Gemeente Amsterdam



Startnotitie Surinameplein

Verkenning Verbetering Openbare Ruimte

18-08-2021

Inhoud

1. Inleiding **3**
1.1. Startnotitie 3
1.2. Leeswijzer 3

2. Projectinformatie **4**
2.1. Aanleiding 4

3. Huidige situatie **6**
3.1. Ruimtelijk beeld 6
3.2. Verkeer 8

4. Beleidskader **11**
4.1. Visiedocumenten 11
4.2. Stedelijke kaders 13
4.3. Agenda's en Programma's 13

5. Beheeropgave, raakvlakprojecten en stakeholders **15**
5.1. Beheeropgave 15
5.2. Raakvlakprojecten 15
5.3. Overige stakeholders 17
5.4. Bestuurders stadsdeel West en Zuid 18

6. Kansen **19**

7. Scenario's, planning en proces **20**
7.1. Scenario's 20
7.2. Planning en proces 22

1. Inleiding

1.1. Startnotitie

In de jaren ‘30 van de vorige eeuw is de openbare ruimte van het Surinameplein op basis van grootschalige planvorming door Van Eesteren ingericht. Vanaf dat moment is het plein aan verandering onderhevig geweest door bebouwing en infrastructurele ontwikkelingen. De samenhang in de openbare ruimte zoals ooit ontworpen is daardoor in de afgelopen decennia verloren gegaan.

Sinds 1995 is het Surinameplein meerdere malen een beoogde locatie geweest voor de realisatie van een ondergrondse parkeergarage. Ook zijn er initiatieven geweest om het Surinameplein aan te wijzen als gebiedsontwikkeling locatie. In april 2020 is de gemeenteraad geïnformeerd dat het college op dit moment geen meerwaarde ziet in verdichting en een bewoners/bezoekersgarage of Park and Ride (P+R) op Surinameplein. Daarmee is een definitieve streep gezet onder deze initiatieven. Doordat er sinds 1995 steeds gewerkt is aan initiatieven die vervolgens nooit tot een besluit hebben geleid, is er vanaf die tijd weinig onderhoud uitgevoerd aan de openbare ruimte. De inrichting van de openbare ruimte is ook nauwelijks veranderd. Dit heeft geresulteerd in een openbare ruimte waar sprake is van achterstallig onderhoud, een onsamenhangende inrichting en ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. Het Surinameplein is een “lappendeken” van materialen geworden.

De startnotitie werkt toe naar de kansen die er voor het Surinameplein liggen. Om tot die kansen te komen staan in hoofdstuk 2 een korte beschrijving va het Surinameplein en de aanleiding voor het opstellen van een startnotitie. Hoofdstuk 3 beschrijft de huidige ruimtelijke en verkeerstechnische situatie. Hoofdstuk 4 brengt de (stedelijke) beleidskaders in kaart en de wijze waarop deze van invloed zijn op de vernieuwing van het Surinameplein. Hoofdstuk 5 geeft een overzicht van de beheeropgave en raakvlakprojecten. Tot slot zijn in hoofdstuk 6 de kansen en hoofdstuk 7 de mogelijke scenario’s beschreven.

In 2019 hebben bewoners rondom het Surinameplein op aanraden van voormalig wethouder Dijksma een bewonersvereniging opgericht. Deze bewoners zien graag dat de openbare ruimte wordt aangepakt om meer ruimte bieden aan de woon- en verblijfsfunctie aan en op het plein, daarom hebben zij de bewonersvereniging opgericht. De vereniging is bijzonder betrokken bij het Surinameplein en de ontwikkeling daarvan. Dit heeft zich vertaald in twee notities, “Zicht op het plein” uit mei 2019 en “Van versnipperd verkeersplein naar samenhangend stadsplein” uit juli 2019 (zie bijlagen 1 en 2) met visies en ideeën voor de toekomst van het Surinameplein.

Nadat is vastgesteld dat er geen verdichting en een bewoners/bezoekersgarage/Park and Ride (P+R) op Surinameplein komen, is er door het college aan de gemeenteraad toegezegd dat er onderzocht wordt wat de mogelijkheden zijn om de openbare ruimte verbeteren. In deze startnotitie wordt een beschrijving gemaakt van de huidige inrichting van het plein, de noodzakelijke en geplande werkzaamheden, de ontbrekende verkeersschakels, de kansen voor het plein en de wens om een openbare ruimte visie te ontwikkelen voor het plein.

1.2. Leeswijzer

Met opmerkingen [redacted] Volgens mij hebben we vorige keer een andere opbouw besproken.

Met opmerkingen [redacted] Tekst leest niet lekker. Kolommen onder elkaar laten doorlezen.

2. Projectinformatie

2.1. Aanleiding

Met het besluit om op het Surinameplein niet te verdichten en ook geen bewoners- en/of bezoekersgarage of Park and Ride (P+R) te realiseren, is besloten om te onderzoeken of en hoe de openbare ruimte van het Surinameplein verbeterd kan worden. Doordat de afgelopen jaren de focus altijd heeft gelegen bij het onderzoeken van de mogelijkheid een ondergrondse parkeergarage te realiseren en/of van het plein een gebiedsontwikkeling locatie te maken, is er nauwelijks aandacht geweest voor de openbare ruimte van het plein als geheel. Daardoor is er de afgelopen 27 jaar geen tot weinig onderhoud aan het plein uitgevoerd. De focus bij onderhoud dat wel is uitgevoerd heeft vooral op het middendeel van het plein gelegen, de rijwegen in asfalt en de tram-/bushaltes, -sporen en keerlus.

Het Surinameplein is in de Structuurvisie 2040 specifiek bestempeld als Stadsplein en ontwikkellocatie om gebruik te maken van de gunstige ligging in de stad en de stedelijke openbare ontmoetings- en uitwisselingsruimtes te verbeteren. Het Surinameplein is aan vernieuwing toe om het plein aan te passen aan het gebruik van deze tijd, in te spelen op de verbetering van de doorstroming van het autoverkeer tot in de (verre) omgeving en het noodzakelijke grootschalig onderhoud uit te voeren.

2.2. Beschrijving Surinameplein

Het Surinameplein is onderdeel van de grens tussen stadsdeel Zuid en West. Aan de Westzijde ligt ook een grens met stadsdeel Nieuw West. Vanuit Nieuw West en komend vanaf de A10 vormt het Surinameplein een entree de binnenring in. Het plein wordt begrensd door de Surinamestraat, Haarlemmermeerstraat, Cornelis Lelylaan, Postjeswetering (water) Orteliuskade, Curacaostraat en Hoofdweg.



Afbeelding 1: Luchtfoto Surinameplein

Het plein is ingericht als corridor en verkeersplein met daaromheen bebouwing. Het middendeel met een rotonde voor het doorgaande verkeer, het buitenste deel met ventwegen voor het bestemmingsverkeer. Voor het doorgaande autoverkeer en het openbaar vervoer zijn de verkeersschakels volledig, maar de doorstroming van het autoverkeer is door de rotonde niet optimaal. Er rijden belangrijke openbaar vervoer lijnen via het Surinameplein met een verbdingingsfunctie met Amsterdam Nieuw-West, West en het centrum.

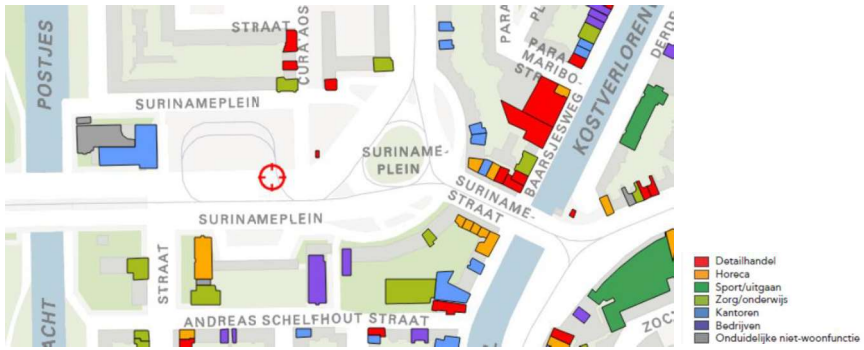
Voor fietsers en voetgangers ontbreken er verkeersschakels en is de inrichting niet goed leesbaar wat tot verkeersonveilige situaties kan leiden.

Met name aan de zuidzijde is de fietsroute niet compleet, het is voor fietsers onduidelijk hoe zij van West naar Oost moeten rijden.

