

Een pr aacht van een gracht



## Nieuw Standaard Grachten Profiel

Kwaliteitsverbetering  
van de openbare ruimte  
op de grachten





# Inhoudsopgave

<b>Inleiding</b>		2
	De openbare ruimte in de binnenstad	2
	Een kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte	3
	De grachten als ruimtelijke eenheid	3
<b>Speerpunten van het beleid</b>		4
	Duurzaam bestratingsmateriaal	4
	Veiligheid en leefbaarheid	5
	Paalluwe inrichting	6
<b>Het nieuwe profiel</b>		8
	De hoofdlijn	8
	Toepassing van het straatmeubilair	9
	Oplossingen op maat	10
<b>Tot slot</b>		11
	Uitvoering	11
	Aansturing en coördinatie	11
	Een vooruitblik	11



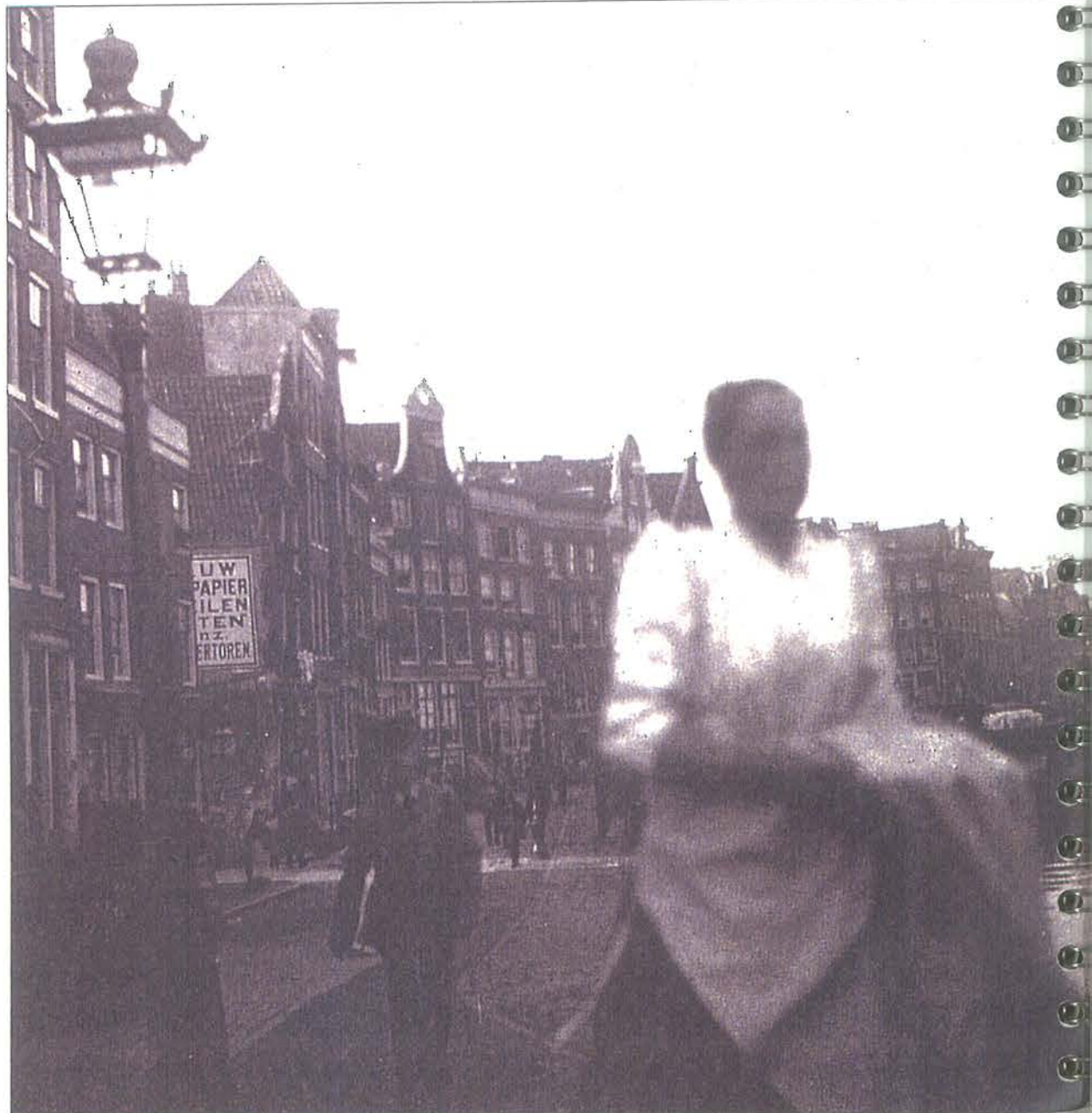
# Inleiding

## De openbare ruimte in de binnenstad

---

Amsterdam heeft een prachtige historische binnenstad. De gemeente is zich maar al te goed bewust van de waarde en uitstraling van dit stadsbeeld met zijn ruim 7000 monumenten. Om die reden is de binnenstad onlangs vrijwel in zijn geheel voorgedragen als 'beschermd stadsgezicht'. De kwaliteit van het stadsbeeld beperkt zich niet alleen tot de bebouwde omgeving, maar geldt ook voor de openbare ruimte. De balans tussen monumentale bebouwing en openbare ruimte is in de afgelopen decennia onder grote druk komen te staan. Naast de historische functie moet de openbare ruimte immers ook afgestemd zijn op de mensen die er wonen, werken, winkelen en uitgaan. De veelheid van grootstedelijke functies naast elkaar stelt hoge eisen aan de inrichting, het beheer en de handhaving van het gebruik van de openbare ruimte.

Prinsengracht bij de Bloemstraat, omstreeks 1890



## Een kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte

De laatste jaren is de bestuurlijke aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte in de binnenstad beduidend toegenomen. Leefbaarheid en veiligheid zijn hoger op de agenda geplaatst, het niet-noodzakelijk autoverkeer wordt teruggedrongen en er komt meer ruimte voor de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer (Verkeers- en Inrichtingsplan, 1994). Door een integrale aanpak worden ontwerp, beheer en handhaving beter afgestemd op het gebruik van de openbare