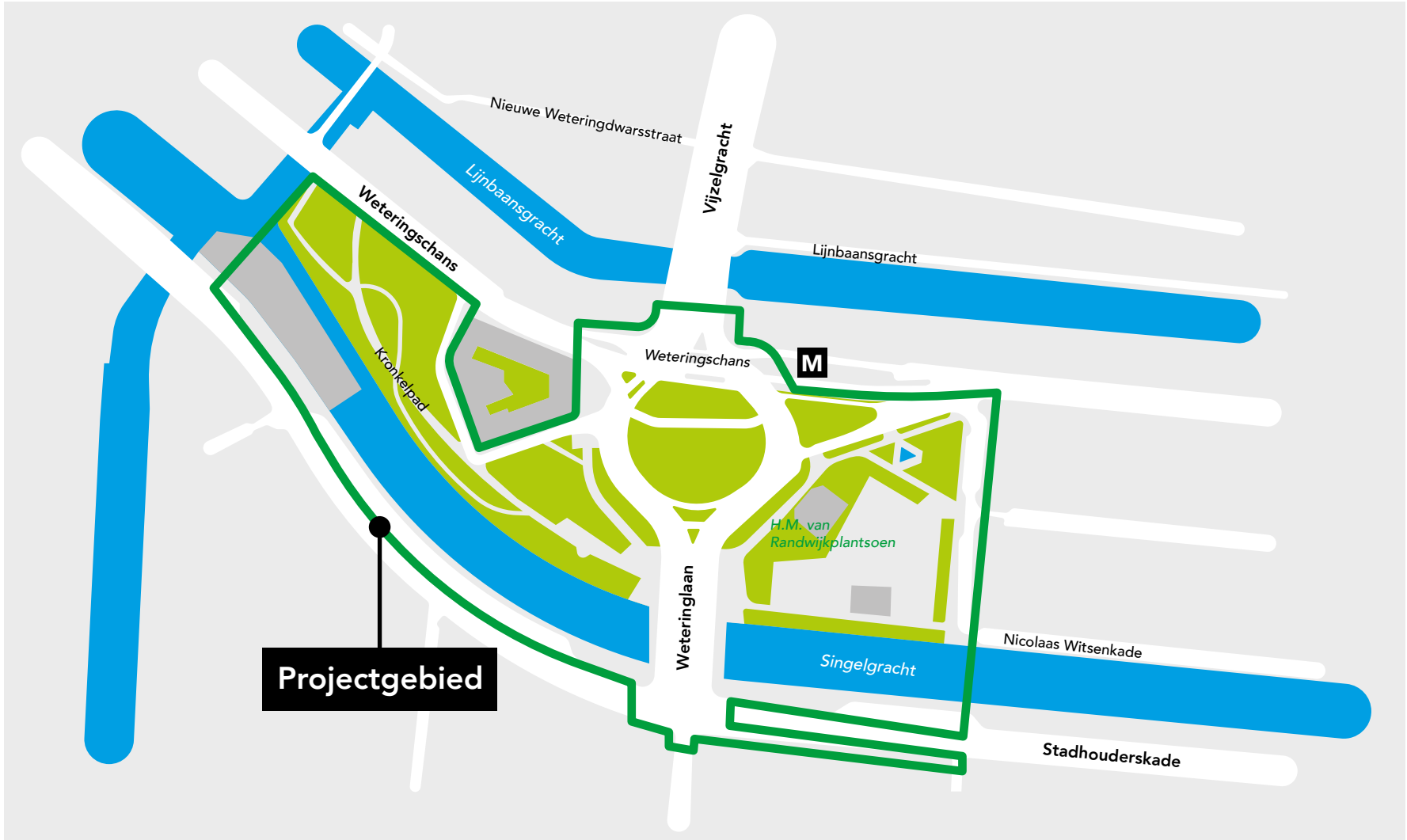
Gemeente
Amsterdam



Van Weteringcircuit naar Weteringpark

Een gefaseerde aanpak, van verkeersfunctie naar verblijfsgebied


Nieuwe Weteringdwarsstraat
Lijnbaansgracht
Vijzelgracht
Lijnbaansgracht
Weteringschans
Kronkelpad
Weteringschans
M
H.M. van Randwijkplantsoen
Weteringlaan
Nicolaas Witsenkade
Singelgracht
Stadhouderskade
Projectgebied

Inhoud

1 Inleiding 4

1.1 Aanleiding 4

1.2 Ontwerpverkenning en principebesluit 2018 4

1.3 Van principebesluit naar gefaseerde aanpak 5

1.4 Vervolg 6

1.5 Leeswijzer 7

2 Huidige situatie 8

3 Wensen van bewoners en gebruikers 12

4 Visie en ontwerpuitgangspunten 14

4.1 Basisvisie Weteringpark 14

4.2 Ontwerpprincipes: gereedschap voor eenduidige ontwerpen 15

5 Fasering en uitgangspunten voor de projecten op korte termijn 19

5.1 Korte termijn projecten (binnen 3 jaar oppakken) 20

5.2 Langere termijn projecten (> 5 jaar) 20

6 Uitgangspunten korte termijn projecten 21

6.1 Stadhouderskade 22

6.2 Speeltuin met open parkruimte 23

7 Communicatie en participatie 28

7.1 Communicatie 27

7.2 Vooruitblik participatie 27

8 Organisatie 29

9 Planning 30

10 Bijlage Beleid 31

1.1 Coalitieakkoord 2018-2022 31

1.2 Beleid 31

1.3 Stedelijke programmering en relevante projecten in de omgeving 31

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Amsterdam is een groene stad en wil dat graag blijven. Groen is belangrijk voor de gezondheid van Amsterdammers. Het biedt de mogelijkheid om te wandelen, te sporten of te recreëren. Groen is belangrijk voor biodiversiteit en het vermindert de opwarming van de stad. Daarom willen we de kwaliteit van groengebieden aantrekkelijker en meer collectief bruikbaar maken. Een plek waar stad- en buurtbewoners elkaar kunnen ontmoeten. Eén van de mogelijkheden om meer groen in de stad te creëren, is door de reeds aanwezige groene plekken te verbeteren. Het Weteringcircuit is zo'n plek. Van dit verkeersknooppunt kunnen we een park maken met een prettige verblijfskwaliteit, aantrekkelijke groene routes naar het Museumplein en we kunnen goede, passende infrastructuur voor de fiets en voetgangers aanleggen. Ook willen we de kans aangrijpen om de verkeersveiligheid op de Stadhouderskade te verbeteren.

Het Weteringcircuit staat niet op zichzelf. Langs de Singelgracht zijn opstapplaatsen voor de rondvaart en de Heineken Experience. Op een steenworp afstand ligt het Rijksmuseum. Aan het Leidseplein staan theaters. Dit alles trekt veel publiek dat zich ook over het Weteringcircuit verplaatst. Met de komst van het nieuwe metrostation Vijzelgracht lopen bezoekers van de metro naar het Museumkwartier. Ook is de overstap naar tram uitstekend dankzij de nieuwe halte inrichting.

Het oorspronkelijke initiatief voor de nieuwe inrichting van het Weteringcircuit komt van twee buurtbewoners. Dit idee is verder gebracht door twee voormalige raadsleden van stadsdeel Centrum. Na gesprekken met omwonenden zijn zij met het idee gekomen om van het verkeersplein Weteringcircuit meer park te maken, het autoverkeer zoveel mogelijk te beperken, voorrang te geven aan fietsers en openbaar vervoer en de ruimte die daarmee vrij komt toe te voegen aan het versnipperde groen. Het groen krijgt daardoor meer samenhang tot een niveau van buurtpark. Aan de overkant van het water, de Singelgracht, ligt de Stadhouderskade. Een belangrijk winstpunt is de mogelijkheid om de kruising van de Stadhouderskade met de Ferdinand Bolstraat veiliger te maken. Dit is nu een 'blackspot' waar dodelijke ongevallen hebben plaats gevonden. Door de stoep en fietspaden op de Weteringlaan te verbreden kunnen we het kruispunt veiliger inrichten. Langs het water staan nu geparkeerde auto's. Door hier een wandel- en fietspromenade van te maken, verbetert de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de openbare ruimte voor omwonenden. Ook kunnen we de opstapplekken voor de Heineken Experience en de rederijen veiliger maken.

1.2 Ontwerpverkenning en principebesluit 2018

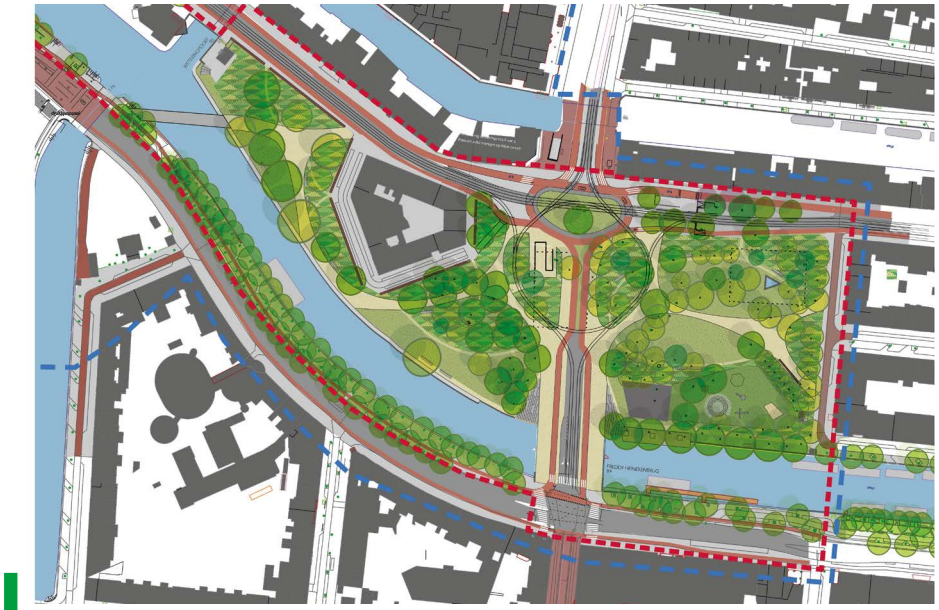
Deze voornemens zijn door stadsdeel Centrum in 2016 vastgelegd in een ruimtelijke Visie voor het Weteringpark. Op basis van deze visie is een ruimtelijke verkenning uitgevoerd. Hierin werd rekening gehouden met de – toen nog – verwachte effecten van de komst van de metro. De halte Vijzelgracht is één van de stations om naar het Museumplein te komen. Amsterdammers stappen hier over van hun fiets op de metro. Met drie tramlijnen over de Weteringschans is het Weteringcircuit een belangrijk OV-knooppunt geworden.

De verkenning beschrijft een aantal knelpunten en mogelijkheden om deze op te lossen. De hoofdlijn is: cluster het groen, verwijder barrières, maak goede doorgaande routes voor fietsers en voetgangers, versmal de autorijweg, verbeter de veiligheid en doorstroming op de Stadhouderskade, behoud het tramcircuit op de Weteringsschans, zorg voor een veiliger opstap voor de Heineken Experience en rederij. Verder zou het park gebaat zijn met een ondergrondse

1 Inleiding

fietsenstalling die direct verbonden is met het metrostation. En een goede looproute naar het Museumplein zou grote loopstromen van bezoekers kunnen reguleren.

