

R U I M T E

voor KWALITEIT

st Binnenstad Amsterdam

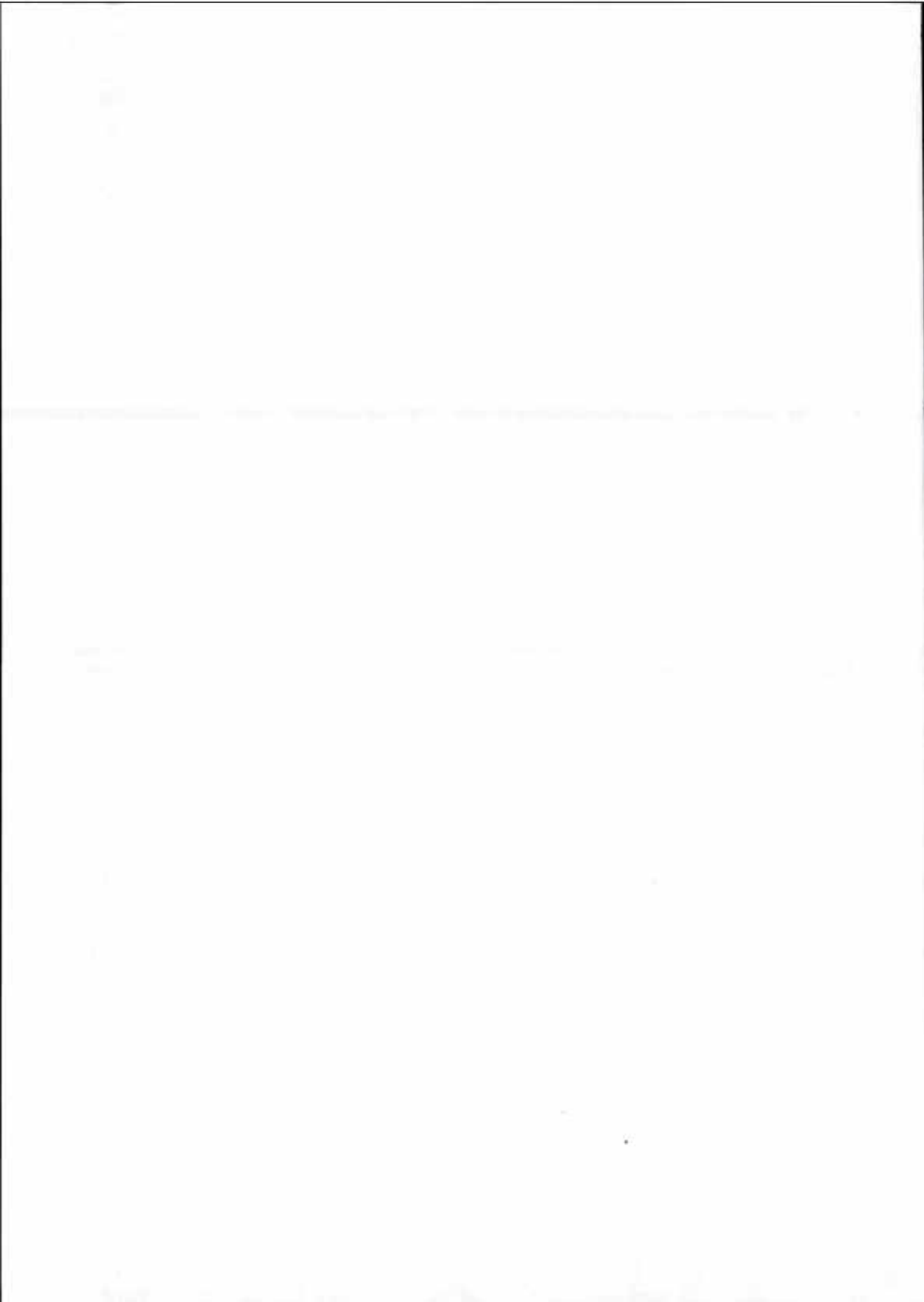


99/26

**Integraal Buurtkwaliteitsplan
Openbare Ruimte**

REMBRANDTPLEINBUURT

Dienst Binnenstad
Sector Openbare Ruimte
Rayon Zuid
Januari 1999



Integraal Buurtkwaliteitsplan Openbare Ruimte (IBOR) Rembrandtpleinbuurt

Amsterdam, januari 1999

Woord vooraf

Voor het tot standkomen van dit rapport zijn om te kijken wat leeft onder bewoners en gebruikers van het plangebied gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van bij het gebied betrokkenen instellingen en (doel)groepen, zoals de leden van de beheergroep Rembrandtpleinbuurt, het bewonerscomité Bloemenmarkt, (wijkteams van) de politie, de wijkvereniging d'Oude Stadt, horeca- en ondernemersvereniging, de ENFB en stichting gehandicaptenoverleg Amsterdam (SGOA). Daarnaast zijn verschillende gesprekken gevoerd met medewerkers van de gemeente, die betrokken zijn bij beleid en beheer en handhaving van de openbare ruimte in de Rembrandtpleinbuurt.

Het onderzoek voor het IBOR-rapport heeft plaatsgevonden in de periode mei 1997 t/m januari 1998. In het late voorjaar van 1998 is het rapport nog eens doorgesproken met het Rayonmanagement Zuid, waarna het een ambtelijke inspraakronde is ingegaan. Het concept-IBOR is in september 1998 voorgelegd aan de buurt op een algemene inspraakavond, waar ook het al dan niet afsluiten van de Reguliersdwarsstraat aan de orde kwam. De opmerkingen zijn na afweging door het Rayonmanagement Zuid verwerkt.

Colofon

Dit rapport is samengesteld door:
Van Dijk, Van Soomeren en Partners te Amsterdam
Drs. J. Bruinink: redactie
Ing. T. Woldendorp: onderzoek en tekeningen
R. Heerema BNO: grafische vormgeving

In samenwerking met de Dienst Binnenstad, Rayonmanagement Zuid.
Onze speciale dank gaat uit naar Jan Boekhoff, senior beleidsmedewerker van de Sector Openbare Ruimte van de Dienst binnenstad.

In opdracht van de gemeente Amsterdam; Mevr. dr. G. Ter Horst,
Wethouder Openbare Ruimte, verkeer en parkeren voor de Binnenstad.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding, doelstelling en werkwijze	5
1.2	Status en reikwijdte	6
1.3	Gebiedsgrenzen	6
1.4	Leeswijzer	8
2	Karakteristiek van de openbare ruimte	9
2.1	Gebiedsomschrijving	9
2.2	Verkeerskundige structuur	9
2.3	Stedebouwkundige structuur	11
2.4	Samenhang met omliggende deelgebieden	20
3	Kwaliteitsanalyse	21
3.1	Buurtten/kwartieren	22
3.2	Randen	23
3.3	Lange lijnen	24
3.4	Knooppunten	26
4	Toekomstige ontwikkelingen	31
4.1	Bouwprojecten	31
4.2	Herinrichtingsplannen	32
4.3	Bedreigingen	36
5	Visie	39
5.1	Inleiding	39
5.2	Beleidskader	39
5.3	Huidige inzet diensten en bedrijven	41
5.4	Visie op het gehele deelgebied	43
5.5	Visie per ruimtetype	45
6	Maatregelen	51
6.1	Maatregelen op korte termijn	51
6.2	Maatregelen op middenlange termijn	54
7	Samenvattende schema's	59
	Bijlagen	
1	Literatuurlijst	67
2	Geïnterviewde personen	69
3	Terrassenkaart	71



1 Inleiding

1.1 Aanleiding, doelstelling en werkwijze

Aanleiding

Het startschot voor de ontwikkeling van IBOR's voor de binnenstad is gegeven tijdens het symposium 'Integrale kwaliteit van de openbare ruimte in de Amsterdamse binnenstad', dat op 3 november 1994 door de toenmalige dienst Stedelijk Beheer is georganiseerd. Tijdens dit symposium heeft de wethouder Beheer Openbare Ruimte een warm pleidooi gehouden voor het actief doorbreken van de verkokering en het ontwikkelen van een integrale, gebiedsgerichte aanpak van de openbare ruimte¹. Door de instelling van het Rayonmanagement (begin 1994) en van de dienst Binnenstad (begin 1996) zijn hiervoor de organisatorische randvoorwaarden geschapen. Voor de gebiedsgewijze aanpak is een nieuwe planvorm in het leven geroepen, te weten het Integrale Buurtkwaliteitsplan Openbare Ruimte (IBOR). Zo'n plan diende echter nog wel nader uitgewerkt te worden. Het Rayonmanagement heeft dat, in nauw overleg met vertegenwoordigers van andere diensten en betrokken instellingen, zoals de Kamer van Koophandel, de wijkvereniging d'Oude Stadt en de politie, op zich genomen. Het resultaat daarvan is terug te vinden in de notitie 'Kaders voor Kwaliteit'². Voor het opstellen van onderliggende IBOR 'Rembrandtpleinbuurt' heeft deze notitie als leidraad gediend.

Doelstelling

Het IBOR beoogt voor de Rembrandtpleinbuurt aan te geven, op welke wijze de kwaliteit van de openbare ruimte verhoogd kan worden in relatie tot de functies en het gebruik van het gebied. De integrale aanpak van de keten, die loopt van ontwerp en uitvoering, via beheer en onderhoud naar toezicht en handhaving, staat daarbij centraal. Verder wordt zoveel mogelijk gestreefd naar maatwerk, dus naar het meest efficiënte pakket aan maatregelen per deelgebied of zelfs per ruimtetype.

Het verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte in de buurt moet uiteindelijk leiden tot een verhoging van de leefbaarheid, zowel voor bewoners van als bezoekers aan de buurt.

Werkwijze

Bij de totstandkoming van de IBOR voor de Rembrandtpleinbuurt zijn de volgende werkzaamheden verricht:

- Gesprekken met verschillende personen binnen de gemeente, zoals een ontwerper openbare ruimte, de opsteller van het bestemmingsplan Rembrandtpleinbuurt, beleidsmedewerkers van de dienst Ruimtelijke Ordening en de dienst Stadstoezicht en een beheerder van de openbare ruimte.
- Gesprekken met vertegenwoordigers van bij het gebied betrokken instellingen en (doel)groepen, zoals de leden van de beheergroep Rembrandtpleinbuurt, het bewonerscomité Bloemenmarkt, (wijkteams van) de politie, de wijkvereniging d'Oude Stadt, horeca- en ondernemersvereniging, de ENFB en stichting gehandicaptenoverleg Amsterdam (SGOA).

Noot 1 Bron: *Symposiumverslag 'De Amsterdamse binnenstad: mooier, leger, schoner'*; Dienst Stedelijk Beheer, sector Binnenstad i.s.m. Van Dijk, van Soomeren en Partners (DSP), Amsterdam, juli 1995.

Noot 2 'Kaders voor Kwaliteit', kaderstellende notitie inzake het opstellen van Integrale Buurtkwaliteitsplannen Openbare Ruimte (IBOR's) in de Amsterdamse binnenstad, DSP, februari 1996.

- Een afstemmingsgesprek met de opstellers van het IBOR Amstelveldbuurt en IBOR Stadshart. Dit gesprek diende om een zo eenduidig mogelijke visie op de gemeenschappelijke ruimtetypen te verkrijgen en om de (te nemen) maatregelen te toetsen, zodat deze niet haaks op elkaar staan.
- Een presentatie van een eerste (visueel) concept van het IBOR in de beheergroepvergadering Rembrandtpleinbuurt en Amstelveldbuurt. Naar aanleiding van de discussie in de vergadering hebben vervolgens weer gesprekken plaatsgevonden en is het concept bijgesteld.

Voor een overzicht van geïnterviewde personen en instanties wordt verwezen naar de bijlage.

1.2 Status en reikwijdte

Het IBOR voor de Rembrandtpleinbuurt is een nieuwe planvorm die de lacunes opvult tussen de visies voor de stad (zeg maar de beleidsdoelen) en de concrete beheer- en inrichtingsplannen op buurt- en straatniveau (de uitvoeringspraktijk). Het plan moet vooral gezien worden als een programma van eisen voor verdere uitwerking. Dit betekent bijvoorbeeld dat het IBOR ten aanzien van de parkeerbalans niet tot op de parkeerplaats nauwkeurig aangeeft welke parkeerplaatsen behouden kunnen blijven en welke moeten verdwijnen, maar wel welke straten of deelgebieden daarvoor het meest in aanmerking komen.

Het IBOR bestrijkt een periode van zeven jaar en dient periodiek geëvalueerd te worden om te kijken of kansen benut en knelpunten opgelost dan wel erkend zijn. De periodieke evaluatie zal plaatsvinden in de jaren 2000, 2002, 2005.

1.3 Gebiedsgrenzen

Het IBOR-gebied Rembrandtpleinbuurt volgt de grenzen zoals die in het Verkeersinrichtingsplan (VIP) zijn gedefinieerd. Dit betekent dat de grens midden door het Singel, de Amstel, Herengracht en Beulingstraat loopt (zie afbeelding 1). Voor deze begrenzing is gekozen omdat anders problemen met de VIP normen op kunnen treden. Aan deze keuze kleven echter wel twee nadelen:

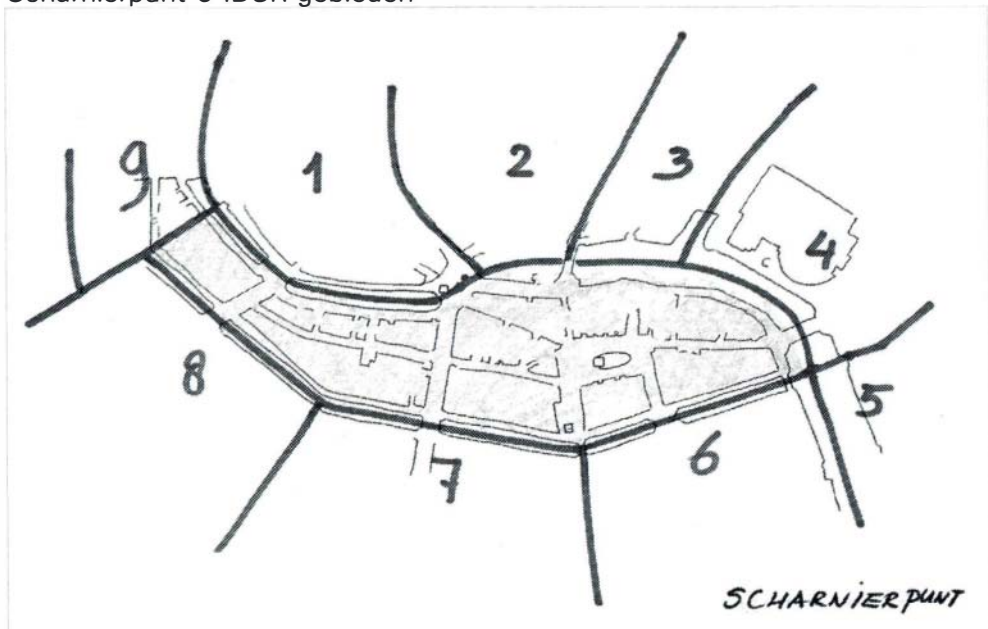
- De Herengracht, voorzover die grenst aan de Rembrandtpleinbuurt, is onderdeel van vier IBOR-gebieden. Door de grens in het midden van het water te leggen is het (procesmatig) lastig een eenduidig, kwalitatief goed profiel van de gracht te bewerkstelligen.
- De grens van het IBOR-gebied correspondeert net niet met die van de wijkteams van de politie. Het gedeelte van Leidsestraat tot Beulingstraat valt namelijk onder wijkteam Lijnbaansgracht. Hierin schuilt een gevaar van informatie- en afstemmingsproblemen.

In het IBOR is onderscheid gemaakt tussen plangebied en studiegebied. Met plangebied wordt het gebied bedoeld zoals dat hiervoor is aangegeven. Het studiegebied daarentegen is groter en omvat ook de directe omgeving van de Rembrandtpleinbuurt. Hierdoor kan bijvoorbeeld gekeken worden of problemen in de Rembrandtpleinbuurt ontstaan vanuit aangrenzende IBOR-gebieden; een oplossing voor die problemen kan dan ook het beste daar plaatsvinden. Complicerende factor hierbij is dat de Rembrandtpleinbuurt aan maar liefst negen IBOR-gebieden grenst (afbeelding 2).

Afbeelding 1 Gebiedsgrens



Afbeelding 2 Scharnierpunt 9 IBOR-gebieden



1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft aan de hand van verschillende ruimtetypen een karakteristiek van de openbare ruimte in de Rembrandtpleinbuurt.

Hoofdstuk 3 geeft vervolgens een kwaliteitsanalyse van het gebied, waarin de sterke en zwakke punten per ruimtetypen naar voren komen.

In hoofdstuk 4 komen de toekomstige ontwikkelingen aan de orde, onderverdeeld naar reeds in gang gezette bouw- en herinrichtingsprojecten en mogelijke bedreigingen voor het deelgebied.

Hoofdstuk 5 geeft vervolgens een visie op de gewenste ontwikkeling van de openbare ruimte in het deelgebied.

Ten slotte wordt in hoofdstuk 6 de visie vertaald naar maatregelen op het gebied van inrichting, beheer en handhaving. Daarbij is onderscheid gemaakt naar maatregelen op korte termijn (tot 2001) en op de langere termijn (tot 2005).

De rapportage eindigt met een samenvattende matrix.

■

2 Karakteristiek van de openbare ruimte

2.1 Gebiedsomschrijving

De Rembrandtpleinbuurt is een typisch centrumgebied met een intensieve menging (of poging tot menging) van grootstedelijke functies als uitgaan, winkelen, werken en wonen. Daarbij ligt de nadruk duidelijk op uitgaan - 24 uur per dag - en speelt toerisme een belangrijke rol.

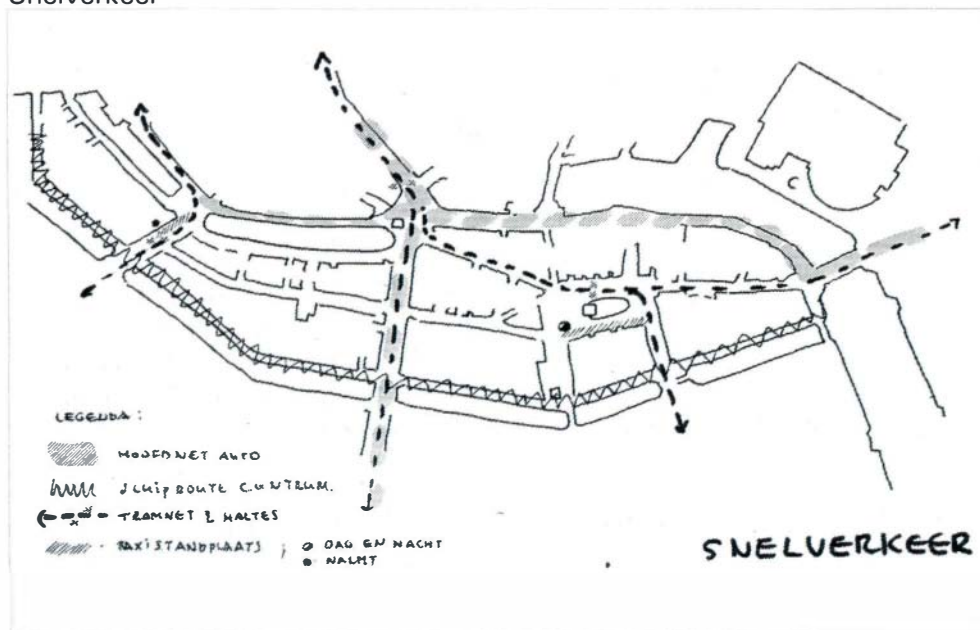
Het gebied kent een concentratie van horeca gekoppeld aan theaters en disco's (Rembrandtplein/Thorbeckeplein en de Reguliersdwarsstraat). Verder zijn er lange, in andere IBOR doorlopende, winkelstraten zoals het winkelint Nieuwendijk - Kalverstraat - Heiligeweg - Koningsplein - Leidsestraat - Vijzelstraat (tussen Munt en Vijzelgracht). Ook kantoren zijn aanwezig, vooral geconcentreerd op de Herengracht en aan de oostkant van het Rembrandtplein. Andere utiliteitsfuncties, zoals onderwijsinstellingen en zorginstaties, zijn er nauwelijks. Wel liggen er binnen het gebied drie diamantslijperijen en twee kerken en mediavoorzieningen.

