

# *De* BINNENK<sup>®</sup>ANT

Onafhankelijke uitgave van en voor de bewoners van de binnenstadsbuurten:

Groot Waterloo

Amstelveld

Leidse / Wetering

Buurt 6

## DE GESCHIEDENIS VAN EEN PLEIN DAT GEEN PLEIN IS MR. VISSERPLEIN

*Een terugblik door onze vaste medewerker Ronald Regensburg.*

**Deze zomer gaat het Mr. Visserplein op de schop. Aanleiding om terug te kijken op de lange voorgeschiedenis van de plannen die nu zullen worden uitgevoerd.**

### 1960 - 1975 Afbraak

Het Mr. Visserplein is geen stadsplein en is dat nooit geweest. Het is een gapend gat, na grootschalige afbraak aangelegd als verkeersknooppunt van brede autowegen. De verwoestende afbraak ten behoeve van de bouw van autowegen, metro en kantoren is tenslotte tot staan gebracht door verzet van bewoners en monumentenzorgers in de jaren 60 en 70 van de vorige eeuw. De brug over de Sint Antoniesluis laat zien hoe breed de weg had moeten worden die er niet is gekomen. Het monumentje op de brug vermeldt: "Tot hier verdween het oude stadspatroon, van hier begon de stadsvernieuwing." In de Nieuwmarktbuurt konden de gaten worden gedicht, maar tussen Waterlooplein en IJtunnel zijn straten, stegen, pleinen en grachten voorgoed verdwenen.

### 1986 Herstel

In de buurt leefde de wens de buurt zo goed mogelijk te herstellen, de gaten te helen en van de buurt weer een stedelijk gebied met woningen te maken.

In 1986 ging de Werkgroep VaRa-strook van start, een werkgroep bestaande uit buurtbewoners en ambtenaren die zich boog over wat er moest gebeuren met de strook tussen Valkenburgerstraat en Rapenburgerstraat en met het Mr. Visserplein. Die werkgroep zou vervolgens de plannen nog jaren begeleiden.

### 1986 - 1992 Tunnel

Om de gewenste woningbouw mogelijk te maken, moest de tunneluitgang in de Valkenburgerstraat verdwijnen en moest de Valkenburgerstraat (toen exclusief de ventweg zeven rijbanen breed) drastisch worden versmald. Zonder die versmalling zou de geluidsbelasting door het verkeer boven het niveau van de wettelijk maximaal toegestane ontheffing voor woningbouw blijven. Bovendien paste het terugbrengen van de autoweg tot een stadsstraat in de doelstelling het gebied te herstellen als stedelijk gebied.

Verschillende nieuwe tunnels onder de Valkenburgerstraat zijn overwogen, maar alle onderzochte mogelijkheden bleken voor de gemeente te duur. De oplossing kwam in 1992 met het referendum over het terugdringen van autoverkeer in de binnenstad. De Amsterdammers kozen voor de meest vergaande variant van de 'autoluwe binnenstad'. Het doorgaande verkeer moest uit de binnenstad en dus ook uit de Valkenburgerstraat worden geweerd en langs andere routes worden geleid. Zo kon de straat worden versmald zonder aanleg van een dure nieuwe tunnel.

*(vervolg op pagina 3)*



(vervolg van pagina 1)

### 1993 Plannen gepresenteerd

In 1993 werd de brochure *De bouwplannen voor de Waterloopleinbuurt* gepresenteerd door projectontwikkelaars en gemeente: Het verguisde Maupoleum wordt vervangen door twee gebouwen met herstel van de Uilenburgersteeg, de Valkenburgerstraat wordt versmald en op de VaRa-strook komen de bouwblokken die we nu kennen als Markenhoven. Verder bevat de brochure plannen voor bebouwing op het Mr. Visserplein en vervanging van het verkeersplein door gewone kruisingen, de zogenaamde 'dubbele T-aansluiting'.

In de zomer van 1994 zou de eerste paal op de VaRa-strook geslagen worden.

