

De Wallen: knelpunten en maatregelen

Analyse van de openbare ruimte van het Wallengebied

Contactgegevens

Mei, 2019

Randy Bloeme

rbloeme@dsp-groep.nl

06 312 865 83

Ronald Nijboer

rnijboer@dsp-groep.nl

06 122 903 79

Paul van Soomeren

pvansoomeren@dsp-groep.nl

06 229 313 79

Interactieve kaart

De rapportage die voor u ligt is de uitgebreide verslaglegging van ons onderzoek in het Wallengebied. Naast deze rapportage is een interactieve kaart ontwikkeld met alle knelpunten en maatregelen in de openbare ruimte. Deze rapportage is feitelijk een onderbouwing van deze kaart.

De kaart is te raadplegen via: maps.amsterdam.nl/openbareruimtwallen en met een inlog te openen. Voor toegang kunt u contact opnemen met Joris Bokhove, gemeente Amsterdam.

De interactieve kaart is tot stand gekomen in samenwerking met Jean-Paul Hitipeuw, namens Urban Codes.

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Het onderzoek	4
1.3	Onderzoeksmethode	5
1.4	Leeswijzer	5
2	Het Wallengebied	6
2.1	De Wallen als onderdeel van centrumgebied Amsterdam	6
2.2	De Wallen: een uniek gebied	7
2.3	Gebruikers van de Wallen	7
2.4	Gebruik van de openbare ruimte	8
2.5	De twee gezichten van de Wallen	9
3	Een andere kijk op het Wallengebied	10
3.1	Zones in het Wallengebied	10
3.2	Raamwerk	12
4	Knelpunten en maatregelen per zone	13
4.1	Kerngebied	13
4.2	Randgebied	21
5	Overkoepelende maatregelen	28
5.1	Ontwerp	28
5.2	Organisatie	34
	Bijlagen	
	Bijlage 1 Overzichtskaarten	38
	Bijlage 2 Overzicht maatregelen	43

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De binnenstad van Amsterdam staat onder druk. Het coalitieakkoord van mei 2018 stelt in het hoofdstuk 'Stad in Balans' dat 'Amsterdam een stad is om te leven, wonen en ondernemen. Pas in de tweede plaats is het ook een toeristische bestemming'. Toerisme zorgt voor veel inkomsten en werkgelegenheid, maar legt tegelijkertijd een grote druk op de openbare ruimte, de woonfunctie en het ondernemersklimaat (met name fastfood en horeca profiteren, andere functies juist niet).

In de zomer van 2018 zijn door burgemeester Halsema vier maatregelen genomen om de overlast op de Wallen per direct te verminderen:

- 1 Bevorderen van de doorstroming van bezoekers in het Wallengebied
- 2 Bestrijden van overlast op het water
- 3 Reinigen en handhaven
- 4 Direct innen van boetes

In december 2018 kondigde het College van B&W extra maatregelen aan om de overlast in de binnenstad aan te pakken.¹ Deze maatregelen, samengevat de Aanpak Binnenstad, richten zich specifiek op het Wallengebied en de uitgaansgebieden Rembrandtpleinbuurt en Leidsebuurt. De aanpak bestaat uit 23 maatregelen die in 2019 worden genomen en waarmee de ergste overlast wordt bestreden. Een van die maatregelen is het op orde brengen van de openbare ruimte zodat deze rustiger en overzichtelijker wordt. De openbare ruimte in de omgevingen Rembrandt- en Leidseplein hebben de laatste jaren al extra aandacht gekregen, onder andere vanuit het Aanvalsplan Schoon en een pilot/gerichte aanpak op uitgaansoverlast. Zowel bij de aanpak van de Rembrandtpleinbuurt als bij de Leidsebuurt en het Aanvalsplan Schoon was DSP-groep op een aantal terreinen betrokken.² Dit rapport vormt de basis voor een soortgelijke aanpak in het Wallengebied.

1.2 Het onderzoek

De vraag die de gemeente Amsterdam aan DSP-groep stelde was: "Kom tot een overzicht van knelpunten en kansen in de openbare ruimte om de leefbaarheid en veiligheid te vergroten, met name tijdens de drukste momenten, op basis van bestaande informatie en lever concrete handvatten om de knelpunten aan te pakken."

¹ Zie: Brief maatregelen Binnenstad, 12 december 2018

² Zie: <https://www.dsp-groep.nl/projecten/veilige-en-aantrekkelijke-uitgaansgebieden/>, <https://www.dsp-groep.nl/projecten/amsterdam-schoon/>, <https://www.dsp-groep.nl/projecten/monitoring-pilot-nachtelijke-schoonmaak-rembrandtplein/>

Binnen de gemeente Amsterdam wordt op diverse niveaus gewerkt aan structurele maatregelen om de situatie in het Wallengebied – en de binnenstad in het geheel – te verbeteren. Dat is echter voor de langere termijn. Op korte termijn heeft de gemeente een duidelijk doel: de druk op en overlast in de openbare ruimte verminderen. In 2019 wil de gemeente de openbare ruimte verbeteren en daarmee in staat zijn om de drukte in het gebied aan te kunnen.

Om tot een gerichte inzet te komen vraagt de gemeente een heldere analyse met:

- ② knelpunten in de openbare ruimte;
- ② concrete oplossingen om deze knelpunten aan te pakken.

1.3 Onderzoeksmethode

Documentenanalyse

Knelpunten in het Wallengebied en een inventarisatie van eerder voorgestelde maatregelen zijn in kaart gebracht aan de hand van beschikbare (recente) onderzoeken die in het Wallengebied zijn gedaan. Dit betreft onder andere schouwverslagen van bewoners, belevingsonderzoeken en bezoekerstellingen.

Interviews

De bevindingen uit de documentenanalyse zijn aangevuld en verdiept aan de hand van diepte-interviews met politie, handhaving, crowd management, stadswerken, gebiedsmakelaar en programma Fiets. Samen met stakeholders zijn de bevindingen tevens geplot op een kaart van het Wallengebied.

Schouwen

Tijdens een uitgebreide nachtschouw en diverse observaties overdag is verder onderzoek gedaan naar de knelpunten, de relatie met de fysieke inrichting en het gebruik van het Wallengebied. Tijdens observaties hebben we tevens bezoekers gevraagd naar het gebruik van Google Maps in het gebied. Een uitgebreide beschrijving van de schouwmethode is te vinden in bijlage 1.

Werksessies

Tussentijdse resultaten zijn getoetst en aangevuld tijdens twee operationele overleggen voor het Wallengebied en tijdens het buurtpanel, bestaande uit betrokken bewoners en de straatmanagers We Live Here. In een aantal interne expertsessies zijn we van analyse tot concrete maatregelen gekomen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 geven we context aan het Wallengebied met een beschrijving van de fysieke kenmerken van het gebied en haar gebruikers. In hoofdstuk 3 presenteren we een andere kijk op het Wallengebied. In hoofdstuk 4 geven we een overzicht van de knelpunten en kansen in de openbare ruimte. In hoofdstuk 5 worden ten slotte algemene overkoepelende maatregelen toegelicht. Hoofdstuk 4 en 5 gelden als tekstuele toelichting op de digitale kaarten.

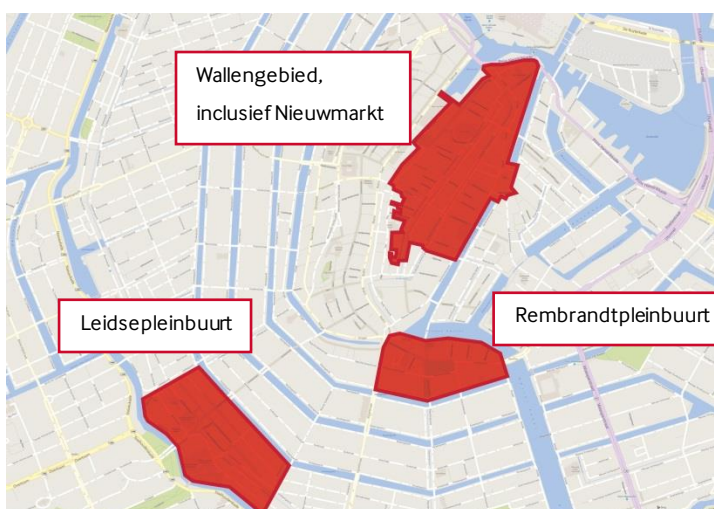
2 Het Wallengebied

Voordat we overgaan naar onze analyse van het Wallengebied en de knelpunten en maatregelen, beschrijven we in dit hoofdstuk eerst de context van het Wallengebied. We kijken naar de plek van de Wallen binnen het Amsterdamse centrumgebied, staan stil bij het unieke karakter van het gebied en zoomen in op de gebruikers en hun gebruik van de openbare ruimte.

2.1 De Wallen als onderdeel van centrumgebied Amsterdam

In het centrumgebied van Amsterdam wordt gewoond, gewerkt en gerecreëerd. De recreatiefunctie trekt grote aantallen bezoekers naar het centrumgebied waar met name de woonfunctie regelmatig onder te lijden heeft. Het Centraal Station en de as Damrak/Dam/Rokin (de 'rode loper') vormt de ruggengraat in de logistiek van de bezoekersstromen. Overdag trekken aan weerszijden van de rode loper (denk aan de Kalverstraat, Nieuwendijk, etc.) grote publieksstromen het centrumgebied in. Deze drukte brengt vanzelfsprekend problemen met zich mee op het gebied van leefbaarheid (zwerfafval, verkeersdrukke, etc.) en veiligheidsrisico's die te maken hebben met de aanwezigheid van grote groepen mensen (van zakkenrollerij en andere vormen van criminaliteit tot risico's op aanslagen).

Vanaf het einde van de middag verandert het gebruik van het centrumgebied. De drukte verschuift van winkels en daghoreca naar meer culturele functies en avond- en nachthoreca. De avond- en nachteconomie concentreert zich in het Amsterdamse centrumgebied in grofweg drie uitgaansgebieden³ (zie figuur 2.1): **de Leidsebuurt, de Rembrandtpleinbuurt** en het **Wallengebied (met aangrenzend de Nieuwmarkt)**. Drie gebieden die overeenkomsten vertonen in hun aantrekkingskracht op recreërende gebruikers, maar tegelijkertijd elk een sterk eigen karakter kennen.



Figuur 2.1 Uitgaansbuurten in het centrum

³ Op een fijnmaziger niveau zijn er veel meer aandachtsgebieden of -punten te onderscheiden. Daar gaan we hier niet verder op in, aangezien er gelijktijdig met dit onderzoek al een langduriger project loopt op het gebied van wayfinding in het centrumgebied. Daar vindt een verdieping van deze context plaats.

2.2 De Wallen: een uniek gebied

Op enkele punten heeft het Wallengebied vergelijkbare kenmerken met de Leidsebuurt en de Rembrandtpleinbuurt: in alle gebieden is veel avond- en nachthoreca aanwezig, in combinatie met een prominente woonfunctie. Er zijn echter ook aanzienlijke verschillen tussen de Wallen en de andere twee gebieden.

Fysiek onderscheidt het Wallengebied zich door het zeer fijnmazige middeleeuwse stratenpatroon dat uitnodigt tot rondstruinen. Het Wallengebied wordt weliswaar geflankeerd door de Dam en de Nieuwmarkt - en het Oudekerksplein biedt enige ruimte voor verblijf - maar waar activiteiten in de Leidsebuurt en de Rembrandtpleinbuurt zich concentreren rondom een prominent centraal plein met verblijfsruimte, geldt dat voor de Wallen niet.

Het Wallengebied onderscheidt zich daarnaast door de autonome aantrekkingskracht van het Red Light District. Hoewel er op andere plaatsen in het centrum ook bordelen en ramen zijn, is de concentratie zoals die in het Wallengebied bestaat nergens anders te vinden. Het Red Light District – samen met de bijbehorende seksshops, -shows en musea – zorgt voor een enorme toestroom van bezoekers. Nergens in Amsterdam komen zulke grote aantallen toeristen in zo'n relatief klein gebied bij elkaar voor verschillende vormen van vermaak. Bezoekers komen niet alleen naar de Wallen om uit te gaan; veel bezoekers verblijven er ook, in de vele (kleine) hotels en hostels. In principe hoeft de bezoeker het Wallengebied niet te verlaten.

Het historische karakter en de aanwezige functies maken het Wallengebied uniek. Dit heeft een grote monumentale - en economische waarde voor de stad. Tegelijkertijd ligt er al enkele jaren een dusdanige druk op het gebied dat er onveilige en overlast gevende situaties ontstaan. Met name de woonfunctie en bijzondere werkfuncties (anders dan de op toeristen gerichte winkels) sneeuwen onder en hebben last van de verminderde leefbaarheid.

