



GROENLINKS

**NIEUW
PERSPECTIEF
VOOR DE
VIJZELSTRAAT**

EEN VISIE

MEI 2004

EEN STRAAT ZONDER ZIEL

De Vijzelstraat en de Vijzelgracht vormen samen een belangrijke verbindingroute in de Amsterdamse binnenstad. Maar op dit moment zullen weinig Amsterdammers positieve gevoelens hebben bij deze doorgangroute voor auto's, trams en fietsers. De Vijzelstraat is bijna net zo'n verkeersader als de Weesperstraat en daardoor eigenlijk geen echte binnenstadsstraat.

Het is een straat zonder ziel. Deze kreet is afkomstig van voormalig burgemeester van Amsterdam A. d'Ailly. In zijn Historische gids van Amsterdam bespreekt hij de gevolgen van diverse grote sloop- en nieuwbouwprojecten in deze straat in het begin van de vorige eeuw: "de verbreding heeft van de Vijzelstraat, tevoren een gezellige winkelstraat, weliswaar een brede verkeersweg gemaakt, doch helaas tevens een straat zonder ziel, een willige prooi van wind en auto's."

Wie nu door deze straat loopt of fietst, wordt alleen op de bruggen uitgenodigd om om zich heen te kijken naar de prachtige grachten. De tussenstukken, vooral aan de oostzijde tussen Herengracht en Keizersgracht en tussen Keizersgracht en Prinsengracht, zijn saai en vaak vervallen. De winkels en horeca-voorzieningen hebben, voorzover ze aanwezig zijn, weinig uitstraling.

De Vijzelstraat biedt volop ruimte voor auto's om er te rijden en te parkeren. Toch is dit geen garantie geweest voor economische bloei, zoals ondernemersorganisaties vaak voorspellen. Integendeel, het heeft juist economische achteruitgang opgeleverd.

Wie aan de uiteinden bij de Munt of het Weteringcircuit gaat staan, zal verbaasd zijn hoe mooi ver hij kan kijken. Het zou een feest kunnen zijn om de Vijzelstraat/gracht af te lopen en te genieten van de zichtlijnen van deze lange, wijde straat.



de Vijzelstraat zoals hij nu is, gezien vanaf het dak van de ABN-AMRObank

Maar dan zal er eerst heel wat moeten veranderen.
Vanwege de aanleg van de Noord-Zuidlijn zijn er grote werkzaamheden op dit traject en dat biedt een mooie gelegenheid om de problemen van deze straat aan te pakken.

Hoofdoorzaak van de onaantrekkelijke uitstraling van de Vijzelstraat is dat het wel een goede doorgangsroute is, maar absoluut geen aangename verblijfstraat.
Essentieel voor een goede verblijfsstraat is dat er genoeg plek aan beide zijden van de straat is om prettig te vertoeven.

Bij de Vijzelstraat geldt dat vooral voor de zijde waar 's middags zon is, de oostkant. Om daarvoor ruimte te winnen, moet de plaats die sommige andere functies innemen worden ingeperkt en moet het primaat gegeven worden aan de voetganger.

