Gemeente Amsterdam



Ontwerptoelichting Definitief Ontwerp

Project: Sarphatistraat Noord & Alexanderplein

Onderdeel van de Binnenring Fiets-OV corridor

Inhoud

Leeswijzer 3

1 Inleiding 4
1.1 De Binnenring 4
1.2 Nota van Uitgangspunten 4
1.3 Scope uitbreiding 5

2 Resultaten onderzoek 7
2.1 Verkenning toegankelijke tramhalte Hoogte Kadijk 7
2.2 Verkeersonderzoek 8
2.3 Boom effect analyse 10
2.4 Duurzaamheid en klimaatadaptatie 11

3 Toelichting op het definitief ontwerp 12
3.1 Wat verandert er? 13
3.2 Deelgebied 1 – Alexanderplein en Mauritskade 14
3.3 Deelgebied 2 – Sarphatistraat Noord 18
3.4 Deelgebied 3 – tramhalte Hoogte Kadijk en kruising 20

4 Groen 22
4.1 Groen rond de Hoogte Kadijk 22
4.2 Groenstrook langs de Sarphatistraat 22
4.3 Groen rond de Muiderpoort en Alexanderplein 23
4.4 Overig 23

5 Ontvangen adviezen 24
5.1 Aanpassingen naar aanleiding van ontvangen reacties 24
5.2 Advies Beheertoetsoverleg 24
5.3 Advies CVC en Expertiseteam Openbare Ruimte en Mobiliteit 25
5.4 Advies werkgroep verkeerslichten 27
5.5 Advies Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit (ORM) 27
5.6 Overige ambtelijke afstemming 28

Bijlage 1: Definitief Ontwerp Sarphatistraat Noord en Alexanderplein 15 mei 2024 29

Bijlage 2: Advies Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit, d.d. 23 april 2024 31

Opdrachtgever
Gemeente Amsterdam

Projectteam
Binnenring/Sarphatistraat Noord & Alexanderplein

Mei 2024

Leeswijzer

De Sarphatistraat en Alexanderplein zijn onderdeel van de Binnenring, de comfortabele route voor fiets en OV rond het centrum van de stad. Sinds 2016 wordt de Binnenring stap voor stap opnieuw ingericht, zodat deze weg ook in de toekomst het toenemende fiets- en tramverkeer aan kan. Inmiddels is tweederde deel van de Binnenring gereed. De Sarphatistraat Noord en het Alexanderplein is één van de laatste trajectdelen die wordt aangepakt

In dit document wordt het definitief ontwerp voor de maaiveldinrichting van de Sarphatistraat Noord van Alexanderplein tot en met de tramhalte Hoogte Kadijk, en een stukje Mauritskade, toegelicht.

In hoofdstuk 1 krijgt u een terugblik naar de voorgaande fasen, waarin de doelstellingen en uitgangspunten van het project zijn vastgesteld. In hoofdstuk 2 volgt een korte samenvatting van de onderzoeken die uitgevoerd zijn, gericht op toetsing van de uitgangspunten, en waaruit we informatie hebben gekregen voor uitwerking van het ontwerp, zoals het verkeersonderzoek en onderzoek naar het toegankelijk maken van de tramhalte Hoogte Kadijk. In hoofdstuk 3 wordt een toelichting gegeven op de ontwerpkeuzen die zijn gemaakt in het ontwerp voor de straat om te voldoen aan de doelstellingen.

Hierbij is het grote projectgebied opgedeeld in 3 deellocaties: 1) het Alexanderplein en de OV haltes op de Mauritskade, 2) Sarphatistraat Noord inclusief groenstrook en 3) halte Hoogte Kadijk en omgeving. Het groenontwerp wordt kort besproken in hoofdstuk 4. Ten slotte wordt in hoofdstuk 5 een beknopt overzicht gegeven van de aanpassingen die zijn gedaan in het ontwerp na reacties uit het doorlopen participatieproces en nader onderzoek. Ook wordt een samenvatting gegeven van adviezen van ambtelijke werkgroepen en toetscommissies, die zijn gebruikt om het definitief ontwerp af te ronden.

1 Inleiding

1.1 De Binnenring

De Sarphatistraat Noord en het Alexanderplein zijn onderdeel van de Binnenring. De Binnenring loopt vanaf het Haarlemmerplein via de Marnixstraat, Weteringschans en de Sarphatistraat naar de Czaar Peterstraat. Het is een halve ring om het centrum heen, die fungeert als verdeelring zodat bewoners en bezoekers zich snel en gemakkelijk via fiets en OV kunnen bewegen door de stad. De Binnenring is een belangrijke schakel in het OV-netwerk, met overstap van tram naar metro (haltes Weesperplein en Vijzelgracht) en sneltram 26. Sinds de Noord/Zuidlijn rijdt, is de dienstregeling van de trams op de Binnenring verzwaard.



Afbeelding 1: Overzichtskaart met de tracédelen van de Binnenring (november 2023)

Met het oog op het autoluwer worden van de stad, de gebiedsontwikkelingen in o.a. de Houthavens en Haven-Stad en de aansluiting van de Binnenring op de toekomstige oeververbindingen naar Noord, wordt een groeiend aantal fietsers op de Binnenring verwacht de komende jaren en zal ook de frequentie van het openbaar vervoer toenemen.

Daarom wordt de Binnenring opnieuw ingericht. Inmiddels is twee derde deel van de Binnenring gereed. De Sarphatistraat Noord en het Alexanderplein is één van de laatste trajectdelen die wordt aangepakt (zie afbeelding 1).

Het Alexanderplein is een belangrijke verbindingsroute voor tramverkeer. Er rijden 3 tramlijnen (7, 14 en 19) en het is de route voor trams vanuit de stad naar de werkplaats van het GVB in Diemen. Op en rond het Alexanderplein is de trambaan versleten. In het herinrichtingsproject wordt ook het vernieuwen van de trambaan op het Alexanderplein en op de Jules Schelvisbrug meegenomen. Deze sporen dienen uiterlijk in 2026 te worden vervangen. Ook het asfalt en delen van het trottoir zijn aan vervanging toe. Het noodzakelijk groot onderhoud wordt aangegrepen om het verkeersplein veiliger en overzichtelijker in te richten.

1.2 Nota van Uitgangspunten

In november 2022 is de Nota van Uitgangspunten (NvU) Sarphatistraat Noord (deel van de Sarphatistraat van Alexanderplein tot aan de kruising met de Hoogte Kadijk en Ir. Jakoba Mulderplein) en het Alexanderplein vastgesteld. In de NvU is toegelicht waar het ontwerp voor de herinrichting aan moet voldoen en hoe we hiertoe gekomen zijn.

De uitgangspunten voor de herinrichting zijn gebaseerd op de doelstellingen van de Fiets-OV Corridor Binnenring:

- Meer ruimte en verbeteren comfort voor fietsverkeer;
- Verbeteren van doorstroming, betrouwbaarheid en toegankelijkheid van het OV, inclusief goede looproutes;

1 Inleiding

- Verkeersveiligheid verbeteren: overzichtelijke kruising met voorrangssituatie die voor alle verkeersdeelnemers duidelijk is en een veilige oversteek biedt, snelheid gemotoriseerd verkeer naar max. 30 km/u.

Met als afgeleide doelstellingen: behoud van de groene omgeving en leefbaarheid; waar nodig en mogelijk meer ruimte voor voetgangers en oog voor duurzaamheid.

Om aan de doelstellingen te voldoen, is in de uitgangspuntenfase een ontwerpverkenning uitgevoerd. Deze heeft geleid tot één duidelijke voorkeursvariant voor de herinrichting. De hoofdlijnen van de voorkeursvariant zijn:

- De fietsstraat vanuit de Sarphatistraat wordt doorgetrokken over de kruising Alexanderplein tot aan de Hoogte Kadijk.
- Het voetpad langs de gevelzijde (langs de kazerne) kan hierdoor breder worden.
- Het fietspad stad-in vanaf de Hoogte Kadijk wordt verbreed, van 2,0 meter naar max. 3,0 meter.
- Het voetpad langs de groenstrook wordt verplaatst naar de groenstrook, waar al een onverhard pad ligt naar het hondenlosloopgebied. Dit wordt een halfverhard (rolstoel-) toegankelijk pad. Het hondenlosloopgebied wordt aangepast.
- De groene trambaan blijft behouden, evenals de bomenrij langs de Sarphatistraat.
- Opties worden verkend om met kleine ingrepen een ecologische (natuurvriendelijke) oever te maken.
- De verbeteringen voor het OV worden bereikt door verplaatsing van de tramhaltes, van de kruising Alexanderplein naar de Mauritskade (lijn 14 en 19) en beide haltes voor lijn 7 in de Sarphatistraat ter hoogte van de Muiderpoort.
- Bij het verplaatsen van de haltes ontstaat meer ruimte voor het overige verkeer, voor fietsstraten met bredere trottoirs.

  Bekeken wordt nog of ook de aansluiting naar de Plantage Middenlaan en naar de Henriëtte Pimentelbrug ingericht worden als fietsstraat. De maximale snelheid gaat naar 30 km/u.

Deze variant is in het vervolgtraject nader uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp en vervolgens definitief ontwerp. Hierbij zijn de resultaten uit de participatie, de aandachtspunten vanuit de buurt en andere betrokken stakeholders, waar mogelijk en logisch meegenomen. In de Nota van Uitgangspunten is een aantal aandachtspunten benoemd voor de verdere uitwerking tot een ontwerp. De volgende onderzoeken en verkenningen zijn daarom uitgevoerd:

- Scan naar de mogelijkheid om de tramhalte Hoogte Kadijk toegankelijk te maken (gelijkvloerse instap, breder).
- Verkeersonderzoek en analyse verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.
- Mogelijkheden voor duurzaamheid en klimaatadaptie.
- Een boom effect analyse, naar de effecten van de voorgenomen herinrichting op de bestaande bomen.

De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in hoofdstuk 2.

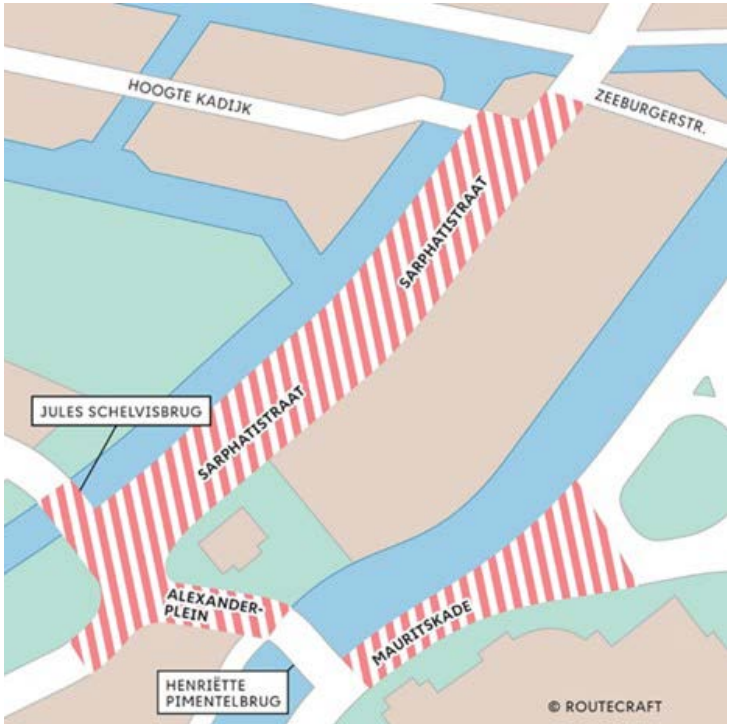
1.3 Scope uitbreiding

In de Nota van Uitgangspunten is als aandachtspunt aangegeven dat er in de vervolgfase een verkenning uitgevoerd zou worden naar het toegankelijk maken van de tramhalte Hoogte Kadijk. Het weggedeelte tussen de Hoogte Kadijk en de Czaar Peterstraat zat niet in de oorspronkelijke scope van project Binnenring, omdat dit weggedeelte tussen 2016 en 2018 al heringericht is vanuit het Meerjarenprogramma Fiets. Echter de tramhalte Hoogte Kadijk is toen niet toegankelijk gemaakt.

1 Inleiding

Naar aanleiding van de verkenning is er een voorlopig ontwerp voor de tramhalte Hoogte Kadijk en de weginrichting gemaakt. Dit is opgenomen in het maaiveldontwerp voor het herinrichtingsproject en verder uitgewerkt tot definitief ontwerp. Indien er bij de aanvraag van het uitvoeringsbudget voldoende financiële dekking is, zal ook voor de aanpassing van de tramhalte Hoogte Kadijk en het aanliggende weggedeelte een uitvoeringsbesluit gevraagd worden aan het college van B en W. Anders wordt dit gefaseerd uitgevoerd en wordt er apart een uitvoeringsbesluit voor aangevraagd.