2.3 Gebruikers van de Wallen

De belangrijkste gebruikersgroepen in het Wallengebied zijn bewoners, ondernemers en bezoekers. Daarnaast wordt er ook gewerkt in het gebied en trekken veel verkeersdeelnemers als passant door het gebied.⁴ In het Wallengebied woonden op 1 januari 2018 4.306 bewoners in 2.880 woningen.⁵ De bewoners deelden het Wallengebied met naar schatting 900.000 bezoekers per week.⁶ Ongeveer 25% van de bezoekers komt uit Amsterdam, 6 % komt uit de regio Amsterdam en 11% uit overige delen van Nederland. Meer dan de helft bestaat uit buitenlandse bezoekers. Bezoekers gaven in 2016 gemiddeld € 30 per bezoek uit, resulterend in een weekomzet van € 14,1 miljoen.

⁴ Van de werkenden en doorgaande verkeersdeelnemers hebben we geen cijfers voorhanden.

⁵ 'Stadsdelen in cijfers 2018', OIS gemeente Amsterdam. <https://www.ois.amsterdam.nl/feiten-en-cijfers/wijken/?30000>

⁶ 'Passantenonderzoek Wallengebied te Amsterdam. Najaar 2016', Strabo bv. Amsterdam. Op basis van dit onderzoek kunnen we een algemeen beeld van de bezoekersgroepen schetsen. Actuelere data ontbreekt. De auteurs wijzen daarnaast op enkele beperkingen op de gehanteerde steekproef waardoor de aantallen met enige voorzichtigheid bekeken moeten worden.

Bijna de helft van de bezoekers is jonger dan 35 jaar, ongeveer een kwart is tussen de 35 en 55 jaar en bijna 20% is ouder dan 55 jaar. Overdag en in de vroege avond lopen er nog relatief veel families en stelletjes. Richting de nacht verandert het type bezoeker. Groepen mannen tussen de 25-40 jaar, zowel Nederlands als internationaal, zijn de prominente gebruikers van de Wallen in de late avond en de nacht. Groepen variëren doorgaans van 3-4 personen tot grotere groepen van grofweg 8-12 personen (al dan niet met gids). In paragraaf 3.5 gaan we dieper in op het onderscheid tussen dag en nacht op de Wallen.

De beschrijving van de gebruikers is grotendeels gebaseerd op interviews en schouwen. Goede gegevens hierover ontbreken en dat is direct een eerste knelpunt, want dit is cruciale basiskennis. Door te begrijpen waarom gebruikers de Wallen bezoeken, hoe ze keuzes maken in het gebied en hoe ze zich door het gebied bewegen, kun je nog nauwkeuriger bepalen hoe de druk op de openbare ruimte verminderd kan worden. Hier zou aanvullend onderzoek – eventueel met behulp van GIS-transponders – zeker op zijn plaats zijn.

2.4 Gebruik van de openbare ruimte

De openbare ruimte in het Wallengebied is grotendeels verkeersruimte. Ingericht om je te bewegen van A naar B. Verblijven in de openbare ruimte wordt er veel minder gedaan. Op het Oudekerksplein is (beperkte) ruimte om te verblijven. Daarnaast bieden de terrassen officiële verblijfsruimte. De kademuren bieden gelegenheid om zonder geld uit te geven even te verblijven in het gebied. Voor de meeste gebruikers bestaat een bezoek aan de Wallen echter voornamelijk uit rondlopen. Voor ruim 90% van de bezoekers is dit zelfs de hoofdactiviteit.⁷

Dit ruimtegebruik zagen we in onze observaties duidelijk terug. Grote stromen bezoekers volgen elkaar slenterend door het gebied, met name overdag en in de avond. Later op de avond en in de nacht lijken de groepen (voornamelijk) jonge mannen gericht naar specifieke zones in het gebied te lopen, hoewel er ook dan nog veel wordt rondgeslenterd. Veel bezoekers geven aan meerdere rondes door het gebied te lopen. Tijdens de schouwen kwamen we ook regelmatig dezelfde groepen tegen. Daarnaast valt op dat veel bezoekers het gebied verlaten via hetzelfde punt als waar ze het gebied binnenkwamen.⁸ De in-/uitgangen aan de Damstraat en de Warmoesstraat (Oudebrugsteeg) zijn daarbij het meest gebruikt.

Veel mensen gebruiken navigatie-apps als Google Maps om de weg in het gebied te vinden. Sommige bezoekers houden vast aan de route op hun telefoon, ook als de massa andere routes kiest. Andere bezoekers zien soms juist af van de aanwijzingen op de app en volgen de massa. Dit beeld van digitale route keuzes kwam naar voren op basis van het aanspreken van bezoekers in de middaguren. Er is op dit punt (nog) geen uitgebreid onderzoek gedaan, waardoor precieze percentages ook niet bekend zijn.

⁷ Dekker en Saalbrink, 2017. *De Wallen, meer dan prostitutie*, Academie van de Stad en Gemeente Amsterdam

⁸ Dit is overigens normaal menselijk gedrag (perceived space). We verlaten plekken en gebouwen doorgaans het liefst via de weg waarin we zijn binnengekomen.

2.5 De twee gezichten van de Wallen



Figuur 2.2 Wallen overdag



Figuur 2.3 Wallen bij nacht

Het Wallengebied heeft overduidelijk twee gezichten: de Wallen bij dag en de Wallen bij nacht.

Overdag kan het zeer druk worden, maar blijft de sfeer doorgaans prettig. De gebruikersgroep is gemêleerd, onder andere bestaande uit families en stelletjes. Vanaf het einde van de middag en de vroege avond veranderen de gebruikers en het gebruik van de openbare ruimte. Vanaf 20:00/21:00 uur kan het extreem druk worden.

In de **nacht** – vaak rond 01:00 uur al – nemen de bezoekersaantallen af en worden delen van het gebied rustiger. Tegelijkertijd verandert de bezoekerssamenstelling, vindt er meer overlast gevend gedrag plaats en kan de sfeer grimmig worden. Een belangrijke aanvulling is het onderscheid tussen doordeweeks en het weekend. De extreme drukte en het gekke gedrag – zoals betrokkenen het noemen – begint vaak op donderdagmiddag.

Betrokkenen voegen hieraan toe dat er ook een **derde gezicht** is: namelijk de Wallen bij evenementen. Bij dagen zoals Koningsdag en de Gaypride is er sprake van overcrowding in het hele Wallengebied. De avond-/nachtsituatie begint dan overdag al, duurt langer en is veel intenser. Echt risicovolle situaties zijn er met name tijdens (risico)voetbalwedstrijden van Ajax of interlands (bijvoorbeeld tegen Engeland). Tijdens risicowedstrijden en evenementen is er vanwege veiligheidsredenen geen inzet van crowd hosts. De Wallen tijdens evenementen vraagt om een andere aanpak: een evenementenaanpak op het gebied van Crowd management en Schoon tijdens evenementen/feestdagen en een meer op Openbare Orde en Veiligheid (OOV) gerichte aanpak tijdens risicowedstrijden.

3 Een andere kijk op het Wallengebied

Het Wallengebied vertoont overeenkomsten met een pretpark of evenemententerrein, in de zin dat er veel mensen van buitenaf naar het gebied toekomen voor haar bezienswaardigheden en activiteiten. Hoewel in het Wallengebied de woonfunctie voorop staat, kan het zinvol zijn om wat betreft organisatie toch naar pretparken en evenementen te kijken. Deze gebieden zijn immers volledig ingericht op het verwerken van grote aantallen bezoekers en uitgangspunten kunnen daarom ook goed in het Wallengebied worden toegepast. Deze andere kijk bleek al eerder goed te werken bij Rembrandtplein en Leidsebuurt.

3.1 Zones in het Wallengebied

Bij vrijwel alle pretparken en grootschalige evenementen zijn logistieke voorzieningen (parkeren en taxi standplaatsen) buiten het gebied geregeld. Bij binnenkomst worden bezoekers geïnformeerd en eventueel gescreend. Voorzieningen (afvalbakken en toiletten bijvoorbeeld) zijn op handige plekken – vaak net buiten drukke loopstromen – geplaatst en doorgaans goed zichtbaar en bereikbaar. Horeca is vaak gecentreerd en geeft mogelijkheden tot rust. Organisaties zijn ten slotte vaak goed op hoogte van de samenstelling van het publiek en de voorkeuren die zij hebben in het programma. Ze proberen bezoekers al voordat zij op het evenement zijn te informeren en te sturen (op sociale normen bijvoorbeeld). Eenmaal op het terrein zijn activiteiten vaak slim geprogrammeerd – bijvoorbeeld met zones of stages met verschillende muziekstijlen – om drukte te spreiden en eventueel bezoekersgroepen uit elkaar te houden.

In onze analyse van het Wallengebied maken wij gebruik van deze evenementenblik. Ook het Wallengebied kent zogenaamde rand- en kerngebieden. In de randgebieden komen mensen het gebied binnen en is over het algemeen nog ruimte voor voorzieningen en informatie. In het kerngebied staat de doorstroming en het gedrag van bezoekers centraal (en daarmee ook de woonfunctie). Net als bij een evenement is de druk op de openbare ruimte in het kerngebied dusdanig hoog dat het randgebied een faciliterende functie zou moeten hebben.

3.1.1 Zonerings

In het Wallengebied zijn meerdere zones te onderscheiden die met elkaar in verbinding staan, maar ook hun eigen unieke kenmerken hebben. We onderscheiden negen zones in het gebied, waarbij de zones te verdelen zijn in een oranje **randgebied** of een rood **kerngebied**. In figuur 3.1 worden de zones weergegeven met daaronder een korte typering van elke zone.



Figuur 3.1 Zones in het Wallengebied

Zone	Korte typering	Kansen	
1	Wallengebied Noord	Verbinding Zeedijk – CS, verder rustig	Versterken toegangsfunctie, behoud rustige karakter
2	Omgeving Beurs	'Achterkant-gebied' en drukke toegangsrouten	Verbeteren toegangsfunctie, ruimte benutten voor faciliteiten
3	Wallengebied Zuid	Woongebied, overgangszone	Versterken zichtbaarheid woonfunctie
4	Nieuwmarkt	Uitgaansplein, logistiek knooppunt	Verblijfskwaliteit verbeteren, benutten logistieke rol
5	Route Stormsteeg – Lange Niezel & Warmoesstraat	Fastfood, (nacht)horeca, oost-west as	Wonen en uitgaan in balans, verantwoordelijkheid ondernemers benutten
6	Damstraat – Oude Hoogstraat	Alles komt hier samen	Keuzes maken in verdeling van schaarse ruimte
7	Oudekerksplein, Sint Annenkwartier & Oudezijds Voorburgwal	Historisch karakter	Hoogwaardige beleving van het Wallengebied, versterken woonfunctie
8	Oudezijds Achterburgwal & omgeving	Kern Red Light District	'Enjoy en respect'
9	Zeedijk & Nieuwebrugsteeg	Gemixt gebruik	Behoud karakter, scheiden verkeer

3.2 Raamwerk

Bij het analyseren van iedere zone hebben we te maken met knelpunten op verschillende niveaus. Voor deze analyse onderscheiden we knelpunten in de openbare ruimte op drie niveaus:

- 🕒 Ontwerp
- 🕒 Organisatie
- 🕒 Gebruik

Een gebied heeft een minimaal niveau aan **ontwerp** en **organisatie** nodig om goed te functioneren. Bij afwezigheid daarvan spreken we van een knelpunt. Ongewenst **gebruik** van de openbare ruimte (bijvoorbeeld lawaai, afvaloverlast of wildplassen) zien we logischerwijs direct als knelpunt. We beschrijven de niveaus eerst kort.

Ontwerp

Het ontwerp van de omgeving betreft de fysieke inrichting van het Wallengebied. We kijken in algemene zin naar vier aspecten: zichtbaarheid, eenduidigheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid.⁹

Organisatie

Onder de organisatie van het gebied verstaan we het beheer van de openbare ruimte (reiniging, afvalinzameling) en het beleid achter laden en lossen, venstertijden, verhuizingen, P-ontheffingen etc. Daarnaast gaat dit over handhaving van de openbare orde en veiligheid (politie), de APV (Handhaving en Toezicht) en de dienstverlening.¹⁰

Gebruik

Het feitelijke gebruik van de openbare ruimte betreft als eerste het gebruik en gedrag van bezoekers en de daarmee samenhangende drukte, het geluid, de vervuiling etc. Daarnaast is er gebruik van de openbare ruimte door ondernemers en bewoners, zoals fietsen, autoverkeer (incl. (fiets)taxi's), boten, aanbieden van bedrijfsafval en huisvuil.

Het gebruik leidt doorgaans tot direct waarneembare knelpunten. Ontwerp en organisatie zijn soms een direct knelpunt, maar vaker indirect als oorzaak voor ongewenst gebruik. In de verdere analyse houden we er rekening mee dat deze drie niveaus continu met elkaar interacteren.

⁹ Dit zijn de ZETA richtlijnen van Sociaal Veilig Ontwerp en Beheer die werden gebruikt als onderzoeksmethode voor de schouw. Zie voor meer info: www.veilig-ontwerp-beheer.nl

¹⁰ Onder dienstverlening verstaan we het contact met de bezoeker door hosts, websites, folders, loketten, apps, etc. In de evenementen industrie gaat het dan over Crowd services.