### 1994 Plannen bedreigd

Het bedrijfsleven vreesde dat versmalling van de Valkenburgerstraat zonder aanleg van een nieuwe tunnel de bereikbaarheid van de binnenstad zou schaden en onder druk van de Kamer van Koophandel besloot het gemeentebestuur in de zomer van 1994 de Valkenburgerstraat toch niet te versmallen. Dit betekende het einde van de plannen. Zonder versmalling geen woningbouw, zonder versmalling geen herstel van de buurt. Investerings en jaren werk waren voor niets geweest.

### 1994 - 1996 Mr. Visserplein geofferd

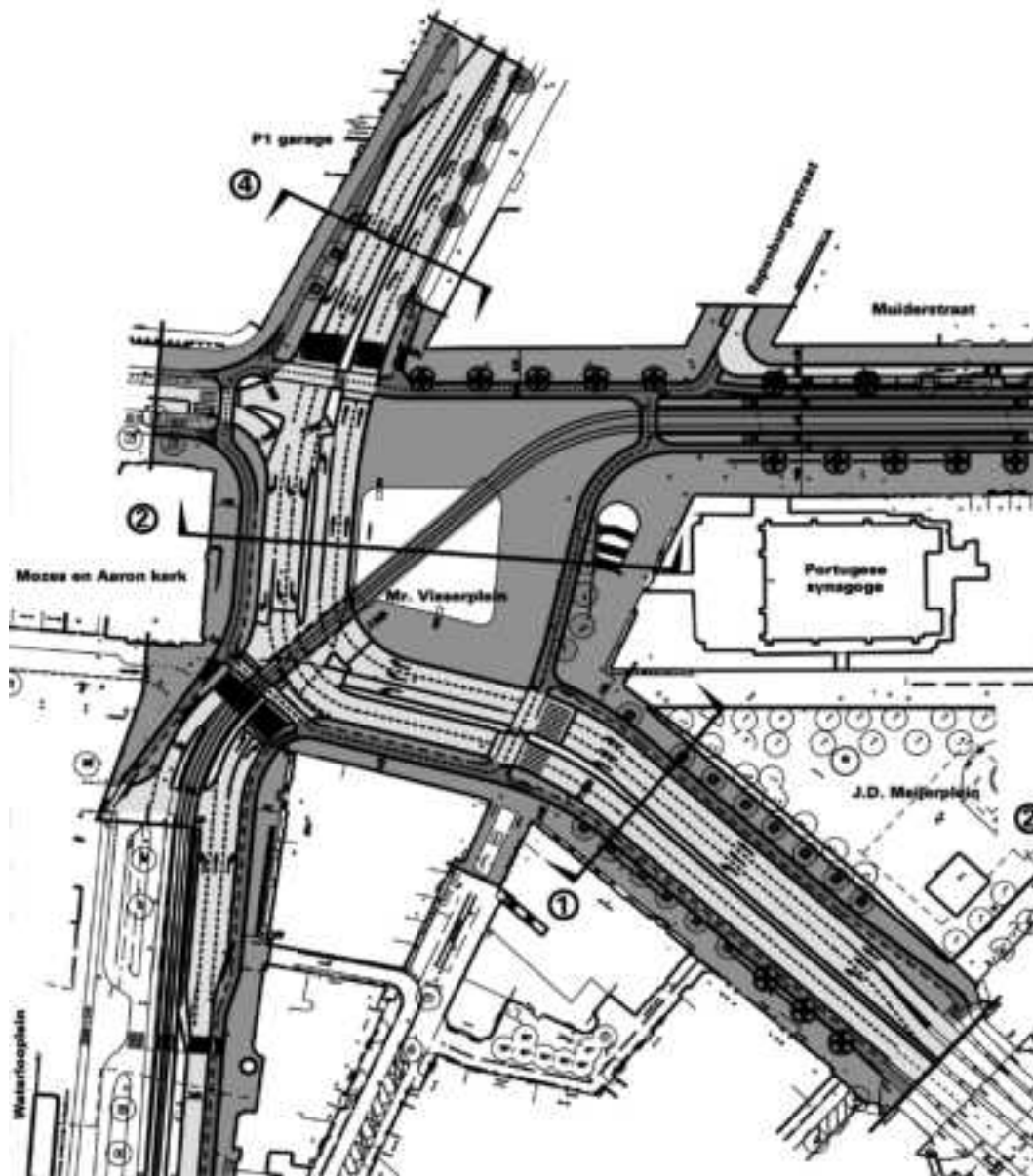
In het najaar van 1994 maakte een protestvergadering van tweehonderd boze buurtbewoners in de Mozes en Aäronkerk aan de politiek duidelijk dat dit niet werd geaccepteerd. Het gemeentebestuur moest een uitweg vinden en onderhandelde met de Kamer van Koophandel. De uitkomst was dat de Kamer van Koophandel zich niet langer zou verzetten tegen versmalling van de Valkenburgerstraat als er onder de gebouwen op de VaRa-strook een extra verdieping zou komen met een openbare garage én als het Mr. Visserplein onaangetast zou blijven tot de te bouwen Noord-Zuidlijn van de metro gereed zou zijn.