Het openbaar vervoer en het autoverkeer zijn de dominante verkeersstromen op het plein door de hoeveelheid ruimte die zij innemen. Het Surinameplein ontsluit delen van stadsdeel Zuid, West en het Centrum voor het autoverkeer komend vanaf de A10 door de aansluiting op de S106. Voor het openbaar vervoer is het Surinameplein een belangrijk knooppunt. Tramlijn 1 verbindt Amsterdam West aan het centrum en Amsterdam oost is en daarmee oost-west lijn van de stad.

Tramlijn 17 rijdt vanaf Amsterdam Nieuw-West tot aan Amsterdam Centraal. Tramlijn 11 (spitslijn die tijdelijk is opgeheven) verbindt surinameplein met Amsterdam CS via een directe route langs het Leidseplein. De busverbinding van bus 15 verbindt het Surinameplein direct tot aan Amsterdam Zuid. Naast het doorgaande openbaar vervoer bevindt zich op het plein in het Bollenveld een keerlus voor trams (tot begin 2020 eindpunt spitslijn 11) en is de rotonde ingericht als calamiteitenlus en zo ingericht dat trams aan het begin en einde van de dienstregeling van en naar de remise kunnen rijden.

De bebouwing wordt vooral gekenmerkt door panden met woonfuncties. Er zijn slechts enkele bedrijfspanden aanwezig en is er langs het plein in beperkte mate sprake van een functiemix. Vanaf de Overtoom over de brug (Overtoomse sluis) in de Surinamestraat is nog duidelijk sprake van een doorgetrokken publieke plint maar deze wordt vervolgens niet verder doorgezet op het Surinameplein.



Afbeelding 2: Niet-woonfuncties Surinameplein

Aan het zuidelijke deel van het Surinameplein zit het Belfort hotel in het monumentale gebouw Klokkenhof en een broedplaatslocatie. In het noordwestelijk deel staat een kantoorgebouw waar onder andere Vluchtelingenwerk in zit. Verder zitten er hier en daar verspreid in de plint nog wat losse niet-woonfuncties. Op het plein zijn ook nog twee kiosken aanwezig, namelijk een eetkiosk op het noordoostelijke plantsoen van het Surinameplein en een bloemenkiosk op het plantsoen direct ten westen van de rotonde.

De woonfuncties aan het plein zijn goed ontsloten en voorzien van voldoende faciliteiten voor het auto- en fietsparkeren. Er zijn echter nauwelijks verblijfsfuncties ingericht aan het plein, ondanks de grote plantsoenen aan het plein. Er bevinden zich aan het plein naast de plantsoenen ook groenperken, maar de kwaliteit van de beplanting is in beide gevallen matig en weinig divers. De bomen rondom het plein bestaan uit verschillende soorten en maten. De groenperken en bomen vormen een mooie aansluiting met het aangrenzende Rembrandtpark, al ontbreekt er een fysieke aansluiting met het park.

3. Huidige situatie

3.1. Ruimtelijk beeld

Verhardingen

De bestratingsmaterialen op het plein bestaan uit veel verschillende soorten. In de ventwegen liggen zowel klinkers als asfalt in de rijwegen. In de parkeervakken liggen overal klinkers. In de voetpaden zijn verschillende formaten betontegels gebuikt die ook nog in verschillende verbanden zijn gelegd. In de vrijliggende fietspaden ligt aan een kant van het plein asfalt, aan de andere kant rode betontegels. In het middendeel ligt in de rijweg en tram-/busbaan asfalt.



Afbeelding 3: Voorbeelden van verschillende bestratingsmaterialen

Dat de inrichting van het Surinameplein is verouderd is goed zichtbaar in de bestratingsmaterialen die versleten zijn (afbeelding 3). In 2021 wordt er op diverse plekken klein groot onderhoud uitgevoerd aan de ventwegen om die delen waar de bestrating dusdanig slecht is, het is niet meer veilig, dat niet gewacht kan worden op grootschalig onderhoud, van nieuwe bestrating wordt voorzien. Op termijn is er echter grootschalig onderhoud nodig om zowel de verhardingen op en aan de ventwegen te vernieuwen als het asfalt dat in de verkeersrotonde ligt. Daarnaast zorgt het uitvoeren van dit onderhoud dat het totaalbeeld van het Surinameplein niet wordt aangepakt. De bestrating blijft een lappendeken van verschillende bestratingsmaterialen.

Groen

Op het eerste gezicht lijkt het Surinameplein een redelijk groen plein, maar het is geen onderdeel van de hoofdgroenstructuur of de ecologische hoofdstructuur. Er staan veel verschillende boomsoorten in verschillende soorten en maten, monumentale platanen uit 1940 aan de Westzijde, verschillende cultivars van de Linde aan de Zuidzijde tot bescheiden Japanse sierkersen op de rotonde. De groenperken en bomen vormen een mooie aansluiting met het aangrenzende Rembrandtpark, al ontbreekt er een fysieke aansluiting met park.

In het midden van de rotonde is een groot grasperk en er zijn verschillende plantsoenen en groenperken. Het grootste plantsoen bevindt zich aan de noordwest kant en wordt gebruikt als keerlus voor de tram met een eindhalte functie.



Afbeelding 4: Bomen, plantsoenen en groenperken

De kwaliteit van de beplanting in de plantsoenen en groenperken is matig en weinig divers. Er is geen samenhang in de groenperken en beplanting, het zijn op zichzelf staande groenperken. Bij de ventwegen, juist daar waar gewoond wordt, is de functie van de auto dominant, terwijl op die plekken de behoefte aan meer verbinding met groen groot is. Het vergroenen van het plein door niet alleen uit te breiden, maar ook te kijken naar een kwalitatieve verbeterslag, en het vergroten van de biodiversiteit, kan bijdragen aan het klimaat adaptief maken van het Surinameplein. Hier ligt een kans om het Surinameplein als prettige verblijfsplek te vergroten. Daarnaast wordt de beeldkwaliteit van het plein door vergroening sterk verbeterd, in plaats van de uitstraling van een verkeersplein kan het Surinameplein omgevormd worden tot een groene entree binnen de ring.

Stedenbouwkundige situatie

Op het Surinameplein komen twee stedenbouwkundige plannen samen, het uitbreidingsplan van de gemeente Sloten uit 1916 van H.A. Rübenkamp en het deelplan Surinameplein uit 1934 van het Algemeen uitbreidingsplan (AUP) van Van Eesteren. Dit deelplan is in de jaren dertig een van de eerste vooroorlogse uitgewerkte deelplannen geweest.

In 1921 heeft Architect Roodenburgh onder de Amsterdamse School architectuur de bebouwing aan de Surinamestraat en de twee symmetrische bouwblokken (oostzijde) ontworpen. De bebouwing aan de noordzijde werd pas in 1934 gebouwd vanuit het AUP. Van Eesteren legde in het plan een verbinding tussen de schaalgroottes van de oude en de nieuwe stad, terwijl hij in de uitleg van de wijk recht deed aan de stedenbouwkundige principes van Berlage.

De zuidzijde van het plein is in 1961 bebouwd met hoogbouw, middelhoogbouw en laagbouw van architect Wegener Sleeswijk, het monumentale pand Klokkenhof. In 1993 is er een door architect Hagebeek ontworpen kantoor gebouwd aan de noordwest kant op de plek waar zich de visuele verbinding met het Rembrandtpark bevindt.



Afbeelding 5: Luchtfoto Surinameplein 1968

De verschillende stedenbouwkundige plannen die op het Surinameplein samenkomen, de gordel 20-40 en het AUP, met de latere aanvullingen maken dit stedenbouwkundig gezien een cultuurhistorische plek. De inrichting van de openbare ruimte is nog deels te herleiden naar de stedenbouwkundige plannen, de ruimtelijke opzet, maar grotendeels aangepast door de wijzigingen in verkeersfuncties de afgelopen 100 jaar.

Herdenkingsmonument en kunst

Op het zuidwestelijke deel van het plein staat het monument van besef voor de gemeenschappelijk geschiedenis van Suriname, Nederland en de Nederlandse Antillen. Het monument heet de Levensboom en is gemaakt door Henry Renfurm. De stam wordt gevormd door mensen uit Suriname, Nederland en de Antillen en de bladeren hebben de vorm van deze landen. Sinds 30 juni 1993 komen hier jaarlijks mensen samen om de Ceremonie van Besef bij te wonen en de lotsverbondenheid ten gevolge van de slavernij in de voormalige Nederlandse koloniën uit te dragen. Alhoewel het monument op het plein een centrale plek in neemt, is het niet goed zichtbaar. Het verdient een prominentere plek zodat het beter zichtbaar wordt.

