

20 mei 2008

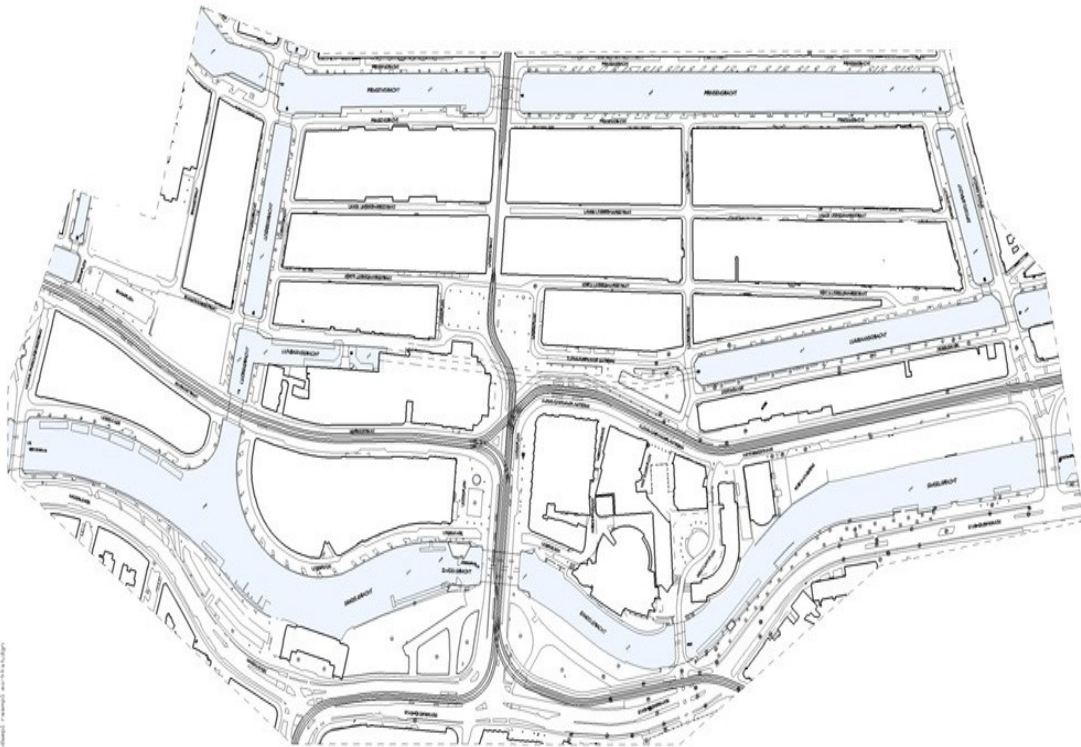


Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Sector Openbare Ruimte
Afdeling rayonmanagement Zuid

Nota van Uitgangspunten Openbare Ruimte Leidsebuurt

Auteurs: Madeleine van der Ven
Rob Legdeur
Ron Schreuders



De Sector I&O (S&O) heeft de plannen voor de Leidsebuurt opgesteld. De plannen zijn bedoeld voor de Leidsebuurt en de Leidsegracht. De plannen zijn bedoeld voor de Leidsebuurt en de Leidsegracht.

PLANGEBIED

Inhoudsopgave

- **Inleiding**

- **Deel 1: Visie en doelstellingen**

- 1.1 Op weg naar een visie**

- 1.1.1 Omschrijving gebied
- 1.1.2 Historie
- 1.1.3 Huidige inrichting en gebruik
- 1.1.4 Kansen en problemen
- 1.1.5 Toekomstvisie: de Leidsebuurt binnen de Amsterdamse metropool

- 1.2 Doelstellingen nieuwe inrichting**

- 1.2.1 De voetganger centraal
- 1.2.2 Rust in het verkeersbeeld
- 1.2.3 Een cultuur- en ontmoetingsplein met samenhang en allure
- 1.2.4 Openbare ruimte van hoge kwaliteit

- **Deel 2: Op weg naar een nieuwe inrichting**

- 2.1 Verkeer**

- 2.1.1 Voetganger
- 2.1.2 (Brom) fietser
- 2.1.3 Openbaar vervoer
- 2.1.4 Taxi's
- 2.1.5 Auto's

- 2.2 Inrichting**

- 2.2.1 Leidseplein en omgeving
- 2.2.2 Overige delen van de Leidsebuurt

- **Deel 3: Vervolg**

- 3.1 Maatschappelijk overleg en inspraak**

- 3.2 Planning**

Inleiding

De Leidsebuurt is één van de beeldbepalende gebieden van Amsterdam. Door de vele culturele instellingen en de drukte van tram- en busreizigers, toeristen, dagjesmensen en uitgaanspubliek vormt het vrijwel dag en nacht een van de meest levendige en aansprekende plekken in de stad. Toch functioneert de Leidsebuurt niet optimaal. Zo maakt met name het gebied op en rond het Leidseplein een chaotische indruk. Daarnaast is de inrichting van de openbare ruimte op veel plekken gedateerd, waardoor die een matige uitstraling heeft.

Het dagelijks bestuur van het Stadsdeel Centrum beschouwt de Leidsebuurt als één van de parels van de binnenstad. In het kader van de bijbehorende gebiedsgerichte aanpak heeft het stadsdeel in 2005 een visiedocument voor de toekomst van de Leidsebuurt opgesteld¹. Dit document vormt het uitgangspunt voor de aanpak van de buurt op verschillende thema's, te weten bebouwing, bereikbaarheid, cultuur, openbare ruimte, samenwerking en veiligheid. Deze Nota van Uitgangspunten Openbare Ruimte Leidsebuurt is een verdere uitwerking van die visie. De nota vormt het uitgangspunt waarop verkeerskundige ingrepen in de Leidsebuurt zullen worden uitgevoerd en waarop het toekomstige ontwerp voor de openbare ruimte wordt gebaseerd.

