Gemeente Amsterdam



Nota van Uitgangspunten

Sarphatistraat Noord inclusief Alexanderplein

onderdeel Binnenring Fiets-OV Corridor

Vastgesteld door b en w op 1 november 2022

Inhoud

Inhoud 2

Samenvatting 3

Leeswijzer 6

1 Inleiding 7
1.1 Binnenring 7
1.2 Aanleiding herinrichting 8
1.3 Ambitie en doelstellingen 8
1.4 Het projectgebied 9
1.5 Proces Nota van Uitgangspunten 10

2 Raakvlakprojecten en plannen 11
2.1 Masterplan Artis – herinrichting Artis terrein 11
2.2 Jules Schelvis brug en Henriette Pimentel brug 11
2.3 Overige projecten en plannen in de omgeving 12

3 Analyse huidige situatie 15
3.1 Omschrijving 15
3.2 Openbaar vervoer 16
3.3 Fiets 19
3.4 Voetgangers 21
3.5 Auto en overig verkeer 22
3.6 Verkeersveiligheid 22
3.7 Leefbaarheid 23
3.8 Ondergrond 24
3.9 Technische eisen inrichting 26

4 Ontwerpverkenning 27
4.1 Meer ruimte creëren voor fietsers 27
4.2 Verbeteren doorstroming en toegankelijkheid openbaar vervoer 28
4.3 Verbeteren van de verkeersveiligheid 29
4.4 Behoud groene omgeving en leefbaarheid 30
4.5 Voorkeursvariant 31

5 Geraadpleegde partijen 33
5.1 Participatie en consultatie 33
5.2 Buurtbewoners en ondernemers 33
5.3 Belangenverenigingen 34
5.4 Vervoerpartijen Vervoerregio en GVB 36
5.5 Gemeentelijke diensten 36
5.6 Stadsdeel Centrum en Stadsdeel Oost 37
5.7 Centrale Verkeerscommissie, Werkgroep Verkeerslichten 38

6 Conclusies en Vervolg 40
6.1 Aandachtspunten in de vervolgfase 41

7 Uitgangspunten ontwerp 43
7.1 Algemeen 43
7.2 Voetgangers 43
7.3 Fietsers 43
7.4 Openbaar vervoer 44
7.5 Autoverkeer 44
7.6 Groen, klimaatadaptatie, duurzaamheid 44
7.7 Technische eisen inrichting 45

Bijlage I Beleidskaders en agenda's 46
1.1 Visie documenten 46
1.2 Stedelijke kaders 46
1.3 Agenda's en Programma's 47

Bijlage II Afgevallen varianten halteligging 50

Bijlage III Schetsontwerp voorkeursvariant 52

Samenvatting

De Binnenring (vanaf Haarlemmerplein via de Marnixstraat, Weteringschans en de Sarphatistraat naar de Czaar Peterstraat) is een ruim 7 kilometer lange route die stap voor stap wordt getransformeerd tot ‘fiets- en OV-corridor’, een comfortabele doorgaande route voor fiets en OV. Parallel aan de Binnenring ligt de S100 autocorridor (Nassaukade, Stadhouderskade, Mauritskade) voor doorgaand gemotoriseerd verkeer.
Met het oog op het autoluwer worden van de stad, de gebiedsontwikkelingen aan zowel de westkant als de (noord-) oostkant van de stad, en de beoogde aansluiting van de Binnenring op de toekomstige oeververbindingen naar Noord, zal het aantal fietsers op de Binnenring de komende jaren toenemen, evenals de frequentie van het openbaar vervoer. Daarom passen we de inrichting van de hele Binnenring aan. Waar mogelijk wordt een fietsstraat aangelegd, waar fietsers met verschillende fietssnelheden comfortabel kunnen doorfietsen. Auto’s en overig gemotoriseerd verkeer rijden op de fietsstraat als gast mee met de fietsers. Er geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. Verkeersdrempels en bebording moeten er voor zorgen dat al het verkeer zich hier aan houdt. Op delen van de Binnenring waar geen ruimte is voor een fietsstraat worden brede fietspaden aangelegd. Het openbaar vervoer krijgt waar mogelijk een (verhoogde) vrije baan, zodat trams en bussen zo min mogelijk gestremd worden door ander verkeer en reizigers kunnen rekenen op vlot, betrouwbaar vervoer. De haltes worden breder en hoger, met gelijkvloerse instap in de tram, om aan de eisen voor toegankelijk openbaar vervoer voor iedereen te voldoen.

De Sarphatistraat Noord tot en met het Alexanderplein is één van de trajectdelen van de Binnenring. De straat ligt aan de rand van de Plantagebuurt en vormt een belangrijke verbinding voor fietsers en OV van en naar het stadscentrum. De straat is vanaf het Alexanderplein toegankelijk voor autoverkeer. Kenmerkend is de vrijliggende groene trambaan in het midden van de straat en een brede groenstrook met bomen langs de Plantage Muidergracht. In de groenstrook ligt een veelgebruikt hondenlosloopgebied, het enige in stadsdeel Centrum. Het Alexanderplein is een verkeersplein, dat doorloopt tot aan de Mauritskade. Twee drukke fietsroutes, autoverkeer en drie tramlijnen komen elkaar tegen op het plein. Rond het plein liggen vier smalle tramhaltes waar één tram tegelijk kan halteren. Het Alexanderplein ligt ingeklemd tussen twee monumentale bruggen, de Jules Schelvisbrug over de Plantage Muidergracht en de Henriëtte Pimentelbrug over de Singelgracht. In 2016 zijn de verkeerslichten weggehaald bij deze kruising. Sindsdien hebben zich niet meer ongevallen voorgedaan, wel zijn er bij omwonenden zorgen over de verkeersveiligheid door onduidelijkheid over de voorrangssituatie.

Er wordt veel gewandeld in de buurt. In de nabijheid van de kruising bevinden zich enkele grote toeristische attracties: Artis op de Plantage Middenlaan en het Koninklijk Instituut voor de Tropen met het Tropenmuseum en het Oosterpark aan de Mauritskade. De Mauritskade is onderdeel van de S100, de stedelijke doorgangsroute voor gemotoriseerd verkeer. Auto-tram- en fietsverkeer gaat van hier via het Alexanderplein van en naar de Plantagebuurt, de Kazernebuurt en omgeving. Het stukje Mauritskade ter hoogte van het Koninklijk Instituut voor de Tropen, grenzend aan de kruising met de Henriëtte Pimentelbrug is toegevoegd aan het projectgebied, als zoeklocatie voor nieuwe, toegankelijke haltes voor het openbaar vervoer.

Nota van Uitgangspunten
De tramsporen op de kruising en op de Jules Schelvisbrug zijn aan vervanging toe. Tegelijk met de herinrichting van de Sarphatistraat Noord wordt gekeken of het Alexanderplein overzichtelijker en daarmee veiliger ingericht kan worden. In deze Nota van Uitgangspunten wordt toegelicht waar het ontwerp voor de herinrichting aan moet voldoen en hoe we hiertoe zijn gekomen.

Samenvatting

Doelstellingen voor de herinrichting zijn: verbeteren van de toegankelijkheid, betrouwbaarheid en doorstroming van het openbaar vervoer, meer ruimte voor de fiets en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarbij is het behoud van de groene omgeving en leefbaarheid in de straat uitgangspunt.

