Gemeente Amsterdam



Resultaten consultatie VO

Project: Sarphatistraat Noord & Alexanderplein

Onderdeel van de Binnenring Fiets-OV corridor

Inhoud

Leeswijzer en inleiding 3

1 Consultatie Voorlopig Ontwerp 4
1.1 Communicatie 4
1.2 Samenvatting ingestuurde reacties bewoners 4
1.3 Samenvatting uitkomsten digitale enquête 5
1.4 Samenvatting reacties belangenorganisaties 6
1.5 Samenvatting gesprekken ondernemers 7
1.6 Samenvatting groenschouw 8

2 Conclusies 9
2.1 Samenvatting beantwoording reactie bewoners, ondernemers en belangengroepen 9
2.2 Ambtelijke werkgroepen en Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit 10
2.3 Van voorlopig naar definitief ontwerp 11

Bijlage 1: verslag informatiebijeenkomst 13

Bijlage 2: uitnodiging informatiebijeenkomst 20

Bijlage 3: reacties en beantwoording per thema 23

Bijlage 4: reacties open vragen enquête 31

Opdrachtgever
Gemeente Amsterdam

Projectteam
Binnenring/Sarphatistraat Noord & Alexanderplein

April 2024

Leeswijzer en inleiding

Voor u ligt de rapportage van de consultatie over het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de herinrichting van de Sarphatistraat Noord en het Alexanderplein. Tijdens de ontwerpfase is de scope uitgebreid, met een ontwerp voor een toegankelijke tramhalte Hoogte Kadijk met passende aansluiting op de weg, en aan de westzijde van de kruising Alexanderplein wordt een langer deel van de trambaan vervangen. Dit was geen onderdeel van de Nota van Uitgangspunten.

De consultatie liep van 28 september tot en met 12 oktober 2023. Via een digitale enquête op de projectsite konden mensen hun reactie achterlaten. In totaal hebben 52 mensen deze enquête ingevuld. Daarnaast zijn er nog 7 reacties per mail of telefoon ingediend door bewoners. Met de Fietsersbond is een gesprek gevoerd over het VO. De RAR, Cliëntenbelang en Voetgangersvereniging Nederland hebben per mail gereageerd.

Het VO is tot slot ook besproken in ambtelijke werkgroepen: Expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit, Beheertoets Overleg, Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam en het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit.

In deze notitie leest u hoe de consultatie was georganiseerd en op hoofdlijnen welke reacties zijn binnengekomen en welke consequenties dat heeft voor het definitieve ontwerp. In bijlage 1 vindt u het verslag van de informatiebijeenkomst voor de buurt op 5 oktober 2023. De informatiebrief over het VO, met uitnodiging voor de informatieavond is toegevoegd als bijlage 2. In bijlage 3 staat de reactietabel met daarin alle reacties van stakeholders inclusief de antwoorden.

De ontvangen reacties zijn per onderwerp samengevat. Omdat er verschillende en soms tegenstrijdige suggesties, wensen en belangen zijn, kan niet aan alle wensen worden voldaan. Sommige reacties gaan over onderwerpen die buiten de scope van het project vallen en/of in tegenspraak zijn met de vastgestelde uitgangspunten. Reacties buiten de projectscope zijn waar passend doorgegeven aan bijvoorbeeld de gebiedsbeheerder of gebiedsmakelaar die actief is in het gebied waarop de reactie betrekking heeft.

1 Consultatie Voorlopig Ontwerp

1.1 Communicatie

Vanaf 28 september 2023 stond het voorlopig ontwerp (VO) op de projectwebsite met daarbij een toelichting op het ontwerp, de planning en het participatieproces. Iedereen kon het VO downloaden als PDF-bestand of een papieren versie opvragen. Het ontwerp is besproken met bewoners, een aantal ondernemers uit de directe omgeving, belangengroepen en andere geïnteresseerden.

Om reacties te krijgen op het voorlopig ontwerp, zijn zo'n 2.350 uitnodigingen verspreid in de Kazernebuurt, Plantagebuurt, Kadijken en ook een deel van de Dapperbuurt en Oud-Oost. Daarnaast zijn uitnodigingen verspreid via de projectwebsite, de mailinglijst van betrokkenen tijdens de NvU fase (waaronder VvE's en bewonersverenigingen) en sociale mediakanalen van stadsdeel Centrum en Oost.

Tijdens een informatiebijeenkomst op 5 oktober 2023 in hotel Pillows in het Oosterpark is het project toegelicht en hebben bewoners en andere aanwezigen kunnen reageren op de plannen. De bijeenkomst is bezocht door ongeveer 35 personen. Van de informatiebijeenkomst is een verslag gemaakt, dat in oktober is gedeeld met aanwezigen en geplaatst op de projectwebsite (zie bijlage 1).

Daarnaast kon van 28 september tot en met 12 oktober 2023 een online enquête ingevuld worden over het voorlopig ontwerp en kon (met een uitloop naar 20 oktober) men reageren via de mail en telefonisch. In het algemeen reageren bewoners, ondernemers en belanghebbenden positief op het plan om de Sarphatistraat Noord en het Alexanderplein opnieuw in te richten. Er zijn circa 60 reacties binnen gekomen, vooral via de enquête.

1.2 Samenvatting ingestuurde reacties bewoners

Zeven mensen/groepen bewoners hebben niet via het enquêteformulier gereageerd, maar een reactie ingediend via de mail of telefoon. De reacties gingen over de hondenlosloop-strook, de oversteken over de Sarphatistraat, opstelruimte voor scootmobielen, en de verkeersveiligheid rond de kruisingen en de doorsteek naar het Entrepotdok.

Over de hondenlosloopstrook zijn de meningen verdeeld. Hondenbezitters zijn er erg blij mee en willen de strook vooral behouden. Liefst dan met een prullenbak bij de in- en uitgang voor de poepzakjes. En voor de ouderen zou een bankje in het hondenlosloopgebied ook fijn zijn. Een aantal bewoners van de Oranje Nassau Kazerne ziet het hondenlosloopgebied graag verdwijnen of anders verplaatst worden naar de groenstrook tegenover de Rijksakademie voor beeldende kunst. Zij ervaren veel overlast van het geblaf van de honden 's zomers als de ramen open staan. Zij willen ook geen bankjes in de strook, want daardoor blijven honden en baasjes nog langer in het gebied en geven dan langer overlast.

Zie bijlage 3 voor een overzicht van alle reacties op het VO.

1.3 Samenvatting uitkomsten digitale enquête

In september 2023 is een korte online enquête over het voorlopig ontwerp op de projectwebsite geplaatst.

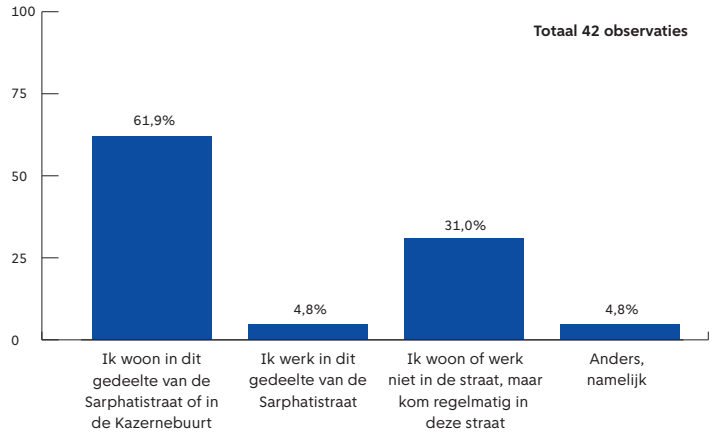
De enquête is ingevuld door 52 respondenten. 58% van de respondenten heeft alle vragen beantwoord, niet iedereen gebruikte de mogelijkheid om een antwoord toe te lichten. De enquête is vooral ingevuld door bewoners (62%) of 'gebruikers' van de straat. Meer dan de helft van de 36 respondenten die de vraag over de herinrichting beantwoord heeft is positief over de herinrichting van de straat, 17% vindt het geen verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Van de 29 respondenten die vraag 3 ingevuld hebben, is 69% positief over een aanpassing van de groenstrook met een meer natuurvriendelijke oever.

Over het algemeen wordt er positief gereageerd op het realiseren van een fietsstraat en het verbreden van het fietspad. Er zijn wel zorgen over de snelheid van met name de e-bikes en scooters op het fietspad en de fietsstraat, ook vlak na de Dageraadsbrug. Kunnen dit soort voertuigen geen maximumsnelheid krijgen die via camera's gehandhaafd wordt? Meerdere bewoners vragen om de oversteek van de Sarphatistraat naar het Entrepotdok veiliger vorm te geven.

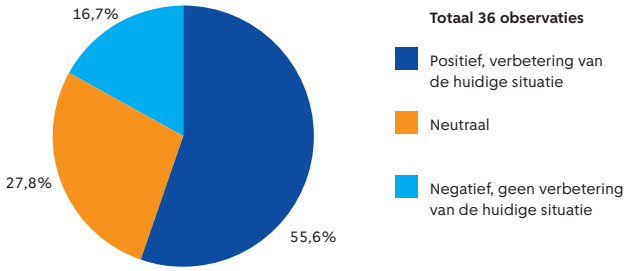
Omwonenden zijn positief over het creëren van meer ruimte voor voetgangers en veilige, bredere oversteekvoorzieningen. Op een aantal specifieke locaties wordt nog extra aandacht gevraagd voor de voetganger.

Aan de groene trambaan op de Sarphatistraat wijzigt niets, veel buurtbewoners zijn blij dat die behouden wordt. Ook zijn er positieve reacties op het beter toegankelijk maken van de haltes voor alle gebruikers. Over de toename van de afstand tussen de haltes van lijn 7 en van lijn 14-19 zijn de meningen verdeeld. Ook

1. Wat is uw relatie met de Sarphatistraat (van het Alexanderplein tot en met de Hoogte Kadijk)? (meerdere antwoorden mogelijk)



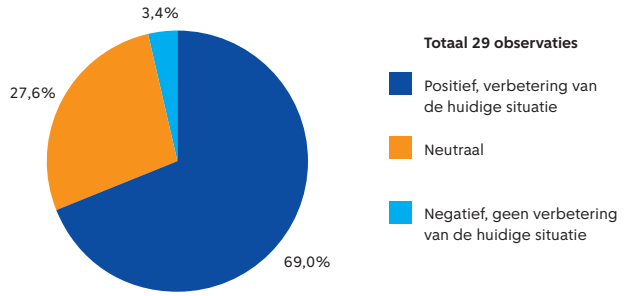
2. Wat vindt u in het algemeen van het voorlopig ontwerp voor de herinrichting?



vinden sommige mensen uit de Plantagebuurt het jammer dat de loopafstand naar de haltes op de Mauritskade langer wordt en er daarbij ook twee bruggen gepasseerd moeten worden. Mede daarom wordt ook aangedrongen op het terugbrengen van de tramhalte op de Plantage Middenlaan in de richting ‘stad uit’. Deze is verwijderd om ruimte te maken voor de verbouwing van het voormalige bejaardenhuis.

Veel bewoners reageren positief op de plannen om de diversiteit van planten in de groenstrook te vergroten. Dit draagt bij aan meer biodiversiteit. Men wil wel graag weten hoeveel bomen er gekapt moeten worden voor de aanleg van een eventuele plas-/draszone en een toegankelijk pad in de groenstrook en langs Muiderpoort. Artis en ook bewoners zijn positief over het idee dat in de groenstrook ook planten komen te staan die de dieren in Artis kunnen eten. Aandachtspunt is wel het beheer. Bij de route naar het Entrepotdok moet de begroeiing lager blijven dan nu vanwege sociale veiligheid (bewoners ervaren o.a. overlast van drugsgebruikers) en uitzicht voor fietsers.

