



Gemeente
Amsterdam



Onderzoeksrapport Stadsstraten

22 augustus 2017

22 augustus 2017

Foto voorblad: Fotobank gemeente Amsterdam, Edwin van Eis

Inhoud

1 Inleiding	3
2 De stadsstraat	4
2.1 De karakteristiek van de stadsstraat	4
2.2 De stadsstraat als verkeersroute en als bestemming	6
2.3 Het netwerk van hoofdstraten	7
2.4 De stadsstraat in bestaande beleidskaders	10
2.5 Toekomstige stadsstraten	13
3 Kwaliteiten van stadsstraten	15
3.1 Karakteristiek ('vaste' kwaliteiten)	16
3.2 Kwaliteiten	17
3.3 Kansen/bedreigingen	17
4 Beoordeling van stadsstraten	18
4.1 Toelichting op resultaat beoordeling van stadsstraten	18
4.2 Resultaat beoordeling	19
5 Overzicht mogelijke interventies in stadsstraten	21
5.1 Mogelijke interventies	21
5.2 Werk met werk maken en experimenten	23
5.2.1 <i>In welke stadsstraten staan al ingrepen gepland?</i>	23
5.2.2 <i>Omarmen en ondersteunen van reeds bestaande programmatische interventies</i>	23
5.2.3 <i>Eenvoudige en tijdelijke maatregelen</i>	23
5.3 Meer evenwicht bij integrale afwegingen in stadsstraten	24
6 Conclusies Agenda Stadsstraten	25
6.1 Aanbevelingen voor prioritering	25
6.2 Aanbevelingen voor programmering	27
6.3 Stadsstraten met de hoogste investeringsprioriteit	27
7 Bijlage: Volledige lijst stadsstraatdelen	36
8 Colofon	37



Utrechtsestraat. Bron: Fotobank gemeente Amsterdam, Henk Rougour

1 Inleiding

Enige jaren geleden is het begrip stadsstraat geïntroduceerd in de Amsterdamse ruimtelijke ordening en het stadsontwerp. De reden hiervoor was de erkenning dat de openbare ruimte in toenemende mate een essentiële bijdrage vormt aan de economische ontwikkeling van de stad. Nader onderzoek naar het functioneren en gebruik van deze ruimte wees uit dat het openbare ruimte-netwerk van 'hoofdstraten', niet te verwarren met de bestaande hoofd- en plusnetten, met daarlangs een rijke mix aan publieksfuncties hierin een sleutelrol vervult. Deze bijzondere categorie openbare ruimten heeft, vanwege het duidelijk stedelijk karakter – intensief, gemengd, gevarieerd, verbindend – de naam stadsstraten gekregen.

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 worden de stadsstraten omschreven als 'in het algemeen de ruimere, drukker straten [...] in of tussen buurten. Het zijn de stedelijke openbare ontmoetings- en uitwisselingsruimtes bij uitstek. Het zijn visitekaartjes van de stad. Ze hebben nagenoeg altijd een belangrijke winkel- of horecafunctie. Meestal hebben ze een belangrijke verkeersgeleidende functie. [...]'. (p.113-114)

De stadstraten spelen een grote rol in de ontwikkeling die in de Structuurvisie wordt beschreven als de 'uitrol van het centrummilieu'. Onderdeel van deze beweging is het uitbreiden van het hoogstedelijke centrummilieu, in het verleden alleen te vinden op de meest centrale locaties, naar een groter gedeelte van de stad. Hier ziet men een toenemende intensivering en variatie in zowel het gebruik als de bewoning van bestaande buurten. Het leidt tot een veelheid aan, vaak kleinschalige, particuliere investeringen. Het initieert functiemenging en verfraaiing van de openbare ruimte, wat weer nieuwe initiatieven en investeringen uitlokt. Stadsstraten faciliteren als geleiders van stedelijkheid deze uitrol voor een belangrijk deel. Een verbetering van de inrichtingskwaliteit en de functiemix in stadsstraten – ook in relatie tot de verkeersgeleidende functie – komt daarmee nadrukkelijk op de agenda te staan als onderdeel van een ruimtelijk-economische ontwikkelingsstrategie voor Amsterdam.

De Structuurvisie gaat echter nog een stap verder. Niet alleen in bestaande stadsbuurten verdienen stadsstraten als geleiders van stedelijkheid onze aandacht, ook in nieuwe ontwikkelgebieden vormen ze een belangrijk ingrediënt van een ontwikkelstrategie gericht op verstedelijking en intensivering. Deze notie is verder uitgewerkt in Koers 2025, de Amsterdamse ontwikkelstrategie voor de komende tien jaar. Stadsstraten worden hier, net als in de Structuurvisie,

als onmisbaar benoemd voor het aanhechten van de bestaande stad aan nieuwe stadsbuurten en ontwikkelingen rond OV-knooppunten. Stadsstraten zijn de logische focuslijnen voor publieksfuncties en grootschalige werkfuncties, waardoor ook in nieuwe stadsbuurten een aantrekkelijke afwisseling tussen rustig wonen en stadse drukte kan ontstaan.

Tot nu toe is de inrichtingsproblematiek in stadsstraten grotendeels onbenoemd gebleven. De ligging van deze bijzondere openbare ruimten in de stad is daarnaast onvolledig beschreven. Welke straat is nu eigenlijk een stadsstraat en welke straten kunnen zich in de toekomst ontwikkelen tot stadsstraat? Bij de vaststelling op 30 september 2015 van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit door de gemeenteraad van Amsterdam is een amendement aangenomen over de opstelling van een 'Agenda Stadsstraten'. De tekst van het amendement luidt als volgt:

'Conform de uitgangspunten en analyse van de Mobiliteitsaanpak Amsterdam, komt het college met een Agenda Stadsstraten waarbij de plusnettensystematiek richting geeft voor de ruimteverdeling. Ook komt het college in de Agenda Stadsstraten met een nadere prioriteitsstelling en investeringsagenda'.

Agenda Stadsstraten is de uitwerking van dit amendement. Het college wil de gelegenheid te baat nemen om de urgentie van de verkeers- en verblijfsinrichting van stadsstraten te schetsen, meer helderheid te scheppen in de definitie van het begrip stadsstraat en een kaart presenteren waarop bestaande en potentiële stadsstraten staan als onderdeel van een netwerk van hoofdstraten.

De Agenda Stadsstraten is opgesteld door de RVE's Verkeer & Openbare Ruimte en Ruimte & Duurzaamheid. Via consultatie zijn de stadsdelen en RVE Economie betrokken bij de agenda.

2 De stadsstraat

2.1 De karakteristiek van de stadsstraat

Hoewel steden van elkaar verschillen, van plek tot plek en door de tijd, zijn er toch grote gemene delers. Het gaat dan om ruimtelijke kenmerken die door de eeuwen heen en op alle plekken min of meer gelijk zijn. Eén van de meest in het oog springende is de levendige 'hoofdstraat', in de Amsterdamse stadsplanning 'stadsstraat' genoemd.

Alle steden kennen een hiërarchie in openbare ruimten. De ene straat is belangrijker dan de andere, als verkeersroute of als bestemming. Omdat hij centraler ligt in de stad of in het grotere netwerk van straten en dus een logischer route is om te nemen. Nadere beschouwing leert dat straten die centraal in de stad liggen en aantrekkelijk zijn als verkeersroute ook vaak de straten zijn waarlangs zich publiekstrekkende voorzieningen vestigen. Omdat er langs deze straten meer en veelsoortiger voorzieningen liggen worden ze vervolgens nog aantrekkelijker als bestemming en verkeersroute én als vestigingsplek voor bedrijven.

Dit klinkt zo vanzelfsprekend dat we het bijna als een gegeven zouden kunnen beschouwen, ware het niet dat de twintigste eeuw heel nieuwe vormen van clustering van publieksvoorzieningen en werkgelegenheid heeft gebracht. Deze nieuwe vormen ontstonden als reactie op de opkomst van de auto en een steeds meer decentrale en gescheiden ordening van wonen, werken en ontspannen. Het gaat om al dan niet overdekte winkelcentra, binnenstedelijke funshopstraten, uitgaanscentra en bedrijfsterreinen. Deze clusters waren vooral met de auto, en soms met het openbaar vervoer, goed bereikbaar. Ze pasten binnen de algemene beweging tot decentralisatie van inwoners en arbeidsplaatsen die kenmerkend was voor de naoorlogse periode. Dit was ook de periode dat de meeste steden in de Westerse wereld het economisch zwaar hadden. De hoofdstraat als plek van ontmoeting en als economische drager van de stedelijke economie leek haar langste tijd gehad te hebben.

Sinds halverwege de jaren 1980 zijn steden in het Westen overduidelijk weer terug. De reden hiervan is in hoofdzaak economisch. De economie is ook in ons land specialistischer en kleinschaliger georganiseerd geworden en heeft daarom voordelen bij

clustering. Daarmee is onze economie weer nadrukkelijker stedelijk georiënteerd. Mensen en bedrijven keren terug naar de grote steden en de beweging tot deconcentratie lijkt te zijn omgeslagen in een steeds sterkere tendens tot concentratie in en direct nabij een beperkt aantal aantrekkelijke stedelijke centra. Tegelijk met de stad is ook de stadsstraat terug. Als plek om aan te wonen, te werken en te ontspannen. Als plek waar stedelingen elkaar ontmoeten, hun boodschappen doen, hun voorzieningen aantreffen en waar economische productie plaatsvindt. Als plek waaraan buurten hun identiteit en aantrekkelijkheid ontleenen.

De stadsstraat als navigator ("TomTom"), verleider, verzorger en verbinder

Navigator: de stadstraat wijst je de weg - en leidt in ieder geval ergens heen. Talloze passanten kennen een buurt alleen van de stadsstraat.

Verleider: de stadsstraat is dan ook het visitekaartje van de aanliggende buurten - het is dé plek voor het aanbieden (en afnemen) van goederen en diensten, en voor het 'zien en gezien worden'.

Verzorger: een contra-intuïtief ruimtelijk aspect van een stadstraat is dat hij dikwijls in een relatief rustige omgeving ligt. Ook de stedeling wil het liefst 'rustig' wonen, maar hij wil zich 'om de hoek' kunnen onderdompelen in het stedelijk leven. Het relatief rustige stedelijke woonmilieu kan niet zonder de stadstraat, terwijl de stadstraat bestaansrecht ontleent aan de aanliggende woonmilieus die hij verzorgt en bedient.

Verbinder: vaak vormen stadsstraten de 'lange lijnen' in de stad. In die functie lijken ze iedereen met iedereen te verbinden. Hoe langer de lijn, des te meer buurten en sferen de stadstraat aandoet en vertegenwoordigt - hoe groter ook de kans dat er zowel 'betere' als 'mindere' buurten langs dezelfde stadstraat liggen. Via de stadsstraten lijken de zwakkere buurten zich aan de sterkere broeders en zusters te kunnen optrekken. Dit aspect van de stadstraat is een uiterst belangwekkend gegeven in de huidige praktijk van de Amsterdamse stadsontwikkeling. Het speelt een sleutelrol bij het inspelen op de enorme demografische druk op de stad enerzijds, en bij het versterken van de fragiele aansluiting tussen de vooroorlogse en de naoorlogse stad anderzijds.

Niettemin blijft het buitengewoon lastig om de stadsstraat te definiëren. Stadsstraten vormen in ieder geval een specifiek en voor de stad essentieel onderdeel van het publieke domein. De definitie gebruikt in dit onderzoek is:

“Straat met een belangrijke verblijfs- en economisch-maatschappelijke functie op verschillende schaalniveaus met daarnaast een belangrijke verkeersfunctie”.

De stadsstraat heeft ten minste de volgende karakteristieken:

- Ligt altijd in intensief bebouwd gebied
- Heeft verblijfs- én verkeersfunctie(s)
- Ligt in verkeersnetwerken: fiets, OV, auto
- Bevat tal van voorzieningen
- Is relatief druk
- Is doorgaans brede(re) en lange(re) straat
- Is bekende(re) straat
- Bevat grote(re), hoge(re), representatieve(re) gebouwen



De Kinkerstraat in 1908. De verkeersgeleidende functie van de straat was nog sterk ondergeschikt aan de economische functie.

Klassieke ‘voldragen’ Amsterdamse stadsstraten zijn onder meer de Van Baerlestraat, de Utrechtsestraat en de Kinkerstraat. Maar ook de Beethovenstraat is gedeeltelijk een voldragen stadsstraat; de zuidelijke helft echter ontbeert vooralsnog een verblijfsklimaat met een serieuze concentratie van voorzieningen. De Wibautstraat is een stadsstraat met een avenue-karakter: een zeldzaam verschijnsel in Amsterdam.

In Amsterdam houdt de groeiende aandacht voor de stadsstraat sterk verband met het succes van de fiets als het stedelijk vervoermiddel bij uitstek. De samenhang tussen aantrekkelijke verkeersroutes en clustering van stedelijke voorzieningen is er door versterkt. Er wordt zelfs al gesproken van een heuse ‘fietseconomie’. Net als voor de opkomst van de personenauto is de ligging van een straat in het bredere netwerk van openbare ruimteroutes in de stad van doorslaggevend belang voor het succes als plek van economische, sociale en culturele interactie. De stadsstraat als de universele hoofdstraat is daarom niet te begrijpen zonder inzicht in de verkeershiërarchie van straten in onze stad.



Hetzelfde stuk Kinkerstraat in 1930. Toename van het wegverkeer leidde tot een verdeling van het straatprofiel in verkeersruimte en verblijfsruimte

2.2 De stadsstraat als verkeersroute en als bestemming

Lange tijd werd de discussie over kwaliteit in de openbare ruimte beheerst door de verkeerskundige tegenstelling tussen verkeer en verblijven. Binnen Amsterdam onderscheiden we, conform het concept Duurzaam Veilig, een netwerk van gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) met vooral een verkeersfunctie, en daarbinnen een netwerk bestaand uit erftoegangswegen (30 km/uur) met vooral een verblijfsfunctie.

In de praktijk is deze scheiding van functies in Amsterdam niet zo strikt. Naast de straten met vooral een verkeersfunctie of vooral een verblijfsfunctie is er namelijk een groot aantal straten met een verblijfs- én verkeersfunctie. In de verkeerskunde worden deze straten 'grijze wegen' genoemd en dit zijn veelal de stadsstraten. In deze straten, leidt de veelheid aan verkeer in combinatie met winkels, horeca en andere publiekstrekkende functies, vaak tot ruimtelijke problemen. Ze laten zich niet eenvoudig in verkeerskundige hokjes plaatsen. Zijn het nou in eerste plaats winkelstraten, of gebiedsontsluitingswegen?

Bij de herinrichting van dit soort straten zijn vaak twee dingen leidend geweest: de huidige verkeersfuncties in de straat en de harde (breedte-)normen die gelden per verkeerssoort. Duidelijke keuzes – bijvoorbeeld om een bepaalde verkeerssoort niet langer ruimte te geven en zo ruimte te creëren voor andere functies – werden in het verleden niet vaak gemaakt. In plaats daarvan is er vaak sprake van compromissen waarbij de situatie voor geen enkele verkeerssoort optimaal is: de verkeersnormen worden

niet gehaald én tegelijkertijd is de verblijfsruimte beperkt.

Pas recent zijn nieuwe stromingen binnen de stadsstudies tot het inzicht gekomen dat de verblijfsfunctie, die samenhangt met een rijk aanbod aan voorzieningen in straten, juist vaak een direct gevolg is van de verkeersgeleidende functie. Immers, zonder het drukke verkeer zou er voor veel voorzieningen in stadsstraten geen draagvlak zijn, omgekeerd is veel verkeer juist in de stadsstraten te vinden vanwege het rijke en gevarieerde voorzieningenaanbod. De stadsstraat is immers een bestemming op zichzelf. Goedbedoelde pogingen verkeer volledig uit stadsstraten te weren, bijvoorbeeld door parallelle routes voor fiets of OV te creëren, kunnen de economie van een stadsstraat daarom benadelen.