In 1996 telde het deelgebied 65 winkels, waarvan 45 in winkelstraten. De 16 stands van de Bloemenmarkt zijn hierbij niet inbegrepen. Vergeleken met voorgaande jaren is sprake van een afname van het aantal winkels. In hetzelfde jaar waren er in het gebied 723 woningen, waarvan de meeste boven horeca, kantoren en winkels. Begane grondwoningen zijn zeer beperkt en komen slechts op het Singel en de Amstel (tussen Bakkerstraat en Paardenstraat) relatief veel voor. Het aantal woningen vertoont een lichte toename, in tegenstelling tot het aantal bewoners dat licht afneemt.

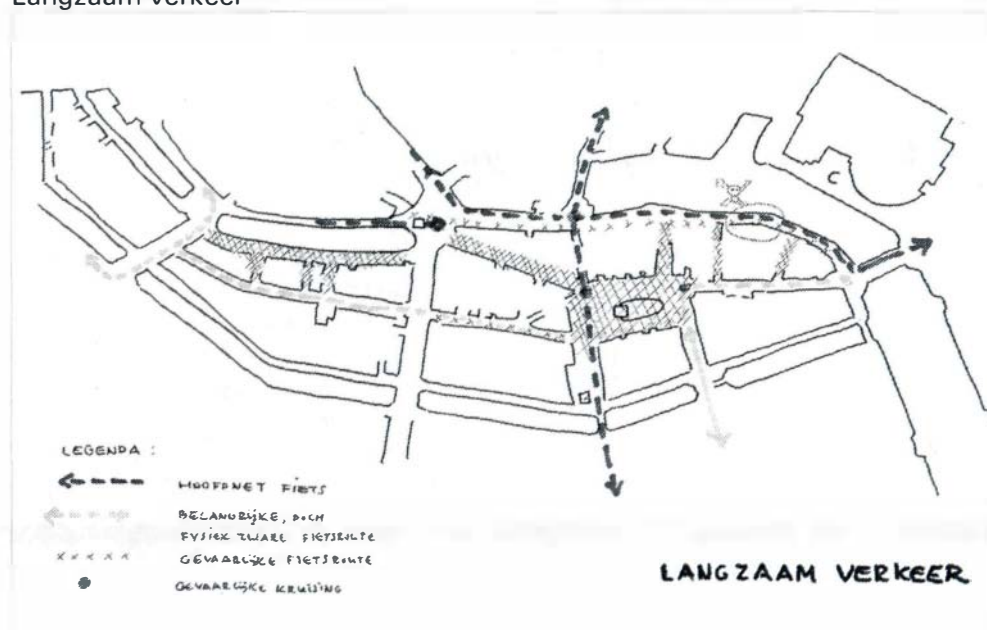
2.2 Verkeerskundige structuur

Vanuit verkeerskundig oogpunt is de Rembrandtpleinbuurt een complex gebied. Er is sprake van zowel veel doorgaand, gebiedsvreemd verkeer als bestemmingsverkeer. De verkeersstructuur ziet er voor de verschillende vervoerswijzen als volgt uit (afbeelding 3 en 4).

Afbeelding 3 Snelverkeer



Afbeelding 4 Langzaam verkeer



Auto

Twee belangrijke aanvoerlijnen van het stadshart van Amsterdam, die onderdeel uitmaken van het hoofdnet auto, doorsnijden de buurt. Het betreft de Amstel en de Vijzelstraat. Beide wegen komen bij het Muntplein tezamen en gaan daarna verder als Rokin. Ook het Singel aan de kant van de Kalvertoren maakt onderdeel uit van dit hoofdnet auto. Naast de Amstel wordt de Herengracht gebruikt als radiaal, die het hart ontsluit en waar veel parkeergelegenheid voorradig is. De Herengracht kent veel sluipverkeer in de richting Rozengracht (hoofdnet auto) en staat mede daardoor vaak 'dicht'. Ook bedient dit gedeelte van de Herengracht de Utrechtsestraat en de grachtengordel. Daarnaast zijn er kleinere wegen die geen doorgaande functie hebben, maar die wel beeldbepalend zijn. De belangrijkste is de Reguliersdwarsstraat met grotendeels eenrichtingsverkeer.

Tram en bus

De Rembrandtpleinbuurt is momenteel zowel overdag als 's avonds goed ontsloten door het openbaar vervoer. Overdag zijn dat vooral de trams die over de Vijzelstraat gaan (hoofdnet raillijnen 16, 24 en 25), door de Utrechtsestraat (lijn 4) of door de Amstelstraat (lijnen 9, 14 en 20) met als gemeenschappelijk traject de Reguliersbreestraat en het Rembrandtplein. Daarnaast zijn er de tramlijnen 1, 2 en 5 die via de Leidsestraat en het Koningsplein lopen. Enkele tramhaltes zijn in het kader van het VIP samengevoegd; de halte voor de HEMA is samengegaan met die op het Rokin en de halte Herengracht aan de Utrechtsestraat met die op de Keizersgracht. 's Avonds rijden er nachtbusen via Rokin, Reguliersbreestraat, Amstelstraat naar het Rembrandtplein. De meeste nachtbusen arriveren en vertrekken op hetzelfde tijdstip. Aandachtspunt is de ontsluiting in de realisatie van de Noord Zuidlijn.

Taxi

De Rembrandtpleinbuurt is een duidelijke uitvalsbasis voor taxi's. De belangrijkste standplaats in het gebied is de opstelstrook aan de zuidkant van het Rembrandtplein, met uitrijmogelijkheid via de Reguliersdwarsstraat. Daarnaast is er nog een kleinere avond/nachtstandplaats op het Koningsplein.

Fiets

In de Rembrandtpleinbuurt zijn twee belangrijke hoofdnet-fietsroutes, te weten een oost-westroute en een noord-zuidroute. De oost-westroute loopt via het vrijliggende fietspad langs de Amstel, de noord-zuidroute via het Thorbeckeplein en de Halvemaansteeg.

Voetganger

Het gebied kenmerkt zich door de aanwezigheid van voetgangersgebieden die geheel autovrij zijn, zoals de Bloemenmarkt, Reguliersbreestraat en het stegengebied, en waar de auto een bescheiden plaats inneemt of in zou moeten nemen. Dit laatste heeft te maken met de enorme druk op de openbare ruimte van verschillende verkeerssoorten. Met name op en rond het Rembrandtplein is de voetgangersdruk, zowel overdag als 's nachts, erg groot. Hetzelfde geldt voor het openbaar vervoer, de taxi's en het fietsverkeer. Meer in het algemeen zijn de randen van de Rembrandtpleinbuurt vooral voetgangerluw, zoals bij de Amstel en Herengracht het geval is. Uitzondering hierop vormt de Bloemenmarkt. Dit deel van het Singel is behalve een toeristische trekpleister ook een belangrijke ontsluitingsroute voor bewoners van de relatief drukkewoonde stegen.

2.3 Stedenbouwkundige structuur

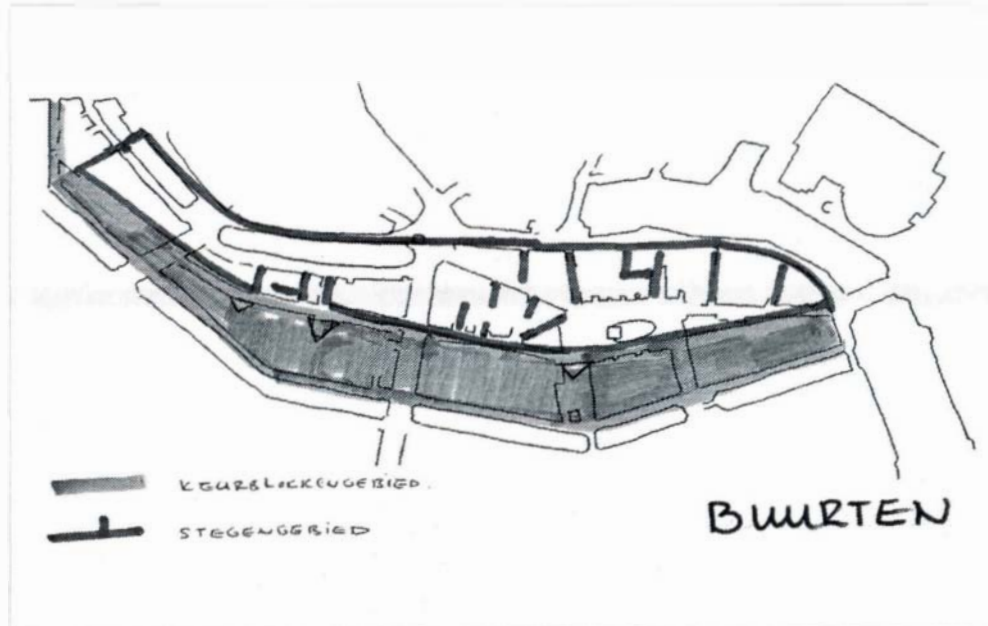
Naast de verschillende verkeerssoorten telt de Rembrandtpleinbuurt ook veel verschillende stedelijke functies. Om een goed beeld van de ruimtelijke karakteristieken van de buurt te krijgen is met behulp van de methode van Lynch een analyse gemaakt. Bij deze analysemethode wordt het IBOR-gebied in kaart gebracht door een onderscheid te maken tussen karakteristieke kenmerken van de openbare ruimte. Het gaat hierbij om buurten/kwartieren, randen, lange lijnen, knooppunten en bijzondere plekken³.

Noot 3 Hoewel Lynch voor het stedelijk niveau is ontwikkeld, is de analysemethode ook op wijkniveau goed te gebruiken om de ruimtelijke karakteristieken bloot te leggen en verbanden aan te brengen. Lynch heeft het grote voordeel heldere ruimtelijke verbanden te leggen die in een buurt aanwezig maar ondergesneeuwd zijn. Een voorbeeld is de lange lijn Leidsestraat-Koningsplein. Deze lijn vindt doorgang naar de Heilige weg alleen zie je dat niet door de verkeerskundige inrichting van het kruispunt. Bij reconstructie kan deze helderheid terug worden gebracht. Een tweede voorbeeld van toepassing van Lynch heeft een beheersmatige achtergrond: de lange lijn die bij de Reguliersdwarsstraat begint wordt doorgezet op het Rembrandtplein. Door het voetpad door te trekken aan de zuidzijde geef je de grens aan tot waar terrassen mogelijk zijn (de grens tussen stegengebied en keurblokken).

2.3.1 Buurten/kwartieren

De Rembrandtpleinbuurt valt globaal gezien uiteen in twee typen buurten, namelijk een extraverte buurt, met een grootstedelijke sfeer (het uitgaansgebied) en een introverte buurt waar een bijna dorpsachtige sfeer heerst (de grachten). Zie ook afbeelding 5.

Afbeelding 5 Buurten

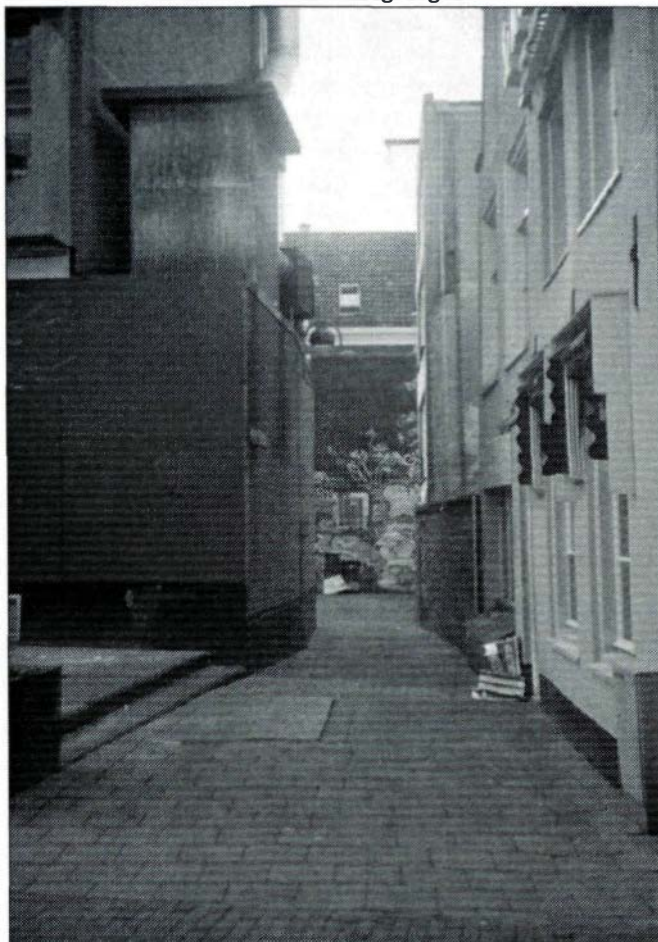


Het extraverte, *grootstedelijke* gedeelte komt overeen met het middeleeuwse stegengebied. Dit stegengebied, dat zich aan weerszijden van de Vijzelstraat uitstrekt tussen Reguliersdwarstraat en Singel/Amstel, herbergt verschillende buurten met elk hun eigen regime en beheerproblematiek (foto 1):

- de homo-uitgaansbuurt (Reguliersdwarstraat en Paardenstraat/Amstel);
- de discobuurt (noordzijde van het Rembrandtplein);
- de bioscoopbuurt (bij Tuschinski en Planet Hollywood);
- kwalitatieve restaurantbuurt (Reguliersdwarstraat).

■

Foto 1 Buurt: het middeleeuwse stegengebied



Opvallend is dat de meeste woningen in de Rembrandtpleinbuurt juist in dit stegengebied worden aangetroffen en dat er nauwelijks bomen voorkomen. Het introverte deel is een rustige tegenhanger van het grootstedelijk gedeelte en wordt gevormd door:

- de keurblokken tussen Herengracht en Reguliersdwarstraat;
- het blok tussen Beulingstraat en Leidsestraat.

Het gedeelte kenmerkt zich door kantoorfuncties in een setting van statige bomenrijen langs het water met veelal groene, voor het merendeel toegankelijke binnentuinen (foto 2).

Foto 2 Buurt: het keurblokkengebied; alleen kijken niet aankomen



2.3.2 Randen

In de Rembrandtbuurt komen vier soorten randen voor:

- de 'gouden' rand: dit gedeelte van de Herengracht vormt de grens van het IBOR-gebied en omvat de zogenaamde Gouden Bocht;
- de 'chroom' rand: deze rand wordt gevormd door de Amstel, die vanwege de verkeersdrukke als een echte barrière gezien kan worden;
- de 'grijze' rand: hierbij gaat het om het Singel aan de noordwestelijke kant van het plangebied. De drijvende bloemenwinkels aldaar worden met name 's avonds als een 'grijze' muur ervaren (foto 3);
- de 'zwarte' rand: dit is het schemergebied in het hart van het IBOR-gebied, waar een aantal functies op de lijnen niet doorloopt zodat een soort 'vlees-noch-vis zone' is ontstaan. Het gaat om het eerste stuk Reguliersdwarstraat, zowel links als rechts van de Vijzelstraat. Dit zijn ook de plekken waar de horecavoorzieningen abrupt stoppen en een soort niemandsland ontstaat.

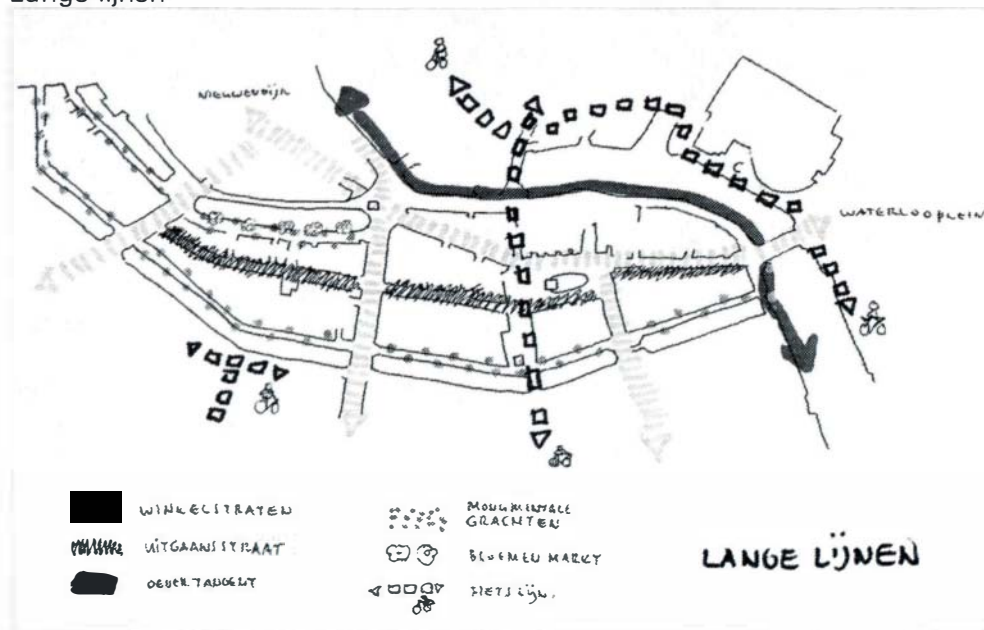
Foto 3 De grijze rand; de achterkant van de bloemenmarkt



2.3.3 Lange lijnen

Als lange lijnen kunnen worden onderscheiden radialen, tangenten en overige lijnen die tezamen de ruimtelijke structuur in hoofdlijnen vormen (afbeelding 6).

Afbeelding 6 Lange lijnen



Radialen

Het (studie)gebied telt vier radialen.

- De radiaal *Heiligeweg - Koningsplein - Leidsestraat* is overdag een winkellint en vormt 's avonds een belangrijke schakel tussen de verschillende uitgaansbuurten in de binnenstad (foto 4). Zowel 's avonds als overdag heeft de Leidsestraat en het Koningsplein iets weg van een 'pantoffelparade'; het is dé straat waar veel geflaneerd wordt. Naast voetgangersdomein is de straat een belangrijke openbaar vervoerlijn, die ter hoogte van de Reguliersdwarsstraat ook nog veel (kerend) autoverkeer te verwerken krijgt. Boven de winkels wordt nauwelijks gewoond en door een slechte ontsluiting van de verdiepingen is er zelfs sprake van relatief veel leegstand.

Foto 4 Koningsplein; een grote aanslag op de openbare ruimte



- De *Vijzelstraat* is een belangrijke hoofdnet autoroute, fietsroute en hoofdnet raillijn. Dit is met name het geval in het gedeelte binnen het IBOR-gebied. Het straatprofiel is op sommige plekken krap te noemen. In de straat zijn kantoor- en hotelfuncties geconcentreerd.
- De *Utrechtsestraat* is een belangrijke auto-winkelroute (veel kortparkeerders), openbaar vervoerslijn en fietsroute. Het straatprofiel is over het algemeen vrij krap, behalve voor het deel in het plangebied. Daar is de Utrechtsestraat redelijk breed, terwijl er juist minder doorgaand autoverkeer is.
- De lijn *Halvemaansteeg - Thorbeckeplein* richting Reguliersgracht heeft een variabel profiel variërend van steeg tot plein en is een interessante belevingslijn doch enigzins verwaarloosd. Zoals reeds aangegeven vormt deze radiaal onderdeel van het hoofdnet fiets.

Tangenten

Naast de vier radialen zijn er vijf tangenten.

- De *Amstel* heeft, mede doordat vroeger de tram op het traject Muntplein - Bakkersstraat heeft gelopen, een breed profiel dat naar de Blaauwbrug toe steeds krappere wordt. Deze hoofdnet autoroute telt veel gebiedsvreemd (parkeer)verkeer. Kenmerkend zijn de (wachtende) touringcars bij de aan deze straat gelegen hotels en diamantbewerkerijen. Het karakteristiek van de Amstel is wisselend. Voor een deel concentreert zich het homo-entertainment aan de Muntzijde alsmede verspreid over de Amstel.

- De *Herengracht* is de enige doorlopende karakteristieke gracht in het gebied. Iepen en statige panden, die nagenoeg allemaal een kantoorfunctie hebben, zijn beeldbepalend. Slechts in een paar panden wordt gewoond⁴. Het wonen neemt vanaf de Leidsestraat richting Beulingstraat overigens wel toe. Het leeuwendeel van de parkeerplaatsen (schuinparkeren) bevindt zich langs deze tangent.
- Het *Singel* is ter hoogte van de bloemenmarkt voetgangersgebied en heeft overdag een belangrijke toeristische functie. Na sluiting van de markt is het een doodse straat, die in de avond vooral gebruikt wordt als fietsbinnendoortje. Boven de winkels wordt relatief veel gewoond. De hele grachtengordel heeft een prachtige historische iepenlaan, maar op dit deel van het Singel echter niet. Daar hebben de bloemen de bomen in het verleden grotendeels verdrongen (foto 5).