Het College van B&W stelde de ontwerpverkenning vast op 4 september 2018 met een zogenaamd principebesluit. Het college vroeg hierbij om de voorgestelde onderdelen uit te werken in een Nota van Uitgangspunten, in zijn geheel of per onderdeel. Het College had een voorlopige voorkeur voor behoud van de huidige tramrotonde en gaf opdracht te onderzoeken of een tijdelijke brug over de Singelgracht mogelijk en wenselijk is. Tot slot besloot het college niet langer de mogelijkheid van een parkeergarage onder de Singelgracht te onderzoeken.



Schetsontwerp Ontwerpverkenning 2018, variant met rotonde

1.3 Van principebesluit naar gefaseerde aanpak

De Noord/Zuidlijn rijdt!
Op 22 juli 2018 rijdt de nieuwe metrolijn. Dit heeft invloed op het gebruik van de openbare ruimte op lokaal niveau en het aantal reizigers dat via metrostation Vijzelgracht/Weteringscircuit reist. Hiervoor is een aantal aanpassingen gedaan op de Weteringschans en het Weteringcircuit. De tramhaltes zijn verlengd en conform de huidige normen aangelegd. Er zijn fietsenrekken geplaatst en het plantsoentje bij het Tweede Weteringplantsoen is deels opnieuw ingericht vanwege de calamiteitenhalte die hier is aangelegd. De Weteringschans wordt als fietsstraat ingericht. De Vijzelgracht is door het project Rode Loper voorzien van brede trottoirs en de bomen die er ooit stonden, zijn weer terug.
Langzamerhand wordt duidelijk wat de effecten van de metro zijn. De metro zelf wordt goed gebruikt. Het is wel drukker maar grote loopstromen van de halte Vijzelgracht naar het Museumplein blijven vooralsnog uit[1]. De fietsenrekken die het meest nabij de tram- en metrohalte liggen, staan helemaal vol. De verder liggende fietsenrekken

[1] Verkeersonderzoek langzaam verkeer Weteringcircuit, Anteagroup, 19 april 2019.

1 Inleiding

staan deels leeg. Bij Albert Heijn staan veel fietsen op de stoep. Fietsers zetten hun fiets soms in de zijstraten neer.

Bestuurlijke prioriteiten en een tegenvaller
Het nieuwe college stelt in 2019 duidelijke prioriteiten vast voor de komende jaren. De Aanpak Amsterdam Autoluw verschijnt. De CO_2-uitstoot moet drastisch verminderen en vanaf 2025 moet de stad met haar bewoners en ondernemers over zijn op elektrisch vervoer. Het college geeft hiermee prioriteit aan het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. In de agenda Autoluw is vastgesteld dat een alternatief dient te worden aangeboden om de plek van de auto in de wijze van vervoer te kunnen verminderen. De fiets en een betrouwbaar en efficiënt openbaar vervoersysteem vormen daar de basis voor.
Ook is er een tegenvaller. In de loop van 2019 blijken de vele kilometers kademuren en bruggen in een veel slechtere staat dan bekend was. Dat kost geld en hiervoor reserveert Amsterdam financiële middelen. Dit heeft consequenties voor – ook reeds lopende – projecten. Voor de plannen voor het Weteringpark wordt in de begroting van 2020 de financiële bijdrage teruggebracht tot het meest direct noodzakelijke. Door de prioriteit aan de opgave 'bruggen en kades' vallen een aantal minder urgente project af. Wel blijft de aanpak van de blackspot en daarmee de verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming op de Stadhouderskade urgent.

Gefaseerde aanpak
In deze gewijzigde omstandigheden, kiest het college voor een gefaseerde aanpak. De verkenning uit 2018 blijft de ruimtelijke basis. De urgente onderdelen worden als eerst opgepakt, met name de blackspot Stadhouderskade/ Ferdinand Bolstraat. Naast de Stadhouderskade ziet ze de meeste kansen in de omgeving van de speeltuin UJ Klaren. Door deze hoek opener en groener te maken ontstaat meer zicht, meer park en een sociaal veiliger omgeving. De grote investeringen zoals de fietsenstelling, een eventuele brug en de andere ingrepen kunnen later worden uitgewerkt, indien nodig en gewenst. Om de ruimtelijke samenhang in de loop der jaren te bewaken hebben we op verzoek van bewoners in deze notitie ontwerpprincipes opgenomen.

1.4 Vervolg

Deze voorgestelde aanpak wordt om advies voorgelegd aan het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum en stadsdeel Zuid en wordt vervolgens ter vaststelling voorgelegd aan het college van B&W. Daarna dient het als uitgangspunt voor de twee eerste uit te voeren projecten: de Stadhouderskade en de speeltuin en haar omgeving.

1 Inleiding

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2: huidige situatie en korte analyse.
Voor een beschrijving van de huidige situatie van de het weteringcircuit, het Eerste en Tweede Weteringplantsoen zie hoofdstuk 2.

Hoofdstuk 3: wat zijn de wensen van de gebruikers.
Rondom het weteringpark zijn verschillende bewonersverenigingen en belangengroepen actief en worden er diverse buurtactiviteiten georganiseerd. Dit hoofdstuk beschrijft hun wensen.

Hoofdstuk 4: visie voor het park met ontwerpuitgangspunten.
Een beschrijving van de visie en een aantal basis uitgangspunten voor een samenhangende parkinrichting.

Hoofdstuk 5: Faseringsaanpak.
In dit hoofdstuk wordt de voorgestelde aanpak beschreven. Een verdeling van korte en lange termijn projecten.

Hoofdstuk 6: Uitgangspunten korte termijn projecten.
Hier leest u de uitgangspunten voor de twee korte termijn projecten.

Hoofdstuk 7: participatie en communicatie.
Hoe werken we samen met gebruikers en hoe zorgen we voor effectieve communicatie.

Hoofdstuk 8: planning.
Een kort overzicht van de planning van het vervolgproces.

Bijlagen
Bijlage Stedelijk beleid

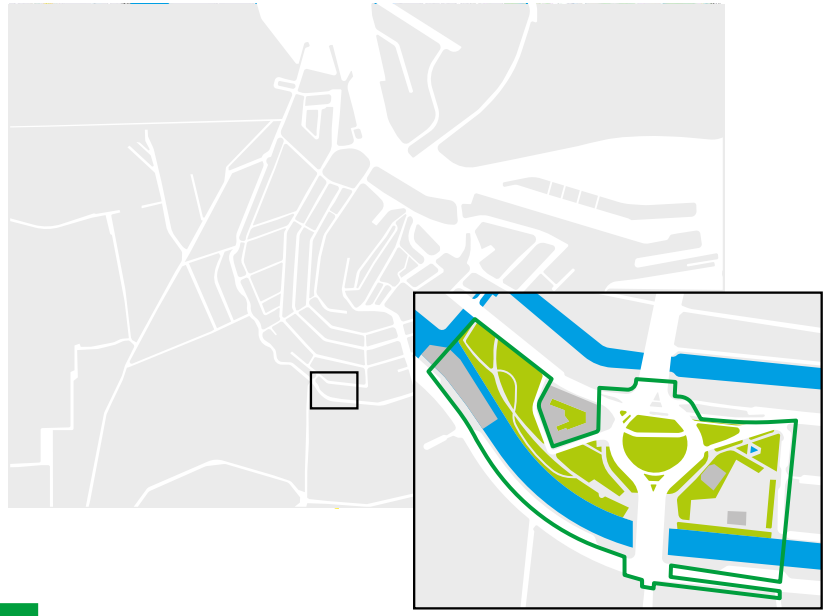
2 Huidige situatie

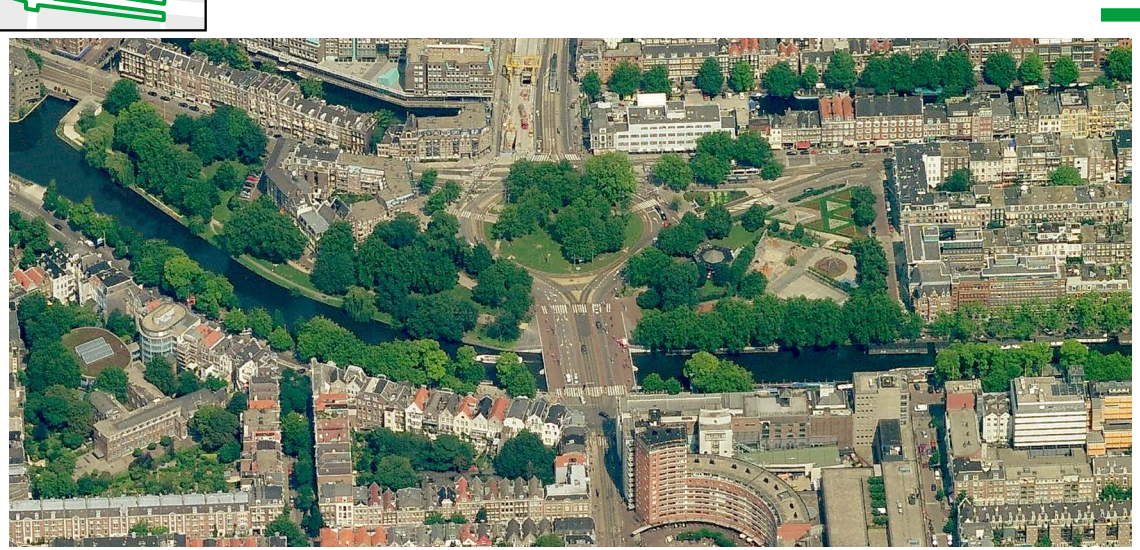
Het Weteringcircuit bestaat uit een rotonde voor tram-, auto- en fietsverkeer. In het midden ligt een groen veld dat nauwelijks wordt gebruikt. Er staan monumentale bomen. Het Tweede Weteringcircuit aan de oostzijde bestaat uit een rijweg langs de Den Texbuurt. In noordelijke ligging is de toegang naar de Noord/Zuidlijn en nieuwe tramhaltes aangelegd. Hier ligt de speeltuin UJKlaren met een buitenschoolse opvang en buurtkamer. Voor de speeltuin staat restaurant De Carrousel en het Van Randwijckmonument. Ook staat hier het monument de Zeelandbank. Aan de westzijde ligt het Eerste Weteringplantsoen met bebouwing, parkeren en een kruidentuin die door buurtvereniging Wetering Verbetering wordt onderhouden. Dit is het meest parkachtige deel van het gebied. Er staan vier kunstwerken c.q. monumenten binnen het plangebied.

Het circuit grenst aan de Weteringschans met een metro- en tramhalte. De Weteringsschans is een doorgaande route – plusnet – voor tram en fiets. Op het circuit zijn in 2018 fietsenrekken geplaatst voor overstappers naar metro of tram. Ten zuiden, aan de overzijde van het water van de Singelgracht, ligt de Stadhouderskade. Dit is de binnenring voor het autoverkeer, een drukke route, de S100. De route vanaf de Ferdinand Bolstraat naar de Vijzelstraat is een zeer drukke doorgaande fietsroute. Fietsers moeten hier de drukke Stadhouderskade oversteken. Ook rijdt een tram over deze kruising. Langs de Stadhouderskade staat de Heineken Experience, een druk bezochte toeristische attractie. Langs het water ligt een parkeerterrein voor zo'n 40 auto's.



