Gemeente Amsterdam

Definitief
Versie 1
13 november 2023

Nota van Uitgangspunten

Herinrichting Openbare ruimte Gerard Doubuurt

Opsteller(s)
R. Niekus (IB)
S. Wijsman (IB)
D. Wijffels (R&D)
Q.A. Verhoog (R&D)
L. Hernandez Toloza (R&D)
M. de Wit (Communicatie)

Opdrachtgever
W. Pieroelie (V&OR)

Contactpersoon
S. Wijsman (IB)

Versiebeheer

Versie	Auteur	Reden versiewijziging	Datum
1	S. Wijsman	Concept versie 1	31 januari 2023
2	S. Wijsman	Concept versie 2	16 maart 2023
3	S. Wijsman	Concept versie 3 na bespreking met AOG	27 maart 2023
4	S. Wijsman	Concept versie 4 geredigeerd	11 april 2023
5	S. Wijsman	Concept versie 5 na bespreking SD/Toetsteam/Beheertoetsoverleg	10 mei 2023
6	S. Wijsman	Staf Openbare ruimte en groen	4 juli 2023
7	S.Wijsman	Weekstart DB Zuid	10 juli 2023
8	S. Wijsman	Na inspraak	13 november 2023

Inhoud

0 Samenvatting 4

1 Inleiding 6
1.1 Aanleiding 6
1.2 Probleemstelling 6
1.3 Doel NvU 7
1.4 Grenzen projectgebied 7
1.5 Leeswijzer 8

2 Participatie 9
2.1 Wat hebben we gedaan? 9
2.2 Wensen uit de omgeving 10
2.3 Kaders en beleid 11

3 Thema's 12
3.1 Toegankelijkheid 12
3.2 Autoparkeren 12
3.3 Fietsparkeren 13
3.4 Verkeerscirculatie en logistiek 13
3.5 Groen 14
Bestaande bomen 14
3.6 Klimaatadaptatie 14
3.7 Afval 15
3.8 Ruimte voor spelen 15

4 Ontwerpverkenning toekomstige inrichting 16
4.1 Voorlopige ontwerpuitgangspunten 16
4.2 Ontwerp 18
4.3 Bevindingen en conclusies 30

5 Vervolgproces 31
5.1 Besluitvorming en fasering 31
5.2 Planning 31
5.3 Omgevingsprojecten 32

Bijlagen 33

o Samenvatting

In de Gerard Doubuurt zijn de bezoekersaantallen en daarmee de druk op de openbare ruimte zo toegenomen dat de leefbaarheid van de buurt onder druk is komen te staan. Het conflict tussen leefbaarheid en economische belangen neemt meer en meer toe. Er is een grote noodzaak aan ruimte voor verblijf, groen en ontmoeting. Dit vraagt om stevige en heldere keuzes; voor functies die relevant zijn en een plek moeten krijgen in de openbare ruimte. In de meerjaren gebiedsopgaven 2023-2026 van stadsdeel Zuid is het verbeteren van de verblijfskwaliteit in de Gerard Doubuurt als een prioriteit benoemd. Daarnaast is er vanuit het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuid en de gemeenteraad de ambitie om de buurt autoluw te maken. Dit houdt in dat er ruimte gemaakt moet worden voor andere functies dan rijwegen en parkeerplaatsen. De keuzes wil de gemeente samen met de bewoners, ondernemers en bezoekers van de buurt maken. Met als doel om de sociale samenhang in deze buurt te vergroten.

In de buurt is groot onderhoud gepland. Dit biedt gelegenheid voor:

- het realiseren van stedelijke ambities,
- het uitvoeren van geplande kabel- en leidingwerkzaamheden
- het nemen van noodzakelijke klimaatadapatieve maatregelen.

Het in juni 2021 door het dagelijks bestuur- (DB) van stadsdeel Zuid vastgestelde Openbare Ruimte Plan (ORP) Gerard Doubuurt vormt de basis voor een toekomst- en klimaatbestendige herinrichting van de openbare ruimte. De uitgangspunten voor de herinrichting zijn in samenspraak met bewoners, ondernemers en interne stakeholders tot stand gekomen en hebben geleid tot deze nota van uitgangspunten (NvU).

Het doel is om van de Gerard Doubuurt een verkeersveilige en leefbare buurt te maken waar mensen van diverse leeftijdsgroepen prettig kunnen wonen, winkelen en verblijven. Het is hierbij belangrijk en gelijk een uitdaging om de juiste balans te vinden tussen:

- de beschikbare ruimte op stoepen en pleinen,
- het aantal m2 vanuit het terrassenplan,
- auto- en fietsparkeren,
- logistiek,
- groen,
- ondergrondse afvalinzamelingsplekken.

Naast deze factoren is het klimaatadaptief (hittestress-, hemelwateroverlast- en droogtebestendig) maken van de buurt een belangrijke opgave. In het DB besluit van juni 2021 is voor deze opgave al rekening gehouden met het opheffen van 120 autoparkeerplaatsen. Dit om de hierdoor vrijgekomen ruimte een andere invulling te geven (bijvoorbeel groen).

Met deze uitgangspunten is een ontwerpverkenning uitgevoerd voor de herinrichting van de straten en de pleinen. Tijdens de ontwerpverkenning is in kaart gebracht hoeveel ruimte de diverse eisen en wensen (inclusief het aantal m^2 vergunde terrassen) innemen. De uitkomst hiervan is vergeleken met de ruimte die er is. Uit de verkenning kan worden opgemaakt dat niet alle eisen en wensen passend te krijgen zijn in de beschikbare ruimte. Ook niet als we daaraan toevoegen de vrij te komen ruimte van 120 op te heffen parkeerplaatsen.

Zoals eerder vermeld vraagt het inpassen van de eisen en wensen om stevige en heldere keuzes. Ten aanzien van de straten ligt het in de lijn der verwachting dat de parkeerdruk door het autoluwe beleid van de gemeente Amsterdam in de toekomst zal afnemen en de buurt zich hierdoor snel ontwikkelt tot een autoluwe buurt. Dit zal niet opgaan voor de Gerard Doustraat en de Eerste van der Helststraat: dit blijven zeer waarschijnlijk straten met relatief veel verkeersbewegingen. Daarom wordt voorgesteld om in deze straten het 30 km/u profiel met modern parkeren toe te passen en in de overige straten uit te gaan van het buurtstraatprofiel vergelijkbaar met het nieuwe stratenprofiel van de Frans Halsbuurt, ook omdat de Gerard Doubuurt en de Frans Halsbuurt een stedenbouwkundige eenheid zijn. Tijdens de looptijd van deze NvU ontstaat, onder voorwaarde van ongewijzigd beleid van verlagen van het vergunningen plafond van 1,1% per half jaar, in de Oude Pijp meer ophefruimte van autoparkeerplaatsen dan nu al toebedeeld is aan projecten. Het voorstel is om deze ruimte te benutten in de Gerard Doubuurt door tijdens latere faseringen nog 75 autoparkeerplaatsen toe te voegen aan het totaal aantal op te heffen parkeerplaatsen ten behoeve van toegankelijkheid, fietsparkeren en vergroening. Overigens mogen alle vergunninghouders uit de Gerard Doubuurt nu al met hun parkeervergunning in de Albert Cuypgarage parkeren, waar bezoekers ook terecht kunnen.

Met het in deze nota opgenomen geschetste eindbeeld is al rekening gehouden met extra vrijgekomen ruimte door het op termijn opheffen van 75 extra parkeerplaatsen.

Deze NvU is een leidraad voor de toekomstige inrichting van de openbare ruimte van de Gerard Doubuurt.
De komende jaren zal op basis van deze NvU gefaseerd toegewerkt worden naar een volledige herinrichting van de openbare ruimte.

1Inleiding

1.1 Aanleiding

De Gerard Doubuurt maakt deel uit van De Oude Pijp. De Gerard Doubuurt is naast een woonbuurt een trekpleister voor veel bezoekers door het gevarieerde aanbod van winkels, cafés, restaurants en de Albert Cuypmarkt. De Gerard Doubuurt heeft een goede verbinding met de rest van de stad, door de Noord/Zuidlijn, de Van Woustraat, de Ferdinand Bolstraat en de Stadhouderskade.

In de afgelopen decennia zijn de bezoekersaantallen en daarmee de druk op de openbare ruimte in de Gerard Doubuurt zo toegenomen dat de leefbaarheid van de buurt onder druk is komen te staan. Dit heeft ook alles te maken met de stedenbouwkundige opzet (smalle straten en weinig openbare ruimte). Op verschillende plekken "strijden" bewoners, bezoekers en ondernemers om de beperkte ruimte. De verkeerskundige, infrastructurele functies eisen nog altijd het merendeel van de buurt op terwijl er juist een steeds grotere noodzaak is aan ruimte voor verblijf, groen, spel en ontmoeting. Dit vraagt om stevige en heldere keuzes uit functies die een plek moeten krijgen in de openbare ruimte van de Gerard Doubuurt. In 2018 is besloten gemotoriseerd doorgaand verkeer te weren op de Van Woustraat tussen de Stadhouderskade en de Ceintuurbaan. Hierdoor verandert de verkeerscirculatie in De Oude Pijp aanzienlijk. Daarnaast is er vanuit het dagelijks bestuur van Zuid en de gemeenteraad de ambitie om de Gerard Doubuurt autoluw te maken, zodat er ruimte komt voor andere functies dan rijwegen en parkeerplaatsen.

In de buurt is groot onderhoud gepland. Dit biedt de gelegenheid om te onderzoeken of de stedelijke ambities, de wensen uit de buurt, de geplande kabel- en leidingwerkzaamheden en de te nemen noodzakelijke klimaatadapatieve maatregelen hierin meegenomen kunnen worden. In 2021 is hiervoor door het DB van het stadsdeel Zuid de aanzet gegeven door het vaststellen van het Openbare Ruimte Plan Gerard Doubuurt. Het Openbare Ruimte Plan vormt dé basis voor het uitwerken van een toekomst- en klimaatbestendige herinrichting van de openbare ruimte. De uitgangspunten voor de herinrichting zijn in samenspraak met buurtbewoners, de ondernemers en interne stakeholders tot stand gekomen en hebben uiteindelijk geleid tot deze nota van uitgangspunten (NvU).

1.2 Probleemstelling

In de beperkte openbare ruimte in de Gerard Doubuurt is er een toenemend conflict tussen leefbaarheid en economische belangen. Er is grote noodzaak aan ruimte voor verblijf, groen en andere functies. Door de vele winkels, cafés, restaurants èn de Albert Cuypmarkt, is er gedurende de gehele dag een hoge bezoekersdruk. Door dit intensief gebruik is de functionaliteit van de openbare ruimte onder druk komen te staan.

De Gerard Doubuurt is (samen met de Frans Halsbuurt) als enige deel van de Pijp aangelegd volgens het uitbreidingsplan van toenmalig stadsingenieur Van Niftrik (1867). De straten volgen

hierdoor in tegenstelling tot de rest van de Noordelijke Pijp niet de oorspronkelijke slotenverkaveling maar liggen juist haaks daarop. Door deze planmatige opzet zijn de straten in dit deel van de Pijp wat breder (en ook regelmatiger van breedte), waar deze in de rest van de Noordelijke Pijp juist ook vaak smal en afwisselend in breedte kunnen zijn.Alleen bij de aanleg van de Gerard Doustraat is dit principe losgelaten en is men overgegaan op het plan van Jan Kalff .Dit uitbreidingsplan kwam in 1877 tot stand onder de supervisie van J. Kalff (directeur Dienst Publieke Werken) en was beter uitvoerbaar: anders dan in het plan uit 1867 werd hier de bestaande slotenverkaveling gevolgd, wat smallere straten als gevolg had.
De Gerard Doustraat is i.p.v. de beoogde 15 meter 12,5 meter geworden en ligt evenwijdig aan het slotenpatroon van het oorspronkelijke veenweidelandschap. Hierdoor zijn de zo markante driehoekige pleintjes ontstaan. In 1988 is een deel van de Heinekenbrouwerij gesloopt; op die plek is in de jaren negentig het Marie Heinekenplein aangelegd. Het Marie Heinekenplein is overigens geen onderdeel van deze NvU.

De voetpaden en parkeervakken zijn smal en voor het huidig intensieve gebruik is er te weinig ruimte voor voetgangers, verblijf, fietsparkeren, groen en spelen.

Daarnaast is de huidige inrichting meer dan 30 jaar oud en aan vervanging toe. Er zijn verzakkingen en op veel plaatsen wordt de verharding opgedrukt door boomwortels.