ruimte. Het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte wordt gekenmerkt door de begrippen 'duurzaam, bruikbaar en visueel aantrekkelijk', waarvan het laatste begrip inmiddels is vertaald in 'schoon, mooi en ruimtelijk' (Nota Ruimte voor Kwaliteit, 1996). Uit de inspraakreacties is gebleken dat de inhoud van deze nota kan rekenen op een breed maatschappelijk draagvlak. Om de kwaliteitsimpuls verder vorm te geven wordt er gewerkt aan een Handboek Inrichting Openbare Ruimte. De richtlijnen in dit handboek zijn niet alleen van toepassing op herinrichting, maar ook op kleine ingrepen en onderhoudswerkzaamheden. Hierdoor kan de kwaliteit van de openbare ruimte geleidelijk op het gewenste niveau worden gebracht en gehouden.

In de praktijk wordt de nieuwe aanpak al toegepast op bijzondere plekken in de binnenstad, zoals bij de herinrichting van het Spui en de op handen zijnde 'face lift' van de Dam en het Leidseplein. Binnenkort wordt ook de Haarlemmerdijk/straat met die bijzondere aandacht voor de kwaliteit opnieuw ingericht. Door uit te gaan van heldere ontwerpprincipes en aandacht voor beheer en handhaving ontstaat weer een aantrekkelijk publiek domein.

## De grachten als ruimtelijke eenheid

De grachten vormen met elkaar een omvangrijk en gezichtsbepalend deel van de binnenstad. Om de ruimtelijke eenheid te waarborgen, is in 1980 het Standaard Grachten Profiel (à niveau, met paaltjes en betonsteen) vastgesteld. Door veranderde inzichten en beleidswijzigingen voldoet dit profiel niet meer aan de huidige eisen. Dat heeft geleid tot het opstellen van het Nieuw Standaard Grachten Profiel (NSGP). Dit profiel bevat ontwerprichtlijnen om vorm te geven aan een schone, mooie en ruimtelijke omgeving op de grachten. In deze brochure worden de belangrijkste kenmerken ervan beschreven en gevisualiseerd.



de grachten structuur

# Speerpunten van het beleid

## bij het Nieuw Standaard Grachten Profiel

In deze brochure worden de drie belangrijkste speerpunten voor het grachtenprofiel op een rij gezet:

- het toepassen van duurzaam bestratingsmateriaal
- het vergroten van de veiligheid en de leefbaarheid
- het zo min mogelijk toepassen van anti-parkeervoorzieningen ('paalluw')

