

Het Perspectief

VOOR EEN BLIJE BUURT

EDITIE 01
MEI 2021

DE KRANT VAN DE BEWONERS
VOOR DE BEWONERS VAN 1011 EN 1018

STEDENBOUWKUNDIG GEZIEN VERKEER MENINGEN

Een verborgen
parel

Drie meningen
over een autoluwe
binnenstad

DE OOSTKANT VAN DE BINNENSTAD

OVER VERKEER IN DE STAD

NIEUWS VAN DE REDACTIE

Versneld op weg naar een groene verkeersluwe woonbuurt

Beste bewoners, voor u ligt de eerste editie van Het Perspectief, een krant gemaakt door en voor bewoners van postcodegebieden 1011 en 1018. Het Perspectief gaat over kansen voor veranderingen op het gebied van vergroening, verkeer en de inrichting van de openbare ruimte.

Centraal in de twee postcodegebieden ligt de zogenaamde Wibaut-as, de stadssnelweg tussen het Amstelstation en de ingang van de IJtunnel aan het einde van de Valkenburgerstraat. Deze drukke verkeersweg is nu een hinderlijke barrière tussen de Weesper-, Nieuwmarkt- en de Plantagebuurt.

Met deze krant willen we laten zien welke plannen en mogelijkheden er zijn om van deze snelweg een aantrekkelijke stadsstraat te maken. Een levendige straat waarin je kunt wandelen, fietsen, op een

bankje of op een terras kunt zitten. Geen stadssnelweg die de buurten doorkruist, maar een straat die de buurten en pleinen met elkaar verbindt.

We laten bewoners, kunstenaars en deskundigen aan het woord. En we schetsen legio mogelijkheden om onze buurt aantrekkelijker te maken voor bewoners en gebruikers.

Kortom: een nieuw Perspectief voor een blije buurt.

Veel leesplezier!

COLUMN: PAUL BUSKER

Het kan dus wel!

Al jaren beweert de autolobby dat de Weesperstraat niet kan worden versmald, of dat de snelheid er niet omlaag kan. Maar zie, door de bouwwerkzaamheden tussen Nieuwe Herengracht en Nieuwe Keizersgracht kwam er in plaats van 2 stroken 1 rijstrook met een maximumsnelheid van 30 km/u.

En wat blijkt: het kan dus wel en geeft geen hinder voor het verkeer. Dat willen bewoners in de Weesper- en Valkenburgerstraat dus blijvend.

Minder verkeersaanbod

“
Versmalling
Weesperstraat:
niemand heeft
er last van, ook
de automobilist
niet
”

De proef Knip Weesperstraat gaat in 2021 niet door, oh ironie, vanwege minder verkeer door corona. Bewoners zeggen nu simpelweg: maak in ieder geval die versmalling blijvend, ook richting stad.

Bewoners willen NU actie, om te houden wat ze onverwachts in de schoot geworpen kregen. En roepen op om 30 km/u. over de hele route snel uit te werken. De wethouder moet durven!

VROEGER & NU

DE WEESPERSTRAAT



1930

2021

Wilt u meewerken aan de volgende editie? Stuur dan een mail naar hetperspectief@oudestadt.nl

NIEUWS VAN DE STRAAT

Uitstel knip Weesperstraat naar 2023



kijken hoe de gewenning aan een nieuwe situatie is.

Onze stad loopt achter bij andere steden. In Parijs, Madrid en Lyon zijn doorgaande routes binnen de stad succesvol afgeknepen. De Seine-oeveren in Parijs en Madrid Rio zijn lustoorden geworden voor wandelaars en recreatie, waar voor autosnelverkeer geen plaats meer is. In Madrid ontwierp onze landschapsarchitect Adriaan Geuze een groene oase in de stad. Overal zijn de veranderingen zonder chaos en problemen doorgevoerd; het verkeer 'verdween' deels gewoon. Bewoners en bezoekers omarmen de nieuwe mogelijkheden voor gezonder en aangename leven in de stad. Ook de Gemeente Amsterdam zou moeten investeren in een betere leefomgeving voor bewoners.

Wethouder De Vries wil dit jaar de mogelijkheden onderzoeken om met autoluwmaatregelen zowel de lucht- en

De buurten keken uit naar de proef met een knip in de Weesperstraat ter hoogte van de Nieuwe Keizersgracht. Geen doorgaand verkeer meer dwars door de stad. De pilot zou in maart en april worden uitgevoerd, maar corona gooide roet in het eten. Aanvankelijk werd gedacht aan uitstel tot mei en juni, maar op 31 maart heeft de gemeente besloten om de proef door te schuiven naar 2023. Eerst gaat de Piet Heintunnel vanaf midden 2021 voor 1,5 jaar in reparatie. Waarom dit uitstel?