Op de rotonde staat sinds 2015 een kunstwerk van André Volten, het zijn 3 monumentale sculpturen. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat dit kunstwerk er een jaar zou staan. Het plan van stadsdeel West en Actiegroep Mooi Surinameplein was om vier jaar lang elk jaar een ander, tijdelijk kunstwerk op de rotonde te plaatsen. Het plan om elk jaar van kunstwerk te wisselen is na het eerste kunstwerk niet verder vormgegeven. Bij het vernieuwen van de openbare ruimte moet gekeken worden naar de status die het kunstwerk nu heeft.



Afbeelding 6: Herdenkingsmonument

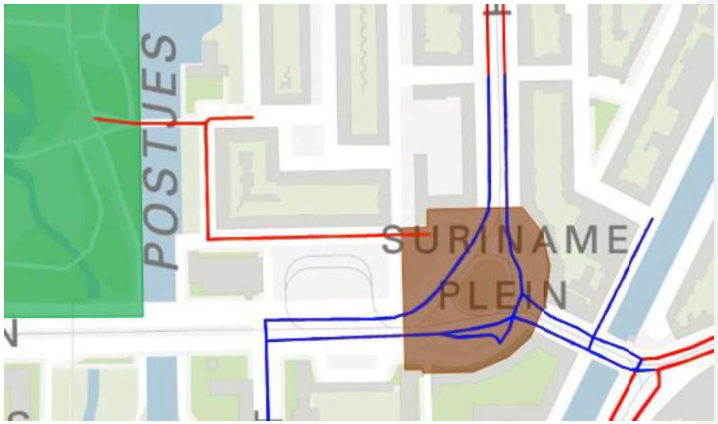
3.2. Verkeer

Profielindeling

Het Surinameplein bestaat uit meerder profielen met elk hun eigen verkeersfunctie. Het middendeel van het plein is ingericht op het doorgaande autoverkeer en het openbaar vervoer. De omliggende ventwegen zijn ingericht voor het bestemmingsverkeer, het auto- en fietsparkeren, fietsers en voetgangers. Door de onderbreking van het middendeel met zijn prominente verkeersfunctie is er geen geheel in het profiel en tussen de verschillende delen van het plein. De ventwegen zorgen voor in- en uitritten verspreid over het plein. Aan fietsers en voetgangers is duidelijk weinig aandacht geschonken in de verschillende profielen, ze zijn ondergeschikt aan het autoverkeer en openbaar vervoer. Door de verschillende profielen is het plein geen samenhangend geheel en wordt het als onoverzichtelijk ervaren.

Voetganger

Een groot deel van het Surinameplein is onderdeel van het plusnet voetganger, zie afbeelding 7. Het plein is echter niet ingericht als plusnet voetganger want er is vooral ruimte beschikbaar langs de ventwegen voor de woningen. Op de rest van het plein is er ruimte voor voetgangers om de tram- en bushaltes te bereiken, maar het is niet ingericht op de doorgaande voetganger of om als voetganger van het plein gebruik te maken als verblijfsgebied. Rondom de kiosk midden om het plein is wel veel verharding voor voetgangers, maar het is geen verblijfsplek en het is niet duidelijk wat het doel van deze ruimte is.



Afbeelding 7: Plusnet (blauw) en hoofdnet (rood) voetganger

De oversteekplaatsen zijn van verkeerlichten voorzien, maar de wachttijden voor voetgangers zijn lang. De verkeerslichtenregeling is ingesteld op de doorstroming van het autoverkeer en openbaar vervoer, dit betekent dat er lang gewacht moet worden door voetgangers. Ook zijn de looproutes naar de tram-/bushaltes slecht leesbaar. Het plein wordt door voetgangers als onveilig ervaren.

Fiets

Het Surinameplein is deels hoofdnet en deels plusnetfiets en sluit aan op het Plusnet Fiets op de Hoofdweg en Surinamestraat. Het fietsnetwerk op het Surinameplein is niet volledig. Er ontbreken schakels in het fietsnetwerk waardoor het geen prettige route voor doorgaand fietsverkeer is. Met name de West-Oost verbinding voor fietsers is niet duidelijk en onvolledig. Voor de ontwikkeling van het fietsnetwerk is het noodzakelijk dat hier aanpassingen in gedaan worden. Zodat het Surinameplein aantrekkelijk wordt voor doorgaand fietsverkeer, met meer comfort en veiliger, en de verbinding tussen West en Zuid, Centrum en Oost voor fietsers wordt verbeterd.



Afbeelding 8: Hoofdnet- (rood) en plusnet (groen) fiets, in blauw de ontbrekende schakel in de West-Oost verbinding

Formeel zijn er bijna geen delen ingericht met tweerichtingsverkeer voor fietsers. Door de grootte van het Surinameplein kiezen veel fietsers voor de kortste weg door tegen het verkeer in te fietsen en over te steken. Dit gedrag wordt verstrekt door de ontbrekende schakels in het fietsnetwerk, fietsers zoeken hun eigen, snelste route.

Openbaar vervoer

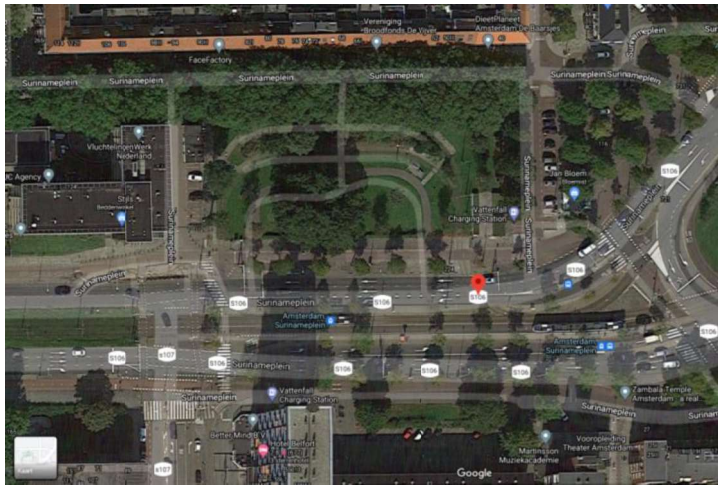
Het Surinameplein is als plusnet tram en bus en een belangrijk knooppunt voor het openbaar vervoer. Naast het doorgaande openbaar vervoer bevindt zich aan de Noordwestzijde op het Bollenveld een keerlus en is de rotonde ingericht als calamiteitenlus en zo dat trams aan het begin en einde van de dienstregeling van en naar de remise kunnen rijden. De functie van de inrichting voor het tramverkeer is essentieel en onmisbaar voor de betrouwbaarheid van het tramnetwerk. Het voornemen is om de keerlus op het Bollenveld op te heffen als er een nieuwe keerlus wordt gerealiseerd wordt bij station Lelylaan. Over de realisatie van een nieuwe keerlus bij station Lelylaan is op 9 juli 2021 bestuursovereenkomst is ondertekend door de Gemeente Amsterdam, zie hoofdstuk 5.2.

De tramlijnen 1 en 17 en buslijnen 15 en 247 halteren op het plein. Stad-in halteren zowel de tram als bus op dezelfde halte en delen de vrijliggende bus-/trambaan. Stad-uit halteren de tram en bus apart, er is zowel een tramhalte als een bushalte. De trambaan is vrijliggend, de busbaan is deels vrijliggend om de bushalte te bereiken. De tramhaltes voldoen niet aan de toegankelijkheidseisen omdat ze in een bocht zijn geplaatst en niet breed en hoog genoeg zijn.

De tram- en busbaan wordt gekruist door oversteek bewegingen van zowel voetgangers, fietsers als autoverkeer d.m.v. geregelde oversteekplaatsen en kruisingsvlakken.

Auto

Het Surinameplein is een gebiedsontsluitingsweg met een maximum toegestane rijsnelheid van 50 km/uur en maakt deel uit van het plusnet. Het Surinameplein ontsluit delen van stadsdeel Zuid, West en het Centrum voor het autoverkeer komend vanaf de A10 door de aansluiting op de S106. Daarnaast is het een verbindende schakel tussen autoverkeer vanuit Nieuw West richting delen van Zuid, West en het Centrum.



Afbeelding 9: Bovenaanzicht Surinameplein van de S106 (noordzijde boven)

Het verkeersplein is ingericht met een geregelde rotonde voor het doorgaande autoverkeer, het buitenste deel met ventwegen voor het bestemmingsverkeer. Het autoverkeer is dominant aanwezig door de hoeveelheid ruimte die zij innemen met dubbele rijstroken voor een vlotte doorstroming van het autoverkeer.