In plaats van inspraak op een vooraf opgestelde concept Nota van Uitgangspunten zijn de buurt, belangengroepen en andere geïnteresseerden en stakeholders uitgenodigd te participeren in de uitgangspuntenfase. Op basis van inbreng vanuit de omgeving, bewoners, ondernemers, belangengroepen en betrokken (gemeentelijke) organisaties zijn knelpunten in de inrichting en functioneren van de straat en kruising in kaart gebracht. Ook zijn oplossingsrichtingen verkend die tegemoetkomen aan de knelpunten en het bereiken van de doelstellingen. De ontwerpverkenning heeft geleid tot één duidelijke voorkeursvariant voor de herinrichting van de Sarphatistraat Noord en de ligging van de tramhaltes, richtinggevend voor de verdere inrichting van het Alexanderplein. De voorkeursvariant komt het meest tegemoet aan de doelstellingen en aan wensen en uitgangspunten van de omgeving en andere stakeholders. Op een informatiebijeenkomst waar de voorkeursvariant is toegelicht, en in de periode waarin men kon reageren op het voorstel, is overwegend positief gereageerd op het schetsontwerp. Bij deze Nota van Uitgangspunten hoort een participatieverslag, waarin weergegeven is hoe dit proces is verlopen, wat de inbreng is geweest vanuit de omgeving en wat daar mee gedaan is.

Voorkeursvariant
Voorstel is om de fietsstraat vanuit het aangrenzende deel van de Sarphatistraat door te trekken over de kruising tot aan de Hoogte Kadijk. Het voetpad langs de gevelzijde (langs de kazerne) kan hierdoor een meter breder worden. Het fietspad ‘stad-in’ vanaf Hoogte Kadijk wordt verbreed, van 2,0 meter naar 3,0 meter. Het aanliggend voetpad wordt verplaatst naar de groenstrook, en wordt een halfverhard (rolstoel)toegankelijk pad. De toegankelijkheid, betrouwbaarheid en doorstroming van het openbaar vervoer wordt verbeterd door verplaatsing van de tramhaltes. De haltes voor lijn 7 komen tegenover elkaar aan de oostzijde van de kruising, ter hoogte van de Muiderpoort en de ventweg. De haltes voor lijnen 14 en 19 worden verplaatst naar de Mauritskade, zo dicht mogelijk bij de Henriëtte Pimentelbrug. De verkeersveiligheid op de kruising Alexanderplein wordt verbeterd. Door het verplaatsen van de haltes ontstaat op en rond de kruising meer overzicht en ruimte om de voorrang te verduidelijken. De maximale snelheid op de kruising wordt verlaagd naar 30 km/u. Er komt meer ruimte voor voetgangers, toegankelijke oversteekplaatsen en goede looproutes naar het OV. Grootste nadeel van deze variant is dat overstappers van lijn 7 naar lijn 14 of 19 en omgekeerd circa 100 meter verder moeten lopen, van en naar de Mauritskade. Evenals bewoners uit de Plantagebuurt en Kazernebuurt die gebruik maken van tram 14,19 of de nachtbus. Voor bewoners uit een deel van de Dapperbuurt en de instellingen langs de Mauritskade, zoals het Metis Montessori college, Oosterpark en KIT, komen de haltes dichterbij. De groene trambaan blijft behouden, evenals de bomenrij langs het fietspad en het hondenlosloopgebied. Opties worden verkend om met kleine ingrepen een ecologische oever te maken. (Zie bijlage 3 voor het schetsontwerp van de voorkeursvariant.)

Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum heeft in juni 2022 een positief advies gegeven over de Nota van Uitgangspunten. De voorkeursvariant voor herinrichting komt het meest tegemoet aan de doelstellingen van de Binnenring en aan de wensen en uitgangspunten van de omgeving en andere stakeholders. Belangrijk aandachtspunt hierbij is het verbeteren van de verkeersveiligheid, op het Alexanderplein, bij de aansluiting op de kruising Hoogte Kadijk en op het fietspad op de Sarphatistraat in

Samenvatting

oost-west richting (‘stad-in’).
Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost heeft in mei 2022 eveneens positief geadviseerd over de Nota van Uitgangspunten. Het verplaatsen van de tramhaltes van lijn 14 en 19 naar de Mauritskade zorgt voor meer ruimte en toegankelijke perrons voor de vele (overstappende) reizigers.

Ook de Centrale Verkeerscommissie (per april 2022 vervangen door het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit) en de gemeentelijke Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam kunnen zich vinden in de voorgestelde oplossingsrichting voor de knelpunten voor fiets, tram en verkeersveiligheid en omarmen het verplaatsen van de tramhaltes, waardoor meer ruimte resteert voor voetgangers en een verkeersveiliger inrichting van het Alexanderplein. Aandachtspunten voor verdere uitwerking zijn ondermeer de locatie van de nachtbushalte en plaatsing van meubilair op de tramhaltes zodanig dat het niet het overzicht voor de automobilisten op de S100 blokkeert.

Conclusie is dat de ontwerpverkenning heeft geleid tot één duidelijke voorkeursvariant voor de herinrichting van de Sarphatistraat Noord en de het Alexanderplein. Meer ruimte voor fietser en voetgangers, een veiliger overzichtelijker kruising en toegankelijk en betrouwbaarder openbaar vervoer wordt gerealiseerd door de haltes voor het openbaar vervoer te verplaatsen van de kruising Alexanderplein naar de Mauritskade en de Sarphatistraat. Deze variant wordt in het vervolgtraject nader uitgewerkt tot een definitief ontwerp. De vele aandachtspunten, aangedragen door de omgeving en andere betrokken stakeholders, worden daarin meegenomen. Naar verwachting zal begin 2024 het definitief ontwerp gereed zijn. Vervolgens wordt het contract opgesteld en een aannemer geselecteerd om de werkzaamheden uit te voeren. De uitvoering is voorzien in 2025, gekoppeld aan de noodzakelijke vervanging van de tramsporen op de kruising. Vervanging van de Jules Schelvisbrug staat vooralsnog gepland voor 2030-2033. Vervroegde vervanging is verkend maar niet voorzien, vanwege het aantal bruggen dat eerder aan noodzakelijke vervanging toe is. Zowel de tramsporen als de Jules Schelvisbrug worden gemonitord. Mogelijk leidt dit alsnog tot het gelijktijdig vervangen van tramsporen en de brug tijdens de herinrichting medio 2025. Ten slotte wordt vanuit het overkoepelend project de Binnenring een verkenning uitgevoerd naar het toegankelijk maken van de tramhalte Hoogte Kadijk. Mogelijk wordt deze opgave aan het herinrichtingsproject toegevoegd bij de aanvraag van het uitvoeringsbudget in 2024.

Leeswijzer

In deze Nota van Uitgangspunten wordt in **hoofdstuk 1** eerst de projectscope toegelicht, met de aanleiding en de doelstellingen. Ook wordt het besluitvormingsproces rond de Nota van Uitgangspunten toegelicht. In **hoofdstuk 2** wordt ingegaan op projecten en plannen in de omgeving die een direct raakvlak hebben met de Sarphatistraat Noord en Alexanderplein en/of van invloed kunnen zijn op het toekomstig verkeersbeeld. In **hoofdstuk 3** wordt een analyse gegeven van de huidige inrichting van de Sarphatistraat Noord (verder te noemen Sarphatistraat) en het Alexanderplein, en de knelpunten die opgelost moeten worden bij de herinrichting.

Daarna volgen in **hoofdstuk 4** de onderzochte oplossingsrichtingen om tegemoet te komen aan de doelstellingen van het project en het oplossen van de knelpunten. De voorkeursvariant voor de herinrichting, die het beste aan de doelstellingen tegemoetkomt, wordt beschreven. Zowel de oplossingsrichtingen als de voorkeursvariant zijn het resultaat van overleg met betrokken (gemeentelijke) partijen, bewoners en ondernemers in de omgeving. In **hoofdstuk 5** wordt een overzicht gegeven van de inbreng van de geraadpleegde partijen en het participatietraject.