Volgens de gemeente is de verkeerssituatie op dit moment te afwijkend. Er is minder spitsverkeer en er rijden ook minder taxi's en touringcars. De vraag is echter of dit belangrijk is voor de impact van de proef. We weten al veel over het doorgaand verkeer. In de tijd voor corona zijn op basis van kentekens al tellingen uitgevoerd van de aantallen auto's die vanaf het Amstelstation rechtstreeks doorrijden naar de IJtunnel, de doorgaanders.

Bewoners zijn teleurgesteld over dit uitstel. Na jarenlange beloften over de aanpak van de verkeersoverlast op de Wibaut-as, raakt hun geduld door de trage invoering van maatregelen uit de Agenda Autoluw nu op. De lucht- en geluidskwaliteit rond de Wibaut-as behoren tot de slechtste in Amsterdam. In 2020 was er alleen wat verbetering door corona, niet door de Agenda Autoluw. Corona had toch juist een argument kunnen zijn om de proef wel uit te voeren? Immers, bij minder verkeer is het makkelijker om te

“
Daadwerkelijke
aandacht voor
leefbaarheid
”

geluidskwaliteit als de veiligheid en de leefbaarheid te verbeteren. Er zijn veel mogelijkheden. Denk aan: straten versmallen; overal 30 km/u invoeren; doorgaand verkeer over de Ring geleiden; routeplanners zoals TomTom verzoeken om geen doorgaande route door de stad te adviseren; hoofdroutes afwaarderen; elektrisch vrachtvervoer stimuleren; herriemakende en scheurende motoren bekeuren; propageren van fiets en OV.

In 2021 wordt een Stedenbouwkundige Visie voor de Oostelijke Binnenstad opgesteld. Bewoners willen mogelijkheden aandragen. Maar zij willen meer. Zij willen met de wethouders afspraken maken over verkeersdempende maatregelen, zij willen daadwerkelijke aandacht voor leefbaarheid. Snel. Eindelijk.

De Oostkant van de binnenstad

Een verborgen parel

Tussen de Amstel en de Plantage ligt een bijzondere buurt. Helaas realiseren we ons dit niet vaak. De radicale doorsnijding van deze buurt door een stadsautoweg, de brede Weesperstraat, overheerst alles. Verblijfskwaliteit? Eerder wegrenskwaliteit om deze racebaan te ontvluchten. Je merkt niet dat je in een historisch bijzonder gebied bent. De vele parels van de buurt moet je zoeken achter de rijen auto's en stoplichten. De weg versnipperd het gebied, hij hakt buurten in tweeën, we ervaren de Weesperbuurt niet als een samenhangend geheel. Dat moet anders.

Het gebied herbergt veel kanten van de geschiedenis van Amsterdam. De grachten, de Amstel, de theaters, de overgang naar de 19e eeuwse bebouwing, mooie parken, de Hortus, pleinen als het Weesperplein en het J.D. Meijerplein met de Dokwerker, musea en monumenten als de Hermitage, het Joods Historisch Museum en de Portugese synagoge. Waar de 17e-eeuwse gordel en de groene Plantage elkaar raken zien we juweeltjes van stedenbouw. De dwarsstraten met winkels en mooie looproutes zijn aantrekkelijk. De geschiedenis van de buurt is heftig, met herinneringen aan de Joodse stadgenoten die hier woonden.

Een barrière

Bewoners langs de route ervaren het verkeer als last vanwege geluids- en andere hinder en vooral omdat het een barrière is. Je moet een doel hebben om naar de andere kant te gaan, want aantrekkelijk is die oversteek niet. Door de brede autoweg voelen de twee kanten niet als één buurt. De route geeft de buurt een negatief imago. Dat kan veranderen als het doorgaande autoverkeer wordt geweerd.

Hoofdról voor wandelaars en fietsers

In de Agenda Autoluw werkt de gemeente acties uit om de stad autoluw, zonder

en gebruiksvriendelijker te maken. In de aanloop naar de Agenda hebben bewoners en vele organisaties zich nadrukkelijk uitgesproken voor een smallere route: niet de huidige autoweg 'corridor plus' met 4 rijstroken, maar 2 stroken en 30 km/u, en een hoofdról voor wandelaars en fietsers. De proef met de knip in de Weesperstraat komt voort uit de Agenda Autoluw. En daarmee komen kansen in beeld.

