Gemeente Amsterdam

Startnotitie Surinameplein

Verkenning vernieuwing Openbare Ruimte



Status: Concept
Versie: 1
Datum: 28-05-2021

Voor akkoord (handtekening en datum):
Ambtelijk opdrachtgever: [redacted]

Projectmanager: [redacted]

	Naam	Paraaf
Opsteller	[redacted]	
Controle	[redacted]	
Vrijgave	[redacted]	

Inhoud

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

2. Projectinformatie **5**
2.1. Aanleiding 5

3. Huidige situatie **7**
3.1. Ruimtelijk beeld 7
3.2. Verkeer 10

4. Beleidskader **13**
4.1. Visiedocumenten 13
4.2. Stedelijke kaders 15
4.3. Agenda's en Programma's 15

5. Beheeropgave, raakvlakprojecten en stakeholders **17**
5.1. Beheeropgave 17
5.2. Raakvlakprojecten 17
5.3. Overige stakeholders 18
5.4. Bestuurders stadsdeel West en Zuid 19

6. Kansen **20**

7. Scenario's, planning en proces **21**
7.1. Scenario's 21
6.1. Planning en proces 23

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.

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 2 notities met ideeën voor de toekomst van het Surinameplein.

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

1.2. Leeswijzer

Kansen als hoofdstuk eerst benoemen Om tot deze startnotitie te komen zijn een aantal stappen doorlopen die in de verschillende hoofdstukken verwerkt zijn:
Hoofdstuk 2 geeft een korte beschrijving va het Surinameplein en de aanleiding voor het opstellen van een startnotitie. Hoofdstuk 3 beschrijft de ruimtelijke en verkeerstechnische situatie van de huidige situatie, waarbij de belangrijkste knelpunten geïnventariseerd zijn de wensen voor vernieuwing. 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 mogelijke scenario's beschreven.

2. Projectinformatie

2.1. Aanleiding

Met het besluit om op het Surinameplein niet te verdichten en een bewoners/bezoekersgarage of Park and Ride (P+R) is ook besloten om te onderzoeken of en hoe de openbare van het Surinameplein verbeterd moet worden. Voorheen heeft de focus altijd gelegen bij het onderzoeken van de mogelijkheid om een ondergrondse parkeergarage te bouwen of van het plein een gebiedsontwikkeling locaties te maken. Er is daarbij geen aandacht geweest voor de openbare van het plein als geheel, daardoor is er de afgelopen 27 jaar geen tot weinig onderhoud aan het plein is 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.

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 en het noodzakelijke grootschalig onderhoud uit te voeren.



2.2. Beschrijving Surinameplein

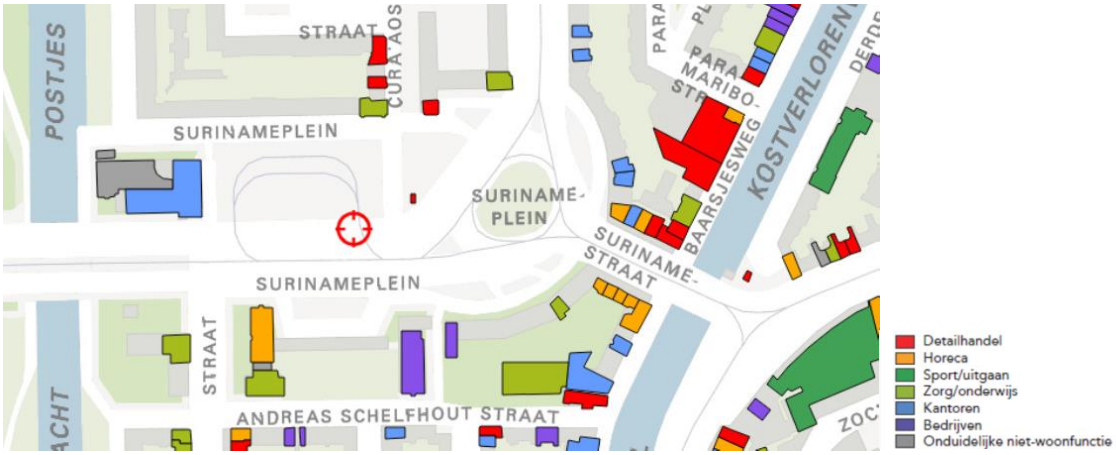
Het Surinameplein is onderdeel van de grens tussen stadsdeel Zuid en West. Aan de Westzijde ligt ook een grens met stadsdeel Nieuw West. Vanuit Nieuw West en komend vanaf de A10 vormt het Surinameplein een entree de binnenring in. Het plein wordt begrensd door de Surinamestraat, Haarlemmermeerstraat,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