Voor de bouw op de VaRa-strook werd op 6 juni 1996 feestelijk de eerste paal geslagen. Herstructurering en bebouwing van het Mr. Visserplein werden voor jaren uit de plannen voor herstel van de buurt verwijderd en het plein werd, mede door de gewijzigde aansluitingen, een van de gevaarlijkste 'black spots' in de stad.

### 2002 Masterplan Wibautas

Als sluitstuk van een door de gemeente georganiseerd 'open planproces' waaraan door velen werd deelgenomen, werd begin 2002 het *Masterplan Wibautas* vastgesteld, een plan voor het hele traject van Amstelstation tot IJ-tunnel. Voor het Mr. Visserplein werd voortgeborduurd op de eerder bedachte dubbele T-aansluiting. De 'geoptimaliseerde T-aansluiting' in het Masterplan voegt doorgaande rijbanen toe voor verkeer tussen Weesperstraat en Valkenburgerstraat. Het plan rept niet over bebouwing op het plein. Er wordt gesproken over toegankelijk maken van de ondergrondse ruimten voor publieksfuncties en dichten van de gaten naast de tramspoorbrug met een transparante constructie.

Toen het Masterplan was aangenomen, was er geen geld voor concrete uitvoering beschikbaar, maar het bleef het referentiekader voor toekomstige plannen. Een deel van de ruimte onder het Mr. Visserplein is nu in gebruik als warmtekrachtcentrale. Verder worden ondergrondse ruimten verhuurd aan kinderspeelpark TunFun en tot voor kort aan fietsverhuur en -reparatiebedrijf MacBike dat in verband met de komende werkzaamheden (tijdelijk) moest verhuizen.



### 2004 Nieuw begin

Na de komst van stadsdeel Centrum werden de plannen voor het Mr. Visserplein weer tot leven gewekt. Toenmalig stadsdeelbestuurder Guido Frankfurter vond dat aanpak van het gevaarlijke en lelijke plein prioriteit moest hebben. Maar met de extra bestuurslaag was ook verdere ontwikkeling van de plannen ingewikkelder geworden, aangezien de centrale stad gaat over de verkeerstechnische inrichting van belangrijke routes en het stadsdeel gaat over de inrichting van de openbare ruimte en over eventuele bebouwing.

Uitgaande van de geoptimaliseerde T-aansluiting uit het Masterplan Wibautas zijn tussen 2004 en 2006 plannen voor het Mr. Visserplein, de Muiderstraat en de even zijde van het J.D. Meijerplein verder uitgewerkt. Buurtbewoners en direct betrokken ondernemers namen deel aan een begeleidingsgroep die de plannen besprak en meerdere keren werd de bewonersraad voorgelicht over de voortgang van de plannen. Voldoende ruimte voor de auto, maar vooral ook meer ruimte en veiligheid voor voetgangers en fietsers én een mooie inrichting van de openbare ruimte was het streven.

### 2006 Weer oponthoud

Begin 2006 leken de verkeerskundige plannen vrijwel rond en welstandscriteria werden opgesteld voor de verdere inrichting van het plein met een daarin geïntegreerde paviljoenachtige bebouwing met toegang voor de ondergrondse functies. Maar die welstandscriteria zijn nooit behandeld en de verkeerskundige plannen raakten losgekoppeld van de plannen voor openbare ruimte en bebouwing.