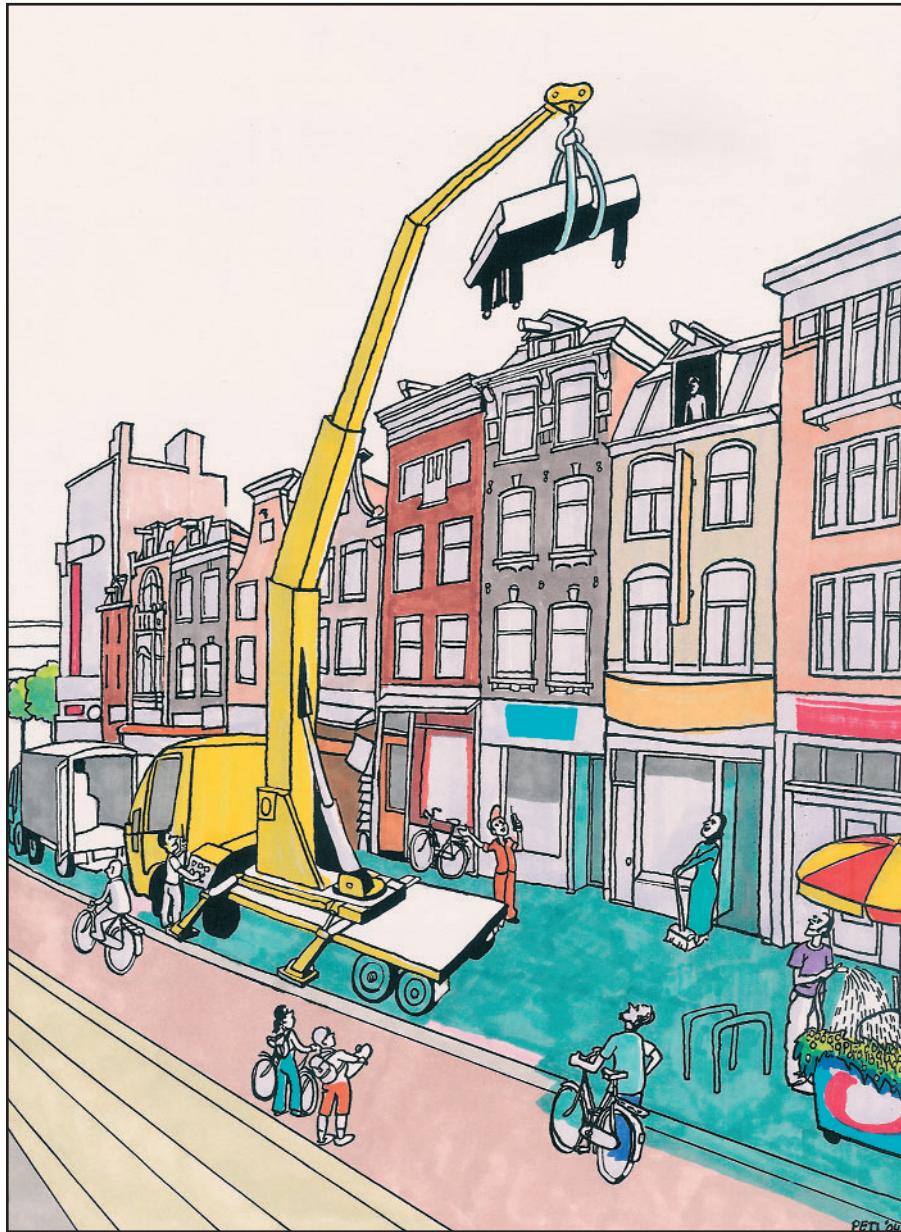


3

de Vijzelstraat tussen Kerkstraat en Prinsengracht



*De Vijzelstraat nabij de Munt
geen ruimte voor fietsers, geen ruimte voor voetgangers*



ruimte om te laden en te lossen

08.00 uur



ruimte voor terrasjes en winkelen

17.00 uur



EEN NIEUW PERSPECTIEF

In de nieuwe inrichting van de Vijzelstraat past autoverkeer in beide richtingen niet. Het deelraadslid voor GroenLinks Fjodor Molenaar heeft dit vorig jaar in zijn notitie 'Bereikbaarheid in alle st(r)aten, Verkeerscirculatie en autoluw beleid in Amsterdam-Centrum' aangetoond. Deze notitie laat ook goed zien hoeveel beter de ruimte die nu wordt ingenomen door bewegende en stilstaande auto's, gebruikt kan worden. De Vijzelstraat maakt deel uit van dit samenhangend verkeerscirculatieplan voor de hele binnenstad.

GroenLinks wil wel de vrije trambaan handhaven en in twee richtingen een vrijliggend fietspad creëren.

Door het schrappen van het autoverkeer in de Vijzelstraat van zuid naar noord en het maken van een goede indeling van de verkeersstromen, hebben we een mooie, wijdse straat gecreëerd, met veel plek voor voetgangers aan beide zijden.

