Gemeente Amsterdam



Nota van Uitgangspunten

Herinrichting Frans Halsbuurt

mei 2019
Stadsdeel Zuid

Inhoudsopgave

Voorwoord 5
1. Inleiding 6
1.1. Aanleiding 6
1.2. Doel 6
1.3. Gebied en scope 6
1.4. Relatie met lopende ontwikkelingen 8
1.5. Programma 9
1.6. Aanpak Nota van Uitgangspunten 9
Analyse 11
1.7. Beleids- en overige kaders 11
1.8. Bestemmingsplannen 11
1.9. Eerdere planvorming 12
1.10. Stedebouwkundige studie 12
2. Participatie 14
2.1 Wettelijke kaders en uitgangspunten 15
2.2 Buurtkaders 16
3. Van NvU naar voorlopig ontwerp 18
Besluitvorming, planning en financiën 19
3.1. Bestuurlijke besluitvorming 19
3.2. Planning 19
3.3. Financiën 19
Colofon 21
Bijlage 1 Uitslag Mentimeter 22
Bijlage 2 Participatieronden vergaderverslagen 22
Bijlage 3 Telling Fietsparkeren 27
Bijlage 4 Bewonersbrief 28

Voorwoord

De Frans Halsbuurt (FHB) is één van de dichtbevolkte woonbuurten in Amsterdam. De openbare ruimte is aan vervanging toe en moet opnieuw worden ingericht. Dit komt enerzijds doordat de ondergrondse infrastructuur wordt vervangen, maar zeker ook omdat vrijwel alle parkeerplaatsen zijn opgeheven en daarmee een geheel nieuwe situatie is ontstaan. Deze Nota van Uitgangspunten (NvU) is een eerste belangrijke stap om richting te geven aan het ontwerp. Deze NvU kwam tot stand na een intensief proces met de buurt. Dit proces wordt in hoofdstuk 1.6 beschreven. De uitgangspunten die in hoofdstuk 2 zijn opgenomen, zijn dus de uitgangspunten van de buurt. Deze zijn voortgekomen uit keuzes die participanten maakten en de discussie die zij met elkaar voerden. Uiteraard is rekening gehouden met wettelijke- en gemeentelijke kaders.

Het participatietraject dat met deze opdracht is ingezet is innovatief en uniek te noemen. In tegenstelling tot gangbare participatievormen – waarbij de buurt meerdere, door de gemeente ontworpen, varianten krijgt voorgelegd en daaruit kan kiezen – is de ontwerpopgave nu geheel bij de buurt neergelegd. Dit vergt een totaal andere aanpak van het proces dan gebruikelijk is. In een aantal stappen heeft de buurt zijn eigen buurtkaders geformuleerd. Deze kaders vormen de uitgangspunten voor de volgende fase in het proces; het maaiveldontwerp. Deze uitgangspunten zijn in deze nota verwoord.

In hoofdstuk 3 wordt beschreven hoe vanuit deze NvU door de buurt naar een voorlopig ontwerp wordt gewerkt. In hoofdstuk 4 wordt de besluitvorming en de planning beschreven.





1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De Frans Halsbuurt is een aantrekkelijke en gevarieerde woonbuurt. Naast een prettige en aantrekkelijke plek om te wonen is de buurt meer en meer een uitgaans- en recreatiegebied. Er vestigen zich nieuwe restaurants, cafés en galeries. Die ontwikkeling heeft nog een verdere impuls gekregen door de in gebruik name van de Noord/Zuidlijn en de ontwikkelingen rond het Museumplein.

De druk op de openbare ruimte is groot, en de verwachting is dat die de komende jaren nog zal toenemen. Het stadsdeel wil daarom meer ruimte scheppen op straat om de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte in de Frans Halsbuurt te verbeteren. Hiervoor zijn de parkeerplaatsen in de buurt opgeheven en gecompenseerd door parkeerplaatsen te realiseren in de Albert Cuypgarage, onder de Boerenwetering. Met de verlaagde parkeerdruk wordt de kwaliteit van de leefomgeving in de Oude Pijp en specifiek de Frans Halsbuurt verbeterd.

Daarnaast is er een aantal projecten in de omgeving van invloed op deze buurt. De in gebruik name van de Noord/Zuidlijn heeft invloed op verkeersstromen in de buurt. Dit leidt onder meer tot een grotere stroom bezoekers die vanaf de metrohalte Ferdinand Bolstraat via de Frans Halsbuurt naar het Museumkwartier lopen.

1.2. Doel

De uiteindelijke doelstelling van het project is een herinrichting van de openbare ruimte die volledig voldoet aan alle eisen die aan het projectgebied gesteld zijn. De wijze waarop dit wordt bereikt is vernieuwend.

Het college heeft nadrukkelijk de ambitie uitgesproken om bewoners en ondernemers een rol te geven bij de inrichting van dit gebied. Dit zal plaatsvinden door een intensief participatietraject waarbij bewoners en ondernemers maximale inbreng zullen krijgen. Een aantal kaders ligt vast, zoals de motie Ernsting, Boldewijn, Albers [*1], de gevellijn en de plaats van de bomen. Participatie vanuit de buurt is een beleidspeerpunt.

*[1]

De motie F d.d. 14 maart 2018 ingediend door het raadseden Ernsting, Boldewijn, Albers. Het college is verzocht:

- *Bij de ingebruikstelling van de Boerenwetering/Albert Cuypgarage een opheffingsnorm van 1:1 in te stellen voor de Frans Halsbuurt;*
- *Gelijk met de ingebruikstelling van de garage in de Frans Halsbuurt (tijdelijke) maatregelen te nemen waarbij 600 langparkeerplaatsen op straat worden opgeheven maar wel ruimte blijft voor parkeerplaatsen voor gehandicapten en voldoende kortparkeerplaatsen voor laden en lossen;*
- *De aanbestedingsprocedure voor de Herinrichting Frans Halsbuurt te stoppen c.q. de eventuele voorlopige gunning in te trekken;*
- *Als uitgangspunt voor de herinrichting van de Frans Halsbuurt te kiezen voor het opheffen van alle parkeerplaatsen op straat en de buurt in te richten als parkeervrije buurt waar de "auto te gast" is;*

Met inachtneming van bovengenoemd uitgangspunt het komende half jaar in een deugdelijk inspraakproces samen met ondernemers en bewoners uit de Frans Halsbuurt een nieuw herinrichtingsplan voor de buurt te maken waarbij een korte uitvoeringstermijn uitgangspunt is.

1.3. Gebied en scope

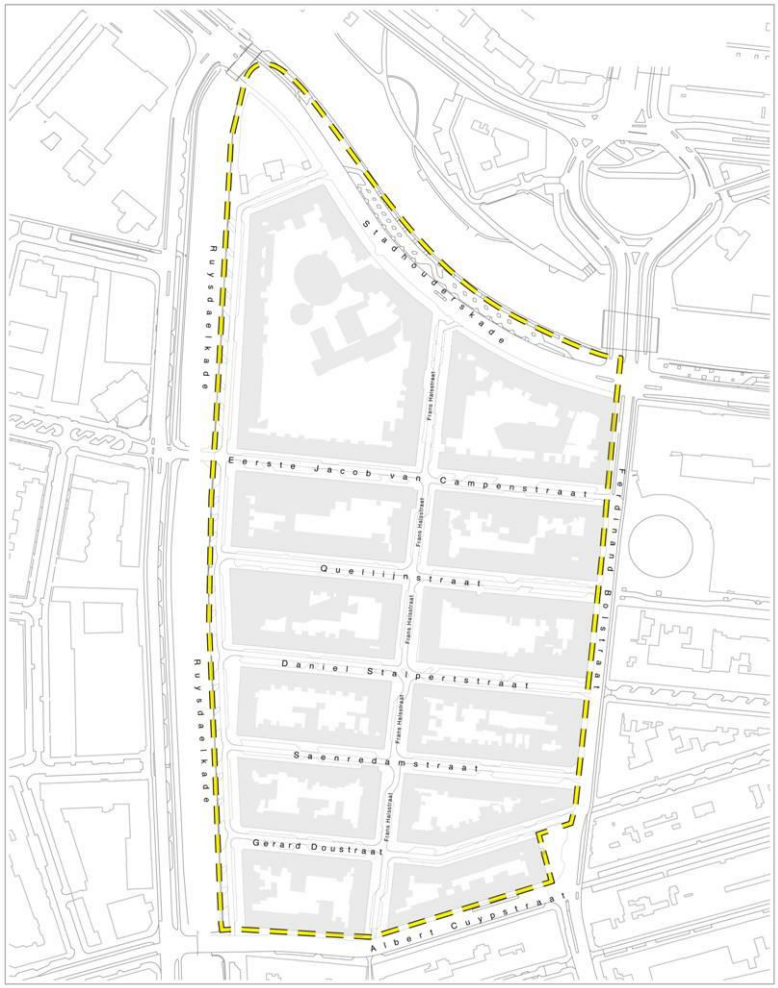
De Frans Halsbuurt ligt in stadsdeel Zuid van de Gemeente Amsterdam en maakt onderdeel uit van De Pijp. De buurt ligt in de noordwesthoek van de Oude Pijp. De Oude Pijp is een hoogstedelijk gebied, met een kwetsbare balans tussen wonen, werken en verblijven. Het is een van de dichtstbevolkte stukjes Amsterdam. De Albert Cuypmarkt, de Ferdinand Bolstraat en de Van Woustraat met hun winkeltjes zijn een visitekaartje voor de wijk. De bevolking is divers, maar voelt zich met elkaar verbonden en respecteert elkaars levensstijl.

