

## **Op weg naar een visie voor de Van Baerlestraat**

vervolg op de knelpuntenanalyse n.a.v. de inpassing van de  
nieuwbouw voor het Stedelijk Museum

Eric Lugtmeijer  
Nicole Smits  
Tobias Woldendorp

## **Op weg naar een visie voor de Van Baerlestraat**

vervolg op de knelpuntenanalyse n.a.v. de inpassing van de nieuwbouw voor het Stedelijk Museum

Amsterdam, 19.09.06

Eric Lugtmeijer  
Nicole Smits  
Tobias Woldendorp

Met medewerking van:  
Rob van Dijk, Dijk & co Landschapsarchitectuur

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Scenario's</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Opdrachten voor onderzoek</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Opdrachten voor beheer</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Opdrachten voor ontwerp</b>	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>Hoe nu verder?</b>	<b>11</b>
	<b>Bijlagen</b>	
Bijlage 1	Scenario 1: Superbeheer	13
Bijlage 2	Scenario 2: Minimumvariant	14
Bijlage 3	Scenario 3: Winkelplein	15
Bijlage 4	Scenario 4: Museumpark	16
Bijlage 5	Deelnemers workshop	17
Bijlage 6	Knelpunten Museumplein / Stedelijk Museum	18

# 1 Inleiding

In de openbare ruimte rond het Stedelijk Museum liggen een groot aantal knelpunten. Deze zullen naar verwachting in aantal en complexiteit in de toekomst toenemen als de deuren weer opengaan van het nieuwe Stedelijk Museum. Ook zal tijdens de bouw van het museum de kwaliteit van de openbare ruimte verder onder druk komen te staan.

Na de verbouw van het Stedelijk Museum komt de entree aan het Museumplein te liggen waardoor de 'loopstromen' op en om het plein ingrijpend zullen wijzigen. Ook zal de druk op de openbare ruimte toenemen (meer bezoekers / mensen). Daarbij komt dat bestaande functies, zoals de AH-vestiging (Albert Heijn), die niet altijd 'soepel' passen in het dagelijkse gebruik van de openbare ruimten (laden en lossen).

Samenvattend kan worden gesteld dat er knelpunten in het gebied liggen op het vlak van verkeersveiligheid, sociale veiligheid, leefbaarheid, beheer en algemeen het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte.

DSP-groep heeft, op verzoek van Arthur Buursma en Yvonne Meekes van het Stadsdeel Oud-Zuid, de knelpunten in kaart gebracht. De bevindingen zijn gebundeld in de notitie 'Knelpunten Museumplein/Stedelijk Museum' (zie bijlage 5).

Als vervolg op deze knelpuntenanalyse heeft DSP-groep ontwikkelingsscenario's opgesteld voor de Van Baerlestraat en het Museumplein. Deze oplossingsrichtingen zijn vertaald in scenario's. In deze rapportage staan deze centraal.

In de scenario's wordt gezocht naar oplossingen in het plangebied om de leefbaarheid, de kwaliteit van het beheer en de veiligheid te vergroten<sup>1</sup>.

Dit document zal worden voorgelegd aan het DB (Dagelijks Bestuur) van het Stadsdeel Oud Zuid. De dilemma's en de opties die er zijn voor structurele oplossingen worden in beeld gebracht.

## *Leeswijzer*

In deze rapportage worden allereerst de scenario's toegelicht en in de hoofdstukken die daarop volgen worden deze verder uitgewerkt. In hoofdstuk 3 wordt per scenario aangegeven welk aspecten nog onderzocht moeten worden. In hoofdstuk 4 zijn de implicaties van de scenario's voor het beheer beschreven. Hoofdstuk 5 gaat over de opdrachten aan de ontwerpers. Hoofdstuk 6 gaat over de vraag: "Hoe nu verder?"

In bijlage 1 t/m 4 zijn de scenario's gevisualiseerd en de personen, die in de workshop aanwezig waren waarin de scenario's zijn besproken, staan in bijlage 5. Bijlage 6 tenslotte bevat het resultaat van de eerdere fase: de notitie 'Knelpunten Museumplein/Stedelijk Museum'.

Noot 1 Het plangebied is de van Baerlestraat. Omgrenzingen zijn de hoek Concertgebouwplein / Gabriël Metsustraat en de Willemsparkweg / Paulus Potterstraat en deze loopt van het 'hart van de weg' (Van Baerlestraat) tot aan de randen van het Museumplein en volgt het 'ezelsoor' op maaiveld tot aan de eigendomsgrens van de nieuwbouw van het Stedelijk Museum.

## 2 Scenario's

In het kader van het ontwikkelen van een visie op de toekomstige situatie in de Van Baerlestraat zijn - met de knelpuntenanalyse als onderlegger - scenario's ontwikkeld. Het doel van de scenario's is om mogelijkheden en onmogelijkheden in ruimte en tijd scherp te krijgen, zodat vervolgens naar oplossingsrichtingen toegewerkt kan worden. Die oplossingsrichtingen kunnen zowel ontwerptechnisch, beheertechnisch als organisatorisch van aard zijn. Voor de Van Baerlestraat zijn vier scenario's ontwikkeld en voorgelegd aan de ad hoc werkgroep 'Inpassing Stedelijk Museum aan de Van Baerlestraat'.

### *Scenario 1: Superbeheer*

Dit scenario stelt de gesignaleerde knelpunten en extra inspanningen in het beheer centraal. De problemen worden in dit scenario 'zo goed en zo kwaad' getackeld. Omdat dit ons inziens weinig structurele oplossingen op de lange termijn biedt en neerkomt op 'dweilen met de kraan open' zijn er drie andere scenario's ontwikkeld.

### *Scenario 2: Minimumvariant*

De minimumvariant heeft de insteek dat er iets moet gebeuren aan het ontwerp van zowel gebouwen als de openbare ruimte om het meer 'beheerbaar' te houden. Zwaartepunten ligt op het afbouwen van het oor en het opnieuw profileren van het noordelijk deel van de Van Baerlestraat.

### *Scenario 3: Winkelplein*

Dit scenario gaat uit van het benutten van de commerciële mogelijkheden. AH is nu eenmaal een belangrijke trekker op het plein en er komen minstens zoveel bezoekers als in het Stedelijk Museum. Commerciële activiteiten van het Stedelijk worden dan ook deels uitgeplaatst in kiosken, waarbij er een vergelijkbaar klimaat ontstaat als aan de noordoostzijde van het Museumplein. Om geen confrontaties te krijgen tussen laden en lossen wordt de fietser omgeleid over het plein en op de Van Baerlestraat toegestaan.