In **hoofdstuk 6** leest u de conclusie en de aanbevelingen voor het vervolgtraject. In **hoofdstuk 7** staan de uitgangspunten voor het ontwerptraject dat volgt na bestuurlijke vaststelling van de Nota van Uitgangspunten.

In de bijlagen vindt u informatie over achterliggende beleidskaders en afgevallen varianten. In bijlage 3 tenslotte vindt u het schetsontwerp van de voorkeursvariant.

Bij deze Nota van Uitgangspunten hoort een participatieverslag, waarin beschreven staat hoe de participatie is georganiseerd, met een overzicht van de ontvangen reacties, vragen en suggesties, en hoe die inbreng is verwerkt. Ook opgenomen zijn de verslagen van de informatiebijeenkomsten met de buurt.

1 Inleiding

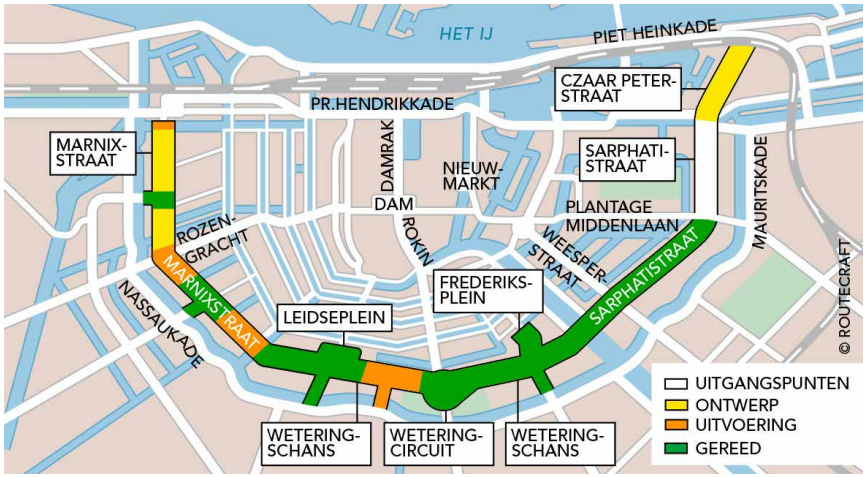
Het wordt steeds drukker in de stad en dat is ook te merken op de Binnenring. Steeds meer mensen verplaatsen zich per fiets door de stad. Naast deze autonome groei van het fietsverkeer zal ook de gebiedsontwikkeling in West en Noord (Haven-Stad, Hamerkwartier), op Oostenburg en Cruquiuseiland, op Zeeburgereiland en IJburg, zorgen voor een toename van het aantal bezoekers en passanten op de Binnenring.
Als onderdeel van de Binnenring is de Sarphatistraat Noord (tussen Alexanderplein en Hoogte Kadijk) een belangrijke verbindingsroute voor fietsers en openbaar vervoer tussen het oostelijke en westelijke deel van het stadscentrum.
Het Alexanderplein is een belangrijke schakel in de bereikbaarheid van de buurt, en een belangrijke overstaplocatie voor de tramlijnen 7, 14 en 19. Het Alexanderplein en de Sarphatistraat maken onderdeel uit van het beschermde stadsgezicht van Amsterdam en liggen in de bufferzone van het Unesco werelderfgoed 'De grachtengordel'. Extra aandacht voor een zorgvuldige inrichting van de openbare ruimte en materiaalgebruik is hierdoor noodzakelijk.

1.1 Binnenring

De Binnenring is ruim 7 kilometer lang en loopt via de Czaar Peterstraat, Sarphatistraat, Weteringschans en de Marnixstraat tot aan het Haarlemmerplein. Het is een halve ring om het stadscentrum heen, die wordt ingericht als fiets- en OV-corridor, een comfortabele doorgaande route voor fietsers en OV-reizigers. Deze corridor vormt de verbinding tussen grote gebiedsontwikkelingen aan de west- en oostkant van de stad en het centrum. De Binnenring functioneert als een verdeelring zodat bewoners en bezoekers zich snel en gemakkelijk via fiets en OV kunnen bewegen door de stad.

De herinrichting van de Binnenring is gestart in 2016 en wordt in fasen per trajectdeel uitgevoerd. Een groot deel is inmiddels gereed, of gaat binnenkort in uitvoering (zie figuur 1).
Op de Binnenring komt meer ruimte voor fietsers en openbaar vervoer, zodat deze fiets- en OV-corridor - ook in de toekomst - het toegenomen verkeer aan kan. Dat bereiken we door:

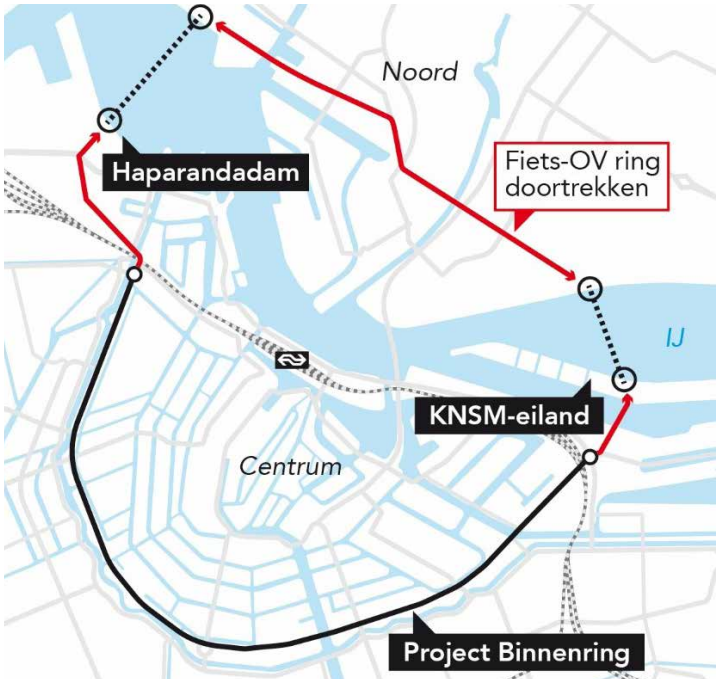
- Waar mogelijk een fietsstraat te maken; gemotoriseerd verkeer is hier te gast en mag maximaal 30 km/u rijden;
- Waar geen fietsstraat past brede fietspaden te maken;
- De OV-haltes toegankelijk te maken voor alle gebruikers (gelijkvloerse tram in- en uitstap);
- Voldoende brede en veilige looproutes van en naar haltes aan te leggen;
- De trambaan waar mogelijk vrij van ander verkeer te maken.
- Waar nodig de verkeersveiligheid te verbeteren en maatregelen te nemen om de leefkwaliteit te verbeteren.



Figuur 1 Overzicht Binnenring april 2022; de groene trajectdelen zijn al heringericht.

1 Inleiding

1.1.1 Aansluiting met oeververbindingen



Figuur 2 De Binnenring (zwart) en mogelijk doortrekken van de Binnenring in Noord (rood)

In 2019 is in opdracht van het Rijk en de gemeente Amsterdam een commissie in het leven geroepen om advies te geven over de aanleg van nieuwe verbindingen over het IJ. In februari 2021 hebben de gemeente en het Rijk besloten het rapport Oeververbindingen van commissie d'Hooghe als basis te nemen voor samenwerking om twee vaste bruggen over het IJ te maken, met aansluiting op de Binnenring. Als deze verbindingen gerealiseerd worden, worden drukke gebieden rond het Centraal Station en het Damrak ontlast. In combinatie met de oeververbindingen levert de Binnenring over een aantal jaar een belangrijke bijdrage aan een goede ontsluiting van nieuwe stadswijken aan beide zijden van het IJ. Ook komt er een pontverbinding van Zeeburgereiland naar het oostelijke deel van het stadscentrum, bij Sporenburg. Voorstel in het adviesrapport is ook de Binnenring op termijn door te trekken in Noord (zie figuur 2). Zie voor verdere toelichting op het programma Sprong over het IJ ook paragraaf 2.3.2.