Foto 5 De bloemenboten hebben de bomen verdreven



- De tangent *Amstelstraat - Reguliersbreestraat* is een dag- en nachtuitgaansstraat en een belangrijke openbaar vervoerlijn in de richting oost-west. Er zijn veel eet- en vertiergelegenheden aan beide straten gelegen waarbij de uitstraling, zowel in het horizontale als in het verticale vlak, nogal te wensen overlaat; overal is te veel van alles. In het westelijke deel legt het vertier vooral overdag en in het oostelijk deel met name 's nachts een zware claim op het gebied. Verder wordt er weinig gewoond boven de uitgaansgelegenheden (foto 6).

Noot 4 Tot enkele jaren geleden heeft, door het ontbreken van woonfuncties, het deel van de Herengracht tussen Amstel en Thorbeckeplein als prostitutiezone kunnen fungeren.

Foto 6 Weinig wonen boven uitgaansgelegenheden



- De *Reguliersdwarsstraat* heeft als grens tussen stegen en keurblokken-gebied een geheel eigen sfeer. Het noordwestelijk deel van de straat kent veel (homo)-uitgaansgelegenheden en restaurants. Naar de Vijzelstraat toe bevinden zich enkele kleine (privé)parkeergarages. Door het uitgaanspubliek wordt veel 'geparadeerd', vooral in het deel tussen Leidsestraat en Geelvincksteeg. Aan weerszijden van de Vijzelstraat heeft de Reguliersdwarsstraat geen eenduidig profiel; de knip tussen beide delen zorgt voor weinig uniformiteit en dat komt de beheerbaarheid niet ten goede. Het laatste heeft ook te maken met het feit dat er in deze straat een grote diversiteit aan huurders is.

Overige lijnen

Tot de overige lijnen behoren de volgende stegen en straten.

- De *stegen* in het middeleeuwse deel van het gebied hebben verschillende hoofdfuncties. Zo is de Sint Jorisstraat een woonsteeg, zijn de Geelvincksteeg en Paardenstraat uitgaansstegen en kunnen de Open Hartsteeg⁵, Bakkersstraat en Wagenstraat als bedrijfssteeg worden aangemerkt. De zijtakken van de Open Hartsteeg alsmede van de Bakkersstraat - genaamd Balk in 't Oogsteeg - en een steeg als de St. Pieterssteeg ogen min of meer als loze stegen maar hebben naast een historische waarde zeker potenties. De St. Pieterssteeg heeft overdag een semi-openbaar karakter maar behoort eigenlijk al niet meer bij de openbare ruimte.
- De *Beulingstraat* is de enige korte woon-werkstraat in het gebied op de grens van stegen en keurblokken. De straat heeft een heldere rooilijn en een profiel met trottoirs aan beide zijden van de rijweg. Er is een gering aantal (langs)parkeerplaatsen.

Noot 5 Het wonen heeft in deze steeg overigens wel de overhand, maar de woningen bevinden zich voor het merendeel achter afsluitbare zijstegen.

2.3.4 Knooppunten

Het IBOR-gebied telt verschillende knooppunten in uiteenlopende formaten.

- Het *Rembrandtplein/Thorbeckeplein* is het knooppunt in de buurt. Ruimtelijk gezien is het niet echt een pleinvormige ruimte. Dit komt door een onduidelijke begrenzing als gevolg van de vele lijnen die er op uitkomen. De sferen van het plein lekken dan ook langs deze lijnen weg. Het Thorbeckeplein zelf was vroeger onderdeel van de Reguliersgracht die tot aan het Rembrandtplein heeft doorgelopen. Tegenwoordig is het een kleine oase van rust en in die zin als tegenhanger van het drukke Rembrandtplein van belang. Op het plein staat een muziekpodium die de zichtlijnen belemmert en het plein visueel opdeelt. Op zondagen is er een kunstmarkt. Functioneel gezien is het knooppunt zowel een echt dagplein, waar vele toeristen samenkomen, als een nachtlein met uitgaansmogelijkheden voor jonge Amsterdammers. Deze nachtfunctie is min of meer van het Leidseplein overgenomen.
Door de concentratie van vertierhoreca - 17 discotheken die plaats bieden aan circa 7000 bezoekers - is het (ongewenst) ook een vervoersknooppunt geworden met trams, nachtbussen en veel taxi's.
- Het knooppunt *Muntplein* vormt feitelijk het grensgebied van drie IBOR-gebieden. Een plein is het Muntplein nauwelijks meer te noemen. Het maakt onderdeel uit van hoofdnet auto, wordt doorsneden door trams en telt veel fietsverkeer. Hierdoor is er sprake van een erg versnipperde ruimte. Daarnaast vormt het plein nog een schakel in de belangrijke wandel-/winkelroute tussen Nieuwendijk en Waterlooplein.
- Het *Koningsplein* is een pleinvormige, verkeersonveilige verkeerszone (onder andere fietsers, taxi's, trams, auto's, laad en losverkeer) met veel anti-parkeerpaaltjes. Het 'plein' kent verder een markante haringhandel en een statige boom die op de brug bij het Singel staat. Hoewel het plein momenteel geen stadsplein genoemd kan worden heeft het wel die potentie in zich.
- Ten slotte zijn er tal van *kleine verkeersknopen*, die met name op de fietsas ruimschoots aanwezig zijn. Ook sommige bruggen zijn markante knooppunten, zoals de bruggen over de Reguliersgracht en de Blauwbrug. Afgezien van het Koningsplein zijn er geen echte knopen aan de lange lijnen. De meeste pleintjes zijn als verdikkingen van stegen of korte straten (o.a. Geelvincksteeg) op te vatten.

2.3.5 Bijzondere plekken

Bijzondere plekken zijn niet alleen (ruimtelijke) oriëntatiepunten, maar bijvoorbeeld ook elementen in de openbare ruimte die kenmerkend zijn voor de buurt. Van het eerste zijn de Munttoren en de drukte van de reclame op de gevels van de Amstelstraat een duidelijk voorbeeld. Ook de noordzijde van het Rembrandtplein is op te vatten als een oriëntatiepunt, maar dan - als dissonant bij het karakter van de omgeving - meer in negatieve zin. Het beeld van Rembrandt is ontegenzeggelijk het geweten van het Rembrandtplein en past in de tweede categorie. Daarentegen valt het beeld van Thorbecke op het Thorbeckeplein weg, ondanks de zwaarte van het element. Kenmerkend element is hier de muziektent, die midden in de ruimte en in de schaduw van de platanen staat.

2.4 Samenhang met omliggende deelgebieden

Uit de voorgaande ruimtelijke analyse blijkt de complexiteit van het deelgebied. Conclusie is dat er vrij veel versnippering van sferen voorkomt in het gebied. Zo zijn er morfologisch gezien heldere lijnen te onderscheiden die in functie - en uiteindelijk ook in uiterlijke verschijningsvorm - erg opgeknipt zijn, hetgeen de beheerbaarheid niet ten goede komt.

Die complexiteit werkt ook door in de samenhang met de omliggende deelgebieden.

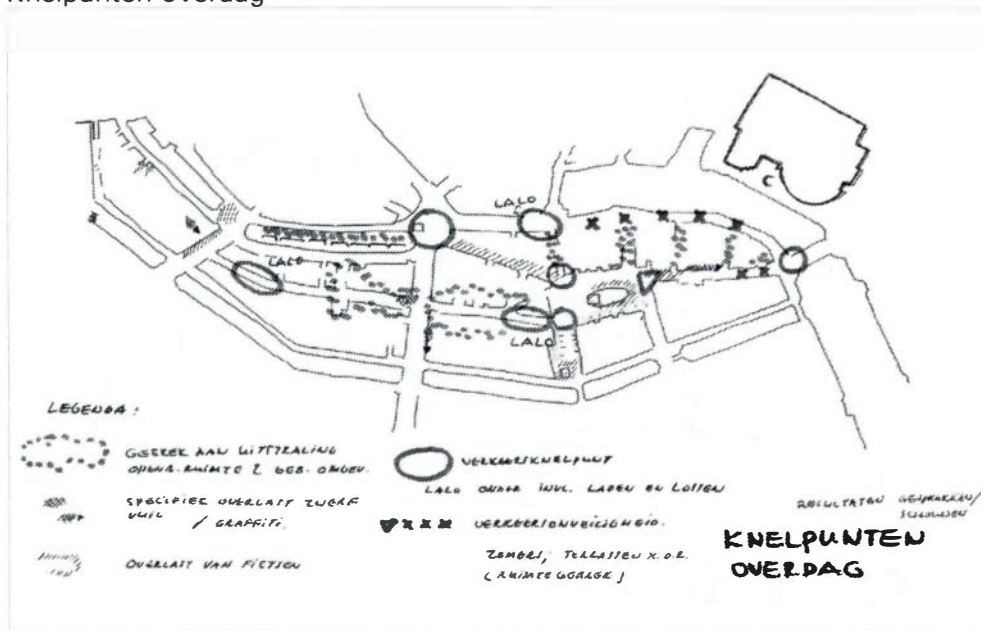
- In de Rembrandtpleinbuurt komen alle belangrijke lange lijnen van de binnenstad bij elkaar. Feit is dat het leeuwendeel van de lange lijnen in een groot aantal andere IBOR gebieden doorloopt. Bovendien zijn de lijnen niet eenduidig te benoemen, daar ze meerdere functies bezitten met vaak tegenstrijdige belangen. Dit vereist een streven naar kwaliteit en verbetering om de uniformiteit en daarmee het karakter van de openbare ruimte te herstellen.
- De Rembrandtpleinbuurt fungeert als een soort scharnierpunt, waar maar liefst negen IBOR-gebieden op uitkomen. Het is mogelijk dat aangrenzende IBOR-gebieden een deel van hun problematiek afwentelen op de Rembrandtpleinbuurt. Zo kunnen bij het naleven van de parkeerbalans uit het VIP problemen verwacht worden. Ook het afstemmen van uitvoeringsactiviteiten in meerjarenprogramma's kan problemen op gaan leveren.
- De grens van het IBOR-gebied is door het water van de Herengracht getrokken. Om niet sterk uiteenlopende profielen op alle grachten te krijgen is een Nieuw Standaard Grachtenprofiel (NSGP) ontwikkeld, waarin een standaard maatvoering is opgevoerd. Hiermee zal rekening gehouden moeten worden bij de (her)inrichting van de grachten in het IBOR-gebied. Daarnaast blijft afstemming met de grachtprofielen van aangrenzende IBOR-gebieden, zeker bij de eerste herprofileringen, aan te bevelen; symmetrie is namelijk een belangrijke kwaliteit van de gracht als ruimtetype.
- Zoals reeds in de inleiding aangegeven, corresponderen de grenzen van het IBOR-gebied niet met de grenzen die de politie hanteert voor haar wijkteams noch met die van de buurtgroepen, zoals die door het wijkcentrum d'Oude Stadt worden aangehouden. Hier zal aandacht aan besteed moeten worden om het integrale aspect op langere termijn te waarborgen.

Meer in het algemeen is het van belang, dat bij het opstellen van het IBOR voor de Rembrandtpleinbuurt enerzijds rekening wordt gehouden met de wens tot afstemming met aangrenzende IBOR-gebieden en anderzijds de specifieke karakteristieken behouden blijven.

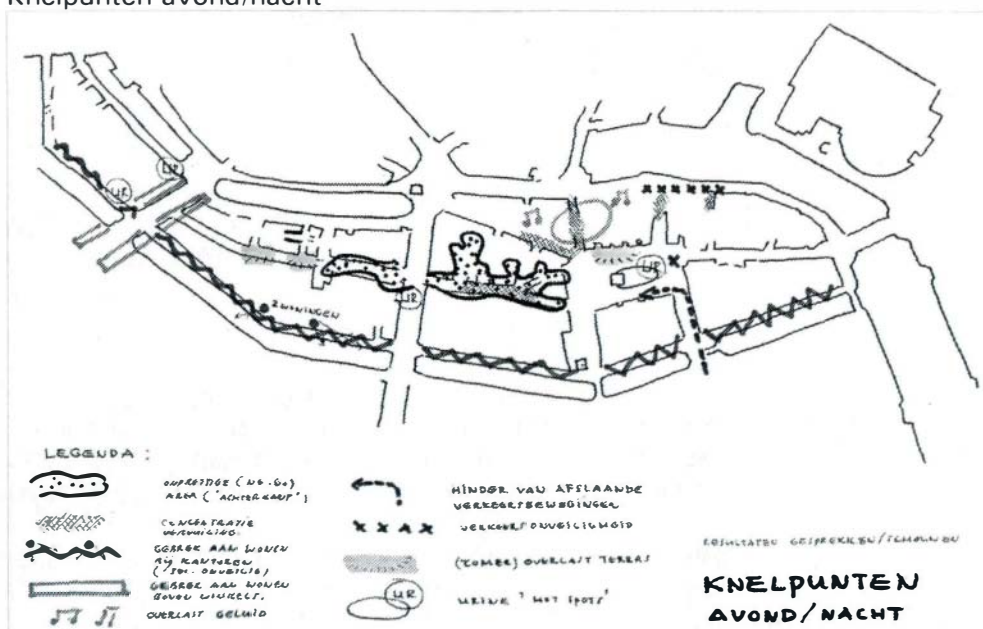
3 Kwaliteitsanalyse

In dit hoofdstuk wordt de kwaliteit van de Rembrandtpleinbuurt in kaart gebracht. Achtereenvolgens worden voor de 5 onderscheiden ruimtetypen uit hoofdstuk 2 de sterke en zwakke punten aangegeven (afbeelding 7 en 8).

Afbeelding 7 · Knelpunten overdag



Afbeelding 8 · Knelpunten avond/nacht



3.1 Buurten/kwartieren

De Rembrandtpleinbuurt heeft een heldere, morfologische opdeling in het drukke stegengebied en het (relatief) rustige keurblokkengebied. Het *stegengebied*, waar de uitgaansactiviteiten geconcentreerd zijn, laat zich door de vele korte, smalle straatjes moeilijk beheren (foto 7). Dit wordt verder bemoeilijkt door de verschillende en vaak onduidelijke eigendomsituaties in de stegen. Daarentegen zorgt de bedrijvigheid in veel stegen voor levendigheid en een gevoel van sociale controle en veiligheid, zowel overdag als 's avonds. De rustige uitstraling van het *keurblokkengebied* is van binnenuit reeds aangetast door bebouwing van de groene binnenterreinen, voornamelijk door kantoren en bedrijven. Hierdoor blijft weinig ruimte over voor met name bomen, iets waar de Rembrandtpleinbuurt een duidelijk tekort aan is.

Foto 7 Vrijheid; of moeilijk te beheren stegen?



3.2 Randen

De randen van de Rembrandtpleinbuurt zijn door de ovale vorm van de buurt duidelijk herkenbaar; het Singel en de Amstel in het noorden en de Herengracht in het zuiden. Hoewel het hier feitelijk om drie lange lijnen (tangenten) gaat, zijn ze voor de buurt duidelijk als rand herkenbaar en worden ze dan ook op deze plek besproken⁶.

Het *Singel* kenmerkt zich door fraaie gevels, die deels uit het zicht worden genomen door de Bloemenmarkt. Deze toeristische trekpleister zorgt er voor dat het Singel tussen het Koningsplein en de Vijzelstraat een geheel andere uitstraling heeft. Daarmee heeft het Singel een duidelijk verknipt karakter, dat ook nog eens wordt versterkt door het ontbreken van de herkenbare iepenrij langs dit deel van de gracht. Verder is er de nare achterkant van de drijvende bloemboten, de optredende branchevervaging en

Noot 6 Voor de vierde rand - dit is een deel van de Reguliersdwarsstraat - geldt precies het omgekeerde. De rand ligt midden in het studiegebied en is minder als rand en meer als lange lijn (tangent) herkenbaar. Bespreking van deze rand vindt dan ook plaats onder het kopje lange lijnen.

de toenemende reclameuitstalling die de zwakte van dit deel van het Singel blootlegt. Momenteel is de Bloemenmarkt aan vernieuwing onderhevig, maar de situatie is nog niet optimaal.

Een zwak punt van het gedeelte tussen Koningsplein en Beulingstraat is de gevoeligheid voor optredende verloedering. Dit wordt vooral ingegeven door een combinatie van 'vuilgevoelige' functies en inrichting; groothandel, disco en kerk samen met grillige souterrains en rooilijnen.

De *Amstel* is een hoofdnet-autoroute met een onduidelijke verkeersstructuur met aan de waterkant nog fraaie iepen. De verkeersstraat is gevoelig voor opstoppingen als gevolg van laad- en losverkeer, heeft aan de gevelzijde een te smalle loopruimte voor voetgangers en kent een gevaarlijke fietsroute richting Blaauwbrug (foto 8). Wachtende bussen zorgen veelvuldig voor opstoppingen en verkeersonveilige situaties. Dit geldt vooral op het gedeelte tussen Halvemaanssteeg en Blaauwbrug.

De (vrijliggende) fietsroute richting Muntplein maakt onderdeel uit van het hoofdnet fiets, maar vormt geen logische schakel in het doorgaande (stedelijke) fietsnetwerk. De route Amstelstraat - Reguliersbreestraat ligt meer voor de hand en wordt ook meer gebruikt, ondanks het fietsverbod op de Regulierbreestraat.

Foto 8 Gevaarlijke verkeerssituatie: voetgangers op de rijbaan



De *Herengracht* telt fraaie gevels en kent een vrij eenduidig straatprofiel. Helaas zorgen de vele autoparkeerplaatsen voor onderbroken zichtlijnen. Voor voetgangers is er weinig ruimte door de smalle trottoirs. Hierdoor wijken de voetgangers uit naar de straat (foto 9). Er zijn nauwelijks woningen meer op dit deel van de Herengracht. In combinatie met weinig autoverkeer, voetgangers en fietsers is 's avonds de sociale controle gering. Dit levert al gauw gevoelens van onveiligheid op, vooral ter hoogte van de kleine kerk (vlak bij de hoek van het Koningsplein) waar sprake is van veel wildplassen.

Foto 9 Smalle trottoirs; de verleiding wordt te groot



3.3 Lange lijnen

De lange lijnen in het gebied zijn de radialen *Utrechtsestraat* en *Vijzelstraat* en de tangenten *Amstelstraat*, *Reguliersbree-* en *Reguliersdwarstraat*.

De *Utrechtsestraat* is een belangrijke winkelstraat die grotendeels buiten het IBOR-gebied valt. In het deelgebied heeft de straat vooral een horeca- en verkeersfunctie, welke laatste gepaard gaat met te hard rijdend autoverkeer, overlast van hinderlijk opgestelde taxi's en een gevaarlijke situatie voor fietsers in de bocht richting *Amstelstraat*⁷. Bovendien is de totale verkeersafwikkeling op deze hoek erg onoverzichtelijk.

De *Vijzelstraat* is binnen de Rembrandtpleinbuurt een overzichtelijke verkeerstraat met op enkele plekken een te krap straatprofiel. Vooral fietsers komen dan in het gedrang, zoals bijvoorbeeld aan de zijde van hotel Carlton. Deze plek is tevens gevoelig voor verloedering (vooral graffiti en wildplassen) veroorzaakt door het uitgaanspubliek.

De *Amstelstraat* vormt een somber begin (of sluitstuk) van de lange straat van 'vertier' die via het Rembrandtplein en de Regulierbreestraat overgaat in de *Kalverstraat* en uiteindelijk de *Nieuwendijk*. In de *Amstelstraat* heerst een rommelig straatbeeld door plak en kladvandalisme, zwerfvuil, overbodig straatmeubilair en her en der geparkeerde (brom)fietsen bij de coffeeshops.

Noot 7 Voor fietsers is weinig ruimte tussen de tramrails en het trottoir.

De *Reguliersbreestraat* vormt net als de Amstelstraat een onderdeel van de straat van vertier. Ook hier is het straatbeeld rommelig, vooral door de laagwaardige kwaliteit van de inrichting (drukke reclame, verschillende soorten straatmeubilair, etc) en afval als gevolg van open-puiverkoop in snackbars en dergelijke.

De *Reguliersdwarsstraat* is een heldere, lange straat met voornamelijk nachtvertier die ongeveer halverwege doorkruist wordt door de Vijzelstraat. In bijna de gehele straat zijn er (te) veel claims op de openbare ruimte (lees openbare weg); door deze uitgaansstraat rijden en parkeren auto's, waaronder veel taxi's, wordt gefietst en vindt ook het lopende uitgaanspubliek haar weg. Verder ligt er in het deel tussen de Vijzelstraat en het Rembrandtplein nog de rails van de tram, maar daar wordt alleen in noodgevallen van gebruik gemaakt (foto 10). Laad en losverkeer zorgt regelmatig voor langdurige opstoppingen. De aanwezige horeca, met veel vertier op straat, laat zich moeilijk verenigen met de verkeersfunctie van de straat. Steeds meer bewoners klagen over toenemende drukte, geluidsoverlast en verloedering (foto 11).