### *Scenario 4: Museumpark*

Het laatste scenario is een lange termijn scenario. Als de ambitie bestaat om de problemen fundamenteel aan de bron aan te pakken en het Museumplein een echt hoogstaand plein te laten zijn is dit scenario in beeld. Dat betekent dat het ezelsoor moet verdwijnen en daarmee ook Albert Heijn. Dat geeft een heleboel lucht. AH zou een nieuwe attractieve plek kunnen krijgen in de buurt, bijvoorbeeld in de onderbouw van het Sweelinck conservatorium. Hier is gelegenheid van inpandig laden en lossen. Door de ingrepen wordt het plein een echt park, waaraan een aantal veelgebruikte culturele voorzieningen liggen.

In onderstaand schema zijn de vier scenario's afgezet tegen een aantal parameters, die van belang zijn voor de inpassing van de nieuwbouw van het Stedelijk Museum.

Gebruikte afkortingen: SM Stedelijk Museum  
AH Albert Heijn

parameters	scenario 1: Superbeheer	scenario 2: Minimumvariant	scenario 3: Winkelplein	scenario4: Museumpark
Hoofdnet fiets	handhaven aan de noordkant van de Van Baerlestraat (motorpolitie)	optillen fietspad t.o.v. rijweg en legaliseren tot tweezijdig fietspad	fietsers liften mee op de rijbaan en een route over promenade wordt geformaliseerd; inrichting bij AH als voorplein, waar fietsers niet meer door kunnen steken; verbeteren oversteekbaarheid t.h.v. G. Metsustraat	optillen fietspad t.o.v. rijweg; tweezijdig fietspad niet nodig want AH weg
Fietsen over plein	handhaven tegen fietsen over plein	handhaven tegen fietsen over plein	informele fietsroute over plein (fietsindicatiestroom)	handhaven tegen fietsen over plein
Fiets parkeren	handhaven tegen overlast op cruciale plekken (voor AH, bij kruispunt G. Metsustraat)	fietsparkeren voor AH geordend en aan P.Potterstraat (n.b. W. Sandbergplein niet belasten); medewerkersstalling in uitbreiding oor	fietsparkeren voor AH ordenen en mogelijk maken op plek W. Sandbergplein	in pandig voor personeel SM en bezoekers park in gecompartmenteerde ondergrondse fietsenstalling
Laad- en losregime AH	AH parkeert langsrij, maar dit wordt begeleidt door medewerker en zwaailichten op wagen AH of in openbare ruimte	AH parkeert in truckdock, achteruitrijden begeleidt door medewerker	AH parkeert parallel aan de Van Baerlestraat, maar heeft geen fietspad dat wordt gehinderd en geen hoogteverschillen, geen begeleiding	AH is uitgeplaatst en levert geen problemen met vervoersbewegingen
Laad- en losregime SM (kunst)	kunsttransport in truckdock opgesteld, begeleiding door medewerker veiligheid	kunsttransport in truckdock opgesteld, begeleiding door medewerker veiligheid	kunsttransport in pandig SM, gecombineerd met catering, begeleiding door medewerker veiligheid	kunsttransport in truckdock in openbare ruimte, begeleiding door medewerker veiligheid
Laad-en losregime catering etc. SM	catering langsrij in gang Van Baerlestraat (of Paulus Potterstraat), begeleiding medewerker SM	catering in truckdock in oudbouw SM, achteruitrijden begeleidt door medewerker SM	catering in truckdock naast kunstdock in oudbouw SM. begeleiding bij achteruitrijden door medewerker veiligheid	catering gekoppeld aan kunstdock in openbare ruimte, begeleiding medewerker SM
Uitstraling laden en lossen	anti graffiti plus beleid vooral op muur ezelsoor, handhaving tegen overlast opslag AH in openbare ruimte	afbouw ezelsoor met glazen constructie, waartegen zitbanken	wand attractief maken door watergordijn te ontwerpen, waarmee gevoelige wand verdwijnt	SM direct aan attractief Museumpark
Specifieke actie beheer (zie ook hoofdstuk 5)	anti graffiti plus beleid vooral op muur ezelsoor, handhaving tegen overlast opslag AH in openbare ruimte, overal inzet toezichthouders met drie petten (informatie, handhaven, signaleren: zie hoofdstuk 5), plusbeheer (nat- en droog) op extra kwetsbare plekken (fietsenkelder SM, Van Gogh, rand ezelsoor)	plusbeheer (nat- en droog) op extra kwetsbare plekken (fietsenkelder SM, Van Gogh, rand ezelsoor)	intensief schoonhouden 'winkelplein' en op extra kwetsbare plekken (fietsenkelder SM, Van Gogh, rand ezelsoor)	minder intensief beheer nodig door verdwijnen fietsenkelder SM en ezelsoor

Specifieke inrichting openbare ruimte	opheffen lijnen in bestrating van trottoir t..h.v. AH	opheffen lijnen in bestrating van trottoir t..h.v. AH, met een Amsterdams trottoir langs het opgetilde fietspad, nieuwe kleinere afvalbakken, SM krijgt flinke zone bij entree in afwijkend materiaal	verblijfsgebied rond AH, met een kleine zone in afwijkend materiaal voor SM	bestratingsmateriaal Museumplein (Anderson) wordt doorgezet door hele plangebied
Ambulante handel	handhaven bestaande plek	handhaven bestaande plek	intensivering op plein vereist extra handhaving (laden/lossen, fietsparkeren, afval, etc.)	geen ambulante handel op dit deel van Museumpark
Ventilatieoren P-garage	opnemen in bestratingpatroon plein.	opnemen in concept afbouwen ezelsoor tot truckdock	vastleggen aan oor	verplaatsen naar nieuwe truckdock
Oversteekbaarheid Van Baerlestraat	geen extra oversteekbaarheid, alleen oversteken op bestaande kruispunten	geen extra oversteekbaarheid, alleen oversteken op bestaande kruispunten	in verlengde van winkelplein een brede oversteekplaats (mid-den tussen P.Potter en G. Metsustraat	Onderdoorgang naar concertgebouw vanuit parkeergarage; extra oversteekplaats in verlengde van museumpromenade

### 3 Opdrachten voor onderzoek

Om verdere keuzes te kunnen maken, dienen de volgende vragen beantwoord te worden. In de rechterkolom is aangegeven binnen welk scenario de onderzoeksvragen passen.

