

Verslag verkeersatelier Binnenstadscampus 14 juni 2016

De avond werd geopend door Thomas Vernooy, omgevingsmanager Binnenstadscampus. Hij stelde de sprekers en vertegenwoordigers voor van: de Universiteit van Amsterdam (UvA) en de Hogeschool van Amsterdam (HvA) en de gemeente Amsterdam. Cees van der Wolf, directeur Huisvestingsontwikkeling UvA lichtte de stand van zaken van de ontwikkeling van de Binnenstadscampus toe. Walther Ploos van Amstel en Michael Berden van de HvA vertelde daarna over uitdagingen en oplossingen voor verkeer in de binnenstad. Daarna ging men in vier groepen uit elkaar. Onder begeleiding van een gemeentelijk verkeersdeskundige brainstormden de vier groepen over oplossingen voor de verschillende modaliteiten:



- | | |
|----------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Fiets | → Thomas Kroon en Aart Breedt Bruijn |
| 2. Auto | → Bert Kooring |
| 3. Vrachtverkeer/Laden en lossen | → Hanneke Bresser |
| 4. Voetganger | → Rick Batelaan |

Stand van zaken scenario's Binnenstadscampus

De UvA werkt aan het realiseren van open stadscampussen in Amsterdam. De Binnenstadscampus is de laatste campus die ontwikkeld wordt volgend op het AMC, Sciencepark en Roeterseiland. Het doel is om de Universiteitsbibliotheek (UB) aan de Singel en de nu decentraal gehuisveste Faculteit der Geesteswetenschappen (FGw) op het Binnengasthuisterrein en omgeving te huisvesten.



Er worden twee scenario's uitgewerkt. Bij scenario A is huisvesting van de UB in de Tweede Chirurgische Kliniek en Zusterhuis het uitgangspunt en in het andere scenario is huisvesting van de in de Oudemanhuispoort het vertrekpunt. In beide scenario's voegt de FGw zich over rest van de panden. Het verschil tussen de twee scenario's zit hem dus alleen in verdeling van de functies over het terrein. Een congrescentrum op de Binnenstadscampus of andere UvA brede functies behoren tot de mogelijkheden. Er is nog geen keuze gemaakt tussen scenario A of B. De academische gemeenschap wordt bij de keuze van het College van Bestuur betrokken. Die betrokkenheid vloeit voort uit het Tienpuntenplan dat het College van Bestuur heeft vastgesteld. Centraal in dit Tienpuntenplan staan de verdeling van geld voor onderzoek en onderwijs en geld voor huisvesting en democratisering. Voor de thema's Huisvesting en Financiën en Democratisering en Decentralisering zijn onderzoekscommissies ingesteld die respectievelijk voor en na de zomer met hun resultaten naar buiten komen.

De huisvesting van de Universiteit van Amsterdam (UvA) is verspreid over ongeveer 85 panden in de stad en zorgt voor versnippering. Dit staat het samenwerken tussen de verschillende disciplines in de weg. Ook zijn sommige panden in slechte staat en niet geschikt voor huidig en toekomstig onderwijs en onderzoek. Daarom heeft de UvA gekozen voor het realiseren van vier open stadscampussen: Binnenstadscampus, Roeterseiland, Amsterdam Science Park en Academisch Medisch Centrum. De Binnenstadscampus is de laatste campus die nog ontwikkeld moet worden. De vier open stadscampussen hebben als voordelen:

- Betere samenwerking tussen medewerkers en studenten.
- Betere samenwerking met bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen.
- Versterken van (inter)nationale herkenbaarheid en aantrekkingskracht.
- Efficiënter gebruik van gebouwen en voorzieningen.kennisinstellingen.

Twee scenario's Binnenstadscampus

Er zijn al jaren plannen voor een nieuwe Universiteitsbibliotheek (UB) in de binnenstad. Dit leidde tot een ontwerp om de UB in het voormalig Zusterhuis en de Tweede Chirurgische Kliniek (BG13a/BG14) te huisvesten. Toch besloot de stuurgroep dat er twee scenario's voor de Binnenstadscampus moeten worden uitgewerkt. Dit heeft twee redenen:

1. Er werd getwijfeld aan de betaalbaarheid van de hele campus in dit UB-ontwerp.

2. De democratiseringsbeweging binnen de UvA en het standpunt dat investeringen in huisvesting en onderwijs en onderzoek in balans moeten zijn. Daarom besloot het CvB de bouw van de UB voor te leggen aan de academische gemeenschap.

Integrale benadering

Bij de ontwikkeling van de Binnenstadscampus hanteren we een integrale benadering. Dit betekent dat niet individuele gebouwen centraal staat, maar dat zoveel mogelijk naar de campus als geheel wordt gekeken. Binnen de academische gemeenschap moet er breed draagvlak zijn voor de uiteindelijke campus. Daarom worden er twee scenario's uitgewerkt. De besluitvorming vindt plaats over de gehele Binnenstadscampus. Het terrein biedt naast ruimte voor de FGw en UB ook ruimte aan UvA-brede voorzieningen zoals een congreszaal, musea, theaterzaal en de bestuurszetel. Dit wordt in beide scenario's meegenomen.