1.3 Doel NvU

Het doel van de NvU is om voor de toekomstige inrichting van de Gerard Doubuurt uitgangspunten vast te leggen die leiden tot een verkeersveilige, leefbare en klimaatbestendige buurt waar mensen van diverse leeftijdsgroepen prettig kunnen wonen, winkelen en verblijven. Leefbaarheid en economische activiteit moeten meer in balans komen. De toekomstige inrichting van de openbare ruimte resulteert in:

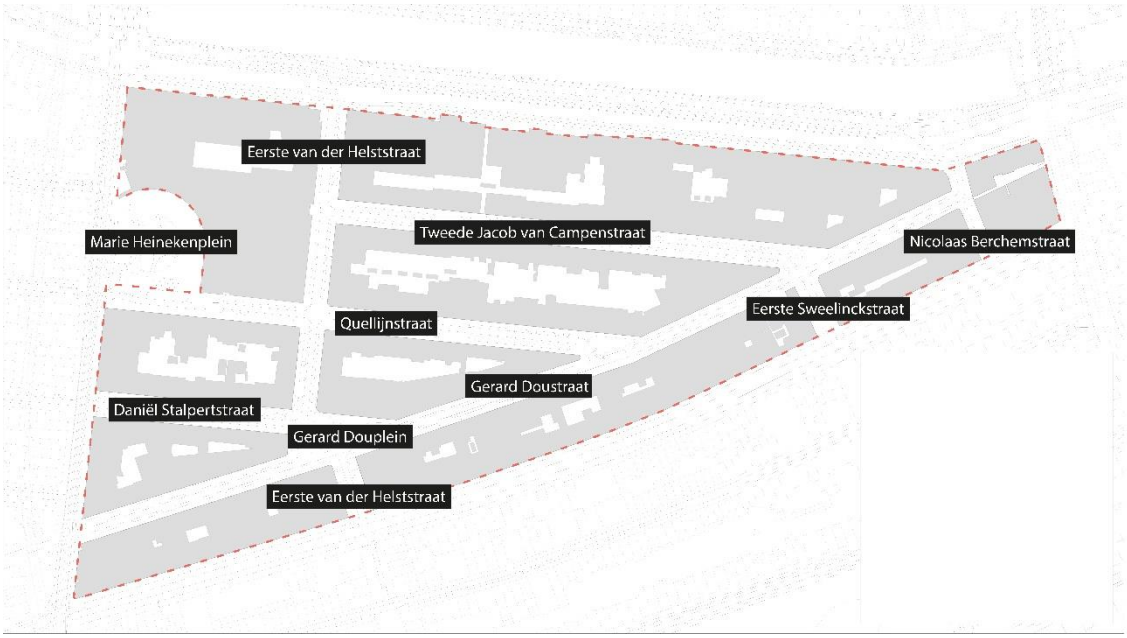
- verbetering van het verblijfs- en economische klimaat;
- verbetering onderling contact buurtbewoners/ondernemers;
- verbetering van de verkeersveiligheid;
- meer ruimte op de stoepen/verbeteren toegankelijkheid;
- meer groen en klimaatbestendige buurt;
- meer ruimte voor fietsers en fietsparkeren;
- meer ruimte voor, en minder overlast van laden en lossen;
- geoptimaliseerde afvalinzamelingspunten;
- ruimte voor spelen.

De NvU is een leidraad voor de toekomstige inrichting van de Gerard Doubuurt.

1.4 Grenzen projectgebied

Voor de uitvoering van het groot onderhoud (het projectgebied) worden de volgende begrenzingen aangehouden. Aan de noordkant wordt de buurt begrensd door de

Stadhouderskade, aan de oostzijde door de Van Woustraat, aan de zuidzijde door de Albert Cuypstraat en aan de westzijde door de Ferdinand Bolstraat, zie figuur 1.



Figuur 1, grens projectgebied.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt omschreven hoe deze nota van uitgangspunten tot stand is gekomen en gaan we kort in op de participatie die heeft plaatsgevonden. Vervolgens gaan we in hoofdstuk 3 nader in op de verschillende aandachtspunten die van belang zijn bij de toekomstige inrichting. In hoofdstuk 4 lichten we de ontwerpverkenning toe. In hoofdstuk 5 wordt tot slot het vervolgproces nader toegelicht.

2 Participatie

2.1 Wat hebben we gedaan?

Openbare Ruimte Plan
De uitkomsten van de participatie in de Gerard Doubuurt die heeft plaatsgevonden in 2020 en 2021 zijn verwerkt in het Openbare Ruimte Plan (ORP) Gerard Doubuurt (2021). In dit plan zijn de mogelijkheden voor verbetering van de buurt in kaart gebracht. Het Openbare Ruimte Plan is samengesteld in overleg met de buurt. In de zomer van 2021 is het Openbare Ruimte Plan vastgesteld door het dagelijks bestuur van stadsdeel Zuid en daarna aan de buurt gepresenteerd tijdens een online bijeenkomst op 8 juli 2021. Met het vaststellen van het Openbare Ruimte Plan heeft het dagelijks bestuur (DB) ook ingestemd om de bouwstenen in het ORP als basis te laten dienen voor de nota van uitgangspunten herinrichting openbare ruimte Gerard Doubuurt.

Van ORP naar nota van uitgangspunten (NvU)
Tijdens negen ontwerpbijeenkomsten,steeds per straat en per plein, zijn we met bewoners en ondernemers in overleg gegaan over een nieuwe inrichting. Aan de hand van de ontwerpprincipes die voor de Frans Halsbuurt zijn ontwikkeld, een aantal voorstudies en schetsontwerpen, zijn er in overleg met de buurt uitgangspunten geformuleerd voor fietsparkeren, groen en laden/lossen. Tijdens het overleg met de buurt ging het vooral om het vinden van een balans tussen ruimte voor voetgangers, auto's, fietsparkeerplekken en groen. Ook zijn de uitgangspunten voor de herinrichting van de pleinen besproken.

Verder is aan de hand van een verkenning van kansen en risico's op het gebied van klimaatadaptatie nagegaan waar in de buurt de aandachtspunten liggen voor wateroverlast, hittestress en droogte.
Op basis van de uitkomsten zijn in deze NvU de uitgangspunten voor de herinrichting van de openbare ruimte Gerard Doubuurt beschreven.

De concept NvU is voor de zomer van 2023 aangeboden aan het dagelijks bestuur van het stadsdeel Zuid met het verzoek om de nota en het ontwerp voor de herinrichting openbare ruimte Gerard Doubuurt vrij te geven voor inspraak. Daarna volgde een inspraakperiode, die qua duur rekening hield met de zomervakantie en in dit geval langer is dan de standaard 6 weken. In de nota van beantwoording (NvB) zijn de ontvangen inspraakreacties beantwoord. De inspraak heeft geleid tot enkele wijzigingen in de NvU en het ontwerp.

In bijlage G is een overzicht van de betrokken (interne) organisaties en programma's opgenomen.

Overzicht participatiemomenten in het kader van de totstandkoming concept nota van uitgangspunten:

Startbijeenkomst	
17 februari 2022 algemene online informatiebijeenkomst	
Straatbijeenkomsten	
Woensdag 2 maart 2022	Quellijnstraat
Woensdag 2 maart 2022	Eerste van der Helststraat / Daniël Stalpertstraat
Maandag 7 maart 2022	Nicolaas Berchemstraat / Eerste Sweelinckstraat
Maandag 7 maart 2022	Tweede Jacob van Campenstraat
Dinsdag 15 maart 2022	Gerard Doustraat 55-99 en 56B-98

Pleinbijeenkomsten	
Dinsdag 5 april 2022	Quellijnpleintje
Dinsdag 5 april 2022	Plein bij de Albert Heijn (Gerard Doustraat)
Dinsdag 12 april 2022	Gerard Douplein

2.2 Wensen uit de omgeving

In 2020 en 2021 is met de buurt een participatieproces doorlopen. Hierbij is veel informatie opgehaald wat is vastgelegd in het 'Openbare Ruimte Plan Gerard Doubuurt'. Dit plan bevat de belangrijkste bouwstenen om de Gerard Doubuurt toekomstbestendig in te richten en vormt de basis voor de nota van uitgangspunten herinrichting openbare ruimte Gerard Doubuurt.

De belangrijkste aspecten die die tijdens de participatie naar voren kwamen:

- De bezoekers- en parkeerdruk in de buurt verlichten,
- Ruimte voor ontmoeting en verblijf op de pleinen;
- Een toegankelijke buurt voor iedereen (met gehandicaptenparkeerplaatsen en toegankelijke stoepen);
- Voldoende ruimte voor fietsparkeren;
- Voldoende gelegenheid voor laden en lossen;
- Ruimte voor groen in de straten en op de pleinen.

Deze aspecten vragen om het maken van stevige en heldere keuzes uit de functies die een plek moeten krijgen in de openbare ruimte van de Gerard Doubuurt, waar en in welke mate. Deze keuzes maken we in overleg en samenspraak met de bewoners, ondernemers, de BIZ, belangenorganisaties uit de buurt en interne stakeholders. Dit moet resulteren in een breed gedragen visie voor de gehele Gerard Doubuurt, rekening houdend met de diverse programma's

en beleidsdoelstellingen. Belangrijk om bij de wensen niet alleen in te gaan op de herinrichting van de openbare ruimte maar ook aandacht te besteden aan andere voor de leefbaarheid in de buurt zeer relevante thema's, zoals veiligheid, economie, logistiek voor de bevoorrading van winkels en horeca en het sociale karakter van de wijk. Tijdens de straat- en pleinbijeenkomsten zijn vragen gesteld door de aanwezigen. Hierop is door ons een antwoord geformuleeerd. De vragen en antwoorden zijn opgenomen aan in bijlage E

2.3 Kaders en beleid

We zijn daarnaast ook gebonden aan gemeentelijke kaders en beleid. Het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) Amsterdam is hierbij leidend. Hierin is het beleid voor de inrichting van de openbare ruimte eenvoudig terug te vinden. In bijlage C is een samenvatting opgenomen van de relevante beleidskaders die van toepassing zijn voor de Gerard Doubuurt.

3 Thema's

In dit hoofdstuk worden thema's beschreven die van belang zijn bij de herinrichting van de openbare ruimte.

3.1 Toegankelijkheid

Prioriteit nummer één in de Gerard Doubuurt is het creëren van vrije ruimte, om over de stoep te kunnen lopen, veilig over te steken en te verblijven. De buurt is slecht toegankelijk. Het vrij maken van de stoepen, kruisingen en pleinen is daarom ook vanuit bewoners, ondernemers en bezoekers gezien essentieel. Door het opheffen van 120 autoparkeerplaatsen (zie par. 3.3) komt ruimte vrij om obstakels op de stoepen (zoals bijvoorbeeld fietsen en scooters) een andere plek te geven en de stoepen en oversteekplekken beter toegankelijk te maken. Het toepassen van een dubbelfunctie is daar waar mogelijk noodzakelijk, zoals laden/lossen en fiets-/autoparkeren in de avond- en nachturen.

3.2 Autoparkeren

Het streven is om de Gerard Doubuurt autoluwer in te richten en meer vrije ruimte te creëren zoals omschreven in de vorige paragraaf. Om hier een begin mee te maken is bij de vasstelling van het Openbare Ruimte Plan besloten om 120 autoparkeerplaatsen op te heffen. In de volgende fases van dit project voegen we hier na 2026, bij ongewijzgd beleid, nog 75 autoparkeerplaatsen aan toe.Het opheffen van de autoparkeerplaatsen vormt geen onderdeel meer van participatie. We streven naar een evenredige verdeling van op te heffen parkeerplekken over de gehele buurt, waarbij het uitgangspunt is om de pleinen vrij te houden van autoparkeren.

Een belangrijk aspect voor autoparkeren is het voorzien in gehandicaptenparkeerplaatsen die niet gekoppeld zijn aan een kenteken. In het nieuwe ontwerp handhaven we het aantal bestaande en algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en zoeken we naar mogelijkheden voor uitbreiding. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is het streven naar locaties dichtbij voorzieningen als de Albert Cuypmarkt en supermarkten.
Al aanwezige laadpalen worden ingepast. Laadpalen die, vooruitlopend op de herinrichting worden geplaatst, komen bij bestaande, te handhaven langsparkeerplaatsen.

Tekort aan laad- en losplekken:
Er worden meer laad- en losplekken ingericht in de buurt. Er waren circa 18 laad- en losplekken. Voor het verbeteren van de doorstroming zijn in 2022 bij de uitvoering van kortetermijnmaatregelen al vier extra laad- en losplekken ingericht.

Deelmobiliteit
Voor het ontwikkelen tot een autoluwe buurt met minder autoparkeerplaatsen speelt deelmobiliteit een balangrijke rol. In Amsterdam zijn we steeds op zoek naar slimme oplossingen

voor verkeer en vervoer. Er zijn daarom BuurtHubs geïntroduceerd in verschillende delen van de stad. In een BuurtHub is elektrisch deelvervoer aanwezig dat past bij de buurt. Een BuurtHub met elektrisch deelvervoer kan een oplossing zijn voor het (verder) terugdringen van het autoverkeer in de buurt om het leefklimaat te verbeteren. Wij zullen de buurt betrekken bij de plannen voor deelmobiliteit.

3.3 Fietsparkeren

De stoepen en pleinen staan, ondanks de vele fietsenrekken, nietjes en markeringen vol met los geparkeerde fietsen en scooters. De fietsparkeerdruk in de Gerard Doubuurt is erg hoog. Het aantal fietsparkeervoorzieningen heeft een directe relatie met de toegankelijkheid van de stoepen. Daarom moeten er goede oplossingen komen voor het verlagen van de fietsparkeerdruk. De spreiding van fietsparkeren willen we met de nieuwe inrichting anders vormgeven. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is het (zoveel als mogelijk) fietsvrij houden van de pleinen. Om het gedrag van fietsers te veranderen zijn voldoende fietsparkeerplekken nodig, zowel fietsvakken als fietsnietjes. Waarbij het uitgangspunt is dat de fietsnietjes voor bewoners zijn (met name in de straten) en de bezoekers gebruik maken van de fietsvakken.

3.4 Verkeerscirculatie en logistiek

De doorstroming in De Oude Pijp en dus ook in de Gerard Doubuurt is al langere tijd een probleem. Niet alleen voor reguliere bevoorrading, maar ook bij verhuizingen of bijzonder transport kan een straat gestremd raken. In dit kader zijn in het najaar 2022 verkeerstellingen in De Oude Pijp uitgevoerd. De tellingen geven aan dat de verkeersbewegingen in de Gerard Doustraat en de Eerste van der Helststraat te hoog zijn om deze twee straten als autoluwe straten te beschouwen. De andere straten kunnen wel zo geduid worden. Een toelichtende memo is opgenomen in bijlage G.

Het huidige profiel is erg krap, waardoor onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties ontstaan. In bochten en bij kruisingen moet dan ook meer obstakelvrije ruimte komen. De buurt kampt ook met flanerend autoverkeer. Deze automobilisten toeren door de buurt met veel geluid en maken soms onverantwoorde snelle sprintjes.