Foto 10 Onveilige en ontsierende noodrails

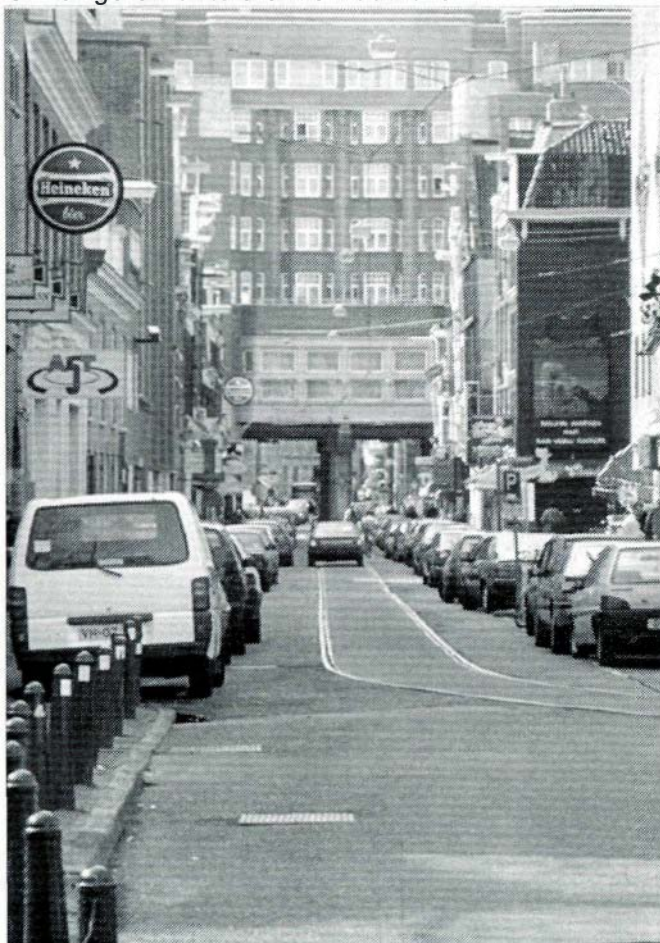


Foto 11 Reguliersdwarstraat: tegengaan (of lokken) van wildplassers



3.4 Knooppunten

De knooppunten in de Rembrandtpleinbuurt zijn het Rembrandtplein, Thorbeckeplein, Koningsplein en Muntplein.

Het *Koningsplein* is een mooie pleinvormige ruimte gelegen op een brug met een fraaie kastanje. Het plein is echter niet als zodanig herkenbaar en ingericht vanwege de huidige verkeersfunctie. Er staan veel verschillende soorten antiparkeerpaaftjes alsmede fietsparkeervoorzieningen rondom het plein (foto 12 en 13). Verder verstoort de haringtent midden op de brug het open karakter van het plein. Richting Singel heeft het plein enkele plekken die geteisterd worden door graffiti en wildplassen.

Foto 12 Anti-autopaaltjes aan het Koningsplein



Foto 13 Een overvloed aan fietsen in de openbare ruimte



Het *Muntplein* is een duidelijk verkeersplein op maat waar alle verkeerssoorten zijn en kunnen worden ondergebracht. Het plein is echter ruimtelijk slecht begrensd, kent geen enkele intimiteit meer en geeft voetgangers die de oversteek Kalverstraat - Reguliersbreestraat vice-versa willen maken weinig ruimte. Het plein is belangrijk als verkeersplein en zal die functie voorlopig ook wel behouden.

Het *Rembrandtplein* is een echt publiek uitgaansdomein met hoofdzakelijk gezelligheid, zowel overdag, in de avond als 's nachts. Het groene karakter van het plein is een sterk punt, waarmee het zicht onderscheid van andere belangrijke pleinen in Amsterdam (foto 14). Positief is verder dat de uitbaters op het Rembrandtplein nauw betrokken zijn bij het wel en wee van het plein en de directe omgeving.

Foto 14 Uniek; een groen plein in de binnenstad



De druk op het plein is op sommige momenten erg groot, zoals rond sluitingstijd van de cafés en disco's. De tramhalte op het Rembrandtplein alsmede de halteplaats voor de nachtbussen kunnen dan de druk nauwelijks aan. Het plein is gedurende ettelijke minuten onoverzichtelijk door de vele instappers en een waar eldorado voor zakkenrollers.

Voorts levert de nachtopstelling voor taxi's (in toenemende mate) problemen op ten aanzien van geluidsoverlast (rumoerige klanten), opsteloverlast (in de Utrechtsestraat) en verkeers(on)veiligheid van voetgangers en fietsers bij Thorbeckeplein en Reguliersdwarstraat (foto 15).

Tenslotte ondervindt het plein nog hinder van rondslingerende fietsen, van opslag van terrasstoelen op plaatsen waar de ruimte krap is, van ongewenste uitbreidingen van overdekte terrassen en van wildplassen in het plantsoen. Mede hierdoor is het plein een zeer intensief te beheren gebied.

Foto 15 Kruidende lijnen; een onveilig stukje Rembrandtplein



Het *Thorbeckeplein* is de relatief rustige tegenhanger van het Rembrandtplein en daardoor erg waardevol voor het uitgaansgebied. Het plein heeft een rustieke uitstraling door de fraaie platanen en de open middenruimte met muziektent. Net als bij het Rembrandtplein zijn de uitbaters van het plein betrokken bij de buurt.

Zwakke punten zijn gelegen in de rommelige opslag van de terrasstoelen (veel verschillende dekzeilen) en de muziektent die nauwelijks meer een functie heeft.

De noord-zuid fietsroute die via het Thorbeckeplein en de Halvemaanssteeg loopt wordt niet optimaal gebruikt. Dit komt door de gebrekkige aantakking met het vrijliggende fietspad aan de Amstel, door de (te) hoge bruggen en de lastige, onoverzichtelijke kruisingen en knooppunten en door de uitdijende terrassen ter hoogte van het Thorbeckeplein. Daar wordt het fietsvooral een wandelpad (foto 16). De smalle en door alle verkeerssoorten veel gebruikte Utrechtsestraat kent meer fietsbewegingen dan deze officiële fietsroute.

Verder is de verbinding Nieuwe Spiegelstraat - Singel niet optimaal doordat de Spiegelstraat 'dood' loopt op de Herengracht.

Foto 16 Thorbeckeplein: waar fietspad wandelpad wordt



4 Toekomstige ontwikkelingen

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van ontwikkelingen in de openbare ruimte die reeds in gang zijn gezet of op stapel staan. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt naar (concrete) bouwprojecten en (randvoorwaarden bij) herinrichtingsplannen in het plangebied.

Natuurlijk zijn er ook ontwikkelingen die een negatieve invloed (kunnen) hebben op het deelgebied. Deze bedreigingen komen in paragraaf 4.3 aan bod.

4.1 Bouwprojecten

Er zijn drie belangrijke bouwprojecten die op stapel staan.

De bouw van de *Megabioscoop* naast Tuschinski (locatie HEMA). De werkzaamheden starten in 1998 en in het jaar 2000 zal de bioscoop haar deuren kunnen openen.

De bouw van dit bioscopencomplex betekent dat er eindelijk wat met het als onveilig ervaren gat aan de Reguliersdwarstraat zal gebeuren. Er zijn momenteel drie punten van zorg/aandacht in relatie tot de openbare ruimte:

- De entree komt aan de Vijzelstraat, hetgeen opmerkelijk is gezien de krappe voetgangersruimte op die plek in relatie tot de verkeersveiligheid. Hier moet bij nadere uitwerking goed naar gekeken worden, zeker in relatie tot de (onveilige) oversteek van de Vijzelstraat.
- Er is een fietsenberging in het complex opgenomen voor circa 500 bezoekers, met mogelijk medegebruik door bewoners (dag en nacht) en winkelend publiek (overdag). Verwacht wordt dat, mede door het vertrek van de HEMA, de overlast van illegaal fietsverkeer en stallen in de Reguliersbreestraat af zal nemen. Dit neemt niet weg dat er zeker ook in de openbare ruimte voldoende en kwalitatief goede fietsbeugels aangeboden moeten worden.
- De uitgang van de fietsenstalling komt aan de Reguliersdwarstraat, waardoor deze straat meer dan het nu het geval is voor fietsers geschikt gemaakt moet worden. Het huidige eenrichtingsverkeer alsmede de kwaliteit van de rijweg (gevaarlijke noodtramrails) staan dan ook ter discussie.

De (vermoedelijke) *verhuizing van ABN-AMRO* vanuit 3 locaties in het IBOR-gebied naar het centrale kantoor in Amsterdam Zuid (nabij de RAI) en herbestemming van de vrijkomende ruimte. Indien de verhuizing doorgaat, dan zal die rond het jaar 2000 plaatsvinden. De toekomstige functie van de ruimte is nog niet bekend.

Woningbouw blok tussen Amstel en Wagenstraat.

Woningcorporatie Het Oosten is eigenaar geworden van het blok tussen Amstel en Wagenstraat. Wanneer de woningbouw in samenhang gebeurt met de revitalisering van de overzijde van de straat (ABN-AMRO), liggen hier grote kansen om de hoek Rembrandtplein - Amstelstraat op te peppen. De werkzaamheden zullen vermoedelijk in 1999/2000 plaatsvinden.

Verder ligt er nog een voorstel voor een woningbouwproject in de Reguliersdwarstraat. Tussen de huisnummers 42 en 50 zal de huidige particuliere parkeerplaats plaats maken voor een bouwblok, waardoor het keurblok weer min of meer een gesloten geheel gaat vormen.

4.2 Herinrichtingsplannen

Naast deze bouwplannen zijn er in de Rembrandtpleinbuurt enkele herinrichtingsplannen voor deelgebieden. Het stadium waarin deze plannen verkeren loopt uiteen van ideeënfase tot uitvoeringsfase. In deze paragraaf staan alleen de herinrichtingsplannen opgesomd die in uitvoering of aan uitvoering toe zijn of waarvan de randvoorwaarden bekend zijn.

Verbouwing opstallen Bloemenmarkt aan het *Singel*.

De verbouwing volgens het plan van de ondernemers van de Bloemenmarkt is reeds in gang gezet en wordt stap voor stap gerealiseerd. Zo is het realiseren van een pleintje om uit te rusten op de kop van de Geelvincksteeg een eerste aanzet. Op onderdelen zijn er overigens nog meningsverschillen, bijvoorbeeld over het voorstel tot het realiseren van een watergordijn om de grauwe achterzijde te maskeren. Ook zou vanuit het oogpunt van kwaliteit openbare ruimte meer aandacht uit moeten gaan naar het terugdringen van het aanbod van 'gewone' souvenirs in de openbare ruimte en het behoud van de laatste iepen.

Herinrichting *Koningsplein*.

Momenteel ligt er een planvoorstel dat gekoppeld wordt aan de stadshart-lus en uitgaat van de volgende inrichtingsvoorstellen:

- Het Koningsplein krijgt aan de zuidzijde een tweezijdig fietspad en aan de noordzijde een (veel) breder trottoir.
- Het fietspad is geïntegreerd in de bestrating van het Koningsplein. Ook tussen de tramrails zal hetzelfde materiaal als de rest van de straat worden gebruikt, waardoor de beoogde rust in het publiek domein wordt verkregen. Deze keuze komt de eenduidigheid van de (lange) lijn Koningsplein - Leidsestraat - Heiligeweg ten goede (foto 17).
- De verlichting wordt opgehangen aan kabels gespannen tussen de gevels.
- De haringhandel op het plein wordt 'opgeschoven' en opgenomen in de bebouwing waardoor de beeldbepalende kastanje vrij komt te staan. Iets verder op deze plek komt een grote palmvormige lichtmast.
- De fietsen worden aan het Singel parallel aan het water gestald en vormen voor het plein zo geen oversteekbarrière meer.

De werkzaamheden staan gepland voor 1999 en zullen zijn afgerond in 2000.

Foto 17 Kans: herstel lange lijnen



Herinrichting *Rembrandtplein*.

De herinrichting van het Rembrandtplein, die in 2000 gepland staat, bevindt zich momenteel in de fase van planontwikkeling.

Belangrijke (rand)voorwaarden voor het plan zijn:

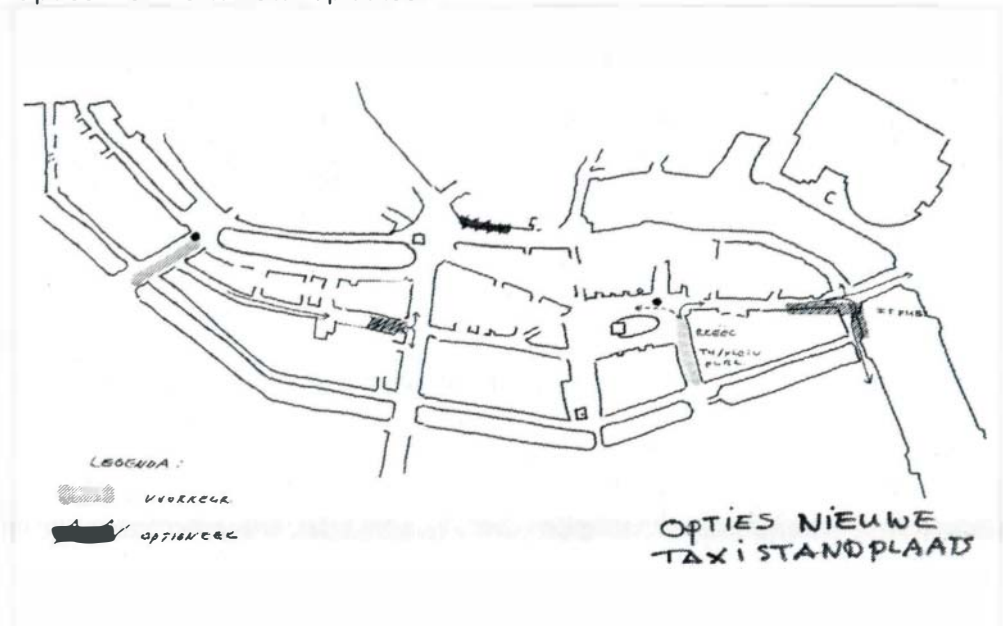
- Handhaven/koesteren van het groene en vooral bloemrijke karakter van het plein waardoor het zich blijft onderscheiden van andere Amsterdamse pleinen.
- Het plein dient overzichtelijker te worden (zichtlijnen, verlichting).
- Onderzoek naar verwijderen of herbestemmen bebouwing op het plein, in combinatie met een mogelijk steunpunt voor stadswachten en politie, openbare toiletten en een garderobe.
- Onderzoek naar fietsparkeervoorzieningen: er zijn vooralsnog twee opties, namelijk opnemen in de bebouwing (pand ABN/AMRO) of ondergronds (in vermoedelijk aanwezige Botermarkt-kelder).
- Verhuizen taxistandplaats en indien mogelijk (enkele) nachtbussen naar de oostzijde van het plein nabij de Utrechtsestraat (foto 18 en afbeelding 9).
- Realiseren van een goed lopende oost-west fietsverbinding ter voorkoming van illegaal fietsen in de Reguliersbreestraat.

Ten slotte moet worden gezien of de noodlus van de tram, die nu nog via de westzijde naar de Reguliersdwarsstraat loopt, 'verlegd' kan worden naar de Utrechtsestraat - Amstelstraat.

Foto 18 Vergroting van het publiek domein; taxi's verplaatsen



Afbeelding 9 Opties nieuwe taxistandplaatsen



Herinrichting *Thorbeckeplein*.

Net als voor het aangrenzende Rembrandtplein bevindt de herinrichting van het Thorbeckeplein zich in de planfase. In het planvoorstel van het Rembrandtplein zal ook de herinrichting van het Thorbeckeplein worden meegenomen. De werkzaamheden zullen dan gelijktijdig worden uitgevoerd. Voor het Thorbeckeplein is al wel een aantal randvoorwaarden geformuleerd:

- Creëren van een erfsituatie op één niveau waardoor het Thorbeckeplein een ruimtelijke eenheid vormt en (kruisend) autoverkeer te gast is.
- Het herstellen van de karakteristieke ruimte gevormd door de voorheen doorlopende Reguliersgracht.
- Onderzoek naar muziekpaviljoen (verplaatsen of verdwijnen).
- Het reguleren van de overdekte terrassen.

Groot onderhoud *Herengracht* en brug Herengracht/Beulingsloot.

Deze onderhouds- en herinrichtingwerken vinden plaats in 1998. Daarbij wordt uitgegaan van het NSGP en zullen waarschijnlijk verblijfsplekken op de knikpunten van de gracht (in combinatie met zichtlijnen op de gracht) worden gerealiseerd (foto 19a, b, c)⁸. Verder zijn de iepen bij de werkzaamheden uitgegraven en vervangen.

Noot 8 Het idee van verblijfsplekken op de gracht spreekt met name de bewoners van het middeleeuws stegengebied aan de noordwestzijde van de Vijzelstraat aan. Het beeld zoals dat recent op de Bloemenmarkt is gerealiseerd spreekt tot de verbeelding. Het moet dan evenwel geen afvalaanbiedingsplaats worden.

Foto 19a Wijds uitzicht; verblijfsplekken op de knikpunten van de gracht



Foto 19b Computersimulatie NSGP (Prinsengracht)



Foto 19c Prinsengracht; situatie kort na realisatie



Herprofilering *Amstel* tussen Blauwbrug en Herengracht restauratie Blauwbrug zelf.

Bij deze reconstructie, die voor 1998/1999 in de planning staat, zal de brug als monument zijn oorspronkelijke verschijningsvorm behouden. Verder zal een lichte profielwijziging in het ontwerp meegenomen worden om ook in de toekomst tweerichtingsverkeer te kunnen verwerken.

De *Reguliersdwarstraat* zal op termijn (na 2001) heringericht worden. Momenteel ligt er voor het gedeelte tussen Vijzelstraat en Rembrandtplein een planvoorstel en voor het gedeelte tussen Vijzelstraat en Koningsplein niet. Voor de herinrichting van de *Amstelstraat*, de *Reguliersbreestraat*, de *Herengracht* (gedeelte tussen Amstel en de Leidsestraat) en de *Vijzelstraat* zijn nog geen planvoorstellen. Ten aanzien van de Vijzelstraat zal de herinrichtingsingreep in relatie met de bouw van de Noord-zuidlijn worden uitgevoerd. De aanvangsdatum van de werkzaamheden aan de metrolijn is nog niet bekend.

Voor de andere kortere straten en stegen in het gebied zijn ontwerpgegevens geformuleerd die uitgaan van vervanging van grauw betonsteen en asfalt door (duurzaam) klinkermateriaal. Dit past binnen het beleidsplan Ruimte voor Kwaliteit.

4.3 Bedreigingen

Van de geschetste ontwikkelingen in de vorige paragraaf mag verwacht worden, dat ze de kwaliteit van de Rembrandtpleinbuurt in het algemeen en de openbare ruimte in het bijzonder ten goede komen. Toch zullen er soms ook negatieve aspecten aan kleven. Daarnaast zijn er bepaalde ontwikkelingen van buitenaf denkbaar die een negatieve invloed op het deelgebied kunnen hebben. Door deze bedreigingen tijdig te onderkennen kan daar in de visie en maatregelen rekening mee gehouden worden. Hieronder volgt een opsomming van mogelijke bedreigingen. Voor een overzicht van bedreigingen per ruimtetype, zie de samenvattende matrix aan het einde van deze rapportage.

- De komst van de Megabioscoop zal de druk op de openbare ruimte in de omliggende straten ongetwijfeld vergroten, waardoor ongewenste verschijnselen als vervuiling, geluidsoverlast en wildplassen kunnen toeneemen.
- De toenemende agressie in de maatschappij, die ook tot uiting komt in het uitgaansgebied, kan de buurt een negatief imago bezorgen waardoor bezoekers wegblijven.
- Mocht de Dagbladunie het ABN-AMRO-pand betrekken, dan zal de verkeersdruk ter plekke toenemen door de (te verwachten hoeveelheid) vrachtwagencombinaties.
- Het 'kantoren voor woningenbeleid', dat in het kader van behoud van werkgelegenheid in de binnenstad voor grotere bebouwing de voorkeur geeft aan kantoren of andere (weinig overlastgevende) bedrijvigheid, draagt buiten de kantooruren niet bij aan een sociaal veilige en leefbare buurt. Daarnaast vormt het een bedreiging voor het toch al schaarse woningbestand in de buurt.
- De ondergrondse werkzaamheden voor de Noord-zuidlijn zullen wellicht meer ongemakken veroorzaken dan voorzien. Daarbij valt te denken aan obstakels op straat en mogelijke verzakkingen.
- Het (tijdig) reduceren van parkeerplaatsen op straat in het kader van de Parkeerbalans ondervindt weerstand bij winkeliers en horecaondernemers in het deelgebied. Het achterwege blijven van vervangende alternatieven in parkeergarages draagt daar toe bij (foto 20).