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. Voor fietsers en voetgangers ontbreken er verkeersschakels. 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. Naast het doorgaande openbaar vervoer bevindt zich op het plein een keerlus voor trams en is de rotonde 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 aanwezigen en is er langs het plein maar 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. 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 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.

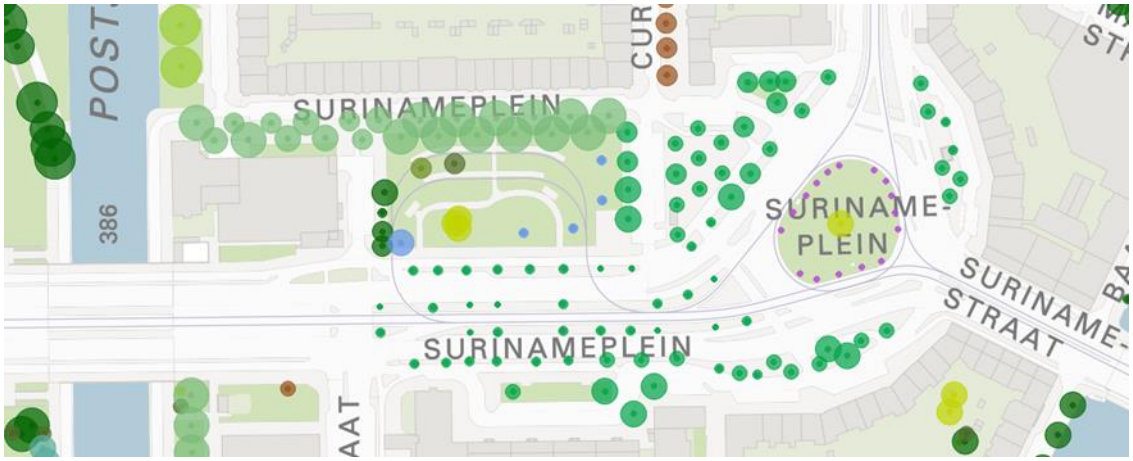
Dat de inrichting van het Surinameplein is verouderd is goed zichtbaar in de bestratingsmaterialen die versleten zijn. In 2021 wordt er op diverse plekken klein groot onderhoud uitgevoerd aan de ventwegen om die delen waar de bestrating dusdanig slecht is dat niet gewacht kan worden op grootschalig onderhoud, 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 wordt het totaalbeeld van het Surinameplein niet 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 groenperken. Het grootste plantsoen bevindt zich aan de noordwest kant en wordt gebruikt als keerlus voor de tram.

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 vergoenen van het plein door niet alleen uit te breiden, maar ook te kijken naar een kwalitatieve verbeterslag, het vergoten van de biodiversiteit, kan bijdragen aan het klimaat adaptief maken van het Surinameplein. Het Surinameplein als plek om prettig te verblijven kan vergroot worden. 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.



Bomen, plantsoenen en groenperken

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 op de plek waar zich de visuele verbinding met het Rembrandtpark bevindt.


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 viere 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.