In de zomer van 2023 is door het GVB verzocht de scope van het project aan de westzijde van het Alexanderplein uit te breiden met het vervangen van circa 70 meter trambaan, omdat daar sprake is van een verzakking in de baan. Een spoedreparatie bleek niet nodig, maar de verzakking dient wel binnen 2 à 3 jaar te worden verholpen. Omdat voor de herinrichting van het Alexanderplein en het vernieuwen van de trambaan al een tijdelijke buitendienststelling van de trams nodig is, wordt dit werk met budget vanuit het groot onderhoud-programma van het GVB aan de scope toegevoegd.



Afbeelding 2: Projectgebied

2 Resultaten onderzoek

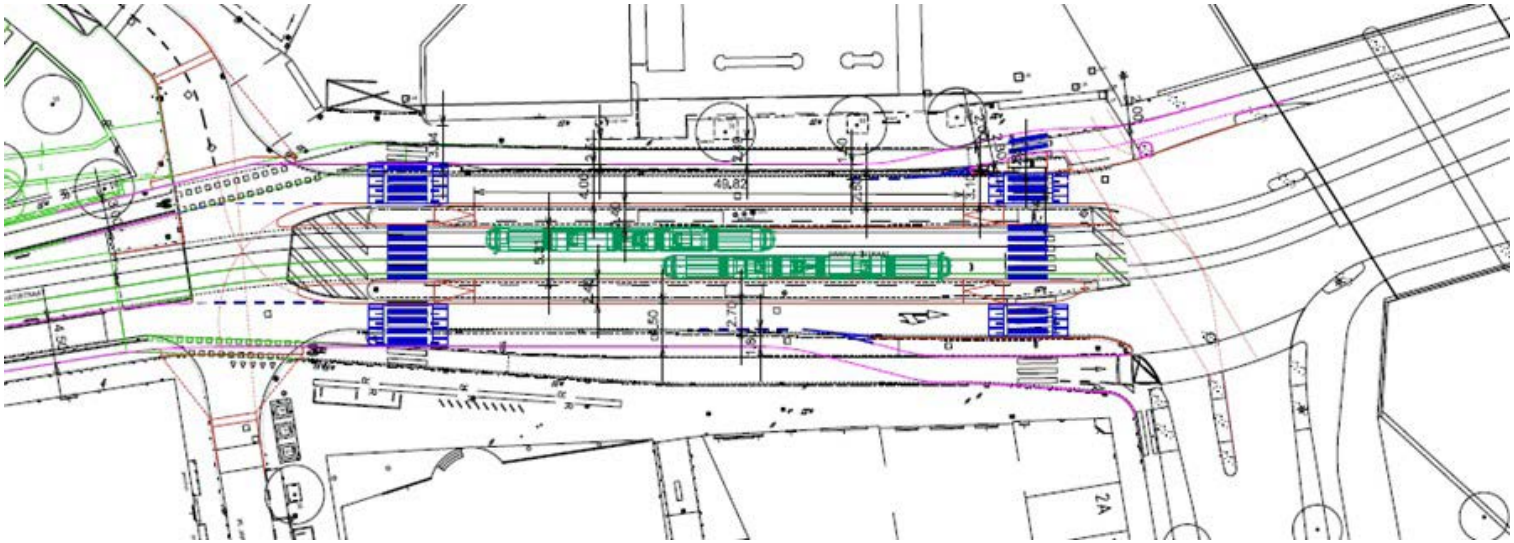
Na vaststelling van de Nota van Uitgangspunten heeft het projectteam een aantal onderzoeken laten uitvoeren om het schetsontwerp van de voorkeursvariant voor de herinrichting te kunnen uitwerken tot voorlopig ontwerp en daarna tot definitief ontwerp. Hierbij zijn aandachtspunten vanuit de buurt en andere stakeholders meegenomen. In dit hoofdstuk volgt een korte weergave van de resultaten van de onderzoeken die input vormen voor het ontwerp.

2.1 Verkenning toegankelijke tramhalte Hoogte Kadijk

Allereerst is een nadere verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheid de tramhalte Hoogte Kadijk toegankelijk te maken.

De huidige halte heeft al een bijna gelijkvloerse instap met de tram, maar voldoet niet aan de eisen voor een toegankelijke tramhalte. Om de halteperrons breder te kunnen maken, is het nodig aanpassingen aan de weginrichting te doen. Door naast de halte ‘stad-in’ (in de richting Alexanderplein) een fietsstraat aan te leggen, is er voldoende ruimte voor een halteperron van 2,40 meter en een bredere stoep. Het andere halteperron kan ook verbreed worden naar 2,40 meter. Hier is voldoende ruimte voor handhaving van een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer en vrij liggend fietspad, in aansluiting op de bestaande situatie. Zie ook afbeelding 3.

Vanuit de consultatie in de uitgangspuntenfase is door omwonenden aangegeven dat zij de kruising van de Sarphatistraat met de Hoogte Kadijk en Ir. Jakoba Mulderplein als onveilig



Afbeelding 3: Schetsontwerp verkenning toegankelijke tramhalte Hoogte Kadijk

2 Resultaten onderzoek

ervaren. Bij de Hoogte Kadijk komt uitrijdend autoverkeer vanaf het tankstation de weg op en kruist meteen het fietsverkeer op de Sarphatistraat. Aan de overkant worden fietsers verrast door uitrijdend verkeer vanaf het Ir. Jakoba Mulderplein. In de uitwerking van het ontwerp voor een toegankelijke halte is daarom ook naar de kruising gekeken, gebruikmakend van de resultaten van het verkeersonderzoek (zie paragraaf 2.3). In hoofdstuk 3 wordt het ontwerp nader toegelicht.

2.2 Verkeersonderzoek

In voorgaande jaren is er meermaals verkeersonderzoek uitgevoerd op en rond het Alexanderplein, onder andere toen in 2016 de verkeerslichten op de kruising zijn weggehaald. Om een actueel beeld van de verkeerssituatie te hebben, zijn in januari 2023 verkeerstellingen uitgevoerd met behulp van telslangen en camera's en een conflictobservatie bij de kruising Hoogte Kadijk. Dit als toets voor het ontwerp. De onderzoeksvragen waren:

- Kan de huidige rijbaan met fietspad op de Sarphatistraat 'stad-uit' vervangen worden door een fietsstraat?
- Kan de aansluiting naar de Jules Schelvisbrug en de Henriëtte Pimentelbrug ingericht worden als fietsstraat?
- Naar aanleiding van klachten over het medegebruik van het fietspad door brom-/snorfietsen: om hoeveel brom-/snorfietsen gaat het eigenlijk?
- Toegankelijk maken van de tramhalte Hoogte Kadijk: is hier een fietsstraat mogelijk in plaats van rijbaan en fietspad?

Er is in het bijzonder gekeken naar de verhouding tussen het aantal motorvoertuigen en fietsers op bepaalde locaties. Ook is gekeken naar de gebruikers van het fietspad op de Sarphatistraat in de richting 'stad-in' (naar het Alexanderplein): welk deel daarvan bestaat uit brom- en snorfietsen? Gecombineerd met een actuele prognose uit het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) levert dit een goed beeld van de verkeersdruk de komende jaren.

Om succesvol een veilige fietsstraat aan te kunnen leggen heeft de Centrale Verkeerscommissie (CVC) richtlijnen opgesteld. Een fietsstraat kan volgens de Leidraad CVC 2020 doorgaans aangelegd worden als:

- Het aantal fietsers ten minste twee keer zo groot is als het aantal motorvoertuigen (per etmaalniveau en in de spitsen);
- Er maximaal 2.500 motovoertuigen per etmaal per richting rijden;
- Er minimaal 2.000 fietsers per etmaal rijden.

Op basis van de telresultaten blijkt:

- Een fietsstraat op de Sarphatistraat vanaf het Alexanderplein tot aan de kruising met de Hoogte Kadijk is goed mogelijk. Op een gemiddelde werkdag rijden hier gemiddeld 1.200 motorvoertuigen, en circa 5 keer zoveel fietsers.
- Vanaf de kruising met Hoogte Kadijk en het Ir. Jakoba Mulderplein tot aan de Zeeburgerstraat is het aantal auto's gemiddeld 2.600 per etmaal. Hier moet in het ontwerp goed gekeken worden hoe de fietsstraat aan te sluiten op het bestaande fietspad en rijbaan. Aan de overzijde van de straat kan de weg langs het benzinestation op basis van de tellingen goed ingericht worden als fietsstraat, gezien het aantal (740) en aandeel auto's. Daarmee is er dus voldoende ruimte voor een toegankelijke tramhalte.
- Vanaf de kruising Alexanderplein tot de Henriëtte Pimentelbrug is het gelet op de verhouding fietsers/motorvoertuigen eventueel mogelijk hier in beide richtingen een fietsstraat te realiseren, al is het aantal motorvoertuigen met gemiddeld 2.300 per richting redelijk hoog en de verwachting uit het VMA dat dit rond 2030 circa 300 meer zal zijn. Goede afweging is nodig.

2 Resultaten onderzoek

- Naar de Jules Schelvisbrug en vanaf de Plantage Middenlaan is het aandeel auto-fiets gelijk en het aantal auto's relatief hoog: 'stad-in' ruim 2.460, 'stad-uit' ruim 2.260 per etmaal, rond 2030 naar verwachting tot 300 meer. Ook hier moet een zorgvuldige afweging gemaakt worden voor de inrichting.
- Het aandeel brommers (3%) en snorfietsen (3%) op het fietspad langs de groenstrook 'stad-in' is relatief beperkt. Dit zijn er per categorie zo'n 120 tot 200 per dag. In totaal reden er op de teldagen ruim 6.000 fietsers. Een eventueel verbod voor snor- en bromfietsen vanwege hinder door het harder rijden, zou dan mogelijk ook moeten gelden voor elektrische fietsen, die al snel harder dan 20 km/u rijden. Door het fietspad breder te maken ontstaat meer ruimte voor inhalen en neemt de hinder af.

Deze informatie is gebruikt bij het verkeerskundig ontwerp.

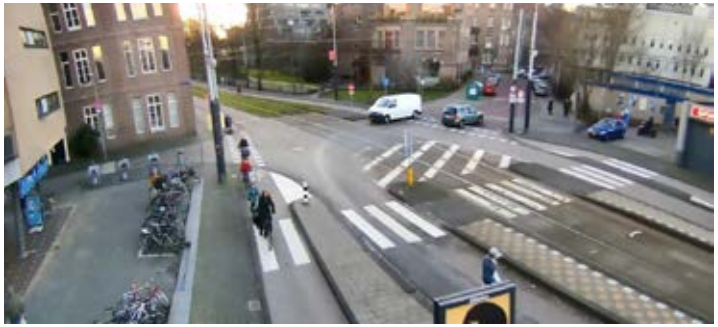
2.2.1 Conflictobservatie kruising Hoogte Kadijk - Ir. Jakoba Mulderplein

Bij de kruising van de Sarphatistraat met de Hoogte Kadijk en het Ir. Jakoba Mulderplein is via de zogenaamde DOCTOR methode een conflictobservatie uitgevoerd: via camerabeelden is in beeld gebracht hoe het verkeer zich beweegt, hoeveel (bijna) ongevallen hier gebeurden en welke verkeersdeelnemers daarbij betrokken waren. Dit onderzoek is uitgevoerd omdat meerdere bewoners aangaven dat zij deze kruising regelmatig als onveilig ervaren. De kruising is bij de gemeente niet geregistreerd als blackspot (een plek waar veel ongevallen gebeuren).

Op twee doordeweekse dagen (dinsdag en donderdag) is op diverse tijden een conflictobservatie uitgevoerd, met als conclusie:

- Het is een kruising met relatief veel conflicten, zowel tussen auto-fiets, als auto-auto en ook wel fiets-fiets. De meeste conflicten vallen in de klasse 'hinderlijk/niet comfortabel', maar ook een aantal 'onveilig' en een enkele 'zeer onveilig' met een bijna-aanrijding tot gevolg;
- Er wordt vaak geen voorrang verleend waar dat wel zou moeten. Het betreft dan vooral uitrijdend verkeer vanuit de uitrit van het tankstation op de Hoogte Kadijk dat geen voorrang verleent. Bij ongeveer 35% van alle conflicten komt of gaat een van de weggebruikers over de uitrit. Deels is dit slecht verkeersgedrag, maar het wordt zeer waarschijnlijk ook veroorzaakt doordat men pas laat het aankomend verkeer van links opmerkt;
- Er is sprake van beperkt zicht. Bij de Hoogte Kadijk kruist uitrijdend autoverkeer vanaf het tankstation meteen het fietsverkeer op de Sarphatistraat. Ook aan de andere kant van de kruising is er geen goed zicht. Het zicht voor bestuurders vanaf het Ir. Jakoba Mulderplein op het fietspad langs de kazerne en omgekeerd is zeer beperkt.

