



# Gemeente Amsterdam



## Verkenning Oostelijke Binnenstad

Vastgesteld door college van burgemeester en wethouders  
2 november 2021

## Inhoud

<b>1. INLEIDING</b>	<b>4</b>
<b>2. EEN BIJZONDER DEEL VAN HET CENTRUM</b>	<b>8</b>
<b>3. HET AANHELEN VAN EEN BESCHADIGDE BUURT</b>	<b>10</b>
<b>4. PRETTIGE STRATEN, LEEFBARE BUURTEN</b>	<b>16</b>
<b>5. ROUTE NAAR EEN LEEFBARE OOSTELIJKE BINNENSTAD</b>	<b>22</b>

# 1. Inleiding

*Tussen Weesperplein, Waterlooplein en Oosterdok ligt een verzameling bijzondere buurten. In vergelijking met de rest van de binnenstad zijn ze groen en liggen ze relatief in de lichte. Tegelijk wordt geen enkel deel van Amsterdam zo genadeloos doorsneden door verkeerswegen, met alle bijbehorende leefbaarheidsproblemen. Over de toekomst van die verkeerswegen wordt nu nagedacht. Een andere positie van de auto biedt de kans om fouten uit het verleden te herstellen en dit deel van de stad weer tot één geheel te maken. Dit is van grote betekenis voor de bewoners en gebruikers van deze straten én de omliggende buurten.*

Als onderdeel van de Agenda Amsterdam Autoluw werkt Amsterdam aan een pilot waarbij de Weesperstraat voor zes weken afgesloten wordt voor doorgaand autoverkeer, terwijl bestemmingen bereikbaar blijven. Doel van die pilot is het in beeld brengen van de verkeerskundige effecten van een dergelijke ingreep. Op basis daarvan kan een beslissing genomen worden of een 'knip' mogelijk en wenselijk is, of dat andere maatregelen nodig zijn om de negatieve impact van het autoverkeer te verminderen.

We onderzoeken een afsluiting van de Weesperstraat omdat deze ingreep veel kan betekenen voor het verbeteren van de leefbaarheid en luchtkwaliteit en van de kwaliteit van de openbare ruimte en langzaam verkeerroutes. Bij de gemeenteraad is behoefte aan een beeld van wat die kwaliteitsverbetering kan zijn. De raad heeft daarom bij het vaststellen van de Agenda Autoluw aan het college van B en W gevraagd om naast het verkeersonderzoek ook de kansen voor verbetering van de stedenbouwkundige kwaliteit in de Oostelijke Binnenstad in beeld te brengen.

De pilot Knip Weesperstraat is als gevolg van de coronapandemie uitgesteld tot begin 2023. Maar aan de vraag van de raad om de kansen voor de Oostelijke Binnenstad in beeld te brengen komen we met voorliggende verkenning nu al tegemoet. In dit boekje schetsen we aan de hand van impressies en kaartbeelden hoe een autoluwere inrichting van de Weesperstraat-Valkenburgerstraat eruit kan zien. Deze beelden zijn geen ontwerpen of eerste fase van een verder planproces. Ze dienen als inspiratie en input voor de discussie over nut en noodzaak

van een ingreep in het verkeerssysteem in dit deel van Amsterdam. Ook agendeert de verkenning de noodzaak om verder na te denken over de toekomst van de Oostelijke Binnenstad als geheel.

In dit gebied kunnen namelijk veel ambities uit de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en de Aanpak Binnenstad handen en voeten krijgen. Met een minder dominante bezoekerseconomie, kansen voor meer kwaliteit door slimme verdichting, duurzaam en gezond bewegen, rigoureuze vergroenen en meer betrokkenheid van buurtbewoners, ondernemers en instellingen. De kansen voor samenwerking en verbetering van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit zijn groot. Niet alleen rond de Weesperstraat en Valkenburgerstraat. In het hele gebied zit veel energie bij bewoners, ondernemers en instellingen. Dat is mede duidelijk geworden tijdens twee buurtavonden in juni en tijdens gesprekken die we hebben gevoerd met instellingen en samenwerkingsverbanden in de Oostelijke Binnenstad.

Een breed gedeeld toekomstbeeld is een onmisbare basis voor een betere Oostelijke Binnenstad voor bewoners, gebruikers en instellingen en ondernemers. In zo'n toekomstbeeld zal ook het verkeersvraagstuk een plek moeten krijgen. We sluiten deze verkenning af met een korte beschrijving van mogelijke verkeersingrepen. Omdat hierover veel vragen leven bij bewoners en ondernemers en we willen laten zien dat er meer ingrepen mogelijk zijn dan alleen een harde knip. De uitwerking van deze ingrepen in concrete maatregelen zal onderdeel zijn van de evaluatie van de Pilot Knip Weesperstraat.

## BESTUURLIJK KADER

### Masterplan Wibautas (2003)

Dit plan is opgesteld met een uitgebreid open planproces en vastgesteld door de gemeenteraad. Belangrijkste aanbeveling voor de Weesperstraat was om te versmallen naar 2x1 rijbaan.

### Wibaut aan de Amstel (2007)

Dit plan is ontstaan vanuit de behoefte tot meer samenhang in de ontwikkeling van het gebied. Inzet is het realiseren van een 'groene loper' en het creëren van aangename pleinen en parkjes.

### Visie Weesperstraat (2013)

Doel van deze visie is de barrièrewerking van de Weesperstraat te verminderen en de verblijfskwaliteit te verhogen. Het streefbeeld voor 2030 is een straat nog steeds belangrijk als verkeersader maar met een beter verblijfskarakter. Het Weesperplein is groen met horeca, het Mr. Visserplein is bebouwd en heeft nieuwe functies.

### Onderzoek Corridor Wibautstraat, Weesperstraat, Valkenburgerstraat (2018)

De raad heeft bij dit rapport twee moties aangenomen. Beide moties pleiten voor beëindiging van de dominantie van de auto en voor verbetering van de leefbaarheid, door een versmalling, 'knips' en een gelijkvloerse kruising bij de IJ-tunnel te onderzoeken.

### Agenda Amsterdam Autoluw (2020)

De pilot knip Weesperstraat is een van de maatregelen uit de Agenda Amsterdam Autoluw die

door de gemeenteraad is vastgesteld. Doel van de knip is de haalbaarheid te onderzoeken van een 'knip' in de Weesperstraat om het doorgaande verkeer tegen te gaan. voor de Weesperstraat en omgeving in kaart te brengen.

### Aanpak Binnenstad (2020)

De Amsterdamse binnenstad moet weer een plek worden waar alle Amsterdammers graag komen en bewoners zich thuis voelen. Met gerichte maatregelen werken we aan meer balans in de binnenstad, verbeteren van de leefbaarheid, een meer diverse economie, ruimte voor cultuur en meer woonkwaliteit.

### Masterplan Knowledge Mile Park

Het Knowledge Mile Park (KMP) is een samenwerking van de Gemeente Amsterdam en de Bedrijven InvesteringsZone (BIZ) Knowledge Mile. KMP is gericht op vergroening van zowel gebouwen als de bestaande openbare ruimte van IJtunnel tot aan Amstelplein. Stadsdeel Centrum en stadsdeel Oost trekken hierin samen op met een brede groep belanghebbende bedrijven, instellingen en bewoners.