4 Knelpunten en maatregelen per zone

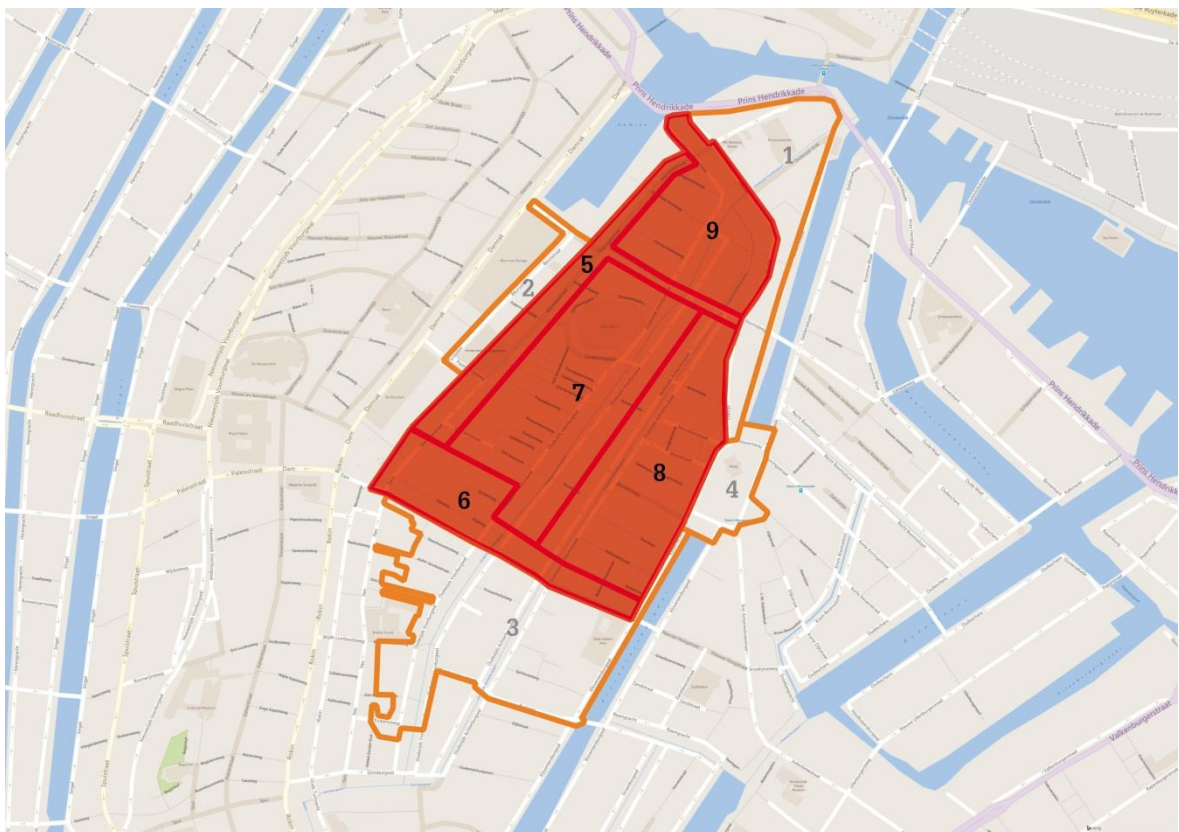
In dit hoofdstuk geven we de resultaten van onze analyse van het Wallengebied. Hierbij hoort de digitale kaart van het gebied waarin alle concrete knelpunten en maatregelen zijn geplot en voorzien van een korte beschrijving. In dit hoofdstuk schetsen we de rol en de functie van ieder gebied en geven we de algemene problematiek weer. De concrete knelpunten en maatregelen vloeien voort uit deze analyse.

[Kaarten in maps.amsterdam.nl](https://maps.amsterdam.nl)

De knelpunten en kansen die we beschrijven zijn op locatieniveau geplot op twee digitale kaarten die beschikbaar zijn in maps.amsterdam.nl/openbareruimtetwallen. De kaarten zijn ook in bijlage 1 te vinden. In bijlage 2 is de volledige lijst met maatregelen opgenomen.

4.1 Kerngebied

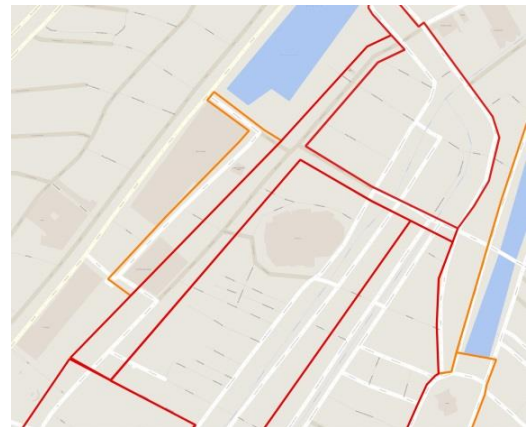
We beginnen met knelpunten en kansen in het kerngebied. Het kerngebied met haar zones is rood gearceerd in de onderstaande kaart.



Figuur 4.1 Kerngebied in vijf zones

4.1.1 Zone 5: Route Stormsteeg – Lange Niezel & Warmoesstraat

Zone 5 is zowel een belangrijke oost-westverbinding in het gebied als een concentratiegebied voor fastfood en nachthoreca. De as Stormsteeg-Korte Niezel-Lange Niezel-Oudebrugsteeg (en andersom) is een drukke en relatief smalle loopstroom. Aan weerszijden van de straat is een hoge intensiteit aan winkeltjes, horeca, fastfoodzaken en mini-markets. De bruggen over de Oudezijds Voor- en Achterburgwal zijn populaire fotolocaties. Vanaf einde middag wordt deze zone informeel voetgangersgebied.



Figuur 4.2 Zone 5

Het is ingericht voor meerdere verkeersfuncties, maar de hoeveelheid voetgangers maken tiets- en autoverkeer onmogelijk. Vanaf dat moment stijgt de druk op de openbare ruimte en beginnen de meeste van de onderstaande knelpunten te spelen.



Figuur 4.3 Crowding op de oost-west as, ruimte rechts op de kruisende noord-zuid as.



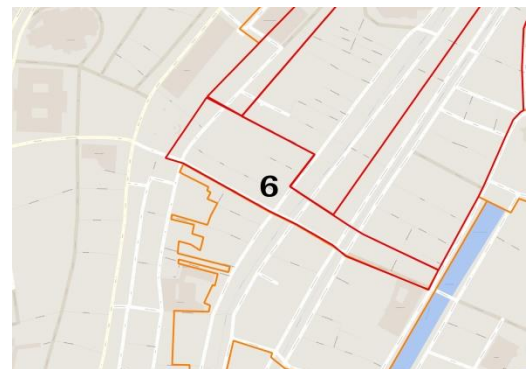
Figuur 4.4 Voetgangers nemen de verkeersfunctie over. Avonreiniging wordt lastig.

Algemene knelpunten	
Gebruik	<p>Bezoekers laten zwerfafval achter op straat en op obstakels (zoals elektriciteitskastjes). Ondernemers zetten na sluitingstijd vanaf begin nacht al bedrijfsafval op straat. Het gebied is verder vervuild door plak, klad en graffiti. Fietsen worden voor blinde gevels geparkeerd en vormen obstakels op de stoep en vanaf de avond veroorzaken (groepen) bezoekers steeds meer geluidsoverlast. Bezoekers blijven stilstaan op de bruggen voor foto's en veroorzaken daarmee opstoppingen. Vanaf einde middag neemt de voetgangersfunctie de zone over en wordt lopen op de rijbaan vanaf dat moment normaal voor bezoekers (op plekken met meer fietsverkeer kan dat tot knelpunten leiden).</p> <p>In de Warmoesstraat ter hoogte van het Beursplein zijn regelmatig studentenfeesten (ASC) die geluidsoverlast veroorzaken en rommelige situaties creëren met fietsparkeren</p>

Ontwerp	<p>en taxi aan- en afvoer.</p> <p>Hard en fel verlichte gevels, uithangborden en muziek uit mini-markets maken het straatbeeld erg onrustig.</p> <p>Afvalvoorzieningen zijn niet toereikend, of worden niet gebruikt, maar vormen aan de andere kant ook obstakels voor de vele voetgangers.</p> <p>Smalle stoepen bieden te weinig ruimte aan de vele voetgangers.</p>
Organisatie	<p>Op kartondag¹¹ staan er grote stapels (tot 4x2 meter) vanaf 16:00-17:00 uur urenlang op straat. Ondanks dat ondernemers volgens de regels aanbieden levert dit veel overlast op.</p> <p>Er wordt niet of nauwelijks gehandhaafd op geluidsoverlast en bedrijfsafval buiten venstertijden. In de avondronde wordt het lastig voor reiniging om in de drukte goed hun werk te doen.</p>

4.1.2 Zone 6: Damstraat – Oude Hoogstraat

In de Damstraat – met uitloop tot en met de Oude Hoogstraat – komt een veelheid aan functies samen in een beperkte fysieke ruimte. Voetgangers, fietsers, fietstaxi's, taxi's en auto's bewegen zich vaak gezamenlijk door de Damstraat. Bovendien zit er veel horeca met bijbehorende logistiek (laden en lossen en bedrijfsafval). De Damstraat wordt door Google Maps gezien als het centrum van het hele Red Light District (terwijl dat eigenlijk noordelijker ligt).



Figuur 4.5 Zone 6

Bezoekers die met Google Maps navigatie – zoekwoord 'Red Light District' – het gebied inlopen worden naar de Damstraat gestuurd.

De Damstraat is ook nog eens een van de drukste in- en uitstromen van bezoekers van het Wallengebied. Dit stuk kerngebied heeft echter geen aangrenzende buffer in de vorm van een randgebied. Het randgebied Wallengebied Zuid dient juist ontlast te worden en is niet geschikt om het kerngebied te ondersteunen. De Dam – rondom het Dammonument – kan deze functie vervullen, maar is nu juist vervuild en biedt nog geen ondersteunende faciliteiten.

In het kader van het Meerjarenplan Fiets¹² is recentelijk ook onderzoek gedaan in de Damstraatjes. We onderschrijven de uitkomsten uit dat onderzoek en verwijzen voor lopende acties dan ook deels naar dit onderzoek.

¹¹ In stadsdeel Centrum wordt het oud papier en karton op wisselende dagen in sommige straten voor de deur opgehaald. Vanaf 17:00 uur (in de Warmoesstraat vanaf 16:00 uur) mag het op straat worden gezet, mits vastgemaakt tot een pakket.

¹² Zie: https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/865242/meerjarenplan_fiets_2017-2022.pdf



Figuur 4.6 Samenkomst van diverse functies leidt tot chaotische situaties



Figuur 4.7 Rommelige toegang vanaf de Dam door ontbreken van voorzieningen en bufferruimte

	Algemene knelpunten
Gebruik	<p>In de ochtendspits zijn er conflicten tussen doorgaand fietsverkeer en laden en lossen. In de middag kruisen voetgangers veelvuldig de weg. Dit leidt tot conflicten met fietsers die de Damstraat als doorgaande route gebruiken. De verkeersruimte wordt extra chaotisch door taxi's die op grote delen van de dag nog toegestaan zijn en regelmatig op de rijbaan stoppen om klanten op te pikken. Fietsers verhogen de druk op de openbare ruimte door fietsen op de stoep – met name tegen blinde gevels – te parkeren.</p> <p>Ondernemers verhogen de druk op de openbare ruimte door afval buiten venstertijden aan te bieden en het niet nakomen van de 25 meter regel.¹³ Bezoekers vervuilen de openbare ruimte verder met fastfoodverpakkingen en sigarettenpeuken. Naast de Damstraat raakt ook het Dammonument vervuild in de avond.</p>
Ontwerp	<p>Op de stoep staan kleine horecaterrassen en wordt de ruimte verder beperkt door afval- en bloembakken en overige obstakels zoals een viskraam en fietsparkeren (met name tegen blinde gevels). Ondanks dat deze zone een van de drukste in-/uitgangen is, is er geen toegangsmarkering en/of informatievoorziening voor bezoekers.</p>
Organisatie	<p>De Damstraat is op dit moment bestemd voor te veel functies; laden en lossen, diverse verkeersfuncties en terrassen maken de drukke zone geregeld chaotisch.</p> <p>Handhaving op concrete problematiek zoals bedrijfsafval buiten venstertijden vindt beperkt plaats.</p>

¹³ Zie: <https://www.nederschoon.nl/wat-ij-kan-doen/de-25-meter-regel>

4.1.3 Zone 7: Oudekerksplein, Sint Annenkwartier & Oudezijds Voorburgwal

De zone Oudekerksplein, Sint Annenkwartier en Oudezijds Voorburgwal is de meest diverse zone in het gebied. Het Oudekerksplein geeft de zone een sterk historisch en monumentaal karakter en is de enige verblijfsplek in het hele Wallengebied (het plein heeft geen doorgaande verkeersfunctie zoals de straten in het Wallengebied). In de hele zone is de bewonersfunctie sterk aanwezig, hoewel deze – net als het historische karakter – met name in de avond minder opvalt. Dit geldt



Figuur 4.8 Zone 7

ook specifiek voor de stegen. Het merendeel van de stegen heeft een woonfunctie (en soms kleine ondernemers/winkels), maar het verschilt per steeg in hoeverre dit goed opvalt. Door de hele zone zijn ten slotte versnipperd avond- en nachthoreca, bordelen en kleine musea/bezienswaardigheden aanwezig.