3. Wat vindt u van deze aanpassingen van de groenstrook langs de oever?



1.4 Samenvatting reacties belangenorganisaties

Diverse belangenverenigingen zijn benaderd voor een reactie op het voorlopig ontwerp. Er is een reactie ontvangen van:

- Fietsersbond
- Cliëntenbelang Amsterdam
- Voetgangersvereniging Nederland
- Reizigers Advies Raad

Fietsersbond

Met de Fietsersbond is een aantal aspecten van het ontwerp in detail doorgenomen, waaronder de overgangen van fietsstraat naar fietspad en vice versa, het voorkomen dat auto’s op het bredere fietspad langs de groenstrook gaan rijden, het parkeren

van fietsen en de breedtes van de fietsstraat en de fietspaden. De Fietsersbond is positief over het voornemen om van dit deel van de Sarphatistraat ook een fietsstraat te maken. Liever zou de Fietsersbond zien dat deze nog wat breder wordt dan 4,5 meter en wordt voorzien van zogenaamde 'vergevingsgezinde banden'. De oversteek voor fietsers over het Alexanderplein tussen Plantage Middenlaan en Mauritskade kan qua belijning duidelijker. Zo mogelijk de fietsstraat bij de Schelvisbrug starten met haaientanden voor het autoverkeer, zodat fietsers hier met voorrang kunnen oprijden. De Fietsersbond is niet enthousiast over schuine nietjes voor fietsparkeren en ziet dan liever Tulip rekken of parallel aan de weg geplaatste nietjes. Ook zien ze graag voldoende parkeerplekken voor fietsen met afwijkende maten, zoals bakfietsen en fatbikes.

Het huidige reclamebord nabij de supermarkt AH bij halte Hoogte Kadijk levert aanrijdgevaar op voor fietsers, deze graag verplaatsen. Een paaltje bij het begin van het bredere fietspad op de Sarphatistraat is een goed idee, maar dan hoeft niet ook nog een plaatje geplaatst bij de doorgang naar Entrepotdok.

Cliëntenbelang
Cliëntenbelang wil vooral aandacht voor de toegankelijkheid en goede routes en geleidelijnen naar de haltes, ook als dit de projectgrenzen overschrijdt. En ook voor de algemene toegankelijkheid van de stoep en het looppad in de groenstrook.

Idealiter worden alle voetpaden in en rond het projectgebied opnieuw bestraat, zodat ze weer goed begaanbaar zijn voor alle gebruikers. De geleidelijnen in en rond het projectgebied ontbreken in het VO, die moeten in het definitieve ontwerp komen. Er wordt extra aandacht gevraagd voor het voetpad bij supermarkt AH, waar een hoogteverschil zit en de ondergrondse afvalcontainer goed bereikbaar moet zijn. Qua fietsparkeren hebben Tulip rekken de voorkeur, dan staan fietsen beter geordend geparkeerd en blijft er voldoende doorloopruimte. Halfverharding voor het wandelpad in de groenstrook is niet ideaal, maar daarbinnen is Padvast de beste keuze. Er wordt voorgesteld de zebra en kanalisatiestrepen naar de halte Hoogte Kadijk om te draaien en op de Sarphatistraat zelf een extra voetgangersoversteek te maken naar de groenstrook. Bij de nachtbushaltes zijn ook zebra's gewenst en volledige toegankelijkheid.

Voetgangersvereniging Nederland
De Voetgangersvereniging Nederland is akkoord met het ontwerp en vindt dat het goed gelukt is om het lopen veilig en aangenaam te maken. Zij vragen aandacht voor het borgen van voldoende doorloopruimte op de stoep naast de geplande fietsrekken en laad-/losplekken als er eventueel geveltuintjes aangevraagd worden door bewoners.

Reizigers Advies Raad
De Reizigers Advies Raad legde hoofdzakelijk de focus op een goede looproute tussen de nieuwe haltes van lijn 14-19 en de halte van lijn 7 bij de Muiderpoort. Ook kwamen er diverse verzoeken voor aanpassingen buiten de projectgrenzen, bijvoorbeeld met betrekking tot andere haltes op de Plantage Middenlaan.

1.5 Samenvatting gesprekken ondernemers

De omgevingsmanager heeft daarnaast gesprekken gevoerd over het voorlopig ontwerp met enkele grotere ondernemers in het projectgebied. Met café-restaurant De Groene Olifant is vooral gesproken over de impact die de verplaatsing van de haltes en aanleg van de fietsstraat heeft voor hun terrasruimte en het fietsparkeren voor bezoekers. Om te zorgen dat het terras qua vierkante meters gelijk blijft aan wat er (najaar 2023) vergund is, wordt één parkeerplaats naast het terras opgeheven om het terras wat te kunnen verschuiven en één parkeerplaats voor extra fietsparkeerplekken. De Groene Olifant is akkoord met die oplossing.

1 Consultatie Voorlopig Ontwerp

Met het Esso tankstation en de AH supermarkt bij de Hoogte Kadijk is gesproken over de beoogde uitbreiding van het projectgebied rond de tramhalte Hoogte Kadijk en de aandachtspunten voor het ontwerp van dat deel van de straat, zoals de verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor klanten en leveranciers.

Daarnaast is verder gepraat met Artis over hun ideeën voor een voedselbos/eetbare beplanting voor de dierentuindieren in de groenstrook. Artis geeft aan een deel van de groenstrook te willen gaan beheren. Hier kunnen dan onder andere wilgentenen gekweekt worden voor de olifanten en inheemse kruiden voor de leguanen. Daarnaast geeft Artis aan een extra voetgangersbrug over de Plantage Muidergracht te willen, al is duidelijk dat dat buiten de scope van dit project valt.

1.6 Samenvatting groenschouw

Bij de uitnodiging om mee te praten over het voorlopig ontwerp is een oproep gedaan aan bewoners om verder mee te denken over het groenplan voor de straat. Dit leverde 3 concrete aanmeldingen op van belangstellende bewoners. Met deze bewoners (en een extra buurman) is in januari 2024 een schouw op locatie georganiseerd om de plannen voor het groen toe te lichten en aandachtspunten te horen. Er werd vooral aandacht gevraagd voor de sociale veiligheid in de groenstrook tussen de doorsteek naar het Entrepotdok tot aan de Hoogte Kadijk (parkje de Groene Driehoek). Ook zijn wensen geuit rond bomen en de prullenbakken en bankjes.



Kunstwerk in de groenstrook langs de Sarphatistraat

2 Conclusies

De inbreng van bewoners, ondernemers en belangengroepen heeft bijgedragen aan een verbetering van het ontwerp. In bijlage 3 is een uitgebreid overzicht opgenomen van alle ontvangen inbreng met beantwoording. In paragraaf 2.1 wordt op hoofdlijnen een samenvatting van de beantwoording naar thema gegeven. In paragraaf 2.2 een korte samenvatting van de reactie van ambtelijke werkgroepen op het VO en resultaten van aanvullend onderzoek na de consultatie. In paragraaf 2.3 staat aangegeven op welke punten wijzigingen zijn doorgevoerd om tot een definitief ontwerp te komen.

2.1 Samenvatting beantwoording reactie bewoners, ondernemers en belangengroepen

Diverse suggesties van bewoners, ondernemers en belangenorganisaties hebben bijgedragen aan een verbetering van het ontwerp. Samengevat in onderstaande de beantwoording van de reacties op hoofdlijnen per thema:

Alexanderplein

De belijning op de kruising, de breedte van voetpaden en steunpunten en de ligging van de zebra's is geoptimaliseerd. Er is meer opstelruimte voor fietsers gecreëerd om veilig te stoppen voor overstekende voetgangers op de zebra's. De omvang van het terras van de Groene Olifant wordt niet kleiner, wel worden er twee parkeerplekken opgeheven om het terras iets te verschuiven en meer plek voor fietsparkeren te maken.

Hoogte Kadijk

Bewoners geven aan dat komend vanuit het Ir. Jakoba Mulderplein het zicht op verkeer van links en overzicht op de kruising te beperkt is. De breedte van het voetpad langs de kazerne en bij de uitrit van het Ir. Jakoba Mulderplein is in de uitwerking naar definitief ontwerp verder geoptimaliseerd, voor maximaal zicht voor uitrijdend verkeer op het aankomende verkeer op de Sarphatistraat. Naar aanleiding van opmerkingen tijdens de bewonersavond is er contact opgenomen met de afdeling verkeerslichten en is de groentijd van de verkeerslichten voor voetgangers en fietsers bij de kruising met de Zeeburgerstraat aangepast. Er wordt niet nog een extra zebraoversteek op de Sarphatistraat aan de andere kant van de kruising met de Hoogte Kadijk gemaakt. Er is te weinig ruimte deze in te passen in het wegprofiel en er liggen al twee zebra's rond de halte Hoogte Kadijk.

Ruimte voor fietsers

Bewoners geven aan dat er soms auto's over het fietspad langs de groenstrook rijden en vragen om paaltjes in het fietspad. Er wordt een paaltje geplaatst aan het begin van het nieuwe bredere fietspad op de Sarphatistraat direct na de kruising met de Hoogte Kadijk, maar niet ook nog een paaltje bij de uitrit van het Entrepotdok. Het aanrijdgevaar voor fietsers is dan te groot. Gevraagd is waarom er op de kruising Alexanderplein niet in alle richtingen een fietsstraat gemaakt wordt. Naar de kruising toe (van de bruggen af) wordt een fietsstraat gemaakt, die is goed en veilig aan te sluiten op de kruising Alexanderplein. Van de kruising af (naar de bruggen toe) wordt geen fietsstraat aangelegd, omdat de verkeersruimte naast de trambaan naar de brug toe beperkt is in relatie tot rijcurves van het autoverkeer. Ook sluit dit beter aan op de wegindeling op de bruggen. Daarnaast blijkt uit het verkeersonderzoek dat de verhouding auto's – fietsers op die delen van de weg niet optimaal is voor de aanleg van een fietsstraat.

OV

De nieuwe plek van de toegankelijke tramhaltes is op basis van onderzoek in de uitgangspuntenfase bepaald en vastgesteld. In de uitwerking van VO naar DO zijn de looproutes naar alle haltes

2 Conclusies

voorzien van passende geleidelijnen. De snelheid van de tram wordt niet aangepast naar 30 km/u. De tram mag op de vrije trambaan maximaal 50 km/u rijden. Op de kruising Alexanderplein zijn zoveel wissels te passeren dat de tram hier gemiddeld 15 km/u rijdt.

Openbare ruimte en groen

Bij de doorsteek naar Entrepotdok komt laagblijvende beplanting voor verbetering van het zicht en van de sociale veiligheid. Ook het groen bij de Jules Schelvisbrug wordt gesnoeid of vervangen door lagere beplanting om te voorkomen dat mensen hier een slaapplek maken. Gevraagd is om extra bomen te planten. In ieder geval vindt er compensatie plaats voor elke boom die gekapt moet worden, zoals de taxus bij de Muiderpoort. De ondergrond ligt erg vol met kabels en leidingen, waardoor het beperkt mogelijk zal zijn extra bomen te planten, maar dat wordt nog nader bezien.

Helaas is bij nadere uitwerking gebleken dat de aanleg van een plas-draszone langs de oever met beperkte middelen lastig haalbaar is. De oever is ter plekke behoorlijk steil en op de plekken waar kabels en leidingen niet geraakt worden relatief smal, waardoor het lastig is om naast het nieuwe wandelpad in de groenstrook op veilige manier een zone aan te leggen van het formaat dat aan de eisen van de beheerders voldoet. De Plantage Muidergracht is bovendien onderdeel van het Hoogwaterbemalingsgebied, waardoor er op bepaalde momenten relatief veel stroming kan zijn langs de oever, die daarom beschermd moet blijven tegen afkalven. Met Artis zijn inmiddels verdere gesprekken gevoerd over het in beheer nemen van dat deel van de groenstrook, voor de aanleg van een voedseltuin voor dieren, met kruiden en laagknotwilgen, wat ook voor meer biodiversiteit zal zorgen. Ook zal Artis verkennen of een compactere, minder diepe plaszone gemaakt kan worden als paaigebied voor vissoorten. Dit moet nog verder uitgewerkt worden.

In lijn met de vastgestelde uitgangspunten, blijft het hondenlos-loopveld in de groenstrook. Het is het enige losloopveld in stadsdeel Centrum. Bij de participatiebijeenkomsten rond het opstellen van de Nota van Uitgangspunten is hier specifiek om gevraagd door vele buurtbewoners. Bij het gebiedsteam van het stadsdeel zijn de afgelopen jaren geen klachten over het hondenlosloopveld binnengekomen.

Verkeersveiligheid

Er wordt door bewoners vooral gevraagd om snelheidsremmende maatregelen voor elektrische fietsen en brommers/scooters, maar ook voor autoverkeer en de trams. De trams mogen op een vrijliggende trambaan 50 km/uur rijden, dat blijft ook in de nieuwe situatie het geval. Om de snelheid van het overige verkeer af te remmen worden drempels aangelegd. De positie van de verkeersdrempels is aangepast. Waar mogelijk zijn rond de plekken waar verkeersdrempels komen ook fietsparkeer-voorzieningen geplaatst om ontwijken van de drempels via de stoep tegen te gaan. Er zijn zorgen over de doorsteek bij het Entrepotdok en er wordt gevraagd om extra oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers over de trambaan. Het huidige aantal oversteken blijft gehandhaafd, zoals in de Nota van Uitgangspunten vastgelegd, om de doorstroming van de trams en de veiligheid te garanderen.