Aan het opstellen van deze nota is een traject van onderzoek, afstemming en overleg voorafgegaan. Begin 2007 presenteerde het bureau UN studio in opdracht van stadsdeel Centrum een verkeerskundige onderzoeksrapportage². Daarin wordt een visie gegeven op de openbare ruimte en de verkeerskundige indeling van de Leidsebuurt. Met deze rapportage als uitgangspunt is het afgelopen jaar gewerkt aan het opstellen van een maakbaar plan voor de openbare ruimte, met als resultaat deze Nota van Uitgangspunten. De rapportage van UN studio en de daarop gebaseerde uitwerking maakt duidelijk dat het voor een zinvolle aanpak van de Leidsebuurt nodig is het plangebied uit te breiden tot buiten de grenzen van stadsdeel Centrum, met delen van stadsdeel Oud-West en Oud-Zuid. Deze twee stadsdelen zijn hierdoor het afgelopen jaar belangrijke partners geweest bij het maken van de plannen. Voor deze Nota van Uitgangspunten is, behalve met Oud-West en Oud-Zuid, overleg gevoerd en afgestemd met diverse andere betrokken partijen, zoals de dienst Ruimtelijke Ordening, de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer, de Stadsregio Amsterdam, het GVB, Waternet en de Branche Organisatie Taxi Amsterdam. Met omwonenden, ondernemers en culturele instellingen uit de Leidsebuurt is zowel apart als tijdens het Integraal Leidsebuurt Overleg overleg gevoerd over de visie op de Leidsebuurt en de manier waarop deze kan worden vertaald in een maakbaar plan.

In deel 1 van deze nota wordt aan de hand van onder meer de huidige inrichting en het gebruik van het gebied, en de belangrijkste kansen en problemen daarin, aangegeven hoe tot een visie op de toekomst van de Leidsebuurt is gekomen. Vervolgens wordt deze visie vertaald naar de belangrijkste doelstellingen voor de toekomstige inrichting. In het tweede deel van deze nota worden voor de verschillende soorten verkeersdeelnemers in het gebied uitgangspunten en inrichtingsvoorstellen aangegeven. Voor de inrichting van de openbare ruimte wordt hetzelfde gedaan. In het derde deel wordt het vervoltraject na de publicatie van deze Nota van Uitgangspunten globaal beschreven. Er wordt ingegaan op maatschappelijk overleg en inspraak en op de planning.

¹ "Gebiedsgerichte aanpak Leidsebuurt. Visie en Plan van Aanpak", stadsdeel Centrum, 2005.

² Rapportage Verkeerskundig Onderzoek Leidsebuurt, UN studio, 2007.

Deel 1: Visie en doelstellingen

1.1 Op weg naar een visie

1.1.1 Omschrijving gebied

De Leidsebuurt heeft gevoelsmatig geen uniforme, vaststaande grenzen. Sommige mensen denken bij het horen van die naam wellicht alleen aan het Leidseplein en de direct omliggende straten, terwijl anderen het hele gebied tussen het Vondelpark en het Koningsplein als de Leidsebuurt beschouwen. In deze Nota van Uitgangspunten wordt met de Leidsebuurt het gebied bedoeld dat ligt binnen de volgende grenzen: de Stadhouderskade aan de zuidzijde, de Prinsengracht aan de noordzijde, de Nieuwe Passeerdersstraat/Passeerdersstraat aan de westzijde en de Spiegelgracht aan de Oostzijde. Volgens deze omschrijving ligt de Leidsebuurt grotendeels op het grondgebied van stadsdeel Centrum, maar gedeeltelijk ook (aan de zuidzijde van de Singelgracht) in de stadsdelen Oud-West en Oud-Zuid.

1.1.2 Historie

Het Leidseplein en de Leidsebuurt zijn ontstaan na de stadsuitleg van 1663. Door de groeiende bevolking werd in de tweede helft van de zeventiende eeuw in Amsterdam besloten de bestaande grachtenstructuur naar het oosten toe uit te breiden. Loodrecht op de nieuwe grachten werden radiaalstraten en grachten aangelegd, waarbij aan het eind van de Utrechtsestraat en Leidsestraat stadspoorten in de nieuwe verdedigingswal werden aangelegd. Achter de Leidsepoort werd het Leidseplein aangelegd. Het Leidseplein was een van de eerste grote wagenpleinen. De boeren en handelaren die door de Leidsepoort de stad in waren gekomen, stalden hier hun paard en rijtuig, om hun zaken in de stad verder te voet af te handelen. Op het plein trof men dan ook een groot aantal stalhouders, wagenmakers, hoefmeesters en herbergen aan. In 1774 werd op het Leidseplein de eerste stadsschouwburg gebouwd.

In de negentiende eeuw verloor de stadsrand haar verdedigingsfunctie. Dit had grote invloed op de functie van de pleinen die zich aan de stadsrand bevonden. De Leidsepoort werd in 1862 gesloopt, als laatste van alle Amsterdamse stadspoorten. De sloop hield verband met het kostbare onderhoud van de poorten en met de wens de stadsentrees te verbreden.

De industriële revolutie en de daarmee samenhangende nieuwe soorten van vervoer zorgden ervoor dat het uiterlijk van de stad, en dus ook het Leidseplein en de Leidsebuurt, veranderde. Op 17 augustus 1900 werd de eerste elektrische tramlijn van het Leidseplein naar de Brouwersgracht geopend. Tweeëntwintig jaar later vertrok de eerste autobus van het Leidsbosje naar Betondorp. Vooral de elektrische tram zorgde voor een veranderend straatbeeld. Niet alleen rails, maar ook bovenleidingen en wachthuisjes waren nodig voor het nieuwe vervoersmiddel. Bruggen moesten worden verbreed om ruimte te geven aan tram en auto. De wegen langs het Kleine-Gartmanplantsoen en de Stadsschouwburg werden beide in de eerste decennia van de twintigste eeuw verbreed. In 1925 werd de T-kruising voor het Leidseplein veranderd in een circuit. In 1979 werd deze verandering teniet gedaan en kwam er weer een T-kruising.

Met de toename van het aantal auto's ontstond het parkeerprobleem. Vanaf de jaren zestig van de vorige eeuw werden pleinen die geen specifieke functie meer hadden in

Amsterdam gebombardeerd tot parkeerpleinen. Eén van die pleinen was het Leidseplein. Vanaf begin jaren zeventig werd het Leidseplein gedeeltelijk autovrij, nadat de Leidsestraat voor autoverkeer werd afgesloten. Daarmee verdween ook de parkeerfunctie van het Leidseplein.