### Duurzaam bestratingsmateriaal

De keuze voor duurzaam materiaal op de grachten moet gezien worden als herstel van een traditie. De traditie was om de rijwegen te plaveien met natuurlijke materialen als 'kinderkopjes' en klinkers. De bruinrode klinkers, gebakken materiaal dat goed aansluit bij de bakstenen van veel grachtenpanden en de stenen van de walmuren, worden in het huidige profiel nog (her)gebruikt voor de parkeerstroken langs de gracht. Dat in het Nieuw Standaard Grachten Profiel wordt teruggegrepen op klinkers voor de rijweg en voetpaden, is een logische keuze. De dikformaat klinkers zijn niet alleen duurzaam, maar worden ook mooier naarmate ze ouder worden. Ze vervuilen minder snel en zijn minder besmettelijk. Iets wat van betonsteen niet gezegd kan worden. Dit betekent logischerwijs ook een keuze voor natuurstenen trottoirbanden (breedte: 28/30 centimeter) en natuurstenen dekzerken voor het afdekken van de walmuur. Dit natuurlijke materiaal werd, voorzover in de oorspronkelijke profielen toegepast, in de jaren zestig en zeventig veelal vervangen door goedkoper beton.

Het zal duidelijk zijn dat natuurlijke bestratingsmaterialen in aanschaf duurder zijn dan betonmaterialen. Een klinker is tweeënhalve keer zo duur als een betonsteen en de totale investering van een herinrichting met gebakken materiaal ligt 20-25% hoger dan een herinrichting met betonstenen. Door gelijktijdige toepassing van natuurstenen banden nemen de meerkosten toe tot 40%. Met toepassing van natuurstenen dekzerken wordt dat zelfs dubbel zo duur. De afschrijving op natuurlijke materialen pakt echter veel gunstiger uit dan op betonmateriaal. Een betonsteen is bij het eerste groot onderhoud na 10 à 15 jaar nagenoeg versleten en heeft geen inruilwaarde meer, terwijl het leven van de gebakken klinker dan eigenlijk nog moet beginnen.

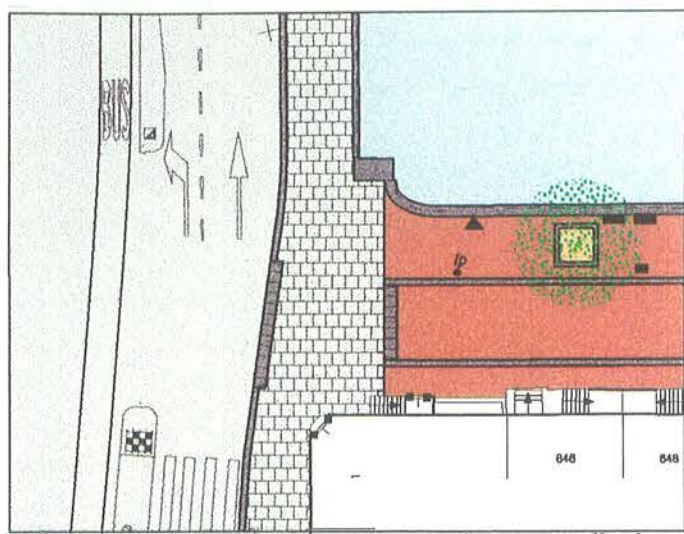


links:

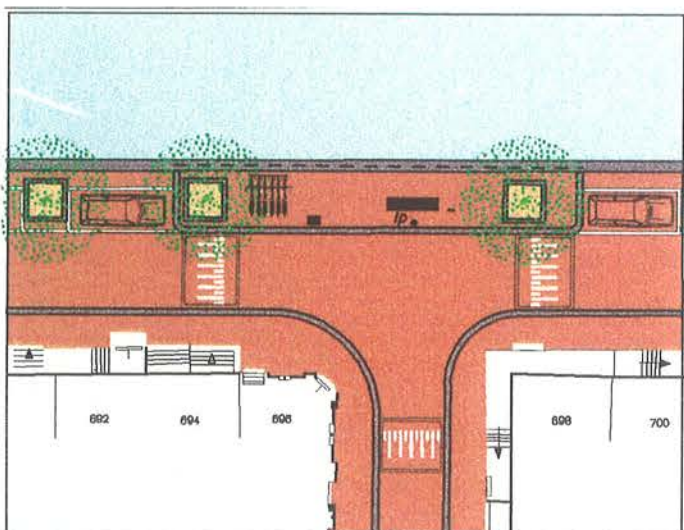
het Spui: natuurstenen trottoirbanden: duurzaam in de praktijk

rechts:

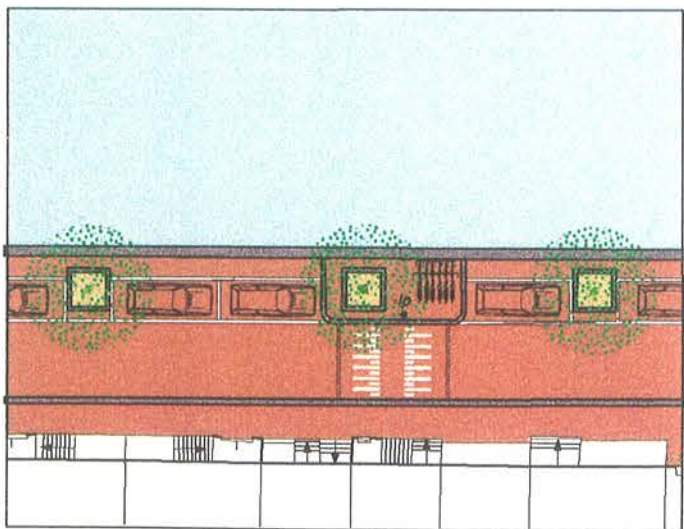
natuurstenen dekzerken doen recht aan de grachten



poortconstructie



verhoogde kruisingsvlakken



verkeersdrempel

Op 29 november 1995 heeft de gemeenteraad ingestemd met het voorstel van het College van B&W om 30km/u-gebieden in de binnenstad in te voeren teneinde de verkeersveiligheid te vergroten. In het NSGP wordt de volgende maatregel standaard voorgesteld:

- **poortconstructies:** bij alle kruisingen van grachten met het hoofdnet Auto/Rail (zoals de stadsstraten Rozengracht en Vijzelstraat) worden de poortconstructies toegepast. Hierbij loopt het trottoir van de stadsstraat door en wordt het verkeer voorbereid op een verschillend snelheidsregime aan beide zijden van de poort.

Indien de verkeerssituatie dat (wettelijk) noodzakelijk maakt en na meting blijkt dat op de gracht structureel harder dan 30km/u wordt gereden, wordt een snelheidsremmende maatregel toegepast. Een snelheidsremmer kan ook op verzoek van omwonenden worden aangelegd. Daar waar serieus schade vanwege trillingen verwacht kan worden, wordt vooraf onderzoek gedaan naar funderingen van de belendende percelen. Alleen de volgende snelheidsremmende maatregelen komen, in volgorde van wenselijkheid, nog in aanmerking:

- **verhoogde kruisingsvlakken:** bij de zijstraten die op de gracht uitkomen wordt het verkeer zo nodig afgeremd door een verhoogd kruisingsvlak. Dit kruisingsvlak, gestraat met het bestratingsmateriaal van de gracht, zorgt dan voor de gewenste snelheidsbeperking. Zo'n constructie kan ook bij bruggen toegepast worden, hoewel bruggen door hun vorm vaak al snelheidsverlagend werken.
- **verkeersdrempels:** in het Nieuw Standaard Grachten Profiel wordt terughoudend omgegaan met het aanleggen van verkeersdrempels en worden geen betonnen prefab-drempels meer toegepast. De drempel wordt uitgevoerd in klinkermateriaal voorzien van witte markeringen.

Andere snelheidsremmende voorzieningen of objecten worden niet toegepast.

## Paalluwe inrichting

## Een terugblik



oude situatie  
nieuwe situatie

In de jaren vijftig en zestig nam het autobezit sterk toe. Doordat parkeerruimte toen ook al schaars was en er onvoldoende toezicht en handhaving voorhanden was, zetten mensen auto's neer op plekken waar dat niet is toegestaan, zoals op trottoirs en bruggen. De gemeente als wegbeheerder kreeg te maken met verzakkingen van de trottoirs, die niet berekend waren op de hoge wioldruk. De doorstroming van het verkeer stagneerde, de veiligheid en de leefbaarheid van de openbare ruimte stond onder druk. Van de zijde van bewoners kwam in het begin van de jaren zeventig het verzoek om maatregelen tegen fout-parkeren te treffen. Na uitgebreide experimenten werd 'het Amsterdammertje' in de binnenstad geïntroduceerd. Sindsdien is dit paaltje standaard opgenomen in het grachtenprofiel. In de loop der jaren is het aantal Amsterdammertjes in de binnenstad gestegen tot maar liefst 70.000, waarvan ongeveer de helft op de grachten. Daarnaast werden ook andere maatregelen uitgevoerd om ongewenst parkeren onmogelijk te maken. Vaak zijn daarbij ad hoc voorzieningen getroffen en relatief goedkope materialen als beton toegepast. Door