De analyse geeft voldoende inzicht in de problematiek om in het ontwerp de kruising veiliger te maken (zie voor het ontwerp hoofdstuk 3).



Afbeelding 4: camerabeeld van de conflictobservatie kruising Hoogte Kadijk- Ir. Jakoba Mulderplein

2 Resultaten onderzoek

2.3 Boom effect analyse

In het najaar 2023 is een Boom Effect Analyse (BEA) uitgevoerd om in beeld te brengen wat de effecten van de voorgenomen herinrichting zullen zijn voor alle 140 bestaande bomen in het projectgebied. Daarbij is in beeld gebracht wat de huidige conditie en levensverwachting en beleidsstatus van deze bomen is. Daarna is de impact van de beoogde maatregelen voor de herinrichting op de bomen bepaald, zoals de aanleg van het bredere fietspad van Hoogte Kadijk naar Alexanderplein en de aanleg van een voetpad door de groenstrook. In de BEA worden randvoorwaarden meegegeven aan het project om de bomen duurzaam te kunnen behouden.

De BEA maakt op basis van bevindingen een inschatting van de verwachte gevolgen van het voorgenomen herinrichtingsproject voor de bomen. De conclusies/aanbevelingen zijn onder meer:

- Het voetpad in de groenstrook moet iets aangepast voor behoud van een aanliggende boom.
- Om de 27 lindebomen aan de noordwest zijde van de Sarphatistraat langs de groenstrook duurzaam te behouden dient het ontwerp van het fietspad te worden aangepast.
- Tijdens de sloop- en aanlegwerkzaamheden dienen bij de bomen aanvullende maatregelen te worden genomen voor hun bescherming. Dit wordt in het bestek opgenomen.

Bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp naar definitief ontwerp zijn de aanbevelingen voor wijziging van het ontwerp meegenomen

- Het voetpad in de groenstrook is zoveel mogelijk aangepast, echter de kroon van de daar aanwezige Prunus zal sterk gesnoeid moeten worden.
- Verbreding van het huidige fietspad naar 3,00 meter in asfalt, met een relatief diepe funderingslaag en het aanbrengen van een opsluitband, is niet goed voor langdurig en gezond behoud van de bomen.

Samen met diverse specialisten is gezocht naar een oplossing van dit conflict. In maart 2024 is aanvullend wortelonderzoek gedaan bij alle 27 bomen om de precieze ligging van de wortels vast te stellen. Hieruit kwam naar voren dat bij de meeste bomen geen wortels in het kritieke gebied (bij de geplande verbreding van het fietspad) aanwezig zijn. Uiteindelijk is het ontwerp gewijzigd op 4 onderdelen, waardoor we nu alle bomen duurzaam kunnen behouden:

- Het fietspad (in afbeelding 5 met rode hulplijnen aangegeven) wordt hoger aangelegd dan oorspronkelijk bedacht. Het pad loopt vanaf de afwatering bij de trambaan met maximaal afschot op naar de bomen;
- Het fietspad wordt 2,70 meter breed in plaats van 3,00 meter;
- Bij een aantal bomen zal beperkte wortelsnoei worden uitgevoerd in aanwezigheid van een gecertificeerde expert;
- Er wordt geen bandenlijn aangebracht aan de boomzijde;



Afbeelding 5: Schets ligging toekomstig fietspad



Afbeelding 6: Proefsleuf wortelonderzoek

2 Resultaten onderzoek

2.4 Duurzaamheid en klimaatadaptatie

In mei 2023 heeft het college de Uitvoeringsstandaard Openbare Ruimte (USTOR) vastgesteld. Vanuit het principe ‘duurzaam, tenzij’ dienen betrokken beheerders aan te geven wat de onderhoudsstatus is van hun assets, zodat als onderhoud nodig blijkt te zijn, dit meegenomen kan worden door het project. Andersom betekent dit ook dat als er geen urgentie is vanuit onderhoud, er niet zomaar meer sprake is van een volledige nieuwe inrichting in een herinrichtingsproject. In dit project wordt de noodzakelijke vervangingsopgave van het GVB aan de trambaan op Alexanderplein, Jules Schelvisbrug en een deel in de Sarphatistraat meegenomen. Met de afdeling assetmanagement van Stedelijk Beheer is de programmering nader afgestemd. Een deel van het asfalt op de kruising Alexanderplein en delen van het voetpad binnen het projectgebied staan in de komende jaren op de planning om te worden vervangen. Deze vervangingsopgave wordt tijdens de herinrichting van de Sarphatistraat Noord en Alexanderplein meegenomen. Indien mogelijk zal hergebruik van bestaande tegels plaatsvinden.

Daarnaast wil de gemeente bij herinrichting en groot onderhoud klimaatadaptieve maatregelen meenemen. Herinrichting van een straat moet bijdragen aan de duurzaamheidsthema’s van de stad (klimaatadaptief en klimaatneutraal), tenzij dat om moverende redenen niet lukt. Knelpunten als budget, technische inpasbaarheid of planning moeten hierbij inzichtelijk worden gemaakt. In februari 2023 is een QuickScan Klimaatadaptatie uitgevoerd in het projectgebied, een richtinggevende risico-inschatting met betrekking tot droogte, hemelwateroverlast, hitte en overstromingen. Conclusies en aanbevelingen zijn:

- Droogte: er is een ruime ontwateringsdiepte in het gebied, gunstig voor bijvoorbeeld bomen, maar ongunstig voor houten funderingen bij de woningen in zijstraten en verder weg van het project. Aanbevolen wordt meer infiltratiemogelijkheden toe te passen om het grondwater aan te vullen, zoals (onverharde) groenstroken of (verticale) infiltratiekolken. Het weghalen van de stoeptegels tussen de bomen en vervangen door halfverhard voetpad in de groenstrook draagt hier aan bij.
- Hemelwateroverlast: voor de situatie bij een ‘70 mm in 1 uur’-bui wordt weinig overlast verwacht binnen het projectgebied. Langs de kazerne zou 5 tot 10 cm water op de stoep blijven staan. Waternet heeft aangegeven op dit deel van de straat in de groenstrook buizen aan te kunnen leggen voor hemelwaterafvoer op de Plantage Muidergracht, waarmee overbelasting van het totale riool wordt tegengegaan, door de hemelwaterafvoer af te koppelen (dit is nu niet gescheiden, maar een gemengd riool). Dit wordt nader uitgewerkt in de wenstracé procedure.
- Hittestress: de hoogste gevoelstemperaturen treden op bij verhardingen waar geen schaduw is: kruising Hoogte Kadijk, Alexanderplein en de Mauritskade, waar de tramhaltes zijn. Ontharding en vergroening zou hier een oplossing zijn. Bomen zorgen voor verkoeling door schaduw en evaporatie. Echter is er op de kruisingen geen ruimte in de ondergrond en op de weg voor het planten van bomen. Op tramhaltes wil GVB liever geen bomen in verband met nabijheid van de bovenleidingen en in het najaar bladeren in de baan.
- Overstromingen: er is in het projectgebied geen (verhoogd) risico op overstromingen.

3 Toelichting op het definitief ontwerp

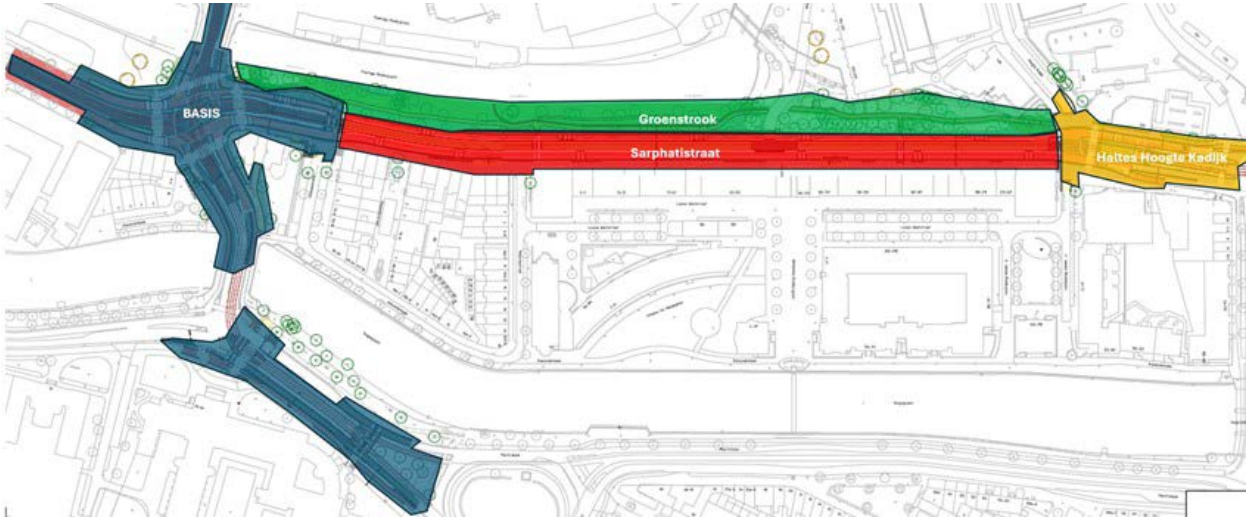
In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op het definitief ontwerp voor de Sarphatistraat Noord en het Alexanderplein. De toelichting is geordend naar de doelstellingen uit de Nota van Uitgangspunten:

- Verbeteringen voor de fiets: meer ruimte en comfort voor het fietsverkeer;
- Verbeteren van het OV: doorstroming, betrouwbaarheid en toegankelijkheid van het OV, inclusief goede looproutes;
- Verkeersveiligheid verbeteren: overzichtelijke kruising met voorrangssituatie die voor alle verkeersdeelnemers duidelijk is en een veilige oversteek biedt, snelheid autoverkeer naar max. 30 km/u.

Met als afgeleide doelstellingen: behoud van de groene omgeving en leefbaarheid; waar nodig en mogelijk meer ruimte voor voetgangers en oog voor duurzaamheid.

Naast de genoemde doelstellingen wordt de nieuwe inrichting bepaald door de ruimtelijke beperkingen en aanbevelingen die uit de onderzoeken naar voren zijn gekomen. Het projectgebied is groot. Daarom wordt dit voor de overzichtelijkheid in drie delen toegelicht:

1 De kruising Alexanderplein, inclusief het groot onderhoud aan de trambaan verplaatsen van de tramhaltes en halte van de nachtbus (in onderstaande afbeelding het blauwe deel);
2 Sarphatistraat Noord: het deel vanaf de nieuwe haltes van tramlijn 7 tot aan de kruising Hoogte Kadijk-Ir. Jakoba Mulderplein (in onderstaande afbeelding het rode deel en het groene deel, de groenstrook)
3 De kruising Hoogte Kadijk- Ir. Jakoba Mulderplein tot en met de toegankelijke tramhalte Hoogte Kadijk (het gele deel in onderstaande afbeelding).



Afbeelding 7: Het projectgebied, opgedeeld in delen. 1.) Blauw: Alexanderplein (inclusief de vervanging van de trambaan en aanleg toegankelijke OV haltes op de Mauritskade), dit moet uiterlijk in 2026 uitgevoerd worden. 2). Rood en Groen: Sarphatistraat Noord (weg en groenstrook). 3). Geel: kruising en tramhalte Hoogte Kadijk

3 Toelichting op het definitief ontwerp

De maatvoering van de diverse onderdelen moet in deze fase van het project nog gezien worden als gewenste maten. Nadere technische uitwerking in relatie tot de ligging van kabels en leidingen en boomwortels in de ondergrond kan nog leiden tot aanpassingen in de uiteindelijke maatvoering tijdens het opstellen van het bestek in de volgende fase.

