



**Gemeente
Amsterdam**

FRANS HALSBUURT

Verkenning alternatieve opzet openbare ruimte





Colofon

Opdrachtgever: Directie Verkeer & Openbare Ruimte

Productie: Ruimte & Duurzaamheid,
Verkeer & Openbare Ruimte

Datum: 17 juni 2020

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, zonder voorafgaande toestemming van de Gemeente Amsterdam. Voor de gebruikte beelden in dit document die niet afkomstig zijn van de Gemeente Amsterdam is getracht alle rechthebbende op copyright van gebruikte beelden te achterhalen. De gemeente Amsterdam verontschuldigt zich bij een ieder die zij in dit verband niet heeft kunnen bereiken om betreffende beelden van de juiste bronvermelding te voorzien.

1 Inleiding	5
2 Huidig Voorlopig Ontwerp	9
2.1 Huidig Voorlopig Ontwerp	10
2.2 Reacties op Voorlopig Ontwerp	12
2.2.1 CVC, derde behandeling VO, 10 maart 2020	12
2.2.2 Adviezen commissie Puccinimethode op Voorlopig Ontwerp, 3 okt 2019 en 14 mei 2020	13
2.2.3 Informele indicatie vanuit Beheer Acceptatie Proces	15
3 Overwegingen bij alternatief ontwerp	17
3.1 Organisatieprincipes van de straat	19
3.2 Een bijzonder soort 'straat': het woonerf	21
3.3 Frans Halsbuurt in historisch perspectief	26
4 Alternatieve opzet	29
4.1 Uitgangspunten voor het alternatief	31
4.2 Verkeerssysteem Frans Halsbuurt	31
4.3 Uitwerking Saenredamstraat	38
4.3.1 Uitwerking model 1A: symmetrisch met diepe gevel tuinen	38
4.3.2 Uitwerking model 1B: symmetrisch met geveltuinen en smalle groenstrook	42
4.3.3 Uitwerking model 2: a-symmetrisch met brede groenstrook en geveltuinen	46
5 Vergelijking Voorlopig Ontwerp en alternatief model (1B)	51
5.1 Vergelijking Voorlopig Ontwerp met alternatief model (1B) naar hoofdopzet, programmering en oppervlaktes	52
5.2 Vergelijking uitsnede plattegronden Voorlopig Ontwerp en alternatief model (1B) van Saenredamstraat	54
5.3 Overzicht Voorlopig Ontwerp en alternatieven voor Saenredamstraat	57

1 Inleiding



Projectgebied

Inleiding

Op veel plekken in de stad wordt op projectniveau gestudeerd op dezelfde opgave. Hoe maken we in essentie buurten, straten, die autoluw, groen en klimaatbestendig zijn?

Ook in Frans Halsbuurt speelt deze opgave. Vorig jaar is tijdens een intensief buurtparticipatietraject gekomen tot een ontwerp dat recht probeert te doen aan de gestelde opgave -autoluw, groen, klimaatbestendig- door in hoofdopzet uit te gaan van een 'woonerf'.

Vooropgesteld dat de programmering / inhoud onderschreven wordt zijn er wel twijfels over de gekozen vorm: het woonerf. In hoeverre past deze specifieke typologie (leerlijk een erfgedachte, verspringende rooilijnen, aaneenschakeling van vooral diverse ruimtes, nauwelijks verkeer), die in Nederland ook lang niet alleen maar succesverhalen kent, in de 19de eeuwse gordel van Amsterdam met zijn stedenbouwkundige opzet van lange, smalle straten?

Ook de manier waarop dit erf is 'ingevuld' roept vragen op over gebruiksvriendelijkheid, veiligheid en beheerbaarheid.

De gestelde twijfels en vragen zijn vanaf vorig jaar op meerdere manieren met het project Frans Halsbuurt gedeeld, onder meer middels adviezen van de commissie Puccinimethode -een commissie die uitzonderingen op de Puccinimethode beoordeelt- en de Centrale Verkeers Commissie. Ook vanuit het Beheer Acceptatie Proces blijken er twijfels te zijn.

Op het Voorlopig Ontwerp van mei 2020 is uiteindelijk negatief geadviseerd door de Puccinimethode. Het advies van de Centrale Verkeers Commissie is zeer kritisch (alhoewel het uiteindelijk wel tot een positief advies komt).

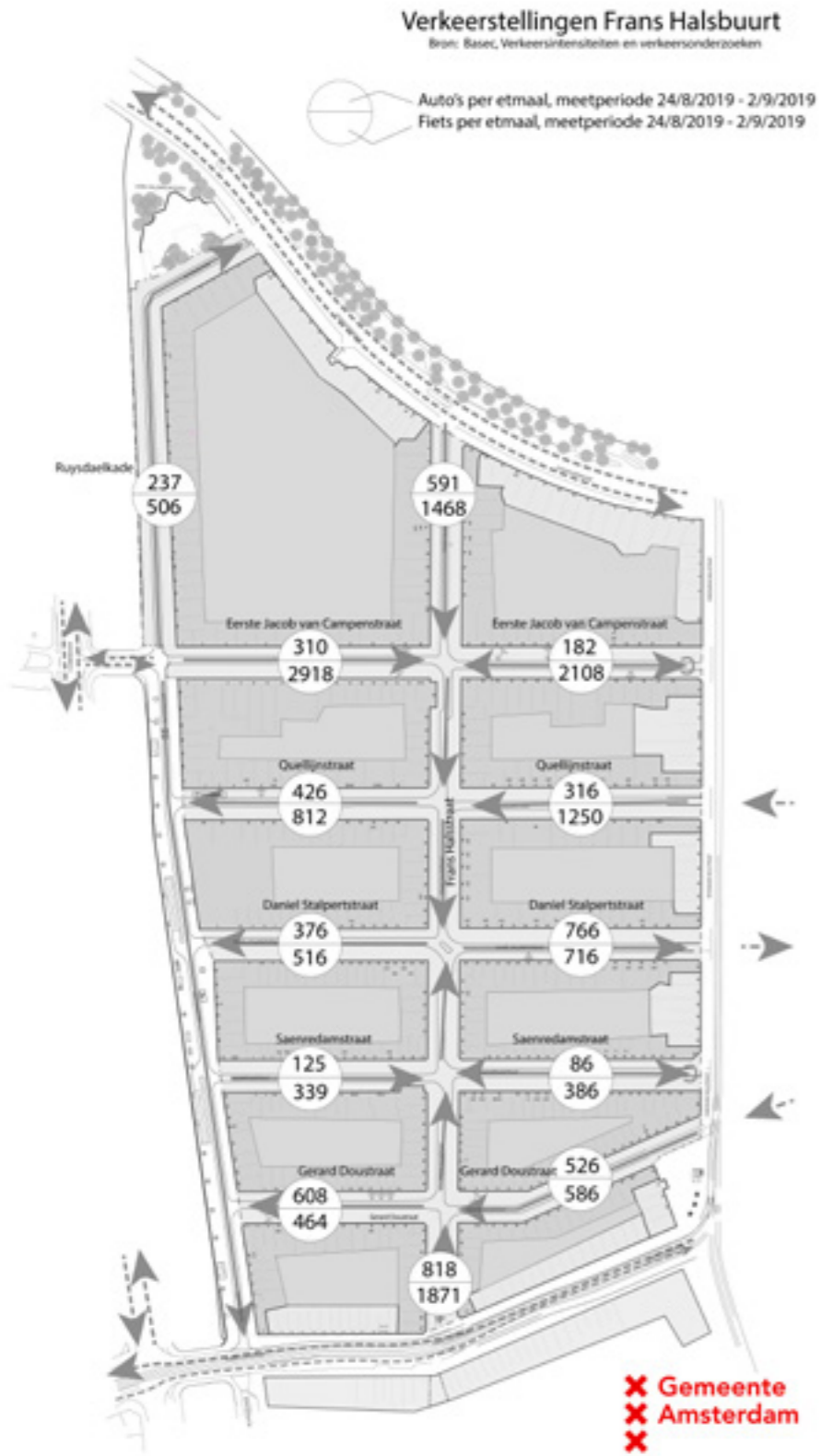
Om tegemoet te komen aan de geschetste zorgen is afgesproken om 'vanuit de beleidskaders' te bestuderen of er met hetzelfde inhoudelijke programma ook gekomen kan worden tot een vorm die wel voldoende voldoet aan gemeentelijke kaders en afspraken omtrent (verkeers)richting en beheer.

Deze studie is dan tegelijkertijd van zeer grote waarde voor de op handen zijnde actualisatie van het bestaande beleid: in het Handboek Rood Puccinimethode zullen komend jaar een reeks nieuwe straatprofielen (autoluw, groen, klimaatbestendig) worden opgenomen.

Deze rapportage is het resultaat van deze korte studie. Hij is ontwikkeld en geproduceerd door de Directies Ruimte & Duurzaamheid en Verkeer & Openbare Ruimte in opdracht van de Directie Verkeer & Openbare Ruimte. Een reeks specialisten op het gebied van ontwerp, groen, beheer, en materialisering (van die directies) heeft meegekeken, meegedacht en waardevolle aanvullingen geleverd.

2 Huidig Voorlopig Ontwerp

2.1 Huidig Voorlopig Ontwerp



Verkeerstelling september 2019



Voorlopig Ontwerp d.d. mei 2020



Uitsnede uit Voorlopig Ontwerp mei 2020



Impressie, zomerbeeld, Frans Halsstraat, van Voorlopig Ontwerp mei 2020

2.2 Reacties op Voorlopig Ontwerp vanuit kaders

Onderstaand relevante passages en informatie uit de laatste adviezen van de Centrale Verkeers Commissie en de Commissie Puccinimethode. Voor de volledige adviezen, ook de eerdere, wordt verwezen naar de webpagina voor de herinrichting van de Frans Halsbuurt. Eventueel kan ook contact worden opgenomen worden met het secretariaat van Centrale Verkeerscommissie of de commissie Puccinimethode.

In aanvulling volgt daarop nog een korte indicatie van een eerste meer informeel advies zoals dat vanuit het 'Beheer Acceptatie Proces' is gegeven. Dit zgn. BAP draagt er zorg voor dat de beheerbaarheid van projecten wordt getoetst. Een daadwerkelijke adviesaanvraag vanuit het project Frans halsbuurt richting het BAP moet nog plaatsvinden.

2.2.1 CVC, derde behandeling VO, 10 maart 2020

Politie

- De voorkeur van de politie gaat uit naar een klein bandje op de kruising, met een klein hoogteverschil. Verder gaat de politie akkoord met het ontwerp.

R&D

- R&D is blij met de inrichting van de Frans Halsstraat en de Tweede Jacob van Campenstraat.
- De rijcurve voor de vuilniswagen is een aandachtspunt. R&D vreest dat de hoeken afgesneden/kapot gereden worden door vrachtauto's die breder zijn dan de gebruikte brandweerauto voor de rijcurve.
- Om de snelheid van met name brommers en (snor)fietsers, maar misschien ook personenauto's te remmen graag 20km/u-drempels aanleggen, die komen het best overeen met een snelheid van 15 km/u in de erven. De slingers in de rijbaan breder maken om de vrachtwagen voldoende ruimte te geven.
- R&D is geen voorstander van heggen in verband met het zicht op de spelende kinderen. Deze moeten goed onderhouden worden voor behoud van het zicht.
- R&D meent dat voorliggend profiel mogelijk is, maar de voorkeur gaat uit naar een 30km-inrichting.



Impressie, zomerbeeld, Saenredamstraat, van Voorlopig Ontwerp 1 juli 2019

- Doorgaand vrachtverkeer hoort niet in een erf, maar dat is in voorliggend voorstel wel mogelijk, mits de inrichting zodanig wordt aangepast zodat de rijcurven mogelijk zijn .
- Het profiel in de Eerste Jacob van Campenstraat moet 3,85 m breed zijn, volgens de aanbevelingen van CROW. R&D kan in verband met de bomen in de Frans Halsstraat akkoord gaan met een breedte van 3,50 m.

Cliëntenbelang Amsterdam

- Cliëntenbelang Amsterdam is blij met de inrichting van de Frans Halsstraat en de Eerste Jacob van Campenstraat.
- Cliëntenbelang Amsterdam is bezorgd om de toegankelijkheid voor mensen met een visuele beperking en pleit voor een verbetering van de loopstromen. Deze mensen maken gebruik van een gidslijn en daarom pleit Cliëntenbelang Amsterdam voor een rechte looplijn, bij voorkeur langs de gevel.
- De voorkeur van Cliëntenbelang Amsterdam gaat uit naar een 30km-inrichting.

GVB

- De voorkeur gaat uit naar een 30km-inrichting boven een erf. De inrichting van een erf is wel acceptabel.
- Maak het kruisingsvlak eenduidig door de band terug te leggen in de straat, zodat sprake is van een duidelijke overgang.
- Zorgen voor een doorgaande looplijn langs de gevel, zodat de blinden en slechtzienden niet naar het midden worden geleid.

MET

- MET sluit aan bij de voorgaande sprekers.
- Een plateau is akkoord, maar MET is geen voorstander van een VOP op de plateau's omdat deze in een 30 km/h gebied liggen.

Fietsersbond

- De Fietsersbond sluit aan bij de gemaakte opmerkingen.
- In de Frans Halsstraat adviseert de Fietsersbond om bij de boomkransen een puntvernaauwing toe te passen, zodat op andere stukken in de straat een breedte van 3,85 m ontstaat.

De CVC constateert dat in het ontwerp goede zaken zitten, zoals twee straten die zijn aangewezen als 30km-gebied. De overige straten hebben een erfinrichting.

- De CVC geeft een positief advies op het voorliggende ontwerp en aanvullend adviseert de CVC het volgende in het ontwerp nog te wijzigen.
- De CVC heeft met elkaar gediscussieerd over het punt waar erf en 30km-inrichting elkaar kruisen. Daarop stelt de CVC voor om het kruisvlak volgens het principe van 30 km in te richten en de erfafscheiding verder terug te leggen in de straat, conform het scheidingsvlak op de tekening;
- De CVC ziet dat de rijcurve van de brandweerauto is meegenomen in het ontwerp. De commissie realiseert zich dat langere of bredere vrachtwagens wellicht het groenvlak overrijden.
- In de Ruysdaelkade liggen twee VOP's in de 30km-straat. Gezien de functie als in- en uitgang van de openbare parkeergarage, adviseert de CVC positief.
- In de Eerste Jacob van Campenstraat een rijbaan van 3,85 m breed aanhouden. De Frans Halsstraat voldoet met 3,50 m niet aan de richtlijnen, maar de CVC ziet dat de plek van de huidige bomen het voorgestelde profiel noodzakelijk maakt en kan daarom positief adviseren. Werken met een puntvernaauwing zal niet positief uitpakken.
- De CVC uit haar zorg wat betreft de ouderen en mindervaliden. Hoe vinden zij hun weg op dit erf en in hoeverre hebben zij last van het verkeer? Daarnaast is het uitgangspunt van een erf, dat kinderen in een erf veilig op straat moet kunnen spelen. De CVC constateert dat de meeste erven een doorgaand karakter kennen, waarop zich ook doorgaand vracht- en fietsverkeer bevindt. De wegen zijn een verbinding tussen de twee wijken aan weerszijden van de F. Bolstraat. Daarom vraagt de CVC zich af of dit gebied wel geschikt is voor een erfinrichting omdat de desbetreffende straten niet voldoen aan de richtlijnen m.b.t. erven. De CVC komt gehoord hebbende de discussie gezien de intensiteiten en het doorgaande karakter op basis van verkeersveiligheid tot de conclusie dat deze woonwijk zich niet leent voor een erfinrichting en dat zij daarom de voorkeur geeft aan een standaard 30km-inrichting.

2.2.2 Adviezen commissie Puccinimethode op Voorlopig Ontwerp, 3 okt 2019 en 14 mei 2020

Het Voorlopig Ontwerp voor de Frans Halsbuurt is op 3 oktober 2019 van advies voorzien door de commissie Puccinimethode. Omdat dit advies de basis vormt voor het uiteindelijke, definitief negatieve advies d.d. 14 mei 2020 op het Voorlopig Ontwerp van mei 2020, staan hieronder van beide adviezen de meest relevante passages

Eerste advies commissie Puccinimethode, 3 oktober 2019

Overwegingen

De commissie heeft begrepen dat de bewoners aangegeven hebben dat ze een voorkeur hebben voor een "erfinrichting". Dit roept bij de commissie de vraag op wáárom bewoners aangegeven hebben dat een "erf" de voorkeur heeft. Gaat het hier expliciet om dat verkeerskundig principe, of om een wensbeeld van een buurt die rustiger, ruimtelijker, groener en veiliger is? De Pijp stamt uit de 19e eeuw en is cultuurhistorisch gezien één van de belangrijkste wijken van de stad. De keuze voor een erfinrichting sluit niet aan op de stedenbouwkundige opzet en cultuurhistorie.

Redenerend vanuit puur verkeerskundig oogpunt constateert de commissie dat als er voor een erfinrichting gekozen wordt, daar verkeerskundige randvoorwaarden aan verbonden zijn. Aan die randvoorwaarden kan het project, al was het maar vanwege de stedenbouwkundige structuur van de Pijp, niet voldoen.

Wat betreft het groen zoals dat momenteel in het ontwerp is ingetekend heeft de commissie zorgen over de toekomstbestendigheid en robuustheid daarvan. Eén van de uitgangspunten binnen de Puccinimethode is dat we snippergroen voorkomen, omdat versnipperd groen minder goed te beheren is.

Wat betreft de vele hagen die zijn ingetekend is de commissie van mening dat die niet passen bij het stedelijk karakter van de wijk. Daarbij vragen hagen om intensief groenbeheer en zijn ze berucht omdat er vaak zwerfvuil in blijft hangen; zo veel hagen in een wijk betekent dus een behoorlijke beheeropgave.

Al met al plaatst de Commissie Puccinimethode principiële vraagtekens bij het huidige concept. Het concept is niet goed toepasbaar op en niet geschikt voor de stedenbouwkundige opzet en de cultuurhistorische achtergrond van de wijk.

Advies

Samenvattend steunt de commissie het project volledig in haar ambitie om invulling te geven aan de wensen van bewoners. Maar, vanuit haar expertise is de commissie van mening dat het middel 'erf' hier niet de juiste keuze is om de doelen - meer groen, meer fietsparkeren, veilige ruimte om te spelen, klimaatbestendigheid- te bereiken. Dat betekent dat de commissie geen positief advies kan uitbrengen op het ontwerp zoals dat nu voorligt.

De commissie adviseert het project om het ontwerp aan te passen, met als vertrekpunt dat het hier 'straten' betreft zoals beschreven in het Handboek Rood. Kom tot een ontwerp dat past bij de opbouw, structuur, ritmiek en belijning van een straat in de 19e-eeuwse gordel, specifiek De Pijp. Een indeling met een herkenbare rijbaan en voldoende loopruimte, de toepassing van eenduidige, doorlopende (eventueel sterk verlaagde) bandenlijnen ligt voor de hand. Plateaus op strategische plekken zouden kunnen worden ingezet om de snelheid verder te remmen. Binnen die hoofdropzet is op meerdere manieren eenzelfde programma aan groen en fietsparkeren te realiseren met, zo verwacht de commissie, een betere gebruiks- én ruimtelijke kwaliteit

Tweede advies commissie Puccinimethode, 14 mei 2020

Overwegingen

De eerste wijziging die het project voorlegt betreft het als 'reguliere' 30 km/ uur straat ontwerpen van de Frans Halsstraat en de Jacob van Campenstraat. De commissie steunt deze wijziging van harte. De leesbaarheid van het profiel voor de gebruiker en de aansluiting op de stedenbouwkundige opzet zijn hierbij gebaat.

Wel constateert de commissie dat bepaalde inrichtingsprincipes nog nadere uitwerking lijken te behoeven. Zo zien we bijvoorbeeld dat containers en fietsparkeerplaatsen zijn omzoomd met groen waardoor deze alleen vanaf de rijbaan bereikbaar zijn. Dat komt de functionaliteit niet ten goede. Daarnaast heeft de commissie begrip voor de behoefte aan groen maar vraagt zich af of dit rechtvaardigt dat trottoirs een breedte hebben van slechts 1,80m. Als in deze straten ook de bestaande geveltuinen gehandhaafd blijven resteert een trottoir van ca 1,30m. De commissie geeft deze aandachtspunten graag mee aan het project.