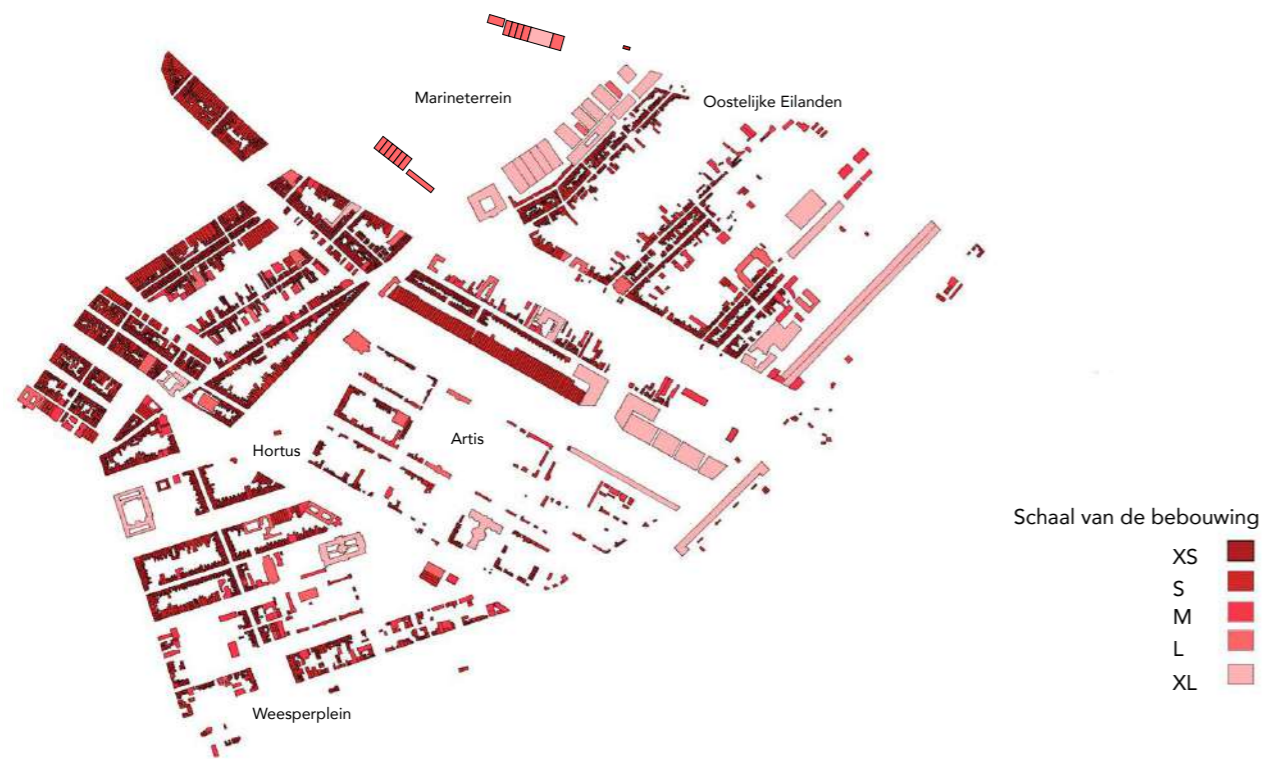
### Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (2021)

Met deze nieuwe grondslag voor de lange termijn ontwikkeling van Amsterdam wordt ingezet op een meerkernige stad, waarbij de versterking van nieuwe stedelijke centra in Nieuw-West, Zuidoost, Noord en de regio gepaard gaat met verminderen van de druk op de binnenstad. Een visie op de Oostelijke Binnenstad past hier goed binnen.

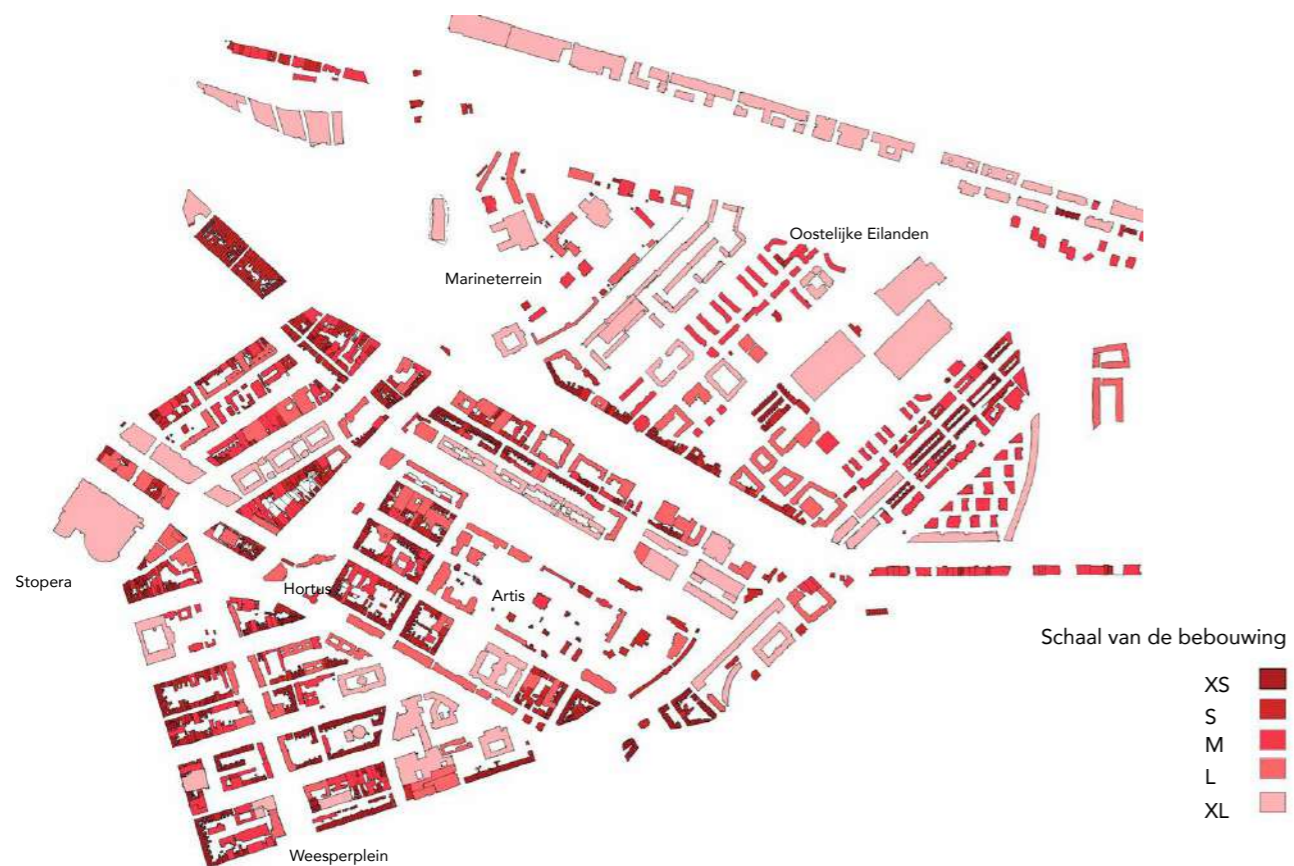




## Buurtontwikkeling 1876-2016: schaalvergroting en fragmentatie



**Oostelijke Binnenstad 1876:** Op deze kaarten is te zien hoe de bebouwing van overwegend kleinschalig (donkerrood) veranderde naar overwegend grootschalig (lichtrood). De historische structuur van straten en grachten werd doorbroken met de sanering van de oude haveneilanden, de aanleg van het IJtunneltracé over de Weesperstraat en Valkenburgerstraat en de bouw van de metro.



**Oostelijke Binnenstad 2016:** Dit deel van de stad blijft ondanks de grote veranderingen in de afgelopen 150 jaar een bijzondere verzameling buurten, de meeste met een relatief rustig en groen karakter.

**1:** De Rapenburgerstraat in 1898 vanaf de Muiderstraat richting Rapenburgerplein. Deze straat fungeerde als verbindingroute tussen de Oostelijke Eilanden en de rest van de binnenstad. Foto: Stadsarchief



1



2

**2:** De Weesperstraat in 1954. Met de sloop van de bebouwing ten behoeve van de verbreding was al begonnen. Deze smalle straat vol kleine middenstanders veranderde in een brede verkeersweg, geflakeerd door grote kantoorgebouwen. Foto: Stadsarchief

**3:** De Mozes en Aäronkerk aan het Waterlooplein. Deze kerk stond ingesloten tussen bebouwing. Een heel andere situatie dan de huidige, waarbij de zijgevel als pleinwand van het Mr. Visserplein is komen bloot te liggen. Foto: Stadsarchief



3



4

**4:** De verbreding van de Valkenburgerstraat en demping van de Valkenburgergracht tijdens de bouw van de IJtunnel. Foto: Stadsarchief

**5:** Na de aanleg van het IJtunneltracé zorgden in de jaren 70 de saneringen van het eiland Vlooienburg (nu de Stopera) en de bouw van de Oostlijn van de metro voor nog meer kaalslag. Foto: Stadsarchief



5



## 2. Een bijzonder deel van het centrum

*Amsterdam ontwikkelt zich tot een meerkernige stad. Dat biedt nieuwe perspectieven voor de Oostelijke Binnenstad. Tegenover meer levendigheid in andere delen van Amsterdam staat een mogelijkheid om in dit deel van het centrum de lokale kwaliteit te versterken en tegelijk de betekenis voor Amsterdam als geheel te vergroten. Een autoluwere Weesperstraat en Valkenburgerstraat kan dit aanjagen.*