Foto 20 Regulerdswarsstraat; opheffen parkeerplaatsen



5 Visie

5.1 Inleiding

Nu de beschrijving van de karakteristiek van het deelgebied, de sterke en zwakke punten alsmede de toekomstige ontwikkelingen en bedreigingen bekend zijn, wordt in dit hoofdstuk een visie gegeven op de gewenste ontwikkelingsrichting van het gebied. Alvorens tot die visie te komen, zal eerst kort het beleidskader en de huidige inzet van diensten en bedrijven worden geschetst.

5.2 Beleidskader

Het IBOR Rembrandtpleinbuurt zal zich moeten conformeren aan vigerende beleidsstukken van een hoger abstractieniveau. De volgende beleidsplannen en verordeningen zijn voor de Rembrandtpleinbuurt van belang.

Visie op de herinrichting openbare ruimte binnenstad (1991)

In deze visie wordt het Rembrandtplein aangeduid als een bijzondere plek met een verblijfsfunctie die vraagt om een geëigende inrichting, waaraan de overige openbare ruimte ondergeschikt is. Gezien de uiterst beperkte openbare ruimte in de Rembrandtpleinbuurt is een terughoudende inrichting op zijn plaats. Verder dienen de voetgangersverbindingen tussen het Rembrandtplein en het Leidseplein te worden verbeterd.

Voor de grachten geldt het nieuw standaard grachtenprofiel. De Vijzelstraat als belangrijke stadsstraat moet haar eigen karakteristiek behouden/krijgen. De stegen en straatjes moeten integraal worden aangepakt, onder meer door een standaard inrichtingsprincipe voor het stratenpatroon van de hele buurt. Afsluiten, overbouwen en privatisering is ongewenst.

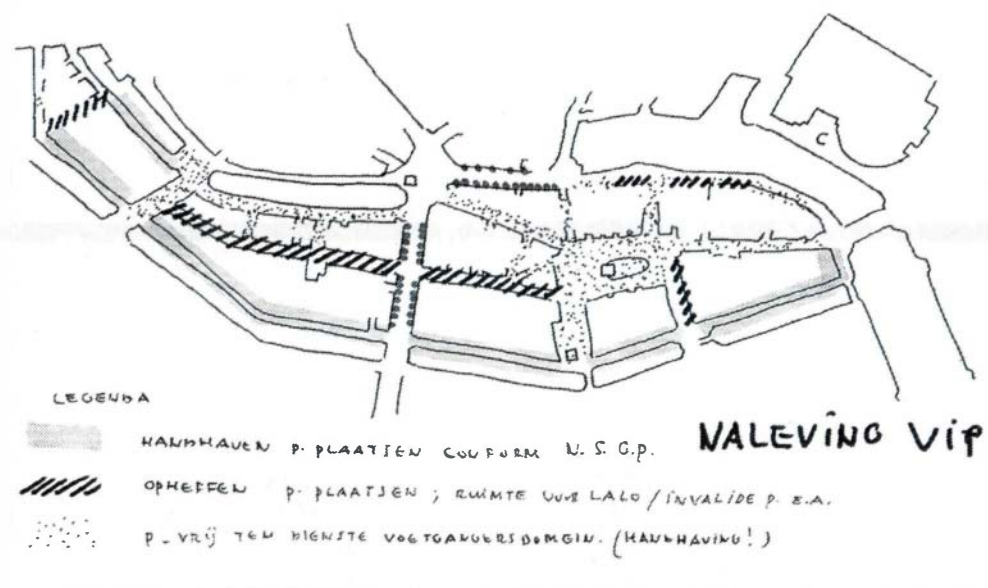
Beleidsplan Binnenstad (1993)

Het beleidsplan Binnenstad gaat uit van vier hoofddoelstellingen die gericht zijn op een duurzame ontwikkeling van de binnenstad, te weten het verbeteren van de veiligheid en leefbaarheid, het versterken van de centrumpositie, het verbeteren van de bereikbaarheid en het waarborgen van de historische kwaliteit. Voor de Rembrandtpleinbuurt komt dit tot uitdrukking in onder andere het stimuleren van wonen boven winkels/bedrijven, invullen vrijkomende panden aan het Rembrandtplein, versterking en kwaliteitsverbetering van de winkelstructuur en de toeristische voorzieningen en aandacht voor horecaontwikkeling. Verder geldt een intensieve zorg voor veiligheid, openbare orde en handhaving en zal het beheerregime zich moeten richten op schoonhouden, streng toezicht en handhaving.

Verkeers- en inrichtingsplan (VIP, 1993)

Het VIP gaat uit van een goed bereikbare, autoluwe binnenstad en een hoogwaardig (her)ingerichte openbare ruimte. Een van de pijlers is het reduceren van het aantal parkeerplaatsen op straat. Voor de Rembrandtpleinbuurt is bepaald dat 140 parkeerplaatsen moeten verdwijnen. Dit betekent dat het aantal parkeerplaatsen in ongeveer zeven jaar tijd moet worden teruggebracht van 320 naar circa 180 plaatsen (afbeelding 10).

Afbeelding 10 Naleving VIP



Beleidsplan ruimte voor kwaliteit (1997)

Het beleidsplan ziet duurzaamheid, bruikbaarheid en visuele aantrekkelijkheid als belangrijkste aspecten van de kwaliteit van de openbare ruimte. Ten aanzien van de inrichting wordt zoveel mogelijk uitgegaan van standaard-oplossingen en standaard-detaileringen. Bijzondere gebieden (zoals het Rembrandtplein) krijgen een bijzonder accent door speciaal ontworpen materiaal. Voor het plaatsen van objecten gelden strenge eisen om te voorkomen dat de openbare ruimte dichtslibt.

Voor wat betreft het onderhoud zijn schoon en heel sleutelbegrippen en dient achterstallig onderhoud aan wegen, bruggen, kaden en groen te worden opgeheven.

Toezicht en handhaving van de regels voor de inrichting, het verkeer en het onderhoud is van belang voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Speciale aandacht zal uit moeten gaan naar het bestrijden van illegale reclame en toezicht op uitstallingen van winkels alsmede op de verkeersregels en op de regels voor het parkeren.

Concept bestemmingsplan Rembrandtplein e.o., planologische inventarisatie en stedenbouwkundige visie (1997)

Deze (beide) onderleggers voor het toekomstige bestemmingsplan Rembrandtpleinbuurt formuleren diverse uitgangspunten voor de inrichting van het gebied, waaronder:

- het in stand houden en beschermen van de keurtuinen;
- het opnemen van de uitgangspunten van het stedenbouwkundig programma van eisen Bloemenmarkt in het bestemmingsplan;
- het terugdringen van parkeren in de tuin achter de Doopsgezinde kerk;
- het beschermen van kantoorfuncties (in panden groter dan 1.500 m²) om de dalende tendens van werkgelegenheid tegen te gaan;

- een verbod op winkels aan de Herengracht;
- het bestrijden van open-pui verkoop (naleven regels nota Open loketverkoop).

Verder gaat de voorkeur uit naar het vergroten van het aantal hotels en bedden in het gebied en uitbreiding van de nachthoreca op en om het plein.

Leefmilieuverordeningen (LMV)

In de LMV, die op dit moment geldt, maar zal komen te vervallen als het bestemmingsplan van kracht is, zijn de volgende bepalingen van belang voor de Rembrandtpleinbuurt:

- Terugdringen horeca III (Fast food) op het Rembrandtplein, Thorbeckeplein, Utrechtsestraat, Vijzelstraat, Leidsestraat en Reguliersbreestraat. Concentraties zijn toegestaan in de Amstelstraat, Reguliersdwars- en Reguliersbreestraat.
- Verbod op ondoorzichtige rolluiken.
- Horecaverbod voor tweede verdieping slaag en hoger.
- Geveltuinen alleen aan de gevels acceptabel en niet aan het water⁹.
- Strenge handhaving terrasvergunningen; terugdringen illegale terrassen en terrassen in woonstraten die geen ruimte overlaten voor 1,5 meter trottoir (in speciale gevallen 1 meter). Net als dat voor de Jordaan gebeurd is zou er een terrassenkaart kunnen komen met daarop de mogelijkheden voor terrasontwikkeling. Dit aspect dient gezien te worden tegen het licht van de sluitingstijden van de terrassen.
- Optimaliseren en stimuleren van (bedreigde) tuinen en erven van de binnenterreinen bij de keurblokken.
- Naleven uitgangspunten nota Kade en oevers, waaronder geen 'dubbele' ligging woonboten en geen woonboten erbij. Wel mogen woonboten vervangen worden.

5.3 Huidige inzet diensten en bedrijven

5.3.1 Beheer

De Rembrandtpleinbuurt is, samen met het Leidseplein en omgeving, de uitgaansbuurt van Amsterdam. Een dergelijke functie vraagt om intensief (dagelijks) beheer. Voor het dagelijks beheer van de openbare ruimte op het Rembrandtplein/Thorbeckeplein e.o. is een *Beheerplan Rembrandtplein e.o.* opgesteld. Dit plan is een soort contract tussen bewoners/ondernemers/gebruikers en de gemeente, waarin voor verschillende onderwerpen (zoals gevelreclame, huisvuilinzameling en plantsoenen) staat vastgelegd welke taak de diverse partijen hebben en waar ze op aangesproken kunnen worden. Voor de beoordeling van de kwaliteit van de openbare ruimte en de naleving van de acties die voortkomen uit het beheerplan wordt kritisch overleg gevoerd met de *beheergroep Amstelveld*. Daarnaast functioneert een opzichtersoverleg, waarbij één keer in de maand uitgebreid wordt overlegd met een vertegenwoordiger van één van de disciplines met wie in de openbare ruimte wordt samengewerkt. Ook is er maandelijks een overleg waaraan vertegenwoordigers van politie, de dienst Binnenwaterbeheer, het Marktwezen alsmede Bouwen, Wonen en Economie deelnemen. Met de politie wordt structureel twee keer in de maand overlegd.

Ten slotte heeft de politie momenteel het initiatief genomen tot het op-

Noot 9 Tuintjes wijzen op betrokkenheid en betrokkenheid is een belangrijke ingang om sociale veiligheid te genereren; in die zin is het raadzaam behoedzaam om te gaan met het rigoureuze verbieden van tuinactiviteiten op plekken waar de openbare orde juist gebaat zou zijn bij betrokkenheid.

zetten van een *kwaliteitsgroep Rembrandtplein*. Aan deze groep nemen, naast de (buurtregisseur van de) politie, ook ondernemers en een vertegenwoordiger van de bewonerscommissie deel.

5.3.2 Handhaving

Politie

De inzet van politie is vanwege het uitgaanskarakter van het gebied intensief te noemen. Voor de handhaving van de openbare orde in het uitgaansgebied (Rembrandtplein) maakt de politie gebruik van een vaste procedure:

- korte briefing (doorspreken problemen van de vorige avond en verwachtingen voor de komende avond);
- ronde langs alle portiers op en om het plein;
- opstellen commandowagen ter hoogte van de ABN-AMRO (aanspreekpunt). Verder rijden twee surveillancewagens rond, zijn tussen 02.00 en 04.00 uur twee agenten te paard aanwezig en wordt er ook lopend gesurveilleerd;
- bij eventueel optreden wordt uitgegaan van bemiddeling. Pas als het te ernstig wordt, wordt er snel en accuraat geverbaliseerd.

Daarnaast heeft de politie een belangrijke taak bij het voorkomen en bestrijden van langdurige stremmingen in de binnenstad, zoals bijvoorbeeld bij verhuizingen het geval kan zijn. Verhuizingen dienen dan ook aangevraagd te worden, waarna de politie de stremming legaliseert, signalering aanbrengt en de nood- en hulpdiensten via een computer op de hoogte brengt van de lokatie van de stremming.

Dienst Stadstoezicht

Onder de dienst Stadstoezicht vallen de reinigingspolitie, de parkeerbeheerders en de stadswachten. Zij maken frequent rondes en zijn aanspreekbaar op beheerproblemen in het IBOR-gebied. Naast genoemde drie actoren is er nog een vierde in het IBOR-gebied actief en wel de Milieudienst. Dit is een aparte dienst, die niet onder de Dienst Binnenstad ressorteert.

Milieudienst

De milieudienst reguleert en handhaaft de Wet Milieubeheer. Zij houdt zich bezig met klachten van burgers over bedrijven. Naar aanleiding van deze klachten worden geluidsmetingen verricht. Is de klacht gegrond, dan is het bedrijf verplicht maatregelen te treffen. In de binnenstad wordt door inspecteurs van de Milieudienst de horeca ook preventief gecontroleerd op naleving van de geluidsvoorschriften. In het terrasseizoen controleert de dienst terrassen op naleving van algemene regels, voorschriften uit het Besluit horecabedrijven milieubeheer en uit terrasvergunningen. Tevens houdt de dienst zich bezig met bodemverontreiniging en bodemsanering. Een aantal inspecteurs is opsporingsbevoegd, zodat zij ook strafrechtelijk kunnen optreden.

Reinigingspolitie

De Reinigingspolitie is verantwoordelijk voor het naleven van de APV. Zo houdt zij zich bezig met toezicht op het aanbieden van afval op de openbare weg alsmede het verwijderen van fietswrakken en het vrijwaren van gemeente eigendommen van aangebonden fietsen. Dit laatste aspect heeft de laatste jaren niet zo'n prioriteit gehad, maar recent is er op en rond de grote uitgaansconcentraties (Leidseplein en Rembrandtplein, de zogenaamde A-locaties) veel aandacht voor. De Reinigingspolitie heeft net als de milieudienst opsporingsbevoegdheid. Tijdens hun surveillance-rondes sporen zij onder meer fietswrakken op die ze vervolgens later ophalen. Vanaf maart 1998 geschiedt de handhaving wekelijks. Daarbij worden fietsen die aan gemeente-eigendommen zijn vastgeketend losgeknipt en afgevoerd.

Parkeerbeheer

De dienst Parkeerbeheer houdt zich bezig met toezicht en handhaving op overtredingen op de openbare weg binnen parkeervakken (niet of te weinig betalen) en op plekken op de openbare weg waar geen APV geldt. Bij stopverboden en dergelijke is de politie de instantie die bekeurt. Er is daarmee een dunne maar op zich heldere scheidslijn tussen de werkgebieden van (verkeers)politie en Parkeerbeheer.

Met het terugdringen van de 'Amsterdammertjes' heeft de dienst Stadstoezicht er een stevige taak bijgekregen. Evaluatie zal moeten uitwijzen of de dienst (voor de hele binnenstad) voldoende inzetbaar is om overtredingen tegen te gaan.

Stadswachten

Stadswachten hebben geen opsporingsbevoegdheid maar een puur signalerende, verwijzende en informerende functie. Toch valt met name in de omgeving van het Rembrandtplein een kentering te bespeuren. De buurtregisseur van het wijkteam Prinsengracht zet steeds meer stadswachten in bij projecten. Officieel zou dat via de dienst Binnenstad moeten gebeuren maar die staat, uit het oogpunt van integrale benadering van problemen in de openbare ruimte, toe dat de politie stadswachten claimt.

De stadswachten hebben een informerende taak ten aanzien van foutparkeerders op het Thorbeckeplein, waar begin 1998 de anti-parkeerpaaltjes zijn verwijderd. Ook bij het weren van touringcars zonder vergunning uit de binnenstad, oftewel het zogenaamde 7.5 tons beleid, gaan de stadswachten naar verwachting een steeds belangrijker rol spelen.

Binnenwaterbeheer

De dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam is belast met de handhaving op de binnenwateren en de uitvoering Havengeldverordening. De handhaving betreft onder meer op vaarverboden (zoals in de Beulingsloot), vaarsnelheid (vooral bij de Bloemenmarkt), juiste gebruik woonvaartuigen (bijvoorbeeld aan de Amstel) en het verwijderen van wrakken. De dienst handhaaft stringent en zorgt ervoor dat het 'geen rommeltje is' op het water.

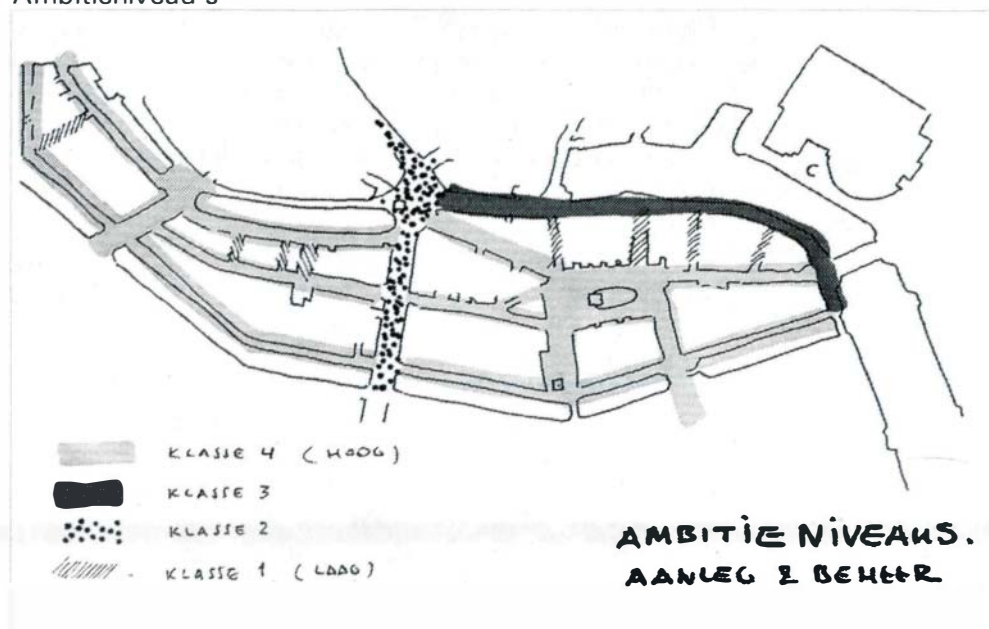
5.4 Visie op het gehele deelgebied

De informatie uit de voorgaande hoofdstukken vormt de input voor de visie op het gehele deelgebied, zoals die hieronder staat vermeld, en voor de visie per ruimtetype, zoals in de volgende paragraaf staat weergegeven.

Uitgaansgebied staat centraal

Het gebied kenmerkt zich als uitgaansgebied en dat karakter dient het in de toekomst ook te behouden. Dit betekent extra nadruk op schoon, heel en veilig. Inrichtings-, beheer- en handavingsmaatregelen dienen daar dan ook op afgestemd te worden. Hoewel deze maatregelen niet los van elkaar kunnen worden gezien, zal de nadruk per straat of plein verschillen. Zo zal de nadruk op herinrichting moeten komen te liggen in de Reguliersdwarsstraat en het Koningsplein, dient beheer de boventoon te voeren in het gedeelte van de Reguliersdwarsstraat aan weerszijden van de Vijzelstraat, in de Reguliersbreestraat, op het Rembrandtplein en in de Amstelstraat en heeft handhaving prioriteit op het Rembrandtplein, de Amstelstraat, de Reguliersbreestraat en -dwarsstraat en het Thorbeckeplein.

Afbeelding 11 Ambitieniveau's



Hoogste ambitieniveau voor inrichting en beheer

Voor (her)inrichting en beheer zijn, op basis van het beleidsplan Ruimte voor kwaliteit, de vier kostenniveau's uit het Meerjarenprogramma Nieuwe Stijl toegeedeeld naar vier ambitieniveau's of klassen¹⁰:

4klasse 4: bijzondere plekken (grachten, winkelstraten en pleinen);

klasse 3: vervanging materiaal straten naar gewenste materiaalkeuze wegdek, AVOC's¹¹;

klasse 2: asfaltstraten;

klasse 1: overige straten en stegen.

In de Rembrandtpleinbuurt zijn alle klassen vertegenwoordigd, waaronder relatief veel bijzondere plekken (afbeelding 11). Als uitgaansgebied met zware druk op de openbare ruimte is het wenselijk het gehele IBOR-gebied het hoogste ambitieniveau te geven. Dat geldt ook voor het gedeelte tussen het Koningsplein en de Beulingstraat, dat feitelijk geen uitgaansgebied is. Juist daar moet voorkomen worden dat de problematiek die samenhangt met het uitgaan niet het Beulingblok trekt.

Niet alleen horizontale, maar ook verticale kwaliteit

De aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte houdt niet op in het platte vlak. Ook in de gevels zal geïnvesteerd moeten worden. Vooral de wildgroei aan beeldmiddelen moet aan banden worden gelegd. De bedoeling is dat vanaf nu veranderingen aan gevels, zoals bijvoorbeeld door uitbouw, reclame-uitingen en jalouzieën, aan toetsing onderhevig worden. Deze welstandstoets voor de geveluitstraling zal allereerst op projectbasis worden ingezet bij de uitvoering van herinrichtingsplannen. Van belang hierbij is dat eigenaren en andere betrokkenen zijn bij zo'n project.