Voor de overige straten geldt dat er in de opzet hiervan geen fundamentele wijzigingen zijn doorgevoerd: de ervensignatuur is overeind gehouden. De overwegingen van de commissie uit het oorspronkelijke advies ten aanzien van die erfinrichting, die geleid hebben tot een negatief advies, blijven daarmee onveranderd overeind.

De tweede en derde wijziging betreffen wijzigingen in de beplantingsopzet. Het project geeft aan dat in het nu voorliggende VO de groenvakken groter en robuuster zijn gemaakt en het aantal hagen is verminderd. De commissie ziet deze wijzigingen wel terug op tekening maar met name in de straten met een erfinrichting blijft het groen te kwetsbaar en kleinschalig; binnen de gekozen opzet met erfinrichting is het ook heel lastig hier wezenlijk verbetering in te krijgen.

De commissie constateert dat het groen op diverse plaatsen wordt ingezet als afscherming en/of afscheiding om routes te structureren. Plantvakken en beplanting op deze manier inzetten is risicovol. De kans is groot dat er door het groen gelopen of gereden gaat worden. Dit betekent dat er veel beschermingsmiddelen nodig gaan zijn (hekjes bijv.) en dat het groen uitermate kwetsbaar blijft. In het bijzonder de toepassing van hagen onder bestaande bomen is een uitdaging en blijkt niet succesvol. Het project heeft aangegeven dat aan de beheerbaarheid van groen gewerkt wordt met Stadswerken en V&OR. Vooralsnog is bij de Puccinimethode echter geen akkoord bekend op het plan vanuit het Beheer Acceptatie Proces. Zodoende blijven voor de commissie vooralsnog de geschetste bezwaren ten aanzien van dit groen op hoofdlijnen overeind.

Ter vergadering is door de commissie aangegeven dat er vanuit stadsdeel Zuid de ambitie is om de wijk aan te laten wijzen als beschermd stadsgezicht. Zeker in het geval van een beschermd stadsgezicht is het essentieel dat de inrichting van de openbare ruimte aansluit op de stedenbouwkundige opzet en (cultuur)historie van de wijk. Het ontwerp dat nu voorligt sluit daar, in de ogen van de commissie, onvoldoende op aan en zet de samenhang tussen de buurten in de Pijp teveel onder druk. Een nadere cultuurhistorische beschouwing van De Pijp is, als daar behoefte aan is, zeker te geven maar dit advies is daarvoor niet het middel.

De commissie constateert dat er zeker verbeteringen zijn doorgevoerd ten aanzien van het ontwerp dat eerder is voorgelegd. Maar, de commissie ziet ook dat er in de ontwerpprincipes en de algehele opzet van het plan te

weinig veranderd is. De commissie is van mening dat het mogelijk is om, met behoud van het gewenste programma, te komen tot een vorm die beter past binnen de bestaande beleidskaders. De commissie verwijst hiervoor onder meer naar de verkenning vanuit de beleidskant naar een alternatieve opzet voor de Frans Halsbuurt (deze verkenning kan na verdere uitwerking ook als vertrekpunt gaan dienen voor andere wijken en projecten in de stad met een vergelijkbare opgave).

Advies

Alles overziend blijft het advies van de Commissie Puccinimethode d.d. 3 oktober 2020 in de kern overeind. Dat leidt er toe dat de Commissie Puccinimethode, in lijn met haar eerdere advies, niet positief kan adviseren op het nu voorgelegde ontwerp. Het advies blijft dus negatief. Tot slot constateert de commissie dat de verkeerskundige aspecten reeds in volledigheid beschouwd zijn door de CVC. In het CVC advies komen ook de verkeerskundige overwegingen bij de toepassing van erfconstructies in de buurt aan bod. Hoewel de CVC uiteindelijk positief adviseert valt het wel op dat ook de CVC nadrukkelijk uitspreekt een voorkeur te hebben voor een opzet voor de Frans Halsbuurt die gebaseerd is op straten, niet erven. De CVC en commissie Puccinimethode zijn op dat punt dus dezelfde mening toegedaan.

2.2.3 Informele indicatie vanuit Beheer Acceptatie Proces

Voor zover tijdens deze korte studie beoordeeld kon worden is het Voorlopig Ontwerp niet formeel voorgelegd aan het Beheer Acceptatie Proces.

Uit gesprekken met betrokkenen vanuit die hoek blijkt dat er wel informeel is geadviseerd. Daarbij is vooral aangegeven dat de vele hagen niet beheerd kunnen worden, of in ieder geval dat de hoge kosten hiervoor niet goed gerechtvaardigd kunnen worden. Daarnaast is aangegeven dat er teveel 'snippergroen' is.

In hoeverre de vele hoekjes en kleine ruimten in het plan maken dat de verharding niet goed kan worden schoongemaakt is momenteel nog niet duidelijk. Maar het lijkt een complexe opgave dit type inrichting met beperkte beheermiddelen goed schoon te houden, te wegen etc.

3 Overwegingen bij alternatief ontwerp



De ruïnes van Pompeï. Het organisatieprincipe van een straat met rijbaan en trottoirs blijft na honderden jaren nog steeds goed zichtbaar. De stapstenen op de voorgrond werden gebruikt om de rijbaan goed over te kunnen steken, bijv. als die erg nat was door regenval of vies door afval, uitwerpselen van dieren etc.



Complex knooppunt van snelwegen buiten de stad. Maximale efficiëntie om ons zo snel en veilig mogelijk te verplaatsen. De voetganger heeft hier geen plek.

3.1 Organisatieprincipes van de straat

Mensen, maar ook dieren, kennen een sterke noodzaak en behoefte om zich te verplaatsen. Daarbij volgen we graag bekende routes. Routes die snel, vertrouwd, comfortabel en veilig zijn. Als mens verplaatsen daarbij niet alleen onszelf maar ook veel spullen, heel veel spullen.

De mens heeft zodoende een heel scala aan soorten routes ontwikkeld. Met de komst van steeds weer nieuwe vervoersmogelijkheden, gecombineerd met een niet te stillen behoefte aan meer snelheid, efficiëntie en veiligheid, zijn we altijd bezig die routes aan te passen en te verbeteren. Zo kennen we snelwegen, straten, boulevards, lanen, stegen, paden maar ook spoorlijnen, vaarroutes en uiteindelijk vliegroutes. Elk type is bedoeld voor een ander soort verplaatsing, voor een ander soort voertuig. Vaak ook heeft hun specifieke vorm iets te maken met de ligging in het landschap.

Het organisatieprincipe van de meeste routes (over land; water en lucht laten we hier verder buiten beschouwing) is in essentie vrij eenvoudig en met behulp van enkele (verkeers)regels is het gebruik goed regelbaar.

Zolang het een route voor alleen voetgangers betreft kan de gebruiker zich vrijelijk verplaatsen over de route; er worden geen richtingen aangegeven, linkslopen kan. Of rechtslopen; een kwart van de wereld heeft als basisregel dat verkeer links rijdt. Overigens, in drukke stedelijke milieus kun je ook al voetgangersroutes aantreffen waar je geacht wordt rechts te lopen. In deze tijden van de Coronacrisis zien we dat helemaal steeds vaker voorkomen.

Zo gauw we voertuigen gebruiken om ons te verplaatsen wordt het organisatieprincipe iets complexer. We introduceren twee richtingen, met twee weghelpten, of als de wegen groter worden twee richtingen met elk meerdere banen. Éénrichtingsverkeer behoort ook tot de mogelijkheden. Zolang deze routes niet door de stad lopen is er over het algemeen geen sprake van het fenomeen 'trottoirs'. De voetganger maakt weinig gebruik van deze grotere rationale routes die zijn ingericht op gebruik door voertuigen.

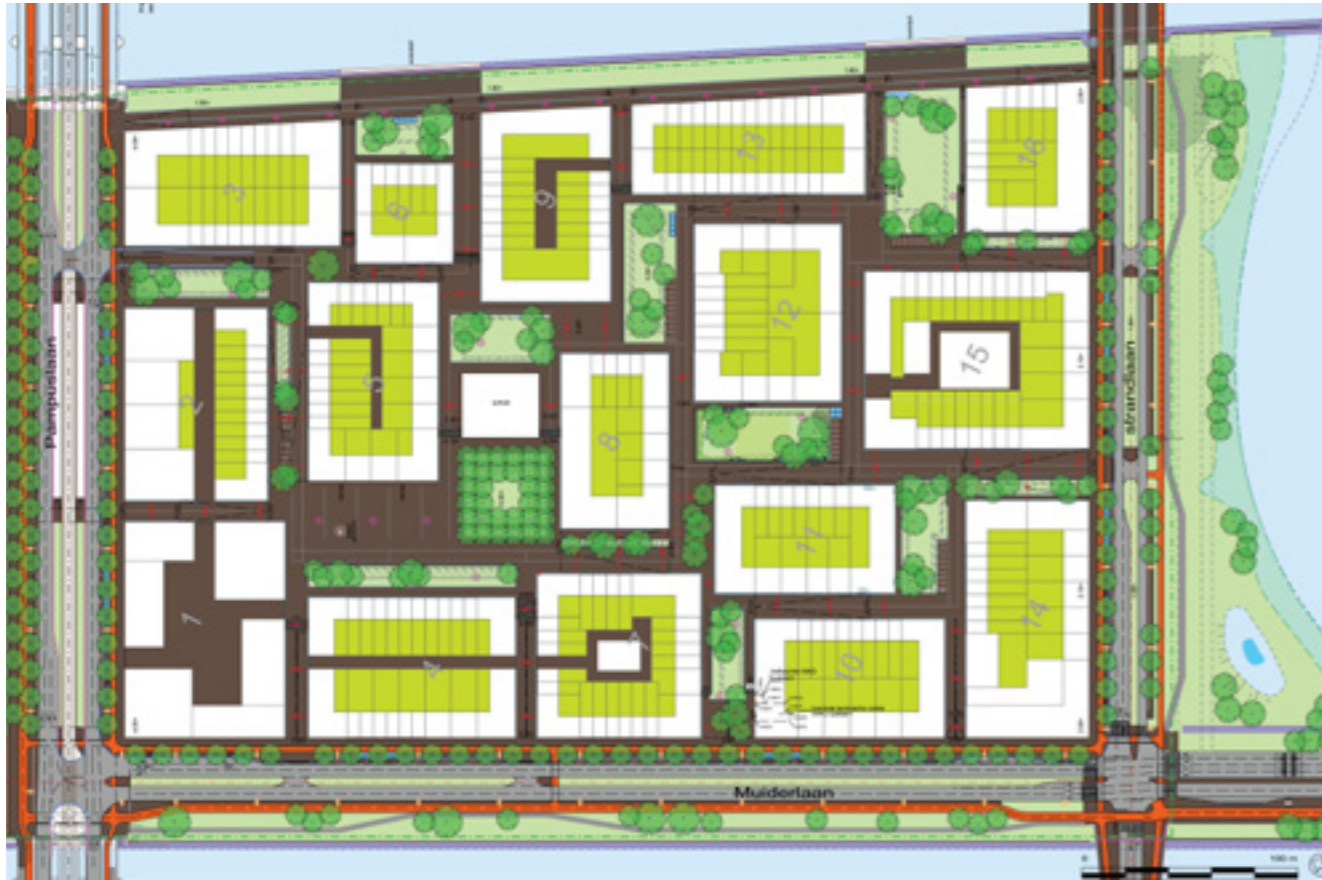
In de stad komt alles echter samen. Voetgangers, fietsers, auto's, vrachtwagens, trams, openbaar vervoer: ze stromen allemaal door hetzelfde fijnmazige grid dat voortkomt uit de stedenbouwkundige

structuur van bebouwing en openbare ruimte. Waar buiten de stad het trottoir niet veel voorkomt, komt dat trottoir in de stad bijna overal voor. Het organisatieprincipe bij het mengen van al die verkeersmodaliteiten is puur gebaseerd op gebruikslogica en functionaliteit. De rijloper ligt in het midden van de route / straat ten behoeve van voertuigen. Aan de zijkanten, langs de gevels van de bebouwing, liggen trottoirs voor specifiek de voetganger maar ook om allerhande voorzieningen te herbergen (bomen, parkeerplekken, verlichting etc). Het principe omdraaien kan fysiek wellicht wel maar het leidt tot een volstrekt onbruikbare route. De voetganger wil langs de gevel lopen. Daar zitten de woningen, daar zitten de voorzieningen, alleen als voetganger loop je moeiteloos naar binnen en buiten (drive trough principes laten we even buiten beschouwing). De voertuigen houden het midden van de weg want ze zijn in principe aan het stromen, op doortocht, ze maken geen gebruik van de gebouwde voorzieningen en woningen. En als ze daar gebruik van willen maken parkeren ze eerst hun voertuig, transformeren vervolgens naar voetganger. Deze opzet is zo oud als de mensheid. Pompeï is weggevaagd door een vulkaanuitbarsting maar wie de ruïnes nu bezoekt herkent direct het organisatieprincipe van een straat (voor paarden en karren) en trottoirs aan de zijkanten.

Het voert in het kader van deze paragraaf te ver om uitgebreid op in te gaan maar pogingen tot een andere organisatieprincipe te komen, bijvoorbeeld door het scheiden van verkeersmodaliteiten, is verradelijk lastig. In de Bijlmer is bijvoorbeeld destijds het autoverkeer ontkoppeld van het verdere verkeerssysteem door de auto overwegend op hoger liggende dreven te leggen. In theorie klonk dat wellicht aardig, in praktijk zijn zowel die hoog gelegen autowegen als lager gelegen fiets- en voetgangersgebieden niet erg prettig.

Natuurlijk moeten bij het doorontwikkelen van routes en wegen vaak keuzes worden gemaakt, prioriteiten gesteld worden. Niet alles kan. Zeker in de stad is de ruimte schaars en moeten we die zo goed en eerlijk mogelijk verdelen. De auto was en is nog steeds vaak te dominant aanwezig, drukt andere belangen weg. De behoefte aan een autoluwere openbare ruimte, een openbare ruimte die groener, klimaatbestendiger en verblijfsvriendelijker is, is terecht.

Het is echter de vraag of die 'nieuwe' behoeften moeten leiden tot een geheel ander organisatieprincipe voor onze routes / straten. Het lijkt er



Voorlopig Ontwerp voor Centumeiland IJburg. Bij het ontwikkelen van de stedenbouwkundige opzet is al a uitgegaan van het erfprincipe inclusief alle faciliteiten die daarbij horen (bijv. parkeren).



Het Eenhoorngebied, Rudolf Dieselbuurt. Omdat dit wijkje geheel auto en fietsvrij is, ook nood- en hulpdiensten niet de straatjes in hoeven, is een meer parkachtige, groene voetgangersruimte ontworpen. Ook hier geldt dat het nieuwbouw betreft en de stedenbouwkundige opzet qua voorzieningen en functionaliteiten al ontworpen op het uitgangspunt van een voetgangersgebied.

vooral op dat we de goede elementen van het aloude organisatieprincipe, in wellicht wat aangepaste vorm, moeten blijven hanteren.

Een nieuw soort straat dus met de bestaande succesvolle kenmerken (rijbaan in het midden, trottoirs, respect voor de stedenbouwkundige context en cultuurhistorie, ritmiek in bomen, lantarenpalen en andere inrichtingselementen etc) maar dan gecombineerd met nieuwe behoeften en inzichten (autoluw, meer ruimte voor voetgangers en fietsers, meer groen, meer verblijfskwaliteit en speelgelegenheid, klimaatbestendig en duurzaam).

Vooraf bij de buurtstraten van Amsterdam (de 30 km/uur straten) is dit een zeer belangrijke en urgente opgave.

Tot slot. Natuurlijk zijn er ook in de stad routes die zo anders van ligging of aard zijn dat we kunnen overgaan tot een ander organisatieprincipe met een ander soort inrichting.

Echte voetgangersgebieden (bijv. bepaalde winkelstraten maar ook smalle stegen) kunnen worden ingericht zonder rijbaan. Het hoeft overigens niet persé. De Warmoestraat bijvoorbeeld in zeer hoge mate een voetgangersgebied maar heeft nog steeds een indeling met rijbaan en trottoirs, wel op dezelfde hoogte overigens.

Hetzelfde geldt voor buurtjes die geheel vrij zijn van auto- en fietsverkeer. Liefst dan ook nog waar geen routing nodig is voor nood- en hulpdiensten Dit komt voor, zie de recente plannen voor 'De Eenhoorn' in Amsterdam. Ook erven komen voor in Amsterdam voor. Die lijken vooral kans van slagen te hebben als de stedenbouwkundige structuur daar al vanuit gaat, daar in voorziet. Centrumeiland IJburg is hier een goed voorbeeld van. In de bestaande stad met veelal lange rechte straten, is het erfprincipe veel moeilijker inpasbaar. Zie de volgende paragraaf voor meer informatie over (woon)erven.

3.2 Een bijzonder soort 'straat': het woonerf

Het woonerf is in Nederland zeer veel toegepast. Er staan n.b. 1,25 miljoen woningen aan een woonerf. Het succes van woonerven is erg wisselend gebleken en niet geheel toevallig is het idee om wijken op deze manier vorm te geven de afgelopen decennia grotendeels weer verlaten.

Het woonerf is van oorsprong een stedenbouwkundig (en sociologisch) concept dat een reactie was op de opkomst van de auto en zorgen over

het teloor gaan van de erf functie en de aansluiting op het 'landschap'. Zodoende is er sprake van steeds verspringende rooilijnen, een aaneenschakeling van ruimten, veel groen en weinig verkeer.

Zeker woonerven in hoog stedelijk gebied van bestaande straten komen niet veel voor en dat is gezien de kenmerken begrijpelijk. Het is zeer lastig het concept door te voeren in een stedenbouwkundige opzet van bouwblokken en een lange, smalle straten. Er is te weinig ruimte voor de noodzakelijke asverspringingen, er is teveel verkeer, er ontstaat teveel restruimte etc.

Tegenwoordig heeft men het als over een erf wordt gesproken meestal over de zuiver verkeerskundige opvatting van erf. Cruciaal kenmerk daarin is dat de inrichting van de openbare ruimte dusdanig is dat het rijgedeelte waar het (incidentele) autoverkeer en de fietsers rijden voldoende slingers maakt om de snelheid te remmen. Zoals hiervoor aangegeven is het lastig een goede en prettigelingerbeweging te organiseren in een lange, smalle, rechte straat. Een zeer belangrijk verkeerskundig kenmerk van een erf is dat er geen doorgaand autoverkeer door heenloopt. Juist in een stad, in een wijk als bijv. De Pijp die zo centraal gelegen is, is dat lastig om echt aan te kunnen voldoen. Dat geldt in zekere zin ook voor de fietser. Die rijdt, op weg door de stad van A naar B, ook vaak door de centraal tussen die twee lokaties in gelegen De Pijp. Slingerbewegingen, onoverzichtelijke verkeerssituaties zijn voor die doorgaande fietser niet prettig. Een buurt in de stad, zeker in het hart van de stad, is vaak een eind of vertrekpunt, maar maakt net zo vaak onderdeel uit van het fijnmazige vervoerssysteem van straten in die stad voor reizigers op weg naar of van andere lokaties. Bij de inrichting van openbare ruimte moet hier echt rekening mee worden gehouden.

Al met ligt een erf in Amsterdam meer voor de hand in die gebieden waar de stedenbouwkundige structuur er geschikt voor is. Vaak dus nieuwbouwwijken zoals het genoemde Centrumeiland IJburg, waar in de stedenbouwkundige opzet al rekening is gehouden met het erfprincipe door te werken met bouwblokken is een lossere, meer verspringende opzet die automatisch de snelheid reguleert.



Foto van de James Rosskade, een recent, geheel volgens de Puccinimethode in Nieuw West aangelegde 30 km/uur straat.