2 Huidige situatie

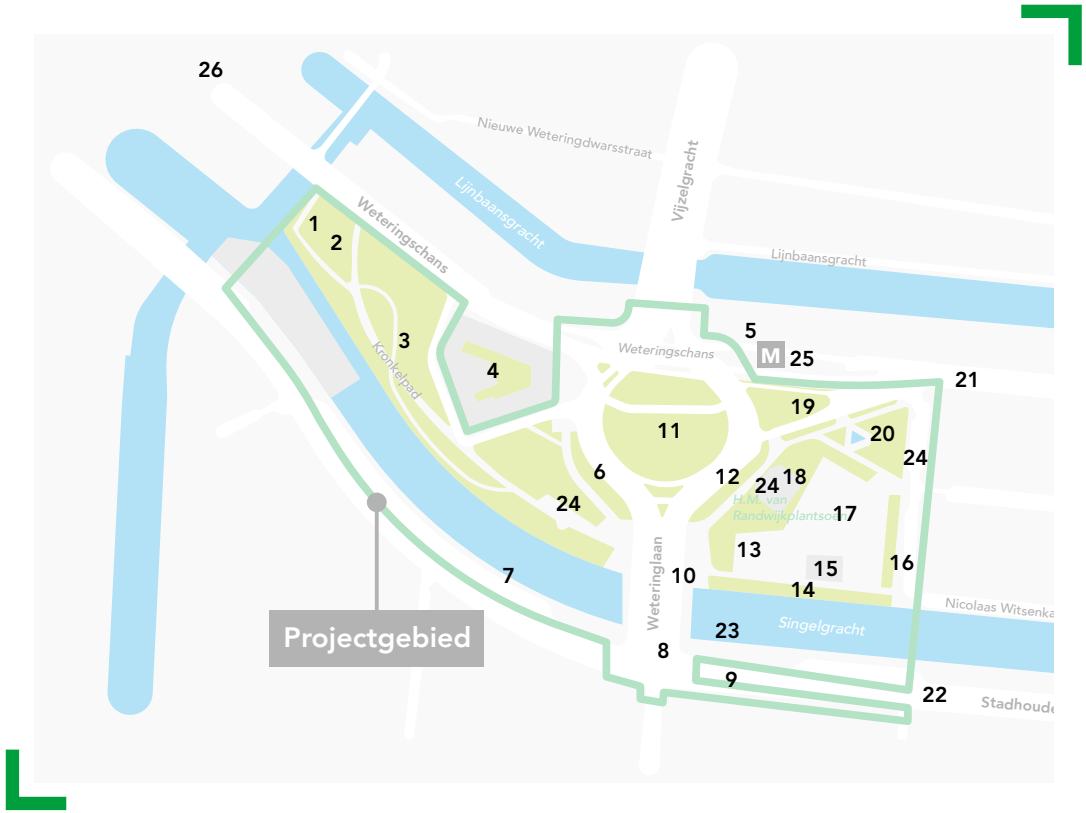




Bovenaanzicht

2 Huidige situatie

Locatie en het plangebied.
Binnen het gebied bevinden zich de volgende functies. Een meer uitgebreide beschrijving van de huidige situatie is te lezen in de bijlage.



1 Commiezenhuisje met gemaal
2 Kruidenpluktuin
3 Kronkelpaadje Carmiggelt met diverse beelden en bankje
4 Appartementencomplex 'De Vijfhoek'
5 Metrostation Vijzelgracht
6 Park
7 Stadhouderskade
8 F. Bolstraat-Stadhouderskade
9 Heineken Experience
10 Freddy Heinekenbrug
11 Tramrotonde met groene abri
12 Fietsenrekken (op diverse plekken rond de rotonde)
13 Van Randwijk monument
14 Steiger
15 Speeltuingebouw UJ Klaren en buitenschoolse opvang
16 Transformatorhuisje (trafo)
17 Speeltuin UJ Klaren
18 De Carrousel, poffertjesrestaurant
19 Snippergroen
20 Vijver
21 Knip Weteringschans
22 Eerste Van der Helststraat-Stadhouderskade
23 Opstapplek passagiersvaart
24 Kunstwerken en monumenten
25 Tramhalte Weteringcircuit
26 Tramhalte Spiegelgracht (op de Weteringschans, ter hoogte van de Spiegelgracht)

2 Huidige situatie

Om te beoordelen waar verbeteringen nodig zijn, is gekeken naar de volgende aspecten:

- Verkeersveiligheid: zijn de doorgaande routes veilig voor fietsers, voetgangers en autoverkeer.
- Toegankelijkheid: is de locatie goed te bereiken met het openbaar vervoer, fiets en/of te voet en is de locatie goed te vinden.
- Sociale veiligheid: is de locatie goed zichtbaar, is er toezicht.
- Aanwezige voorzieningen: zijn er bankjes, fietsenrekken of speeltoestellen? Maar ook publieksvoorzieningen zoals afmeerplaatsen voor de passagiersvaart.
- Gebruiksgemak: zijn de voorzieningen eenvoudig, betrouwbaar en prettig in gebruik.
- Kwaliteit: hoe is de verhouding verharding - groen, hoe zijn de objecten onderhouden, hoe is de kwaliteit van de flora en fauna.

In nadere uitwerking dienen de beoogde maatregelen tegen het licht van de reeds vastgelegde ambities (zoals bv. Agenda Autoluw, programma Varen, touringcar) te worden gehouden. De toetsing vindt plaats ook op basis van de volgende aspecten:

- Doorstroming: waar kan de doorstroming worden verbeterd.
- Plus- en hoofdnetanalyse: langs welke routes lopen de plus- en hoofdnetten in de plannengrenzen en wat zijn de ambities voor deze.

'Een volk dat voor tirannen zwicht…'
Henk van Randwijk (1909-1966) was onderwijzer, schrijver en dichter. Tijdens de Tweede Wereldoorlog sloot hij zich aan bij het verzet en richtte in 1941 het blad 'Vrij Nederland' op. Als eerbetoon werd in 1970 een gedeelte van het Weteringplantsoen naar hem vernoemd, met op een gemetselde muur een bekende dichtregel van zijn hand, in bronzen letters uitgevoerd: 'Een volk dat voor tirannen zwicht, zal meer dan lijf en goed verliezen: dan dooft het licht.'



De muur heeft een omvang van 3 x 17 meter. De letters zijn ontworpen door grafisch ontwerper Gerda van der Laan.

3 Wensen van bewoners en gebruikers

Op basis van de ontwerpverkenning zijn gesprekken gevoerd met de verschillende betrokkenen. Het gebied heeft een flink aantal gebruikers variërend van de speeltuinvereniging, de Buitenschoolse Opvang (BSO), pannenkoekenrestaurant De Carrousel, de Heineken Experience en de rederijen. Bewoners die aan het circuit wonen en bewoners uit de omgeving die het gebied gebruiken en ondernemingen in de directe omgeving zoals Café Mulder zijn betrokken bij het gebied. En tot slot de Fietsersbond als belangenvereniging voor fietsers.

De wensen van al deze partijen zijn geïnventariseerd. Zo wil de Heineken Experience veilige opstapruimte voor de touringcars. De buitenschoolse opvang (BSO) wil graag in het gebied blijven en een buurtfunctie vervullen. De speeltuinvereniging wil het veilige en besloten karakter van de speeltuin behouden en benadrukt dat de speeltuin wordt gedragen door mensen uit de buurt die het groen onderhoud en activiteiten organiseren. Zij willen ook graag de BSO behouden omdat die zorgt voor sociale veiligheid. Rederij Stromma wil graag een cater-ark voor bevoorrading van hun boten.

Op 17 april 2019 hebben zo'n 50 buurtbewoners en gebruikers laten weten waar ze bij een Weteringpark aan denken. Mensen willen een veilig park waar niet wordt gefietst. Met name gebruiken fietsers de stoep langs de speeltuin als snelle route naar de Stadhouderskade. Een park ook zonder alcohol en drugsgebruik. Ook wil men veilig op straat kunnen fietsen en het liefst de fietsen onder de grond laten parkeren. Men is zeer gehecht aan de grote bomen en wil die dan ook graag behouden. Er werd een suggestie gedaan om iets met het elektriciteitshuisje te doen. Ook wilden sommigen een andere plek voor de touringcars en rondvaartboten. De aanwezige kunstwerken en monumenten worden gekoesterd en ziet men graag behouden. Het pannenkoekenrestaurant vonden sommigen wel









Inloopmiddag bij speeltuin UJ Klaren

3 Wensen van bewoners en gebruikers

een groot obstakel, maar er gingen wel stemmen op voor iets kleins waar je een ijsje kunt eten. De speeltuin, BSO en buurtkamer worden gewaardeerd. En tot slot wil men minder afval op straat en handhaving op fout geparkeerde fietsen.

Naast de wensen van bewoners en ondernemers hechten de OV-partners aan behoud van de tramrotonde waarvoor het college haar voorlopige voorkeur al heeft aangegeven. Dit is van cruciaal belang voor een robuust en efficiënt traminfrastructuur. In geval van calamiteiten en omleiding is het circuit noodzakelijk om een overstap naar de Noord/Zuidlijn te kunnen bieden. Ook kunnen ingekorte en omgeleide tramlijnen in alle richtingen keren"' dankzij de lus- en de middenberm op de Heinekenbrug, die als calamiteitenhalte kan worden toegepast.
Verder onderschrijft de Vervoerregio het belang van een veilig regionaal fietsnetwerk langs de Weteringsschans en in noord-zuid richting over het kruispunt Ferdinand Bolstraat naar Vijzelgracht. Zowel de doorstroming van de fiets, het comfort en de kwaliteit van de fietsinfrastructuur en de veiligheid zijn belangrijk op deze route.
Ook heeft de Vervoerregio belang bij een verkeersveilige infrastructuur, voornamelijk ten goede van de fiets. Zowel de aanpak van de blackspot als de red route langs de Singel zijn voor de Vervoerregio belangrijk.



4 Visie en ontwerpuitgangspunten

Zoals hiervoor benoemd zal de verandering van verkeersplein naar park stapsgewijze vorm moeten krijgen. Dit vraagt wel om een globale eindvisie zodat de stapsgewijze aanpak leidt tot een samenhangend geheel. De ontwerpverkenning uit 2018 geeft deze samenhang aan. Ontwerpprincipes moeten houvast bieden om deze samenhang in de toekomst te borgen. De ontwerpverkenning uit 2018 betreft in mindere mate de aanpak voor de blackspot. Deze is toen in het integrale plan opgenomen. Inmiddels is dit ontwerp uitgewerkt en zullen de uitgangspunten nader worden uitgewerkt en afgestemd met Vervoerregio Amsterdam en GVB.



De basis: ontwerpvisie 2016: een groener buurtpark, met verbeterde fiets- voetgangersverbindingen waar ook passanten kunnen recreëren.

4.1 Basisvisie Weteringpark

De basis voor het park is beschreven in de Visie uit 2016. Daarna is de ontwerpverkenning uit 2018 het laatste bestuurlijk vastgesteld document. Dit vormt de ruimtelijke basis voor de toekomstige inrichting van het Weteringpark[1]. Hierbij heeft het college van B&W de voorkeur uitgesproken voor variant 2: een park met behoud van de tramrotonde.

