

Het Perspectief

VOOR EEN BLIJE BUURT

EDITIE 03
MAART 2022

DE KRANT VAN BEWONERS
VOOR BEWONERS VAN 1011 EN 1018

OMGEVINGSVISIE

De Weesperstraat
terug naar een
menselijke maat

PAGINA 2

VERKENNING

De verkenning
van de Oostelijke
binnenstad

PAGINA 5

EDITORIAL VAN DE REDACTIE

Omslag naar een gezonde stad

Voor u ligt de derde editie van het Perspectief. We kijken in dit nummer vooruit naar de gemeenteraadsverkiezingen op 16 maart. Welke partijen gaan het nieuwe College van Burgemeester en Wethouders vormen en het beleid voor de komende vier jaar bepalen. De grote vraag is wat dit betekent voor de stad en onze buurt, met name voor de plannen rond verkeer, verduurzaming, gezondheid en vergroening.

We bekijken de ambities en ideeën van de gemeente, zoals die de afgelopen jaren zijn ontwikkeld en vastgelegd. Op pag. 2 staat de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 centraal, met daarin de keuzes en stappen voor een gewenste toekomst. Marijke Storm geeft de kernpunten weer, alsmede de plannen voor de stad van 30km/uur vanaf januari 2023.

Voor onze buurt is een Verkenning Oostelijke Binnenstad opgesteld. Deze geeft een interessant beeld van de manier waarop de buurt kan veranderen als het (doorgaande) verkeer drastisch wordt aangepakt. Er komt dan meer ruimte voor fietsen, voetgangers, groen en wonen. Deze Verkenning is vorig jaar door college en raad vastgesteld en zal de komende jaren verder uitgewerkt worden. Het Stadscu-

ratorium belicht het belang van kunst in de openbare ruimte en we spreken Patty Muller van de voetgangersbond over hoe belangrijk het is om veilig te kunnen wandelen door onze mooie stad. Wethouder Egbert de Vries geeft antwoord op onze vragen over leefbaarheid, groene stadsstraten, luchtkwaliteit en de betekenis van verkeersonderzoek (pag. 7). We geven voorbeelden van vergroening van straten en signaleren de komst van flitsbezorgers met hun dichtgeplakte gevelwanden. En we belichten de relatie of gebrek aan relatie tussen de Weesperstraat en het omliggende Unesco werelderfgoed gebied. Veel leesplezier!

COLUMN ELMAR JANSEN

Een luidruchtige muur van asfalt

Veertig jaar geleden, ik was net één jaar oud, verhuisde ik met mijn ouders naar Rapenburg en sindsdien heb ik nooit verder dan een paar honderd meter van de stadssnelweg Weesper- en Valkenburgerstraat gewoond. In mijn herinnering is deze er altijd geweest, als een luidruchtige muur van asfalt die onze buurten permanent doormidden snijdt. Maar het lastige van zo'n altijd aanwezige olifant in de kamer dat je op een gegeven moment gaat denken dat hij er nou eenmaal bij hoort.

Dat is bij mij veranderd sinds ik de fantastische onlinebeeldbank van ons Stadsarchief heb ontdekt. Ik verdwaal regelmatig in de prachtige historische foto's van onze buurten. Je ziet schilderachtige open pleinen, met veel bomen en water. Kijkend naar de foto's kun je ook de stilte horen. Geen doodse stilte, de stad klinkt altijd. Maar die

permanente ruis en brom van langsrazend gemotoriseerd verkeer van tegenwoordig. Op die oude foto's voel je dat die ruis er niet is – en wat een rust dat geeft.

En dan ineens dringt tot me door wat we onszelf tekortdoen door die constante stroom auto's door ons stadscentrum te jagen. Denk die stroom weg en we hebben ineens een groene wandelboulevard om op te spelen en samen buiten te zijn. Een mooi, rustig plantsoen voor het Namenmonument, een buurt met schone lucht en veilige straten.

Zouden we in deze tijd een autoweg net zo aanleggen, als we daarvoor in plaats een groene, open en aantrekkelijke buurt moeten opgeven? Natuurlijk niet. Laten we dan ook vaart maken met het ongedaan maken van deze historische vergissing. Op de korte termijn een 30km-sstraat, op de iets langere termijn een knip. Een groene, leefbare buurt is normaal, vasthouden aan een stadssnelweg is dat niet.

Elmar Jansen is buurtbewoner, docent sociale wetenschappen UvA, duo-lid Stadsdeelcommissie Centrum.

VROEGER & NU

HET MR. VISSERPLEIN



1970

2022



VISIE WALTHER PLOOS VAN AMSTEL

Balen van bestelauto's

Vandaag staat er weer een vloekende en tierende monteur in de straat met zijn dieselbus. Nergens een laad- en losplek te vinden. De woning waar hij moet zijn staat in een autovrij gebied en als hij uiteindelijk toch een plek vindt, dan moet hij 6 euro per uur betalen. Terwijl hij in hoog-Brabants accent in discussie gaat met de handhavers, fietst zijn collega-monteur fluitend voorbij op een vrachtfiets. Hij is nu echt boos: 'Zo kan ik mijn werk niet doen'. Ik reageer binnensmonds: 'Dat klopt, je moet het ook anders doen'.

Op Facebook schrijft een buurtbewoner: 'Het lijkt erop dat er door de planners van de gemeente helemaal geen rekening mee is gehouden. Integendeel. Ik hoor van de monteurs die bij mij komen dat ze worden afgesnauwd door nerveuze verkeersregelaars'. Bijzonder toch: je wilt wel de lusten van de autovrije wijk en niet de lasten? Had je als bewoner het servicebedrijf niet even kunnen informeren over waar leveranciers mogen staan?

Met de komst van auto-luwe en autovrije Amsterdamse woonwijken, binnensteden en campussen ligt de bestelbus onder vuur. Er is letterlijk geen ruimte meer. Elke rit wordt 'billen knijpen'.

Mijn burens klagen over de vele bestelauto's in de straat. Ze rijden te hard, kinderen kunnen niet meer op straat spelen, ze staan op de weg, in de weg of blokkeren de stoep. De lontjes achter het stuur zijn kort, dus zeggen ze er maar niks van. Mijn burens hebben gelijk. Het bestelverkeer is sterk gegroeid de laatste vijf jaar. Niet alleen omdat we meer bestellen, maar vooral omdat de pakketbezorgers ook nog eens vaker op een dag zijn gaan bezorgen. De

bezorger kwam vijf jaar geleden een keer per dag langs; vandaag is dat drie keer per dag. Niemand wil een hele dag thuis zitten wachten op een pakje.

Vanwege de groei van het aantal online bestellingen moet de gemeente nadenken over het beter regelen van de bezorging; kan het veilig en met minder overlast? Dat kan bijvoorbeeld door voor voldoende de slimme laad- en losplekken (aan de

rand van de wijk) te zorgen, door net als in winkelstraten venstertijden te introduceren waarbinnen bezorgers de wijk in mogen, en door strikt de regels te handhaven. Dan kunnen de bezorgers daarop inspelen met nieuwe bezorgconcepten; buurthubs aan de rand van de wijk, kleine (autonome) voertuigen voor de last-mile, afhaalpunten in de wijk, pakketkluizen etc.

Bereikbaarheid in Amsterdam is vandaag niet meer vanzelfsprekend.

Wen er maar aan! En wees erop voorbereid als je toch de stad in komt.

Dhr. Walther Ploos van Amstel is een Nederlands bedrijfs-econoom, lector City Logistiek, logistiek adviseur en house-deejay.

“
De bezorger
kwam vijf jaar
geleden één keer
per dag langs;
vandaag is
dat drie keer
per dag.
”

Weesperstraat weer terug naar menselijke maat

Amsterdam wil een duurzame mensenstad zijn waar bewoners zich thuis voelen. Dit is de kern van het toekomstbeeld 'Omgevingsvisie Amsterdam 2050, een menselijke metropool' uit 2021. Voor de oostelijke binnenstad is de opgave: teruggroeien naar een vriendelijker stedelijk weefsel rondom de Weesperstraat als stadsstraat. Maar we wachten nog steeds op een aanpak van de gapende wond die onze buurt doorsnijdt.

Jaren 60 en 70: ruim baan voor auto's

Naoorlogse veranderingen betekenden schaalvergroting en verkeersdoorbraken. De oude Jodenbuurt was na de tragiek van WOII vervallen, daarna kwam geen herstel maar verwaarlozing. De IJtunnel zorgde voor autowegen dwars door de stad. Autobereikbaarheid stond voorop en bewoners moesten verhuizen naar overloopkernen, want in de binnenstad zouden hotels en kantoren komen ("cityvorming"). Voor de oostlijn van de metro werd nog meer afgebroken. En de oude volksbuurt Vlooienburg werd kaalgeslagen voor de bouw van de Stopera.

Vanuit de Nieuwmarktbuurt leidden protesten tegen slopen van woningen vanwege de aanleg van de metro tot een herwaardering van wonen en leven in de binnenstad. Daarna werd het oude stratenpatroon boven het metrotracé hersteld. In de door sloop ontstane open gaten kwam dankzij grote inzet van woningcorporaties nieuwbouw. Al met al een kleurrijke herstart voor een sociaal gemengde buurt.

Alleen de route Weesperstraat/Valkenburgerstraat toont nog steeds de grove ingrepen uit die autostadperiode. Het wordt tijd om deze autoroute om te vormen tot een smallere stadsstraat.

ook dat de binnenstad weer een plek wordt waar Amsterdammers graag komen. Natuurlijk doet ruimtegebruiker auto een stap terug, autoluw geeft ruimte. De stad wordt groener, straatstenen wijken voor bomen en beplanting, en het buurtgevoel kan terugkomen bij minder overlast en drukte, met winkels en horeca die aansluiten bij wat Amsterdammers willen.