Onderzoeksopgaven	Scenario's			
	1	2	3	4
<i>Fietsen</i>				
welke routes (door en om park) voor fietsers logisch zijn in eindsituatie (na werkzaamheden Rijksmuseum en Stedelijk Museum)	x	x	x	x
hoeveel fietsaanbind gelegenheid op welke plaats nodig is		x	x	x
of fietsaanbind gelegenheid tussen de kastanjes op W. Sandbergplein mogelijk is			x	
of tweezijdig fietspad aan oostkant Van Baerlestraat mogelijk		x		
verkeersregelinstallatie op hoek Van Baerlestraat – G. Metsstraat: fietsers krijgen eerder groen dan auto's			x	
<i>AH</i>				
extra maatregelen om laden en lossen AH op trottoir veiliger te maken (bijv. knipperlicht onderzoeken op effectiviteit en kosten)	x	x	x	
haalbaarheid laden en lossen AH aan de straat (bijv. door handkarren te vervangen door gemotoriseerde karren)			x	
hoeveel klanten van AH komen per auto (bij verhuizing AH aan kleinere parkeergarage voldoende?)				x
of het aantal entrees van AH teruggebracht kan worden tot één			x	
<i>Bomen</i>				
hoe omgaan met bomen langs de Van Baerlestraat (kap of behoud)	x	x	x	x
levensvatbaarheid kastanjabomen W. Sandbergplein en Museumplein	x	x	x	x
<i>Programma</i>				
of kiosken binnen beleid voor ambulante handel mogelijk zijn (i.v.m. kiosken)			x	
programma voor in het oor of aanpalende ondergrondse ruimten (openbare toiletten, fietsenstalling, etc.)		x	x	x
mogelijkheid oor af te breken				x
<i>Ondergrondse verbindingen</i>				
haalbaarheid/wenselijkheid van ondergrondse verbinding van Museumplein naar Concertgebouw				x
haalbaarheid/wenselijkheid van ondergrondse verbinding Van Goghmuseum en Stedelijk Museum	x	x	x	x
<i>Veiligheidsrisico's (nader onderzoek nodig)</i>				
in hoeverre fietsendiefstal een probleem is bij AH en op het Museumplein	x	x	x	x
gebruik van de parkeergarage door bussen: of er probleem is in openbare ruimte met bussen, of bussen de parkeergarage mijden en zo ja: waarom	x	x	x	x
details van zakkenrollerij (zodat communicatie op afgestemd kan worden)	x	x	x	x



## 4 Opdrachten voor beheer

### *Beheer*

Op dit moment ligt de focus merken wij vooral op het ontwerp van het Museumplein en de bebouwing er omheen. Het is dan ook belangrijk dat vooruit wordt gekeken naar de implicaties van het ontwerp op het beheer. Dat vraagt om begrotingskeuzes. Voor het beheer hebben we deze wat meer gedetailleerd uitgewerkt<sup>2</sup>. Hierbij onderscheiden we drie onderdelen:

- 1 De aanwezigheid van zwerfvuil op en rond het bestaande plein laat zien, dat intensiever onderhoud en beheer wenselijk is. Dat begroten we op jaarlijks € 50.000,- tot € 100.000,- extra. De precieze hoogte van het bedrag is afhankelijk van de huidige bestekken en inpasbaarheid daarin.
- 2 Omdat het gebied intensiever zal worden gebruikt (meer bezoekers) en het beheerareaal straks wordt uitgebreid (bedoeld wordt bestrating / harde delen), is een extra budget van ongeveer € 100.000,- jaarlijks nodig. Ook hier zal de precieze hoogte afhangen van de huidige systematiek.
- 3 Tenslotte zal in scenario 1 nog eens € 100.000,- euro extra nodig zijn, omdat problemen niet in het ontwerp worden opgelost. Denk aan de wand van het oor die kwetsbaar is voor graffiti en de nissen in de gevel van Stedelijk Museum (fietsenkelder) en Van Goghmuseum (personeelsingang) die niet worden aangepakt.

### *Toezicht openbare ruimte*

Binnen scenario 1 is niet alleen extra inzet op o.a. vuilverwijdering nodig, maar zal ook extra op toezicht ingezet moeten worden. In onze visie moeten toezichthouders op het plein (in scenario 1) drie functies vervullen:

- 1 handhaven (fietsverbod/alcoholverbod, etc.);
- 2 signaleren (vervuiling doorgeven aan werkploeg, kleine vervuilingen direct zelf opruimen);
- 3 functie van gastheer: de weg wijzen en andere informatie geven.

Een referentie voorbeeld voor is daarbij het centrale park in Perth (Australië), waar beheerders duidelijk aanwezig zijn en allerlei hand- en spandiensten doen.

Er zullen daarbij minimaal 2 personen nodig zijn voor het gehele plein, gedurende 16 uur per dag, 7 dagen in de week. Rekening houdend met vakantie, ATV, ziekte etc. betekent dat een reservering van 7 FTE voor het plangebied. Met een personeelslast van circa € 60.000,- (inclusief overhead) komt dat uit op een investering van € 420.000,- euro per jaar.

### *Toezicht Stedelijk Museum en AH*

In scenario 1 zou het volgens ons inziens ook zinvol zijn dat het Stedelijk Museum en AH meer een rol nemen als toezichthouder. Zij zouden breder moeten zijn dan alleen het in de gaten houden van het eigen gebouw. We zouden willen, dat die toezichthouders ook naar buiten gaan en daar overlastgevers aanspreken, zwerfvuil opruimen en distributieverkeer begeleiden, zodat laden en lossen veilig tussen het langzame verkeer plaats kan vinden.

Noot 2 We zijn hierbij uitgegaan van ervaringscijfers: voor exacte bedragen moet tot op bestekniveau inzichtelijk zijn hoe het beheer nu geregeld is, zodat beoordeeld kan worden of het bestaande beheer uitgebreid kan worden, of dat een nieuwe activiteit opgezet moet worden.

In onderstaand schema staat per scenario aangegeven welke specifieke beheeractiviteiten vereist zijn.

Beheermaatregelen	Scenario's			
	1	2	3	4
<i>Beheer</i>				
meer en kwalitatief hoogwaardiger toezicht (drie petten) op Museumplein en Van Baerlestraat	x			
intensiever nat en droogbeheer op extra kwetsbare plekken (fietsenkelder SM, Van Gogh, rand ezelsoor)	x	x	x	
intensiever nat en droogbeheer bij nieuwe kiosken			x	
afpraak tussen AH en stadsdeel dat toezichthouders ook de omgeving in de gaten houden	x			
afpraak tussen politie en Stedelijk Museum dat toezichthouders van museum ook de omgeving (onder de overkapping en daarbuiten) in de gaten houden NB: omdat de grens van de overkapping in ieder scenario anders is, is ook de grens van toezicht steeds anders	x			
begeleiding bij laden en lossen AH	x	x		
begeleiding bij laden en lossen SM	x	x	x	x
<i>Handhaving</i>				
handhaving alcoholverbod rond AH	x	x	x	
handhaving fietsverbod op het plein	x	x		x
handhaving verkeerd gestalde fietsen	x			
optreden tegen fietsers en scooters die tegen het verkeer inrijden	x			
dadergerichte aanpak van zakkenrollers (heterdaadjes), zoals in België: politiemensen zijn opgeleid om zakkenrollers te herkennen en hen op heterdaad te betrappen (afhankelijk van uitkomst onderzoek)	x	x	x	x
handhaving geparkeerde bussen buiten parkeergarage	x	x	x	x
<i>Communicatie</i>				
fietsers waarschuwen voor fietsendiefstal (communicatie) (als fietsendiefstal een probleem blijkt in onderzoek)	x	x	x	x
voetgangers op Van Baerlestraat en Museumplein en bij de ingangen van de musea waarschuwen tegen zakkenrollers (bijvoorbeeld met spandoeken)	x	x	x	x
<i>Verlichting</i>				
verlichting in openbare ruimte en onder luifel van Stedelijk Museum op elkaar afstemmen, zodat geen verblinding optreedt	x	x	x	x
<i>Tijdens de bouwwerkzaamheden</i>				
goed BLVC plan voor tijdens de bouwwerkzaamheden van het Stedelijk Museum	x	x	x	x