Vooruitkijken

We moeten nu eindelijk de ideeën van de jaren '60 om de stad open te gooien voor auto's achter ons laten. Als we vooruitkijken, wat wordt er dan mogelijk? Een groene straat die de oostelijke grachtengordel verbindt en niet meer doorsnijdt. De bijzondere wijken aan weerszijden kunnen aangegroeien tot een echte buurt, met in het midden die sfeervolle stadsstraat met terrasjes en volop studentenleven om te winkelen en te flaneren. Daar wil je naartoe, om elkaar te ontmoeten en de musea en culturele instellingen te bezoeken. Het is er groener, stiller en schoner, en ook kinderen kunnen er weer ademen en spelen.

Nieuw perspectief

De "Ontwerp omgevingsvisie Amsterdam 2050, een menselijke metropool" (janua-

“*Nergens in Amsterdam kennen we een brede straat waar je naast elkaar en bij elkaar de geschiedenis en het moderne leven zo nadrukkelijk voelt*”

“If you design for cars, you get cars. If you design for people, you get public space”

Jan Gehl, Deense ontwerper



Kinderen 'heroveren' de straat als speelplek. Voor tijdelijk speelplezier kan dit zelfs door uitrollen van een grasmat. www.flyinggrasscarpet.org



De grachtengordel is uniek en wereldberoemd. De Weesperstraat ligt midden in Unesco Werelderfgoed (blauw)

- Musea & cultuur
- Universiteit & onderwijs
- Wonen
- Kantoren & werken

ri 2021) kijkt vooruit naar een Weesperstraat met knip. Zo'n maatregel vergroot de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte. Buurten worden met elkaar verknoopt en voetgangers en fietsers komen op de eerste plaats. Dit perspectief kunnen we naar ons toe halen. We willen niet nog eens tien jaar wachten, we willen de kansen door de knip snel oppakken. Dan krijgen bewoners eindelijk een 'echte' woonbuurt met een stadsstraat. Dan ontstaat ook een vliegende doorstart voor de inspanningen van Knowledge Mile Park, de ondernemers en onderwijsinstellingen die werken aan een groene boulevard met een boeiende invulling van gebouwen en een mix van functies op de begane grond en achter de gevels en daken met horeca.

Een blijde buurt

Als deze droom werkelijkheid wordt, winnen Amsterdammers en bezoekers een aantrekkelijk stuk stad terug. Dan zien we weer hoe bijzonder de buurt is, niet voor niets uitgeroepen tot Unesco Werelderfgoed. Nergens in Amsterdam kennen we een brede straat waar je de geschiedenis en het moderne leven zo nadrukkelijk naast en bij elkaar voelt. Dat is het wenselijke perspectief voor een blijde buurt, met als hart die mooie stadsstraat.

Marijke Storm woont bij het Waterlooplein. Zij is planoloog en stedelijk activist, en lid van de bewonersraad Groot Waterloo/Nieuwmarkt en de huurdersvereniging Amsterdam Centrum.

INITIATIEF MANU HARTSUYKER

Het Amstel IJpark bewoners komen zelf met ideeën

Ademen is het eerste en het laatste dat mens en dier doen. Zuivere lucht is cruciaal voor onze gezondheid.

Ooit begonnen wij – bewoners van de Valkenburgerstraat – met het meten van de luchtkwaliteit in onze straat. De cijfers waren toen zo vóór de norm dat we in actie kwamen. Maar hoe lopen de wegen binnen de gemeente? Hoe spreek je in bij de gemeenteraad en hoe kom je aan cijfers? Met vallen en opstaan hebben we geleerd wat je WEL kan doen als bewoner. We verbonden ons met tal van andere buurtgroepen die zich ook inzetten voor

schone lucht. En om niet alleen maar te vechten, bedachten we zelf een mooi plan om naar uit te kijken, een stip op de horizon. Dat werd het Amstel-IJpark: een lintpark van de Amstel naar het IJ – een groene boulevard waar alle andere vergroeningsplannen op aansluiten.

Inmiddels is het idee Amstel-IJpark opgegaan in het Knowledge Mile Park met de Gemeente Amsterdam en de Knowledge Mile Biz als 'trekkers'. Het begon met een 'acupunctuuraanpak' (klein beginnen) en met een PARK als einddoel. Een park dat de vele bijzondere plekken en gebouwen in onze buurt met elkaar verbindt: van CS naar de Hermitage, van het Marineterrein naar het Namenmonument, van Artis naar de Hogescholen en Universiteit. Wat ons betreft wordt dit de GROENE LOPER in de stad.