De opgave is daarom om de verkeersgeleidende functie van een stadsstraat te waarborgen, terwijl de ruimte en kwaliteit voor verblijf in een stadsstraat geoptimaliseerd wordt. Het resultaat creëert een stadsstraat die een meerwaarde vorm voor de buurt, het stadsdeel en mogelijk zelfs de stad.

Het bovenstaande ligt ten grondslag aan het opnemen van stadsstraten in Structuurvisie Amsterdam 2040. Het is een erkenning van de eigen interne logica van steden als Amsterdam en van de wijze waarop steden zichzelf organiseren. Dat laat onverlet dat de goede inrichting van stadsstraten een ingewikkelde zaak blijft. De eisen ten behoeve van een veilige en snelle verkeersafwikkeling enerzijds en verblijfskwaliteit anderzijds laten zich in de smalle Amsterdamse straatprofielen lastig verenigen.



Het netwerk van stadsstraten in de vooroorlogse stad is goed te herkennen aan de lijnen waarlangs functies zich vestigen.

Bron: Functiekaart Amsterdam

2.3 Het netwerk van hoofdstraten

Vanwege de samenhang tussen de verkeersgeleidende en verzorgende functie liggen stadsstraten zonder uitzondering op het netwerk van Amsterdamse hoofdstraten. Niet alle hoofdstraten zijn echter stadsstraat. Het netwerk van hoofdstraten bestaat uit doorgaande hoofdroutes voor ten minste twee van de volgende modaliteiten: fiets, OV en auto. Daarnaast zijn ze ook voor voetgangers toegankelijk en worden ze begeleid door stedelijke bebouwing, het zijn kortom straten. In de regel liggen de hoofdstraten, en daarmee ook de stadsstraten, ongeveer 400 á 500 meter uiteen. Ze vormen een supergrid dat over nagenoeg de hele stad ligt. Niet alle hoofdverkeer routes in de stad zijn ook hoofdstraat. Veelal omdat ze óf niet toegankelijk zijn voor voetgangers en fietsers, óf omdat ze niet door stedelijke bebouwing begeleid worden. De Gooiseweg is geen straat, net zomin als de Westhavenweg in het havengebied. Omgekeerd zijn de Leidsestraat en de (Nieuwe) Spiegelstraat weliswaar drukke straten, maar geen onderdeel van het netwerk van hoofdstraten. Dit omdat ze op het huidige moment voor slechts één rijdende modaliteit een hoofdroute vormen. De Leidsestraat is dan ook geen stadsstraat, maar een binnenstedelijke winkelstraat: een voetgangersdomein, zoals de Kalverstraat. Het feit dat ook de tram door Leidsestraat rijdt doet daar niets aan af. Dat de (Nieuwe) Spiegelstraat toegankelijk is voor de auto, maakt het nog geen hoofdroute voor deze modaliteit. Hetzelfde geldt voor de PC Hooftstraat. Ook winkelcentra en winkelpleinen, die bezijden het netwerk van hoofdstraten liggen, vallen niet in de categorie stadsstraten. In al deze voorbeelden speelt evenmin de typische inrichtingsproblematiek van stadsstraten.

Stadsstraten zijn in het verleden spontaan ontstaan of bewust gepland op het netwerk van hoofdstraten. Omdat er hier draagvlak was voor publieksvoorzieningen en ze dus de logische plek waren voor de clustering van deze voorzieningen. Stadsstraten spelen in onze stad opnieuw een belangrijke rol in de aantrekkelijkheid van buurten en zijn focuslijnen voor economische interactie (productie, handel dienstverlening en consumptie). Deze ontwikkeling van stadsstraten is echter alleen kansrijk op het netwerk van hoofdstraten én wanneer de dichtheid in de omgeving voor voldoende draagvlak zorgt voor de voorzieningen.

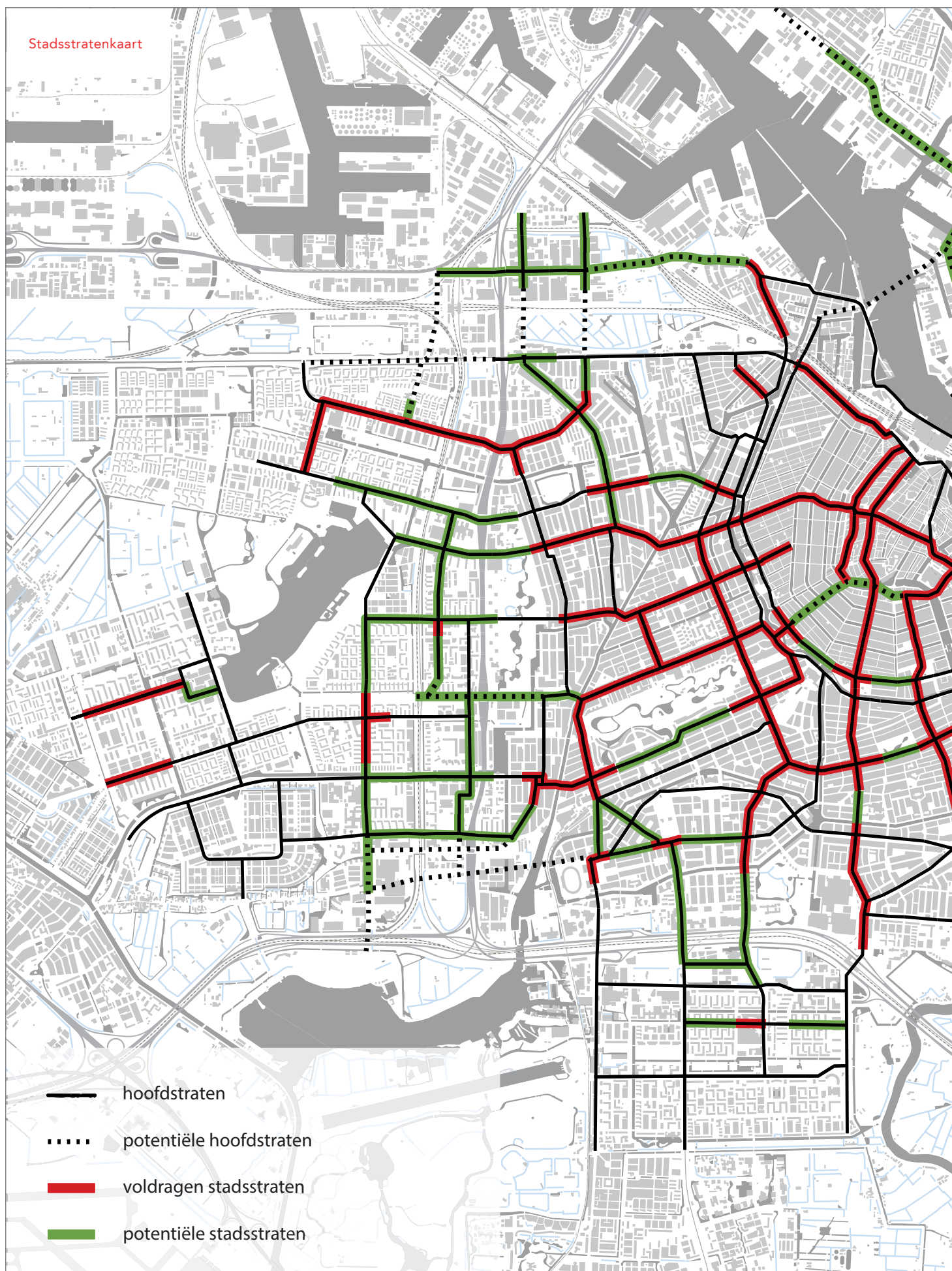
De interactiefunctie van de stadsstraat

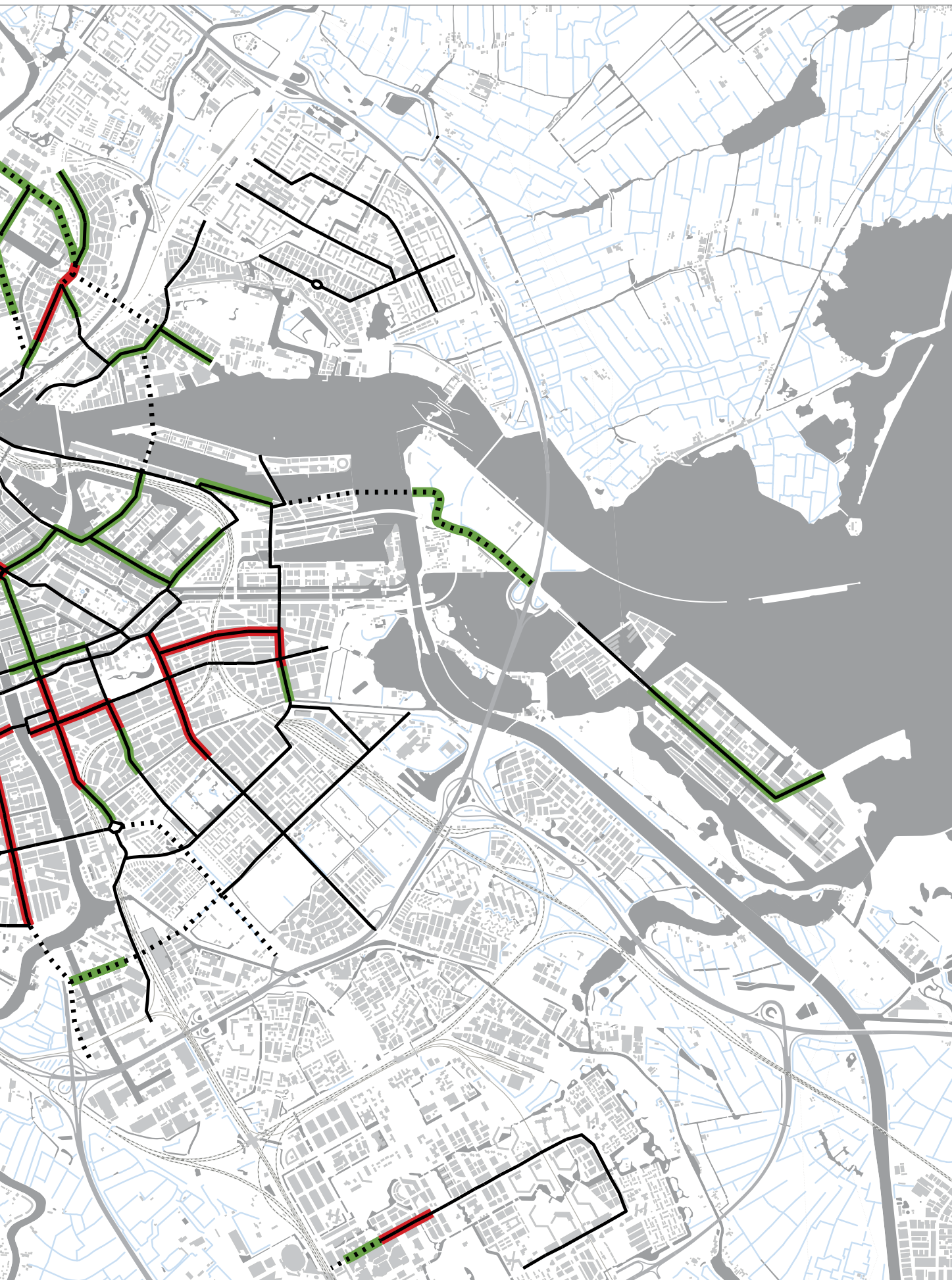
Stadsstraten zijn altijd belangrijk geweest voor het functioneren van de stad. Naast de pleinen en parken zijn ze de belangrijkste openbare ruimten in de stad, de plekken waar het publieke leven van de stad bloeit. Stad en publiek leven zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en de wederopstanding van grote steden, en daarmee van Amsterdam, is dan ook vooral een wederopstanding van het publieke leven in de stad.

De come back van grote steden van vandaag de dag vloeit voort uit een structurele verandering in de economie. Deze draait steeds meer op specialistische kennis en vaardigheden. Het creëren van meerwaarde in die economie is in belangrijke mate afhankelijk van interactie tussen mensen, die ook – of juist – in deze tijd van digitale telecommunicatie nog altijd het productiefst plaatsvindt via face to face contacten. Nabijheid is daarom een belangrijke ordende factor. Veel van deze face to face contacten zijn impliciet: zien en gezien worden op straat, in de winkel, op het terras, in het café, bij de skate-ramp of in de foyer van het theater. De stedelijke openbare ruimte en de publieksvoorzieningen die je daar aantreft zijn voor die impliciete contacten onmisbaar.

De op specialistische kennis en vaardigheden gebaseerde economie en de mensen die er in werkzaam zijn kunnen niet zonder de stad. De volksverhuizing naar de steden, een wereldwijd fenomeen, wordt er door verklaard. Wil je economisch emanciperen, dan zoek je je heil in de stad, het speelveld van de impliciete en expliciete ontmoetingen. In of direct nabij de stedelijke openbare ruimte: het interactiemilieu van de 21e-eeuwse economie.

De kwaliteit en gebruikswaarde van de openbare ruimte, zoals straten, trottoirs, pleinen, kades en parken, wordt vooral bepaald door de winkels, cafés, restaurants, bedrijven en andere voorzieningen die aan de openbare ruimte zijn gesitueerd, en in tweede instantie door de fysieke gesteldheid van de openbare ruimte zélf. Hoe gevarieerder dat voorzieningenaanbod, hoe gevarieerder het publiek, hoe groter de kans op uitwisseling tussen mensen, van goederen, kennis en contacten. Want uitwisseling is de belangrijkste functie van die openbare ruimte. Belangrijk is dat de openbare ruimte vrij toegankelijk is voor de verschillende groepen bewoners, werkenden en toeristen. De uitwisselingsfunctie werkt het best als men vrijwillig, anoniem en vrijblijvend in de openbare ruimte aanwezig is. Deze condities zijn elementair voor stedelijk plekken waar uitwisseling plaatsvindt. Daarmee zijn deze plekken onmisbaar in een kennismetropool.





2.4 De stadsstraat in bestaande beleidskaders

Het concept van de Amsterdamse stadsstraat is gelanceerd en beschreven in 'Structuurvisie Amsterdam 2040' (2011). Sindsdien speelt de stadsstraat een specifieke rol in verschillende gemeentelijke ruimtelijke beleidskaders:

Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015)

De 'Uitvoeringsagenda Mobiliteit' heeft als belangrijkste doel de stad bereikbaar en veilig te houden en de openbare ruimte toegankelijk en aantrekkelijk. De toegenomen en steeds verder toenemende drukte in de stad heeft op verschillende plaatsen geleid tot een (te) hoge druk op de openbare ruimte en 'conflicten' tussen bijvoorbeeld auto's en fietsers. Door specifieke keuzes te maken welke modaliteit op een bepaalde plaats prioriteit zou moeten krijgen en vooral door meer ruimte te creëren voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer wil UAM de drukte in goede banen leiden en de problemen oplossen.

In hoofdstuk 2.2 gaat de Uitvoeringsagenda Mobiliteit in op 'meer ruimte voor voetgangers en fietsers in stadsstraten'. Het geeft een beschrijving van de problemen die zich voordoen op drukke routes in de relatief smalle straten met veel economische en toeristische functies. Vervolgens worden een aantal oplossingsrichtingen gegeven en wordt een Agenda Stadsstraten aangekondigd.