2.2 Ambtelijke werkgroepen en Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit

Het voorlopig ontwerp is ook besproken in verschillende ambtelijke werkgroepen: Expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit, Beheertoetsoverleg, Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam en het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit. Dit is gebruikelijk bij ontwerptrajecten van wegen. Onderwerpen van gesprek waren vooral de plek van de nachtbushaltes, ook in

2 Conclusies

relatie tot de resterende beschikbare loopruimte op de stoep, optimalisatie van steunpunten bij de oversteken naar de haltes, belijning en markering, de locatie en afmeting van plantvakken en de beplanting. Het grootste bespreekpunt bij het Toetsteam was de materialisatie van het fietspad ‘stad-in’ van Hoogte Kadijk naar Alexanderplein.

In het VO is uitgegaan van een fietspad ‘stad-in’ van Hoogte Kadijk naar Alexanderplein van 3,00 meter breed in asfaltverharding, conform het Handboek Puccini (hier staan alle materialen in die gebruikt mogen worden in de openbare ruimte in Amsterdam). Na de consultatie van bewoners, ondernemers en belangengroepen werd eind oktober 2023 de rapportage van de Boom Effect Analyse (BEA) opgeleverd, met als conclusie dat realisatie van het fietspad conform het VO in asfaltverharding te veel schade zou opleveren aan de wortels van de lindebomen langs het fietspad, vanwege de benodigde funderingslaag en opsluitbanden langs de bomen. In maart is bij alle bomen aanvullend onderzoek gedaan naar de precieze ligging van de wortels. Hieruit kwam naar voren dat onder voorwaarden een fietspad in asfaltverharding mogelijk is. Het fietspad wordt 2,70 meter breed in plaats van 3,00 meter en iets verhoogd aangelegd. Ook worden er beschermende maatregelen genomen tijdens de uitvoering.

Zie voor een verdere toelichting het document ‘Ontwerptoelichting herinrichting Sarphatistraat Noord en Alexanderplein’.

2.3 Van voorlopig naar definitief ontwerp

De consultatie heeft onder meer tot ontwerpaanpassingen geleid op de volgende punten:

- Optimalisatie van de oversteek vanuit het Ir. Jakoba Mulderplein
- Ligging zebra’s en belijning op het Alexanderplein zijn verder aangepast
- Optimalisatie oversteek bij Entrepotdok
- Veiliger inrichting van de inrit naar het tankstation
- De beplanting in de groenstrook Sarphatistraat wordt op punten aangepast.

Als gevolg van interne toetsrondes zijn daarnaast aanpassingen gedaan aan onder meer:

- De nachtbushaltes: stad-in halteert de bus op de huidige plek naast de Muiderpoort, stad-uit komt de bushalte zoals aangegeven in het VO op de Mauritskade. De haltes worden toegankelijk, maar om de doorloopruimte op de stoep niet te klein te maken wordt de bushalte ‘stad-uit’ 1,50 meter breed (alleen bij de middendeur toegankelijk). De halte ‘stad-in’ wordt 1,80 meter breed. Gelet op het aantal reizigers (gemiddeld 2 tot (in het weekend) 5 per uur) volstaat deze maatvoering.
- Fietspad Sarphatistraat ‘stad-in’: de breedte van het fietspad wijzigt; het fietspad wordt 2,70 meter in plaats van 3,00 meter en komt iets hoger te liggen, zodat er geen schade wordt toegebracht aan de lindebomen langs het fietspad.
- Het beplantingsplan en de locaties van nieuwe plantvakken zijn aangepast.
- De groenstrook; de optie om een plas-/draszone aan te leggen is nader bekeken, maar dit is niet realiseerbaar met beperkte middelen; De intentie is dat dit deel van de groenstrook in beheer komt bij Artis, die er een voedseltuin voor dieren

2 Conclusies

aanlegt en meer ideeën heeft voor verhoging van de biodiversiteit in de strook
- De fietsstraat in de Sarphatistraat stad-uit gaat net voorbij de kruising met het Ir. Jakoba Mulderplein over in rijbaan en fietspad.
- De plek en het aantal verkeersdrempels in de fietsstraat en fietspad is aangepast.

Bijlage 1: verslag informatiebijeenkomst

B1 Bijlage 1: verslag informatiebijeenkomst

Verslag Informatiebijeenkomst over het Voorlopig Ontwerp voor de herinrichting van de Sarphatistraat tussen het Alexanderplein en de Hoogte Kadijk

Locatie: Pillows hotel, Mauritskade 61, Amsterdam
Datum: 5 oktober 2023
Verslag: Esther Demarteau (Notu-flex Secretariaatsdiensten)

1. Opening

Wendy Schipper, projectleider bij de gemeente Amsterdam, opent de bijeenkomst om 19.15 uur en heet alle aanwezigen welkom. In een korte voorstelronde worden de aanwezige professionals vanuit de gemeente voorgesteld. Aanwezige buurtbewoners/ondernemers hebben de mogelijkheid hun email adres door te geven om het verslag van deze avond toegestuurd te krijgen en verder op de hoogte te worden gehouden over het project. Het verslag komt ook op de website van het project te staan.

De presentatie start met een filmpje waar fietsers, automobilisten en een trambestuurder worden geïnterviewd over hun ervaringen op het deel van de Binnenring dat al klaar is. De Binnenring loopt langs het centrum van de stad, van het Haarlemmerplein, via de Marnixstraat, Weteringschans en Sarphatistraat naar de Czaar Peterstraat. Hier wordt meer ruimte gemaakt voor fietsers en openbaar vervoer. Waar mogelijk wordt een fietsstraat aangelegd, de auto is gast en mag maximaal 30 km/u. Het filmpje is terug te zien op www.amsterdam.nl/sarphatistraat-noord.

2. Presentatie

Terugblik
Aanleiding
De Sarphatistraat is onderdeel van de Binnenring. Een groot deel van de Binnenring is al gereed. Een deel van de Sarphatistraat, de Czaar Peterstraat en een deel van de Marnixstraat worden nog aangepakt. Aanleiding voor de herinrichting van de Binnenring:
1) De stad groeit, door gebiedsontwikkeling en toename van het aantal inwoners. Het wordt steeds drukker op de weg.
2) Het stadsbestuur heeft de ambitie en doelstelling om de stad autoluw te maken en dat vraagt een andere kijk op mobiliteit. Fietsgebruik en het OV worden steeds belangrijker. Het doorgaand autoverkeer wordt via de S100 geleid. Dit vraagt om andere indeling van de beschikbare ruimte op straat.
Voor dit specifieke project geldt daarnaast dat er noodzakelijk onderhoud aan de trambaan gedaan moet worden op het Alexanderplein en de Jules Schelvisbrug en een deel van de Sarphatistraat. Dit is ook aanleiding om te kijken naar een andere, veiligere inrichting van het Alexanderplein.

Doelstellingen
Doelstellingen van het project zijn: meer ruimte en comfort voor fietsen en wandelen, verbetering van de doorstroming en toegankelijkheid van het OV (haltes met gelijkvloerse instap in de tram), meer overzicht en verduidelijking van de voorrang op de kruisingen, behoud van de groene omgeving en het uitvoeren van de noodzakelijke vervanging van delen van de trambaan.

Nota van Uitgangspunten
In november 2022 is de Nota van Uitgangspunten (NvU) voor de Sarphatistraat Noord en het Alexanderplein vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders. In de nota is de huidige situatie beschreven, knelpunten in de straat benoemd en staan beleidskaders waaraan de herinrichting moet voldoen.
Diverse onderzoeken zijn uitgevoerd, onder andere naar de plek voor toegankelijke (bredere, gelijkvloerse) tramhaltes.
Tijdens bijeenkomsten met de buurt is de inbreng van bewoners, ondernemers en belangengroepen opgehaald. Oplossingsrichtingen en keuzes zijn in de NvU opgenomen. Uiteindelijk heeft dit geleid tot een aantal uitgangspunten en een schetsontwerp.

Vastgestelde uitgangspunten
De vastgestelde uitgangspunten in de Nota zijn:
- De bestaande fietsstraat in de Sarphatistraat doortrekken over de kruising Alexanderplein tot aan de Hoogte Kadijk.

- Het voetpad langs de woningen en bedrijven op de Sarphatistraat verbreden.
- Het fietspad richting ‘stad-in’ vanaf de Hoogte Kadijk verbreden en het voetpad verplaatsen naar de groenstrook.
- Behoud van de groene trambaan en bomenlaan.
- Om de haltes voor iedereen toegankelijk te maken worden deze verplaatst: lijn 14 en 19 naar de Mauritskade voor het Tropeninstituut. Daar is het ook mogelijk dat twee trams achter elkaar kunnen halteren en mensen gemakkelijk kunnen overstappen. De haltes voor lijn 7 komen allebei voor de Muiderpoort. Het GVB ontvangt regelmatig klachten over de onduidelijkheid bij de huidige halte van lijn 7, omdat veel mensen denken dat lijn 19 daar ook stopt. Met de verplaatsing van de haltes verdwijnt deze onduidelijkheid.
- Door onder andere de haltes te verplaatsen wordt het kruispunt Alexanderplein overzichtelijker.
- Brede looproutes en veilige oversteekplekken.
- Behoud van de leefbaarheid in de wijk met een groene uitstraling en brede groenstrook.

Opbrengst uit de buurt opgenomen in de NvU
In het voorjaar van 2021 hebben we een aantal wandelingen georganiseerd met buurtbewoners en een algemene bijeenkomst. In het voorjaar van 2022 is een volgende bijeenkomst georganiseerd om de concept-Nota van Uitgangspunten en het schetsontwerp te bespreken. Ook hebben we toen een kleine enquête op de website geplaatst waar mensen hun opmerkingen konden aangeven. Tijdens die bijeenkomsten kwam veel inbreng vanuit de buurt. Opmerkingen waren o.a.:
- De kruising op het Alexanderplein en Hoogte Kadijk veiliger inrichten.
- Het fietspad is erg druk met scooters en elektrische fietsen. Kan er een fietsstraat komen?
- Wat een goed plan met wandelpad in de groenstrook!
- Het hondenuitlaatveld graag behouden (deze wordt smaller en wat langer).
- Zorg voor een goede oversteekbaarheid van de kruising, ook voor mensen met een scootmobiel.
- Enthousiasme over een natuurvriendelijke oever met ondiepe waterzone.
- Vanuit belangenverenigingen en OV-reizigers: graag de overstap tussen lijn 14 en 19 verbeteren, dit is de meest gebruikte overstap op Alexanderplein: ruimere en gelijkvloerse tramhaltes.

Vervolg na vaststelling NvU
Programma van eisen, onderzoek, Voorlopig Ontwerp
Een Programma van Eisen is opgesteld, diverse onderzoeken zijn uitgevoerd, voorwaarden en wensen vanuit beleid, techniek, omgeving en onderzoek zijn bekeken, afgewogen en samengevat. Er zijn verkeerstellingen en een verkeersobservatie onderzoek uitgevoerd bij de kruising Hoogte Kadijk, er zijn verkenningen gedaan rond klimaatadaptatie en de aanwezige flora en fauna is in beeld gebracht. Aanvullende onderzoeken zijn deels nog gaande. Op basis van de uitgangspunten, onderzoeken en de inbreng uit de buurt is het voorlopig ontwerp uitgewerkt.

Aanvullingen in het ontwerp na vaststelling uitgangspunten
De projectscope is uitgebreid met het toegankelijk maken van de tramhalte Hoogte Kadijk en aanpassing van de kruising Hoogte Kadijk - Ir. Jakoba Mulderplein tot aan de inrit naar het benzinestation. De weg naast het benzinestation (in de richting Hoogte Kadijk) wordt ingericht als fietsstraat en de inrit van het benzinestation wordt aangepast. Voor verkeer vanaf het Ir. Jakoba Mulderplein wordt de situatie overzichtelijker. We verbreden de stoep langs de kazerne en het verkeer rijdt daar op een fietsstraat, dus verder van de kazerne af, wat meer overzicht biedt voor uitrijdend verkeer.