Walther Ploos van Amstel en Micheal Berden, lector en onderzoeker City Logistiek bij de Hogeschool van Amsterdam Centrum, gaven vervolgens een toelichting op uitdagingen en oplossingen voor verkeer in de Amsterdamse Binnenstad (zie presentatie). Hieronder staan de opmerkingen van de groepen per modaliteit.

Auto

Suggesties

Deze groep bekeek het terrein vanuit autoperspectief. In het noordelijk wallengebied is toegankelijkheid van auto's na 20.00 uur beperkt en dat je er alleen nog maar uit mag. Dit zou ook in het zuidelijk wallengebied uitkomst kunnen bieden. Misschien door middel van het creëren van selectieve toegang via een bewoners-vergunning 'plus'. Men geeft aan dat het voor balans in de buurt goed is om ruimte te bieden aan de bewoners. Dit betekent dan, dat er slimmer moet worden om gegaan met hoe je het gebied binnen komt. Dat kan bijvoorbeeld aan de hand van kentekens. Handhaving is nodig. Dit wordt gemakkelijker als je dergelijke selectieve toegang technologisch goed regelt (bijv: inzet scanners/drones bij kentekenregistratie). Zo blijft het gebied toegankelijk voor mensen die hun oma willen bezoeken of voor oma zelf, op bezoek komt in het gebied en wil parkeren. Ook de belangen van mindervaliden moet zijn geborgd. Nadere uitwerking van de vraag welke tijdvensters en welk regime van toepassing is, is nodig. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn de toegankelijkheid en flexibiliteit. Dit vraagt om monitoring. Want als er ergens meer of minder verkeer is dan gewenst is, dan moet je een extra afsluiting of juist openstelling kunnen overwegen en doorvoeren. Er is in de groep niet gesproken over de inzet en gebruik van deelauto's. Ook niet over de theoretische mogelijkheid dat de UvA vol- of deeltijd parkeerplekken (maaiveld of in parkeergarage) voor bewoners beschikbaar maakt.



Bevoorrading

Deze groep bekeek het terrein vanuit het perspectief van bevoorrading. Ten aanzien van dit onderwerp keek de groep vooral naar de toekomst. Maar ook enkele actuele knelpunten werden aangestipt. Het vrachtverkeer dat parkeert op stoepen op de Kloveniersburgwal en het Binnengasthuisterrein is een dergelijk actueel knelpunt. Echter men verwacht dat partijen daar bij de toekomstige herinrichting samen uit gaan komen.



Op dit moment maken zowel de UvA als ruim 100 huishoudens gebruik van het Binnengasthuisterrein. Ten aanzien van bouwlogistiek en venstertijden bestaat een spanningsveld tussen belangen van de UvA en van bewoners. De UvA wil het liefst zoveel mogelijk bouwwerkzaamheden afronden voordat colleges rond 09.00 uur 's ochtends starten. Een paar bewoners pleiten juist voor het later starten van bouwwerkzaamheden dan 07.00uur. Ook vanwege het feit dat het gebied deels een klankkast is.

Men doet de suggestie dat de UvA een eigen expeditie ruimte zou moeten hebben als het terrein wordt herontwikkeld. De UvA studeert al op de haalbaarheid van een centraal logistiek punt op de

Binnenstadscampus en het bundelen van externe leveranciers en ondernemers. De opgave is dat de bedrijfsvoering er beter van wordt bij gelijkblijvende kosten. De vraag is of van de (al dan niet centrale) expeditieruimten van de UvA ook andere mensen gebruik kunnen maken? Men oppert dat daar bijvoorbeeld een pakket pick up-point van te maken is. Ook de gemeente geeft aan te studeren op het verminderen van druk van vrachtverkeer op de binnenstad.

Het water dat in de buurt aanwezig is, kan -meer dan nu het geval is - ook als toegangsweg worden gebruikt.. In de groep wordt het idee "waterstoep" genoemd. Dit is een opstap in de kademuur naar de wal, analoog aan de situatie bij het Goethehuis. Zo ontstaan er meer alternatieven voor het over de weg organiseren van laden en lossen. Want er is van alles over het water te vervoeren, zoals: bouwstromen, bezoekers, goederen en afval. Overigens voert de UvA afval al (elektrisch) af over het water vanaf de Grimburgwal. Dit gebeurt vanuit een drietal gebouwen op het Binnengasthuisterrein..