De vlotte doorstroming van het autoverkeer wordt beperkt door de inrichting van de rotonde voor het autoverkeer dat zich van Oost naar West (en andersom) beweegt. Deze beperking is cruciaal voor de doorstroming van het autoverkeer tot ver in de omgeving. In het zuidelijk deel heeft dit invloed op de doorstroming van de Haarlemmermeerstraat, het Hoofddorpplein, de Zeilstraat en Koninginneweg. Aan de oostkant en centrumzijde heeft dit invloed op de Overtoom, Eerste Constantijn Huygensstraat, Van Baerlestraat (Museumplein).

Auto- en fietsparkeren

Het autoparkeren bevindt zich voornamelijk op de ventwegen. Er bevindt zich ook een parkeerterrein midden op het plein. Het is een combinatie van langs- schuin en haaks parkeren, ingedeeld op basis van waar er ruimte voor is. Het parkeerterrein op het middendeel neemt niet alleen veel ruimte in beslag, de ontsluiting van het parkeerterrein neemt ook veel ruimte in en zit op een onlogische plek waar het een doorgaande fietsverbinding kruist.

Het fietsparkeren is met rekken verdeeld over de ventwegen langs het plein, ook hier geldt dat deze geplaatst zijn op plekken waar er ruimte voor is. Naast rekken staan op twee plekken op het plein fietskluizen. Deze fietskluizen zijn bedoeld voor forenzen die van de fiets overstappen op het openbaar vervoer (en andersom).

4. Beleidskaders

Het Surinameplein is in diverse beleids- en visiedocumenten opgenomen. In dit hoofdstuk worden die samen met andere relevante beleids- en visiedocumenten kort beschreven.

4.1. Visiedocumenten

Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch sterk en duurzaam (2011)
In de Structuurvisie is het Surinameplein opgenomen als plein om in te investeren om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Daarnaast is het in de visie opgenomen als stadsplein on ontwikkeling. Stadsstraten en -pleinen zijn in het algemeen de ruimere, drukkere straten en pleinen in of tussen buurten. Het zijn de stedelijke openbare ontmoetings- en uitwisselingsruimtes bij uitstek. Het zijn visitekaartjes van de stad. Bij het Surinameplein is er als stadsplein sprake van een belangrijke verkeer geleidende functie, maar is als uitwisselingsmilieu vooralsnog onvoldoende ontwikkeld, wat opmerkelijk is gezien de gunstige ligging in de stad. De *hardware* voor verbetering is in beginsel aanwezig.

Visie Openbare Ruimte 2025 (2017)
In de 'Visie Openbare Ruimte' wordt uitvoering aan Structuurvisie Amsterdam 2040 gegeven. Net zoals in de Structuurvisie is het Surinameplein samen met het Rembrandtpark specifiek genoemd als een ontwikkellocatie: "In en rondom nieuwe stadsbuurten is stedelijke openbare ruimte toegevoegd of geactiveerd. In te ontwikkelen gemengde stadsbuurten wordt ingezet op een menging van wonen en werken. Voor het slagen van deze ambitie is een hoge kwaliteit van de openbare ruimte onontbeerlijk. Hierin wordt voorzien door in te zetten op aantrekkelijke nieuwe (of verlengde) stadsstraten, waarlangs zich winkels, cafés, restaurants, maar ook maatschappelijke voorzieningen en werkplekken clusteren. Dat vraagt om het zorgvuldig ontwerpen en programmeren van straten en gebouwen. Nieuwe stadsstraten kunnen dan de verbindingslijnen vormen tussen de buurten in en rond het centrum en de groene naoorlogse woonwijken. Bestaande openbare ruimte in of grenzend aan dit gebied, waarvan we weten dat ze met de komst van duizenden nieuwe inwoners intensiever gebruikt gaan worden, liften mee op de ontwikkeling en krijgen een kwaliteitsimpuls. Strategisch gelegen stadspleinen en stadsparken, zoals het Rembrandtpark en het Surinameplein, worden ingericht voor intensiever gebruik. "

Ontwerp-Omgevingsvisie Amsterdam 2050

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is nog niet bestuurlijk vastgesteld, maar de Ontwerp-Omgevingsvisie is al wel vrijgegeven voor inspraak. Het Surinameplein wordt in de Omgevingsvisie genoemd als een schakelpunt die verschillende buurten met elkaar kunnen verknopen, met een integrale opgave van openbare ruimte, infrastructuur, ov- en fietsverbindingen, bebouwing en programma.

Er wordt een verband gelegd tussen de stedelijke ontwikkeling en het versterken van de verblijfsfunctie van verkeerspleinen. Specifiek dat aan de randen van West, langs de A10 en in Haven-Stad, veel nieuwe woningen worden gebouwd en de verbinding die nodig is tussen de bestaande en nieuwe buurten. Daarbij wordt gekeken naar de functie van de doorlopende straten die als stadsstraten levendige verbindingen kunnen vormen en de verkeerspleinen zoals het Surinameplein die een sterkere verblijfsfunctie kan krijgen.

In de Omgevingsvisie wordt ook een toekomstbeeld geschetst voor het openbaar vervoer netwerk in 2041-2050. Daarin is een mogelijke metro uitbreiding van de Oost-West verbinding opgenomen (zie afbeelding 10). Deze metroverbinding wordt o.a. geschetst onder de Overtoom en het Surinameplein en is bedoeld om het tram netwerk te ontlasten waar meer druk op komt te staan door de ontwikkellocaties aan de Oost en Westzijde van de stad.



Afbeelding 10: Ontwerp-Omgevingsvisie: Netwerk openbaar vervoer toekomstbeeld 2041-2050

Beleidskader mobiliteit Vervoerregio (VRA)

De Vervoerregio heeft in 2017 het Beleidskader mobiliteit opgesteld. Dit document is bekrachtigd door de Regioraad in 2018. In het Beleidskader mobiliteit komen de ambities voor de regionale mobiliteit aan bord. Vijf strategische opgaven worden uitgewerkt in het beleidskader:

- Van modaliteit naar mobiliteit: Verplaatsingen worden gezien als onderdeel van een hele keten waar verschillende types modaliteiten kunnen worden gebruikt voor een reis. Hier komt bijvoorbeeld de koppeling fiets en ov sterk aan bod.

- Naar een CO_2 neutraal mobiliteitssysteem: De Vervoerregio heeft de ambitie om in 2025 het ov emissievrij te laten rijden in de hele regio. Concreet betekent het dat buslijnen langs het Surinameplein elektrisch rijden. Parallel hieraan worden bewoners en bezoekers aan de regio aangemoedigd om het de fiets of het ov te reizen

- Veilig en prettig van de tot deur: ongeacht het type vervoer, dient de reis soepel en prettig te verlopen. Dit houdt niet alleen in dat de reis verkeersveilig moet zijn, maar ook bijvoorbeeld de looproutes tot aan de ov haltes, leesbaarheid van de openbare ruimte en beweegwijziging.

- Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: In een druk Amsterdam is de mobiliteit anders georganiseerd dan elders in de regio. Surinameplein is niet alleen een dicht bewoond gebied, het functioneert ook als stadsentree.

- Nabijheid van dagelijkse activiteiten: Het doel is om zo veel mogelijk dagelijkse activiteiten dichtbij de woonlocatie te organiseren om het aantal verplaatsingen te beperken.

4.2. Stedelijke kaders

Beleidskader Puccinimethode (2018)
De Puccinimethode Rood is de beleidsmatige uitwerking om met eenvoudige, beproefde materialen tot een eenduidige inrichting van de openbare ruimte komen. In het Handboek zijn ook locaties beschreven die als bijzondere plek zijn bestempeld, deze plekken zijn geselecteerd op basis van stedenbouwkundige, cultuurhistorische en functionele overwegingen.

Het Surinameplein is ook als bijzonder plek opgenomen, dit betekent dat er bij vernieuwing van het plein ruimte is om andere materialen toe te passen. Er is meer ontwerpvrijheid maar binnen de overtuigingen van de Puccinimethode: een duurzame inrichting met goede detaillering en aandacht voor beheerbaarheid.

4.3. Agenda's en Programma's

Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015)
De Uitvoeringsagenda Mobiliteit is de uitvoeringsagenda bij de Mobiliteitsaanpak en geeft uitvoering om Amsterdam bereikbaar en aantrekkelijk te houden. De agenda beschrijft concrete maatregelen die meer ruimte creëren en de doorstroming verbeteren voor voetganger, fietser, openbaar vervoer en de automobilist.