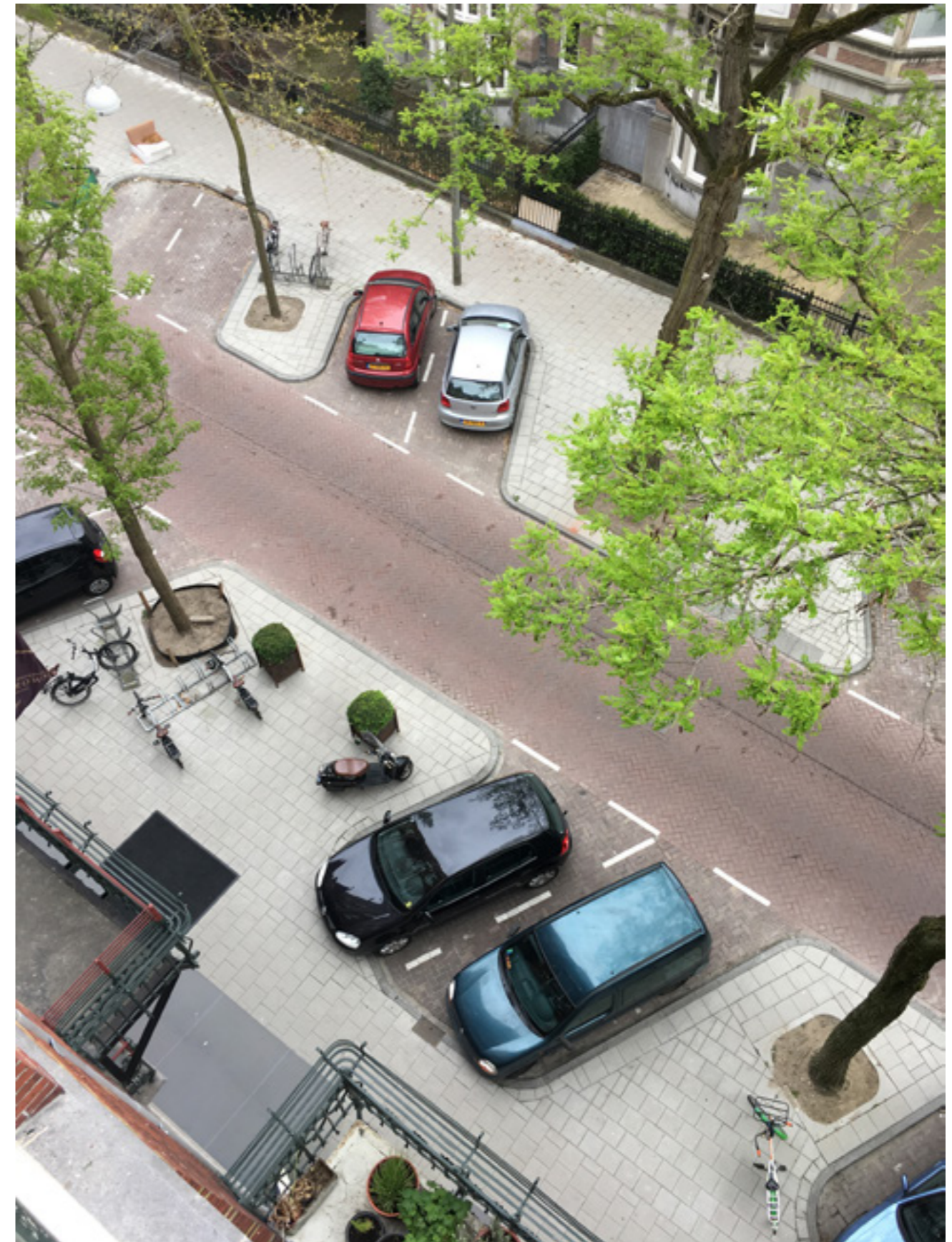


Foto van de Jan Luijkenstraat, recent heringericht.

Amsterdamse buurtstraten in beeld



Foto van ventweg bij de President Kennedylaan.



Zuidelijke Wandelweg in Amsterdam. Een moderne, autoluwe, groene en klimaatbestendige buurtstraat met toch een stedelijk karakter en daarmee een voorbeeld van de nieuwe typologie waar we naar op zoek zijn.



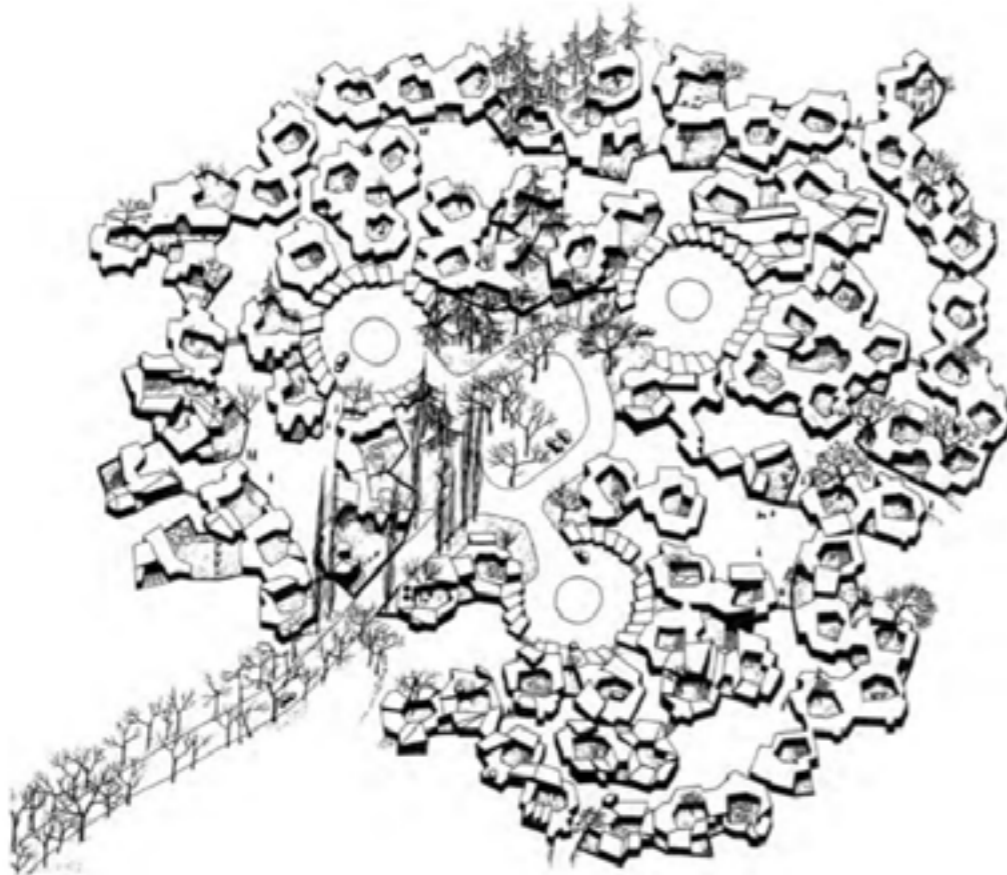
Goed voorbeeld van de in Amsterdam veel voorkomende en geliefde geveltuint.



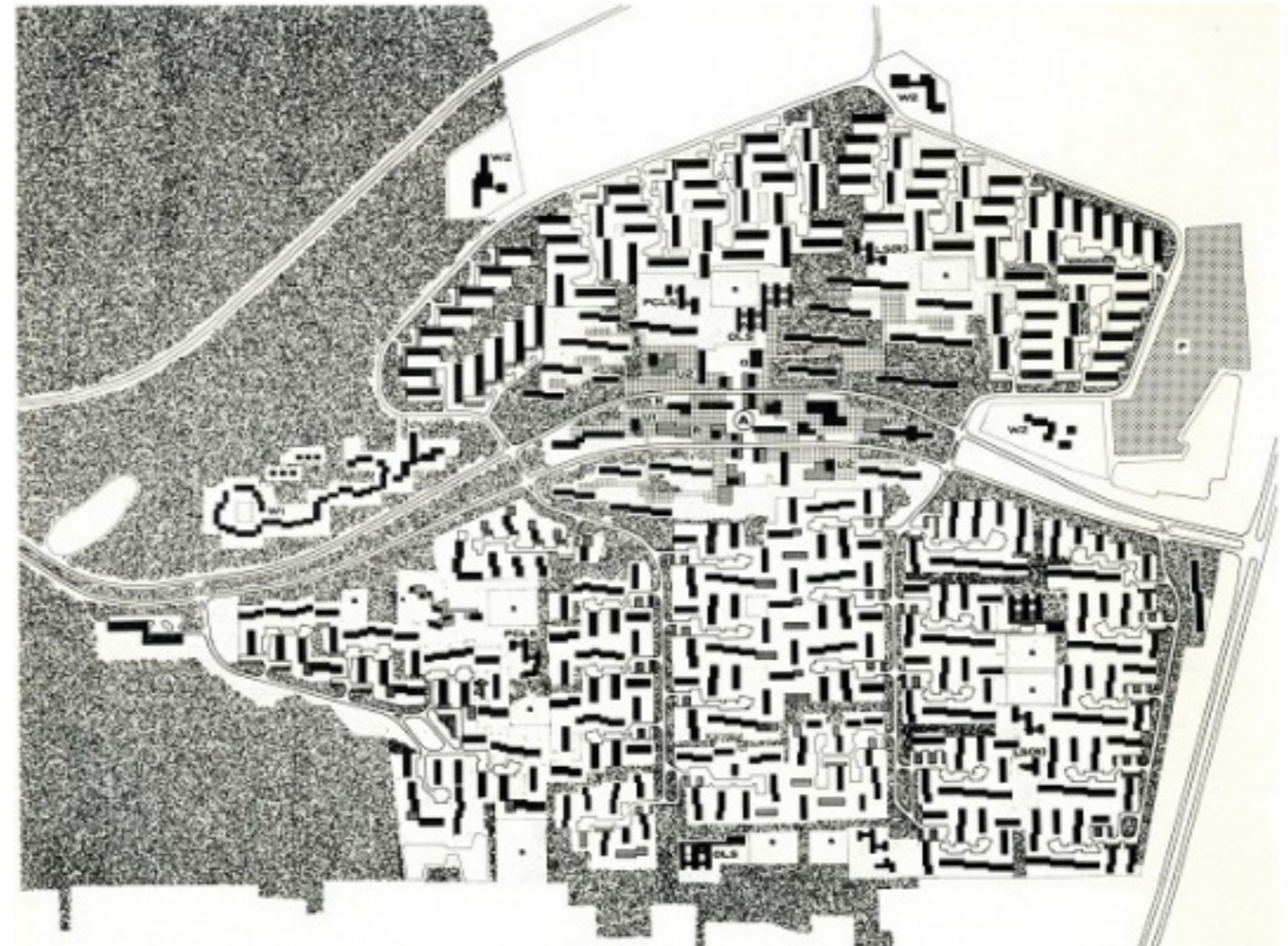
De Ferdinand Bolstraat is recent heringericht. De straat waar voorheen vooral het gemotoriseerde verkeer domineerde is getransformeerd naar een winkelstraat, 30 km/uur, met prioriteit bij voetganger, fiets en openbaar vervoer.

STEDENBOUWKUNDIG PLAN EMMERHOUT

N.A. DE BOER, A.J.M. DE JONG, 1961-1974, Houtweg e.o., Emmen



Iconische conceptuele tekening van de zgn 'bloemkoolwijk', de oervorm van het woonerf. Tekening gemaakt door Niek de Boer, uitvinder van het woonerf.



Één van de eerste woonerven van Nederland: Emmelhout te Emmen.

Illustraties bij het fenomeen woonerf



Recente luchtfoto van Emmerhout. Goed te zien (zie rode pijl) dat de stedenbouwkundige structuur van verspringende huizenblokken asverspringingen in de rijbaan veroorzaakt waardoor de snelheid van het autoverkeer wordt geremd.



Recente foto van Emmerhout.

Mythen van het woonerf

Opkomst, neergang en dynamiek

Ivan Nio

Begijn jaren zeventig verscheen het woonerf op twee totaal verschillende plekken in Nederland. In de haringerichte straten van Delft en in Emmerhout in Emmen. Aan de hand van deze voorbeelden zijn twee verhalen over het woonerf te construeren. De verhalen in Delft vloeien voort uit een nostalgische naar wat op straat aan gemeenschappelijke activiteiten verloren is gegaan door de toegenomen verkeersdruk. De nieuwe woonwijken in Emmen passen in de traditie van innovatie en vernieuw van de moderne stedenbouw. Het woonerf heeft voor veel al een ambivalent karakter: enerzijds uitdrukking van vooruitgang, anderzijds heimwee naar wat door de moderniteit verloren is gegaan.

Emmen versus Delft
Niek de Sloer – die de term woonerf voor het eerst gebruikte in 1950 – was een pleitbezorger van de straat als verteilingsruimte voor de buurtbewoner. De Sloer heeft het in een boekje uit 1955 al over de sociale betekenis van de straat als ontmoetings-, verblijfs- en communicatieruimte. De straat is de kern van een buurtgemeenschap waarin mensen met elkaar optrekken. Hij reageert daarmee op de toegenomen verkeersfunctie van de straat.

“Vroeger had de straat een heel andere betekenis voor de mensen dan nu. Ik denk daarbij aan een heel gewone straat, een woonstraat. Er was verkeers, maar dat was zo veilig en zo goedzaam, dat men elkaar in de straat ontmoette, dat men er op zonsopkomst buiten ging zitten, dat een ambachtman z'n zaakje op de stoep zette en voor de deur z'n bedrijf uitoefende. Kinderen speelden op straat. Om de groentekar vormde zich een soort halteroverwachterij. Kortom: naast een zeer beperkte verkeersfunctie had de straat de veel belangrijker functie een 'ter' te zijn. De straat was ontmoetingsruimte” (De Sloer, 1966/2005).

Om de functie van de straat een kant te geven moest het woonmilieu, althans het grootste deel, gewijzigd worden van rijdende en geparkeerde auto's. Inspiratie voor de woonwijken doet Niek de Sloer op bij de stadsplanner Walter Schwagermeier en de verkeerskundige Colin Buchanan. De woonwijken in Angletto zijn gebaseerd op de Radburn verteilings- (autoerf) voetspaden en kleine cluster woningen. De oorsprong van de woonerven ligt daarom nog verder terug in de tijd, namelijk in de jaren tachtig van de twintigste eeuw.

In Emmerhout krijgt het woonerf een definitieve vorm met uit de sacra die zijn ingericht als voetgangersgebieden met een paar parkeerplaatsen. De woonerven in laagbouw werden aan elkaar geschakeld door middel van doorgaande voetgangers- en fietsroutes naar het wijkcentrum en naar groene gebieden met scholen en sportvelden. Die routes waren volgens Niek de Sloer in feite afsnedeelingen van plintjes waarvan het de bedoeling was dat ze door variatie in inrichting, bestrating, beplanting, straatmeubilair, steds en eigen functie en karakter zouden krijgen. Bij de woonerven in Emmerhout werd het domein van de auto geschakeld van dat van de voetganger. De voetgangersgebieden konden zo weer ontmoetingsplaatsen worden. Het ideaal was het maken van woonerven waar 'de menselijke contacten tot ontbloeding konden komen'. Pas later kwamen woonerven in neergang waarin juist het autoverkeer gemengd werd met het voetgangersverkeer. Niek de Sloer heeft dat altijd beschouwd als een ongewenst compromis. Hij heeft dan ook vaak benadrukt dat alleen in Emmerhout woonerven lagen zoals ze horen. Met de latere variant waar de auto overal kan komen wilde hij niet geassocieerd worden.

Delft is de tweede bakermat van het woonerf. Hier geeft Joost Vahl, een in 1959 afgevoerde leerling van Niek de Sloer, een andere invulling aan het woonerf. Volgens Vahl zijn woonerven woonwijken: grote vluchtheuvels in een systeem

waarin het autoverkeer een dominerende invloed uitoefent op de leefbaarheid (Nieuwema, 1962). Hiertoe van wegen en scheiding van verkeersstromen werden overbodig gemaakt. In Delft werd de menging van spelende kinderen en automobilisten als de essentie beschouwd van het woonerf nieuwe stijl, een opvatting waar Niek de Sloer zich niet in kon vinden. Er bestond dus verschil van mening over de betekenis van het woonerf tussen de verschillende gebruikers van het woonerf. Voor de Delftaren had het een socialiserende betekenis. Een andere afwijende kracht achter de woonerven in Delft was Steven Schepel, destijds als stedenbouwkundige werkzaam bij de gemeente. In Delft ontstond een woonerfbeweging, een coalitie van actieve bewoners en gemeente. Al in de jaren zeventig waren enkele straten in Delft toegankelijk door bewoners. De gemeente Delft verkondigde als eerste dat het toeristische autoverkeer in de oude wijken het wettig bezit is. Vanaf dat moment is het gemeentebestuur om niet verschillende vormen de straat richting in te richten, dat dit proces tegengehouden werd en de straat opnieuw leefbaar. In 1970

‘Het woonerf heeft van meet af aan een ambivalent karakter: enerzijds uitdrukking van vooruitgang, anderzijds heimwee naar wat door de moderniteit verloren is gegaan’

legde de gemeente Delft de eerste verkeersdrempel aan in de binnenstad. Straten in de oude wijken werden opnieuw ingericht. Het ontwerp van de nieuwe wijk Zandhof was de eerste in de reeks van nieuwe woonwijken. Niet veel later volgden experimenten met woonerfstraten in oude wijken in Gincheide, Tiburg, Gouda en Utrecht.

Met de woonerven in Delft en Emmen hebben we nu twee een soort sandwichdele te pakken, alhoewel het laagje in het verschil precies de karakteristiek. Gaat het hier om een onderscheid tussen (nieuwe)stedelijke en meer dorps- of suburbane woonerven of om een bottom-up versus top-down houding ten aanzien van planning en ontwerp? Er is ook geen eenduidig antwoord op de vraag of het woonerf een anti-modernistische houding behield of dat het daadwerkelijk werkte in de moderne stedenbouw. Het woonerf is een complex concept om met de ambivalentie van de moderniteit om te gaan. Het komt legemoot aan het verlangen naar mobiliteit, efficiëntie en vooruitgang maar speelt ook in op nostalgie. Door die ambiguität en diverse interpretatiemogelijkheden kon het in de jaren zeventig z'n succes worden.

De straat en de woonomgeving
De verschillende interpretaties en uitwerkingen van het woonerf roepen de vraag op of er wel een gemeenschappelijk doel aan ten grondslag lag. Alhoewel de realisatie, doelstellingen



Street ingebeld als woonerf, Delft

en idealen van de initiatiefnemers verschilden was er wel een algemeen gemeenschappelijk streven, namelijk het vervullen van het huizen van door de opmars van de auto was verschaald en het vergroten van de herkenbaarheid van een identificeerbaar met de directe woonomgeving. Het woonerf werd zowel in de stadsvernieuwing als in uitbreidingswijken toegepast. De ontstaansgeschiedenis van het woonerf is ingebeld in discussies die vanaf de jaren zeventig worden gevoerd. Dat zijn discussies over hoogbouw versus laagbouw, over de twee verschillende vormen van woonmilieu en over de herontdekking van de straat.

De straat als multifunctionele en levendige ontmoetingsruimte staat enige jaren na de verschijning in 1962 van *The Death and Life of Great American Cities* van Jane Jacobs opnieuw in de belangstelling. De herwaardering van de straat culmineert in 1973 in de tentoonstelling ‘De straat – vorm van samenleven’ in het Van Abbemuseum in Eindhoven.

Het woonerf is een eigenwijze interpretatie van de straat als een collectieve ruimte. Ondanks de belangstelling voor de straat werd in de eerste helft van de jaren zeventig niet meer gesproken over de stedelijke openbare ruimte, maar over de woonomgeving. Het woonerf – zo is de verwachting – verloor zijn relatie met de straat waar de woonruimte centraal staat en die voor allerlei functies gebruikt kan worden: ‘Een woonerfrichting moet een veelheid van activiteiten mogelijk maken. Je moet er kunnen zitten, lopen en rijden, rustig een spelletje spelen en rennen, een praatje maken en staan kijken, een parkeerplaats zoeken en handelaar uitstellen, enz.’ (Schepel en Vlas, 1976, p.22). De belangstelling reidde om het woonerf te introduceren in de openbare ruimte. Met het woonerf kan de straat weer speelruimte zijn om te rennen en te voet te schuilen. Het spelen op straat zou een positief effect hebben op de ontwikkeling van het kind. De argumenten voor kindvriendelijke straten kwamen overeen met die van Jane Jacobs. Het kind kan alleen leren met andere mensen om te gaan, om dingen na te maken en andere mensen na te doen als het speelgebied niet afgezonderd is, maar voor een groot deel ligt op het terrein van de volwassene, dus een in 1976 werd verspreid ANWU handreiding over het woonerf. ‘De straat is ook het gebied van volwassenen. Daar gebeurt allerlei. De melkboer komt lange en misschien mag je meewandelen met de ionnen. Je kunt gaan kijken naar de grote jongens die voetballen of de buurman helpen met kjuwen’.

