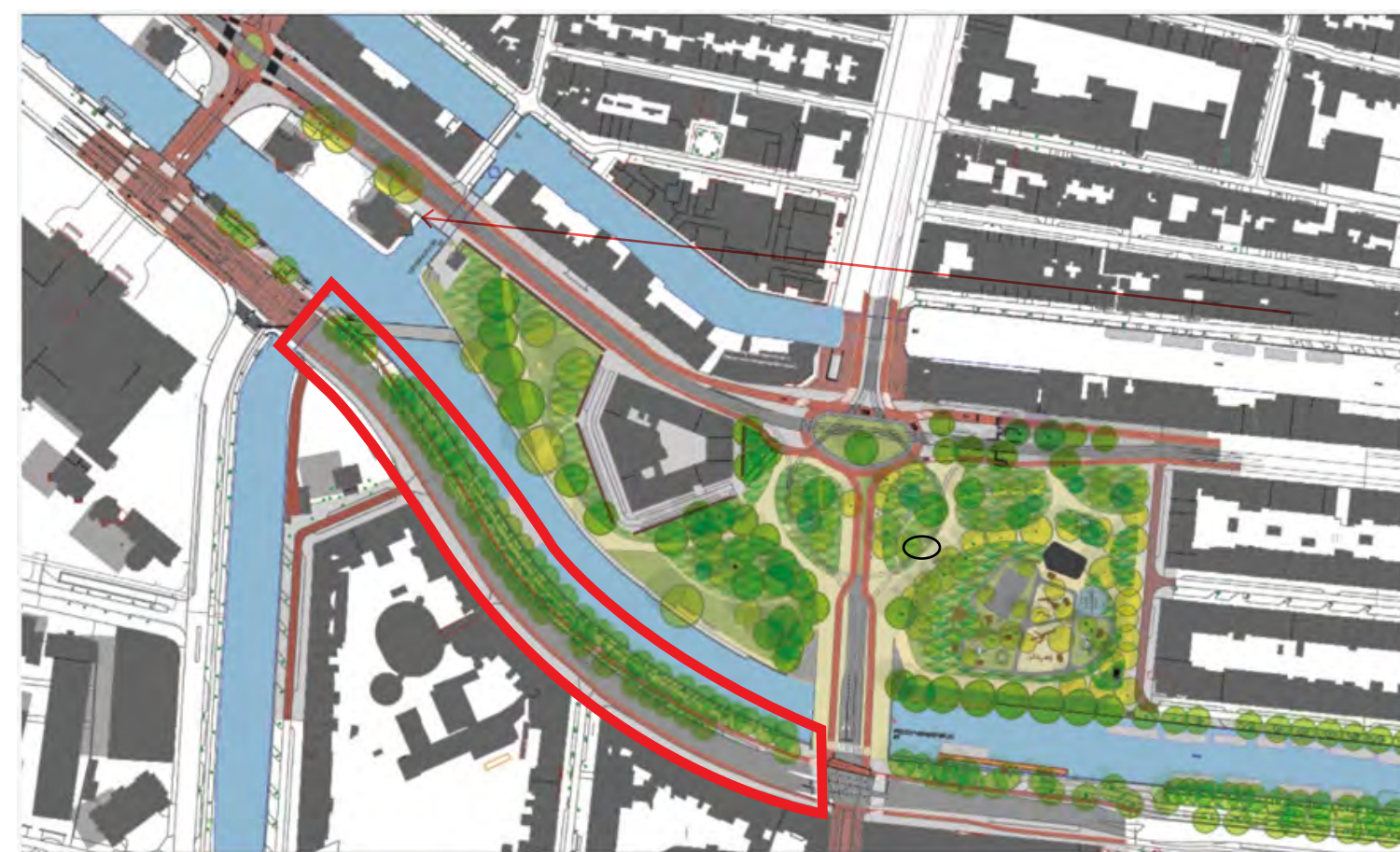




Gemeente
Amsterdam

Definitief ontwerp Stadhouderskade mei 2023





Totaalvisie Weteringpark

Inhoud

1	Inleiding	4
	1.1 Tweede fase	
	1.2 Centrumring S100	
2	Definitief ontwerp	6
	2.1 plankaart	
	2.2 Impressies	8
	2.3 Profielen	10
3	Verkeer	12
4	Bomen	14
5	Groen	16
6	Hemelwaterafvoer	18
7	Details	20
8	Materiaal en meubilair	22
9	Verlichtingsplan	24
10	Bewegen en sporten	26
11	Consultatie	28
12	Planning	29

1 Inleiding

De Stadhouderskade tussen de Ferdinand Bolstraat en de Boerenwetering wordt heringericht. Aanleiding hiervoor was de onveilige verkeerssituatie op de kruispunt Ferdinand Bolstraat en de fietsroute, een zgn. red (rode) route. Het kruispunt, een beruchte blackspot is inmiddels met meer ruimte en veiligheid voor voetganger en fiets heringericht, de eerste fase van dit project.

1.1 Tweede fase

Dit Definitieve ontwerp gaat over de tweede fase, een veiliger en betere inrichting van de Stadhouderskade deel tussen Ferdinand Bolstraat en de Boerenwetering. Het aanvankelijke idee was om een fietsroute tussen de bomen te leggen; een vrij liggend fietspad met behoud van de bomen. Dit is veilig, maar niet optimaal qua ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit, en niet zonder risico's voor de bomen. Toen de gemeenteraad eind 2021 besloot om de 30km/uur per eind 2023 als de stedelijke maximumsnelheid in te voeren, ontstonden meer mogelijkheden voor een duurzamer plan.

Door de versmalling van de rijwegen ontstaat voldoende ruimte om veilige, vrije fietspaden zo goed als geheel binnen het bestaande wegprofiel te realiseren. En een lang gekoesterde wens van de gemeente en vele inwoners, het autovrij maken van de kade ten gunste van een wandelboulevard (Visie Singelgrachtzone 2003). Deze kon in vervulling gaan. Het voorliggende ontwerp voldoet aan die wens.

1.2 Centrumring S100

De S100 centrumring is ca 12 km lang. Het is een belangrijke cultuurhistorische grens van de stad geweest net buiten de oude stadswallen en functioneerde lange tijd als flanneerruimte. In de vorige eeuw veranderde dit enigszins idyllische lineaire park in een grote parkeerplaats en ventweg. Rond het jaar 2000 ontstond het idee om de oude functie als flanneerruimte te herstellen. Het was zaak om de hele S100 centrumring als samenhangend geheel te ontwerpen. Daartoe is de Visie gemaakt en door de gemeente vastgesteld in 2003. Enkele delen zonder parkeerplaatsen, nabij de Rijks- en Tropenmusea zijn vervolgens hiernaar heringericht. De visie behelsde een volledig verharde kade.

Anno 2022 is dat principe, met de huidige klimaat- en biodiversiteitsdoelen, achterhaald. Het project wil vergroenen maar kon zich niet (qua scope en planning) veroorloven om de hele centrumring te ontwerpen. Daarom heeft dit project, op basis van verschillende groene scenario's de Commissie Ruimtelijke kwaliteit gevraagd om een overkoepelend ontwerpadvies. Het advies van de CRK is de basis voor de nog te voltooien vernieuwing van de Visie en dit voorliggende definitieve ontwerp. De wandelboulevard bij de Nassaukade, naast de Singelgrachtgarage, wordt ook volgens de Visie gerealiseerd. De na aanvang van deze twee projecten ontstane maatschappelijke bewegingen voor een groene Singelgrachtzone. "The Green Mile" en "Stadhouderspark" zijn in dit inhoudelijke proces meegenomen.