Rond de kruising Alexanderplein komt meer ruimte door het verplaatsen van de tramhaltes. Er komen bredere steunpunten om veilig over te kunnen steken. Vanaf de Plantage Middenlaan en vanaf de Mauritskade wordt de straat vanaf de brug tot de kruising ingericht als fietsstraat. Bij de ventweg nabij het café de Groene Olifant wordt de inrit aangepast. Ook komen er meer fietsparkeerplaatsen. Hiervoor vervallen twee autoparkeerplaatsen.
De inpassing van een ondiepe waterzone bij de oever is meer uitgewerkt. Er komt extra groen bij de Hoogte Kadijk en andere plekken. Er worden echter ook een aantal bomen weggehaald, gekapt of verplant, om plaats te maken voor de waterzone. Bij de Groene Driehoek moet de Perzische slaapboom plaats maken voor het wandelpad en bij de Muiderpoort moet de taxus op de hoek weg om een goede looproute te maken van tram 7 naar tram 14/19. Er wordt onderzocht of de bomen verplant kunnen worden. Vanwege vergroeiing met ondergrondse kabels en leidingen is dat waarschijnlijk niet mogelijk. Ter compensatie worden nieuwe bomen geplant in de groenstrook en rond de Muiderpoort.

B1 Bijlage 1: verslag informatiebijeenkomst

Daarnaast is gebleken dat op de Sarphatistraat aan de westzijde van de kruising Alexanderplein ook een deel trambaan en een transportleiding voor drinkwater van Waternet vervangen moet worden. Daar zit een kleine verzakking in het spoor.

Vervolg betrokkenheid buurt en globale planning
Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden kunnen tot en met 12 oktober 2023 reageren op het Voorlopig Ontwerp. Dat kan door het invullen van de enquête op de website of een mail te sturen. Dit betreft geen formele inspraak, maar reactie op het Voorlopig Ontwerp. Waar mogelijk worden de reacties meegenomen in de uitwerking van het Definitieve Ontwerp en het groenplan, wat de komende maanden wordt opgesteld.
Voor buurtbewoners die dat willen, bestaat de mogelijkheid om aan de uitwerking van het groenplan mee te werken. Aanmelden hiervoor is mogelijk tot en met 12 oktober via Binnenring@amsterdam.nl.

Begin 2024 wordt aan het stadsdeel Centrum advies gevraagd over het Definitief Ontwerp (DO). Bij behandeling van het ontwerp in de stadsdeelcommissie is het mogelijk in te spreken. Zodra dit op de agenda van de commissie staat, komt er een bericht op de website van het project hoe u zich hiervoor aan kunt melden. De mensen op de mailinglijst krijgen een bericht per mail.

Daarna gaat het definitief ontwerp met een budgetaanvraag ter vaststelling naar het college van burgemeester en wethouders. Als het college akkoord gaat en het budget wordt toegekend, wordt het contract opgesteld en volgt de aanbesteding.
Uitvoering staat gepland in 2025-2026, want dan is het einde van de levensduur van de trambaan bereikt. Ook staat op dat moment de uitvoering van het laatste stuk Binnenring gepland, de Czaar Peterstraat. In beide projecten wordt idealiter tegelijkertijd aan de trambaan gewerkt, zodat er maar één keer overlast en stremming van het OV is.

3. Vragen en reacties VO

- *Gevraagd wordt wanneer de begroting behandeld wordt in de gemeenteraad.* Dat is in november, maar in april/mei 2024 zal er pas duidelijkheid komen over de uitvoering van het project herinrichting Sarphatistraat Noord en Alexanderplein. De vernieuwing van de trambaan moet uiterlijk in 2026 gebeuren. Mogelijk wordt in eerste instantie alleen het Alexanderplein aangepakt en de toegankelijke tramhaltes bij de Muiderpoort en Mauritskade.

- *Een aanwezige bewoner vindt de reactietermijn kort, nu de bewoners tijdens deze bewonersavond toelichting krijgen op het ontwerp.* Mevrouw Schipper geeft aan dat men twee weken gelegenheid heeft te reageren op het ontwerp, dit staat sinds 28 september op de website. Indien mensen nog vragen hebben of iets onduidelijk vinden, kan ook na de informatieavond gebeld of gemaild worden voor toelichting. Indien er meer tijd nodig is, kan tot 20 oktober gereageerd worden.

- *Hoe is de buurt geïnformeerd over voorgaande informatiebijeenkomsten waar over de uitgangspunten gesproken is? D*e buurt is op dezelfde manier uitgenodigd als nu: met brieven huis-aan-huis, een mailing, berichten op de website van het project en van het stadsdeel en via de social mediakanalen. Ook is iedere keer de planning/vervolgstappen gedeeld.

- *Gevraagd wordt waar de informatie te vinden is over de vastgestelde uitgangspunten en alle andere belangrijke documenten*. Mevrouw Schipper geeft aan dat alle documentatie op de website staat: verslagen van voorgaande bijeenkomsten, de Nota van uitgangspunten, het participatieverslag, het Voorlopig Ontwerp en filmpjes. Documenten staan rechts onderaan op de webpagina.

- *Suggestie wordt gedaan om net als in de uitgangspuntenfase een wandeling (i.p.v. bijeenkomst) te organiseren om samen de opties voor invulling van het groenplan ter plekke door te nemen.* Het projectteam vindt dit een goed idee. Wie zich aanmeldt, kan in november hiervoor een uitnodiging verwachten.

- *Enkele aanwezigen geven aan dat veel (oudere) mensen niet meer durven fietsen door de snelheid van de fatbikes en elektrische fietsen. Er wordt gepleit voor regulering tot een maximale snelheid van 15 km/u voor deze vervoersmiddelen. Ook in een fietsstraat gebeuren ongelukken met fatbikes, daarom is regulering belangrijk.*

Regulering van de maximumsnelheid voor elektrische fietsen ligt buiten de invloed van de gemeente. Het project kan door middel van aanpassen van de infrastructuur zorgen dat het verkeer elkaar veiliger kan passeren. Gekozen is voor een brede fietsstraat en breder fietspad, zodat fietsen met verschillende snelheden elkaar makkelijk kunnen inhalen. Vanaf 8 december mag op veel wegen binnen de ring in Amsterdam maximaal 30 km/u worden gereden. Rond de invoering van deze maatregel zal er ongetwijfeld ook meer gecontroleerd worden door handhaving en politie, mogelijk levert dat een kentering.

- *Een bewoonster betoogt dat voorliggend project bezien moet worden in samenhang met alle ontwikkelingen in de omgeving. Gebieden worden op die manier goed op elkaar aangesloten. Probeer ook alle werkzaamheden aan bruggen en kades mee te nemen.* De omgevingsmanager van het project heeft contact met diverse projecten in de buurt. Onderzocht is of/wanneer groot onderhoud aan de Jules Schelvisbrug en de Henriëtte Pimentelbrug gepleegd gaat worden. De conditie van de bruggen wordt gemonitord, vervanging staat niet op de korte of middellange termijn gepland. Ook is er contact met Artis, over werkzaamheden aan het Masterplan Artis en invulling van het Voedselbos, waarbij samenwerking wordt gezocht voor invulling van de groenstrook langs de Sarphatistraat. Daarnaast wordt in het project veel onderhoudswerk aan de trambaan meegenomen, evenals kabels en leidingen van Liander en Waternet.

- *Gevraagd wordt of de tramhalte van lijn 14 in de Plantage Middenlaan in de richting Diemen weer terug komt, als straks de halte Alexanderplein verschuift naar de Mauritskade.* De heer Naaijer, verkeersontwerper, antwoordt dat dat wel de bedoeling is, al gebeurt dat niet vanuit dit project. Door de verbouwing van het voormalige bejaardenhuis St. Jacob was er geen plaats op de weg voor een halte. Het is nog niet bekend wanneer de halte terugkomt.

- *Gevraagd wordt of het blokje in de hondenuitlaatstrook in het ontwerp betekent dat er een nieuw zitmeubel geplaatst wordt. Dat is volgens enkele bewoners niet de bedoeling, omdat dat overlast geeft van pratende mensen en blaffende honden.* Aangegeven wordt dat in de vorige bijeenkomsten een deel van de bewoners wel bankjes wilde vanwege ontmoeting en gezelligheid, een ander deel niet vanwege mogelijke overlast. Besloten is daarom alleen terug te brengen wat er al is op dit moment aan zitelementen. Het blokje in het ontwerp is een bestaande schanskorf, waar men op kan zitten. Bij uitwerking naar definitief ontwerp kijken we of de schanskorf helemaal weg kan.

- *In een fietsstraat gaat iedereen dezelfde richting op, dat is veilig, bij afslagen kan een onveilige situatie ontstaan. Belangrijk is een goede aansluiting te maken met de zijstraten. In het voorliggende ontwerp wordt voor de kruising bij de Oranje Nassaukazerne geen verkeersveilige oplossing getoond.* In het definitief ontwerp worden alle kruisingen nog verder uitgewerkt en dan wordt ook gekeken naar de oversteek bij de poort van de kazerne.

- *Er wordt gepleit voor drempels in de fietspaden, om de snelheid van de fietsers af te remmen, bij de uitgang van Artis (dienstweg vanaf Entrepotdok) bijvoorbeeld, wordt daar iets aangepast?*
In het ontwerp is op verschillende plekken een verkeersdrempel in de weg getekend. Komend vanaf de brug van Entrepotdok moet de snelheid van fietsers (en auto's van Artis) afgeremd worden, dat gebeurt met een hogere inritconstructie. Voor meer overzicht wordt ook nog gekeken naar de hoogte van de beplanting daar.

- *Welke bomen verdwijnen er precies?*
Drie kleine bomen en twee wilgen tussen het riet en de bramen langs de oever worden weggehaald om meer water te creëren. Eén boom bij de groene driehoek verdwijnt voor het voetpad. De grote vijg blijft behouden, deze wordt wel teruggesnoeid. De taxus bij de Muiderpoort wordt weggehaald om de looproute door de Muiderpoort te verbeteren. De bomen die het project weghaalt, worden elders in het gebied gecompenseerd. Daarbij wordt goed gekeken of een boom te verplanten is. Dat is echter niet altijd het geval, ze zijn vaak vergroeid met kabels en leidingen in de ondergrond.
- *Naast de fietsbrug richting Artis staan restanten van hoge wilgen, worden die weggehaald?*
Dit valt buiten het projectgebied. Er zit een specht in de boom, dus deze mag niet zomaar gekapt worden.

- *Mevrouw heeft een bomenwandeling gedaan met de bomenexpert van Amsterdam. Die adviseert om geen bomen te plaatsen op plekken waar kabels en leidingen lopen, dan blijft de boom klein. Is bij het project bekend waar de kabels en leidingen lopen?*

B1 Bijlage 1: verslag informatiebijeenkomst

De groenstrook ligt vol met kabels en leidingen. Daar loopt een hoofdtracé van Liander. Het project bekijkt goed waar nieuwe bomen geplant kunnen worden, zodat zij voldoende groeiruimte hebben. Mogelijk zal herplanten van bomen bij de Muiderpoort plaatsvinden.

- *Het hek langs de Groene Driehoek blijft gehandhaafd. Er staan nu fietsen tegen het hek geparkeerd, maar de stoep daar gaat weg. Waar komt het fietsparkeren?*
  Het voetpad aan de kant van de kazerne wordt verbreed en daar komen fietsparkeervakken en fietsnietjes. De fietsnietjes worden schuin geplaatst. Er blijft minstens 2 meter doorloopruimte.

- *In de hoek Sarphatistraat – Hoogte Kadijk, komende vanaf de Dageraadbrug is sprake van een brede bocht die fietsers met hoge snelheid kunnen nemen. Kan bij het benzinestation een zebrapad worden aangelegd?*
  De bewuste bocht wordt aangepast. Er wordt een inritconstructie aangelegd, waardoor auto en fietser moeten afremmen. De voorrangsrichting is de Sarphatistraat. Er komt een zebrapad naar de tramhalte, net zoals in de huidige situatie.

- *Voorgaande bijeenkomsten van de gemeente werden gehouden in de Scheepswerf of in De Witte Boei. Waarom is nu gekozen voor een 6 sterrenhotel?*
  De gemeente heeft diverse locaties in de buurt gepolst, maar die waren niet beschikbaar. De suggestie voor de Scheepswerf wordt meegenomen voor volgende bijeenkomsten.