Het Weteringcircuit en het Eerste en Tweede Weteringplantsoen zijn ruimtelijk gefragmenteerd en onsamenhangend. Daardoor wordt de volle potentie van de plek als hoogwaardige binnenstedelijke verblijfsplek niet gehaald. Het uitgangspunt is om van het Weteringpark een buurtpark te maken, waar men elkaar kan ontmoeten en dat bijdraagt aan de sociale cohesie in deze buurt. Rondom het park zijn hechte buurten waarvoor de speeltuin als een huiskamer fungeert. Het is een belangrijke functie die beter tot haar recht kan komen. Tegelijkertijd ligt het park midden in de culturele drukte van Amsterdam en vormt een cruciale schakel in het tramnetwerk. Het is de uitdaging en opgave om deze belangen op een goede manier te bedienen. De hoofdfuncties in het park zijn verblijven, ontmoeten, spelen en tuinieren. Dit kan aan de

[1] Zie bijlage 'Ambtelijke ontwerpverkenning, van Weteringcircuit naar Weteringpark'.

4 Visie en ontwerpuitgangspunten

oost- en westzijde van het park omdat het uit de stroom van de stedelijke drukte ligt. Dit betekent een meer intieme inrichting, maar wel goed te beheren en met goed (over)zicht om de sociale controle te vergroten. Het midden van het park zit meer in de stroom van stedelijke drukte. Passanten kunnen het parkgevoel ervaren in noord-zuidrichting langs de waterlijn van de Singelgracht en door de looproute in oost-westrichting langs de Stadhouderskade te vergroenen en daarmee deel uit te laten maken van het water en het park.

4.2 Ontwerpprincipes: gereedschap voor eenduidige ontwerpen

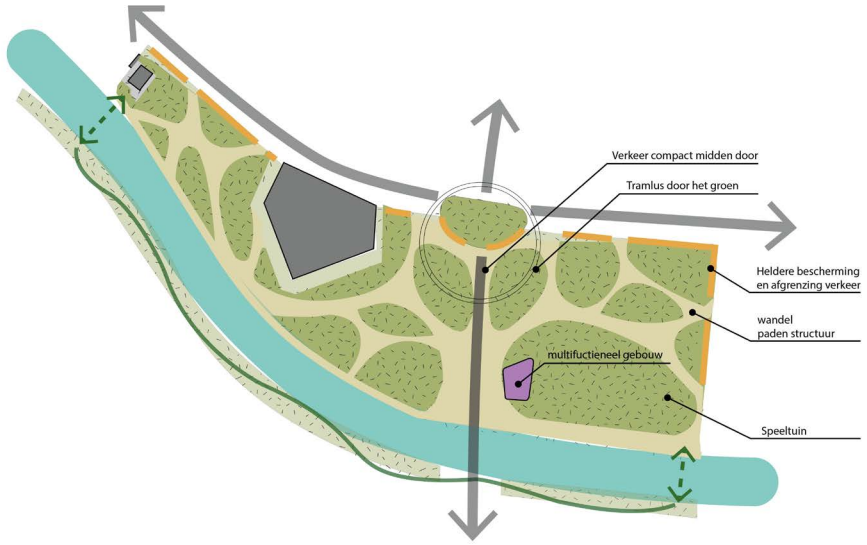
Om de samenhang van de verschillende delen te borgen, hebben we een aantal uitgangspunten en ontwerpprincipes geformuleerd. Het is weinig zinvol om nu een integraal maaiveldontwerp te maken, als relevante onderdelen pas na zo'n 5 jaar worden opgepakt. De ervaring leert dat inzichten veranderen, wensen kunnen veranderen en de verkeersontwikkeling kan anders zijn.

Op verzoek van bewoners en buurtorganisaties hebben we daarom een gereedschapskist gemaakt met ontwerpprincipes voor het gehele park. Zo blijft de eenheid in het park bewaard. Daarmee kunnen de maatregelen op korte termijn in een langjarig perspectief worden geplaatst. Met deze ontwerpprincipes wordt een helder kader gecreëerd waarbinnen nieuwe ontwikkelingen plaats kunnen gaan vinden.

4.2.1 Parklandschap

De basis voor de onderstaande principes is het 19-eeuwse Weteringplantsoen; een stadspark met organisch vormgegeven patroon van paden met rijk beplante plantsoentjes/perkjes ertussen.
Hoewel historisch, is het een tijdloos en stedelijk concept dat perfect past bij het huidige en toekomstige gebruik. Bovendien brengt het gebruik van dit principe de lang verloren samenhang in het park terug.
Binnen deze basis worden uitgangspunten van het principebesluit en de te handhaven bestaande functies ingepast. Daarnaast worden de uitgebeelde ontwerpprincipes gebruikt om detaillering van programma en planonderdelen in te passen.

De uitdaging ligt in de combinatie van het parklandschap en het tramcircuit voor wat betreft de binnenkant van de lus. De veiligheid van de recreanten dient gewaarborgd te worden zonder hinder voor het functioneren van het ov.

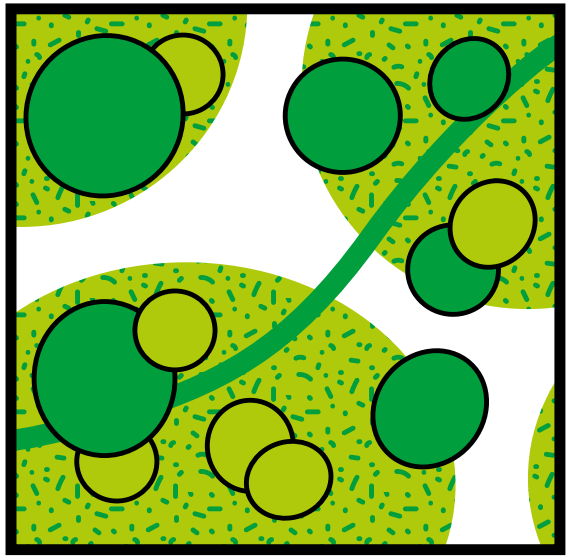


4 Visie en ontwerpuitgangspunten

4.2.2 Basis ontwerpprincipe voor de opbouw van de lay-out van het park



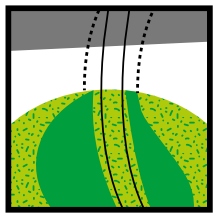
Groene lobstructuur met thema's en organische padenstructuur



Bestaande en nieuwe bomen staan in een losse samenstelling in het park

4.2.3 Ingrediënten voor het park ontwerpprincipe

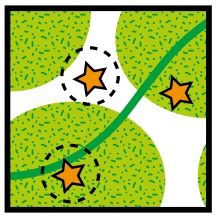
Profiel vrije ruimte van de tram in materiaal en groen bewaken



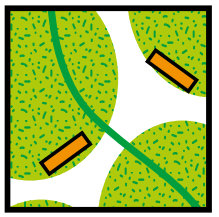
Infrastructuur als een integraal onderdeel van het park



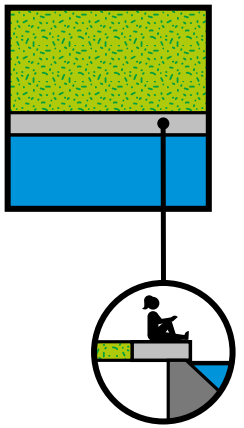
Positie kunst afhankelijk van object opnemen in park



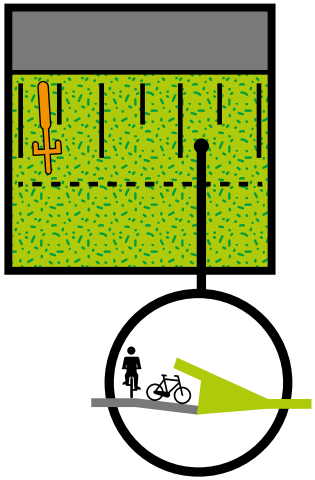
Positie bankjes integreren met de vormgeving van de eilanden en de paden



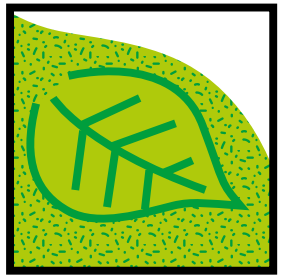
Waterkant als doorlopend en verbindend element



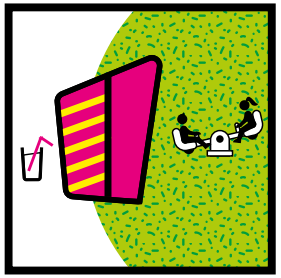
Fietsparkeren uit het zicht van het park



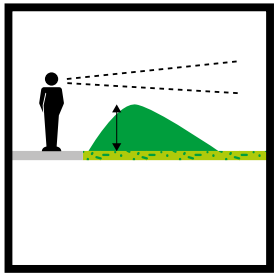
Behoud kruidentuin



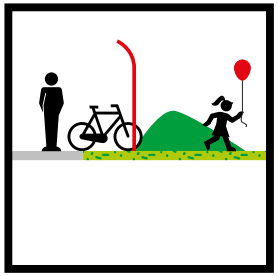
Nieuw alzijdig buurt gebouw



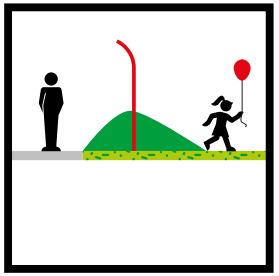
Behoud overzicht/ sociale veiligheid



Fietsparkeren gekoppeld aan hekwerk



Spelen afschermen door groen



4 Visie en ontwerpuitgangspunten

4.2.4 Referentiebeelden

foto van kruidenpluktuin uit visie Wetering Park,
Mathieu Derckx & Ton Hilhorst





historische foto uit visie Wetering Park,
Mathieu Derckx & Ton Hilhorst







foto van kruidenpluktuin uit visie Wetering Park,
Mathieu Derckx & Ton Hilhorst



referentiebeeld uit visie Wetering Park,
Mathieu Derckx & Ton Hilhorst

5 Fasering en uitgangspunten voor de projecten op korte termijn

We maken onderscheid in onderdelen die op korte termijn kunnen worden uitgevoerd en projecten die pas op een later moment weer worden opgepakt. De langere termijn projecten worden op dat moment opnieuw getoetst op de maatschappelijke wensen en eisen.

5.1 Korte termijn projecten (binnen 3 jaar oppakken)

We hebben gekeken naar die zaken die het meest noodzakelijk zijn op korte termijn. Dat is verkeersveiligheid, meer openbaar groen waar je kunt spelen, lopen of zitten en meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

A Verbetering van de verkeersveiligheid Stadhouderskade.
B De kruising van de Stadhouderskade met de Ferdinand Bolstraat/Weteringlaan en de T-kruising met de Eerste Van der Helststraat zijn een zogenaamde black-spot. Veilig inrichten van beide kruisingen.
C Luchtkwaliteit: doorstroming autoverkeer Stadhouderskade (S100).
D De S100 is de binnenring voor autoverkeer. Door de parkeerstrook langs het water om te vormen tot een vrij liggende wandel- en fietsboulevard ontstaat een veilige route voor fietsers en het komt de doorstroming van de het autoverkeer op de S100 ten goede.
E Wandelroute van Vijzelgracht naar Museumplein. De wandelboulevard langs het water is een prettige, groene looproute van en naar het metrostation Vijzelgracht naast de bestaande route via de Weteringschans. De groene boulevard trekt dit gebied meer bij het Weteringpark.
F Veiligheid: uitvoeren van antiterreur maatregelen voor de Heineken Experience indien nog nodig. Het betreft een afscherming om inrijden te voorkomen. Veilig opstappen.
G Park, ontmoeting, sociale cohesie en sociale veiligheid: de speeltuin UJ Klaren en de Nicolaas Witsenkade meer integreren in de groene omgeving aan de (zuid)oostzijde van het park. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid voor voetgangers en ook de sociale veiligheid langs het water. Met de reeds aangekondigde huur beëindiging van het pannenkoekenrestaurant ontstaat hier ook openbare verblijfsruimte en zicht op de kade.