oude situatie  
 nieuwe situatie



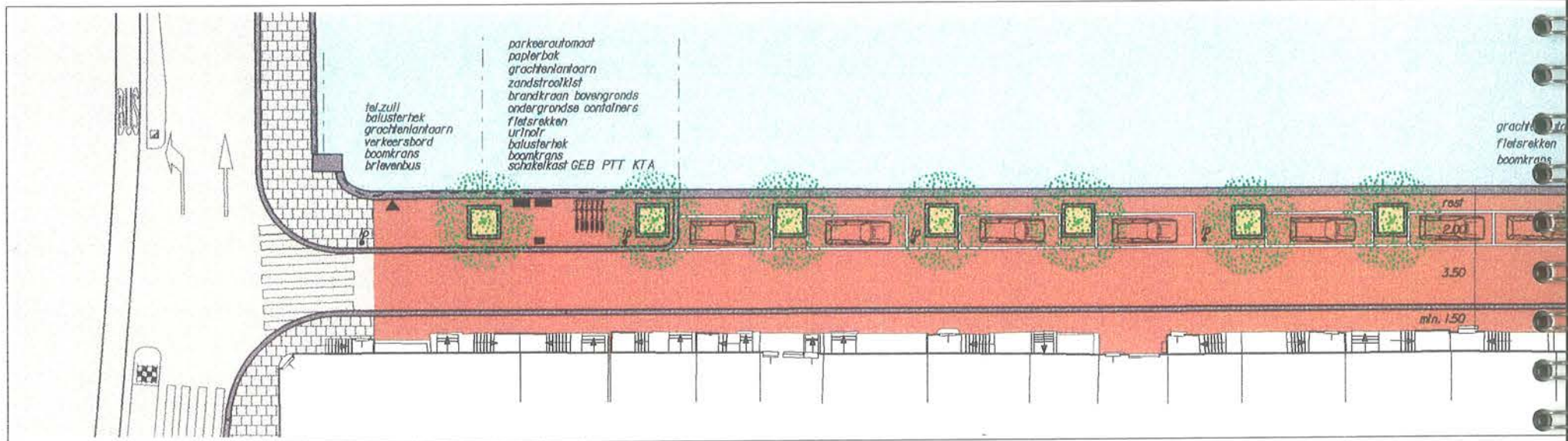
deze functionele benadering ontstond een vrij onrustig en soms zelfs chaotisch beeld. Wel werd de parkeeroverlast effectief tegengegaan, maar de kwaliteit van de openbare ruimte is steeds meer in het gedrang gekomen. Onderhoud, reparatie en vervanging van de anti-parkeerobjecten kost veel tijd en geld. Er is onvoldoende geld om het gewenste kwaliteitsniveau te handhaven. Op veel plaatsen is het resultaat een triest beeld van scheve en beschadigde paaltjes. Daarbij komt dat de straatreiniging veel hinder ondervindt van de 'Amsterdammertjes' door de ophoping van zwerfvuil en hondenpoep rond de palen. Dit is aanleiding om in het Nieuw Standaard Grachten Profiel zeer terughoudend te zijn met het plaatsen van paaltjes op de grachten.

In de lijn van de nota Ruimte voor Kwaliteit worden de 'Amsterdammertjes' in dit profiel zo min mogelijk toegepast en worden de dubbele en holle verkeersbanden en alle andere objecten die tegen het ongewenst parkeren zijn ingezet, absoluut niet meer geplaatst. In een aantal gevallen is plaatsing van 'Amsterdammertjes', ter bescherming van pothuizen en opstoepingen, noodzakelijk. Tegelijkertijd wordt het trottoir verhoogd. Door deze ingrepen wordt het straatbeeld rustiger en ontstaat een leefbaarder binnenstad.

Met het instellen van de Dienst Stadstoezicht heeft handhaving een prominente plaats gekregen in de Amsterdamse samenleving. De Dienst Binnenstad heeft een instrument in handen zodat maatwerk geleverd kan worden bij overtredingen, overlast en vervuiling in de openbare ruimte.

Bij sommige bewoners bestaat huiver voor de gevolgen van het verwijderen van de 'Amsterdammertjes'. Daarom vindt met name in de beginfase van een paalluw profiel een intensievere controle plaats, waardoor de pakkans van overtreders wordt vergroot. De Dienst Stadstoezicht zal de in te zetten capaciteit afstemmen op het fasegewijs paalluw maken van de grachten. Hierdoor kan de wens van bewoners gehonoreerd worden om foutparkeren op verhoogde trottoirs en bruggen tegen te gaan. Of het paalluwe beleid een succes wordt, hangt niet alleen af van de inzet van de Dienst Stadstoezicht, maar ook van de bewoners en bezoekers van de binnenstad. Primair gaat het om een ander gedrag van automobilisten. Er is een mentaliteitsverandering nodig om te bereiken dat 'een open plek' in de openbare ruimte niet zonder meer betekent dat daar geparkeerd mag worden. Toezicht en handhaving is er om dit 'gewenste' gedrag zo nodig af te dwingen. Een en ander wordt ook scherp gevolgd.