In de uitvoeringsagenda zijn maatregelen beschreven voor de Overtoom. Daarin wordt opgemerkt dat er een samenhang is tussen de doorstroming rondom het kruispunt Overtoom/Amstelveenseweg en de mogelijkheid die te verbeteren bij een reconstructie van het Surinameplein.

Agenda Duurzaamheid (2015)
Met de agenda Duurzaamheid wil Amsterdam de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. Het duurzaam en klimaatbestendig inrichten en beheren van de openbare ruimte is daar onderdeel van.

Door stimulering van elektrisch vervoer, slimme distributie en de uitbreiding van de milieuzone naar bestelwagens wil Amsterdam de lucht in de openbare ruimte gezonder maken.

Amsterdam Rainproof (doorlopend)
Amsterdam Rainproof is een programma van alle Amsterdammers samen met als doel Amsterdam bestand te maken tegen de steeds vaker voorkomende hoosbuien. Het Surinameplein staat op de knelpuntenkaart van Waternet.

Investeringsagenda Mobiliteit (Vervoerregio Amsterdam)
De Vervoerregio Amsterdam verdeelt beschikbare middelen voor investeringen in infrastructuur in de investeringsagenda (IA) mobiliteit. Als uitwerking van het Beleidskader mobiliteit, worden in de IA Mobiliteit concrete maatregelen opgenomen met doel de regionale mobiliteitsopgave te verbeteren. Maatregelen hebben betrekking op een betrouwbaar en snel ov-netwerk, een prettig fietsnetwerk en verkeersveilige mobiliteit. Maatregelen op het gebied van ov, fiets, verkeersveiligheid en beleving worden systematisch op elkaar afgestemd. Ook doelt de Vervoerregio op een efficiënte besteding van middelen, waarbij er zo vaak mogelijk werk-met-werk wordt gemaakt in het kader van (groot) onderhoud.

Meerjarenplan Fiets 2017-2022 (vastgesteld najaar 2017)
Het nieuwe Meerjarenplan Fiets (MJP) is er voor fietsers én voor een gezonde en bereikbare stad. De 53 maatregelen richten zich op drie pijlers: comfortabel doorfietsen, gemakkelijk fietsparkeren en ander fietsgedrag. In het MJP is onder meer opgenomen dat de bestaande fietsroutes verbeterd worden en dat iedereen comfortabel kan doorfietsen. Het Surinameplein is een locatie waar de bestaande fietsroute verbeterd moet worden omdat er ontbrekende schakels in het fietsnetwerk zitten. Daarnaast is comfortabel doorfietsen niet mogelijk door het soort materiaal (in combinatie van de slechte staat van de bestrating) dat in de fietsroutes ligt.

Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021
Meer fietsers en voetgangers, minder auto's. Het verkeer in Amsterdam is in de afgelopen jaren behoorlijk veranderd. De stad is drukker geworden en populair bij bezoekers, bewoners en bedrijven. Het aantal fietsers en voetgangers is flink gestegen. Ook maken meer mensen gebruik van het openbaar vervoer. Het aantal mensen dat de auto neemt, is juist gedaald. Deze ontwikkelingen vragen om duidelijke keuzes op het gebied van verkeersveiligheid. Het Surinameplein is objectief gezien verkeersveilig, er zijn geen blackspots of redroutes op het plein. Toch wordt het plein door verkeersdeelnemers van alle modaliteiten als verkeersonveilig ervaren.

Uitvoeringsprogramma Inclusieve Mobiliteit 2020-2025 (Vervoerregio Amsterdam)

De Vervoerregio wil fysieke en mentale drempels wegnemen, om het mobiliteitssysteem toegankelijker en daarmee inclusiever te maken. Zo kunnen ontoegankelijke haltes of de weg er naar toe een fysieke drempel worden ervaren en het plannen van een OV reis als een mentale drempel. Door het verlagen van deze drempels, kunnen nog meer mensen in de toekomst zelfstandig gebruik maken van het mobiliteitssysteem. Voor het Surinameplein geldt dat er een opgave ligt om de tramhaltes goed toegankelijke te maken, ze voldoen nu niet omdat ze in ene bocht liggen. Daarnaast kan de bereikbaarheid van de haltes verbeterd worden door aandacht te schenken aan de ligging op het plein en de mogelijkheid om alle bus- en tramhaltes te combineren.

5. Beheeropgave, raakvlakprojecten en stakeholders

Voor het opstellen van deze startnotitie is de beheeropgave voor het Surinameplein geïnventariseerd. Ook zijn de raakvlakprojecten en stakeholders in kaart gebracht. In dit hoofdstuk wordt deze inventarisatie beschreven. Ook wordt het standpunt van de bewonersvereniging Surinameplein en de portefeuillehouders van stadsdeel West en Zuid verwoordt.

5.1. Beheeropgave

- V&OR-elementenverhardingen: De bestrating van de ventwegen is aan grootschalig onderhoud toe. De bestrating is grotendeels versleten en ligt er slecht bij. Vanuit het assetbeheer van V&OR is in 2021 al een deel van dit onderhoud uitgevoerd. Het groot onderhoud is echter uitgesteld in afwachting van een besluit over deze startnotitie.

- V&OR-asfaltverhardingen: Vanuit het assetbeheer van V&OR staat over ca. 5 jaar vervanging van het asfalt in de rijweg van de S106 gepland.

- GVB: De tramsporen zijn op enkele plekken in 2025-2026 aan vernieuwing toe. Het GVB heeft in beeld om welke tramsporen het gaat. Een volledige vervanging van de sporen is niet nodig, in een recent verleden zijn veel delen van het tramspoor al vervangen.

5.2. Raakvlakprojecten

De raakvlakprojecten die betrekking hebben op infrastructurele projecten waarbij ingrepen worden gedaan die van invloed zijn op het autoverkeer hebben een gemene deler. Voor al die projecten is het aanpassen van de Surinameplein de sleutel voor het oplossen van problemen die kunnen ontstaan bij de doorstroming van het autoverkeer als er wijzigingen worden aangebracht. Dit komt doordat het Surinameplein een cruciale schakel is in de doorstroming is voor het autoverkeer, maar op dit moment niet is ingericht om die functie optimaal te kunnen vervullen.

- **Realisatie nieuwe keerlus station Lelylaan**

Bij de ontwikkeling van Knooppunt Lelylaan wordt ook een nieuwe keerlus voor de tram gerealiseerd worden. Het besluit daarover is genomen en de Gemeente Amsterdam en de Vervoerregio hebben met andere partners een Bestuursovereenkomst op 9 juli 2021 ondertekend. Er wordt gestreefd naar uitvoering in 2025/2026 zodat groot onderhoud aan de keerlus met eindfunctie op het Bollenveld overbodig is. Het opheffen van de keerlus biedt zeer goede mogelijkheden om het noordwestelijk deel van het plein een kwaliteitsimpuls te geven.

- **Vernieuwing Zeilstraat**

Voor de Zeilstraat wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de straat opnieuw in te richten. Er worden meerdere varianten onderzocht, waarbij het merendeel van de varianten invloed heeft op de verkeerscirculatie in de omgeving. Uit de eerste onderzoeken is al gebleken dat dit ook effect zal hebben op de verkeersdoorstroming van het Surinameplein. Bij een eventuele vernieuwing van het Surinameplein kan daar op geanticipeerd worden zodat de doorstroming van het autoverkeer gewaarborgd blijft.

- **Verbeteren doorstroming Eerste Constantijn Huygensstraat/Van Baerlestraat (Museumplein) Overtoom**

Voor zowel de Eerste Constantijn Huygenstraat, Van Baerlestraat (Museumplein) als de Overtoom wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de doorstroming en afwikkeling van het autoverkeer te verbeteren. Deze route is onlosmakelijk verbonden met het Surinameplein. Aanpassingen op deze route, of juist aanpassingen op het Surinameplein, hebben invloed op elkaar. Bij het ontwikkelen van plannen vanuit deze projecten moet goede afstemming plaatsvinden, omdat het Surinameplein een sleutelrol speelt bij de mogelijkheden om de doorstroming van het verkeer op deze locaties te verbeteren of juist om autoverkeer op bepaalde locaties (knip Museumplein) juist te verminderen.

