



Gemeente
Amsterdam

Verslag buurtavonden oostelijke binnenstad

Visie Oostelijke Binnenstad



16 en 22 juni 2021

Inleiding

Voor u ligt het verslag van de bijeenkomsten die zijn georganiseerd voor de visie Oostelijke Binnenstad op woensdag 16 en dinsdag 22 juni 2021. Tijdens de twee bijeenkomsten is de gemeente in gesprek gegaan met bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden. We vroegen naar ideeën, wensen en opmerkingen over de toekomst (na 2025) van de Weesperstraat – Mr. Visserplein – Valkenburgerstraat en het omliggende gebied. De input uit deze bijeenkomsten wordt gebruikt bij het opstellen van de visie Oostelijke Binnenstad.

Achtergrondinformatie bij visie Oostelijke Binnenstad (2025 en later)

Amsterdam wil meer ruimte op straat voor voetgangers, fietsers, groen, openbaar vervoer en andere voorzieningen om de leefbaarheid in de stad te verbeteren. Daarvoor is het nodig dat de auto minder ruimte gaat innemen. Op de Weesperstraat is een pilot gepland met een knip om het doorgaande verkeer terug te dringen, terwijl bestemmingsverkeer mogelijk blijft. Voorafgaand en tijdens de pilot zal een uitgebreid verkeersonderzoek plaatsvinden. Daarna kunnen uitspraken worden gedaan over wat benodigde en mogelijke maatregelen zijn om de negatieve impact van het autoverkeer te verminderen.

De raad heeft met een motie verzocht om naast de pilot knip Weesperstraat een visie Oostelijke Binnenstad op te stellen. Doel van de visie is het in beeld brengen van de ruimtelijke kansen voor een situatie met minder autoverkeer.

Vanwege de gevolgen van de Corona-maatregelen is de pilot knip Weesperstraat en het verkeerskundig onderzoek uitgesteld naar begin 2023. De visie Oostelijke Binnenstad stellen we wel in 2021 op en wordt in september voorgelegd aan de Stadsdeelcommissie Centrum. Het stadsdeel biedt de mogelijkheid om in te spreken. Vervolgens wordt de visie vastgesteld door het College van B&W en ter kennisname voorgelegd aan de Gemeenteraad.

Informatie over Knowledge Mile Park (tot 2025)

In hetzelfde gebied is de gemeente samen met de ondernemersvereniging (BIZ) Knowledge Mile bezig met het Knowledge Mile Park om een groene en duurzame stadsstraat te maken, van IJtunnel tot Amstelplein. De aanpak van Knowledge Mile Park richt zich op vergroening in de bestaande omgeving. De uitvoering vindt plaats tot 2025 en wordt stap voor stap steeds zichtbaarder op straat. De visie Oostelijke Binnenstad richt zich op de periode daarna, vanaf 2025 en verder en richt zich op de ruimtelijke mogelijkheden die ontstaan in een situatie met minder autoverkeer.

Invulling van de bijeenkomsten

De twee online bijeenkomsten bestonden uit een plenaire presentatie, een gesprek in kleine groepjes en een plenaire terugkoppeling van deze gesprekken. Tijdens de plenaire presentatie is een toelichting gegeven over de aanleiding om de visie op te stellen en welke ideeën er zijn (over dit gebied bestaan). Vervolgens zijn we met elkaar in gesprek gegaan aan de hand van onderstaande vijf thema's. Deze thema-indeling vindt u ook terug in dit verslag.

1. Leefbare straat: Hoe wordt het een fijne straat om te verblijven? En te reizen?
2. Vergroening: Hoe en waar kan de straat vergroenen?

3. Ondernemen, voorzieningen en cultuur: Welke voorzieningen ziet u het liefst in de toekomst; meer of minder kantoren, musea, woningen, winkels, speeltuinen, etc.?
4. Bereikbaarheid: Hoe is de behoefte en het gebruik van het gebied? Waar zijn verbeteringen nodig/mogelijk? Hoe kan de situatie voor voetganger en fietser worden verbeterd?
5. Stedenbouw: Hoe kan de bebouwing bijdragen aan een betere straat?