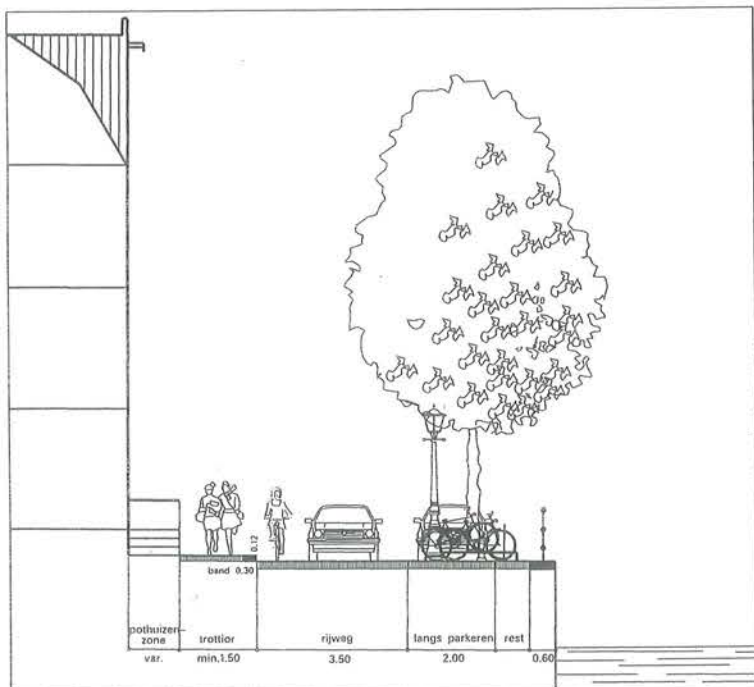
# Het nieuwe profiel: een pracht van een gracht



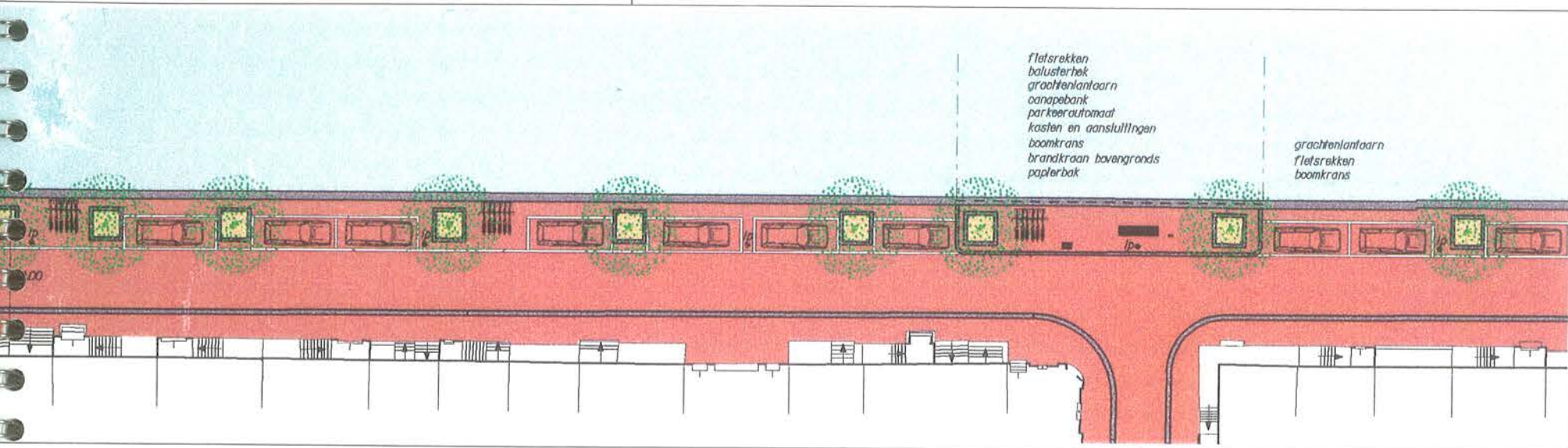
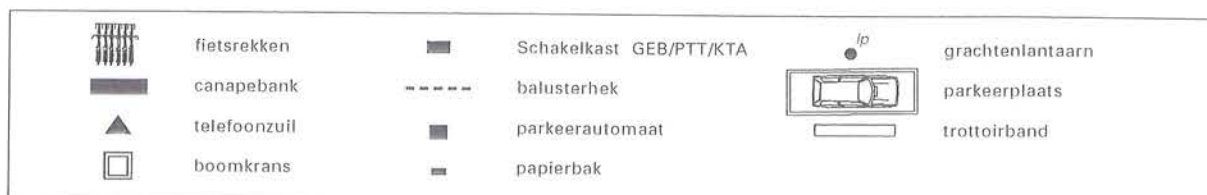
## De hoofdlijn