- **Vertramming buslijn 15**

Er zijn al lang plannen om buslijn 15 te vertrammen. Op dit moment ligt de focus om het behalen van tijdswinst voor de buslijn, want de vertramming zelf is op dit moment is op dit moment minder acuut, waardoor een eventueel uitvoeringsbesluit naar achteren is geschoven. Om dit mogelijk te maken moeten de tramhaltes en railinfra op het Surinameplein aangepast worden. Bij het ontwikkelen van het Surinameplein kan de juiste traminfrastructuur aangelegd worden om de vertramming van buslijn 15 op termijn mogelijk te maken.

- **Aanpassingen Surinamestraat**

De Surinamestraat is onlosmakelijk met het Surinameplein verbonden en is zeer belangrijk voor de afwikkeling van het verkeer. Eind 2021 staan er aanpassingen aan de noordkant van de Surinamestraat gepland om daar tweerichtingsverkeer voor fietsers te faciliteren. Het tegen het verkeer in fietsen gebeurt op deze plek veelvuldig omdat er geen doorgaande noord-zuidverbinding mogelijk is over de trambaan in de straat. Door aanpassingen in de straat wordt dit fietsverkeer gereguleerd om zo de verkeersveiligheid te verbeteren. Idealiter worden er ook aanpassingen aan het Surinameplein gemaakt om de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid in zijn geheel te verbeteren. Daar is echter een volledige aanpassing van de inrichting van het Surinameplein voor nodig.

- **Transformatie Klokkenhof**

De eigenaar van het monumentale en beeldbepalende Klokkenhof gebouw aan de zuidzijde heeft plannen om het gebouw te vernieuwen. De Klokkenhof is in juni 2020 een gemeentelijk monument geworden. Dit besluit heeft invloed op de plannen om het gebouw te vernieuwen. De eigenaar moet de plannen aanpassen op deze nieuwe status. Het vernieuwen van de Klokkenhof zal, afhankelijk van de uiteindelijke plannen, invloed hebben op de openbare ruimte.

- **Transformatie Surinameplein 118**

Tegen het Rembrandtpark aan staat een kantorencomplex waar o.a. Vluchtelingenwerk in is gevestigd. De projectontwikkelaar wil het complex graag transformeren en voert daar gesprekken over met stadsdeel West. Een transformatie van het complex kan invloed hebben op het gebruik van de openbare ruimte op het Surinameplein. Het gaat dan bijvoorbeeld om het toevoegen van horeca in de plint van het complex, dit zal nieuwe verkeerstromen veroorzaken en om aanpassingen in het fietsparkeren vragen.

5.3. Overige stakeholders

- Programma Autoluw/Ruimteregie: Midden op het Surinameplein in het noordwestelijk deel liggen 36 parkeerplaatsen. Bij een vernieuwing van het Surinameplein zijn deze plekken door ruimteregie opgenomen als plekken om op te heffen voor het vergroenen van het plein en het verbeteren van de verblijfskwaliteit.

- Vervoerregio Amsterdam (VRA): De Vervoerregio ziet kansen wat betreft:
  - Het verbeteren van het ov door "werk met werk" te maken tijdens de onderhoudsopgaves aan het tramspoor. Dit biedt kansen voor het toegankelijk maken van de tram-/bushaltes, de verbetering van de doorstroming van het ov op het plein en een forse verbetering van de looproutes van en naar de haltes.
  - Verbetering van het fietsnetwerk voor het plus- en hoofdfietsnetwerk door een leesbare inrichting met logische fietsroutes en ontsluitingen met de Surinamestraat, Hoofdweg en het Rembrandtpark. De fietsparkeeropgave kan worden verbeterd met voldoende fietsparkeerplaatsen voor bewoners en reizigers die gebruik willen maken van het overstappunt van fiets naar ov.
  - Realisatie van een deelmobiliteitsfunctie van lokale aard (deelfietsen en/of deelauto's) om de kracht van Surinameplein als stadsentree te onderschrijven.
  - De verkeersveiligheid van alle modaliteiten laten voldoen aan de richtlijnen van duurzaam veilig.
  - Een prettige overstaprelatie, leesbare openbare ruimte en bewegwijzering, zodat het plein niet alleen een doorstroomlocatie maar ook een ontmoetingsplek wordt waar het prettig verblijven en/of afspreken is.
  - Flexibel en adaptief ontwerpen. In het kader van autoluw zijn mogelijke knippen en verkeersintensiteit beperkende maatregelen in de toekomst van kracht. Momenteel is de verkeersintensiteit te hoog, met name over de Surinamestraat en Overtoomsesluis. Echter zijn er in de toekomst kansen om deze intensiteit omlaag te brengen, welke ruimte kan opleveren op en rondom het Surinameplein. Adaptief ontwerpen biedt mogelijkheden om de vrijkomende ruimte een andere functie te geven zonder grote ingrepen.

- Diensten en bedrijven:
  A. Waternet heeft op diverse plekken op het Surinameplein vervangingsopgaven voor de riolering en drinkwaterleidingen. Ook wil Waternet drainage aanleggen op een deel van het plein (oostzijde). Waternet heeft geen urgentie om op korte termijn zelfstandig werkzaamheden uit te voeren en wacht op de uitvoering van grootschalige werkzaamheden aan het maaiveld om dan "werk met werk" te maken.
  B. Liander heeft op diverse plekken op het plein vervangingsopgave wat betreft de elektra- en gasleidingen. Ook Liander heeft geen urgentie om op korte termijn zelfstandig werkzaamheden uit te voeren en wacht op de uitvoering van grootschalige werkzaamheden aan het maaiveld om dan "werk met werk" te maken.
  C. V&OR-afdeling verkeersregelinstallaties (VRI's): De VRI's op het Surinameplein moeten vernieuwd worden. Deze werkzaamheden staan in 2021 gepland.

- Bewoners en ondernemers: Een groot deel van de bewoners van het Surinameplein is betalend lid van de bewonersverenging Surinameplein. Het doel van de bewonersvereniging is als volgt: "De bewonersvereniging Surinameplein heeft tot doel het bevorderen van een goed leefklimaat voor de bewoners van het Surinameplein in Amsterdam. We kijken daarbij bijvoorbeeld naar verkeersintensiteit, luchtkwaliteit en vergroening en hebben aandacht voor de architectuur op het plein en de inrichting van de openbare ruimte."

De bewonersvereniging is zeer betrokken bij de plannen voor het plein zelf, maar ook de ontwikkeling/transformatie van de Klokkenhof en Surinameplein 118. De vereniging is blij dat er een besluit is genomen om geen parkeergarage en/of woningbouw op het Surinameplein te ontwikkelen. Anderzijds is er na jaren van wachten op plannen die niet uitgevoerd worden is ook ongeduld ontstaan bij bewoners die zien dat dat de kwaliteit van de openbare ruimte erop achteruit is gegaan en blijft gaan. De wens om de openbare ruimte te vernieuwen is dan ook groot en er is veel draagvlak voor. De bewonersvereniging heeft daar met twee notities ook al ideeën voor op papier gezet, “Zicht op het plein” uit mei 2019 en “Van versnipperd verkeersplein naar samenhangend stadsplein” uit juli 2019 (zie bijlagen 1 en 2). Zij zouden graag zien dat er een integraal plan voor het plein wordt gemaakt waarin aandacht komt voor het verbeteren van de leefbaarheid, de verblijfskwaliteit en de eenheid van het plein. Met de eenheid van het plein wordt het evenwicht tussen de verkeersfunctie en bebouwing aan de ene kant en de leefbaarheid aan de andere kant. Het behoud van de cultuurhistorische en architectonische waarde, maar ook het open karakter van het plein zijn daarbij belangrijk.

5.4. Bestuurders stadsdeel West en Zuid

Het Surinameplein valt onder twee stadsdelen, West en Zuid. Het verbeteren van de leefbaarheid en het geven van een kwaliteitsimpuls wordt vanuit beide stadsdelen gedragen. De portefeuillehouders openbare ruimte van stadsdeel West, Caroline de Heer, en Zuid, Rocco Piers, zien beiden dat er een opgave voor het Surinameplein ligt om de openbare te vernieuwen. De knelpunten, kansen en samenhang met andere openbare ruimte projecten worden onderschreven. Het opstellen van een openbare ruimte visie voor het Surinameplein, waarin een integrale aanpak, de uitgangspunten en kaders zijn beschreven, zien beiden als een goed startpunt om het Surinameplein te vernieuwen. Om vervolgens de vernieuwing in deelprojecten uit te voeren. Voor beide portefeuillehouders is het betrekken van bewoners en ondernemers bij de ontwikkeling van plannen voor het plein van groot belang.