Snelheidsbeperkende en logistieke maatregelen zijn hierom noodzakelijk. In de VO-fase zal onderzocht worden welke maatregelen de situatie duurzaam verbeteren, haalbaar zijn en genomen moeten worden. Te denken valt aan het inrichten van meer laad- en losplaatsen, zowel voor bestelbusjes (één parkeervak), als voor vrachtwagens (voor bijvoorbeeld supermarkten: twee tot drie parkeervakken). Ook het instellen van venstertijden en voorkeursvrachtroutes en het voorbereiden van transport over water (Singelgracht) voor horecabevoorrading zijn mogelijke oplossingen die ook een ruimtelijke component hebben.

3.5 Groen

Circa 5% van de openbare ruimte in de Gerard Doubuurt wordt groen. De bestaande bomen blijven in principe behouden (tenzij de levensverwachting korter is dan 5 jaar) en er worden groenvakken gecreëerd. Geveltuintjes worden op aanvraag van bewoners, daar waar het ook past, gerealiseerd. Groen verhoogt de kwaliteit van de buurt en de beleving. Naast het directe effect op de leefbaarheid is het toevoegen van groen ook in het belang van klimaatadaptatie, biodiversiteit en luchtkwaliteit. We streven ernaar om de Gerard Doubuurt groener te maken en in het ontwerp een evenwichtige verdeling van groen toe te passen.

Bestaande bomen

In 2021 is een bomenonderzoek uitgevoerd.Dit betreft een zogenaamde bomenanalyse met als doel om de huidige kwaliteit, bijzonderheden en toekomstverwachting van de bomen te bepalen. Tijdens de ontwerpfase krijgt dit een vervolg met een boomeffectanalyse (BEA) met als doel om de effecten van het ontwerp op de kwaliteit en de toekomstverwachting van de bomen en eventuele noodzakelijke maatregelen te bepalen.

In bijlage F is is per straat en boomtype een toelichting opgenomen op basis van de uitgevoerde bomenanalyse in 2021.

3.6 Klimaatadaptatie

Thema's die worden meegenomen bij de toekomstige inrichting zijn: hittestress, hemelwateroverlast (rainproof maken van de buurt) en droogte. Aan de hand van een verkenning van kansen en risico's op het gebied van klimaatadaptatie is bepaald waar in de buurt de aandachtspunten liggen voor wateroverlast, hittestress en droogte.
Voldoende groen, een goede waterafvoer (riolering, drainage en/of water-infiltrerende maatregelen) en de huidige grondwatersituatie zijn belangrijk. Het vergroenen van de buurt draagt op een duurzame en natuurlijke wijze bij aan verschillende opgaven in de buurt. Op basis van modelstudies worden de afvoercapaciteit van het hemelwater, de mogelijkheden van plaatselijk infiltreren van hemelwater en overige maatregelen getoetst. De uitkomsten van deze studies leveren belangrijke informatie voor de ontwerpfase. In bijlage A is een overzichtstekening opgenomen met potentiële zoeklocaties voor ondergrondse bufferes en hittestress beperkende maatregelen.

Om inzicht te krijgen in de opgave wat betreft rainproof wordt een hemelwatermodel opgesteld. Op basis van de huidige situatie worden knelpunten van de hemelwateroverlast in kaart gebracht. In een vervolgstap worden maatregelen doorgerekend voor de toekomstige situatie om de doelmatigheid van deze maatregelen te toetsen. De maatregelen hebben tot doel om schade aan bebouwing en vitale infrastructuur bij een bui van 70 mm in 1 uur te voorkomen.

Als maatregelen worden overwogen:
1. hemelwaterriool

2. aanpassingen in het rioolsysteem
3. waterberging in verdiepte groenstroken (wadi's)
4. waterberging in ondergrondse voorzieningen
5. toepassen van verschillende straatprofielen

Omdat de Gerard Doubuurt onderdeel is van een groter bemalingsgebied (De Oude Pijp) en het bekend is dat het rioolsysteem een grote factor speelt in de overlast, is het de wens om ook te onderzoeken waar het systeem, ook buiten de Gerard Doubuurt, ontlast kan worden om zo ook de Gerard Doubuurt te ontlasten.

3.7 Afval

Op dit moment zijn er tien aanbiedplaatsen voor inzameling huishoudelijk afval. Dit betreft verschillende afvalstromen (papier, glas en restafval) om het gescheiden aanbieden van afval mogelijk te maken. In wijziging op de concept NvU komen er geen containers voor GFE en geen aanbiedplaatsen voor grofafval. De plekken voor de afvallocaties gaan uit van een maximale loopafstand van 150 m tot de woning. Voor het eventueel bijplaatsen van afvalbakken worden de gemeentelijke richtlijnen gevolgd. Verder komt in afwijking van de NvU de centrale aanbiedplek voor rolcontainers op het Gerard Douplein in het schetsontwerp te vervallen vanwege de aanpak overlast aanbieden bedrijfsafval.

3.8 Ruimte voor spelen

In de Gerard Doubuurt is weinig ruimte. Uitgangspunt is dan ook om verblijfsruimte en groen te combineren. Hierbij rekening houdend met ruimte voor spelen. De huidige speeltoestellen op de hoek Quellijnstraat/Gerard Doustraat zijn einde levensduur en worden vervangen door nieuwe speeltoestellen. Hierbij wordt het rapport 'Spelen in Amsterdam Zuid, Rivierenbuurt en de Pijp' als leidraad gebruikt.

4 Ontwerpverkenning toekomstige inrichting

Op basis van de benoemde eisen, wensen en thema's is een ontwerpverkenning uitgevoerd. Deze verkenning, op basis van de Puccinimethode, levert de ontwerpuitgangspunten op voor de herinrichting.

4.1 Voorlopige ontwerpuitgangspunten

Voor de ontwerpverkenning worden de eisen en wensen zo concreet mogelijk gemaakt. Vanuit het Openbare Ruimte Plan en het advies van programma fiets (juli 2023) is daarom onderstaande lijst met ontwerpuitgangspunten opgesteld. Omdat niet alles wat belangrijk is zich specifiek en meetbaar laat omschrijven, zijn ook enkele algemene ontwerpuitgangspunten geformuleerd:

1. **Algemeen**
   - 1.1. Er moet meer balans komen tussen de economische belangen en de leefbaarheid in de buurt.
   - 1.2. Het ontwerp dient zo veel mogelijk aan te sluiten bij het ontwerp van de Frans Halsbuurt, omdat deze buurten stedenbouwkundig gezien één geheel vormen. Bovendien wordt het ontwerp van de autoluwe straten dat is ontwikkeld voor de Frans Halsbuurt door de gemeenteraad beschouwd als een voorbeeld en is het opgenomen in Handboek rood van de Puccinimethode. Het materiaalgebruik in de Frans Halsbuurt wijkt af van de standaard in het handboek maar zal ook nog toegepast worden in de Gerard Doubuurt om de stedenbouwkundige eenheid te waarborgen. Dit betekent dat dezelfde inrichtingsprincipes worden gehanteerd en dezelfde materialen worden toegepast. In de rijbaan komen gele klinkers (dikformaat) en in het trottoir rode klinkers (dikformaat). De trottoirbanden langs de rijweg en rond de plantvakken zijn afgewerkt met de Amsterdamse deklaag en er worden in principe ook fietsnietjes toegepast, maar omwille van de capaciteit en de vrije loopruimte zal het nieuwe Amsterdamse fietsenrek ook toepasbaar moeten worden. Tenslotte zal het principe van de beplanting in de Frans Halsbuurt ook in deze buurt doorgezet worden.
   - 1.3. Het ontwerp dient rekening te houden met een (verdere) reductie van het aantal autoparkeerplekken in de toekomst.
   - 1.4. Alle ontwerprichtlijnen van de gemeente (Puccini handboeken, *rainproof* etc.) dienen te worden gehanteerd.

2. **Specifiek**
   - 2.1. Overal wordt de minimale vrije loopruimte op de stoep van 2,00 m nagestreefd. Voor de smalle Gerard Doustraat geldt een absoluut minimum van 1,80 m voor de vrije loopruimte.
   - 2.2. Ondergrondse afvalcontainers worden zo veel mogelijk in de straten en niet op de pleinen geplaatst. Vanaf de woning mag de maximale loopafstand tot een afvallocatie maximaal 150 m bedragen. De huidige plekken worden globaal gehandhaafd en zo nodig

uitgebreid met een papiercontainer, een GFE-container en een plek voor het aanbieden van grofvuil. De afvalplekken zijn vanaf de stoep bereikbaar voor rolstoelgebruikers.

2.3. De ruimtebehoefte zoals opgenomen in het Openbare Ruimte Plan en op basis van het advies van programma fiets (juli 2023) stelt dat er verder plek gevonden moet worden voor:
- De resterende autoparkeervakken (5,5 m x 2,1 m);
- 22 laad- en losvakken (7,0 m x 2,1 m);
- Terrassen conform het geldende terrassenplan;
- Parkeerplaatsen voor 2.000 fietsen (onder te verdelen naar fietsnietjes en fietsvakken);
- Parkeerplaatsen voor 150 scooters/motoren/bakfietsen ('scomba's');
- 5% van de openbare ruimte groen ;
- Spelen vergelijkbaar met het huidige ruimtebeslag;
- Een te verplaatsen algemeen voedingspunt (1 elektriciteitsvoorziening voor de buurt).

2.4. De drie pleinen zijn om te verblijven: ze worden zo veel mogelijk vrijgehouden zonder vaste obstakels. In uiterste noodzaak is een fietsparkeervak zonder nietjes te overwegen.

2.5. Geveltuinen blijven behouden en worden vanaf de gevel in principe maximaal 45 cm diep. In de Gerard Doustraat en op plekken waar de vrij doorloopruimte minder dan 1,80 m wordt, vervallen geveltuinen of worden ze minder diep.

2.6. Inritten die niet in gebruik zijn, komen te vervallen.

2.7. Fietsnietjes staan in principe parallel aan de rijweg, zoals dat ook in de Frans Halsbuurt is gedaan. Waar nodig, bijvoorbeeld om op een specifieke plek meer capaciteit te creëren, kan van dit principe worden afgeweken.

2.8. Vrije doorgangen tussen rijbaan en stoep zijn minimaal 2,00 m breed.

2.9. Er komen alleen langsparkeervakken voor auto's (dus geen schuinparkeren), met een lengte van 5,50 m en een breedte van 2,10 m.

2.10. Er komen nooit meer dan vijf autoparkeervakken achter elkaar, ten behoeve van leefbaarheid en oversteekbaarheid van de straat.

2.11. Bomen van de eerste grootte (groter dan 15 m) blijven behouden, tenzij de levensverwachting kort is (minder dan vijf jaar) en/of de boom de technische staat van de inrichting – en daarmee de leefbaarheid van de buurt - te zeer negatief beïnvloedt. Te kappen bomen worden vervangen door nieuwe aanplant.

2.12. Als er bomen worden vervangen, worden de nieuwe exemplaren onder andere uitgezocht op soorten die een positieve bijdrage leveren aan klimaatbestendigheid, biodiversiteit en leefbaarheid van de buurt.

Uitwerking Openbare Ruimteplan in de NvU

Met deze ontwerpuitgangspunten is een eerste ontwerpstudie gedaan en het werd al snel duidelijk dat het gewenste programma uit het Openbare Ruimte Plan niet gaat passen binnen de ruimte die de openbare ruimte biedt. Het vereiste aantal fietsparkeerplekken is op basis van actuele tellingen aangepast voor het projectgebied en opgenomen als uitgangspunt. De verdeling van de ruimteclaims binnen de werkgrens van de buurt (dus exclusief Stadhouderskade, Marie Heinekenplein en Ferdinand Bolstraat) is nader uitgewerkt. Er is afstemming met de buurt, het Expertiseteam Openbare Ruimte en Mobiliteit (OR&M), Ruimteregie, het Toetsteam OR&M en het het Beheertoetsoverleg zuid geweest.

Deze NvU schetst één eindbeeld voor de hele Gerard Doubuurt maar stelt voor om de uitvoering gefaseerd aan te pakken.
Ook biedt dit de kans om voor de herinrichting als uitgangspunt alvast voor te sorteren op het verder autoluw worden van de buurt. Tijdens de looptijd van deze NvU ontstaat, onder voorwaarde van ongewijzigd beleid van verlagen van het vergunningen plafond van 1,1% per half jaar, in de Oude Pijp meer ophefruimte van autoparkeerplaatsen dan nu al toebedeeld is aan projecten. Het voorstel is om deze ruimte te benutten in de Gerard Doubuurt door tijdens latere faseringen nog 75 autoparkeerplaatsen toe te voegen aan het totaal aantal op te heffen parkeerplaatsen ten behoeve van toegankelijkheid, fietsparkeren en vergroening. Overigens mogen alle vergunninghouders uit de Gerard Doubuurt nu al met hun parkeervergunning in de Albert Cuypgarage parkeren, waar bezoekers ook terecht kunnen..

Binnen de projectgrenzen van de Gerard Doubuurt zijn de getallen, op basis van actuele tellingen en analyse van de voorgaande jaren, t.o.v. het Openbare Ruimteplan voor fietsparkeren, scooter-, motor- en bakfietsparkeren (scomba parkeren):

- 2.000 fietsparkeervoorzieningen onder te verdelen naar nietjes voor bewonersfietsen en parkeervakken voor bezoekersfietsen;
- parkeervakken voor 150 scomba's (scooters, motoren, bakfietsen).

4.2 Ontwerp

De ontwerpverkenning heeft op drie niveaus plaatsgevonden. Hieronder volgt een toelichting per niveau:

4.2.1 Straatprofielen

In Handboek Rood van de Puccinimethode staan de standaard straatprofielen beschreven. Omdat de ruimte in de buurt erg beperkt is en het verder autoluw maken van de buurt een belangrijk uitgangspunt is, zijn er voor de doorgaande straten met autoverkeer twee varianten die in aanmerking komen: de autoluwe buurtstraat (<30 km/uur) en de erftoegangsweg (30 km/uur) met modern parkeren.