Het woonerf is in eerste instantie bedoeld voor de direct omwonenden. De straat wordt ‘gereed’ door het als woonerf te transformeren tot collectief domein. Daarmee staat het woonerf in de Nederlandse stedenbouwkundige traditie van collectieve ruimten als domein van aanspraken. Het erf werd ontworpen als ruimte voor zelfontplooiing, zelfbeschikking, toegankelijk en ontmoeting. De openbaarheid van de woonerf kan concreet zich buiten de eigenlijke eren in groenruimte met fietspaden en de buurt- en wijkwijken centra. In de herinterpretatie van de straat als woonerf wordt doorgaans de bestaande hiërarchische verhouding tussen de diverse gebruikers van de openbare ruimte verlaten. De ideële typische straat in de jaren zeventig heeft een niet-hiërarchisch en collectief karakter. Ook de huur- en koopwoningen onderscheiden zich nauwelijks van elkaar in hoogte of gewel. Met de woonerven is aan een gedemocratiseerd suburban woon-landschap gestalte gegeven.

Door de aandacht voor de kwaliteit van de woonomgeving ontstaat bij planners een nieuw begrip: woonmilieudifferentiatie. Het woonerf wordt de differentiatie aan woonmilieu te beoordelen. Met de woonerven probeerde men ook het suburbane woonmilieu als nieuwe omvangrijke opgave in de jaren zeventig opnieuw te definiëren. Bij sommige woonerven stond de gasficheid, levendigheid en het afwisselende beeld van

Naar het succes maar ook de beperkingen van het woonerf is veel onderzoek gedaan. Hier een beeld uit een publicatie van het Architectuurfonds uit 2009.

3.3 Frans Halsbuurt in historisch perspectief

Als het aan de stadsingenieur J.G. van Niftrik had gelegen, was de hele 19de eeuwse Ring uitgevoerd als de Frans Halsbuurt. De driehoek tussen de Stadhouderskade, de Ruysdaelkade en Gerard Doustraat is het enige stukje Pijp met loodrechte straten. Van Niftrik had met zijn uitbreidingsplan van 1867 de allure van het Parijs van Haussman voor ogen. Ten zuiden van dit woongebied had hij het centraal station gepositioneerd met aansluitend een ruim opgezette villawijk.

Uiteindelijk zouden de overige straten gewoon het aanwezige, landschappelijk patroon van bochtig lopende sloten en slagen volgen. Reden waarom de Albert Cuypstraat zo breed is, omdat hier voorheen de Zaagmolensloot heeft gelegen. De diepte van de bouwblokken had Van Niftrik ook groter gedacht, maar de bouwondernemers wilden graag meer huizen bouwen dus kwamen er meer straten dan gepland. Van Niftrik halveerde de oost-west geprojecteerde blokken en voegde de Quellijn- en Saenredamstraat toe. Dit deel van de Pijp was rond 1884 zo goed als helemaal bebouwd.

De Frans Halsbuurt vormt dus één samenhangend geheel met het driehoekig stukje buurt tussen Stadhouderskade en Gerard Doustraat ten westen van de Ferdinand Bolstraat. De inrichting volgde tot aan de jaren zeventig van de vorige eeuw geheel de strakke vormgeving van de wanden. Het is een stedenbouw van gesloten bouwblokken met groene binnentuinen, naar analogie van de verkaveling van de grachtengordel. Door de vroege aanleg zijn alleen in deze buurt nog variërende bouwhoogten te vinden; vanaf ongeveer 1890 werd alle bebouwing vier tot vijf lagen hoog.

Bomen waren alleen in de hoofdwegen van de Pijp te vinden zoals in de Ceintuurbaan en de Albert Cuypstraat; de woonstraten kenden nauwelijks openbaar groen. Wel markeren van begin af aan groepjes bomen de punten waar doorgaande straten zich verbreedden. Denk bijvoorbeeld aan het driehoekig pleintje op de kruising van de Ferdinand Bolstraat en de Albert Cuypstraat.

Paradoxaal genoeg kwamen er bomen in de Frans Halsbuurt met de komst van de parkeerhavens en verkeersdrempels, zo'n 40 jaar geleden. De bomen markeren de verkeersdrempels en accentueren de toegangen tot de straat. Toen al is met name in de Frans Halsstraat geprobeerd het autoverkeer af te remmen door een slingerend verloop aan de autoweg te geven. Ruimtelijk kreeg de straat daarmee een nadelige ruimtelijke werking. Opvallend is verder de grote variëteit aan beplanting in de Frans Halsbuurt met iepen, acacia's en platanen, Amerikaanse linden en vleugelnooten op de hoeken van de verkeersdrempels en de toegangen van de straten.

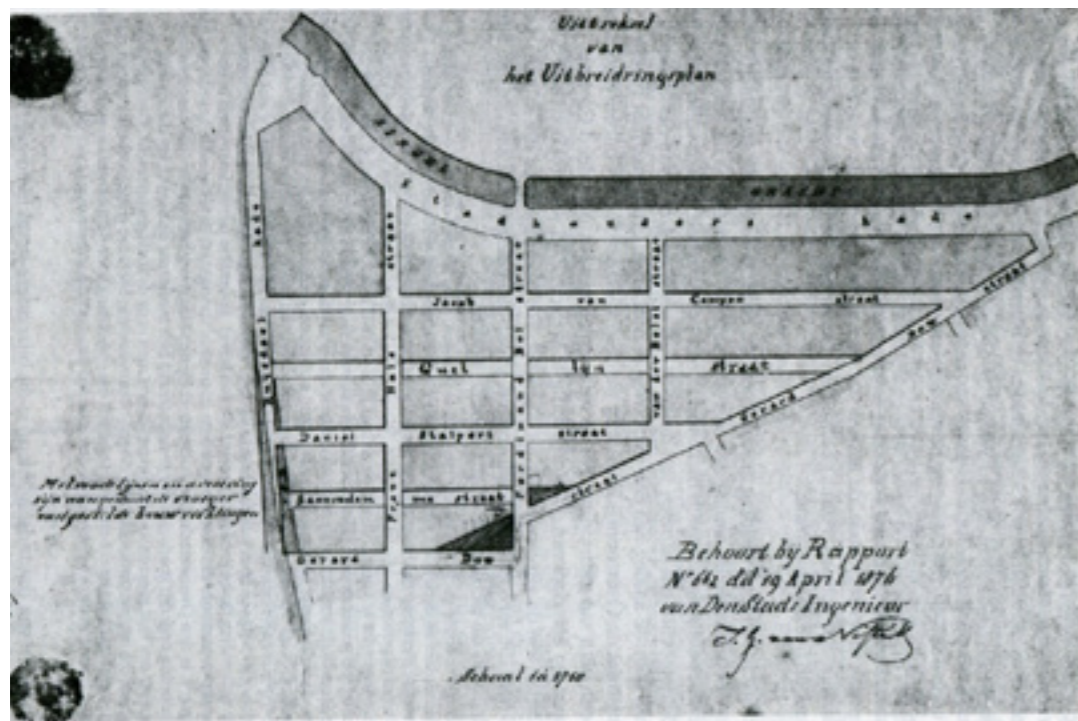
Naast de Frans Halsbuurt omvat de Pijp onder meer nog het pres-stedelijk buurtje Meerhuizen rond het voormalige Gemeentearchiefgebouw dat nog voor een deel op polderpeil ligt, het Sarphatipark en de door Berlage ontworpen Nieuw Pijp. Door de stedenbouwkundige opzet met nauwe, soms recht soms wat knikkende straten, de variëteit aan buurten, de intensieve menging van wonen, werken, winkelen en ontspanning en de rijke vormentaal van de 19de eeuwse architectuur komt de Pijp in aanmerking voor de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht. Dat betekent zeker niet dat wijzigingen niet meer mogelijk zijn. Wel wordt ernaar gestreefd om bij herinrichting en aanpassing de kenmerken van de historische stad zoveel mogelijk te benutten.



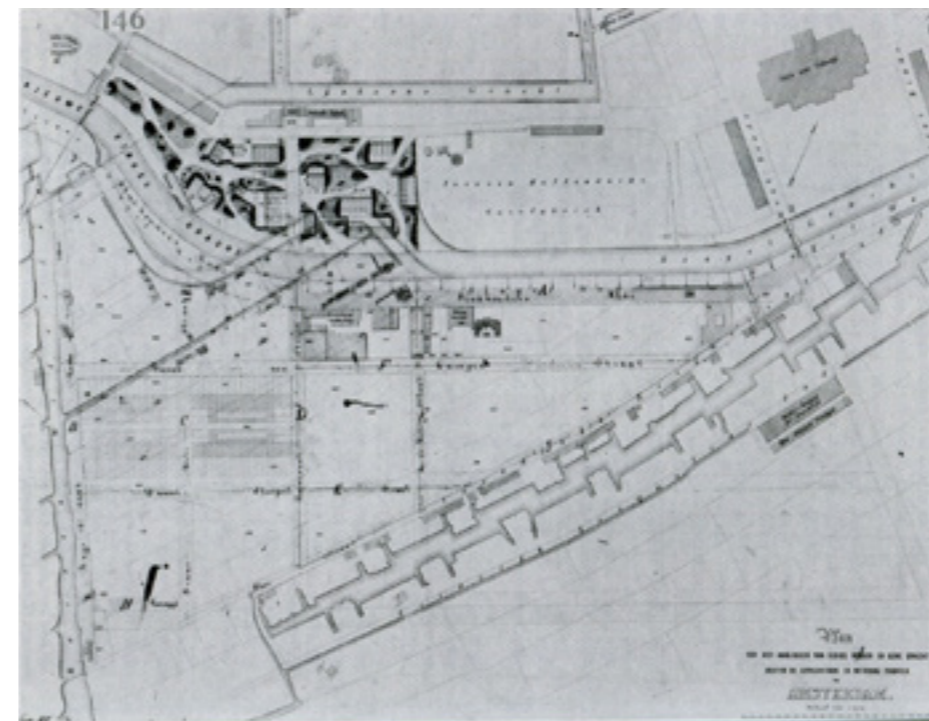
Uitsnede van onuitgevoerd uitbreidingsplan van J.G. van Niftrik, 1867



De Frans Halsstraat in 1940



J.G. van Niftrik, aangepast plan voor noordelijk deel van de Pijp naar aanleiding van verzoek bouwondernemers, 1878



J.G. van Niftrik, ontwerp voor noordelijk deel van de Pijp, 1874

4 Alternatieve opzet



Saenredamstraat 1930.

4.1 Uitgangspunten voor het alternatief

Belangrijkste uitgangspunt is dat het alternatieve ontwerp uitgaat van (nagenoeg) hetzelfde programma als het huidige Voorlopig Ontwerp. Hetzelfde programma maar een andere vorm. Die vorm wil de succesvolle principes van een 'straatje' behouden -een eenvoudige opzet, een rijbaan gemarkeerd door trottoirbanden, bomen, ritmiek van inrichting passend bij stedenbouwkundige opzet, rekening houdend met de cultuurhistorie- en daar nieuwe uit elementen aan toevoegen -veel voetgangersruimte (want autoluw), veel groen, klimaatbestendig, meer verblijfskwaliteit. We gebruiken dus wat goed is en zich heeft bewezen en combineren dat met nieuwe inzichten.

Met dat in het achterhoofd dient het ontwerp aan de volgende uitgangspunten te voldoen:

- Totale gebied kent een 30 km/uur regime MAAR bij de straatjes die nu als erf zijn gedacht wordt de adviessnelheid 15 of 20 km/uur. Daartoe komen in elke straat borden en drempels (of plateaus) die daadwerkelijk die snelheid afdwingen.
- Frans Halsstraat en Jacob van Campenstraat worden 'gewone' 30 straten, wel met zoveel mogelijk groen. Zie de volgende paragraaf voor meer informatie over de verkeerskundige opzet;
- Opzet met bandenlijnen die helderheid en rust in de straat geven;
- Banden hebben zeer beperkt hoogteverschil met straat (o.a. betere oversteekbaarheid);
- Nadruk op het karakter van woonwijk / verblijfsgebied;
- Passend bij de stedenbouwkundige structuur van De Pijp en de algehele signatuur van de 19 eeuwse gordel (zie laatste paragraaf vorige hoofdstuk voor plaatsing Frans halsbuurt in historisch perspectief);
- Minimaal 1,80m vrije doorloopruimte op trottoir, conform beleid;
- Veel groen, waaronder ruimte voor (bestaande) geveltuinen;
- Bomen (bestaand + waar mogelijk nieuw);
- Fietsparkeervoorzieningen;
- Laad- en losvakken;
- Ondergrondse huisvuilcontainers;
- Speelruimte;
- Overig programma zoals dat afgesproken is in NvU, straatsessies etc;
- Alle inrichtingsprincipes en materialen zo veel mogelijk conform de Puccinimethode;

4.2 Verkeerssysteem Frans Halsbuurt

Zoals eerder aangeven zijn we op zoek naar een nieuwe typologie voor Amsterdamse straten: autoluw, groener, klimaatbestendig en verblijfsvriendelijker. Dat geldt ook voor de grotere 50 km/uur wegen maar vooral voor de buurtstraatjes (30 km/uur).

Bij die buurtstraatjes is een belangrijke vraag op welke wijze we die zodanig verkeerskundig inrichten dat ze ook veilig zijn.

Vooralsnog kent Amsterdam, dit is overigens een landelijk beleid, in essentie twee snelheidsregimes. De bekende 30 km/uur waar we tot nu toe buurtstraatjes mee aanleggen en vervolgens, als het nog langzamer moet, een 15 km/uur regime dat dan 'erf' heet en aan een reeks voorwaarden dient te voldoen. Daarnaast bestaan er overigens ook nog voetgangersgebieden.

De nieuwe typologie waar de stad behoefte aan zou de signatuur van een straatje kunnen houden maar dan met een lagere snelheid van bijv. 20 of 15 km/uur. Dat geldt ook voor de Frans Halsbuurt bij het eventueel realiseren van het alternatief.

Op beleidsniveau moeten afspraken worden gemaakt hoe en onder welke voorwaarden die typologie gerealiseerd kan worden. Er zijn veel wijken in de stad die minder autoluw zijn dan de Frans Halsbuurt, veel verkeer faciliteren, maar toch ook willen vergroenen, klimaatbestendig willen zijn, verblijfskwaliteit willen verbeteren en dus een lager snelheidsregime wensen. In die wijken en straatjes kunnen niet overal erven worden aangelegd. We moeten dus op zoek naar oplossing.

De beste oplossing voor dit moment die in het kader van de Frans Halsbuurt verder uitgewerkt kan worden lijkt de volgende:

- De buurt houdt formeel een 30 km/uur regime;
- Echter, er komt aan het begin van de straatjes een bord te staan dat de adviessnelheid 20 of 15 km/uur is;
- Die snelheid wordt fysiek afgedwongen door in de straat drempels aan te leggen voor 20 of 15 km/uur. Die bestaan.

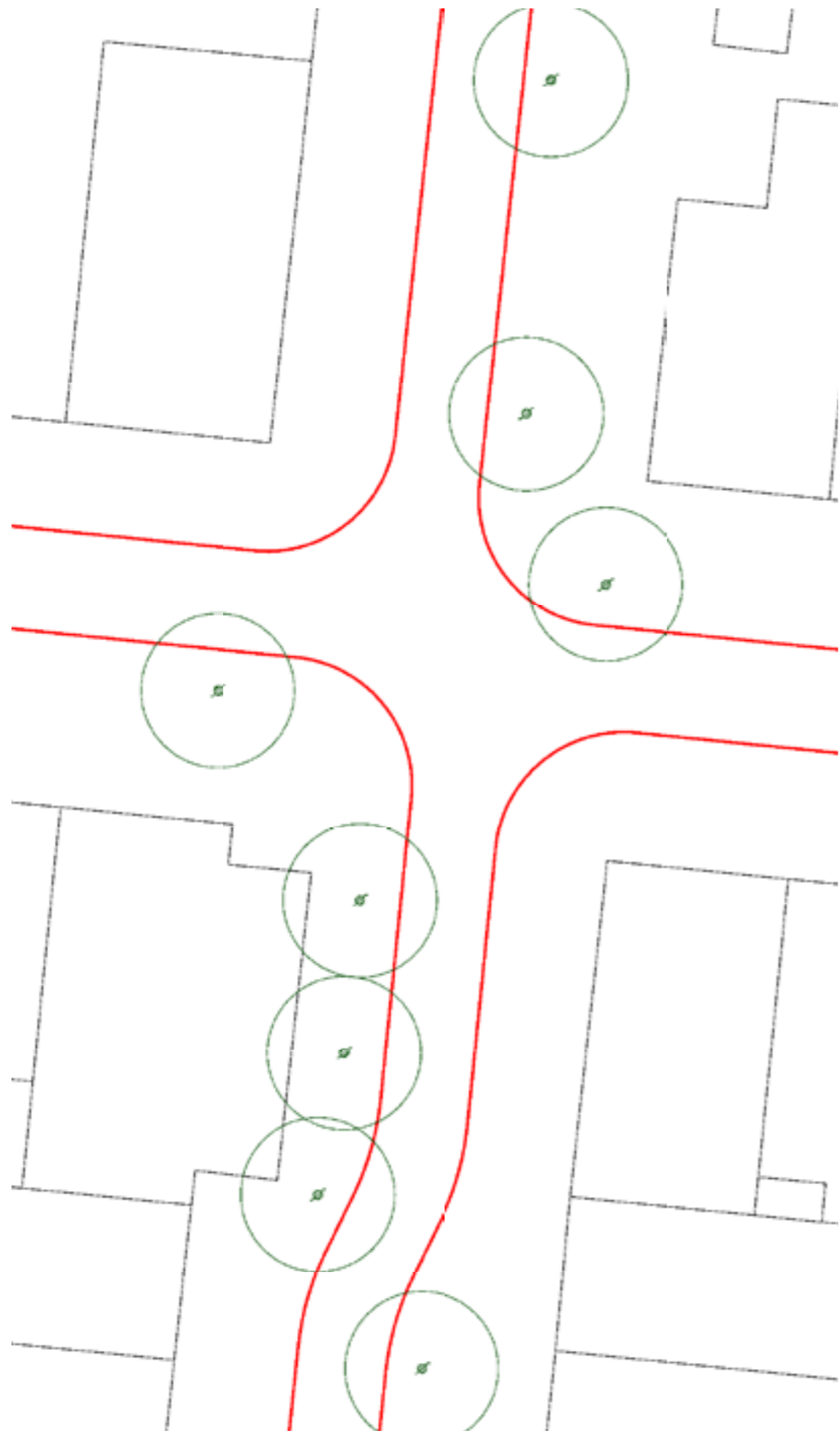
In de hierna volgende pagina's wordt, met bovenstaand principe in het achterhoofd, een beeld geschetst van hoe het verkeerssysteem voor de toekomstige Frans Halsbuurt eruit zou kunnen komen te zien.