We willen de volle breedte van 25 meter zo goed mogelijk laten uitkomen en kiezen daarom voor een gelijkvloers ontwerp met zo min mogelijk obstakels. Aan de oostkant, die 's middags vol in de zon ligt, willen we een breed trottoir van zeven meter. Het huidige trottoir is niet breder dan drie meter.

Op een aantal plekken kan de inrichting nog mooier worden met wat plantenbakken of ander groen. We verwachten bij uitvoering van dit plan een stevige uitbreiding van het aantal terrassen van café's en restaurants.

De artist impression die hierbij staat afgedrukt van de Vijzelstraat bij de Kerkstraat geeft een indruk van hoe leuk het kan worden. Met een dergelijk breed trottoir is er, in tegenstelling tot de huidige situatie, ook ruimte voor de in- en uitstromende bioscoopbezoekers van Pathé-de Munt.

Het zal waarschijnlijk niet lukken de westzijde van de Vijzelstraat, die alleen 's ochtends zon krijgt, net zo'n aantrekkelijk verblijfsklimaat te geven als de oostkant.

Maar het kan een stuk beter worden dan het nu is.

De publieksfunctie van het gemeentearchief, dat in het gebouw van architect de Bazel komt, kan het doodse gedeelte tussen Herengracht en Keizersgracht zeker gaan verlevendigen. De schoonheid van dit monument zal dan weer gaan opvallen.

In het gedeelte tussen Keizersgracht en Prinsengracht willen wij de galerij onder het ABN-AMRO-kantoor door het weghalen van

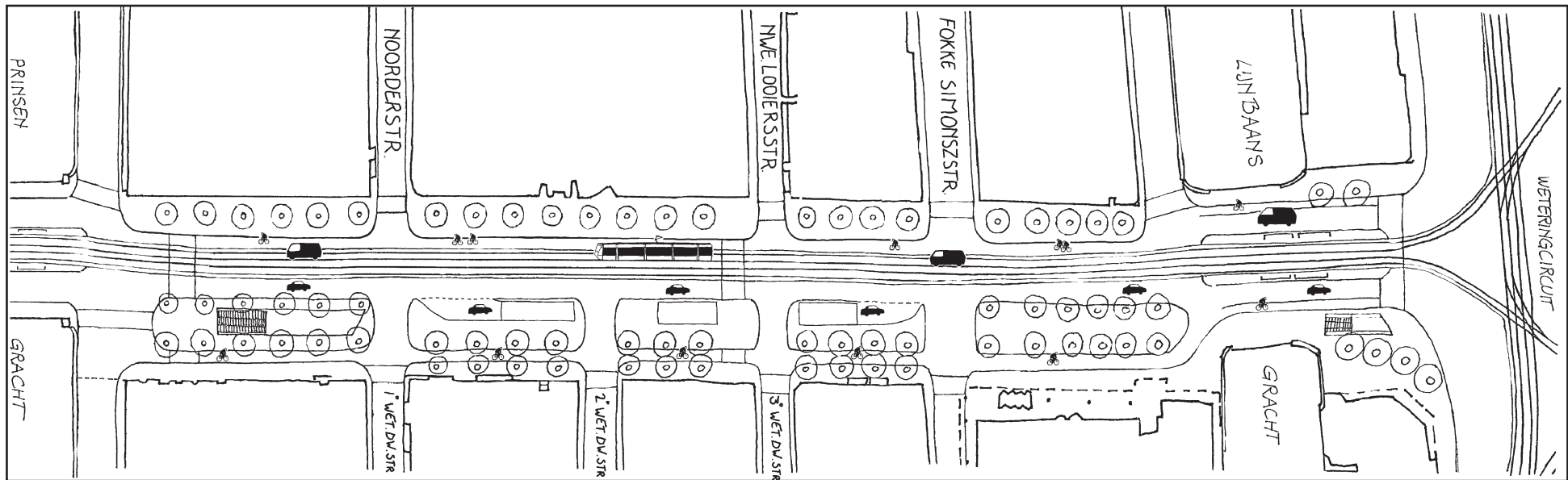
de vitrines een open verbinding met de straat geven. Daardoor neemt tegelijk de sociale veiligheid sterk toe.