5 Fasering en uitgangspunten voor de projecten op korte termijn

5.2 Langere termijn projecten (> 5 jaar)

Een aantal onderdelen uit de ontwerpverkenning vergen een flinke investering terwijl nut en noodzaak nu nog onvoldoende aantoonbaar is. Daarom kiezen we ervoor om de nieuwe situatie – met het functioneren van de Noord/Zuidlijn – een paar jaar de gelegenheid te geven om zich te voegen. Over enkele jaren zal blijken of deze onderdelen nodig zijn of niet. Het gaat om de volgende zaken:

A Aanleggen van een nieuwe voetgangersbrug over de Singelgracht. Met de komst van de metrohalte was de verwachting dat grote stromen voetgangers naar het Museumkwartier zouden gaan lopen. Vooralsnog lijken dit nog niet zodanige hoeveelheden te zijn dat een nieuwe loopbrug nodig is.

B Een ondergrondse fietsenstalling. Er is een grote maatschappelijke wens om de fietsen onder de grond te stallen. Op dit moment zijn niet alle aanwezige fietsenrekken gevuld. De investering van een ondergrondse fietsenstalling is groot, zeker met de aanvullende wens om een directe verbinding naar het metrostation aan te leggen. Dit plan beoordelen we nogmaals in de toekomst.

C De fietsstraat in noord-zuidelijke richting. Hiervoor zou het gehele circuit moeten worden aangepast, om een route zonder extra conflictpunten met het tramcircuit te creëren. De investering is hoog. Gezien de andere gemeentelijke prioriteiten wordt hier nog geen uitvoering aan gegeven.

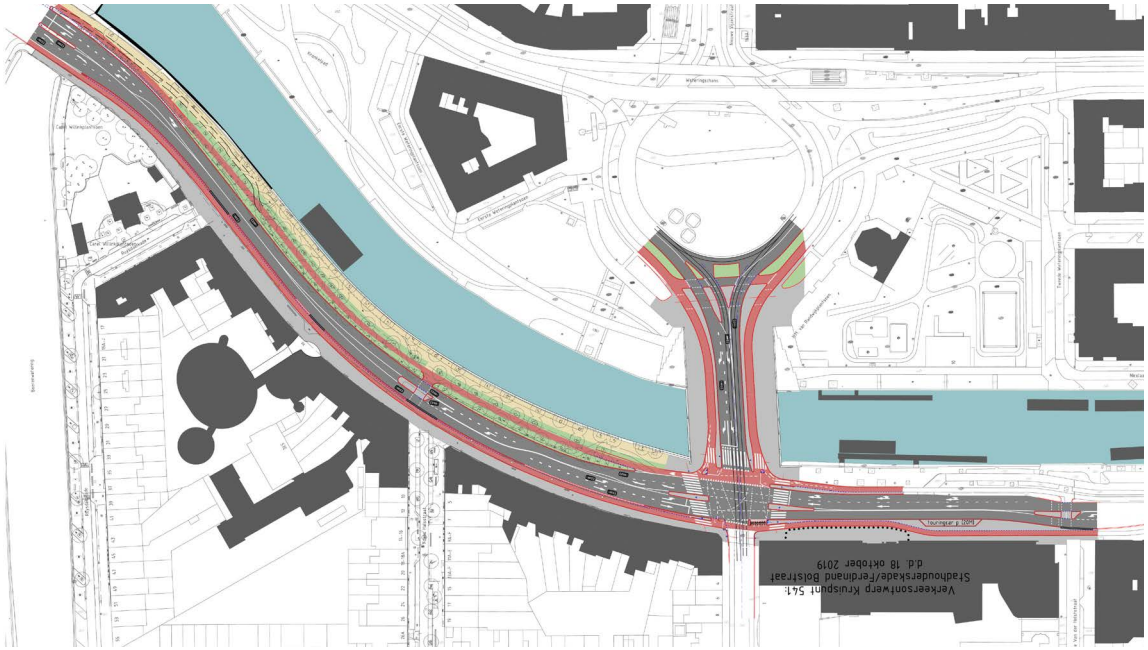
Jaarlijks worden er tellingen uitgevoerd naar aantallen fietsparkeer plekken en het GVB monitort het aantal reizigers met de metro en de tram. Ook de voetgangersstromen tussen metrohalte en Museumkwartier worden periodiek geschouwd. Als uit de cijfers blijkt dat bovenstaande onderdelen noodzakelijk zijn voor een goed functioneren van het park, zal hiervoor een plan worden opgesteld.

6 Uitgangspunten korte termijn projecten

6.1 Stadhouderskade

De verkeersveiligheid op de Stadhouderskade moet op een aantal plekken verbeteren. Op het wegvak zijn meer dan 30 ongelukken per km gedurende de laatste 3 jaar geteld. Het is daarmee een zogenaamde ‘redroute’. Daarbij kan ook de ruimtelijke kwaliteit van de strook verbeterd worden door (op termijn) de parkeerstrook langs de kade te veranderen in een groene wandel- en fietsroute. We doen dit met de volgende maatregelen:

- **A** Aanpassen van twee kruisingen: de kruising van de Stadhouderskade met de Weteringlaan/Ferdinand Bolstraat en de kruising van de Stadhouderskade met de Eerste van de Helststraat.
- **B** Op termijn aanleggen van een vrij liggende wandel- en fietsboulevard langs de Singelgracht ter hoogte van het Eerste Weteringsplantsoen. Hierdoor vervallen circa 40 auto parkeerplekken.
- **C** Plaatsen van inrij beperkende maatregelen (antiterreur) voor de Heineken Experience in combinatie met voldoende doorloopruimte.



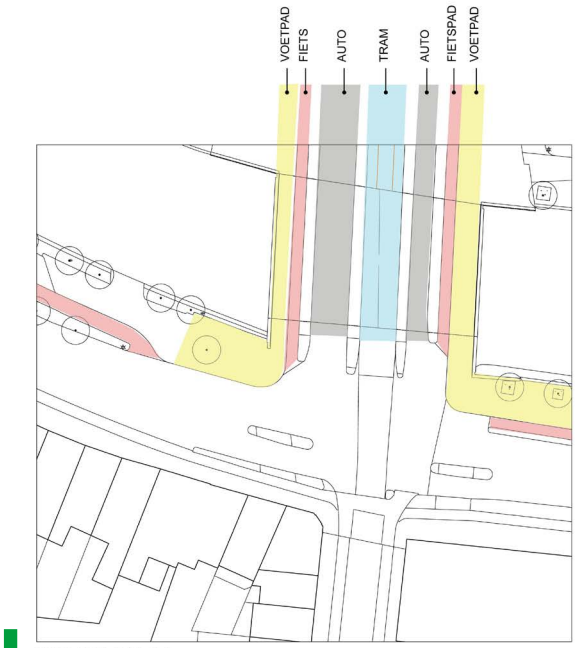
Schetsontwerp herinrichting Stadhouderskade - Weteringlaan.

6 Uitgangspunten korte termijn projecten

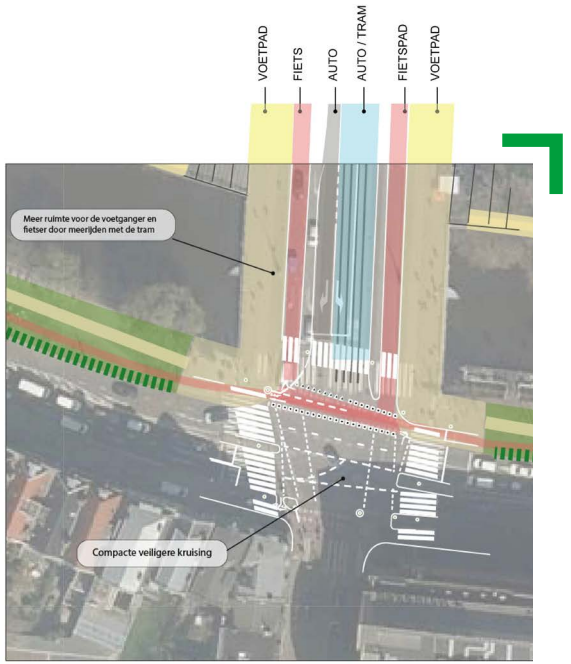
A Aanpak verkeersveiligheid kruising Stadhouderskade en Weteringlaan/ Ferdinand Bolstraat

De kruising Stadhouderskade met de Ferdinand Bolstraat is al 5 jaar een blackspotlocatie, daarmee staat deze plek met stip op één als meest onveilige kruising. Urgentie is geboden om de verkeersveiligheid hier te verbeteren. In 2020 wordt hier met een kleine maatregel een eerste aanzet toe gedaan, echter een meer robuuste aanpak is gewenst. Dat kan alleen als de complete kruising en aansluitingen compacter worden gemaakt. Dat vergt een totale herinrichting.

Fietsers hebben op dit moment te weinig ruimte en de oversteek vanaf de brug naar de Ferdinand Bolstraat is te schuin. Door het kruisingsvlak te verkleinen kunnen fietsers recht oversteken met voldoende ruimte om elkaar te passeren. Met de optie om het autoverkeer met de tram mee te laten rijden is dat mogelijk. Hierdoor versmalt de autorijweg en ontstaat meer ruimte voor de voetganger en kunnen we een betere aansluiting voor de fiets maken. Dat is mogelijk omdat hier na ingebruikname van de metro in 2018 nog slechts één tramlijn rijdt. In de huidige situatie ligt een middenberm op de Heinekenbrug, die als calamiteitenhalte kan worden gebruikt (maar niet als zodanig is ingericht). Vanwege de benodigde ruimte heeft het de voorkeur om deze te laten vervallen. Echter met het oog op de vele werkzaamheden de komende jaren aan de bruggen in de omgeving, is de route over de



Bestaande kruising



Compacte veiligere kruising

Weteringlaan een omleidingsroute en is er wellicht behoefte aan gebruik van haltering op de brug. In overleg met het GVB en Vervoerregio wordt bekeken of de functie van calamiteitenhalte behouden moet blijven of kan vervallen.

Verkeersveiligheid oversteek naar de Eerste Van der Helsstraat.
De kruising Eerste Van der Helsstraat met de Stadhouderskade staat al langere tijd op de lijst van gevaarlijke kruisingen in de stad. Fietsers moeten de drukke doorgaande rijweg oversteken. Door het midden steunpunt breder te maken kunnen fietsers veilig oversteken.