De buurtstraat (<30 km/uur)
De buurtstraat (figuur 2) is een straatprofiel speciaal voor autoluwe buurten. In de Frans Halsbuurt is dit profiel toegepast bij de herinrichting. Het meest opvallende kenmerk is een rijbaan tussen de stoepbanden die zo smal mogelijk is: 3,20 m (één richting auto's, twee richtingen fietsers). De straat voelt door dit profiel smal aan waardoor auto's langzamer gaan rijden. Aan weerskanten van de rijbaan is 45 cm vrij van obstakels, zodat fietsers en auto's indien nodig kunnen uitwijken. Voor de veiligheid is er geen hoogteverschil tussen de rijbaan en de stoep.



Figuur 2, impressie buurtstraat.

30 km/uur, modern parkeren

Een alternatief is het 30 km/uur straatprofiel met modern parkeren (figuur 3). Vergeleken met de klassieke parkeervormen binnen de Puccinimethode is deze inrichting waar op de stoep geparkeerd wordt compacter en zijn parkeervakken eenvoudiger om te bouwen tot bijvoorbeeld een fietsparkeervak of een groenvak. Het nadeel van dit profiel ten opzichte van de buurtstraat is dat de rijbaan aanzienlijk breder is, waardoor automobilisten minder geneigd zullen zijn hun snelheid te matigen. Daarnaast bergt dit profiel in principe minder water bij een piekbui dan de klassieke parkeerprofielen. Zo nodig kan dit profiel om die reden met tussenbanden en verlaagde parkeervakken worden uitgevoerd.



Figuur 3, Impressie 30 km/uur, modern parkeren

Conclusie twee beschreven varianten:
Het ligt in de lijn der verwachting dat de parkeerdruk door het autoluwe beleid in de toekomst afneemt. Daarnaast is er een grote en toenemende behoefte aan meer ruimte voor andere voorzieningen die in deze buurt nodig zijn. In eerste instantie om het fietsparkeren beter te organiseren en om de buurt klimaatadaptief te maken. Daarnaast is vergroening essentieel en moeten buurtbewoners meer leefruimte krijgen. De verwachting is dan ook dat de buurt zich sneller ontwikkelt tot een autoluwe buurt, al zal dat minder gelden voor de Gerard Doustraat en de Eerste van der Helststraat: dit blijven straten met relatief veel verkeersbewegingen. Daarom stellen we voor om in deze twee straten het 30 km/u profiel met modern parkeren toe te passen, en in de overige doorgaande straten het autoluwe buurtstraatprofiel.

De drie straatjes tussen de Gerard Doustraat en de Albert Cuyp
Tussen de Gerard Doustraat en de Albert Cuypstraat liggen drie korte straten (Eerste van der Helsstraat, Eerste Sweelinckstraat, Nicolaas Berchemstraat) die ook binnen de projectgrenzen vallen. Dit zijn voetgangersgebieden die vanuit de Puccinimethode bij toekomstige groot onderhoudswerkzaamheden als steeg zullen worden ingericht, waarbij rekening wordt gehouden met de issues die daar spelen. Specifiek betekent dat het volgende:

Eerste van der Helststraat
Op dit korte stukje voetgangersgebied tussen het Gerard Douplein en de Albert Cuypstraat spelen geen bijzonderheden. Bij het vervangen van de verharding zal voor een inrichting als steeg worden gekozen: in plaats van de huidige strook tegels in het midden en klinkers aan de zijden wordt het gehele profiel in één materiaalsoortl uitgevoerd.

Eerste Sweelinckstraat
Ook de Eerste Sweelinckstraat is officieel voetgangersgebied, maar het is een route waar (brom- en snor-)fietsers veel en graag gebruik van maken. De huidige inrichting met rood asfalt helpt daarbij niet. Ook speelt hier dat door dit straatje vroeg in de ochtend marktkarren richting de markt worden gereden, wat geluidoverlast geeft. Dit alles leidt tot een zeer specifieke opgave: de inrichting moet straks voetgangers maximaal faciliteren, fiets- brom- en snorverkeer sterk ontmoedigen en het transport van marktkarren zonder al te veel overlast mogelijk maken. Ook moet met toegankelijkheid voor de nood- en hulpdiensten rekening worden gehouden.

Nicolaas Berchemstraat
In dit straatje is fietsen vrijwel onmogelijk gemaakt, door de vele plantenbakken die door bewoners/ondernemers zijn geplaatst en een hekwerk. Dit heeft tot gevolg dat nood- en hulpdiensten de straat ook niet meer kunnen inrijden.Voor de korte termijn wordt aan een oplossing gewerkt om de straat toegankelijk te maken voor nood- en hulpdiensten. Daarnaast bestaat de verharding nu uit verschillende type materialen. Als er te zijner tijd een vervanginsopgave is, zal ook hier voor een steeginrichting worden gekozen: één materiaalsoort voor het gehele profiel. Ook hier geldt dus: de inrichting moet straks voetgangers en verblijf maximaal faciliteren, fietsen, snorren en brommen sterk ontmoedigen en rekening houden met toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten.

4.2.2 Inrichtingsprincipes

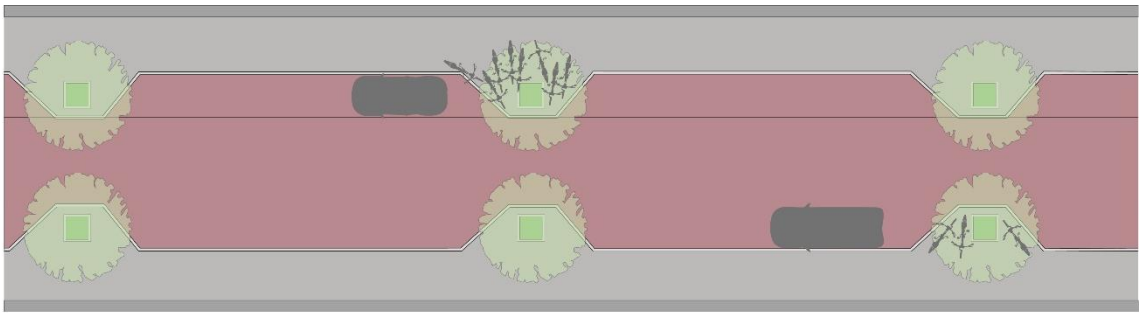
Er is weinig ruimte: er moet erg veel in de openbare ruimte worden ondergebracht. In het ontwerp van het eindbeeld moet rekening worden gehouden met een gefaseerde aanpak en het gefaseerd toegroeien naar dit eindbeeld.

De **uitgangspunten** zijn:
1. Terrassen: aantal m²'s conform vastgesteld terrassenplan;
2. Afvalcontainers en grofvuilaanbiedplekken: zie de tabel in paragraaf 4.2.3;
3. Laad- en losvakken: 22 vakken van 2,10 m breed x 7,00 m lang;
4. Fietsparkeren: 2.000 fietsparkeervoorzieningen onder te verdelen naar nietjes voor bewonersfietsen en vakken voor bezoekersfietsen (advies vanuit programma fiets);

5. Scomba (scooter, motor, bakfiets) parkeren: vakken (2,10 x 0,75 m) voor 150 scomba's (advies vanuit programma fiets).
6. Groen: 5% van de openbare ruimte, komt neer op ongeveer 1.200 m²) groen;
7. Autoparkeren: (aantal vakken te bepalen op basis van ruimteclaims overige functionaliteiten) vakken van 2,10 breed x 5,50 m lang.

Omdat de Gerard Doubuurt een bestaande buurt is en geen nieuwbouwwijk, hebben we te maken met :

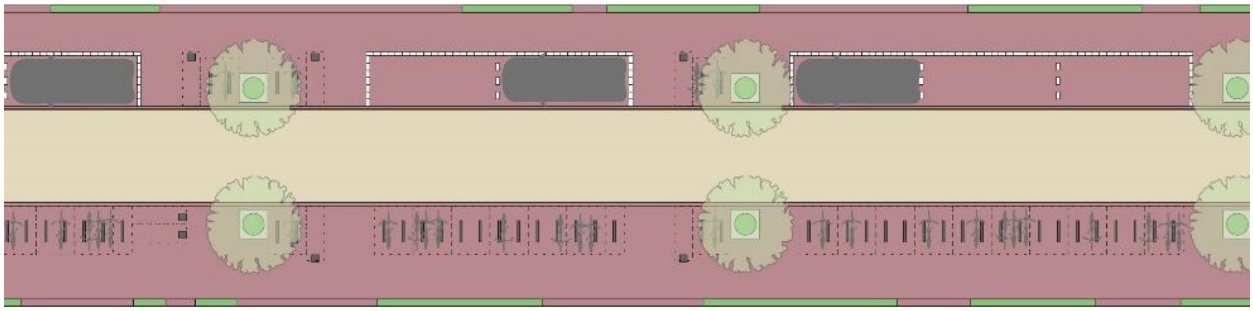
1. De straten hebben een bepaalde breedte tussen de gevels. Die is voor de meeste straten tussen de 14,75 en 15,25 m. Alleen de Gerard Doustraat is een stuk smaller: namelijk tussen de 11,50 en 13,50 m.
2. Er staan bomen die in principe blijven staan. Al aanwezige bomen geven twee 'beperkingen' bij het ontwerpen:
    a. Ze bepalen in hoge mate waar de rijbaan komt te liggen;
    b. Ze geven in veel gevallen een 'stramienmaat', dat wil zeggen een vast stuk straatlengte waartussen zaken als auto- en fietsparkeren een plek moeten krijgen.



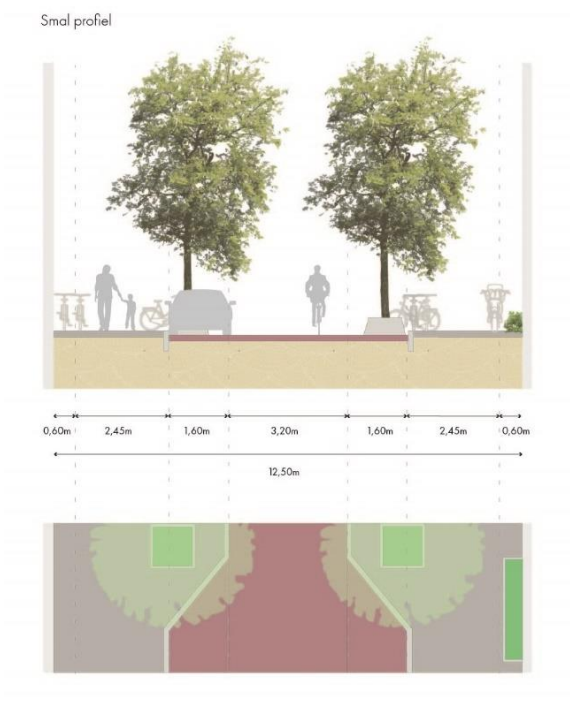
Figuur 4, smal profiel, bestaand.

Smal profiel (Gerard Doustraat)

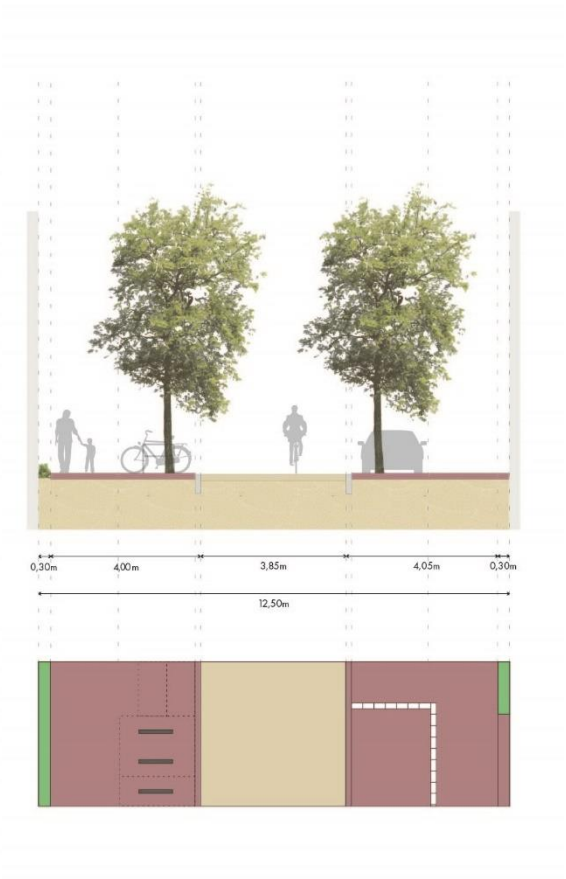
Voor de Gerard Doustraat heeft dit tot gevolg dat het een symmetrisch straatprofiel wordt, met de rijbaan in het midden, aan weerskanten van de stoepen een 'voorzieningenstrook' van 2,10 m en aan beide kanten een doorloopbare ruimte van 1,80 m breed. De voorzieningenstrook dient te voorkomen dat, zoals in de huidige situatie, de doorloopruimte op de stoepen wordt geblokkeerd door obstakels zoals fietsen en scooters. Aan het bredere zuidwestelijke deel van de straat past er dan nog een geveltuin tussen stoep en gevel. Het smallere noordoostelijke deel van de straat is te smal voor geveltuinen. In de voorzieningenstroken op de stoepen aan weerskanten van de rijbaan kunnen op een beperkt aantal manieren de plekken tussen de bomen worden ingevuld, zie figuren 5 en 7.



Figuur 5, smal profiel, nieuw.



Figuur 6, smal profiel, bestaand.

