimte
 - Rayonmanagement
- Sector Bouwen, Wonen en Economie, Afdeling Ruimtelijk Ontwerp

Eindredactie:

Tobias Woldendorp, Van Dijk, Van Soomeren en Partners, Amsterdam

© 1996