Manu Hartsuyker is een actieve buurtbewoner uit de Valkenburgerstraat, initiatiefnemer van het plan Amstel-IJpark en lid van de stuurgroep Knowledge Mile Park. amstel-ijpark.amsterdam



Artist Impression Amstel IJpark. Gezicht vanuit de Valkenburgerstraat richting het Mr. Visserplein

Drie meningen die leiden naar een autoluwe Amsterdamse binnenstad

Meer lucht, meer ruimte en een bereikbare stad. Dit zijn de ambities waar de gemeente Amsterdam de komende jaren naar streeft. Met de Agenda Autoluw wil de hoofdstad ruimte maken voor voetgangers, fietsers en spelende kinderen en ook voor vergroening. Met als doel het verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte. De nadruk ligt daarbij op auto's vanwege hun grote ruimtelijke impact. Maar hoe krijgen we de stad echt autoluw? Het Perspectief laat drie bewoners aan het woord.

1 De dictatuur van de auto is voorbij

MENING JEROEN ROBBERTSEN

Als iemand mij vraagt waar ik woon? Dan antwoord ik eerlijk: 'aan de Weesperstraat'. Maar ik zeg er snel achteraan: 'maar mijn appartement kijkt uit op de Nieuwe Kerkstraat'. Alsof dit het leed iets verzacht, want wie wil er nou wonen aan een snelweg dwars door de stad?

Ik weet nog goed dat mijn broer tijdens mijn verhuizing, alweer tien jaar geleden, een wasmachine kwam brengen en nogal bedenkelijk het drukke verkeer van de Weesperstraat bekeek; waarom ga je hier in godsnaam wonen!? Toen de wasmachine op z'n plek stond nam ik hem mee. Het was een zwoeg zomeravond, we liepen de Nieuwe Kerkstraat uit en bleven midden op de Magere Brug staan. 'Hier, dit is de reden', zei ik en maakte een wijds armgebaar. De grachtenpanden baadden in het goudgele avondlicht Theater Carré bruiste en bootjes vol etende en drinkende mensen gleden onder ons door. Mijn broer, geen stadsmens, begreep het; ik woon midden in een van de mooiste steden op aarde.

Dat in de jaren '60 van de vorige eeuw besloten is om een vierbaansweg dwars door de binnenstad aan te leggen, is nu niet meer te bevatten. Tijden veranderen gelukkig en zo ook de visie van de gemeente. Er is tegenwoordig veel meer oog voor de historische waarde van de binnenstad, zeker nu de grachtengordel op de Werelderfgoedlijst staat. Alleen loopt er dus nog steeds die drukke vierbaansweg door het centrum. De Weesperstraat is een kloof tussen twee prachtige buurten. Het drukke verkeer veroorzaakt geluidsoverlast en vervuult de lucht die wij omwonenden dag en nacht inademen.

40% tot 60% van het gemotoriseerde verkeer gebruikt de Weesperstraat als doorgaande route

Agenda Autoluw is dan ook een geschenk uit de hemel. Zeker als je bedenkt dat 40% tot 60% van het gemotoriseerde verkeer door de Weesperstraat doorgaand verkeer is. Het gebruikt de straat als sluiproute om van bijvoorbeeld Noord naar de IKEA te rijden. Het wordt tijd dat we hier iets aan doen. Eerlijk gezegd maakt het me niet uit hoe. Een knip in de Weesperstraat? Prima, doe maar.

Als niet-autobezitter snap ik dat anderen daar anders over denken. Iedereen bekijkt het vanuit zijn of haar eigen comfortzone. Maar ik denk dat ook iedereen langzamerhand wel begrijpt dat de hoeveelheid ruimte die auto's in de stad innemen, qua wegen en parkeerplaatsen, niet meer van deze tijd is. Zeker gezien het feit dat nog maar 30% van de binnenstadbewoners een auto bezit. Wij bewoners moeten de door auto's ingenomen ruimte terugveroveren om de stad nog mooier, groener en leefbaarder te maken. En dan roep ik over een paar jaar misschien wel: 'ik ben een trotse Weesperstraat-bewoner!'



2 30 km/u nu in de hele stad!

MENING PAUL BUSKER

De roep om het invoeren van 30 km/u in steden klinkt steeds luidder. Want een maximale snelheid van 30 km/u levert beduidend minder verkeersslachtoffers op, minder autoverkeer, minder herrie en schonere lucht. Juist voor omwonenden van grote ontsluitingswegen als Valkenburgerstraat, Weesperstraat en Wibautstraat is 30 km de langverwachte redding. Net als bij de Kattenburgerstraat.