De buurt is ingedeeld in verschillende delen. In de Frans Halsstraat zitten veel horeca- en kleine ondernemers. Ook in de straten tussen de Ferdinand Bolstraat en de Frans Halsstraat zijn relatief veel ondernemers gevestigd.

De straten tussen de Frans Halsstraat en de Ruysdaelkade zijn voornamelijk woonstraten.

Voor de projectgrenzen wordt onderscheid gemaakt tussen studiegebied en uitvoeringsgebied. De stedenbouwkundige analyse (bijlage 1) heeft betrekking op een groter gebied dan alleen de Frans Halsbuurt. Hierin komt ook de invloed van de omgevingsprojecten en de ligging van de buurt in de wijk en in de stad aan bod. Dit is het studiegebied. De Stadhouderskade hoort niet bij de Frans Halsbuurt maar heeft invloed op de buurt in het gewenste gebruik voor voetgangers. Om die reden is de Stadhouderskade meegenomen in het studiegebied.

Voor de uitvoering van de herinrichting (het projectgebied) worden de volgende grenzen aangehouden. Aan de noordkant wordt de buurt begrensd door de Stadhouderskade/ Singelgracht. Aan de westzijde wordt de projectgrens bepaald door de Boerenwetering. De herinrichting van de Ruysdaelkade is onderdeel van dit project. Aan de oostzijde loopt de grens langs de westgevels van de Ferdinand Bolstraat.



Afbeelding 1: grens projectgebied

1.4. Relatie met lopende ontwikkelingen

De herinrichting van de openbare ruimte in de Frans Halsbuurt is gekoppeld aan een aantal ontwikkelingen. Onderstaand worden ze puntsgewijs benoemd:

1. Coalitieakkoord

Uit het coalitieakkoord 2018:
We ontwikkelen een 'Agenda Amsterdam Autoluw' en daartoe onderzoeken we vijf richtingen in samenhang:

- Parkeervrije Grachtengordel;
- Binnenstad (stadshart) zoveel mogelijk autovrij;
- Parkeerluwe woonstraten;
- Knips in plus/hoofdnet auto*.

We hebben als doel om in 2025 7.000 tot 10.000 parkeerplekken op te heffen. Een haalbaarheidsonderzoek hiernaar maakt onderdeel uit van de Agenda Amsterdam Autoluw.

2. Gebiedsagenda

Gebiedsagenda De Pijp en Rivierenbuurt 2016 – 2019 zoals vastgesteld door de gemeenteraad.

3. Openstelling Noord-Zuidlijn

Met de openstelling van de Noord-Zuidlijn is een belangrijke verandering opgetreden in het openbaar vervoersysteem van de stad. Het metrostation 'De Pijp' ligt tegen de Frans Halsbuurt aan (uitgang Albert Cuyp). Dit bronpunt zal voor vele voetgangers- en fietsbewegingen zorgen. Hoewel dit nog moet blijken ligt de veronderstelling voor de hand dat er een belangrijke looplijn ontstaat tussen dit bronpunt en het Museumplein.

4. Albert Cuypgarage

Met de ingebruikname van de Albert Cuypgarage is het mogelijk geworden om parkeerplaatsen op te heffen in de FHB. De wijze waarop het vergunningenregime uiteindelijk vorm krijgt, moet nog bepaald worden. Dit is onder meer afhankelijk van het effect van het opheffen van een substantieel aantal parkeerplaatsen in de tijdelijke situatie.

5. Verbetering luchtkwaliteit

Een van de doelstellingen van het college is het verbeteren van de luchtkwaliteit in de stad. In dit kader is met name de luchtkwaliteit op de Stadhouderskade een punt van zorg. Voor zover mogelijk kan hier op het punt van verkeersafwikkeling in de buurt rekening mee worden gehouden in die zin dat met het ontwerp van het verkeerscirculatieplan de Stadhouderskade zoveel mogelijk wordt ontzien.
Een ander punt ter verbetering van de luchtkwaliteit is het reduceren van CO_2 uitstoot van auto's. Daarom wordt het elektrisch/hybride rijden aangemoedigd en zullen auto's met een te hoge emissie waarde op termijn worden geweigerd binnen de ring. Om het elektrisch rijden te faciliteren zijn de komende jaren een substantiële toename van de hoeveelheid laadpalen in de stad te zien. Ook in De Pijp. Het is uiteraard niet de bedoeling dat daarmee onbedoeld het parkeren in de FHB weer haar intrede doet.
Een gevolg van deze ontwikkeling kan zijn dat het aantal laadpunten in de Albert Cuypgarage op niet al te lange termijn fors uitgebreid moet worden. Dit vergt vermoedelijk een bouwkundige ingreep, omdat in een beperkte uitbreiding is voorzien.

6. Ondergronds Afval Inzameling Systeem (OAIS)

Verspreid over het projectgebied wordt een aantal ondergrondse afvalinzamelingstations (OAIS) geplaatst. Hier horen ook drie wormenhotels bij. De plaatsing hangt samen met de definitieve invulling van de openbare ruimte. Locatiebepaling en plaatsing vindt in goed overleg met het team OAIS plaats.

7. Fietsparkeerprogramma Zuid en Meerjarenplan fiets.

Het project Herinrichting Frans Halsbuurt heeft geen raakvlakken met Ring Oud Zuid.

1.5. Programma

Aangezien het uitgangspunt is dat de buurt zijn eigen openbare ruimte ontwerpt kan er amper sprake zijn van een programma. Een programma impliceert immers dat een aantal zaken dwingend zijn voorgeschreven. Dat is bij deze inrichting nauwelijks het geval. Het enige wat in dit kader genoemd kan worden zijn de volgende zaken:

- Opheffen van 600 parkeerplaatsen in de Frans Halsbuurt
- Ontwerpen van fietsparkeerplaatsen
- Toevoegen 16 containers ondergrondse afvalinzameling (realisatie vanuit project Ondergronds Afvalinzamelingsysteem (OAIS) in nauw overleg)
- Verwijderen ‘verrommeling’: zwerffietsen, muurtjes (in overleg met de buurt)



1.6. Aanpak Nota van Uitgangspunten

Deze Nota van Uitgangspunten is het voorlaatste product in het participatieproces. Het laatste product is het Ontwerp (Voorlopig Ontwerp (VO)/Definitief Ontwerp (DO)). Om tot deze nota te kunnen komen is samen met de buurt een aantal stappen doorlopen. Deze zijn onderstaand aangegeven:

Tijdlijn van het participatieproces

De buurtparticipatie startte in oktober 2018. Tijdens twee avonden werden de aanwezigen bijgepraat over de stand van zaken en werd hun gevraagd op welke wijze zij bij het participatieproces betrokken willen zijn. Dezelfde vragen werden in de buurt met een enquête gesteld.
Men stelt prijs op persoonlijk contact (bijeenkomsten) maar een deel geeft ook aan dat men ‘online’ betrokken wil zijn. De inhoudelijke participatie loopt vanaf de eerste bijeenkomsten op 6 en 7 maart 2019 tot en met de presentatie van het definitieve ontwerp medio september 2019. Dit proces is in vijf fases ingedeeld.

Fase 1 Uitleg van de kaders en het proces; op 6 en 7 maart 2019.

Fase 2 Buurt krijgt de gelegenheid om de buurtkaders op te stellen.
Twee bijeenkomsten, 26 en 28 maart 2019.

Fase 3 Co-design-sessies op straatniveau per straat
Drie bijeenkomsten, gepland op 14,15 en 16 mei 2019

Fase 4 Buurtfeest met presentatie van het voorlopig ontwerp
Eén bijeenkomst gepland op 26 juni 2019.