Daarvoor is nodig om te denken vanuit samenhang rond leefbaarheid, kwaliteit, schone lucht en bewegen, dus niet meer redeneren vanuit losse beleidsdoelen als verkeer, energie en werken. Dit moet gebeuren samen met actieve bewoners, ondernemers en instellingen vanuit hun zeggenschap over en verantwoordelijkheid voor de eigen leefomgeving, want 'Amsterdammers maken samen de stad'.

Een binnenstad waar Amsterdammers graag komen

In 2019 pleitte hoogleraar Zef Hemel voor herstel van de gevoelsmatige verbinding van Amsterdammers met hun stad. Uit gesprekken voor "Een nieuwe historische binnenstad, visie op de binnenstad van

nen rondom het Mr. Visserplein tot één openbare ruimte. Culturele en publieke instellingen kunnen bijdragen vanuit pro-



grammering en aandacht voor de directe omgeving, met looproutes naar de entrees van gebouwen. Als dat gebeurt, kan de oostelijke binnenstad opnieuw haar historische verbindende rol vervullen. Het programma autoluw biedt hiervoor kansen. Natuurlijk ligt hier de crux: wat is daadwerkelijk mogelijk om de oostelijke binnenstad autoluwer te maken?

Autoluw en stad van 30 kilometer

Vooral de grootschalige IJtunnelroute vraagt om een daadkrachtige aanpak, bijvoorbeeld met een harde of zachte knip, het versmallen van de straat of door 30 km/uur. Bij versmalling kunnen ambulances en hulpdiensten ook op een aparte baan. De ideeën zijn niet nieuw, al in 2003

besloot de Gemeenteraad om de Weesperstraat te veranderen naar een straat met 2x1 rijbaan, maar dat is nooit uitgevoerd. De Agenda Autoluw van 2020 wil met een proefknip in Weesperstraat het doorgaand verkeer verminderen. Waarschijnlijk gebeurt dit in 2023. In datzelfde jaar wordt Amsterdam in principe een 30 km/uur stad. In december 2021 stemde de gemeenteraad in met "Amsterdam veilig en leefbaar, 30 km/uur in de stad". Wethouder De Vries wil anders naar de openbare ruimte kijken, met straten en wegen die veiliger en leefbaarder zijn en meer functioneren als verblijfsgebied met buitenactiviteiten en autoverkeer dat zich aanpast aan andere verkeerdeelnemers.

Mooie gedachten, maar gaat ook de IJtunnelroute naar 30 km/uur? Dat gebeurt wel in de Valkenburgerstraat maar niet in

de Weesperstraat. De combinatie van 50 km en 30 km op één traject creëert verwarring. In de inspraakronde is veelvuldig gepleit om ook voor de Weesperstraat 30 km/uur in te voeren. Het College van B & W wees dit af omdat het niet geloofwaardig zou zijn bij een 2 x 2 weg. Pas als het een stadsstraat wordt, dan is 30 km mogelijk. In feite betekent deze redenering dat het dus nog klemmender is de Weesperstraat te versmallen om zo weg te komen uit deze kip-ei discussie.

Stadsdeel Centrum wil op korte termijn de verkeersoverlast op deze laatste snelweg in de binnenstad verminderen. Afwaardering tot 30 km/uur-straat hoeft wat haar betreft niet te wachten tot een volledige herinrichting. Verminderen van rijbanen is nu al mogelijk, zodat de straat meteen naar 30 km/uur kan. Helaas heeft de Gemeenteraad niet ingestemd met het overal invoeren van 30 km/uur. De Weesperstraat blijft voorlopig een brede autoweg, gevaarlijk, vervuilend, onveilig voor kinderen en fietsers en moeilijk over te steken. Terwijl het versmallen van de straat op simpele wijze mogelijk is, zie de versmalling in 2021 bij het Namenmonument.

Nu echt doorpakken voor de Weesperstraat

Er liggen veel plannen, kansen en ideeën voor minder verkeer en minder doorgaande autowegen. De Verkenning Oostelijke Binnenstad schetst herstel van fouten uit de tijd van de autodominantie (zie pag 4/5). Dan kan dit deel van de stad weer een parel voor Amsterdam worden, een schakel tussen de 19e-eeuwse buurten en de historische binnenstad, het tweede culturele kwartier van Amsterdam. Volgens de Omgevingsvisie komen voetgangers en fietsers in de binnenstad op de eerste plaats. Een knip in de Weesperstraat vergroot de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte (pag 104). Deze Omgevingsvisie Amsterdam 2050 schetst een helder beeld van een netwerk van stadsstraten en stadslanen, met buurten die vanzelfsprekend met elkaar worden verbonden. De Weesperstraat staat ingete-

kend als stadsstraat. Stadsstraten bieden ruimte voor ontmoetingen, activiteiten op de stoep, verblijfskwaliteit en voorzieningen in de gebouwpinten. Zien wij in gedachten de Weesperstraat zoals we die nu al wensen?

Organisaties, culturele instellingen en bewoners

popelen om stappen te zetten. We willen de oproep uit de Omgevingsvisie dat uitvoering en initiatieven uit de samenleving moeten komen, het 'samen stadmaken', oppakken. Ons pleidooi is een snelle omvorming van de Weesperstraat en de Valkenburgerstraat tot stadsstraten. Dan ontstaat er weer een verknoping van buurten met een prettige openbare ruimte waar mensen graag willen flaneren en bijzondere culturele instellingen bezoeken. Met bewoners en studenten die weer kunnen ademen. En met Amsterdam dat er een mooie oostelijke binnenstad bij krijgt.



Rondom Mr Visserplein jaren 70, na alle sloperijen klaar voor aanleg metro, Stopera en autowegen.

Een gezonde en menselijke stad

Al enkele jaren werkt Amsterdam aan een andere invulling van stedelijk leven en gezondheid. Evenals in veel steden in Europa en de V.S. gaat het daarbij om autoluwer, groener en leefbaarder, om buurten die uitnodigen tot ontmoeting en aandacht voor historie. En vooral: minder commerciële leegverkoop door toerisme en vastgoedkoningen.

In 2021 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie 2050 vastgesteld. De visie gaat uit van vijf keuzes: meerkernige ontwikkeling; groeien binnen grenzen; duurzaam en gezond bewegen; rigoureuze vergroenen; samen stadmaken.

Deze keuzes leiden tot ideeën over vitale buurten en een zoektocht naar verdichting die samengaat met meer ruimte voor fietser en voetganger, voorzieningen in de buurt en goed openbaar vervoer. Belangrijk is

Amsterdam 2040" constateerde hij dat bewoners vervreemd zijn van hun binnenstad. Winkels en voorzieningen richten zich op toeristen, niet op bewonerswensen, het voelt niet als gemeenschappelijk centrum maar als pretpark.

Hemel pleit er voor dat burgers hun plek opeisen, elkaar weer ontmoeten, met de binnenstad als hun sociale, culturele en politieke ruimte. We moeten gaan tuinieren, groot onderhoud plegen, is zijn oproep. Dit geldt ook voor de oostelijke binnenstad die hij beschrijft als een veelvoud aan onderwijs- en culturele instellingen in een 'lege' stedelijke omgeving. Rondom de Stopera vormen de pleinen geen publieke ruimtes maar autoverkeersruimtes, het IJtunneltracé snijdt buurten doormidden, er is geen verbinding tussen de Plantage en de Weesperbuurt. Zef Hemel pleit voor een omvorming van de plei-

“
Het programma autoluw biedt kansen voor het herstel van de verbinding Plantage-Weesperbuurt met de Nieuwmarkt
”



Kunst die verleden en toekomst markeert

Amsterdam is een compacte stad met vele lagen en geschiedenissen, die je kunt aflezen aan de gebouwen, straatnamen en mensen die je tegenkomt, maar ook aan de kunstwerken in de publieke ruimte. De vele honderden kunstwerken zijn net zo divers als de stad zelf; van meer traditionele beelden die een persoon of gebeurtenis herdenken, tot modernistische wandkunst, en van hedendaagse kunstwerken die zich sterk verhouden tot hun omgeving, tot meer spontane vormen als street art. Sinds 2019 adviseert Stadscuratorium Amsterdam het college van B&W gevraagd en ongevraagd over kunst in de openbare ruimte. De negen leden geven advies over hoe nieuwe kunstwerken tot stand kunnen komen, maar ook over hoe om te gaan met de rijke collectie kunstwerken die al aanwezig is.

Normen, waarden, functies en betekenis van plekken zijn dynamisch. In elke periode worden elementen toegevoegd aan de openbare ruimte en verdwijnen er ook weer. Daar is de as Valkenburgerstraat-Weesperstraat-Wibaustraat een goed voorbeeld van. In de jaren zestig werd deze verkeersweg nog als de toekomst gezien, maar nu die toekomst heden is geworden, blijkt er juist behoefte aan minder verkeer en meer schone lucht. Van ‘grijs naar groen’, zo luidt de slogan om de huidige autoweg te transformeren in een ‘Knowledge Mile Park’. In zo’n periode van stedelijke transformatie, is het interessant om naar de kunst in dit gebied te kijken.

Kunstwerken vertellen over de geschiedenis

De variëteit aan kunstwerken is groot. Een aantal beelden en monumenten verwijzen naar de Joodse buurt die zich van oudsher in dit deel van de stad bevond. Het Holocaust Namenmonument van Daniel Libeskind uit 2021 herinnert aan de Joodse slachtoffers van de Holocaust. De Dokwerker van Mari Andriessen uit 1952 verwijst naar de Februaristaking van 1941 uit solidariteit met de weggevoerde Joden.

Twee bijzondere murals getuigen van de tijd van hun ontstaan. Het Februaricollectief maakte in 1980 de El Salvador muurschildering op de Weesperflat als protest

tegen de inmenging van de VS in de burgeroorlog in El Salvador. Door inbreng van de bewonerscommissie is deze unieke politieke mural uit die periode gerestaureerd.

Wie vijf minuten wandelen verderop vanaf de Weesperstraat het Lepelpleintje oploopt, ontdekt een andere muurschildering uit de jaren tachtig: de punky Johnny Rotten mural, maker onbekend.

