




ADVIES



over het Leidseplein

ARS-advies over het Leidseplein

Aan:

Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Amsterdam-Centrum
Stadsdeelraad van Amsterdam-Centrum

College van Burgemeester en Wethouders Amsterdam
Gemeenteraad van Amsterdam

20 oktober 2006
serie 2006, nr. 301 (14)

ARS-ADVIES OVER HET LEIDSEPLEIN

INHOUDSOPGAVE

	SAMENVATTING	3
I.	PROBLEMATIEK EN HET PLAN	5
II.	HET LEIDSEPLEIN: MEER DAN EEN MIERENHOOP	6
III.	EEN STAP TERUG	6
IV.	UITGANGSPUNTEN	7
V.	IDEEËN EN SUGGESTIES	7

COLOFON

Over de ARS

De Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling is sinds 1957 een onafhankelijk adviesorgaan van de gemeente Amsterdam en geeft (gevraagd en ongevraagd) adviezen aan het centrale stadsbestuur van Amsterdam en de verschillende stadsdeelbesturen. De adviezen handelen over vraagstukken als: stedenbouw, ruimtelijke ordening, economie, volkshuisvesting, verkeer & vervoer en openbare ruimte.

Dit advies is op 20 september 2006 vastgesteld door de ARS op zijn plenaire ledenvergadering.

Verder gebruik van dit advies staat ieder vrij, mits dit gebeurt met bronvermelding.

SAMENVATTING

van het ARS-advies over het Leidseplein

Het Stadsdeel Centrum heeft in 2005 de Visie en het Plan van Aanpak (gebiedsgerichte aanpak) Leidsebuurt uitgebracht en op basis daarvan in 2006 een verkeerskundig onderzoek laten uitvoeren. Als een van de eerste resultaten van de gebiedsgerichte aanpak zal later dit jaar een 'verkeers- en inrichtingsplan' worden gepresenteerd voor de openbare ruimte van de Leidsebuurt. De Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling brengt daarom nu een advies uit over de oplossingsrichtingen uit de Visie en het Plan van Aanpak en de uitkomst van het verkeerskundig onderzoek.

Het Stadsdeel Centrum koerst met de plannen voor het Leidseplein aan op een grote, rustige ruimte waar voetgangers het primaat hebben. Volgens de ARS zijn juist de dynamiek, de levendigheid en de diversiteit de sterke eigenschappen van het Leidseplein. In plaats van deze kwaliteiten te versterken worden ze als een probleem gezien dat moet worden opgelost. De ARS adviseert daarom in de plannen de huidige kwaliteiten van het Leidseplein als uitgangspunt te nemen. De ARS ziet het Leidseplein niet als één grote ruimte, maar als een collage van pleinen met verschillende sferen, die meer gediend zijn bij grotere drukte en dynamiek dan bij rust. Meer drukte kan leiden tot een nieuw elan en - bij een goed ontwerp - tot meer verkeersveiligheid. Nieuw elan betekent voor de ARS dat het als plein voor alle Amsterdammers en bezoekers 'sjiek en sjofel' moet zijn. De toekomst voor het Leidseplein zal daarom in een bredere context moeten worden gezien, dan nu in de gebiedsgerichte aanpak gebeurt. Tot slot doet de ARS in dit advies zeven suggesties voor een aantrekkelijker Leidseplein, variërend van het zoeken naar een bruisende invulling van het Hirschgebouw tot het weer opengraven van de Lijnbaangracht.

BEZOEKADRES SECRETARIAAT
Jodenbreestraat 25, kamer 3C.25

POSTADRES
Postbus 1316, 1000 BH Amsterdam

T 020 - 552 27 20
E info@ars-amsterdam.nl
W www.ars-amsterdam.nl

ARS-ADVIES OVER HET LEIDSEPLEIN

I. PROBLEMATIEK EN HET PLAN

Het Leidseplein is een van de oude pleinen van de stad. Ooit ontstaan als wagenplein aan de stadskant van de Leidse poort was het in 1774 de plek waar de schouwburg werd gebouwd. Op diezelfde plaats staat sinds 1894 de huidige stadsschouwburg. Vrij snel daarna volgden het American Hotel (in 1902) en het zeer grote winkelpand van Hirsch (in 1913). Hoewel het zich daarna fysiek niet tot één duidelijk plein ontwikkelde, kent iedereen het Leidseplein als een zeer gevarieerd centrum van cultuur en uitgaansleven, met enerzijds theaters, bioscopen en discussieplatforms en anderzijds diverse horecavoorzieningen.