Verkeer in goede banen

De twee hoofdnet-fietsroutes (noord-zuid en oost west) worden niet optimaal gebruikt en leiden - voor de oost-westroute - tot ongewenst en veelal ongeoorloofd sluipverkeer. Hierin kan verbetering worden aangebracht door de oost-west route over de zuidzijde van het Rem-

Noot 10 Ter indicatie: als klasse 1 wordt gesteld op x dan zal klasse 4 uitkomen op ongeveer 2x.
Noot 11 AVOC staat voor aanpak verkeersongevallen concentraties.

brandtplein en vervolgens via de Reguliersdwarsstraat te laten lopen. De noord-zuidroute dient enkele fysieke aanpassingen te krijgen ter verbetering van de doorstroming en aantakking op de oost-westroute. Het autoverkeer dient zich te concentreren op de Amstel en Vijzelstraat, beide hoofdnet-autoroutes. Met uitzondering van deze beide routes en de Utrechtsestraat (in verband met tramverkeer) is het gebied uitermate geschikt als 30 km-gebied. Daarbij zouden poortconstructies een rol kunnen spelen.

Het sluipverkeer over de Herengracht richting centrum zal moeten worden tegengegaan. Verder kan de huidige taxistandplaats op het Rembrandtplein verspreid worden over de Utrechtse straat ter hoogte van de galerij van de bank, de reeds bestaande nachthalte voor taxi's op het Koningsplein; tussen Halvemaansteeg en Munt en eventueel aan de Amstel. In het kader van de herprofilering zullen parkeerplaatsen verdwijnen bij de Reguliersdwarsstraat, de Amstel, de Utrechtsestraat en de Beulingstraat. De parkeerplaatsen op de Herengracht blijven behouden, evenals een deel op het Singel.

Meer woningen

Leegstaande woningen boven winkels alsmede extra woningen in de Amstelstraat en de Reguliersdwarsstraat moeten het aantal woningen in de Rembrandtpleinbuurt (verder) doen toenemen. Op het gedeelte van de Herengracht tussen Koningsplein en Vijzelstraat dient wonen in plaats van kantoren alsmede boven kantoren gestimuleerd te worden.

Aansluiten bij lopende beheerinitiatieven

Het huidige ambitieniveau voor het plangebied is hoog en vraagt veel inzet van alle partijen. Daarvoor zijn reeds overlegvormen in het leven geroepen en er bestaat al een beheerplan voor de Rembrandtpleinbuurt en omgeving. Om het beheer voor het gehele plangebied te bewaken, ligt het voor de hand om het beheerplan aan te vullen met de ontbrekende gebieden binnen het deelgebied.

5.5 Visie per ruimtetype

5.5.1 Stegen- en keurblokkengebied

Voor het stegengebied zal de aandacht uit moeten gaan naar intensivering van beheer en herinrichting van de stegen, waarbij sommige stegen zelfs nieuwe functies kunnen krijgen¹². In het keurblokkengebied zal de komende jaren het herwaarderen van de groene bestemming centraal moeten staan.

5.5.2 Randen

De aanpak van het *Singel* zal zicht moeten richten op het nieuwe standaard grachten profiel (NSGP), waarbij extra aandacht uit moet gaan naar de overgang van het Singel als gracht via het Koningsplein naar de Singel als bloemenmarkt. Daarbij zou in ieder geval gekeken kunnen worden of de iepenrij weer door kan lopen. De aanpak van het Singel dient idealiter samen te vallen met de herinrichtingsplannen van het Koningsplein, waar het Singel langs loopt. De bloemenmarkt is gebaat bij uitvoering van het plan van de ondernemers, waarbij een aantal inrichtingsaspecten om meer aandacht vraagt, zoals 'camouflage' van de achterkant van de boten.

Noot 12 Zo zou in de Balk in het Oogsteeg bijvoorbeeld een buurtfietsenstalling gerealiseerd kunnen worden.

In de situatie van de *Amstel* kan verbetering worden gebracht door enerzijds een strengere handhaving bij laden en lossen en anderzijds het realiseren van een wandelvlonder of -plankier in de Amstel (foto 21)¹³. Naast een (unieke) wandelroute kan de vlonder tevens als ligplaats voor woonboten fungeren. Ook kunnen watertaxi's aanmeren met toeristen voor de hotels. Indien de verkeersdruk blijft toenemen, dan zal naar meer ingrijpende maatregelen gezocht moeten worden om doorstromingsproblemen zo veel mogelijk tegen te gaan. Voor het gedeelte tussen de Blaauwbrug en Herengracht staat in 1998/1999 een reconstructie in de planning, waarbij uitgegaan wordt van een lichte profielwijziging in het ontwerp om ook in de toekomst tweerichtingsverkeer te kunnen verwerken. De Blaauwbrug zelf zal als monument zijn oorspronkelijke verschijningsvorm moeten behouden.

Foto 21 Akerbrygge; referentiebeeld ongestoord wandelen aan de Amstel



Voor de *Herengracht* zal de op stapel staande herinrichting conform het NSGP verbetering aanbrengen in de huidige situatie. Daarbij zijn twee punten van belang:

- de herinrichting dient in nauw overleg met bewoners plaats te vinden, aangezien deze geen voorstander van het NSGP;
- de herinrichting moet niet leiden tot terrasvorming op plekken waar parkeerplaatsen aan de waterzijde verdwijnen. Vooral de geplande verblijfsplekken op de knikpunten zijn in dit opzicht gevoelige plekken.

Noot 13 Referentie: Akerbrygge, Oslo.

5.5.3 Lange lijnen

In de *Utrechtsestraat* creëert de verhuizing van de ABN-AMRO op de hoek de mogelijkheid om de winkelsfeer van de Utrechtsestraat door te trekken naar het Rembrandtplein. Dit zou kunnen door het opnemen van winkels in de galerij. De ruimte voor de galerij kan worden ingericht als officiële taxi-standplaats met uitrijrichting Amstelstraat. Hierdoor treedt niet alleen een betere verkeersafwikkeling op, maar staan tevens de klanten droog onder de galerij, zorgen taxichauffeurs indirect voor sociale controle en is het Rembrandtplein zelf gevrijwaard van taxi's (foto 22). De herinrichting blijft echter afhankelijk van de toekomstige eigenaar of bestemming van het ABN-AMRO pand.

Foto 22 Kans; ruimte voor taxi's



Vijzelstraat

Indien de kans wordt aangegrepen om ter hoogte van het Carlton-hotel een taxistandplaats te realiseren dan kan hier, net als bij de Utrechtsestraat, informele controle plaatsvinden door de taxichauffeurs. Verder verdient uit oogpunt van beheer de onderdoorgang en omgeving van het Carltonhotel specifieke aandacht.

Voor de *Amstelstraat* zullen inrichting, beheer en handhaving hand in hand moeten gaan. Voor wat betreft de (her)inrichting liggen er kansen bij het ABN-AMRO gebouw, dat op de begane grond door kleinschalige horeca en publieksfuncties meer bij de straat betrokken zal moeten worden. Eventueel zou de parkeergarage van het gebouw benut kunnen worden als openbare garage ter gedeeltelijke vervanging van de parkeerplaatsen in de (schaarse) openbare ruimte. Daarbij dient ook de mogelijkheid tot bewonersparkeren meegenomen te worden.

Het initiatief tot woningbouw in het blok tussen Amstel en Wagenstraat draagt niet alleen bij de wens tot meer woningen in het gebied, maar zorgt ook voor informele sociale controle buiten de uitgaanstijden om. Verder dient de straat herprofileerd te worden, waarbij in ieder geval de voetganger meer ruimte krijgt en een aantrekkelijke aansluiting met de Blauwbrug wordt gerealiseerd. Fietzers mogen daarbij geen hinder meer ondervinden van de (kruisende) tramrails. De straat zal in één richting, te weten het gebied uit, toegankelijk blijven voor taxi's en bevoorravingsverkeer.

Daarnaast blijft natuurlijk ook het tramverkeer gebruik maken van de Amstelstraat.

Het beheer vraagt met name overdag een extra impuls. Door het terugdringen van de fast-food loketverkoop in de straat zal het aanbod aan zwerfvuil afnemen.

Voor de uitgaansavonden en -nacht is zal de handhaving onderdeel uitmaken van een geoptimaliseerde handhaving in het hele uitgaansgebied.

Om de kwaliteit van de *Reguliersbreestraat* op te vijzelen, zal ook hier een uniform straatprofiel à la Kalverstraat en Amstelstraat moeten verschijnen. De bestratingsindicatie van de voormalige tramhalte voor de HEMA komt daarmee te vervallen.

Verder dient meer eenheid en rust gebracht te worden in de drukke gevelreclame en kan vervuiling worden verminderd door plaatsing van meer (uniforme) afvalbakken en intensivering van het onderhoud. Deze beide beheeraspecten zijn van groot belang, aangezien de komst van de Megabioscoop de druk op de openbare ruimte verder zal vergroten.

Herinrichting van de *Reguliersdwarsstraat*, waarbij beide delen van de straat een zelfde profiel krijgen, is nodig om meer structuur tussen beide delen van de straat te krijgen en om de verkeersproblematiek aan te pakken. Dit kan door het opheffen van parkeerplaatsen en het realiseren van een voetgangerszone (waarin gemotoriseerd verkeer te gast is) en enkele laad- en losplekken, die ook door bewoners als zodanig te gebruiken zijn. Verder moeten ten behoeve van het langzaam verkeer de trottoirs worden verbreed en zal bezien moeten worden of tweezijdig fietsverkeer mogelijk is. Belangrijk is dat de vrije ruimte die ontstaat niet wordt ingenomen door terrassen. Voorts kan de noodtramrails uit het straatprofiel verdwijnen. Wel is het verzoek van het GVB om een noodverbinding te realiseren ter plaatse van de Utrechtsestraat/Amstelstraat. Tevens is het verzoek om een verbinding te maken tussen Koningsplein/Muntplein. Aandacht verdient de verbredingen in de straat, zoals bij de aantakking van de stegen het geval is. De herinrichting moet uiteindelijk leiden tot een hoogwaardige verbinding tussen Koningsplein en Rembrandtplein met een prettige en verzorgde uitstraling. Het beheer zal zich in deze straat moeten toespitsen op het tegengaan van vervuiling en wildplassen. Tenslotte is een strenge terrassenhandhaving een noodzaak, zeker gezien de herinrichtingsplannen die (ongewenste) mogelijkheden voor terrassenuitbouw schept.

5.5.4 Pleinen

Voor het *Koningsplein* ligt reeds een planvoorstel voor herinrichting (zie paragraaf 4.2). Zoals het plan er nu ligt, doet het niet alleen recht aan het plein zelf, maar houdt het bovendien de lange lijn Leidsestraat - Koningsplein - Heiligeweg in stand. Het planvoorstel geeft een oplossing voor de belangrijkste zwakke punten en past daarmee prima in de IBOR-plannen. Wel zal natuurlijk onderhoud en beheer afgestemd moeten worden op de nieuwe situatie.

Het *Muntplein* blijft een verkeersknooppunt, dat voorlopig alleen voor de oversteek van voetgangers om aanpassing vraagt. Dit kan door het creëren van een ruimere opstelkans voor voetgangers ter hoogte van de Munttoren, waardoor de oversteek Kalverstraat - Reguliersbreestraat (vice-versa) beter kan verlopen. Gezien de te verwachten toename van het langzaam verkeer als gevolg van de Megabioscoop is deze maatregel zeker geen overbodige luxe.

Tenslotte zal door het bioscopencomplex waarschijnlijk ook de behoefte

aan taxiverkeer toenemen. Eventueel kunnen nog enkele standplaatsen aan de rand van het Muntplein (richting Amstel aan de waterkant) gecreëerd worden.

De uitdaging voor het *Rembrandtplein en Thorbeckeplein* is vooral gelegen in een groen, open en overzichtelijk (uitgaans)plein zonder dominerend taxiverkeer, dat bovendien zo veel mogelijk schoon is en blijft en waar de veiligheid van de bezoekers voorop staat. De randvoorwaarden voor het herinrichtingsplan, zoals die staan beschreven in paragraaf 4.2, sluiten daarvoor wat betreft de fysiek- ruimtelijke inrichting goed op aan. Eventueel kan nog gekeken worden of ook de halten voor een aantal nachtbussen naar de oostzijde van het plein (nabij de aansluiting met de Utrechtsestraat) verlegd kan worden, zodat het uitgaanspubliek bij het naar huis gaan wat meer gespreid wordt over het uitgaansgebied.

Uit het oogpunt van beheer verdienen beide pleinen ongetwijfeld de hoogste prioriteit. Schoon en heel moeten een prettig verblijfklimaat opleveren. Een goede inrichting van de pleinen kan daar aan bijdragen en zorgt ervoor, het onderhoud en beheer met minder inspanning toe kan dan thans gebruikelijk is.

Indien het steunpunt voor stadswachten en politie (en met openbare toiletten, garderobe etc.) van de grond komt, dan kan de huidige agressief ogende, doch inmiddels wit geschilderde ME-bus op het plein verdwijnen. Het steunpunt dient daarbij zoveel mogelijk achter de oostelijke rooilijn Halve-maansteeg-Thorbeckeplein te liggen.

■

6 Maatregelen

In dit hoofdstuk staan per straat (op alfabetische volgorde) de maatregelen opgesomd voor de korte termijn (tot 2001) en middellange termijn (tot 2005). Bij de maatregelen voor de korte termijn ligt de nadruk vooral op (dagelijks) beheer en handhaving. De maatregelen op lange termijn hebben daarentegen weer meer betrekking op inrichting. De letters B, H en I voor de maatregelen maken snel inzichtelijk of het een beheer-, handhavings- of inrichtingsmaatregel betreft.

6.1 Maatregelen op korte termijn

Amstel

- B verwijderen respectievelijk schoonmaken aanplakbiljetten en grafitti langs de Amstel (huizenzijde);
- B Creëren van Laad-en losruimte;
- H strenger handhaven bij laden en lossen op plekken die regelmatig voor verkeersoverlast zorgen (o.a. Hotel Eden en kruising Halve maanssteeg);
- H snelheidscontrole op hard rijden;
- I plaatselijk verbreden marginale loopruimte tot minimaal 60 centimeter bij herprofilering (verwijderen Amsterdammertjes). Onderzoek vindt plaats t.a.v. verkeersveiligheid voetgangers-fietsers

Amstelstraat

- B stimuleren rolluikenbeleid (omvorming gesloten naar transparant);
- B + H plakvandalisme rond de It en andere uitgaansgelegenheden blijven bestrijden;
- H strenger optreden Stadstoezicht in verband met vuilaanbieding (Leckeblok);
- H + I verbeteren bewegwijzering doorgaande fietsroutes (over het Rembrandtplein) en strengere handhaving door politie (ze staan er toch in het weekend);
- I verwijderen gele 'biggenruggen' aan het begin van de Amstelstraat en eventueel vervangen door Amsterdammertjes;
- I plaatsen afvalbakken nabij de ABN-AMRO bank en discussie stadsbreed over standaardisering van afvalbakken bij pinautomaat aanzwengelen.

Bakkerstraat

- I verwijderen of herinrichten golvende bloembak bij Hotel Caransa.

Beulingstraat

Geen opmerkingen.

Bloemenmarkt

- H terugdringen winkeluitstalling rond de nummers 518-528;
- H winkeluitstallingen tot 0,5 meter uit de gevel;
- I oplossen problemen met afwateringssysteem;
- I verwijderen windschermen Geelvincksteeg.

Halvemaansteeg

- I tegengaan verzakkingen, groot onderhoud indien mogelijk naar voren schuiven
- I Kruising hoofdnet Halvemaansteeg met Amstel aanpassen.
- I Schieding fiets- en voetpad.

Herengracht

- B zo mogelijk handhaven van de bestaande iepen;
- I grachten conform NSGP;
- I eventuele nieuwe drempels in opgestraat klinkermateriaal uitvoeren;
- I creëren van zichtlijnen door op de knikpunten van de gracht verblijfsplekken te realiseren (met hekje, zodat er ouders met kinderen kunnen recreëren);
- I afstemmen parkeerwijze (schuin- of langsparkeren) op de aangrenzende IBOR-gebieden teneinde een uniform profiel van de Herengracht te verkrijgen;
- I creëren van (meer) loopruimte in de Gouden Bocht aan de huizenzijde;
- I verwijderen autoparkeerplaatsen op het pleintje voor de kerk. Deze ruimte moet een echt plein worden.

Koningsplein

- B aanbrengen verwijzingen bij boekwinkel en Albert Heijn dat fietsen gestald kunnen worden op het Koningsplein met voldoende fietsparkeervoorzieningen;
- B verwijderen van overtollige paaltjes ter hoogte van Koningsplein-/hoek Leidsestraat;
- H niet toestaan van winkeluitstallingen.

Paardenstraat

- B intensiveren onderhoud (vuil, graffiti, urineresten);
- I herordenen ongebruikte fietsenklemmen.

Reguliersbreestraat

- B terugdringen reclame in de straat;
- B + I bijplaatsen afvalbakken en verder opvoeren reinigingsregime (ondanks dat dit al hoog is!);
- H winkeluitstallingen tegengaan;
- I verwijderen oude trammarkering ter hoogte van de HEMA.

Reguliersdwarsstraat (westelijk van de Vijzelstraat)

- B intensiveren van de reiniging, met name stukje tussen Geel vincksteeg en Vijzelstraat;
- B verwijderen van fietswrakken;
- H beter toezicht op het aanbieden van grof-vuil;
- H strengere handhaving laad- en lostijden bij de (avond-)horecagelegenheden;
- I realiseren fietsparkeervoorzieningen op een of enkele parkeerplaatsen.

Reguliersdwarsstraat (oostelijk van de Vijzelstraat, inclusief er op uitkomende stegen)

- B verwijderen plak-en kladvandalisme, vooral ter hoogte van Tuschinski;
- B aanpassen of verlaten van het tijdstip van reiniging. In verband met de vele hinder die optreedt bij het laden en lossen en de gewenste doorstroming 's ochtends is het aan te bevelen de reini-

ging later op dag te plannen. In overleg met bewoners en bedrijven.

- B + I intensiveren van het periodiek onderhoud (vooral schoonspuiten in verband met frequent wildplassen) in combinatie met upgrading van de straat (in overleg met ontwerper alvast plaatsen van bloembakken).

Rembrandtplein

- B discussie voeren over terugdringen ruimtegebruik voor opslag van terrassen;
- B + I plaatsen van een 'quatre mens'. Deze maatregel vervalt als het servicepunt wordt gerealiseerd;
- H strenge handhaving overdekte terrassen teneinde de ruimte van het plein niet verder te verkleinen;
- I verwijderen overtallige Amsterdammertjes aan de noordzijde; verbeteren van de afwatering van de trappen bij de plantsoendoorsteek aan de noordzijde.

Singel/Koningsplein

- B extra aandacht voor zwerfvuil en afval langs de gracht (waterzijde) alsmede graffiti richting Koningsplein (blinde gevel bij Albert Heijn);
- I hele plein gaat op aan functionele zaken, bezien wat weg kan tot de tijd van herprofilering.

Thorbeckeplein

- B aanpakken verscheidenheid aan antiparkeervoorzieningen. Bij voorkeur de zware witte betonnen palen verwijderen;
- B nastreven eenheid in zeildoek voor terrasstoelen (opstellen voorschriften);
- B nastreven eenheid in terrasstoelen (opstellen voorschriften);
- B + H in gang zetten van een ontmoedigingsbeleid inzake het stallen van fietsen aan het hek rond Thorbecke. Er zijn nota bene vrij veel fietsparkeervoorzieningen op de kop van het plein (Herengracht);
- H beter naleven van de eisen die aan het afvalaanbod worden gesteld;
- H + I terugdringen van de omvang van de terrassen.

Utrechtsestraat

- B vernielde ramen bij de galerij aan de zuidzijde herstellen: daar waar aandacht is voor uitstraling zal minder snel verloedering optreden;
- B + I checken of uitbouw bij de daghoreca kan verdwijnen;
- H strengere handhaving parkeer/stopverbod kruising Amstelstraat;
- H actie terrasopslag (teveel claim op openbare ruimte).

Vijzelstraat

- B verwijderen (drang)hekken in verband met een betere fietsoversteek richting Bloemenmarkt in de avonduren.

Wagenstraat

- B bewaken ingeplante driehoekjes en zorgen dat ze groen blijven;
- B plaatsen van afvalbakken tegen de gevel, vooral op de hoeken.

Voor het *hele gebied* geldt een strengere handhaving t.a.v. touringcarbeleid.