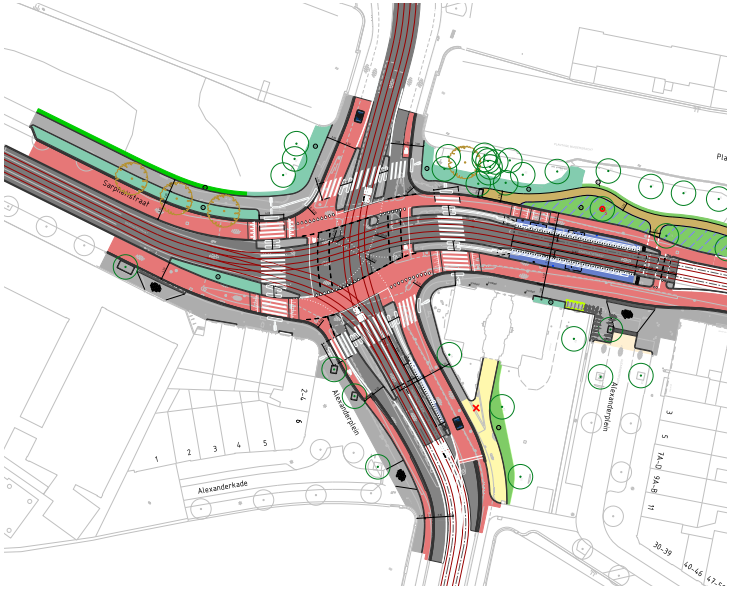
3.1 Wat verandert er?

Vastgestelde uitgangspunten voor de herinrichting zijn:

- De fietsstraat vanuit de Sarphatistraat wordt doorgetrokken over de kruising Alexanderplein tot Hoogte Kadijk.
- Het voetpad langs de gevelzijde (langs de kazerne) kan hierdoor breder worden.
- Het fietspad stad-in vanaf Hoogte Kadijk wordt verbreed, van 2,0 meter naar max. 3,0 meter.
- Het voetpad langs de groenstrook wordt verplaatst naar de groenstrook, waar al een onverhard pad ligt naar het hondenlosloopveld. Dit wordt een halfverhard (rolstoel) toegankelijk pad. Het hondenlosloopveld wordt aangepast, zodat het wandelpad er langs gelegd kan worden.
- De groene trambaan blijft behouden (daar wijzigt niets aan), evenals de bomenrij.
- De verbeteringen voor het OV worden bereikt door verplaatsing van de tramhaltes, van de kruising Alexanderplein naar de Mauritskade (lijn 14 en 19) en beide haltes voor lijn 7 in de Sarphatistraat ter hoogte van de Muiderpoort.
- Opties worden verkend om met kleine ingrepen een ecologische (natuurvriendelijke) oever te maken.
- De snelheid in het hele gebied naar maximaal 30 km/u.

Met betrekking tot de laatste twee uitgangspunten geldt:

- Al vanaf 8 december 2023 mag op de wegen binnen het projectgebied maximaal 30 km/u worden gereden.
- Het talud langs de oever blijkt te steil om, naast het nieuwe wandelpad, een plas-draszone aan te kunnen leggen van voldoende formaat zodat de beheerder deze goed kan onderhouden. In plaats hiervan wordt overleg gevoerd met Artis over de aanleg van een voedseltuin voor dieren, in beheer door vrijwilligers van Artis, met mogelijk een kleine waterplas als paaigebied voor vissen. Uitsluitsel hierover wordt verwacht in het tweede kwartaal van 2024.



Afbeelding 8a: deelgebied 1: Alexanderplein, met toegankelijke tramhaltes aan de oostkant en nachtbushalte stad-in op de huidige plek van de tramhalte

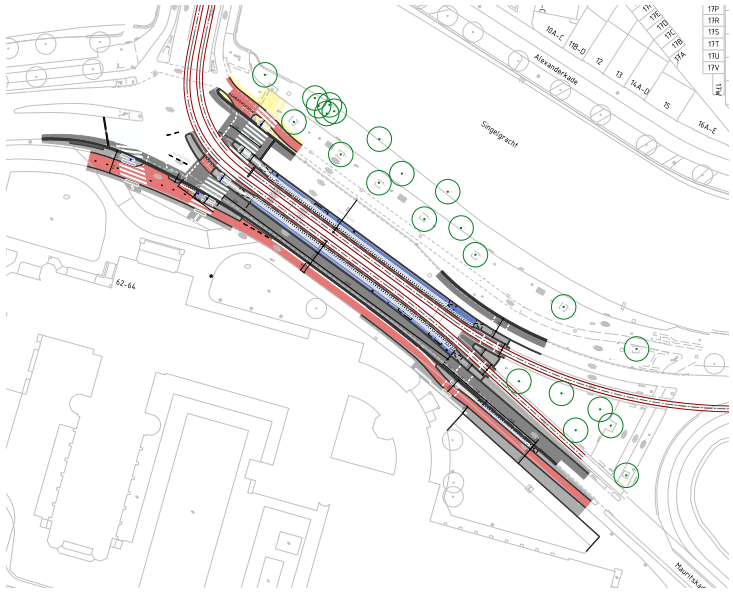
3 Toelichting op het definitief ontwerp

3.2 Deelgebied 1 – Alexanderplein en Mauritskade

Meer ruimte en comfort voor de fiets

Bij het verplaatsen van de tramhaltes bij de herinrichting ontstaat meer ruimte voor het overige verkeer, met fietsstraat en met bredere trottoirs (zie afbeelding 8a). De ontwerpprincipes van de ‘fiets-/OV-corridor’ Binnenring worden gehanteerd voor een herkenbare en comfortabele fietsroute. Hoofdpunten voor het ontwerp van de kruising zijn:

- De fietsstraat vanuit het westelijke deel van de Sarphatistraat wordt over de kruising doorgetrokken. De breedte van de fietsstraat is 4,50 meter. De fietsstraat aan de westkant van de kruising in de richting Leidseplein is 4,65 meter breed.
- Het (fiets)verkeer op de Binnenring heeft voorrang op het verkeer op de as Plantage Middenlaan – Mauritskade. Op basis van de resultaten uit het verkeersonderzoek en het feit dat de verkeersbelasting op de Jules Schelvisbrug en de Henriëtte Pimentelbrug niet gewijzigd mag worden vanwege de conditie van de bruggen, is er voor gekozen om het verkeer in de richting ‘van de kruising Alexanderplein af’ vorm te geven als rijbaan met fietsstrook, overgaand in fietspad (conform de bestaande inrichting). In de richting ‘naar de kruising toe’ is dit een fietsstraat van 4,50 meter (vanaf de Jules Schelvisbrug) respectievelijk 4,65 meter breed (vanaf de Henriëtte Pimentelbrug).
- De oversteekbewegingen zijn duidelijk. Afslaande bewegingen per fiets worden met markering aangegeven.
- Voor en na de zebrapaden is opstelruimte voor fietsers zodat zij kunnen stoppen voor overstekende voetgangers.
- De ‘slinger’ in de trambaan in oost – west richting is aangepast, om toegankelijke tramhaltes voor lijn 7 te kunnen maken; fietsers en ander verkeer hebben voldoende overzicht over de kruising.
- Door de toegankelijke tramhaltes op de Mauritskade verschuift het fietspad in oostelijke richting iets, maar houdt de huidige breedte. De oversteek vanaf de Mauritskade naar de H. Pimentelbrug wordt veel breder.
- Bij de Muiderpoort komen extra parkeerplekken voor (brom-) fietsen, ook voor bredere modellen.



Afbeelding 8b: deelgebied 1: Toegankelijke tramhaltes en nachtbushalte stad-uit op de Mauritskade

Verbetering openbaar vervoer

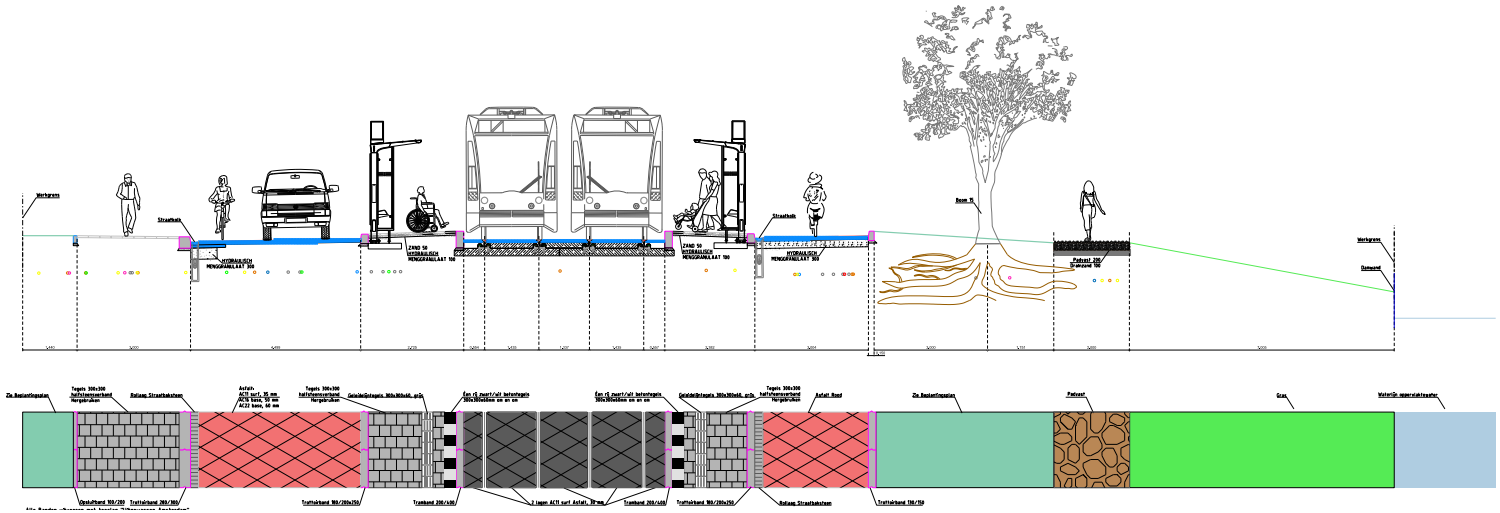
De noodzakelijke vervanging van de trambaan op het Alexanderplein en de Jules Schelvisbrug wordt meegenomen met het herinrichtingsproject. Omdat de gehele trambaanconstructie vervangen moet worden, is in het ontwerp voor de kruising gekeken naar optimalisatie van de ligging van de trambaan.

3 Toelichting op het definitief ontwerp

De boog op de Sarphatistraat is wat verschoven zodat deze minder snel aan slijtage onderhevig is dan in de huidige ligging, wat voordelig is voor het beheer. Op de Sarphatistraat aan de westzijde van de kruising moet de trambaan ook worden vervangen. Hier wordt alleen het tramspoor vernieuwd in de huidige ligging, er wijzigt verder niets aan de weginrichting. Hier is in 2018 al in beide richtingen een fietsstraat aangelegd.

In de vorige projectfase is een uitgebreide verkenning gedaan naar de optimale halte-configuratie voor de tramhaltes rond het Alexanderplein. De uitkomst hiervan is de tramhaltes voor lijn 14 en 19 op de Mauritskade, waar genoeg ruimte is voor dubbellange halteperrons, de haltes voor lijn 7 aan de oostzijde van de kruising Alexanderplein, ter hoogte van de Muiderpoort. Door de verplaatsing van de tramhaltes heeft het tramverkeer straks minder last van opstoppingen. Tram 7 stopt aan de oostzijde van de kruising, buiten de route van de andere tramlijnen. Waar tram 14 en 19 in de huidige situatie op elkaar moeten wachten omdat zij samen één korte halte delen, kunnen zij straks tegelijk halteren. Reizigers kunnen gemakkelijker overstappen tussen lijn 14 en 19. Het merendeel van de trampassagiers op de halte Alexanderplein betreft overstappers tussen lijn 14 en 19.

Toegankelijke tramhalte Alexanderplein (afbeelding 8a en afbeelding 9): De tramhaltes voor lijn 7 komen beide aan de oostzijde van de kruising Alexanderplein, tegenover de Muiderpoort. Beide haltes zijn volledig toegankelijk. De perronbreedte voor de halte ‘stad-in’ (richting Weesperplein) wordt 2,40 m, ‘stad-uit’ (richting Azartplein) 2,70 m. Om de haltes goed in te passen komen aan de achterzijde twee traptredes, zodat er voldoende ruimte overblijft voor de fiets-/voetgangersdoorsteek vanuit de ventweg Alexanderplein (bij de Groene Olifant), met opstelruimte voor de fietsers van/naar de fietsstraat.