Het doet denken aan de roemrijke graffiti geschiedenis van Amsterdam, toen de onderdoorgang van het Mr. Visserplein dé hotspot was voor lokale én internationale graffitischrijvers.

Tegenwoordig zijn veel rauwe randjes uit de stad weggepoetst - maar misschien is er juist nu een kans bij het Mr. Visserplein weer een vrije zone voor graffiti en street art te creëren?

De kunstwerken die minder letterlijk een ‘verhaal’ of geschiedenis vertellen, geven wel een eigen gezicht aan de plek, passend bij de periode waarin ze tot stand zijn gekomen. Fête galante van Hans van den Ban uit 1997 staat met de vier 7 meter hoge dennenappels, als uitvergrote gewichten van een koekoeksklok, voor het markeren van de wegtikkende tijd.

Met zijn onverwachte rode glasfiber sprieten die vrolijk bewegen in de wind vormt het een speels en vreemdend kunstwerk tussen de strakke bebouwing van omringende kantoorgebouwen.



Muurschildering 'Johnny Rotten' te zien op het Lepelplein

De ervaring van de voetganger staat centraal

Het verleden kan gekoesterd worden, maar de vraag in de binnenstad is ook: hoe ruimte te maken voor vernieuwing? Met de plannen voor vergroening in het kader van Knowledge Mile Park, waarin niet meer de snelheid van de automobilist, maar eerder de ervaring van de voetganger centraal staat, ontstaat ook ruimte voor nieuwe kunstwerken. Er zijn veel hedendaagse kunstenaars die met ecologie en biodiversiteit werken. Laat hen ook meedenken (en maken!) over de impact van groen langs deze stedelijke allee. Kunst in de publieke ruimte hoeft geen statisch beeld te zijn: een kunstwerk kan ook de vorm aannemen van een performance, tijdelijke interventie, of geluidswandeling. Juist deze vormen zijn interessant op plekken waar verandering plaatsvindt; ze bieden ruimte voor experiment, aftasten, en nieuwe ervaringen. Van grijs naar groen, maar ook nog steeds grijs: in een diverse en dynamische stad is ruimte voor allebei.

Door Radna Rumping, namens Stadscuratorium Amsterdam (SCA). SCA werkte onlangs aan 'Tussen thuiskomen, verdwalen en op bezoek zijn: kunst in de gelaagde stad'. Deze visie op kunst in de openbare ruimte in de Amsterdamse binnenstad besteedt ook aandacht aan de plannen voor het Knowledge Mile Park en is te vinden op de website stadscuratorium.nl.

ERFGOED MARIJKE STORM

De Weesperstraat snijdt door Unesco werelderfgoed

Als je wandelt, fietst of rijdt door de Weesperstraat merk je niet dat je midden in werelderfgoedgebied bent. En loop je langs de grachten vanaf de Amstel richting Plantage, heb je dan door dat er aan de andere kant van de brede straat die je passeert nog meer bijzonder stadsschap te genieten valt? Er is één plek waar je nauwelijks het gevoel hebt in werelderfgoed te zijn. Dat is in de Weesperstraat. Het brede profiel van de straat overheerst alles en klieft het gebied in tweeën. En dat terwijl de Unesco bij de aanwijzing van de A'damse grachtengordel juist het totaalbeeld van de stadsuitbreiding uit de 17e eeuw zo waardeert.

Sinds 2010 staat de grachtengordel op de Unescolijst. Motivatie: een uitzonderlijk voorbeeld van een geplande en kunstmatige havenstad waar waterbeheer en verkeer over water centraal staan. De bebouwing is rationeel opgezet, vanuit burgerarchitectuur, met typerende Nederlandse panden en een grote variëteit aan gevels. Dit uitzonderlijke voorbeeld van stadsplanning komt direct voort uit de humanistische en tolerante cultuur van het 17e-eeuwse Amsterdam.

Deze beschrijving van de universele waarde van de grachtengordel is niet mis. De planning van de grachtengordel geldt als model om nieuwe steden te bouwen en te ontwikkelen. Het is een voorbeeld voor een moderne



Amsterdam, met in het rood de grachtengordel, het Unesco erfgoed, ook aan weerszijden van de Weesperstraat.

stad met internationale handel en intellectuele uitwisseling. De aanwijzing legt dus de nadruk op de techniek van stedenbouw én op het intellectuele klimaat waar de grachtengordel uit voortkomt.

De grachtengordel zelf vormt de kernzone, het daadwerkelijke erfgoedgebied. Eromheen ligt een bufferzone, als bescherming van de kernzone. De aanwijzing als erfgoed bouwde voort op maatregelen van Amsterdam rond monumentenzorg en beschermd stadgezicht.

Kan deze status ook iets betekenen voor een andere aanpak van de straat die meer in harmonie is met de boeiende zijlijnen, de grachten en stedenschoon? Bij de toekenning erkende Unesco weliswaar dat "streets have sometimes been widened and the facade dwelling rebuilt, notably the current Weesperstraat arterial road". Dat was dus een gegeven. Tegelijk heeft Unesco zorgen over de toekomst, onder meer over agressieve reclameuitingen en videoschermen in de openbare ruimte. En men vraagt zich ook af wat de

stad de private commerciële sector allemaal toestaat als het gaat om het aanzicht van gebouwen en winkelfronten, het toepassen van verlichting en het gebruik van de publieke ruimte. Amsterdam is verplicht om de Unesco World Heritage Committee te informeren over deze ontwikkelingen.

Dit geldt natuurlijk vooral voor het historische deel van het centrum. Maar als we vanuit de combinatie brede Weesperstraat en omringende kernzone van erfgoed vooruitkijken, dan zien we vele mogelijkheden om beide delen meer samen te brengen: een smallere straat, een betere samenhang met de zijgrachten en meer aandacht voor open plinten en goede gevels en een beperking van reclameuitingen. Dan ontstaat een harmonieuzer stadsbeeld. Laat de ligging van de Weesperstraat in een werelderfgoedgebied voor de gemeente en gebouweigenaren en culturele instellingen een extra bron van inspiratie zijn om de straat om te vormen tot een echte stadsstraat.



Impressie IJtunnelmond: Zicht vanaf Nemo richting het Waterlooplein. De kruizing Foeliestraat en Prins Hendrikkade is gelijkvloers. Er ontstaat meer ruimte voor voetgangers en recreatie. Ook ontstaat er meer ruimte voor bebouwing (zie de ingetekende grijze gebouwen links naast de kruizing).

De verkenning van de oostelijke binnenstad

HERSTEL VAN DE STEDENBOUWKUNDIGE FOUTEN UIT HET VERLEDEN

In het rapport 'Verkenning Oostelijke Binnenstad' (VOB) schetst planoloog Errik Buursink (Ruimte en Duurzaamheid) ons een toekomstbeeld. Op deze twee pagina's laten we de belangrijkste elementen uit dit rapport de revue passeren. Naast reacties uit de buurt ook citaten uit een interview met Errik Buursink dat de gemeente publiceerde op haar eigen intranet, citaten die wij met toestemming met jullie mogen delen.

Je kunt zeggen wat je wilt maar de gemeente Amsterdam staat niet stil als het gaat om het bedenken van plannen op het gebied van duurzaamheid, leefbaarheid en stedenbouwkundige verbeteringen. Zo timmert het Knowledge Mile Park in de Weesperstraat letterlijk aan de weg en zijn de plantvakken en geveltuinen voor het Ceres-appartementencomplex bijna klaar. Ook de plannen om 30 km per uur in te voeren binnen de ring bevinden zich in een vergevorderd stadium. De Valkenburgerstraat en het Mr. Visserplein worden 30 km per uur en de versmalling voor het Namenmonument is nu definitief.

Bij de gemeente groeit het besef dat een drukke Weesper- en Valkenburgerstraat dwars door de monumentale oostelijke binnenstad een genadeloze verkeersbarrière vormen. Een stedenbouwkundige fout die de leefbaarheid van de omwonenden al decennia lang aantast. Deze verkenning die Errik Buursink (zie credits onderaan artikel) in opdracht van de gemeente Amsterdam schreef, schetst een toekomstbeeld dat het karakter van de oostelijke binnenstad enorm kan veranderen. Maar het blijft een verkenning, niets is zeker. Bewoners aan de Weesperstraat zijn inmiddels wijs genoeg om niet direct de vlag buiten te hangen. Laten we starten bij de IJtunnel.

Het begint bij de IJtunnel

De ingang van de IJtunnel is niet alleen foeilelijk maar ook erg gevaarlijk. Het gemotoriseerde verkeer komt hier met een te hoge snelheid de stad in rijden of rijdt met hoge snelheid de stad uit.

Volgens de VOB zal de onderdoorgang verdwijnen om te worden vervangen door een gelijkvloerse kruising van de Prins Hendrikkade met de Foeliestraat/Valkenburgerstraat (zie impressie IJtunnelmond). Dit betekent dat het verkeer vanuit de IJtunnel eerder wordt afgeremd. Daardoor ontstaat meer ruimte voor groen, bebouwing en voorzieningen. Het gat in de bebouwing, dat in de jaren '50 geslagen werd bij de bouw van de IJtunnel kan wor-

den gerepareerd. Dat kan ervoor zorgen dat het Eiland Rapenburg weer één geheel wordt.

De Valkenburgerstraat

De vergroening van de Valkenburgerstraat in het kader van het Knowledge Mile Park is al goedgekeurd door het college van B&W. Ook wordt de straat naar alle waarschijnlijkheid een 30 km/uur straat.

Ook in een autoluwe situatie blijft de straat een belangrijke toegang tot de binnenstad, maar het is dan niet langer een route voor doorgaand verkeer. Het pleintje voor de brandweerkazerne wordt ook meegenomen in de vergroening.