De voorgestelde inrichting moest worden doorgerekend op effecten op verkeersdoorstroming en luchtverontreiniging en er was een meningsverschil ontstaan tussen stadsdeel en centrale stad over de hoeveelheid autoverkeer waarmee rekening moest worden gehouden. In 2005 was tamelijk geruisloos door de gemeenteraad een nieuw Beleidskader Hoofdnetten vastgesteld waarin de Wibautas wordt aangemerkt als onderdeel van een 'corridor' van de Leeuwarderweg tot en met de Gooiseweg die moet voldoen aan speciale

eisen voor verkeersdoorstroming. Dit betekende een breuk met het beleid om doorgaand verkeer zoveel mogelijk buiten de binnenstad om te leiden en het had gevolgen voor de plannen voor het Mr. Visserplein.

### 2007 Meer rijbanen

Door creatieve vondsten van ambtenaren is de opzet van de geoptimaliseerde T-aansluiting met meer ruimte voor fietsers en voetgangers deels overeind gebleven. Geen links afslaand verkeer vanuit Jodenbreestraat richting Valkenburgerstraat en geen directe aansluiting meer voor auto's tussen Muiderstraat en Valkenburgerstraat verminderen het aantal verschillende verkeersbewegingen en verbeteren zo de doorstroming. Maar er komen ook meer doorgaande rijbanen voor auto's dan eerder de bedoeling was en dat levert met name aan de kant van de Mozes en Aäronkerk een akelig brede bundel op van zes rijbanen voor auto's met daarnaast nog het fietspad. De entree van MacBike moet er voor wijken.

### 2007 - 2009 Plotselinge haast

Eind 2007 was er eindelijk overeenstemming tussen de stadsdeelbestuurder en de wethouder over de verkeerskundige inrichting. Vanaf dat moment werd ineens grote haast gemaakt bij het maken van het ontwerp en het doorlopen van de procedures. In de zomer van 2009 zou de IJ-tunnel voor twee maanden dicht gaan en omdat er dan geen doorgaand verkeer is, zou dat een uitgelezen moment zijn om de ingrijpende werkzaamheden op en rond het Mr. Visserplein uit te voeren. Op 11 februari 2009 viel het definitieve besluit in de gemeenteraad en de verkeerskundige herstructurering zal deze zomer worden uitgevoerd. Bij ontbreken van plannen voor een definitieve inrichting van openbare ruimte en eventuele bebouwing, zal het stadsdeel zorgen voor een zo aantrekkelijk mogelijke tijdelijke inrichting van de openbare ruimte op het plein.

### 2007 - 2012 (?) Ondertussen

Zes culturele instellingen rondom het plein, Hermitage Amsterdam, Het Muziektheater Amsterdam, Joods Historisch Museum, Hortus Botanicus, Gassan Diamonds en Museum het Rembrandthuis, zijn gaan samenwerken in de "Stichting Groot Waterloo". Zij willen bijdragen aan het mooier en aantrekkelijker maken van het Mr. Visserplein, aan het zo herstellen van de verbinding tussen het centrum en de Oostelijke binnenstad die nu wordt onderbroken door de kale open ruimte van het plein. Een van de mogelijkheden is een gebouw op het plein en daarmee wordt teruggesproken op de oorspronkelijke plannen voor herstel van de buurt.

Geïnspireerd door deze plannen hebben de coalitiepartijen in de deelraad, PvdA, VVD en GroenLinks, eind 2008 voorstellen gedaan voor inrichting en bebouwing van het plein met herstel van de samenhang tussen de oorspronkelijk doorlopende straten Jodenbreestraat - Muiderstraat en Nieuwe Amstelstraat - Rapenburgerstraat. Moties die het dagelijks bestuur van het stadsdeel vragen stedenbouwkundige en verkeerskundige uitwerking te geven aan deze voorstellen werden door de deelraad aangenomen. In het gevraagde preadvies stelt het dagelijks bestuur een plan van aanpak voor dat "zonder procedurele hobbels" zou kunnen leiden tot het begin van de bouw in 2012. We zullen zien hoeveel tijd er werkelijk overheen zal gaan, vast meer dan drie jaar.