Het gemeentebestuur heeft in 1993-1994 de uitkomst van het referendum voor een autovrije binnenstad beleidsmatig vertaald in concrete voorstellen: het Verkeers- en Inrichtingsplan (VIP) voor de binnenstad. Een van die voorstellen was eenrichtingverkeer op vier radialen, waaronder de Vijzelstraat. Maar daarvan zijn zij inmiddels weer afgestapt.

Wij als GroenLinks willen met één-richtingverkeer de ruimte voor de auto inperken en daarmee een mooie verblijfsruimte scheppen.

Dat zal een belangrijke stimulans betekenen voor de economie in dit deel van de binnenstad. We denken daarbij niet alleen aan een uitbreiding van de horeca maar ook aan een forse verbetering van het winkelbestand op deze route.

Het stadsdeel Centrum stelt voor in zijn 'Startnotitie Inrichting Openbare Ruimte Noord-Zuidlijn' om "het tracé van N-Z lijn niet zozeer te zien als een continue, uniforme rode loper, doch eerder als een in de binnenstad ingebed parelsnoer. Daarbij moet het 'snoer' meer zijn dan een gewone woonstraat in de binnenstad, het moet immers een winkelstraat van allure blijven/worden.



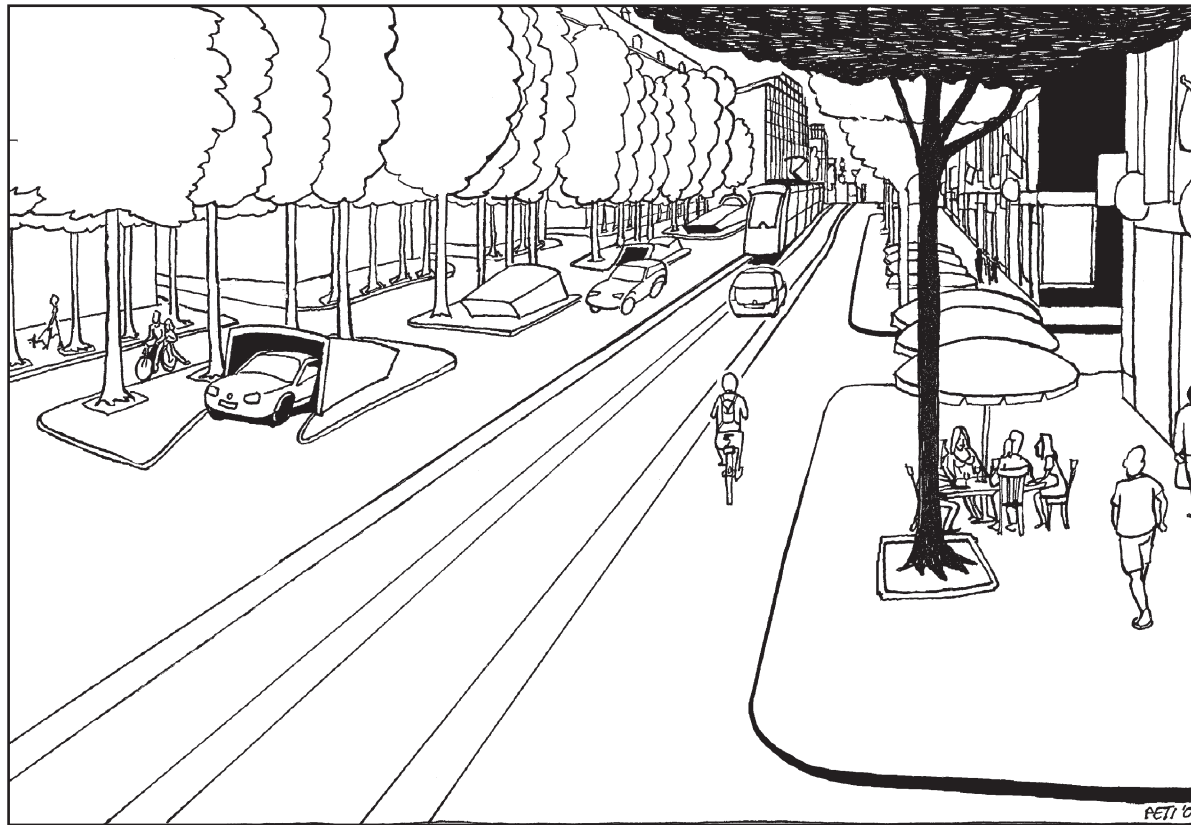
profielvoorstel Vijzelgracht

‘Parels’ daarbij zijn: Stationsplain, Dam, ‘snoeren’ daarbij zijn: Damrak, Rokin, Vijzelstraat en Vijzelgracht.”