Het Mr. Visserplein

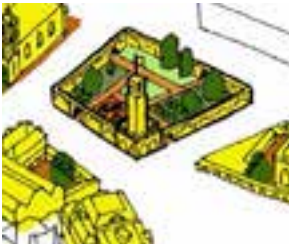
Het plein dat nooit echt een plein is geweest, het Meester Visserplein, is er vooral voor het (gemotoriseerde) verkeer.

Een gat in de stad met enorm veel potentie. Er zijn in de loop der jaren heel veel studies gepubliceerd met plannen om dit plein een nieuwe functie te geven. In de eerste editie van Het Perspectief deed kunstenaar Marien Schouten een voorstel om het plein samen te

voegen met het J.D. Meijerplein tot een fijne verblijfsruimte voor omwonenden en bezoekers van het Joods Historisch Kwartier. In de VOB laat Errik Buursink drie mogelijkheden zien:

Mogelijkheid 1; Een Agora

Een omsloten groene hof als 'kamer' in de stad. Met een duidelijke publieke functie, een plek om rustig te kunnen zitten en mensen te ontmoeten. En met een torentje als oriëntatiepunt en prachtig uitzicht rondom.



Mogelijkheid 1: Een agora



Mogelijkheid 2: Een plantsoen



Mogelijkheid 3: Een bouwblok

'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.' Uit rapport Verkenning Oostelijke Binnenstad.

Mogelijkheid 2; Een plantsoen

Een besloten parkje met veel groen en bomen (als dat althans mogelijk is ivm de ruimte eronder). Net zoals de agora wordt dit een verblijfsruimte voor omwonenden en bezoekers van het Joods Historisch Kwartier. Het uitzicht op de Portugese synagoge blijft bij deze optie in stand. Dit zou een nieuw Weesperplantsoen kunnen worden en een groene tegenhanger van het stenige Waterlooplein en het J.D. Meijerplein.

Mogelijkheid 3; Bebouwing

Een kleinschalig bouwblok is de meest radicale van de drie mogelijkheden. Maar gezien de woningnood wel een te verwachten optie. Men denkt dan aan een blok met betaalbare woningen/appartementen en op de begane grond buurtvoorzieningen zoals winkels.

Bewoners krijgen sterk het vermoeden dat de gemeente hier de voorkeur aangeeft. De omwonenden, het Joods Historisch Kwartier en lokale organisaties, zien meer in optie 1 en 2.

“
Het bouwblok is de meest radicale van de drie. Het zou een stevig statement zijn om Amsterdammers hier zelf betaalbare huizen en ruimte voor maatschappelijke functies te laten bouwen. Middenin het centrum op een stuk gemeentegrond. Dan laat je echt zien dat je je eigen ambities serieus neemt
”

-Errik Buursink-

De Weesperstraat; geef de straat terug aan de Amsterdammers.

Ooit een smalle stadsstraat vol bedrijvigheid, en nu al weer heel lang een stadssnelweg. Bewoners ervaren veel overlast van het drukke auto- en motorverkeer. Een nieuwe inrichting en functie van de straat is essentieel voor dit plan. En versmallen van vierbaans- naar tweebaansstraat kan! Dat blijkt uit de versmalling bij het Namenmonument en nu ook bij het Ceres-complex vanwege de werkzaamheden in het kader van de vergroening van de straat. Deze ingrepen leveren geen enkele serieuze belemmering op voor het verkeer.

Behalve om een visie op de inrichting van de openbare ruimte vraagt een herinrichting van de Weesperstraat ook om een vastgoedstrategie. De nu nog gesloten gebouwplinten (begane grond) moeten ruimte maken voor publieksfuncties, kennisinstellingen en buurtvoorzieningen. Dus geen darkstores zoals nu Gorillaz waar je niet naar binnen kunt kijken, maar bijvoorbeeld een bakker, horeca en detailhandel. In het rapport schetst Errik Buursink twee mogelijke varianten.



Impressie Weesperstraat; variant 1 brede trottoirs

Variant 1: brede trottoirs

Als je naar de impressie van de eerste variant kijkt dan zie je dat daarin veel ruimte ontstaat voor verblijven en groen. De straat is tweebaans, 30 km/uur met aan weerszijde een trottoir van maar liefst 10 meter. De bestrating van rode klinkers sluit aan op de aangrenzende grachten waardoor de Weesperstraat weer onderdeel wordt van de binnenstad. Deze variant werkt pas echt goed als er daadwerkelijk wat te beleven valt in de straat. Dus in de plinten van de grote gebouwen moeten leuke (buurt)winkeltjes en horeca komen.

Variant 2: middenberm met bomen

De tweede variant is als het ware een verlenging van de met bomen beplante middenberm van de Wibautstraat.



Variant 2 voorzetting middenberm zoals op de Wibautstraat

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. De ingetekende bomen zijn misschien wat al te optimistisch, gezien de metrobuis die vlak onder de weg ligt.

“
Om de Oostelijke Binnenstad weer tot één geheel te maken is vooral de lijn tussen Weesperplein en IJtunnel, over de Weesperstraat, Mr. Visserplein en Valkenburgerstraat, belangrijk.
”

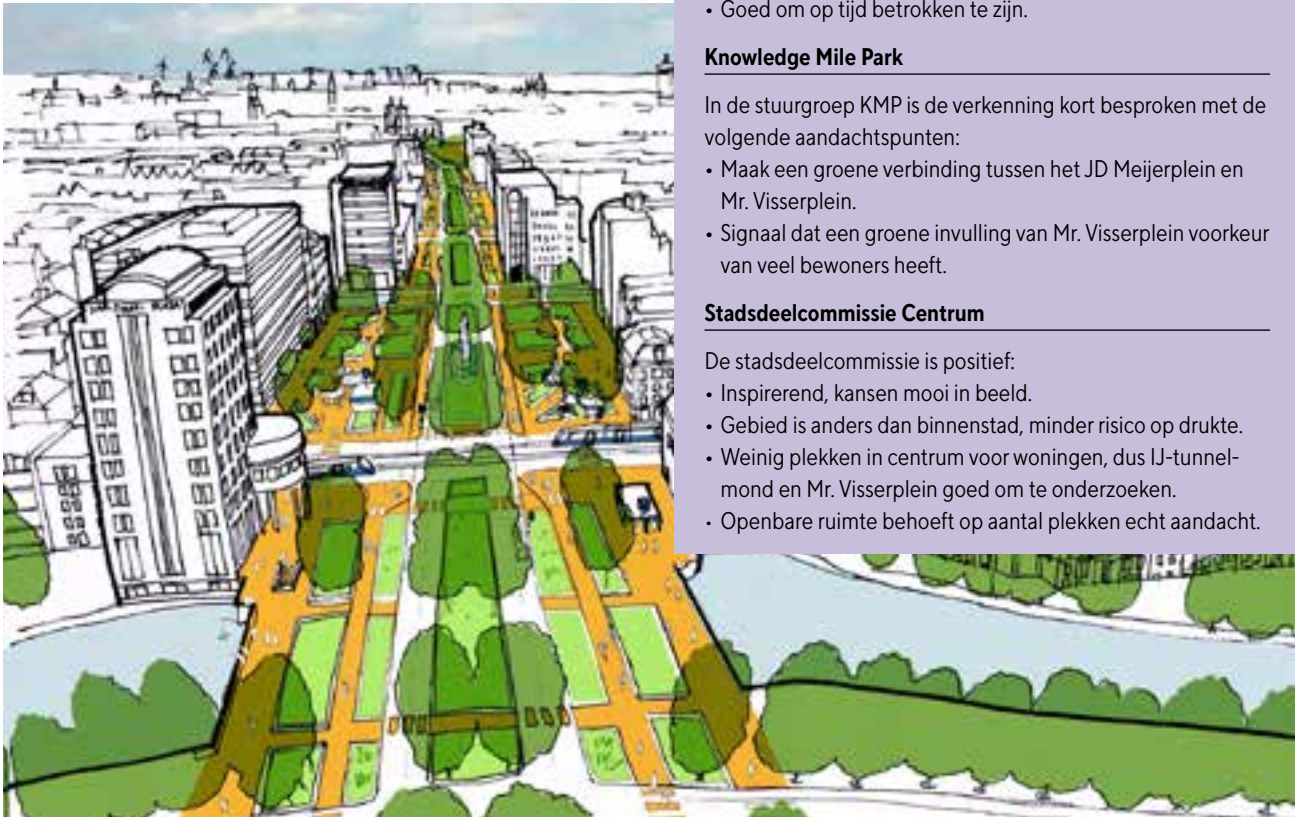
-Errik Buursink-

Het Weesperplein

In het rapport wordt niet veel aandacht besteed aan het Weesperplein. Het plein wordt nu voor het overgrote deel in beslag genomen door verkeersruimte voor auto, fiets en ov. Als de verkenning werkelijkheid wordt dan zal het plein veranderen in een openbare ruimte waar meer plek is voor verblijven, bomen en straatgroen. Het Weesperplein wordt dan, net zoals het Mr. Visserplein, een echt plein.

Download het rapport op amsterdam.nl/projecten/weesperstraat/

Impressie Weesperplein en Weesperstraat: Vanaf de Amstelcampus van de HvA naar het Mr. Visserplein.



DE VERGROENING VOOR HET CERES-COMPLEX. FOTO: PAUL BUSKER

REACTIES UIT DE BUURT

In 2021 zijn online buurtavonden georganiseerd om wensen en zorgen op te halen bij de buurt. Dit zijn de belangrijkste wensen en zorgen die zijn genoemd:

- 30 km/uur en minder rijbanen
- Meer groen
- Bereikbaarheid blijft belangrijk
- Meer menselijke maat (qua gebouwen, plinten, stoepen)
- Sociale veiligheid moet beter
- Meer (lokale) voorzieningen
- Oversteekbaarheid moet beter

Hieronder de reacties van enkele instanties op de verkenning Oostelijke binnenstad:

BIZ (Bedrijveninvesteringszone) Knowledge Mile

De BIZ Knowledge Mile is positief:

- Behoeft aan meer (groene) openbare ruimte én meer kansen/plek voor ondernemers.
- Kwaliteitsverbetering in de Weesperstraat zeer wenselijk.
- Oversteekbaarheid en ruimte voor fietsers en voetgangers is belangrijk, verbetert samenhang buurt en andere functies.
- Samenwerken met logistiek belangrijk.
- Met (extra ruimte voor) maatschappelijke voorzieningen op het Mr. Visserplein kan de winkelfunctie van de Sint Antoniesbreestraat verbeteren.