Begin 2015 riep Milieudefensie de Valkenburgerstraat vanwege de slechte luchtkwaliteit uit tot vieste straat van Amsterdam. Met 25.000 passerende voertuigen per dag was dat voor de bewoners geen verrassing. Ik woon sinds 1998 aan de Valkenburgerstraat. De nieuwbouw-ontwikkelaar beloofde toen: 'Het is gemeentelijk beleid om doorgaand autoverkeer met een andere bestemming zoveel mogelijk uit de Valkenburgerstraat te weren.' Met andere bewoners strijden wij al vele jaren tegen dat doorgaande verkeer, dat tot 60 procent van het totaal vormt.

"30 km/u in de hele stad kan"

Een gemeente-onderzoek wees in 2018 uit dat invoering van 30 km/u hier 25% minder verkeer betekent. Eind 2019 omarmde het collectief van veertig bewonersgroepen Amsterdammers voor Autoluw Nu! maximaal 30 km als speerpunt (www.autoluw.nu). Dat maakt de stad sneller autoluw, terwijl die wel bereikbaar blijft.

Daarop nam de gemeenteraad de motie 30 is norm, 50 bij uitzondering aan; een onderzoek naar haalbaarheid. Het ambtelijk projectteam dat het onderzoek uitvoert bevestigt dat 30 km/u in de stad kan. Maar de vrees van de bewoners is dat de Valkenburgerstraat weer de uitzondering zal zijn en blijven.

Onlangs sprak Amsterdammers voor Autoluw Nu! met wethouder Egbert de Vries (mobiliteit en luchtkwaliteit). Ook hij is voorstander van 30 km/u in de stad binnen de ring A10, vooral omdat het veiliger is. De Vries wil dit snel realiseren. Hij vindt steun in de wens van de Tweede Kamer om 30 km/u in de bebouwde kom als uitgangspunt te nemen. In maart 2020 onderschreven 140 landerijen deze wens in de Stockholm-verklaring.

Binnenkort bespreken burgemeester en wethouders de uitkomst van het onderzoek. Daarna begint de inspraakprocedure. Daar moeten we als bewoners alert op zijn. Ik hoop op een voorstel waarin ook de Valkenburger- en Weesperstraat onder het maximum van 30 km/u gaan vallen. Dan verdient de wethouder steun van u allemaal.

Meld u aan voor de nieuwsbrief via: www.30km.nu Wij berichten wat het voorstel inhoudt en tot wanneer de inspraak voor "30 km maximaal" loopt.



3 Een knip in de Weesperstraat? Laat doorgaand verkeer liever flink betalen

MENING PETRA CATZ

Het stadsbestuur vindt dat Amsterdam een groenere, schonere stad moet worden met meer ruimte voor fietsers en voetgangers, maar ook dat het een levende stad moet zijn met gezinnen en ondernemers. Er zijn wensen, ideeën en plannen. En onvermijdelijk ook dilemma's. Je kunt het auto's wel moeilijk maken, maar bewoners en ondernemers willen, met hun levens, hun gezinnen en hun werk, toch óók met de auto uit de voeten blijven kunnen, als dat nodig is of wel heel erg veel tijd scheelt.

Amsterdam is bezig de auto's uit de binnenstad "weg te knippen" en ook de Wibautas moet veel stiller worden. En de knip op de Weesperstraat moet ervoor zorgen dat het doorgaande verkeer vanaf Amstelstation naar de IJtunnel wordt geweerd. Omdat er ook drie extra knips komen tegen sluipverkeer door aanliggende buurten, is de consequentie dat een groot deel van de stad alleen nog via een forse omweg bereikbaar zal zijn voor auto's uit de oostelijke binnenstad. En: ook de belangrijkste route van en naar de IJtunnel, de essentiële verbinding met Noord, vervalt.

Is dat erg? Zullen we de IJtunnel dan gewoon helemaal afsluiten? Nee, dat kan niet. Een rapport uit 2018 stelt dat de tunnel voor auto's moet openblijven, anders wordt de ring A10 overbelast. De tunnel blijft dus open, ook al is die straks, met de knip, dus vrijwel niet meer bereikbaar. Straks kan een auto die uit de IJtunnel komt eigenlijk alleen nog de Prins Hendrikkade op. Ofwel linksaf, langs het Scheepvaartmuseum en dan weg over de Kattenburgerstraat. Of rechtsaf, en daarna weer rechtsaf onder het spoor door, en dan verder via de achterkant van het Centraal Station. Maar de kans is groot dat ook deze laatste route afvalt omdat de onderdoorgang (Oosterdoorgang) eenrichtingsverkeer wordt. Dan kan je uit de IJtunnel komend dus alléén nog weg via de Kattenburgerstraat, en wordt het daar druk. En het betekent ook dat centrum-bewoners op weg van en naar de IJtunnel ongeveer 4 kilometer door de stad moeten omrijden. Niet echt handig.