Geconcludeerd kan worden dat het Leidseplein en omgeving, ondanks het veranderde beeld en gebruik door de eeuwen heen, altijd de functie van toegangspoort tot de binnenstad heeft behouden. Een plek waar reizigers aankomen, vertrekken en overstappen, en waar door het diverse aanbod aan diensten en functies veel verschillende mensen elkaar passeren en ontmoeten. Een knooppunt tussen de stadsdelen Centrum, Oud-West en Oud-Zuid. De afgelopen decennia is de nadruk van de bedrijvigheid en het bezoek aan het Leidseplein komen te liggen op Leisure (cultuur, horeca).

1.1.3 Huidige inrichting en gebruik

Inrichting

Het Leidseplein en omgeving bestaat uit meerdere delen. Door dempingen, ontmanteling van de stadsmuur en later de bouw van de Stadsschouwburg, het Americain hotel, het Hirschgebouw en de gevangenis is weliswaar een aaneengesloten gebied ontstaan, maar met een verre van ideale pleinvorm. De bouw van de Stadsschouwburg op, in plaats van aan het Leidseplein, heeft het gebied in feite in twee delen gesplitst. Door de toename van het verkeer en het beslag dat elke verkeerscategorie op de openbare ruimte legt, is het gebied verder gefragmenteerd. Dit geldt met name ook voor de haltes van tram en bus en de taxistandplaats op het Leidseplein.

Door de gefragmenteerde structuur van het gebied is er geen sprake van eenheid in de verschijningsvorm van de openbare ruimte en het materiaalgebruik. Een aantal afzonderlijke delen van de Leidsebuurt zijn wel in samenhang te herkennen, zoals de verkeersassen, een aantal deelgebieden op en rond het plein en de straten tussen Leidseplein en Prinsengracht.

De vele op het maaiveld gestalde fietsen in de Leidsebuurt zorgen voor een chaotisch beeld van het gebied. De op verschillende tijden van de dag aangeboden afvalstromen, afkomstig van bewoners, ondernemers en bezoekers, versterken deze onrustige uitstraling.

Gebruik

De Leidsebuurt is een van de meest intensief gebruikte gebieden van Amsterdam. Dit komt door de centrale ligging van de buurt en de functie van het Leidseplein als kruispunt van wegen, openbaar vervoer en taxiverkeer, maar ook door de unieke combinatie van wonen, winkelen, werken, uitgaan, horeca en toerisme in het gebied.

De Leidsebuurt wordt 24 uur per dag bezocht en doorkruist door een groot aantal reizigers. Op en rondom het Leidseplein bevinden zich haltes van vijf tramlijnen, die zowel in noord-zuidelijke als in oost-westelijke richting de stad doorkruisen. Daarnaast zijn er veel (regionale) buslijnen die het Leidseplein op hun route aandoen. Overdag is het plein en directe omgeving daardoor een belangrijk openbaar vervoersknooppunt, met vele tram- en busbewegingen en zeer veel (overstappende) reizigers. Doordat het een grote

nachtbushalte bevat, heeft het Leidseplein ook in de nachtelijke uren, vooral tijdens het weekend, te maken met vele busbewegingen en reizigers. De taxistandplaats op het Leidseplein is één van de grootste en intensiefst gebruikte van Amsterdam. Dit betekent 24 uur per dag vele instappende klanten en een groot aantal bewegingen van af- en aanrijdende taxi's. De piekmomenten in het gebruik van de taxistandplaats liggen vooral 's avonds en 's nachts in het weekend.

Het Leidseplein heeft geen bestemmingsfunctie voor auto's⁴. Desondanks vindt in de Leidsebuurt een relatief groot aantal autobewegingen plaats. Dit komt mede doordat automobilisten vanaf de Stadhouderskade de Leidsebuurt gebruiken als toegangsroute tot de binnenstad. Voor fietsers is de Leidsebuurt een belangrijke eindbestemming. De vele gestalde fietsen, met name op en rondom het Leidseplein, zijn een gevolg daarvan. Daarnaast ligt het Leidseplein aan een belangrijke doorgaande fietsroute, die in oost-westelijke richting over de Weteringschans en de Marnixstraat loopt, wat ook bijdraagt aan het vele fietsverkeer in de Leidsebuurt.

Het diverse en zeer uitgebreide aanbod van functies en diensten bepaalt voor een belangrijk deel het gebruik en de sfeer van de Leidsebuurt. Vrijwel 24 uur per dag is de buurt, en het Leidseplein als middelpunt ervan, bestemming, ontmoetingsplek en doorgangsgebied voor vele verschillende groepen. Uit recent onderzoek komen een aantal bevindingen naar voren ten aanzien van de functie en het gebruik van de Leidsebuurt⁵.

De gebruikers van de Leidsebuurt kunnen grofweg in vijf groepen worden ingedeeld, te weten toeristen, bezoekers, bewoners, werken/service en transit. Hun gebruik van het gebied vertoont verschillen ten opzichte van elkaar. Wat opvalt is dat, met uitzondering van de toeristen en (tijdens pieken in vooral de avond) een deel van de bezoekers, de meeste gebruikers van de Leidsebuurt niet of slechts korte tijd verblijven in de openbare ruimte op of rondom het Leidseplein. Bezoeken aan het gebied zijn in veel gevallen kort en doelgericht en het verblijf vindt voor een groot deel inpandig plaats. De functies die zich in de Leidsebuurt bevinden zijn in vier groepen te verdelen: cultuur, horeca, werken/winkelen en wonen. De culturele instellingen hebben vooral een avond- en nachtaanbod. Zij zorgen per saldo voor de meeste bezoekers in de Leidsebuurt, waarbij het Holland Casino, Paradiso en de Melkweg bovenaan staan. De horeca in de Leidsebuurt, verdeeld over hotels, cafés, restaurants en clubs, heeft nagenoeg een openingscyclus van 24 uur. Slechts een opvallend klein deel van het horeca-aanbod is (direct) gerelateerd aan of gericht op (bezoekers van) het culturele aanbod. De functie werken/winkelen zorgt voor de voornaamste dagactiviteit in de Leidsebuurt. De omvang ervan in vergelijking tot het culturele en horeca aanbod in de Leidsebuurt is kleiner.