6.2 Maatregelen op middellange termijn

Amstel

- I oprekken voetpad aan huizenzijde tot 1 meter in verband met beperkte voetgangersruimte, veel voetgangers en onveilige verkeerssituatie;
- I Indien mogelijk realiseren van een wandelvlonder/-plankier aan de waterzijde, zodat ook aan deze kant gelopen kan worden. Bij het bruggehoofd Halvemaansbrug is ooit een aanzet tot een wandelroute gemaakt.
- I Tussen Amstelstraat en Herengracht zal gedurende de werkzaamheden aan brug 35 geen verkeer mogelijk zijn op dit korte stukje Amstel. In deze periode dient er onderzoek gedaan worden of eenrichtingsverkeer ingesteld zou kunnen worden.

Amstelstraat

- B + I verwijderen van of ander ontwerp voor de bloembakken. Voor de uniformiteit van het straatmeubilair zouden de bakken afgestemd moeten worden op het in de Reguliersdwarstraat te gebruiken materiaal;
- I indien de noodtram niet meer over het plein maar via de Amstelstraat de Utrechtsestraat in gaat, dan zal bij de aanleg aandacht moeten uitgaan de verkeersveiligheid van fietsers. In de huidige situatie is dit ter hoogte van de ABN-AMRO verre van veilig, mede door de beperkte ruimte tussen trottoir en rails voor fietsers;
- I nu corporatie het Oosten eigenaar wordt van het blok tussen Wagenstraat en Amstel, is het mogelijk de loketverkoop terug te dringen en winkels met meer uitstraling dan coffeeshops en shoarmatenten onder te brengen;
- I de parkeergarage van het ABN-AMRO gebouw toegankelijk maken voor winkelpubliek en buurtbewoners. Eventueel kan ook een (brom)fietsenstalling worden opgenomen. Daarnaast dient het 'open gat' te worden verkleind zodat het een bouwblok wordt met één inrit in plaats van een de huidige 'holle kiezen' naast elkaar.

Bakkerstraat

- I haalbaarheidsonderzoek naar draagvlak (buurt)fietsenstalling Balk in 't Oogsteeg en daarmee samenhangend het anders rangschikken van de fietsparkeervoorzieningen (haaks op loop- en kijkrichting).

Beulingstraat

- I opheffen parkeerplaatsen en aanbieden laad- en loszone;
- I realiseren trottoir aan beide kanten van de straat, inclusief ruimte voor een terras van het restaurant.

Bloemenmarkt

- B stringent naleven van de erfpachtsituatie.

Halvemaansteeg

- B extra inspanning beheer in verband met hoofdnet fiets;
- H beperken en bewaken geluidshinder;
- H stringenter handhaving laden en lossen en illegaal parkeren.

Herengracht

- I stimuleren/onderzoeken of wonen weer geactiveerd kan worden op de gracht;
- I grotendeels handhaven parkeerplaatsen aan waterzijde, afhankelijk van de maatvoering van het NSGP.

Koningsplein

- I gebruik van hetzelfde (straat)materiaal op het Koningsplein en in de Leidsestraat;
- I autoverkeer is alleen mogelijk tussen Herengracht en Reguliersdwaarsstraat. Doorgaand verkeer wordt afgebogen door gebruik te maken van pollers.
Hierdoor blijft Bloemenmarkt tijdens laad- en losuren (07.00-11.00 uur) bereikbaar;
- I fietsroute en autorijbaan bevinden zich op een niveau en worden in hetzelfde materiaal uitgevoerd (eventueel met markering). Wat betreft de Dienst Binnenstad geldt dit ook voor de tramhaltes, maar het GVB ziet graag de tramhaltes verhoogd in verband met gelijkvloers instappen. Tevens houdt het GVB vast aan de speciale tramplaten. In het ontwerp zal dit verder worden gezien.
- I de avond/nachttaxistandplaats komt op de tramrails;
- I stimuleren van het wonen boven de winkels. Uitvoeren studie naar het (beter) toegankelijk maken van de bovenetages voor woningen;
- I voorkeur voor hangende straatverlichting waardoor straatmeubilair beperkt blijft.

Paardenstraat

- H structurele aandacht voor openbare orde en geluidsoverlast;
- I verbeteren uitstraling gebouwen zodat meer een woonstraat ontstaat. Het aanbrengen van plantenbakken, eventueel in combinatie met gevelbeplanting, zou een eerste aanzet kunnen zijn.

Reguliersbreestraat

- H strenger handhaven fietsverbod of de aanleg van een fietsroute
- I + B uniformeren afvalbakken bij reconstructie;
- H terugdringen fastfood-restaurants.

Rembrandtplein

- H verandering aanbrengen in de uitgaanstijden van de disco's (verspreiden over de nacht);
- I verbeteren zichtlijnen over het hele plein met behoud van het kenmerkende plantsoen en eventueel toevoegen sterk element. Dit kan bijvoorbeeld door het plein (deels) te verlagen en een fontein aan te brengen;
- I aanpassen kruising met Utrechtsestraat in verband met warrige verkeersafwikkeling (zie ook onder Utrechtsestraat);
- I verplaatsen taxi's naar Utrechtsestraat en Vijzelstraat (hoek Reguliersdwaarsstraat). Vrijkomende ruimte inrichten als voetgangersgebied met beperkte rijruimte voor auto's;
- I het verplaatsen van de huidige functies in het gebouwtje op het plein en het realiseren van een servicepunt;
- I onderzoek naar aanwezigheid en mogelijk gebruik van (ijs)kelders onder het plein. Zo zou de kelder bijvoorbeeld onderdeel kunnen uitmaken van het servicepunt.

Reguliersdwarsstraat

- B + H naleven rechte rooilijn achterzijde Tuschinski/Megabioscoop en opstellen beheerconvenant bij onduidelijke openbare ruimtevormen;
- I eenduidige inrichting gebaseerd op autoluw maken van de hele Reguliersdwarsstraat;
- I omdraaien eenrichtingsverkeer in zuidoostelijke deel van de straat, zodat taxi's niet vanaf de nieuwe, aanvullende taxi-standplaats over het plein uitrijden. Mede hierdoor is het mogelijk die gewenste eenduidigheid van beide delen van de Reguliersdwarsstraat te realiseren;
- I realiseren nieuwe, aanvullende taxistandplaats met draaimogelijkheid onder de bogen van Carlton (uitrijrichting op hoofdnet auto);
- I opheffen substantieel deel van de parkeerplaatsen in het kader van het VIP. De vrijkomende ruimte kan worden heringericht als loopruimte en enkele laad- en losplaatsen. Verder zouden er plantenbakken en fietsparkeervoorzieningen kunnen komen. Uitbreiding van terrassen moet worden voorkomen;
- I profielindicatie: trottoir (1.50 meter), laad-en loszone afgewisseld door fietsparkeervoorzieningen en plantenbakken, rijweg met tweezijdig fietsverkeer, in noordwestelijke richting aangegeven door een fietsstrook, trottoir (1.50 meter) en terrasruimte;
- I realiseren functies in onderbouw VSB-blok om anonieme zone tussen Geelvincksteeg en Vijzelstraat op te heffen. Hierdoor wordt tevens een stuk achterkant in het hart van de buurt omgevormd tot voorkant;
- I Zorgdragen voor handhaven van het evenwicht van de mengfunctie wonen en werken.

Singel/Koningsplein

- I afstemmen met ontwikkelingen Stadshart. Aandachtspunt: er kan een potentiële sluiproute ontstaan;
- I de kastanjeboom dient vrij te komen staan;
- I verwijderen fietsbeugels midden op plein, waardoor het meer een plein wordt;
- I aanbrengen sierverlichtingselement ter versterking van de verblijfsruimte;
- I verplaatsen van de kraam naar de rand van het plein.

Thorbeckeplein

- I aanpakken verspringende rooilijn aan de noordzijde van het plein. Een mogelijkheid is om de overdekte terrassen af te breken en een middengebied met terrassen te creëren (met het risico dat de horeca verdwijnt en weer plaatsmaakt voor de seksindustrie). Een andere mogelijkheid is om de overdekte terrassen te handhaven en de rooilijn door te trekken, zodat ook de westelijke ondernemers moeten aansluiten. Dit betekent dat voor de nauwelijks gebruikte muziektent een andere locatie gezocht zal moeten worden;

Utrechtsestraat

- I verbeteren doorgangs-/oversteekmogelijkheid voetgangers komend vanuit Amstelstraat richting Rembrandtplein;
- I opheffen parkeerplaatsen ter hoogte van de bank en vervangen door taxistandplaatsen;
- I realiseren van winkels en kleinschalige horeca in de onderbouw van de bank.

Vijzelstraat

- I realiseren (nood)opstelmogelijkheid voor taxi's voor het Carlton (in relatie met de locatie Reguliersdwarsstraat);
- verbeteren van de oversteek van de straat ter hoogte van de Bloemenmarkt;
- aanbrengen fietsstrook aan zijde van Carlton indien profiel dat toestaat;
- extra aandacht voor de toekomstige uitgang van de Megabioscoop in verband met de verkeersveiligheid.

Wagenstraat

- B + H bewaken kwaliteit van de onlangs gereconstrueerde straat.

Ten slotte verdienen alle *korte stegen* in het gebied een extra beheer- en handhavingsinspanning. Juist deze plekken zijn (blijvend) gevoelig voor onder meer verloedering en criminaliteit.

7 Samenvattende schema's

<i>ruimte type</i>	middeleeuws stegengebied
<i>sterkte</i>	heldere morfologische opdeling twee hoofdgebieden
<i>zwakte</i>	stegengebied is erg lastig te beheren door weinig uniforme eigendoms-situaties
<i>kans</i>	stegengebied kan nieuwe functies krijgen, bijvoorbeeld een fietsenstalling in de Balk in het Oogsteeg
<i>bedreiging</i>	mogelijke invloed ondergrondse werkzaamheden; sterke autolobby bij winkeliers/horeca kan politieke invloed hebben, waardoor het onwaarschijnlijk wordt dat parkeernorm VIP wordt gehaald
<i>inrichting</i>	herinrichting met gebakken klinkermateriaal om recht te doen aan het middeleeuwse karakter; verlichten van met name de woonstegen in het noord-westelijk deel
<i>beheer</i>	aandacht voor uitstraling stegen; uitgifte stegen aan particulieren tegengaan; hoog onderhoudsniveau vanwege slijtage door intensief gebruik
<i>handhaving</i>	verhogen toezicht in verband met urineren (alle dagen); toezicht uitgaand en winkelend publiek (geweld/zakkenrollers); handhaving van aanbouw, reclame, terrassen, etc.

<i>ruimte type</i>	keurblokkengebied
<i>sterkte</i>	groen, rust
<i>zwakte</i>	binnenterreinen zijn voor groot deel bebouwd, waardoor weinig ruimte is voor grote bomen
<i>kans</i>	meer woningen aan de grachten; keurblokkengebied kan door opvijzelen groene bestemming bijdrage leveren aan leefbaarheid gebied
<i>bedreiging</i>	laatste woningen worden door kantoren vervangen
<i>inrichting</i>	herinrichten grachten conform Nieuw Standaard Grachten profiel
<i>beheer</i>	
<i>handhaving</i>	verhoogd parkeertoezicht grachten in verband met paalluw

<i>ruimte type</i>	Rembrandtplein
<i>sterkte</i>	veel gezelligheid en betrokkenheid bij de buurt (plein is echt publiek domein); concentratie van dag- en nachtvertier; eigen 'groene' identiteit t.o.v. bijvoorbeeld Leidseplein; goede OV-ontsluiting, zowel overdag als 's nachts
<i>zwakte</i>	zeer intensief beheer noodzakelijk; terrassen breiden soms ongebreideld uit; hinder van opslag terrasstoelen, geen uniforme dekzeilen en illegale uitbreiding overdekte terrassen; overlast van rondslingerende fietsen en veel urinerende mannen in 't plantsoen; nachtopstelling taxi's op en rond plein problematisch; GVB heeft op uitgaansavonden problemen met verwerken grote aanbod reizigers
<i>kans</i>	realiseren servicepunt op Rembrandtplein (politie, stadswachten, toiletten, garderobe, kluisjes, etc); nieuwe functie ABN-AMRO; mogelijkheden eventuele kelders onder het Rembrandtplein onderzoeken (analoog aan Leidseplein); optuigen kwaliteitsgroep openbare ruimte; taxistandplaats Rembrandtplein opheffen en verplaatsen naar: • Utrechtsestraat (galerij) • Reguliersdwarsstraat (Carlton) • Koningsplein (huidige nachtstandplaats) • Amstel (nabij Munt)
<i>bedreiging</i>	negatieve uitstraling door toenemende onveiligheid en agressie (geweld binnen in disco's en buiten op plein); toename van ongewenste horeca en loket-verkoop
<i>inrichting</i>	ontwikkelen twee varianten uitgaande van één ruimtelijk plein samen met Thorbeckeplein en één variant met ruimtelijk gescheiden pleinen variabelen: • plantsoen • taxistandplaats

	<ul style="list-style-type: none"> ▫ bebouwing op het plein ▫ verbeteren verlichting;
<i>beheer</i>	toepassing duurzame materialen
	plaatsen quatre mens bij drukke uitgaansdagen;
	adequaat onderhoud
<i>handhaving</i>	witte commandowagen voorlopig houden;
	toezicht handhaving:
	<ul style="list-style-type: none"> • terrasregels (met name noordkant) ▫ snelheid verkeer ▫ laden en lossen

<i>ruimte type</i>	Thorbeckeplein
<i>sterkte</i>	opdeling in een oostkant met veel eet-en drinkgelegenheden en een westzijde die wat rustiger is;
	goede uitstraling openbare ruimte;
	fraaie platanen en open middenruimte;
	betrokkenheid uitbaters bij de buurt
<i>zwakte</i>	zeer intensief te beheren gebied;
	muziektent wordt nauwelijks gebruikt;
	opslag terrasstoelen, geen uniforme dekzeilen
<i>kans</i>	mogelijkheid om noodtramlijnen in de Regulierbreestraat te verplaatsen naar de Utrechtsestraat/Amstelstraat zodat calamiteitenroute niet meer over deel Thorbeckeplein naar Reguliersdwaarsstraat loopt
<i>bedreiging</i>	
<i>inrichting</i>	open middenruimte voor manifestatie afhankelijk van visie op Rembrandtplein. Eventueel terras op middenterrein en verwijderen muziekpodium;
	pleinruimte als verhoogd erf, zodat de auto's een opgerekte drempel moeten nemen ter hoogte van de Reguliersdwaarsstraat;
	Amsterdammertjes verwijderen
<i>beheer</i>	dekzeilen terrassen en meubilair uniform karakter
<i>handhaving</i>	streng optreden parkeeroverlast;
	fietsen rond standbeeld Thorbecke niet meer gedogen;
	horeca dient ruimte te houden tussen terrassen en fietspad

<i>ruimte type</i>	Koningsplein
<i>sterkte</i>	pleinvormige ruimte op brug;
	fraaie kastanje op het plein
<i>zwakte</i>	erg veel verschillende soorten anti-parkeerpaaltjes;
	het plein is omzoomd door fietsenstallingen en in die zin op te vatten als een puur functioneel plein;
	haringtent midden op in de ruimte op de brug;
	gevoelige graffiti en urineplekken naar de kant van de Singel toe;
	verkeersstromen onduidelijk
<i>kans</i>	wonen boven winkels stimuleren ten dienste van sociale controle binnenstad;
	open gebruikersplein zonder obstakels (alleen mooie boom, een fraai verlichtingselement en banken met zicht op fraaie punten (Kalvertoren Munt, Singel);
	straatgedeelte Koningsplein verdient goed profiel met meer ruimte voor wandelstromen en opname van fietsstroken in bestrating;
	ruimtevinst door hangende verlichting ter hoogte van de opmaat naar de Leidsestraat
<i>bedreiging</i>	functionalistische lobby, die de vrijliggende fietspaden in rood asfalt door de binnenstad wil sluiproute naar stadshart;
<i>inrichting</i>	geheel volgens maquette DRO: vooral aandacht hangende verlichting, verlichtingselement op brug en verplaatsen haringhandel;
	verzoek gvb en sgoa voor aanpassing t.p.v. haltering t.b.v. gehandicaptenplek
<i>beheer</i>	anti-graffitibeleid en anti-urinebeleid omgeving AH
<i>handhaving</i>	allertheid terugdringen illegaal autoparkeren.

<i>ruimte type</i>	Muntplein
<i>sterkte</i>	het Muntplein is een duidelijk verkeersplein op maat waar alle verkeerssoorten kunnen worden ondergebracht
<i>zwakte</i>	ruimtelijk is het plein erg slecht begrensd;
	ontbreken van intimiteit;
	de voetganger heeft relatief erg weinig ruimte

<i>kans</i>	mogelijk (Amstelzijde) ruimte voor taxi's (dicht bij hotels, horeca en in een zone waar al altijd veel geluidhinder van nature is; minder ruimte voor trams indien Noord-zuidlijn wordt aangelegd
<i>bedreiging</i>	
<i>inrichting</i>	afstemming andere IBOR-gebieden dringend nodig
<i>beheer</i>	
<i>handhaving</i>	

ruimte type **Utrechtse straat**

<i>sterkte</i>	fraaie winkelstraat in aanpalend IBORgebied
<i>zwakte</i>	's avonds urineren in galerij (geen sociale controle); taxi's stellen zich 's avonds op en zijn hinderlijk voor afslaand verkeer nachtbussen; hardrijden auto's in een straatprofiel waar alle verkeerssoorten weinig ruimte hebben;
<i>kans</i>	mogelijk doorzetten winkelsfeer in galerij bij verdwijnen ABN-AMRO; uitstraling begane grond vergroten; opstellen taxi's voor galerij (voordelen: droogstaan, controle op galerij, plein zelf vrij van taxi's en taxi's snel weg uit gebied)
<i>bedreiging</i>	mogelijk vergroten verkeersdruk (indien de perscombinatie in het gebouw van ABN-AMRO komt, zullen vrachtwagencombinaties een claim op de al moeilijk te hanteren openbare ruimte leggen);
<i>inrichting</i>	blokkeren wachtende taxi's op Herengracht afstemmen op profiel van Utrechtse straat in IBOR Amstelveldbuurt;
<i>beheer</i>	uniforme inrichting trottoir (verwijderen uitbouw daghoreca)
<i>handhaving</i>	reparaties ramen zuidzijde galerij (bij renovatie) terrashandhaving en opslag terrassen strengere handhaving stopverbod hoek Amstelstraat; strikt handhaven van de huidige breedtebeperking (muv het OV)

ruimte type **Vijzelstraat**

<i>sterkte</i>	brede verkeersader; overzichtelijk
<i>zwakte</i>	galerij is urineplek in de avonduren; plak en kladvandalisme oostzijde; knelpunt voor fietsers (Carltonzijde)
<i>kans</i>	opstelkans voor taxi's voor Carlton rond (ten behoeve van gespreid aanbod); informele controle door taxichauffeurs
<i>bedreiging</i>	uitgang Megabioscoop aan de Vijzelstraat geeft een enorme toeloop op de openbare ruimte (voetgangersgebied fysiek te klein)
<i>inrichting</i>	verbreden trottoir aan de oostzijde; fietsindicatiestrook verbeteren/aanbrengen
<i>beheer</i>	verwijderen dranghekken in verlengde van Bloemenmarkt en afstemmen op uitgang Tuschinski
<i>handhaving</i>	

ruimte type **Amstel**

<i>sterkte</i>	fraaie iepenrij; heldere verkeersstructuur
<i>zwakte</i>	fysiek te weinig ruimte voor voetgangers aan de gevelzijde; gelegenheid tot hard rijden; veel opstopping door laden en lossen goederen en toeristen bij hotels; gevaarlijke fietsroute op de weg
<i>kans</i>	aan Amstelzijde gelegenheid tot het maken van een wandel-vlonder (zie Akerbrygge, Oslo) waaraan de boten liggen en waar water-taxi's (met toeristen voor hotels) aanmeren
<i>bedreiging</i>	aanhoudende doorstromingsproblemen
<i>inrichting</i>	glasbakken hoek Amstelstraat ondergronds; wandelpad naast (legaal) tweezijdig fietspad, waarmee het doorgaande autoverkeer vrij baan krijgt (minimaal aanbieden van 60 cm loopruimte aan gevelzijde); gespreid taxiaanbod; naar de Munt toe gelegenheid om parkeerplaatsen (waterzijde) op te heffen.
<i>beheer</i>	'Amsterdammertjes' weg aan gevelzijde;
<i>handhaving</i>	verwijderen/ schoonmaken aanplakbiljetten en graffiti aan de huizenzijde en op glasbakken snelheidscontrole opvoeren; laden en lossen op cruciale plekken (bochten) terugdringen (zowel voor winkels als hotels); strengere sancties fietsers naar/vanaf Rembrandtplein