Joods Cult. Kwartier / Portugees-Israëlitische Gemeente

Het gesprek met JCK en PIG ging zowel over de verkenning in brede zin als specifiek over het Mr. Visserplein/JD Meijerplein als plekken waar veel samenkomt.

- Fijn dat er aandacht is voor deze plek. Het is jammer zoals het nu is.
- Mooi om het verband van verleden naar heden en toekomst te zien.
- Vergroening, een park of plantsoen is aantrekkelijk vanwege de zichtbaarheid van de synagoge. Aan de andere kant kan bebouwing op het Mr. Visserplein het cement vormen tussen de pleinen en buurten. Bij alle drie de varianten verbetert de sociale betekenis van deze plek en dat is goed, geen duidelijke voorkeur dus.
- OV en straatinrichting blijven belangrijk.
- Goed om op tijd betrokken te zijn.

Knowledge Mile Park

In de stuurgroep KMP is de verkenning kort besproken met de volgende aandachtspunten:

- Maak een groene verbinding tussen het JD Meijerplein en Mr. Visserplein.
- Signaal dat een groene invulling van Mr. Visserplein voorkeur van veel bewoners heeft.

Stadsdeelcommissie Centrum

De stadsdeelcommissie is positief:

- Inspirerend, kansen mooi in beeld.
- Gebied is anders dan binnenstad, minder risico op drukte.
- Weinig plekken in centrum voor woningen, dus IJ-tunnelmond en Mr. Visserplein goed om te onderzoeken.
- Openbare ruimte behoeft op aantal plekken echt aandacht.



DRIE VRAGEN AAN...
CAN TURGAY
RESTAURANT OLIJFFE

Can Turgay is de eigenaar van Restaurant Olijffe in de Valkenburgerstraat. Hij heeft hart voor zijn zaak en voor zijn omgeving: ten eerste eet je er lekker en gezellig, ten tweede hij was een van de eerste vergroeners in de straat met de olijfbomen bij zijn terras én ten derde als er iets te doen of te vieren is in de straat is hij altijd van de partij met koffie en wat lekkers. Zo ziet hij de toekomst van de Valkenburgerstraat:

Vraag 1

Wat vindt u van de toekomstschets Verkenning Oostelijke Binnenstad?

Sinds 2010 runnen wij restaurant Olijffe aan de Valkenburgerstraat. Vanaf dag 1 heb ik mijn mening geuit omtrent het verkeer in de straat. Ik ga niet in de herhaling over waardoor luchtvervuiling ontstaat. Wel wil ik kwijt dat aanpak van minder personenauto's in de wijk hoofddoel moet zijn. Belangenbehartigers en de wijkbeheerders moeten ervan bewust zijn dat de meeste gebruikers van de straat niet daar thuishoren. Toeristen die met een personenauto naar de stad komen die moeten hun auto op een handige en veilige manier net buiten de stad kunnen parkeren en vanaf daar met het openbaar vervoer (voor een zeer gunstige prijs) de stad in kunnen. Het stadsbestuur moet dit op een breed niveau aanpakken en niet beperken op één gebied. Anders schuif je het probleem door naar een ander stadsdeel. Amsterdam aantrekkelijk maken met veiligheid voor een ieder.

Vraag 2

Wat kunnen deze 'toekomst-ideeën' uit de Verkenning betekenen voor Olijffe?

Vooral rust, uiteindelijk meer groen en ruimte voor mijn Amsterdam.

Vraag 3

Welke kansen en mogelijkheden ziet u voor de toekomst van uw buurt?

Betrokkenheid van de bewoners. Want nu is alles heel erg gebaseerd op snel zijn en eigen belang. Ik hoop dat de Valkenburgerstraat ooit een woonwijk gaat worden en dat de bewoners en de ondernemers meer van elkaar gaan genieten.

Restaurant Olijffe. www.restaurantolijffe.nl



VERGROENING VAN DE REDACTIE

Bijna klaar

Nadat de Nieuwe Kerkstraat opnieuw is ingericht was begin dit jaar de Weesperstraat ter hoogte van het Metropool en het Ceres-complex aan de beurt.

Er zijn heel wat online vergaderingen over gevoerd: de vergroening bij het Ceres-complex een weerszijde van de Weesperstraat. En nu is het bijna klaar. De bomen en planten zijn in de plantvakken geplant en dat geeft de straat gelijk een betere uitstraling. Aan de rand van de plantvakken zijn bankjes geplaatst.

Ook heeft de gemeente ook twee ondergrondse afval containers geplaatst. Dat zijn in ieder geval twee enorme bergen huisvuil in de week minder. Nu maar hopen dat de bewoners hun vuilniszakken in de containers gooien en er niet naast zetten. We zullen de vuilnismannen missen die elke woensdag- en zaterdagochtend de zakken met soms wel drie tegelijk de vuilnisauto inslingerde. Veel respect voor hun.

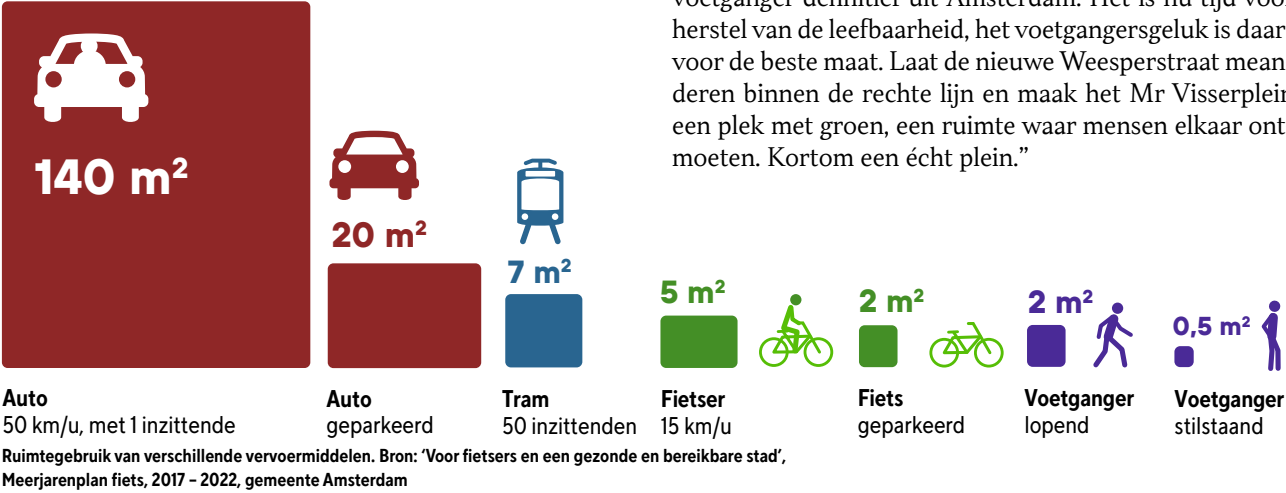
Het nieuwe fietspad langs het namenmonument is klaar. En er wordt nog gewerkt aan een extra zebrapad met stoplichten tegenover de Silver Grill. Dit is een zogenaamde Black Spot. Veel voetgangers staken hier de weg over wat voor gevaarlijke situaties zorgde.

Ruim baan voor voetgangers!

Wandelen of lopen is van alle manieren om je door de stad te bewegen het duurzaamst. Het is goed voor je eigen gezondheid maar ook voor de gezondheid van je omgeving. Bovendien ontmoet je vaker mensen als je door de stad loopt (hondenbezitter kunnen dit beamen) en voetgangers brengen leven in de brouwerij. Bovendien houden ondernemers van voetgangers want die geven meer geld uit in winkels en horeca. Slow mobility moet weer/meer de aandacht krijgen die het verdient.

Maar de veiligheid van voetgangers in onze stad komt steeds meer in het geding. Door toename van de elektrische fiets, de bak- en bestelfietsen moet je als voetganger nog meer op je hoede zijn. Kortom: de mens te voet moet veel meer aandacht krijgen. Patty Muller is voorzitter van de VVNL (De Voetgangers Vereniging Nederland). De vereniging wil voetgangers verenigen om samen op te komen voor een land waar wandelen fijn, gezond en veilig is.

Patty Muller: "De VVNL wil dat overheden in hun stedenbouwkundige- en mobiliteitsbeleid meer oog hebben voor de belangen van de voetgangers. De Mobiliteitsplannen die werden uitgebracht gingen vooral in op het faciliteren en reguleren van auto's (autoroutes, parkeren, laden en lossen); voetgangersveiligheid, verblijf en comfort kwamen hierin niet echt aan bod." Maar in februari 2020 kwam uiteindelijk de Voetgangersnota uit: Beleidskader Ruimte voor Voetganger en van 17 februari tot en met 17 april 2020 kon heel Amsterdam reageren, een zienswijze indienen zoals dat heet.



VISIE VAN DE REDACTIE

Wie zijn wij?

We veel positieve reacties op de krant en daar zijn we uiteraard blij mee. Er zijn lezers die zich afvragen of we 'gesponsord' worden door de gemeente Amsterdam. We hebben inderdaad subsidie ontvangen voor vier edities maar we zijn onafhankelijk. In dit artikel wil de redactie zich even aan u voorstellen.