Met onze plannen voor deze route willen wij bereiken dat Vijzelstraat en -gracht twee schitterende stukken parelsnoer worden. Onze overtuiging is dat op deze manier een verloederde doorgangsroute omgetoverd wordt in een statige en levendige stadsstraat

met allure, onze binnenstad waardig. Onze visie is een Vijzelstraat waarin wij allemaal kunnen genieten van de wijsheid, de zichtlijn en de sfeer.

En zo komt niet alleen het monumentale karakter van onze binnenstad nog beter tot uitdrukking, maar krijgt ook de economie van de binnenstad een stevige impuls.



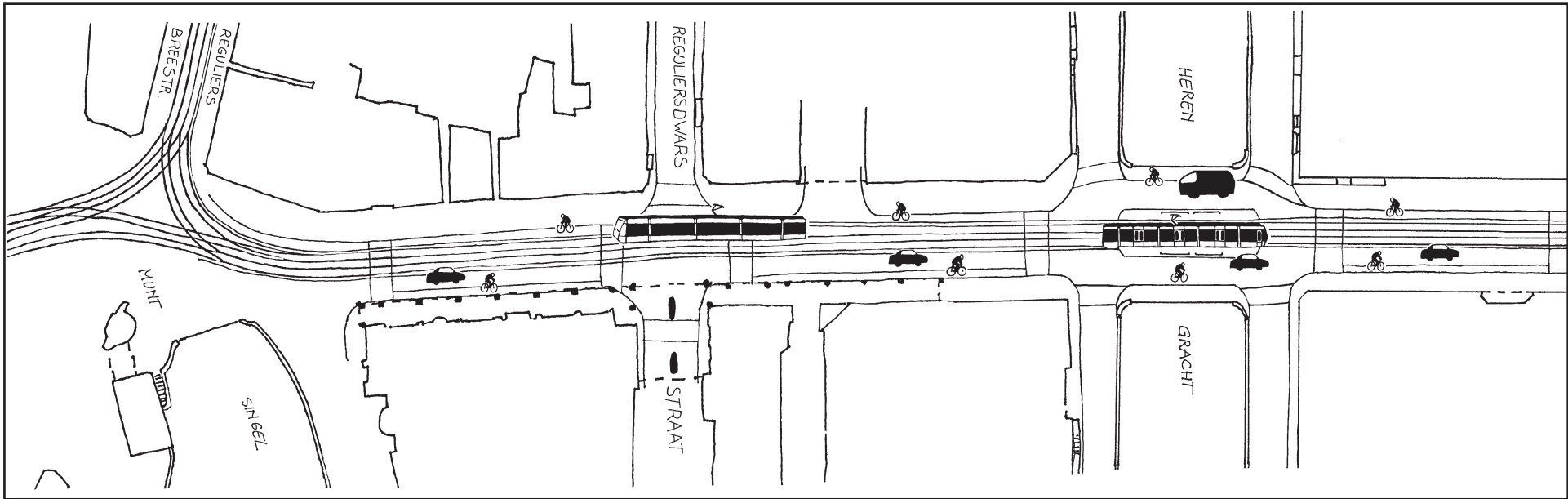
DE VIJZELGRACHT

De Vijzelgracht is breder dan de Vijzelstraat. Voor de komst van bouwput voor de Noord-Zuidlijn was de Vijzelgracht lommerrijk en elegant. Het was daarom altijd al een aangename verblijfsplek dan de Vijzelstraat.