Dit beroemde plein (of liever gezegd pleinencluster) verdient een aantrekkelijker inrichting. De ARS vindt het daarom een goede zaak dat het stadsdeel Centrum het Leidseplein wil aanpakken. Er liggen nu twee rapporten: 'de Visie en het Plan van Aanpak Gebiedsgerichte aanpak Leidsebuurt' en een verkeerskundig onderzoek, uitgevoerd door UN-studio, met als opdracht de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de Leidsebuurt te verbeteren. Hoewel in de Visie ook doelstellingen staan over kwaliteitsverbeteringen van de culturele voorzieningen en de horeca, worden de verbeteringen vooral gezocht op verkeersgebied. De oplossingsrichtingen uit het Plan van Aanpak melden:

- meer rust in het verkeersbeeld
- verbeteren van bereikbaarheid en verkeersveiligheid
- meer eenheid, samenhang en allure brengen in de openbare ruimte.

Op basis van de Visie is het verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. Dit heeft geresulteerd in een inrichtingsontwerp voor een open, autovrije ruimte, zonder tramhaltes en taxistandplaatsen en een ondergrondse oplossing voor het stallen van 4400 fietsen. Het Leidseplein wordt zo visueel één grote lege ruimte waar voetgangers het primaat hebben.

Volgens de ARS zijn juist de dynamiek, de levendigheid en de diversiteit de sterke eigenschappen van het Leidseplein. In plaats van deze kwaliteiten te versterken worden ze in de oplossingsrichtingen uit het Plan van Aanpak en de uitkomst van het verkeerskundig onderzoek als een probleem gezien dat moet worden opgelost. De ARS beveelt daarom in dit advies aan om de huidige kwaliteiten van het Leidseplein als uitgangspunt voor de plannen te nemen.

II. HET LEIDSEPLEIN: MEER DAN EEN MIERENHOOP

De ARS is het met het Stadsdeel Centrum eens dat er voor de verkeersproblemen op het plein oplossingen moeten worden gezocht. Dit geldt bijvoorbeeld voor de 'black spot' op het complexe kruispunt tussen American, Hirsch en Stadsschouwburg. Daarnaast geeft het taxiverkeer overlast, zowel door de omvang als door veelal haastig 'vertrekgedrag'. Vooral in de late avond en de nacht vormt de opstelsstrook van taxi's een barrière op het plein.

De ARS vraagt zich af of de voorgestelde maatregelen effectief zijn. Het Plan van Aanpak streeft naar meer rust in het verkeersbeeld. In het verkeerskundig onderzoek heeft dit geleid tot een plan waarin de verkeersdeelnemers naar de kanten worden geschoven om tot één aaneengesloten pleinruimte te komen. Dit zal zeker meer rust brengen, maar is niet noodzakelijkerwijs een verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Het plein zal leger worden, maar aan de randen wordt het des te drukker en dat zal de kwaliteit van deze randgebieden onder druk zetten.

Wat betreft de *bereikbaarheid* moet worden beseft dat het gebied nu beschikt over haltes voor vijf tramlijnen, zes lokale nachtbussen, vijf streekbuslijnen, zes streekbusnachtlijnen, een middenin gelegen taxistandplaats en een parkeergarage in de nabijheid, kortom: een locatie om jaloers op te zijn.

III. EEN STAP TERUG

Niet alleen om verkeerskundige redenen plaatst de ARS vraagtekens bij de aangedragen oplossingsrichting. Eenheid, samenhang en allure zijn aspecten die op vele manieren vertaald kunnen worden, ze hoeven niet uitsluitend in de ruimtelijke inrichtingssfeer gezocht te worden. In de plannen wordt een oplossing voor een aantal problemen nagestreefd, maar de vraag is of deze bijdraagt aan een gehele opwaardering van het Leidseplein. Er wordt een zogenaamde gebiedsgerichte aanpak aangehangen. Daarbij is met alle branches en belanghebbenden (horeca, theater, cultuur, wonen etc.) apart onderhandeld en overlegd. Onzeker is of de som van al deze lokale wensen de goede uitgangspunten oplevert voor een aanpak die past bij het Leidseplein. De ARS meent dat de toekomst voor het Leidseplein in een bredere context moet worden gezien. De doelstellingen mogen zich niet tot de Leidsebuurt beperken, zelfs niet tot het stadsdeel, maar het belang behoort beschouwd te worden op het niveau van minimaal de stad en de regio.

Daarom vindt de ARS dat het de voorkeur verdient in het ontwerpproces een stap terug te doen. Het allereerste belang is te achterhalen met welke ingrepen dit plein het best gediend is.

De ARS meent dat de aantrekkingskracht van het Leidseplein gebaseerd is op zijn uitstraling, dynamiek en brandpuntfunctie voor een grootstedelijk en regionaal gebied. Op basis daarvan geeft de ARS hierbij zijn uitgangspunten en een aantal ideeën en suggesties.

IV. UITGANGSPUNTEN

Het Leidseplein is eerder een collage dan een eenheid. Bij de herinrichtingsplannen zouden de verschillen in sferen tussen de diverse pleinen als een gegeven moeten worden beschouwd in plaats van dat naar één algemene sfeer wordt gezocht.