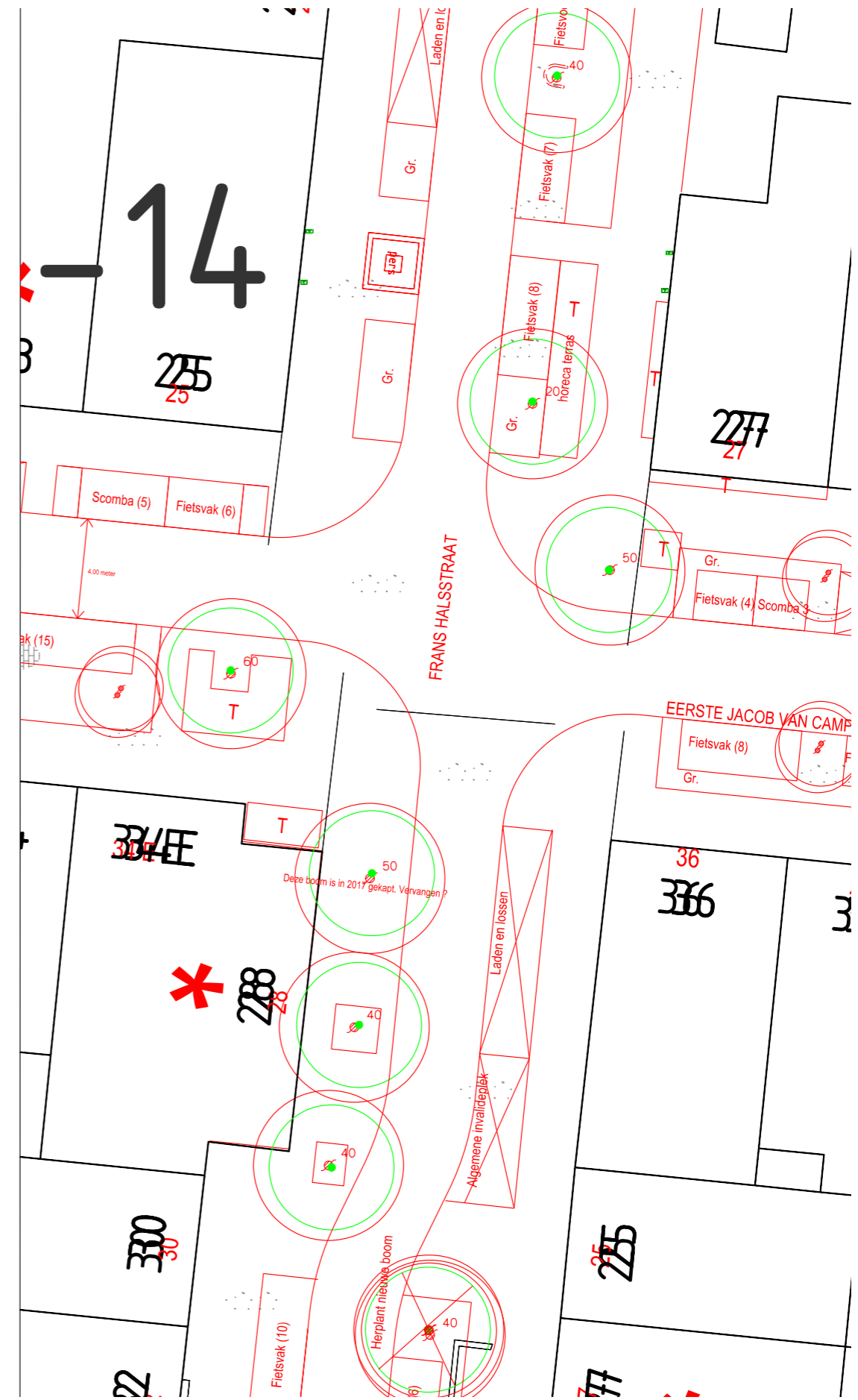
Bestaande situatie met alleen zichtbaar de bestaande bomen. Deze zijn zeer bepalend voor de opbouw van de profielen.



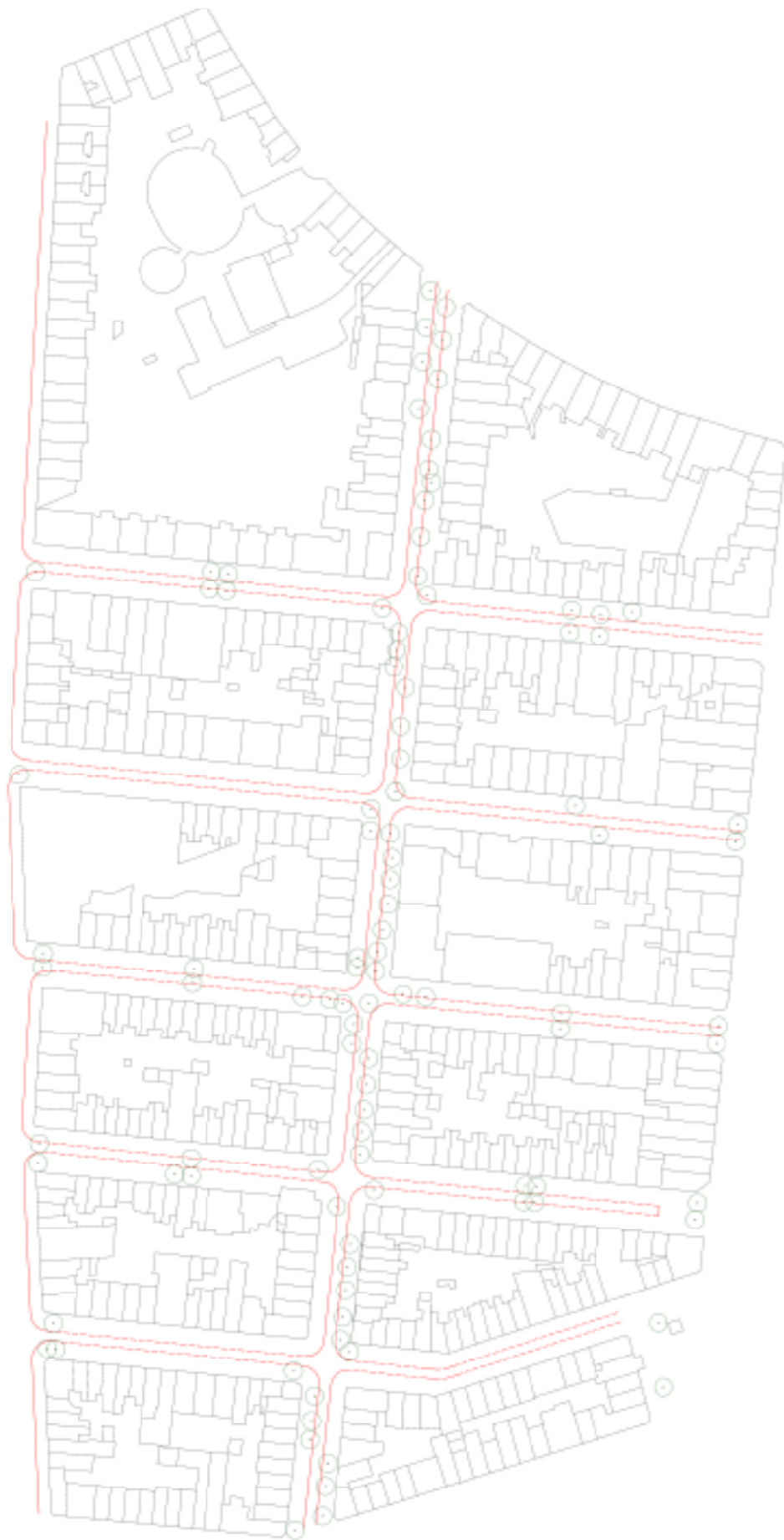
Hoofdopzet voor het verkeer in het aangepaste Voorlopig Ontwerp. Halsstraat en Campenstraat als 30 km/uur straat, andere (zij)straten zijn 'woonerven'. In rood bandenlijnen en drempels, groen inritconstructies.



Bestaande bomen leiden in aangepaste Voorlopig Ontwerp tot asverspringingen. Op zich gunstig voor de maar onrustig in het beeld.



Zelfde kruispunt als links maar dan met de complete maaiveldinrichting erbij.



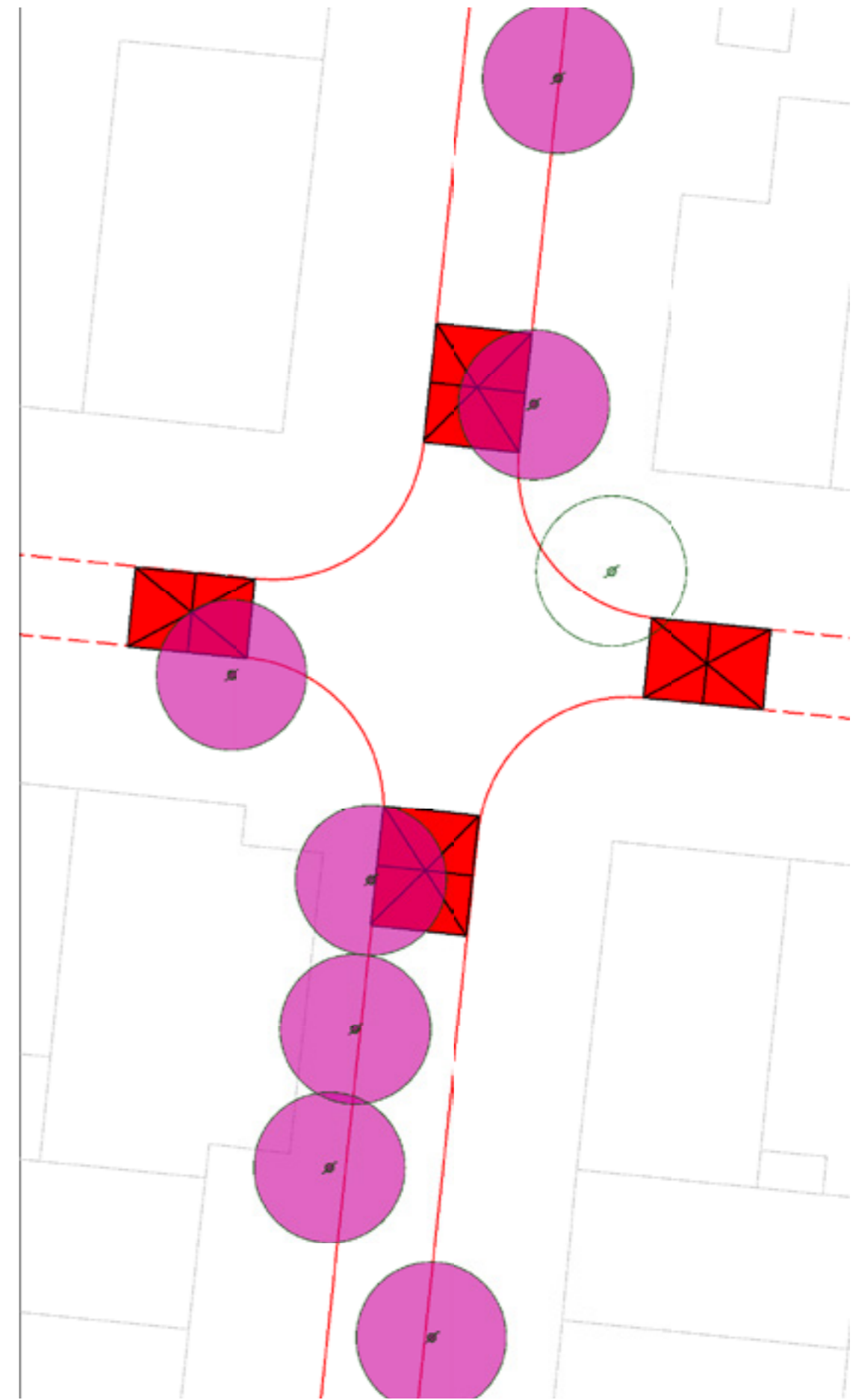
Alternatieve opzet met alle straatjes nog symmetrisch tussende gevels. De Hals- en Campenstraat als 30 km/uur en de overige zijstraten als kleine buurtstraatjes met 15 / 20 km uur regime en smallere rijbaan met nauwelij hoogteverschil.



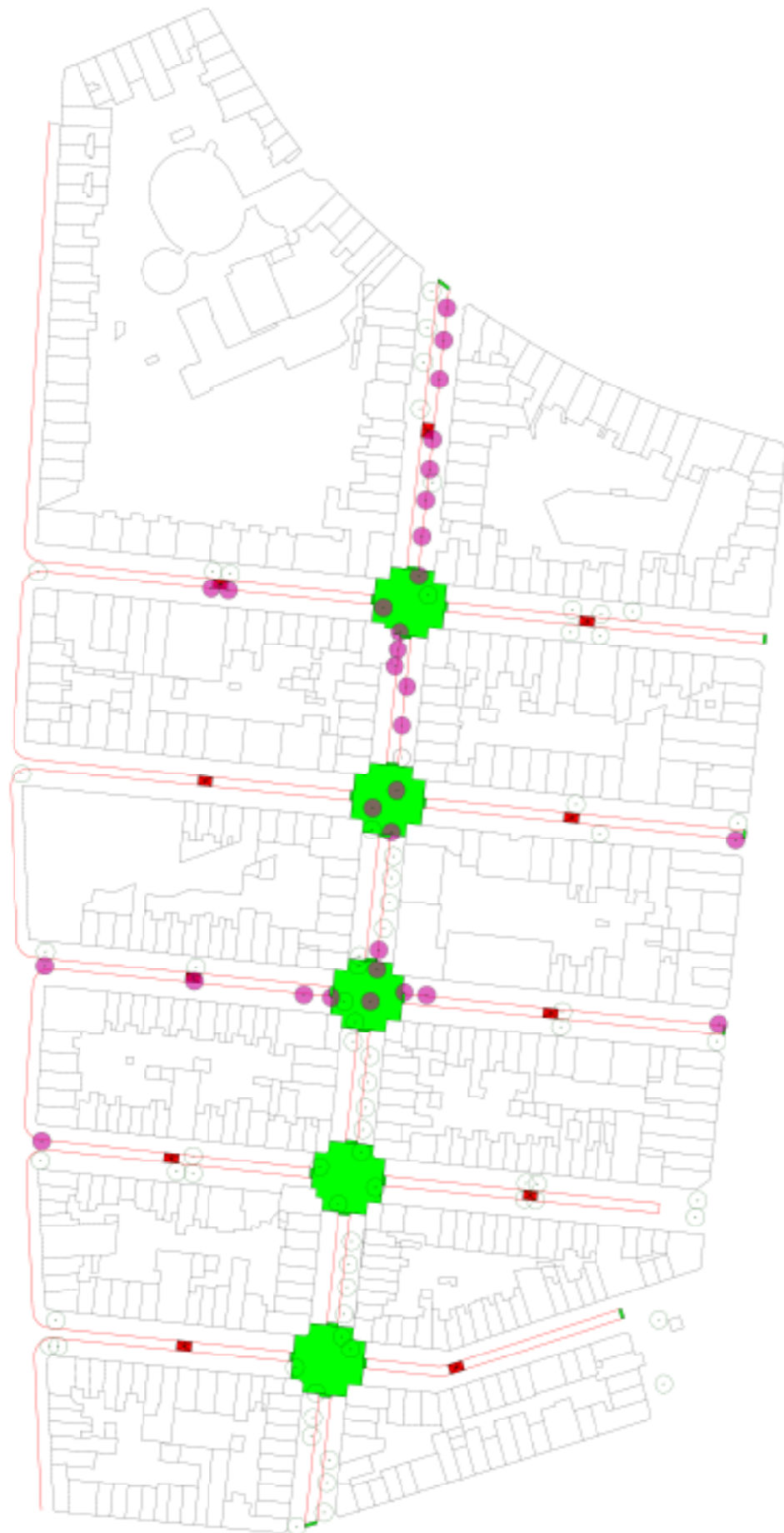
Op basis van opzet links kunnen drempels (rood) de snelheid remmen in de straten. In groen mogelijke poortconstructies die kleine pleintjes kunnen vormen, de trottoirs verbinden en de snelheid in de zijstraatjes zo verder remmen.



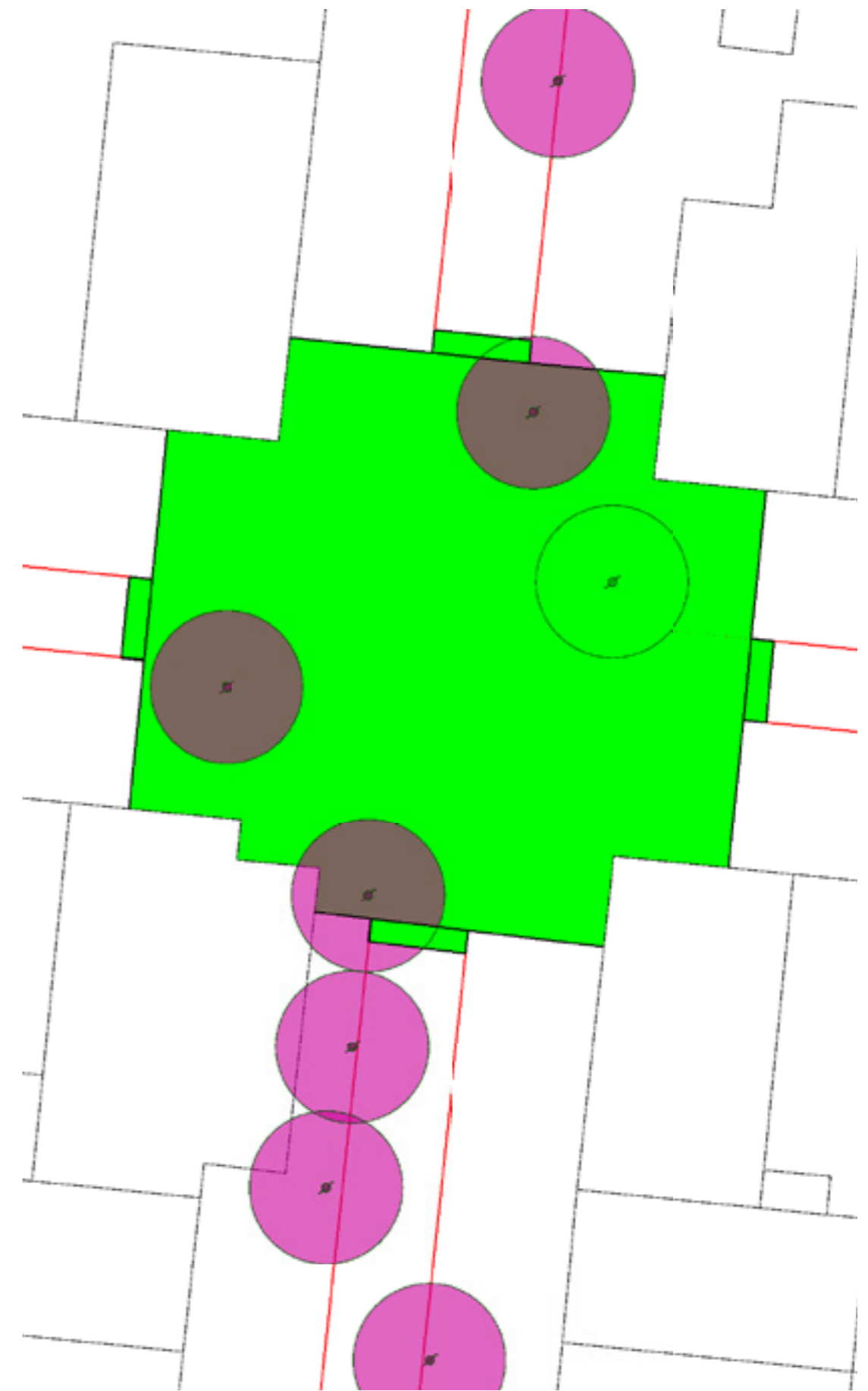
Deze opzet met symmetrisch opgezette profielen komt vaak in conflict met de bestaande bomen. In paars alle bomen die in de weg, of te dicht bij de weg staan.



Ingezoomd op een kruispunt is goed te zien dat bomen en bandenlijnen in conflict zijn met elkaar..