Beoogd effect:
Een voor alle verkeersmodaliteiten veilige verkeerssituatie.

B Aanpak waterzijde Stadhouderskade

Door het op termijn opheffen van circa 40 autoparkeerplekken en 2 touringcarplekken ontstaat ruimte om een wandel- en fietsboulevard langs het water aan te leggen ter hoogte van het Eerste Weteringsplantsoen aan te leggen. Met deze maatregelen wordt de oever groener en wordt een comfortabele route voor fietsers en voetgangers gecreëerd. Aandachtpunt is de bestuurlijke toezegging om aan deze strook

6 Uitgangspunten korte termijn projecten

een cater-ark voor een rondvaartondernemer te mogen plaatsen. Deze belofte is destijds gedaan in het kader van de bouw Noord/Zuidlijn. Met deze maatregel geven we tevens uitvoering aan de Singelgrachtnota uit 2004 die bepaalt dat het parkeren hier langs de Singelgracht zou worden opgeheven zodra de Albert Cuypgarage is opgeleverd. De garage is in mei 2018 in gebruik genomen.

De mogelijkheid om de parkeerplaatsen op te heffen is afhankelijk van de parkeerdruk in de omgeving waarbij rekening gehouden moet worden met de grote opgave in de naastgelegen Gerard Doubuurt. Voor de Gerard Doubuurt worden in 2020 met het maatschappelijk veld inrichtingsvoorstellen voorbereid waarbij de autoluwe ambities worden meegenomen. Het prioriteren van de op te heffen plaatsen in deze buurt en op de Stadhouderskade wordt op elkaar afgestemd. De inrichting van deze wijk en de gevolgen voor de parkeerbalans bepaalt hiermee mede de planning van het eventueel opheffen van de parkeerplaatsen langs de Stadhouderskade. Aandachtspunt zijn de twee aanwezige touringcar haltes die nu o.a. door de rondvaart worden gebruikt. Met het programma Varen en met het programma Touringcar wordt gekeken of de functie nodig is en hoe deze functie het beste ingepast kan worden.

C Inrij beperkende maatregelen ter hoogte van de entree van de Heineken Experience

Voor de veiligheid van wachtende bezoekers zijn tijdelijk betonnen blokken geplaatst. Deze staan midden op het trottoir en belemmeren de doorgang. Door definitieve palen op de rand van het asfalt te plaatsen komt het voetpad weer vrij. te kijken naar een mogelijke beperking of aanpassing van de nu aanwezige opstelruimte voor touringcars, het laden en lossen en taxi's en het fietspad te verplaatsen ontstaat meer ruimte voor voetgangers, fietsers en wachtende bezoekers. Beoogd effect: meer ruimte voor de voetganger, fietser en (wachtende) bezoekers.

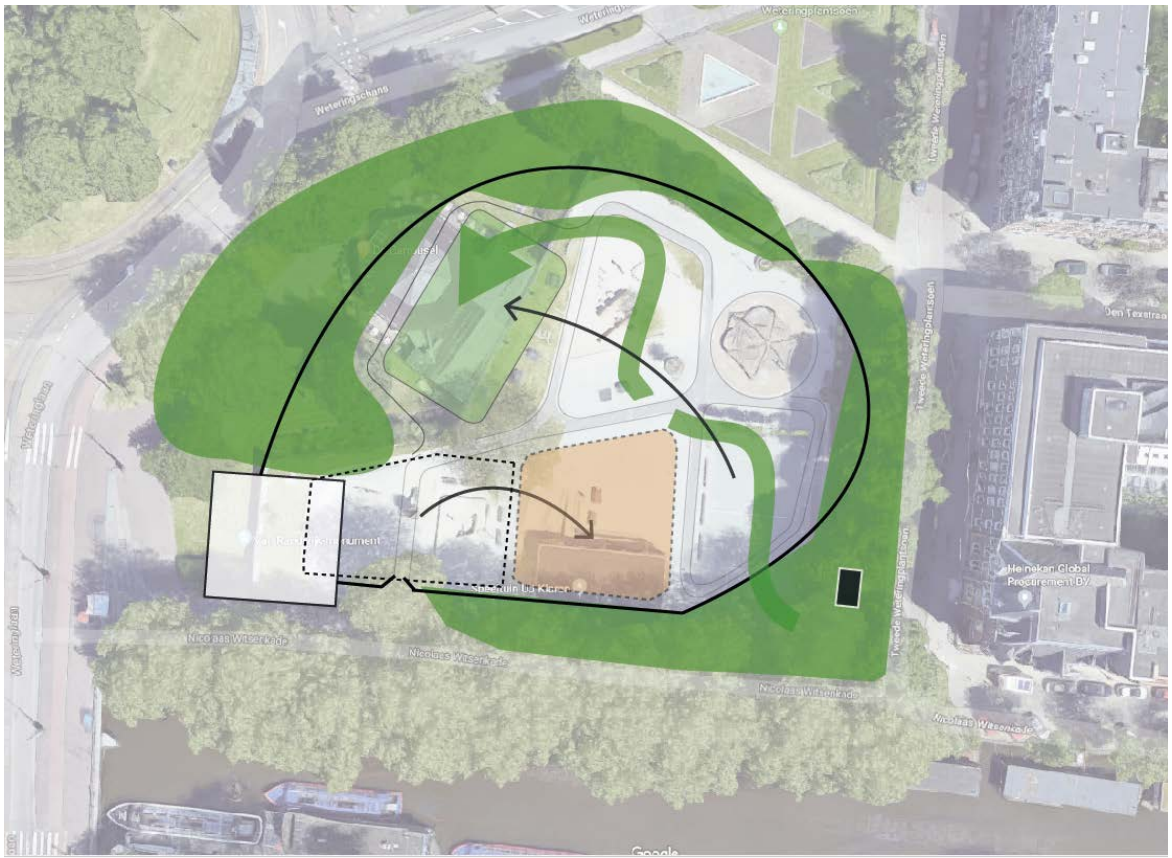
Beoogd effect van de drie maatregelen:

- Het zoekverkeer en in- en uitrijdend verkeer neemt af, dit verbetert de doorstroming van het autoverkeer op de corridor. Een goede doorstroming heeft een positief effect op de luchtkwaliteit.
- Fietsers kunnen veiliger over de Stadhouderskade rijden over een vrijliggend fietspad aan de waterzijde en een bredere fietsstrook langs de gevelzijde.
- Een prettige, groene wandelroute langs het water voor toeristen tussen de metrohalte Vijzelgracht en De Pijp met de Heineken Experience, Albert Cuypmarkt en horeca naar het Museumplein.
- Verbetering van de groeiplaatsen voor de bomen. Deze bomen maken deel uit van de Amsterdamse Hoofdbomenstructuur.

6.2 Speeltuin met open parkruimte

Aan de oostzijde van het park ligt het Tweede Weteringplantsoen. Het gebied is momenteel een wat willekeurige verzameling van gebouwen, barrières en functies. De hoge muur rondom de speeltuin en het poffertjesrestaurant De Carrousel vormen een barrière die het zicht naar de Nicolaas Witsenkade belemmeren. Dit maakt het voetpad langs het water onprettig en sociaal onveilig. Langs het water ligt een afgesloten steiger. In de zuidoost hoek staat een transformatorhuisje. Het struikgewas rondom het huisje wordt met regelmaat als slaapplaats gebruikt.
Het Van Randwijkmonument ontneemt het zicht op de meest cruciale functie in dit deel van het park, de speeltuin. De speeltuin UJ Klaren, de oudste speeltuin van Amsterdam, is omlijst met een hoog hek en is volledig bestraat. Binnen het terrein van de speeltuin staat een tijdelijk gebouw dat fungeert als onderkomen voor een peuterspeelzaal, een buitenschoolse opvang (BSO), en een buurtkamer, waar onder meer de speeltuinvereniging UJ Klaren gebruik van maakt.

6 Uitgangspunten korte termijn projecten



Schetsontwerp herinrichting Stadhouderskade - Weteringlaan.

Dit gebied biedt de meeste kans om een meer samenhangend parkdeel te maken door de speeltuin UJ Klaren meer te integreren met de groene omgeving en parkeerplekken langs de rand van het park weg te halen. Dat laatste is mogelijk door de komst van de Vijzelgrachtgarage. Het is tevens bij uitstek een geschikte ontmoetingsplek voor bewoners uit de omliggende woonbuurten. Dit deel van het Weteringpark kan een fijne plek worden met een speeltuin en andere voorzieningen, liggend in een groene omgeving met zitgelegenheid. Dat er behoefte is aan dit soort locaties blijkt uit het intensieve gebruik van de bankjes op de Vijzelgracht en het Amstelveld waar jongeren voetballen, kinderen spelen en waar volwassenen elkaar kunnen treffen op een bankje. Zo kunnen buurtbewoners elkaar ontmoeten, een buurtpark.

6.2.1 Maatregelen

We willen dit bereiken met de volgende maatregelen.

A **De speeltuin beter zichtbaar maken waardoor sociaal toezicht verbetert en de ingang beter te vinden is**
De muur van het Van Randwijkmonument en het pannenkoekenrestaurant sluiten het gebied er achter visueel geheel af. Door muur en pannenkoekenrestaurant weg te halen ontstaat zicht op de speeltuin en het achterliggende gebied.

6 Uitgangspunten korte termijn projecten

Het Van Randwijkmonument
Een betere inpassing van het monument vraagt om uiterste zorgvuldigheid. Na overleg met het 'stadscuratorium' lijkt een zorgvuldige aanpassing aan/van het monument haalbaar. Het Stadscuratorium adviseert het college gevraagd en ongevraagd over kunst in de openbare ruimte. De commissie adviseert bijvoorbeeld over de selectie van kunstenaars bij nieuwe kunstprojecten in de stad en komt op voor het belang van deze kunst. Als aanjager van nieuwe kunstwerken zorgt het Stadscuratorium voor verbinding tussen de gemeente en musea. Het creëren van draagvlak onder bewoners, opdrachtgevers, stedenbouwkundigen en ondernemers is daarbij ook van belang. Specifieke vormen van kunst waar het Stadscuratorium zich voor gaat inzetten zijn bijvoorbeeld na-oorlogse wandkunst en streetart. In overleg met belanghebbenden en het stadscuratorium wordt aan concrete voorstellen gewerkt.

B Vervanging van het hekwerk
Het hek van de speeltuin moet binnen twee jaar worden vervangen. Dat biedt een goede gelegenheid om hier een nieuwe afbakening te maken die de speeltuin wel afsluit maar transparant of lager is met meer groen.

C Lagere begroeiing aanbrengen en de waterkant bij het park betrekken
De hoek bij de Nicolaas Witsenkade is hoog begroeid en slecht zichtbaar. Het is niet prettig om hier te lopen terwijl het wel een doorgaande wandelroute is van de woonbuurt naar de brug over de Singelgracht. Door lagere begroeiing te planten en de oever openbaar te maken kan ook dit deel zich openen. Zo zou de steiger openbaar kunnen worden en gebruikt kunnen worden als zitplek aan het water.

D Nieuw speeltuingebouw dat past in de omgeving
De huidige, tijdelijke, speeltuin vervangen door een gebouw dat beter integreert met de omgeving, duurzaam is en ruimte biedt aan de gewenste maatschappelijke en/of commerciële functies. Momenteel bevinden zich in het gebouw een peuterspeelzaal van Dynamo, een BSO van Montris en een buurthuiskamer (in gedeeld gebruik met de BSO.