Het Perspectief is ontstaan tijdens de bekendmaking van de pilot knip in de Weesperstraat. Hieruit ontstond bij actieve buurtbewoners het idee om tijdens de weekenden op de plek van de knip, voor het namenmonument, activiteiten te organiseren. Dit konden informatieve bijeenkomsten maar ook muziek of lezingen zijn. Corona maakte dit onmogelijk. Om toch de buurt te kunnen informeren hebben we besloten een huis-aan-huis-krant te maken. Ons doel was om de voor- en nadelen van

Cliëntenbelang (belangenbeheerder van mensen met een beperking) reageerde: "Er moet meer rolstoel vriendelijke inrichting komen, geparkeerde fietsen, brommers en motoren maken de stoepen smaller en minder veilig, net als de uitdijende horeca en geveltuintjes." Walther Ploos van Amstel, professor City Logistics aan de Vrije Universiteit Amsterdam schrijft op zijn blog van 29/7/21: "Het beleidskader Ruimte voor voetganger zou, na een inspraakronde, in het voorjaar van 2020 worden aangenomen. Maar, het is akelig stil gebleven. Elke keer kwam er nieuw uitstel en steevast beloofde de wethouder een nieuwe datum. Tot vandaag zijn de stukken nog niet doorgeleid naar het college van B&W ondanks herhaalde pogingen. De verkeerswethouder lijkt te willen, maar de burgemeester niet. Meerdere verzoeken tot het agenderen van het beleidskader bij de Raad zijn door de burgemeester afgewezen. Mogelijk omdat ook de wethouder Economisch Zaken erbij betrokken moet worden vanwege de terechte belangen van met name horecaondernemers. Een WOB (wet openbaar bestuur) moest inzicht geven in waar de behandeling van dit beleidskader is blijven steken. Uit de stukken blijkt dat het beleidskader vooral is vastgelopen op de implicaties van het Beleidskader Ruimte voor de Voetganger voor terrassen."

Patty Muller: "Stimuleren van lopen betekent ook dat de openbare ruimte aantrekkelijk is en veilig moet zijn. Neem het gebied rondom de 2e IJtunnelmond op de Valkenburgerstraat, bij de Brandweer, Politie en de Foeliestraten: alleen maar ingericht op gemotoriseerd verkeer. Straks komen er meer verbindingen over het IJ, een brug en een tunnel. Wellicht kan de IJtunnel dan een heel andere functie krijgen. Een tram voor voetgangers en fietsers is een van de ideeën die geopperd zijn door bewoners. Die zou nader onderzocht zouden moeten worden."

Walther Ploos van Amstel: "Geen woorden maar daden. Meer ruimte voor de voetganger is belangrijk voor alle Amsterdammers. Wat de afgelopen drie jaar heeft geleerd is dat deze coalitie het STOP-principe (volgorde van aandacht: stappen (lopen) -trappen (fietsen) -openbaar vervoer-personenwagen) met de mond beleid, maar niet tot uitvoering weet te brengen. Dat principe vergt namelijk echte keuzes en ruimte durven delen; lef en durf."

Patty Muller: "Ik hoop dat de Amsterdamse partijen er een punt van maken voor de gemeenteraadsverkiezingen in 2022. Lopen loont en daarvoor moet je eerst (willen) investeren, en echte keuzes maken, anders verdwijnt de voetganger definitief uit Amsterdam. Het is nu tijd voor herstel van de leefbaarheid, het voetgangersgeluk is daarvoor de beste maat. Laat de nieuwe Weesperstraat meanderen binnen de rechte lijn en maak het Mr Visserplein een plek met groen, een ruimte waar mensen elkaar ontmoeten. Kortom een écht plein."

een knip te belichten. De gemeente reageerde enthousiast en gaf ons subsidie voor twee edities. Toen bekend werd dat de knip uitgesteld zou worden tot 2023 hebben we ons doel aangepast. Nu willen we de buurt informeren over de aankomende veranderingen en plannen die de gemeente heeft met de Oostelijke binnenstad en in het bijzonder met de Wibaut-as.

Wie zijn 'we'? De redactie van Het Perspectief bestaat uit vier actieve buurtbewoners. **Manu Hartsuyker** woont aan de Anne Frankstraat en is al jarenlang actief voor gezonde lucht in de buurt. Zij ontwikkelde het idee 'Amstel-IJpark' en doet mee aan diverse overleggen. **Marijke Storm** woont bij het Waterlooplein, is planoloog en adviseur stedelijke ontwikkelingen, actief in Bewonersraad Nieuwmarkt/Groot Waterloo. **Cliff van Dijk** is bewoner van De Halve Wereld en actief in buurtgroepen op het gebied van verkeer. **Paul Busker** woont al jaren aan de Valkenburgerstraat en is activist voor schone gezonde lucht in zijn buurt en heel

COLUMN JEROEN ROBBERTSEN

In je eigen tijd

In de vijfde stuurgroep Knowledge Mile Park bespraken we de voortgang en participatie tot nu toe. De voorzitter had voorafgaand aan deze vergadering iedere deelnemer individueel gesproken om de balans op te maken. Als een van de drie deelnemende bewoners heb ik vanaf het begin het gevoel gehad dat we er niet echt toe deden. Dat werd in deze vergadering nogal pijnlijk duidelijk. De deelnemende partijen (denk aan bedrijven, instellingen, musea en horeca) lieten de voorzitter weten dat de bewoners nu wel genoeg inspraak hadden gehad. Ze waren immers toe aan de uitvoering en blijkbaar kon die fase prima zonder bemoeienis van burgers. Op mijn computerscherm keek ik in de huiskamers van de museumdirectrices, horeca ondernemers, Knowledge Mile Park managers, gemeenteamttenaren en UvA bestuurders. Geen van allen woont in de buurt van de Wibaut-as en nu gooien ze de directe omwonenden, de antennes in het gebied, met het badwater het raam uit.

De participatie van bewoners waar de gemeente zo de mond van vol heeft, komt maar niet van de grond. Er zijn maar weinig bewoners bereid om mee te doen. Geen tijd, geen interesse en 'het heeft toch geen zin' spelen hierbij een grote rol. Je ziet dan ook op inspraakavonden altijd dezelfde gezichten. Dat zijn vaak gepensioneerd. Die hebben immers tijd om mee te doen aan denktanks, stuur- en focusgroepen. Want participeren kost tijd, veel tijd, dat schrijf ik hier uit ervaring. Vergaderingen zijn vaak gepland in de middag. Je moet je voorbereiden en dus veel lezen, de kranten in de gaten houden, raadsagenda's en -vergaderingen volgen en je de gemeentetaal eigen maken. Vaak zegt de ene afdeling van de gemeente dit en de andere afdeling het tegenovergestelde. Je moet dus constant op je hoede zijn. Dit doe je allemaal in je eigen tijd. En dat wordt niet altijd beseft door de Stopera.

Als voorbeeld de focusgroep die de gemeente op 30 september vorig jaar organiseerde. Onderwerp: de nieuw te creëren co-creatie ruimte in de Stopera. Een ruimte waar Amsterdamse burgers op een laagdrempelige manier met de ambtenaren van de gemeente in contact kunnen komen. De avond bestaat uit het maken van moodboards, geeltjes plakken en namen verzinnen. Er is haast bij want de gemeente wil de co-creatierruimte toch écht eind 2021 hebben ingericht. We zijn nu ik dit schrijf in februari 2022 en ik heb nooit meer iets gehoord over het project. Geen mail met een vooruitgang, geen telefoontje... niets. En dat vind ik eigenlijk best wel raar, nee, eigenlijk asociaal. En ik kan me prima voorstellen dat bewoners hierdoor afhaken.

In Amersfoort krijgen meedenkende bewoners een belastingvrije vergoeding vanuit de gemeente. Dat vind ik interessant. Het gaat me niet om het geld maar om het blijk van waardering. Geef meedenkende bewoners bijvoorbeeld korting op de gemeentebelasting, een museumjaarkaart of kortingsbonnen bij een lokale ondernemer. En zorg ervoor dat participeren echt iets oplevert. Goede participatie zorgt ervoor dat een gewone burger trots kan zijn op zijn leefomgeving. De gemeente wil wel maar is duidelijk nog op zoek naar hoe ze dit moet organiseren. Maak participatie aantrekkelijk. Laat zien dat Amsterdammers echt mee kunnen denken over hun leefomgeving en ga respectvol met hun tijd om. Zij zijn immers de ervaringsdeskundigen.

Amsterdam. Hij is voorzitter van het Wijkcentrum d'Oude Stadt en is ook al jaren actief lid van de Bewonersraad Nieuwmarkt Groot Waterloo. **Jeroen Robbertsen** woont aan de Weesperstraat en is oprichter van WeesperWijs.nl, het platform voor Weesperstraatbewoners. Hij zit in het bestuur van De Vrienden van de Plantage.

Het tij zit ons mee Wij als redactie zijn blij met de autoluwe maatregelen en de vergroening die de gemeente wil doorvoeren in de komende jaren. De versmalling van de Weesperstraat van vier naar tweebaans en de invoering van een 30km/uur zien wij echt als een noodzakelijke maatregel om onze buurten weer leefbaarder en gezonder te maken. We kijken dan ook met spanning uit naar de verkiezingen in maart. we zijn benieuwd hoe de plannen in de komende raadsperiode worden uitgewerkt. In november brengen we een vierde editie uit van Het Perspectief en zullen hier uitgebreid aandacht aan besteden.

Wethouder Egbert de Vries over de Weesperstraat:

In de Verkenning Oostelijke Binnenstad (VOB) (zie pag. 4 & 5) wordt op termijn een autoluwe buurt geschetst, met een versmalde Weesperstraat. Met minder verkeer ontstaat meer ruimte voor bezoekers en bewoners. De Weesperstraat wordt een levendige stadstraat. De kantoorgebouwen krijgen een aantrekkelijke begane grond. Samen met de al bestaande culturele en educatieve instellingen krijgt de Weesperstraat een verbindende functie voor de omliggende buurten, aldus het rapport. Voor de redactie is dit een aangename verrassing maar toch blijven we nog met wat vragen zitten. We vroegen wethouder Egbert de Vries van Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit om opheldering.