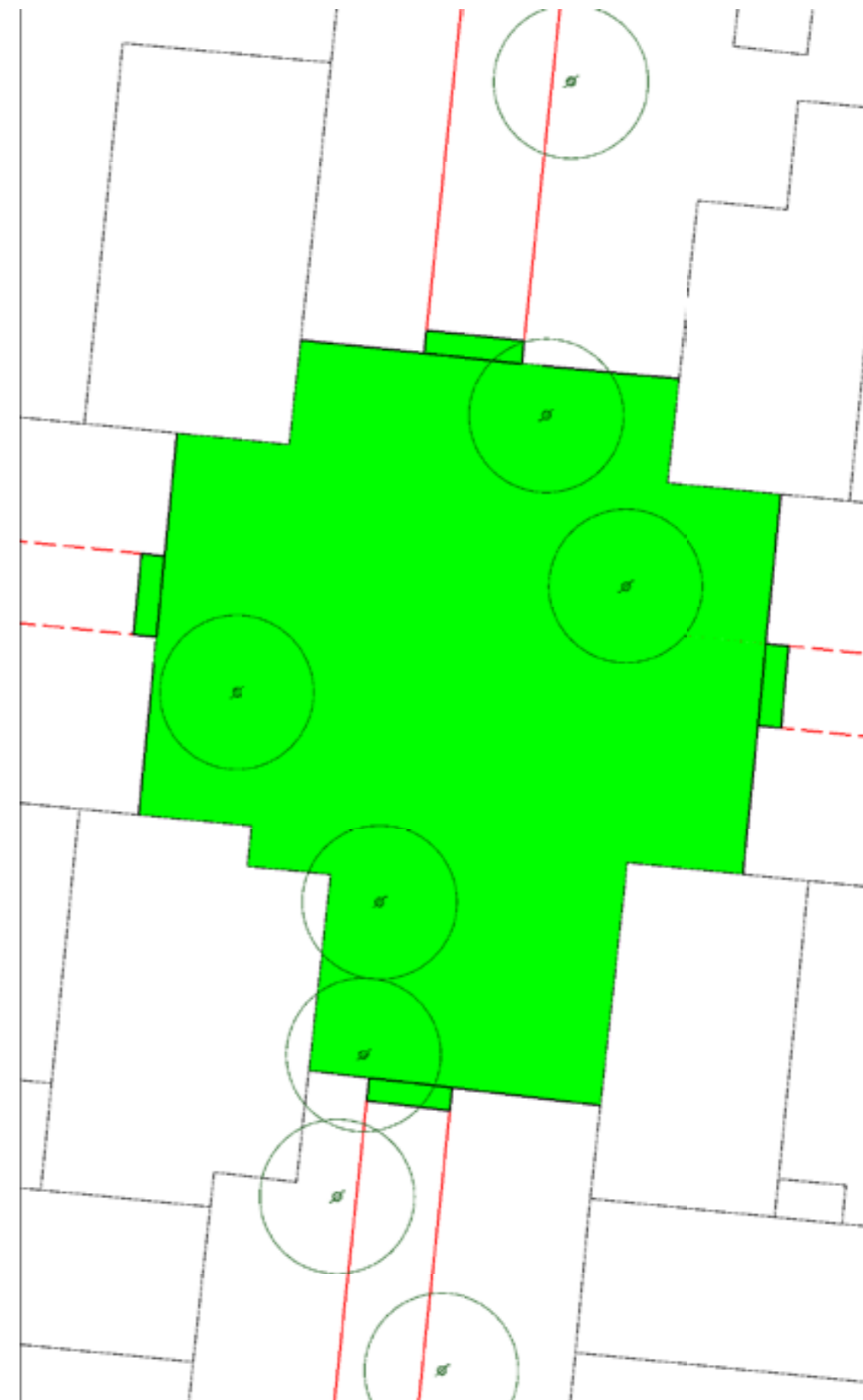
Een keuze om de kruispunten allemaal uit te voeren als 'buurtpleintjes' waar de voetganger nog meer prioriteit krijgt lost rond de kruispunten heel van de conflicten tussen banden en bomen op; op die buurtpleintjes passen we geen banden toe.



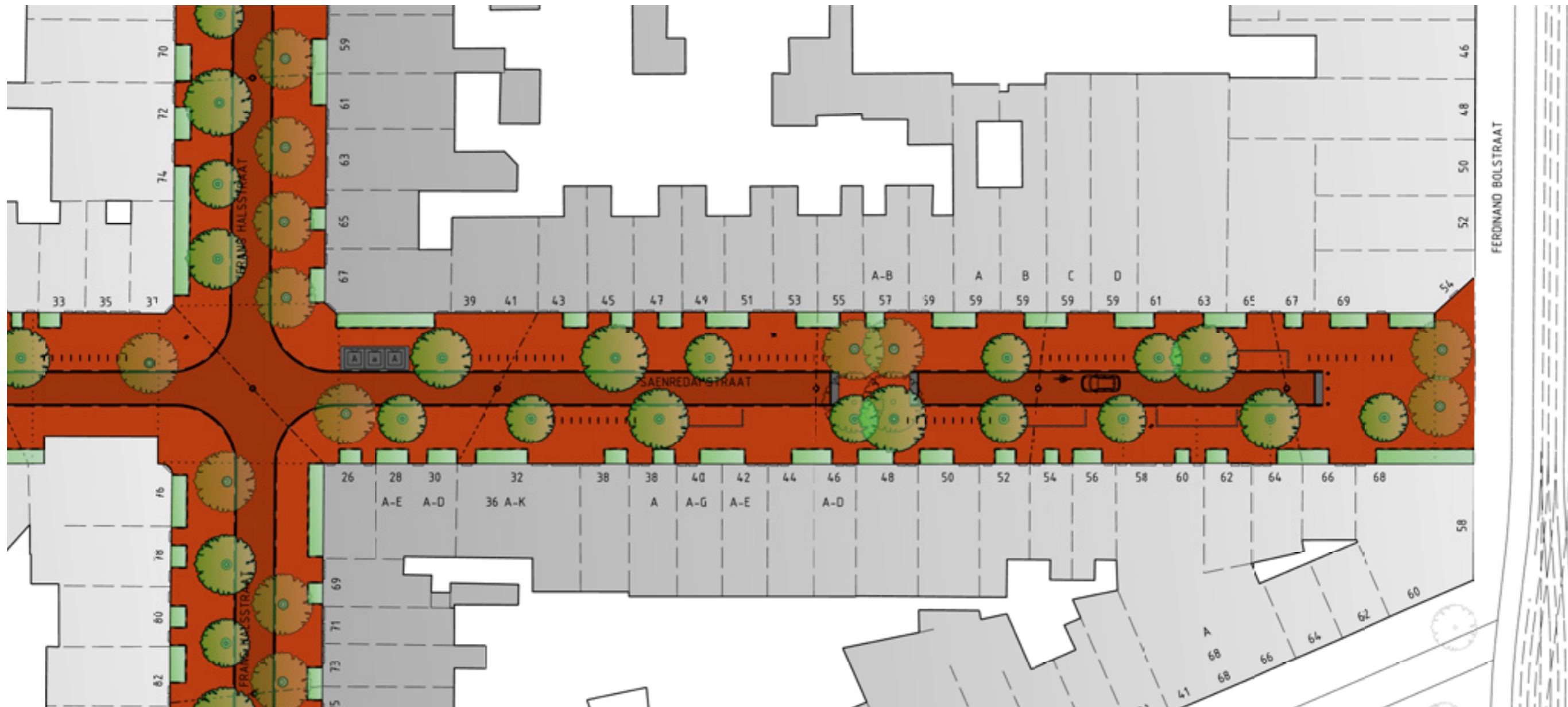
In deze uitsnede is te zien dat met de buurtpleintjes een aantal bomen in het groene vlak komt te staan waar geen bandenlijnen meer zijn. Op het pleintje dienen de bomen nu ook als natuurlijke snelheidremmer.

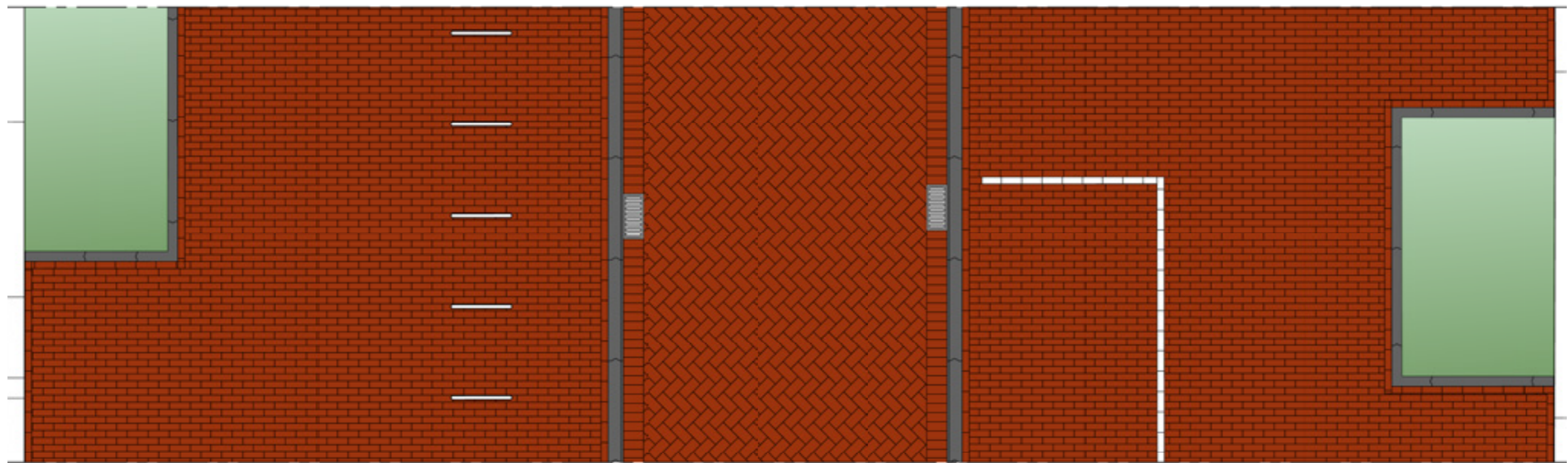
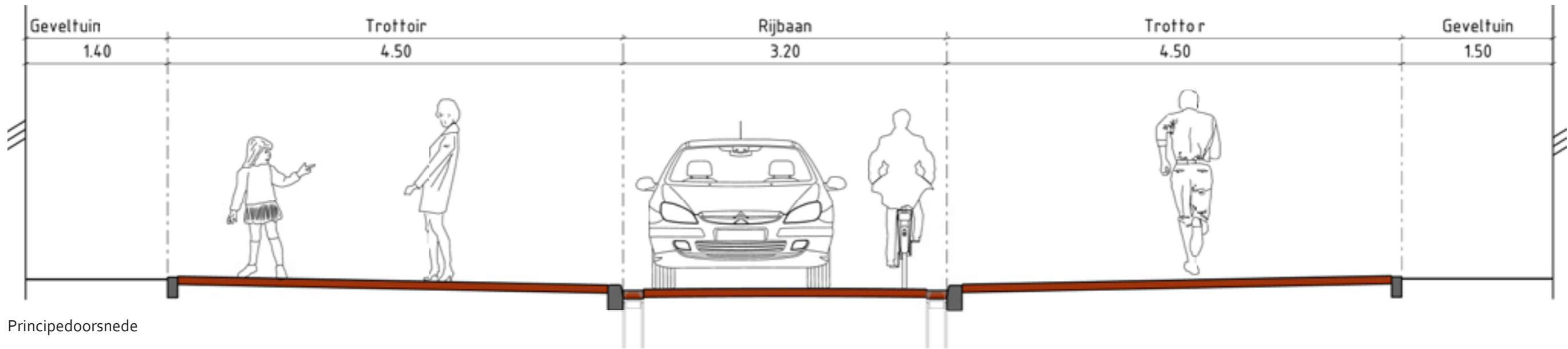


Per straatdeel kan de meest gunstige ligging voor de weg worden gekozen. Omdat de buurtpleintjes een onderbreking vormen van o.a. de bandenlijnen ontstaan er geen onrustige slingers in de wegprofielen. Door de combinatie van buurtpleintjes en asymmetrische profielen kunnen bijna alle bomen worden ingepast.



Ter voorbeeld is het meest noordelijke buurtpleintje qua grootte nog aangepast aan de daar specifieke situatie. Nu is te zien dat alle bomen kunnen worden ingepast en slingerende wegprofielen worden voorkomen.







Eerste impressie van model 1a.



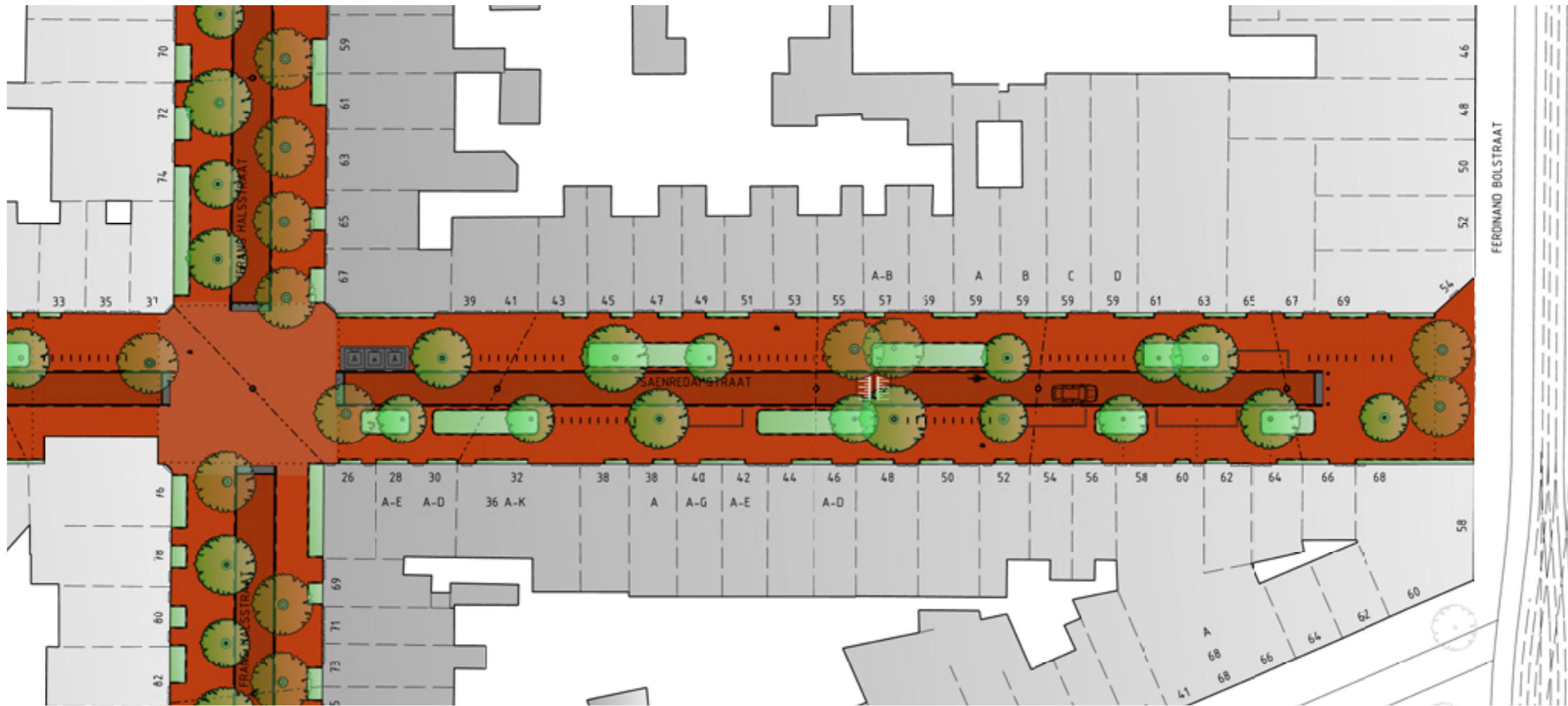
Referentie bredere geveltuin.



Referentie gevelgroen. Er is weinig ruimte nodig voor zelfs forse struiken.



Referentie gevelgroen. Langs de gevel kunnen en mogen beplantingen de hoogte in!

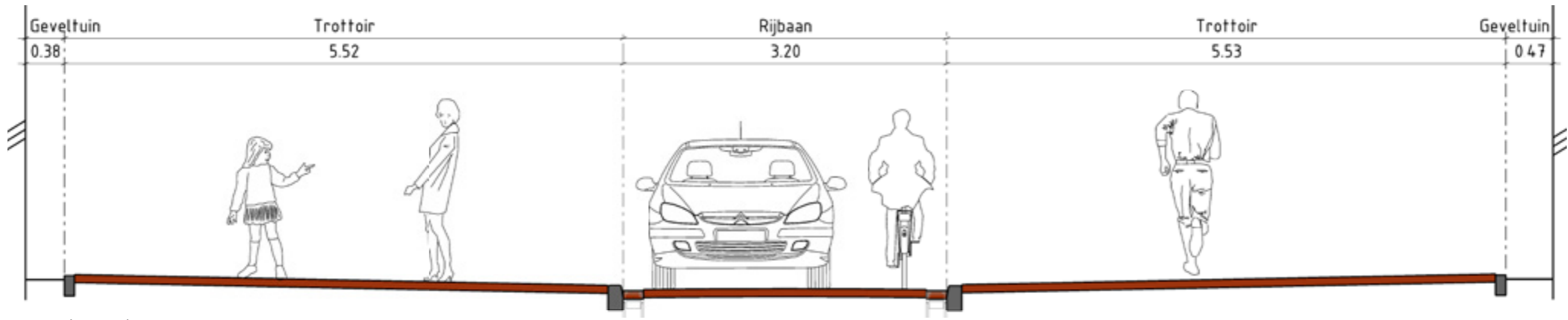


Plattegrond alternatief model 1B

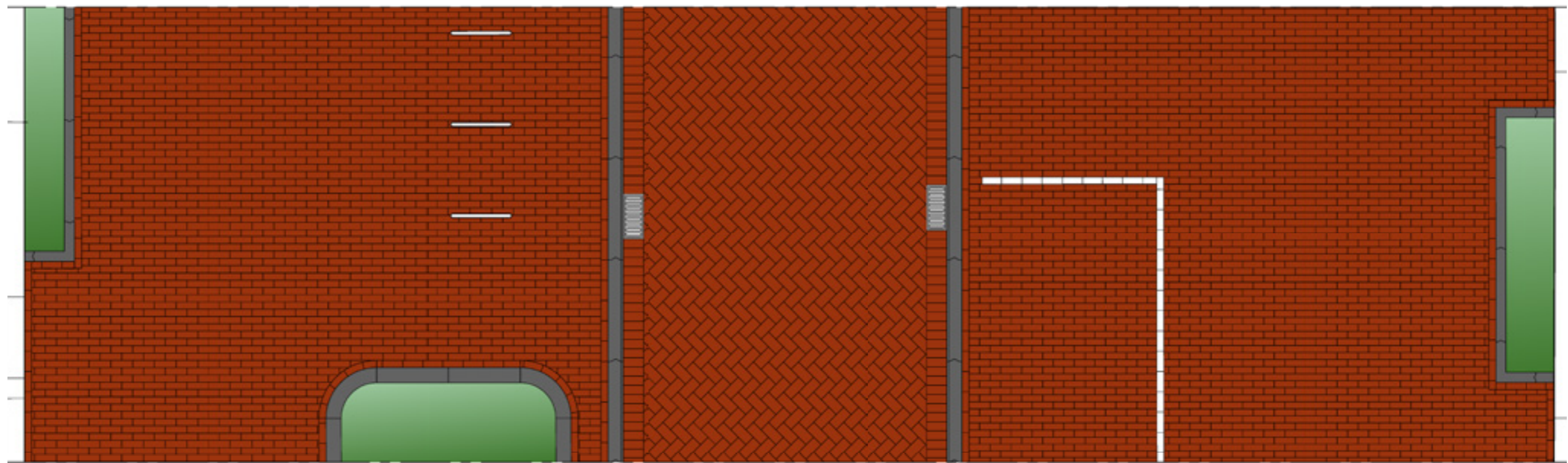
4.3.2 Uitwerking model 1B: symmetrisch met geveltuinen en smalle groenstrook

Zelfde als Model 1a met de volgende verschillen:

- Toevoeging smalle groenvakken langs de rijbaan (+/- 2 m breed);
- Minder diepe geveltuinen (+/- 0,50m m diep)
- Groen langs de rijbaan beperkt de oversteekbaarheid, barrièrewerking dus houden we in principe lager;
- Meest voorkomende vrije doorloop ca 2,3m;
- Drenpels remmen de snelheid met ter hoogte van het kruispunt een plate met extra nadruk op verblijfskwaliteit / de voetganger; een buurtpleintje.