In de eerste bijeenkomst op woensdag 16 juni lag de nadruk op de Weesperstraat en omgeving, in de tweede bijeenkomst op dinsdag 22 juni op Valkenburgerstraat en omgeving.

In totaal hebben ongeveer 60 mensen inbreng geleverd, bewoners, ondernemers en vertegenwoordigers van de hotelbranche en culturele- en onderwijsinstellingen. Bij beide avonden was een tekenaar aanwezig die de avonden heeft samengevat in een aantal cartoons. Een deel van deze cartoons is opgenomen in dit verslag.

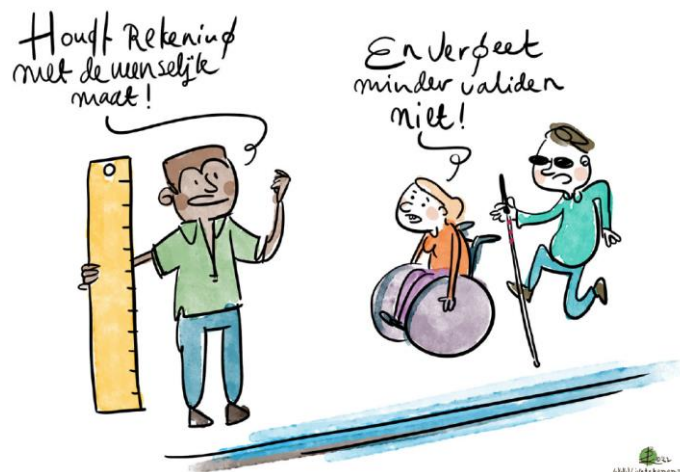
1. Leefbare straat

Over het onderwerp leefbare straat zijn de meeste opmerkingen gemaakt. Dit onderwerp leeft enorm onder bewoners maar ook vanuit de Hogeschool van Amsterdam (HvA), hotels uit de omgeving en andere ondernemers kwamen diverse wensen en suggesties. De Weesperstraat, het Mr. Visserplein en de Valkenburgerstraat krijgen zoals ze nu zijn ingericht een onvoldoende qua leefbaarheid. Dit heeft te maken met de hoofdfunctie van "verplaatsen" door gemotoriseerd verkeer, waardoor de menselijke maat op deze straten uit het oog is verloren.



De impact van het vele autoverkeer wordt als zeer negatief ervaren vanwege de ruimte die het inneemt, het lawaai, de drukte en slechte lucht. Specifiek wordt het Mr. Visserplein als onveilig ervaren door fietsers en voetgangers. De Valkenburgerstraat en Weesperstraat werken als een barrière, zowel fysiek als mentaal, en nodigen niet uit tot "verblijven". De bewoners geven aan er eigenlijk niks te zoeken te hebben en dat zelfs het oversteken van deze straten niet goed mogelijk is. De omgeving wil graag de leefbaarheid in het gebied verhogen. Dit kan door de impact van het

gemotoriseerd verkeer te verkleinen en minder de nadruk te leggen op de straat als verkeersader en de straten dusdanig in te richten zodat het fijner wordt om op straat te zijn ("verblijven"). Op deze manier kunnen de mensen aan weerszijden de verbinding opzoeken. Daarbij wordt toegankelijkheid en bereikbaarheid voor alle groepen wel belangrijk gevonden, o.a. voor mindervaliden, kinderen en ouderen.