Geografisch gezien is er een opvallende spreiding in de Leidsebuurt. Zo is er nauwelijks een ruimtelijke menging tussen het cultuuraanbod en het horeca-aanbod. Grofweg kan een scheidslijn worden getrokken over de Lijnbaansgracht en het Kleine-Gartmanplantsoen. Vrijwel alle culturele instellingen bevinden zich ten zuidwesten van die

4 Uitzondering hierop vormt het laad- en losverkeer.

5 Bron: Rapportage Verkeerskundig Onderzoek Leidsebuurt, UN studio, 2007.

6 Met bezoekers wordt hier bedoeld mensen van buiten de Leidsebuurt die doelgericht naar delen van de Leidsebuurt komen. Onder werken/service en transit wordt respectievelijk verstaan mensen die in de Leidsebuurt werken of naar school gaan en mensen die in het gebied aanwezig zijn op weg naar een ander gebied.

lijn, terwijl het grootste horeca-aanbod zich ten noordwesten ervan bevindt. De werken/winkelen functie is vrij gespreid aanwezig in het gebied. Het wonen gebeurt vooral aan de randen van de Leidsebuurt, zoals aan de Prinsengracht en de Spiegelgracht.

1.1.4 Kansen en problemen

Hieronder zijn de belangrijkste sterke en zwakke punten van de Leidsebuurt, die samenhangen met de openbare ruimte of daar invloed op hebben, weergegeven. De sterke punten zijn benoemd als kansen, omdat de mogelijkheid bestaat deze in de toekomst verder te gebruiken en te benutten. De zwakke punten zijn benoemd als problemen, omdat ze op termijn de kracht van de Leidsebuurt in de weg kunnen staan.

Kansen

- Het Leidseplein en omgeving is een cultuurplein van nationale betekenis en een belangrijk uitgaansgebied door een breed aanbod van theaters, (muziek)podia, bioscopen, nachtclubs, restaurants, cafés en hotels. De komende jaren wordt dit aanbod bovendien nog versterkt: de Stadsschouwburg en de Melkweg zijn aan het uitbreiden, er komt een nieuw theater in de Marnixstraat en de Citybioscoop wordt ingrijpend vernieuwd.
- De Leidsebuurt is een gemengde buurt die wordt gekenmerkt door een mix van functies als wonen, werken, winkelen en uitgaan.
- De Leidsebuurt ligt op een kruispunt van wegen en openbaar vervoerlijnen en is daardoor een intensief gebruikt (vervoer)knooppunt. Mede hierdoor is het een druk en levendig gebied waar vele verschillende mensen, zoals toeristen, werknemers, winkelend publiek en reizigers, samenkomen en elkaar (kunnen) ontmoeten.
- Het Leidseplein en omgeving bestaat niet uit één duidelijk aaneengesloten afgebakende ruimte, maar uit meerdere deelgebieden, die elk hun eigen karakter hebben.

Problemen

- De inrichting en uitstraling van de openbare ruimte in de Leidsebuurt is op veel plekken matig en gedateerd.
- Het ontbreekt de openbare ruimte op en rondom het Leidseplein aan samenhang en allure.
- De vele verkeerstromen op en rondom het Leidseplein, de vele kriskras gestalde fietsen, de tramhaltes en de taxistandplaats zorgen ervoor dat het plein is versnipperd en een chaotische indruk maakt. De verkeersveiligheid is om deze redenen onvoldoende en voetgangers hebben weinig ruimte om vrijelijk door het gebied te bewegen en er te verblijven.
- Hoewel het Leidseplein en omgeving door vele verschillende mensen wordt gebruikt en gepasseerd, zijn de groepen die het plein zelf als een bestemming zien en er voor langere tijd verblijven vrij eenzijdig. Het gaat voornamelijk om toeristen en jongeren (bezoekers).

1.1.5 Toekomst: de Leidsebuurt binnen de Amsterdamse metropool

Amsterdam is het culturele en toeristische hart van Nederland en herbergt enkele van de belangrijkste winkelgebieden van het land. De stad heeft op internationaal niveau een naam hoog te houden als kunstencentrum, muziekcentrum en museumstad. Het centrum van Amsterdam is de grootste en best bewaarde historische stadskern van Europa, die jaarlijkse vele miljoenen bezoekers trekt. De binnenstad biedt plaats aan ongeveer 80.000 arbeidsplaatsen en is een belangrijke vestigingsplaats voor met name creatieve en innovatieve bedrijven.

Samen met de regio werkt Amsterdam aan een toekomstbeeld voor de Noordvleugel van de Randstad, waarin groei en ontwikkeling van de internationale concurrentiepositie voorop staan. Het streven is om in 2040 een volgegroeide volwaardige Europese metropool te zijn, met een goede internationale concurrentiepositie en voldoende aantrekkingskracht om zich op topniveau te kunnen manifesteren. Met 2,2 miljoen inwoners, 1 miljoen arbeidsplaatsen, een belangrijke nieuwe metrolijn, de vijfde luchthaven van Europa, een zeehaven, een cruisehaven, universiteiten en een kantorengedebied van internationale betekenis. Binnen een dergelijke metropool is behoefte aan een cultureel centrum van belang, met een sterke uitstraling. Dat culturele centrum moet centraal liggen en tevens een belangrijke ontmoetingsplek voor inwoners en bezoekers van de metropool zijn.

De Leidsebuurt, en met name het Leidseplein, is het gebied dat binnen de metropool Amsterdam de rol van cultureel centrum en belangrijke ontmoetingsplek kan en moet gaan spelen. Het moet een plek worden met allure, waaraan inwoners en bezoekers de ambitie en de positie van de metropool kunnen aflezen. Gezien de huidige uitstraling en culturele infrastructuur in het gebied, en de reeds geplande en nog mogelijke verbeteringen daarin, bestaat er geen twijfel dat de Leidsebuurt deze rol aankan. Om de Leidsebuurt hier ook werkelijk klaar voor te maken, is echter nog een weg te gaan. De aanpak en verbetering van de openbare ruimte en de verkeerskundige structuur is onderdeel van die weg en een belangrijke stap in de richting van het einddoel.