De S100 centrumring is ook een van de belangrijkste verkeersaders van Amsterdam. Het is de distributiestraat rond het centrum waarmee de meeste andere s-wegen zijn verbonden en vormt een belangrijke corridor voor de verdeling van auto- en vrachtverkeer. Er zijn onderzoeken gaande om deze rol te hervormen, bijvoorbeeld door de doorgaande route te knippen, zodat verkeer sneller naar de A10 wordt geleid. Hoewel een pilot voor een knip nu in voorbereiding is, is een gehele hervorming pas op langere termijn haalbaar. Wat echter nu speelt is de '30km/uur stad'. De vier grote steden willen dit beleid invoeren. De planning van dit project biedt een uitgelezen kans om een gedeelte van deze verkeersader naar de principes van 30 km/u in te richten. Gelijktijdig wordt er gewerkt aan het uniformeren van dit type weginrichting, namelijk een Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW 30). Het verkeerskundig ontwerp van dit wegvak ligt in lijn met de ontwerpstandaarden die worden geformuleerd (Ook basisprincipes (Ruimtelijke uitgangspunten Singelgrachtzone).



Historisch beeld Stadhouderskade

2 Definitief ontwerp

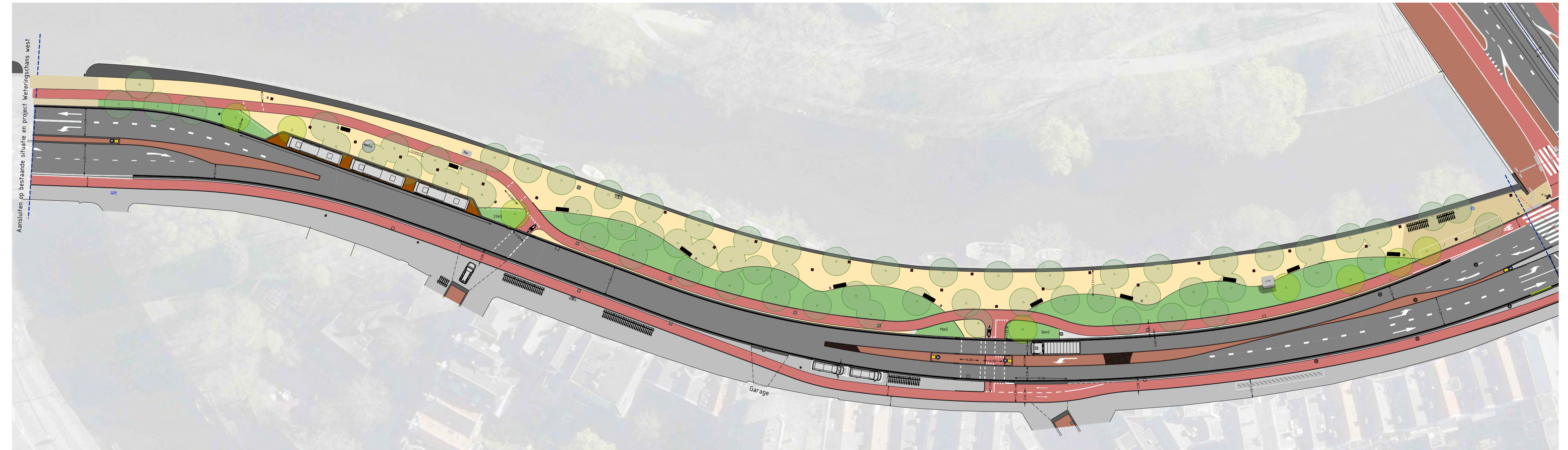
Ontwerpconcept; van parkeerplaats naar lineaire park

De uitspraak van de CRK behelst een ruime boulevard langs het water en een eveneens ruime groenzone daarnaast. De ruimte is bedoeld voor passieve en actieve recreatie. De ruimte is half-om-half verdeeld. De scheiding tussen de twee is zowel in een strakke als in een bogenvariant voorgelegd aan de buurt. Tijdens de buurtparticipatie was er de voorkeur voor de gebogen variant. Deze is dan ook verder uitgewerkt. Bij dit project gaat het om ca 6 meter groen en 6 meter boulevard die gemaakt wordt met half-verharding (park-verharding). Deze zone is langs de S100 centrumring niet overal zo ruim. Bij de Nassaukade is het ca 3 om 3 meter. De zachte uitstraling van de half-verharding versterkt het parkachtige beeld. Er komen bankjes tussen de groenvakken. Het uitvoeren van de GOW 30 over de hele S100 centrumring en het voorzetten van autoluw beleid om het verkeer verder terug te dringen zal waarschijnlijk leiden tot meer ruimte voor groen, de voetganger en de fietser.

Uitgangspunten

- Snelheid fietsers verminderen
- Verkeerveilige inrichting (nu onveilige en krappe fiets route)
- 30 km /uur (na raadsbesluit 12/2021) met 'GOW 30' inrichting
- Doorstroming/ regeling verkeerslichten blijft ongewijzigd
- Ruimtelijke continuïteit en samenhang hele 'centrumring'
- Bestaande (gezonde) bomen vormen de basis
- Half-verharding i.p.v. gele klinker (deels aangelegde) visie 2003
- CRK-advies
- Groen aan straatkant, groen en verharding ca 50/50
- Hogere biodiversiteit, nieuwe bomen anders dan platanen
- Betrouwbare en robuuste schaduw-minnende beplanting; bodembedekkers en accenten
- Groen rondom zoveel mogelijk bestaande bomen
- Verblijfskwaliteit en (continu) wandel/ beweeg kwaliteit
- Mogelijkheden voor kleine recreatieve voorzieningen
- Geen kiosken
- Draagt bij aan klimaatadaptatie