Fase 5 Ter visie periode van het ontwerp, verwerken van opmerkingen en vaststelling door het Dagelijks Bestuur (september 2019)

Bijeenkomsten

Fase 1

Twee rondes participatiebijeenkomsten voor de bewoners van de Frans Halsbuurt. De eerste bijeenkomsten hebben als doel de basisprincipes, kaders en uitgangspunten voor de herinrichting van de buurt te presenteren en te bespreken. Hierbij is er voldoende ruimte voor vragen van de inwoners

van de buurt over de door het stadsdeelbestuur vastgestelde kaders en uitgangspunten.

Fase 2
De bijeenkomsten in de tweede ronde hebben als doel de bewoners de eigen ingediende voorstellen te laten presenteren en bediscussiëren.
De buurt kon aanvullende (buurt)kaders en uitgangspunten vaststellen, zoals verlichting en groenvoorziening. Dit is gebeurd door te reageren op 16 verschillende stellingen. Deze zijn opgenomen in Mentimeter, een online tool waarmee bewoners tijdens de avonden met hun mobiele telefoon konden stemmen. Hierdoor ontstond ter plekke een beeld hoe de aanwezigen op die avond dachten over het gebruik van de openbare ruimte.

Tevens is op een tweetal avonden gewerkt met zogenaamde *moodboards*. Hierin brachten bewoners/ondernemers tot uitdrukking wat zij belangrijk vinden aan een vernieuwde openbare ruimte. Deze *moodboards* hebben zij per tafel gezamenlijk gemaakt en aan elkaar gepresenteerd. Hier zijn weer nieuwe voorstellen voor stellingen uit voortgekomen, die ook zijn opgenomen in de Mentimeter. Bewoners mochten dus zelf ook stellingen inbrengen. Hier is een aantal malen gebruik van gemaakt. Hierdoor kreeg de buurt voldoende mogelijkheid om eigen voorstellen in te dienen.

De Mentimeter is vervolgens geplaatst op participatiewebsite www.franshalsbuurt.nl. Hierdoor kregen ook die bewoners/ondernemers die niet in de gelegenheid waren de avonden bij te wonen een kans hun mening te geven. De uitslag is opgenomen in bijlage 1

Fase 3 Co-design-sessies op straatniveau per straat. Per sessie zijn er ontwerpers van de Gemeente Amsterdam aanwezig. Tijdens deze bijeenkomsten worden keuzes gemaakt over de herinrichting van de verschillende straten binnen de eerder vastgestelde kaders en uitgangspunten. Alle aanwezige bewoners en ondernemers doen mee in het ontwerpproces.

Na de co-design-sessies volgt het samenstellen van de verschillende straatontwerpen tot één ontwerp voor de hele buurt door de ontwerpers. Dit ontwerp wordt in juni aan de buurt voorgelegd voor commentaar.

Fase 4 Feestelijke presentatie van het ontwerp in de buurt. Hier hebben de aanwezige inwoners de mogelijkheid om aanpassingen voor te stellen in het ontwerp. Het ontwerp wordt op de website geplaatst. De buurt krijgt de hele zomer om te reageren.

Fase 5 Vaststelling van het ontwerp door het dagelijks bestuur. Hierna volgt een technische uitwerking van het ontwerp als voorbereiding op de bestekfase.

Spelregels van de buurtparticipatie
Om de participatie ordelijk te laten verlopen is een aantal spelregels aan de buurt voorgelegd op de eerste avonden. Deze zijn:

1. De kaders gaan als eerste over het gebied: de Ruysdaelkade tot aan de Albert Cuypstraat, de Frans Halsstraat en alle zijstraten tussen Ruysdaelkade en de Ferdinand Bolstraat. Met andere woorden: de participatie speelt zich uitsluitend af binnen de grenzen van het project.
2. Bij besluiten die de hele buurt aangaan, beslist de meerderheid van de buurt, maar bij besluiten die de straat aangaan, beslist de meerderheid van de betreffende straat. Als de stemmen staken, dan beslist het projectteam. Er zijn echter uitzonderingen:
    a. Er zijn gebieden die verder gaan dan een straatbelang. Bijvoorbeeld de waterkant van de Ruysdaelkade. Hier kan de hele buurt voorstellen voor indienen.
    b. Er zijn gemeentelijke voorzieningen, zoals het ondergronds afvalinzamelingsysteem, waarvan de locatie bestuurlijk is

vastgesteld. Hier kan de straat in beginsel geen invloed op uitoefenen.

c. Als een voorstel vanuit de buurt of straat een bewoner of groep bewoners onevenredig zwaar treft, bijvoorbeeld door de overlast die ter plekke ontstaat, kan deze bewoner of groep bewoners dit weigeren.

3. Ten derde gaat het om 'harde' kaders waar we simpelweg niet omheen kunnen, zoals de huidige wet- en regelgeving. Ook zijn er 'zachte' aandachtspunten waar de nadrukkelijke voorkeur naar uit gaat, zoals de huidige verkeerscirculatie en de verkeersaansluiting met omliggende buurten.

Analyse
Alle informatie uit de bewonersavonden (mentimeter, *moodboards*, onderzoeken (fietsparkeren) is geanalyseerd. Daarnaast is een beleidsanalyse en een stedenbouwkundige analyse gemaakt.

1.7. Beleids- en overige kaders

Onderstaand is een samenvatting gegeven van de belangrijkste beleidskaders.

- Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR): hior.amsterdam.nl
  Waarin opgenomen:
  - de Visie Openbare Ruimte,
  - de Watervisie,
  - het Beleidskader Verlichting,
  - het Stedelijk Kader Buitenreclame,
  - de Amsterdamse Beweeglogica
  - de Standaard voor het Amsterdamse Straatbeeld (Puccinimethode).
- Leidraad CVC
- Structuurvisie 2010-2030 (februari 2011)
- Programma omgeving Noord/Zuidlijn (2011) en werkplan Programma omgeving Noord/Zuidlijn (2013)
- Terrassenbeleid Zuid 2013, Minder regels, duidelijke handhaving (Stadsdeel Zuid, 17 april 2013)
- Hoofdbomenstructuur (HBS) uit Structuurvisie Amsterdam 2040 (februari 2011) en Bomenbeleid Zuid 2012, Stadsdeel Zuid (2012)
- Horecabeleid Zuid 2011, Stadsdeel Zuid (21 december 2011)
- Ondernemen in Zuid (stadsdeel Zuid, augustus 2012).
- Onderzoek fietsparkeren Frans Halsbuurt, maart 2019
- Parkeernota (november 2012)
- Mobiliteits Aanpak Amsterdam 2025, Gemeenteraad (13 juni 2013)
- Welstandsnota, De schoonheid van Amsterdam 2013

1.8. Bestemmingsplannen

Voor de Frans Halsbuurt geldt op dit moment het bestemmingsplan De Pijp 2005. Voor de Eerste Jacob van Campenstraat geldt voor de hele straat de bestemming Gemengde Doeleinden (GD). Huisnummer 1 tot en met 21 zijn rijksmonument. Onder Gemengde Doeleinden wordt verstaan: woningen, huisgebonden beroep, tuinen of in de eerste bouwlaag of souterrain bedrijf, detailhandel, bedrijven, kantoren, dienstverlening en maatschappelijke dienstverlening, of andere doeleinden waar dit specifiek staat aangegeven. Volgens het bestemmingsplan mag onder andere in de Frans Halsbuurt onder GD een uitbreiding van horeca (categorie IV) plaatsvinden, tot maximaal 25% van de straat. Voor de Noord/ Zuidlijn is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding.
De actualisatie van bestemmingsplan De Pijp 2005 is pas verplicht voor halverwege 2018, maar het stadsdeel is voornemens dit moment naar voren te halen en aan te sturen op een vaststelling van het geactualiseerde plan in 2016.

Daarnaast is er nog een aantal andere bestemmingsplannen van invloed op de inrichting van het gebied. Het bestemmingsplan Boerenweteringgarage

maakt (nood)ontsluitingen mogelijk op de Ruysdaelkade tussen de Brandweerbrug en de Diamantbrug.

Daarnaast gelden er voor delen van de Frans Halsbuurt de bestemmingsplannen Noord-Zuid lijn 1998 (voor de panden aan de westzijde van de Ferdinand Bolstraat, omdat daaronder het railtracé loopt), Stadhouderskade 55 (parkeergarage), Water in de Pijp en Frans Halsstraat 18 (woonbestemming).

1.9. Eerdere planvorming

De voorbereiding voor een vernieuwde openbare ruimte in de Frans Halsbuurt ken inmiddels een lange geschiedenis.

In 2008 zijn al variantenstudies gedaan, gecombineerd met ideeënateliers voor bewoners. Deze studies brachten op basis van een aantal uitgangspunten vier varianten in beeld tot verbetering van de openbare ruimte. Het realiseren van een buurtgarage - de Parkeergarage Boerenwetering (toen nog Frans Halsgarage genoemd en later tot Albert Cuypgarage gedoopt) – vormde één van de uitgangspunten voor het verbeteren van de openbare ruimte.