Afbeelding 9: doorsnede Sarphatistraat, zicht op de nieuwe tramhaltes lijn 7, kijkend in de richting Alexanderplein. Van links naar rechts: brede stoep, fietsstraat 4,50 m, toegankelijke tramhalte 2,70 m. trambaan, toegankelijke halte 2,40 m breed, fietspad 3 m breed, groenstrook met 2 m. breed wandelpad

3 Toelichting op het definitief ontwerp

Toegankelijke tramhaltes op de Mauritskade (afbeelding 8b): Op de Mauritskade komen tramhaltes met perrons van 62 m lang. Bij de uitwerking van het ontwerp is naar de optimale breedte van de haltes gekeken, waarbij de ingreep op de Mauritskade aan de weg zelf zo beperkt mogelijk blijft. Dit resulteert in:

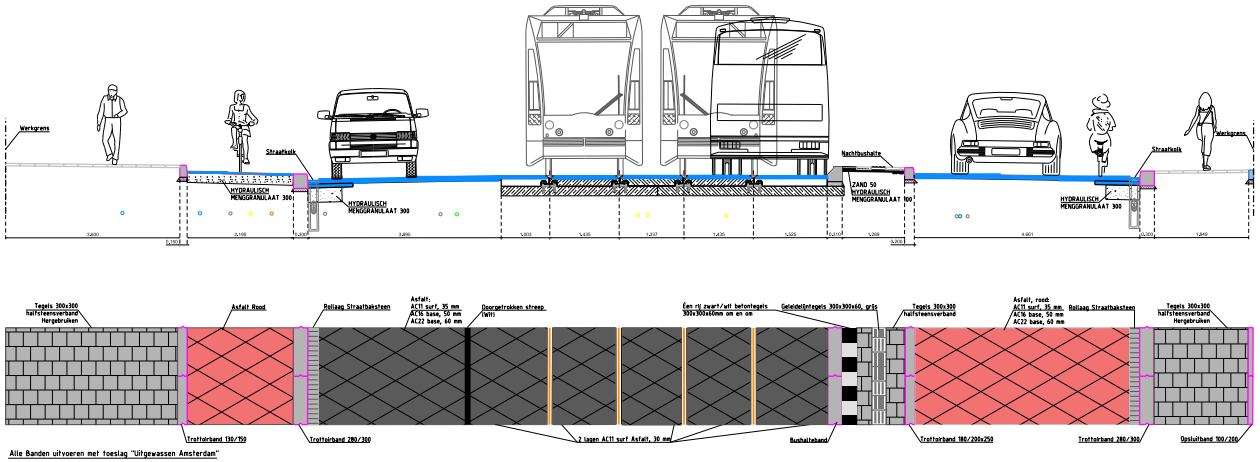
Tramhalte stad-in:

- breedte 2,35 m; Voor de rijweg naast de halte resteert 6,10 m breedte, voldoende voor 2 rijstroken. Naar de kruising toe wordt de rijbaan voor de stopstreep iets smaller, 6,00 m, zodat het steunpunt voor overstekende voetgangers 1,85 m breed gemaakt kan worden.
- De halte inrichting is conform het Programma van Eisen (PvE) toegankelijke haltes, al worden de abri's meer naar achteren geschoven op de lange perrons, om niet het zicht van het verkeer op de kruising te blokkeren; er is voldoende ruimte tussen de abri's en de stopstrepen voor de verkeerslichten en zebrapad. De verkeerslichtenregeling hoeft niet te worden aangepast voor het project.
- Het noordelijke steunpunt in het verlengde van het halteperron stad-in is 1,85 m in het midden van het zebrapad. De overige steunpunten zijn minimaal 2,00 m breed.
- Het zebrapad is 6,00 m breed. Door de verschuiving van steunpunten is het nodig de masten voor de verkeerslichten voor voetgangers te verschuiven, evenals de stopstreep voor autoverkeer.

Tramhalte stad-uit:

Het halteperron is 2,35 m breed; Gezocht is naar de optimale maat voor het halteperron met een zo klein mogelijke ingreep aan de rijweg en fietspad.

- Ook hier worden de abri's meer over de lengte van het perron verdeeld. Zowel vanwege beter zicht van het verkeer op de reizigers, als om de reizigers zich meer te laten verspreiden over het lange perron.
- De steunpunten bij de verkeerslichten zijn 2,10 en 2,15 m breed. Door de verschuiving van steunpunten is het nodig de masten voor de verkeerslichten voor voetgangers te verschuiven.



Afbeelding 10:: doorsnede Alexanderplein: komend vanaf de Henriëtte Pimentelbrug. Links brede stoep, naar de brug toe een fietspad 2,20 m, rijbaan 4,00 m, trambaan, toegankelijke nachtbushalte 1,80 m, fietsstraat 4,66 m, stoep 1,95 m.

3 Toelichting op het definitief ontwerp

Nachtbushaltes N87 op Alexanderplein en Mauritskade (afbeelding 5a): In de huidige situatie halteert de nachtbus N87 in beide richtingen op de tramhalte van lijn 14/19 op het Alexanderplein. In de nieuwe situatie met toegankelijke halteperrons op de Mauritskade, kan de nachtbus niet meer op de tramhalte halteren. Door de hogere en bredere halteperrons kunnen een tegemoetkomende nachtbus en tram elkaar niet passeren ter hoogte van de halte. Diverse opties zijn verkend, die uiteindelijk geleid hebben tot:

- De nieuwe nachtbushalte 'stad-in' komt op de plek van de huidige tramhalte van lijn 14-19. De halte is toegankelijk, 1,80 m breed en bereikbaar via een zebrapad.
- Stad-uit komt de nachtbushalte net voorbij de nieuwe tramhalte langs de Mauritskade. De halte is 1,50 m breed en toegankelijk bij de middendeur. Het steunpunt voor overstekende voetgangers naar de halte is 1,80 m breed, naar de tramhaltes 1,85 m.
- De rijbaan blijft hier 3,25 m breed. De Mauritskade is weliswaar een 30 km/u weg geworden, maar er rijdt ook veel vrachtverkeer en bussen, waarvoor we liever een wat bredere afstand houden tussen de hoge tramhalte en het fietspad.
- Het voetpad is ter hoogte van het steunpunt 1,95 m breed over een lengte van ca. 6 m. Daarna loopt dit snel uit naar 2,40 en 3,00 m.

Verbetering verkeersveiligheid

Door de verplaatsing van de tramhaltes komt er meer ruimte op het Alexanderplein. In de nieuwe situatie wordt de voorrangssituatie duidelijker en is er meer overzicht:

- Het verkeersplein wordt overzichtelijker ingedeeld. Het verkeer op de Binnenring heeft voorrang op het verkeer uit andere richtingen.
- Op en rond de kruising zijn er minder oversteekbewegingen van tramreizigers.
- Meer ruimte voor bredere voetpaden, oversteken voor fietsers en steunpunten voor voetgangers.
- Ondanks het verplaatsen van de haltes komt op alle 4 de poten van de kruising weer een zebrapad. Dit omdat aan alle kanten van de kruising voorzieningen gevestigd zijn die veel bezoekers trekken en daarmee veel oversteekbewegingen veroorzaken (Artis, het Oosterpark met hotels en horeca, het Koninklijk Instituut voor de Tropen en het Wereldmuseum en diverse opleidingsinstituten).

Overig

Om de stenige kruising groener te maken, wordt op een steunpunt bij voormalige halte van lijn 7 groen aangebracht (zie het beplantingsplan). Aan de overkant van de Sarphatistraat is in augustus 2023 een zieke monumentale boom gekapt.



Afbeelding 11: Huidige situatie met erg smalle stoep bij de Henriëtte Pimentelbrug

3 Toelichting op het definitief ontwerp

Bekeken wordt of, gelet op alle kabels en leidingen in de ondergrond, hier nieuwe bomen bij geplant kunnen worden om de Hoofdboomstructuur aan te vullen. Rond de Muiderpoort wordt de looproute onder de poort door aangepast, zodat overstappende tramreizigers gemakkelijk van en naar de halte van lijn 7 kunnen lopen. Hier wordt een taxusboom op de hoek van het pad gekapt. Ter compensatie wordt een nieuwe boom geplant in het projectgebied.

3.3 Deelgebied 2 – Sarphatistraat Noord

Het maaiveld tussen de gevels en de trambaan wordt opnieuw ingericht. Aan de trambaan wijzigt niets. Het fietspad tussen de trambaan en de groenstrook wordt verbreed, het huidige voetpad daarnaast verdwijnt en er komt een wandelpad in de groenstrook.

Meer ruimte voor de fiets

- De huidige rijbaan met vrij liggend fietspad van 2,0 meter breed tussen het Alexanderplein en Hoogte Kadijk wordt vervangen door een fietsstraat van 4,50 meter breed waarbij de auto te gast is. De snelheid blijft maximaal 30 km/u.
- In de andere richting wordt het vrij liggende fietspad van 2,0 meter vervangen door een fietspad van 2,70 meter breed (zie ook paragraaf 2.3).
- Om de snelheid op de fietsstraat en het fietspad te beperken worden op diverse plekken drempels aangebracht.
- De fietsnietjes die nu op het voetpad tussen de bomen langs de groenstrook staan, worden verplaatst naar het bredere voetpad langs de gevels. Ook komen er fietsnietjes en fietsparkeervakken bij, op verzoek van bedrijven in de plint van de Oranje Nassaukazerne.
- We verbeteren het overzicht voor overstekende fietsers vanaf het Entrepotdok door het struikgewas te snoeien en lagere beplanting aan te brengen. Door een inritconstructie aan te brengen is het, voor zowel het (fiets)verkeer vanaf het Entrepotdok als voor fietsers vanuit de onderdoorgang onder de kazerne, duidelijk dat zij moeten afremmen en stoppen voor zij de weg oversteken.

Verbetering verkeersveiligheid

- De aanleg van een fietsstraat zorgt er voor dat het autoverkeer minder prominent wordt, auto's zijn te gast in de straat. De maximale snelheid blijft 30 km/u, er komen snelheidremmende verkeersdrempels in de straat.
- Het aantal doorsteken over de groene trambaan in de straat voor overstekende fietsers en voetgangers blijft gelijk aan de huidige situatie. Met markering en drempels worden snelheidsbeperkende verbeteringen aangebracht.
- Aan het begin van het fietspad 'stad-in' vanaf Hoogte Kadijk komt een fietspaaltje in het midden van het fietspad, om te voorkomen dat er auto's via het fietspad gaan rijden.

Overig

- De stoep langs de gevels wordt bijna een meter breder. Hier komen fietsparkeervakken en fietsnietjes langs de rand van de weg, conform het Puccini handboek Rood.
- Op de brede stoep wordt op 2 plekken ook een laad-/losvoorziening aangebracht (12,50 m langs, 2,50 m breed). In de huidige situatie ontbreken laad-/losplekken en staan auto's half op het fietspad of op het voetpad.

3.3.1 De groenstrook

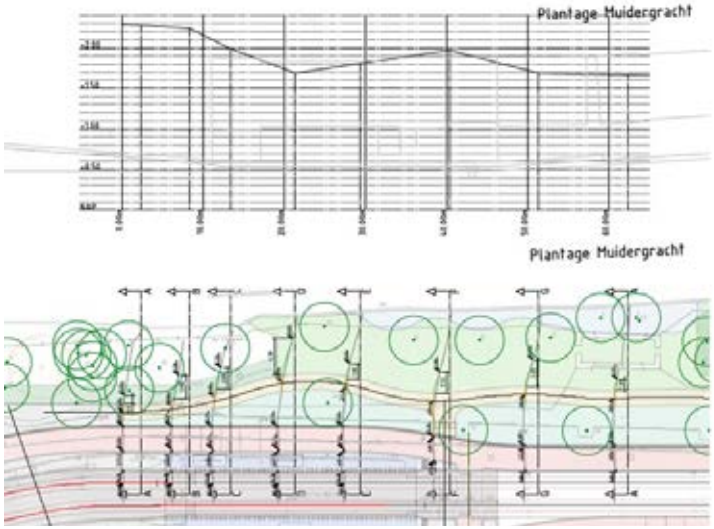
Om plaats te maken voor een breder fietspad 'stad-in' wordt het voetpad langs de rij bomen weggehaald. In de groenstrook komt een wandelpad van 2,00 meter breed. Het pad komt grotendeels op de plek waar in de huidige situatie een uitgesleten olifantenpad naar het hondenlosloopveld ligt. Het hondenlosloopveld is bijna

3 Toelichting op het definitief ontwerp

10 jaar geleden aangelegd en het enige in stadsdeel Centrum. In de NvU is vastgesteld dat het losloopveld behouden blijft, maar smaller wordt, zodat het wandelpad er langs aangelegd kan worden. Het hondenlosloopveld wordt daarom wat langer gemaakt, zodat het ongeveer even groot blijft. Net als in de huidige situatie komt er een haag omheen.