Principeddoorsnede



Principedetail



Eerste impressie van model 1b.



Smalle groenstroken op smalle trottoirs maken het groen kwetsbaar en 'iel' en ze beperken de ook noodzakelijke voetgangersruimte.



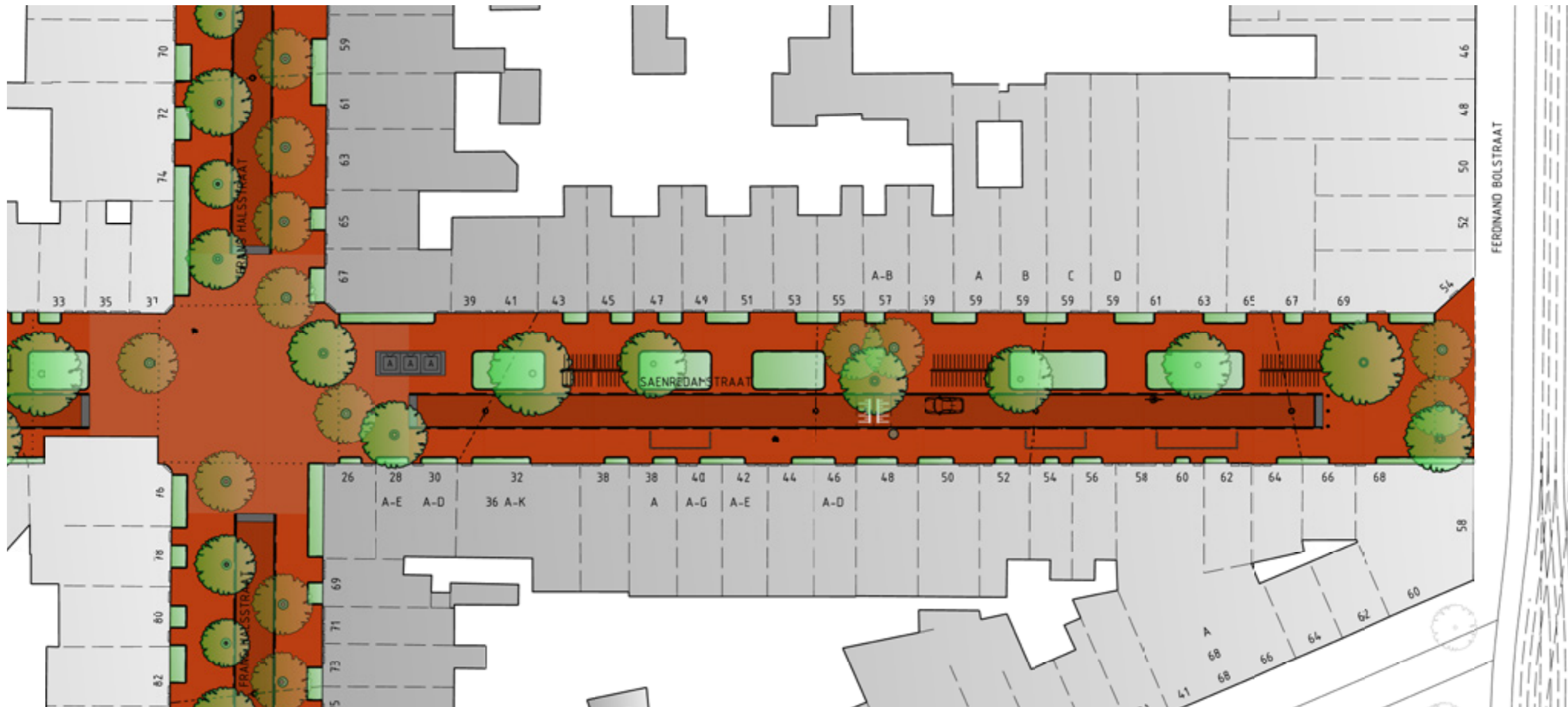
Wat betere uitvoering van het principe van smalle groenstroken. Trottoir is o.a. breed genoeg.



Groenstroken van dit smallere type, midden in de straat, blijken vaak kwetsbaar en passen qua maat en schaal niet goed in de omgeving.



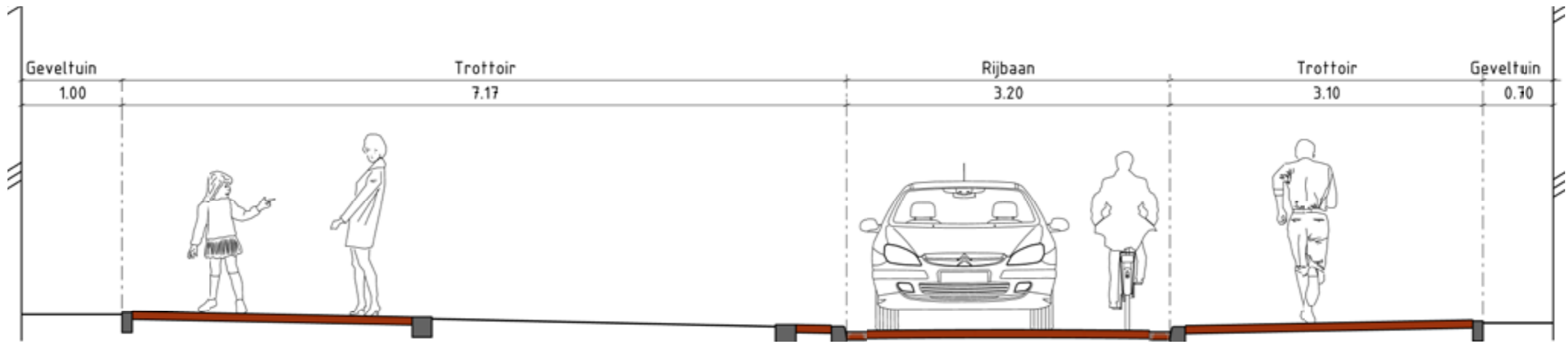
Typische Amsterdamse geveltuin: weinig ruimte maar veel groen. Verdere invulling met potten en bank.



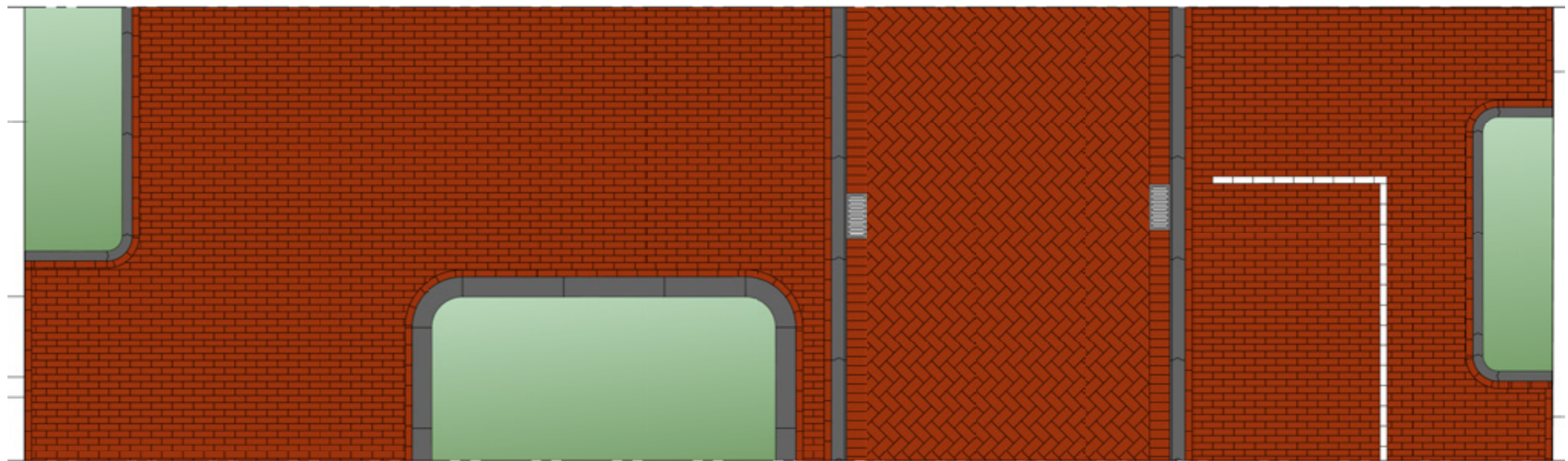
Plattegrond alternatief model 2

4.3.3 Uitwerking model 2: a-symmetrisch met brede groenstrook en geveltuinen

- Breed trottoir aan de zonzijde van de straat met ruimte voor stevige vergroening (vakken 3,80m), verblijf, buitenspelen;
- Smaller trottoir met geveltuintjes aan beide zijden (max 1,0 m diep);
- Op alle punten minimaal 2,5m vrije doorloopruimte.
- Drenpels remmen de snelheid met ter hoogte van het kruispunt een plateau met extra nadruk op verblijfskwaliteit / de voetganger; een buurtpleintje.



Principeddoorsnede



Principedetail



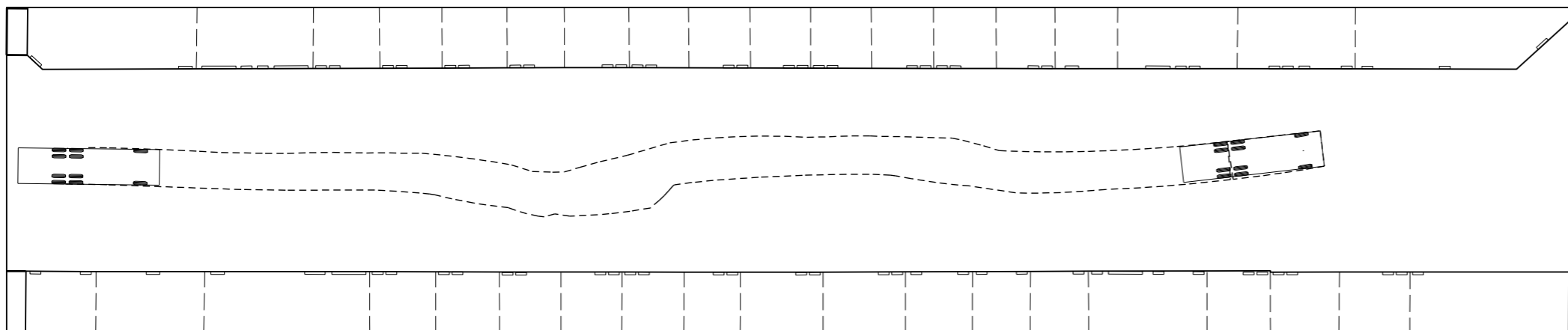
Eerste impressie van model 2.



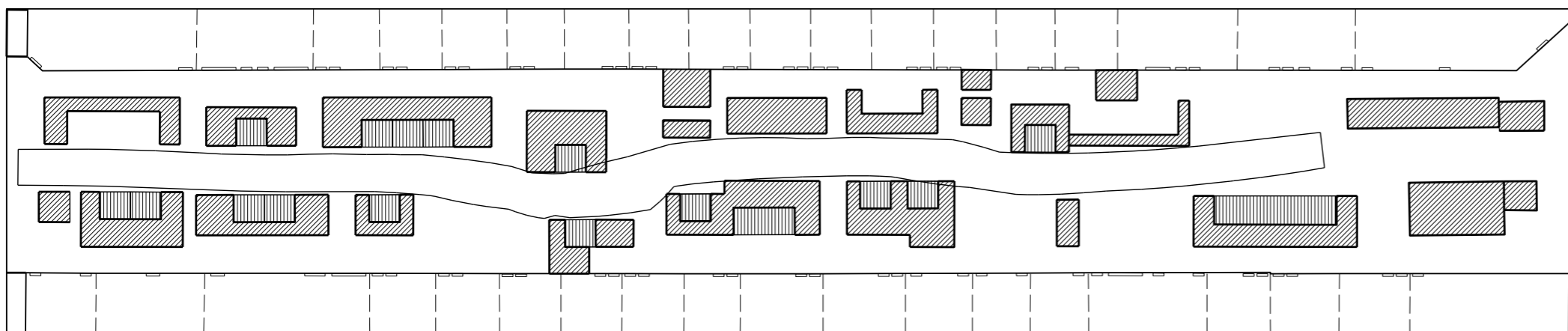
Linksboven, linksonder en rechtsboven allen voorbeelden van brede goed onderhouden groenstroken. Met de juiste ligging, soortkeuze en goed beheer is dit mogelijk. Door de afmeting van de groenstrook is die robuust en doet mee in de opzet van de straat en de stedenbouwkundige structuur.

Een brede groenstrook kan goed worden gecombineerd met een smalle geveltuint met opgaande beplanting.

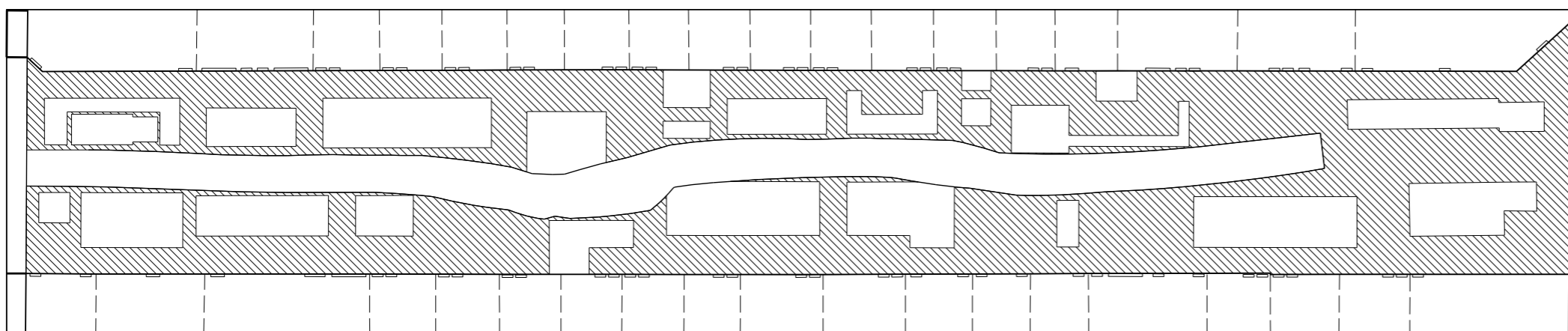
5 Vergelijking Voorlopig Ontwerp en alternatief model (1B)



De 'rijloper' zoals die over het erf loopt op basis van een vrachtwagen van 10 meter lengte. Asverspringen temperen de snelheid maar geven ook een onrustig en onoverzichtelijk straatbeeld



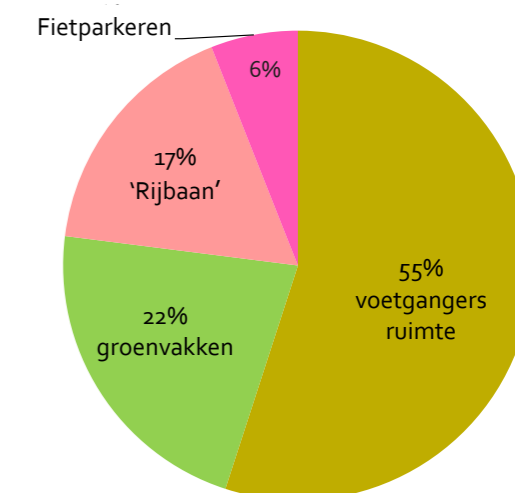
De plantvakken (schuine arcering) en fietsparkeervakken (verticale arcering) toegevoegd. Door het ontbreken van bandenlijnen moeten vooral de kwetsbare groenvakken het verkeer geleiden; beplantingen, vooral de hoeken van plantvakken zullen beschadigd worden. Gezien het toch vrij intensieve fiets- en autoverkeer zullen voetgangers liever niet over de rijloper lopen maar langs de gevel. Daar is de voetgangersruimte krap -sommige doorsteken zijn minder dan 1 meter- en kan niet in een rechte lijn worden gelopen.



Het gearceerde gebied betreft alle voetgangersruimte (inclusief laad- en losvakken redenerend vanuit dubbel gebruik). Op zich is er veel voetgangersruimte maar deze is erg versnipperd. De opzet van het profiel, maatvoering van plantvakken, grote diversiteit aan elementen, maakt dat er veel restruimte, ook wel 'junkspace' genoemd, ontstaat. Vanaf de zijkanten de rijloper oversteken of op lopen (of rennen, denk aan spelende kinderen) is door de gekozen inrichting moeilijk te voorzien voor de andere verkeersdeelnemers. Ook voor beheer is de versnipperde, erg diverse inrichting lastig goed te beheren.

Voorlopig Ontwerp Saenredamstraat d.d. oktober 2019

(V.O. mei 2020 is iets gewijzigd maar deze eerder gemaakte vergelijking op basis van het v.o. oktober 2019 volstaat nog steeds)

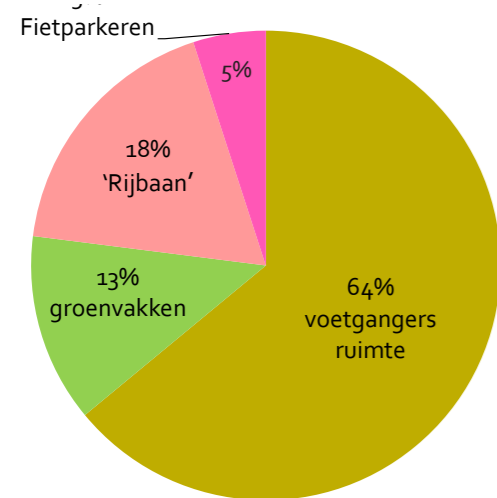


Voorlopig Ontwerp oktober 2019:
oppervlaktes van programmaonderdelen
naar percentage

5.1 Vergelijking Voorlopig Ontwerp met alternatief model (1B) naar hoofdopzet, programmering en oppervlaktes

Er is een vergelijking gemaakt op hoofdlijnen tussen het Voorlopig Ontwerp (versie oktober 2019) en alternatief model 1B.

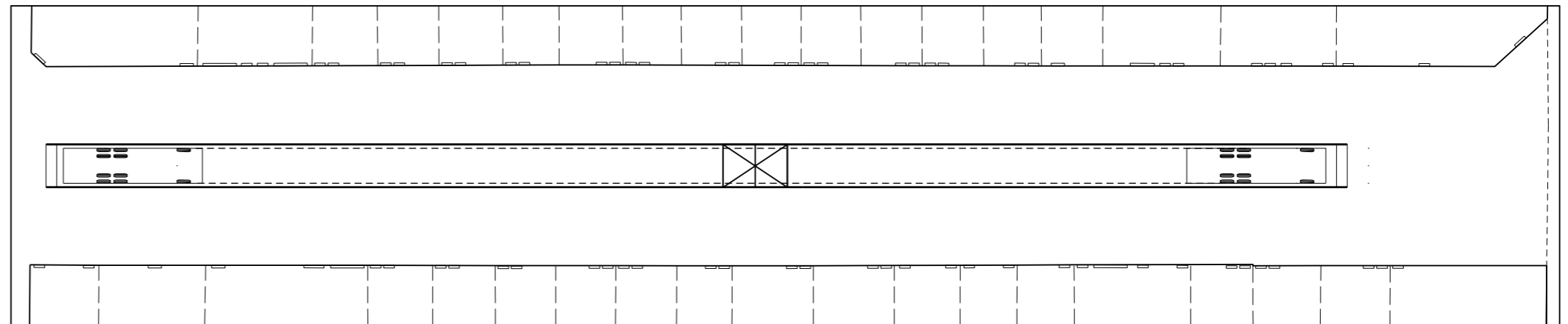
Beide zijn onderverdeeld naar de belangrijkste programmaonderdelen / oppervlaktes: voetgangersruimte, groen, rijbanen en fietsparkeren. Er is natuurlijk een verdere onderverdeling te maken



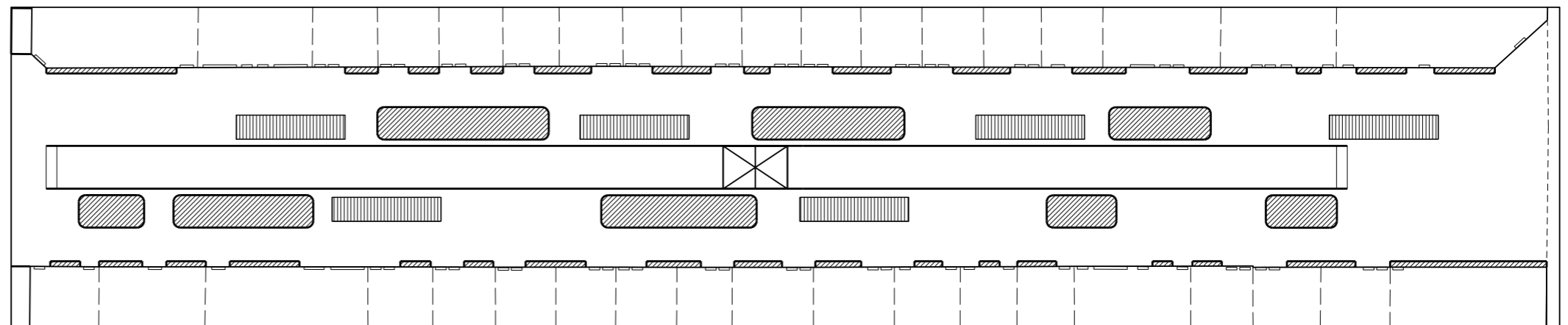
Alternatief model 1B:
oppervlaktes van programmaonderdelen
naar percentage

(laden-lossen, spelen, specifieke voorzieningen) maar die zijn voor een globale vergelijking minder relevant (en maken onderdeel uit van wat in deze vergelijking voetgangersruimte heet).