In 2014 is een nota van uitgangspunten voor de Frans Halsbuurt vastgesteld. Op basis hiervan is een ontwerp opgesteld en een bestek gemaakt. De aanbesteding vond plaats 2018. Van een gunning is het echter nooit gekomen. Met het aannemen van de motie Ernsting, Boldewijn, Albers in juni 2018 veranderden de uitgangspunten van het project volledig. Na de verkiezingen en de installatie van het nieuwe college is door de wethouder openbare ruimte besloten om volledig uitvoering te geven aan de motie. Dit leidde na een intensief participatietraject tot deze nota van uitgangspunten.

1.10. Stedebouwkundige studie

In 2013 is een uitgebreide stedenbouwkundige analyse te opgesteld. Een aantal punten zijn nog steeds actueel. Deze worden onderstaand genoemd.

Historie

De Frans Halsbuurt is gebouwd in de tweede helft van de negentiende eeuw grotendeels volgens het stadsuitbreidingsplan van Van Niftrik. Dit betekent dat de straten gemiddeld breder zijn dan in de rest van De Pijp, waar het plan van Kalff is gerealiseerd. In de jaren negentig heeft stadsvernieuwing plaatsgevonden waarbij een woonerfstructuur over de buurt is gelegd, met verschillende bochten als gevolg van verspringende parkeervakken.

De afwisselende structuur wordt kwalitatief goed gewaardeerd. Door de speelse profielen ontstaat veel openbare ruimte met verblijfskwaliteit. Echter door veel losstaande fietsen en een diversiteit aan andere elementen, als muurtjes en bloembakken, is een verrommeling ontstaan die de beleving belemmerd.

Ontsluiting

De buurt is goed ontsloten door diverse Hoofdnetten: Auto, Fiets en OV. Met de in gebruik name van de Noord/Zuidlijn is er een belangrijke openbaar vervoersader bijgekomen.

Functies

De Frans Halsbuurt is voornamelijk een woonbuurt. Daarbij is er in de plinten van de woonblokken een grote diversiteit aan functies te ontdekken. Er zijn ongeveer 90 kleine ondernemers in de buurt te vinden op een grondgebied van 11 hectare. Deze verschillende functies leggen op de verschillende momenten (dag, avond, week, weekend) een verschillend beslag op de openbare ruimte. Ook zijn er twee gebruikersgroepen te onderscheiden: bewoners/ondernemers en bezoekers (Amsterdammers, toeristen).

Ruimtegebruik
Om inzicht te krijgen in het ruimtegebruik in de buurt is een oppervlakontleding gemaakt (oude situatie).

Bebouwing	46,3%
Binnen bouwblokken	21%
Weg	7,5%
Stoep	18,1%
Parkeren auto	7,1%
	100 %

De openbare ruimte beslaat 33%. Daarvan bestaat meer dan de helft uit stoep en een kwart uit straat en een kwart uit autoparkeerplaatsen. Er is dus veel trottoirruimte. Deze zou leeg gemaakt moeten worden en waar mogelijk nog vergroot worden.

Groen
Er is relatief veel groen in de buurt. Langs de Ruysdaelkade/Boerenwetering en Stadhouderskade/ Singelgracht zijn monumentale oeverlanen die onderdeel zijn van de Hoofdbomenstructuur. In de Boerenwetering liggen drijvende tuinen, "*floatlands*" genoemd. In de Frans Halsstraat is ook een lommerrijke laan te zien. In de zijstraten staan nauwelijks bomen. Op de koppen van de straten, zowel aan de kant van de Ruydaelkade als de Ferdinand Bolstraat staan vrijwel overal grote iepen, "wachters". In de Quellijnstraat zijn drie bomen geplant naar aanleiding van een bewonersinitiatief.
Daarnaast zijn er relatief veel geveltuintjes (234) te vinden in de Frans Halsbuurt. Ook staan er op diverse plekken bloembakken. Zowel door de gemeente (44) geplaatst als door bewoners zelf (89). Ook het aantal geveltuintjes wordt voortdurend uitgebreid naar aanleiding voor bewonersaanvragen.

Meubilair
Het aantal speelvoorzieningen in de buurt is beperkt. Op verschillende plekken zijn bankjes geplaats. Ook weer door zowel de gemeente (7) geplaatst als door bewoners zelf (11). Ook in recente bewonersinitiatieven wordt hierom verzocht.
Er zijn 35 terrassen te vinden in de buurt, vooral bij de horeca langs de Frans Halsstraat en de Ferdinand Bolstraat, die daarvoor de zijstraten en Picoplein gebruiken.

Verlichting
De verlichting in de Frans Halsbuurt is heel divers. Doordat in de Quellijnstraat (lantaarns met geel licht) afgeweken wordt van de hangende lamp, is er geen eenheid in verlichting in de buurt. Langs de Ruysdaelkade staan ook lantaarns met wit licht. In de Quellijnstraat zijn op een paar plekken op verzoek van bewoners gevellampen opgehangen. Bewoners hebben aangegeven in de hele buurt dezelfde lantaarns als in de Quellijnstraat te willen hebben.


Ritter mast

2. Participatie

Zoals al eerder is aangegeven heeft de buurt een zeer grote invloed op het ontwerp van de openbare ruimte. Sterker nog; het is de bedoeling dat de buurt zijn eigen openbare ruimte ontwerpt. Echter, de buurt bestaat uit ca. 2.500 inwoners die allemaal hun eigen ideeën hebben over de invulling van het openbaar gebied. Daarom is gekozen voor een procesmatige aanpak waarbij in een aantal stappen gekomen kan worden tot een zo breed mogelijk gedragen ontwerp. Een belangrijk aspect hierbij is dat de individuele betrokkenen zich realiseren dat:

- Er vastgestelde (wettelijke) kaders zijn voor de inrichting van de openbare ruimte;
- Het ontwerpen van de openbare ruimte niet alleen maar een creatief proces is, maar juist in hoge mate een proces van analyse en keuzes maken. Je kunt een m^2 maar één keer invullen.

Daarom wordt is ervoor gekozen om de buurt zich eerst bewust te laten worden van de vastgestelde kaders en vervolgens een proces in te zetten, waarbij creativiteit gekoppeld wordt aan het maken van keuzes. In dit hoofdstuk wordt hierop ingegaan.

De vastgestelde (wettelijke) kaders en aandachtspunten zijn tijdens de eerste bijeenkomsten op 6 en 7 maart zijn gepresenteerd. In de tweede ronde op 26 en 28 maart zijn de buurtkaders aan bod gekomen. Hier wordt in hoofdstuk 2.2 op ingegaan. Het totaal aan kaders vormen de uitgangspunten voor het ontwerp (VO/DO).

Tijdens de eerste bijeenkomsten ging het voornamelijk om de wettelijke kaders. Deze liggen vast en gelden voor iedereen die zich met het ontwerp van de openbare ruimte bezig houdt.

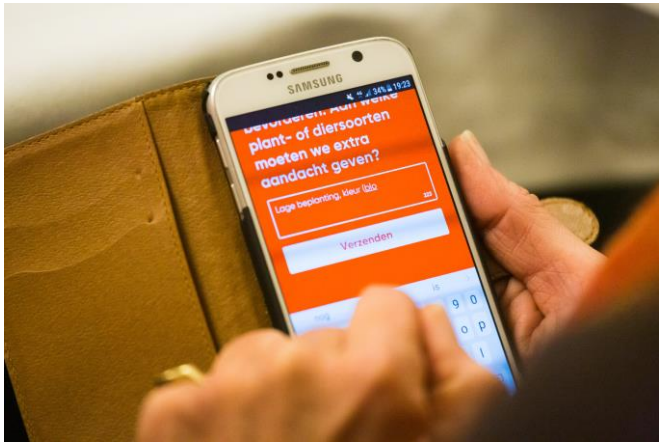
Deze vallen uiteen in kaders vanuit landelijke wetgeving en kaders vanuit gemeentelijke verordeningen en vastgesteld beleid. Voorbeeld: Nood- en hulpdiensten hebben een minimale vrije doorgang van 3,5 meter nodig. De aandachtspunten zijn zaken die weliswaar een voorkeur hebben vanuit de gemeente, maar die voor discussie en wijziging vatbaar zijn. Ze zijn minder ‘hard’ dan de kaders.

Tijdens de tweede serie bijeenkomsten op 26 en 28 maart ging het om de buurtkaders. De buurtkaders zijn kaders die op basis van het reageren op stellingen door de buurt, het maken van *moodboards* en de onderlinge discussie tussen buurtbewoners tot stand zijn gekomen. Deze kaders vertolken als het ware de wensen vanuit de buurt. Uiteraard zijn er per onderwerp voor- en tegenstanders. Echter, in die gevallen waarin zich een duidelijke meerderheid (60%) aftekent voor een stelling, wordt deze opgenomen als buurtkader in de uitgangspunten.