1.2 Aanleiding herinrichting

Naast de ambitie om de hele Binnenring waar mogelijk als fiets- en OV-corridor in te richten, is er een andere aanleiding om het Alexanderplein opnieuw in te richten. De sporen zijn toe aan groot onderhoud en moeten in 2025 vervangen worden. Van deze gelegenheid wordt gebruik gemaakt om te kijken of er knelpunten voor fiets en OV aangepakt kunnen worden door het plein opnieuw in te richten.

De aanpak van de Binnenring is onderdeel van de Investeringsagenda Mobiliteit, met als belangrijke doelstelling het verbeteren van de doorstroming en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Daarnaast worden de ambities uit de Agenda Amsterdam Autoluw betrokken bij de verdere uitwerking van deze Nota van Uitgangspunten (zie bijlage 1 voor de relevante beleidskaders en visiedocumenten).

1.3 Ambitie en doelstellingen

De ambitie van het project is de Sarphatistraat en het Alexanderplein toekomstbestendig in te richten, als onderdeel

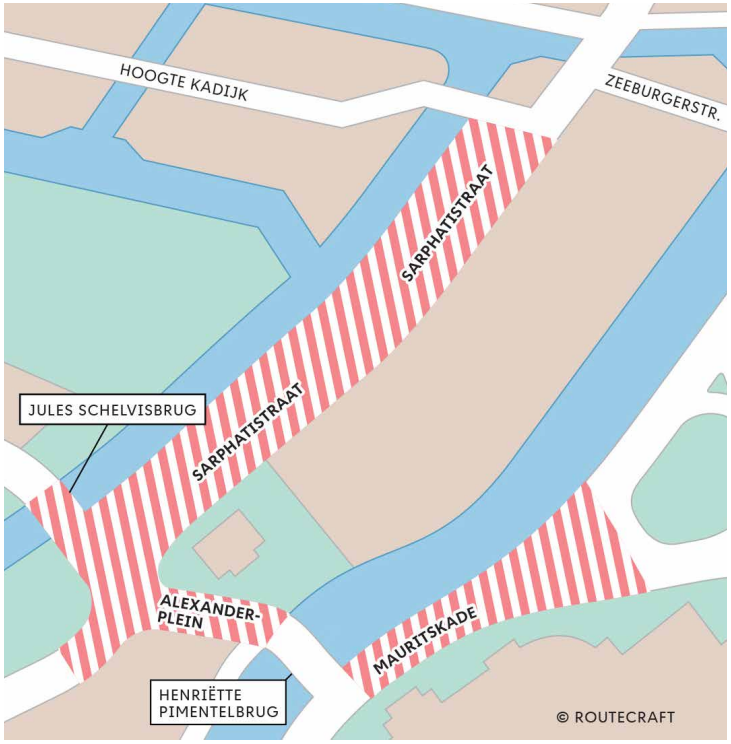
van de fiets- en OV-corridor Binnenring. Daar horen de volgende projectdoelstellingen bij:

- Verbeteren van het comfort voor fietsers:
  - Meer ruimte voor het toenemend aantal fietsers, betere doorstroming
  - Waar nodig meer fietsparkeerplekken realiseren
- Verbeteren van het openbaar vervoer:
  - Betrouwbaarheid en doorstroming verhogen
  - Realiseren van voor iedereen toegankelijke haltes
  - Voldoende brede en veilige looproutes van en naar haltes en rond de kruising
- 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

Behoud van de groene omgeving en leefbaarheid is hierbij uitgangspunt. Onderdeel van de herinrichting is het vernieuwen van de tramsporen op het kruispunt Alexanderplein en op de Jules Schelvisbrug.

1.4 Het projectgebied

Het projectgebied ligt in het oostelijk deel van stadsdeel Centrum en loopt door tot op de Mauritskade in stadsdeel Oost. Tot de scope van het projectgebied behoort de Sarphatistraat Noord, dat is het deel van de Sarphatistraat van Hoogte Kadijk tot Alexanderplein, het verkeersplein Alexanderplein (de ventweg tussen Sarphatistraat en Alexanderkade langs de woningen valt hier buiten) en een stukje Mauritskade ten oosten van de kruising met de Henriëtte Pimentelbrug.



Figuur 3 Scope en huidige situatie Alexanderplein – Sarphatistraat Noord

De groenstrook langs de Sarphatistraat Noord hoort ook tot het studiegebied waarbinnen de doelstellingen gerealiseerd worden.

1 Inleiding

1.5 Proces Nota van Uitgangspunten

1.5.1 Doel Nota van Uitgangspunten

Het doel van de Nota van Uitgangspunten is:

- Het borgen van de doelstellingen van het project door deze vast te leggen in uitgangspunten voor het ontwerp van de herinrichting.
- Het vormen van een toetsingskader voor het Definitief Ontwerp dat in de volgende projectfase uitgewerkt wordt.
- Het vormen van een basis voor de raming van de projectkosten, waarmee de benodigde financiële dekking kan worden gereserveerd /aangevraagd.

1.5.2 Besluitvorming en vervolg

Deze Nota van Uitgangspunten is opgesteld met behulp van inbreng van bewoners en ondernemers, belanghebbenden en betrokken partijen uit de directe omgeving, en gemeentelijke partijen en partners. Het participatietraject en de verwerking van de inbreng staan beschreven in een participatieverslag. Op basis van deze stukken is aan de stadsdelen Centrum en Oost gevraagd advies te geven op de concept-Nota van Uitgangspunten. De concept-Nota van Uitgangspunten wordt geagendeerd in de vergadering van het college van B&W ter besluitvorming. Door het nemen van het voorkeursbesluit wordt de Nota van Uitgangspunten definitief.

Na het Voorkeursbesluit kan het schetsontwerp verder worden uitgewerkt tot definitief ontwerp, in samenspraak met betrokken partijen, bewoners en ondernemers in de buurt.

De verdere uitwerking van het ontwerp wordt gedaan aan de hand van de voorkeursvariant en binnen de kaders van de in de Nota van Uitgangspunten vastgestelde uitgangspunten en aanbevelingen.

Het volgende besluit dat aan het bestuur wordt voorgelegd is het Uitvoerings- en Kredietbesluit, op basis van het Definitieve Ontwerp, met bijbehorende kostenraming en dekkingsvoorstel voor de uitvoeringskosten. Dit zal naar verwachting in 2024 gebeuren. Vervolgens wordt een contract opgesteld met een beschrijving van alle uit te voeren werkzaamheden en wordt het werk aanbesteed. De start uitvoering is vooralsnog voorzien in 2025.

2 Raakvlakprojecten en plannen

In dit hoofdstuk kijken we nader naar de nabije omgeving van het project. In de directe omgeving zijn andere projecten in uitvoering of in voorbereiding, die van invloed kunnen zijn op de toekomstige drukte en op de (planning van de) herinrichting van Alexanderplein en de Sarphatistraat Noord. Nog niet van alle plannen is op dit moment zeker of – en vooral wanneer – ze doorgaan. Dit komt deels door de bezuinigingen als gevolg van de coronapandemie. Zowel de financiering als de inhoud van deze plannen kan nog veranderen. De komende jaren wordt contact onderhouden met betrokken partijen om de voortgang en eventuele impact in de gaten te houden.

In bijlage 1 staat een overzicht van gemeentelijke visiedocumenten, beleidskaders en voorgestelde maatregelen en programma's die van invloed zijn op het verkeer op de Binnenring en de doelstellingen van dit project raken. Deels zijn deze ook kaderstellend en leidend voor de uitgangspunten en het ontwerp voor de herinrichting.