Concreet worden twee maatregelen (m20 en m21) ten aanzien van de stadsstraten benoemd:

- Herprofileringen gekoppeld aan groot onderhoudswerkzaamheden (m20)

In verschillende stadsstraten vinden in de komende jaren onderhoudswerkzaamheden plaats. Dit biedt de mogelijkheid om de indeling van de straat te veranderen en meer ruimte te creëren voor voetgangers en fietsers. Voor deze straten wordt in overleg met belanghebbenden een Nota van Uitgangspunten opgesteld waarin de basis wordt gelegd voor de nieuwe indeling. Vooruitlopend gaan we voor de Van Woustraat en de Kinkerstraat op zoek naar drie nieuwe parkeergarages in de buurt (Archiefterrein en Willibrordusstraat samen ca. 140 plekken) en Appeltjesmarkt (ca. 300 plekken). Door de parkeerplaatsen van deze straten te verplaatsen naar garages kan de potentie van deze straten ten volle worden benut. In de volgende stadsstraten doet zich in de komende jaren de kans voor om meer ruimte te creëren, vanwege geplande onderhoudswerkzaamheden: Van Woustraat, Kinkerstraat-oost, 1e Oosterparkstraat,



Kaart Structuurvisie 2040

delen van de Binnenring, Ceintuurbaan (Hobbemakade – Sarphatipark), Rijnstraat, Amstelveenseweg, Rozengracht, Raadhuisstraat.

- Experiment stadsstraten: Meer ruimte voor voetgangers en fietsers door kleine infrastructurele aanpassingen (m21)

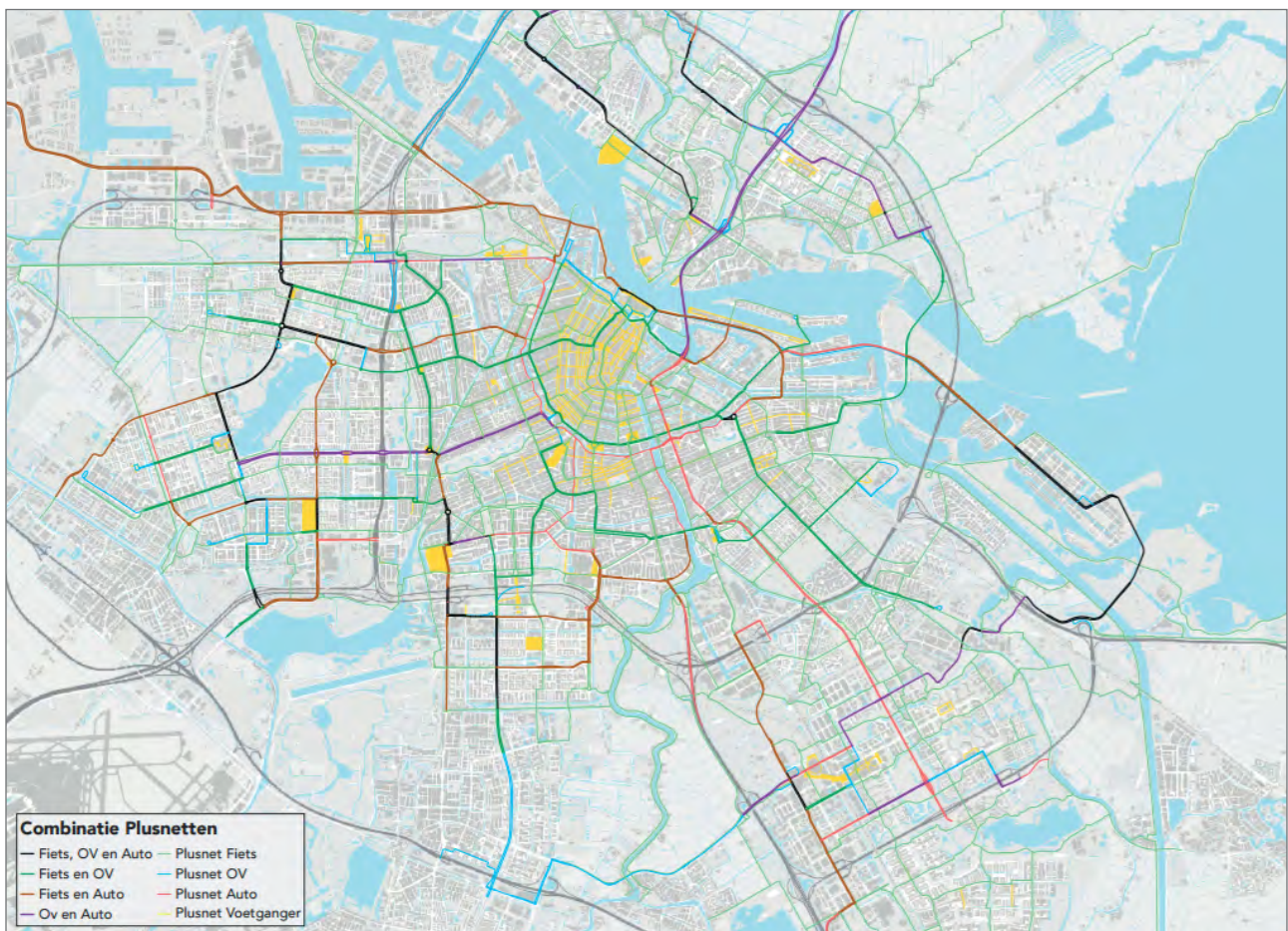
In sommige straten is het wegdek nog in goede staat, maar is wel behoefte aan een andere indeling. In deze straten gaan we experimenteren met een andere verdeling van de verkeersruimte: een verdeling die meer ruimte geeft aan winkelend publiek en fietsers en die de kans op verkeersongevallen minimaliseert. Wanneer deze experimenten succesvol zijn, is dit een relatief goedkope manier om in meerdere straten ruimte te bieden aan fietsers en voetgangers. Op lange termijn wordt de inrichting definitief aangepast. Uiteraard sluiten we hierbij zoveel mogelijk aan op geplande beheer- en onderhoudsprojecten. Delen van de volgende straten komen in elk geval in aanmerking voor een experiment: Binnenring (Marnixstraat, Weteringschans, Sarphatistraat), Kinkerstraat-west, Bilderdijkstraat, 1e Constantijn Huygensstraat, Van Woustraat, De Clercqstraat, Ceintuurbaan (tussen Sarphatipark en Amstel) en de Jan Evertsenstraat.

Koers 2025 (2016)

In 'Koers 2025' – de programmatische uitwerking van de bouw van 50.000 woningen in de periode tot 2025 – worden volop kansen gezien voor de stadsstraat, bij en ten behoeve van de stedelijke verdichting – met name in de Ringzone. De toenemende dichtheid creëert draagvlak voor allerlei voorzieningen, waarmee (potentiële) stadsstraten kunnen worden ontwikkeld en versterkt. De stadsstraten worden in Koers 2025 voorts een belangrijke rol toebedeeld bij de verkeerskundige en functionele verbinding tussen de verschillende delen van de stad.

Visie Openbare Ruimte (2017)

De 'Visie Openbare Ruimte' beschrijft de belangrijke verblijfs- en economische functie die stadsstraten vervullen binnen het geheel van de openbare ruimte in Amsterdam, maar ook de grote betekenis voor het verplaatsen van mensen en goederen. Gesteld wordt dat in het verleden bij het verdelen van de schaarse ruimte in stadsstraten te weinig keuzes zijn gemaakt. Verwacht wordt dat de stad de komende jaren drukker zal worden door de onverminderde populariteit van de stad. De Visie Openbare Ruimte stelt daarom het doel bij het herinrichten van de meeste stadstraten prioriteit te geven aan voetgangers en



Overzicht van de Plusnetten verkeer in Amsterdam

fietzers teneinde zo ook beter aan te sluiten op het veranderende gebruik van de openbare ruimte. Dat komt ten goede aan de verblijfskwaliteit en de verkeersveiligheid. Enkele stadstraten hebben naast een belangrijke verblijfsfunctie ook een belangrijke ontsluitende functie voor autoverkeer en openbaar vervoer. In sommige van deze straten is daarvoor voldoende ruimte, maar in andere zal de benodigde ruimte ten koste gaan van andere functies zoals autoparkeren of fietsparkeren.

Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam (concept)

In het 'Beleidskader Verkeersnetten' staan de belangrijkste routes voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto. Beschreven wordt welk doel ze hebben en aan welke kwaliteitseisen ze moeten voldoen. Het Beleidskader is nodig om ervoor te zorgen dat er een duidelijke hiërarchie is in de structuur van de wegen in de stad. In het document komt de 'Afweging in Stadsstraten' aan de orde. Gesteld wordt dat de verkeersfunctie van de stadsstraten heel verschillend is, maar ze behoren allemaal tot het Plusnet voetganger en de meesten zijn ook Plus- of Hoofdnet fiets. Daarmee is er bij eventuele herinrichting vrijwel altijd prioriteit voor voetganger en fiets, zeker waar sprake is van verkeersveiligheidsknelpunten. De auto- en openbaarvervoerfunctie in verschillende stadsstraten varieert sterk: van Plusnet-corridor Auto (Wibautstraat) tot Basisnet auto (Eerste Oosterparkstraat) en van Plusnet openbaar vervoer (Rozengracht) tot geen openbaar vervoer (Javastraat). Ook de verhoudingen in intensiteiten tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer verschillen daarmee sterk. De afweging voor de herinrichting van stadsstraten op basis van de beschreven hoofdprincipes pakt daardoor verschillend uit voor de diverse stadsstraten.

Detailhandelbeleid (concept)

In het 'Detailhandelsbeleid' wordt er speciale aandacht besteed aan stadsstraten als vestigingsmilieu voor detailhandel. In dit document worden verschillende kaders, uitgangspunten en maatregelen beschreven die vanuit detailhandelsvestigingsoptiek gehanteerd worden.

Ruimte voor de Economie van Morgen (2017)

'Ruimte voor de Economie van Morgen' is de economische uitwerking van Koers 2025. De stadsstraat wordt hierin beschreven als een economisch functioneel lint, met een duidelijke verkeersfunctie, maar ook met een nadrukkelijke verblijfsfunctie. Stadsstraten gelden als geleiders van stedelijkheid.

Voorzieningen (winkels, bedrijven, kantoren, horeca) in de straat verhogen de woonaantrekkelijkheid in de aangrenzende buurten en vergroten ook de mogelijkheden tot interactie. Stadsstraten hebben, naast een sociale functie, ook een belangrijke economische betekenis voor buurt en stad. Betoogd wordt dat een groeiende stad dan ook behoefte heeft aan nieuwe stadsstraten. In Londen is bijvoorbeeld 47 procent van de bedrijven gevestigd aan een 'high street'; ze zijn daarmee een belangrijke drager van de economie van de stad.

Nieuwe potentiële stadsstraten, zoals de Transformatorweg, de Klaprozenweg, de Spaklerweg/Holterbergweg, waar de verblijfsfunctie vooralsnog afwezig is, zijn dusdanig lang dat ze niet volledig gevuld kunnen worden met winkels, horeca en persoonlijke dienstverlening. Dit biedt kansen om ruimte in potentiële stadsstraten ook te benutten voor het behouden van bedrijvigheid in de stad die stadsbewoners ook nodig hebben. Deze delen van de stadsstraat worden dan een soort 'productiestraten'. Daarmee kan deze bedrijvigheid als kwartiermaker fungeren voor de verdere ontwikkeling tot stadsstraat en daarmee stedelijkheid geleiden.

2.5 Toekomstige stadsstraten

Net als bij bestaande stadsstraten is de verschijningsvorm van de toekomstige stadsstraten geen sjabloon. De lokale kenmerken en kansen van de nog onvoldragen stadsstraten of nieuw te ontwikkelen stadsstraten zijn verschillend en vereisen een creatief ontwerp en locatie specifiek programma. Zo spelen bij de Jan Evertsenstraat West bijvoorbeeld het Rembrandtpark, de Sloterplas en de ligging aan metrolijn unieke kansen. Voor andere toekomstige stadsstraten zijn dat weer andere lokale kenmerken. Net als bij voldragen stadstraten gaat het bij de toekomstige om een selectief aantal straten. Dat betekent dat de op de kaart aangegeven potentiële stadsstraten niet alle zullen uitgroeien tot een voldragen stadsstraat. En juist die schaarste bepaalt de waarde van een (toekomstige) stadsstraat. De term potentiële stadsstraten behelst daarom precies het karakter van deze straten, als straten die mogelijk op een punt in de toekomst zich kunnen ontwikkelen tot een stadsstraat. Deze agenda bepleit daarom niet dat de potentiële stadsstraten zich moeten ontwikkelen tot stadsstraten. De gepresenteerde straten zijn bedoelt om de discussie over potentiële stadsstraten op te starten in combinatie met de komende woningbouw- en verkeersafwikkelingsopgaven op de middellange termijn.

Uit de verschillende beleidskaders in paragraaf 2.4 blijkt dat stadsstraten reeds een belangrijke rol worden toegedicht, niet alleen in bestaande buurten, maar ook in nieuwe ontwikkelgebieden. Ze zijn een onmisbaar ingrediënt bij verstedelijking en intensivering. Het is dan ook niet voor niets dat stadsstraten deel uitmaken van de meeste plannen en projecten die voortkomen uit Koers 2025. Het gros van deze plannen ligt in de Ringzone, bij uitstek het gebied waar bestaande stadsstraten tot volle wasdom zullen komen en nieuwe stadsstraten kunnen worden ontwikkeld.

Het concept van de stadsstraat geeft op twee manieren richting en focus aan de Amsterdamse stadsplanning van morgen. Ten eerste als vanzelfsprekende vestigingsplek van publiektrekkende voorzieningen in bestaande stadsbuurten. Voorzieningenplanning is gericht op het concentreren van horeca en detailhandel in bestaande en potentiële

stadsstraten. In steeds drukker bezochte en bewoonde buurten in en rond het centrum blijft zo de aantrekkelijke afwisseling tussen rustig wonen en reuring om de hoek behouden. In verder van het centrum gelegen wijken wordt deze afwisseling juist gecreëerd.

Naarmate Amsterdam steeds intensiever bebouwd raakt en de bevolking groeit, dienen zich verschillende straten aan die min of meer stilzwijgend de rol van stadsstraat gaan aannemen. In de bestaande stad zijn dat bijvoorbeeld de Admiraal de Ruijterweg, de Jan van Galenstraat, het zuidelijke deel van de Ferdinand Bolstraat en de Eilandenboulevard in Centrum. In een aantal gevallen ontbreekt het laatste stukje draagvlak voor voorzieningen, of particuliere dan wel gemeentelijke investering om 'voldragen' te worden. De ruimtelijke opgave hierbij richt zich in eerste instantie op de potentiële stadsstraten die nog een betrekkelijk geringe duw in de goede richting nodig hebben. Deze stadsstraten hebben doorgaans een erkende verbindingfunctie maar zijn als uitwisselingsmilieu vooralsnog onvoldoende ontwikkeld, in weerwil van hun hiertoe gunstige ligging in de stad. De hardware voor verbetering is in beginsel aanwezig. Om het voorzieningenniveau te verruimen en te diversifiëren is in een aantal gevallen een bestemmingswijziging nodig, met name in de plint. In een aantal gevallen zal het gaan om omzetting van de woonbestemming naar winkel- of horeca bestemming.

Bij de verdichting in diverse gebieden, die onderdeel uitmaken van Koers 2025, is stadsstraatontwikkeling een specifiek doel. Nieuwe stadsbuurten worden via een nieuwe stadsstraat op de bestaande stad aangesloten. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het reeds aanwezige netwerk van hoofdstraten. In veel Koersgebieden ontbreekt het de aanwezige hoofdstraten nog aan fysieke karakteristieken die noodzakelijk zijn voor het ontstaan van een stadsstraat. In een aantal projecten wordt daarom in eerste instantie ingezet op het toevoegen van riante trottoirs en stevige begeleidende bebouwing met fraaie plinten. Op termijn volgt dan mogelijk de ontwikkeling tot stadsstraat, met bijbehorende gevarieerde publieksvoorzieningen en gebruik.