- *Het kruispunt Alexanderplein is niet fijn voor fietsers. Wanneer een fietser onverwacht moet remmen voor het zebrapad, krijgt hij een heleboel fietsers of auto's achterop die niet stoppen, waardoor je soms niet kan remmen voor het zebrapad. Kunnen er verkeerslichten komen?* De heer Naaijer antwoordt dat er voorheen verkeerslichten op de kruising stonden, die in 2016 weggehaald zijn, omdat er zoveel door rood gereden werd dat dat gevaarlijkere situaties opleverde (met ongevallen) dan de huidige situatie, waarbij verkeersdeelnemers veel beter opletten bij nadering van de kruising. In de nieuwe situatie is sprake van meer ruimte voor fietsers en voetgangers bij de kruising en wordt de kruising ook overzichtelijker.

- *Als voetganger komende vanaf de Muiderpoort wordt het zicht op de oversteek belemmerd door de abri op de halte van lijn 7.* De suggestie om op de nieuwe halte de abri verder van het zebrapad te plaatsen wordt meegenomen. De nieuwe halte komt overigens verder van de kruising dan in de huidige situatie.

- *Bij de kruising Alexanderplein, komende vanaf de Plantage Middenlaan begint de fietsstraat pas op de brug, waarom begint deze niet eerder, dan mogen auto's minder hard rijden?*
  Het brugdek kan nu niet aangepast worden, bijvoorbeeld door hier een fietsstraat te maken, in verband met de draagkracht en conditie van de brug. Vanaf 8 december 2023 mag op deze straat maximaal 30 km/u worden gereden.

- *Waarom is er vanaf het Alexanderplein naar de H.Pimentelbrug geen fietsstraat*?
  Volgens de verkeersdeskundigen is een fietsstraat hier geen veilige oplossing, mede door de ligging van de tramsporen en beschikbare ruimte. Een vrijliggend fietspad zorgt hier voor een betere scheiding tussen fietsers en afslaand vrachtverkeer van de Sarphatistraat naar de Mauritskade.

- *Het weggedeelte dat aangepakt wordt is een halve kilometer. De fietsstraat en brede fietsstroken zijn prima, maar hoe gaat de gemeente handhaven? Er wordt veel te hard gereden, vooral door auto's vanaf de Mauritskade. De fatbikes passeren je links en rechts tussen de auto's door. Het is geen veilige situatie.*
  In de fietsstraat en op het fietspad komen verkeerdrempels te liggen. De infrastructuur wordt veiliger. Helaas kan de gemeente weinig doen aan het gedrag van verkeersdeelnemers.

- *Het pad door de Groene Driehoek, wordt dat verbreed?* Het pad wordt iets verbreed tot een doorloopbreedte van circa 2 meter.

- *Bij de doorgang vanaf Entrepotdok, komende vanaf Artis, wordt het zicht belemmerd door hoge bomen en struiken. Een fietser moet op de stoep stil gaan staan om te kijken of er verkeer aankomt. Als de stoep daar weggaat, kom je meteen op het fietspad. Graag het groen goed laag snoeien.*
  Dit aandachtspunt staat genoteerd. In het groenplan wordt de beplanting nader uitgewerkt.

- *Kan er bij het Mauritscircuit (de rotonde voorbij het tropeninstituut) geen T-splitsing komen?*
  Dit valt buiten het projectgebied. Dit is ooit zo aangelegd om trams bij calamiteiten te laten keren.

- *Wat zijn de kosten van de herinrichting Sarphatistraat Noord? Spreker denkt dat dit waarschijnlijk enkele tientallen miljoenen gaat kosten. Is het dat waard?*
  De herinrichting kost geen tientallen miljoenen. Ongeveer tweederde van het budget is nodig voor het vervangen van de traminfrastructuur, rails en trambaan en vernieuwen van de haltes. Dit is noodzakelijk omdat de trambaan einde levensduur is en aan vervanging toe is. Het budget daarvoor komt uit het meerjarenonderhoudsbudget van het GVB. Het groot onderhoud wordt gecombineerd met het veiliger inrichten van de kruising en andere maatregelen voor fiets en voetganger, dat is efficiënter en door alles tegelijkertijd te doen in plaats van volgordelijk scheelt het in overlast.

- *Aandachtspunt is de naar de Mauritskade afslaande taxi vanaf de Sarphatistraat, rijdend op de trambaan. Die komt bij het afslaan in conflict met de rechtdoorgaande fietser op de Sarphatistraat.*
  De taxi moet voorrang verlenen. Rechtdoorgaand verkeer op de Sarphatistraat heeft voorrang. De voorrangsregeling voor afslaand verkeer wordt duidelijk aangegeven, met markering en bebording. Verkeer op de Sarphatistraat heeft voorrang.

- *Graag bij het pad van de hondenuitlaatstrook aan begin en einde vuilnisbakken plaatsen (voor de hondenpoep).* Voor de inrichting van een hondenuitlaatstrook heeft de gemeente richtlijnen opgesteld. Als daar prullenbakken in staan nemen we dat op in het definitief ontwerp.

- *Voor bewoners met een auto wordt het allemaal wel minimaal. Bij het Alexanderplein op de ventweg verdwijnen twee parkeerplaatsen voor de auto. Dat is beperkt, maar op termijn komt er ook ondergrondse afvalinzameling, waardoor er meer parkeerplekken gaan verdwijnen. Autoverkeer vanuit de Kazernebuurt richting de Wibautstraat moet omrijden over de Sarphatistraat en dan de Mauritskade. Nu kunnen mensen nog illegaal over de trambaan naar links vanaf de ventweg bij de tramhalte, straks niet meer. Het autoverkeer vanaf het Alexanderplein richting de Zeeburgerstraat stroopt op bij de stoplichten van de Dageraadsbrug vanwege de grote stroom rechtdoorgaande fietsers die gelijktijdig groen krijgt. Dat is toch in tegenspraak met autoluwe ambities en schonere lucht?*
  De kruising bij de Dagraadsbrug wordt niet aangepast. Vanuit het project zal wel de verkeerslichtenregeling nagekeken worden, voor eventuele wijziging in de groenfase. De groentijd van het voetgangerslicht richting de Dageraadsbrug wordt dan ook meegenomen. Het verzoek is deze langer op groen te laten om ook ouderen de tijd te geven over te steken.

4. Sluiting

Mevrouw Schipper bedankt de aanwezigen voor hun bijdrage en sluit de bijeenkomst om 20.40 uur.

Bijlage 2: uitnodiging informatie bijeenkomst

B² Bijlage 2: uitnodiging informatie bijeenkomst

Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Weesperstraat 113
1018 VN Amsterdam

Postbus 95089
1090 HB Amsterdam

Retouradres: Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam

Aan bewoners/ondernemers in de omgeving van de
Sarphatistraat en het Alexanderplein

Datum	20 september 2023
Ons kenmerk	V&OR/UIT/202309/MM
Onderwerp	Voorlopig Ontwerp Sarphatistraat Noord en Alexanderplein

Geachte bewoners en ondernemers,

Graag nodigen wij u uit voor een informatiebijeenkomst over het Voorlopig Ontwerp voor de herinrichting van de Sarphatistraat tussen het Alexanderplein en de Hoogte Kadijk op 5 oktober a.s. Tijdens deze bijeenkomst wordt het ontwerp toegelicht en kunt u vragen stellen. Wij zijn benieuwd naar uw reactie. Vanaf 28 september kunt u op onze website het ontwerp alvast bekijken en ook een enquête invullen om uw reactie op het ontwerp te geven.

Uitgangspunten herinrichting
De Sarphatistraat en het Alexanderplein worden opnieuw ingericht. Dit doen we om meer ruimte te maken voor het toenemende fietsverkeer en om het openbaar vervoer betrouwbaarder en beter toegankelijk te maken voor iedereen. Onderdeel van de herinrichting is groot onderhoud aan de trambaan op en rond het Alexanderplein en op de Jules Schelvisbrug.
Op 1 november 2022 is de Nota van Uitgangspunten voor de herinrichting vastgesteld door het gemeentebestuur. In deze Nota is de basis van het ontwerp vastgelegd. De Nota van Uitgangspunten met het participatieverslag en het schetsontwerp voor de herinrichting vindt u op onze website.

Voorlopig Ontwerp
Het schetsontwerp uit de uitgangspuntenfase is verder uitgewerkt. In de afgelopen periode zijn hiervoor diverse onderzoeken uitgevoerd naar onder andere het verkeer, flora en fauna en maatregelen gericht op het veranderende klimaat. Ook aandachtspunten die we vanuit de buurt hebben meegekregen, zijn meegenomen. Zo is de kruising Hoogte Kadijk met het Ir. Jakoba Mulderplein bij het project gevoegd en zijn onderdelen in het ontwerp meer in detail uitgewerkt:

Een routebeschrijving vindt u op www.amsterdam.nl

- De kruising met de Hoogte Kadijk en het Ir. Jakoba Mulderplein wordt veiliger ingericht. De tramhalte wordt breder en krijgt een gelijkvloerse instap. We willen hier ook extra groen aanbrengen.
- De kruising Alexanderplein wordt veiliger ingericht. De fietsstraat op de Sarphatistraat wordt doorgetrokken tot voorbij de kruising met het Ir. Jakoba Mulderplein. Ook de aansluiting naar de Jules Schelvisbrug en de Henriëtte Pimentelbrug wordt deels ingericht als fietsstraat.
- De steunpunten voor overstekende voetgangers worden waar mogelijk groter gemaakt.
- We passen de uitrit van de ventweg Alexanderplein aan om goed aan te sluiten op de nieuwe fietsstraat. Bij het terras worden twee autoparkeerplaatsen weggehaald voor het inpassen van de uitrit en extra (brom)fietsparkeerplekken.
- Aan de oever langs de Plantage Muidergracht komt naast het verschoven hondenlosloopveld en wandelpad een natuurlijke 'plas-dras-zone'. Dit is ondiep water dat de biodiversiteit vergroot. Hiervoor moeten enkele jonge bomen langs het water verplaatst of verwijderd. Mogelijk planten we -in samenwerking met Artis- in de groenstrook ook ander groen.
- Het pad onder de Muiderpoort wordt aangepast, zodat het meer geschikt is als looproute tussen de nieuwe tramhaltes van lijn 14 en 19 op de Mauritskade en de haltes van lijn 7 voor de Muiderpoort. De taxus op de hoek van het plantsoen moet hiervoor weg. In het parkje is ruimte om nieuwe bomen te planten.

Geef uw reactie op het voorlopig ontwerp!
Wilt u meer weten over het voorlopig ontwerp, heeft u vragen of wilt u reageren? U bent van harte welkom op onze informatiebijeenkomst. U kunt dan ook meer horen over de onderzoeken die uitgevoerd zijn de afgelopen tijd en over het vervolg van het project.

Wanneer:	donderdag 5 oktober	
Hoe laat:	19.00 tot 20.30 uur	
Waar:	Pillows hotel, Mauritskade 61 (hoek Oosterpark)	
Wat:	19:00 – 19:15	inloop en ontvangst
	19:15 – 19:45	centrale presentatie
	19:45 – 20:30	bij informatietafels vragen stellen en reageren op het ontwerp

Op www.amsterdam.nl/sarphatistraat-noord vindt u meer informatie over het project en hoe u mee kunt doen. Hier staat ook een korte enquête om in te vullen. Aanmelden voor de bijeenkomst kan door een mail te sturen naar binnenring@amsterdam.nl. Wilt u een reactie geven op het ontwerp, maar kunt of wilt u niet naar de bijeenkomst komen? Vul dan alleen de enquête in of mail ons uw reactie. **Reageren op het ontwerp kan van 28 september tot en met 12 oktober 2023.**

Vervolg en meer informatie
In het voorjaar van 2024 wordt naar verwachting het Definitief Ontwerp en het benodigd budget voor akkoord voorgelegd aan het bestuur. De herinrichting staat gepland vanaf najaar 2025.
Mocht u nog vragen hebben, dan kunt u mij bereiken per mail via binnenring@amsterdam.nl of telefonisch via 06 2262 6169.