"We moeten het probleem niet als drukte, maar als schaarste definiëren"

Een knip in de Weesperstraat is in mijn ogen dus niet de oplossing. Om die oplossing te vinden, moeten we het probleem niet als 'drukte' definiëren, maar als 'schaarste van de beschikbare doorrij-ruimte'. Er willen op dit moment meer auto's gebruik maken van de Wibautas dan waarvoor ruimte is. Je moet dan zien die schaarste slim te verdelen, net als de gemeente dat doet met haar parkeerbeleid: een vergunning voor bewoners, een hoog uurtarief voor anderen. Zo iets kan ook voor de Wibautas.

Geef bewoners die dichtbij de tunnel wonen toegang tot de IJtunnel zonder dat ze ver om hoeven te rijden, en zorg ervoor dat het doorgaande verkeer voor de ring A10 kiest. Behoud kortom de IJtunnel als goede verbinding tussen centrum en noord voor mensen die aan weerszijde van de tunnel wonen of werken. Geef hen op kenteken een gratis of betaalbaar abonnement. En laat doorgaand verkeer flink betalen voor de tunnel. Zo dwing je het vanzelf naar de ring A10. Dat zorgt voor minder verkeer in de stad én voor minder omrijden voor centrum-bewoners.

Zo wordt de route Wibautstraat - IJtunnel onaantrekkelijk voor wie er niet hoeft te zijn, en de omwonenden kunnen gewoon uit de voeten. Maatwerk dus. En een aanzienlijk effectievere oplossing dan zo iets onzaligs als deze knip.

Jeroen Robbertsen woont en werkt vanaf 2009 aan de Weesperstraat. Hij heeft voor de omwonenden van de Weesperstraat WeesperWijs.nl opgericht. Paul Busker, woont aan de Valkenburgerstraat, is deelnemer Amsterdammers voor [Autoluw Nu!](http://AutoluwNu.nl) en voorzitter Wijkcentrum d'Oude Stadt. Petra Catz woont aan de Plantage Middenlaan en is voorzitter van Buurtorganisatie 1018.



GROEN VAN DE REDACTIE

Over vergroening en praktische bezwaren

Het veranderen van een doorgaande straat met veel verkeer (de Wibautas) in een groene stadsstraat (het Knowledge Mile Park) is nog niet zo eenvoudig. Bewoners, ondernemers en gemeente kunnen allerlei leuke plannen bedenken maar in de praktijk stuit men heel snel op regels, commissies, kabels, leidingen, belangen en vooral op de politiek.

Carla van der Linden, manager van het Knowledge Mile Park, noemt de vergroening van de Wibautas acupunctuur. "Het is zoeken naar plekken in de openbare ruimte, vaak van postzegelformaat, waar wél wat kan, onder het motto 'alle beetjes helpen'."

Onder de Wibautas ligt een oerwoud aan kabels en leidingen. Even een gat graven om een boom te planten is er dus niet bij. Eerst moeten er afspraken gemaakt worden met nutsbedrijven. Dan moet men langs de nood- en hulpdiensten. Blijft er genoeg ruimte over voor brandweerwagens en ambulances? En zijn een brandkraan en de nooduitgang van de metro nog wel bereikbaar?

Bewoners hebben ook zo hun wensen. Leuk die vergroening voor de deur maar waar moet ik mijn

auto kwijt? En hoe gaat het straks met het laden en lossen van pakketdiensten en verhuurwagens?

Heb je dan eindelijk, na veel overleg met denktanks en stuurgroepen waar ook bewoners aan meedoen, een plan, dan moet het nog langs de Centrale Verkeers Commissie. Dan heb je een goede kans dat vijftig procent van je plan, zo hup, in de prullenbak verdwijnt omdat het niet spoort met gemeentelijke regels.

Het zijn vaak die regels en kaders die positieve veranderingen in de weg staan en die het ambtenaren onmogelijk maken om volop mee te werken aan het grote plan, het verbeteren van de leefbaarheid in de buurt. Om die impasse te doorbreken is een lange-termijn visie nodig en dat is de verantwoordelijkheid van de

politiek. In Amsterdam heb je het dan over de stadsdeelcommissie en de gemeenteraad. Hier moet de politieke wil vandaan komen om wettelijke veranderingen tot stand te brengen!