2.1 Masterplan Artis – herinrichting Artis terrein

Aan de andere kant van de Plantage Muidergracht, tegenover de groenstrook van de Sarphatistraat, ligt dierentuin Artis. Artis beoogt een nieuwe, duurzame koers te gaan varen en een breed publiek te inspireren en te stimuleren om verantwoordelijk om te gaan met de natuur. Daarnaast heeft Artis ook in ruimtelijk opzicht een aantal ambities, door onder meer een open uitstraling en een betere verbinding met de omgeving te creëren. Er wordt gewerkt aan een herinrichting van delen van het terrein die nu niet voor het publiek toegankelijk zijn. Bij de Jules Schelvisbrug komt een extra ingang en een wandelroute langs de Plantage Muidergracht, ter hoogte van de Oranje Nassaukazerne. De wandelroute van Artis sluit aan op het uitgangspunt om een wandelroute te creëren door de groenstrook langs de Sarphatistraat. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheid om gewassen die langs de oever van de gracht groeien, te gebruiken voor de voedselvoorziening van de dieren in de dierentuin. In de volgende projectfase wordt onderzocht of en zo ja hoe de inrichting van de groenstrook aan kan sluiten op de plannen van Artis.



Jules Schelvisbrug over de Plantage Muidergracht naar Artis

2.2 Jules Schelvisbrug en Henriette Pimentel brug

De Jules Schelvisbrug (brug 264), van het Alexanderplein naar de Plantage Middenlaan is een monumentale brug. De brughoofden en het brugdek zijn van hoge architectonische waarde en mogen daarom in uitstraling niet worden veranderd. De brug is in 2019 globaal geïnspecteerd. Bij deze inspectie is gebleken dat er scheuren in de brughoofden van de brug zitten. Het brugdek is nog in goede staat, de paalfundering niet, maar er zijn op korte tot middellange termijn vooralsnog geen maatregelen nodig. Het stadsbrede Programma Bruggen en Kademuren (PBK), gericht op renovatie van bruggen en verhelpen van achterstallig onderhoud,

doet onderzoek en programmeert renovatie of vernieuwing van alle bruggen. Bruggen die op korte tot middellange termijn (5 jaar) echt vernieuwd moeten worden gezien hun staat komen op de zogenoemde vervangingslijst. Door PBK wordt de staat van de Jules Schelvisbrug regelmatig gemonitord. Vooralsnog wordt uitgegaan van vernieuwing van de brug in de periode 2030-2033. Mocht het nodig blijken voor 2030 een ingreep te doen, wordt in eerste instantie ingezet op levensduurverlengende maatregelen. Zoals aanpassing van de verkeersbelasting op de brug.

De tramsporen op het Alexanderplein en op de Jules Schelvisbrug zijn aan vervanging toe. Deze werkzaamheden worden meegenomen met de herinrichting. Vanuit kostenefficiëntie en om de omgeving zo min mogelijk te belasten is gekeken of de brug en trambaan tegelijkertijd vervangen kunnen worden. Echter volgens de huidige inschatting van het GVB moeten de sporen uiterlijk in 2025 vernieuwd worden. Gezien de slijtage kan dit niet uitgesteld worden tot 2030-2033.

De Henriëtte Pimentelbrug (brug 265, voormalige Muiderpoortbrug) is de brug over de Singelgracht, tussen het Alexanderplein en de Mauritskade. Ook deze brug staat niet op de huidige vervangingslijst van PBK, maar zal op termijn vervangen moeten worden. Deze brug is in 2013 deels gerenoveerd. Hierbij is het brugdek aangepakt en de verkeersindeling op het brugdek gewijzigd, om de belasting van de buitenzijde te verminderen. Het autoverkeer rijdt sindsdien in één richting mee over de OV baan, over het middelste deel van de brug. De sporen op deze brug zijn destijds al vervangen. De verkeersbelasting op de brug mag niet gewijzigd worden. Daarom valt de brug buiten de projectscope.

Voor beide bruggen geldt dat zij niet in goede conditie zijn en er op termijn herstelwerkzaamheden of algehele vernieuwing van de brug plaats moet vinden. De conditie van de bruggen wordt gemonitord. In de komende projectfase wordt nauw contact onderhouden met de brugbeheerder en het Programma Bruggen en Kademuren, om indien noodzakelijk de planning van de werkzaamheden van beide projecten op elkaar aan te kunnen passen.

2.3 Overige projecten en plannen in de omgeving

Naast bovengenoemde projecten worden er in de wat wijdere omgeving van het projectgebied een aantal projecten voorbereid, die van invloed kunnen zijn op de toekomstige verkeersdrukte op het Alexanderplein en in de Sarphatistraat Noord, of die tijdens de uitvoering raakvlakken kunnen hebben (omleidingsroutes, afsluitingen en dergelijke).

2.3.1 Proef knip Weesperstraat

Vanuit het programma Agenda Amsterdam Autoluw is een proef uitgewerkt met een zogenaamde ‘knip’ in de Weesperstraat voor autoverkeer vlakbij het Meester Visserplein, waardoor de rechtstreekse verbinding tussen IJtunnel en de Weesperstraat verdwijnt. Om sluipverkeer in omliggende buurten te voorkomen zijn er nog drie kleinere knips voorzien bij de Hoogte Kadijk, Kattenburgergracht en Anne Frankstraat. Zo wordt het rustiger en leefbaarder, wordt ruimte vrij gemaakt voor fietsers en voetgangers en blijven bestemmingen ook bereikbaar. Begin 2021 werd besloten de proef niet in 2021 uit te voeren omdat het verkeer over de Weesperstraat door de coronacrisis sterk was teruggelopen,

en werd deze verschoven naar 2023, na de renovatie van de Piet Heintunnel. Inmiddels heeft de gemeenteraad de wens uitgesproken om, voordat er een proef wordt uitgevoerd, een uitgebreid verkeers- en kentekenonderzoek uit te voeren. Voor zover van invloed, zullen uit dit project voortvloeiende maatregelen betrokken worden bij de nadere uitwerking van de herinrichting van de Binnenring. De knip kan mogelijk voor meer autoverkeer op het Alexanderplein en Sarphatistraat zorgen. Dit zal nauwlettend worden gemonitord en waar nodig worden maatregelen genomen.

2.3.2 Oostbrug en pontverbinding Sluisbuurt – Sporenburg, Sprong over het IJ

Begin 2021 zijn gemeente Amsterdam en de minister van Infrastructuur en Waterstaat overeengekomen het advies van commissie D'Hooghe als basis te nemen voor verdere uitwerking van de oeververbindingen over het IJ. In dit advies staan een pontverbinding naar de Sluisbuurt en twee bruggen aan weerszijden van het Centraal station, de Westbrug en de Oostbrug. Het voorstel voor de Oostbrug is een brug tussen Azartplein (KNSM-eiland) en Hamerkwartier (Noord). Deze wordt geschikt voor voetgangers, fietsers en mogelijk ook voor openbaar vervoer. In het advies van de commissie D'Hooghe stond ook een extra brug aan de zuidzijde, over de IJhaven en een passage door winkelcentrum Brazilië. Deze wordt vooralsnog niet verder uitgewerkt. Voor de ontsluiting van de Oostbrug kan in eerste instantie de Verbindingsdam worden gebruikt. In oktober 2021 is inspraak gehouden over de Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ en op 16 februari 2022 is de actualisatie Nota van Uitgangspunten vastgesteld. Gestart wordt met nadere uitwerking van de aanlandingsplekken van de bruggen. Als alles volgens planning verloopt zal de Oostbrug op z'n vroegst rond 2030 gereed kunnen zijn. Dit zal te zijner tijd voor veel meer fietsers op de Binnenring zorgen. Het is nog niet duidelijk of de bruggen ook geschikt gemaakt worden voor bus- of tramverbinding.