De gracht wordt gekenmerkt door een watergang met aan twee zijden een wallekant en een rijweg. De rijweg is maximaal 3.50 meter breed. Aan de gevelzijde bevindt zich een verhoogd trottoir van minimaal 1.50 meter breed, omwille van de veiligheid van en de begaanbaarheid voor de voetganger. Aan beging en eind van de stoep zijn speciale toegangen ten behoeve van rolstoelen en kinderwagens. Uitgangspunt is dat iemand met een kinderwagen of een rolstoel vrij baan heeft. Om verzakkingen te voorkomen, worden de trottoirs licht gefundeerd. Voetgangerszone, rijweg, bomen en lichtmasten bepalen hoeveel parkeerruimte gerealiseerd kan worden. Het profiel heeft aan de waterkant een zone met lantaarnpalen, parkeerplaatsen en bomen. De bomen staan in vakken van minimaal 2 bij 2 meter, omzoomd door (natuurstenen) banden. Aan deze kant wordt ook ruimte uitgespaard voor straatmeubilair als fietsenrekken, transformatorkasten en banken. Alle andere objecten, zoals brievenbussen, telefooncellen en zoutkisten, krijgen in het Nieuw Standaard Grachten Profiel zoveel mogelijk vaste plekken. Woonboten aan de kade hebben een vrije toegang vanaf de rijweg.

De grachten zijn onderdeel van het 30km/u-gebied. Dit betekent dat bij de in- en uitgangen de voorgeschreven poortconstructies worden aangelegd. Indien de verkeerssituatie dat vereist, worden zonodig snelheidsremmende voorzieningen in gestrate uitvoering op de grachten toegepast. Bestrating op bruggen is in overeenstemming met het Nieuw Standaard Grachten Profiel en zonder anti-parkeervoorziening.



dwarsprofiel langsparkeren op gracht

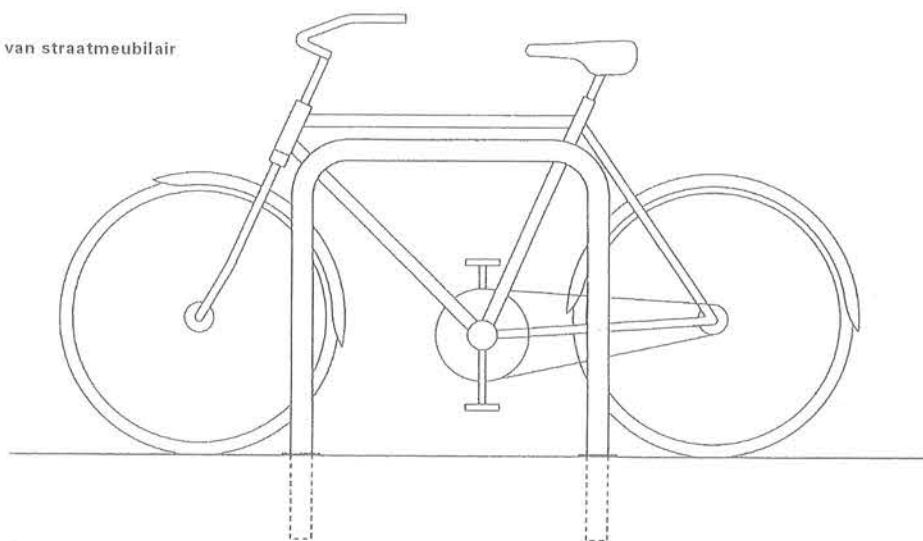


### Toepassing van straatmeubilair



Het straatmeubilair dat op de grachten wordt geplaatst dient zowel functioneel en duurzaam te zijn als aan te sluiten bij het historisch stadsbeeld. Niet in alle gevallen is dat op dit moment het geval. In de nabije toekomst wordt dan ook gezocht naar straatmeubilair dat beter voldoet aan deze eisen. Tot die tijd wordt het bestaande straatmeubilair gebruikt. Om te voorkomen dat fietsen aan brugleuningen en trapevels worden vastgezet, zullen er voldoende fietsenrekken geplaatst worden.