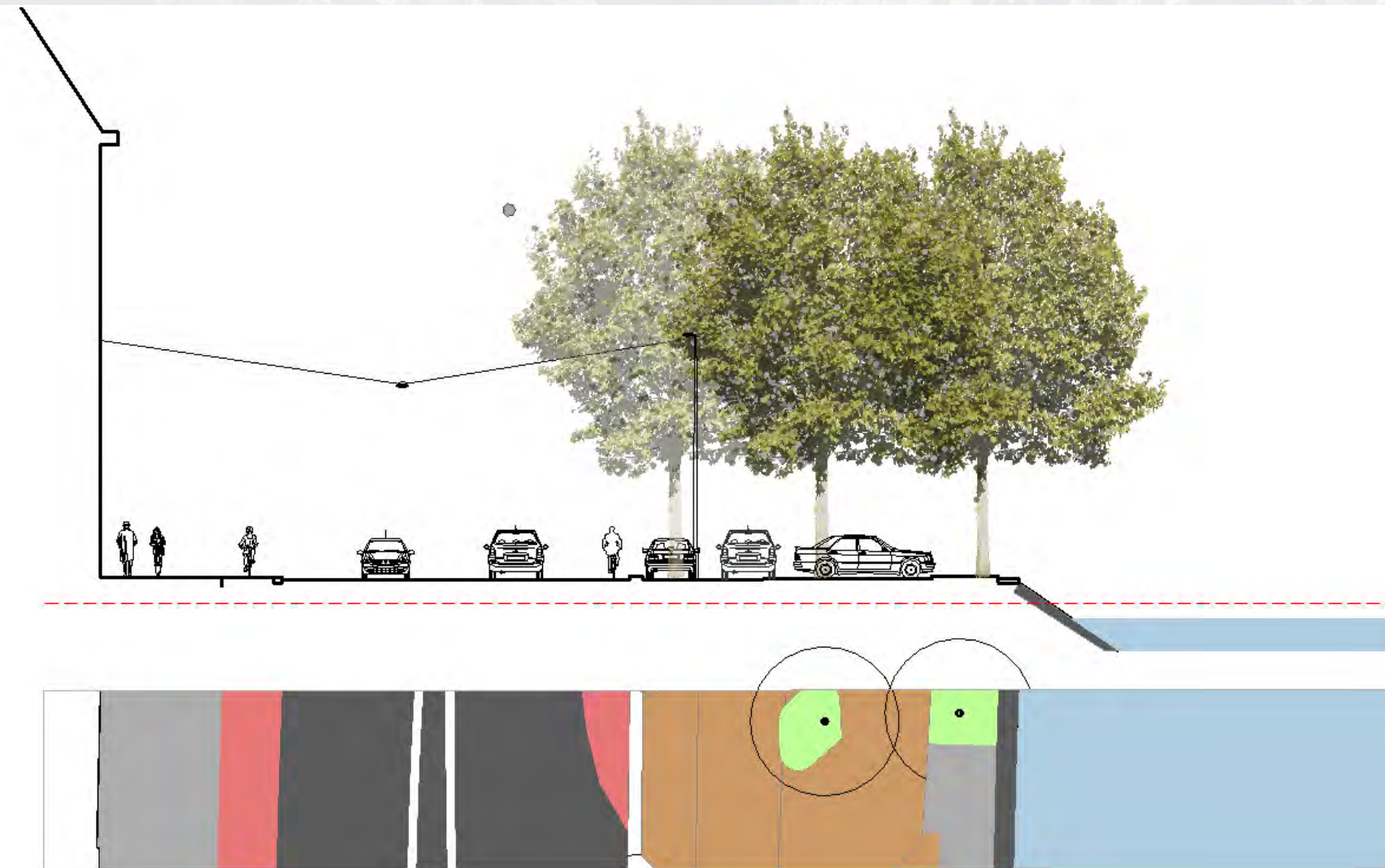
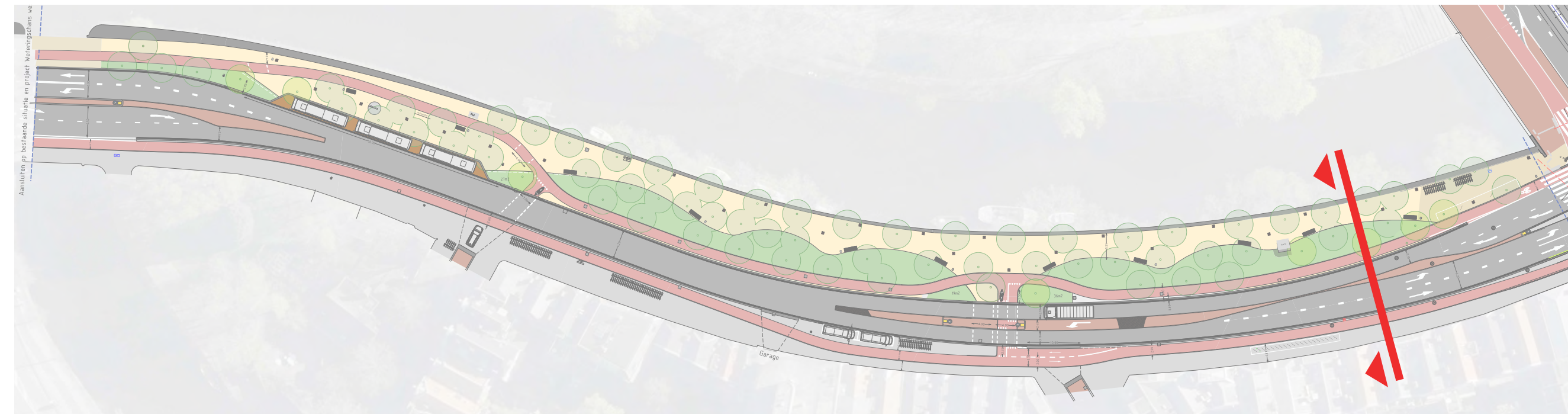
2.1 Plankaart Vdefinitief ontwerp



2.2 Impressies



2.3 Profielen



Profiel bestaande situatie



Profiel nieuwe situatie

3 Verkeer

Op het wegvak Stadhouderskade (van Ruysdaelkade tot Ferdinand Bolstraat) rijden fietsers op een fietsstrook op de rijweg (m.u.v. het laatste stuk nabij kruispunt Ferdinand Bolstraat). Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. De wegvakken van 1e van der Helststraat tot aan de Ferdinand Bolstraat en Ruysdaelkade tot aan de Frans Halsstraat zijn aangemerkt als Red Route (een wegvak met 30 of meer ongevallen met als afloop letsel of dodelijke slachtoffers per kilometer in drie jaar tijd). De huidige situatie is rommelig en gefragmenteerd.

Met dit ontwerp met brede (2.50m), hoger dan de rijweg gelegen vrij liggende fietspaden aan beide zijden van de Stadhouderskade wordt het hoofdoel van dit project, een veiligere en comfortabelere route voor langzaam verkeer, gerealiseerd. Door het inzetten van de GOW30, met smallere rijbanen, ontstaat er ruimte om de fietspaden voor bijna het hele tracé, precies binnen het huidige wegprofiel te realiseren. Ook wordt een veiliger oversteek met midden-rustpunt gemaakt voor voetganger en fietser ter hoogte van de Frans Halsstraat.

Touringcarhalte:

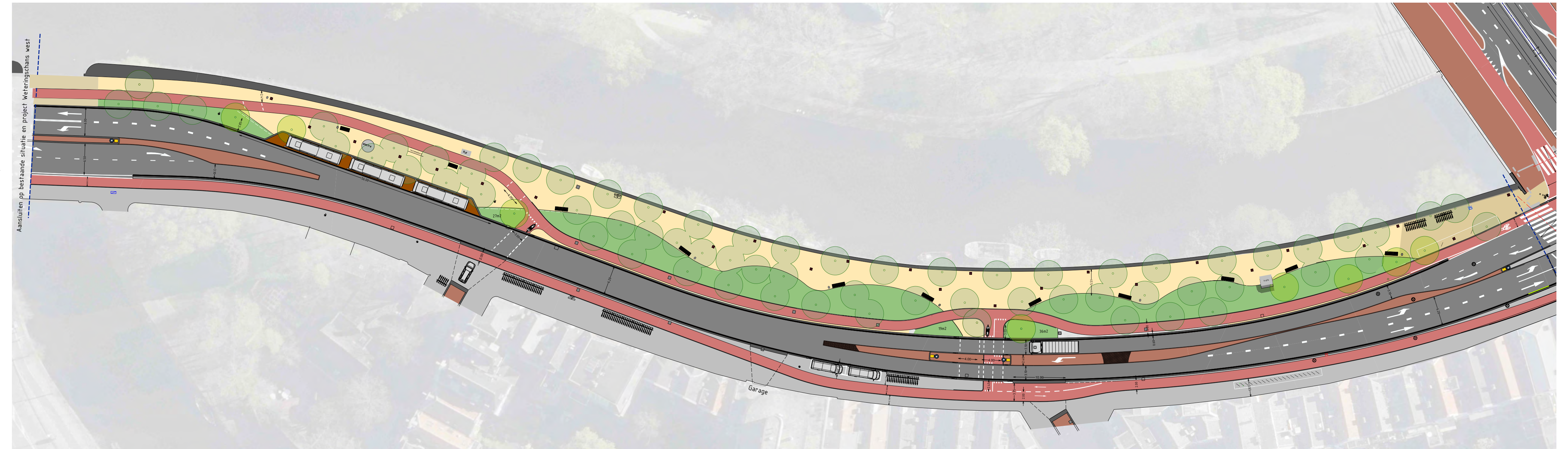
De Agenda Touringcar wil de overlast van touringcars verminderen, met name in het centrum.

De touringcars die per 1 januari 2024 uit het centrum worden geweerd, zullen op een andere wijze proberen hun bezoekers in of in de nabijheid van het centrum af te zetten. Vanuit de Agenda Touringcar wordt ingezet op mitigerende maatregelen. Een van de maatregelen is de aanleg van extra halteermogelijkheden langs deze route (maatregel 2 uit de Agenda) en door de inzet van Haltemanagement (maatregel 7).