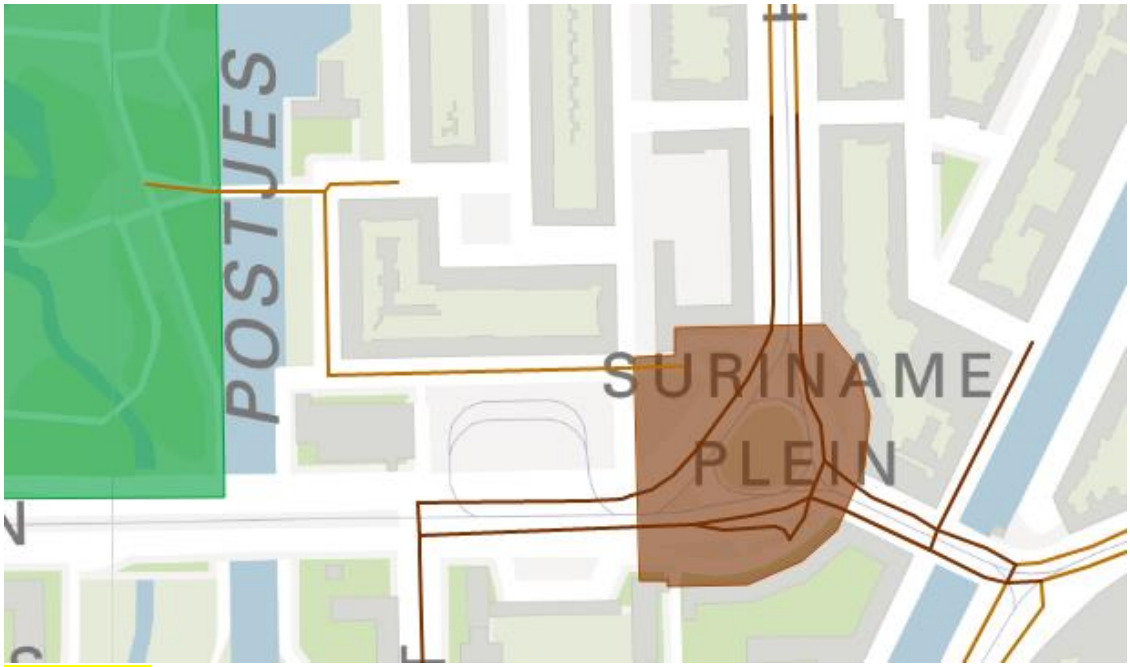
3.2. Verkeer

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?. 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. Terwijl er wel heel veel verharding aanwezig is wat een voetgangersgebied suggereert.

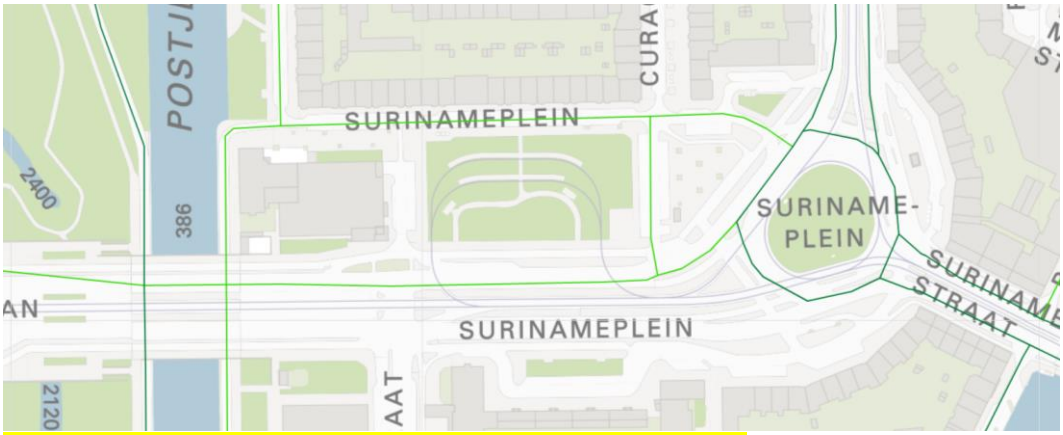


Afbeelding?: Plusnet voetgangers

Het plein wordt door voetgangers als onveilig ervaren. De oversteekplaatsen zijn wel van verkeerlichten voorzien, maar 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.