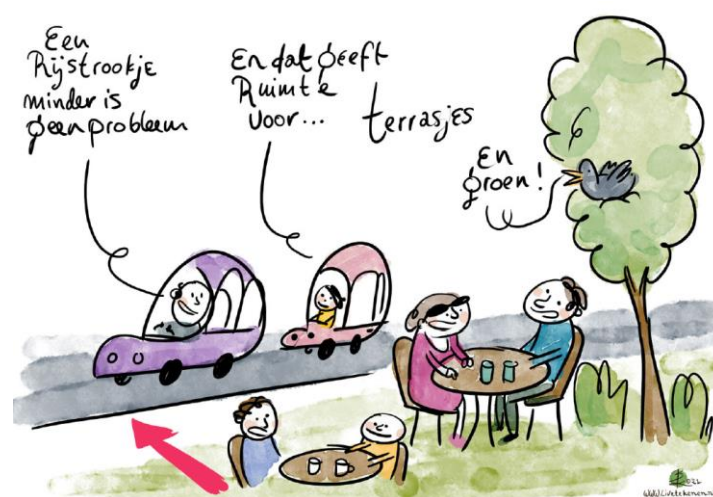


In elk gesprek komt de wens tot meer rust terug. Minder lawaai, bijvoorbeeld van motoren, is hierbij belangrijk, en minder autoverkeer in het algemeen. Men wenst een gezondere leefomgeving, een betere oversteekbaarheid en meer verbinding met omliggende straten. Verder moeten sluipverkeer en omrijdend verkeer worden voorkomen, omdat dat een negatief effect heeft op de leefbaarheid in de grotere omgeving. Zowel de HvA, culturele instellingen als ook bewoners pleiten voor meer ruimte en groen op straat. Er wordt wel opgemerkt dat een leefbare straat ook bereikbaar moet zijn voor bestemmingsverkeer en dat vergroening niet automatisch alle problemen oplost. Men vreest dat de terugkeer van de drukte die er voor corona was, o.a. door taxi's en touringcars, het lastiger zal maken stappen te zetten richting een autoluwe straat.

Concrete voorstellen voor de weginrichting zijn veelal gerelateerd aan het verkeer. De volgende zaken worden geopperd: het verminderen van het aantal rijbanen, het verlagen van de snelheid naar 30 km/h, bochten om auto's af te remmen, een autoluwe inrichting, alleen bestemmingsverkeer of elektrische voertuigen toestaan, meer oversteekplaatsen, toevoegen drempels en overzichtelijkere kruisingen passeren de revue.

Daarnaast kan langzaam verkeer beter worden gefaciliteerd door de straten als fietsstraten in te richten of door te zorgen dat trottoirs genoeg fietsparkeerplaatsen en ruimte voor voetgangers hebben. Foutparkeren, van fietsen en auto's, op de stoep moet worden voorkomen. (Extra) parkeerplaatsen voor mindervaliden en laad- en losplaatsen voor bewoners of ondernemers hebben kunnen hierbij helpen. Als voorbeeld van een buurt met leefbare straten wordt de inrichting van de achterliggende Plantagebuurt genoemd.

Verder is er de wens voor meer voorzieningen in de buitenlucht die de verblijfsfunctie steunen, zoals zitplaatsen, speel- en sporttoestellen zoals in het Oosterpark en locaties waar men cultuur kan beoefenen, zoals het podium in het Vondelpark. Ook grotere ideeën komen voorbij. Voor de Valkenburgerstraat wordt een plein om te spelen en sporten voorgesteld bij een sluiting van de IJ-tunnel en het ondergronds brengen van de Weesperstraat wordt door de HvA geopperd.



2. Vergroening

Bij het thema vergroening is men eensgezind, iedereen vindt de straten te weinig groen hebben en ziet in de toekomst graag meer groen. Dit zeggen zowel de bewoners als de ondernemers als de onderwijsinstellingen. Het bestaande project Knowledge Mile Park (tot 2025) is een stap in de goede richting, maar men wil méér.

Concrete voorstellen zijn groene gevels en daken, het vervangen van verharding voor groen en kleine parkjes die de buurt om de verkeersas heen met elkaar verbinden. Hierbij wordt gezegd dat zowel planten, struiken, bloemen en bomen terug moeten komen. Groen dempt het geluid en vermindert de hittestress en wateroverlast.

De beleving van het groen doet er ook toe. Er wordt gepleit voor jaarrond groen en groen aan gevels, palen en bruggen. Het huidige groen in de middenberm van de Wibautstraat wordt 'kijkgroen' genoemd. Sommige bewoners zijn daar nadrukkelijk geen voorstander van, men wil door het groen kunnen wandelen ('gebruiksgroen'). Een ander concreet vergroeningsvoorstel is om de overkapping op het Mr. Visserplein en de tramrails te vervangen door groen. Of om het hele Mr. Visserplein te vergroenen tot een soort 'stadspark'.