Figuur 4.9 Voetgangers nemen de verkeersfunctie over en blijven rondhangen tussen The Bulldog en het terras



Figuur 4.10 Fietsen zijn zojuist door de reiniging aan de kant gezet om door de straat te kunnen

Algemene knelpunten	
Gebruik	De combinatie van verschillende functies leidt tot een hoge druk op fietsparkeervoorzieningen en de verkeersfunctie van het gebied. Aanwezige fietsparkeervoorzieningen ogen netjes, maar zijn altijd vol. Door het hele gebied worden daarom fietsen geparkeerd door zowel bewoners als bezoekers. Tegen het einde van de middag nemen voetgangers ook in dit gebied de verkeersfunctie over, hoewel er dan nog steeds gereden wordt door taxi's en er langs de grachten veel ruimte wordt ingenomen door geparkeerde auto's en terrassen. Overlast is er van rondleidingen, boten, terrassen, kade- en portiekzitters (voornamelijk geluidsoverlast en vervuiling) en wildplassen in sommige stegen (bijvoorbeeld tegen/tussen bloembakken). Bezoekers laten daarnaast zwerfafval achter op straat en op obstakels (zoals elektriciteitskastjes).
Ontwerp	Ter hoogte van The Bulldog The First zorgt het terras aan de overzijde van de straat ervoor dat de stoep en straat een verblijfsplek worden. Doorgaand verkeer is dan bijna niet meer mogelijk. In de avond is het langs de grachten relatief donker. Hetzelfde geldt

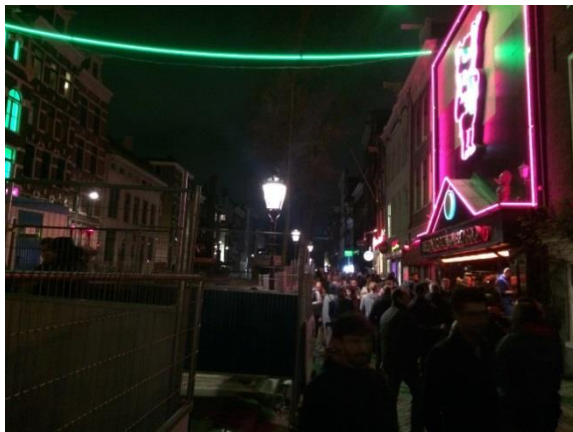
Organisatie	<p>voor de aanblik van de Oude Kerk vanuit de Oudekennissteeg. Vanaf de brug oogt de kerk – op de toren na – als een zwart gat. Hiermee worden kansen voor een herkenbare landmark en een aantrekkelijk straatbeeld in de avond/nacht onbenut gelaten.</p> <p>Met het Oudekerksplein heeft deze zone een belangrijke verblijfsfunctie en mogelijkheden om bezoekers op een relatief rustig moment te informeren en contact te leggen (bijvoorbeeld door hosts en/of een centraal infopunt en plattegrond). Deze kansen worden nu nog niet benut.</p> <p>Logistieke processen worden op te veel momenten toegelaten, waardoor ze elkaar vaak in de weg zitten. Bouwbedrijven, verhuizers en bezorgbedrijven parkeren daarnaast soms langdurig in het gebied.</p>
--------------------	---

4.1.4 Zone 8: Oudezijds Achterburgwal & omgeving

De Oudezijds Achterburgwal en de diverse zijstraten vormen hét kerngebied van het Red Light district. Waar andere delen in het Wallengebied nog gemixte functies hebben, staan in dit gebied de Red Lights centraal. Met name de bordelen en (seks)bioscopen en –theaters trekken veel bezoekers naar deze zone. Ook in deze zone geldt dat de oost-west (en andersom) lopende straten/stegen vooral onder druk staan vanwege de hoeveelheid mensen in een beperkte fysieke ruimte.



Figuur 4.11 Zone 8



Figuur 4.12 Uitloop Casa Rosso zorgt voor opstoppingen



Figuur 4.13 Overcrowding en trechtersvorming in de Stooftsteeg en Oude Kennissteeg

Algemene knelpunten	
Gebruik	<p>Het publiek is meer uitgelaten in deze zone dan in de rest van het gebied. Dat brengt geluidsoverlast en vervuiling met zich mee, maar het voornaamste probleem is de interactie met sekswerkers. Bezoekers houden zich kortstondig op voor de bordeelramen. Dit levert knelpunten op in de doorstroming, maar gaat ook vaak samen</p>

<p>Ontwerp</p>	<p>met respectloos gedrag, zoals foto's maken.</p> <p>De drukte in het gebied is vooral zichtbaar in de Stooftsteeg en Oude Kennissteeg en leidt daar regelmatig tot overcrowding. Daar wordt op dit moment al intensief op ingezet met de crowd hosts en cameratellingen.</p> <p>De doorstroming in het gebied komt ten slotte in de knel voor specifieke kroegen waar op straat wordt gerookt (bijv. Old Sailor) en bij de uitloop van theaters (zoals Casa Rosso).</p> <p>Op de gehele Oudezijds Achterburgwal is er meer fysieke ruimte dan in de stegen, maar beperken vele fysieke obstakels (werkzaamheden/hekken, bomen, afvalbakken, paaltjes, auto's) en menselijke obstakels (stilstaande mensen voor foto's en de in- en uitstroom van bijv. theaters) de doorstroom. De vele Red Lights uitingen (uithangborden, (neon)verlichting, etalages, etc.) zorgen enerzijds voor beleving waar bezoekers naar op zoek zijn, maar creëren net zo vaak een rommelig beeld omdat de kwaliteit en uitstraling te wensen over laat. Er worden bijvoorbeeld veel verschillende kleuren, materialen en vormen gebruikt, waardoor het straatbeeld erg onrustig wordt. Kortom, de eenduidigheid ontbreekt. In combinatie met de vervuiling in de late avond en de nacht wordt de sfeer in de nacht minder gezellig.</p> <p>Het valt op dat uitingen van 'respect our sexworkers' onopvallend op scheenhoogte zijn geplaatst (tijdens de tijdelijke communicatiecampagne in april 2019 is dit overigens al duidelijker zichtbaar).</p>
<p>Organisatie</p>	<p>De drukte in het gebied zorgt ervoor dat reiniging in de avond niet/nauwelijks mogelijk is en de aanrijtijden van de politie regelmatig onder druk staan.</p> <p>De crowdhosts hebben op dit moment de specifieke taak om de doorstroming in de Stooft- een Oude Kennissteeg te bewaken. Er blijft echter behoefte aan eenzelfde laagdrempelige inzet om meer contact met de bezoekers te leggen en toe te zien op gedrag richting sekswerkers.</p>

4.1.5 Zone 9: Zeedijk en Nieuwebrugsteeg

De Nieuwebrugsteeg en de Zeedijk zijn twee parallelle straten die met name veel voetgangers- en fietsverkeer bedienen. De Nieuwebrugsteeg heeft een duidelijke aansluiting op de Prins-Hendrikkade, terwijl de Zeedijk een rommelig begin/einde heeft op de vertakking van de Prins-Hendrikkade voor het NH-hotel langs. Beide straten en tussengelegen stegen hebben een divers horeca- en winkelaanbod, waar doorgaans ook relatief veel Amsterdammers op af komen. Een aantal kroegen op de Zeedijk trekt daarnaast veel Ajax-publiek tijdens wedstrijden.



Figuur 4.14 Zone 9



Figuur 4.15 Fietsen blokkeren de stoep



Figuur 4.16 Graffiti geeft verloederd beeld

Algemene knelpunten	
Gebruik	Over het algemeen is de overlast in dit deel van het kerngebied minder dan in de andere delen van het kerngebied. Foutief geparkeerde fietsen en bedrijfsafval geven overlast. Fietsparkeervoorzieningen zijn standaard vol, waardoor er met name door bezoekers op de stoepen wordt geparkeerd. Voornamelijk bij blinde gevels of gesloten panden. Op de smalle stoepen in deze zone leidt dit al snel tot (volledige) blokkering van de stoep. Met name op de Zeedijk staan na sluitingstijd (begin nacht) al de eerste bedrijfsafvalbakken buiten, terwijl de venstertijden dat pas in de ochtend toestaan.
Ontwerp	De Zeedijk en Nieuwebrugsteeg zijn twee parallelle straten die - ondanks dat ze smal zijn - alle verkeersfuncties moeten bedienen. De smalle stoepen (in combinatie met fietsparkeren op de stoep) zorgen ervoor dat veel bezoekers op de rijbaan lopen. Daar ontstaan conflicten met fietsers.
Organisatie	Handhaving op te vroeg aangeboden bedrijfsafval vindt beperkt plaats. De Zeedijk en Warmoesstraat hebben afwijkende venstertijden, waardoor er 'sluipverkeer' in het gebied mogelijk is.

4.1.6 Conclusies kerngebied

De zones in het kerngebied zijn doorgaans erg druk. Vooral in de oost-west (en andersom) verbindingen is de ruimte beperkt en ontstaan er obstakels (bijvoorbeeld op de bruggen) zodra bezoekers stil staan. Door het hele gebied nemen voetgangers de verkeersfunctie over, omdat ze met zo veel zijn of omdat ruimte op de stoepen beperkt is. Dit leidt tot veel conflicten met fietsers en auto's (bijv. taxi's). Het kerngebied raakt vervuild doordat bezoekers zwerfafval op straat achter laten en ondernemers bedrijfsafval buiten venstertijden aanbieden. In het hele kerngebied wordt het straatbeeld verder vervuild door graffiti, plak en klad. Daarnaast wordt een rommelig straatbeeld gecreëerd door veel variatie in harde/felle verlichting, uithangborden en muziek van bedrijven, en geparkeerde fietsen buiten de volle voorzieningen. Door al deze knelpunten sneeuwt de bewonersfunctie vaak onder, die is – op uitzonderingen na – beperkt zichtbaar in het gebied.

Kansen

Op basis van de algemene knelpunten onderscheiden we de volgende kansen voor verbetering in het kerngebied. In het volgende hoofdstuk gaan we daar verder op in.

	Kansen
Gebruik	<p>Bezoekers willen graag slenteren door het gebied. Daar liggen kansen om meer te sturen op de routes die bezoekers door het gebied nemen.</p> <p>Om te stimuleren dat bezoekers zich beter aan regels en sociale normen in het gebied houden, zijn in de basis meer voorzieningen (bijvoorbeeld opvallende afvalbakken met voldoende capaciteit) en informatie nodig, die ontbreken nu vaak of zijn ontoereikend. Naast fysieke voorzieningen biedt de inzet van hosts veel kansen om meer contact te leggen met bezoekers.</p>
Ontwerp	<p>Het stimuleren van meer bewonersuitingen en voorzieningen voor bewoners biedt kansen om zowel de woonbeleving als het bewustzijn van de woonfunctie te verbeteren. Aangezien ruimte in het kerngebied schaars is dient er vooral in de randgebieden naar ruimte gezocht te worden voor (fiets-)taxi's en (fiets)parkeervoorzieningen.</p> <p>Meer groen en een hoogwaardige uitstraling van gevels biedt kansen om een rustiger straatbeeld te creëren en bezoekers minder te overprikkelen.</p> <p>Voor logistieke processen (laden-lossen, verhuizingen, bouwbedrijven, etc.) dient ook naar flexibel ruimtegebruik gekeken te worden. Bijvoorbeeld door terrassen in de ochtend als parkeerruimte voor deze processen te gebruiken.</p>
Organisatie	<p>De huidige communicatiecampagne is een goed – maar tijdelijk – initiatief om meer bewustzijn van regels te creëren. Op de lange termijn zijn goede informatievoorzieningen nodig, zowel fysiek (verwijzingen, plattegronden, etc.) als sociaal (bijvoorbeeld hosts).</p> <p>Ondernemers profiteren van de drukte in het gebied en zijn een belangrijke stakeholder in maatregelen. Zij kunnen vooral nog meer doen in het verminderen van zwerfafval en geluidsoverlast en het juist aanbieden van bedrijfsafval.</p> <p>Om goed gedrag te stimuleren is ten slotte ook meer aandacht nodig voor de rol van handhaving.</p>

4.2 Randgebied

De zones 1 t/m 4 aan de randen van het Wallengebied vormen gezamenlijk het randgebied. In deze zones wordt bepaald met welke indruk bezoekers het gebied in gaan. Hier liggen kansen om informatie te verstrekken en zijn enkele basisvoorzieningen (zoals fietsparkeren en taxistandplaatsen) en een goede aan- en afvoer noodzakelijk om het hele Wallengebied goed te laten functioneren. Hier is relatief gezien nog veel ruimte en rust voor. In zone 6 in het kerngebied is al beschreven hoe de Dam hierin ook een rol kan spelen.

Om het Wallengebied als geheel goed te laten functioneren is het randgebied in bepaalde mate faciliterend aan het kerngebied.