### Een verzameling buurten

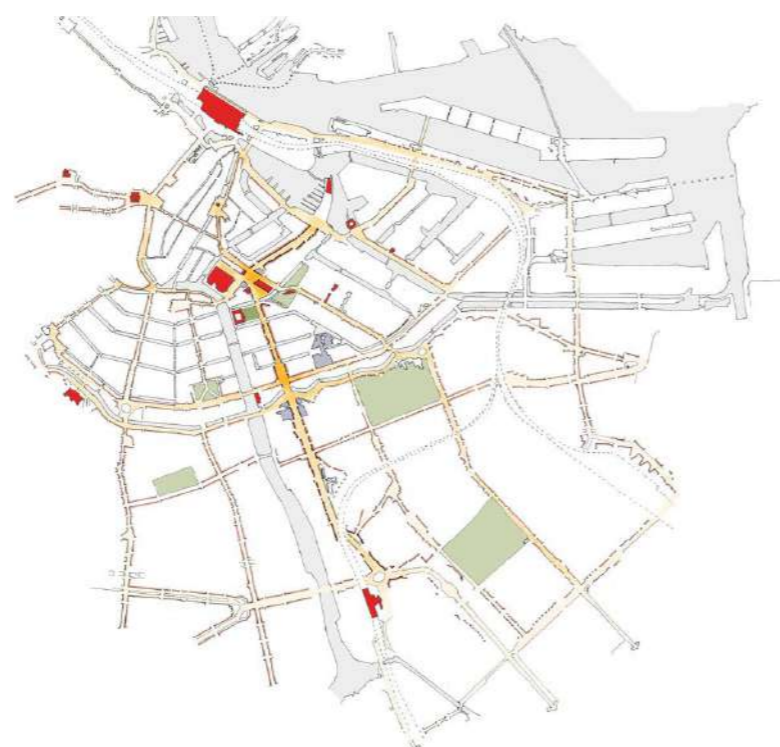
De Oostelijke Binnenstad laat zich niet gemakkelijk in één beeld vangen. Ook functioneel bestaat het gebied uit een aantal zeer verschillende sferen. Zo is de Waterloopleinbuurt echt onderdeel van het stadscentrum en trekken de bekende rommelmarkt en de maatschappelijke en culturele instellingen veel bezoekers. Het beeld van de dichtbebouwde Weesperbuurt wordt sterk bepaald door grote kantoorgebouwen langs de Weesperstraat. De groene Plantage is naast aantrekkelijke woonbuurt in toenemende mate een bestemming voor cultuurzoekers, terwijl op Roeterseiland de laatste hand gelegd wordt aan één van de twee binnenstadcampussen van de Universiteit van Amsterdam. De buurt rondom de Valkenburgerstraat is vooral woonwijk, met aan de Valkenburgerstraat zelf een concentratie aan hotels. Het Oosterdok is de laatste jaren sterk op het Centraal Station georiënteerd geraakt. Daar is een stuk stad ontstaan waar gewerkt en gewoond wordt en culturele instellingen veel bezoekers trekken. Hier ligt ook het Marineterrein, dat zich de komende jaren verder ontwikkelt tot kenniskwartier met ruimte voor wonen, innovatie en ondernemen.

De ruimtelijke samenhang tussen de verschillende buurten in de Oostelijke Binnenstad is niet altijd vanzelfsprekend. Routes zijn gefragmenteerd en weinig logisch of aantrekkelijk. De rijkdom aan sferen en functies is een gegeven en een gebiedskwaliteit. Maar deels is het ook een gevolg van ruimtelijke ingrepen uit het verleden, waarvan de uitwerking lang niet altijd positief is geweest. Bewoners geven aan bepaalde delen in het gebied te mijden, vanwege sociale (on)veiligheid, slechte overstekbaarheid en het ontbreken van voorzieningen.

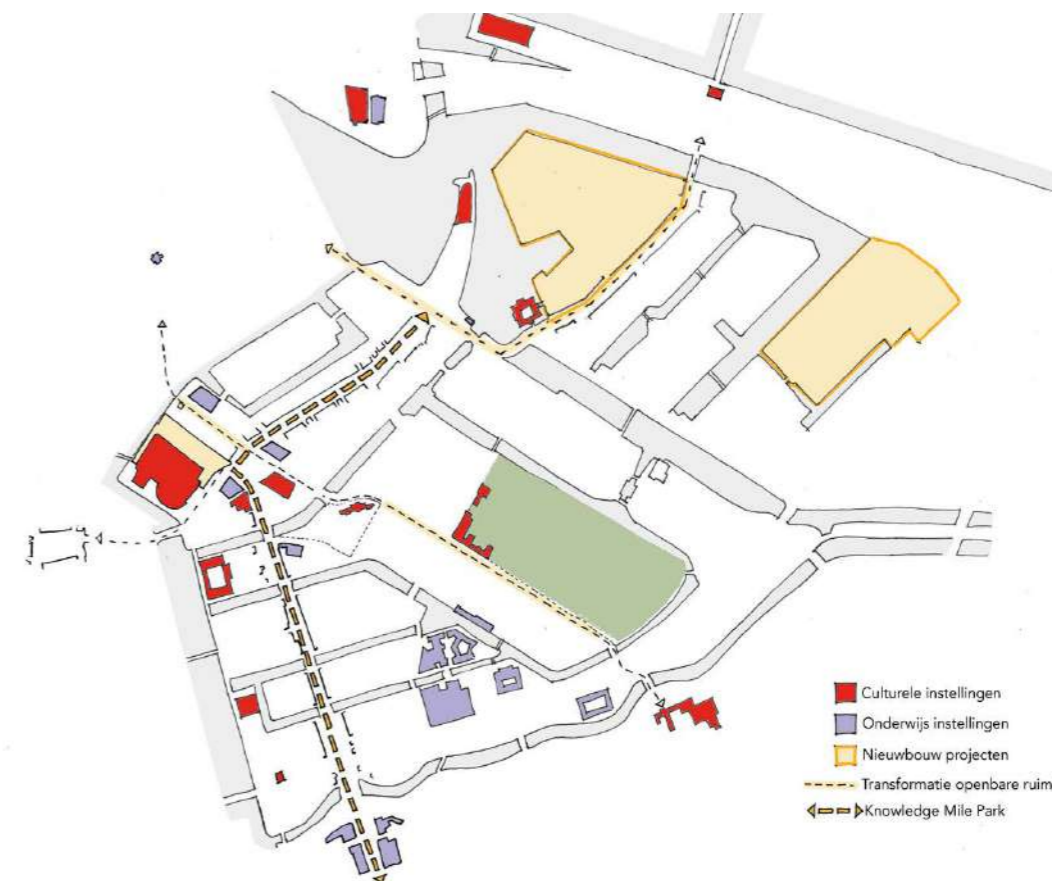
De Valkenburgerstraat wordt hierbij vaak als (slecht) voorbeeld genoemd, terwijl de Weesperstraat hoog scoort als leukste straat van Amsterdam. De relatieve rust in de Oostelijke Binnenstad is zonder enige twijfel een belangrijke onderscheidende karakteristiek. Maar de geringe ruimtelijke kwaliteit en de primaat van het wegverkeer maken dat het gebied – met uitzondering van de Plantage met als groen middelpunt Artis – evenmin een functie vervult als tegenhanger van het dynamische en bruisende stadshart.

### Een gebied in beweging

De afgelopen jaren hebben belanghebbenden en bewoners in het gebied zich verenigd en diverse



**Verbinding met de stad:** De ligging van de Oostelijke Binnenstad in het netwerk van doorgaande langzaamverkeerroutes



**Stakeholders en ruimtelijke projecten:** In het gebied is een opvallende concentratie van onderwijsinstellingen en culturele voorzieningen. Nieuwe ontwikkelingen op het Marineterrein en Oostenburg versterken het karakter als woonwerkgebied en kenniscluster

plannen en initiatieven naar voren gebracht om de kwaliteit te verbeteren. De Hogeschool van Amsterdam en de ondernemers langs de as Amstelvein-Wibautstraat-Weesperstraat maken onder de noemer Knowledge Mile werk van de ontwikkeling van deze as tot innovatiedistrict. Culturele instellingen in de Plantage en aan de Amstel werken samen onder de noemer Plantage aan de Amstel en Joodse culturele instellingen rond het Jonas Daniël Meijerplein hebben zich verenigd in het Joods Cultureel Kwartier. Hier is recent het Namenmonument aan de Weesperstraat nog aan toegevoegd.