In het najaar van 2021 is de gemeenteraad akkoord gegaan met de voorgestelde route voor een tijdelijke pontverbinding tussen de Sluisbuurt en de kop van Sporenburg voor 7 jaar. De pont zal vanaf begin 2023 in gebruik genomen worden. De pontverbinding zal volgens prognoses voor meer fietsbewegingen zorgen in de Czaar Peterstraat en verder op de Binnenring. Naar verwachting zal ongeveer de helft van het aantal fietsers van de pont via de Binnenring reizen. In de loop van de 7 jaar neemt het stadsbestuur een besluit over een definitieve pontverbinding tussen Sporenburg en Sluisbuurt.

2.3.3 Overige projecten

In Amsterdam Oost wordt het project Herinrichting Linnaeusstraat-Middenweg voorbereid. Hierbij wordt groot onderhoud aan de trambaan voor lijn 19 en 14 en vervanging van de Oetewalerbrug gecombineerd met herinrichting van de straat, om tussen het Oosterpark en Park Frankendael een éénduidig straatbeeld te krijgen. Het raakvlak bestaat vooralsnog vooral uit afspraken rond fasering van werkzaamheden aan en rond de trambaan, in geval een tijdelijke buitengebruikstelling van de trambaan en omleiding van het verkeer nodig is.

2 Raakvlakprojecten en plannen

In de Plantagebuurt wordt in verschillende straten de verkeersveiligheid verbeterd, door de maximale snelheid voor het verkeer terug te brengen naar 30 km/u en enkele infrastructurele maatregelen zoals het aanbrengen van verkeersdrempels en het overzichtelijker maken van de kruising Plantage Middenlaan en plantage Parklaan. Deze werkzaamheden sluiten aan bij de ambitie voor de kruising Alexanderplein om de maximale snelheid van het verkeer te verlagen en meer overzicht te creëren in het verkeer.

3 Analyse huidige situatie

3.1 Omschrijving

Sarphatistraat Noord

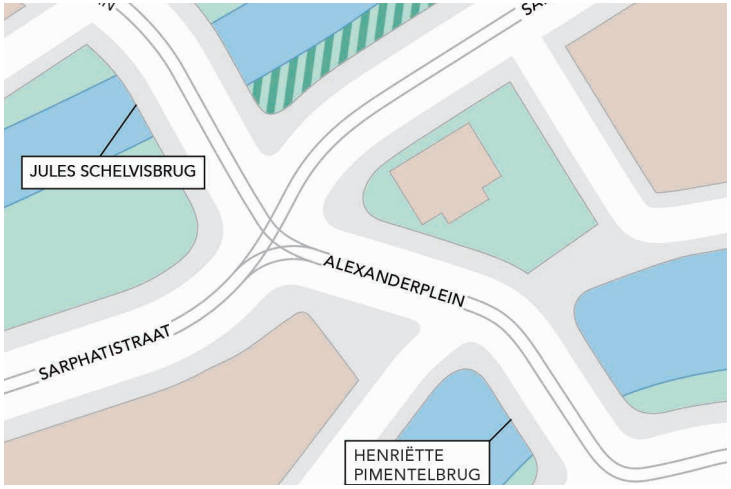
De Sarphatistraat Noord loopt van het Alexanderplein tot aan de kruising met de Hoogte Kadijk en het Ir. Jakoba Mulderplein. De straat vormt een belangrijke verbinding voor fietsers en OV van en naar het stadscentrum. Kenmerkend is de vrijliggende groene trambaan in het midden van de straat en een brede groenstrook met bomen langs de Plantage Muidergracht. In de groenstrook ligt een veelgebruikt hondenlosloopgebied, het enige in stadsdeel Centrum. Tussen de bomen langs de straat staan wat plukjes fietsnietjes, die vooral overdag in gebruik zijn.
De andere kant van de Sarphatistraat is bebouwd met overwegend statige woningen, waaronder de voormalige Oranje Nassaukazerne. Dit rijksmonument beslaat een groot deel van de gevel langs de straat. Begin jaren ’90 is de kazerne omgebouwd tot appartementencomplex, met in de plint bedrijfsruimtes. De bedrijven hebben hun ingang aan de Sarphatistraat. De woningen erboven zijn toegankelijk vanaf het Ir. Jakoba Mulderplein, de Kazernestraat en de Louise Wentstraat. Daar zijn ook (fiets) parkeerplekken en een parkeergarage. De monumentale gevel langs de Sarphatistraat is vrijwel vrij van parkeerplekken en obstakels. In de straat is een eenrichtingsverkeer regime voor gemotoriseerd verkeer, vanaf het Alexanderplein in de richting van de Hoogte Kadijk en Zeeburgerstraat.

Alexanderplein

Het Alexanderplein is een verkeersplein, dat doorloopt tot aan de Mauritskade. Twee drukke fietsroutes, autoverkeer en drie tramlijnen komen elkaar tegen op het plein. Rond het plein liggen vier smalle tramhaltes waar één tram kan halteren. Het Alexanderplein ligt ingeklemd tussen twee monumentale bruggen, de Jules Schelvisbrug over de Plantage Muidergracht en de Henriëtte Pimentelbrug over de Singelgracht.



Sarphatistraat Noord gezien vanaf de tramhalte van lijn 7, rechts de inrit naar de ventweg Alexanderplein en terras van het café.



Figuur 4 Kruising Alexanderplein

3 Analyse huidige situatie

Op de hoek van het Alexanderplein staat de monumentale Muiderpoort. Daarnaast zit café De Groene Olifant, met een groot terras langs de ventweg aan het plein. Op het trottoir naast de Muiderpoort staan veel fietsnietjes, die regelmatig vol staan. In de nabijheid van de kruising bevinden zich enkele grote toeristische attracties: Artis op de Plantage Middenlaan en het Tropenmuseum en het Oosterpark langs de Mauritskade. Er wordt veel gewandeld in de buurt.

De Mauritskade is onderdeel van de S100, de stedelijke doorgangsroute voor gemotoriseerd verkeer. Auto- tram- en fietsverkeer gaat van hier via het Alexanderplein van en naar de Kazernebuurt en de Plantagebuurt en omgeving. Het stukje Mauritskade ter hoogte van het Koninklijk Instituut voor de Tropen, grenzend aan de kruising met de Henriëtte Pimentelbrug is toegevoegd aan het projectgebied, als zoeklocatie voor nieuwe, toegankelijke haltes voor het openbaar vervoer.



Alexanderplein met de haltes voor lijn 14 en 19, op de achtergrond het Instituut voor de Tropen aan de Mauritskade

3.2 Openbaar vervoer

Sarphatistraat

De route over de Sarphatistraat is onderdeel van het Plusnet OV en hiermee een belangrijke tramroute. De doelstelling van het Plusnet OV Tram is het verbinden van de belangrijkste herkomst- en bestemmingslocaties in de stad, via belangrijke schakels zoals trein- en metrostations en overstaphaltes. Daarbij moet de doorstroming goed zijn. Op de Sarphatistraat is dat het geval: de tram rijdt over de gehele lengte van de straat over een vrije onverharde grasbaan, zonder meerijdend verkeer. Er zijn slechts enkele doorsteken over de trambaan voor overstekende voetgangers en fietsers, en één voor auto's richting Entrepotdok (voor laad- en losverkeer van Artis). Op een Plusnet route geldt voor het OV een snelheidsregime van 50 km/u. Er rijden geen lijndienstbussen.