1.2 Doelstellingen nieuwe inrichting

1.2.1 De voetganger centraal

De voetganger moet een centrale plek krijgen binnen de Leidsebuurt. Er dient letterlijk en figuurlijk meer (veilige) ruimte komen voor de voetganger dan momenteel het geval is. Die ruimte is nodig om voetgangers de gelegenheid te geven in het gebied te verblijven en anderen te ontmoeten. De verblijfskwaliteit moet worden versterkt.

1.2.2 Rust in het verkeersbeeld

Het huidige, chaotische verkeersbeeld in de Leidsebuurt, en met name op en rond het Leidseplein, dient te verdwijnen, waardoor er rust in het gebied komt. Dat verbetert de uitstraling en vergroot de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van het gebied. De voetganger dient prioriteit te krijgen, voor fietser, openbaar vervoer, taxi en overig autoverkeer. Voor het openbaar vervoer moet het Leidseplein kunnen blijven functioneren als knooppunt.

1.2.3 Een cultuur- en ontmoetingsplein met samenhang en allure

Het Leidseplein moet hét cultuur en ontmoetingsplein van Amsterdam zijn. Ondanks de verschillende deelgebieden dient het plein samenhang te vertonen, waardoor duidelijk is dat het om één gebied gaat. Daarnaast moet het Leidseplein grootstedelijke allure

uitstralen, waardoor het voor bezoekers van het plein duidelijk is dat ze zich in het centrum van een metropool bevinden. Om de speciale positie van het Leidseplein te onderstrepen, moeten er in de openbare ruimte culturele evenementen plaats kunnen vinden. De nieuwe inrichting dient aan te sluiten bij de ontwikkelingen in de gebouwde omgeving.

1.2.4 Openbare ruimte van hoge kwaliteit

De kwaliteit en uitstraling van de openbare ruimte in de gehele Leidsebuurt wordt verbeterd. Uitgangspunt is een schone, hele en veilige buurt van hoge kwaliteit. Het grootste gedeelte van de Leidsebuurt zal daarbij qua inrichting aansluiten op het kwaliteitsniveau en de uitstraling van de openbare ruimte in de rest van het centrum van Amsterdam. Op enkele plekken, op en rond het Leidseplein, zal een luxere inrichting komen, die past bij de centrumfunctie en zorgt voor allure.

Deel 2: Op weg naar een nieuwe inrichting

Vanuit de visie en de doelstellingen voor de Leidsebuurt, zoals weergegeven in deel 1, zijn uitgangspunten voor de nieuwe inrichting geformuleerd. Hieronder wordt voor wat betreft het verkeerskundige deel deze uitgangspunten beschreven en de globale inrichtingsvoorstellen gepresenteerd. Voor de inrichting van de openbare ruimte worden uitgangspunten aangegeven. Na besluitvorming over de NvU wordt een gedetailleerd ontwerp opgesteld. De hieronder beschreven uitgangspunten en inrichtingsvoorstellen zijn qua maatvoering en andere aspecten onderzocht op (technische) haalbaarheid⁷. De uitkomsten van die studies zijn positief.

2.1 Verkeer

2.1.1 Voetganger

- Uitgangspunt
In de nieuwe inrichting van de openbare ruimte van de Leidsebuurt staat de voetganger centraal. Er wordt uitgegaan van duidelijke, ruime en herkenbare routes, met zo min mogelijk barrières. De verkeersveiligheid voor voetgangers is optimaal en er is mogelijkheid voor verblijf en ontmoeting in de openbare ruimte.
- Inrichtingsvoorstellen
 - De Leidsebuurt wordt zoveel mogelijk bestemd tot voetgangersgebied.
 - Grote delen van de Leidsebuurt worden autovrij, waaronder het Leidseplein, het Kleine-Gartmanplantsoen, de Marnixstraat en de Leidsebrug.
 - Obstakels in de openbare ruimte, zoals lichtmasten, elektriciteitskasten, fietsnietjes en andere objecten, worden zoveel mogelijk verwijderd.

⁷ Eind mei 2008 wordt de oplevering van het Programma van Eisen voor de tramsporen in het gebied verwacht. De uitkomsten daarvan zullen hoogstens op detailniveau invloed hebben op het huidige inrichtingsontwerp.

- De verschillende looproutes in het gebied worden duidelijk vormgeven.
- Er komt een duidelijke bewegwijzering voor voetgangers.

2.1.2 Fietsers en bromfietsers

- Uitgangspunt
De fietsroutes in de Leidsebuurt moeten veilig en overzichtelijk zijn. De doorstroming van het fietsverkeer dient optimaal te zijn. Er moet een duidelijke, fysieke scheiding zijn tussen fietspaden en voetgangersgebied, waardoor het fietsers sterk wordt bemoeilijkt zich in voetgangersgebied te begeven. De fietsroutes moeten goed aansluiten op bestaande en nieuwe fietsenstallingen.
- Inrichtingsvoorstellen
 - De fietspaden in het centrale gedeelte van de Leidsebuurt worden gebundeld en zoveel mogelijk gescheiden van het voetgangersgebied. Langs de route Weteringschans, Kleine-Gartmanplantsoen, Leidseplein en Marnixstraat (hoofdnet Fiets) komt een fietspad aan weerszijden van de trambaan te liggen. De fietspaden over de Leidsebrug worden gebundeld in tweerichtingsfietspaden. Dit gebundelde fietspad komt aan de zuidoostkant over de brug te liggen.
 - De belangrijkste kruisingen in de Leidsebuurt worden heringericht, waarbij extra aandacht wordt gegeven aan de veiligheid van fietsers.
 - Er wordt zo mogelijk een fiets- en voetgangersbrug aangelegd over de Singelgracht, tussen de Nassaukade en de Leidsekade.
 - Er komt een duidelijke bewegwijzering voor fietsers.
 - De in- en uitgangen van de nieuwe fietsenstallingen komen direct aan doorgaande fietsroutes te liggen. De bereikbaarheid van bestaande fietsenstallingen wordt geoptimaliseerd.
 - Op een beperkt aantal plaatsen worden fietsnietjes geplaatst voor het kort stallen van de fiets (zie ook 2.1.6. Parkeren)