## 5 Opdrachten voor ontwerp

Aansluitend op de onderzoeksvragen dienen de volgende ontwerpaspecten nader uitgewerkt te worden. Aan de rechterkant is aangegeven binnen welk scenario de ontwerpopgaven vallen.

Ontwerpopgaven	Scenario's			
	0	1	2	3
<i>Fietsen/voetgangers</i>				
noordkant Van Baerlestraat herinrichten (helder onderscheid voet – fiets – fietsenstalling - inritten)		x	x	x
fietsroute door park formaliseren			x	
extra fietsaanbindgelegenheden (W. Sandbergplein? in/onder het ezelsoor? aantal en plaats moet onderzocht worden)	x	x	x	x
oversteekroute voor voetgangers over Van Baerlestraat			x	
<i>Laden en lossen</i>				
laden en lossen AH (met behoud van lucht voor ondergrondse koeling)		x		
laden en lossen SM	x	x	x	x
het bundelen van routes naar parkeergarage en laden en lossen		x	x	x
<i>Ondergrondse verbindingen</i>				
ondergrondse verbinding van Museumplein naar Concertgebouw				x
ondergrondse verbinding Van Goghmuseum en Stedelijk Museum	x	x	x	x
<i>Bebouwing op plein</i>				
kiosken op plein			x	
afbouwen van het oor, zoals in het winnende prijsvraagontwerp van Benthem&Crouwel was voorzien		x		
attractiviteit van de hoge muur van het oor vergroten (bijv. waterwand of tribune met projecties)		x	x	
nieuwe entree Van Goghmuseum afstemmen op entree SM	x	x	x	x
bestaande vrijstaande ventilatieschacht van parkeergarage opnemen in pleinontwerp	x			
bestaande vrijstaande ventilatieschacht van parkeergarage opnemen in bebouwing		x	x	x
<i>Buitenruimte op plein</i>				
het entreeplein van het Stedelijk Museum een eigen identiteit geven (bijv. buitenexpositie van museum)	x	x	x	
het entreeplein van het Stedelijk Museum aansluitend op het Museumplein vormgeven (zonder oor)				x
inrichting W. Sandbergplein afstemmen op locatie van nieuwe entree Van Goghmuseum	x	x	x	x
locatie zoeken op voorplein voor sculptuur van Richard Serra				x

## 6 Hoe nu verder?

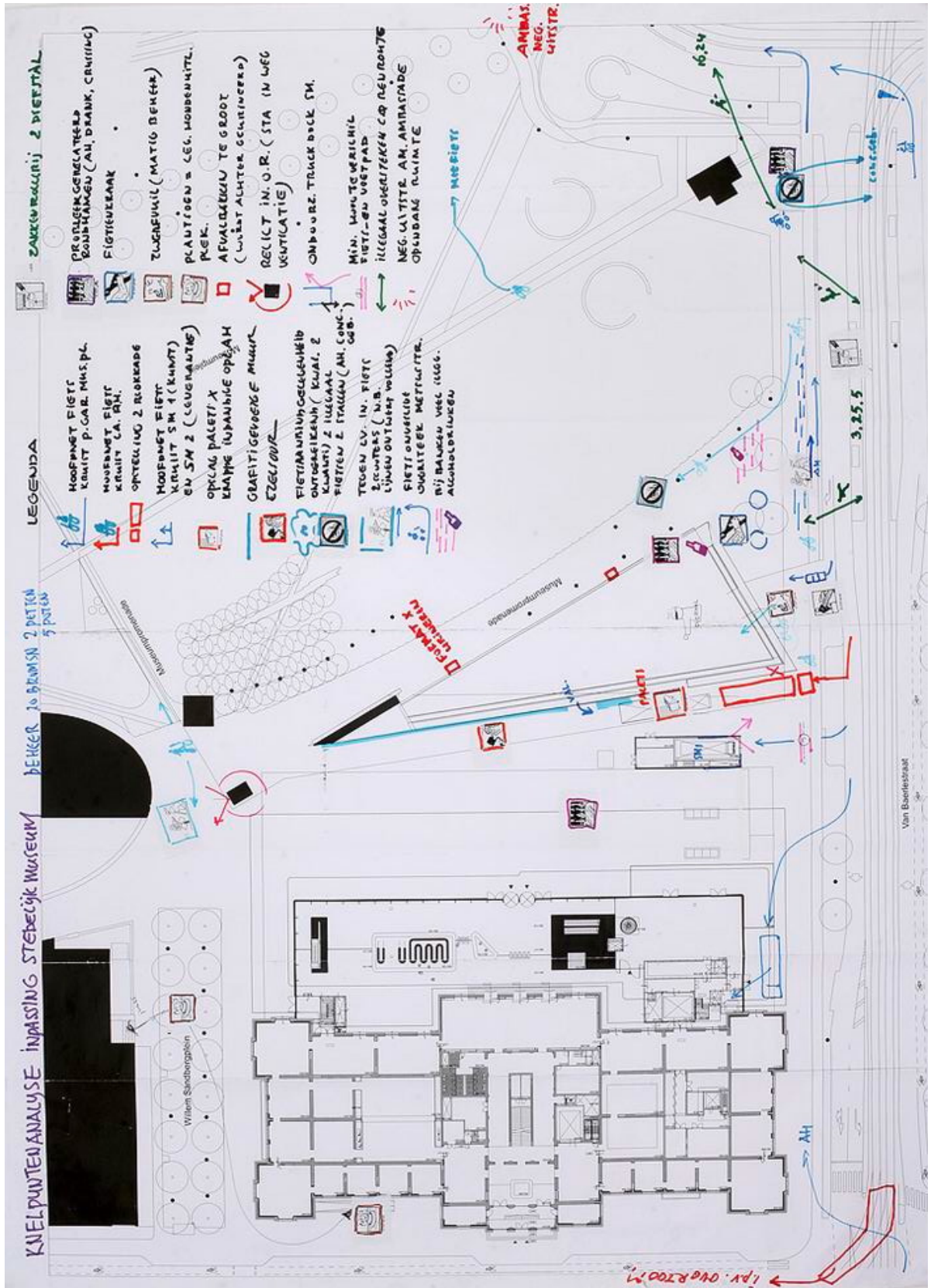
In de afgelopen periode zijn voor de Van Baerlestraat scenario's ontwikkeld om leefbaarheid, beheerbaarheid en veiligheid te vergroten. De scenario's variëren van Superbeheer, waarbij oplossingen vanuit het beheer moeten komen, tot Museumpark, dat fysiek zo ingrijpend is dat het alleen op lange termijn gerealiseerd kan worden.