Er rijdt één tramlijn door de straat. Lijn 7 rijdt tussen het Azartplein en het Slotermeer (Sloterpark). De tram rijdt gemiddeld 8 keer per uur per richting. Vanwege Corona wordt er sinds 2020 tussen de spitsen (en in het weekend) met 5 à 6 trams per uur per richting gereden. Bij terugkeer van de reizigersaantallen zal de frequentie weer opgehoogd worden naar 8 maal per uur. In de Sarphatistraat ligt één halte, halte Alexanderplein, met aan beide zijden van de kruising een halteperron.

Alexanderplein

Op het Alexanderplein kruisen drie tramlijnen: Lijn 14 (Centraal Station – Flevopark), lijn 19 (Station Sloterdijk – Diemen Sniep) en lijn 7 (Azartplein – Slotermeer). De frequentie van de tramlijnen 7 en 19 is gemiddeld iedere 10 minuten (6 x per uur), lijn 14 iedere 7 à 8 minuten. Ook rijdt hier nachtbus N87 (Centraal Station – Station Bijlmer ArenA). Deze rijdt met één bus per uur per richting over de Plantage Middenlaan van/naar de Mauritskade.

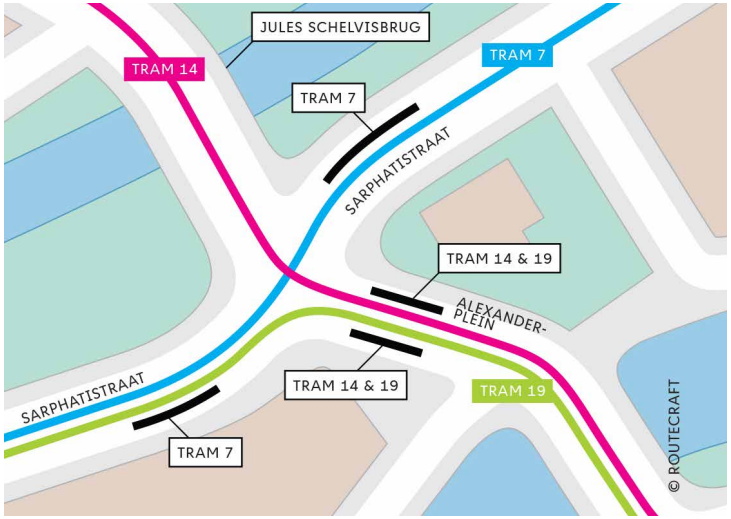
3 Analyse huidige situatie

De tramsporen op het Alexanderplein en op de Jules Schelvisbrug zijn aan vervanging toe. Het vernieuwen van de sporen moet in één aanpak tegelijkertijd gebeuren, vanwege de verticale bogen in de trambaan. Deze werkzaamheden worden meegenomen in het herinrichtingsproject. De sporen moeten in 2025 vervangen worden, gelet op de slijtage. In 2022 is klein onderhoud uitgevoerd, wat niet kon wachten. Omdat de brug ook op termijn vervangen moet worden, zou het meest efficiënt en duurzaam zijn brug en sporen tegelijkertijd te vernieuwen. In de programmering van de brugvernieuwingen in de stad is echter weinig ruimte om te schuiven, er zijn veel bruggen in slechtere staat die eerst aan vernieuwing toe zijn (zie ook paragraaf 2.2). Zowel de brug als de sporen worden regelmatig geïnspecteerd, om de conditie van beiden goed in de gaten te houden. Indien de conditie van de brug verslechtert, zal in eerste instantie naar levensduurverlengende maatregelen gezocht worden. De kans dat de brug voor 2030 vernieuwd wordt is heel klein.

Er liggen vier tramhaltes in het projectgebied. De tramhaltes ‘Alexanderplein’ voor lijnen 14 en 19 liggen tegenover elkaar voor de Henriëtte Pimentelbrug naar de Mauritskade. Lijn 7 heeft haltes op de Sarphatistraat, aan weerszijden van de kruising. De tram vanaf het Azartplein halteert voor de Muiderpoort, de tram vanuit Slotermeer halteert voor de kruising (zie ook figuur 6). De tramlijnen 19 en vooral 14 zijn drukke lijnen, lijn 7 is iets minder druk. Dat beeld is terug te zien in onderstaande tabellen met de aantallen in-uit- en overstappers (in 2019, voor de coronapandemie). In tabel 1 is te zien dat dagelijks circa 2.800 reizigers op lijn 14 instappen en uitstappen, ruim twee keer zoveel als het aantal reizigers met lijn 7 (ca.1.330 reizigers). Lijn 19 zit daartussen, met iets minder dan 2.000 reizigers.



Figuur 5 Scope te vervangen tramsporen



Figuur 6 Huidige ligging tramhaltes

3 Analyse huidige situatie

LijnCode	Instappers	Uitstappers
7	678	652
14	1.456	1.374
19	1.019	967

Tabel 1 In- en uitstappers Alexanderplein op een gemiddelde werkdag in de periode september t/m december 2019.

Het Alexanderplein is een overstaphalte. Vooral de overstaprelatie tussen lijn 14 en 19 is sterk. Maar liefst 40% van de in- en uitstappers van lijn 19 stapt over op lijn 14, en omgekeerd. De overstaprelatie met lijn 7 is minder sterk (zie tabel 2). Circa de helft van de reizigers die uitstapt bij Alexanderplein (3.000 personen), stapt over op een andere tram (1.500 personen). Vooral tussen lijn 14 en lijn 19, vanuit Diemen naar het centrum.

	Overstaphalte	Alexander-plein	Alexander-plein	Alexander-plein
Aankomst Halte	Lijn	7	14	19
Alexanderplein	7		181	94
Alexanderplein	14	151		463
Alexanderplein	19	103	529	

Tabel 2 Overstappers Alexanderplein op een gemiddelde werkdag in de periode september t/m december 2019.

Op het Alexanderplein is maar beperkte ruimte voor de haltes. Vooral de haltes van de drukste tramlijnen 14 en 19 zijn smal. De haltes zijn niet toegankelijk.



Smalle halte lijn 14 en 19

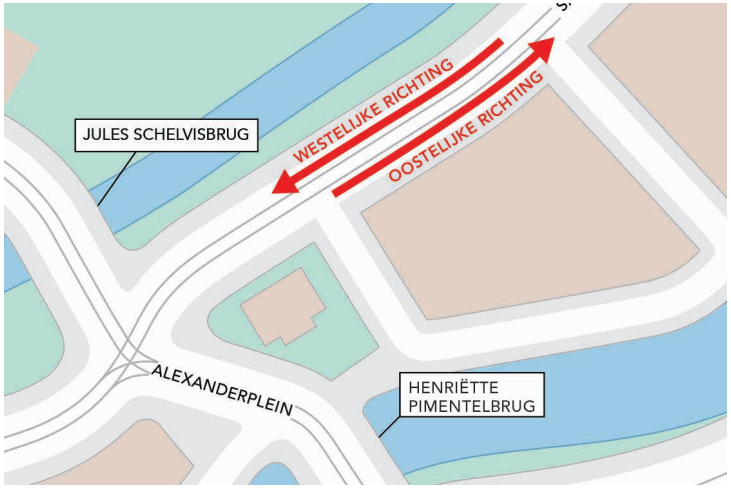
Knelpunten OV: haltes en doorstroming

- De vier haltes voldoen niet aan de eisen voor toegankelijk openbaar vervoer. Ze zijn smal en niet hoog genoeg voor een gelijkvloerse instap in de tram, belangrijk voor reizigers met een beperking of met een wandelwagen.
- Een groot deel van de reizigers dat uitstapt bij de haltes voor lijn 14 en 19 stapt over op de andere tram. Er zijn grotere tramhaltes nodig voor de wachtende overstapreizigers en om gevaarlijke situaties te voorkomen, waarbij wachtende reizigers door drukte de rijbaan op worden gedrongen.
- De halteligging is onduidelijk voor mensen die de situatie niet kennen. Zij zien nogal eens een tram aan zich voorbijrijden. Lijn 7 en 19 rijden allebei op de Sarphatistraat, maar waar lijn 7 vanuit richting Leidseplein halteert in de Sarphatistraat voor de kruising, rijdt lijn 19 voorbij naar de halte om de hoek. In de andere richting is er ook sprake van verschillende haltes voor lijnen 7 en 19.