6.2.2 Een nieuw speeltuingebouw

Het speeltuingebouw is als tijdelijk gebouw neergezet omdat er destijds plannen waren om een parkeergarage onder het Weteringplantsoen aan te leggen. Deze plannen zijn van de baan. Het gebouw bestaat uit containers die aan het verzakken zijn en het is aan vervanging toe. Het Strategisch Huisvestingsplan Jeugd, Zorg en Basisvoorzieningen 2018 - 2025 [1] voorziet in vervanging van het speeltuingebouw UJ Klaren. Start van de sloop en nieuwbouw staat hierin opgenomen voor het jaar 2022. Het gebouw is eigendom van de gemeente. In 2013 heeft de Welstandscommissie geadviseerd een locatieonderzoek uit te voeren om het gebouw goed te situeren. Dit advies willen we graag volgen. Als eerstvolgende stap moeten we nagaan welke functies het nieuwe gebouw moet herbergen. Daarna kunnen we een programma van eisen op laten stellen.

Er zijn verschillende scenario's denkbaar. Elk met voor en nadelen. Hieruit kunnen we een keuze maken.

A Peuterspeelzaal en BSO met medegebruik buurtkamer
In dit scenario wordt de huidige invulling van het speeltuingebouw bestendigd. De

[1] Opdrachtgever: gemeente Amsterdam, directie Onderwijs, Jeugd en Zorg.

6 Uitgangspunten korte termijn projecten

peuterspeelzaal en de BSO zijn van grote maatschappelijke meerwaarde voor de buurt. In de speeltuin kunnen de kinderen veilig buitenspelen. Met BSO Buutvrij (Montris) is afgesproken dat één van de ruimten buiten de BSO-tijden beschikbaar wordt gesteld aan de buurt als buurtkamer. Deze kan worden gereserveerd voor verhuur (avonduren en weekenden) via het reserveringssysteem van welzijnsorganisatie DOCK. In de praktijk wordt er tot nu toe beperkt gebruik van gemaakt. Dit heeft diverse oorzaken: een gebrek aan herkenbaarheid en vindbaarheid, op de BSO gerichte inventaris en wellicht de geringe omvang van de ruimte. De buurtkamer wordt vooral gebruikt door de speeltuinvereniging UJ Klaren voor koffie-uurtjes, periodieke speeltuinactiviteiten en de werkgroep groen. Recent is er een bewonersinitiatief gestart om de buurtkamer meer leven in te blazen.

B Peuterspeelzaal, BSO en afzonderlijke buurtkamer
Ondanks het geringe gebruik van de buurtkamer, zijn er signalen dat er in de buurt behoefte is aan een ontmoetingsplek voor jong en oud. Onderzoek moet uitwijzen of er voldoende aanleiding is om ruimte te claimen voor een zelfstandige buurtkamer (los van de BSO). Dit moet nog in beeld worden gebracht. De norm die wordt gehanteerd voor een buurtkamer bedraagt minimaal 120 m^2. Het bestemmingsplan Zuidelijke binnenstad voorziet hier momenteel niet in. Voor dit scenario is een bestemmingsplanwijziging nodig.

C Peuterspeelzaal, BSO (laten vervallen buurtkamer)
In het scenario dat de buurtkamerfunctie vervalt, herbergt het gebouw enkel nog de peuterspeelzaal en de BSO. Het volledige huurbedrag voor de ruimte zal dan door de BSO moeten worden betaald. In overleg met de afdeling Vastgoed zal nagegaan moeten worden wie in dat geval opdrachtgever zal zijn voor het nieuwe gebouw dat dan enkel commerciële functies huisvest, bijvoorbeeld Montris of een projectontwikkelaar.

D Toevoegen daghoreca (in plaats van buurtkamer)
Een ander scenario is om daghoreca[2] toe te voegen aan de functies peuterspeelzaal en BSO. In plaats van een buurtkamer kunnen de speeltuin- en parkbezoekers elkaar in de horecagelegenheid ontmoeten. Met de horeca-exploitant moeten dan afspraken worden gemaakt over het gebruik van bepaalde faciliteiten door de speeltuinvereniging. Ook hier zou een projectontwikkelaar opdrachtgever kunnen zijn.

E Toiletgroep/berging
In alle scenario's is het wenselijk dat de speeltuinbezoeker gebruik kan maken van openbaar toegankelijke toiletfaciliteiten (net als in de bestaande situatie). In een minimaal scenario vervangen we het speeltuingebouw enkel voor een toiletgroep. De peuterspeelzaal en de BSO verdwijnen dan uit het Weteringpark en worden dan uitgeplaatst. De toiletgroep kan desgewenst uitgebreid worden met een berging voor de speeltuin. Momenteel bevindt zich een berging op het terrein voor tuingereedschap en voor spelmaterialen/kinderfietsjes.
Het is alleen zinvol in de nieuwe situatie een berging te realiseren voor fietsjes als er vanuit de buurt/speeltuinvereniging beheer over gevoerd kan worden (dit geldt ook voor de toiletten). Voordeel van dit scenario is dat er meer openbare parkruimte ontstaat. Nadeel is (naast het vervallen van de kinderopvangfuncties) dat de speeltuinvereniging niet meer de beschikking heeft over faciliteiten als een pantry en vergader – ontmoetingsruimte.

[2] Daghoreca is een inrichting die gericht is op het verstrekken van alcoholvrije dranken, dan wel van kleine etenswaren (niet vallend onder horecacategorie 1 en niet zijnde restaurant). Daghoreca sluit om 22.00 uur en is maximaal 75m^2 groot.

6 Uitgangspunten korte termijn projecten

Voor de vervangende nieuwbouw van het speeltuingebouw zal – indien er gekozen wordt voor een (deels) maatschappelijke invulling – een businesscase geschreven moeten worden. Uiterlijk met de voorjaarsnota 2021 zal budget aangevraagd moeten worden om vervolgens op grond van een te nemen investeringsbesluit de bouw in 2022 te kunnen starten. Het vereiste bouwkrediet is afhankelijk van het met de businesscase uit te werken scenario.

In de nog op te stellen Nota van uitgangspunten voor dit deelproject zal dit moeten worden uitgewerkt. Voor alle scenario's geldt dat er afspraken moeten worden gemaakt met de huurders en gebruikers en er juridisch planologische procedures moeten worden doorlopen. Afhankelijk van de functies commercieel/niet commercieel kan de directie Vastgoed een rol spelen. Indien er bestuurlijk gekozen wordt voor een particuliere ontwikkeling van een BSO/peuterspeelzaal/daghoreca zal in overleg met directie Grond en Ontwikkeling een ontwikkelaar/belegger moeten worden gevonden. Doorgaans gaat dit in de vorm van een tender.



7 Communicatie en participatie

7.1 Communicatie

Van belang is dat de direct betrokken en gebruikers op de hoogte zijn van de voortgang, plannen en het proces zodat men kan aanhaken als men dat wil of nodig vindt. Dit gebeurt in ieder geval via de gebruikelijke communicatiekanalen zoals informatie- en/of inloopbijeenkomsten, huis aan huis brieven, de digitale nieuwsbrief van stadsdeel Centrum, de Nieuwe Vijzelcourant, mailings voor belangstellenden en het omgevingsoverleg De Vijzel. Met de direct betrokken partijen is één op één contact.

Bij de uitwerking van de deelprojecten zal per project een participatie- en communicatieplan worden opgesteld in overleg met de betrokkenen. We bespreken het proces en inhoud van de deelprojecten.
Tijdens een informatiebijeenkomst in 2020 geven we een uitgebreidere toelichting op de voorgestelde aanpak. We maken daarna afspraken over de gewenste participatie en communicatie.

Afstemming buurprojecten
Er zijn in de nabije omgeving verschillende projecten. In het omgevingsoverleg De Vijzel kan iedereen zich laten informeren over de volgende projecten:

- Herinrichting Vijzelstraat en renovatie bruggen.
- Weteringschans Oost: herinrichting en aanleg fietsstraat
- Weteringschans West, inclusief de Museumbrug
- Vijzelgrachtgarage
- Parkeerluwe omgeving Vijzelgrachtgarage

Naast deze raakvlak projecten zijn er nog ander projecten in de directe omgeving: de herinrichting Frans Halsbuurt en Gerard Doubuurt.

7.2 Vooruitblik participatie

De twee benoemde projecten Stadhouderskade en het zuidoostelijke deel van het Weteringcircuit hebben elk een eigen opgave. Voor de herinrichting van de kruisingen op de Stadhouderskade zijn de verkeersregels en -kaders doorslaggevend. Ontwerpen worden opgesteld door de verkeersontwerpers en besproken met de direct belanghebbenden. De wandel- en fietspromenade biedt wat meer vrijheid en hiervoor worden de direct belanghebbenden geconsulteerd over de ontwerpkeuzes.

Veel mensen voelen zich betrokken bij de plannen voor het park. De beheerders en vrijwilligers van de speeltuin. De medewerkers van de BSO. Gebruikers van de buurtkamer. Ouders die met hun kinderen op woensdagmiddag naar de speeltuin gaan. Tuinierders van buurtvereniging Wetering Verbetering Groen die de kruidenpluktuin onderhouden. Stadsdorp Wetering+ als initiatiefnemers voor ontmoetingen en burenhulp. Bewoners die hun buren graag spreken of leren kennen. Daarnaast ook professionele organisaties zoals de eigenaar beheerder van de aanwezige monumenten en uiteraard de betrokkenheid en belangen van de overheid zelf zoals Metro en Tram als eigenaar van de metro, Stadswerken als beheerder van de openbare ruimte en het stadsbestuur als opdrachtgever van de veranderingen.

We willen graag in samenwerking met de belanghebbenden zoals de speeltuinvereniging UJKlaren, de BSO, buurtkamer, gebruikers van het park en betrokken buurtverenigingen zoals Wetering Verbetering Groen een plan maken voor de speeltuin en omgeving.
Bij de start van dit onderdeel bespreken we met de direct belanghebbenden de manier hoe we dit proces gaan vormgeven.

8 Organisatie

De gemeente werkt met de verschillende projecten samen in het projectencollectief Singelgrachtringen.

Hierin werken de projecten rondom de Singelgracht samen zodat de ontwikkelingen en communicatie op elkaar zijn afgestemd. De projecten zijn bij elkaar gehuisvest op het Rokin 97.