Om de toestroom goed op te vangen en te begeleiden, is het noodzakelijk voldoende spreidingsmogelijkheden te hebben. De verschillende bestaande en nieuwe halteerlocaties langs de zuidelijke S100 centrumring – met hun halteerplekken – zijn straks onderdeel van een opvangsysteem. Te weinig locaties en te weinig plekken leveren risico's op voor de doorstroom van (zuidelijke) S100 centrumring.

In de huidige situatie is een touringcarhalte gevestigd langs de Stadhouderskade voor twee touringcars. In het nieuwe ontwerp wordt deze halte uitgebreid naar drie plaatsen. Hierdoor krijgt deze plek een afwijkende inrichting. Het principe van 'fietser langs de weg' wordt losgelaten, omdat dit niet te combineren is met de halte en de noodzakelijke ruimte voor in en uit stappen. Bovendien laten de bestaande bomen en de peperbus een andere oplossing niet toe. De 'boulevard' eindigt hier en worden de voetgangers- en fietsroute omgewisseld.

Plankaart definitief ontwerp



4 Bomen

Bomen zijn een integraal onderdeel van dit ontwerp. In het ontwerpconcept, een lineair park, moet een lommerrijk groenbeeld ontstaan. Om de bestaande bomen goed in beeld te krijgen hebben wij een Bomen Effect Analyse (BEA) laten uitvoeren. Het betreft 73 bestaande bomen waarvan 32 Platanen (*Platanus hispanica*) en 41 lepen in verschillende soorten en cultivars. Van de lepen hebben 8 een monumentale status. Van de 73 bomen hebben 21 een matige conditie en de overige een redelijke conditie. De beperkte ondergrondse ruimte, 5m³ doorwortelbare ruimte, zorgt over het hele stuk aan een verminderde conditie.

De nieuwe inrichting, met grote open groenvakken en lucht doorlatende half verharding onder de bomen scheidt een veel duurzamere situatie voor de bomen. Daarnaast zal groeiplaatsverbetering gerealiseerd worden bij de bomen. De bomen krijgen door de opengrond structuur en groeiplaatsverbetering een oppepper zodat ze beter herstellen van de werkzaamheden en een grotere toekomstverwachting krijgen. Vanuit de BEA zijn er 2 bomen waarvan de conditie erg verminderd is waar vraagtekens bij gezet worden. Maar als deze toch het niet overleven dan is er wel groeiplaatsverbetering voor nieuwe herplant aanwezig.

Direct gerelateerd aan de nieuwe inrichting moeten 7 bomen op hun huidige plek gerooid worden. Dit heeft te maken met de inpassing van het verkeer. De inleiding van het fietspad op een verantwoord en veilige manier bij het Ferdinand Bolstraat kruispunt en de noodzakelijke slinger in het fietspad nabij de laad & los plek zijn de redenen hiervoor. Voor de bomen die niet behouden kunnen worden in het nieuwe ontwerp is een verplantbaarheidsonderzoek uitgevoerd. Hier is helaas een negatief advies op gekomen. Dit omdat de beworteling en conditie van de bomen niet geschikt is voor verplanting.

In het nieuwe ontwerp worden 8 bomen herplant. Aan het eind van het project staat er dus één boom meer dan bij aanvang van het project. En hebben de bomen betere groeiomstandigheden.

Plankaart definitief ontwerp



5 Groen

De groenstrook onder de bomen wordt weelderig geheel met bloeiende, insectvriendelijke (bijen en vlinders), beplanting. En bestaat bijna uitsluitend uit vaste planten (weinig struiken) die tussen 40 en 100 cm hoog zijn. Dit is noodzakelijk om het overzicht, d.w.z. sociaal veilige omgeving, te behouden. Experts van de gemeente maken het beplantingsplan (zie de referentiebeelden en soorten die al voorgesteld zijn) en zal definitief worden bepaald aan de hand van microklimaat (zon, schaduw, boomwortels, zout enz.) gerelateerde aspecten.

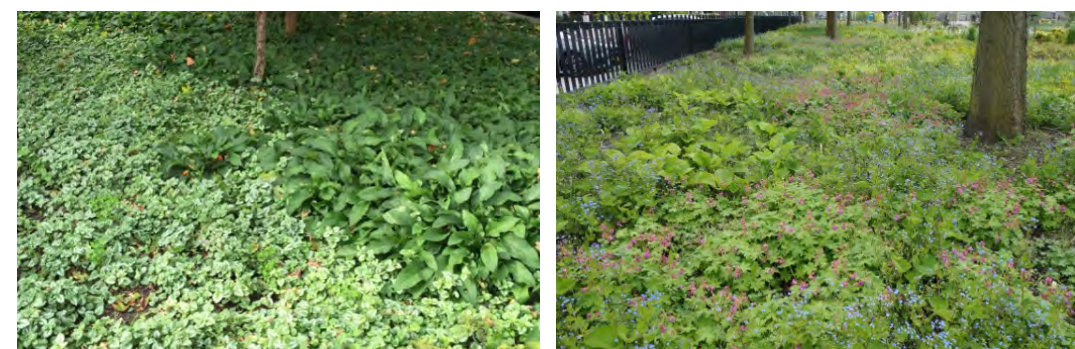
Biodiversiteit vergroten

Door het toevoegen van bloeiende beplanting onder de bomen, en bij de aanplant van nieuwe kiezen voor meer diversiteit vergroten we de biodiversiteit. Door het toevoegen van groen op de wandelboulevard kan water beter infiltreren en afgevoerd worden en wordt hittestress verminderd. Verder blijkt deze locatie geschikt voor vogel en vleermuisenkastjes. Samen met ecologen worden de aantallen en locaties bepaald.

In de te vernieuwen visie Singelgrachtzone kijken we ook naar het vergroenen van de waterkant en oever ter verbetering van de biodiversiteit. Dit wordt waar mogelijk later uitgevoerd.



Foto bestaande situatie



Sfeerbeelden schaduwminnende bodembedekkers



Sfeerbeelden hogere accentbeplanting



Door het toevoegen van verschillende soorten bomen en planten wordt de biodiversiteit vergroot



Sfeerimpresie stadhouderskade met beplanting

6 Hemelwaterafvoer

Dit definitieve ontwerp is van gevel tot Singelgracht. Binnen dit gebied zijn er geen problemen bekend wat betreft de hemelafwatering. Voor het weggedeelte vervangen we in principe enkel de verharding laag en behouden we zo veel mogelijke bestaande afwateringspunten en verkantingen. Aan de gevelzijde zijn afwateringspunten (kolken) opgenomen. Dit blijft ook in het nieuwe ontwerp.

Het hemelwater wat valt op de wandelboulevard stroom af richting de Singelgracht.