Tijdens de gesprekken is ook gevraagd naar goede voorbeelden die al bestaan. Alle referenties zijn elders in Amsterdam te vinden. De trambaan bij de Hortus wordt genoemd vanwege het verbindende effect van het groen. De Plantagebuurt wordt aangehaald als een wijk met veel parkjes en bomen. De Kinkerbuurt doet het ook goed door planten en bloemen op te hangen aan bruggen en palen.

3. Bereikbaarheid

Bereikbaarheid is een belangrijk thema voor alle aanwezigen. Het staat niet ter discussie dat de Weesperstraat en Valkenburgerstraat positief bijdragen aan de bereikbaarheid van de buurt en de binnenstad. De discussie gaat wel nadrukkelijk over het vinden van balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid die op dit moment is doorgeslagen naar de bereikbaarheid. Het tegengaan van het doorgaande autoverkeer is een veel genoemde maatregel om deze balans te verbeteren.

Bewoners en ondernemers stellen het verminderen van het aantal rijbanen voor om de route onaantrekkelijk voor doorgaand verkeer te maken, gecombineerd met het invoeren van 30 km/uur. Dit is al 20 jaar geleden beloofd aan de buurt. Een te grote belemmering van verkeer maakt het gebied minder aantrekkelijk om in te wonen en kan leiden tot sluipverkeer. Vanuit de hotels wordt aangegeven te wachten op de resultaten van het verkeerskundig onderzoek met de pilot knip Weesperstraat in 2023. Andere bewoners met auto geven aan dat omrijden geen punt is en dat er wellicht een oplossing ligt in de scheiding van bestemmings- en doorgaand verkeer, bijvoorbeeld met een intelligente knip.

Iedereen is het erover eens dat de bestaande voorzieningen in het gebied bereikbaar moeten blijven. Meer deelfietsen en beter OV kunnen de bereikbaarheid borgen. Daarbij moet er wel op gelet worden dat er voldoende fietsparkeerplaatsen en tram/bushaltes in het gebied zijn. Dit geldt niet zozeer voor de Weesperstraat maar vooral voor de omliggende wijken.



Het aanzetten tot gedragsverandering wordt een aantal keer genoemd, zoals het laten staan van de auto of het stimuleren van andere routekeuzes voor doorgaand verkeer. Bijvoorbeeld door andere bewegwijzering of routeplanners andere routes te laten voorstellen.

De staat van de bruggen en kademuuren zet de bereikbaarheid voor hotels onder druk, maar ze staan open om met de gemeente na te denken over hoe om te gaan met goederenvervoer. Wanneer vervoer van goederen over water wordt genoemd, wordt aangegeven dat internationale reisgenootschappen en hun goederen (o.a. decors) vaak per vrachtwagen worden verplaatst. De grote culturele instellingen moeten hiervoor dus over de weg bereikbaar blijven. Bereikbaarheid voor de bewoners kan ook verbeterd worden, zeker voor langzaam verkeer en mindervaliden. De HvA is voorstander van (en ook al bezig met) schoon vervoer en hubs om een fijnmazig netwerk op te zetten waarmee de logistieke sector verder en schoner de stad in kan.

Bewoners kunnen zich vinden in ideeën die worden genoemd over de inzet van shuttlebussen en kleine busjes voor bevoorrading. Busjes en vrachtwagens moeten dan wel voldoende laad- en losstroken hebben, zodat deze de stoep niet blokkeren. De hotels geven aan dat hun gasten niet allemaal met het openbaar vervoer kunnen komen, omdat sommigen veel bagage meebrengen. De aanwezige vertegenwoordigers van hotels zijn voorstander van het doortrekken van de metrolijn naar Schiphol om de bereikbaarheid te verbeteren. Ook wordt door hen het invoeren van selectieve toegang voor bepaalde bedrijven in het gebied voorgesteld, zoals in Verona in Italië gebeurt.