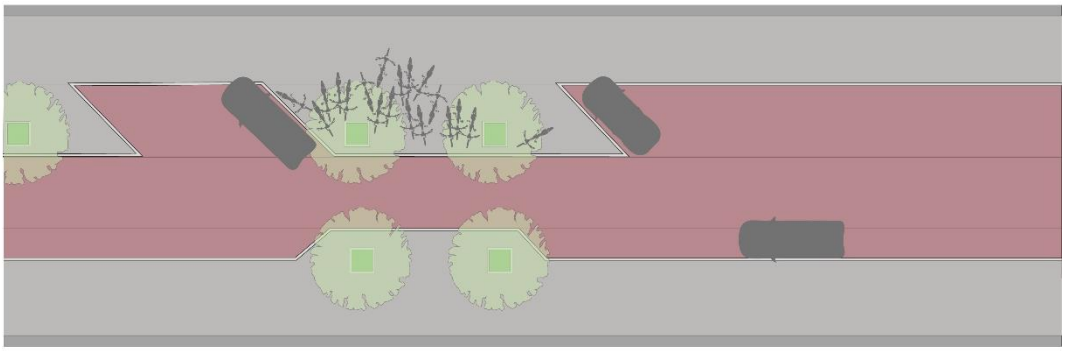


Figuur 7, smal profiel, nieuw.

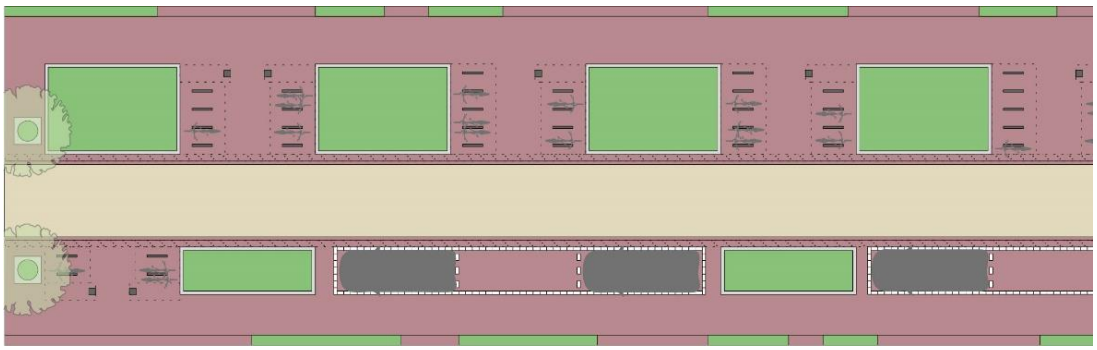
Breed profiel (overige straten)

In een aantal straten met het brede profiel wordt in de bestaande situatie schuin geparkeerd, zie figuur 8 en 10. Het schuin parkeren kost veel ruimte. In de nieuwe situatie laten we dat niet meer terugkomen. De bomen bepalen hier dat er een licht asymmetrisch profiel komt: met aan de ene kant van de rijbaan een voorzieningenstrook, stoep en geveltuinen; en aan de andere kant een bredere strook tussen de rijbaan en de stoep, waaraan op diverse manieren invulling kan worden

gegeven. Doordat voor parkeervakken niet meer dan 2,10 m breedte benodigd is, brengen we deze alleen onder aan de smalle kant van de straat. Aan de brede kant hebben we de mogelijkheid om grote groenvakken te maken. Ook voor deze asymmetrische straten geldt dat de voorzieningenstroken aan weerskanten van de rijbaan op een beperkt aantal manieren kunnen worden ingevuld, zie figuren 9 en 11.



Figuur 8, breed profiel, bestaande situatie.



Figuur 9, breed profiel, nieuw.



Figuur 10, breed profiel, bestaande situatie.

4.2.3 Ruimteclaimstudie

Nu we dit in kaart hebben gebracht, is de vraag: hoe ver komen we met de eisen en wensen zoals in paragraaf 4.2.2 beschreven? Bij het 'vullen' van de ruimte starten we met de eisen, daarna volgen de wensen. Het aantal m² terrassen ligt vast. Voor ondergrondse afvalcontainers geldt dat onder de grond en erboven voldoende ruimte moet zijn; daarom zijn de afvalcontainers als eerstvolgende ruimteclaimers ingetekend. De benodigde containers zijn in tabel 1 weergegeven.

		Containers (2x2 m)				
Nr.	**Plek**	**Restafval**	**Papier**	**Glas**	**Textiel**	**Totaal containers**
1	Hoek 1e vd Helststraat - Stadhouderskade	1	1	1		3
2	Nicolaas Berchemstraat	1	1		1	3
3	Halverwege 2e Jacob van Campenstraat	2	1			3
4	Hoek Gerard Doustraat – 2e Jacob van Campenstraat	1	1	1		3
5	Marie Heinekenplein	3	2	1	2	8
6	Hoek 1e vd Helststraat - Quellijnstraat	1	1			2

7	Hoek Gerard Doustraat – Quellijnstraat	2	1			3
8	Daniël Stalpertstraat	1	1			2
9	Nabij Gerard Douplein	1	2	1		4
10	Begin Gerard Doustraat	2	1	1		4
	Totalen	**15**	**12**	**5**	**3**	**35**

Tabel 1, afvalcontainers en -aanbiedplekken.

Vervolgens zijn de laad- en losvakken en de autoparkeervakken ingetekend, waarna de rest van de ruimte is gevuld met fietsparkeren, scomba-parkeren en groen. De pleinen zijn bij het fietsparkeren grotendeels ontzien: het uitgangspunt van de pleinen is dat deze hoofdzakelijk bedoeld zijn voor verblijf, horeca, spel en groen. We ontkomen er niet aan om wel enkele fietsparkeervakken op de pleinen te plaatsen, maar dat zijn geen permanente 'obstakels'.

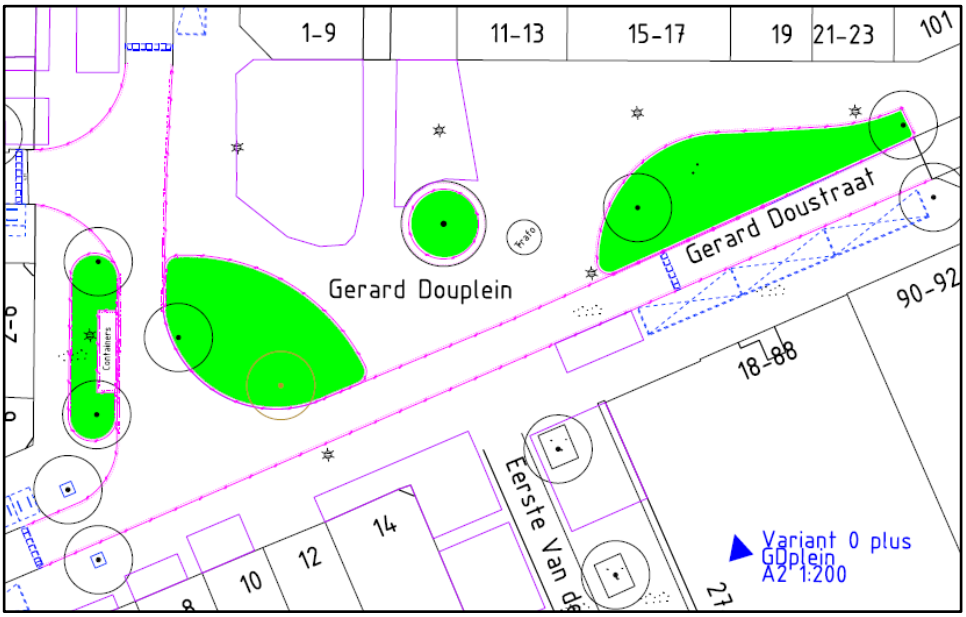
Op de kaart (zie bijlage B) zijn de voorzieningen in verschillende kleuren weergegeven. Er is gestreefd naar een evenwichtige verdeling van de voorzieningen. In de straten is de ruimte zo maximaal benut.

4.2.4 Aparte ontwerpopgave: het Gerard Douplein

Centraal gelegen tussen alle straten vormt het Gerard Douplein een unieke plek in deze buurt. Het plein heeft een geheel eigen dynamiek en problematiek. Het plein is nu overvol: er is veel laad- en losverkeer, er zijn grote terrassen en de rest van de ruimte is gevuld met geparkeerde fietsen. Om het plein leefbaar te maken, zullen we moeten ingrijpen.

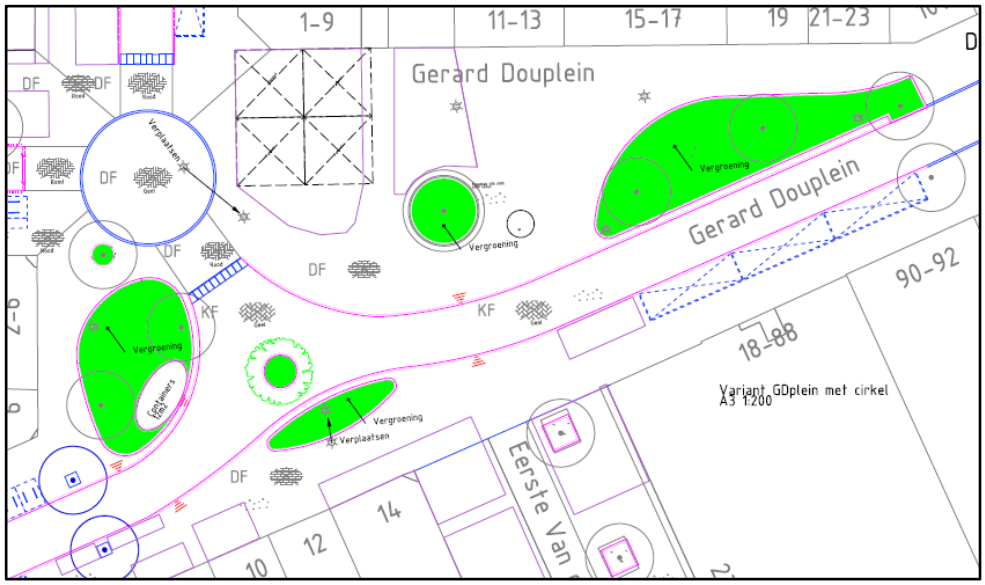
Op dit moment liggen de rijbanen vrij dicht langs de gevels, waardoor daar weinig ruimte is voor voetgangers en terrassen. De open ruimte op het midden van het plein is nu vooral fietsparkeerterrein met weinig verblijfskwaliteit en vrije loopruimte. Voor het plein zijn twee varianten in deze NvU opgenomen om dit te verbeteren:

- Variant 1 handhaaft de wegen op het bestaande tracé en het fietsparkeren wordt verplaatst naar de zijstraten. Het plein kan dan alleen vrij van fietsen gehouden worden met intensieve handhaving. Daarnaast is er tussen de bestaande bomen onvoldoende plek om rijbanen naar de huidige richtlijnen aan te leggen. Deze variant heeft daarom niet de voorkeur.



Figuur 12, variant 1 Gerard Douplein.

- Bij Variant 2 (zie fig 13, 14 en 15) worden, op basis van een ontwerpsuggestie uit de buurt geïnspireerd op de situatie voor de jaren ’80, de rijbanen meer naar het midden van het plein verlegd. Daardoor ontstaat er langs de gevels meer ruimte voor voetgangers om langs de terrassen te kunnen lopen. Hierdoor wordt de ruimte op het plein meer toebedeeld aan de gevelzijde en kunnen er eenvoudige, fysieke maatregelen worden genomen om het ontstaan van de fietsenzee op het centrale deel van het plein tegen te gaan. Immers, de resterende ruimte wordt dan voetpad, groen en terras. Los geparkeerde fietsen staan dan echt in de weg en de fietser zal daarom beter begrijpen dat de fiets daar niet hoort en dus ook niet kan staan. Aan de koppen van de zijstraten wordt veel ruimte gerserveerd voor fietsparkeren. Rondom de boom centraal op het plein wordt een verhoogde band aangelegd dat kan dienen als rustplek. Dit is de voorkeursvariant. Deze variant heeft, vanwege het verleggen van de rijbaan, gevolgen voor het aanwezige kunstobject. Met vertegenwoordigers uit de Adviescommissie voor de Kunst Zuid (ACK) wordt naar de mogelijkheden gekeken voor verplaatsing van dit kunstobject naar een andere locatie op het plein of een nieuwe mogelijkheid van kunst bij deze variant.



Figuur 13, variant 2 Gerard Douplein (de voorkeursvariant)



Figuur 14, voorkeursvariant Gerard Douplein, vogelvluchtperspectief



Figuur 15, voorkeursvariant Gerard Douplein, vanaf ooghoogte

4.3 Bevindingen en conclusies

Bevindingen
In tabel 2 is weergegeven hoeveel voorzieningen van elke soort op het ontwerp staan ingetekend. De terrassen (aantal m2's uit het terrassenplan), laad- en losplekken en afvalcontainers staan niet in de tabel. Deze zijn conform eisen opgenomen.

	Fietsparkeren nietjes (# fietsen)	Fietsparkeervakken (# fietsen)	Scomba parkeren (# scomba's)	Groen (m²)	Gevolg voor autoparkeren
Totaal	1698	285	198	1181	118

Tabel 2, invulling voorzieningen.

Conclusies
Ten aanzien van de straatprofielen:
Het ligt in de lijn der verwachting dat de parkeerdruk door het autoluwe beleid in de toekomst afneemt. Daarnaast is er een grote en toenemende behoefte aan meer ruimte voor andere voorzieningen die in deze buurt nodig zijn. In eerste instantie om het fietsparkeren beter te organiseren en om de buurt klimaatadaptief te maken. Daarnaast is vergroening essentieel en moeten buurtbewoners meer leefruimte krijgen. De verwachting is dan ook dat de buurt zich sneller ontwikkelt tot een autoluwe buurt, al zal dat minder gelden voor de Gerard Doustraat en de Eerste van der Helststraat: dit blijven zeer waarschijnlijk straten met relatief veel verkeersbewegingen. Dit wordt door tellingen ondersteund (zie bijlage H). Daarom stelt de NvU voor om in deze twee straten het 30 km/u profiel met modern parkeren toe te passen – zo nodig met verlaagde parkeervakken - en in de overige straten het buurtstraatprofiel.