Nieuwe bouwlocaties kunnen het draagvlak voor bestaande nabijgelegen stadsstraten vergroten. Een recent voorbeeld is de Van der Pekstraat, waar ondernemers duidelijk profiteren van de woningbouw op Overhoeks en de hernieuwde belangstelling van de Van der Pekbuurt bij stedelijke woningzoekenden. In de Koersgebieden Schinkelgebied, Ringzone West en Geuzenveld/Slotermeer spelen het activeren van stadsstraten en het juist afwaarderen van straten met een dominante verkeersfunctie een bepalende rol.

Toekomstige stadsstraten betreffen zowel bestaande als nieuw te ontwikkelen straten. Een goed voorbeeld van een bestaande hoofdstraat die zich tot stadsstraat kan ontwikkelen is het deel van de Jan Evertsenstraat ten westen van de Orteliuskade. Door de verblijfsfunctie te optimaliseren en de verkeersfunctie te verbeteren ontstaat een stadsstraat die aansluit op de voldragen stadsstraat ten oosten van de Orteliuskade. Als dat lukt draagt de straat bij aan de kwaliteit van de verdichtingsopgaven die in dit gebied spelen. Een voorbeeld van een nieuw te ontwikkelen stadsstraat is de 'hoofdstraat' in het Amstelkwartier. Een goede aansluiting van deze oost-west verbinding op de stadsstraat Van Wou-/Rijnstraat plus een doorgaande route (over de Weespertrekvaart) verder richting de Watergraafsmeer, zijn condities voor een uiteindelijk voldragen stadsstraat.

3 Kwaliteiten van stadsstraten

De diversiteit van stadsstraten in Amsterdam is groot. Ze kunnen verschillen in vorm, gebruikers en functie binnen de stad – er bestaat geen ‘model-stadsstraat’. Dit maakt het concept van de stadsstraat extra uitdagend. Belangrijk is steeds oog te houden voor de unieke karakteristieken van iedere stadstraat, omdat deze van invloed kunnen zijn op de kansen, problemen en oplossingen op lokaal niveau. Een smalle stadstraat in Stadsdeel Centrum wordt bijvoorbeeld sneller als overvol beschouwd dan een ruim opgezette stadstraat in Nieuw-West. Grofweg is er in Amsterdam een driedeling te maken, waarbij in ieder van de drie delen voor stadsstraten een specifieke opgave ligt. In het centrum gaat het om het bewaken van het diverse en aantrekkelijke karakter van bestaande stadsstraten. In de vooroorlogse wijken rondom het centrum om de balans tussen verkeer en economische functie. In de Ringzone en de naoorlogse stad om het ontwikkelen van nieuwe stadsstraten.

Het functioneren van stadsstraten is per definitie een kwestie van een goede balans tussen verblijfskwaliteiten en verkeerskwaliteiten, die onderling met elkaar kunnen ‘schuren’. Soms zijn de verblijfskwaliteiten in de verdrukking, soms zijn voornamelijk de verkeersfuncties niet optimaal. In de slechtst functionerende stadsstraten gaat het én niet goed met de winkels/bedrijven die er gevestigd zijn, laat de kwaliteit van de openbare ruimte te wensen over en zijn ook de verkeersfuncties verre van optimaal.

Om tot een prioriteitenlijst voor de aanpak van bestaande stadsstraten te komen zijn de verschillende kwaliteiten van stadsstraten in onderling verband met elkaar beoordeeld: In welke stadsstraten is de balans tussen verblijf en verkeer teveel verstoord of zijn beide typen kwaliteit te ver onder de maat. Om de ‘kwaliteiten’ van stadsstraten te beoordelen is er een indeling gemaakt van criteria die onderzocht worden.

Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen drie lagen. Ten eerste wordt er gekeken naar min of meer vaste karakteristieken van stadsstraten waar deze ruimtelijke agenda verder geen invloed op heeft. Voorbeelden hiervan zijn de breedte van de straat en de plek in het grotere netwerk van hoofdstraten. Ten tweede worden de beïnvloedbare eigenschappen binnen de scope onderzocht. Voorbeelden hiervan zijn de doorstroming en voetgangersruimte. Ten slotte wordt er een actuele inschatting van ‘bereidheid tot verandering’ gemaakt. Dit wordt gedaan in het kader van kansen en bedreigingen. Voorbeelden hiervan zijn Koers 2025 ontwikkelingen en werk-met-werk maken.

3.1 Karakteristiek ('vaste' kwaliteiten)

Binnen de definitie van de Amsterdamse stadstraat zijn verschillende vaststaande kenmerken van individuele stadsstraten die medebepalend zijn voor het functioneren en de kwaliteit. Deze kenmerken zijn: breedte, verkeersfunctie, architectuur, menging in publiektrekkende functies, verzorgingsgebied, bekendheid en de relatie tot een ander gebied. Hieronder wordt ieder kenmerk kort toegelicht:

- **Breedte.** In deze categorie is gekeken naar de (gemiddelde) breedte, waarbij stadsstraten variëren van smalle straten kleiner dan 15 meter in Stadsdeel centrum en ruim opgezette lanen breder dan 35 meter in Nieuw-West.
- **Verkeersfunctie.** Stadsstraten verschillen in aantal en soort verkeersgebruikers die zich door de straat verplaatsen. Stadsstraten vormen een hoofdroute voor minimaal twee modaliteiten. De plusnetten-systematiek geeft aan welke modaliteiten het belangrijkst zijn binnen een straat. In het beleidskader Verkeersnetten Amsterdam is beschreven welke zijn toegekend in een straat, waarbij onderscheid is gemaakt tussen voetganger, fietser, openbaar vervoer en auto.
- **Architectuur.** Naast een bepaalde bouwstijl verschillen veel stadsstraten ook in de mate waarin de gebouwen ten opzichte van elkaar variëren en of de straat een samenhangend 'beeld' vormt. Veel stadsstraten in West worden bijvoorbeeld gekenmerkt door een eenduidig beeld, mede bepalend voor het sterk herkenbare karakter van het stadsdeel voor veel mensen. Deze categorie beschouwt in hoeverre er verschillen zijn tussen de gebouwen in een straat en in hoeverre gebouwen en straatzijden een relatie tot elkaar hebben.
- **Menging publiektrekkende functies.** Stadsstraten worden gekenmerkt door een verschillende menging van publiektrekkende functies. Deze categorie beschouwt of bepaalde type functies in het straatbeeld overheersen, bijvoorbeeld horeca, en in hoeverre deze als specialistisch te beschouwen is.
- **Verzorgingsgebied.** Stadsstraten zijn de verzorgers van de omliggende stadsbuurten. Sommige stadsstraten zijn deze buurtfunctie echter ontstegen door hun aantrekkelijke karakter, verblijfskwaliteit of winkelaanbod. Deze straten hebben naast hun buurtfunctie ook een rol voor de gehele stad of zelfs daarbuiten.
- **Bekendheid.** Bij sommige stadsstraten kan men direct een beeld vormen, zoals een Damrak of een Utrechtsestraat. Andere stadsstraten, zoals de Tweede Nassaustraat-Van Limburg Stirumstraat zijn relatief onbekend.
- **Relatie met (ander gebied).** Stadsstraten vormen plekken, maar ook verbindingen tussen buurten, gebieden en stadsdelen. Een stadstraat is daarom niet alleen een bestemming, maar ook een lijn waarlangs mensen zich bewegen naar een andere bestemming. Als onderdeel van het stedelijke weefsel en van het hoofdnetwerk van openbare ruimte van de stad verbinden stadsstraten ook andere locaties en stromen aan elkaar.

3.2 Kwaliteiten

Naast vaste karakteristieken van stadsstraten in dit onderzoek ook juist de kwaliteiten waarop gestuurd kan worden bekeken. Deze zijn gebaseerd op een combinatie van statistisch materiaal als subjectieve waarneming, in hoofdstuk 4 wordt nader toegelicht hoe is omgegaan met deze combinatie van kwantitatieve- en kwalitatieve data. Zeven kwaliteiten zijn gekozen die tezamen het unieke karakter van stadsstraten bepalen. Sommige van deze elementen zijn individueel gericht op de verkeers- of verblijfskant, maar combinaties tussen deze zeven elementen brengen ook aspecten van een stadstraat in kaart. Het verkeersdomein van een stadstraat komt bijvoorbeeld voornamelijk naar voren uit de scores op de kwaliteiten 'doorstroming plusnet', 'veiligheid', en 'parkeerdruk'. De verblijfstechische domein van een stadstraat wordt uitgelicht uit de scores op de kwaliteiten, 'economisch florerende straat', 'interactie/drukke', 'voetgangersruimte' en 'kwaliteit inrichting'. Hieronder worden de elementen kort toegelicht:

- **Economisch florerende straat.** Betreft de mate waarin de straat zijn commerciële, verzorgende diensten levert, op wijk-, stadsdeel- en stadsniveau.
- **Interactie/drukke.** Betreft de mate waarin in de straat veel, verschillende mensen, om verschillende redenen, op verschillende momenten van de dag aanwezig zijn.
- **Doorstroming plusnet.** Betreft de mate waarin in de straat de doorstroming van de verschillende modaliteiten is gewaarborgd, zoals bedoeld in de verschillende Plusnetten van de gemeente Amsterdam.
- **Verkeersveiligheid.** Betreft de mate waarin in de straat de oversteekbaarheid is gewaarborgd, en de veilige gebruiksrelatie tussen langzaam en snel verkeer.
- **Parkeerdruk;** Betreft de mate waarin de straat het gevoel oproept dat je er gemakkelijk je auto en/of fiets kunt parkeren.
- **Voetgangersruimte.** De mate waarin de straat fysiek de ruimte biedt aan voetgangers.
- **Kwaliteit inrichting.** De mate waarin de inrichting van de straat bijdraagt aan de verblijfskwaliteit en de verkeersfunctie. Verblijfskwaliteit heeft betrekking op zowel de 'vloer' (straatprofiel, bestrating, straatmeubilair, bomen) als de 'wanden' (architectuur van de gevels, groen, beleving op ooghoogte).

3.3 Kansen/bedreigingen

Naast de karakteristieken en kwaliteiten van de stadstraat hebben nog andere factoren invloed op de prioritering van een stadstraat. Als een straat recentelijk is heringericht is het bijvoorbeeld onwenselijk om de straat opnieuw te prioriteren voor een grootschalige herinrichting. De ontwikkelingen van Koers 2025 en projecten die reeds staan ingepland binnen het MIP kunnen daarentegen een mogelijkheid bieden voor een stadstraat om mee te liften op andere, reeds geplande, ontwikkelingen. Hieronder worden enkele kansen en bedreigingen in de context voor stadsstraten kort beschreven.

- **Kansen werk met werk maken (MIP).** Hierbij wordt er gekeken of de stadstraat al in de planning van het MIP opgenomen is voor onderhoud, herinrichting of grootschalige herziening.
- **Koers 2025-ontwikkeling.** Hierbij wordt er gekeken naar de ontwikkelingen die voortkomen uit Koers 2025. De grootschalige gebiedsontwikkelingen en investeringen vormen een kans om mee te liften met geplande veranderingen in het gebied, waarbij ook gekeken wordt naar de invloed van deze gebiedsontwikkeling op stadsstraten als het hoofdnetwerk van openbare ruimten. De gebiedsontwikkelingen kunnen immers nieuwe routes of verschuivingen in bestaande routes veroorzaken doordat woon-, werk- en recreatiefuncties op nieuwe plaatsen worden ontwikkeld.

4 Beoordeling van stadsstraten

4.1 Toelichting op resultaat beoordeling van stadsstraten

Agenda Stadsstraten bestaat uit twee typen stadsstraten: voldragen- en potentiële stadsstraten. In deze agenda worden alleen de voldragen stadsstraten beoordeelt.

De stadsstraten zijn beoordeelt vanuit een combinatie van kwalitatief en kwantitatief onderzoek; op basis van ervaring, vakkennis en observaties van individuele projectleden en waar mogelijk aangevuld door kwantitatieve data. In totaal zijn er 70 voldragen stadsstraatdelen opgenomen in de agenda, een volledig overzicht van alle stadsstraatdelen is te vinden in de bijlage. Voor alle stadsstraten één score bepaald voor ieder van de zeven kwaliteiten. Deze scores varieerde van zeer matig tot zeer goed op een vijfpuntschaal, zie tabel 1.

Zeer matig	Matig	Gemiddeld	Goed	Zeer goed
1	2	3	4	5
-/-	-	0	+	++

Tabel 1. Vijfpuntschaal

Deze combinatie van kwalitatieve en kwantitatieve beoordeling behelst de unieke dynamiek die men terug kan vinden in Amsterdamse stadsstraten, en tegelijkertijd de problematiek die tot op heden ervaren is bij het herinrichten ervan. Een deel van de algehele kwaliteit van stadsstraten, bijvoorbeeld de mate waarin een straat economisch floreert, de interactie en drukte, of de kwaliteit van de inrichting zijn niet te vatten in absolute cijfers. In mindere mate geldt dit ook voor de verkeersveiligheid, doorstroming, parkeerdruk en voetgangersruimte, zoals ook aangetoond in de recente MIRT studie Stedelijk Bereikbaarheid MRA Fase II (MI2005/kna/0070.04).

MIRT Studie Stedelijk Bereikbaarheid en beleving als onderdeel van kwaliteit

De MIRT studie Stedelijke Bereikbaarheid is een methode ontwikkeld om de deur-tot-deur reis te beoordelen en te visualiseren. Om de kwaliteit van een reis te bepalen kijkt de methode naar reistijd, betrouwbaarheid en beleving. Uit de studie blijkt dat reistijd en betrouwbaarheid geen volledige verklaring geven voor de beleving van de reis. Zo kunnen de reistijd en/of betrouwbaarheid hoog zijn terwijl de beleving laag is, en andersom.

Wat betreft verkeersveiligheid beschrijft het Meerjarrenplan Verkeersveiligheid (2016, p.16): “Plekken in de stad die als onveilig worden ervaren, zijn niet per definitie ook de plekken waar relatief veel ongevallen plaatsvinden. De aandacht voor elkaar kan op deze plekken juist groter zijn. Van dit principe is bijvoorbeeld gebruik gemaakt bij de ‘shared space’ achter Centraal Station. De verkeersveiligheid van deze situatie is onderzocht. In de eerste 3 maanden na de opening blijkt deze veilig te functioneren.” Plekken die dus subjectief als onveilig worden beschouwt kunnen daarom objectief veilig blijken, omdat mensen door de reputatie deze kruisingen vermijden of aangepast gedrag vertonen. Andersom kunnen er op kruisingen waar gescheiden verkeersstromen zijn gerealiseerd onverwacht veel ongelukken gebeuren, juist omdat deze aandacht en een aangepast gedrag niet van de weggebruiker verwacht worden.

De scores van deze agenda zijn tot stand gekomen in samenwerking met de ambtelijke vertegenwoordigers van de stadsdelen en zijn afgestemd met de relevante ruimtelijke RVE's binnen cluster Ruimte en Economie.

4.2 Resultaat beoordeling

Hieronder is het resultaat te zien van de beoordelingen, de prioriteringsagenda stadsstraten. Sommige stadsstraten zijn opgedeeld in meerdere stadsstraatdelen, omdat sommige straten duidelijk verschillen per deel in karakter en kwaliteit, waardoor er ook een andere beoordeling volgt. Er is onderscheid gemaakt tussen twee prioriteringsopgaven. Stadsstraten die gezien de beoordelingen als eerste in aanmerking komen en stadsstraten waar wel degelijk opgaven liggen, maar waar de directe noodzaak minder groot is. Met het drukker worden van de stad en veranderen van het gebruik openbare ruimte lijkt het verstandig om met deze tweede lijst alvast te anticiperen en in te spelen op toekomstige opgaven. Bij beide categorieën is een verdiepingsslag gemaakt en gekeken in welk domein de opgave voornamelijk ligt. In tabel 2 en 3 is onderscheid gemaakt tussen stadsstraten waar voornaamste opgave ligt in het verkeerskundige of het verblijfstechische domein. Tevens zijn er stadsstraten waar een algemene opgaven liggen, omdat de stadsstraat over de gehele breedte ondermaats functioneert.