Maar wij bewoners kunnen wel degelijk ons steentje bijdragen door met ideeën te komen. Wij wonen hier immers en maken dagelijks gebruik van de openbare ruimte.

Sluit je dus aan bij de diverse denktanks, stuurgroepen en bewonersoverleggen. Door de politiek te voeden én bij de les te houden kun je veel meer bereiken dan je denkt.

“Regeltjes, kabels en leidingen”



KUNST VOOR DE BUURT JEROEN ROBBERTSEN

Terras en kunst in de publieke ruimte

Capital C, de voormalige Diamantbeurs aan het Weesperplein, krijgt een terras. Kunstenaar Gabriel Lester (A'dam 1972) heeft in samenspraak met de gemeente Amsterdam en Capital C een kunstwerk (in de publieke ruimte) ontworpen dat een oase aan het Weesperplein moet worden. Peel Plaza is een combinatie van terras, publieke verblijfsruimte en groen. Peel staat voor pellen, en de krullen die u ziet in de afbeelding hierboven vormen als het ware de schillen van een stuk fruit die opkrullen van het oppervlak.

Het terrasdek is zo ontworpen dat de bestaande bomen genoeg ruimte krijgen om te kunnen groeien. Naast openbare zitplekken krijgt het kunstwerk ook een terrasdeel waar bezoekers vanuit het grand café een lunch of een drankje geserveerd kunnen krijgen.

Of het terras ooit een oase gaat worden is nog de vraag met zo'n drukke verkeersstraat voor de deur. Maar het plaatsen van kunst in de publieke ruimte kan het Weesperplein in ieder geval wat meer cachet geven. Dit jaar wordt begonnen met de bouw.

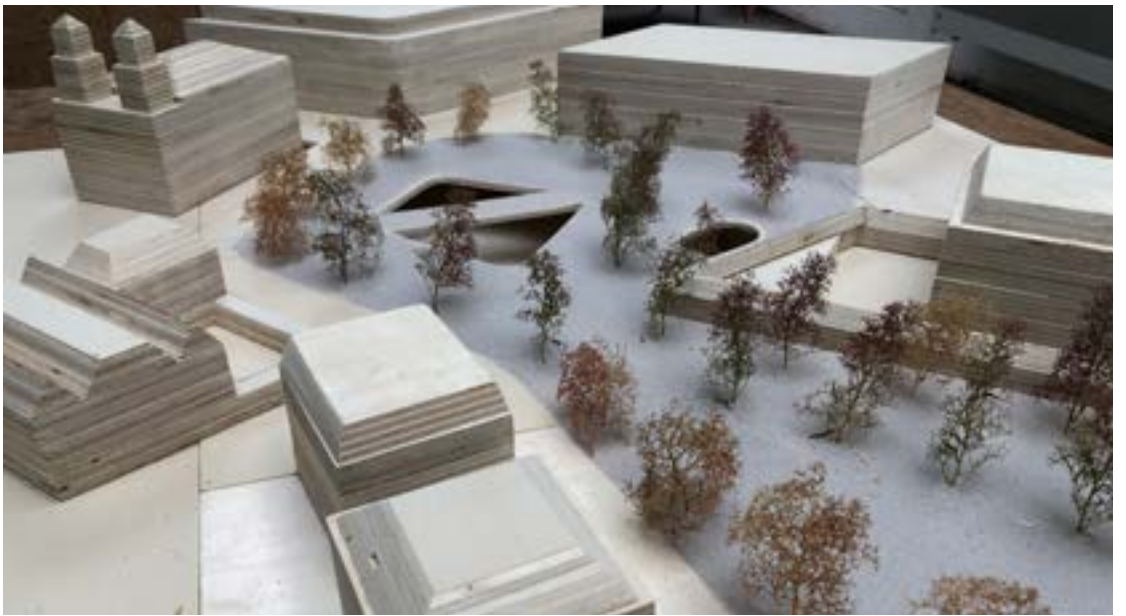


STRAATLEVEN MANU HARTSUYKER

Bewegen is gezond

In coronatijd is duidelijk geworden hoe belangrijk bewegen is.

En buiten zijn is helemaal goed en fijn. Niet alleen voor ons lichaam maar ook voor onze geest, tegen de stress en ook als sociale activiteit. Het laatste jaar zijn overal in de stad, op straat, in plantsoentjes mensen gaan sporten. Personal trainers maken er hun gym en zijn inventief met het gebruik van paaltjes, hekken en stoepten. Thuiswerkers spreken tussen de middag af voor een lunchrondje. Een buurtbewoner kreeg na corona het advies van de dokter om meer te gaan sporten en zie hoe goed dat helpt. Wat fijn dat hij openbare sporttoestellen in zijn buurt heeft en dat de lucht nu veel schoner is.