<i>ruimte type</i>	Amstelstraat
<i>sterkte</i>	onderdeel van lange straat van 'vertier' die via de Reguliersbreestraat overgaat in Kalverstraat en uiteindelijk in Nieuwendijk
<i>zwakte</i>	rommelig straatbeeld door plak- en kladvandalisme; overbodig straatmeubilair; veel zwerfvuil;
<i>kans</i>	veelvuldig geparkeerde scooters en fietsen bij onder meer coffeeshops verdwijnen ABN/AMRO en eigenaarwisseling Leckeblok kunnen zorgen voor terugdringen van coffeeshops en eettentent;
<i>bedreiging</i>	uniforme inrichting voetgangersdomein vanaf Nieuwendijk en Kalverstraat; onderzoek naar het deels verplaatsen van de nachtbussen teveel verkeerssoorten in een op voetgangers ingesteld verblijfsgebied;
<i>inrichting</i>	tevelde gebruik taxi's, nachtbussen ter discussie stellen; fietsverkeer langs Amstel of via Herengracht-Rembrandtplein-Reguliersdwarsstraat
<i>beheer</i>	uniforme bestrating, waar de tram door heen loopt en waar de auto's te gast zijn; fietsroute aanbieden/ontwerpen om het plantsoen heen via de Reguliersdwarsstraat
<i>handhaving</i>	verwijderen biggenruggen en plantenbakken; plaatsen vuilnisbakken bij pinautomaten (voorbeeldfunctie voor rest IBOR-gebied en binnenstad)
	toezicht op aanbieden vuil verscherpen (ter hoogte van Leckeblok); toezicht op illegaal fietsen/brommen door Amstelstraat (ter hoogte van Rembrandtplein) opvoeren

<i>ruimte type</i>	Herengracht
<i>sterkte</i>	fraaie gevels en iepen; vrij eenduidig profiel
<i>zwakte</i>	soms erg smalle trottoirs, die in samenhang met "amsterdammertjes" het lopen op de rijweg bevordert; met name het knikpunt bij Beulingstraat is een rommelige plek (mede veroorzaakt door rondhangende zwervers); kademuur ter hoogte van Beulingstraat is ernstig in gebreke (scheuren); veel autoparkeerplaatsen die fraaie zichtlijnen frustreren
<i>kans</i>	uniformiteit door inzetten NSGP; creëren verblijfsplekken op knikpunten van de gracht (hier met name opheffen van parkeerplaatsen)
<i>bedreiging</i>	ongewenste terrasvorming op plekken waar parkeerplaatsen aan de waterzijde verdwijnen; ongewenste drempels door druk vanuit buurt
<i>inrichting</i>	realisatie NSGP en afstemmen profiel (langs of schuin) in samenhang met de IBORgebieden aan de andere zijde van de gracht (4 gebieden); vervangen van de iepen bij de brug Beulingstraat
<i>beheer</i>	stringente handhaving van terrassen met name daar waar vergunninghouders zitten nabij bruggehoofden
<i>handhaving</i>	toezicht op parkeren op paalloze trottoir grachtdelen

<i>ruimte type</i>	Singel (Beulingstraat-Koningsplein)
<i>sterkte</i>	fraaie gevels; verknipt karakter door Bloemenmarkt iepen op dit deel aanwezig
<i>zwakte</i>	urineren, vervuiling en graffiti (door combinatie groothandel, disco, kerk en grillige souterains en rooilijn)
<i>kans</i>	opvijzeling met aanpak NSGP in combinatie met Koningsplein (investeren in aanpak gevels door particulieren)
<i>bedreiging</i>	verdergaande verloedering sluipverkeer richting stadshart
<i>inrichting</i>	afstemmen planvorming Singel met planvorming Koningsplein
<i>beheer</i>	graffiti-verwijdering
<i>handhaving</i>	sancties urineren (vooral in weekend)

<i>ruimte type</i>	Singel (Koningsplein-Vijzelstraat)
<i>sterkte</i>	herkenbare toeristische strook met beheerbare terrassen (aanschrijvingsbeleid)
<i>zwakte</i>	nare achterkant richting water;

	verdwenen en verdwijnende iepen; ongebreedelde reclameuitstalling
<i>kans</i>	fraaie wandelroute met steunpunt ter hoogte van Geelvincksteeg
<i>bedreiging</i>	sterke branchevervaging in bloemenhandel ontstaan parasols/luifels zowel aan gevel- als aan waterzijde
<i>inrichting</i>	bestaand architectenplan begeleiden voor achterkant boten Bloemenmarkt; zoeken naar alternatief 'groen' (zie Geelvincksteeg); zo mogelijk terugkeer iep
<i>beheer</i>	terugdringen reclamebeleid op straat
<i>handhaving</i>	strakke handhaving branchevervaging (bestemmingsplan)

ruimte type **Reguliersbreestraat**

<i>sterkte</i>	onderdeel van straat van 'vertier' helder ruimtelijk ('oer')beeld
<i>zwakte</i>	rommelig straatbeeld met veel reclame en verschillende soorten straatmeubilair; naar het plein toe een ophoping van afval van de eetcultuur
<i>kans</i>	uniform profiel van Munt tot Blauwbrug (wandelstraat met trams) mogelijk
<i>bedreiging</i>	blijvende druk op openbare ruimte door toename van uitgaansleven
<i>inrichting</i>	uniforme bestrating, waarmee onder andere de oude trammarkering voor de HEMA verwijderd zal worden en waar een kwalitatief goede afvalbak wordt ingezet (meer en beter)
<i>beheer</i>	terugdringen gevelreclame en reclame op straat; opvoeren reinigingsfrequentie (ondanks dat het al hoog is)
<i>handhaving</i>	op korte termijn terugdringen illegaal fietsparkeren bij HEMA (sanctioneren); toezicht op naleven gedragsregels

ruimte type **Reguliersdwarsstraat**

<i>sterkte</i>	heldere lange straat met voornamelijk nachtvertier
<i>zwakte</i>	teveel claims op openbare ruimte: <ul style="list-style-type: none"> • <i>ten zuiden van de Vijzelstraat</i> door taxi's, fietsers, voetgangers, geparkeerde auto's en noodrails tram. • <i>ten noorden van de Vijzelstraat</i> door spanningsveld nachthoreca, auto's (inclusief parkeren), fietsen en paraderen
<i>kans</i>	uniform straatbeeld, waarbij beide delen van de Reguliersdwarsstraat een zelfde profiel krijgen; verwijderen parkeren in het kader van VIP (parkeren concentreren op de stille Herengracht); verwijderen noodrails (elders realiseren)
<i>bedreiging</i>	de bewoners willen hun parkeerplaats alleen opofferen wanneer daar geen terrassen voor terugkomen
<i>inrichting</i>	uniform profiel bij voorkeur uitgaande van de volgende reeks: trottoir - laad en losplek/ - rijweg met fietsindicatiestrook (oost-west) -trottoir; wel dubbelzijdig parkeren tussen Geelvincksteeg en Vijzelstraat; weghalen Amsterdammertjes; hangende verlichting
<i>beheer</i>	inzet quatre mens (tegen urineren); intensiveren van nat- en schoonhouden urineplekken en dan met name de 'moeilijke' hoeken.
<i>handhaving</i>	flinke sancties urinerende mannen (vooral traject Geelvincksteeg - Rembrandtplein); toezicht en sancties terrasregels, uitgaande van 1.50m voetpad en geen terrassen op laad- en losplekken (deze plekken staan vooral 's avonds ten dienste van de bewoners)

ruimte type **Wagenstraat**

<i>sterkte</i>	redelijke breedtemaat, redelijk beheerd; hotel geeft meerwaarde aan het bouwblok
<i>zwakte</i>	vooral 's avonds wordt de steeg nogal eens als vuildump en urinoir gebruikt
<i>kans</i>	leefbaar woonmilieu door de woningen die er zijn meer vrijheid in de openbare ruimte te geven (vergroten betrokkenheid)
<i>bedreiging</i>	onveilige steeg
<i>inrichting</i>	meer groen in eigen beheer buurt en bij hotel
<i>beheer</i>	in weekend quatre mens plaatsen op 'zwaartepunten'
<i>handhaving</i>	openbaar urineren sanctioneren

ruimte type **Paardenstraat**

<i>sterkte</i>	redelijke breedtemaat
----------------	-----------------------

zwakte moeilijk beheerbare steeg, mede door het schimmige karakter van de horeca (relatief veel urineren, vuil, verloedering en graffiti)

kans bedreiging inrichting beheer handhaving schone steeg met weliswaar moeilijke functies
verval tot onaantrekkelijke steeg met slechte uitstraling
weghalen ongeordende, ongebruikte fietsenklemmen
veel schoonspuiten en intensief beheren (vuilophalen)
openbaar urineren sanctioneren

ruimte type **Bakkersstraat**

sterkte goede maat en relatief korte steeg

zwakte ontsierende fietsenklemmen;
plantenbak bij Caransa heeft gebrek aan uitstraling;
idem bestrating

kans bedreiging inrichting beheer handhaving heldere ruimte met groen karakter (bomen en fraaie, goed onderhouden plint)
verval tot 'fietsenstalling'
fraaie uniforme inrichting met eenduidig (klinker)materiaal
duidelijke afspraken over kwaliteit;
duidelijkheid inzake beheer plantenbak (anders weghalen)
geregeld ruimen fietsenwrakken (in aansluiting bij Rembrandtplein)

ruimte type **Balk in het oogsteeg**

sterkte niet afgesloten, weinig overzichtelijke semi-openbare ruimte in de omgeving van het uitgaanshart;

zwakte vervuiling en urineren

kans bedreiging inrichting beheer handhaving mogelijkheden voor een kleinschalige betaalde fietsenstalling (zoals vroeger)
privatisering middeleeuws stegenpatroon
goed verlicht, goed bestraat domein
duidelijke beheerafspraken

ruimte type **Halvemaanssteeg**

sterkte overzichtelijk

zwakte luidruchtige straat (cafeoverlast);
slechte conditie bestrating;
veel botsingen tussen fietsers en voetgangers, vooral naar het plein toe

kans bedreiging inrichting beheer handhaving groot onderhoud naar voren halen;
overwegen met trottoirs te werken om fietser en voetganger meer te scheiden
sancties en regelmatig controle op geluidsoverlast door metingen

ruimte type **Schapensteeg en Regulierssteeg**

sterkte typisch voor middeleeuwse buurt

zwakte kwalitatief slecht (straat)materiaal;
veel vuil en urineermogelijkheden

kans bedreiging inrichting beheer handhaving bij bouw bioscoopcomplex bestrating meenemen (klinkers);
beter aanlichten
voorlopig ook inzet quatre mens achter nabij de driehoek

ruimte type **Korte Reguliersdwarsstraat**

sterkte ruime maat voor voetgangersdomein

zwakte veel urineren in avond- en nachtelijke uren;

<i>kans</i>	illegaal fietsen (Halvemaansteeg-Reguliersdwars) verloedering en verworpen tot achterkant (zeker na opvijzelen bios); voorkomen dat goede zaken verdwijnen
<i>bedreiging</i>	inrichting met klinkertapijt van gevel tot gevel; fietsverbod
<i>inrichting</i>	
<i>beheer</i>	quatre mens (zie hierboven)
<i>handhaving</i>	toezicht en sancties vooral in verband met vuilaanbod, urineren en illegaal fietsen

ruimte type **Beulingstraat**

<i>sterkte</i>	rustige woonstraat met beperkte functies
<i>zwakte</i>	parkeren buiten vakken en bakfiets op trottoir
<i>kans</i>	terras bij restaurantjes optioneel; rustig evenwichtig profiel met trottoir of rabbatstrook zonder 'Amsterdammertjes' en laad- en losplaatsen in plaats van parkeren
<i>bedreiging</i>	trottoirs of rabbatstrook (conform Delftse binnenstad)
<i>inrichting</i>	toestaan eigen initiatieven groen (in verband met woonstraat karakter)
<i>beheer</i>	
<i>handhaving</i>	handhaven antiparkeren op aan te leggen laad en losplaatsen

ruimte type **Blinde Mansteeg en St.Pieterssteeg, St. Jorisstraat Openhartsteeg**

<i>sterkte</i>	typerende middeleeuwse stegen
<i>zwakte</i>	redelijke schoonheidsgraad, maar vaak penetrante urinegeuren
<i>kans</i>	gezellige leefbuurt (vergelijk andere steden, bijvoorbeeld Haarlem)
<i>bedreiging</i>	privatisering in verband met toenemende overlast
<i>inrichting</i>	
<i>beheer</i>	natte reiniging opvoeren; toezicht frequent
<i>handhaving</i>	controle en sancties, vooral in weekend

ruimte type **Geelvincksteeg**

<i>sterkte</i>	ruime korte pleinvormige steeg
<i>zwakte</i>	windgat met onaantrekkelijke wand en kwalitatief matig bestratingsmateriaal
<i>kans</i>	kan fraai pleintje worden met afwijkende bestrating en mogelijk transparante bomen in aansluiting op verblijfsplek aan water (Singel); relatie met groene achtergebied keurblokken verstevigen (of compenseren bij vervangende bouw)
<i>bedreiging</i>	dichtslibben met terrassen en terrasschotten in verband met windhinder stallen van fietsen wildplassen
<i>inrichting</i>	mogelijkheden bomen (Gleditsia?) onderzoeken
<i>beheer</i>	tegengaan fietsenparkeren aan railing pleintje Singel
<i>handhaving</i>	scherpe handhaving terrasschotten

ruimte type **Open Hartsteeg**

<i>sterkte</i>	grotendeels geprivatiseerd stegencomplex
<i>zwakte</i>	vanwege geringe beheerproblemen is urineren aantrekkelijk
<i>kans</i>	teruggeven aan de stad
<i>bedreiging</i>	volgebouwd en volgestouwd zorgt voor gevaar brandveiligheid
<i>inrichting</i>	
<i>beheer</i>	doorgaande openbare deel koesteren en goed nat reinigen
<i>handhaving</i>	

Bijlage 1 Literatuurlijst

Beleidskader

- *Nota Visie herinrichting* openbare ruimte binnenstad van Amsterdam, dienst Ruimtelijke Ordening, 1991.
- *Beleidsplan Binnenstad*, gemeente Amsterdam, 1993.
- *Horecanota Binnenstad Amsterdam*, dienst Binnenstad, ABJZ, 1993.
- *Nota Amsterdam te water*, Binnenwaterbeheer, 1995.
- *Verkeers-en inrichtingsplan (VIP)*, naar een leefbare en bereikbare Amsterdamse binnenstad; gemeente Amsterdam 1994.
- *Buitenreclame in de binnenstad van Amsterdam*, dienst Ruimtelijke Ordening, Grondbedrijf en Project Management Bureau, 1994.
- *Beheerplan Rembrandtplein\Thorbeckeplein*, dienst Stedelijk Beheer Binnenstad, 1994.
- *De Amsterdamse binnenstad; mooier, leger, schoner*, verslag symposium over integrale kwaliteit van de openbare ruimte in de Amsterdamse Binnenstad; dienst Stedelijk Beheer i.s.m. Van Dijk, Van Soomeren en Partners, 1995.
- *Nota Kade- en oevergebruik in de binnenstad van Amsterdam*, dienst Stedelijk Beheer/Binnenstad, 1995.
- *Nota minder reclame, meer kwaliteit in de binnenstad*, Stedelijke Woningdienst, 1993.
- *Nota De schoonheid van Amsterdam, een kader voor het welzijnsbeleid*, gemeente Amsterdam, 1995.
- *Nota werkwijze Handhavingsteam 1995*, gemeente Amsterdam, 1995.
- *Functiemenging in de binnenstad van Amsterdam*, dienst Ruimtelijke ordening, 1995.
- *Ruimte voor Kwaliteit; beleidsplan Openbare Ruimte binnenstad Amsterdam*, dienst Binnenstad, sector openbare ruimte, 1996.
- *Kaders voor kwaliteit*, Kaderstellende notitie inzake het opstellen van integrale Buurtkwaliteitsplannen Openbare Ruimte (IBOR's) in de Amsterdamse binnenstad, Van Dijk, Van Soomeren en Partners, 1996.
- *Beheerplan Bloemenmarkt*; dienst Binnenstad, sector openbare ruimte, 1996.
- *Binnenstad Afvalplan*, dienst Binnenstad Amsterdam, sector openbare ruimte, 1996.
- *Nota staanplaatsen buiten markten*, dienst Binnenstad, 1996.
- *Graffiti-demi-fini tussenbalans van een schoon project*, dienst Binnenstad, sector Openbare Ruimte (Rayonmanagement), 1996.
- *Inventarisatie en advies 30kmpu-beleid voor de Amsterdamse binnenstad*, Van Dijk, Van Soomeren en Partners, 1997.
- *Een pracht van een gracht*, NSGP, Dienst Binnenstad i.s.m Van Dijk, van Soomeren en Partners, 1997.
- *Masterplan Rembrandtplein en Thorbeckeplein*; Dienst Binnenstad, Ruimtelijk Ontwerp, 1998.

Relevante verordeningen

- *Leef Milieu Verordening Rembrandtplein e.o. 1988.*
- *Notitie Loketverkoop, Stedelijk Beheer/Binnenstad Rayonmanagement, 1994.*
- *Richtlijnen winkeluitstallingen, gemeente Amsterdam, 1994.*
- *Algemene Plaatselijke verordening (APV), gemeente Amsterdam, 1995.*
- *Draaiboek terrassenhandhaving, dienst Binnenstad, Milieudienst, 1996.*
- *Concept Bestemmingsplan Rembrandtplein, dienst Binnenstad, sector Ruimtelijk Ontwerp, 1997.*

Studies, verslagen en meer algemene bronnen

- *The Image of the City, Kevin Lynch, Massachusetts Institute of Technology USA, 1960.*
- *De Kern Gezond, veranderingen van het openbaar gebied in de Haagse binnenstad, gemeente Den Haag, 1989.*
- *Keurblokkenboek deel II, wat gebeurt er met de Keurblokken, Vera Amende en Addy Stoel, Amsterdam 1993.*
- *Brochure geveltuintjes, dienst Stedelijk Beheer/Binnenstad, 1994.*
- *Een gastvrij weekend, voorstel tot gestroomlijnd uitgaan, Stadsdistrict Amsterdam/Horecaned, Amsterdam 1996.*
- *Pistor Mijlpalenrapport Rayon Zuid, Stedelijk Beheer Binnenstad, 1997.*
- *Horecaberaad, Politiedistrict 3 Amsterdam, 1997.*
- *Verslagen Beheergroep Amstelveeldbuurt, 1997.*
- *Verslag vergadering Buurtraad, mei 1997.*
- *verslag bijeenkomst gegadigden Rembrandtsplein, november 1997.*
- *De ruimte openbaar, Simon Sprietsma (Plan Amsterdam), 1997.*
- *Concept meerjarenprogramma, dienst Binnenstad, sector Openbare Ruimte, 1998.*

Bijlage 2 Geïnterviewde personen

Gesprekspartners van de verschillende maatschappelijk relevante instanties:

- de heer E. in den Berken, buurtregisseur van wijkteam van politie Prinsengracht;
- de heer C. Glaser, vertegenwoordiger van de bewonersvereniging de Bloemenmarkt;
- de heer J. Halewijn, Ondernemersvereniging Rembrandtplein;
- de heer A. Jonker, Eerste Nederlandse Fietsersbond Nederland (ENFB), afdeling Amsterdam;
- de heer J. Kniest, Stichting Gehandicapten Overleg Amsterdam (SGOA);
- mevrouw A. Stoel, wijkcentrum d'Oude Stadt;
- de heer H. Verweij, vertegenwoordiger van HorecaNed.

Gesprekspartners binnen de gemeente:

- de heer R. van Binsbergen, jurist bij de Dienst Binnenstad (AJBZ);
- de heer A. Burgmeijer, opsteller van het IBOR Amstelveld- en Utrechtsestraatbuurt;
- de heer R. van Dam, opsteller Bestemmingsplan Rembrandtplein e.o. Dienst binnenstad, Ruimtelijk Ontwerp;
- mevrouw J. van Rooijen, opsteller van het IBOR Stadshart;
- de heer S. Sprietsma, ontwerper openbare ruimte Dienst Binnenstad, Ruimtelijk ontwerp;
- de heer T. Tollenaar, planoloog van het GVB.

Daarnaast zijn nog vele zijdelingse contacten geweest met medewerkers binnen de gemeente alsmede met betrokkenen in de straat. Tenslotte is deelgenomen aan de volgende bijeenkomsten:

- bijeenkomst beheergroep Amstelveldbuurt en Rembrandtpleinbuurt, 23 juni 1997;
- bijeenkomst betrokkenen Rembrandtplein, november 1997.

Bijlage 3 Terrassenkaart

Huidige vergunde situatie