Stadsstraten met de hoogste investeringsprioriteit naar opgave

Algemene investeringsopgave	Verkeersinvesteringsopgave	Verblijfsinvesteringsopgave
Tweede Nassaustraat-Van Limburg Stirumstraat	Kinkerstraat (west-midden)	Admiraal de Ruijterweg
Amstelstraat	Raadhuisstraat	
	Jan Evertsenstraat (oost)	
	Van Woustraat (noord)	
	Zeilstraat (+Hoofddorpplein & -straat)	

Tabel 2. Prioriteringsagenda Stadsstraten met de hoogste prioriteit

Stadsstraten met een investeringsprioriteit naar opgave

Algemene investeringsopgave	Verkeersinvesteringsopgave	Verblijfsinvesteringsopgave
Linnaeusstraat	Overtoom (midden)	1e Oosterparkstraat
Overtoom (west)	Rozengracht	Jan van Galenstraat
Ceintuurbaan (oost)	Damstraat (t/m Nieuwe Hoogstraat)	Jan Tooropstraat
Vijzelstraat	Overtoom (Oost)	Bijlmerdreef
Stadhouderskade (Overtoom- Hobbemastraat)	Amstelveenseweg (Noord))	1e van Swindenstraat
Molukkenstraat (noord)	Hobbemastraat	Waterlooplein (Amstel-Mr.Visser- plein)
Nieuwezijds-Voorburgwal		Burgemeester de Vlughtlaan
Hugo de Grootstraat		
Bilderdijkstraat		
Roelof Hartstraat		
Van Woustraat (zuid)		

Tabel 3. Prioriteringsagenda stadsstraten met prioriteit

Uit tabel 2 is op te maken dat er acht stadsstraatdelen zijn met de hoogste investeringsprioriteit. Deze liggen voornamelijk in Stadsdeel West, maar ook in Stadsdeel Centrum en Zuid. Uit de beoordelingen komt naar voren dat de opgaven hier vooral in het verkeerdomein liggen. Dit lijkt in lijn te zijn met de conclusies van Visie Openbare Ruimte. Hierin kwam naar voren dat in het centrumgebied van Amsterdam de nadruk steeds meer komt te liggen op verblijven, wat vraagt om sterkere keuzes in het verkeersdomein. Naast de straten met de hoogste investeringsprioriteit zijn er in tabel 3 stadsstraatdelen opgenomen waar op het moment al een opgave gesignaleerd kan worden. Bij het merendeel van deze straten ligt er een opgave over het gehele breedte van de stadsstraatkwaliteiten. Ook hier zijn de meeste stadsstraten te vinden in Stadsdeel West en in mindere mate in Zuid, Centrum en Oost. Echter ook in enkele stadsstraten in Stadsdeel Nieuw-West en Zuidoost zijn al opgaven te herkennen die aandacht en prioriteit vragen.

De onderverdeling tussen algemene-, verkeers- en verblijfsopgaven geeft een indicatie in welk domein mogelijke interventies gezocht kunnen worden. Deze oplossingsrichtingen worden nader beschreven in hoofdstuk 5. Deze interventies zijn mogelijk, niet voorgeschreven. Eén model voor alle stadsstraten bestaat niet. Zoals eerder beschreven in de agenda is iedere stadsstraat, ondanks hun gedeelde karakteristieken, uniek. De de Clercqstraat en de Wibautstraat zijn beide stadsstraten, maar hebben een totaal ander karakter, bevinden zich in een andere stedelijke omgeving, en kennen daarom andere opgaven en oplossingen. Het is daarom ook aan ieder individueel projectteam om voor haar betreffende stadsstraat is om te bepalen welke voorgestelde, of juist niet-voorgestelde, maatregelen van toepassing zijn. De ervaring leert dat het op lokaal niveau lastig blijft om met strategisch stadsbreed beleid om te gaan, waardoor keuzes in beleid niet altijd terug te vinden zijn in het straatbeeld. Eén model stadsstraat is niet mogelijk, en ook niet wenselijk in de diverse stedelijke gebieden van Amsterdam, ieder met haar eigen karakter en kwaliteiten. Stadsstraten dienen als structurerende elementen van openbare ruimte van de stad deze karakteristieken en kwaliteiten te ondersteunen. Een balans tussen het lokale karakter en stadsbrede strategie is hierbij dus de opgave, waarbij de eerste erkend wordt maar de tweede ruimte biedt voor het maken van duidelijk keuzes.

Het aanpakken van stadsstraten blijft daarnaast altijd een integrale opgave, omdat ingrepen in het ene domein altijd invloed hebben op het andere domein. Met sectorale oplossingen voor een integraal probleem wordt de situatie slechts verbeterd voor een deel van de stadsstraat. Andere aspecten in de stadsstraat kunnen op hun beurt hierdoor in de verdrukking raken. Tot op heden bleek dit vaak het geval, waarbij de verblijfsfunctie in de binnenstad mede door haar moeilijk te kwantificeren baten en kosten in verdrukking raakte door sectorale verkeerskundige ingrepen. In hoofdstuk 5 wordt deze uitdaging nader toegelicht. In hoofdstuk 7 worden de acht stadsstraatdelen met de hoogste investeringsprioriteit kort beschreven, welke opgaven hier te vinden zijn en naar welke oplossingsrichtingen gekeken kan worden bij het investeren.

5 Overzicht mogelijke interventies in stadsstraten

Bij interventies om knelpunten in stadsstraten op te lossen kan gedacht worden aan verschillende soorten ingrepen. De meest vergaande vorm betreft fysieke aanpassingen van gebouwen en infrastructuur, maar er zijn ook veel minder vergaande ingrepen denkbaar op het vlak van regulering en handhaving. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de verschillende mogelijke interventies. Deze lijst is niet uitputtend, voor meer programmatische maatregelen kan bijvoorbeeld het detailhandelsbeleid geraadpleegd worden. Hierbij is het mogelijk om verschillende maatregelen met elkaar te combineren. Tevens dragen interventies veelal direct of indirect aan meerdere kwaliteiten van een stadsstraat bij. Per straat zal er sprake zijn van maatwerk. Ook zal per straat bekeken moeten worden wat de effecten van de interventies zijn op de omliggende straten en het netwerk.

5.1 Mogelijke interventies

Integrale visie

1. Met belanghebbenden een beknopte integrale visie opstellen over de gewenste identiteit van de stadsstraat of het stadsstraatdeel, met bijbehorende invulling van functies en menging van het publiektrekkende winkelaanbod. En vervolgens het op basis van de visie vaststellen van de benodigde juridische (bestemmingsplan), fysieke (ruimtes samenvoegen, uitbouwen, onderkelderen, herprofilering, etc.) maatregelen en andere (stimulerings-)maatregelen, inclusief afspraken over rol- en taakverdeling van de betrokken partijen (ondernemers, pandeigenaren en gemeente);

Programmatische maatregelen

2. Leegstand in de plint tegengaan:
 - a. Actieve communicatie van straatmanagement met vastgoedeigenaren;
 - b. Invulling met tijdelijke (publieks)functies;
3. Het organiseren of stimuleren van evenementen;
4. De branding en promotie van straat en het gebied;
5. Wijzigingen in de functiemenging en concepten;

Fysieke maatregelen

Infrastructurele maatregelen

6. Een volledige herprofilering van gevel tot gevel (bijvoorbeeld in de Kinkerstraat Oost);
7. Een beperkte herprofilering, bijvoorbeeld:
 - a. Het mengen OV en auto (bijvoorbeeld in de Van Woustraat);
 - b. Het mengen fiets en auto (bijvoorbeeld in de Sarphatistraat);
 - c. Het instellen eenrichtingsverkeer (bijvoorbeeld in de Haarlemmerdijk);
 - d. Een strengelspoor voor de tram (bijvoorbeeld in de Czaar Peterstraat);
 - e. De opheffing of herverdeling van parkeervlakken (minder, slechts aan één zijde toegestaan of langsparkeren in plaats van haaksparkeren);
 - f. Diverse kleine verkeersmaatregelen zoals snelheidsremmers en markering;
8. Zorgen voor meer vrije doorloopruimte door 'opruimen' trottoirs. Bijvoorbeeld door:
 - a. Het beperken of combineren objecten en obstakels;
 - b. De zorgvuldige plaatsing objecten;
 - c. Een terrassenplan en afspraken over (reclame)uitstallingen;
 - d. Het realiseren van alternatieve fietsparkeerplaatsen;
 - e. Flexibel gebruik van de straat in tijd (bijvoorbeeld laad- & losvakken met venstertijden);
 - f. Het opheffen of verplaatsen van staanplaatsen en kiosken (met overgangstermijn, mits vroegtijdig gecommuniceerd);
9. De aanpassen routing en bewegwijzering;

Maatregelen op pandniveau

10. Stimuleringsmaatregelen voor het opknappen gevels en panden;

Regulering, Handhaving en Juridische mogelijkheden

11. Aanpassingen bestemmingsplan om gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken;
12. Meer en betere handhaving op laden en lossen en parkeren;
13. Meer en betere handhaving op terrassen en uitstalling op trottoir;
14. Aanpassen in het parkeerregiem;

In onderstaand overzicht is voor de bovenstaande twaalf mogelijke interventies aangegeven waaraan het direct dan wel indirect een bijdrage kan leveren.

		Draagt bij aan:						
		Economisch florende straat	Interactie/drukte	Doorstroming Plusnet	Verkeersveiligheid	Parkeerdruk	Voetgangersruimte	Kwaliteit inrichting
+ direct invloed								
o indirect invloed								
Mogelijke interventie:	Visie							
	1. Integrale visie opstellen met maatregelen	o	o	o	o	o	o	o
	Programmatistische maatregelen							
	2. Leegstand in de plint tegengaan	+	+					
	3. Organiseren en stimuleren van evenementen	o	+					
	4. Branding of promotie van straat en gebied	o	o					
	5. Wijzigingen in functiemenging en concepten	+	+					
	Fysieke maatregelen							
	6. Volledige herprofilering	o	o	+	+	+	+	+
	7. Beperkte herprofilering			+	+			
	8. Vrije doorloopruimte vergroten	o	o	+	+		+	+
	9. Aanpassen routing en bewegwijzering		+	+				
	10. Stimuleringsmaatregelen opknappen panden							
	Regulering en handhaving							
	11. Aanpassen bestemmingsplan	+	o					
	12. Handhaving parkeren en laden&lossen			+	+	+		
	13. Handhaving terrassen en uitstraling						+	+
	14. Aanpassen parkeerregiem					+		

5.2 Werk met werk maken en experimenten

5.2.1 In welke stadsstraten staan al ingrepen gepland?

Met het oog op het zuinig omgaan met middelen en beperken van de overlast door bouwwerkzaamheden wordt terughoudend omgegaan met herprofileringen in straten waar dat vanwege de levensduur van de bestrating niet strikt noodzakelijk. Het zogenaamde 'nee, tenzij principe' is van toepassing op groot onderhoudsprojecten: er wordt geen herindeling van het wegprofiel meegenomen tenzij er zwaarwegende redenen zijn om dit wel te doen:

- Als er grote knelpunten zijn in de doorstroming;
- Als het gebruik van de straat sterk veranderd is;
- Als er extra middelen uit externe bronnen zijn om extra ambities te dekken.

Als er om andere dan verkeersredenen (graaf-) werkzaamheden moeten plaatsvinden in een straat, zoals het vervangen van een riool geldt een 'werk met werk maken'-principe. Via de zogenaamde eigenarentafel en het Meerjareninvesteringsprogramma (MIP) worden werkzaamheden geprioriteerd, gepland en op elkaar afgestemd. De informatie uit de Agenda Stadsstraten kan in de afweging worden meegenomen.

5.2.2 Omarmen en ondersteunen van reeds bestaande programmatische interventies

In nagenoeg alle straten die in dit document zijn gelabeld als stadsstraat vinden min of meer geregisseerde interventies plaats met betrekking tot de identiteit en kwaliteit van het (commerciële) voorzieningenaanbod. Sommige genieten grote bekendheid zoals 'Geef om de Jan Eef' (Jan Evertsenstraat) of de grootschalige interventies op de panden aan het Rokin in het kader van 'Postcodegebied 1012/Rode Loper'. Doorgaans betreft het initiatieven van een ondernemersvereniging of BIZ, in samenwerking met de gemeente.

Het is belangrijk ook deze reeds in gang gezette programmatische interventies te inventariseren en ze via Agenda Stadsstraten een belangrijke steun in de rug te bieden. Het aansluiten bij, en stimuleren van lokale 'energie' lijkt de beste garantie om de programmatische en verblijfskwaliteit van de betreffende stadsstraat verder te verbeteren.

5.2.3 Eenvoudige en tijdelijke maatregelen

Soms kan het ook interessant zijn om interventies met eenvoudige of relatief goedkope maatregelen te doen. Het effect van interventies kan dan goed gemonitord worden, waarna indien nodig eenvoudig bijgestuurd of teruggedraaid kan worden. Succesvolle maatregelen kunnen bij succes dan later, liefst gekoppeld aan een ander project (werk met werk), definitief worden gemaakt.

Eenvoudige en tijdelijke maatregelen kunnen ook goed worden ingezet voor een alternatief of flexibel gebruik van ruimte in de tijd. Gedurende de tijd is het gebruik van de openbare ruimte vaak anders (spits, weekenden, toeristische seizoenen) en kan de ruimte soms ook anders worden gebruikt. Bijvoorbeeld:

- Gedurende bepaalde uren auto's en/of fietsen weren in drukke voetgangersgebieden;
- Flexibel gebruik laad- & losplekken en service-stroken buiten venstertijden;

5.3 Meer evenwicht bij integrale afwegingen in stadsstraten

In relatief smalle stadsstraten met zowel voetgangers, fietsers, auto's en trams is het afwegen van belangen bij een totale herinrichting het meest complex. Dit komt niet alleen doordat ze allemaal hun eigen ruimte eisen (rijdend en stilstaand) hebben, maar ook doordat er institutionele verschillen zijn en er verschillende financiële regimens bij horen. De mate waarin belangen behartigd en/of beschermd worden is daarmee heel verschillend. In de volgende tabel zijn deze verschillen samengevat.

	(Lokale) Belangen behartigen	Subsidie mogelijkheden	Bescherming door wetgeving	Derving inkomsten bij minder ruimte	Info beschikbaarheid
Voetganger	-	-	-	-	Zeer beperkt, toene- mend
Fiets	Fietsersbond SRA	SRA (deels)	-	-	Beperkt, toenemend
OV	SRA GVB MET OV-belangen	SRA (tot 95%)	Wet Lokaal Spoor voor railinfra	Exploitatie- inkomsten	Groot (vooral bij exploitant)
Auto	ANWB TLN/EVO (niet actief)	SRA (tot 50%)	-	Parkeerinkom- sten	Groot en toenemend

Verschillen in belangenbescherming tussen modaliteiten

Uit dit schema blijkt duidelijk dat het belang van de voetganger het minst beschermd is en ook het minst behartigd wordt. De enige harde eis is de noodzaak om tenminste een minimale stoep te hebben voor alle adressen (opgenomen in Leidraad CVC en terrassenbeleid).

Het openbaar vervoer (met name rail) kent de meeste bescherming en heeft ook de meeste belangenbe-
hartigers, mede als gevolg van het feit dat er relatief veel (subsidie-)geld in omgaat.

Zeker bij stadsstraten, waar veel verschillende belangen bij elkaar komen, kunnen deze verschillen tot een niet integrale en daarmee voor de stad nadelige afweging leiden. Om herinrichtingskeuzes in stadsstraten evenwichtiger te laten plaatsvinden is het belangrijk om met name de zwakkere functies zoals voetganger en fiets meer aandacht te geven in de afwegingen. Dat begint met meer informatie vergaren over met name de voetganger (waar

zitten de knelpunten en over hoeveel dagelijkse voetgangers gaat het) maar ook een betere belan-
genbehartiging en verruimen van budgetten voor investeringen in voetgangers- en verblijfsruimte helpt.