### De Oostelijke Binnenstad in Amsterdam

Bewoners vragen al jaren aandacht voor de dominantie en negatieve impact van het wegverkeer. Bedrijven en gemeente nemen in het Knowledge Mile Park met het vergroenen van de openbare ruimte en bedrijven met het vergroenen van de gevels van gebouwen nu al een voorschot op wat er mogelijk is. In deze verkenning laten we zien wat een situatie met minder autoverkeer straks en later op kan leveren: meer groene kwaliteit in de openbare ruimte, betere en veilige routes voor langzaam verkeer en ov, stedenbouwkundige reparatie en nieuwe plekken voor wonen en werken en lokaal ondernemerschap.

Voorbij deze lokale winst liggen in de Oostelijke Binnenstad kansen voor het centrum en Amsterdam als geheel. Een autoluwere Wibautstraat, Weesperstraat en Valkenburgerstraat kan in plaats van een scheidslijn een verbindend element worden. Binnen dit deel van de stad, waarbij ook andere routes als de Plantage Middenlaan en Kerkstraat meer kwaliteit krijgen en instellingen als Artis en de HvA beter verbonden worden met hun omgeving. Maar ook op de schaal van Amsterdam als geheel. Als stadsstraat die buurten en stadsdelen met elkaar verbindt – Centrum, Oost en op langere termijn via een stadslaan Goiseweg zelfs met Zuidoost. Figuurlijk kan een autoluwe Weesperstraat en Valkenburgerstraat een aanjager zijn voor samenwerking tussen culturele voorzieningen, kennisinstellingen, ondernemers en bewoners, waardoor de Oostelijke Binnenstad binnen Amsterdam een duidelijk eigen kleuring krijgt. De huidige karakteristieken van het gebied geven voor de invulling daarvan volop inspiratie: een aantrekkelijke combinatie van wonen in de luwte, kennisinstellingen en innovatieve bedrijvigheid en culturele voorzieningen. Een gebied dat door groene openbare ruimten gekenmerkt wordt, straten en pleinen waar je als buurtbewoner en Amsterdammer graag komt.



### 3. Het aanhelen van een beschadigde buurt

*Een situatie met veel minder autoverkeer biedt in de Oostelijke Binnenstad volop mogelijkheden voor verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte, langzaamverkeerroutes en reparatie van rafelranden, die ontstonden na de aanleg van de IJtunnel.*

De plekken waar een ingreep in het autonetwerk de meeste mogelijkheden tot een andere inrichting en gebruik van de ruimte biedt liggen op het IJtunneltracé. Dit zijn komende vanuit zuidelijke richting het Weesperplein, de Weesperstraat, het Mr. Visserplein, de Valkenburgerstraat, de (nieuwe) Foeliestraat en de IJtunnelmond. In deze verkenning richten we ons daarom speciaal op die plekken.

#### Overall liggen kansen

Maar ook in andere delen van de Oostelijke Binnenstad ontstaan na een ingreep in het verkeersnetwerk mogelijkheden. Dit geldt met name voor de routes die het IJtunneltracé kruisen. Deze worden vanwege een gemakkelijke oversteekbaarheid aantrekkelijker, zoals de Nieuwe Kerkstraat-Plantage Kerklaan, de Jodenbreestraat-Muiderstraat-Plantage Middenlaan en het Waterlooplein-Zuidzijde. Het meest extreem geldt dit op het eiland Rapenburg, dat nu nog doorsneden wordt door de *dive under* richting de IJtunnel. Een situatie met minder autoverkeer

herstelt hier een historische buurt. En de IJtunnelmond wordt een aantrekkelijk element in het rondje Oosterdok.

Voor de hele Oostelijke Binnenstad betekent minder doorgaand autoverkeer dat de interne samenhang en kwaliteit van de openbare ruimte sterk zal toenemen. Een losse verzameling buurten gaat weer een samenhangend deel van de stad vormen. Straten en pleinen kunnen een groenere en verblijfsvriendelijke inrichting krijgen en door slimme verdichting kan het beschadigd stedelijk weefsel hersteld worden.

#### Beelden ter inspiratie

Precieze invulling van de openbare ruimte en de vorm van eventuele verdichting vraagt om nadere uitwerking en een goede afstemming met belanghebbenden. De beelden die we hier presenteren zijn nadrukkelijk ter inspiratie en om de discussie te voeren.



#### Van barrière tot verbinder van buurten

*Deze verkenning richt zich op de mogelijkheden die een situatie met veel minder autoverkeer biedt langs het IJtunneltracé; de haak tussen Weesperplein en IJtunnelmond. Speciale aandacht hebben we voor de pleinen en tussenliggende straten.*





**Impressie IJtunnelmond:** Zicht vanaf Nemo richting het Waterlooplein.

## 01 Rapenburg en de IJtunnelmond

Als doorgaand verkeer verdwijnt ontstaat de mogelijkheid het ruimtebeslag van de IJtunnelmond flink te verkleinen. Op het eiland Rapenburg kan het gat in de bebouwing, dat in de jaren 50 geslagen werd bij de bouw van de IJtunnel, gerepareerd worden. De bouwblokken kunnen op vanzelfsprekende wijze afgemaakt worden met nieuwe bebouwing, die begeleiding vormt voor aangename straten. Rapenburg wordt zo weer een eenheid en het kruispunt met de Prins Hendrikkade krijgt een groenere inrichting met veel (oversteek)ruimte voor voetgangers en fietsers. De

Valkenburgerstraat en het pleintje naast de brandweerkazerne worden aantrekkelijke, groene openbare ruimten.

Op het schiereiland richting IJtunnel, bij NEMO, ontstaat de mogelijkheid voor groen en bijzondere voorzieningen. Ondergronds zou hier eventueel plek gemaakt kunnen worden voor een distributiehub, die direct toegankelijk is vanuit de IJtunnel. Hier kunnen goederen met als bestemming de binnenstad worden overgeslagen van zware vrachtwagens op lichte, elektrische vervoermiddelen.