Na deze bijeenkomsten kreeg de buurt nog tot 19 april de tijd om de Mentimeter online in te vullen. Hierna is de output opgenomen in de Nota van Uitgangspunten. Deze wordt ter vaststelling aan het dagelijks bestuur voorgelegd.

Deze stelt dus het totaal aan kaders en uitgangspunten, inclusief de aanvullende kaders en uitgangspunten definitief vast, op basis van de bijeenkomsten tijdens de eerste en tweede fase van het participatieproces en de einduitslag van de Mentimeter.



Op deze wijze vormt het totaal aan kaders de basis voor de uitgangspunten voor de volgende stap; het opstellen van straatontwerpen die gezamenlijk het ontwerp voor de buurt zullen vormen. In hoofdstuk 3 wordt hier nader op ingegaan.

2.1 Wettelijke kaders en uitgangspunten

Het dagelijks bestuur heeft de kaders en uitgangspunten voor de herinrichting van de Frans Halsbuurt vastgesteld voorafgaand aan de eerste bijeenkomst.

Kaders (deze liggen vast en zijn niet voor discussie vatbaar).

1. De huidige wet- en regelgeving is van toepassing evenals het vastgestelde beleid van de gemeente Amsterdam. Hieronder vallen ook lokale verordeningen en de reeds aangegeven motie.
2. De rijbaan blijft in beginsel liggen waar hij nu ligt. Er zal niet opnieuw een wenstracéprocedure worden doorlopen waarbij nutsbedrijven opnieuw hun tracés voor de kabels en leidingen met elkaar moeten afstemmen.
3. Het terrassenplan is vastgesteld en zal niet meer worden veranderd. Dit betekent dat bestaande terrassen niet mogen worden uitgebreid en dat er geen toestemming zal worden gegeven voor nieuwe terrassen.
4. Er zal aan de eisen van *rainproof* worden voldaan.
5. Scope: de Stadhouderskade (inclusief parkeerplaatsen) maakt geen onderdeel uit van het project. Het gaat hier om het gedeelte van de Stadhouderskade tussen de Ruysdaelkade en de Ferdinand Bolsstraat.
6. Realiseren ondergrondse afvalinzameling (OAIS). Er zijn al plekken bestuurlijk vastgesteld. Er moeten echter extra containers bijkomen voor plastic en glas.
7. Alle bomen blijven bestaan. Er zijn mogelijkheden voor meer groen, bv gevelplanten of plantenbakken om hittestress aan te pakken en *rainproof*-maatregelen te nemen;

Aandachtspunten
(in tegenstelling tot de kaders zijn deze wel voor discussie vatbaar):

1. Laadpalen in de Frans Halsbuurt zelf kunnen hergebruikt worden voor mobiliteitshubs of verplaatst worden.
2. Voor een deel van de Ruysdaelkade is de herinrichting al voltooid.De nieuw aangelegde parkeerstrook aan de Ruysdaalkade zal in beginsel worden gehandhaafd. Er zullen echter geen parkeerplaatsen terugkomen. De invulling hiervan geschiedt in overleg met de buurt.
4. Op termijn zal aardgas als energiedrager worden vervangen. Een definitieve keuze voor een vervangend medium echter is nu te belastend voor het project. Bewoners én ondernemers moeten instemmen. Er wordt

wel rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld door (na onderzoek) eventuele leidingtracés te reserveren;
5. De verkeerscirculatie en de aansluiting met omliggende buurten. Momenteel vindt onderzoek plaats naar verbeteringen in de verkeerscirculatie in De Pijp. Bij het ontwerp van de FHB wordt hier rekening mee gehouden/zal dit uitgangspunt zijn.

Deze kaders en uitgangspunten zijn voorafgaand aan de eerste bijeenkomst online beschikbaar voor het publiek en zijn uitgebreid gepresenteerd tijdens de eerste bijeenkomst. Overigens zijn voor de plenaire bijeenkomsten steeds twee inhoudelijk dezelfde avonden georganiseerd, waardoor bewoners en ondernemers een keuze hadden welke avond hun het beste paste.

2.2 Buurtkaders

De buurtkaders zijn kaders die op buurtniveau door de buurt zelf zijn vast gesteld. Dit gebeurde in twee avonden op 26 en 28 maart. Deze kaders komen voort uit de uitslagen van de Mentimeter en voor een deel uit de door de participanten gemaakte *moodboards*. De mentimeter is een systeem dat gebruikt is tijdens de buurtavonden.
De aanwezigen konden met hun mobiele telefoon inloggen op mentimeter.com en vervolgens de vragen beantwoorden die op een scherm in de ruimte werd geprojecteerd. Veelal ging het om een vraag waarbij men een keuze moest maken eens/oneens of voldoende/onvoldoende. De totale respons werd op het scherm geprojecteerd. Iedere avond is dit twee maal gedaan, één keer aan het begin en één keer aan het einde van de avond. Tussen deze twee rondes werden per tafel *moodboards* gemaakt en werd veel gediscussieerd. De tafels presenteerden de *moodboards* aan elkaar waardoor er een heel spectrum ontstond van aandachtspunten. Hierna is wederom met de mentimeter gestemd, maar konden aanwezigen in de zaal per tafel vooraf een stelling toevoegen aan de mentimeter.

Er werd op toegezien dat iedereen kon beschikken over een mobiele telefoon. Mensen die hier geen prijs op stelden konden de mentimeter op papier invullen.



Voor degenen die de avonden niet konden bezoeken is de mogelijkheid geboden om tot tweede paasdag de mentimeter online in te vullen. Alle bewoners hebben hier bericht van gekregen.

Uitkomsten

1. Vergroenen

Eén van de belangrijkste wensen van de buurt is dat de buurt verder wordt ‘vergroend’. Dit is zowel uit een eerdere enquête als uit de beide avonden gebleken.

2. Straatprofiel op één niveau

Daarnaast is naar voren gekomen dat een meerderheid in de buurt kiest voor een straatprofiel op één niveau (woonerf-idee). Hierbij moet de snelheid van de automobilist terug gebracht worden tot maximaal 15 km/u. De auto is te gast.

3. Grijze voorzieningen

De ‘grijze voorzieningen’ zoals fietsenrekken en het ondergronds vuil inzamelsysteem dient omkadert te worden met groene beplanting. Dit kunnen hagen zijn maar er zijn ook andere vormen denkbaar. Het is aan de buurt om dit verder in samenwerking met de ontwerpers openbare ruimte uit te werken.

4. Laad- en losvoorzieningen

Over de afstand tot de voordeur van de huidige laad- en losvoorzieningen is men in het algemeen tevreden. Deze bedraagt momenteel gemiddeld tussen de twintig- en dertig meter.

5. Fietsparkeren

Het fietsparkeren mag beter opgelost worden. Het totaal aan voorzieningen is wel in orde, maar de verspreiding van deze voorzieningen over het gebied laat te wensen over. Met name in de Frans Halsstraat en de Ferdinand Bolstraat wordt door bewoners een tekort aan fietsparkeerplaatsen aangegeven.
Een meerderheid ziet graag dat de loopafstand voor bewoners van de voordeur tot de fiets minder dan 15 meter bedraagt. Voor bezoekers wordt hier minder zwaar aan getild. Voor de exacte aantallen per straat wordt verwezen naar het onderzoek Fietsparkeren Frans Halsbuurt d.d. 15 maart 2019 (bijlage 3)

6. Straatverlichting

De buurt hecht er in hoge mate aan dat de lantaarnpalen die in de Daniël Stalpertstraat staan (Ritter mast) overal worden geplaatst.

7. Speelvoorzieningen

Een kleine meerderheid geeft aan dat er voldoende speelmogelijkheden voor kinderen in de wijk zij. Indien mogelijk kunnen zogenaamde speelaanleidingen per straat worden toegevoegd. Als spelen gecombineerd kan worden met groen heeft dat de voorkeur. De buurt hecht weinig waarde aan sport- en spelactiviteiten voor volwassenen.

8. Ruysdaelkade

Als het gaat om de inrichting van de waterkant van de Ruysdaelkade wordt zitgelegenheid vaak genoemd. Daarnaast hecht men ook hier aan het toevoegen van groen waardoor de waterkant meer allure krijgt.

9. Biodiversiteit

De biodiversiteit wil men bevorderen door planten (en bomen) te planten die er voor zorg dragen dat vogels en nuttige insecten terug komen in de wijk. Een aanzienlijk deel van de respondenten geeft aan wel een plantenvak te willen adopteren.

10. Kunst

Een ruime meerderheid is het eens met de stelling dat er meer ruimte moet komen voor kunst. Dit dient nog wel in samenspraak met de buurt verder te worden uitgewerkt.