Vanuit de visie dat de sterke punten van het Leidseplein versterkt moeten worden, pleit de ARS niet voor meer rust, maar juist voor meer drukte en dynamiek.

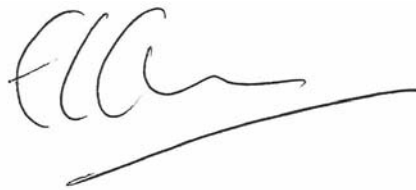
Door meer drukte kan er een nieuw elan ontstaan, waar totaal uiteenlopende passanten en bezoekers, zoals toeristen, uitgaanspubliek, omwonenden, werkenden en straatartiesten, elkaar onvermijdelijk *moeten* tegenkomen. Juist die mengeling zorgt voor een eigen, bijzondere sfeer. Dit betekent dat er volgens de ARS niet alleen gestreefd moet worden naar een meer chique Leidseplein, maar dat het als plein van alle Amsterdammers en bezoekers 'sjiek én sjofel' moet zijn.

Meer dynamiek en drukte leiden, bij een goed ontwerp, niet tot minder maar tot meer verkeersveiligheid. Het voorstel om verkeersstromen te scheiden is op het Leidseplein niet de meest logische oplossing: het plein is en blijft een knooppunt, échte rust zal er nooit ontstaan. De ARS vreest dat er door het scheiden van verkeersstromen een quasi-veiligheid ontstaat. Verkeersdeelnemers voelen zich veiliger, gaan harder rijden en ongelukken worden dan ernstiger. Bij een goede integratie van verkeersstromen zullen de deelnemers zich meer bewust zijn van de andere weggebruikers, beter opletten en zullen de ongelukken die zich voordoen minder ernstig zijn.

V. IDEEËN EN SUGGESTIES

1. Een nieuwe, bruisende invulling van de nog doodse plint van het Hirsch-gebouw zal het Leidseplein een enorme impuls geven. De gemeente is geen eigenaar van het pand (dat binnenkort vrijkomt), maar zou wel een actieve rol moeten willen spelen in het vinden van een geschikte nieuwe bestemming die een bijdrage levert aan de levendigheid van het plein. Ook de overige verdiepingen van dit beeldbepalende gebouw kunnen daarin participeren en de parkeerkelder moet behouden blijven en optimaal worden benut.
2. Taxi's moeten in de buurt van de klanten kunnen komen, maar er moet wel naar een nieuw circulatiesysteem worden gezocht waarbij taxi's bij voorkeur de pleinen niet doorkruisen.
3. Het is niet nodig en zeker niet klantvriendelijk om de tramhaltes buiten het plein-gebied te brengen. De voorgestelde verlenging van het zogenaamde strengelspoor in de Leidsestraat tot over het plein heeft een negatief effect op de exploitatie en betrouwbaarheid van de dienstregeling en zal het plein er zeker niet levendiger op maken. De halterende trams en bijbehorendeabri's kunnen juist de dynamiek van het plein versterken. De tram is dan een wezenlijk onderdeel van een levendig Leidseplein. Dit zou in een totaalontwerp met kunst en agenda's van wat er op het Leidseplein gebeurt tot uiting gebracht kunnen worden.
4. De ARS zet vraagtekens bij één grote ondergrondse fietsenstalling. Die kost veel geld, stelt hoge eisen aan de aansluiting op het plein en het is de vraag of veel fietsers er gebruik van zullen maken. Verbeteringen kunnen ook gezocht worden in meerdere kleinere stallingen bij de diverse publiekstrekkingen.

5. Het fietspad over het Max Euweplein, dat in het Verkeersplan zou vervallen, is een cruciale schakel in de hoofdfietsroute Leidseplein – Vondelpark – Amsterdam West en moet dus blijven.
6. De ingezette trend naar gebouwde terrassen (sinds het gebied verkeersluw is gemaakt) moet principieel worden benaderd: ze zijn geen openbare ruimte meer, maar meer vooruitgeschoven binnenruimtes. Daardoor verkleint de openbare ruimte ter plaatse. De vraag is of dat wel een gewenste ontwikkeling is en in hoeverre het plan in zijn materialisering grenzen stelt aan die ontwikkeling.
7. De ideeën over het weer opengraven van de Lijnbaansgracht (hetzij totaal, hetzij gedeeltelijk met daarnaast ter hoogte van de Leidsestraat een stukje overkluisd) worden door de ARS positief beoordeeld: deze ingreep versterkt de stedenbouwkundige structuur van het Leidseplein en biedt gunstige mogelijkheden, bijvoorbeeld voor terrassen aan het water.



Mw. drs. E. Eshuis
(voorzitter)



Dhr. drs. H.C. Grünhagen
(secretaris)