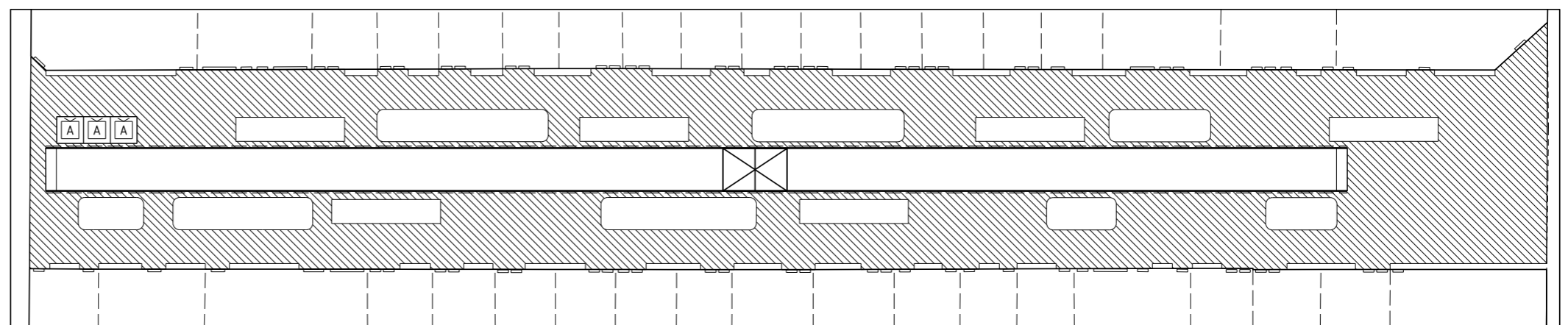
De kleurdiagrammen hierboven geven duidelijk aan dat in essentie beide modellen dezelfde programmering kunnen herbergen; alleen de 'ruimtelijke vorm' is anders. Te zien is dat het alternatief iets minder groen heeft ten gunste van wat meer voetgangersruimte. Het v.o. heeft wat meer groen maar weer minder voetgangersruimte. Beide modellen hebben de ruimte om accenten anders te leggen, de ruimte nog wat anders toe te bedelen.



De rijloper zoals die door de Saenredamstraat loopt in alternatief model 1B. Een vrachtwagen van 10 meter lengte kan hier zonder slingerbewegingen doorheen rijden. De rijbaan wordt gemarkeerd door duidelijke trottoirbanden (minimaal hoogteverschil) die de routing duidelijk aangeven. Een drempel (15 km/uur of 20 km/uur) remt de snelheid. De voorspelbaarheid van de route, de overzichtelijke situatie, dragen verder bij aan de verkeersveiligheid.

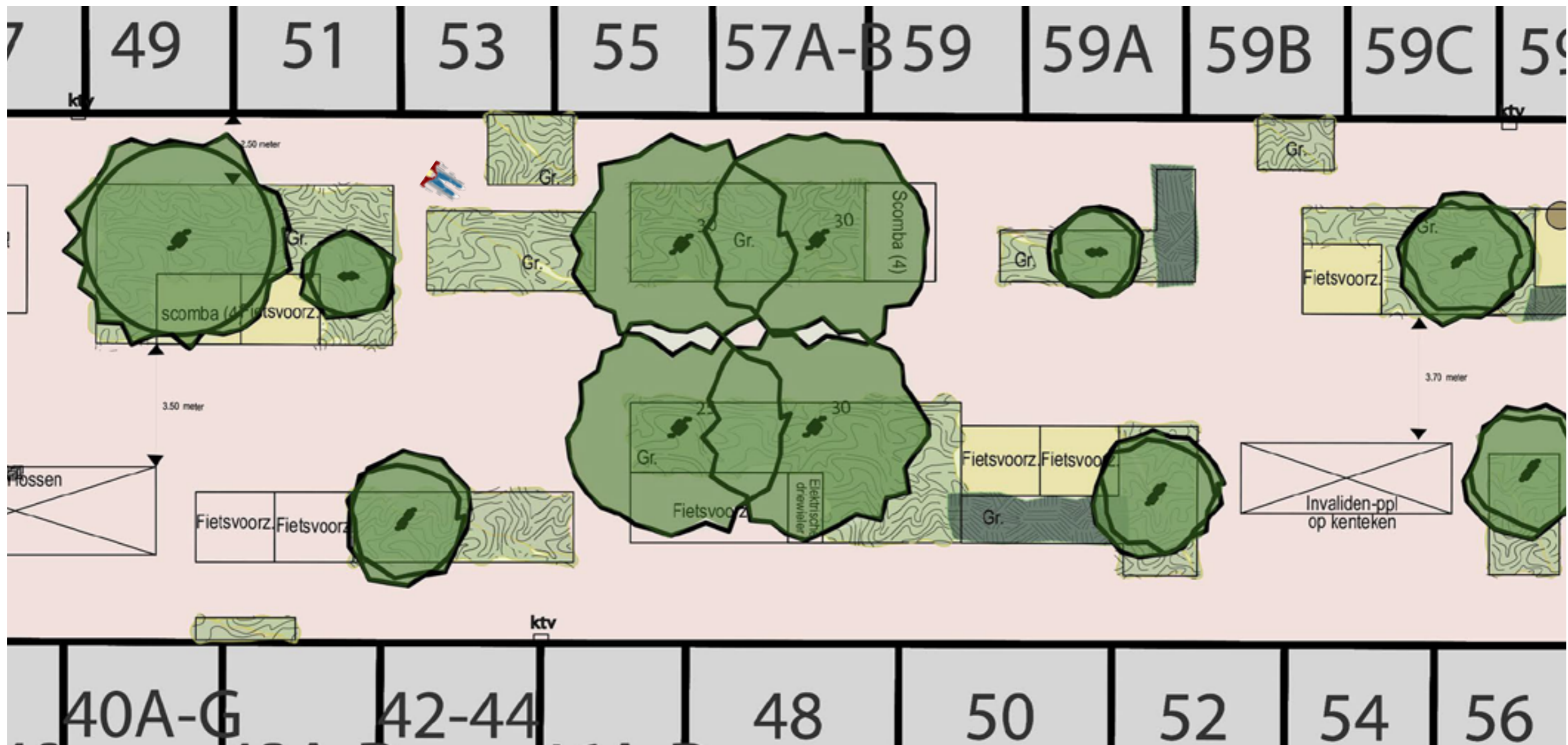


De plantvakken (schuine arcering) en fietsparkeervakken (verticale arcering) toegevoegd. Beide kunnen goed worden 'opgehangen' aan de bandenlijnen maar wel op 50cm afstand van die banden om uitwijken mogelijk te maken, te voorkomen dat plantvakken over de rijbaan groeien of verkeer plantvakken kapot rijdt. Langs de gevels is overal een vrije doorloopruimte van 2,50 meter.



Het gearceerde gebied betreft alle voetgangersruimte (inclusief laad- en losvakken redenerend vanuit dubbel gebruik). Er is veel voetgangersruimte met, door de effectieve opzet, weinig restruimte / 'junkspace'. De overzichtelijke opzet maakt oversteken makkelijker en beter op te anticiperen door andere verkeersdeelnemers.

Alternatief model 1B Saenredamstraat
vergelijking had ook gemaakt kunnen worden met alternatief model 1C; zou grotendeels hetzelfde beeld hebben opgeleverd)

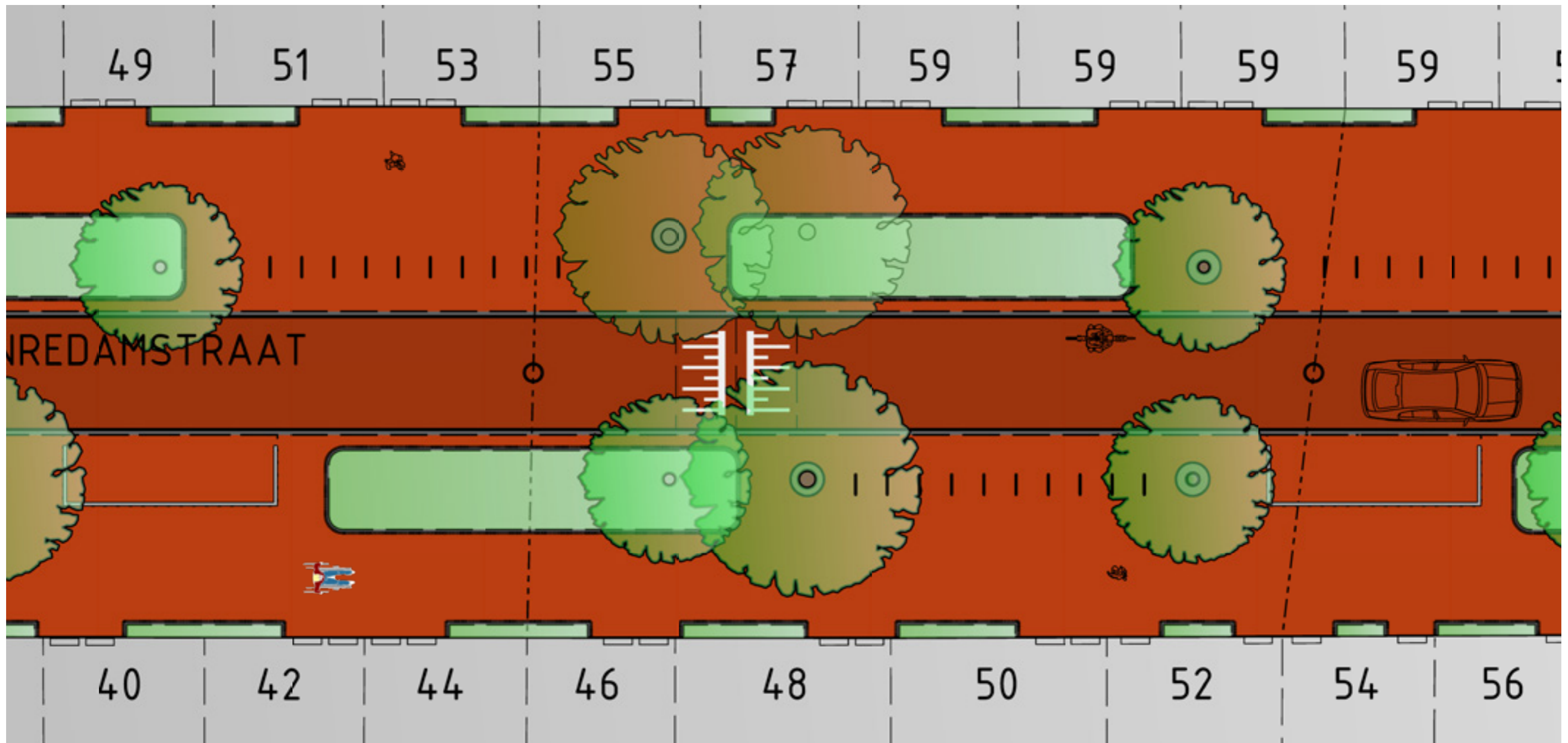


Plattegrond Voorlopig Ontwerp mei 2020

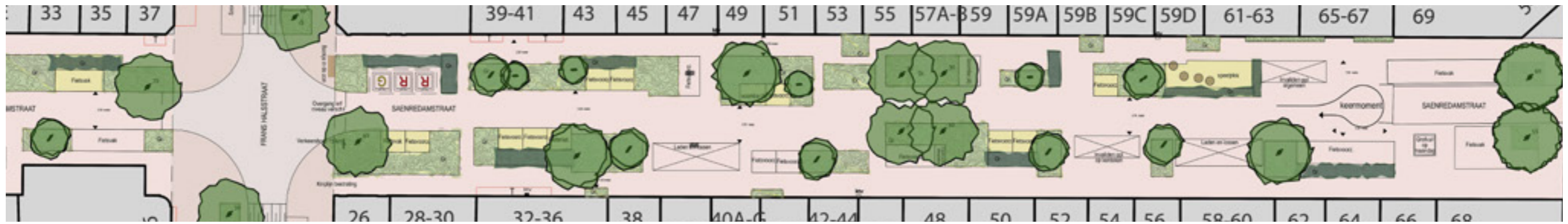
5.2 Vergelijking uitsnede plattegronden Voorlopig Ontwerp en alternatief model (1B) van Seanredamstraat

Ten overvloede een uitsnede op dezelfde lokatie in de Saenredamstraat van het Voorlopig Ontwerp en het alternatief model 1B. Zie voor een verdere beknopte toelichting op het verschil tussen de twee modellen de vorige pagina.

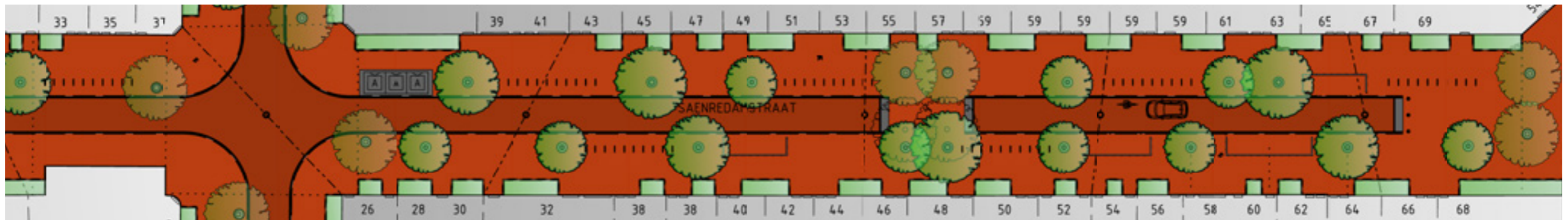
In beide uitsneden is indicatief iemand in een rolstoel aangegeven. In het Voorlopig Ontwerp zijn sommige doorgangen ruim minder dan één meter; feitelijk niet te passeren voor iemand in een rolstoel. Daarnaast is te zien dat veel fietsparkeervakken ontsloten worden vanaf de rijbaan. Of dat prettig is, is de vraag. Eventuele toevoeging van meer geveltuinen gaat, gezien de beperkte voetgangersruimte, moeilijk worden. In het alternatief model 1B worden door de eenvoudige, efficiënte opzet veel problemen met toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid voorkomen.



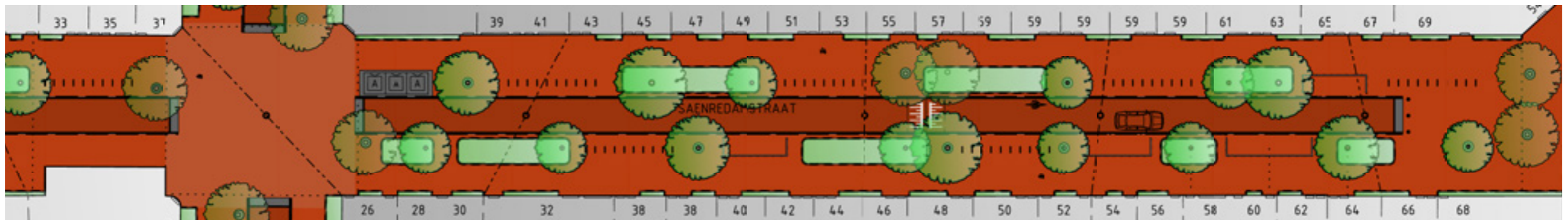
Plattegrond alternatief model 1B.



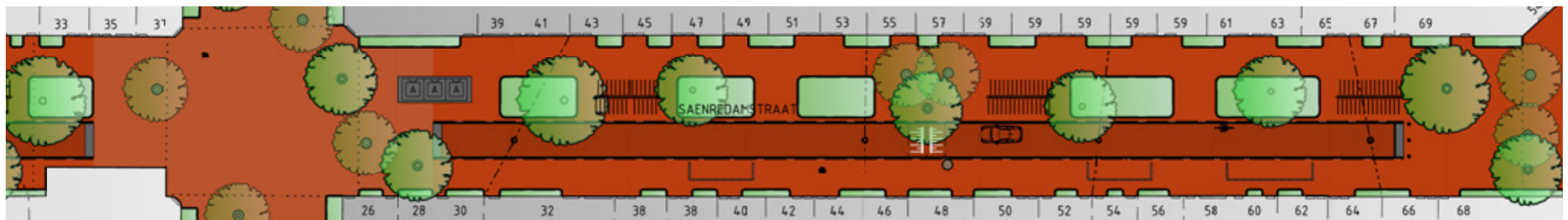
Plattegrond Voorlopig Ontwerp.



Plattegrond alternatief model 1A.



Plattegrond alternatief model 1B.



Plattegrond alternatief model 2.

5.3 Overzicht Voorlopig Ontwerp en alternatieven voor Saenredamstraat

Criteria	Erf, 15 km/u	Woonstraat, 15/30 km/u			Toelichting
		Symmetrisch profiel Groen langs gevel	Symmetrisch profiel Groen langs rijbaan	A-symmetrisch profiel Groen langs rijbaan	
Verkeersveiligheid					Erf: onduidelijk, versnipperd, hoog groen, positie verkeersdeelnemers, snelheid? Straat: met banden is duidelijker, overzichtelijker, inrichting conform richtlijnen;
Voetgangersruimte					Erf: lopen midden in profiel. Onduidelijk voor minder validen en kinderen. Straat: voldoende brede trottoirs. Goed toegankelijk, oversteekbaar, looplijnen.
Beheer verharding					Erf: gebruik van standaard materialen maar veel hoekjes en snippers Straat: gebruik van standaard materialen, minder restruimtes
Kwaliteit groen (potentie)					Erf: veel hagen, klein snippergroen Straat: met name in 3 ^{de} model substantieel groen
Beheer groen					Erf: moeilijk beheerbaar, te klein en kwetsbaar, spanningsveld met ander gebruik Straat: uitdaging maar met juiste beheer goede kwaliteit mogelijk
Klimaatbestendig					Erf: voldoet aan doelstellingen? Straat: in principe inpasbaar maar nader overleg nodig
Ruimtelijke kwaliteit					Erf: Rommelig beeld, geen door-/overzicht Straat: Rust en overzicht, helder herkenbaar beeld, aansluitend op 19 ^{de} eeuwse gordel
Kabels en leidingen					Erf: Straat: op hoofdlijnen bekeken: inpasbaar
Passend bij context					Erf: erf-concept niet passend bij signatuur 19 ^e eeuwse gordel Straat: gewoon straatprofiel passend bij context
Participatie		Voorlopig nvt	Voorlopig nvt	Voorlopig nvt	Erf: na uitvoering ontwerp weinig ruimte voor verdere invulling en zelfbeheer Straat: na uitvoering ontwerp ruimte voor invulling groen en zelfbeheer
Zelfbeheer					Erf: in praktijk wisselend succes Straat: in praktijk wisselend succes