Ten aanzien van het ontwerp vindt een meerderheid keuzevrijheid per straatdeel belangrijker dan eenheid van de buurt.
Op de vraag of er mobiliteitshubs zouden moeten komen zijn er iets meer voor- dan tegenstanders. Het verschil is echter te klein om dit op te nemen in de buurtkaders. Bewoners kunnen zelf per straat kiezen. Zie voor de totale uitslag bijlage 1.



De bovenstaande uitkomsten 1 t/m 10 vormen de kaders op buurtniveau. Dit zijn de zaken die in het straatontwerp terug moeten komen. Met in acht name van deze punten (en de wettelijke kaders) hebben bewoners en ondernemers de vrijheid om hun straat naar eigen goeddunken verder in te richten.

Daarnaast zijn er ook nog een aantal zaken genoemd die meer op straat niveau spelen. Zoals de wens om de pottentuin aan de Daniël Stalpertstraat 15 te behouden. Tevens is er door meerdere bewoners uitdrukkelijk de wens uitgesproken om langer parkeren mogelijk te maken voor loodgietersbedrijven en dergelijke. Deze punten kunnen niet als buurtkader worden meegenomen maar dienen wel in het vervolgproces aandacht te krijgen. Zie verder de vergaderverslagen bijlage 2.

3. Van NvU naar voorlopig ontwerp

In het vorige hoofdstuk is aangegeven hoe het totaal aan kaders de uitgangspunten vormen voor de volgende stap; het opstellen van een voorlopig ontwerp op straatniveau.

Dit gebeurt op drie avonden op 14, 15 en 16 mei. Bewoners worden per straat uitgenodigd om samen met hun buren en een ontwerper van de gemeente hun straatdeel in te richten. De avonden zijn als volgt ingericht:

14 mei: Frans Halsstraat en Eerste Jacob van Campenstraat
15 mei: Quellijnstraat, Daniël Stalpertstraat en Saenredamstraat
16 mei: Ruydaelkade en Gerard Doustraat

De uitgangspunten voor het ontwerp zijn de kaders zoals in hoofdstuk 2 weergegeven. Deze zijn bindend voor het ontwerp. Deze kaders zorgen enerzijds voor de eenheid in het straatontwerp in de buurt, maar anderzijds laten ze nog voldoende ruimte voor ideeën en initiatieven.

De deelontwerpen worden vervolgens door de ontwerper openbare ruimte samengesteld tot één ontwerp voor de openbare ruimte in de Frans Halsbuurt. Dit eindontwerp wordt tijdens een feestelijke bijeenkomst in de buurt op 26 juni gepresenteerd. Bewoners en ondernemers kunnen dan kennis nemen van het eindresultaat.

Hierna krijgen bewoners en ondernemers nog uitgebreid de tijd om te reageren. Dit kan tot na het einde van het zomerreces (1 september). Hierna wordt het VO omgezet in een concept DO en ter besluitvorming aan het dagelijks bestuur voorgelegd.
Na vaststelling van het DO door het Dagelijks Bestuur is het DO definitief. De volgende stap is dat het DO wordt uitgewerkt tot een bestek. Dit zal dit najaar plaatsvinden.



Besluitvorming, planning en financiën

3.1. Bestuurlijke besluitvorming

Met deze concept Nota van Uitgangspunten met als bijlage de participatiestukken heeft het dagelijks bestuur uitvoering gegeven aan de nadrukkelijke wens van het college om burgers actief te betrekken bij de invulling van ‘hun’ openbare ruimte. Het is uiteraard onmogelijk om met alle bewoners en ondernemers in de Frans Halsbuurt één tekenpen vast te houden. Maar door het proces dat nu doorlopen wordt, ontstaat in drie afzonderlijke stappen een ontwerp waarvan de bewoners met recht kunnen zeggen dat dit hun ontwerp is.

De besluitvorming van de Nota van Uitgangspunten door het dagelijks bestuur vindt plaats in de eerste helft van mei, nog voor de ontwerpsessies.

Na de presentatie van het ontwerp zal het VO formeel aan het dagelijks bestuur worden voorgelegd om het vrij te geven voor inspraak. De inspraakperiode sluit op 1 september.

De besluitvorming van het definitief ontwerp door het dagelijks bestuur vindt plaats na het zomerreces in eerste helft van september.

3.2. Planning

Na de in gebruik name van de parkeergarage Albert Cuyp krijgt de kwaliteit van de openbare ruimte in de Frans Halsbuurt een flinke impuls. Met de toegenomen parkeercapaciteit konden alle parkeerplaatsen in de openbare ruimte in de Frans Halsbuurt worden opgeheven.

Dit is in het najaar van 2018 gebeurd. Hierdoor is een tijdelijke situatie ontstaan. Deze zal volgens planning blijven bestaan tot aan de zomer van 2020. Dan zullen de eerste uitvoeringswerkzaamheden starten en zal straat voor straat worden gewerkt aan een definitieve inrichting.

In stappen ziet de planning* er als volgt uit:

Nota van Uitgangspunten	
Participatie ronden	Maart 2019
Opstellen NvU	April
Vaststellen NvU door dagelijks bestuur	Eerste helft mei
Ontwerp (VO, DO)	
Ontwerpsessies	14-15-16 Mei
Afronding ontwerp en besluitvorming	Mei -September 2019
Opstellen bestek en tekeningen	
Technische uitwerking	3e kwartaal 2019
Definitief Ontwerp - Bestek	4e kwartaal 2019
Aanbesteding en gunning	
Aanbestedingsprocedure	1e kwartaal 2020
Gunning	2e kwartaal 2020
Uitvoering gefaseerd	Zomer 2020 – medio 2023

*planning onder voorbehoud

3.3. Financiën

De totale investering die in dit project gedaan moet worden bestaat uit de investering voor de tijdelijke situatie en de investering voor de definitieve situatie. In deze paragraaf wordt alleen ingegaan op de definitieve situatie. De tijdelijke situatie is immers al ingericht en zijn de kosten gemaakt.

De investering in definitieve situatie bestaat uit het voorbereidende deel en de uitvoering. Het voorbereidende deel wordt goeddeels opnieuw gedaan. De totale kosten zullen dus hoger uitvallen dan bij een vergelijkbaar project. Te meer daar nu een aanzienlijke *incentive* wordt gegeven aan het participatietraject.
De uitvoeringskosten kunnen pas worden geraamd nadat het ontwerp is opgesteld. Tot die tijd kan alleen van kentallen worden uitgegaan. Wellicht is het in dit geval verstandig om de laatste aanbesteding (gemiddelde van de inschrijfprijzen) als maatstaf te nemen en daar een risico opslag op te zetten. Uitgangspunt is dat de uitvoeringskosten niet hoger mogen uitvallen dan wat regulier voor de herprofilering voor dit soort straten wordt uitgegeven. Ook voor de beheerkosten geldt dat deze op een regulier niveau moeten liggen.

Kosten en dekking
Onderstaand volgt een beknopt overzicht van de te verwachten kosten en de dekking. De geraamde bedragen zijn een prognose op basis van de huidige inzichten.
Hier onder de begroting van de Frans Hals buurt 2019 en 2020 zoals in Lias staat begroot:

Eventueel aanvullende dekkingen komen uit subsidies van het Rainproof programma en VRA. De hoogte van deze bedragen zijn afhankelijk van het vastgestelde DO.

<u>Kosten</u>

Voorbereidingskosten verwacht		
2019	€	510.000
2020	€	320.000
Totaal	€	830.000
Uitvoeringskosten	€	PM

In de tweede helft van dit jaar zijn de uitvoeringskosten pas te ramen. Een eventueel aanvullende dekking zou dan voor het jaar 2020 of 2021 aangevraagd moeten worden. Dit hangt af van de uitvoeringsplanning.