U waarschuwt dat het concept van een leefbare Weesperstraat botst met de huidige functie van verkeersader en verbindingsstraat. Maar in de Verkenning Oostelijke Binnenstad wordt aangegeven dat beide opties (leefbaar en verbinding) wel degelijk samen kunnen gaan als wordt gekozen voor maximaal 30 km/uur, versmalling van 2x2 naar 2x1-baans en toegangscontrole met smart camera's. Voorlopig zegt u 'nee' tegen 30 km/uur en tegen versmalling. Maar de tijdelijke invoering van 30 km/uur en de versmalling van de straat bij het Namenmonument werken toch prima? Dus waarom nog langer wachten?

Egbert de Vries: 'De Weesperstraat is nog steeds een drukke verbindingsstraat waarvan veel autoverkeer gebruik maakt. Als we er nu een tweebaansweg van maken (2x1) zullen er opstoppen ontstaan waardoor de doorstroming op een aantal belangrijke kruispunten in gevaar komt. Nood- en hulpdiensten, OV en het autoverkeer zullen hier last van ondervinden. Ook zal waarschijnlijk meer verkeer door de achterliggende wijken gaan rijden. Eerst is een vermindering van autoverkeer op deze route nodig. Gelukkig gaat het goed bij de versmalling bij het Namenmonument. Ook tijdens de werkzaamheden zijn er vooralsnog geen grote problemen ontstaan. Dat geeft hoop voor de toekomst. Met het verkeersonderzoek en de pilot

knip Weesperstraat zetten we straks de eerste stappen.' *U zegt ook "Er zijn maatregelen (om de leefbaarheid te verbeteren), die gewoon nu uitgevoerd kunnen worden!" Over welke maatregelen heeft u het dan?*

Egbert de Vries: 'We zijn als gemeente samen met de ondernemers en bewoners bezig met het vergroenen van de Weesperstraat en de Valkenburgerstraat. Daarnaast wordt in 2023 in de Valkenburgerstraat 30 km/uur ingevoerd, iets waar de bewoners van deze straat al lang voor strijden.'

Bij de pilot met een knip in de Weesperstraat (in 2023) zou ook als nu 30 km/uur doorgaat; Waar wordt dan naar gekeken bij het onderzoek? Monitoren van 30 km/uur vanaf NU zou al veel antwoorden moeten opleveren.

Egbert de Vries: 'Het verkeersonderzoek bij de pilot knip Weesperstraat moet meer informatie geven over het verkeer dat deze route neemt. Het gaat dan om herkomst en bestemming, soort verkeer (logistiek, taxi, bewoners, bezoekers), reistijden en mogelijke alternatieve routes en rijtijden. Ook de monitoring van 30 km/uur in de stad zal informatie opleveren, maar niet zo specifiek als het geplande kentekenonderzoek voor de pilot Weesperstraat. Goed onderzoek blijft daarom belangrijk om goed onderbouwde beslissingen te kunnen nemen.'

In de discussie rond een autoluwe binnenstad is het accent meer en meer komen te liggen op de verkeersveiligheid. Ook geluidsoverlast van o.a. motoren is een erkende bron van overlast. Waarom is de gezondheid van de bewoners geen factor (meer) in de discussie rond de vermindering van de verkeersoverlast? Wordt de gezondheidsnorm langs de hele Wibautas niet ruim overschreden?

Egbert de Vries: 'Door de jaren heen verbetert de luchtkwaliteit in Amsterdam, ook in de Weesperstraat. Zo voldoet Amsterdam voor fijnstof (PM10, PM2,5) al een aantal jaren aan de Europese grenswaarden (die gelden als wettelijke normen), en sinds 2020 kent Amsterdam ook geen enkele overschrijdingslocatie meer voor stikstofdioxide (NO²). Bovendien wordt verwacht dat deze gunstige trend doorzet en dat de luchtkwaliteit de komende jaren verder verbetert. Dit komt omdat voertuigen (maar ook de industrie) door de jaren heen steeds schoner worden

en er steeds meer zero-emissie voertuigen (auto's, taxi's, (bestel)bussen et cetera) in Amsterdam rondrijden. De advieswaarde van de WHO voor NO² is inderdaad verlaagd naar 10 µg/m³ en ligt daarmee lager dan de Europese norm. De huidige concentraties in Amsterdam liggen hoger, zelfs de achtergrondconcentraties (waarop Amsterdam geen invloed heeft) liggen hoger. Dit geldt niet alleen voor Amsterdam maar voor alle grotere steden in ons land en in Europa. Op korte termijn is het niet haalbaar om in een stad als Amsterdam te voldoen aan de nieuwe WHO-advieswaarde voor NO² van 10 µg/m³. Maar uiteraard blijft de gemeente werken aan een verdere verbetering van de luchtkwaliteit met het Actieplan Schone Lucht.'

De actualiteit is dat de gemeenteraad, onder aanvoering van Jan-Bert Vroege (D66), nu weer eerst een onderzoek wil, alvorens de pilot met de knip in de Weesperstraat uit te voeren. De pilot is toch het onderzoek? Bovendien kunnen er nu, met alle werkzaamheden, al massa's gegevens verzameld worden. Wat moet er voorafgaande aan de pilot dan nog onderzocht worden?

Egbert de Vries: 'Het klopt dat de raad in twee moties heeft gevraagd om extra onderzoek naar de pilot knip Weesperstraat. En inderdaad is de pilot zelf een vorm van onderzoek waarmee we de effecten van een daadwerkelijke knip met camera- en kentekenonderzoek in beeld kunnen brengen. Er is echter altijd sprake geweest van een kentekenonderzoek als nulmeting, voorafgaand aan de pilot knip Weesperstraat. We nemen daarvoor nu wel extra tijd aangezien er ook extra vragen zijn gesteld. We zullen dit onderzoek eind 2022 of in 2023 uitvoeren en de data analyseren voorafgaand aan de pilot. Op dit moment kennen we de aantallen auto's die gebruik maken van de Weesperstraat/Wibautas. We weten echter niet wat hun doel of bestemming is en wat hun rijtijd. Dat kunnen we straks uit het kentekenonderzoek halen. Aan de hand van deze gegevens kunnen we beter inschatten wat de mogelijke effecten van de (pilot) knip Weesperstraat zullen zijn. En wat dit betekent voor de verschillende doelgroepen.

We kunnen de raad dan hierover informeren en onze aanpak aan de hand van deze gegevens aanscherpen. Aangezien deze moties zeer recent zijn aangenomen, wordt nu gewerkt aan een alternatieve aanpak. Het projectteam zal hierover contact houden met de, zeer betrokken, buurt.'



Wethouder Egbert de Vries

Gorillas in de Weesperstraat

En plots vestigde zich aan de Weesperstraat een 'blind depot' van Gorillas, flitscouriers. Wat voegt zo'n flitsbezorger toe aan de buurt?

Een blinde gevel, veel fietscouriers die heen-en-weer sjezen, meer fietsen op de stoepen geparkeerd, de gracht geblokkeerd voor lossen; geen enkele interactie met de buurt behalve overlast!

Onze buurten tellen zeven supermarkten, geopend van acht uur 's ochtend tot tien uur 's avonds, allen op slechts enkele minuten fiets- of iets meer loopafstand. Ben je slecht ter been of (tijdelijk) zelf niet in staat boodschappen te doen? De meeste supermarkten hebben een bezorgservice. Binnen vijftien minuten? Nee, maar wel na een dag. Spar Van Kempen kan, als je tijdig belt of on-line bestelt, eventueel nog dezelfde dag leveren.

Af en aan

Deze flitscourier heeft het ook nog verzonnen om zijn 'riders' via de binnentuin, waar voorheen oogluikend geparkeerd mocht worden, af- en aan te laten rijden. In deze tuin is er nu dus activiteit van zeven uur in de ochtend, tot twaalf uur in de nacht; pal naast slaapkamers, pal naast het monumentale Occohofje waarin zich appartementen voor ouderen bevinden. Aan de Weesperstraat is de gevel geblindeerd. Niet dat deze gevelrij een schoonheidsprijs verdient maar dit maakt het nog minder aantrekkelijk.



Een blok verder, richting Mr. Visserplein bij de studentenflat, hebben gemeente en corporatie De Key het afgelopen jaar juist energie gestoken in het enigszins verfraaien van de plint en in het vrijer en schoner houden van de stoepen. En dan nu de komst van een blind depot, het sjezen, de rolcontainers over de stoepen. Laten we er geen doekjes om winden, deze ontwikkeling is contraproductief voor de leefbaarheid in onze buurt.

Hot spot

De Weesperstraat moet en kan verbeteren. In het kader van '30 in de stad' wordt in de Valkenburgerstraat per januari 2023 een 30 km/u limiet ingevoerd. De Weesperstraat staat helaas nog niet op die planning. Maar wat niet is, kan nog komen. De Weesperstraat is voorlopig een belangrijke straat voor de bereikbaarheid van de oostelijke binnenstad. Zowel voor bewoners, als voor logistiek en professionals, voor nood- en hulpdiensten. Met uitzonde-

ring van die diensten gaat het de gebruikers van de straat niet om snelheid maar om bereikbaarheid. Eén rijbaan per rijrichting kan daartoe prima volstaan. De huidige situatie aan de westzijde, die grotendeels al naar één rijbaan is teruggebracht, en waar geen sprake is van extra opstoppen of filevorming, toont dat aan.

De Weesperstraat: 2 x 1 rijbaan, 30 km/u maximaal. Wat een verschil zal dat zijn voor omwonenden en voor mensen die er werken. Meer rust, minder geluid, veiliger, aangener. Dat past ook bij de 'groene boulevard' die Knowledge Mile Park wil worden. Het zal winkels en bedrijven uitnodigen zich hier, met een open karakter, te vestigen en bij te dragen aan een leefstraat. Misschien zelfs een 'hot spot'.