Verschillende partijen stellen voor het doorgaande autoverkeer bij het begin van de Wibautstraat of bij de ring A10 af te vangen en bestemmingsverkeer met instekers de stad in te laten, waarbij verwezen wordt naar de Superblocks in Barcelona. De routes moeten in elk geval duidelijk aangegeven zijn. Er moet wel oog zijn voor de bereikbaarheid van het OLVG-ziekenhuis en routes voor nood- en hulpdiensten door de buurt, bijv. door een goede doorstroming op de S100 te waarborgen. Enkele bewoners zijn voorstander van het afsluiten van de IJ-tunnel voor autoverkeer, andere bewoners pleiten voor een knip, bij het Mr. Visserplein of Rhijnspoorplein. Bij een afsluiting van de IJ-tunnel kan deze gebruikt worden voor fietsers, evt. met een shuttle-service, OV en nood- en hulpdiensten.



4. Bebouwing

De bestaande bebouwing langs de Weesperstraat en Valkenburgerstraat bestaat grotendeels uit brede bouwblokken met weinig entrees (in- en uitgangen). Dit wordt niet prettig ervaren, omdat het erg massief en anoniem voelt. Het gevoel dat de menselijke maat en kleinschaligheid mist, wordt breed gedragen. Dit leidt tot sociale onveiligheid op straat. Er wordt geopperd de structuur en inrichting te verbeteren door gebouwen te slopen en opnieuw kleinschaliger op te bouwen, maar anderen geven aan dat sloop niet realistisch is. Wel zouden de plinten (de voorkant van de gebouwen) opener kunnen, met meer ingangen en/of openbare voorzieningen, winkels, café's.

Er wordt door sommige bewoners voorgesteld om bebouwing toe te voegen om de straat smaller te maken. Tegelijkertijd stellen andere bewoners en ondernemers voor om de huidige situatie vast te houden, maar de lange eentonige gevels te gaan doorbreken door variatie in de plinten aan te brengen, meer kleinschalige functies of door verticale tuinen op de gevels te plaatsen. Dit heeft een positief effect op geluidsoverlast, ook worden geluidswallen als alternatief voorgesteld.

Er zijn meerdere bewoners die aangeven dat ze het Mr. Visserplein het liefst onbebouwd zien. Een bewoner geeft aan dat dit een ritme in de Wibautas aanbrengt, doordat pleinen en straten elkaar dan afwisselen. Ook wordt voorgesteld het als een groot park in te richten, om in een behoefte aan (verblijfs- en gebruiks-)groen te voorzien. De behoefte aan groen is sinds Corona alleen maar toegenomen en op het Mr. Visserplein is daar ruimte voor.

Verlichting wordt door bewoners en ondernemers meerdere malen genoemd om de sfeer te verbeteren en de menselijke maat terug te brengen. Hierbij kan gedacht worden aan het lager ophangen van verlichting, warmere kleuren en diffuse of indirecte verlichting in plaats van de huidige 'snelwegverlichting'. Daarnaast ziet men kansen de buurt meer als geheel te laten voelen

door de inrichting van de buitenruimte te veranderen. De tegels in de Weesperstraat vervangen door dezelfde klinkers die langs de grachten liggen, verbindt de straat met de zijstraten. De bruggen smaller en hoger maken, zoals elders in de grachtengordel, zorgt ervoor dat de buurt meer als een onderdeel van de rest van de binnenstad aanvoelt. Al met al blijkt uit de gesprekken dat meer kleinschalige bebouwing of invulling van bebouwing wordt gewenst in de toekomst.