Boekingscombinatie					Boeking				
Bedrijfseenheid Code	Bedrijfseenheid Omschrijving	Kostensoort Code	Kostensoort Omschrijving	Lasten/Baten	2019	2020	2021	2022	2023
77017321	Frans Halsbuurt	4817	Onderhoud verhardingen	Lasten	100.000				
77017321	Frans Halsbuurt	4817	Onderhoud verhardingen	Lasten		824.732			
77017321	Frans Halsbuurt	4817	Onderhoud verhardingen	Lasten	345.000				
77017321	Frans Halsbuurt	4817	Onderhoud verhardingen	Lasten		1.284.600			
77017321	Frans Halsbuurt	4817	Onderhoud verhardingen	Lasten	655.000				
				TOTAAL	1.100.000	2.109.332			
					3.209.332				

Colofon

In opdracht van
Rocco Piers, bestuurlijk opdrachtgever
Reindert Bant, ambtelijk opdrachtgever

Opgesteld door
Pieter van Zijl, projectmanager Ingenieursbureau
Astrid Haatrecht, omgevingsmanager Ingenieursbureau
Peter Ulle, landschapsarchitect Ruimte en Duurzaamheid
Jasper van Laar, communicatie

Geraadpleegd, in- en extern gemeentelijk

- Gebiedsagenda De Pijp Rivierenbuurt 2019 - 2022
- Kansenkaart Museumplein e.o.
- Parkeergarage Albert Cuyp
- OAIS
- Fietsparkeren
- Fysiek domein
- Communicatie
- Beheer Openbare Ruimte
- Handhaving en toezicht,
- Afvalinzameling, via OAIS
- Verkeer
- Financiën
- V&OR verlichting
- CORA, Coördinatiestelsel Werken aan de Stad

Bijlage 1 Uitslag Mentimeter

Overzicht uitslagen Mentimeter enquête

(onderstaand overzicht geeft niet de gehele enquete weer maar slechts die vragen waarbij de antwoorden kunnen worden opgeteld).

	26 maart			28 maart			19-Apr			totaal		
1 Ben je tevreden met de afstand tussen jouw voordeur tot de huidige laad- en losplaats?	ja	nee dichterbij	nee verder weg	ja	nee dichterbij	nee verder weg	ja	nee dichterbij	nee verder weg	ja	dichterbij	verder weg
	34	3	3	42	4	10	119	23	20	195	30	33
2 Voorkeur: lege straat met ruimte voor ontmoeten of een straat die is ingericht met groen etc.	leeg		ingericht	leeg		ingericht	leeg		ingericht	leeg		ingericht
	21		18	23		30	49		107	93	0	155
3 Voorkeur: huidige straat profiel behouden of alles op één niveau (woonerf).	behouden		woonerf	behouden		woonerf	behouden		woonerf	behouden		woonerf
	16		22	20		33	69		93	105	0	148
4 Bewoners moeten hun fiets binnen 15 meter van hun huis kunnen parkeren.	ja		nee	ja		nee	ja		nee	ja		nee
	26		13	17		37	103		54	146	0	104
5 Bezoekers moeten hun fiets binnen 15 meter van hun bestemming kunnen parkeren.	ja		nee	ja		nee	ja		nee	ja		nee
	15		23	16		39	74		83	105	0	145
6 Vind je dat er voldoende speelmogelijkheden voor kinderen zijn in de wijk?	ja		nee	ja		nee	ja		nee	ja		nee
	25		14	32		22	83		74	140	0	110
7 Wat spreekt je het meest aan, Spelen in combinatie met:	kunst	groen	water	kunst	groen	water	kunst	groen	water	kunst	groen	water
	15	22	1	16	30	7	26	110	16	57	162	24
8 Zijn sport en spel aktiviteiten voor volwassenen in de wijk gewenst?	ja		nee	ja		nee	ja		nee	ja		nee
	7		31	15		38	32		122	54	0	191
9 Moeten in de wijk plekken gereserveerd worden voor autodelen?	ja		nee	ja		nee	ja		nee	ja		nee
	11		28	19		24	76		78	106	0	130
10 Ik vind het belangrijk dat er in de hele buurt straatlantaarns komen.	ja		nee	ja		nee	ja		nee	ja		nee
	27		12	39		14	121		30	187	0	56
11 Zou je een plantenvak willen adopteren?	ja		nee	ja		nee	ja		nee	ja		nee
	21		18	28		24	80		74	129	0	116
12 Wij willen graag voorzieningen, zoals fietsparkeerplekken en containers, omringt door groen.	ja		nee	ja		nee	ja		nee	ja		nee
	31		1	44		8	134		19	209	0	28
13 Wat vind u belangrijker, keuze vrijheid per straatdeel of eenheid in de buurt?				keuzevrijheid		eenheid	keuzevrijheid		eenheid	keuzevrijheid		eenheid
				28		22	67		44	95	0	66
14 Er komt meer ruimte voor kunst.				eens		oneens	eens		oneens	eens		oneens
				33		17	60		47	93	0	64
15 Er komen mobiliteitshubs voor (electrische) deelfietsen en bakfietsen				eens		oneens	eens		oneens	eens		oneens
				31		20	57		53	88	0	73
16 In de Frans Halsbuurt is de auto te gast, de max. snelheid is 15 km per uur.				eens		oneens	eens		oneens	eens		oneens
				45		7	86		22	131	0	29

Bijlage 2 Participatieronden vergaderverslagen

Verslag bijeenkomsten 6 en 7 maart 2019

Bewoners en ondernemers aan zet in Frans Halsbuurt
Gemeente Amsterdam organiseert in samenwerking met Pakhuis de Zwijger een serie bijeenkomsten waarin bewoners betrokken zijn bij de toekomst van hun buurt. Op 6 en 7 maart waren de eerste bijeenkomsten in The College Hotel, die gingen over de 'spelregels' voor het uiteindelijke ontwerp.

Met het verdwijnen van de auto uit de buurt, komt er veel ruimte vrij voor meer fietsparkeren, nieuwe beplanting of speelplaatsen. Daarbij moeten keuzes worden gemaakt. De bewoners en ondernemers zijn daarbij aan zet. De eerste bijeenkomsten gingen vooral over de (wettelijke en gemeentelijke) kaders die al vastliggen en andere uitgangspunten.

Unieke reis
Moderator van de avond is Natasja van den Berg, specialist op het gebied van bewonersparticipatie. 'Het is een begin van een unieke reis', leidt zij in. 'We betrekken bewoners helemaal aan het begin van het proces. Er bestaat op dit moment nog geen herinrichtingsplan.´
De eerste avonden worden afgetrapt met een toezegging van Rocco Piers, dagelijks bestuurslid van stadsdeel Zuid. 'Als de bewoners tot een ontwerp komen dat binnen de door de gemeente aangegeven kaders mogelijk is', zo belooft Piers, 'dan zal dit ontwerp ook daadwerkelijk uitgevoerd worden na het zomerreces van 2020. Daar gaat niet nog een politiek sausje overheen, daar mag u mij op afrekenen.'

Bewoners hebben dus veel te zeggen over de herinrichting van de openbare ruimte van hun buurt. Waar een ontwerper normaal gesproken een ontwerp voorlegt aan de buurt ter goedkeuring, ligt er hier nog geen ontwerp. De uitgangspunten worden zoveel mogelijk samen met de buurt opgesteld. De buurt is gezamenlijk zowel opdrachtgever als ontwerper. En dat is natuurlijk een uitdaging: 'Hoe houden we met z'n allen één pen vast?', vraagt de ontwerper van de gemeente zich hardop af.

Spelregels
De kaders die worden besproken op de avond gaan als eerste over het gebied: de Ruysdaelkade tot aan de Albert Cuypstraat, de Frans Halsstraat en alle zijstraten tussen Ruysdaelkade en de Ferdinand Bolstraat.
Projectleider Pieter van Zijl van gemeente Amsterdam geeft aan: 'We gaan niet over onze grenzen heen regeren, maar houden wel rekening met de rest van de stad.'
Ten tweede moeten er 'spelregels' gemaakt worden voor het besluitvormingsproces. 'Bij besluiten die de hele buurt aangaan, beslist de meerderheid van de buurt, maar bij besluiten die de straat aangaan, beslist de meerderheid van de straat', geeft Van Zijl aan. Als de stemmen staken, dan beslist het projectteam.
Ten derde gaat het om 'harde' kaders waar we simpelweg niet omheen kunnen, zoals de huidige wet- en regelgeving. Ook zijn er 'zachte' aandachtspunten waar de nadrukkelijke voorkeur naar uit gaat, zoals de huidige verkeerscirculatie en de verkeersaansluiting met omliggende buurten.

Binnen deze kaders en aandachtspunten is er nog van alles mogelijk, zo verzekert Van Zijl: 'Laat u niet weerhouden en kom met ideeën.'
Om het verbeeldingsvermogen van de bewoners te prikkelen, gaat de ontwerper van gemeente Amsterdam in op de verschillende aandachtspunten. 'Probeer creatief en ruim te denken – we maken een nieuw landschap met elkaar.'

Na de presentaties gaan bewoners in gesprek met verschillende experts van de gemeente aan statafels. De thema's zijn: verkeer, ondergrondse afvalcontainers, rainproof, ecologie, spelen, fiets en mobiliteitshubs.

Vrijheid
Later in het proces zal de buurt ontwerpen gaan maken voor de eigen straat (waar men woont of onderneemt). De Ruysdaelkade is een uitzondering op deze regel. Omdat dit een gemeenschappelijk gebruikersgebied is, kan de hele buurt meewerken aan dit ontwerp. Daarop is tijdens de bijeenkomst kritiek, niet alle bewoners aan deze kade zijn het daarmee eens.