Michel van Wijk zet zich in voor aangename, veilige en sociale buurten in het centrum en is met de netwerkorganisatie Bewoners Amsterdam kandidaat voor de stadsdeelcommissie Centrum. Hij faciliteert ondermeer ook het 'buurtsprekuur'.

NOSTALGIE KO VAN GEEMERT

Natura Artis Magistra

Er zijn weinig mensen die zo'n prachtige (en beroemde) voor- en achtertuin hebben als ik. Geboren en nog steeds wonend op de Plantage Parklaan bevindt zich voor me de Hortus en achter me Artis. Rechts van me ligt het Wertheimpark en links het Van Overloopplantsoen, dus je kunt met een beetje goede wil zeggen dat ik midden tussen het groen woon.

Als kind kwam ik regelmatig in Artis, daarna verdween het een beetje uit mijn aandacht, en nu kom ik er zo vaak als ik kan een ochtendwandelingetje maken. Altijd valt me daarbij op hoe móói de tuin is en hoe goed (ook) het groen wordt verzorgd.

Ik weet dat er mensen anti-dierentuin zijn, zij vinden het opsluiten van dieren ter vermaak respectloos en stammend uit een tijd dat er ook gebochelden, dwergen en albino's tentoongesteld werden.

Artis doet er van alles aan om de waarde van de tuin te benadrukken, men werkt mee aan fokprogramma's voor met uitsterven bedreigde dieren, aan natuurbeschermingsprojecten, aan het vergroten en aantrekkelijker maken van de verblijven en het verminderen van het aantal dieren: in de afgelopen decennia liep hun aantal terug van 1500 naar 500. En heel eerlijk gezegd vind ik dat soms wel jammer. Neem het penseelzwijn of *Sus porcus*, zoals Linnaeus het in 1758 noemde. Er waren er twee van de drie uit Artis vertrokken toen ik onderstaand gedicht schreef. Na een tijdje nog ergens achteraf ondergebracht te zijn, verliet even later ook de derde de tuin. Helaas.

MIJNHEER PENSEEL

Wie kan zo mooi met beide oren
schilderen als onze buurtgenoot,
ontsproten uit het brein van Terpen Tijn?
In beide knobbels zit een ongekend talent.

Kom 's nachts op bezoek, overdag
houdt hij zich schuil.
Maar kom snel.
Zijn Artismaatjes moesten hier al weg.

In deze uithoek van de tuin
mag jij nog even blijven.
Sus porcus, Vriend Penseel,
het ga je goed.



Aan het JD Meijerplein is in de plint een dagopvang en op de hoek het Afrikaans restaurant Asmara. Op dit platte dak olivijn & sedum om fijnstof op te vangen en zonnecellen voor duurzame energie.

KORT NIEUWS CLIFF VAN DIJK

De Halve Wereld loopt voorop!

In de Amsterdamse binnenstad is te weinig rustgevende openbare ruimte waar vogeltjes in de aarde kunnen scharrelen. Het Wertheimpark is het enige openbare park in de binnenstad van Amsterdam en dat is klein en ligt voor de Nieuwmarkt- en Waterloopleinbuurtbewoners aan de andere kant van de snelweg die de buurt van dit park scheidt. In onze buurt telt elke centimeter. De vele, uitbundige geveltuinen zijn daar getuigen van. Bewoners zoeken creatieve oplossingen voor meer groen.

De Halve Wereld loopt voorop met verduurzaming van de gebouwde omgeving. In de openbare ruimte zijn de boomspiegels vergroot en in zelfbeheer genomen. Al sinds 2010 ligt hier het eerste grootschalige groene dak van de stad met olivijn en sedum en 32 zonnecellen.

In De Halve Wereld is nu een prachtig plan ontwikkeld om de gevels aan het Jonas Daniel Meijerplein en aan het Waterlooplein, te vergroenen. Het past helemaal in de plannen van de gemeente Amsterdam voor een Knowledge Mile Park langs de Wibautas en het sluit aan bij het beoogde Amstel-IJ-park voor vergroening van de Valkenburgerstraat. Ons plan wordt gefinancierd vanuit Centrum Begroot.

De Halve Wereld is het sociale woningbouwcomplex met bewonerszelfbeheer sinds 1984. Het is gelegen tussen Jonas Daniël Meijerplein en Waterlooplein, achter het Joods Museum. Ymere is de trotse eigenaar. Bijgaande plaatjes zijn een artist impression, gemaakt door Sanne Horn in opdracht van de Knowledge Mile (zie: sannehorn.nl). Het toont hoe de gevels er uit gaan zien als de vergroeningsplannen gerealiseerd zijn.

Voor wie meer wil weten van de verduurzamingsplannen van De Halve Wereld bezoek de website dehalvewereld.nl/werkgroepen/duurzaamheid/

REACTIES GUIDO FRANKFURTHER

Beste mensen

Door de kerstvakanties eindelijk eens tijd jullie meest recente uitgave van Het Perspectief eens goed door te lezen en bij deze mijn complimenten over de inhoud en toon.

Mooie balans tussen voorstanders en meer kritische geluiden. Korte en langere termijn. Laaghangend fruit en stippen aan de horizon. Ik denk dat er langzamerhand breder draagvlak aan het ontstaan is voor een vrij rigoureuze transformatie van de buurt.

Vanuit ondernemersperspectief, waar jullie gelukkig niet doof voor zijn, zijn er nog voldoende aspecten die aandacht behoeven.

KORT NIEUWS PAUL BUSKER

De autoluw NU kieswijzer

De gemeenteraadsverkiezingen 16 maart 2022. Welke partij betekent het meest voor Amsterdammers die voor Autoluw NU! zijn? Lees in de kieswijzer de kernpunten uit de lokale verkiezingsprogramma's. Zie: www.autoluw.nu/kieswijzer



BELANGRIJKE DATA

OPLEVERING WATERLOOPLEIN

Oplevering: 14-19 februari
Start markt op het gehele plein: 1 maart

VERGROENING METROPOOL GEBIED

Weesperstraat ter hoogte van de Nieuwe Kerkstraat: maart/april

GEMEENTERAADSVERKIEZINGEN

16 maart 2022

OPLEVERING HORTUSPLANTSOEN

Eind maart

GROENMARKT OP HET SIEBBELESCHOF

23 april van 11.00 tot 16.00 uur

OPLEVERING WATERLOOPLEINMARKT

Eerste kwartaal 2022

START VERGROENEN VALKENBURGERSTRAAT EN WEESPERPLEIN

Derde kwartaal 2022

PIET HEINTUNNEL WEER OPEN

30 september 2022

30 KM/UR VALKENBURGERSTRAAT EN HET MR. VISSERPLEIN

1 januari 2023

DE PILOT KNIP

Voorjaar 2023

AMSTERDAM 750 JAAR

29 oktober 2025

Een harde knip is voor MKB-Amsterdam, zoals jullie weten, echt onbespreekbaar, maar in het 'knijpverhaal' van Jeroen Robbertsen c.s. kunnen we, onder bepaalde voorwaarden, een heel eind meegaan.

Een meer levendige plint met meer winkels, horeca en andere publieksgerichte invullingen spreekt ons natuurlijk aan.

Dat alles sluit goed aan bij de Verkenning Oostelijke Binnenstad van wethouder De Vries in november 2021.

Daar komen we vast nog over te spreken, met jullie en uiteraard de gemeente.

Hartelijke groet, Guido Frankfurth

Guido Frankfurth is Vicevoorzitter MKB-Amsterdam.

KORT NIEUWS CLIFF VAN DIJK



Kinderen van De Witte Olifant hadden vrijdagochtend 4 februari een "boomplantmoment" op het Waterlooplein.

Het Waterlooplein is bijna klaar

Hier wordt de laatste hand gelegd aan de herinrichting van het Waterlooplein. Leerlingen van de basisschool De Witte Olifant planten 30 jonge iepen tijdens het boomplantmoment. Er wordt nog hard gewerkt, maar het einde is in zicht. Zal er een mooi, open plein ontstaan voor de Mozes en Aaronkerk? En hoe gaat de markt er uitzien?

Het einde van de werkzaamheden is bij het uitkomen van deze krant bereikt. Tenminste voorzover het het marktgedeelte van het Waterlooplein betreft. De plint van het stadhuis is nog niet klaar en ook het weggedeelte (waar de tram rijdt) moet nog aangepakt worden. Het weggedeelte, het asfalt voor Sterk gaat tenminste gehalveerd worden en hopelijk vervangen door klinkers. Tramhaltes worden verhoogd en vergroot en ook de taxi's komen terug.

OPROEP REDACTIE

Het Perspectief zoekt schrijvers

2022 wordt een spannend jaar voor Amsterdam. 16 maart zijn namelijk de gemeenteraadsverkiezingen, wie gaan er winnen. De redactie van Het Perspectief heeft subsidie aangevraagd om in het nieuwe jaar twee edities te maken. Eentje voor de verkiezingen en eentje erna. We zijn opzoek naar schrijvers voor onze redactie die het leuk vinden met ons mee te denken en te schrijven. Dit kan een column zijn of een artikel over leefbaarheid. Of gewoon iets wat je kwijt wilt over de buurt. Je bent van harte uitgenodigd.

Wil je graag meewerken? Stuur dan een mailtje naar hetperspectief@oudestadt.nl

Colefen & info

REDACTIE Paul Busker, Cliff van Dijk, Manu Hartsuyker, Jeroen Robbertsen, Marijke Storm.

EINDREDACTIE Erik Hardeman

VORMGEVING Jeroen Robbertsen van zin-in-vorm.nl

WEBSITES oudestadt.nl • weesperwijs.nl

• knowledge-mile.nl • amstel-ijpark.amsterdam/

• bewonersraad1011.amsterdam • buurtorganisatie1018.nl

FINANCIËLE BIJDRAGE Stadsdeel Centrum, het Wijkcentrum d'Oude Stadt en de Bewonersraad Nieuwmark Groot Waterloo.