Toch kan ook daar na de voltooiing van de Noord-Zuidlijn nog veel verbeterd worden. Zo willen we aan beide zijden een vrijliggend fietspad. Aan de westzijde vervangt het fietspad de ventweg. Verder kunnen de beide trottoirs een stuk breder.

De ruimte aan de westkant wordt in het gemeentelijk plan voor een deel in beslag genomen door de in- en uitgang van de ondergrondse parkeergarage voor bewoners. Toch moet het mogelijk zijn om er door een goede indeling een elegante allee van te maken met bomen en ander groen.

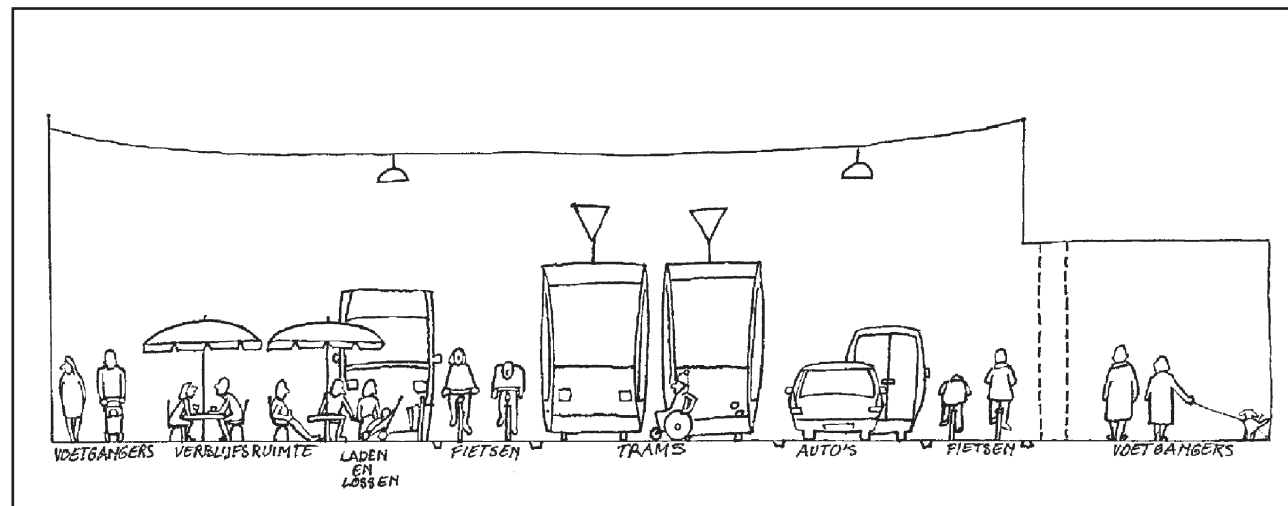
Voor een goede afwikkeling van de buurtcirculatie en voldoende bereikbaarheid van de parkeergarage is het volgens ons nodig vanaf het Weteringscircuit tot en met de brug over de Prinsengracht autoverkeer in twee richtingen toe te staan. Het autoverkeer de stad in zal op dit stuk op de trambaan moeten rijden. Maar omdat dit om een zeer beperkt aantal auto's zal gaan, zal dit geen belemmeringen geven voor het tramverkeer. Op dit moment rijden de auto's op dit stuk ook zonder problemen over de trambaan.