Verder is het optimisme goed voelbaar op beide avonden: ‘Wat een vrijheid krijgen we, ik vind het te gek’, zegt een enthousiaste bewoner van de Frans Halsstraat.
Bewoners gaan tijdens de avond al direct in overleg met elkaar over de toekomst. Terwijl twee buurmannen fantaseren over gemeenschappelijke barbecueplaatsen en jeu-de-boules-banen, wijst een bezorgde bewoner op het behoud van rust in de straat. Een bewoonster van de Ruysdaelkade fantaseert over collectieve moestuinen. Maar haar buurvrouw merkt op dat het onderhoud daarvan wel door de gemeente gecoördineerd moet worden. Kortom de bewoners en ondernemers uit de Frans Halsbuurt zijn echt aan zet.

Verslag bijeenkomsten 26 en 28 maart 2019

Een buurt in beweging

Gemeente Amsterdam organiseert in samenwerking met Pakhuis de Zwijger een serie bijeenkomsten waarin bewoners betrokken zijn bij de toekomst van hun Frans Halsbuurt. Op 26 en 28 maart gingen de bijeenkomsten in The College Hotel over de kaders die de bewoners zelf stelden aan het uiteindelijke ontwerp.

Willen we een groene buurt met veel plaats voor fietsen of juist een legere straat met ruimte voor ontmoetingen en spelen? Willen we toekomstige speelplekken inrichten in combinatie met watervoorzieningen of juist met kunst? Deze en vele andere vragen stonden centraal op dinsdag 26 en donderdag 28 maart.

De eerste bijeenkomsten, begin maart, gingen vooral over de wettelijke en gemeentelijke kaders die al vastliggen en andere uitgangspunten. De twee bijeenkomsten op 26 en 28 maart, die inhoudelijk hetzelfde waren, stonden in het teken van de kaders die de bewoners en ondernemers zelf stelden aan hun eigen buurt. De vrijgekomen ruimte, met het verdwijnen van de geparkeerde auto's, biedt verschillende kansen en mogelijkheden.

Verbeelding
Bewoners en ondernemers waren vrij hun verbeeldingsvermogen te gebruiken om tot kaders te komen voor de herinrichting van de buurt. Dit gebeurde in verschillende stappen.

Tijdens een eerste stemronde konden bewoners hun mening geven over een aantal stellingen die bedacht waren door het projectteam van de gemeente Amsterdam.

Bewoners kregen daarna de kans om met hun medebewoners aan tafels een moodboard te maken. Deze presenteerden zij aan de rest van de buurt. Nog voordat moderator Natasja van den Berg het startschot voor de 'schetssessies' kon geven, begonnen bewoners druk te discussiëren, knippen en plakken. Er waren verschillende belangen, maar vooral ook verbindende oplossingen.

Aan het einde van de avond volgde er een tweede stemmingsronde. Daarbij werden de stellingen van de gemeente aangevuld met nieuwe stellingen van de bewoners en werd opnieuw gestemd.

Groene poort
Wat direct opviel uit zowel de stemmingen als de tafelgesprekken was de wens voor een groenere buurt. Er waren enkele 'wilde' ideeën over de invulling van deze groene ruimte, zoals perenbomen langs de Ruysdaelkade. Anderen bedachten kruiden- en bloementuinen, vlinderstruiken en waterplanten. Een groot deel van de aanwezigen fantaseerde al over een groen woonerf waar kinderen op straat kunnen spelen en de auto te gast is.

Om dit te markeren, stelde een bewoner voor om een groene poort te plaatsen bij de ingangen van de buurt, zodat auto's weten dat ze een 15 kilometer per uur-zone betreden. Door inspringende plantenbakken, een kronkelweg en groene markeringen op de weg stelden anderen voor om de automobilist te dwingen zich hieraan te houden.

Giraffenglijbaan
Er waren verder ideeën voor meer speelplekken en ontspanningsfaciliteiten, zoals Jeu de boules-banen, openlucht schaakborden, sportapparaten, een zwemstijger aan de Ruysdaelkade en zelfs een giraffenglijbaan ('zo eentje als in Artis'). Ook voor kunst moet een plek komen, vonden anderen, 'we zijn immers een echte schildersbuurt.'

Anderen vonden juist dat er veel open, lege ruimte komt – zonder al te veel inrichting. ‘De Pijp moet wel De Pijp blijven. Niet alles moet georganiseerd en ingericht zijn’, zei een bewoner uit de Frans Halsstraat. ‘Ik heb ruimte nodig om te kunnen ademhalen’, reageerde een ander. Enkele bewoners stelden voor om van de Ruysdaelkade een brede, open boulevard te maken, ‘waar je ouderwets over kunt flaneren’.

Grijs en groen
Op een ingebrachte stelling dat fietsenrekken, prullenbakken, lampen, verkeersborden en ander ‘noodzakelijk grijs’ omgeven moeten worden door groen werd uiteindelijk door iedereen omarmd.
‘Jullie zijn op eigen initiatief tot een unaniem uitganspunt voor de buurt gekomen’, feliciteerde Natasja van den Berg de bewoners met deze slimme tussenoplossing.

Wat opviel tijdens de avonden was de wil om er samen uit te komen. Het was voor iedereen duidelijk dat er iets staat te gebeuren in de buurt. In de woorden van een oudere vrouw die al dertig jaar in Frans Halsbuurt woont: ‘de boel is in beweging’. De mensen om haar heen knikten instemmend.

Wat de eindbestemming ook precies moge zijn, de buurt is in beweging.

Bijlage 3 Telling Fietsparkeren

(losse bijlage)

Bijlage 4 Bewonersbrief

Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
President Kennedylaan 923
1079 MZ Amsterdam

Postbus 74019
1070 BA Amsterdam
Telefoon 14 020
www.zuid.amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 74019, 1070 BA Amsterdam

Aan hen die wonen/werken in de Frans Halbuurt

Datum 26 april 2019
Uw kenmerk Z-19-73827
Behandeld door S. Ouaissa

Onderwerp Terugkoppeling resultaten opgehaalde buurtkaders

Beste heer, mevrouw,

Op 26 en 28 maart heeft u tijdens bijeenkomsten mee kunnen denken over de buurtkaders voor het uiteindelijke ontwerp van de Frans Halsbuurt. Eerder in het participatietraject bent u geïnformeerd over de wettelijke en gemeentelijke kaders. In de periode tussen 2 en 22 april is de hele buurt via een online tool op www.franshalsbuurt.nl in de gelegenheid gesteld mee te denken over de buurtkaders. Graag informeren wij u over de resultaten en het vervolg van het participatietraject.

Resultaten
De resultaten uit de online tool vormen de buurtkaders. Samen met de wettelijke en gemeentelijke kaders vormen deze de Nota van Uitgangspunten (NvU). De NvU is de basis om een ontwerp te kunnen maken. De resultaten en overige kaders treft u als bijlage bij deze brief en kunt u ook online vinden op www.franshalsbuurt.nl onder het kopje 'Documenten'.

De resultaten van 26 maart, 28 maart en de online tool zijn ook terug te vinden op www.franshalsbuurt.nl. De NvU, bestaande uit de wettelijke, gemeentelijke en buurtkaders zal, nadat deze formeel door het Dagelijks Bestuur is vastgesteld, op de website terug te vinden zijn onder het kopje 'Documenten' (na 9 mei).

Vervolg participatietraject
Op 14, 15 en 16 mei zijn de straatsessies, waarvoor u per straat een uitnodiging per post heeft ontvangen. Hier gaat u als bewoner/ondernemer samen met de ontwerpers van de gemeente Amsterdam uw straat inrichten.

Na de straatsessies gaan de ontwerpers aan de slag en vertalen zij alle opgehaalde input naar een Voorlopig Ontwerp (VO). Dit VO presenteren wij graag feestelijk aan u op 26 juni. Vanaf dat moment ligt het VO ter inspraak en krijgt u de hele zomerperiode de gelegenheid uw mening te geven over het ontwerp.

Opmerkingen en aanvullingen worden hierna (waar mogelijk) verwerkt. Het Definitief Ontwerp (DO) zal medio september aangeboden worden aan het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Zuid om te worden vastgesteld. Het vervolg van het proces hierna kunt u vinden op www.franshalsbuurt.nl.

Meer informatie
Heeft u vragen over het project Herinrichting Frans Halsbuurt? Neemt u dan contact op met het projectteam via 14020 of vult u op de projectpagina www.amsterdam.nl/franshalsbuurt het contactformulier in. Meer informatie over de participatie vindt u op www.franshalsbuurt.nl, ook kunt op de contactpagina een reactie achterlaten.

Met vriendelijke groet,

P. van Zijl
Projectmanager

Bijlage: Kaders Herinrichting Frans Halsbuurt