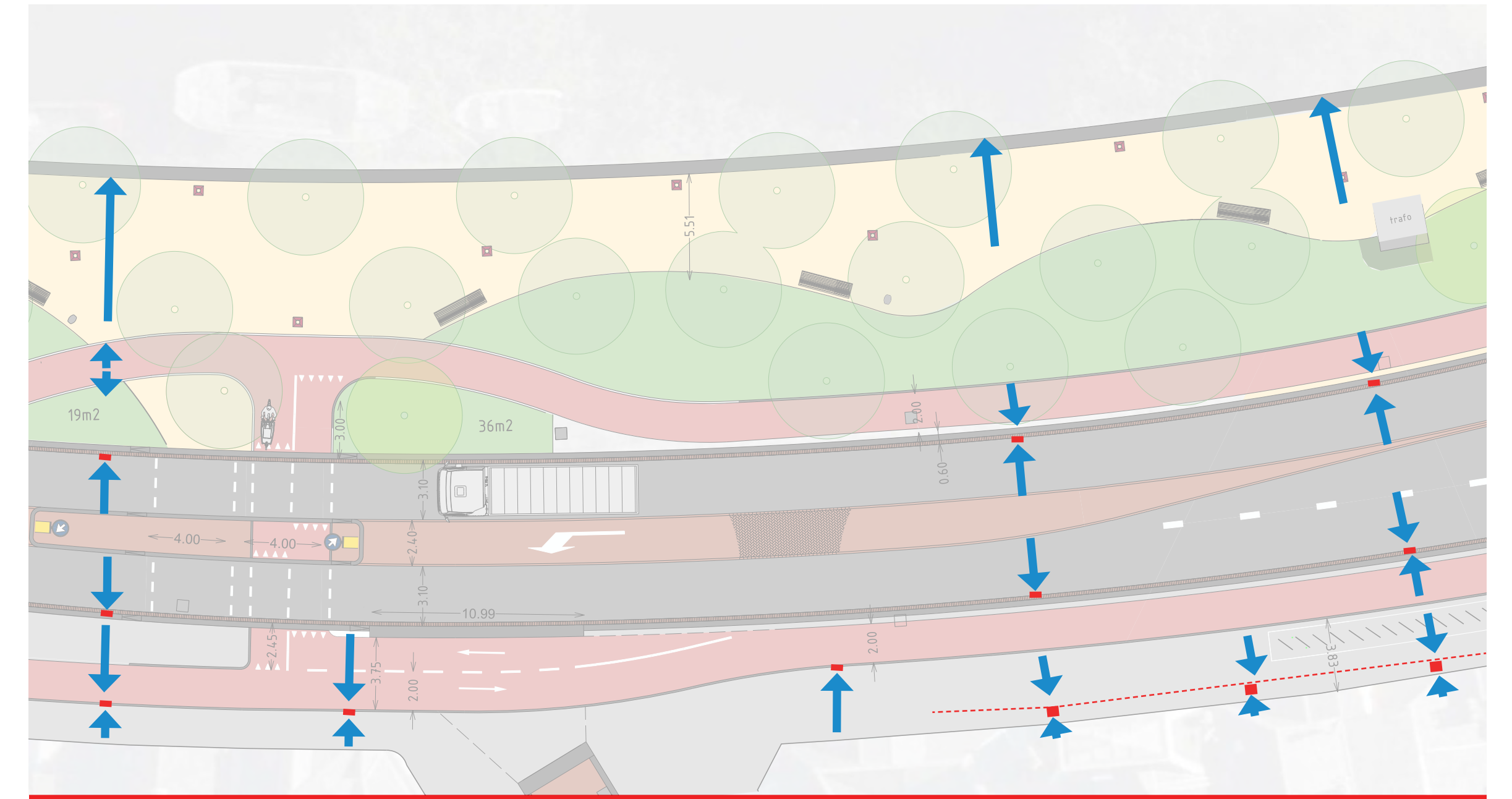
Het fietspad langs de wandelboulevard watert af richting rijbaan. Het fietspad ligt iets hoger aan de wandelboulevard kant wat de bestaande boomwortels ten goede komt.

In de achterliggende Pijp worden maatregelen getroffen om de wijk rainproof te krijgen. Om dit te verbeteren wordt er een nieuwe afvoer vanuit de wijk onder de Stadhouderskade door richting de Singelgracht gebracht.