Figuur 4.17 Randgebied in vier zones

4.2.1 Zone 1: Wallengebied Noord

De zone Wallengebied Noord is een randgebied en biedt ter hoogte van de Prins Hendrikkade een toegang tot het Wallengebied via de Zeedijk. Daarnaast is het vooral een zone waar de woonfunctie centraal staat. Op de Oudezijds Kolk is horeca aanwezig, maar daar is het vergeleken met de rest van het Wallengebied relatief rustig.



Figuur 4.18 Zone 1



Figuur 4.19 beperkte ruimte in de toegangszone

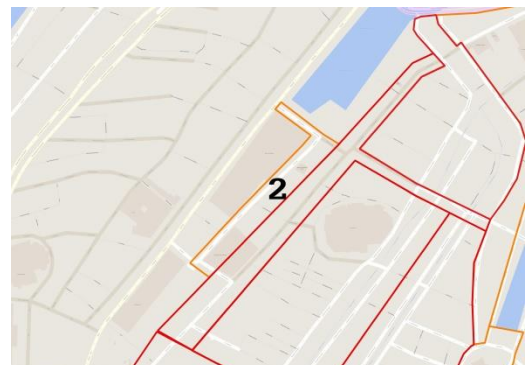


Figuur 4.20 Graffiti en plak en klad geven verloederd beeld

Algemene knelpunten	
Gebruik	De overlast in het gebied doet zich voornamelijk voor bij de ingang van de Zeedijk aan de Prins Hendrikkade. Daar is de situatie onoverzichtelijk en rommelig, doordat voetgangers, fietsers en taxi's door elkaar bewegen met beperkte fysieke ruimte. Ter hoogte van de Stormsteeg parkeren fietstaxi's hinderlijk op het kruispunt. Op en rond de Oudezijds Kolk is veel graffiti, plak en klad en is er geluidsoverlast van studenten en toeristen die de horeca bezoeken.
Ontwerp	De situatie bij de ingang van de Zeedijk aan de Prins Hendrikkade is relatief smal en onoverzichtelijk voor de diverse verkeersfuncties die er samenkomen. Dit randgebied werkt hierdoor nog onvoldoende als buffer voor met name zone 9.
Organisatie	Door het toestaan van meerdere verkeersfuncties rondom de ingang van de Zeedijk aan de Prins Hendrikkade wordt de situatie snel onoverzichtelijke en rommelig. Er vindt niet of nauwelijks handhaving plaats op geluidsoverlast van bezoekers van horeca.

4.2.2 Zone 2: Omgeving Beurs

De omgeving Beurs is – los van de Oudebrugsteeg tussen de Warmoesstraat en het Damrak – een typisch 'achterkant' gebied. Naast enkele hotels zijn er voornamelijk parkeervoorzieningen voor fietsen en taxi's. Vanwege het lage gebruik en de vele achterkanten van gebouwen zijn sociale ogen beperkt en is dit deel kwetsbaar voor sociale onveiligheid (incidenten en onveiligheidsgevoelens). De Oudebrugsteeg is juist een drukke in- en uitgang van het Wallengebied.



Figuur 4.21 Zone 2



Figuur 4.22 Relatief veel ruimte in de Beursstraat voor voorzieningen

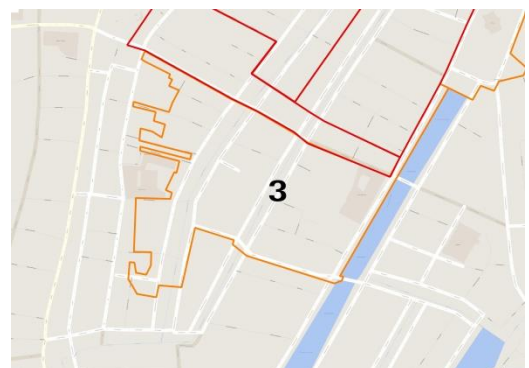


Figuur 4.23 Rommelige in-/uitgang met overmaat aan borden

	Kansen
Gebruik	Bezoekers laten peuken en zwerfafval achter voor de ingangen van hotels aan de Beursstraat. Taxi's rijden hard door de Beursstraat. Rondom de Oudebrugsteeg worden voorzieningen goed gebruikt, meer naar het zuidelijke deel van deze zone (richting Beursplein) zijn vaak nog lege fietsparkeervakken.
Ontwerp	De verbinding tussen het Damrak en de Warmoesstraat is relatief donker, omdat het verlichtingsniveau niet consistent is. De in- en uitgang wordt gevormd door vezippalen en een overmaat aan (bestickerde) borden. De in-/uitgang geeft hierdoor een rommelig beeld, terwijl hier juist mogelijkheden liggen om de bezoekers te informeren over regels in het gebied.
Organisatie	Hotels hebben geen of beperkte afvalvoorzieningen voor hun gasten bij de ingangen.

4.2.3 Zone 3: Wallengebied Zuid

De zone Wallengebied Zuid is overwegend bewonersgebied. Deze zone heeft anders dan de andere randgebieden geen potentie voor faciliterende functies, maar dient juist ontlast te worden van de bezoekersfunctie van de rest van het Wallengebied.



Figuur 4.24 Zone 3



Figuur 4.25 Overdaad aan taxi's, komend vanuit Rusland, tot 22:00. Hier: zes opeenvolgende lege taxi's.



Figuur 4.26 Hoge druk fietsparkeren in deze zone

Kansen	
Gebruik	In deze zone veroorzaken kade- en portiekzitters en bezoekers van horeca geluidsoverlast. Bezoekers laten daarnaast zwerfafval achter. Zowel bezoekers als bewoners parkeren fietsen buiten de voorzieningen. Het gebied is ten slotte een veelgebruikte route voor taxi's. Daar zijn reeds maatregelen tegen genomen waardoor er na 22:00 uur in het weekend geen taxi's meer rijden. ¹⁴
Ontwerp	De overgang tussen bezoekersgebied en woongebied op de grens met de Damstraat is niet duidelijk, mede doordat er net voorbij de grens nog horeca te vinden is in dit randgebied. Daarnaast is de Oudezijds Voorburgwal een logische voetgangersverbinding richting de Munt en het Rembrandtplein. Hierdoor ontstaat er relatief veel activiteit in dit gebied, dat samengaat met overlast.
Organisatie	Geen specifieke knelpunten. Taxi overlast wordt reeds aan gewerkt met de aanpak verkeersoverlast Oude Zijde.

4.2.4 Zone 4: Nieuwmarkt

De Nieuwmarkt is op zichzelf een uitgaansplein met relatief kleinschalige horeca. Daarnaast is het een logistiek-/verkeersknooppunt en staat met name de westelijke zijde van de Nieuwmarkt in directe verbinding met het Wallengebied. Op en rond de Nieuwmarkt is veel ruimte beschikbaar, die over het algemeen ook goed wordt benut als parkeerruimte voor taxi's en fietsen en als uitvalsbasis voor de politie.



Figuur 4.27 Zone 4

¹⁴ Zie voor meer info: <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/uitvoeringsagenda/oudezijde-aanpak/>



Figuur 4.28 Fietsparkeerders langs de rand van het plein tijdens uitgaansnachten. Taxiplek achteraan valt niet op



Figuur 4.29 Voetgangers nemen de verkeersfunctie aan de westzijde van de Nieuwmarkt over. Fietsparkeerders is rommelig en buiten voorzieningen.

Algemene knelpunten	
Gebruik	Er zijn veel overstekende bewegingen van voetgangers vanaf de stoep en het plein de weg op richting het Wallengebied. Dit leidt vaak tot conflicten tussen fietsers en voetgangers. Het gebied raakt vervuild doordat bezoekers zwerfafval achter laten op straat.
Ontwerp	De inrichting van de logistieke rol van de Nieuwmarkt is nog beperkt afgestemd op het gebruik. De taxistandplaatsen zijn slecht zichtbaar voor bezoekers en fietsparkeervoorzieningen ontbreken, waardoor fietsen rommelig over het hele plein geparkeerd staan. De diverse toegangen tot het Wallengebied ogen onduidelijk, mogelijkheden om bezoekers hier te sturen en/of te informeren worden niet benut.
Organisatie	De Nieuwmarkt heeft als een van de weinige plekken een verblijfsfunctie en daarmee mogelijkheden om bezoekers op een relatief rustig moment te informeren en contact te leggen (bijvoorbeeld door hosts). Deze kansen worden nu nog niet benut.

4.2.5 Conclusies randgebied

De zones in het randgebied hebben hun eigen specifieke knelpunten, met name op het gebied van zwerfafval, graffiti, plak en klad, en onrustige/rommelige in-/uitgangen. Het belangrijkste verschil met het kerngebied is dat er in het randgebied nog relatief veel ruimte is voor ondersteunende functies (zoals fietsparkeerders en taxi-bufferplekken) die in het kerngebied nauwelijks meer mogelijk zijn. Deze potentie wordt op dit moment echter nog nauwelijks benut.

Kansen

Op basis van de knelpunten in het randgebied onderscheiden we de volgende kansen om knelpunten aan te pakken en het kerngebied beter te ondersteunen.

	Kansen
Gebruik	Gebruikers van het Wallengebied moeten de zones in het randgebied beter gaan herkennen als bufferzone voor het kerngebied. Je parkeert hier bijvoorbeeld je fiets en zoekt pas bij de in-/uitgangen naar een taxi. Als doorgaande fietser vermijdt je het kerngebied liever en pak je vanaf het randgebied (of eerder al) een route rondom het gebied. Als onbekende bezoekers herken je het randgebied als toegangsgebied en ga je op zoek naar informatie voordat je het drukke kerngebied binnen loopt. Hier krijg je de een goede eerste indruk (het is geen vrijplaats), omdat de uitstraling netjes is.
Ontwerp	Om de functie van randgebied te vervullen zijn diverse extra voorzieningen (fietsparkeren, taxi, informatie, etc.) nodig in de zones in het randgebied. De in-/uitgangen dienen beter herkenbare markeringen te worden.
Organisatie	Ter aanvulling op de fysieke maatregelen kunnen bijvoorbeeld hosts een aanvullende rol spelen in de informatievoorziening richting bezoekers in het randgebied. Hier liggen kansen om ook het eerste contact met groepen te leggen en de regels en normen in het gebied te communiceren.

5 Overkoepelende maatregelen

In de interactieve kaart zijn alle concrete maatregelen voor de korte en (middel)lange termijn opgenomen (zie ook bijlage 1). Aanvullend is een uitvoeringsdocument ontwikkeld, waarin ook alle concrete maatregelen zijn opgenomen die de komende tijd worden aangevuld met uitvoeringsafspraken (zie bijlage 2). Een aantal maatregelen komen in meerdere – en soms zelfs alle – zones terug. Die maatregelen kunnen gebiedsbreed worden opgepakt. Deze (overkoepelende) maatregelen lichten we in dit hoofdstuk toe aan de hand van concrete voorbeelden. We onderscheiden overkoepelende maatregelen op het gebied van ontwerp en organisatie. De eerdere categorie 'gebruik' betreft vooral knelpunten. Die worden met ontwerp- en organisatiemaatregelen opgelost.

5.1 Ontwerp

Binnen de categorie ontwerpmaatregelen gelden overkoepelende maatregelen op het gebied van:

- 1 Bewonersuitingen
- 2 Voorzieningen
- 3 Wayfinding
- 4 Verlichting
- 5 Voetgangersgebied
- 6 Kadezitters

5.1.1 Bewonersuitingen

Een belangrijk knelpunt dat voor vrijwel het hele Wallengebied geldt is – zeker in de avond en nacht – het gebrek aan zichtbaarheid van de woonfunctie. In de maatregelen wordt dan ook diverse malen geadviseerd om meer ruimte te geven voor bewonersuitingen. Bewonersuitingen kunnen twee doelen dienen:

- 7 het wonen prettiger maken;
- 8 de bewonersfunctie beter zichtbaar maken om bewustzijn te creëren bij bezoekers (en daarmee pogen gedrag te sturen).

Er zijn tal van manieren om de bewonersfunctie beter tot uiting te laten komen en de aantrekkelijkheid van het gebied te vergroten. De specifieke invulling verschilt per zone – en kan zelfs bijdragen aan het onderscheiden van de zone – maar in algemene zin zien we de volgende mogelijkheden:

③ Vergroenen gevels en/of muurplanten eerste etage



Figuur 5.1 Vergroenen van gevels vermindert de harde stenen uitstraling, dempt geluid en oogt aantrekkelijk



Figuur 5.2 Aandachtspunt is dat het vergroenen geen obstakels oplevert waar fietsen tegen worden geparkeerd (en die beschutting voor wildplassen bieden)¹⁵

③ Hekjes en geveltuintjes begane grond



Figuur 5.3 Lage hekjes geven een semi-openbare uitstraling, waardoor de activiteit afneemt



Figuur 5.4 Geveltuintjes zijn aantrekkelijke vormen van bewonersuitingen

③ Stegen

In het Wallengebied zijn goede en minder goede voorbeelden van een aantrekkelijke uitstraling in de stegen. In sommige gevallen is afsluiten van de stegen wenselijk, in andere gevallen kan een semi-private uitstraling ook tot meer rust in de steeg leiden.