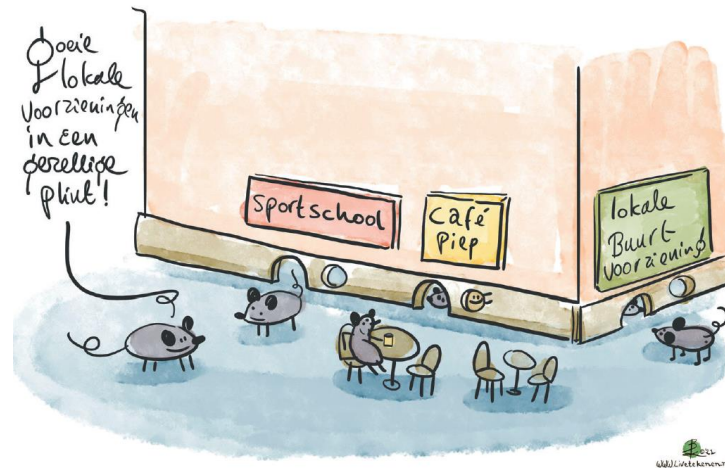


5. Voorzieningen, ondernemen, cultuur

De bewoners vinden dat de voorzieningen in de buurt niet op hen gericht zijn, maar op de toerist, bezoeker en bewoners van veraf. Er zit ook nauwelijks variatie in. Dit maakt het voor de bewoners niet aantrekkelijk de straat op te gaan en daar te verblijven. Voor de jeugd zijn geen voorzieningen in de buurt. Bewoners zien graag andere, kleinere en meer diverse voorzieningen, gericht op de buurtbewoners en -ondernemers.

Over het algemeen zien bewoners graag meer dynamiek in de buurt, zoals bijvoorbeeld horeca met terrassen of lokale winkels, zoals een bakker. Deze zouden in de plinten van de grote gebouwen geplaatst kunnen worden om de het massieve karakter van de huidige bebouwing te doorbreken. Er zijn ook stemmen die oproepen de plint niet alleen te vullen met horeca, omdat het dan een trekpleister voor bezoekers en toeristen zal worden.

Ook wordt voorgesteld meer kunst in de openbare ruimte te plaatsen en ervoor te waken dat er nog openbare ruimte overblijft. De openbare ruimte kan aangevuld worden met voorzieningen voor de jeugd en sport- en speelvoorzieningen, zoals een jeu-de-boulesbaan. Men noemt het Kattenburgerplein, Amstelveld en de Herenmarkt als voorbeelden waar dit goed is gedaan. Ook wordt opgemerkt dat niet alles direct om de hoek hoeft te komen, want er zijn al veel voorzieningen op korte afstand van de buurt.



6. Samenvatting

In de gesprekken kwamen vele ideeën, wensen en zorgen langs met als rode draad het volgende:

- Allereerst is duidelijk dat men toe is aan verandering. Men ziet liever dat de plannen niet over straks of later spreken, maar over nu. Bewoners geven aan dat de urgentie en het momentum er nu zijn en zeggen: het is tijd om door te pakken. Corona heeft aan dit gevoel bijgedragen, men heeft ervaren dat het anders en rustiger kan en wil niet één op één terug naar de oude situatie.
- De overlast die het vele autoverkeer met zich meebrengt wordt door nagenoeg alle deelnemers onderkend. Er wordt onder andere gesproken over uitstoot, lawaai en drukte. Hierdoor verblijft of woont men niet graag in het gebied en blijven deuren, ramen en balkondeuren gesloten vanwege het verkeer. De oplossingen die men aandraagt zijn gevarieerd.
- Het onaantrekkelijk maken van de route voor doorgaand autoverkeer ligt in de meeste gevallen ten grondslag aan de ideeën. Veelgenoemde oplossing is het afwaarderen van 4-baansweg naar 2-baansweg en een lagere maximumsnelheid van 30 km/h invoeren. Een veelgenoemd voordeel hiervan is dat het kansen biedt wat betreft de inrichting van vrijkomende ruimte. Er zijn echter ook zorgen over mogelijk sluipverkeer dat dit met zich meebrengt. Ook grotere ingrepen, zoals het afsluiten van de IJ-tunnel, een 'knip' of de ondertunneling van straten worden een paar keer genoemd. Het verkeersonderzoek met de pilot knip Weesperstraat moet hier uitsluitsel over geven.
- Aanpassingen en verbeteringen die gesuggereerd worden zijn te realiseren op de korte, middellange, of lange termijn. Dit onderscheid maken is nuttig voor de visie, die zich richt op wat er op lange termijn mogelijk is. Denk daarbij aan herinrichting van straten en pleinen, met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen, afsluiten van routes met

selectieve toegang, meer variatie in (buurt)voorzieningen en winkelaanbod gericht op bewoners, alternatieve bevoorradingsystemen (hubs) en meer open gevels en plinten. De gewenste veranderingen moeten bijdragen aan een meer leefbare straat/buurt, met meer verbinding en meer kwaliteit in de openbare ruimte.