Belangrijk middel bij het maken van een integrale afweging is het opstellen van een duidelijke Nota van Uitgangspunten (NvU) waarin het (iteratief) ontwerp-
proces wordt beschreven. In een NvU worden de wensen, eisen, afwegingen en (de gevolgen van) keuzes inzichtelijk gemaakt voordat het definitief ontwerp wordt gemaakt. Binnen de Nota van Uitgangspunten moet, naast het verkeerskundig profiel, ook gekeken worden naar het gewenste ruim-
telijk beeld en de gewenste activiteiten en functies. Op basis van de Nota van Uitgangspunten kan het bestuur tot een weloverwogen besluit komen.

6 Conclusies Agenda Stadsstraten

Op basis van de beoordeling in hoofdstuk 4 en de mogelijke interventies in hoofdstuk 5 wordt in dit hoofdstuk beschreven waar enerzijds de urgentie het hoogst is en anderzijds de meeste kansen liggen om de kwaliteit van stadsstraten te vergroten. Voor de acht stadsstraten met de hoogste investeringsprioriteit wordt daarnaast een nadere uitwerking gegeven, waarbij wordt beschreven wat de karakteristieken zijn van de stadsstraat, hoe deze beoordeeld zijn en welke oplossingsrichtingen kansrijk zijn.

6.1 Aanbevelingen voor prioritering

De beoordeling van alle stadsstraatstukken heeft geleid tot twee prioriteringsagenda's: een van straten waar de hoogste investeringsprioriteit aan wordt toegekend en een van straten waar nu al duidelijk opgaven worden gesignaleerd voor de toekomst maar waar de investeringsnoodzaak minder groot is. De stadsstraten met de hoogste investeringsprioriteit zijn te zien in tabel 4, terwijl de stadsstraten met een investeringsopgave op termijn in tabel 5 te vinden zijn. In beide tabellen is een onderscheid gemaakt tussen stadsstraten waar de voornaamste opgave ligt in het verkeerskundige of het verblijfs-technische domein. Tevens zijn er stadsstraten waar algemene opgaven liggen, omdat de stadsstraat op alle aspecten ondermaats functioneert.

In tabel 4 zijn acht stadsstraten te vinden, waarvan er vier liggen in stadsdeel West en twee in de Stadsdelen Zuid en Centrum. Vijf van deze straten hebben een verkeersinvesteringsopgave, twee een algemene investeringsopgave en één een verblijfsinvesteringsopgave. Concluderend kan geconstateerd worden dat de grootste directe problemen spelen de stadsstraten in de vooroorlogse stad en dat de meeste opgaven liggen in het verkeersdomein. Dit is in lijn met de conclusie uit de Visie Openbare Ruimte, waar een intensiever gebruik van de stad en van de openbare ruimte van de stad wordt beschreven en naar voren kwam dat er in het verleden te weinig keuzes zijn gemaakt in de inrichting en toebedeling van ruimte aan verschillende modaliteiten.

Stadsstraten met de *hoogste* investeringsprioriteit naar opgave

Algemene investeringsopgave	Verkeersinvesteringsopgave	Verblijfsinvesteringsopgave
Tweede Nassaustraat-Van Limburg Stirumstraat	Kinkerstraat (west-midden)	Admiraal de Ruijterweg
Amstelstraat	Raadhuisstraat	
	Jan Evertsenstraat (oost)	
	Van Woustraat (noord)	
	Zeilstraat (+Hoofddorpplein & -straat)	

Tabel 4. Prioriteringsagenda Stadsstraten met de hoogste prioriteit

In tabel 5 zijn 24 stadsstraatdelen te zien waar op het moment een opgave gesignaleerd wordt, maar waar de directe investeringsnoodzaak minder groot is. Alle stadsdelen kennen stadsstraten met investeringsopgaven, behalve Noord waar de Van De Pekstraat relatief goed scoort als enige (recent heringerichte) stadsstraat van het stadsdeel. Stadsdeel West en Stadsdeel Zuid kennen de meeste straten met een investeringsopgave (beide 6), gevolgd door Stadsdeel Centrum (5), Oost (4), Nieuw-West (2) en Zuidoost (1). Concluderend laat deze tabel zien dat er stadsbreed opgaven liggen om de kwaliteit van stadsstraten te verbeteren.

Stadsstraten met een investeringsprioriteit naar opgave		
Algemene investeringsopgave	Verkeersinvesteringsopgave	Verblijfsinvesteringsopgave
Linnaeusstraat	Overtoom (midden)	1e Oosterparkstraat
Overtoom (west)	Rozengracht	Jan van Galenstraat
Ceintuurbaan (oost)	Damstraat (t/m Nieuwe Hoogstraat)	Jan Tooropstraat
Vijzelstraat	Overtoom (Oost)	Bijlmerdreef
Stadhouderskade (Overtoom-Hobbemastraat)	Amstelveenseweg (Noord))	1e van Swindenstraat
Molukkenstraat (noord)	Hobbemastraat	Waterlooplein (Amstel-Mr.Visserplein)
Nieuwezijds-Voorburgwal		Burgemeester de Vlughtlaan
Hugo de Grootstraat		
Bilderdijkstraat		
Roelof Hartstraat		
Van Woustraat (zuid)		

Tabel 5. Prioriteringsagenda stadsstraten met prioriteit

6.2 Aanbevelingen voor programmering

De bovenstaande prioriteringsagenda vormt input voor het MeerjarenInvesteringsProgramma (MIP). Door werk-met-werk te maken kan er effectief in de genoemde stadsstraten worden geïnvesteerd in tandem met andere werkzaamheden. Voor de stadsstraten met de hoogste investeringsprioriteit is nu gekeken naar de planning in het MIP. Het is echter vanzelfsprekend dat er bij ieder van de stadsstraten wordt gekeken op welke momenten effectief kan worden ingesprongen bij geplande werkzaamheden. Hieronder wordt kort voor de acht meest urgente stadsstraten benoemd wat hun status is in het MIP, welke werkzaamheden gepland zijn en wanneer deze uitgevoerd zullen worden:

1. **Kinkerstraat (west-midden).** Deze stadsstraat is opgenomen in het MIP voor een herprofilering. De verwachte startdatum is 1-1-2019. Het project wordt uitgevoerd door Stadsdeel West.
2. **Tweede Nassaustraat-Van Limburg Stirumstraat.** Deze stadsstraat is nog niet opgenomen in het MIP.
3. **Raadhuisstraat.** Deze stadsstraat is opgenomen in het MIP vanwege de aanleg van een vrije trambaan. De verwachte startdatum is 1-1-2019. Het project wordt uitgevoerd door RVE Verkeer & Openbare Ruimte.
4. **Admiraal de Ruijterweg.** Deze stadsstraat is opgenomen in het MIP voor de verkeerskundige afwaardering van 50km naar 30km route van De Clerqstraat – Admiraal de Ruijterweg – Jan Evertsenstraat. De verwachte startdatum is 1-1-2018 en wordt uitgevoerd door Stadsdeel West.
5. **Jan Evertsenstraat.** Deze stadsstraat is opgenomen in het MIP voor de verkeerskundige afwaardering van 50km naar 30 km route van de De Clerqstraat – Admiraal de Ruijterweg – Jan Evertsenstraat. De verwachte startdatum is 1-1-2018. Het project wordt uitgevoerd door Stadsdeel West. Daarnaast staat voor 1-1-2019 een vervanging van de trambaanverharding gepland, deze wordt uitgevoerd door RVE Metro & Tram.

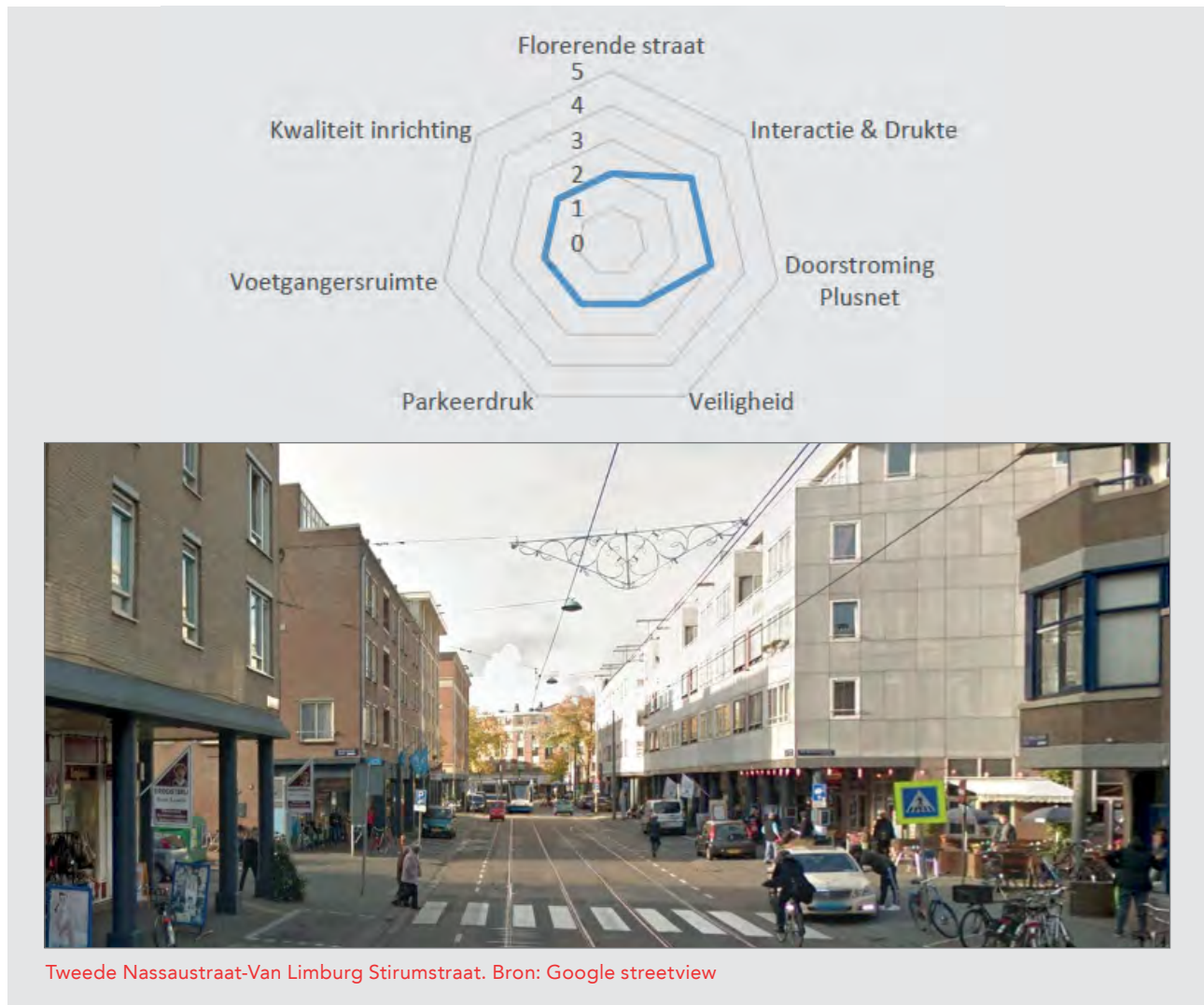
6. **Van Woustraat (noord).** Deze stadsstraat is opgenomen in het MIP voor een herprofilering. De verwachte startdatum is 1-1-2018. Het project wordt uitgevoerd door Stadsdeel Zuid.
7. **Zeilstraat.** Deze stadsstraat is opgenomen in het MIP voor een vervanging van de trambaanverharding. De verwachte startdatum is 1-1-2019. Het project wordt uitgevoerd door RVE Verkeer & Openbare Ruimte.
8. **Amstelstraat.** Deze stadsstraat is opgenomen in het MIP voor een vervanging van de tramsporen. De verwachte startdatum is 1-1-2020. Het project wordt uitgevoerd door RVE Metro & Tram.

6.3 Stadsstraten met de hoogste investeringsprioriteit

In deze paragraaf worden kort iedere straat met de hoogste investeringsprioriteit beschreven, welke karakteristieken zij hebben, hoe zij scoren op de stadsstraat-kwaliteiten en welke mogelijke oplossingsrichtingen er zijn per straat. In de volgende volgorde worden de straten besproken:

1. Tweede Nassaustraat-Van Limburg Stirumstraat
2. Amstelstraat
3. Admiraal de Ruijterweg
4. Van Woustraat (noord)
5. Kinkerstraat (west-midden)
6. Zeilstraat (Hoofddorpplein & -straat)
7. Raadhuisstraat
8. Jan Evertsenstraat (oost)

Tweede Nassaustraat-Van Limburg Stirumstraat

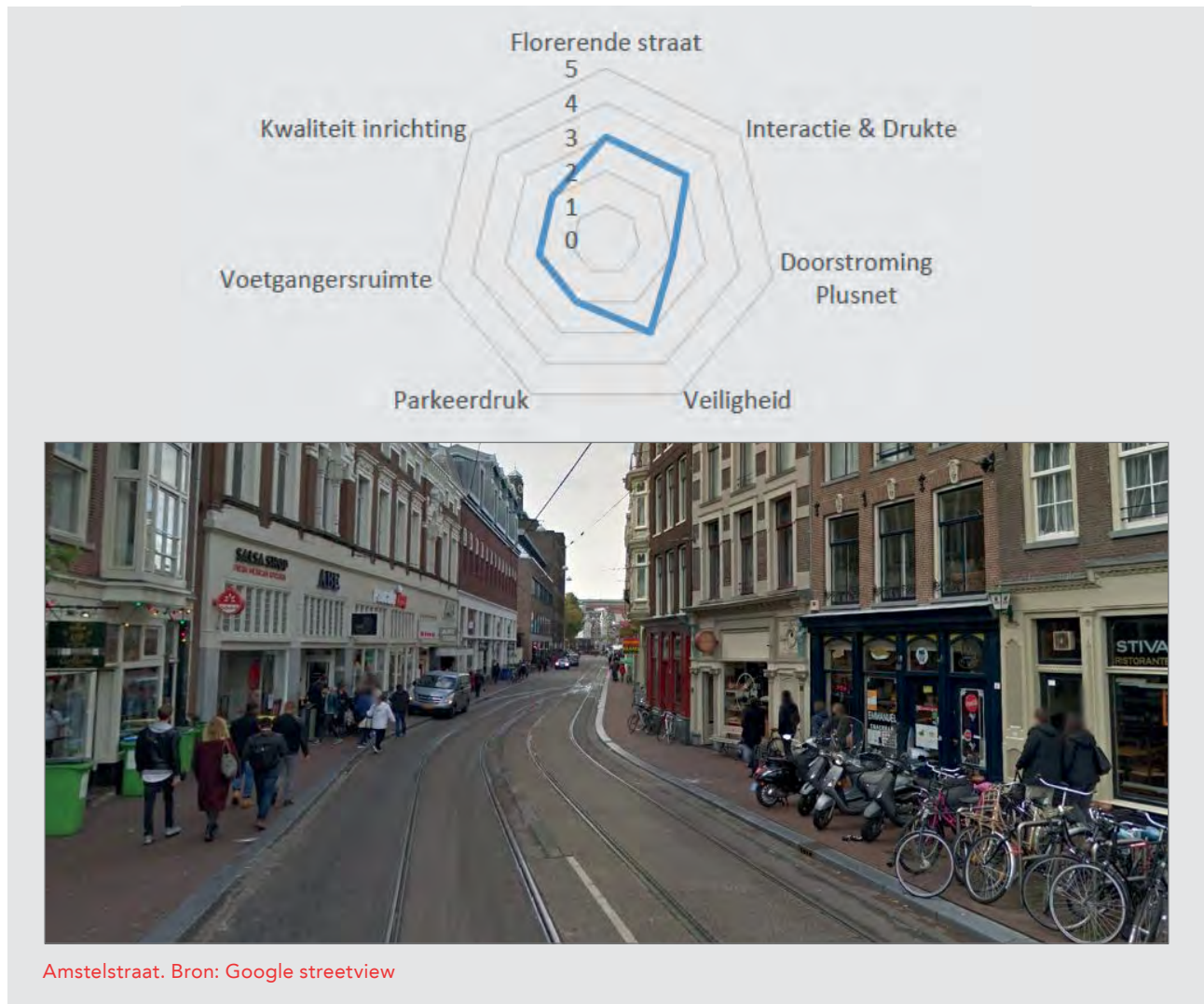


De Tweede Nassaustraat-Van Limburg Stirumstraat is een straat gelegen in Stadsdeel West. De straat is tussen de 15 en 25 meter en daarmee relatief smal. Het enige plusnet dat door deze straat loopt is deze van de voetganger. De straat kent daarnaast een gevarieerde en samenhangende bebouwing, met een grote variatie aan publiekstrekkende functies. De Tweede Nassaustraat-Van Limburg Stirumstraat vormt voornamelijk een stadsstraat met een lokale functie, en is daarom ook relatief onbekend buiten de direct omgeving.