Ten aanzien van de ruimteclaim:
Het op termijn opheffen van ongeveer 75 extra parkeerplaatsen, bovenop de al vastgestelde 120 parkeerplaatsen, is noodzakelijk om te voldoen aan de doelstellingen van de toekomstige inrichting openbare ruimte van de Gerard Doubuurt. Ten aanzien van klimaatbestendigheid en de vergroeningsambitie is er vermoedelijk meer ruimte in de toekomst nodig. Het ontwerp van de openbare ruimte houdt wel rekening met een verdere ontwikkeling tot een autoluwere buurt en een verdere reductie van het aantal autoparkeerplaatsen die ruimte zouden kunnen bieden voor klimaatbestendige oplossingen. Dit zal tijdens de verschillende ontwerpfases moeten worden bepaald. Meer ruimte voor de andere claims is hier voorlopig niet haalbaar, tenzij er nog meer parkeerplaatsen voor auto's worden opgeheven bovenop de parkeerplaatsen die ten behoeve van het fiets- en scombaparkeren moeten worden opgeheven.

5 Vervolgproces

5.1 Besluitvorming en fasering

Zoals in paragraaf 1.1 vermeld, stelt het DB van het stadsdeel Zuid, na de officiële inspraakprocedure de definitieve nota van uitgangspunten (NvU) vast. Bij de vaststelling neemt het DB een voorkeursbesluit. Na vaststelling van de NvU start over het algemeen de ontwerpfase om te komen tot het eindbeeld.

Deze NvU dient als leidraad voor de herinrichting openbare ruimte van de Gerard Doubuurt. De komende jaren zal gefaseerd toegewerkt worden naar de nieuwe inrichting van de openbare ruimte op basis van deze NvU. Dat betekent een gefaseerde aanpak in voorbereiding, besluitvorming en uitvoering.

Op dit moment worden er 4 fases voorzien. In bijlage C is fase 1 uitgewerkt tot een schetsontwerp. Dit betekent concreet, dat na vaststelling van de NvU, een verdere uitwerking en detaillering van het schetsontwerp voor alleen de eerste fase wordt gemaakt met als resultaat een voorlopig ontwerp (VO) en definitief ontwerp (DO) voor fase 1. Tijdens de ontwerpfase wordt per fase een raming gemaakt van de uitvoerings- en beheerskosten. Ook wordt voor iedere fase een beheerplan en een risicoanalyse gemaakt. Tijdens elke ontwerpfase wordt de buurt geïnformeerd over de voortgang van het ontwerp en worden eventuele wijzigingen in het ontwerp afgestemd met belanghebbenden.

Bewoners en ondernemers stellen we in de gelegenheid om te adviseren. In elke ontwerpfase staat de relatie tussen gemeente en buurt vooral in het teken van *informeren en afstemmen*. Het ontwerp wordt in deze fase intern getoetst aan diverse randvoorwaarden, kaders en eisen. Tevens wordt een overall BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld met per fase een deel BLVC-plan. De BLVC-plannen worden besproken in de werkgroep werk in uitvoering (WWU). Vooralsnog wordt voorzien dat de voorbereiding van fase 2, afhankelijk van beschikbare financiele middelen, op z'n vroegst start vanaf 2025. De exacte planningsdata voor de overige fases zijn nog nader te bepalen.

5.2 Planning

In tabel 4, hieronder is op hoofdlijnen een planning opgenomen voor besluitvorming, ontwerp en uitvoering van fase 1. Voor de vervolgfases kan op dit moment nog geen exacte data worden gegeven.

Fase 1	
Wanneer	**Wat**
2023	
Juli	• Besluit dagelijks bestuur (DB) stadsdeel Zuid tot vrijgave concept NvU voor inspraak.
Juli – september	• Inspraak concept NvU.
Oktober	• Inspraakreacties verwerken in nota van beantwoording (NvB).
Oktober-november	• DB stadsdeel zuid stelt NvU vast en neemt voorkeursbesluit.
t/m december	• Ontwerpfase fase 1
2024	
Jan-mrt	• DB stadsdeel Zuid stelt definitief ontwerp voor fase 1 vast en neemt een uitvoeringsbesluit.
April - september	• Voorbereiding van de uitvoering fase 1.
September	• Start uitvoering fase 1.
Na 2025	
Na 2025	• Voorbereiding en uitvoering fase 2 t/m 4 (exacte data nog nader te bepalen).

Tabel 3, planning op hoofdlijnen

5.3 Omgevingsprojecten

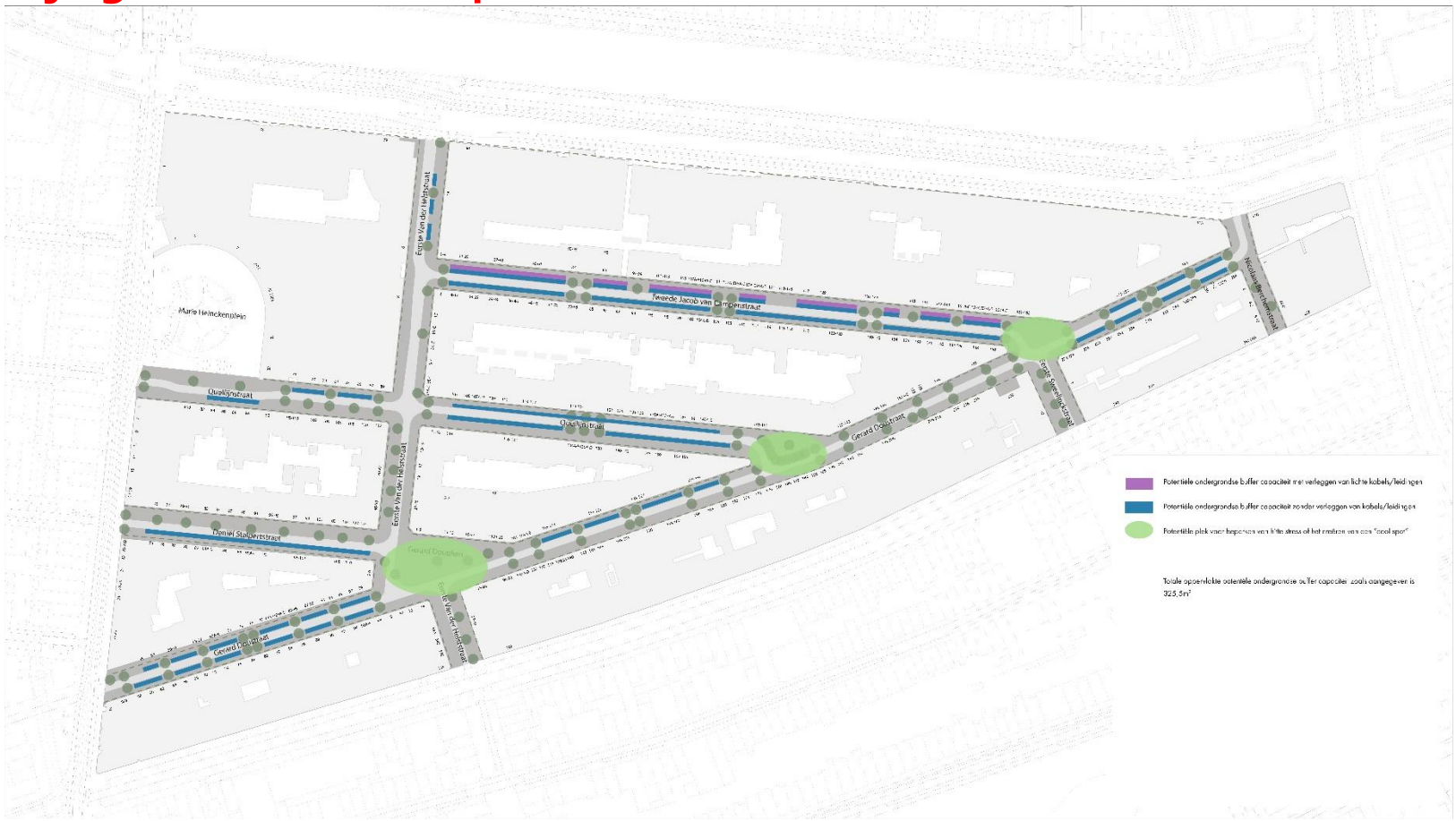
Tijdens de voorbereiding en uitvoering moet bij de planning van de werkzaamheden in de Gerard Doubuurt rekening worden gehouden met projecten in de omgeving. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van omgevingsprojecten waar een raakvlak mee wordt verwacht.

	Locatie	**Geschatte periode van werkzaamheden**
	Frans Halsbuurt Herinrichting alle straten van gevel tot gevel (gefaseerd	Q4 2022 t/m Q4 2025
	Van Woustraat noord Herinrichting van gevel tot gevel	Q2 2023 t/m Q2 2024
	Stadhouderskade Herinrichting tussen Hobbemakade en Ferdinand Bolstraat	Q2 2024 t/m Q4 2024
	Weteringpark Herinrichting bij het Weteringcircuit / speeltuin U J Klaren	Q1 2024* t/m Q4 2024

Tabel 4, omgevingsprojecten rondom de Gerard Doubuurt

Bijlagen

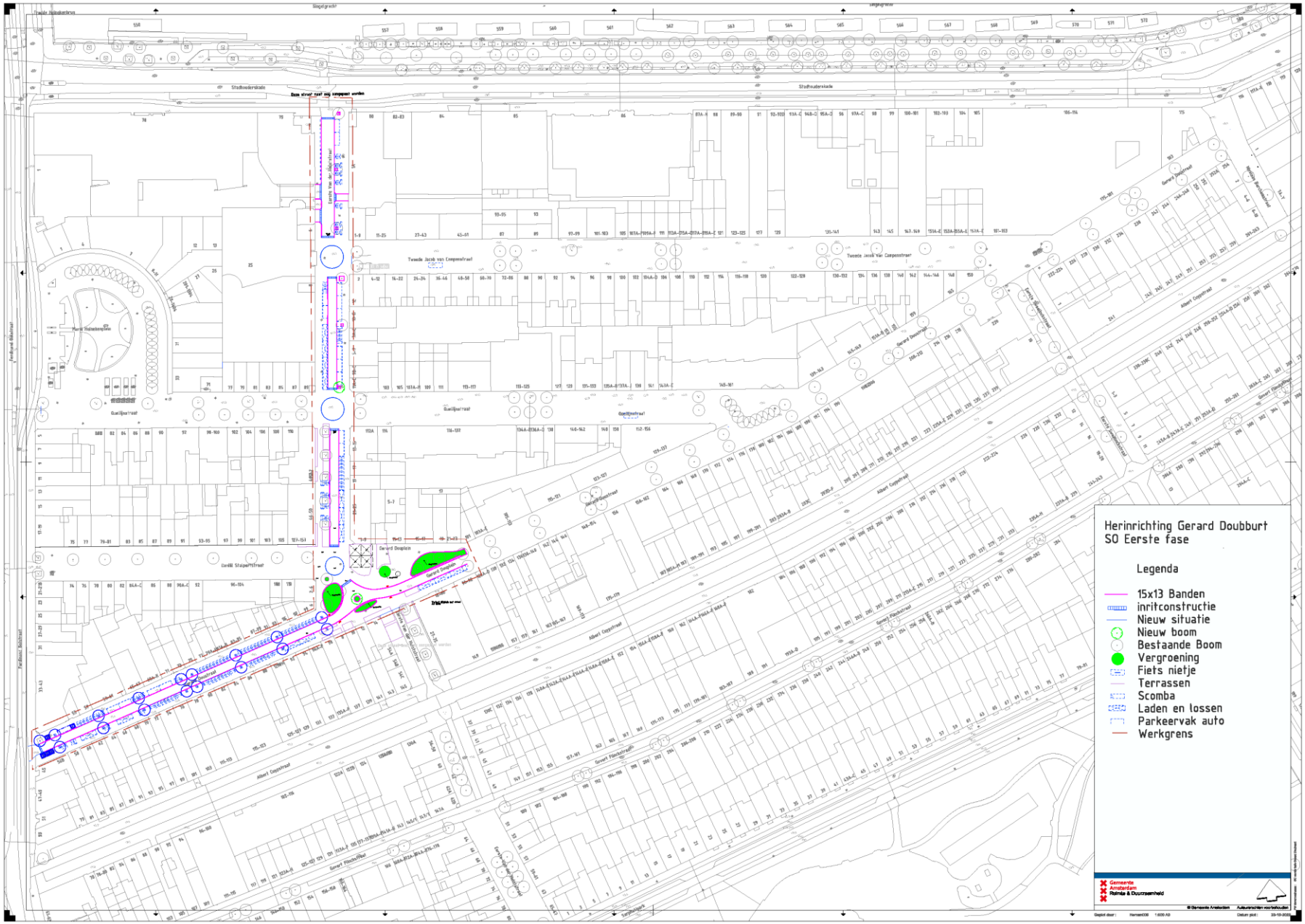
Bijlage A: Klimaatadaptatie



Bijlage B: Eindbeeld


Gemeente
Amsterdam
HERINRICHTING GERARD DOUBUURT
LEGENDA
Rijweg
Trottoir
Parkeren
Laden/Lossen
Fietsnietjes
Uitrit
Terras
Speelplaats
Afvalcontainer
Groen
Boom
Combiladen en lossen - autoparkeren
Invaliden parkeren
Combiladen en lossen - fietsvak
Fietsvakken
Opgeheven uitrit
Transformatorhuis
23/10/2023

Bijlage C: schetsontwerp fase 1


Herinrichting Gerard Doubburt
SO Eerste fase
Legenda
15x13 Banden
inritconstructie
Nieuw situatie
Nieuw boom
Bestaande Boom
Vergroening
Fiets nietje
Terrassen
Scomba
Laden en lossen
Parkeervak auto
Werkgrens

Bijlage D: samenvatting beleid en kaders

Visie openbare ruimte 2025
De Visie openbare ruimte 2025 is een eerste stap in de ambitie om meer regie te voeren op ontwikkeling, inrichting, beheer en daarmee op het gebruik van de openbare ruimte op het schaalniveau van de hele stad. Met deze visie wordt uitwerking gegeven aan de Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch Sterk en Duurzaam, waarin het integrale ruimtelijke-ordeningsbeleid van de gemeente Amsterdam staat beschreven. Er is bewust gekozen voor een visie op de middellange termijn (2025), omdat we daarmee goed aansluiten bij de strategie om tot 2025 50.000 woningen bij te bouwen (verwoord in Koers 2025: Ruimte voor de Stad) en de aanpak om de bereikbaarheid van de stad te verbeteren, verwoord in de Mobiliteitsaanpak 2025 en de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015). Samen met de Agenda Groen (2015), de Watervisie (2016) en de Ecologische Visie (2012) vormen zij het openbare ruimte beleid van de gemeente Amsterdam.