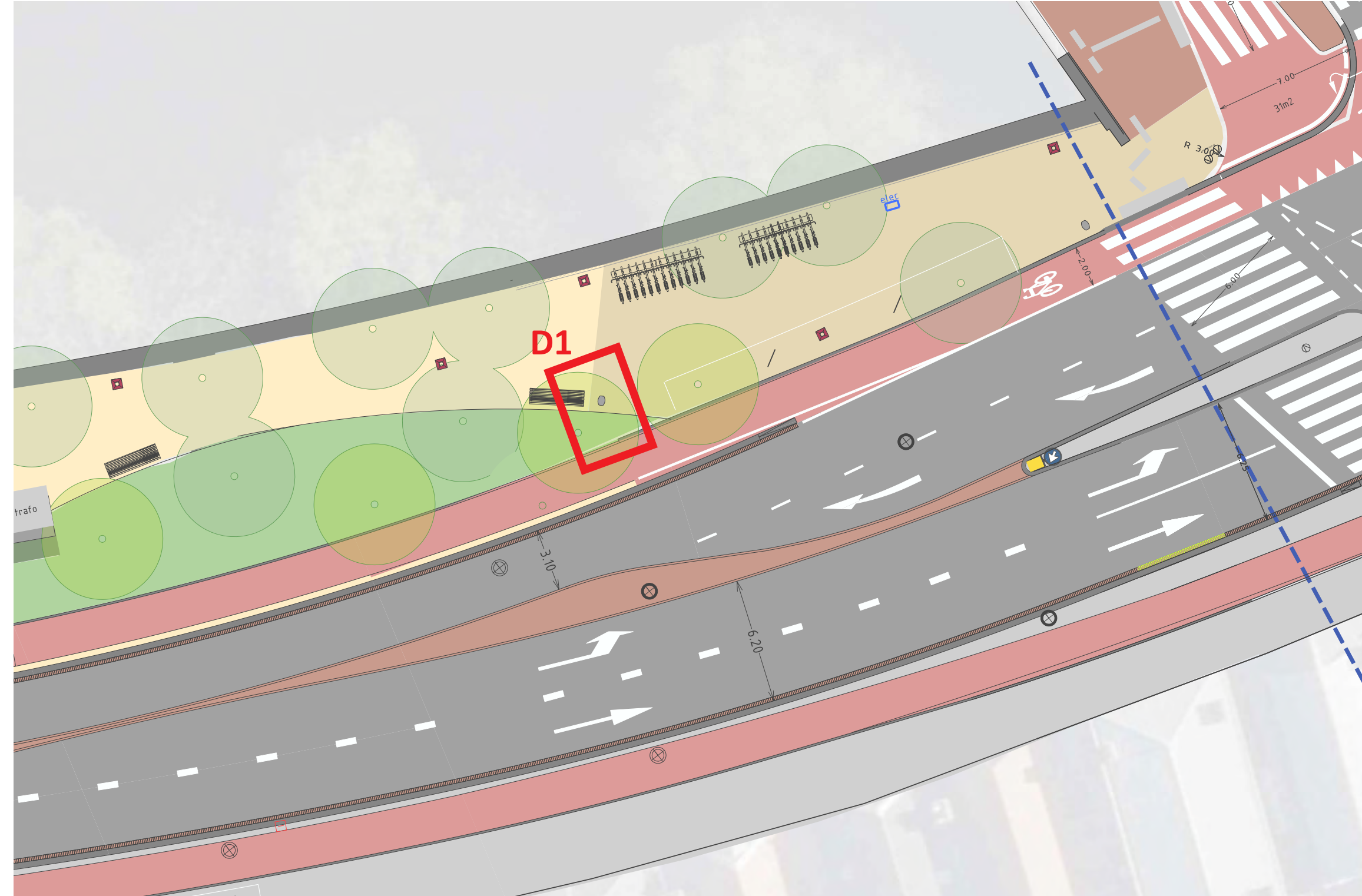
Puccini straatkolk

- Legenda
-  Afwateringsrichting
 -  Straatkolk
 -  Valkolk
 -  Blinde goot



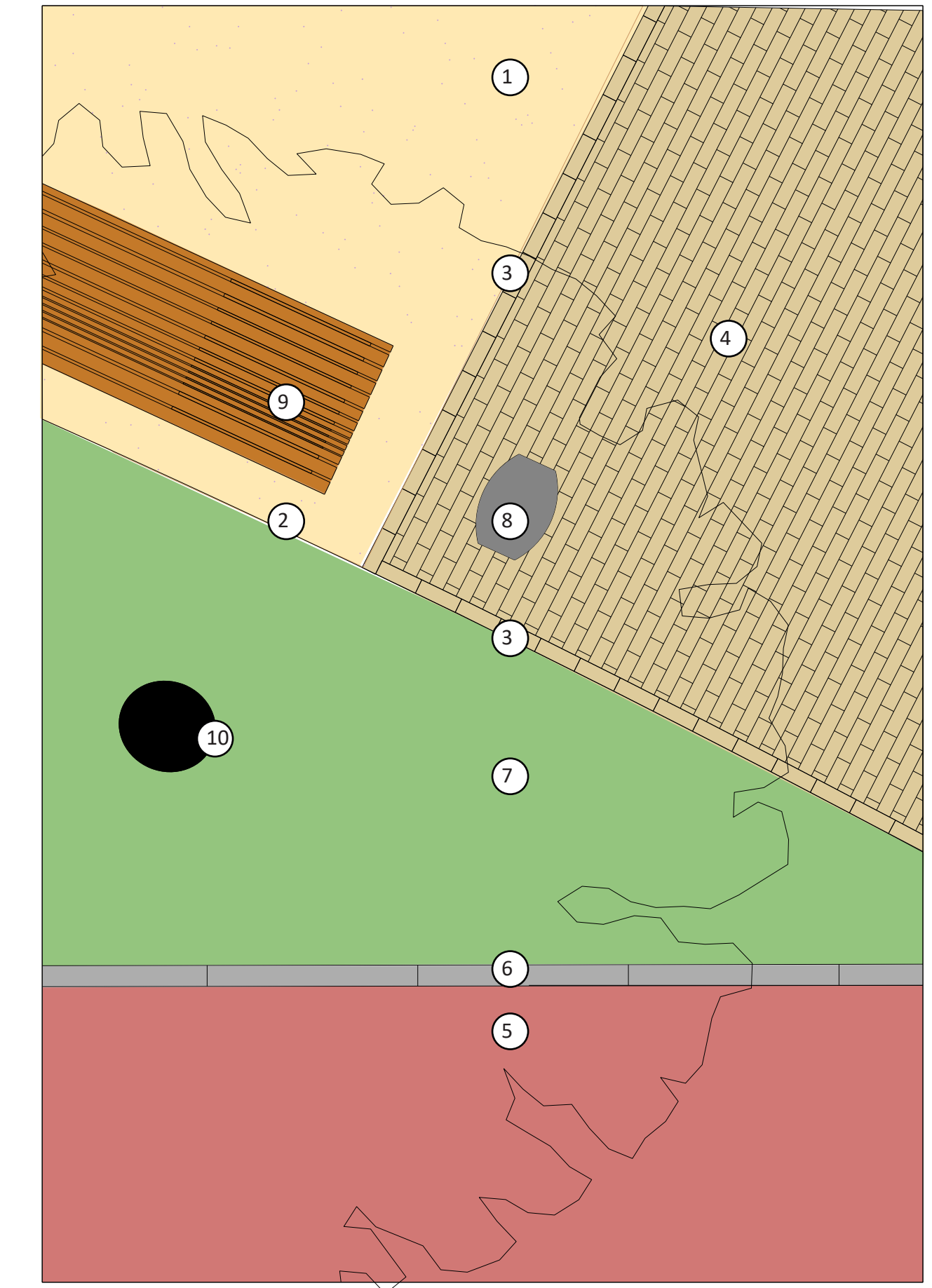
Afwateringsprincipe

7 Details



LEGENDA MATERIALEN, MARKERINGEN en MEUBILAIR

1. Padvast, geel
2. Stalen opsluitstrip, gelijk met maaiveld stellen
3. Strekse laag gele klinker DF
4. Gele klinker, DF halfsteens
5. Asfalt rood
6. opsluitband, 100x100x1000 mm, uitgewassen Amsterdam nr 1
7. Beplanting NTB
8. Afvalbak, 100L
9. Canape parkbank, 2.10m met armleuningen
10. Nieuwe boom, type ntb



D1

8 Materiaal en meubilair

Materiaal

De verkeersruimte inclusief stoepen zullen volgens het Handboek Amsterdam worden ingericht. De nog niet vastgestelde standaarden voor GOW 30 kan betekenen dat materiaalgebruik, vooral op en tussen de rijweg, soms anders wordt dan wat nu in het handboek staat. Het handboek zal worden uitgebreid met de uitkomst van GOW 30. De wandelboulevard wordt grotendeels in half verharding uitgevoerd. De keuze van de half verharding is met name op de bomen gebaseerd; dus voldoende water en zuurstof doorlatend. Het materiaal Padvast is de maatstaaf voor dit gebied. Het materiaal wordt dicht op de boomstam aangebracht, zonder opsluitbanden. De koppen van de boulevard, waar het gebruik druk is en waar bv. fietsparkeervoorzieningen aangebracht worden, richten we in met gebakken, gele dikformaat stenen. Deze steen was de aanvankelijke keuze voor de wandelboulevard in de ontwerpvisie uit 2003. Delen van de Stadhouderskade zijn al in deze steen aangelegd. Door het functioneel te gebruiken op deze locatie wordt de samenhang tussen alle delen gewaarborgd. NB dit geldt ook voor de Nassaukade.

Zitbanken

Langs de beplanting komen de Canapé zitbanken te staan, de standaard van Puccini. Sommige banken worden voorzien van armleuningen.

Afvalbakken

De afvalbakken komen op strategische plekken te staan waar afval verwacht kan worden. Bij de touringcar halte, de bankjes en de koppen van de Boulevard.