Met deze vier scenario's is duidelijk geworden welke aspecten nog onderzocht moeten worden, waar ontwerpers naar moeten kijken en welke implicaties voor het beheer de scenario's hebben.

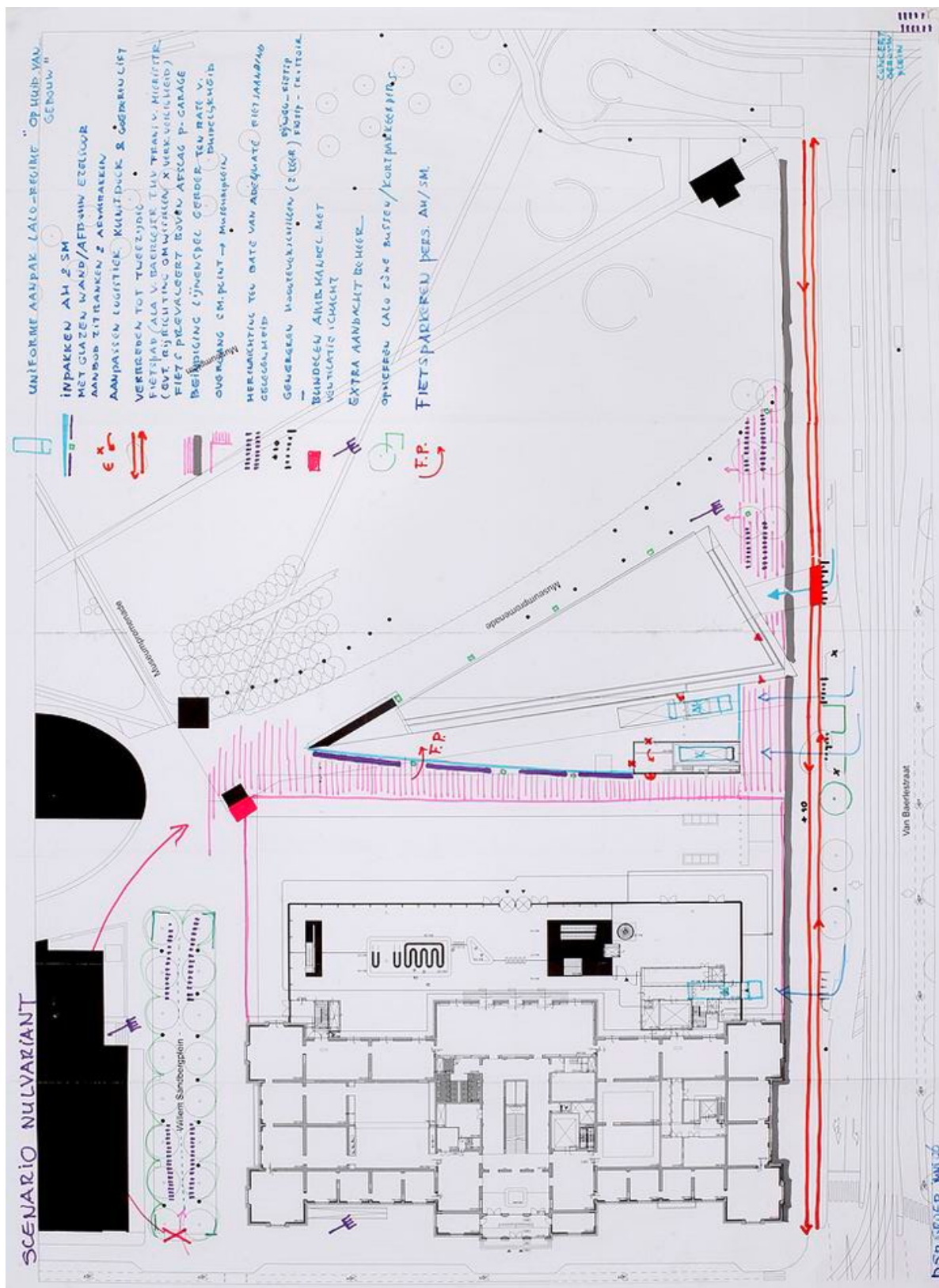
Om een stap dichterbij een ontwerp te komen stellen we als vervolgstap voor, om ieder scenario te laten adopteren door een team dat bestaat uit enthousiaste werkgroepleden, dus naast een verkeerskundige, een ruimtelijk ontwerper en beheerder ook vertegenwoordigers van musea en ondernemers. Zij werken de scenario's in een workshop - samen - verder uit en koppelen hun bevindingen over haalbare, wenselijke en niet-wenselijke maatregelen terug aan de andere teams. Doel is dat de teams uiteindelijk komen tot een visie voor de korte en de lange termijn, die aan het dagelijks bestuur voorgelegd kan worden.