Meerjarenplan Fiets 2017-2022
Het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 volgt de ingezette koers uit de Mobiliteitsaanpak Amsterdam (2013, die is samengevat in de Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (2015), èn het Kader Fietsparkeren (2015). Het sluit aan bij de opgaven uit de Agenda Duurzaamheid (2015), Stad in Balans (2015), Koers 2025 (2016) en de Visie Openbare Ruimte 2017. Het meerjarenplan fiets is tot stand gekomen op basis van inzichten uit diverse onderzoeken (zoals de fietstelweek, fietsparkeertellingen en de Amsterdamse thermometer bereikbaarheid). Ook diverse partijen zoals de Fietsersbond en betrokken Amsterdamse burgers via CycleSpace leverden input voor het plan. Het plan is gericht op een opgave voor de komende zes jaar met een perspectief naar 2030. We investeren in infrastructuur (nieuwe verbindingen) en innovaties. Zo houden we de stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar. Tegelijkertijd pakken we de grootste knelpunten in het fietsnetwerk en het fietsparkeren aan. Dit plan bouwt voort op het eerdere Meerjarenplan Fiets 2012-2016. Veel resultaten uit dat plan zijn zichtbaar in de stad, zoals 16.000 nieuwe fietsparkeer-plekken, waarvan 11.000 bij stations. Succesvolle maatregelen zetten we voort, kansrijke maatregelen voegen we toe en met pilots maken we werk van technologische innovaties vanuit de markt. Met een adaptieve aanpak spelen we de komende jaren in op actuele ontwikkelingen.

Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030
Meer mobiliteit met minder middelen en ruimte.
Amsterdam staat de komende jaren voor een forse uitdaging. Meer bewoners, banen en bezoekers leiden tot een verdere groei van de mobiliteit in en rond Amsterdam en tot een grotere druk op de kostbare openbare ruimte. De komende jaren is minder geld beschikbaar om te investeren in mobiliteit. Daarnaast is de beschikbare openbare ruimte in de binnenstad een schaars goed. De vraag die wordt gesteld, is hoe we met minder middelen, in beperkte ruimte oplossingen kunnen vinden voor de groeiende mobiliteitsvraag. De Mobiliteitsaanpak 2030 gaat ervan uit dat dat we voorrang geven aan kostenefficiënte, ruimtebesparende vervoerwijzen en uit het beter benutten van de bestaande capaciteit.

Amsterdam Rainproof
De stad regenbestendig maken vraagt van iedereen een bijdrage. Daarom wil het initiatief Amsterdam Rainproof (rainproof.nl) bewoners, bedrijven, gemeente en andere partijen met elkaar verbinden en stimuleren om maatregelen te nemen tegen hoosbuien. *Als je iets verandert aan je dak, tuin of straat doe het dan direct rainproof*. Met kleinschalige investeringen als waterdoorlatende bestrating, waterdaken en geveltuintjes, maken we gezamenlijk de stad regenbestendig en gebruiken we de regen om de stad aantrekkelijker en leefbaarder te maken. Een rainproof-stad is het doel. Elke druppelt telt!

Beleidskader Puccinimethode
Het inrichten van de openbare ruimte doen we in Amsterdam volgens de Puccinimethode (amsterdam.nl/puccini), waarin de algemene uitgangspunten en afspraken zijn vastgelegd. Deze methode bevat niet alleen de standaard voor soorten verharding die toegepast worden, maar ook de standaard voor straatmeubilair en verlichtingsarmaturen (Handboek Rood). Ook de wijze waarop groen wordt vormgegeven en aangelegd, alsmede de plantkeuzes liggen vast in in deze methode (Handboek Groen). De Puccinimethode sluit aan op de Visie Openbare Ruimte 2025 uit 2017.
De inrichting van de openbare ruimte moet voldoen aan de standaarden uit deze methode. Daarbinnen bestaat een grote ontwerpvrijheid, waarmee per buurt/wijk een passend ontwerp tot stand kan komen.

Beleidskader Verlichting
Licht in de openbare ruimte draagt bij aan de verkeersveiligheid, sociale veiligheid en sfeerbeleving. Deze functies zijn locatiespecifiek. Het beleidskader gaat dan ook uit van 'licht op maat', waarbij duurzaamheid (LED-verlichting) en de laatste innovaties meegenomen worden. De verdere uitwerking staat in Handboek Rood.

Duurzaam Veilig
Het boek Duurzaam Veilig (van Wegman & Aarts) met daarin beschreven de nationale verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020 geeft de handvatten naar een duurzaam en veilig wegverkeer. Duurzaam Veilig richt zich op een functionele indeling van wegen (functionaliteit), fysieke kwetsbaarheid van de mens (homogeniteit en fysieke vergevingsgezindheid) en het voorkómen van onveilige handelingen (herkenbaarheid, statusonderkenning en sociale vergevingsgezindheid).

Toetsteam
Sinds 1 april 2022 zijn de Centrale Verkeerscommissie (CVC) en Commissie Puccinimethode vervangen door één integraal toetsteam: het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit (OR&M). Dit toetsteam voert een integrale, finale toets uit op planproducten waar ruimtelijke kwaliteit, toegankelijkheid én verkeerskundige aspecten samenkomen. De toets is verplicht voor alle projectplannen op het gebied van openbare ruimte en verkeer. De integrale toets is in de plaats gekomen van de afzonderlijke beoordelingen door zowel de CVC als de Commissie Puccinimethode. De eerder verplichte toets door de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA) is vervallen. Hiervoor in de plaats is ambtelijke afstemming gekomen.

Elk ruimtelijk project kent sinds de inwerkingtreding van het toetsteam OR&M in de planvorming twee verplichte toetsmomenten: 1) voorafgaand aan vaststelling van de nota van uitgangspunten (NvU) of stedenbouwkundig plan en 2) op het (definitief) ontwerp.

Bijlage E: Vragen uit de buurt beantwoord

Hieronder een overzicht van onderwerpen die besproken zijn tijdens de ontwerpbijeenkomsten en persoonlijke gesprekken die plaatsvonden met bewoners- en ondernemers. Ook zijn in dit overzicht vragen verwerkt die wij per e-mail hebben ontvangen.

Afval scheiden
Er komen ondergrondse containers voor restafval, papier, glas en gfe (groen, fruit, etensresten). Soms op een andere plek dan dat ze nu staan. Bij het bepalen van de plekken is rekening gehouden met de maximale loopafstand van 150 meter vanaf de woning en het feit dat de vuilwagen er goed bij kan en de boomkruinen intact blijven tijdens het tillen van de container. Kijk voor meer informatie over afval scheiden op amsterdam.nl/afval.

Afvalplekken schoonhouden
De gemeente haalt het afval regelmatig op, houdt afvalplekken schoon en handhaaft als er afval naast de ondergrondse containers geplaatst is. Maar bewoners kunnen hier ook een bijdrage aan leveren door een afvalplek te adopteren. U houdt de afvalplek dan samen met de gemeente schoon. Lees meer: Ondergrondse afvalcontainer adopteren.

Afvalcontainers horeca
Met ondernemers zijn we in overleg, ook stedelijk wordt hiervoor beleid gemaakt, op welke wijze het afval sneller en vaker opgehaald kan worden, zodat stoepen niet onnodig lang geblokkeerd worden door de bedrijfsafvalcontainers.

Afvalcontainers op pleinen
In het ontwerp streven we naar pleinen zonder afvalcontainers.

Afvalplekken grofvuil
In het nieuwe ontwerp houden we rekening met aparte plekken in de buurt voor het inzamelen van grofvuil. Deze plaatsen we bij of in de buurt van de ondergrondse afvalcontainers.

Buurtvereniging Gerard Doubuurt
De buurtvereniging is betrokken bij de tijdelijke maatregelen die nu worden genomen, maar ook zijn we nu al in gesprek over diverse zaken na de herinrichtingswerkzaamheden. Onder andere op het gebied van sociale cohesie, onderhoud groen en het schoonhouden van afvalplekken. Meer informatie over de activiteiten van de vereniging gerarddoubuurt.nl

Fietsnietjes en fietsparkeervakken
Het aantal te plaatsen fietsnietjes is afgestemd op het aantal bewoners in de buurt en bedoeld om langere tijd de fiets te kunnen neerzetten. Scooters en bakfietsen krijgen eigen parkeervoorzieningen. De fietsparkeervakken zijn voor bezoekers. Op pleinen of locaties waar veel bezoekers zijn, komen fietsparkeervakken voor kort parkeren. De openbare ruimte wordt zo ingericht dat het niet uitnodigt om op stoepen te parkeren.

Fietsen en overlast
De gemeente voert actief beleid om 'weesfietsen' te verwijderen. Dit vindt op regelmatige tijdstippen plaats. Signaleert u een fiets die al enige tijd ongebruikt in de weg staat, meld dit via meldingen.amsterdam.nl.

Flitsbezorgers
Er geldt gemeentebreed een stop op nieuwe locaties voor flitsbezorgdiensten. Onderzocht wordt op welke wijze en onder welke voorwaarden flitsbezorgers hun activiteiten eventueel kunnen continueren. Maar wel op zo'n wijze dat hier ook op gehandhaafd kan worden. De gemeente Amsterdam wil drie vestigingen van flitsbezorgers in De Pijp sluiten. Volgens de gemeente zijn de distributiecentra in strijd met het bestemmingsplan.

Groen - bomenkap
Het gemeentelijk beleid is erop gericht om aanwezige bomen te behouden, tenzij ze een levensverwachting hebben van minder dan 5 jaar of geen kans hebben op een mooie uitwas doordat de plek waar ze staan niet geschikt is. Op plekken waar bomen gekapt moeten worden, planten we nieuwe bomen. Voor het ontwerp wordt een boom effect analyse (BEA) uitgevoerd waaruit moet blijken wat de verwachte levensduur is van een boom en zijn effect op de omgeving.

Groen - ongedierte
De keuze van beplanting bepaalt de aantrekkelijkheid van het groen voor ongedierte. Daarom wordt gekozen voor beplanting met een hoge sierwaarde die ongedierte weghoudt. Dit neemt niet weg dat er voldoende afvalvoorzieningen moeten zijn om zwerfvuil tegen te gaan.

Groen - geveltuinen
Ook na de herinrichting blijf het mogelijk om een geveltuin aan te leggen of te behouden, mits er voldoende vrije doorloopruimte op de stoep aanwezig blijft. Meer informatie: amsterdam.nl/geveltuin.

Handhaving, meld overlast
Bewoners en ondernemers hebben de wens geuit voor een meer passende handhaving op het Gerard Douplein. Deze zou vergelijkbaar met die in de uitgaansgebieden in het centrum moeten zijn.
Overlast van horeca en of personen op straat kunt u melden via meldingen.amsterdam.nl

Horeca uitbreiding
Het huidige bestemmingsplan laat geen extra horeca toe in de gehele Oude Pijp. Een locatie waar een horecabestemming op zit, maar niet als zodanig wordt gebruikt, verliest de horecabestemming.

Laadpalen elektrische auto's
Hierin volgen we het stedelijk beleid. Klik voor meer informatie.

Laad- en losplekken
Er komen voldoende laad- en losplekken voor detailhandel, horeca en bewoners. Hierover is ook overleg met ondernemers. Het huidige laad en los-vak met dubbel functie (fietsparkeren) werkt niet naar behoren. Uitgangspunt voor het ontwerp is dat een verhuizing waarbij inzet van een verhuislift noodzakelijk is mogelijk blijft.

Openbare verlichting
De huidige lichtarmaturen (overspanningen) worden op termijn omgezet naar ledverlichting. Deze werkzaamheden vallen niet onder de herinrichting, maar onder regulier onderhoud. De aanwezige Ritter lantaarns blijven staan; daar waar mogelijk en financieel haalbaar voegen we Ritter lantaarns toe.

Ontmoetings- en rustpunten
Er wordt onderzocht of het mogelijk is om in de buurt, bijvoorbeeld op de pleinen, ontmoetingsplekken in te richten voor een rustmoment of een praatje met buurtgenoten. Een belangrijk aspect hierbij is wel dat de inrichting van zo'n ontmoetingspunt een open en veilig karakter krijgt.

Nota van uitgangspunten (NvU)
In de NvU staan de uitgangspunten voor het oplossen van de knelpunten van de huidige inrichting en de kaders voor de nieuwe inrichting. Er worden hiervoor diverse onderzoeken gedaan en adviezen ingewonnen bij stedelijke advies- en toetsingscommissies. Vervolgens worden mogelijke

alternatieven voor de nieuwe inrichting van de buurt geschetst. De nota van uitgangspunten zal zoals de planning er nu uitziet in het vierde kwartaal van 2022 worden vrijgegeven voor inspraak.