Puccini afvalbak 100L / 200L



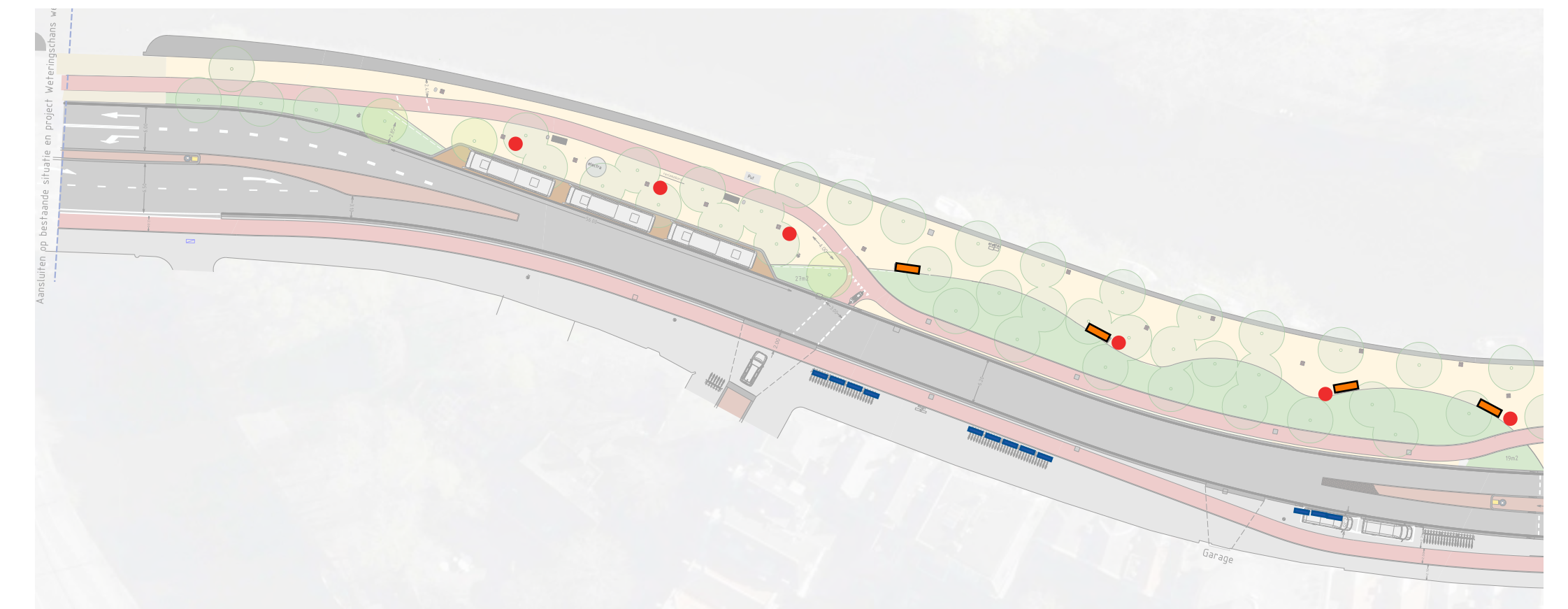
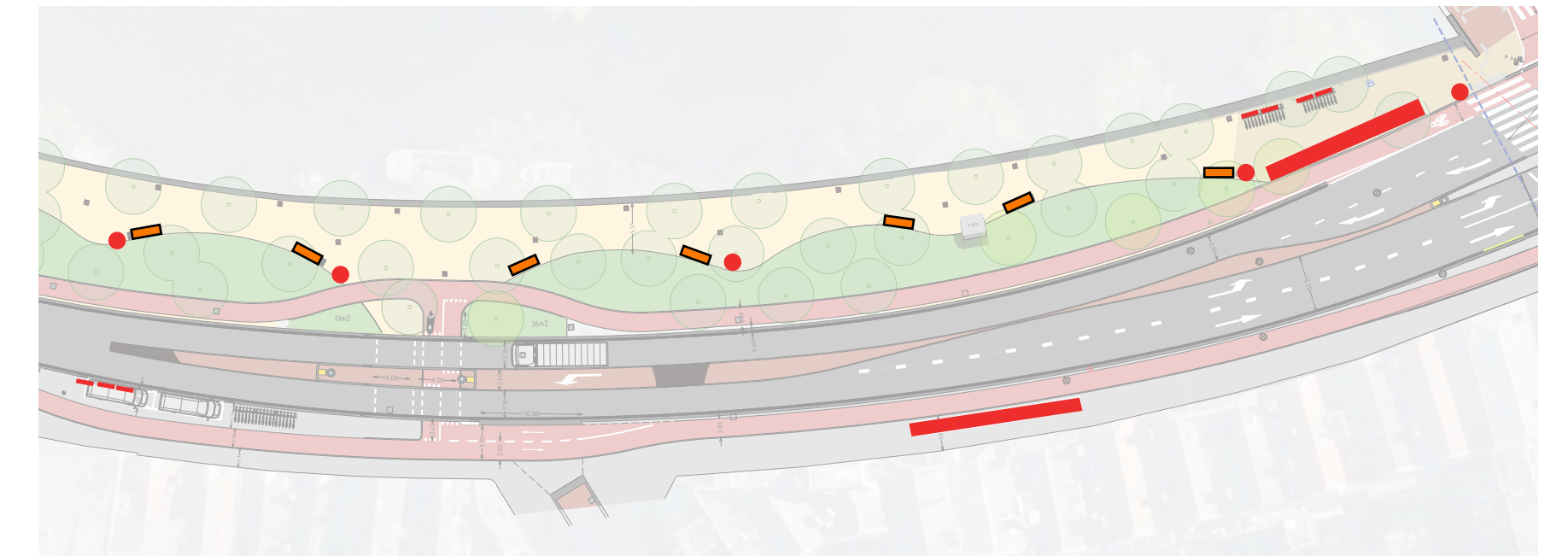
Canapé bank met rugleuning (optioneel met armleuning)



Padvast materialisatie



Puccini materialisatie bij verkeersruimten



Legenda

- Canapé bank met rugleuning
- Fietsenrek
- Fietsvak
- afvalbak 200l

Deelkaart Meubilair

9 Verlichtingsplan

In de verlichting Puccinimethode, Zonekaart is te zien de Stadhouderskade valt binnen zone A, Binnenstad 19e eeuwse gordel. Dit houdt in dat we uitgaan van drie typen verlichtingsmasten;
 Hoog; Apollo mast
 Laag; Klassieke mast 1883-Ritterarmatuur
 Overspanning; Bolarmatuur

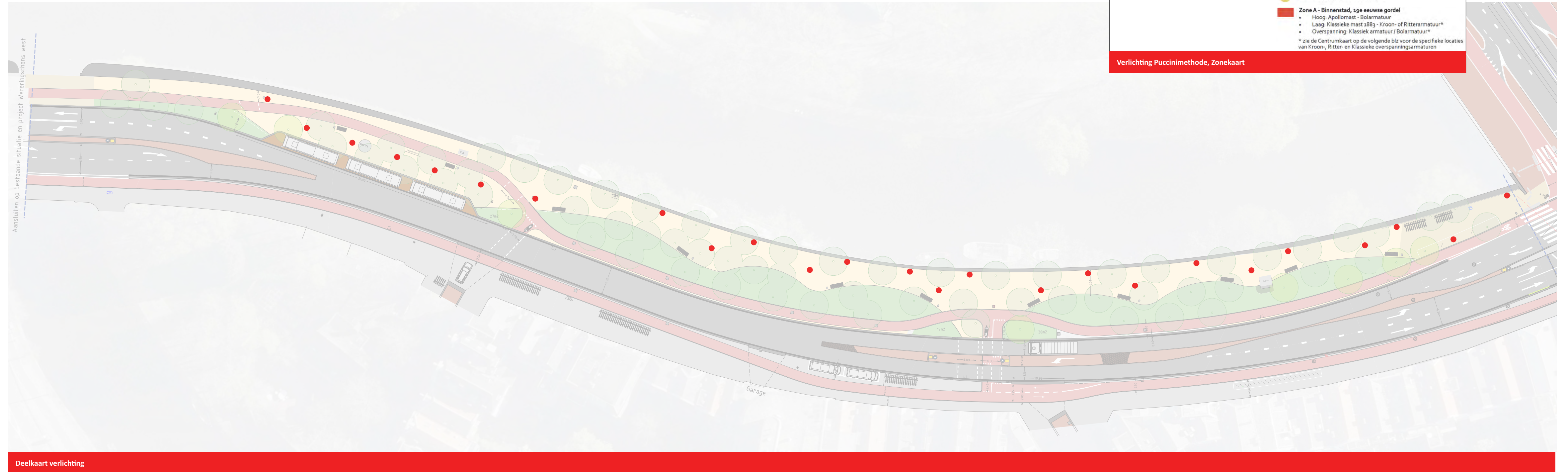
Voor de herinrichting van de wandelboulevard gebruiken we alleen het lage model; Klassieke mast 1883-Ritterarmatuur. De rijbaan blijft overspannen door hangarmaturen. Tijdens de uitvoering worden de exacte aantallen en posities bepaald, de kaart hiernaast laat een indicatie zien.