## **Bijlagen**

# Bijlage 1 Scenario 1: Superbeheer

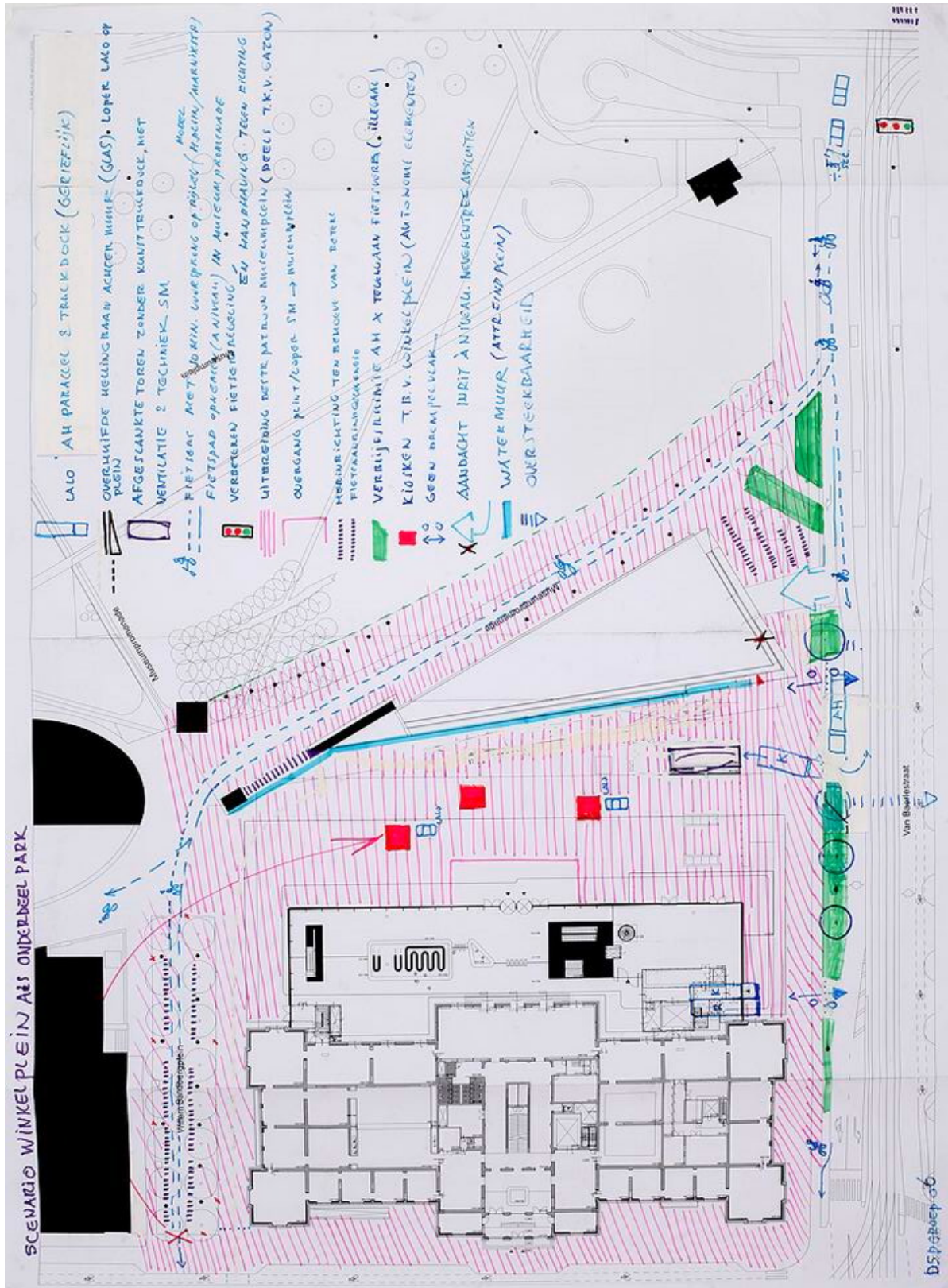


# Bijlage 2 Scenario 2: Minimumvariant



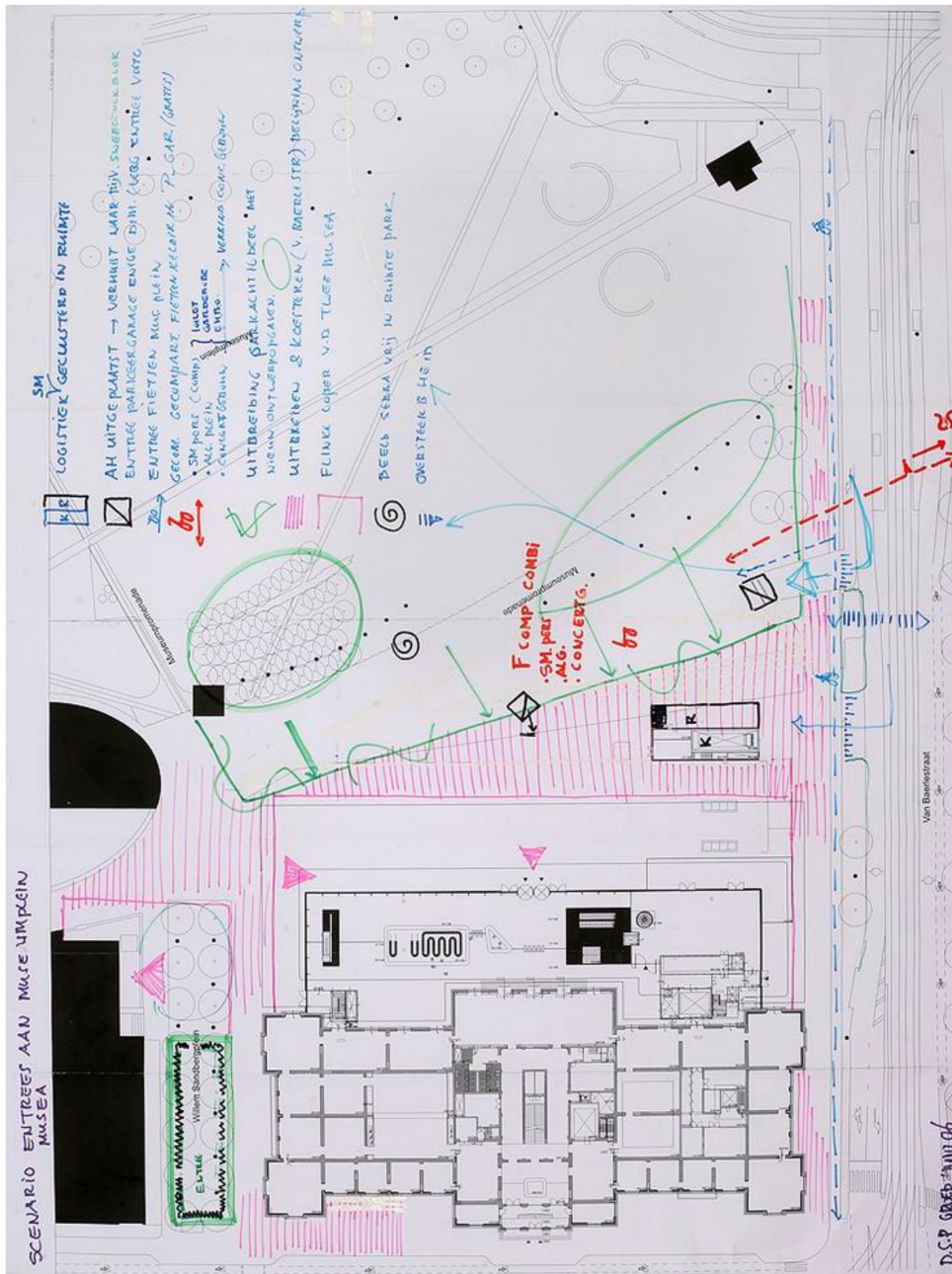


# Bijlage 3 Scenario 3: Winkelplein





# Bijlage 4 Scenario 4: Museumpark



## Bijlage 5 Deelnemers workshop

Op 28 juni 2006 zijn de scenario's gepresenteerd en bediscussieerd. Aanwezig waren:

- Wolfgang Hövelman, gebiedsmanager vanuit het stadsdeel Oud Zuid;
- Marianne Griffioen, beleidsmedewerker Openbare ruimte DRO;
- Kees Groenewegen, beheerder openbare ruimte stadsdeel Oud Zuid
- Paul van der Zedde, divv;
- Stephany van Veen, beheerder openbare ruimte stadsdeel Oud Zuid;
- Arjan Sikkema, Facility manager Stedelijk Museum;
- Marcia Sookha, projectleider Museumplein (PMB);
- Rick Kooper, beleidsadviseur Publiek Maatschappelijke Dienstverlening, stadsdeel Oud Zuid;
- Arthur Buursma, senior projectmanager Stadsdeel Oud Zuid;
- Herman Dupon, Albert Heijn, operationeel manager Amsterdam Centrum;
- Yvonne Meekes, ontwerper openbare ruimte Stadsdeel Oud Zuid
- Eric Lugtmeijer, DSP-groep;
- Nicole Smits, DSP-groep;
- Tobias Woldendorp, DSP-groep;
- Remco Haakma, verkeerskundige stadsdeel;
- Kees Potthoff, Stedenbouwkundige stadsdeel;
- Bert Bergsma, vastgoedmanager Dynamis abc.

## Bijlage 6 Knelpunten Museumplein / Stedelijk Museum

### Inleiding

In de openbare ruimte rond het Stedelijk Museum is op dit moment een groot aantal knelpunten te constateren die naar verwachting in aantal en complexiteit zullen toenemen als de deuren opengaan van het Stedelijk Museum. Ook daarvoor al, als er met de bouw van het museum wordt begonnen, zal de logistiek van de van Baerlestraat e.o. en daarmee de kwaliteit van het publiek domein verder onder druk komen te staan.

De planvorming voor het Nieuwe Stedelijk Museum kent een lange geschiedenis. Nieuw is dat nu de entree van het Stedelijk Museum aan het Museumplein komt te liggen waardoor de 'loopstromen' ingrijpend zullen wijzigen<sup>3</sup> en de druk op de openbare ruimte wordt vergroot<sup>4</sup>. Daarnaast zijn er bestaande functies, zoals AH (Albert Heijn), die niet altijd 'soepel' passen in het dagelijkse gebruik van de openbare ruimte.

Samenvattend kan worden gesteld dat er knelpunten liggen op het gebied van verkeersveiligheid, sociale veiligheid, leefbaarheid, beheer en algemeen gesteld het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte. Naast knelpunten liggen er ook duidelijk kansen. In deze notitie worden de knelpunten beschreven. Het is de bedoeling dat op basis van de knelpunt inventarisatie/analyse wordt gezocht naar oplossingen in het plangebied om leefbaarheid, beheerbaarheid en veiligheid te vergroten<sup>5</sup>.

In deze notitie worden de belangrijkste knelpunten gebundeld. Ze zijn gegroepeerd rond hoofditems.

### Tussen ambitie en pragmatisme

De planontwikkeling van het Museumplein en de uitbreiding van het Stedelijk Museum heeft veel commotie gekend. Gaandeweg het proces zijn beslissende keuzes gemaakt, die nu als belangrijke oorzaak kunnen worden aangemerkt van de knelpunten, die zich nu voordoen of in de nabije toekomst zullen ontstaan in de openbare ruimte. Drie keuzes in het planproces zijn daarin bepalend:

1. Het Stedelijk Museum keert zijn ingang over niet al te lange tijd naar het Museumplein. Daarin is in het ontwerp van het Museumplein destijds niet voorzien.
2. In de toenmalige plannen van het Museumplein van Andersson is 'het ezelsoor' gerealiseerd. Het idee is een relict van een veel omvattender plan<sup>6</sup>. 'Het ezelsoor' sluit maar moeilijk aan op de plannen van het

Noot 3 Met de nieuwe entree zullen bijvoorbeeld meer mensen direct op de Van Baerlestraat over willen steken.

Noot 4 De ruimte is nu al beperkt en met de ontwikkelingen zal het er nog drukker worden.

Noot 5 Het plangebied is de van Baerlestraat. Omgrenzingsen zijn de hoek Concertgebouwplein / Gabriël Metsustraat en de Willemsparkweg / Paulus Potterstraat en deze loopt van het 'hart van de weg' (Van Baerlestraat) tot aan de randen van het Museumplein en volgt het 'ezelsoor' op maaiveld tot aan de eigendomsgrens van de nieuwbouw van het Stedelijk Museum.

Noot 6 Een hellend vlak tot aan de oudbouw van het Stedelijk Museum, met daarin ruimte voor de nieuwbouw van Alvaro Siza.

Stedelijk. De ingang van het Stedelijk kijkt deels uit op een blinde muur van 'het oor'. Bovendien is de openbare entreeruimte beperkt voor zowel het toekomstige Stedelijk Museum als de AH.

3. In het planproces van het Museumplein is de AH laat ingeschoven. De winkel is gezien het gebruik een aanwinst (het is er druk) maar de plek en de situatie brengen allerlei problemen met zich mee (laden/lossen, hangen, verkeersveiligheid).

De keuzes zijn vaak heel pragmatisch gemaakt. Daarmee loopt het Museumplein een groot risico. Als plein waaraan internationaal vermaarde functies liggen (Concertgebouw, Rijksmuseum, Van Gogh- en Stedelijk museum) en dat een grote trekker is voor bezoekers, komt de openbare ruimte steeds verder in de knel, omdat teveel is gekeken vanuit de planontwikkeling van de afzonderlijke gebouwen en niet vanuit het geheel; de functies én de openbare ruimte.

### **Twee blackspots**

Er zijn twee Amsterdamse blackspots (verkeersonveiligheid) in de directe omgeving. Dat zijn de kruisingen van de van Baerlestraat en de Paulus Potterstraat en de kruising van Baerlestraat bij het Concertgebouw.

Mogelijke oorzaken zijn:

- de moeilijke oversteek voor fietsers vanaf de van Baerlestraat linksaf de Gabriël Metsustraat in en;
- de streekbussen, die vanaf de De Lairesestraat, via de van Baerlestraat naar de Paulus Potterstraat rijden. Deze route werd tijdelijk ingesteld tijdens de herprofilering van de Overtoom maar is op verzoek van Connexion permanent geworden. Daarna is het profiel van de Overtoom zodanig aangepast dat de bussen daar niet meer kunnen halteren.

### **Fietsveiligheid**

De van Baerlestraat is onderdeel van het hoofdnet fiets. Tussen Gabriël Metsustraat en Paulus Potterstraat wordt dit vrijliggend fietspad echter in de toekomst over nog geen driehonderd meter vier keer geconfronteerd met kruisend autoverkeer.