Figuur 5.5 Neutrale uitstraling steeg. Hoewel overzichtelijk hebben dergelijke stegen een aantrekkingskracht op ongewenst gedrag. Fietsparkeren oogt hierdoor rommeliger dan op de foto hiernaast.



Figuur 5.6 Goed voorbeeld: helder verlichtingsniveau. Het groen en het lage hek stralen bewonersfunctie en eigenaarschap uit. Fietsparkeren oogt mede hierdoor minder rommelig dan op de foto hiernaast.

¹⁵ Houdt ook rekening met materiaal en vorm van de potten waarin het groen staat. Ronde vormen kunnen bijvoorbeeld het geluid meer dempen dan vierkante vormen.

5.1.2 Voorzieningen

Om het gebruik van de openbare ruimte te faciliteren zijn diverse faciliteiten nodig die nu soms nog onvoldoende aanwezig zijn. De belangrijkste voorzieningen die extra toelichting behoeven zijn openbare toiletten en fietsparkeren.

Openbare toiletten

Er zijn een aantal openbare toiletten (plaskrullen) in het gebied die goed gebruikt worden. Er staan regelmatig zelfs rijen voor. De wens voor openbare toiletten is groot bij veel stakeholders, maar tegelijkertijd is de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte vaak een discussiepunt. Een mogelijke oplossing die tegemoet komt aan de wens om voorzieningen te hebben zonder al te veel in te boeten op de aantrekkelijkheid is de GreenPee. De GreenPee wordt reeds toegepast op het Rembrandtplein rondom de Schapensteeg.¹⁶ De GreenPee oogt aantrekkelijker dan de plaskrullen en ruikt niet, maar is tegelijkertijd wel lastig herkenbaar. Zeker in uitgaansgebieden is dat een belangrijke voorwaarde. De GreenPee kan in het Wallengebied dus niet zomaar worden toegepast, zonder extra aandacht voor zichtbaarheid en herkenbaarheid.

Openbare toiletten bewijzen hun nut, maar op dit moment stellen wij ons vooral de principiële vraag of je plassen in de openbare ruimte wilt faciliteren. Met name in een gebied waarin je vooral ook duidelijk wilt maken dat er gewoond wordt. Openbare toiletten – met name in het kerngebied – kunnen de associatie met de festivalgedachte (*'dit gebied draait om feesten'*) bij bezoekers in negatieve zin versterken.

Advies

We adviseren daarom om in eerste instantie GreenPee's aan de randen van het gebied te plaatsen, het liefst in combinatie met andere voorzieningen. Zoals taxistandplaatsen en fietsparkeervoorzieningen. Vooral in een combinatie met Parkeer en Loop voorzieningen voor fietsen zien we veel potentie. Voorwaarde is wel dat de zichtbaarheid goed is en dat ernaar verwezen wordt in de directe omgeving. Afspraken met horecaondernemers over het gratis aanbieden van toiletvoorzieningen zouden ten slotte een redelijke en goede aanvulling zijn; zij profiteren immers van de aantallen bezoekers en dankzij hun verkoop moeten ze naar de wc.

Fietsparkeren

Voor het fietsparkeren geldt als eerste dat er extra capaciteit nodig is in het hele gebied om te voorzien in de parkeerbehoefte. Vervolgens moeten voorzieningen gevonden worden. Hiervoor zijn verwijzingen en andere communicatievormen nodig. Voldoende capaciteit en communicatie zijn voorwaarden om te kunnen handhaven en fietsen te verwijderen. Er wordt op dit moment nog onderzoek gedaan naar de herkomst van fietsen (bewoners- of bezoekersfietsen).

¹⁶ DSP-groep was betrokken bij de experimenten tegen wildplassen in de Schapensteeg en voerde recent de evaluaties van de GreenPee uit. Voor meer informatie zie: <https://www.dsp-groep.nl/projecten/veilige-en-aantrekkelijke-uitgaansgebieden/> of vraag gebiedsmanager Kiki Lauterslager naar de evaluatie van de GreenPee.

Voor bewonersfietsen adviseren we naar mogelijkheden te zoeken zo dicht mogelijk bij huis. Bezoekersfietsen moeten op termijn juist zo veel als mogelijk in het randgebied worden geparkeerd. Op drukke momenten kunnen pop-up voorzieningen helpen om in de capaciteit te voorzien (bijvoorbeeld op de Dam en Nieuwmarkt (zie zone 4 en 6). Hier wordt echter nog onderzoek naar gedaan vanuit het programma Fiets. We adviseren om verder vooral in te zetten op het relatief nieuwe concept 'Parkeer en Loop' (zie foto's hieronder). Bij de maatregelen per zone doen we voorstellen voor specifieke locaties.



Figuur 5.7 Op een aantal plekken in de stad worden reeds P&L locaties aangelegd



Figuur 5.8 Informatievoorziening bij P&L locaties

5.1.3 Wayfinding

We beschreven eerder hoe bezoekers voornamelijk komen om te slenteren door het gebied. Informatievoorzieningen om bezoekers te sturen en te informeren ontbreken echter. Er lopen op dit moment initiatieven voor nieuwe verwijzingen in de binnenstad, inclusief nachtelijke verwijzingen. Voor het Wallengebied geven we alvast de volgende aandachtspunten/behoefte mee.

📍 Verwijzingen

- Huidige verwijzingen zijn niet goed zichtbaar. Er is behoefte aan dynamische verwijzingen ('s avonds en tijdens evenementen andere informatie dan overdag). Echter, goede gegevens over bezoekers ontbreken. Door te begrijpen waarom gebruikers de Wallen bezoeken, hoe ze keuzes maken in het gebied en hoe ze zich door het gebied bewegen, kun je nog nauwkeuriger bepalen hoe de druk op de openbare ruimte verminderd kan worden. Hier zou aanvullend onderzoek – eventueel met behulp van GIS-transponders – zeker op zijn plaats zijn.
- Optioneel: verken de mogelijkheden om te komen tot één highlightsroute (met kaarten of fysiek op straat weergegeven), om bezoekers de optie te geven met één ronde het gebied volledig te zien en ook weer te verlaten.

📍 Eenrichtingsverkeer

- Tijdens overcrowding in de Stoof- en Oude Kennissteeg wordt er soms al eenrichtingsverkeer ingesteld. Dit kan ook een goede maatregel voor het hele Wallengebied zijn. De mogelijkheid bestaat om alle mogelijke wegen zo in te richten dat er als het ware automatisch

eenrichtingsverkeer ontstaat op de routes waar dat beter uitkomt. De mogelijkheden daartoe zouden verkend kunnen worden, waarna een en ander eerst experimenteel uitgeprobeerd dient te worden.

- ③ Plattegronden bij toegangen en in het gebied (indien ruimte)
 - Voor de leesbaarheid van het gebied is het goed als er op vaste plekken (bij toegangen en de verblijfsplekken Oudekerksplein en Nieuwmarkt) plattegronden te vinden zijn. Geef op plattegronden alleen de landmarks weer, zoals de Oude Kerk, Sint Annenkwartier, Red Light District (Zone 8), Nieuwmarkt, CS en de Dam. Dit moet bezoekers een globaal beeld van het gebied geven. Gedetailleerde informatie wordt nauwelijks opgenomen.
- ③ Toegangsmarkeringen
 - Naast verwijzingen dragen ook toegangsmarkeringen bij aan de leesbaarheid van het gebied. We adviseren zichtbare toegangen (zie voorbeelden Rembrandtplein: host + hek) in de randgebieden op de grenzen met het kerngebied. Deze toegangen kunnen vervolgens worden uitgebreid met plattegronden (zie hierboven) en verlichting (zie hieronder). De aanwezigheid van hosts is belangrijk als eerste fysieke contactmoment met de bezoeker (zie paragraaf 5.2).

5.1.4 Verlichting

Verlichting biedt met specifieke toepassingen nog een aantal extra mogelijkheden:

- ③ Verlichting op/verlichten van de eerste etage kan de ruimtelijke beleving vergroten. Dit leidt tot minder last van beleving van crowding.
- ③ Uitlichten landmarks (met name Oude Kerk) komt de leesbaarheid en aantrekkelijkheid ten goede. Het doel is geen directe beïnvloeding van overlast gevend gedrag. Daar is reeds mee geëxperimenteerd zonder concrete resultaten.
- ③ Dynamische verlichting biedt potentie. Vanaf het begin van de nacht trekt de activiteit meer naar de kern van het gebied. Door rustige plekken te dimmen of juist een heel heldere (witte) verlichting te gebruiken kan gecommuniceerd worden dat de activiteit in die gebieden is gestopt. Aandachtspunt is dat er geen donkere hoeken voor dealers/kwaadwillende personen worden gecreëerd.
- ③ Bij de entrees naar het gebied zou verlichting een duidelijk signaal kunnen geven – 'U betreedt hier de Wallen'. Dit zou bij de entrees naar de randgebieden kunnen gebeuren, maar nog beter bij de entrees naar het kerngebied (eventueel zelfs per zone in het kerngebied). 'Een poort van licht' geeft dan aan dat bezoekers een speciaal gebied betreden, een toevoeging op de fysieke toegangsmarkeringen (zie hierboven).

5.1.5 Voetgangersgebied

In het hele Wallengebied komen diverse verkeersstromen in fysiek beperkte ruimtes bij elkaar. Dit leidt regelmatig tot conflicten, met name tussen fietsers en voetgangers. In een groot deel van het gebied nemen voetgangers vanaf einde middag de verkeersfunctie over. De stoep biedt in dit gebied simpelweg te

weinig ruimte voor de hoeveelheid voetgangers. Daarnaast nemen parkeervoorzieningen op veel plekken relatief schaarse ruimte in.

Op basis van deze kenmerken zou het zinvol zijn om van het Wallengebied – in ieder geval vanaf de late middag - voetgangersgebied te maken. Met het verwijderen van parkeerplaatsen en de aangescherpte regels voor (fiets)taxi's is deze beweging eigenlijk al in gang gezet. Bij volledig voetgangersgebied kunnen bestemmingsverkeer en –parkeren worden uitgezonderd, bijvoorbeeld tot max. 16:00 uur. Daarnaast kunnen er parkeerhavens worden aangelegd die bijvoorbeeld na 16:00 uur als terras, tijdelijk fietsparkeren of extra ruimte voor voetgangersstromen kunnen dienen.

De Zeedijk en de Damstraat vormen een uitzondering. Dit zijn twee veelgebruikte en doorgaande routes, met name voor fietsverkeer. Voor de Damstraat adviseren we om vooral ruimte op de stoep te winnen door obstakels te verwijderen en deze straat wel open te laten voor doorgaand fietsverkeer (zie specifieke adviezen zone 6 en het recente fietsonderzoek). Voor de Zeedijk zou een shared space inrichting waarin fietsers te gast zijn een oplossing kunnen zijn om conflicten met voetgangers te verminderen, maar de doorgaande functie en bereikbaarheid van horeca en woningen te behouden. Ter aanvulling kunnen doorgaande fietsers geadviseerd worden om te fietsen via de Geldersekaade.

5.1.6 Kadezitters

De kadezitters zijn een nieuwe ontwikkeling in het Wallengebied. Volgens betrokkenen vindt dit pas sinds de laatste jaren veelvuldig plaats en gaat het vaak samen met geluidsoverlast en vervuiling. We adviseren om dit gedrag te bemoeilijken. Als eerste op de plekken waar het voor de meeste overlast zorgt. Dit kan bijvoorbeeld door lage hekjes of stangen langs de randen te plaatsen (hier is eerder mee geëxperimenteerd in Amsterdam). Dit kan echter risico's op struikelen opleveren. Een betere optie is om de kade rand te vergroenen. Met lage heggen kan de zitmogelijkheid ook worden weggenomen en wordt tegelijkertijd tegemoet gekomen aan de wens voor meer vergroening in de buurt.



Figuur 5.9 Hekken of stangen op enkelhoogte kunnen zitmogelijkheid beperken



Figuur 5.10 Lage heggen kunnen ook de zitmogelijkheden beperken en zijn aantrekkelijker

5.2 Organisatie

Het Wallengebied is een gebied met specifieke kenmerken en de huidige druk op het gebied vraagt om een speciale benadering. Met de enorme groei van het aantal bezoekers zijn sommige organisatie-aspecten achtergebleven. Deze aspecten vormen een randvoorwaarde om de maatregelen in de digitale kaart en de overkoepelende maatregelen uit de vorige paragraaf door te kunnen voeren. Deze organisatie-maatregelen en randvoorwaarden lichten we hieronder toe.

5.2.1 Beheer

Onder het beheer verstaan we reiniging, afvalinzameling, laden en lossen en het parkeren van werkvoertuigen (van busjes van bouwbedrijven tot bezorgers en verhuizers). Deze processen zijn veelal afzonderlijk van elkaar georganiseerd. In het huidige beleid is er te veel ruimte voor deze processen. Elke dag kunnen ze tegelijkertijd plaatsvinden in het gebied. Hierdoor komen basisprocessen zoals reiniging en afvalinzameling onder druk te staan – zeker op plaatsen waar een veelheid aan verkeersfuncties samenkomt. Opstoppingen verstoren dan het werk.