Legenda

- Nieuwe mast 1883 met Ritterarmatuur



mast 1883 met Ritterarmatuur



Deelkaart verlichting

10 Bewegen en sporten

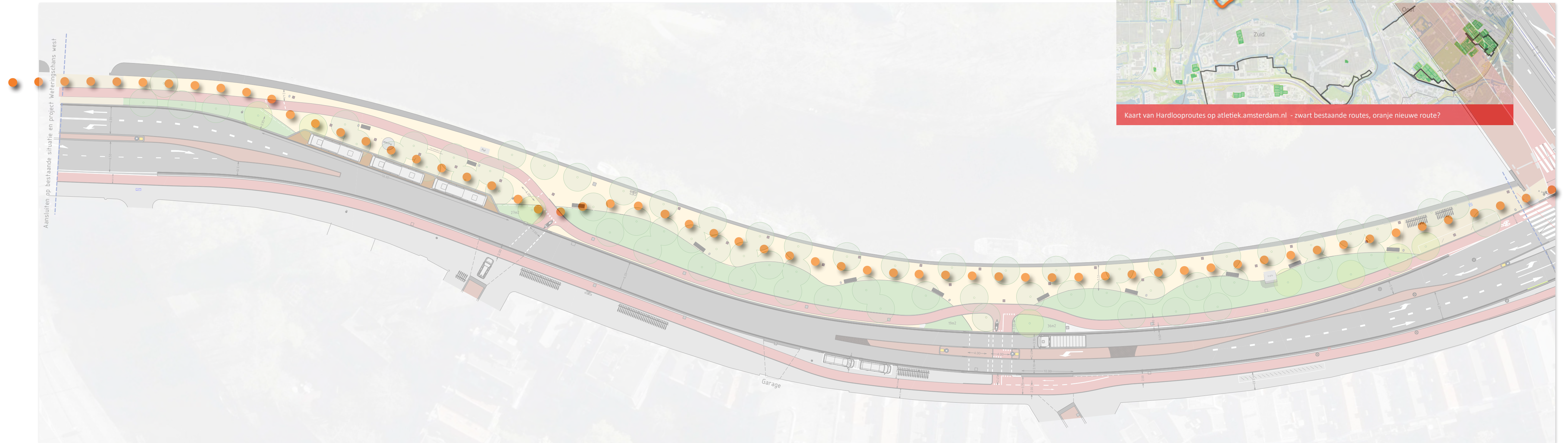
Tijdens de participatie kwam naar voren dat sporten en of bewegen gewenst is op de Stadhouderskade. Voor spel en spelen wordt al voorzien in het Tweede Weteringplantsoen. Een mooie aanvulling op de groene wandelboulevard zou een hardloop/jogroute kunnen zijn; deze moet dan wel in een groter verband beschouwd worden, zodat er een rondje of lus ontstaat. Amsterdam heeft voor zulke routes een standaard markering ontwikkeld, zodat alle routes in Amsterdam makkelijk te herkennen zijn. Deze routes kunnen dan worden gekoppeld aan de website atletiek.amsterdam.nl



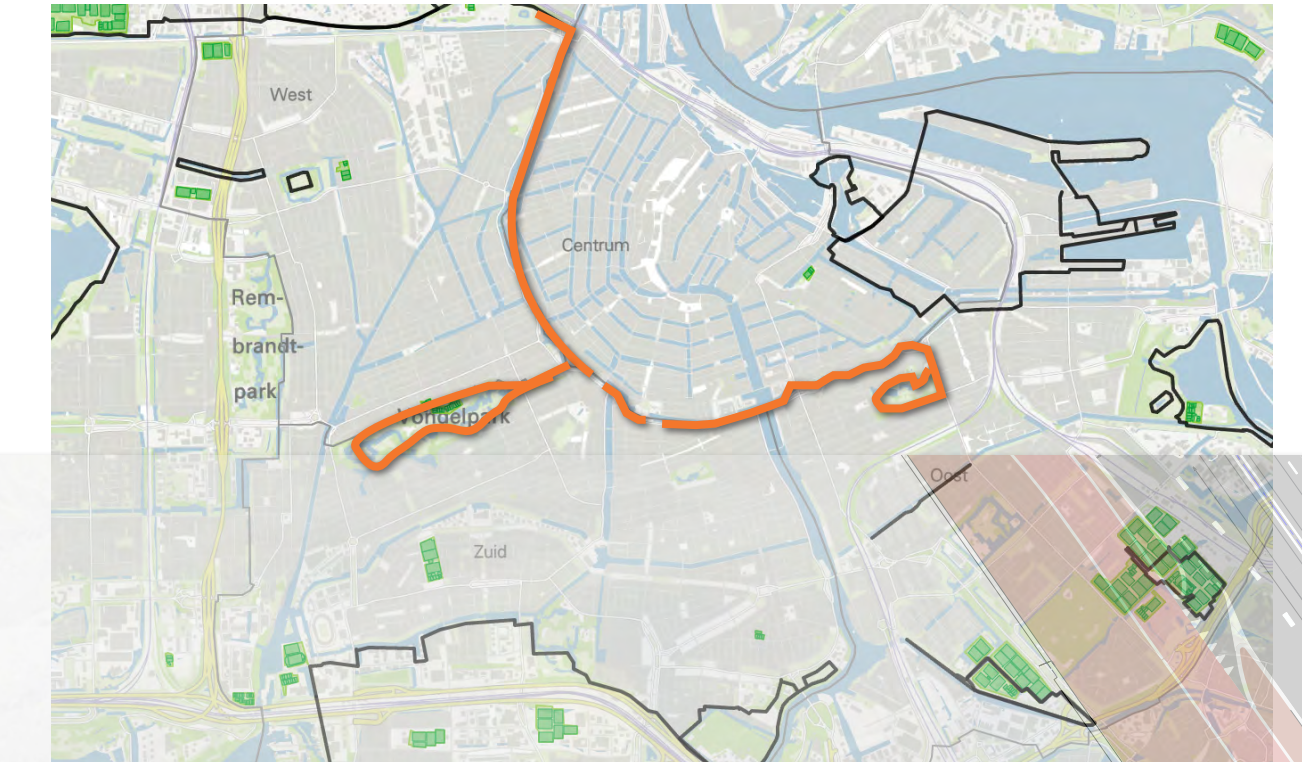
Hardlooperoute Stadhouderskade



Standaard Hardloopermarkering



Deelkaart sport en bewegen



Kaart van Hardlooperoutes op atletiek.amsterdam.nl - zwart bestaande routes, oranje nieuwe route?

11 Consultatie

Op 13 december 2022 heeft een goed bezochte consultatieavond plaatsgevonden. In algemene zin was men erg enthousiast over het nieuwe ontwerp. Uiteraard waren er ook punten van zorg en aandacht. Na deze consultatieavond zijn een aantal van deze punten van aandacht aangepast in het ontwerp, maar niet allemaal. Op basis van deze consultatieavond zijn de volgende zaken gewijzigd:

- De touringcarhalte is teruggebracht van een halte voor vier bussen naar een halte voor drie bussen. Een deel van de bezoekers zagen liever helemaal geen bussen op deze locatie. In het kader van de Agenda Touringcar is dat helaas niet mogelijk
- Aantal fietsparkeervoorzieningen aan de kant van de Ferdinand Bolstraat is uitgebreid.
- Er zijn kanalisatie strepen aangebracht bij de fietsoversteek bij de Ruysdaelkade

Verder kwam terug dat men het trottoir te smal vindt ter hoogte van de Frans Halstraat. Helaas is het niet mogelijk om het trottoir te verbreden in verband met het steunpunt voor fietsers. Hetzelfde geldt voor het trottoir aan de kant van de kruising met de Ferdinand Bolstraat.

Voorafgaand aan de consultatieavond is een enquête uitgezet waar de bewoners konden aangeven wat men nog als suggesties had.

12 Planning

- Bestuurlijke besluitvorming 2e kwartaal 2023
- Technische voorbereiding 2e kwartaal 2023-2e kwartaal 2024
- Uitvoering 2e kwartaal 2024

COLOFON

Ontwerp: Ruimte en Duurzaamheid, Gemeente Amsterdam

Datum: 09-05-2023

Dit boekwerk is een product van de Gemeente Amsterdam.
Daar waar afbeeldingen gebruikt zijn die door andere partijen zijn gemaakt,
is dat in het onderschrift bij de betreffende afbeelding aangegeven.