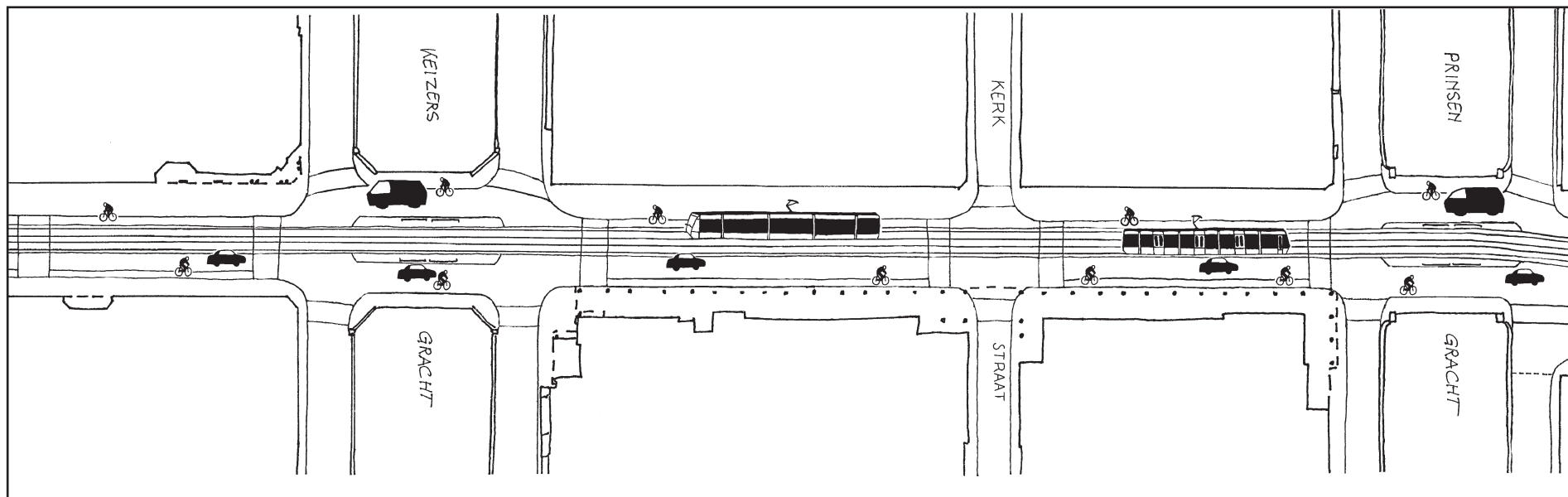
DWARS- EN LENGTEPROFIEL

Stoplichten zijn, doordat het autoverkeer op de Vijzelstraat nog maar in een- richting doorgaat, niet meer nodig. Door een heldere inrichting, onder andere met goede oversteekplaatsen, kan de verkeers- snelheid voldoende worden teruggebracht om kruisend verkeer veilig af te wikkelen.

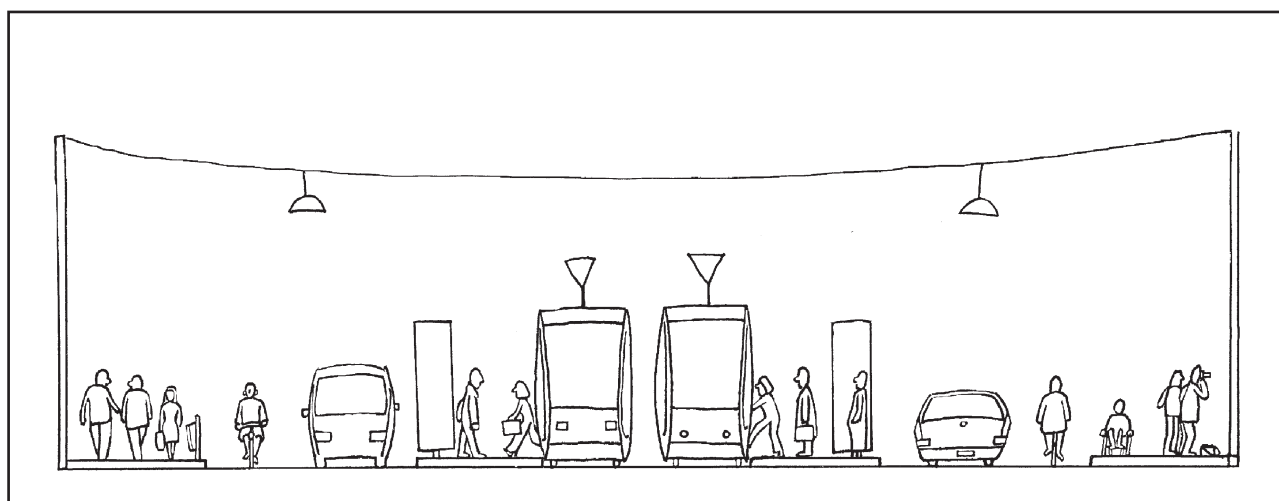
De trottoirs aan de oostzijde worden 7 meter breed inplaats van de huidige 3 meter. Er komen in beide richtingen vrijliggende fietspaden. Autoverkeer rijdt de stad uit. Laden en lossen kan op bepaalde uren van de dag.