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.



Aangeven in plaatje dat verbinding West naar Oost onvolledig is.

Formeel zijn er bijna geen delen ingericht met tweerichtingsverkeer voor fietsers, maar door de grote van het Surinameplein wordt er veel tegen het verkeer in gefietst of overgestoken. 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 op het plein een keerlus en is de rotonde zo ingericht dat trams aan het begin en einde van de dienstregeling van en naar de remise kunnen rijden. Het voornemen is om de keerlus op te heffen als er een nieuwe keerlus wordt gerealiseerd wordt bij station Lelylaan. Over de realisatie van een nieuwe keerlus bij station Lelylaan wordt nog een besluit genomen, 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 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.[A1]

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

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 de verbindende schakel tussen autoverkeer vanuit Nieuw West richting delen van Zuid, West en het Centrum.



Afbeeling ?: Bovenaanzicht Surinameplein van de S106

Het plein is ingericht met een middendeel met een 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.

Auto- en fietsparkeren

Het autoparkeren bevindt zich voornamelijk op de ventwegen, voor het bestemmingsverkeer. 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 er 2 plekken op het plein met fietskluizen. Deze fietskluizen zijn bedoeld voor forenzen die van de fiets overstappen op het openbaar vervoer (en andersom).

4. Beleidskader

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 verkeersgeleidende 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.

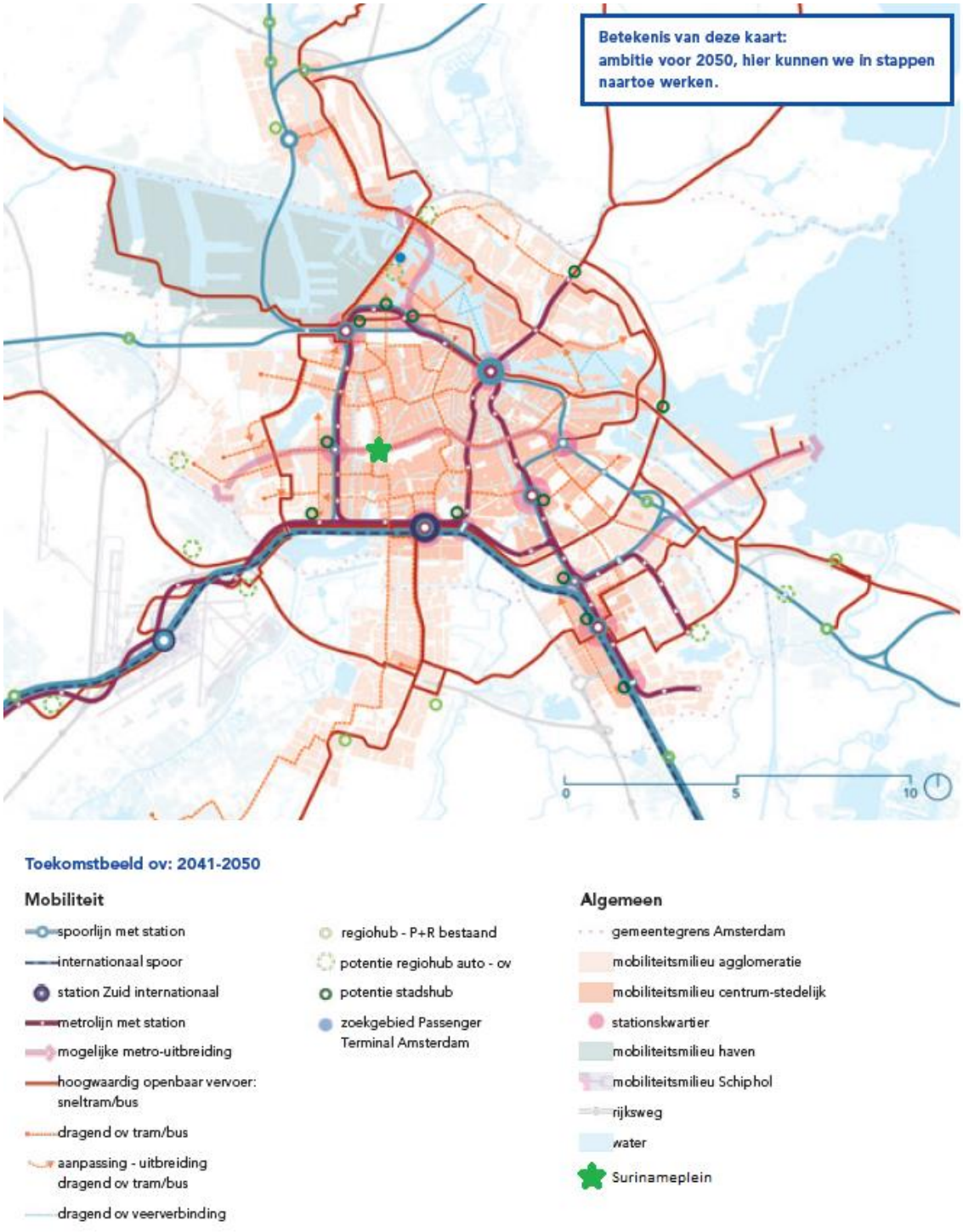
Visie Openbare Ruimte 2025 (2017)