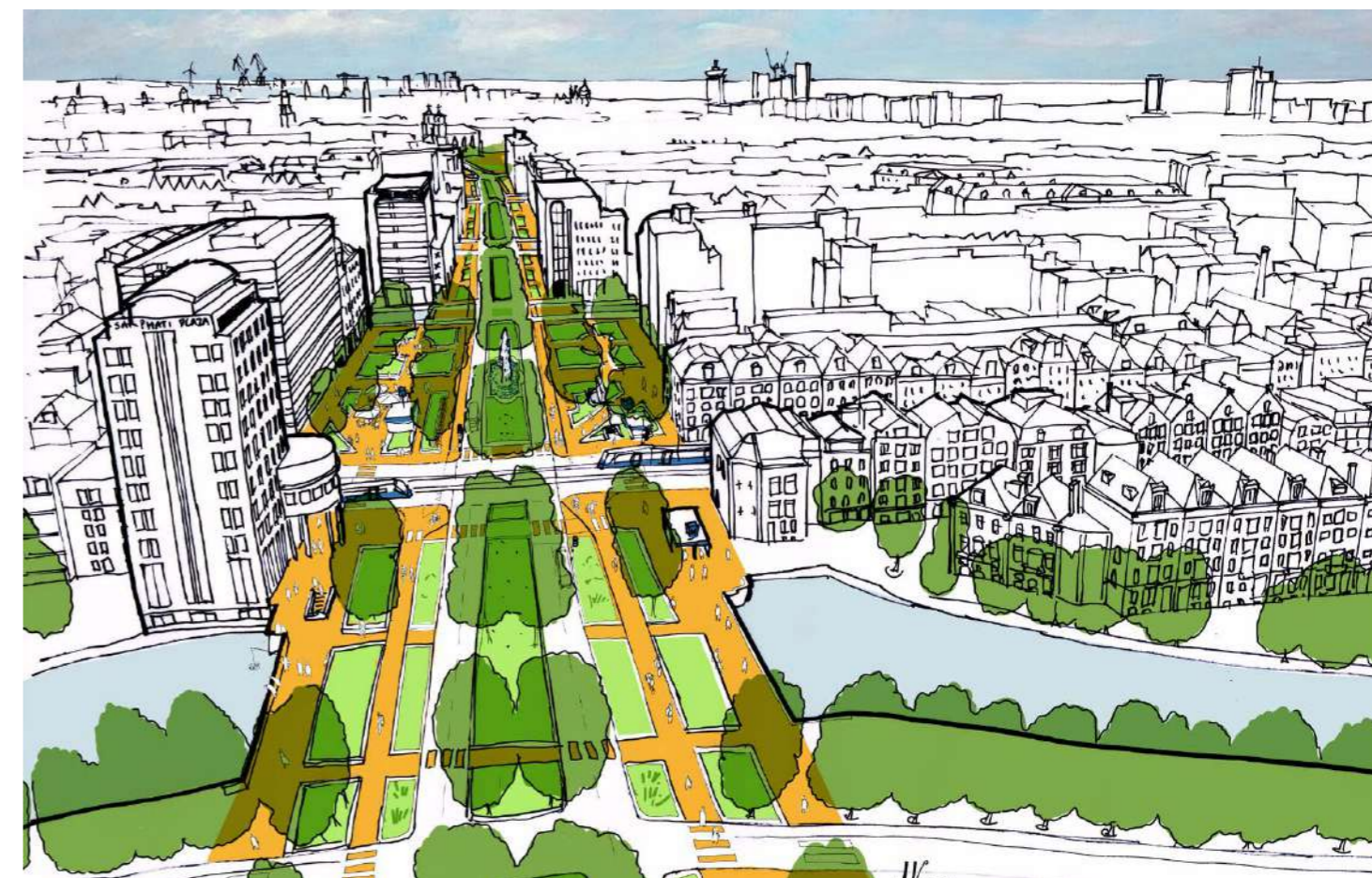


## 02 Weesperplein en Weesperstraat

In een situatie zonder doorgaand autoverkeer verandert de Weesperstraat in een levendige, maar qua autoverkeer veel rustigere stadsstraat met tweerichtingsverkeer en een 30km-inrichting. Dat betekent dat in het ruime profiel plek is voor meer groen en verblijfsmogelijkheden. Het Weesperplein wordt nu voor het overgrote deel in beslag genomen door verkeersruimte voor auto, fiets en ov. Deze ruimte verandert voor een groot deel in openbare ruimte waar plek is voor verblijven bomen en straatgroen. Het Weesperplein wordt daarmee ook werkelijk een plein.

De inrichting van het Weesperplein met veel schaduwgevende bomen ligt voor de hand. In

de Weesperstraat zijn verschillende profielen denkbaar. Een voortzetting van de middenberm met bomen, vanuit de Wibautstraat richting Mr. Visserplein bijvoorbeeld, maar ook een eenvoudige 30km-straat met riante trottoirs is logisch. In alle gevallen vraagt een autoluwe Weesperstraat ook om een visie op de functie van gebouwen aan deze straat. Deze bestaat deels uit verouderde kantoorgebouwen met weinig aantrekkelijke puien en weinig publieksfuncties. Recente renovaties van het Metropoolgebouw over de Nieuwe Kerkstraat laten zien hoeveel verschil levendigheid in de gebouwplint maakt. Een levendige en aantrekkelijke Weesperstraat is onmisbaar voor een geslaagde Wibautas.



**Impressie Weesperplein en Weesperstraat:** Zicht vanaf de Amstelcampus van HvA naar het Mr. Visserplein.

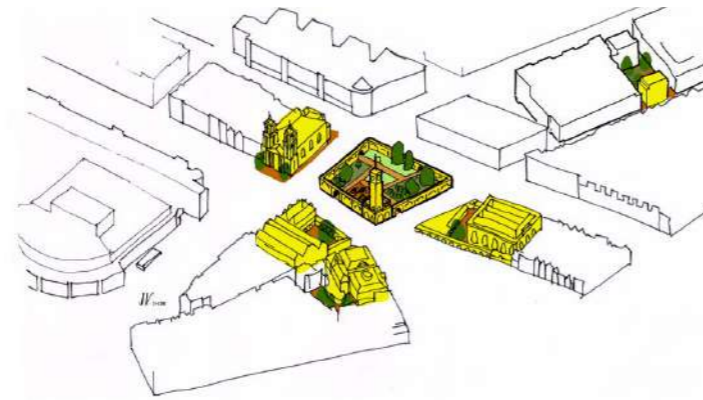


## 03 Meester Visserplein

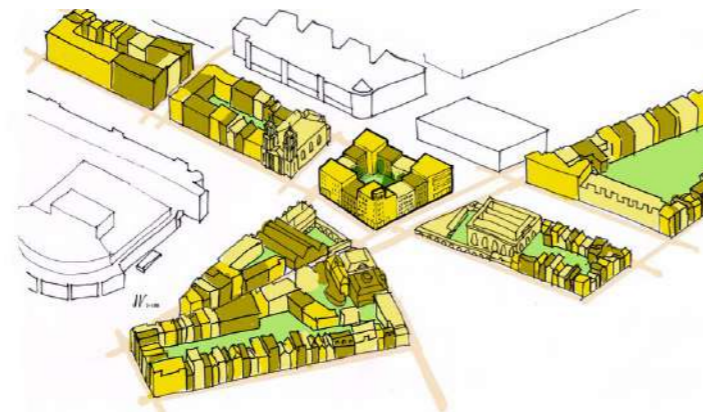
Deze open ruimte in het hart van de vroegere Joodse buurt is in naam een plein, maar vervult deze functie slechts zeer beperkt. Dat heeft niet alleen te maken met de zes rijstroken die de Valkenburgerstraat verbinden met de Weesperstraat en het Waterlooplein. De pleininrichting speelt een rol: een trambaan en het dak van de kelder onder het plein, waarop geen bomen kunnen groeien.

Ook vormen de gebouwen rondom het Mr. Visserplein nauwelijks echte pleinwanden. Deze ruimte is tot in de jaren 60 dan ook altijd bebouwd geweest. De Academie van Bouwkunst en de Portugese Synagoge stonden langs relatief smalle straten, de Mozes en Aäronkerk werd geflankeerd door bebouwing. Zelfs de later gebouwde Film- en Televisieacademie lijkt met zijn gesloten glazen gevel voor te sorteren op toekomstig bebouwing aan de overzijde.

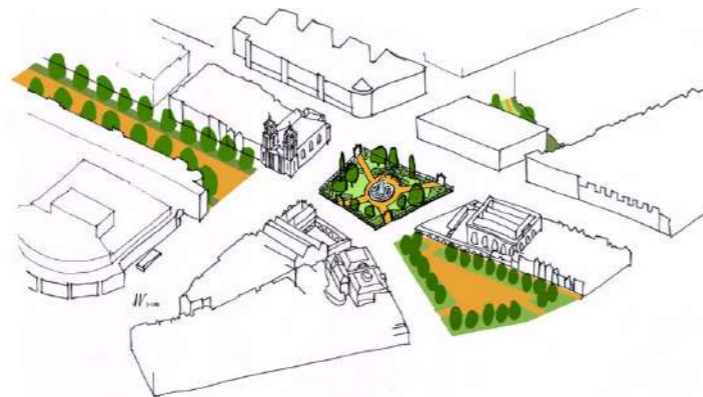
Voor een invulling van het Mr. Visserplein zijn in het verleden veel plannen gemaakt. Een nieuwe invulling moet straks omliggende straten omlijsten en structuur geven aan de fietsroutes die hier samenkomen. Hoe dat vorm kan krijgen vraagt om nadere studie en een stevige maatschappelijke discussie. Om het gesprek te openen presenteren we hier drie mogelijke inrichtingsprincipes.