Het kunstwerk in de strook blijft op de huidige plek staan. Het oude hek langs de strook, bij het parkje De groene Driehoek, blijft ook gehandhaafd.

Het wandelpad komt op het huidige grasveld te liggen en wordt uitgevoerd in waterdoorlatende lichte halfverharding (padvast). Het wortelpakket van de bomen in en langs de groenstrook ligt vrij dicht aan de oppervlakte. Voor het wandelpad van 2,00 meter breed wordt een cunet van maximaal 10 cm gegraven.



Afbeelding 12: Groenstrook met daarin het nieuwe wandelpad, profieldoorsnede

Bij de technische uitwerking zal blijken in hoeverre de strook op plaatsen aangevuld moet worden met grond, om een vlak looppad te krijgen. Vooral het gedeelte aan de kant van de Jules Schelvisbrug loopt vrij steil af naar het water.

Waar de tegels van de huidige stoep weggehaald worden, komt tussen de bomen een bloemrijke beplanting. In bijlage 2 is het concept-beplantingsplan opgenomen.

Een natuurvriendelijke plas-draszone achter de bestaande oeverbeschoeiing van voldoende formaat voor de beheerder blijkt moeilijk realiseerbaar met beperkte middelen, gezien de steile helling en realisatie van een 2, 00 m breed wandelpad in de groenstrook. Artis heeft aangegeven interesse te hebben een voedseltuin aan te leggen in dit deel van de groenstrook. Dit zijn diverse lage planten die als voedsel voor onder andere de



Afbeelding 13: De groenstrook langs de Sarphatistraat met uitgesleten olifantenpad

reptielen in Artis kunnen dienen. Artis neemt dan ook het beheer van de strook op zich. Dit deel van de strook is dan niet meer beschikbaar voor recreatief gebruik.

In de groenstrook komt geen openbare verlichting langs het wandelpad. Het betreft een recreatief pad in een gebied met vleermuizen, dat door de nabije ligging langs de weg aangelicht wordt door de aanwezige openbare verlichting aan spankabels boven de weg. Indien men graag op een meer verlicht voetpad wil wandelen, kan men het voetpad langs de gevel kiezen.

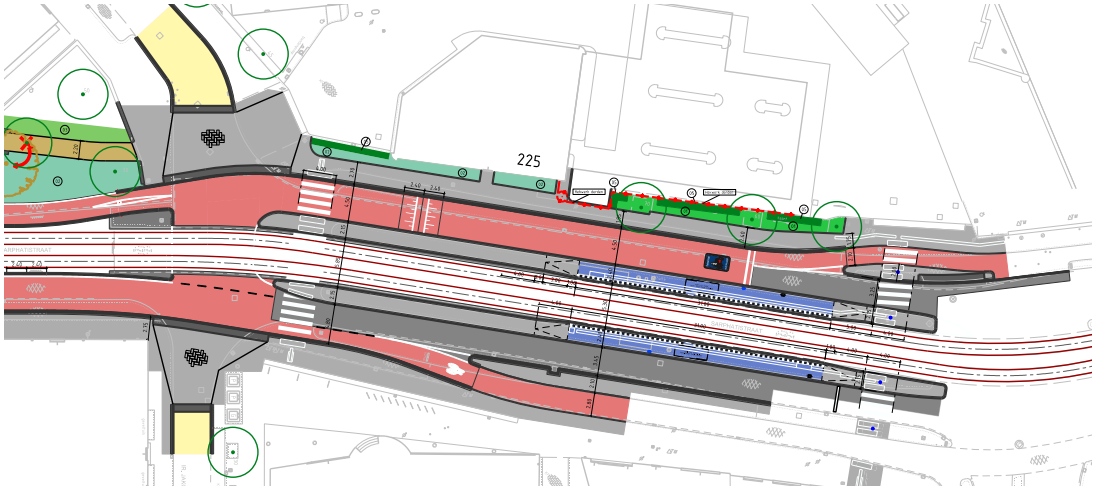
3.4 Deelgebied 3 – tramhalte Hoogte Kadijk en kruising

Meer ruimte en comfort voor de fiets

In de huidige situatie is de ruimte voor fietsers komend uit de richting Czaar Peterstraat beperkt: het huidige fietspad is zo'n 2,00 meter breed. In de nieuwe situatie, met toegankelijke tramhaltes, wordt hier een fietsstraat aangelegd van 4,50 meter breed. Meer ruimte en comfort voor de fietsers. Gelet op het aantal en aandeel auto's is dit stukje straat daar geschikt voor. Aan de overkant van de straat, langs het andere halteperron, is meer autoverkeer. Hier wordt het fietsverkeer van de fietsstraat (4,50 meter breed) naar het vrijliggend fietspad geleid (2,80 meter breed) in rood asfalt, aansluitend op de bestaande situatie.

Verbetering toegankelijkheid openbaar vervoer

De tramhalte Hoogte Kadijk wordt toegankelijk gemaakt.
De nieuwe perronbreedte wordt aan beide kanten 2,40 m.
De inrichting van de halteperrons is conform het Programma van Eisen tramhaltes. De voetgangersoversteekplaats bij de verkeerslichten verschuift iets, de verkeerslichten-masten kunnen de huidige plek behouden.
Vanwege het verbreden van het steunpunt naar 2,00 m, verschuiven de noordelijke rijbaan en fietspad iets richting het



Afbeelding 14: concept-definitief ontwerp deelgebied 3, kruising Hoogte Kadijk - Ir. Jakoba Mulderplein en toegankelijke tramhalte Hoogte Kadijk

tankstation. De zuidelijke rijstrook verschuift niet, er is voldoende breedtemaat beschikbaar om een verbreed steunpunt in te passen. Ook aan de achterkant is de halte bereikbaar via een zebrapad, conform de huidige situatie.

Verbetering verkeersveiligheid

De voorrangssituatie bij de kruising Hoogte Kadijk - Ir. Jakoba Mulderplein is veel duidelijker in het nieuwe ontwerp. Door het aanbrengen van inritconstructies naar de zijstraten Hoogte Kadijk en Ir. Jakoba Mulderplein zal uitrijdend verkeer uit de zijstraten minder snel geneigd zijn snel de weg op te schieten zonder voorrang te verlenen. De bestaande zebra aan de achterkant van de tramhalte blijft gehandhaafd. Het is de oversteekplaats voor mensen vanaf de Hoogte Kadijk naar de winkels aan de Sarphatistraat.

Overige

De stoep langs het benzinestation wordt veel breder, 2,40 tot 2,70 meter breed, uitgezonderd de puntvernauwing bij de inrit van het benzinestation (1,75 m). Om een steunpunt met de gewenste maat van 2,00 meter in te kunnen passen bij de zebra, blijft dit punt smal. Ook ter hoogte van het draaihekje van het benzinestation is het voetpad smaller, 1,95 m.

Er wordt langs de muur van het benzinestation extra groen aangebracht op deze stenige plek. Zie hoofdstuk 4 en bijlage 2, het beplantingsplan.

4 Groen

Naast het uitgangspunt om de bomen en de groene uitstraling van de Sarphatistraat Noord te behouden, streven we vanuit de duurzaamheidsdoelstellingen en klimaatadaptatiemaatregelen van de stad naar toevoeging van extra groen en vergroting van de biodiversiteit in het projectgebied.

Voor het beplantingsplan voor de Sarphatistraat Noord en het Alexanderplein is aansluiting gezocht bij de beplanting die al is toegepast elders langs de Binnenring. Het beplantingsplan is opgenomen in bijlage 2.

4.1 Groen rond de Hoogte Kadijk

Het ontwerp voorziet in een vergroening van de stenige omgeving rond de tramhalte Hoogte Kadijk.

Aan het voetpad langs het tankstation komen groenvakken die de gemeente gaat beheren, deels als vervanging van de bestaande kleine boomspiegels. De beplanting blijft hier relatief laag om de (sociale) veiligheid rond het tankstation te borgen. Op verzoek van het tankstation blijft het hekwerk gehandhaafd, om ongewenste looproutes over het terrein van het station te voorkomen.

4.2 Groenstrook langs de Sarphatistraat

In deze groenstrook langs het water van de Plantage Muidergracht staan diverse maatregelen gepland om de kwantiteit en kwaliteit van het groen aan te passen.

Aanpassing hondenlosloopgebied

Om het nieuwe voetpad door de groenstrook aan te leggen wordt het hondenlosloopgebied versmald en langer gemaakt. We voorzien dit hondenlosloopgebied van nieuw gras en egaliseren waar nodig het terrein. Voor de inrichting hanteren we het beleidskader voor hondenlosloopgebieden. Net als in de huidige situatie komt er een haag omheen. De schanskorf blijft behouden. Deze dient als recreatieve zitplek en als schuilplaats voor kleine dieren (ecologie). Ook de schanskorf buiten het hondenlosloopgebied blijft behouden.

Voedseltuin Artis

Artis heeft kenbaar gemaakt een deel van de groenstrook te willen gaan beheren en hier een voedseltuin te maken met planten die gegeten kunnen worden door de dieren in Artis. Dit wordt vastgelegd in een overeenkomst voor medebeheer.
Op die manier ontstaat er ook meer verbinding tussen Artis en de buurt. In de voedseltuin komen bijvoorbeeld laagknottende wilgen langs de oever, die periodiek geknot kunnen worden, zodat er ook zicht blijft op de oever en naar de Muiderpoort vanuit Artis. De wilgentenen zijn voedsel voor de olifanten. Daarnaast wordt een inheems kruidenmengsel voorzien, dat kan dienen als voeding voor o.a. de reptielen.

Nieuwe bomen en verplanting

Vooralsnog zullen er 2 bomen gekapt moeten worden voor de herinrichting en er wordt gekeken of een boom verplaatst kan worden. Ter compensatie worden nieuwe bomen geplant. Zie voor de soorten bomen het beplantingsplan in de bijlage. Om ruimte te maken voor het nieuwe voetpad wordt de Perzische slaapboom in het parkje de Groene Driehoek indien mogelijk verplant, anders wordt er een nieuwe geplant. Het nieuwe voetpad komt ook dichter bij de bestaande vijgenboom te liggen. Deze wordt daarom flink teruggesnoeid.

4 Groen

4.3 Groen rond de Muiderpoort en Alexanderplein

Om een logischere looproute via de Muiderpoort te creëren, o.a. voor overstappers tussen lijn 7 en lijn 14/19, wordt het wandelpad en het groenperk rond de Muiderpoort aangepast. Hierbij verwijderen we een bestaande taxusstruik.

Op het Alexanderplein zelf is in augustus 2023 een zieke monumentale boom verwijderd door de gemeentelijke groenbeheerder. Hiervoor wordt minimaal één boom terug geplant, indien mogelijk op dezelfde hoogte als de rij lindebomen, als onderdeel van de hoofdbomenstructuur.

4.4 Overig

Geveltuinen
De bestaande geveltuinen langs de Sarphatistraat blijven gehandhaafd. De verbreding van de stoep langs de kazerne biedt mogelijkheden om ook daar geveltuinen aan te brengen. Bewoners of ondernemers kunnen met toestemming van de pandeigenaar en VvE dit aangeven. Vooralsnog is die interesse bij de informatiebijeenkomst over het voorlopig ontwerp niet naar voren gekomen. Bewoners kunnen dit ook altijd op eigen initiatief bij het stadsdeel aanvragen.

Groene abri's
Gestreefd wordt naar hergebruik van materialen bij de herinrichting van de straat. Op de grote tramhaltes op de Mauritskade komen meer abri's. Indien de abri's op de tramhaltes vervangen worden, wordt gestreefd naar plaatsing van nieuwe abri's met een groen sedumdak. Het is nog onduidelijk of het opnieuw aan te besteden contract voor deze abri's na 2024 ook weer deze optie gaat bieden.

5 Ontvangen adviezen

Het definitief ontwerp voor de Sarphatistraat Noord en het Alexanderplein is tot stand gekomen na consultatie van bewoners en ondernemers uit de buurt, belangenvertegenwoordigers en ambtelijke adviesorganen over het voorlopig ontwerp (VO). In paragraaf 5.1 volgt een samenvatting van de aanpassingen die zijn gedaan op basis van de reacties uit de consultatie over het VO. De adviezen van de ambtelijke adviesorganen zijn vanaf paragraaf 5.2 opgenomen, met een reactie waar van toepassing. Bij nadere uitwerking van voorlopig ontwerp tot definitief ontwerp zijn veel issues al opgelost, aangepast, advies overgenomen.