Met vriendelijke groet,

Marije Mook
Omgevingsmanager

Bijlage 3: reacties en beantwoording per thema

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Ingestuurde reacties	Beantwoording	Conclusie
1. Alexanderplein 2. Hoogte Kadijk 3. Ruimte voor fietsers 4. Ruimte voor OV 5. Groenstrook en openbare ruimte 6. Verkeersveiligheid		+ = geheel overgenomen / geleid tot wijziging +/– = deels overgenomen / deels geleid tot wijziging – = niet overgenomen / niet geleid tot wijziging	
1. Alexanderplein			
1.1 Zebrapaden oostzijde en westzijde verplaatsen voor meer veilige opstelruimte voor fietsers vóór de zebra.	Bewoner	De ligging van de nieuwe zebra's is aangepast, zodat fietsers kunnen opstellen voor de zebra zonder de doorgang voor kruisende of afslaande fietsers direct te blokkeren.	+
1.2 Toch weer verkeerslichten plaatsen op de kruising vanwege toegenomen drukte. Achterliggers stoppen niet altijd	Bewoners	De verkeerslichten worden niet teruggeplaatst. Dit is ook al vastgesteld in de Nota van Uitgangspunten. Het verkeer stroomt sinds de verwijdering beter door en er zijn niet meer (bijna) aanrijdingen.	–
1.3 Jules Schelvisbrug gelijktijdig vernieuwen met het project zodat er maar 1 keer hinder voor de omgeving is.	Bewoner	De conditie van de Jules Schelvisbrug wordt gemonitord door programma Kademuren en Bruggen. Het is nog niet duidelijk of en zo ja wanneer de brug wordt vervangen, of dat er levensduur verlengende maatregelen worden genomen. Hier kan het onderhoud van de (tram)infrastructuur op het Alexanderplein niet op wachten.	–
1.4 Maak voldoende opstelruimte voor scootmobielen, onder andere bij de Muiderpoort	Bewoner	In het VO is al opgenomen dat in het hele projectgebied voetpaden en oversteekplaatsen zo breed mogelijk worden gemaakt, met voldoende opstelruimte voor een scootmobiel.	+
1.5 De ruimte voor voetgangers aan de noord westkant van de Pimentelbrug bij het Alexanderplein blijft erg krap, dat moet verbeteren. Door weghalen halte is toch meer ruimte ontstaan?	Bewoners	Deze ruimte wordt bijna de dubbele breedte van de huidige situatie, namelijk 1,75 meter. Breder kan niet want de brug is niet breder en de tramsporen blijven hier liggen op hun huidige plek.	+
1.6 De abri van de nieuwe lijn 7 halte blokkeert het zicht bij de voetgangersoversteek vanaf de Muiderpoort. Kan die anders geplaatst?	Bewoner	De nieuwe halte wordt iets verschoven van de kruising, waardoor het zicht op de zebra en de kruising verbetert.	+
1.7 Aandacht besteden aan het mogelijk conflict tussen afslaande taxi op de Sarphatistraat naar de Mauritskade en een rechtdoorgaande fietser.	Bewoner	De taxi moet zich houden aan de voorrangsregels in het verkeer, waarbij rechtdoorgaand (fiets)verkeer voorrang heeft op afslaande taxi's. De voorrang wordt duidelijk gemaakt door wegmarkering en bebording.	+
1.8 Graag betere geleiding/belijning voor fietsers die het Alexanderplein oversteken van de Plantage Middenlaan richting de Mauritskade.	Fietsersbond	De belijning is aangepast en verder gedetailleerd.	+

B³ Bijlage 3: reacties en beantwoording per thema

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Ingestuurde reacties	Beantwoording	Conclusie
1.9 Graag haaientanden aanbrengen bij het begin van de fietsstraat op Schelvisbrug en knikje hier uit de fietsstraat halen	Fietsersbond	Het laten invoegen van autoverkeer op een fietsstraat via haaientanden is ongebruikelijk in Amsterdam en daarmee onduidelijk voor auto's. Dit is dus niet ingepast in het ontwerp. Het knikje in de route is verwijderd.	+/–
1.10 Parkeerplek opheffen en terras verschuiven akkoord, mits het aantal m2 niet minder wordt. Houd graag ook een plek voor bedrijfsafvalcontainers.	Ondernemer	Uitgangspunt is behoud van het aantal m2 van het vergunde terras (ten tijde van het opstellen van het VO). Voor bedrijfsafval gelden regels voor heel stadsdeel Centrum. Een ondernemer dient deze ook binnen het eigen bedrijf te kunnen opstellen.	+/–
1.11 Wens om de fietsstraat vanaf het Alexanderplein door te laten lopen tot in de hele Plantage Middenlaan.	Ondernemer	Dit valt buiten de projectgrenzen.	–
2. Hoogte Kadijk			
2.1 Uitzicht verbeteren aankomend verkeer van links bij uitrijden Ir. Jakoba Mulderplein richting Sarphatistraat en Hoogte Kadijk. Bijvoorbeeld door een verhoogd plateau en verbreden voetpad.	Bewoners	De indeling van deze kruising is zo veel mogelijk geoptimaliseerd. Het voetpad is nog iets breder gemaakt. Het verkeer rijdt straks op een fietsstraat verder van de bebouwing dan in de huidige situatie. Er komen inritconstructies naar de Hoogte Kadijk en Ir. Jakoba Mulderplein Daardoor is er meer overzicht en zichtbaarheid.	+/–
2.2 Extra oversteek toevoegen op kruising Hoogte Kadijk aan westzijde. Daar heb je als voetganger geen hinder van wegrijdend autoverkeer van het tankstation en afslaande fietsers naar de Hoogte Kadijk.	Bewoners	Met de huidige plek van de zebra zijn de supermarkt en het tankstation en de haltes optimaal bereikbaar. Er is geen ruimte om nog een extra zebra aan te leggen op deze kruising.	–
2.3 Graag ook de in- en uitrit van de benzinepomp meenemen in het plan. Auto's (m.n. taxi) rijden fietsen aan. Positie in- en uitrit is verwarrend. Anders camera's plaatsen i.v.m. gedrag auto's en taxi.	Bewoners	Dit valt buiten de projectgrens, hier passen we niks aan. Bij de inrit van het benzinestation en bij de kruising Hoogte Kadijk komen binnen de projectgrens wel inritconstructies, waardoor het verkeer daar afremt.	–
2.4 Fietsers van de Dageraadsbrug nemen met hoge snelheid de bocht. Kan daar een zebra komen?	Bewoner	Er zijn daar al 2 zebra's, bij de tramhalte en over de Zeeburgerstraat.	–
2.5 Aanpassing mogelijk van de verkeerslichten naar de Zeeburgerstraat? Een afslaande auto moet nu vaak lang wachten op de stroom rechtdoorgaande fietsers.	Bewoner	Dit valt buiten de projectscope, maar is doorgegeven aan betreffende afdeling. (De groentijd is n.a.v. dit bericht inmiddels aangepast.)	+
2.6 Verkeerslichten bij Dageraadsbrug voor voetgangers staan te kort op groen voor ouderen.	Bewoner	Zie vorige reactie.	+
2.7 Optimaliseer de VRI bij de kruising Zeeburgerstraat, zodat auto's naar het tankstation minder de kruising blokkeren bij veel rechtdoorgaande fietsers.	Ondernemer	Zie vorige reactie.	–
2.8 Zorg voor goede attentie op hoogteverschil in voetpad bij AH voor visueel beperkten	Cliëntenbelang	Er zijn daar al 2 zebra's, bij de tramhalte en over de Zeeburgerstraat.	–

B³ Bijlage 3: reacties en beantwoording per thema

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Ingestuurde reacties	Beantwoording	Conclusie
2.9 Aanpassing mogelijk van de verkeerslichten naar de Zeeburgerstraat? Een afslaande auto moet nu vaak lang wachten op de stroom rechtdoorgaande fietsers.	Cliëntenbelang	Het voetpad bij de supermarkt valt buiten de projectgrens. Hier wijzigen we de inrichting dus niet.	–
2.10 Wijzig de zebra en kanalisatiestreep naar de haltes Hoogte Kadijk: omdraaien?	Cliëntenbelang	De huidige oversteek naar de haltes is gekoppeld aan de verkeerslichten en dat blijft zo.	–
2.11 Zorg voor goede bereikbaarheid van de ondergrondse containers (bij AH)	Cliëntenbelang	Het voetpad bij de supermarkt valt buiten de projectgrens. Hier wijzigen we de inrichting dus niet.	–
2.12 Plaats het reclamebord verder van de fietsroute ivm aanrijdgevaar	Fietsersbond	Het reclamebord krijgt een nieuwe plek in het ontwerp, zo mogelijk verder van de fietsers vandaan.	+
2.13 Behoud hekwerk langs tankstation ook als er groen komt (olifantenpaadjes voorkomen) en haal alle ongebruikte fietsen hier een keer weg	Ondernemer	Het hekwerk blijft behouden. Fietswrakken kan men melden via 14020. Valt buiten de opgave van het project.	+/–
2.14 Maak nieuw groen rond het tankstation niet te hoog vanwege sociale veiligheid (zwervers etc). Esso wil dit niet zelf gaan beheren	Ondernemer	Het groenontwerp is hier op afgestemd. Er komt lage beplanting. De gemeente verzorgt het beheer.	+
2.15 Stem locatie groenvakken af op nooduitgang tankstation	Ondernemer	De groenvakken komen niet ter plekke van de nooduitgang van het gebouw.	+
2.16 Behoud goede doorgang voor voetgangers naar de hoofdingang van het tankstation komend vanaf de voetgangersoversteek (brede stoep, logische plek doorgang).	Ondernemer	Hier houden we rekening mee in het ontwerp.	+
2.17 Stem nieuwe positie inrit tankstation goed af op hoogte putdeksels en toegangen naar ondergrondse tanks op het terrein. Vloeistofvloer bij oude brommerpomp kan eventueel verwijderd, mits daarna nieuwe goede afsluiting overige deel vloeistofdichte vloer. En leg verantwoordelijkheden voor aanpassing op eigen grond tankstation duidelijk vast.	Ondernemer	De inrit naar het tankstation blijft op zijn huidige plek. In de nadere technische uitwerking wordt duidelijk of er eventueel aanpassingen op eigen terrein van het benzinestation noodzakelijk zijn. Indien nodig wordt dit vastgelegd in een overeenkomst.	+/–
3. Ruimte voor fietsers			
3.1 Vanaf de expeditieweg Entrepotdok komen nog wel eens auto's (van o.a. bezoekers van Entrepotdok die daar fout parkeren) die dan via het fietspad afrijden naar het Alexanderplein. Plaats hier daarom ook een paaltje.	Bewoner	Op advies van de Fietsersbond, het Expertiseteam en Toetsteam plaatsen we hier geen paaltje, omdat het gevaar dat fietsers hier tegenaan rijden te groot is, en het aantal auto's dat via het fietspad rijdt zeer klein.	–
3.2 Plaats paaltje bij begin fietspad, maar niet ook nog een paaltje bij Entrepotdok	Fietsersbond	We plaatsen alleen een paaltje bij het begin van dit fietspad.	+
3.3 Positief: breder fietspad en meer ruimte voor de fiets op de fietsstraat. Ook positief zijn de drempels voor bromfietsers, scooters en e-bikes.	Bewoners	Dank voor uw reactie.	

B³ Bijlage 3: reacties en beantwoording per thema

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Ingestuurde reacties	Beantwoording	Conclusie
3.4 Schuif het tramspoor op de Sarphatistraat zuidelijker, zodat er meer ruimte ontstaat voor fietsers en voetgangers op het noordelijke deel, zonder voetpad in de groenstrook.	Bewoner	De trambaan is hier voorlopig nog niet aan vervanging toe.	–
3.5 Belangrijk om na te denken over de in/uitrit Sarphatistraat/ Alexanderplein en de fietsparkeerplekken, dat het daar niet vol loopt (zoals nu soms het geval is)	Bewoner	Er is hier extra fietsparkeren ingepast en de nieuwe uitrit voldoet aan de vereiste afmetingen.	+
3.6 Waarom geen oversteek voor fietsers ter hoogte van de Alexanderstraat, nu fietst iedereen over de stoep?	Bewoner	Extra fietsoversteken maken op de Sarphatistraat conflicteert met de doelstellingen voor de doorstroming van de tram. De Kazernestraat is ook geen doorgaande route voor fietsers.	–
3.7 Het fietspad ter hoogte van het Wereldmuseum wordt niet verbreed of wordt zelfs smaller. Dat is een erg druk stuk waar men bovendien relatief hard fietst omdat het naar beneden loopt. Een verbreding, ook verderop langs het Oosterpark is zeer wenselijk voor de doorstroming en veiligheid.	Bewoner	Een breder fietspad hier zou ten koste gaan van de loopruimte op de stoep. Dat is niet gewenst. Het fietspad houdt hier zijn huidige breedte, maar wordt verschoven. De stoep wordt beperkt smaller ter hoogte van de nieuwe nachtbushalte stad uit.	–
3.8 Waarom is er vanaf Alexanderplein naar de Pimentelbrug geen fietsstraat?	Bewoner	Door de ligging van de tramsporen en de bochtstraal die nodig is voor vrachtverkeer, past het niet om ook een fietsstraat te maken van het Alexanderplein naar de Pimentelbrug. Een apart fietspad is hier veiliger. Bovendien mag op deze brug de verkeersbelasting niet gewijzigd worden.	–
3.9 Voorkeur voor vergevingsgezinde banden voor fietsers	Fietsersbond	Dit is niet conform het Handboek Puccini, dus wordt niet toegepast.	–
3.10 Maak de fietsstraat breder ten koste van het voetpad langs de kazerne (4,5 meter excl. Rollaag)	Fietsersbond	De fietsstraat van 4,50 m is voldoende maat. Daarmee maken we ook verbeteringen mogelijk voor de voetgangers (bredere stoep langs de kazerne) en fietsparkeren voor de bedrijven in het kazernegebouw.	–
4. Ruimte voor OV			
4.1 De max 30-km- plicht moet ook gelden voor de tram. Die rijdt op dit lange stuk vaak te hard.	Bewoner	De hele kruising Alexanderplein wordt ingericht als 30 km/u weg. De tram kan hier niet op volle snelheid de kruising over, door de vele wissels rijden trams hier gemiddeld 15 tot maximaal 20 km/u. Op de vrije trambaan mag de tram harder rijden.	–
4.2 Waarom niet tram 7 en 19 in allebei de richtingen tegenover de rijksacademie en tram 14 op de Mauritskade allebei de richtingen?	Bewoner	In de uitgangspuntenfase is een onderzoek gedaan naar de optimale plek van de haltes. Op de nu gekozen locaties kunnen we goed toegankelijke haltes aanleggen.	–