KANSEN MARIEN SCHOUTEN

Geef het Mr. Visserplein een spannend tweede leven

De coronacrisis heeft duidelijk gemaakt dat er meer dan ooit behoefte is aan groene plekken in de stad. Veel, vaak kleine, stadsparken raken overbelast. Dat merken we ook in onze buurt. Sinds het wegvallen van het Weesperstraatplantsoen raakt het toch al kleine J.W.Overloopplantsoen overvol. Het gras wordt er vertrapt. Het parkje krijgt niet de kans zich te herstellen.

Het is daarom belangrijk dat we met zorg omgaan met het resterende publieke groen in onze buurt en dat, waar mogelijk, uitbreiden. Wat dat betreft liggen er prachtige kansen voor het Mr. Visserplein als het hart van de Knowledge Mile. De gemeente Amsterdam speelt echter al jaren met de gedachte het plein te bebouwen. Het is de vraag of dat verstandig is. De druk op de resterende publieke ruimte zal er alleen maar door toenemen. Rondom het plein liggen belangrijke historische gebouwen: het Joods Historisch museum, de Academie voor Bouwkunst, de Mozes en Aaronkerk en de Portugese synagoge. Bebouwing van het plein zal de historische uitstraling en de ruimtelijke potentie van deze plek wegnemen.

In de toekomst zal de stad steeds meer uitdijen. Daarom is het van het grootste belang open plekken en pleinen bij historische gebouwen in de centrale stad open te houden. De stad moet kunnen ademen. Eenmaal volgebouwd is die kans voorgoed verkeken. Als de Weesperstraat in de toekomst versmald gaat worden tot tweebaansweg of ter hoogte van het Jonas Daniel Meijerplein door de voorgenomen knip zelfs geheel van autoverkeer verstoken zal zijn, ontstaat de mogelijkheid het J.D. Meijerplein en het Mr. Visserplein samen te voegen tot een groen wandelgebied dat qua uitstraling lijkt op de Parijse Tuilleries.

Dit gebied biedt echter nog meer kansen. Op een lager niveau ligt onder het Mr. Visserplein

een voormalige tunnelruimte met een oppervlakte van ruim 4000 m². Door de driehoekige daken hiervan te verwijderen en wellicht nog extra lichtgaten toe te voegen kan deze ondergrondse ruimte verbonden worden met het bovengrondse niveau. De voormalige verbinding met metrostation Waterloo plein is nog aanwezig en kan heropend worden. Zo kunnen reizigers vanuit de metro direct doorlopen naar het Joods Historisch museum, de Portugese synagoge of de Filmacademie. Het ondergrondse gebied kan functies herbergen ten behoeve van de om het plein gelegen instituten. Het Joods Historisch museum en de Portugese synagoge kunnen er delen van hun collecties laten zien, de Filmacademie kan er films tonen. Studenten van de Academie van Bouwkunst kunnen er maquettes van hun afstudeerprojecten laten zien en ga zo maar door.

De combinatie van een groen wandelgebied met culturele activiteiten kan de publieke ruimte op en onder dit centrale deel van de Wibautas een extra dimensie geven. Zo kan de infrastructuur van de jaren '70 een spannend tweede leven krijgen. Het is cruciaal deze kans mee te nemen in de ontwikkeling van het Mr. Visserplein en de Knowledge Mile. Een geschikt instrument is het organiseren van een prijsvraag zodat de beste ontwerpers en kunstenaars, op basis van de hierboven geschetste mogelijkheden, de best denkbare voorstellen voor deze centrale plek in de stad kunnen doen.

“Eenmaal volgebouwd is de kans verkeken”

Telefon & info

REDACTIE Paul Busker, Cliff van Dijk, Manu Hartsuyker, Jeroen Robbertsen, Marijke Storm. **EINDREDACTIE** Erik Hardeman **VORMGEVING** Jeroen Robbertsen van zin-in-vorm.nl **WEBSITES** oudestadt.nl • weesperwijs.nl • knowledgemilepark.nl • amstelijpark.amsterdam • bewonersraad1011.amsterdam • buurtorganisatie1018.nl **FINANCIËLE BIJDRAGE** Stadsdeel Centrum, het Wijkcentrum d'Oude Stadt en de Bewonersraad Nieuwmark Groot Waterloo.

Wilt u meewerken aan de volgende editie? Stuur dan een mail naar hetperspectief@oudestadt.nl