Agora



Bouwblok



Plantsoen

### 1. AGORA

- Omsloten groene hof
- Kamer in de stad
- Publieke functie
- Buurtvoorzieningen
- Torentje als oriëntatiepunt



### 2. BOUWBLOK

- Kleinschalig bouwblok
- Herstel stadstructuur
- Omsloten J.D. Meijerplein
- Betaalbare woningen
- Buurtvoorzieningen

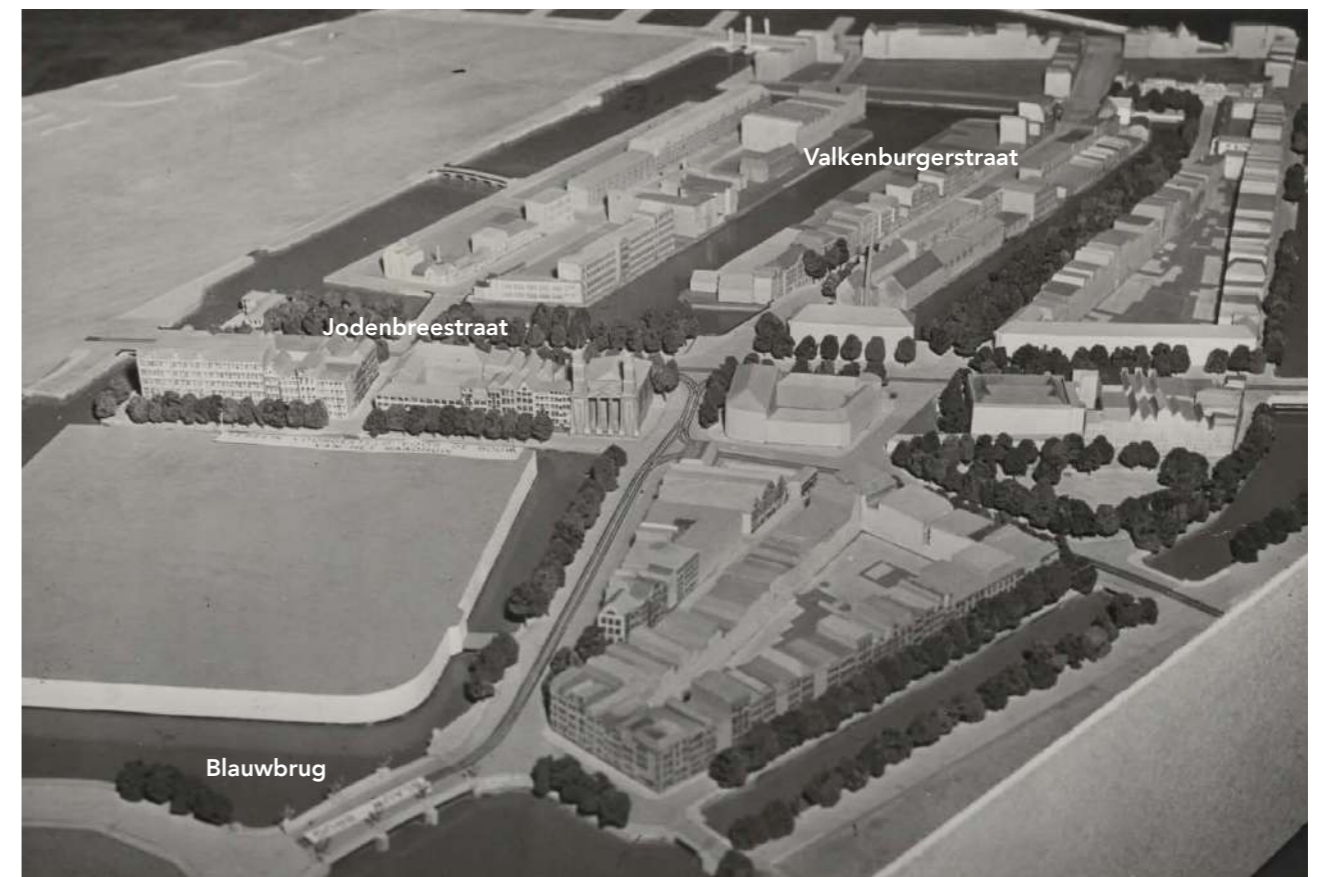


### 3. PLANTSOEN

- Rustig en besloten parkje
- Verblijfsfunctie
- Zelfbeheer en eigenaarschap
- Groene tegenhanger Waterlooplein en J.D. Meijerplein



**Vogelvlucht Oostelijke Binnenstad uit 1931:** Detail van de vogelvlucht die L.J.B. Wiessner als tekenaar bij Publieke Werken maakte van het Schemaplan voor Verkeersverbeteringen (1931), met nieuwe bebouwing langs Weesperstraat, Muiderstraat en Valkenburgerstraat en een bouwblok op het Mr. Visserplein. Bron: Stadsarchief



**Maquette Oostelijke Binnenstad uit 1950:** Nog zonder bouwplan voor een nieuw stadhuis op Vlooienburg en met behoud van de bebouwing op het Mr. Visserplein. In de hieropvolgende jaren werden de plannen voor vernieuwing steeds radicaler. Foto: Stadsarchief



## 4. Prettige straten, leefbare buurten

*Op straatniveau zal in een situatie met veel minder autoverkeer de verandering met meest ingrijpend zijn. Straten en pleinen, waar de sfeer nu grotendeels bepaald wordt door het voortrazend autoverkeer, zijn straks groen ingerichte verblijfsgebieden. De auto is daar te gast en juist voor langzaam verkeer worden aantrekkelijke routes gevormd. In plaats van barrières worden het verbinders: de plek waar de buurten van de Oostelijke Binnenstad elkaar raken en waar bewoners, bezoekers, studenten en werknemers elkaar ontmoeten.*

De kwaliteit van een straat als ontmoetingsruimte hangt niet alleen samen met de inrichting van de openbare ruimte. Ook de functies langs een straat spelen hierin een hoofdrol. In beide opzichten is er langs de belangrijkste straten in de Oostelijke Binnenstad nog een wereld te winnen.

Het gevoel dat dit deel van het centrum uit een verzameling losse buurten bestaat wordt zeer versterkt door het feit dat de Weesperstraat en Valkenburgerstraat op dit moment geen plekken zijn waar buurten elkaar raken en bewoners, bezoekers en werknemers van bedrijven en instellingen elkaar ontmoeten. Ze vormen juist onaantrekkelijke barrières, waar buurten met hun rug naar toe staan. In de woorden van bewoners: deze straten zijn 'een litteken in de stad', plekken die gemeden worden door de buurt tenzij je er moet zijn.

In een autoluwe situatie kan dit radicaal veranderen. Minder auto's en langere snelheden betekent in straten meer ruimte voor ontmoeten, werken en verblijven in een omgeving met minder overlast door geluid en geur. In zo'n omgeving kunnen voorzieningen floreren: winkels, restaurants en cafés. Dit schept ook mogelijkheden voor lokale ondernemers. Bovenal betekent het een aantrekkelijkere omgeving om in te wonen, te werken, te studeren en om te bezoeken. Nieuwe cafés en lunchrooms hebben op die manier als leven gebracht in gebouwplinten langs de Weesperstraat.

Naast ruimte voor verblijven komt er plek vrij voor groen. Een groenere inrichting van straten in de stad is een uitdrukkelijk doel. In de Oostelijke Binnenstad is met het project Knowledge Mile Park een serieus begin gemaakt met vergroenen van de Weesperstraat en Valkenburgerstraat. Een situatie met veel minder autoverkeer maakt echter een radicaal andere inrichting van straten en pleinen mogelijk. Met nog meer groei-ruimte voor bomen en planten.

Op de volgende pagina's laten we zien hoe een andere inrichting van de Weesperstraat en de Valkenburgerstraat eruit kan zien. Aan de hand van een aantal impressies wordt een beeld gegeven van de mogelijkheden die een autoluwe Oostelijke Binnenstad biedt om leefbare, levendige en groene straten te maken.

In een autoluwe situatie houdt het verkeer zijn plek in de openbare ruimte. In de meeste straten zullen auto's blijven rijden, al zijn het er veel minder en is de snelheid lager. Noodzakelijk verkeer, zoals goederenvervoer, nood- en hulpdiensten en mensen met een beperking houden toegang tot hun bestemmingen. Ook fietsers en nieuwe vormen van licht, schoon vervoer zullen gebruik maken van de straten. Dat is de reden dat we geen toekomstbeelden getekend hebben met een erf- of volledig groene inrichting. De Oostelijke Binnenstad is onderdeel van het Amsterdamse stadscentrum. In een stedelijke omgeving zijn passanten een gegeven. Daarom gaan we uit van straten en niet van bijvoorbeeld woonerven met een shared space-inrichting.

**1:** In de nieuwe Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is rigoureuus vergroenen één van de strategische keuzes.

Op de Weteringschans en het Frederiksplein is te zien hoe dat in de openbare ruimte zijn beslag kan krijgen. Een situatie met minder autoverkeer en lagere snelheden kan in straten en op pleinen veel ruimte opleveren, die behalve aan verblijven plek biedt aan bomen en planten.



1



2

**2:** In een steeds drukker stad zijn rustige plekken van het grootste belang. In de Oostelijk Binnenstad zijn de Hoftuin achter de Hermitage en het Artisplein voorbeelden van beschutte, in de luwte gelegen groene ruimten.