Daarnaast zijn laad- en lostijden niet overal gelijk in het gebied. Afwijkende laad- en lostijden worden misbruikt om het Wallengebied binnen te komen en vervolgens binnen het gebied naar andere delen te rijden. Op eenzelfde manier worden parkeeronthefingen misbruikt. De ontheffingen worden bijvoorbeeld voor korte werkzaamheden afgegeven, maar vervolgens de hele dag gebruikt om te parkeren in het gebied. De huidige vergunningen lijken daar te veel ruimte voor te bieden, want handhaven hierop is lastig.

Voor het beheer (reiniging en afvalinzameling) geldt ten slotte dat de traditionele manier van afval inzamelen en reinigen – vaak met groot materieel – met name in de avonden lastig is in de drukte. Dit leidt er soms toe dat specifieke plekken niet gereinigd worden of afval lange tijd (soms enkele dagen) blijft liggen.

Adviezen voor verbetering van beheer

Evenementenaanpak

De vergelijking met evenementen en pretparken die we eerder maakten betekent dat je het gebied organisatorisch als één geheel bekijkt en van beleidsmatige tot operationele maatregelen werkt aan het faciliteren van de bezoekersfunctie – en daarmee de leefbaarheid voor bewoners verbetert. Rust en ruimte creëren zijn belangrijke speerpunten. Associaties met pretparken en evenementen in het straatbeeld dienen zo beperkt mogelijk te blijven. De evenementenaanpak is een integrale organisatorische aanpak die ervan uit gaat dat het gebied in samenhang wordt bekeken. Het is geen doel van het Wallengebied een evenementengebied te maken. Zie hiervoor bijvoorbeeld het advies om openbare toiletten alleen in de randgebieden te plaatsen.

🕒 Trek laad- en lostijden gelijk in het hele gebied.

Alle voertuigen dienen daarna het gebied uit te zijn en kunnen niet via sluiproutes nog door het gebied rijden.

🕒 Flexibel/dubbel ruimtegebruik

Ruimte is schaars in het Wallengebied, zeker in het kerngebied. Zoek daarom naar mogelijkheden voor flexibel/dubbel ruimtegebruik. Bijvoorbeeld met parkeerhavens die op vaste tijden overdag voor laden en lossen, bezorgers, bouwbedrijven, verhuizingen, etc. kunnen worden gebruikt. Buiten die tijden worden deze plekken dan open ruimtes voor doorstroming, of terrasruimte voor ondernemers.

🕒 Verscherp vergunningen voor P-ontheffing

Geef een maximum tijd aan de geldigheid van de ontheffing en verbind randvoorwaarden aan het gebruik. Laat de aanvrager specifieker beschrijven waar de ontheffing voor gebruikt gaat worden.

🕒 Verken mogelijkheden voor afval hubs op het water of aan de randen van het gebied. Verminder rijbewegingen afvalinzameling.

🕒 Creëer een aantal verkeersvrije (ook voetgangers) momenten per week waarop reiniging te werk kan gaan zonder oponthoud. Dit moet een goede basis bieden.

🕒 Gebruik de toolkit Ondernemersparticipatie en evaluatie

DSP-groep ontwikkelde in opdracht van het Aanvalsplan Schoon de toolkit Ondernemersparticipatie en evalueerde de nachtelijke schoonmaak op het Rembrandtplein. Gebruik deze toolkit en evaluatie om per zone ondernemers te betrekken bij de aanpak van zwerf- en bedrijfsafval. In algemene zin kunnen ondernemers meer verantwoordelijkheid nemen in het beheer van de openbare ruimte. Zowel door zelf meer schoon te maken, als door financieel bij te dragen aan bijvoorbeeld een ploeg straatconciërges.

🕒 Branding als vliegwiel

Ontwikkel samen met bewoners en ondernemers een branding voor het Wallengebied. Belangrijk is dat de bewonersfunctie de overhand krijgt in logo's en uitingen (denk aan een 60/40 verdeling). Deze branding kun je vervolgens terug laten komen bij alle fysieke (toegangen, informatiepunten, etc.) en digitale communicatie-uitingen in het gebied. Op organisatieniveau kan een gemeenschappelijke branding de samenwerking tussen gemeente, ondernemers en bewoners stimuleren.

🕒 Graffiti, plak en klad

Graffiti, plak en klad (met name bestickering) komen in vrijwel het hele Wallengebied voor en dragen bij aan een verloederde uitstraling. Om deze problematiek op te pakken is als eerste een flinke beheerronde nodig om tot een nul-situatie te komen. We adviseren vanaf dat moment een structureel beheerplan te maken om deze problematiek bij te houden in het gebied. Betrek daar waar mogelijk ook ondernemers en bewoners bij. Kwetsbare locaties - zoals blinde gevels - kunnen vervolgens ook worden verfraaid door (lokale)

kunstenaars om gelegenheid te beperken. Onderzoek daarnaast ook de toepassing van coatings of andere ondergronden om plak, klad en graffiti te bemoeilijken of eenvoudiger te kunnen verwijderen.

5.2.2 Handhaving APV en openbare orde

Politie en Handhaving & Toezicht zijn belast met de taak om de druk op openbare ruimte te verlichten bij verkeerd gebruik of overlast gevend gedrag. De capaciteit van beide organisaties is een veelbesproken probleem en staat niet in verhouding tot de druk op de openbare ruimte in het gebied.

Los van de capaciteit zijn er echter ook organisatieaspecten die het werk lastig maken. Die gelden voornamelijk voor handhaving en toezicht:

- ⦿ Het handhaven van de overlast van fietsparkeren is lastig, omdat er onvoldoende voorzieningen aanwezig zijn en communicatie naar beschikbare ruimte (bijv. P-Beursplein of Beursstraat) ontbreekt.
- ⦿ Huidig beleid geeft ruimte voor misbruik van laad- en lostijden en vergunningen, doordat deze niet eenduidig of scherp genoeg zijn geformuleerd.

Hiertegenover staat concrete problematiek waarop actievere handhaving nodig is. Voor bedrijfsafval bijvoorbeeld zijn duidelijke venstertijden afgesproken, maar toch staan er 's avonds na sluiting bedrijfsafvalbakken en –zakken van met name horecabedrijven op straat.

Tot slot geldt dat aanrijdtijden van de politie (en andere hulpdiensten) onder druk komen te staan op drukke momenten in het Wallengebied.

Adviezen voor verbetering handhaving APV en openbare orde

- ⦿ Zie ten eerste bovenstaande adviezen voor beheer, die dragen ook bij aan de basis voor betere handhaving.

- ⦿ **Nachtelijke handhaving centrum Amsterdam**

Met name het probleem bedrijfsafval leent zich goed voor een bredere aanpak dan alleen het Wallengebied. Ervaringen op het Rembrandtplein leren dat extra handhaving op bedrijfsafval buiten venstertijden al snel tot gewenst gedrag leidt. Extra handhaving hoeft dus niet een heel jaar alleen in het Wallengebied plaats te vinden. Na een intensieve periode op de Wallen kan de intensieve aandacht gericht worden op een ander uitgaansgebied in het centrum, waarbij de Wallen vervolgens op willekeurige momenten gecontroleerd worden om het effect te bestendigen.

- ⦿ **Hosts; inzet op gastvrijheid**

Handhaving van de openbare orde kan ontlast worden door meer inzet op gastvrijheid. Daarvoor ligt als eerste de taak bij hosts om te voorzien in de informatiebehoefte van mensen. Samen met het hele pakket aan andere maatregelen uit dit onderzoek, moet dit leiden tot meer rust en duidelijkheid voor de bezoeker. Vervolgens is intensievere handhaving nodig op zichtbare overtredingen van regels en normen. Dit verhoogde contact met de bezoeker moet ertoe leiden dat de politie zich meer en beter met haar kerntaak

kan bezig houden, namelijk het optreden bij OOV-incidenten. Samenvattend kan een stoplichtmodel worden gebruikt, waarin afhankelijk van de sfeer/situatie in het gebied hosts, handhaving of politie nadrukkelijk aanwezig zijn. Onderstaand volgt een korte illustratie van het stoplichtmodel, we adviseren dat de betrokken partijen dit in de praktijk verder uitwerken en afspraken met elkaar maken.

Stoplichtmodel gastvrijheid – openbare orde en veiligheid



We zien op dit moment een rol weggelegd voor zogenoemde service-hosts en dan met name in het randgebied (in combinatie met de fysieke maatregelen voor toegangsmarkeringen). Hier leggen zij contact met de bezoeker en proberen ze die waar mogelijk actief te informeren. Op termijn – als een vaste groep hosts het gebied goed kent – is er behoefte om ook in het kerngebied aanwezig te zijn. Vanaf dat moment worden ze herkenbaar voor bezoekers en kunnen ze zogenaamde risicogroepen in een vroeg stadium extra aandacht geven om escalatie te voorkomen.

Bijlage 1 Overzichtskaarten

In de digitale kaarten kunt u op de iconen klikken voor toelichting, zie maps.amsterdam.nl/openbareruimtwallen. Daarnaast is een werkdocument opgeleverd met een opsomming van alle maatregelen (zie bijlage 2).

Knelpunten



Maatregelen korte termijn



Maatregelen middellange termijn



Maatregelen lange termijn



Bijlage 2 Overzicht maatregelen

Onderstaand de lijst met maatregelen die in een excel werkdocument zijn opgeleverd. De toelichtingen per maatregel zijn ook in de digitale kaarten te vinden door op de iconen te klikken.

Zone	Onderwerp (legenda kaarten)	Maatregelen	Oplossing voor knelpunt	Termijn
1	Reinigen	Verwijder plak en klad en graffiti, met name Oudezijds Kolk.	Plak en klad en graffiti	Kort
1	P&L	Creëer een Parkeer en Loop voorziening (op het eilandje tussen de Prins Hendrikkade en Zeedijk)	Fietsparkeren	Kort
1	Taxi	Verplaats het parkeren door fietstaxi's naar de hoek Stormsteeg – Geldersekafe zolang het totale verbod op parkeren nog niet geldt.	Fietstaxi's	Kort
1	Ontwerp	Voeg extra faciliteiten (met name parkeren) toe bij (verwachte) toekomstige herinrichting van dit deel van de Prins Hendrikkade	Voorzieningen	Lang
2	Reinigen	Verwijder plak en klad (met name verkeersborden toegang richting Warmoesstraat) en graffiti in de hele zone	Plak en klad en graffiti	Kort
2	Verwijzing	Onderzoek of een deel van de verkeersborden bij de ingang kan worden verwijderd	Voorzieningen	Kort
2	Verlichting	Verhoog verlichtingsniveau Oudebrugsteeg	Verlichting	Kort
2	P&L	Creëer een Parkeer en Loop voorziening en verwijs hiernaar in de omgeving. Voeg een openbaar toilet toe.	Fietsparkeren	Kort
2	Verwijzing	Verwijs naar P-Beursplein	Fietsparkeren	Kort
2	Ingang	Creëer een gastvrije toegang	Toegangen	Mid
2	Fietsen	Onderzoek herkomst fietsen in de stalling Oudebrugsteeg. Indien bewoners: zoek alternatieven om deze locatie te ontlasten voor een P+L locatie.	Fietsparkeren	Mid
3	Reinigen	Verwijder plak en klad en graffiti (hele zone)	Plak en klad en graffiti	Kort
3	Groen	Beperk gelegenheid voor kadezitters met aantrekkelijk groen (bijv. lage heggen)	Kadezitters	Kort
3	Verlichting	Verlaag verlichtingsniveau aan begin bewonersgebied voor duidelijkere scheiding wonen-uitgaan	Verlichting	Kort
3	Verlichting	Voeg lichtprojecties 'Stiltegebied' of 'Einde Wallengebied' toe	Bewonersuitingen	Kort
3	Verwijzing	Verwijs bezoekers die het Wallengebied verlaten op de Damstraat richting de Dam	Verwijzingen	Kort
3	Groen	Biedt ruimte aan bewoners voor bewonersgroen (hele zone)	Bewonersuitingen	Mid
3	Fietsen	Verhoog het aantal fietsparkeervoorzieningen voor bewoners in deze zone voor meer overzicht in de zijstraten	Fietsparkeren	Mid
3	Ontwerp	Onderzoek mogelijkheden om terrassen te verwijderen, maak ruimte beschikbaar voor	Terrassen	Lang