2.1.3 Openbaar vervoer

- Uitgangspunt
De Leidsebuurt blijft een belangrijk openbaar vervoersknooppunt. De doorstroming van het openbaar vervoer blijft gewaarborgd, zonder dat de verkeersveiligheid van de overige verkeersdeelnemers in het geding komt. De informatie en het overzicht voor reizigers worden verbeterd. De haltes vormen geen grote barrière voor voetgangers in het gebied.
- Inrichtingsvoorstellen
 - De tramhalte van het Leidseplein wordt verplaatst naar de Leidsebrug, en wordt daar gecombineerd met een bushalte.
 - De tramhalte op het Kleine-Gartmanplantsoen wordt verplaatst in oostelijke richting.
 - De tramperrons worden verbreed ten opzichte van de huidige situatie, de toegankelijkheid voor invaliden wordt verbeterd.

- De haltes worden dusdanig vormgegeven dat ze zo min mogelijk een barrière vormen voor voetgangers.
- Er komen elektronische borden met reizigersinformatie.
- De tram is op het Leidseplein 'te gast' in het voetgangersgebied, net als in de Leidsestraat het geval is. Op het Leidseplein blijft een dubbel tramspoor liggen.
- Het aantal tramsporen op de Leidsebrug wordt teruggebracht van drie naar twee.
- Op de Stadhouderskade komen de trambanen in het midden van de rijbaan te liggen. Voor de bussen ontstaat hierdoor een vrije busbaan.
- Ook op de Leidsebrug en de Marnixstraat rijden bus en tram over dezelfde baan.

2.1.4 Taxi's

- Uitgangspunt
De overlast van het taxiverkeer in de Leidsebuurt wordt verminderd. Het Leidseplein en omgeving blijft goed bereikbaar voor taxireizigers.
- Inrichtingsvoorstellen
 - Het Leidseplein en de omliggende straten worden taxivrij.
 - De taxistandplaats wordt verplaatst van het Leidseplein naar het westelijk deel van het Leidsebosje. De nieuwe standplaats biedt plaats aan 14 (kwaliteits)taxi's.
 - De nieuwe standplaats is goed ontsloten; 24 uur per dag kunnen taxi's aan- en afrijden via beide richtingen van de Stadhouderskade. Overdag is de standplaats ook bereikbaar vanaf de Leidsekade en de Leidsebruggen.
 - Tussen het oostelijk deel van het Leidse Bosje en de Stadhouderskade (tussen Hobbemastraat en Leidsebrug) komt een extra taxistandplaats 's die tijdens piekuren, 's avonds en 's nachts in het weekend, in gebruik zal worden genomen.
 - De taxistandplaats(en) gaan niet ten koste van het aanwezige groen.

2.1.5 Auto's

- Uitgangspunt
Het autoverkeer verdwijnt uit het grootste gedeelte van de Leidsebuurt. Het Leidseplein en omgeving wordt geheel autovrij. Bestemmingsverkeer voor bewoners en laad- en losverkeer blijft hier binnen een bepaald regime mogelijk. Aan de randen van de Leidsebuurt, zoals bij de Spiegelgracht en Prinsengracht, blijft er parkeergelegenheid op het maaiveld, zij het in beperkte mate. De randen van de Leidsebuurt worden autoluw. De doorstroming van het autoverkeer over de Stadhouderskade en Nassaukade blijft gewaarborgd.

Nota van Uitgangspunten Openbare Ruimte Leidsebuurt

- Inrichtingsvoorstellen
 - Het Leidseplein, het Kleine-Gartmanplantsoen, de Marnixstraat en de Leidsebrug worden autovrij.
 - Het blijft overdag wel mogelijk om vanaf de kruising Marnixstraat-Leidsegracht de Leidsekade en de Leidsebrug op te rijden. 's Nachts wordt de Leidsekade afgesloten met beweegbare palen (Vezips). Vanaf de Leidsebrug kunnen auto's, in tegenstelling tot taxi's, alleen in noordwestelijke richting de Stadhouderskade oprijden.
 - Tussen de Spiegelgracht en de Leidsekruisstraat wordt langs de Lijnbaansgracht op één van beide kades (Ziesenskade of Lijnbaansgracht) de rijrichting omgedraaid. Hierdoor zal het autoverkeer op dit punt van de Spiegelgracht richting Leidsekruisstraat kunnen rijden.
 - De Stadhouderskade en een deel van de Nassaukade ter hoogte van het Leidseplein worden heringericht. Hierbij is aandacht voor optimale doorstroming en verkeersveiligheid.

2.1.6 Parkeren

Fietsparkeren

- Uitgangspunt

In de Leidsebuurt bevinden zich op het maaiveld zo min mogelijk geparkeerde fietsen. Er zijn in de Leidsebuurt voldoende bewaakte fietsenstallingen voor het groeiende aantal bezoekers per fiets. Het lang parkeren vindt geheel plaats in bewaakte fietsenstallingen. Voor kort parkeren worden op het maaiveld beperkte voorzieningen aangeboden. De bereikbaarheid van de bewaakte fietsenstallingen is goed.
- Inrichtingsvoorstellen
 - Er worden in de Leidsebuurt op twee plekken ondergrondse fietsenstallingen gerealiseerd: onder het Kleine-Gartmanplantsoen en onder het Raamplein. De twee stallingen bieden samen plaats aan ruim 4.000 fietsen⁹.
 - De in- en uitgangen van de nieuwe ondergrondse fietsenstallingen liggen direct aan de belangrijkste fietsroutes door het gebied en bevinden zich op maximaal enkele minuten loopafstand van de belangrijkste culturele instellingen, bedrijven en horecagelegenheden in het gebied.
 - Op het maaiveld in de Leidsebuurt worden op beperkte schaal fietsnietjes gerealiseerd. Deze zijn bedoeld voor het kort parkeren van fietsen.