Uit de beoordeling komt naar voren dat de straat over de gehele breedte van de stadsstraatkwaliteiten zwak scoort. Alleen de interactie & drukte en de doorstroming voor de voetganger zijn van gemiddeld niveau. Alle andere aspecten scoren ondermaats. Voor de Tweede Nassaustraat-Van Limburg Stirumstraat ligt er daarom een algemene investeringsopgave.

Omdat de straat over de gehele breedte van de stadsstraatkwaliteiten verbetering behoeft, kunnen verschillende maatregelen genomen worden. Om te beginnen is het raadzaam een integrale visie op te stellen, waarbij de matige kwaliteit van de inrichting, de voetgangersruimte, de parkeerdruk en de veiligheid in verband worden gebracht met het functioneren van de straat, zowel voor verkeer als verblijf. Hierbij kan tevens worden onderzocht welke effecten maatregelen hebben voor het omliggende straten en netwerk. Een volledige, of gedeeltelijke herprofilering kan onderdeel zijn van het maatregelenpakket om de stadsstraat op al haar kwaliteiten een boost te geven. Hierbij zou dan een sterkere keuze in het profiel kunnen worden gemaakt voor de voetganger, bijvoorbeeld ten koste van het autoparkeren. Een ander onderdeel van het maatregelenpakket zou het opschonen van de trottoirs kunnen zijn.

Amstelstraat



De Amstelstraat is een stadsstraat in Stadsdeel Centrum die het Rembrandtplein en het Waterlooplein verbindt. De straat is minder dan 15 meter breed en behoort daarmee tot de smalste stadsstraten in de stad. Alleen de voetganger heeft hier qua modaliteiten prioriteit in de plusnettensystematiek. De publiekstrekkende functies in deze straat zijn wat minder gemengd. In de Amstelstraat is voornamelijk horeca te vinden gericht op bezoekers en toeristen.

In het spinnenweb-model is te zien dat de Amstelstraat zwak scoort over de gehele breedte. De mate waarin de straat economische floreert, de interactie & drukte en de veiligheid zijn van gemiddeld niveau. De doorstroming, parkeerdruk, voetgangersruimte en de kwaliteit van de inrichting zijn allemaal ondermaats. De Amstelstraat ligt qua gebruik op een gemiddeld niveau, maar presteert gezien de centrale ligging ondermaats en kan qua inrichting verschillende verbeteringen gebruiken.

Omdat de straat over de gehele breedte van de stadsstraatkwaliteiten verbetering behoeft, kunnen verschillende maatregelen genomen worden. Om te beginnen is het raadzaam een integrale visie op te stellen. Daarin kan worden bekeken hoe het gemiddeld functioneren op economisch en sociaal vlak zich verhoudt tot de matige doorstroming, parkeerdruk, voetgangersruimte en kwaliteit van de inrichting. Een volledige, of gedeeltelijke herprofilering kan onderdeel zijn van het maatregelenpakket om de stadsstraat op al haar kwaliteiten een boost te geven. Hierbij zou dan een sterkere keuze in het profiel kunnen worden gemaakt voor de voetganger. Het opschonen van de trottoirs is hier ook een optie.

Admiraal de Ruijterweg



De Admiraal de Ruijterweg in Stadsdeel West vormt de noord-zuidverbinding tussen de Jan van Galenstraat en de Bos en Lommerweg, beide belangrijke verbindingen in de stad tussen Stadsdeel Nieuw-West en Stadsdeel Centrum. Tot op heden is het enige stuk voldragen stadsstraat als oost-west verbinding te vinden tussen de De Clercqstraat en de Jan Evertsenstraat, de noord-zuid verbinding richting de Bos en Lommerweg heeft nu voornamelijk de potentie om ooit een voldragen stadsstraat te worden. Door de straat lopen veel plusnetten, namelijk die van voetganger, fiets en OV. De bebouwing in de straat vormt een herkenbaar ensemble. Er is een variatie aan publiekstrekkende functies te vinden in deze straat. De Admiraal de Ruijterweg vervult daarin een functie voor het hele westelijke deel van de stad, waardoor deze ook redelijk goed bekend is als stadsstraat.

Uit de beoordeling komt naar voren dat de straat gemiddeld presteert op alle verkeerstechnische kwaliteiten van een stadsstraat, maar dat de verblijfskwaliteiten onvoldoende benut worden. Tot op heden vormt de Admiraal de Ruijterweg voornamelijk een verbinding in de stad, maar ontbreekt het dit stadsstraatdeel aan kwaliteiten en functies om mensen daadwerkelijk voor langere tijd naar de straat te trekken.

Qua oplossingsrichtingen kan worden gedacht aan het tegengaan van leegstand in de plint en de promotie van de straat. Hierbij moet wel rekening gehouden met de lokale context en de rol van de straat in het bredere stadsstraten netwerk als een verbindende straat waar een mix van voorzieningen (in de vorm van horeca, winkels en maatschappelijke voorzieningen) te vinden is. De laatste twee maatregelen kunnen ook in samenhang met de Jan Evertsenstraat, een straat die tevens een hoge investeringsprioriteit in deze agenda heeft. Ten slotte kan er gekeken worden naar het aanpassen van het bestemmingsplan om hier meer en andere functies toe te staan, waardoor de straat aantrekkelijk wordt voor bezoekers om in te verblijven.

Van Woustraat (noord)

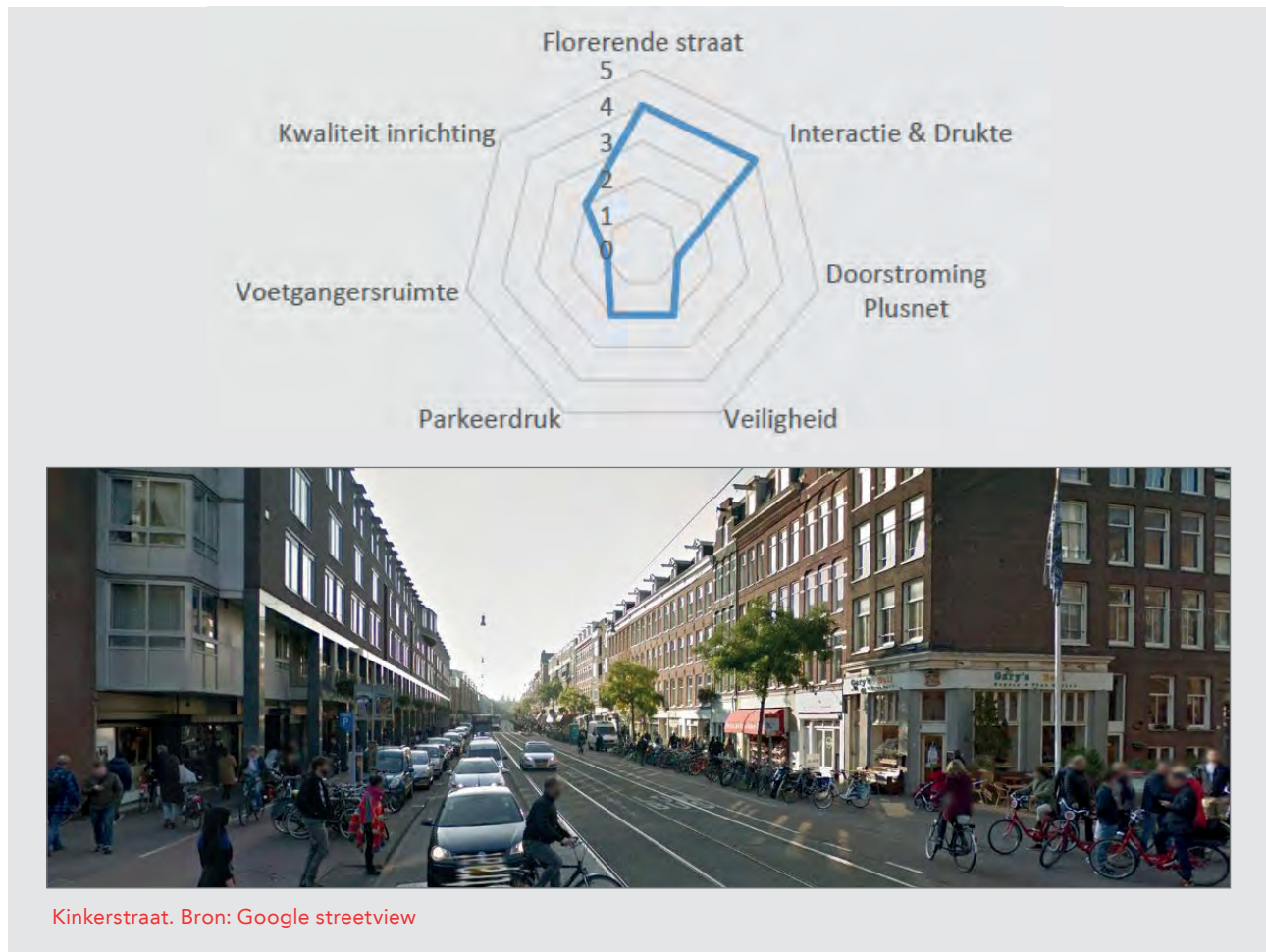


De Van Woustraat mag een problematische straat genoemd worden en is ook een van de aanleidingen voor het opstellen van deze agenda. Het is een relatief smalle stadsstraat in Stadsdeel Zuid. De voetganger en fiets verdienen volgens de plusnetten-systematiek prioriteit in de inrichting van de straat. Hier is echter niet veel van terug te zien in de huidige situatie. De bebouwing en dan met name de plinten in de straat zijn gevarieerd en niet eenvormig, wat in combinatie met de inrichting het rommelige beeld van de straat versterkt. De publiektrekkende functies in de straat zijn gemengd van karakter. De straat is ondanks haar problemen toch stadsbreed zeer bekend als stadsstraat.

De beoordeling laat zien dat de Van Woustraat op verblijf bovengemiddeld scoort. De straat doet het zowel economisch als sociaal goed. Echter, zeer matige scores op het gebied van veiligheid, parkeerdruk, voetgangersruimte en de kwaliteit van de inrichting zorgen ervoor dat deze straat toch vraagt om directe investeringen. De opgave ligt hier dan logischerwijs ook voornamelijk in het verkeersdomein.

Een volledige of gedeeltelijke herinrichting lijkt een goede optie te zijn voor deze straat. Mogelijk kan hier besloten worden voor bepaalde modaliteiten een andere route aan te wijzen (bijvoorbeeld weren doorgaand autoverkeer), om de verkeersdruk op de straat te beperken en de veiligheid daarmee te verbeteren. Een verbetering van de vrije doorloopruimte lijkt voor de Van Woustraat een no-regret optie, dit kan bijvoorbeeld door het reduceren van het aantal obstakels en/of het beperken van parkeerplaatsen.

Kinkerstraat (west-midden)

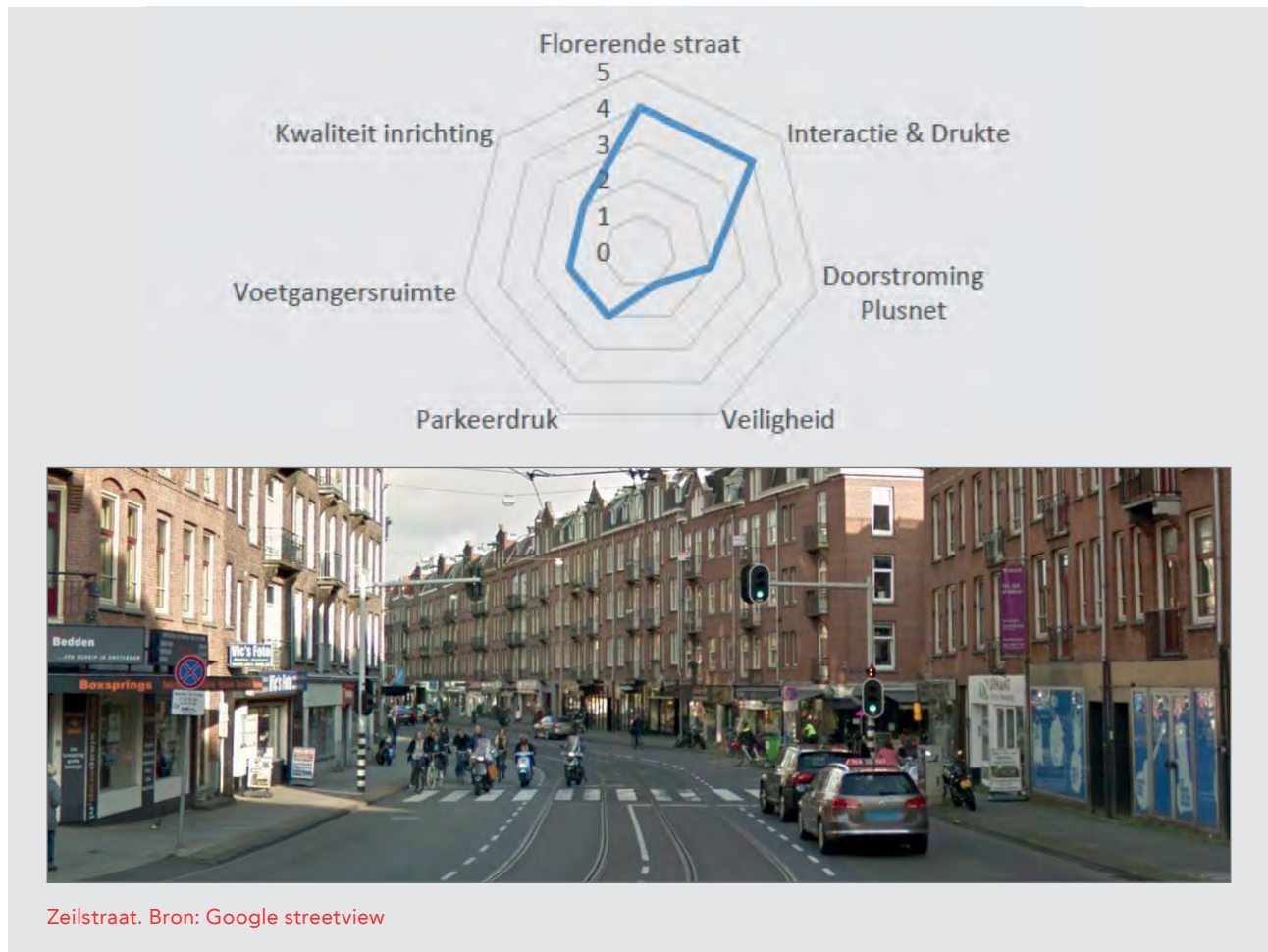


De Kinkerstraat in Stadsdeel West is zoals eerder beschreven in de agenda een klassiek voorbeeld van een stadsstraat die door de toenemende drukte in de stad in en in de openbare ruimte opgaven kent. De relatief smalle stadsstraat is aangewezen als plusnet voetganger en fiets. De bebouwing in de straat is gevarieerd en kent een sterke relatie met elkaar. Mede door het bekende aanzicht van de straat en de diversiteit in publiekstrekkende functies, waaronder het aangrenzende complex De Hallen, is deze daarom ook zelfs buiten de stad zeer bekend als stadsstraat.