### Voorbeelden van straatmeubilair



## O oplossingen op maat

---

Het toepassen van het Nieuw Standaard Grachten Profiel vereist maatwerk. Het is onmogelijk om voor alle grachtdelen een volledig identiek profiel vast te stellen. Op sommige grachten ontbreekt de ruimte om het gewenste profiel te realiseren, terwijl er op andere juist extra ruimte beschikbaar is. Het Nieuw Standaard Grachten Profiel moet dan ook gezien worden als een ontwerprichtlijn, die de ruimtelijke eenheid en kwaliteit van de grachten waarborgt. In sommige gevallen zijn oplossingen op maat nodig, waarbij het Nieuw Standaard Grachten Profiel echter steeds als vertrekpunt fungeert. Het profiel aan de Nieuwe Herengracht, met een vrijliggende voetgangerszone langs het water, kan een referentie zijn voor andere delen van grachten, waar veel ruimte is. Ook het vrijliggende fietspad op de Herengracht in de Leidsebuurt, kan een oplossing bieden voor een doorgaande fietsroute. De consequenties voor de inrichtingskwaliteit van de grachten moeten in dergelijke gevallen zorgvuldig afgewogen worden.

# Tot slot

## **Uitvoering**

Het is financieel niet haalbaar en ook niet wenselijk om het huidige grachtenprofiel binnen enkele jaren geheel te vervangen. Dat zou bij recent uitgevoerde herprofileringen leiden tot kapitaalvernietiging. Dit is ook de reden dat niet gekozen wordt om in één keer al het straatmeubilair te vervangen dat niet geheel aan de kwaliteitseisen voldoet, maar dat samen met het voorgenomen groot onderhoud te doen. De grachten worden daarom geleidelijk heringericht volgens het Nieuw Standaard Grachten Profiel. Een voorbeeld van het nieuwe profiel wordt in de zomer van 1997 gerealiseerd op de Blauwburgwal.

## **Aansturing en coördinatie**

Om de integrale aanpak handen en voeten te geven, is in de afgelopen jaren de aansturing en coördinatie in de ambtelijke organisatie versterkt. Dit heeft geleid tot het instellen van het Rayonmanagement. Ook is een atelier opgericht, waarin ontwerpers, technisch beheerders en uitvoerders van de Dienst Binnenstad participeren. Op deze manier worden kennis en ervaring vanuit deze disciplines gebundeld en kunnen knelpunten in de openbare ruimte voorkomen of opgelost worden.

## **Een vooruitblik**

Met het Nieuw Standaard Grachten Profiel wordt voor de grachten daadwerkelijk een verbinding tot stand gebracht tussen een kwalitatief hoogwaardige inrichting en het terugdringen van niet-noodzakelijk autoverkeer. Allerlei dure maatregelen die in het verleden nodig waren om de rol van de auto te beteugelen, zoals verkeersbanden, drempels en paaltjes, blijven in het nieuwe profiel grotendeels achterwege. De middelen die hierdoor vrijkomen, kunnen aangewend worden om het verblijfsklimaat op de grachten te verbeteren. Door het toepassen van klinkers, natuurstenen trottoirbanden en dekzerken, wordt het verstoorde evenwicht tussen de kwaliteit van de openbare ruimte en van de monumentale bebouwing aan de grachten hersteld. Deze kwaliteitsimpuls komt niet alleen ten goede aan de leefbaarheid voor de bewoners, maar levert ook een bijdrage aan de economische vitaliteit van de binnenstad (kantoren, toerisme, winkels en overige publieksfuncties). Daarmee krijgen de grachten weer de prominente positie in de Amsterdamse binnenstad die zij verdienen.

<b>Uitgave</b>	Gemeente Amsterdam, Dienst Binnenstad In opdracht van wethouder Openbare Ruimte mw. dr. G. ter Horst <i>Maart 1997</i>
<b>Productie</b>	Atelier Dienst Binnenstad <i>Leiding:</i> Rayonmanagement <i>Ontwerp:</i> Afdeling Ruimtelijk Ontwerp <i>Techniek:</i> Hoofdafdeling Realisatie Openbare Ruimte
<b>Redactie</b>	Van Dijk, Van Soomeren en Partners (DSP), Amsterdam
<b>Vormgeving</b>	DRO Vormgeving, Marike van Rijn
<b>Foto's en illustraties</b>	<i>Foto's:</i> Co de Kruijf, Amsterdam <i>Illustraties:</i> Rickerd van der Plas, Delft <i>3D illustraties:</i> CIID, Cees van Giesen, Amsterdam
<b>Druk</b>	Drukkerij Mart Spruyt, Amsterdam
<b>Informatie</b>	Dienst Binnenstad, afdeling voorlichting 020- 5524555 of 5523246