3



4

**3:** Groene trambaan bij het Wertheimpark. Door deze slimme ingreep zijn het Wertheimpark en de naastgelegen Hortus visueel één aaneengesloten groene ruimte geworden.

**4:** De herinrichting van straten met herkenbare en duurzame materialen is niet alleen mooi, maar zorgt ook voor een prettige omgeving voor fietsers en wandelaars.





**Impressie Weesperstraat:** Een inrichting met tweerichtingen 30km geeft ruimte aan riante trottoirs en straatgroen

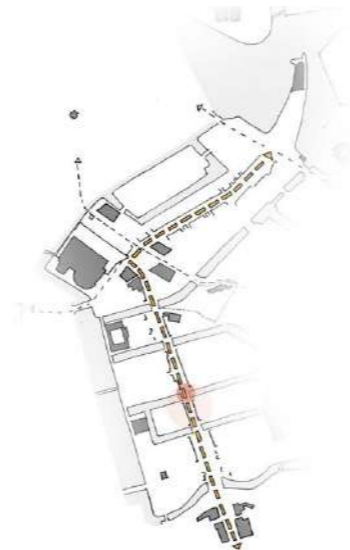
## Weesperstraat

In de huidige situatie is er weinig dat doet vermoeden dat de Weesperstraat ooit een smalle stadsstraat was vol kleine middenstanders. Deze verkeersweg geflankeerd door in zichzelf gekeerde kantoren en enkele grote woongebouwen vormt een barrière in de stad en fungeert ook als lange lijn tussen Centrum en Oost nauwelijks als verbinder. Bewoners ervaren grote overlast van het drukke autoverkeer.

Dat deze situatie geen gegeven hoeft te zijn, laat de aangrenzende Wibautstraat zien. Hier is sinds de herinrichting met lommerrijke middenberm een levendige stadsstraat XL ontstaan, waar de stadscampus van de HvA en

nieuwe winkels en horeca een vruchtbare combinatie vormen. De Weesperstraat kan veranderen in een binnenstadsstraat, waar in plaats van de auto, voetgangers, fietsers en groen op de eerste plaats staan. Het vraagt naast een visie op de inrichting van de openbare ruimte om een gerichte vastgoedstrategie. Nu nog gesloten gebouwplinten kunnen plek bieden aan publieksfuncties, kennisinstellingen en buurtvoorzieningen.

Op die manier wordt de Weesperstraat een waardevol onderdeel van de Knowledge Mile een plek waar buurtbewoners, studenten en werknemers elkaar ontmoeten.



### Twee varianten

Voor de Weesperstraat laten we hier twee inrichtingsvarianten zien. Met een breedte van ca. dertig meter heeft de Weesperstraat een riant profiel, dat verschillende mogelijkheden biedt. We zijn uitgegaan van een tweerichtingen 30km-straat waar fietsers en auto's samen gebruik maken van de rijbaan.

De eerste variant levert de meeste ruimte voor verblijven en groen op. De Weesperstraat is hier getekend als een symmetrische tweerichting 30km-straat met aan weerszijden brede trottoirs van meer dan tien meter. Een bestrating met rode klinkers sluit aan op die van aangrenzende grachten en straten

en benadrukt dat deze straat onderdeel is van de binnenstad.

Een tweede variant gaat uit van het doorzetten van de met bomen beplante middenberm van de Wibautstraat tot aan de Nieuwe Herengracht. Deze variant ziet de Weesperstraat meer als onderdeel van een lange, herkenbare lijn tussen Amstelstation en Mr. Visserplein.

De middenberm is als verblijfsruimte minder bruikbaar dan bredere trottoirs, maar geeft wel ruimte aan vaste planten en bloeiende kruiden. In de tweede variant hebben we ook laten zien hoe de plinten van de

gebouwen langs de straat anders benut kunnen worden wanneer de arcade opgevuld wordt met publieksfuncties. Dit vergroot de samenhang tussen straat en gebouwen, maar betekent wel een versmalling van de ruimte die gebruikt kan worden voor voetgangers, verblijven, groen en laden en lossen.

Een keuze voor een straatprofiel zal uiteindelijk ook afhangen van de mogelijkheden die de ondergrond biedt, met al zijn kabels, leidingen en het dak van de metrobus. Ook de precieze invulling van de grote kantoorpanden speelt een rol. Lukt het de gebouwplinten openbaarder te maken, of blijft het grootschalige karakter juist gehandhaafd?



**Impressie Weesperstraat:** Een voortzetting van de middenberm vanuit de Wibautstraat vergroot de herkenbaarheid van deze lange lijn die Centrum voor fietsers verbindt met Oost en op lange termijn via de Gooiseweg zelfs Zuidoost.





**Impressie J.D. Meijerplein:** Een nieuwe invulling van het Mr. Visserplein vormt het koppelstuk tussen Waterlooplein en Jonas Daniël Meijerplein en geeft nieuwe logica aan de fietsroutes die hier samenkomen.

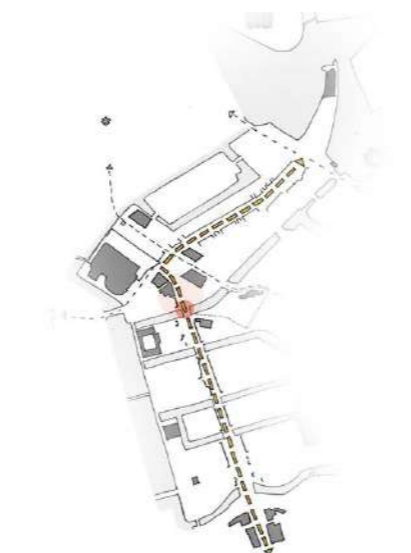
## Jonas Daniël Meijerplein

Minder autoverkeer levert in het Joods Cultureel Kwartier en rond het Mr. Visserplein veel ruimte op. Hier mist nu een duidelijke begeleiding van routes en lopen pleinruimten op rommelige wijze in elkaar over.

Het Mr. Visserplein is straks niet langer een gat in de stad, maar een logisch koppelstuk tussen de reuring van het Waterlooplein en de sfeer van rust en bezinning rond het Jonas Daniël Meijerplein. Een nieuwe invulling kan de beschadigde stedenbouwkundige structuur repareren en helpen de nu onoverzichtelijke routes voor fiets, ov en voetgangers te structureren. De precieze wijze waarop het Mr. Visserplein ingevuld wordt laten we in deze verkenning open (zie p. 14).

Een aantrekkelijke visuele beëindiging van de open ruimten van het Waterlooplein en Jonas Daniël Meijerplein. Creëert een duidelijk onderscheid tussen deze twee zeer verschillende pleinen: het Waterlooplein vol reuring en commerciële activiteiten, het Jonas Daniël Meijerplein als rustige tegenhanger en plek van bezinning en herinnering.

Welke functie passend is voor het Mr. Visserplein is een vraag die we in gesprek met de stad moeten beantwoorden. Gezien de ontwikkeling van Amsterdam tot meerkernige stad ligt een grote publiekstrekkende voorziening minder voor de hand. Te denken valt eerder aan buurtvoorzieningen, betaalbare woningen of een rustige openbare ruimte.



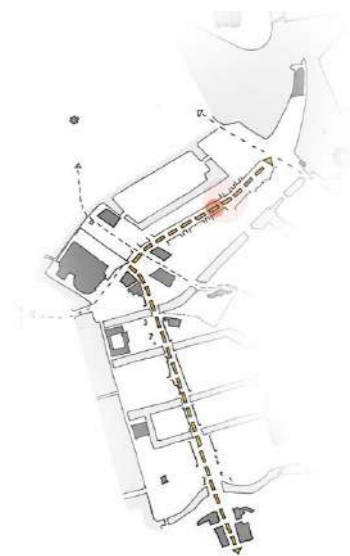
## Valkenburgerstraat

In de jaren negentig is met de bouw van het complex Markenhoven de Valkenburgerstraat weer voorzien van een doorlopende straatwand. Toch bleef de straat functioneel vooral een verkeersader richting IJtunnel. Achterliggende buurten liggen met hun rug naar de Valkenburgerstraat en missen verbinding door de slechte oversteekbaarheid en sociale onveiligheid.