6.Kansen

De beschrijving van de huidige situatie van het Surinameplein, waarin een aantal knelpunten en kansen zijn benoemd zijn verwerkt in onderstaande kansenkaart. Ook de verwachte toekomstige ontwikkelingen op/aan het plein en omgevingsprojecten die kansen bieden om de inrichting van de openbare ruimte optimaliseren zijn opgenomen op de kansenkaart:

Legenda

1 Verplaatsing Keerlus
Biedt mogelijkheid tot verbetering openbare ruimte en verblijfsfunctie aan noordwestzijde van het plein

2 Fietsverbinding
Maak het Surinameplein aantrekkelijk voor doorgaand fietsverkeer, met meer comfort en veiligheid, door een betere verbinding tussen West en Zuid, Centrum en Oost.

3 Ontwikkeling Klokkenhof
Neem de ontwikkeling van de Klokkenhof mee bij het ontwikkelen van de openbare ruimte aan de zuidzijde van het plein. Denk bijvoorbeeld aan de ontwikkeling van een inpandige parkeergarage waardoor parkeerplaatsen op het maaiveld kunnen worden opgeheven.

4 Ontwikkeling Surinameplein 118
Speel in op de toekomstige ontwikkelingen van het bedrijfspand Surinameplein 118. Bij een ander invullingen, bijvoorbeeld met horeca, kan de bereikbaarheid en de fietsparkeervoorzieningen aan de westzijde verbeterd worden

5 Aanpassing toekomstige verkeersafwikkeling/ Zeilstraat/Overtoom
Maak de inrichting van het plein flexibel genoeg om in te kunnen spelen op toekomstige aanpassingen in de verkeersafwikkeling door omgevingsprojecten.

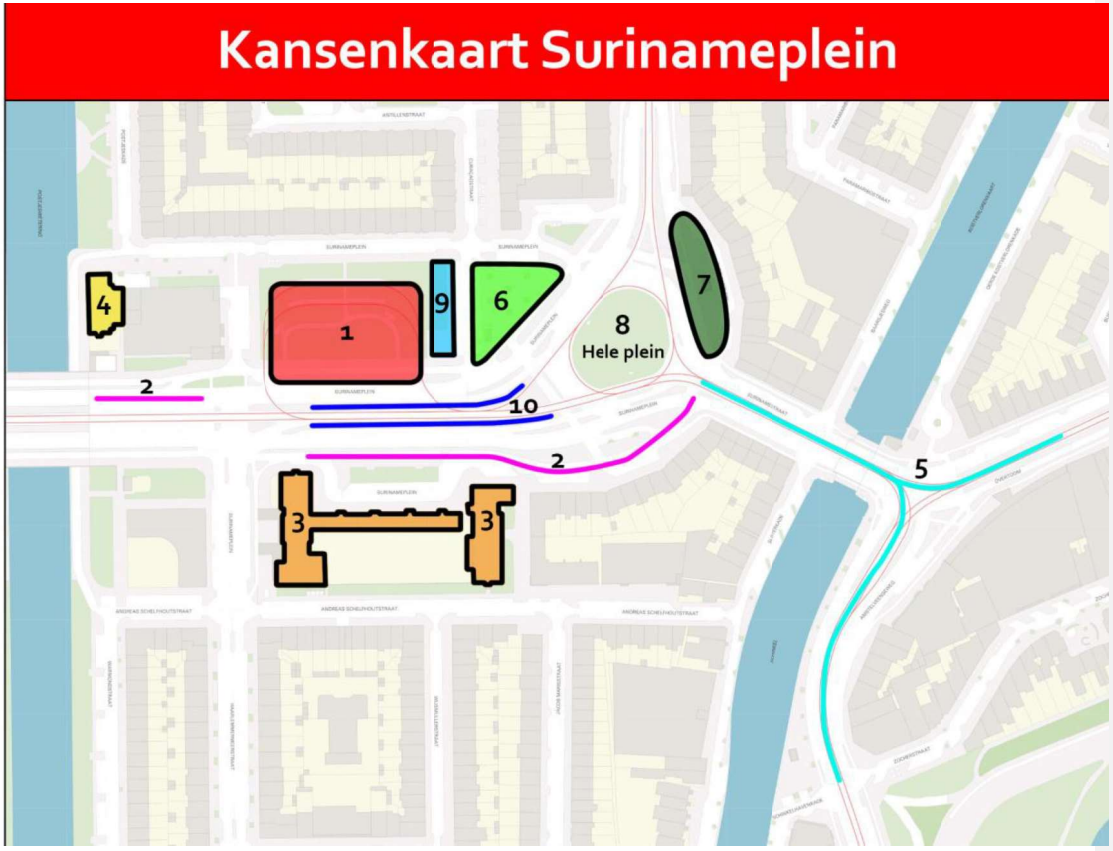
6 Stadsplein/verblijfsfuncties
Maak van het Surinameplein een Stadsplein als schakel tussen de omliggende buurten door goede ontsluiting van alle verkeersfuncties, maar ook als prettige plek om te verblijven.

7 Rainproof
Zorg voor een Rainproof Surinameplein door de knelpunten op het plein op te lossen

8 Hoogwaardig groen/vergroening
Transformeer het Surinameplein naar een groene entree vanaf de binnenring.

9 Autoluw/minder parkeerplaatsen
Hef parkeerplaatsen op om meer ruimte creëren voor vergroening en de verblijfsfunctie van de ventwegen

10 Verbeteren toegankelijkheid openbaar vervoer
Tramhaltes verplaatsen, breder maken en verhogen voor een betere instap



7. Scenario's, planning en proces

Op basis van de analyse van de huidige situatie, de beheeropgave en de raakvlakprojecten blijkt dat de openbare ruimte aan vernieuwing toe is. De kansen laten zien dat er een opgave ligt om het Surinameplein als Stadsplein te ontwikkelen. Zodat het niet alleen een belangrijke en goed functionerende verkeersader is, maar ook een aantrekkelijk verblijfsgebied en alle functies op en aan het plein in hun volle potentie benut worden. Er zijn meerdere scenario's mogelijk om de verbetering van de openbare ruimte uit te voeren.

Voor alle scenario's geldt dat uitvoering niet in één keer plaats kan vinden. Het Surinameplein is dusdanig groot dat het uitvoeren van werkzaamheden vanwege de bereikbaarheid, verkeerscirculatie en leefbaarheid opgeknipt moet worden in verschillende delen.

7.1. Scenario's

1. ***Het opstellen van één openbare ruimte visie voor het gehele plein en het uitvoeren in deelontwerpen***

Er wordt een openbare ruimte visie voor het Surinameplein opgesteld waarin de uitgangspunten en kaders voor de vernieuwing van de openbare ruimte zijn vastgelegd. Er wordt vervolgens per deelproject een ontwerp gemaakt op basis van deze visie en per deelproject uitvoering aan gegeven. De openbare ruimte visie die als basis van de deelprojecten dient, zorgt voor het waarborgen van de samenhang in het uiteindelijke eindbeeld.

Doordat op voorhand duidelijk is dat uitvoering van werkzaamheden aan het Surinameplein vanwege de bereikbaarheid, verkeerscirculatie en leefbaarheid niet in een keer uitgevoerd kan worden is er gekeken naar de kansen die dit biedt.

Uitvoering in deelprojecten biedt de kans om de uitvoering in de tijd en dus ook financieel te spreiden. Het biedt ook kansen om de inrichting van het plein aan te passen in de ontwikkelingen in de omgeving en raakvlakprojecten. Projecten zoals de vernieuwing van de Zeilstraat kunnen invloed hebben op de verkeerscirculatie van het Surinameplein. Een openbare ruimte visie zorgt voor vaste uitgangspunten, maar zorgt voor flexibiliteit in de uitvoering. Het opstellen van een visie is een tussenstap in de bestuurlijke besluitvorming, per deelproject wordt een aparte Nota van Uitgangspunten en Uitvoerings- en kredietbesluit opgesteld. Dit kan separaat maar ook worden gecombineerd met andere opgaven in het gebied zoals: bij beheersopgaven als vervanging of groot onderhoud of vervanging van (grote) leidingen.

Bewoners, ondernemers en belanghebbenden worden zowel bij het opstellen van de openbare ruimte visie als bij het maken van de ontwerpen per deelproject betrokken. Er vindt dus op verschillende momenten participatie plaats.