dwarsprofiel Vijzelstraat



VAN DE VIJZELSTRAAT EN DE BRUGGEN



Op de bruggen over de Heren-, Keizers- en Prinsengracht is ruimte voor autoverkeer in twee richtingen. Het voordeel daarvan is dat auto's op de grachten zo de andere richting van de gracht terug kunnen rijden en minder hoeven om te rijden.

Tramhaltes liggen, anders dan nu, op de bruggen. Er komt daardoor een extra halte bij.

GROENLINKS WIL LATEN ZIEN DAT :

de Vijzelstraat door een goede indeling en eenrichtingsverkeer voor auto's een prachtige, ruime straat kan worden waar het goed toeven is.

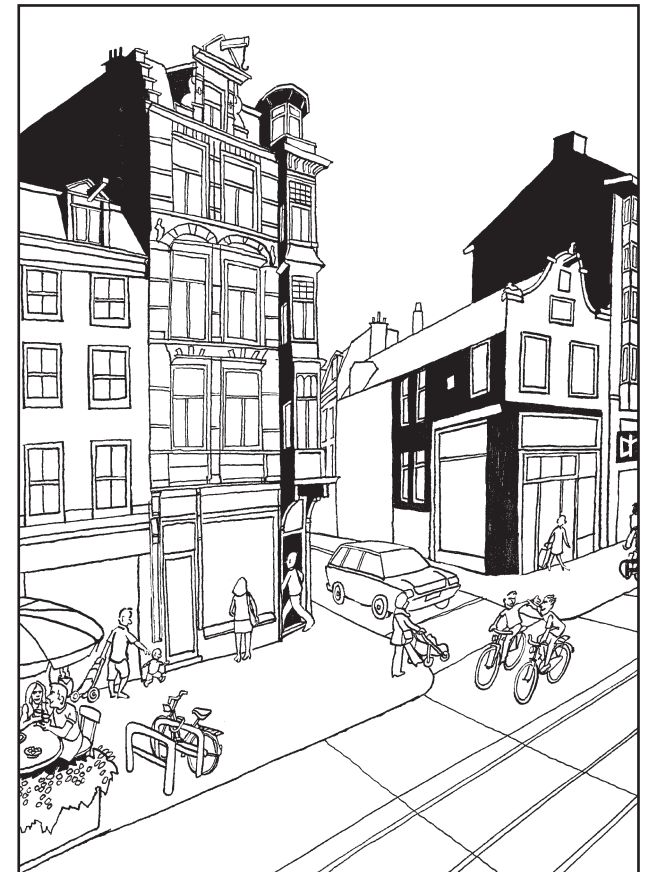


de Vijzelstraat een mooie fietsstraat kan zijn met aan beide zijden een vrijliggend fietspad.



COLOFON

de Vijzelstraat een gezellige, levendige straat kan zijn met goede horeca, terrassen en interessante winkels.



Uitgave: GroenLinks Amsterdam-Binnenstad.
Tekst: werkgroep Verkeer en Stedenbouw GroenLinks Amsterdam-Binnenstad.
Opmaak en tekeningen: Peti Buchel
Foto's: Jeroen Verhulst en Gemeentearchief Amsterdam
Voor meer informatie over GroenLinks Amsterdam-Binnenstad:
www.groenlinks.amsterdam.nl/binnenstad

Dit plan is ontwikkeld door de werkgroep
Verkeer en Stedenbouw van GroenLinks Amsterdam-Binnenstad.
Deze werkgroep bestaat uit:
Jaap van den Bergh, Bernard Blokzijl, Peti Buchel, Paul Denekamp, Peter Kollee,
Fred Kramer, Chris van der Kroon, Jeroen Verhulst, Jos Vernooij.
Voor meer informatie: Paul Denekamp, 020-6276211, pauldenekamp@hotmail.com