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 schakelpunten 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.



Ontwerp-Omgevingsvisie: Netwerk openbaar vervoer toekomstbeeld 2041-2050

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. 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.

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 locatie 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/Amstelveensweg 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 Fiets, Verkeersveiligheid en Weg (Vervoerregio Amsterdam)

De Vervoerregio Amsterdam verdeelt beschikbare middelen voor investeringen in infrastructuur in investeringsagenda's. Naast de Investeringsagenda OV bestaan er nog drie andere investeringsagenda's: één voor de fiets, één voor verkeersveiligheid en één voor de weg. Maatregelen uit de Investeringsagenda Fiets zijn onder andere het verbeteren van de fietsinfrastructuur, fietsparkeren in stadscentra en bij de OV-haltes. De projecten uit de Investeringsagenda Fiets gaan tussen 2015 en 2025 in uitvoering. In het investeringsprogramma Verkeersveiligheid zijn maatregelen opgenomen voor verkeersveiligheid in het algemeen zoals verbeteren schoolomgevingen, Duurzaam Veilige inrichtingen, educatie en campagnes. Van belang is dat maatregelen die voortkomen vanuit de vier investeringsagenda's (Weg, Fiets, Verkeersveiligheid en OV) goed op elkaar worden afgestemd. Als maatregelen uit deze agenda's conflicteren, dan is het Afwegingskader Plusnetten leidend.

Aanvullen waar de VRA kansen ziet voor het Surinameplein

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 ene 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.

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 2026 en 2028 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

- **Realisatie nieuwe keerlus station Lelylaan**

Voor de ontwikkeling van station Lelylaan wordt ook gekeken naar de aanleg van een nieuwe keerlus voor de tram. De realisatie van deze keerlus betekend dat de keerlus op het Surinameplein wordt opgeheven. Het opheffen van de keerlus biedt enorme mogelijkheden om het noordwestelijk deel van het plein een kwaliteitsimpuls te geven. Het besluit over de aanleg van de nieuwe keerlus bij station Lelylaan is in wording, er wordt gestreefd naar uitvoering in 2025/2026.

- **Vertramming buslijn 15**

- **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.

- **Verbeteren doorstroming Eerste Constantijn Huygenstraat/Overtoom**

Voor de zowel de Eerste Constantijn Huygenstraat 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.

- **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 VRA zie kansen wat betreft het verbeteren van de OV- en fietsinfrastructuur.

- 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 2020 gepland.