⁹ Teneinde de kosten van de fietsenstallingen goed in kaart te brengen, loopt er momenteel een bodemonderzoek voor de twee locaties: Raamplein en Kleine-Gartmanplantsoen. De resultaten van die studie zijn naar verwachting eind mei 2008 beschikbaar.

Auto's○ Uitgangspunt

In het grootste gedeelte van de Leidsebuurt wordt niet langer op het maaiveld geparkeerd. Voor bewoners en een beperkt aantal bezoekers komt er een ondergrondse parkeergarage.

○ Inrichtingsvoorstellen

- De parkeerplaatsen op het maaiveld verdwijnen uit het grootste gedeelte van de Leidsebuurt. Uitzondering hierop vormen de Prinsengracht, de Leidsegracht, de Spiegelgracht en delen van de Zieseniskade en de Weteringsschans, waar nog wel op het maaiveld geparkeerd kan worden.
- Er komt een grote parkeergarage onder de Singelgracht, ter hoogte van theater Bellevue. De ingang van de garage komt aan de kant van de Nassaukade; voor voetgangers komt er ook een in- en uitgang aan de kant van de Leidsebrug/Leidsekade. De garage zal gedeeltelijk worden gebruikt voor omwonenden, zowel uit stadsdeel Centrum als uit Oud-West. Voor het overige deel is de garage bedoeld voor bezoekers van de Leidsebuurt¹⁰.
- Voorzieningen voor gehandicaptenparkeren op het maaiveld blijven in de Leidsebuurt bestaan.
- De parkeergarage onder het Hirschgebouw blijft toegankelijk. Automobilisten kunnen de garage inrijden via de Leidsekade en uitrijden via de Leidsebrug.

Laden en lossen○ Uitgangspunt

Het laden en lossen van goederen aan de culturele instellingen, horecagelegenheden en bedrijven, de en bewoners in de Leidsebuurt gebeurt volgens een vast regime, binnen venstertijden en volgens een vastgelegde route. Voetgangers, fietsers en openbaar vervoer ondervinden zo min mogelijk hinder van de laad- en losvoertuigen.

○ Inrichtingsvoorstellen

- Er wordt een laad- en losregime ingesteld, waarin venstertijden en aan- en afrij routes zijn opgenomen. In speciale gevallen kan hiervan, in overleg met de gemeente, worden afgeweken. Dit kan bijvoorbeeld gelden voor bepaalde versleveranties (vis) en grote, complexe transporten (bijvoorbeeld voor een theaterproductie). Voorop blijft staan dat voetgangers, fietsers en openbaar vervoer zo min mogelijk hinder ondervinden van de laad- en losvoertuigen.
- Indien nodig worden voetgangersgebieden afgesloten met beweegbare palen (Vezips).
- Ten behoeve van het laden en lossen voor grote theater- en muziekproducties wordt gezocht naar een opstelplek voor trucks, niet ver van de Leidsebuurt. Op deze plek moeten zich, dag en

¹⁰ Een haalbaarheidsonderzoek zal definitief bepalen hoeveel plaatsen in de garage kunnen worden gerealiseerd. Belangrijke criteria voor het bepalen van de capaciteit zullen zijn de doorstroming op hoofdnet auto en het effect op de luchtkwaliteit.

nacht, meerdere trucks tegelijk tijdelijk kunnen opstellen, in afwachting van het moment dat ze de Leidsebuurt in kunnen om hun goederen te laden en/of lossen.

Touringcarhalteren

- Uitgangspunt
In de Leidsebuurt is geen gelegenheid voor het parkeren van touringcars.
- Inrichtingsvoorstellen
 - Voor deze functie worden geen bijzondere voorzieningen opgenomen.

2.2 Inrichting

De uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte in de Amsterdamse binnenstad, en dus ook in de Leidsebuurt, staan vermeldt in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR). Dit handboek heeft als doelstelling het vergroten van de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte in de binnenstad. De sleutelbegrippen daarbij zijn: eenheid, samenhang, zorgvuldigheid, ingetogen en duurzaam. Globaal gezien wordt in het HIOR onderscheid gemaakt tussen twee soorten gebieden. In de eerste plaats zijn er de 'normale gebieden', zoals grachten, straten, lanen en stegen. Het grootste deel van de Leidsebuurt behoort tot deze categorie. In de tweede plaats wordt in het HIOR gesproken over 'bijzondere plekken', zoals bepaalde pleinen. In de Leidsebuurt behoort het Leidseplein en de directe omgeving ervan (Kleine-Gartmanplantsoen, Leidsebrug, Max Euweplein) tot deze categorie.

2.2.1 Materiaalgebruik

- Uitgangspunt
Voor het grootste deel van de Leidsebuurt moet gelden dat het materiaalgebruik aansluit bij de uitgangspunten uit het Handboek Inrichting Openbare Ruimte voor de binnenstad. Dit betekent in ieder geval dat gebruik wordt gemaakt van gebakken bestratingsmateriaal. De materialisering op en rond het Leidseplein (Kleine-Gartmanplantsoen, Leidsebrug, Max Euweplein) moet bijdragen aan de versterking van de karakteristieken van deze bijzondere plek. Qua uitwerking kan hiervoor gedacht worden aan het gebruik van hoogwaardige materialen.

2.2.2 Openbare verlichting en illuminatie

- Uitgangspunt
De verlichting in de Leidsebuurt moet bijdragen aan de sociale veiligheid, de uitstraling en de sfeer. Tegelijkertijd mogen verlichtingsobjecten (masten, etc.) geen barrière vormen in de openbare ruimte.

2.2.3 Groen

- Uitgangspunt
Bomen en ander groen worden zoveel mogelijk behouden in het gebied.
Waar mogelijk wordt nieuw groen gerealiseerd.

2.2.4 Straatmeubilair, objecten en nutsvoorzieningen

- Uitgangspunt
Het uitgangspunt is om zo weinig mogelijk barrières op straat te plaatsen.
Het straatmeubilair sluit aan op de principes in het HIOR.
Nutsvoorzieningen worden zoveel mogelijk onder de grond geplaatst of op maaiveldniveau gebundeld.