B³ Bijlage 3: reacties en beantwoording per thema

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Ingestuurde reacties	Beantwoording	Conclusie
4.3 Hoewel begrijpelijk dat de halte van de 14 en 19 verplaatst wordt ter hoogte van het Wereldmuseum vanwege de ruimte, wordt overstappen voor mensen die minder goed of slecht ter been zijn of in een rolstoel zitten veel lastiger. De afstand is veel groter tot de halte van de 7 en je moet best een steil stukje brug op of af. Dat is onwenselijk, wellicht kan dit verbeterd worden?	Bewoner	In de uitgangspuntenfase is een onderzoek gedaan naar de optimale plek van de haltes. Op de nu gekozen locaties kunnen we goed toegankelijke haltes aanleggen. Daarnaast wordt aandacht besteed aan goede doorloopruimte op de voetpaden richting de haltes.	+/–
4.4 Maak de nachtbushalte ook volledig toegankelijk en voorzie deze van een zebra	Cliëntenbelang	De nachtbushaltes zijn toegankelijk. Bij de nachtbushalte 'stad-uit' komt een zebra over het fietspad. Deze wordt niet doorgetrokken over de rijbaan en de trambaan, zodat tramreizigers vooral gaan oversteken bij de met verkeerslichten geregelde zebra oversteek bij de kruising.	+/–
4.5 Geleidelijnen in en buiten het projectgebied naar de haltes nog goed intekenen	Cliëntenbelang	Aangepast voor zover ze binnen het projectgebied liggen of direct gevolg zijn van aanpassingen binnen het projectgebied.	+/–
4.6 Oversteek met kanalisatiestrepen bij halte lijn 7 niet maken als deze niet veilig is	Cliëntenbelang	Dit is aangepast in het ontwerp.	+/–
5. Groenstrook en openbare ruimte			
5.1 Oude hekwerk verwijderen ter hoogte van het hondenlosloop-gebied. Anders word je ingeklemd tussen twee hekken als voetganger. Is eng bij passeren honden.	Bewoner	We verwijderen hier het hekwerk, mede op advies van het Toetsteam. Rond de hondenlosloopstrook komt weer een haag met een hek er in.	+
5.2 Verplaats ingang hondenlosloopgebied, zodat deze niet samenvalt met doorsteek naar de groenstrook en hier opstopping ontstaat bij aanlijnen honden.	Bewoner	Deze is iets verschoven. Daarnaast gebeurt aanlijnen/losmaken binnen het hondenlosloopveld, niet daarbuiten.	
5.3 Behoud het hek/sluisje bij de poort van het kazernegebouw.	Bewoner	Het sluis-hekje bij de poort blijft hier behouden.	+
5.4 Kies een ander hek voor het sluisje waar geen fietsen aan vastgemaakt kunnen worden.	Bewoner	Zie vorige reactie.	–
5.5 Behoud het hondenlosloopgebied en plaats hier een bankje voor o.a. senioren die hun hond hier laten spelen.	Bewoner	Uitgangspunt voor het ontwerp is behoud van deze functie binnen het projectgebied. We plaatsen geen bank vanwege tegengestelde belangen, maar behouden wel de huidige schanskorf als zitplek.	+/–
5.6 Hondenlosloopgebied graag verwijderen, vanwege geluidsoverlast! Er zijn er voldoende in de buurt in Oost. Of verplaatst hem naar tegenover de Rijksakademie, waar minder direct omwonenden zijn.	Bewoner	Uitgangspunt voor het ontwerp is behoud van deze functie binnen het projectgebied	–
5.7 Bij de expeditieweg naar Artis gebeuren in het donker vreemde dingen (dealen vanuit auto's, zwervers etc). Verzoek om de bosschages daar veel frequenter te snoeien of lagere beplanting te kiezen.	Bewoner	Rond deze route kiezen we laagblijvende nieuwe beplanting en worden bestaande heesters waar nodig gesnoeid.	+

B³ Bijlage 3: reacties en beantwoording per thema

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Ingestuurde reacties	Beantwoording	Conclusie
5.8 De groene zone met het wandelpad moet groen blijven, qua verharding en uitstraling van het pad. Alle steenkorven mogen ook weg!	Bewoner	Het pad krijgt halfverharding, geen bestrating. De steenkorven behouden we. Deze hebben tevens een ecologische functie (schuilplek dieren). Het voetpad in de groenstrook volgt zoveel mogelijk het bestaande olifantenpad.	+/–
5.9 Het pad door het groene parkje ziet er goed uit. Het zou fijn zijn als het bestaande hek langs de groenstrook terugkomt. Liefst geen steenkorven, die worden snel armoedig.	Bewoner	De steenkorven behouden we. Deze hebben tevens een ecologische functie (schuilplek dieren). Het bestaande hek blijft grotendeels behouden	+/–
5.10 In hoeverre wordt het voetpad door het groen verlicht zodat het hier in de avond en nacht veilig lopen is?	Bewoner	Het voetpad door de groenstrook wordt niet voorzien van verlichting, mede vanwege de vleermuizen die hier aanwezig zijn. Het voetpad langs de kazerne biedt een alternatieve verlichte route.	–
5.11 Groenstrook: hoe meer natuur in de stad hoe beter, waar mogelijk bij iedere aanpassing ook extra bomen.	Bewoner	We planten in ieder geval bomen terug voor bomen die we moeten kappen in het projectgebied; Op de hoek van het Alexanderplein waar in de zomer 2023 een zieke boom gekapt is, worden extra bomen geplaatst. Helaas zit de ondergrond vol kabels en leidingen, waardoor het aantal geschikte plekken voor extra aanplant beperkt is.	+
5.12 Geen iepen of andere bomen in groenstrook zetten waar veel mensen allergisch voor zijn.	Bewoner	Op de hoek van de kruising Alexanderplein komen tegenover huisnummer 480 drie nieuwe resistente iepen, passend bij de rest van de iepenlaan langs de Sarphatistraat (onderdeel hoofdgroenstructuur). Ter compensatie van andere te kappen bomen zal een andere soort dan iepen geplant worden.	+
5.13 Het wandelpad door de groenstrook eindigt plotseling. Lijkt me erg vreemd.	Bewoner	Opmerking onduidelijk. Het wandelpad sluit aan op bestaande routes.	
5.14 Meer biodiversiteit in de groenstrook klinkt als een positieve verandering, wel van belang dat het netjes wordt bijgehouden en geen gevaarlijke situatie oplevert wat betreft in het water vallen.	Bewoner	Het plan was een plas-draszone langs de oever aan te leggen als dit met beperkte middelen zou lukken. Bij nadere uitwerking blijkt het lastig met beperkte middelen naast het nieuwe wandelpad in de groenstrook ook een plas-draszone van voldoende formaat aan te leggen welke voldoet aan de eisen van de beheerder. Inmiddels zijn de gesprekken met Artis over de aanleg van een voedseltuin voor de dieren vergevorderd. Dit zal de biodiversiteit ten goede komen. Het beheer en onderhoud hiervan wordt door Artis verzorgd.	+
5.15 De groenstrook aanpassen is een mooie manier van stimuleren van biodiversiteit in de stad. Samenwerking met Artis ook positief. Kan dat niet over een langer stuk van de oever?	Bewoner	Binnen het projectgebied beoordelen we met Artis wat haalbaar is. In de groenstrook blijft het hondenlosgebied gehandhaafd, dat blijft in beheer bij de gemeente.	+/–
5.16 Plaats geen nieuwe zitplek in het hondenlosloopgebied, dat zal overlast geven (pratende mensen en langer blaffende honden).	Bewoner	We plaatsen geen nieuwe bank(en), maar behouden wel de schanskorf die door de aanpassing in het hondenlosloopgebied komt te liggen.	+
5.17 Wat gebeurt er met de dode bomen bij het projectgebied?	Bewoner	De dode bomen bieden nestgelegenheid aan o.a. spechten en worden alleen verwijderd door de beheerorganisatie op het moment dat deze te onveilig worden.	+/–
5.18 Stem de plek voor bomen af op de kabels en leidingen, zodat bomen goed groot kunnen worden	Bewoner	Hier zijn binnen de gemeente vaste richtlijnen voor die we hanteren.	+

B³ Bijlage 3: reacties en beantwoording per thema

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Ingestuurde reacties	Beantwoording	Conclusie
5.19 Graag beplanting bij de oversteek Entrepotdok goed laag houden, zodat je als fietsers goed zicht hebt bij het oversteken	Bewoners	In het beplantingsplan kiezen we hier voor soorten die laag blijven.	+
5.20 Graag vuilnisbakken plaatsen bij begin en einde pad hondenlosloopgebied.	Bewoner	Plaatsing gebeurt in lijn met het kader voor Hondenloosgebieden Amsterdam en de gebiedsbeheerder.	+
5.21 Maak een goede looproute naar de nieuwe haltes van lijn 14 en 19 vanaf de Muiderpoort	RAR	Dit is onderdeel van het ontwerp. We maken o.a. de route via de Muiderpoort directer en beter.	+
5.22 Herstraat alle stoepen voor een goede begaanbaarheid	Cliëntenbelang	Binnen het projectgebied worden de voetpaden waar nodig herstraat.	+/–
5.23 Voorkeur voor Tulip rekken boven smalle nietjes op Sarphatistrraat	Cliëntenbelang	Voor fietsparkeervoorzieningen volgen we primair het handboek Puccini Rood en hergebruiken daarnaast al in het gebied aanwezige fietsparkeervoorzieningen.	–
5.24 Liever geen halfverharding op voetpad. Indien toch, dan liefst PadVast	Cliëntenbelang	Het voetpad door de groenstrook krijgt halfverharding van het type Padvast of vergelijkbaar.	+/–
5.25 Pas geen schuine nietjes toe, maar smallere of parallel aan de weg geplaatste of tuliprekken	Fietsersbond	We hergebruiken al in het gebied aanwezige fietsparkeervoorzieningen.	–
5.26 Realiseer meer fietsparkeerplekken, vooral ook voor afwijkende soorten fietsen	Fietsersbond	Bij de inpassing van nieuwe fietsparkeervoorzieningen maken we ook plek voor bakfietsen, fatbikes etc. Vanuit de buurt en metingen is er geen grote behoefte aan uitbreiding.	+
5.27 Positief over voedselbos/voedseltuin in de openbare groenstrook. Artis wil meedenken over de uitwerking en dit ook zelf gaan beheren	Artis	Nadere uitwerking gebeurt in overleg met Artis.	+
5.28 Stem vormgeving nieuwe hondenlosloopgebied af op de mogelijke toekomstige extra brug naar Artis.	Artis	Het ontwerp houdt hier rekening mee.	+
5.29 Behoud voldoende doorloopruimte op de stoep als er eventueel geveltuinen langs de kazerne worden aangebracht, in combinatie met de fietsparkeerplekken.	Voetgangersvereniging Nederland	Indien bewoners of ondernemers een aanvraag doen voor een geveltuin bij de gemeente, wordt getoetst of er voldoende vrije doorloopruimte blijft op de stoep.	+
6. Verkeersveiligheid			
6.1 Let op het doorzicht/overzicht bij de doorsteek van de kazerne naar Artis	Bewoners	Door diverse aanpassingen maken we deze oversteek zo veilig mogelijk.	+
6.2 Maak de schuine oversteek van de expeditieweg naar het poortje door de kazerne duidelijker gemarkeerd op de weg (met bijvoorbeeld die kanalisatiestrepen, zoals verderop ook) en/of met borden Dan weten fietsers en trams beter dat daar een oversteek is	Bewoners	Op de rijweg komen geen kanalisatiestrepen voor de auto- en fietsoversteek, alleen voor de voetgangersoversteek. We volgen bestaande richtlijnen voor markering.	