Parkeren langs de weg
Er kan straks langs de weg geparkeerd worden volgens het principe langsparkeren. Bewoners en ondernemers uit de Gerard Doubuurt met een parkeervergunning kunnen in de Albert Cuypgarage en Apcoa Heinekengarage parkeren. Voor meer informatie amsterdam.nl/parkeren.

Parkeren gehandicapten
Bestaande vergunningsplekken blijven gehandhaafd in de nieuwe situatie. Er wordt bij het ontwerp rekening gehouden met het toevoegen van extra 'vrije' parkeerplekken voor gehandicapten.

Parkeerplekken opheffen
Totaal heffen we 120 parkeerplekken op in de Gerard Doubuurt, daarvan zijn er al 45 opgeheven om de uitvoering van de tijdelijke maatregelen mogelijk te maken. Er blijven na de werkzaamheden 193 parkeerplekken over in de Gerard Doubuurt

Parkeerplekken nieuwe bestemming
De op te heffen parkeerplekken krijgen een andere bestemming (fietsparkeren, groen of laden en lossen) bij de herinrichting.

Speelplek
De speelplek op het Quellijnpleintje is en blijft de enige speelplek voor kinderen uit de buurt van 1 tot 6 jaar. De speelplek wordt opnieuw ingericht met daarnaast ruimte voor ontmoeting en mogelijk sport/speltoestellen voor ouderen. Voor kinderen vanaf 6 jaar ligt het natuurspeelbos in het Sarphatipark op een steenworp afstand.

Terrassen
Het terrassenplan dat door het dagelijks bestuur stadsdeel Zuid is vastgesteld, vormt het uitgangspunt voor de herinrichting. Terrasruimte wordt niet verder uitgebreid. Met ondernemers wordt overlegd wanneer het terras de vrije doorloopruimte op de stoep blokkeert. Het is toegestaan om een afscheiding aan te brengen rondom een horecaterras. Hierbij geldt wel een maximale hoogte.

Uitritten
Voormalige uitritten die niet meer als zodanig gebruikt worden, richten we in als laad- en losplek, groenvak of fietsparkeervak.

Venstertijden voor bezorgdiensten

In De Oude Pijp vindt een verkeersonderzoek plaats naar verkeersdoorstroming en logistiek; hierbij wordt meegenomen of het instellen van venstertijden voor levering van goederen een maatregel kan zijn die werkbaar is.

Bijlage F: Bestaande bomen

Straat	Type boom	Toelichting
Gerard Doustraat	Esdoorns	De **zilveresdoorns** in de Gerard Doustraat zijn beeldbepalend. Deze vragen bij de herinrichting aandacht. Deze bomen zijn niet regelmatig gesnoeid, waardoor het wortelpakket de betonnen boombakken uit elkaar drukt en de boom instabiel kan maken. Er moet onderzocht worden of de bomen behouden kunnen blijven als het beheer niet geïntensiveerd kan worden of dat ze verplant kunnen worden om de groeiplaats duurzaam in te richten. In het laatste geval zullen ze niet in de wijk herplant kunnen worden omdat deze boomsoort als deze vrijuit verder groeit te breed wordt en veel wortelopdruk zal veroorzaken.
	Bolacacia's	Voor de **Bolacacia's** in de Gerard Doustraat streven we naar vervanging door een andere soort vanwege de matige tot slechte kwaliteit. Bij voorkeur een soort die een positieve bijdrage levert aan klimaatadaptatie en biodiversiteit.
	Iepen	Op het Gerard Douplein staan verschillende **monumentaal-iepen**. Enkele bomen zijn tijdens een storm omgewaaid. Het heeft de voorkeur om deze omgewaaide iepen te vervangen door een een variatie aan bomen, rekening houdend met voldoende zoninval. Bij de Ferdinand Bolstraat staat ook voor de Gerard Doustraat een monumentaal-iep als 'poortwachter'.
Tweede Jacob van Campenstraat	Vleugelnootbomen (Pterocarya)	De **vleugelnootbomen** in de Tweede Jacob van Campenstraat doen het redelijk goed. De bestrating wordt ernstig beschadigd door de worteldruk van deze bomen. Ook vanuit de buurt komen signalen van ernstige overlast door worteldruk (struikelgevaar op de stoepen), weinig (zon)licht en donkere woningen voor de aanwonenden. Vanwege deze signalen wordt nader onderzocht of deze bomen behouden kunnen blijven of worden vervangen voor een voor deze straat geschiktere soort. De vleugelnoot is eigenlijk ongeschikt voor de toepassing in smallere straten.
Quellijnstraat	Prunussen	De **Prunussen** in de Quellijnstraat zorgen voor overlast door worteldruk. Deze bomen zullen het op deze plek nooit goed doen en hebben dan ook hun beste tijd gehad, omdat een standplaats in de verharding niet een geschikte groeiplaats is voor deze bomen. Deze boomsoort is daarnaast ongeschikt voor de toepassing in smallere straten.Het streven is om deze te vervangen door een voor deze straat geschiktere soort.
	Iepen	Tussen de Ferdinand Bolstraat (FeBo) en de Eerste van der Helststraat staan in de Quellijnstraat een aantal **monumentaal-iepen**. Als 'poortwachter' bij de FeBo, maar ze staan ook verderop

Straat	Type boom	Toelichting
		in de straat. Het formaat en de groeivorm van deze bomen bij de de hoogbouw passen hier goed.
Daniël Stalpertstraat	Iepen	Tussen de FeBo en de Eerste van der Helststraat staan ook in de Daniël Stalpertstraat **monumentaal-iepen**. Als 'poortwachter' bij de FeBo, maar ook verderop in de straat. In het verlengde van het Gerard Douplein zou aan omvorming naar een meer gevarieerd bomenbestand gedacht kunnen worden. Dit gebeurt pas als een boom vanwege veiligheid vervangen moet worden.
Eerste van der Helststraat	Iepen	Tussen de Quellijnstraat en het Gerard Douplein staan **monumentaal-iepen**. In het verlengde van het plein zou ook hier aan omvorming naar een meer gevarieerd bomenbestand gedacht kunnen worden. Dit gebeurt pas als een boom vanwege veiligheid vervangen moet worden.
	Haagbeuken	De **haagbeuken** in deze straat staan er al 22 jaar. Ze zijn gezond, maar spaarzaam aangeplant. Tegen de hoogbouw zouden wat extra bomen zeer op hun plek zijn. Denk hierbij aan meer variatie en bomen van de eerste grootte (groter dan 15 m).

Bijlage G: betrokken organisaties

Externe organisaties
Buurtvereniging Gerard Doubuurt
Ondernemersvereniging Gerard Doubuurt
Natuur en Milieuteam Wijkcentrum de Pijp
Waternet

Interne organisaties
Stadsdeel Zuid
V&OR
V&OR, Groen en Wegen
V&OR, Ruimteregie
Stadswerken
Programma de Oude Pijp
Programma fiets
Programma Logistiek
Ruimte & Duurzaamheid
Ingenieursbureau Amsterdam
Afval en Grondstoffen
Monumenten en archeologie

Bijlage H: Straatprofielen Gerard Doubuurt

Onderbouwing profielkeuze Gerard Doubuurt

Aan	Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit
Van	Steven Wijsman
Kopie aan	Remy Niekus, Quirijn Verhoog, Leninn Hernandez Toloza, Dirk Wijffels
Datum	maandag 5 juni 2023

Geacht Toetsteam,

In dit memo wordt uiteengezet waarom we voor de Gerard Doubuurt twee straatprofielen voorstellen: het standaard erftoegangswegprofiel met Modern parkeren in de Gerard Doustraat en de Eerste van der Helststraat, en het autoluwe buurtstraatprofiel in de overige straten.

In de Noord Pijp, meer specifiek de Frans Halsbuurt en de Gerard Doubuurt, heerst een centrummilieu. De druk op de openbare ruimte is groot. De claim op de openbare ruimte door auto's moet minder worden om ruimte te geven aan andere claims zoals vrije doorloopruimte, fietsparkeren, laden/lossen etcetera. De buurt wil een autoluwe omgeving. Voor de Frans Halsbuurt is daarom de autoluwe buurtstraat ontwikkeld die ook in Gerard Doubuurt toegepast kan worden. Omdat deze twee buurten een stedenbouwkundige eenheid en een beschermd stadsgezicht zijn, wordt gestreefd naar eenzelfde inrichting van de openbare ruimte. Het buurtstraatprofiel is echter alleen mogelijk als er niet te veel autobewegingen en niet te veel parkeerplekken zijn. Naast verkeersbewegingen speelt parkeren ook een rol bij de keuze. In tegenstelling tot de Frans Halsbuurt zal in de Gerard Doubuurt wel een aanzienlijk aantal parkeerplekken op straat aanwezig blijven.

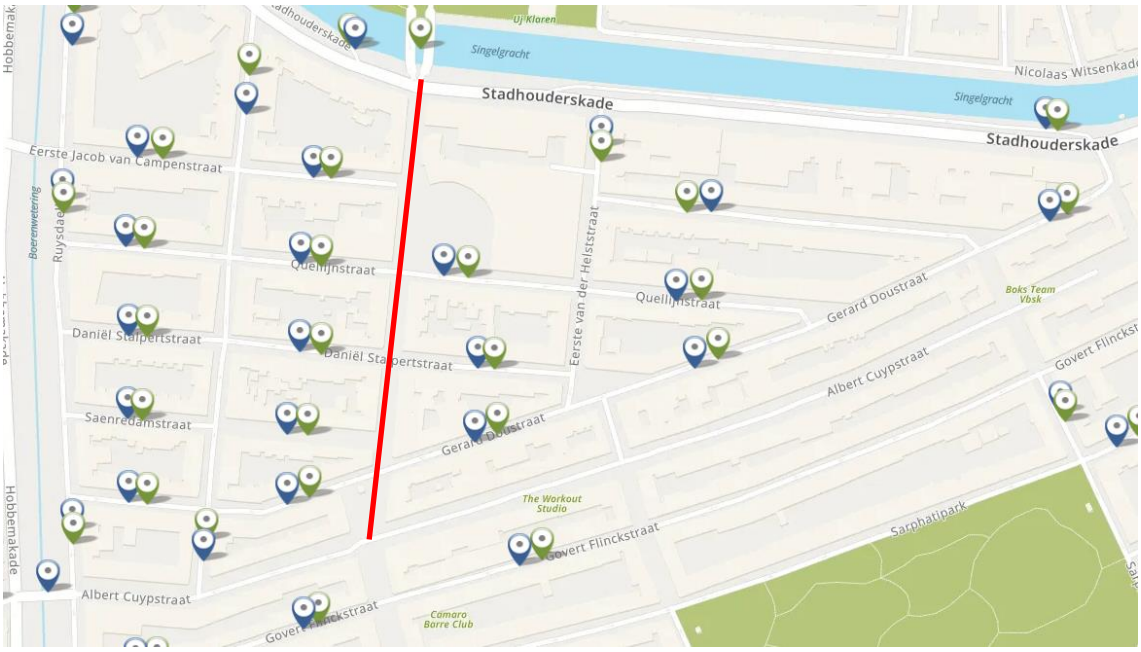
Om na te gaan of de straten als autoluwe straten ingericht kunnen worden zijn in beide buurten verkeerstellingen gedaan. Deze tellingen hebben plaatsgevonden in de periode november/december 2022. In de tabel op de volgende pagina is te zien dat met name de Eerste van der Helststraat erg hoog scoort wat betreft verkeersbewegingen; daarnaast zit ook de Gerard Doustraat aan de hoge kant. Ondanks dat het merendeel van de parkeerplaatsen in de Gerard Doubuurt nog aanwezig is, zitten de verkeersbewegingen in de overige straten in dezelfde orde van grootte als de straten in de Frans Halsbuurt, waar alle parkeerplaatsen al zijn verwijderd.

Op basis van deze overwegingen kiezen we ervoor om de twee drukke straten als standaard erftoegangsweg in te richten. We proberen zo veel mogelijk parkeerplaatsen in de drukkere straten onder te brengen. De overige straten worden, omwille van de stedenbouwkundige eenheid en op basis van de wensen uit de buurt, vastgelegd in het openbare ruimteplan, als autoluwe buurtstraten ingericht. Overigens zullen de twee profielen bij gebruik van dezelfde materialen erg op elkaar lijken: de voornaamste verschillen zijn de breedte van de rijbaan en de hoogte van de

banden. Beide profielen zijn adaptief en daarmee toekomstbestendig: parkeervakken zijn relatief eenvoudig om te bouwen tot groenvakken of extra fietsparkeervoorzieningen.

Met vriendelijke groet,

Steven Wijsman
Projectleider
Ingenieursbureau PM Zuid



Links van de rode lijn de Frans Halsbuurt, rechts de Gerard Doubuurt

Gerard Doubuurt	# auto's
Gerard Doustraat 1	762
Gerard Doustraat 2	716
Gerard Doustraat 3	994
Tweede Jacob van Campenstraat	349
Quellijnstraat oost	687
Quellijnstraat west	372
Daniël Stalpertstraat	607
Eerste van der Helststraat	2640

Frans Halsbuurt	# auto's
Gerard Doustraat 4	618
Gerard Doustraat 5	577
Saenredamstraat 1	119
Saenredamstraat 2	87
Daniël Stalpertstraat 2	377
Daniël Stalpertstraat 3	684
Quellijnstraat 3	416
Quellijnstraat 4	414
Eerste Jacob van Campenstraat 1	299
Eerste Jacob van Campenstraat 2	290
Frans Halsstraat noord	569
Frans Halsstraat zuid	1606