5.1 Aanpassingen naar aanleiding van ontvangen reacties

- Op de kruisingen Alexanderplein en Hoogte Kadijk is het overzicht en de voorrangssituatie verduidelijkt.
- Op alle vier de poten van de kruising Alexanderplein blijft een voetgangersoversteekplaats. De steunpunten zijn verbreed, breed genoeg voor een scootmobiel.
- Voor de voetgangersoversteken is op het wegdek ruimte gemaakt, zodat fietsers hier veilig kunnen stoppen voor overstekende voetgangers.
- De oversteek over de Sarphatistraat ter hoogte van het Entrepotdok en de onderdoorgang door het kazernegebouw is aangepast om te zorgen voor beter zicht bij het oversteken.
- De stoep op de hoek van het kazernegebouw en de uitrit Ir. Jakoba Mulderplein is zo breed mogelijk gemaakt voor beter zicht t.b.v. de verkeersveiligheid.

5.2 Advies Beheertoetsoverleg

Het voorlopig ontwerp voor de Sarphatistraat Noord en Alexanderplein is (zonder het beplantingsplan) op 11 juli 2023 besproken in het Beheertoetsoverleg Centrum. Daarbij werd toegezegd dat de gebiedsbeheerder van Centrum nader zou afstemmen met de gebiedsbeheerder van Oost en agendering in het Beheertoets overleg Oost niet nodig was. Aandachtspunten uit dit overleg:

- Bij hergebruik van materialen letten op goede menging van oud en nieuw materiaal.
- Het voetpad in halfverharding in de groenstrook bij voorkeur met Padvast en voldoende gefundeerd voor onderhoudsvoertuigen, echter zonder bij aanleg boomwortels te veel te beschadigen.
- Medebeheer beplanting door Artis is bespreekbaar, mits goed contractueel vastgelegd.
- Taxus bij de Muiderpoort kan vervangen worden, liefst door laagblijvende heesters.
- Doorgang voor de maaimachine naar de hondenuitlaatstrook borgen
- Laad/loshavens liefst zonder venstertijden.
- Negatief advies op het plaatsen van bankjes, vanwege relatief veel slapers en drugs- en drankgebruikers in dit gebied. Daarom ook bij voorkeur laagblijvende nieuwe beplanting.
- Schanskorven zijn niet verplaatsbaar, niet conform Puccini en worden niet beheerd. Het project mag deze wel op eigen kosten opknappen en behouden.
- Uitleg aan de buurt waarom er geen openbare verlichting in de groenstrook komt.

De schanskorven worden behouden, en tijdens de informatiebijeenkomst voor de buurt over het VO is toegelicht dat er geen openbare verlichting in de groenstrook komt omdat de bestaande openbare verlichting aan spankabels boven de

5 Ontvangen adviezen

weg volstaat voor dit recreatieve pad, en er vleermuizen in het gebied aanwezig zijn waardoor het niet te licht mag zijn. Langs de gevelzijde van de weg ligt een breed verlicht voetpad als alternatief.

Op 20 februari 2024 is het concept- definitief ontwerp en concept-beplantingsplan besproken in het beheertoetsoverleg. Aandachtspunten/advies uit dit overleg:

- Leg een besluit over de materialisatie van het fietspad langs de groenstrook, betonplaten of tegels, voor aan V&OR assetmanagement wegen en de gemeentelijk opdrachtgever. Deze actie is komen te vervallen, omdat uit het wortelonderzoek eind maart bleek dat het fietspad conform het handboek Puccini is asfalt kan worden uitgevoerd.
- In het kader van vergroenen wil de beheerder de geveltuinen langs het benzinestation in beheer nemen.
- Gekozen boomsoorten zijn akkoord, geen heesters binnen de kroonprojectie van de bomen planten.
- Een stevige grassoort met sterke wortels in de hondenlosloopstrook is akkoord, liever geen kruidig mengsel, in ieder geval geen digitalis (is giftig).
- De bestaande haag rond het hondenlosloopveld verwijderen en vervangen door vaste planten. Rond het nieuwe hondenlosloopveld weer een haag (haagbeuk) met hek er in.
- Zorg voor lage vaste beplanting. De begroeiing moet sterk zijn en mag niet te hoog worden, zodat mensen zich er niet achter kunnen verschuilen.
- V&OR openbare verlichting zorgt er voor dat de verlichting van 2 oude GVB spanmasten verplaatst wordt, zodat de masten weggehaald kunnen worden.

Het beplantingsplan (zie bijlage 2) is naderhand afgestemd en akkoord bevonden door de groenbeheerder van V&OR en Stadswerken. Het beheer en onderhoud wordt door deze partijen verzorgd, uitgezonderd het gedeelte van de groenstrook dat bij Artis in beheer komt, na ondertekening van een beheerovereenkomst.

5.3 Advies CVC en Expertiseteam Openbare Ruimte en Mobiliteit

In de CVC vergadering van 2 november 2021 is advies op het maaiveldontwerp gevraagd (fase Nota van Uitgangspunten) en over de verkeersveiligheid van de schetsontwerpen. Gevraagd is een voorkeur uit te spreken voor de halteconfiguraties op Alexanderplein. De CVC was overwegend positief over het schetsontwerp. Aandachtspunten:

- Bij het recreatieve voetpad is de toegankelijkheid een aandachtspunt; let op verharding en voorkom dat voetgangers op het fietspad gaan lopen;
- De CVC sprak voorkeur uit voor het onderzoeken van de optie tramhaltes voor lijn 14 en 19 bij het Tropeninstituut, gezien de overstaprelatie en het feit dat de trams elkaar daar minder in de weg zitten. In de uitwerking aandacht voor de aspecten voor toegankelijkheid meenemen;
- Het knelpunt wat betreft de voetpadbreedte bij de brug richting het Tropeninstituut (Henriëtte Pimentelbrug) benoemen. Het voetpad daar minimaal 1,80 m breed maken; optimaliseren van toegankelijkheid van de haltes.

In de CVC van 14 december 2021 is het project opnieuw behandeld naar aanleiding van een nieuwe halte-variant: een dubbele halte op de Mauritskade, om de vele overstappers tussen lijn 14 en 19 te accommoderen.
De CVC sprak unaniem voorkeur uit voor een dubbele halte op de Mauritskade en haltes lijn 7 aan de oostzijde van het Alexanderplein, voor de Muiderpoort. Deze variant heeft een

5 Ontvangen adviezen

aantal voordelen: meer rugdekking voor de fietser, meer ruimte voor de voetganger en toegankelijke haltes. Het enige nadeel is de grotere overstapafstand tussen lijn 7 en de lijnen 14 en 19. De impact op de corridor Mauritskade moet voorgelegd worden aan de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA). De CVC gaf aan nog geen definitief oordeel te vellen, zolang de WVA nog geen advies had uitgebracht. (zie 5.4 voor het advies van de WVA).

Verder in het proces is het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de Sarphatistraat Noord en Alexanderplein op 18 juli 2023 besproken in het Expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit (zonder het beplantingsplan). Het projectteam en de ontwerpers hebben het Expertiseteam een aantal vragen ten aanzien van het voorlopig ontwerp voorgelegd. Onderstaande onderwerpen die aan bod gekomen zijn, zijn door het ontwerpteam verwerkt in een volgende versie van het VO:

- Het aantal voetgangersoversteken op het Alexanderplein. Het Expertiseteam adviseert om op alle 'poten' van de kruising een zebrapad te behouden en om de zebrapaden allemaal door te trekken over de trambaan voor de eenduidigheid. Uiteindelijk is dit een keuze die in het projectteam gemaakt moet worden, ook in relatie tot de doorstroming van de trams.
- Het einde van de fietsstraat even voorbij de kruising met de Hoogte Kadijk en het doortrekken van de fietsstraat naar de Schelvisbrug en Pimentelbrug. Met betrekking tot de Schelvisbrug adviseert het Expertiseteam om er een fietsstraat van te maken aan beide kanten. Op de H. de Pimentelbrug stad-uit beginnen met een fietsstrook net voor de inritconstructie, vooral om autoverkeer naar rechts te dwingen (tussen trambaan en fietspad/fietsstrook). Het Expertiseteam is niet enthousiast over een drempel. Eventueel kan wel de lijn van de fietsstrook doorgetrokken gemaakt worden. Voetpad hier 2 meter als inzet.
- Het Expertiseteam voorziet geen problemen met de versmalling van het fietspad ter hoogte van de halte tegenover de Groene Olifant zolang het vloeiend is. De fietser linksaf heeft geen steunpunt nodig hier; het zicht is uitstekend.
- Het Expertiseteam ziet heel graag dat het 'knikje' in de band bij de tramhalte verdwijnt en adviseert om de band langs de trambaan recht door te laten lopen. Eventueel kan er iets met belijning worden opgevangen.
- Het Expertiseteam adviseert door te studeren op het kruispunt Alexanderplein met name voor de links afslaande fietser. De twee ingetekende heuveltjes lijken juist in de weg te liggen; zeker ook met autoverkeer linksaf. Liever niks doen en eventueel later verduidelijken met belijning.
- Padvast vanwege zuurstofdoorlatendheid is prima voor het pad door het groen. Voor het stukje moeras in het groen adviseert het Expertiseteam om vooral met ecologen verder te praten.
- De totale breedte en verdeling van de opstelruimte over de twee rijstroken bij de VRI op de Mauritskade na verbreding van de haltes. Voor het Expertiseteam is 6 meter de ondergrens, maar als het project gaat schuiven aan de banden dan adviseert het Expertiseteam wel om 6,20 meter aan te houden.
- Wel of geen paaltje op het bredere fietspad van de Sarphatistraat stad in: in eerste instantie was het advies geen paaltje vanwege het aanrijdgevaar voor fietsers versus verwacht illegaal gebruik van de route door auto's. Het is indien nodig in de toekomst altijd alsnog te plaatsen en daarna weer verwijderbaar als de nadelen toch zwaarder wegen.
- Overgang fietsstraat-fietspad op de Sarphatistraat kort voor de Dageraadsbrug: allebei de getekende opties zijn mogelijk. De duurdere optie is mooier. Zorg in elk geval voor een lijn en genoeg breedte.

5 Ontvangen adviezen

5.4 Advies werkgroep verkeerslichten

Na een variantenstudie is op 6 januari 2022 de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA) gevraagd akkoord te gaan met de aanleg van toegankelijke tramhaltes op de Mauritskade. Op de Mauritskade is ruimte voor aanleg van haltes van 62 m lengte, zodat 2 trams tegelijk kunnen halteren en reizigers kunnen overstappen.
De WVA was akkoord, de verkeerslichtenregeling hoeft niet te worden aangepast. Wel gaf de WVA aan het project graag terug te zien na verdere uitwerking van het ontwerp.

Op 1 februari 2024 is het concept- definitief ontwerp met 2 beslispunten voorgelegd aan de WVA. Gevraagd is:

- akkoord gaan met gewijzigde inrichting/ligging oostelijke voetgangersoversteek inclusief toegang naar de halteperrons op de Mauritskade;
- akkoord te gaan met gewijzigde inrichting/ligging van de westelijke voetgangersoversteekplaats, inclusief toegang maar de halteperrons bij de tramhalte Hoogte Kadijk.

De WVA is akkoord gegaan met beide beslispunten. Daarnaast heeft de WVA kennisgenomen van de nieuwe locatie van de nachtbushaltes voor bus N87: de nachtbushalte ‘stad-in’ komt op de plek van de huidige tramhalte van lijn 14-19. Stad-uit komt de nachtbushalte net voorbij de nieuwe tramhalte langs de Mauritskade. GVB en de Vervoerregio Amsterdam hebben hiermee ingestemd. De ligging van de nachtbushaltes heeft geen invloed op de verkeerslichten-regeling op de kruising. Deze hoeft niet te worden aangepast voor de tram- of nachtbushalte op de Mauritskade.

5.5 Advies Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit (ORM)

Het Toetsteam voert een integrale, finale toets uit op planproducten waar ruimtelijke kwaliteit, toegankelijkheid en verkeerskundige aspecten samenkomen. Het project heeft twee keer het concept- definitief ontwerp bij het Toetsteam ORM gepresenteerd. De eerste bespreking met het Toetsteam heeft op 13 februari 2024 plaatsgevonden, over het concept-DO, versie 20240201. Het Toetsteam heeft diverse aandachtspunten en adviezen meegegeven. De aanbevelingen betroffen onder meer het verbreden van steunpunten bij de tramhalte Mauritskade, nogmaals te kijken naar de fietsstroken-fietspaden rond het Alexanderplein en goed te kijken naar markeringen. Het Toetsteam was niet akkoord met (het ruimtebeslag van) de nachtbushalte ‘stad-uit’ langs de Mauritskade en met de voorgestelde oplossing voor het fietspad langs de Sarphatistraat (prefab betonplaten), waarbij het Toetsteam adviseerde nader wortelonderzoek te doen bij de lindebomen langs het fietspad, om de opties in beeld te brengen.
Het project werd verzocht het concept-ontwerp aan te passen en met het uitgewerkte concept DO terug te komen naar het Toetsteam.