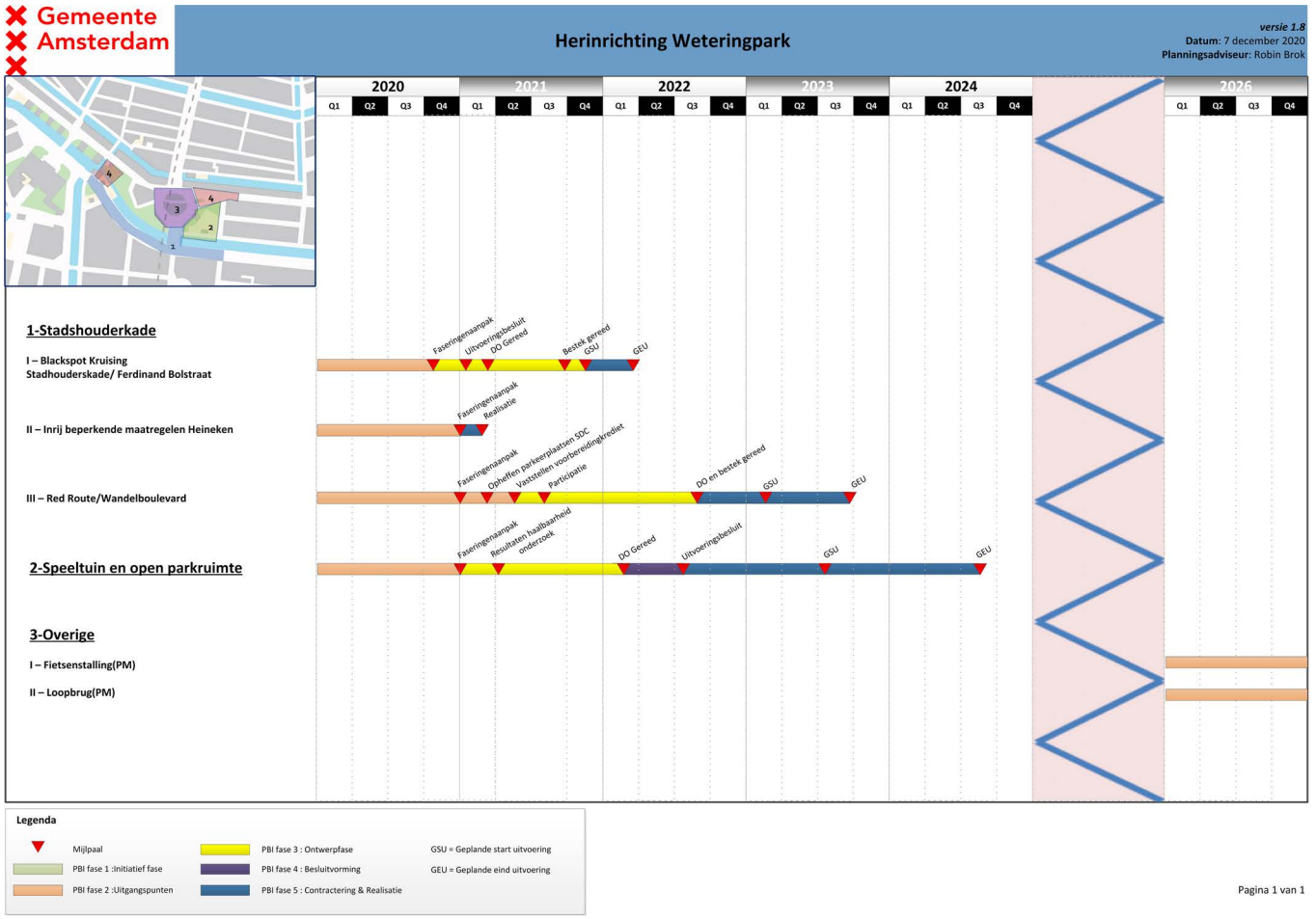


Planning

2019	4	Marnixplein
	7	Kruising Marnixstraat Elandsgracht
	16	Frederiksplein
2020	10	Weteringschans West incl. Museumbrug
	15	Weteringschans Oost
	17	Sarpahtistraat Zuid
2021	8	Marnixstraat Zuid
	9B	Fietsenstalling Kleine-Gartmanplantsoen
	10	Weteringschans West incl. Museumbrug
	11	Vijzelstraat
	12	Vijzelgrachtgarage
	13	Opbenbare Ruimte Omgeving Vijzelgracht
	19	Czaar Peterstraat
	1	Bullebak
2022	3	Singelgrachtgarage
	5	Bullebakssluis
2023	9A	Fietsparkeervoorziening Lijnbaansgracht met kade
	3	Singelgrachtgarage
	14	Weteringpark
2024	6	Kruising Marnixstraat Rozengracht
	20	Fietsverbinding Haarlemmer Houttuinen

9 Planning

De opgave is opgedeeld in verschillende onderdelen en wordt uitgevoerd op verschillende momenten, aan de hand van prioritering en beschikbaar budget.



10 Bijlage Beleid

Wat is de visie van de gemeente op het gebruik van de openbare ruimte en groen en welke beleidsdoelen zijn hierbij relevant. Hieronder een overzicht hoe dit plan bijdraagt aan de prioriteiten van de stad.

1.1 Coalitieakkoord 2018-2022

Dit plan draagt bij aan de plannen van dit college zoals beschreven in het Coalitieakkoord 2018-2022, 'een nieuwe lente een nieuw geluid':

- verbetering van de mobiliteit en bereikbaarheid;
- werken aan een schone stad;
- vergroenen van de stad en verhogen van de ecologische kwaliteit;
- voldoende plek voor bewoners om elkaar te ontmoeten;
- ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid;
- ruimte maken door minder auto's op straat te parkeren.

1.2 Beleid

De stedelijke beleidsuitgangspunten voor de langere termijn liggen vast in de Structuurvisie Amsterdam 2040. In lijn met het coalitieakkoord wordt hier meer ruimte gevraagd voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer (OV) en minder auto's binnen de ringweg. Daarnaast gaat aandacht uit naar een kindvriendelijke woonomgeving, beter bestand zijn tegen extremer weer en voldoende groen in de openbare ruimte van de verdichte stad.

De korte termijn ambities zijn geformuleerd in de volgende vier beleidsstukken:

De Visie openbare ruimte 2025
In de visie zijn richtlijnen benoemd voor het ontwikkelen en beheer van de openbare ruimte. De visie richt zich op huidig en toekomstig gebruik, dynamiek van de stad, duurzaamheid en beheer van de openbare ruimte.

Mobiliteitsaanpak 2030
De Mobiliteitsaanpak houdt kortweg in dat de gemeente binnen het verkeer- en vervoerdomein aandacht besteedt aan de veranderende samenstelling van de bevolking, ander gedrag en andere behoeften, het verbeteren van gebruik van de openbare ruimte en een gebiedsgerichte aanpak. Ook hierin gaat de prioriteit in de binnenstad uit naar voetgangers, fietsers en OV.

Groen 2025
(in concept gereed nog niet vastgesteld)
De gemeente Amsterdam wil een groenere stad. Natuur in de stad, zoals parken, grachten en groene daken, kan de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren. Vergroening biedt meer mogelijkheid tot recreatie, verbetert de luchtkwaliteit, verkoelt de stad, zorgt voor behoud van planten- en dierensoorten en (bij extreme regen) minder belasting van het riool.

Wanneer we naar het circuit en de Stadhouderskade kijken, kunnen we constateren dat op deze locatie:

- de auto nog zeer dominant aanwezig is;
- het gebied slecht toegankelijk is voor mensen met een beperking;
- een groot percentage bestraat is.

1.3 Stedelijke programmering en relevante projecten in de omgeving

Het programma Meerjarenplan Fiets
Op het Weteringcircuit, de Weteringlaan en de Stadhouderskade maken we goede, brede fietspaden voor een veilige en goede doorstroming van het fietsverkeer.

Aanpak Amsterdam Autoluw
Binnen dit programma vallen onder meer de projecten Parkeerluwe omgeving Vijzelgrachtgarage en de Nota van Uitgangspunten Frans Halsbuurt waarbij parkeerplekken worden opgeheven ten gunste van meer verblijfskwaliteit op straat. Voor vergroting van het park en meer groen denken we aan de parkeerplekken langs

10 Bijlage Beleid

het park op het Tweede Weteringplantsoen en eventueel het Eerste Weteringplantsoen. Deze worden gecompenseerd in de Vijzelgrachtgarage. Op de Stadhouderskade kunnen 37 plekken worden opgeheven en gecompenseerd in de Albert Cuypgarage. Beide garages liggen op acceptabele loopafstand van de genoemde parkeerplekken.

Binnenring fietsstraat

De binnenring wordt vanaf Sarphatistraat, Weteringschans tot en met de Marnixstraat ingericht als fietsstraat. Ook wordt het kruispunt bij de Museumbrug veiliger gemaakt door er eenrichtingsverkeer van te maken. Hiermee verbetert de doorgaande fietsroute over de binnenring.

De nota Varen

Binnen de projectlocatie ligt een afgesloten steiger die in de avonduren door één commerciële partij wordt gebruikt. Hier mogen overdag geen boten afmeren. Misschien is de steiger wel geschikt voor ander openbaar gebruik. Aan de zuidzijde bevindt zich een aantal ligplaatsen. Ook is hier ter hoogte van de Heineken Experience een afstapplek voor passagiersvaartuigen.

Het programma Inrijbeperkende maatregelen

Op drukke locaties plaatst Amsterdam anti-terreurpalen. De Heineken Experience is zo'n toeristische trekpleister.

Agenda Touringcar 2020-2025

De Stadhouderskade maakt deel uit van de doorgaande route voor touringcars. Bij de Heineken Experience zijn er enkele opstelplekken voor touringcars en taxi's. In het ontwerp voor de Stadhouderskade houden we hier rekening mee. Door deze te combineren met een laad en losfunctie wordt dubbelgebruik mogelijk.

Agenda Taxi

De touringcarplekken kunnen ook in de avond en nacht door taxi's worden gebruikt voor het in- en uitstappen van klanten.

Actieplan Schone Lucht

De normen voor luchtkwaliteit worden op de Stadhouderskade overschreden. Een goede doorstroming van het autoverkeer komt de luchtkwaliteit ten goede. Door de parkeerstrook op te heffen, wordt het doorgaand autoverkeer minder gehinderd door in- en uitrijdende auto's.

Schone stad

Een schone stad en goed te beheren stad. De speeltuin en de kruidentuin worden goed beheerd door de gebruikers zelf.

Hoofdgroen- en hoofdboomstructuur

Het Weteringplantsoen maakt als stadspark onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur. Er staan 38 monumentale bomen die over het algemeen in goede staat verkeren. Langs de Stadhouderskade staan ook bomen. Deze zijn onderdeel van de hoofdstructuur bomen. Enkele zijn monumentaal. De planlocatie maakt geen deel uit van de ecologische structuur van de gemeente en is geen onderdeel van en grenst niet aan een beschermd natuurgebied.

Rainproof

De locatie is op zichzelf geen problematische plek maar het verharde oppervlak kan op verschillende plekken worden vervangen door groen. Dat zorgt voor een betere wateropname bij hevige regenval.

Bruggen en kademuren

De bruggen, te weten de Freddy Heinekenbrug en de Vijzelbrug en de kademuren zijn hier in een goede staat van onderhoud.

De Bewegende stad - Amsterdamse beweeglogica

In zijn algemeenheid geldt dat goede looppaden in een doorlopende groenstructuur bijdragen aan bewegen in de stad. Door meer park te maken draagt dit plan bij aan deze structuur. In het park ligt een speeltuin waar al volop wordt gespeeld en bewogen.

Colofon

Auteur(s)
R. Aluvihare, L. Borst, R. Edens, C. Ebeling en T. van Dijk

Contactpersoon
A. de Heer, projectmanager Singelgrachtringen

In opdracht van de Gemeente Amsterdam,
Directie Verkeer en Openbare Ruimte

Opdrachtgever
J. van Straten

Opmaak
DSGN.FRM

Datum: 20 april 2020