- 1 Auto's draaien (ook nu al) vanaf de van Baerlestraat de parkeergarage in en zien daar de langzame verkeersdeelnemers nog wel eens over het hoofd.
- 2 Bij AH levert het laden en lossen met grote trucks problemen op. Die moeten recht insteken (blokkeren daarmee de van Baerlestraat) en kruisen daarmee voetgangers en fietsstromen en de trambaan. Met een geblokkeerd voetpad moeten voetgangers uitwijken naar het fietspad. De nieuw aangebrachte laad- en losplaats parallel aan de rijrichting van Baerlestraat wordt door AH niet optimaal gevonden en wordt daarom niet gebruikt. Het lost ook maar voor een deel het probleem op want dan moet met lorries frequent het fiets- en voetpad worden overgestoken wat ook tot wrijving leidt met het hoofdnet fiets. Ook worden pallets en fust buiten opgeslagen.
- 3 De plannen van het Stedelijk Museum zijn om ook een aparte laad- en losruimte te maken voor zowel de gewone bevoorrading (o.a. restaurant / horeca functie) als voor kunsttransporten. Ook deze bevoorrading zal moeten gebeuren via de van Baerlestraat. De kunsttransporten, met 14

meter lange trucks, moeten achteruitrijdend via de van Baerlestraat, over het drukke fiets- en voetpad de apart daarvoor ontworpen truckdock inrijden. Verkeersveilig is het daarmee niet.

- 4 Er is jaren geleden een aparte ondergrondse busgarage aangelegd. In de praktijk zien we dat nogal wat bussen er niet in kunnen (de bussen worden steeds groter en hoger en daar is niet in voorzien). Ook is het regime veranderd (bij stops langer dan 2 minuten moet nu ook worden betaald). Dat betekent dat bussen alternatieven zoeken om hun toeristen op andere plekken af te zetten en op te pikken. Dat is niet zelden de Paulus Potterstraat ter hoogte van de beide musea. Ook in de toekomst heeft het Stedelijk Museum het plan om de oorspronkelijke entree (Paulus Potterstraat) voor grote groepen die per bus komen te gebruiken en voor grote tentoonstellingen, de zogenaamde block busters. Dat zal de doorstroming van de Paulus Potterstraat frustreren.

Eigenlijk zien we dat het laden en lossen steeds wordt afgewenteld op de openbare ruimte en dat daarmee de verkeersveiligheid verslechterd. Als het Stedelijk Museum opengaat zullen deze problemen cumulatief toenemen (aan de van Baerlestraat zijde met een verwacht bezoekersaantal van 600.000 per jaar).

### **Fietsparkeren**

Op dit moment is het parkeren van fietsen voor de AH een probleem. Er zijn te weinig rekken, de aanbindgelegenheid, die door landschapsarchitect Andersson is ontworpen is ondeugdelijk, waardoor fietsen her en der neergezet worden. Wanneer het Stedelijk Museum zijn deuren opent is niet voorzien in voldoende stallingmogelijkheden voor fietsen. De kans dat daarmee het plein op sommige plekken vol komt te staan met fietsen is aanzienlijk. Dat zal zeker gebeuren bij de ingangen van de trekkers: het Stedelijk Museum en de AH.

### **Verkeer; kris-kras**

Het verkeer over de van Baerlestraat kan het best worden gekarakteriseerd als 'kris-kras'. Voetgangers lopen kris-kras over de van Baerlestraat naar de overkant van de straat of naar de tramhalte. De overzichtelijkheid en de verkeersveiligheid komt dit niet ten goede. De verwachting is dat het alleen maar toeneemt als het Stedelijk Museum opengaat.

Fietsers zoeken de kortste weg en de makkelijkste oversteek naar AH en de Albert Cuyp (de Pijp) en rijden daarbij tegen het verkeer in. Dat levert gevaarlijke situaties op. De lijnen in het bestratingmateriaal wekken onterecht de indruk dat dit voor tweewielers een legale route is.

### **Ongewenste bezoekers en gebruik**

Op dit moment hangen er de nodige ongewenste bezoekers rond het plein. Hangjongeren zoeken (vooral bij regenachtig weer) een plekje in de hal bij AH. De geluidsinstallatie met klassieke muziek is daar ten dele een oplossing voor gebleken. Bij de AH, op de bankjes in het park en op de grasweide hangen daklozen, alcoholisten en mensen met een psychische handicap rond. Gelal, urineren, stank en naroeppen leveren overlast op, ondanks het

alcoholverbod.

Daarnaast komt het nog steeds voor dat mensen vanaf het ezelsoor naar beneden spugen en rommel naar beneden gooien.

De nieuwe ingang van het Stedelijk Museum kent een overhuiving van circa 12 meter. Het risico is aanwezig dat deze plek de mooiste hang- en slaapplek van Amsterdam wordt.

### **'Klein groot leed' in het dagelijks beheer en gebruik**

In het oog springend is het zwerfvuil, maar ook dat de afvalbakken dermate groot zijn dat er eenvoudig achter geürineerd kan worden. Urineren en zelfs het doen van de grote behoefte vindt ook plaats op de hellingbaan naar de fietsenkelder van het Stedelijk Museum en in de nis van de personeelsingang van het Van Goghmuseum.

Andersson heeft er destijds voor gekozen om tussen plein en van Baerlestraat weinig hoogteverschillen te maken. Maar het geringe hoogteverschil tussen voet- en fietspad is voor slechtzienden een struikelblok en ook uitwijkende fietsers hebben (vooral bij regenachtig weer) problemen met het geringe verschil. De witte attentielijn, die er langs geschilderd is, helpt wel iets, maar is een ad hoc maatregel.

De ventilatieschacht van de parkeergarage was in eerder plannen opgenomen in de architectuur van de nieuwbouw, in dit plan is het een obstakel in de openbare ruimte.

### **Conclusie**

We zien in het gebied een groot aantal knelpunten opdoemen. Deze nemen toe als het Stedelijk Museum open gaat en de verwachte bezoekersstromen aantrekt. De grootste knelpunten liggen op het vlak van verkeersveiligheid (laden en lossen, blackspots en de 'kris-kras' bewegingen). Daarnaast zorgen bepaalde groepen (alcoholisten, daklozen) voor overlast. De kans dat dit toeneemt is aanwezig.

De vraag is of de knelpunten kunnen worden opgelost door het beheer te verbeteren in combinatie met een verbeterd toezicht. Het antwoord is: nee. Dat zou betekenen, dat je een groot aantal toezichthouders structureel zou moeten inzetten en dan nog is het vermoedelijk dweilen met de kraan open. Een structurele oplossing kan daar niet van worden verwacht.

Er zal daarbij moeten worden gekeken:

- hoe de bestaande functies (met name het laden en lossen) structureel goed ingepast kunnen worden;
- hoe de verkeersveiligheid structureel kan worden verbeterd;
- hoe een duurzame oplossing kan worden bedacht voor het stallen van fietsen;
- hoe de negatieve invloed van mensen met ongewenst gedrag op het plein kan worden beperkt.