Het spinnenweb laat zien dat deze straat bovengemiddeld goed functioneert op economisch en sociaal vlak. Alle andere aspecten scoren daarbij matig tot zeer matig, waarbij de grootste opgaven liggen in de hoeveelheid voetgangersruimte en de doorstroming van de plusnetmodaliteiten voetganger en fiets. Oplossingsrichtingen voor het verbeteren van deze straat moeten daarom ook voornamelijk worden gezocht in het verkeerdomein.

In de Kinkerstraat (west-midden) is een grote diversiteit aan scores. Het is daarom aan te bevelen om een integrale visie op te stellen voor de straat, voordat er over wordt gegaan op het doen van verschillende ingrepen. Hierbij moet goed rekening gehouden met het omliggende stedelijke weefsel en de bereikbaarheidsbehoeftes van de Hallen en de Ten Katemarkt en de gevolgen van mogelijke maatregelen op het omliggende straten-netwerk. Deze grootschalige voorzieningen hebben mede invloed op de verkeersdruk in de Kinkerstraat en het gebied en zijn daarom niet los te zien van de opgaven en oplossingen voor het gebied. In de Kinkerstraat (oost) is er recentelijk een volledige herprofilering gedaan, wat ook tot de mogelijkheden behoort voor dit deel van de straat. Zo kan er in het verkeersdomein opnieuw gekeken worden welke modaliteiten prioriteit behoren te krijgen in het straatprofiel. Het vergroten van de vrije doorloopruimte van voetgangers lijkt hierbij een goed startpunt te zijn gezien de plusnet-status en de zeer matige score.

Zeilstraat

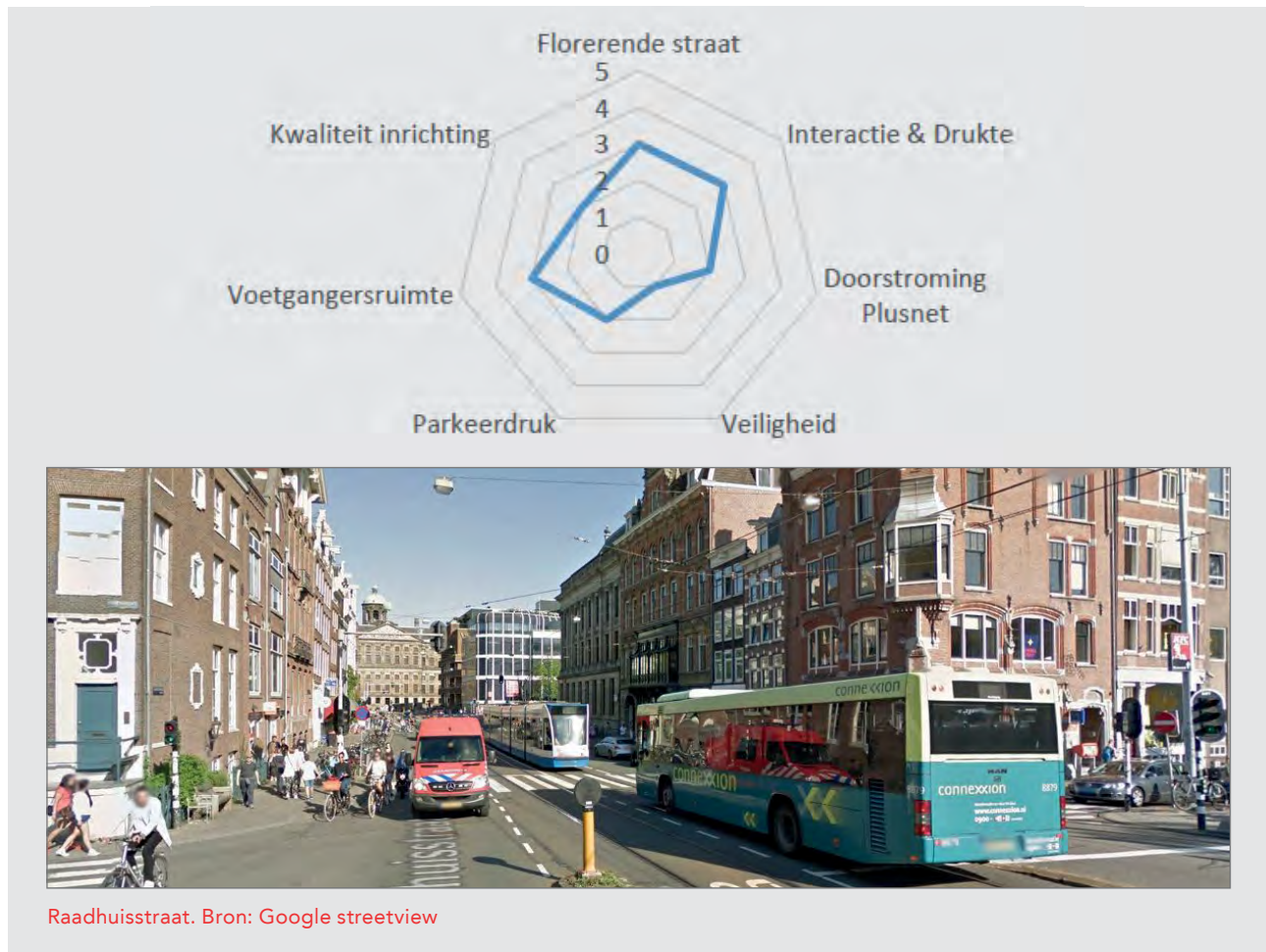


De Zeilstraat in Stadsdeel Zuid is een relatief smalle stadsstraat, waar vergelijkbaar met de Kinkerstraat (west-midden) prioriteit wordt toegekend aan de voetganger en de fietser. Anders dan in de Kinkerstraat is de bebouwing hier relatief uniform en vormt duidelijk een herkenbaar ensemble. De straat is ook goed bekend, maar vooral binnen het stadsdeel en de buurt. De verschillende publiektrekkende functies gevestigd in de straat zijn gemengd van karakter.

De beoordeling laat een bovengemiddelde score zien op verblijfstechnische kwaliteiten. De straat floreert economisch en kent sociaal gezien veel interactie en drukte. Alle andere aspecten scoren matig tot zeer matig, waarbij de grootste uitdaging voor de Zeilstraat in het verbeteren van de verkeersveiligheid ligt. Oplossingsrichtingen moeten daarom ook gezocht worden in het verkeersdomein.

Omdat er een grote diversiteit in de scores van deze straat is het zeker te adviseren een integrale visie te maken voor de gehele stadsstraat. Zo kan niet alleen worden verkend waar verbetering in de straat gerealiseerd kan worden, maar tevens hoe goed scorende kwaliteiten ook behouden kunnen worden. Belangrijk is hierbij de gevolgen van mogelijke maatregelen af te zetten tegen de effecten op het omliggende stratennetwerk. Een volledige of gedeeltelijke herinrichting lijkt een goede optie te zijn voor deze straat, om te bepalen welke modaliteiten prioriteit verdienen in het profiel van de straat en hoe deze prioriteit zich verhoudt tot parkeren en laden en lossen. Mogelijk kan hier besloten worden bepaalde modaliteiten (bijvoorbeeld het doorgaande autoverkeer) een andere route aan te wijzen, om de verkeersdruk op de straat te beperken en de veiligheid daarmee te verbeteren. Een verbetering van de vrije doorloopruimte lijkt voor de Zeilstraat een no-regret optie.

Raadhuisstraat



De Raadhuisstraat in Stadsdeel Centrum is net als de Kinkerstraat (west-midden) een klassiek voorbeeld van de Amsterdamse Stadsstraat die mede door de drukte steeds meer opgaven kent. Dit wordt mede veroorzaakt doordat de straat prioriteit moet toekennen aan drie van de vier plusnet-modaliteiten; voetganger, fiets en openbaar vervoer. De bebouwing in de Raadhuisstraat is gevarieerd en duidelijk samenhangend met elkaar. De variatie van de bebouwing is terug te zien in de diversiteit in publiektrekkende functies in de straat. Door de essentiële locatie als verbindingsweg tussen de Damrak en Amsterdam West is de Raadhuisstraat een zeer bekende straat in de hele stad.

Uit de beoordeling komt naar voren dat de Raadhuisstraat op alle aspecten gemiddeld of lager scoort. Hoewel de straat dus op geen enkel aspect echt goed scoort liggen de voornaamste opgaven in het verkeersdomein, waarbij veiligheid en in mindere mate de doorstroming en de parkeerdruk een opgave vormen. In het verblijfsdomein scoort de kwaliteit van de inrichting zeer matig.

Er lijkt een aantal fundamentele problemen te zijn met de inrichting van de Raadhuisstraat, zeker op het verkeersvlak. Zo zijn de kwaliteit van de inrichting, veiligheid, parkeerdruk en de doorstroming allemaal matig tot zeer matig. Het opstellen van een integrale visie is daarom aan te raden, zeker omdat de Raadhuisstraat de belangrijkste verbinding vormt voor veel modaliteiten tussen het centrum van de stad en de westelijke stadsdelen. Een zorgvuldige studie naar de maatregelen, beperkingen en kansen is daarom noodzaak, waarbij ook de gevolgen van mogelijke ingrepen voor het omliggende netwerk worden onderzocht. Een volledige of gedeeltelijke herinrichting van het straatprofiel kan hier een van de uitkomsten zijn, waar sterker wordt gekozen voor de modaliteiten die hier volgens de plusnet-systematiek prioriteit verdienen. Recente ingrepen in de verkeerscirculatie van de binnenstad bieden wellicht de mogelijkheid deze straat verkeerskundig als 30km route in te richten, waardoor de verhouding tussen verkeer, verblijf en de verschillende parkeerfaciliteiten en laad- en losplekken anders kan komen te liggen.

Jan Evertsenstraat (oost)



De Jan Evertsenstraat (oost) in Stadsdeel West is een lange lijn door de stad heen in het verlengde van de hierboven genoemde Admiraal de Ruijterweg en de De Clercqstraat. Wellicht is de straat daarom relatief goed bekend is bij de inwoners van Amsterdam. De straat is een relatief brede stadsstraat, met een breedte tussen de 25 en 35 meter. Vergelijkbaar met de Admiraal de Ruijterweg zijn hier drie modaliteiten die prioriteit krijgen in het straatbeeld, de voetganger, fietser en het openbaar vervoer. De bebouwing in de straat is niet gevarieerd en heeft een sterke samenhang met elkaar. Waar de vorm uniform is, blijkt de inhoud van de bebouwing qua publiektrekkende juist gemengd te zijn.

In het spinnenweb komt naar voren dat de Jan Evertsenstraat op alle stadsstraatkwaliteiten gemiddeld of lager scoort. De voornaamste opgaven voor de straat zitten in het verkeersdomein, waar de straat op alle kwaliteiten matig scoort.

De kwaliteit van de Jan Evertsenstraat is over de gehele lijn niet goed. De kwaliteit van de inrichting en de verkeerssituatie zijn goede startpunten in de zoektocht naar mogelijke ingrepen, waar ook oplossingen gezocht kunnen worden in een volledige of gedeeltelijke herinrichting van het straatprofiel. Hoewel de straat gemiddeld scoort op veel van de verblijfstechische kwaliteiten zijn ook hier oplossingen te bedenken qua de promotie van de straat in samenwerking met de Admiraal de Ruijterweg, een andere stadsstraat in deze agenda met een hoge investeringsprioriteit. De straat is tot op heden als verbindende winkelstraat voornamelijk georiënteerd op het aan de westkant gelegen winkelgebied Mercatorplein, waardoor promotie in samenwerking met dit gebied wellicht effectiever is. De ontwikkeling van het Koers 2025 gebied Westelijke Ringzone biedt in dit kader kansen om werk-met-werk te maken. Een betere handhaving in de straat kan daarnaast de verkeersproblemen in de straat relatief gemakkelijk doen oplossen.

7 Bijlage: Volledige lijst stadsstraatdelen

Stadsdeel	Straat	
Oost	Eerste van Swindenstraat	Middenweg (t/m Hogeweg)
	Eerste Oosterparkstraat	Molukkenstraat (noord)
	Javastraat	Beukenweg
	Linnaeusstraat	Wibautstraat (noord)
West	Bos en Lommerweg	Overtoom (west)
	Eerste Constantijn Huygensstraat	Overtoom (midden)
	De Clercqstraat	Overtoom (oost)
	Jan Pieter Heijestraat	Hoofdweg (noord)
	Kinkerstraat (west-midden)	Jan van Galenstraat
	Kinkerstraat (oost)	Hugo de Grootstraat
	Postjesweg (oost)	Admiraal de Ruijterweg
	Spaarndammerstraat	Jan Evertsenstraat (oost)
Zuid	Tweede Nassaustraat-Van Limburg Stirumstraat	Bilderdijkstraat
	Roelof Hartstraat	Van Woustraat (noord)
	Ceintuurbaan (west)	Van Woustraat (zuid)
	Ceintuurbaan (oost)	Rijnstraat
	Beethovenstraat	Paulus Potterstraat
	Koninginneweg	Stadhouderskade (Overtoom-Hobbemastraat)
	Willemsparkweg (oost)	Europaboulevard
	Amstelveenseweg (noord)	Stadionplein
	Ferdinand Bolstraat	Olympiaplein
	Scheldestraat	Arent Janszoon Ernststraat
	Van Baerlestraat	Zeilstraat (+Hoofddorpplein & -straat)
	Hobbemastraat	
Centrum	Rozengracht	Damstraat (t/m Nieuwe Hoogstraat)
	Raadhuisstraat	Waterlooplein (Amstel-Mr.Visserplein)
	Haarlemmerstraat/-dijk	Amstelstraat
	Marnixstraat (Leidsgracht-Leidseplein)	Vijzelstraat
	Elandsgracht	Weteringschans (rondom circuit)
	Damrak	Westerstraat
	Rokin	Utrechtsestraat
	Nieuwezijds-Voorburgwal	
Nieuw-West	Tussen Meer	Jan Tooropstraat
	Pieter Calandlaan	Burgemeester de Vlughtlaan
	Slotermeerlaan	Johan Huizingalaan
Zuidoost	Bijlmerdreef	
Noord	Van der Pekstraat	
Stadsstraatdelen		

8 Colofon

Projectteam

Nick van Luit, Errik Buursink, Koos van Zanen,
Dirk Iede Terpstra, Jos Gadet (R&D), Jorden Steenge,
Fokko Kuik en Kirsten Plattje (V&OR)

Lay-out

Jennie van Lenthe (R&D)

Kaart

Ilona Pauw (R&D)

Bijdragen van

Remco Daalder, Sara Goudsmit, Martin van den
Oever, Bart de Vries, Wouter van der Veur (R&D),
Thomas Koorn, Senta Modder, Bas van den Heuvel,
Aart Breedts Bruijn, David Madja (V&OR), Marlies de
Leeuw, Wouter Knop, Douwe Tiemersma, C.J. Dippel
en William Stokman (EZ).

Ronald Hendriks, Frans Vlietman (Stadsdeel West),
Jeroen Dijk, Tim Bunink (Stadsdeel Centrum), Daniel
de Groot, Esther Smit (Stadsdeel Zuid), Erwin Baltus
(Stadsdeel Oost), Pieterjan van Agtmaal (namens
Stadsdeel Nieuw-West), Hans Straver (namens Stads-
deel Zuidoost), Karin van Breenen en Aafke Post
(namens Stadsdeel Noord).