		bewonersuitingen		
4	Verwijzing	Verhoog de zichtbaarheid van de taxistandplaats met verlichte borden en verwijzingen op het plein	Taxi	Kort
4	P&L	Voeg fietsnietjes/parkeervakken toe lang de randen van het plein, maar ook hier P+L concepten van voor meer eenduidigheid	Fietsparkeren	Kort
4	Fietsen	Optioneel: pop-up voorzieningen voor fietsparkeren tijdens uitgaansnachten	Fietsparkeren	Kort
4	Ontwerp	Voeg opvallende afvalbakken met voldoende capaciteit toe/verbeter zichtbaarheid bestaande bakken op de Nieuwmarkt. Combineer afvalbakken en fietsparkeervoorzieningen bij voorkeur om (extra) losse obstakels te beperken.	Zwerfafval	Kort
4	WC	Verhoog zichtbaarheid plaskrul of plaats een andere openbare toiletvoorziening	Wildplassen	Kort
4	Scheiding	Onderzoek mogelijkheden om rijweg Nieuwmarkt Westzijde te vervangen voor een breed trottoir, of gelijkvloers met fietser en auto te gast.	Verkeer	Mid
4	Ingang	Creëer gastvrije toegangen	Toegangen	Mid
4	Informatie	Maak een informatiepunt: fysiek (bijv. grote (digitale) plattegrond) of flexibel (standplaats hosts). Voeg in beide gevallen een waterpunt toe.	Informatievoorziening	Mid
5	Handhaving	Handhaaf in de hele zone op bedrijfsafval buiten venstertijden	Bedrijfsafval	Kort
5	Afval	Zoek voor de hele zone naar alternatieve aanbodplekken voor karton, verklein de venstertijd hiervoor en haal sneller op.	Bedrijfsafval	Kort
5	Afspraken maken	Maak afspraken met ondernemers over het toevoegen van extra afvalbakken tijdens openingstijden. Houd rekening met extra obstakels in de openbare ruimte.	Zwerfafval	Kort
5	Reinigen	Verwijder plak en klad en graffiti	Plak en klad en graffiti	Kort
5	Ontwerp	Plaats kleine dakjes op de elektriciteitskastjes om neerzetten van afval te voorkomen.	Zwerfafval	Kort
5	Afspraken maken	Maak afspraken met pandeigenaar/studentenverenigingen ASC over (tijdelijke) fietsparkeervoorzieningen en bufferplekken voor taxi's tijdens studentenfeesten. Stimuleer gebruik (P-) Beursplein.	Studentenfeesten	Kort
5	Host	Aandachtspunt hosts: spreek halterende personen/groepen op bruggen (o.a. bij foto's) aan op de doorstroming	Doorstroming	Kort
5	Verlichting	Onderzoek mogelijkheden met ondernemers om gevelverlichting in de hele zone te dimmen in combinatie met lopende maatregelen voor uithangborden en het lichtplan.	Verlichting	Mid
5	Groen	Hang/plaats in de hele zone gevelplanten op de eerste etage voor een zachtere/vriendelijkere uitstraling.	Bewonersuitingen	Mid

5	Scheiding	Maak een shared space inrichting met fietser te gast. Egaliseer hiervoor de stoep met de straat.	Verkeer	Mid
5	Afval	Onderzoek met ondernemers de mogelijkheden om zwerfvuil te beperken door anders verpakken en/of beter schoonmaken.	Zwerfafval	Mid
5	Nachtelijke schoonmaak	Onderzoek de mogelijkheden voor een nachtelijke schoonmaak in deze zone. Aan het einde van de avond kunnen in ieder geval de buitenste randen van deze zone al worden schoongemaakt i.v.m. afnemende activiteit.	Zwerfafval	Mid
5	Geluid	Onderzoek (extra) mogelijkheden om te handhaven, aangepaste regels te stellen en te isoleren om geluidsoverlast van avond-/nachthoreca en winkels te verminderen.	Geluidsoverlast	Lang
6	Handhaving	Handhaaf in de hele zone op bedrijfsafval buiten venstertijden	Bedrijfsafval	Kort
6	Afspraken maken	Maak afspraken met ondernemers over het toevoegen van afvalbakken tijdens openingstijden. Houd rekening met extra obstakels in de openbare ruimte (zie fietsonderzoek).	Zwerfafval	Kort
6	Reinigen	Verwijder plak en klad en graffiti in de hele zone	Plak en klad en graffiti	Kort
6	Verwijzing	Ga met Google in gesprek over het verplaatsen van de 'Red Light District' -pin. Bij voorkeur een flexibele pin die kan worden verplaatst afhankelijk van de drukte.	Verwijzingen	Kort
6	Reinigen	Besteed extra aandacht aan het schoonmaken-/houden van de Dam. Met name op en rond het Dammonument, dichtbij de ingang van de Damstraat.	Zwerfafval	Kort
6	Ontwerp	Verwijder obstakels om ruimte te creëren (zie/conform fietsonderzoek)	Doorstroming	Kort
6	Verlichting	Verhoog de aantrekkelijkheid van de hoek Dam-Warmoesstraat met verlichting en toegangsmarkering (bijv. lichtslinger) om meer bezoekers te trekken en daarmee de toegang Damstraat te ontlasten.	Toegangen	Kort
6	Afspraken maken	Maak afspraken met de BIZ over naleven 25 meter regel	Zwerfafval	Mid
6	Ingang	Creëer een bufferzone en gastvrije toegang aan het begin van de Damstraat (zijde Dam)	Toegangen	Mid
6	Afspraken maken	Onderzoek met ondernemers de mogelijkheden om zwerfvuil te beperken door anders verpakken en/of beter schoonmaken.	Zwerfafval	Mid
6	Nachtelijke schoonmaak	Onderzoek de mogelijkheden voor een nachtelijke schoonmaak. Vanaf einde avond kan vanaf de Oude Hoogstraat al worden begonnen i.v.m. afnemende activiteit.	Zwerfafval	Mid
6	Scheiding	Onderzoek op lange termijn de mogelijkheden om autoverkeer (en eventueel ook fietsverkeer) te weren uit de Damstraat. Zie hiervoor ook het recente fietsonderzoek in de Damstraat.	Verkeer	Lang

7	Groen	Plaats lage heggen langs de kade om mogelijkheden tot zitten te beperken	Kadezitters	Kort
7	Reinigen	Verwijder plak en klad (met name elektriciteitskastjes) en graffiti in de hele zone	Plak en klad en graffiti	Kort
7	Ontwerp	Plaats kleine dakjes op de elektriciteitskastjes om neerzetten van afval (blikjes en fastfoodverpakkingen) te voorkomen.	Zwerfafval	Kort
7	Verlichting	Verlicht de hele Oude Kerk met een heldere warme verlichting (geen kleur) om een aantrekkelijke en goed zichtbare landmark te hebben.	Verlichting	Kort
7	Host	Oudekerksplein (informatievoorziening) en de oost-west verbindingen door deze zone (doorstroming) dienen aandachtsgebieden te worden voor hosts.	Doorstroming	Kort
7	Ontwerp	Hef parkeerplaatsen op. Maak de helft van de ruimte beschikbaar voor bewonersuitingen en de andere helft voor ruimte voor doorstroming.	Doorstroming	Mid
7	Ontwerp	Sta terrassen pas in de middag toe en maak de ruimte in de ochtend beschikbaar voor laden-lossen, verhuizen, bouwbedrijven, etc.	Terrassen	Mid
7	Verlichting	Licht bijzondere panden – en bewonersuitingen – in de hele zone uit met gevelverlichting (toevoeging aan lopende maatregel voor een nieuw lichtplan)	Verlichting	Mid
7	Groen	Geef bewoners gelegenheid voor tuintjes en groen aan de gevel	Bewonersuitingen	Mid
7	Informatie	Benut de verblijfsfunctie van het Oudekerksplein: plaats een plattegrond van het gebied voor oriëntatiemogelijkheden. Voeg een waterpunt toe.	Informatievoorziening	Mid
7	Host	Benut de verblijfsfunctie van het Oudekerksplein: creëer een vaste plek voor hosts, zodat bezoekers altijd naar dit centrale punt kunnen komen voor informatie en hulp. Voeg een waterpunt toe.	Informatievoorziening	Mid
7	Ontwerp	Verhoog de uitstraling van de woonfunctie in stegen (groen en verlichting, zie stegenplan in rapportage)	Bewonersuitingen	Lang
8	Reinigen	Verwijder in de hele zone plak en klad (met name elektriciteitskastjes) en graffiti	Plak en klad en graffiti	Kort
8	Ontwerp	Plaats in de hele zone kleine dakjes op de elektriciteitskastjes om neerzetten van afval (blikjes en fastfoodverpakkingen) te voorkomen.	Zwerfafval	Kort
8	Ontwerp	Herstel straatwerk, voornamelijk langs Oudezijds Achterburgwal.	Kapot straatwerk	Kort
8	Host	Aandachtsgebied voor hosts om bezoekers aan te spreken op het creëren van obstakels, halteren voor bordeelramen en informeel contact met groepen (uit de anonimiteit halen).	Doorstroming	Kort
8	Afspraken maken	Maak afspraken met ondernemers van theaters etc. over gespreide uitstroom van bezoekers. Creëer waar nodig extra ruimte	Doorstroming	Kort

		en maak die ruimte overdag bijvoorbeeld beschikbaar voor laden-lossen, verhuizen, parkeren van bouwbedrijven etc.		
8	Reinigen	Onderzoek samen met Stadswerken de mogelijkheden om de avondreiniging goed te laten verlopen. Dweilpauzes zijn een goede optie.	Zwerfafval	Kort
8	Ontwerp	Verwijder fysieke obstakels langs Oudezijds Voorburgwal (paaltjes, stoepanden rondom bomen, auto's en hekken), als eerste op plekken met uitloop zoals Casa Rosso.	Doorstroming	Mid
8	Verlichting	Maak een hoogwaardig lichtplan met ondernemers voor deze hele zone om een rustiger straatbeeld te creëren voor bezoekers en bewoners. Start eventueel met afspraken om de huidige schreeuwerige verlichting te dimmen.	Verlichting	Mid
8	Nachtelijke schoonmaak	Onderzoek de mogelijkheden voor een nachtelijke schoonmaak, in ieder geval in de zuidelijke stegen van deze zone kan vanaf het begin van de nacht al worden schoongemaakt vanwege afname in activiteit.	Zwerfafval	Mid
8	Groen	Geef bewoners in de hele zone gelegenheid voor tuintjes en groen aan de gevel.	Bewonersuitingen	Mid
8	Verlichting	Verhoog de zichtbaarheid van de woonfunctie met kunst, groen en verlichting in deze en omliggende stegen	Bewonersuitingen	Mid
9	Handhaving	Handhaaf in de hele zone op bedrijfsafval buiten venstertijden	Bedrijfsafval	Kort
9	Afspraken maken	Maak afspraken met de BIZ over naleven 25 meter regel	Bedrijfsafval	Kort
9	Reinigen	Verwijder plak en klad en graffiti in de hele zone	Plak en klad en graffiti	Kort
9	P&L	Creëer een Parkeer en Loop voorziening langs het water voor de ingang van de Nieuwebrugsteeg. Een hoog-laag stalling met fietsen tegenover elkaar heeft twee keer zo veel capaciteit als de huidige voorziening. Voeg een openbaar toilet toe.	Fietsparkeren	Kort
9	Verlichting	Verhoog het verlichtingsniveau van de Nieuwebrugsteeg (met name ingang vanaf PHK) om voetgangers te trekken en zo conflicten tussen voetgangers en fietsers op de Zeedijk te verminderen.	Verlichting	Kort
9	Scheiding	Maak een shared space inrichting van de Nieuwebrugsteeg met de fietser te gast voetgangers en fietsers in de Zeedijk en Nieuwebrugsteeg meer te scheiden.	Verkeer	Kort
9	Scheiding	Optioneel: sluit de Zeedijk in het weekend vanaf einde middag af voor fietsverkeer en leidt om via Gelderse Kade. Voorkeur heeft een shared space inrichting op de lange termijn.	Verkeer	Mid
9	Scheiding	Maak op termijn ook van de Zeedijk een shared space inrichting met de fietser te gast	Verkeer	Lang

DSP-groep BV
Van Diemenstraat 410
1013 CR Amsterdam
+31 (0)20 625 75 37

dsp@dsp-groep.nl
KvK 33176766
www.dsp-groep.nl

DSP-groep is een onafhankelijk bureau voor onderzoek, advies en management, gevestigd aan de IJ-oevers in Amsterdam. Sinds de oprichting van het bureau in 1984 werken wij veelvuldig in opdracht van de overheid (ministeries, provincies en gemeenten), maar ook voor maatschappelijke organisaties op landelijk, regionaal of lokaal niveau. Het bureau bestaat uit 40 medewerkers en een groot aantal freelancers.

Dienstverlening

Onze inzet is vooral gericht op het ondersteunen van opdrachtgevers bij het aanpakken van complexe beleidsvraagstukken binnen de samenleving. We richten ons daarbij met name op de sociale, ruimtelijke of bestuurlijke kanten van zo'n vraagstuk. In dit kader kunnen we bijvoorbeeld een onderzoek doen, een registratie- of monitorsysteem ontwikkelen, een advies uitbrengen, een beleidsvisie voorbereiden, een plan toetsen of (tijdelijk) het management van een project of organisatie voeren.

Expertise

Onze focus richt zich met name op de sociale, ruimtelijke of bestuurlijke kanten van een vraagstuk. Wij hebben o.a. expertise op het gebied van transitie in het sociaal domein, kwetsbare groepen in de samenleving, openbare orde & veiligheid, wonen, jeugd, sport & cultuur.

Meer weten?

Neem vrijblijvend contact met ons op voor meer informatie of om een afspraak te maken. Bezoek onze website www.dsp-groep.nl voor onze projecten, publicaties en opdrachtgevers.