2.2.5 Gehandicapten

- Uitgangspunt
Het uitgangspunt is dat de Leidsebuurt ook voor gehandicapten goed bereikbaar en toegankelijk moet zijn.

2.2.6 Gebouwde terrassen, opstallen, winkeluitstallingen, staanplaatsen buiten de markten

- Uitgangspunt
De openbare ruimte dient zo leeg en overzichtelijk mogelijk te zijn.
Terrassen, winkeluitstallingen en dergelijke dienen er verzorgd uit te zien.
Er wordt uitgegaan van het beleid zoals geformuleerd in de Terrassennota 2008¹¹.

2.2.7 Evenementen

- Uitgangspunt
De Leidsebuurt is geschikt voor evenementen. Er wordt uitgegaan van het beleid zoals vastgesteld in de Evenementennota 2008¹².

Deel 3: Vervolg

3.1 Maatschappelijk overleg en inspraak

Zoals in de inleiding reeds is aangegeven, is deze Nota van Uitgangspunten mede tot stand gekomen door overleg met de diverse belanghebbenden in de Leidsebuurt. Zowel binnen het Integraal Leidsebuurt Overleg als in los verband is veelvuldig gesproken met bewoners, ondernemers en culturele instellingen over hun ideeën en wensen voor het gebied. De uitkomsten van deze gesprekken zijn zoveel mogelijk meegenomen in deze Nota van Uitgangspunten.

¹¹ De Terrassennota 2008 is vastgesteld door het DB van stadsdeel Centrum en in werking vanaf 1 april 2008.

¹² De Evenementennota 2008 is vastgesteld door het DB van stadsdeel Centrum.

Er blijft echter mogelijkheid om invloed uit te oefenen op de plannen voor de Leidsebuurt. Deze Nota van Uitgangspunten dient door het College van Burgemeesters en Wethouders en de Dagelijkse Besturen van de stadsdelen Centrum en Oud-West worden vrijgegeven voor inspraak.

Op 26 mei is een informatiebijeenkomst voor de leden van het Integrale Leidsebuurt Overleg gepland. In juni is een algemene informatiebijeenkomst gepland, gehouden door/voor de Stadsdelen Centrum en Oud-West. Hiervoor worden breed bewoners, ondernemers en vertegenwoordigers van belangrijke (culturele) instellingen voor uitgenodigd. Tijdens de bijeenkomsten zal de stand van zaken van de diverse (ruimtelijke) projecten die spelen in en rondom de Leidsebuurt, zoals o.a. de bouw van een parkeergarage onder de Singelgracht.

Na de zomer van 2008 zullen belanghebbenden, zowel individueel als in groepsverband, worden uitgenodigd om aan de hand van een presentatie en toelichting hun mening en belangen kenbaar te maken. Ook kan men schriftelijk en via internet reageren.

Alle reacties zullen van een advies worden voorzien. Deze documentatie zal, samen met de Nota van Uitgangspunten, vervolgens ter vaststelling worden voorgelegd aan de Gemeenteraad en de stadsdeelraden van Centrum en Oud-West¹³.

Nadat de Nota van Uitgangspunten is vastgesteld start de fase van uitwerking in definitieve ontwerpen, voor de verschillende deelgebieden. Deze ontwerpen zullen aan de direct belanghebbenden worden voorgelegd voor commentaar. Er kan dan gereageerd worden op zaken die in de directe leefomgeving spelen, zoals locaties en aantallen straatmeubilair, ambulante handel, laden en lossen, parkeerplaatsen voor invaliden, etc. Ook deze stap wordt afgerond met bestuurlijke besluiten.

Tenslotte volgt de fase van bestek- en aanbesteding, waarna met het werk begonnen zal worden. Over de wijze van uitvoering zal met direct belanghebbenden aan de hand van een plan voor de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BLVC- plan) tijdens de uitvoering worden gesproken.

3.2 Planning

Het jaar 2008 zal worden benut om de Verkeerskundige Nota van Uitgangspunten bestuurlijk vast te stellen en het maatschappelijk traject te bewandelen. In het eerste kwartaal van 2009 zal gestart worden met de maaiveldontwerpen. Er zijn in totaal 21 deelprojecten gedefinieerd. In de tweede helft van 2008 zal een gedetailleerde uitvoeringsplanning, inclusief een investeringsrapportage, aan het bestuur worden aangeboden.

Omschrijving deelprojecten:

- Ontwikkeling van een openbaar verlichtingsplan voor de Leidsebuurt.
- Ontwikkeling/bouw van een ondergrondse fietsenstalling onder het Kleine-Gartmanplantsoen (circa 3000 fietsen).

¹³ Aan het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oud-Zuid zal de Nota van Uitgangspunten ter kennisneming worden voorgelegd.

Nota van Uitgangspunten Openbare Ruimte Leidsebuurt

- Ontwikkeling/bouw van een ondergrondse fietsenstalling onder het Raamplein (circa 1000 fietsen).
- Ontwikkeling/bouw van een ondergrondse parkeergarage onder de Singelgracht, tussen de Leidse Brug en de Leidsegracht (voor circa 450 auto's).
 - Hieraan gekoppeld is daarboven de bouw van een voetgangers- en fietsersbrug over de Singelgracht.

Herinrichting van:

- De Leidse Brug*
- Het Leidseplein.*
- Het Kleine-Gartmanplantsoen*
- Het Max Euweplein.
- De Marnixstraat, tussen Leidsegracht en Leidseplein.
- De Lijnbaansgracht, tussen Leidsegracht en Leidseplein.
- De Korte Leidsedwardsstraat.
- De Lange Leidsedwardsstraat.
- De Leidse Kruisstraat.
- De Leidsekade, tussen Marnixstraat en Leidseplein.
- De Nieuwe Passeerdersstraat.
- De Spiegelgracht, onevenzijde.
- De Stadhouderskade, tussen Hobbemastraat en Overtoom (Oud-West).
- Het Leidse Bosje (Oud-West)*
- De Zieseniskade.

* bijzondere plekken die volgens het Handboek Inrichting Openbare Ruimte als een bijzondere plek met bijbehorende inrichting is betiteld.