- Bewoners en ondernemers

Een groot deel van de bewoners van het Surinameplein is betalend lid van de bewonersverenging Surinameplein. 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 er op achteruit is gegaan. De wens om de openbare ruimte op het te vernieuwen is dan ook groot en er is veel draagvlak voor. De bewonersvereniging heeft daar ook al ideeën voor op papier gezet in 2

notities en zou 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

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. Het verbeteren van de leefbaarheid en het geven van een kwaliteitsimpuls wordt vanuit beide stadsdelen gedragen. 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.[A2]

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.

Kansenkaart opstellen met de volgende punten:

Verplaatsing Keerlus
Fietsverbinding
Ontwikkeling Klokkenhof
Ontwikkeling Pand 118
Aanpassing toekomstige verkeersafwikkeling/ Zeilstraat/Overtoom
Stadsplein/verblijfsfuncties
Rainproof
Hoogwaardig groen/vergroening
Autoluw/minder parkeerplaatsen

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. Ondanks deze duidelijke ontwikkelopgave zijn er meerdere scenario's mogelijk om de vernieuwing 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 en verkeerscirculatie opgeknipt moet worden in verschillende delen.

7.1. Scenario's

1. ***Het opstellen van een openbare ruimte visie voor het gehele plein en het uitvoeren in deelprojecten***
   Het Surinameplein is dusdanig groot dat het uitvoeren van een grootschalige herinrichting in één keer een onmogelijke opgave is. Het is op voorhand duidelijk dat bij uitvoering daarvan het plein in logische delen "opgeknipt" moet worden. Dat is enerzijds vanwege de bereikbaarheid en de verkeerscirculatie, anderzijds kan er op die manier goed afgestemd worden op bijvoorbeeld het uitvoeren van beheer aan de tramsporen. Met het opstellen van een openbare ruimte visie kunnen de uitgangspunten en kaders voor de vernieuwing vastgelegd worden, maar kan daar per deelproject uitwerking aan gegeven worden. Uitvoering in deelprojecten houdt in dat er op basis van de visie per segment een ontwerp voor het plein gemaakt wordt. Dit biedt niet alleen kansen 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 apart Uitvoerings- en kredietbesluit opgesteld. Er vindt zowel participatie plaats tijdens het opstellen van de visie als tijdens het maken van ontwerpen per deelproject.

   Voordelen:
   + Eén toekomstbestendige visie voor het totale openbare ruimte ontwerp
   + Uitvoerbaar in deelprojecten
   + Flexibiliteit, er kan ingespeeld worden op toekomstige ontwikkelingen op of rond het plein
   + Geen grootschalige uitvoering in 1 keer
   + Financieel uit te spreiden over een groot tijdvak
   + Er is draagvlak voor onder bewoners

   Nadelen:
   - Uitvoering neemt een lang tijdvak in beslag

- Langdurige overlast voor de omgeving
- Meerder 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. Er is 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
+ Uitvoerbaar in deelprojecten
+ 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 krediet aangevraagd voor het totale project
- De uitvoering kan ingehaald worden door nieuwe ambities en beleid
- Er is geen of beperkt draagvlak voor onder bewoners

3. ***Het uitvoeren van groot onderhoud***

Bij deze strategie vindt er geen grootschalige herinrichting plaats, het idee van het ontwikkelen van het Surinameplein als stadsplein wordt losgelaten, maar wordt er alleen groot onderhoud uitgevoerd op basis van de diverse beheeropgaves die er zijn. De uitvoering wordt gepland op basis van de verschillende beheeropgaves, 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 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.
- Geen participatie, betrokkenheid omgeving

- Er is geen draagvlak voor onder bewoners

4. ***Het uitvoeren van kleinschalig/modulair 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 kleinschalig 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
+ 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

6.1. 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 een positief principebesluit kan gestart worden met fase 2, de uitgangspunten fase. In deze fase kan er gestart worden met het opstellen van een Nota van Uitgangspunten.
Er wordt verder onderzocht wat de (on)mogelijkheden zijn voor de vernieuwing van het Surinameplein en wat daar de ontwerpuitgangspunten en 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. Fase 2 eindigt met de vaststelling van een voorkeursbesluit. Het volledige proces en de planning wordt in de volgende fase verder uitgewerkt.