Op 23 april 2024 is het uitgewerkte concept-DO versie 20240411 besproken in het Toetsteam. Het oordeel van het Toetsteam was positief, waarbij zij nog twee adviezen op het ontwerp had die zij graag verwerkt ziet:

- De nachtbushalte op de Mauritskade voorzien van een zebrapad over het fietspad;
- Overweeg de laad- en losplekken op de Sarphatistraat niet aan te brengen, ten behoeve van de doorloopruimte op het voetpad.

5 Ontvangen adviezen

Daarnaast kreeg het project complimenten van het Toetsteam voor het verwerken van haar voorgaande advies in het concept-DO, en had het Toetsteam nog enkele aanvullende aandachtspunten. Dit betreft met name markeringen op een aantal plekken, die aangepast kunnen worden in de verdere uitwerking tot technisch DO in de volgende projectfase. Zie voor het advies van het Toetsteam bijlage 3.

5.6 Overige ambtelijke afstemming

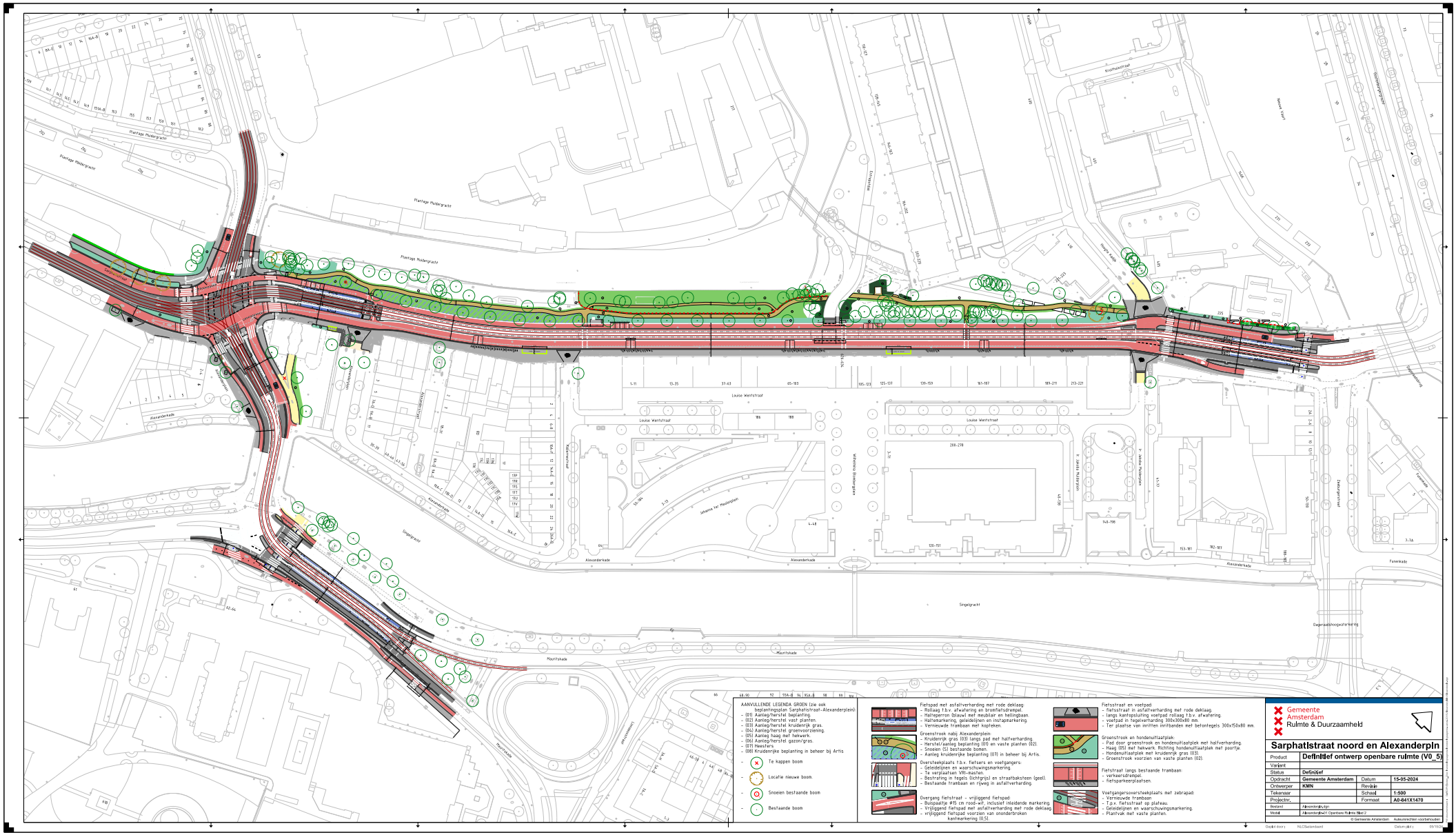
Taxiteam: Het Taxiteam heeft meegekeken naar het VO, onder andere na de zorg vanuit de buurt dat rechtsafslaande taxi's komend vanaf de trambaan op de Sarphatistraat naar de Henriëtte Pimentelbrug een potentieel conflict hebben met rechtdoorgaand fietsverkeer op de Sarphatistraat. Er wordt vanuit Taxi geen noodzaak gezien om iets te wijzigen aan het medegebruik van de trambaan op het Alexanderplein door taxi's na de herinrichting met een fietsstraat.
Het kleine stukje verharde trambaan bij Hoogte Kadijk wordt hooguit gebruikt door taxi's komend van het tankstation. Er is geen aanleiding om hier taxi's van de trambaan te gaan weren, ook niet in relatie tot de herinrichting van de Czaar Peterstraat. Dit vormt geen belangrijke doorgaande route voor taxi's.

Programma Fiets: vanuit de tellingen van dit programma staat de locatie Sarphatistraat Noord en Alexanderplein niet bekend als plek waar grote uitbreiding van het fietsparkeren noodzakelijk is. Een beperkte uitbreiding is wel aan te raden, met name overdag voor de kantoren en bedrijven in de plint van de Oranje Nassaukazerne.

Het projectteam Binnenring – Sarphatistraat Noord en Alexanderplein bestaat uit de betrokken vertegenwoordigers van het stadsdeel en gebiedsteam Centrum Oost, Vervoerregio Amsterdam, GVB, Ruimte en Duurzaamheid, Verkeer en Openbare Ruimte en het Ingenieursbureau Amsterdam. Al deze partijen zijn betrokken bij de totstandkoming van het ontwerp.

Bijlage 1: Definitief Ontwerp Sarphatistraat Noord en Alexanderplein 15 mei 2024

B1 Bijlage 1: Definitief Ontwerp Sarphatistraat Noord en Alexanderplein



Bijlage 2: Advies Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit, d.d. 23 april 2024

Gemeente Amsterdam

Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

89e Vergadering Toetsteam – 23 april 2024	
Sarphatistraat Noord en Alexanderplein, aangepast ontwerp (project Binnenring)	
Context	De Sarphatistraat Noord, van Alexanderplein tot en met tramhalte Hoogte Kadijk, inclusief toegankelijke OV-haltes op de Mauritskade, wordt, als onderdeel van de Binnenring, van gevel tot gevel ingericht. Onderdeel van het project is ook groot onderhoud aan de trambaan op en rond het Alexanderplein en op de Jules Schelvisbrug over de Plantage Muidergracht. Doel is ruimte te maken voor het toenemende fietsverkeer en om het OV sneller, betrouwbaarder en beter toegankelijk te maken. Voorliggend ontwerp voorziet in de volgende maatregelen: - De fietsstraat op Sarphatistraat ('stad uit') wordt doorgetrokken over de kruising Alexanderplein tot aan de tramhalte Hoogte Kadijk; - Het voetpad langs de kazerne wordt verbreed; - Het fietspad 'stad in' wordt vanaf Hoogte Kadijk verbreed; - Het voetpad langs de groenstrook wordt verplaatst in de groenstrook als een recreatief halfverhard (rolstoel)toegankelijk pad; - Het bestaande hondenlosloopgebied wijzigt enigszins om het voetpad aan te kunnen leggen; - Groene trambaan wordt behouden; - Behoud van zoveel mogelijk bestaande bomen en behoud van de groene sfeer door het aanbrengen van extra groen; - Tramhaltes worden verplaatst en toegankelijk gemaakt: - haltes lijn 7 komen tegenover elkaar aan de oostzijde, voor de Muiderpoort; - haltes lijn 14 en lijn 19 worden verplaatst naar de Mauritskade; - halte Hoogte Kadijk wordt verbreed; - Meer ruimte en overzicht op de kruising met Alexanderplein en op de kruising met Hoogte Kadijk – Ir. Jakoba Mulderplein, met bredere voetpaden en steunpunten; - Maken van een natuurvriendelijke oever in samenwerking met Artis. Op 13 februari is het ontwerp getoetst door het Toetsteam. Naar aanleiding van een negatief advies op een aantal onderdelen is het ontwerp aangepast. Het aangepaste ontwerp ligt ter toetsing voor.
Oordeel Toetsteam	Positief, met een aantal adviezen en aandachtspunten.

Gemeente Amsterdam

Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

	Het project wordt verzocht het concept DO / technisch DO voor een (schriftelijke) check op te sturen naar het secretariaat van het Toetsteam. Zie nadere overwegingen voor advies en aandachtspunten.
Nadere overwegingen bij het oordeel	Allereerst complimenten aan het project voor de duidelijke toelichting op het advies van de eerdere toetsing. Het Toetsteam constateert dat de voorliggende tekening nog geen concept DO is, vanwege het ontbreken van een aantal details (bijv. detaillering tramhalte, specificatie van de toe te passen banden). Hierdoor kan onvoldoende worden getoetst aan de Handboeken Puccini. Het project wordt verzocht het concept DO / technisch DO voor een (schriftelijke) check op te sturen naar het secretariaat van het Toetsteam. Het advies is om een van de twee voorgestelde laad- en losplekken in de Sarphatistraat (de meest noordoostelijke) niet in het ontwerp op te nemen. Eerste beleidsuitgangspunt zou moeten zijn om voldoende voetgangersruimte te realiseren. Ter plaatse is te weinig ruimte om en voldoende voetgangersruimte en een laad- en losplek te realiseren. Gelet op het 30 km/u-karakter zou er zo nodig om de straat kunnen worden gelost. Bovendien zijn aan de achterzijde van het complex laad- en losplekken. Voor wat betreft de nachtbushalte op het Alexanderplein is het advies om vanaf de zijde KIT ter hoogte van de uitstap van de nachtbus een zebra over het fietspad aan het ontwerp toe te voegen. Dit omdat een zebra enerzijds volgens Amsterdamse uitgangspunten nodig is bij een toegankelijke halte en omdat het toepassen van een zebra over het fietspad waar nu de kanalisatiestrepen zitten verwarrend is aangezien deze niet over de hele oversteek wordt aangelegd. Op deze manier kan het Toetsteam akkoord gaan met de oversteek in kanalisatiestrepen over de gehele rijbaan aan de achterzijde van deze halte. Het Toetsteam heeft echter nog wel zijn twijfels over nut en noodzaak van een nachtbushalte op deze locatie vanwege de nabijheid van een goede haltemogelijkheid op de Linnaeusstraat, halte Van Swindenstraat. Voorts de volgende adviezen en aandachtspunten: - Noppentegels toepassen bij de trap Jacoba Mulderplein voor de Albert Heijn;

Gemeente Amsterdam

Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

	- Taludmarkering (pianomarkering) fietspad verkeerd om ingetekend; - Een bebordingsplan wordt nog gemist; - Punt 7: de twee 30-poortstrepen niet aanleggen op Alexanderplein zuidzijde bij aanvang fietsstraat 'stad in' en ook niet vanaf Dageraadsbrug. Het is geen 30-poort; - Punt 8: geen rode fietsstroken en geen 1-1-markering op noord-zuidrichting op kruisingsvlak Alexanderplein, omdat het niet aansluit op de fietsstraten en omdat oostwest de voorrangsrichting is. - Punt 9: drempel realiseren Sarphatistraat 'stad uit' vlak voor Jacoba Mulderplein; - Geen asmarkering over de westelijke fietsoversteek op het zuidelijke fietspad. Het verzoek is om een adviesaanvraag in het kader van artikel 24 van Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) te doen bij de politie.