In een autoluwe situatie blijft de Valkenburgerstraat een belangrijke toegang tot de binnenstad, maar niet langer een route voor doorgaand autoverkeer. Dat maakt een geheel andere inrichting mogelijk als 30km-straat zonder ventwegen en met veel meer plek voor voetgangers en straatgroen.

De Valkenburgerstraat is op deze impressie samen met de Foeliestraat een doorgaande bomenlaan tussen Mr. Visserplein en Prins Hendrikkade. Het kruispunt bij de IJtunnel wordt gelijkvloers. De dive onder verdwijnt dus, waarmee de mogelijkheid ontstaat de bij de aanleg van de tunnel deels gesloopte bouwblokken op Rapenburg te herstellen. De Foeliestraat verandert van onoversteekbare barrière in een gewone stadsstraat. Het eiland Rapenburg is daarmee hersteld en gaat weer als één buurt fungeren.

Het plein voor de brandweerkazerne biedt plek aan verblijven en een nieuw plantsoen. Hier blijft natuurlijk ook ruimte gereserveerd voor het uitrukken van nood- en hulpdiensten.



**Impressie Valkenburgerstraat:** Een 30km-straat zonder ventwegen en veel ruimte voor straatgroen



## 5. Route naar een leefbare Oostelijke Binnenstad

*Deze verkenning is onderdeel van de Pilot Knip Weesperstraat. De pilot behelst een tijdelijke afsluiting van de Weesperstraat voor doorgaand autoverkeer en moet inzicht geven in de haalbaarheid van een situatie met aanzienlijk minder autoverkeer op de route tussen Weesperplein en IJtunnel. Daarvoor zijn meerdere mogelijkheden naast een 'harde' knip. Ook kan zo'n situatie geleidelijk of ineens bereikt worden.*

### Van pilot naar maatregelen

Uit deze verkenning wordt duidelijk dat in een situatie met veel minder autoverkeer in dit deel van de stad doelstellingen uit onder andere de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 gehaald kunnen worden. De Pilot Knip Weesperstraat geeft straks een beeld van de gevolgen van een knip voor reistijd, omrijdbewegingen en drukte op andere plekken, een verschuiving in vervoerwijzen en de impact op geluidsoverlast en luchtvervuiling. De uitkomsten van de pilot zullen mede bepalend zijn voor de keuzes die het stadsbestuur maakt voor het autoluwer maken van de Oostelijke Binnenstad.

Het Amsterdamse verkeerssysteem heeft als uitgangspunt dat verkeer tussen de stadsdelen zoveel mogelijk gebruik maakt van de Ring A10 en de 'Tweede Ring' A9-A5. Voor Stadsdeel Centrum geldt in het klein een soortgelijk principe: sinds het afsluiten van de Munt, de Paleisstraat en de Prins Hendrikkade voor CS is de binnenstad verdeeld in twee afzonderlijke sectoren, die bereikbaar zijn middels 'inprikkers' vanaf de Centrumring S100. De route over Gooiseweg, Wibautstraat, IJtunneltracé en Nieuwe Leeuwarderweg is zowel op stedelijke schaal als in Centrum een uitzondering op dit principe. Deze route fungeert immers niet alleen als toegang tot het centrum, maar is ook een drukgebruikte autoroute tussen Oost en Noord en in de praktijk een bypass van de Ring A10-Oost, dwars door de binnenstad.

In de omgevingsvisie wordt voor 2050 een autonetwerk voorgesteld dat, nog meer dan nu het geval is, de A10 en A9-A5 benut om verkeer tussen de stadsdelen te laten rijden. Daar hoort een regulatie van het hoofdnetwerk voor de auto bij, die verder gaat dan nu het geval is. Een onbelemmerde verkeersstroom over het IJtunneltracé past daar niet meer in.

Uit gesprekken met bewoners en ondernemers blijkt dat er zorgen zijn over de bereikbaarheid van dit deel van de binnenstad en van het stadshart rond de Oudezijde na een knip in de Weesperstraat. Het denken heeft sinds de eerste ideeën voor een verkeersknip ontstonden niet stilgestaan. Er zijn verschillende opties om tot een aanzienlijke reductie te komen van het autoverkeer op het IJtunneltracé. Daarbij gaat het om een 'zachte' knip, gedeeltelijk of met intelligente toegang of om andere verkeersremmende maatregelen zoals een versmalling of verlaging van de snelheid.

Deze maatregelen worden in het verkeersonderzoek voorafgaand aan en tijdens de de Pilot Knip Weesperstraat verder verkend en hierover wordt daarna in een evaluatie aan de gemeenteraad gerapporteerd. Daarbij zal naast het wat ook aandacht zijn voor het *hoe*: op welke wijze bereiken we de gewenste situatie. Doen we dat in één keer, zoals bij het afsluiten van de Munt, of zijn er tussenstappen nodig?

### Hoe verder in de Oostelijke Binnenstad?

Deze verkenning agendeert nadrukkelijk een vervolg. De Oostelijke Binnenstad is in beweging. Maar een duidelijke richting is daarin nog niet gekozen. De inzet van Knowledge Mile Park en alles wat er nu al in het gebied aanwezig is aan functies biedt de nodige inspiratie voor een passende kleuring. Eén die past bij het huidige karakter en onderscheidend bijdraagt aan onze stad. Een kleuring die straks onder andere tegenwicht kan bieden aan de dominantie van de bezoekerseconomie. Het ligt voor de hand daarbij de woonkwaliteit en de sterke positie van innovatieve bedrijvigheid, onderwijs, kennis en cultuur als uitgangspunt te nemen. We nodigen de buurt en de stad graag uit om met ideeën te komen!

### HUIDIGE SITUATIE

Verkeer tussen de stadsdelen Oost en Zuid en Amsterdam-Noord maakt nu nog voor een flink deel gebruik van de route Wibautstraat-Weesperstraat-Valkenburgerstraat-IJtunnel-Nieuwe Leeuwerderweg. Deze verkeersstroom maakt een groot deel uit van de totale autostroom op het IJtunneltracé tussen Weesperplein en IJtunnel.



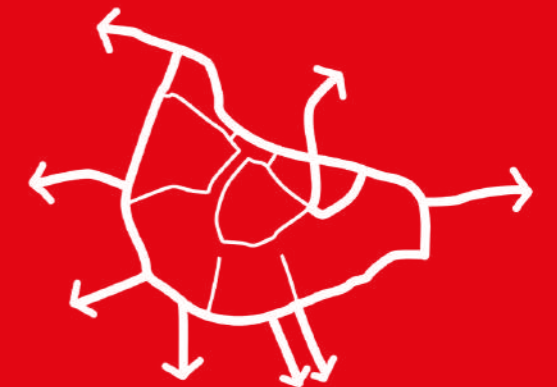
### KNIJPEN

Inrichten van de Weesperstraat als tweerichtingsstraat met 2x1 rijbaan leidt (zonder aanvullende maatregelen) slechts tot een beperkte afname van verkeer en mogelijk tot extra files op de toelidende wegen.



### HARD KNIPPEN

De eenvoudigste wijze om doorgaand verkeer tussen de stadsdelen Oost en Zuid en Amsterdam-Noord te weren is een harde verkeersknip. Een afsluiting van de Weesperstraat voor doorgaand autoverkeer. Wel zullen ook bij zo'n 'harde' knip nood- en hulpdiensten doorgang houden op deze route. Ook kan er een voorziening gemaakt worden om in geval van calamiteiten doorgang te geven aan het verkeer.



### ZACHT KNIPPEN

Een alternatief voor een harde knip is een 'zachte' knip. Dat kan door slimme toegang te regelen voor bijvoorbeeld bewoners, distributie en mensen met een beperking. Ook is een gedeeltelijke knip een mogelijkheid. Zoals een verbod op afslaan vanuit de Weesperstraat naar de Valkenburgerstraat en vice versa. De routes vanuit deze straten naar de Blauwbrug, Amstel en Rokin blijven dan wel open.





## Colofon

**Opdrachtgever:**

Daniëlle Meiboom - Agenda Amsterdam Autoluw/V&OR

**Productie:**

Errik Buursink – Ruimte en Duurzaamheid

Veronika Meijer-Skouratovskaja – Ruimte en Duurzaamheid

Ilona Pauw – Ruimte en Duurzaamheid

Dirk Iede Terpstra – Verkeer en Openbare ruimte

Jurian Voets – Ruimte en Duurzaamheid

**Foto's:**

Edwin van Eis, Gemeente Amsterdam, Google Maps