B³ Bijlage 3: reacties en beantwoording per thema

Ingebrachte punten (per thema en onderwerp)	Ingestuurde reacties	Beantwoording	Conclusie
6.3 Uitrit Entrepotdok voor fietsers en voetgangers gevaarlijk. Zij moeten haakse bocht maken naar een smal voetpad en smal fietspad. Onoverzichtelijk en gevaarlijk door de beplanting, betonnen paal, ingang hondenlosloopgebied en hard rijdende afslaande fietsers richting Entrepotdok. Maak dit veiliger	Bewoner	Door diverse aanpassingen maken we deze oversteek zo veilig mogelijk.	+/–
6.4 Plaats ter hoogte van de drempels fietsnietjes, zodat fietsers/ brommers niet gemakkelijk vanaf de fietsstraat over de stoep gaan om de drempel te ontwijken.	Bewoner	Waar mogelijk is dit ingepast.	+/–
6.5 Kan er ter hoogte van de Alexanderstraat ook een smalle verharde oversteek over de trambaan worden aangelegd net als ter hoogte van de Kazernestraat?	Bewoner	We realiseren hier geen extra oversteek, omdat dit geen doorgaande route is voor fietsers. We handhaven het bestaande aantal oversteken over de trambaan.	
6.6 Het is belangrijk dat de trams niet harder dan 30 km per uur rijden; kan dat dwingend opgelegd worden? (vergelijkbaar met drempels in de weg voor auto's	Bewoner	Op een vrijliggende trambaan mogen trams 50 km/uur rijden.	–
6.7 Het fietspad van tankstation naar Alexanderplein blijft nog steeds te smal. Waarom geen camera toezicht? Brommers met geel kenteken scheuren ook veel fietsers voorbij op dit veel te smalle fietspad.	Bewoner	Camera toezicht valt buiten de opgave van het project. We leggen enkele drempels aan op dit fietspad.	–
6.8 Reguleer de snelheid van fatbikes, electrische fietsen etc tot maximaal 15 km/uur	Bewoner	Het instellen van een maximumsnelheid voor zogenaamde LEV's (light electric vehicles) is wel een wens van de gemeente, maar valt buiten de scope van dit project. Wel leggen we drempels aan om snelheid te remmen.	–
6.9 Maak goede en veilige aansluitingen van de fietsstraat naar zijstraten. De nu ontworpen oversteek bij de poort van de kazerne is niet veilig	Bewoner	We handhaven de huidige oversteek, het hekje om ervoor te zorgen dat fietsers afstappen, blijft bestaan. Het is een veilige oversteek die voldoet aan de richtlijnen.	+
6.10 Maak drempels op de fietspaden om de snelheid van fietsers te remmen, bijvoorbeeld bij de uitgang van Artis bij Entrepotdok. Hoe wordt gehandhaafd op te hard rijdende auto's en fatbikes?	Bewoners	Op de fietsstraat en op het fietspad worden drempels aangebracht om te hard rijden tegen te gaan. Handhaving valt buiten de opgave van het project.	+
6.11 Maak een extra voetgangersoversteek met zebra over de groene trambaan Sarphatistraat naar de groenstrook.	Cliëntenbelang	Dit botst met de doorstroming van de tram, dus passen we niet in.	–

Bijlage 4: reacties open vragen enquête

B4 Bijlage 4: reacties open vragen enquête

Hier kunt u uw antwoord toelichten

1. Fietsstraat vind ik over het algemeen een verbetering in de stad en zeker ook de verbreding van het vrijliggende fietspad.

2. Kruising Hoogte Kadijk Sarphatiestraat bij uitrit benzine station vind ik zorgelijk.

3. Positief: breder fietspad of meer ruimte voor de fiets op de fietsstraat. Ook positief vind ik de drempels voor bromfietsers, scooters en sneel e-bikes. En verstandig om ter hoogte van de drempels fietsnietjes te plaatsen, zodat fietsers/brommers niet gemakkelijk vanaf de fietsstraat over de stoep gaan. Ik heb ook nog een verzoek: kan er ter hoogte van de Alexanderstraat ook een smalle verharde oversteek over de trambaan worden aangelegd net als ter hoogte van de Kazernestraat?

4. Ben uiteraard blij met de noodzakelijke extra ruimte voor fietsers en voetgangers. Had gehoopt dat ook de in en uitritten van de benzinepomp verlegd zouden worden. Zowel de inrit als de uitrit zijn verwarrend, met name taxi's daar gedragen zich a sociaal, ben op de inrit 2 keer gepakt met behoorlijk letsel, gemeld bij de wijk agente die beaamde dat het geen ideale situaties zijn. In mijn geval smeerde de taxi chauffeur hem en waren de camera beelden niet bruikbaar. Als de positionering van de in en uitritten daar niet veranderd kunnen worden zet er dan zichtbare camera's. Hoop echt dat dit gedeelte van de straat ook aandacht krijgt!

5. Het verbreden van het fietspad en de komst van een fietsstraat is een verbetering. Er is in het ontwerp goed rekening gehouden met de opmerkingen van de bewoners. De groene zone met het wandelpad moet groen blijven, qua verharding en uitstraling van het pad. Alle steenkorven mogen ook weg! Het kruispunt Hoogte Kadijk/Jakoba Mulderplein wordt een stuk overzichtelijker in het voorstel. Hoe het kruispunt Alexanderplein wordt is mij niet helemaal duidelijk. Waarom is er geen oversteeksuggestie ter hoogte van de poort in de kazerne naar het Entrepotdok? Juist dit is een veel gebruikte route voor voetgangers en fietsers. De max 30-km- plicht moet ook gelden voor de tram. Die rijdt op dit lange stuk vaak te hard.

6. Meer ruimte voor fietsers is positief, want het is een drukke fietsstraat. Het pad door het groene parkje ziet er goed uit. Aandachtspunten: 1. Het is wel belangrijk dat de trams niet harder dan 30 km per uur rijden; kan dat dwingend opgelegd worden (vergelijkbaar met drempels in de weg voor auto's? 2. Het zou fijn zijn als het bestaande hek langs de groenstrook terugkomt. Liefst geen steenkorven, die worden snel armoedig. 2.

7. Ik snap dat er op het Alexanderlein wat moet veranderen maar het was voor mij nog niet geheel duidelijk hoe de veranderingen in de Sarphatistraat eruit gaan zien. Ook ben ik benieuwd wat het effect gaat zijn voor mij als bewoner op de toegankelijkheid van mijn huis en de overlast die bij een dergelijke herinrichting komt kijken.

8. Fijn dat fietspad richting alexanderplein breder wordt. Wel zorg over het voetpad door het groen, in hoeverre wordt dit verlicht zodat in de avond en nacht het veilig lopen is.

9. Anti auto beleid moet ophouden

10. Niet alles is duidelijk

11. Meer ruimte voor fiets en voetganger

12. het zou een hoop ruimte schelen het tram spoor zuidelijke op te schuiven zodat er meer ruimte ontstaat voor fietsers en voetgangers op het noordelijke deel.

13. Kan ik mijn auto nog parkeren zonder in de weg gereden te worden door irritante muziek luisterende fietsers? 50/50 auto fietser is leuk 20/80 dictatuur. Wij zijn te gast op de weg? Gevaarlijk spelletje !

14. Het is voor mij lastig in te schatten wat de consequenties zijn voor het woongenot van de bewoners van sarphatistraat 221-223 waartoe ik behoor. Dit in verband met het verkleinen van de groenstrook langs ons huis en de te verwachten grotere verkeersstroom langs ons huis.

15. verplaatsing van de tramhaltes vind ik met name goed. Ook het door trekken van de fietsstraat is positief.

16. brug Alexanderplein ruimte voor voetgangers blijft erg krap noord-westkant, dat moet verbeteren, door weghalen halte is meer ruimte ontstaan!

17. Doortrekken van de fietsstraat en meer ruimte voor fietsen aan de andere kant van de weg is noodzakelijk. Het feit dar er evenveel groen blijft is belangrijk voor de stad. Belangrijk om na te denken over de in/uit-rit Sarphatistraat/Alexanderplein en de fietsparkeerplekken, dat het daar niet vol loopt (zoals nu soms het geval is)

18. Mooi dat fietsers en voetgangers meer ruimte krijgen en er aandacht is voor groenontwikkeling.

19. Waarom niet tram 7 en 19 in allebei de richtingen tegenover de rijksacademie en tram 14 op de Mauritskade allebei de richtingen. Waarom geen oversteek voor fietsers ter hoogte van de Alexanderstraat, nu fiets iedereen over de stoep.

20. Waarom moet de gehele buurt 1018, weer overlast krijgen voor iets wat al jaren goed gaat. U had het reeds omgegooit naar ¨groen"trambaan. waarom nu weer veranderen ? Ook het alexanderplein heeft u de stoplichten verwijdeert, is het weer nodig nog meer te veranderen ? Ga u bezig houden met verbieden van buitenlandse kentekems verbieden biinnen de iring A´dam.

21. De afbeelding die u geeft van het voorlopige ontwerp is helaas erg onduidelijk

22. - alexanderplein worst overzichtelijker, dat is goed - meer ruimte voor de fietser rondom alexanderplein, dat is goed - hoewel begrijpelijk dat de halte van de 14 en 19 verplaatst wordt ter hoogte van het Wereldmuseum vanwege de ruimte, wordt overstappen voor mensen die minder goed of slecht ter been zijn of in een rolstoel zitten veel lastiger. De afstand is veel groter tot de halte van de 7 en je moet best een steil stukje brug op of af. Dat is onwenselijk, wellicht kan dit verbeterd worden. - het fietspad ter hoogte van het Wereldmuseum wordt niet verbreed of wordt zelfs smaller. Dat is een erg druk stuk waar men bovendien relatief hard fietst omdat het naar beneden loopt. Een verbreding, ook verderop langs het Oosterpark is zeer wenselijk voor de doorstroming en veiligheid.

23. Het fietspad van tankstation naar Alexanderplein blijft nog steeds te smal. Waarom geen camera toezicht? Brommers met geel kenteken scheuren ook veel fietsers voorbij op dit veel te smalle fietspad.

24. Haltes lijn 7 en 19 voor overstappen komen nu heel ver uit elkaar te liggen.

25. voorstander van "fietsstraat" principe

Hier kunt u uw antwoord toelichten

1. Dit kan goed uitpakken maar ik kan me er geen voorstelling van maken.

2. Hoe meer natuur in de stad hoe beter, waar mogelijk bij iedere aanpassing ook extra bomen

3. Lijkt me prima, maar ik kan niet overzien wat het gaat worden.

4. Vooral het idee om samen met Artis beplanting te realiseren spreekt me aan. Het is bovendien extra waterberging.

5. Het is een mooie plek om meer groen aan te brengen

6. Geen iepen of andere bomen waar veel mensen alergies voor zijn planten.

7. Het wandelpad eindigt plotseling. Lijkt me erg vreemd.

8. -

9. Het lijkt me een goed idee om de biodiversiteit te vergroten. Echter als hondenbezitter zie ik met lede ogen toe hoe het steeds lastiger wordt om mijn hond speel en losloop ruimte te bieden in Amsterdam.

10. Meer biodiversiteit klinkt als een positieve verandering, wel van belang dat het netjes wordt bijgehouden en geen gevaarlijke situatie oplevert wat betreft in het water vallen

11. Belangrijk om biodiversiteit in de stad te verbeteren.

12. zie voorgaande

13. Mooie manier van stimuleren van biodiversiteit in de stad. Samenwerking met Artis ook positief. Kan dat niet over een langer stuk van de oever?

14. Prima idee voor de biodiversiteit

15. Verbeteren biodiversiteit is altijd goed.

16. ben geen voorstander van maakbare natuur