Voordelen:

+ Eén toekomstvisie voor het totale openbare ruimte ontwerp, zorgt voor eenduidig ingerichte openbare ruimte.
+ Flexibiliteit, uitvoerbaar in deelprojecten, er kan ingespeeld worden op toekomstige ontwikkelingen op of rond het plein
+ Geen grootschalige uitvoering in 1 keer en spreiden van overlast om leefbaarheid en de doorstroming van het verkeer tijdens de uitvoering te vergroten.
+ Financieel uit te spreiden over een groot tijdvak, geen grote kredietaanvraag in 1 keer. Of 'werk met werk' maken en combineren met andere opgaven in het gebied.
+ Er is draagvlak voor onder bewoners

Nadelen:

- Uitvoering neemt een langere ~~tijdvak~~ periode in beslag dan bij een uitvoering in één keer.

Met opmerkingen [redacted] Stellige aanname. Waarop is dit gebaseerd?

- Langere tijd overlast voor de omgeving
- Meerdere besluitvormingstrajecten
- De visie kan ingehaald worden door nieuwe ambities en beleid
- Langdurige participatie/ Draagvlak onder bewoners kan verwateren

2. ***Het maken van een volledig nieuw ontwerp voor het Surinameplein en uitvoering in één project.***
Dit is de klassieke planvorming waarin de fases vanuit het PBI worden gevolgd en er wordt een volledig nieuw ontwerp voor het Surinameplein opgesteld op basis van een Nota van Uitgangspunten. Het uitgangspunt is een nieuw ontwerp op basis van de huidige situatie en knelpunten. De opgaven wat betreft het beheer en de raakvlakprojecten worden waar mogelijk verwerkt, maar hier kan in de toekomst niet op geanticipeerd worden want het ontwerp ligt in zijn geheel al vast. Er is daardoor geen flexibiliteit om in te spelen op toekomstige ontwikkeling op of rond het plein. Het ontwerp moet wel in delen uitgevoerd worden vanwege de bereikbaarheid en verkeerscirculatie. Er vindt maar één keer besluitvorming plaats om tot een uitvoerings- en kredietbesluit te komen.

Voordelen
+ Eén bestuurlijk besluitvormingstraject
+ Uitvoering in delen
+ Duidelijkheid voor de omgeving wat er gaat gebeuren
+ Een eenmalig participatietraject

Nadelen
- Geen flexibiliteit, er kan niet ingespeeld worden op toekomstige ontwikkelingen op of rond het plein
- Geen financiële spreiding, er wordt ~~1~~ één krediet aangevraagd voor het totale project. Dit legt een eenmalig groot beslag op de middelen.
- De uitvoering kan ingehaald worden door nieuwe ambities en beleid
- Vertraging in het besluitvormingsproces kan extra noodzakelijk onderhoud opleveren, wat extra overlast en kosten meebrengt
- Er is geen of beperkt draagvlak voor onder bewoners

3. ***A) Alleen uitvoeren van groot onderhoud***
Bij deze ~~strategie~~ aanpak vindt er geen grootschalige herinrichting plaats, het idee van het ontwikkelen van het Surinameplein als stadsplein wordt losgelaten, maar wordt er alléé~~ee~~n groot onderhoud uitgevoerd op basis van de diverse beheeropgaves die er zijn. Bijvoorbeeld vernieuwing ventwegen, vervanging asfalt en tramsporen. Er is sprake van vernieuwing van materialen. De kosten vallen onder het reguliere onderhoudsbudget van de verschillende assets. Er is geen verdere besluitvorming nodig om hier uitvoering aan te geven.

Voordelen
+ Geen bestuurlijk besluitvormingstraject nodig
+ Op relatief korte termijn uitvoerbaar
+ Financieel gezien voordelig

Nadelen
- Alhoewel materialen worden vernieuwd is er slechts beperkt sprake van een verbetering van de kwaliteit openbare ruimte. Het blijft een "lappendeken"
- Er kan niet ingespeeld worden op toekomstige ontwikkeling op en rond het plein.
- Geen participatie, betrekken omgeving
- Er is geen draagvlak voor onder bewoners

3. ***B) Alleen uitvoeren van klein dagelijks onderhoud.***
Er wordt onderhoud uitgevoerd op basis van kleinschalige beheeropgaven. Denk daarbij aan het verstraten van de ventwegen en het inspelen op klachten en melding. Ook buurtinitiatieven voor vergroening en het verbeteren van de verblijfkwaliteit vallen onder klein onderhoud. De kosten vallen onder het regulier onderhoudsbudget en buurtbudget. Er is geen verdere besluitvorming nodig om hier uitvoering aan te geven.
Voordelen
+ Geen bestuurlijk besluitvormingstraject nodig

Met opmerkingen [redacted] Bij deze variant toch uitvoering in één keer?

Met opmerkingen [redacted] Is dit niet hetzelfde punt als aandachtsstreep 1?

Met opmerkingen [redacted] Waarom?

+ Op relatief korte termijn uitvoerbaar
+ Financieel gezien voordelig
+ Kleinschalige participatie in het geval van buurtinitiatieven

Nadelen
- Alhoewel materialen worden vernieuwd is er geen sprake van een verbetering van de kwaliteit openbare ruimte
- Het blijft een "lappendeken"
- Er kan niet ingespeeld worden op toekomstige ontwikkeling op en rond het plein.
- Er is geen draagvlak voor onder bewoners

7.2 Planning en proces

Voorgesteld wordt om op basis van deze startnotitie een principebesluit te nemen. Daarmee wordt fase 1 van het PBI afgerond. Op basis van de beschreven kansen en scenario's is het opstellen van een openbare ruimte visie voor het Surinameplein een logische vervolgstap (scenario 1). Bij het maken van een afweging van de voor- en nadelen van de verschillende scenario's is onderstaande tabel gebruikt.

Kansen en opgaven	Afstemming omgevingsprojecten/ toekomstige	Uitvoerbaar in deelprojecten	Investeringsopgave	Draagvlak bewoners	Overlast omgeving	Duur bestuurlijk besluitvormingstraject	Past binnen ambities, visie en beleid
Scenario 1	++	++	+/-	++	-	-	++
Scenario 2	-	-	-	+/-	-/-	+	+
Scenario 3 A en B	-	+	++	-	+	++	+/-

Op basis van de tabel lijkt het opstellen van een openbare ruimte visie en het uitvoeren in deelprojecten het meeste recht te doen aan de opgave die er voor het Surinameplein ligt: Van het Surinameplein een aantrekkelijk en groen plein maken waar het als verkeersknooppunt zorgt voor een goede doorstroming en aansluiting waar het ook prettig verblijven is. Met het opstellen van een visie kunnen de uitgangspunten en kaders voor de nieuwe inrichting goed vastgelegd worden, door het vervolgens uit te voeren in deelprojecten op basis van de visie blijft het eindbeeld gewaarborgd. Tegelijkertijd biedt het uitvoeren in deelprojecten een uitgelezen kans om in te spelen op alle ontwikkelingen en omgevingsprojecten die van invloed zijn op het Surinameplein.

De investeringsopgave is groot, maar dit is door de uitvoering in deelprojecten uit te spreiden tot kleinere investeringsopgaven over een langere periode waar invloed op uit geoefend kan worden. Wanneer de financiële ruimte beperkt is kan zowel het maken van de visie als de uitvoering van deelprojecten uitgesteld worden tot een gunstiger moment. Er zitten ook nadelen aan deze strategie: Er zijn meerdere besluitvormingstrajecten voor nodig en het lange (participatie-)traject vraagt veel bewoners, ondernemers en belanghebbenden.

Het opstellen van een openbare ruimte visie past ook bij de wens vanuit de omgeving. In combinatie met de uitvoering in deelprojecten waardoor uiteindelijk het totale plein een samenhangend metamorfose krijgt doet het recht aan het sentiment dat is ontstaan door de lange geschiedenis die het plein kent waarbij de bewoners lang in onzekerheid hebben gezeten over de ontwikkeling van hun woonomgeving. Waarbij er vervolgens alleen een verslechtering van hun woonomgeving is ervaren.

Bij een principebesluit wat uit gaat van scenario 1 kan worden gestart met het maken van een Visie. Hierbij wordt verder onderzocht wat de (on)mogelijkheden zijn voor de vernieuwing van het Surinameplein en wat daar de kaders voor zijn. Dit is ook het moment om de participatie op te starten en bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden te betrekken bij het opstellen daarvan. Op basis van deze visie en de

bestuurlijke goedkeuring kan vervolgens worden gewerkt aan een Nota van Uitgangspunten en Fase 2-besluit. Dit eindigt met de vaststelling van een voorkeursbesluit. Het volledige proces en de planning wordt in de volgende fase verder uitgewerkt.