Fiets

Deze groep bekeek het terrein vanuit fietsersperspectief. De groep concludeerde dat het stallen van fietsen en de verkeerscirculatie de belangrijkste thema's zijn. Op dit moment is er een aantal fietsenstallingen op de Binnenstadscampus: bij BG 3 en in het Oost Indisch Huis en ook bij de Oudemanhuis poort bestaat ruimte. In de toekomst moet er duidelijkheid komen over de locatie van de stallingen (waar) en het aantal (één of meer).



Dit vraagstuk heeft o.a. een relatie met de keuze voor een definitieve locatie van huisvesting van de UB. Maar er zijn ook raakvlakken met het al dan niet fietsluw maken van het Binnengasthuisterrein, beleid en normering ten aanzien van fiets parkeren en ontwikkelingen op het gebied van (auto en fiets)circulatie. Men merkt op dat het handhaven van fout geparkeerde fietsen eenvoudiger wordt als er voldoende fietsenstallingen zijn. Ook wordt de suggestie gedaan na te denken over het belonen van goed geparkeerde fietsen; dat werkt mogelijk ook. Het opheffen van parkeerplaatsen kan alleen als deze elders worden gecompenseerd en het stadsdeel is bevoegd een besluit te nemen over deze op te heffen plaatsen. Er worden doorgaans alleen parkeerplaatsen opgeheven als er een duidelijke kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte wordt gerealiseerd die ten goede komt aan voetgangers en/of fietsers.

Men spreekt ook over de hoofdfietsroute die over het Binnengasthuisterrein loopt. Men komt via verschillende routes aanrijden: via de Oude Turfmarkt, Langebrugsteeg en OZ-wallen, Kloveniersburgwal en Doelenstraat. Veel mensen zijn gewend deze route te nemen. De Langebrugsteeg wordt al jaren steeds drukker en wordt op afzienbare termijn afgesloten voor autoverkeer. Maatregelen in de omgeving van de Amstel gaan helpen de afloop van autoverkeer via de Langebrugsteeg te verminderen. In de huidige situatie op de zuidzijde van de Amstel tussen Blauwbrug en de Munt is de stoep zo smal dat de voetgangers vaak op het fietspad aan de waterkant lopen met grote conflicten, irritaties en soms zelfs ongelukken tot gevolg. In de nieuwe verkeerssituatie wordt de Amstel op dit deel éénrichtingsverkeer, waarmee meer ruimte en een veilige nieuwe route wordt gecreëerd voor fietsers en voetgangers.

Er worden in de groep verschillende ideeën geopperd. Als het aantal gebruikers van het terrein aanzienlijk toeneemt, kan de fietsroute storend zijn voor hen en andersom houden voetgangersstromen de fietsers ook op. Het is mogelijk het terrein fietsluw te maken door fietsers over het Rokin en de Doelenstraat te leiden. En/of de ingang naar het BG terrein bij ingangen als de Doelenstraat of andere ingangen af te sluiten om doorgaand verkeer te weren en/of een knip aan te brengen. Een aandachtspunt hierbij is hoe je olifantenpadjes en fietsers die de kortste weg kiezen en nemen, kunt voorkomen of op zijn minst kunt geleiden. Houd er ook rekening mee dat als er meer fietsers door de Doelenstraat moeten fietsen, dat deze straat ook intensief wordt gebruikt door taxi's, smalle stoepen kent en wordt gebruikt voor laden en lossen. Kortom, men concludeert dat er duidelijkheid moet komen over het aantal fietsen in welk scenario voordat er beslissingen worden genomen.

Voetgangers

Deze groep bekeek het terrein vanuit voetgangersperspectief. Zij deed de volgende suggesties: de voetganger moet op het terrein voorrang krijgen. Het terrein zou voor voetgangers openbaar toegankelijk moeten zijn (met uitzondering van het eigen UvA terrein). Probeer gebruik te maken van het gebied door hier en daar 'barrières' op te werpen die doorgaand fietsverkeer en bevoorradend verkeer verleiden óm het gebied te rijden i.p.v. erdoorheen. Als de campus af is, is de spits een belangrijk aandachtspunt als de colleges beginnen. Wat is de haalbaarheid van gespreide collegetijden om de drukte te verminderen? Andere suggesties: kan het zuidelijk deel van de Nes ook niet tot voetgangersgebied worden gemaakt? Dit zorgt ervoor dat het terrein als het ware na 23.00 wordt 'vergeten'. Verder: maak een voetgangersbrug bij het huis aan de drie grachten en/of verderop de Grimburgwal. En: richt het Binnengasthuisterrein niet persé in als een shared space. Maar vooral als een smart space.



Tot slot

Cees van der Wolf sloot de bijeenkomst af. Hij benadrukte dat het geweldig was samen met de aanwezigen en gebruikers van het terrein te brainstormen en oplossingen te bedenken voor de campus. Hij gaf het belang aan hierover door te praten. Dit was een eerste try-out. De UvA heeft behoefte aan een verdieping van deze sessie en de gebruikers weer te betrekken. Daar worden weer gebruikers van het terrein bij betrokken.