Als de ene tram richting Leidseplein eerder aankomt dan de andere, steken passagiers soms op het laatste moment de kruising over om toch de andere tram te halen. Dit kan tot gevaarlijke situaties leiden.

- De doorstroming en betrouwbaarheid van het tramnetwerk. Trams moeten regelmatig op elkaar wachten omdat er op de halte één tram tegelijk kan halteren. Hierdoor zien overstappers hun tram ook vaak net voor zich wegrijden.
- Door bovenstaande punten is de halte Alexanderplein een van de haltes waarover de afdeling Klantenservice van de GVB regelmatig klachten ontvangt.

3.3 Fiets



Figuur 7 Aanduiding Sarphatistraat westelijke en oostelijke richting



Fietspad van Hoogte Kadijk richting Alexanderplein

Het Alexanderplein en de Sarphatistraat zijn in het Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam opgenomen als Plusnet Fiets (zie ook bijlage 1). Dit betekent dat een inrichting gewenst is waarbij de fietser snel, comfortabel en zonder conflicten kan doorfietsen.

In de Sarphatistraat ligt in beide richtingen een vrijliggend fietspad. In westelijke richting naar het Alexanderplein ligt een smal fietspad van 2,00 m breed. Brom- en snorfietsen mogen gebruik maken van het fietspad. De gewenste breedte van een (brom)fietspad is minimaal 3,00 m.
Het fietspad in de richting naar de Hoogte Kadijk is 2,00 m breed. De richtlijn voor een éénrichting fietspad is minimaal 2,50 m breed. Brom- en snorfietsen rijden in deze richting op de rijbaan naast het fietspad.

3 Analyse huidige situatie

De kruising Alexanderplein is een drukke fietsroute met veel oversteekbewegingen. Op de kruising Plantage Middenlaan – Sarphatistraat zijn in de ochtendspits tussen 08.45 uur en 09.00 uur in 2016 bijna 1.000 oversteekbewegingen gemeten. In tabel 3 zijn de prognoses voor fietsintensiteiten voor 2020 en 2025 per etmaal op een werkdag weergegeven.



Oversteek Alexanderplein richting Plantage Middenlaan

	Richting West 2020	Richting Oost 2020	Richting West 2025	Richting Oost 2025
Sarphatistraat Noord	6.030	6.682	10.408	12.111
Alexanderplein	7.913	7.115	9.666	10.248

Tabel 3 Fietsintensiteiten Sarphatistraat Noord en Alexanderplein, gemeten tijdens de Fietstelweek 2016. Deze cijfers zijn d.m.v. ophoogfactoren geëxtrapoleerd naar 2020 (telcijfers uit 2020 zijn niet representatief door de corona-crisis) en 2025.

3.3.1 Fietsparkeren

Op verschillende plekken langs de Sarphatistraat staan fietsnietjes. Ter hoogte van de Muiderpoort, bij de Groene Olifant bevinden zich circa 13 fietsnietjes. Ter hoogte van de Kazernestraat staan circa 28 nietjes. Aan de overkant van de kazerne staan langs de groenstrook op enkele plekken nietjes, onder andere ter hoogte van Entrepotdok. Vooral personeel en bezoekers van de bedrijven in de plint van de kazerne maken hier gebruik van. Bewoners van de kazerne hebben hun ingang aan het binnenplein aan de Louise Wentstraat, het Ir Jacoba Mulderplein en de Kazernestraat en kunnen daar hun fiets stallen. Rondom het Alexanderplein zijn nauwelijks fietsparkeermogelijkheden. In de vervolgfase wordt bekeken of het nodig is hier extra fietsparkeerplaatsen te maken.



Fietsparkeren op de Sarphatistraat

Knelpunten fiets

De huidige fietspaden zijn niet toekomstbestendig. Het fietspad ‘stad-in’ van 2,00 m breed is nu al onder de wenselijke norm (minimaal 2,50 meter en voor een brom-fietspad 3.00 meter). Gezien het aantal fietsers in de buurt en het belang van de Sarphatistraat Noord als verbindende fietsroute is het wenselijk

het fietspad te verbreden. Ook omdat brom- en snorfietsen hier medegebruik van maken.
Bij een herinrichting dient het aantal fietsparkeerplekken behouden te blijven. In de volgende projectfase wordt nader onderzocht of er meer plekken nodig zijn en wat de beste locatie is voor fietsparkeren.

3.4 Voetgangers

Het Alexanderplein en de Sarphatistraat zijn onderdeel van het Hoofdnet Voetganger. Dit is het netwerk van doorgaande routes van en naar belangrijke knooppunten in de stad, zoals overstappunten voor het OV.

De breedte van de trottoirs in het projectgebied varieert. Langs de Oranje Nassaukazerne is het trottoir ruim 2,00 tot 3,50 meter breed



Smal voetpad bij de brugleuning op de Henriette Pimentelbrug

en voldoet hiermee aan de richtlijn voor minimale doorloopruimte. Er is een enkel fietsparkeervak ingericht. Het trottoir aan de overkant langs de groenstrook is op punten erg smal, ter plaatse van bomen en van fietsnietjes. In de groenstrook leidt een uitgesleten pad naar het hondenlosloopgebied.

Op sommige plekken rond het Alexanderplein is het trottoir erg smal. Bijvoorbeeld tussen de Mauritskade en de Plantage Middenlaan, langs de Muiderpoort, en bij het begin van de brugleuning van de Henriette Pimentelbrug (zie foto).

In de Sarphatistraat ligt op drie plekken een oversteekplaats voor voetgangers en fietsers over de groene trambaan, waarvan één ook voor laad- en losverkeer van en naar de distributieruimte van Artis aan het Entrepotdok. Deze oversteek sluit aan op de voetgangersdoorsteek (poortje) in de kazerne naar de Louise Wentstraat. Dit poortje wordt ook nogal eens gebruikt door fietsers, die hier naar het fietspad aan de overkant kunnen doorsteken. Vanuit het oogpunt van veiligheid zijn twee hekjes op de Sarphatistraat geplaatst om te voorkomen dat fietsers het trottoir oprijden. Verder is er een oversteek ter hoogte van de Kazernestraat en een bij de ventweg Alexanderplein, ter hoogte van de tramhalte van lijn 7.

Op het Alexanderplein zijn zebrapaden. De steunpunten op de kruising zijn smal, te smal voor scootmobielen. De looproutes naar de tramhaltes zijn niet comfortabel, op punten te smal en schuin aflopend naar de weg.

Knelpunt voetgangers
De voetpaden zijn op sommige plaatsen te smal, of er staan fietsnietjes of bomen in de doorloopruimte. De minimaal gewenste breedte van een obstakelvrije doorloop op een trottoir is 2,00 meter. De steunpunten op de kruising zijn te smal om een veilige

comfortabele oversteek te bieden voor onder meer mensen in een rolstoel of scootmobiel, of mensen met een kinderwagen.

3.5 Auto en overig verkeer

Het Alexanderplein verbindt de Plantage Middenlaan met de Mauritskade (S100). De S100 is onderdeel van het Plusnet Auto, voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. De maximale snelheid op de Mauritskade en op het Alexanderplein is 50 km/uur. Op de Plantage Middenlaan geldt een adviessnelheid van 30 km/u.

Op de Sarphatistraat vanaf het Alexanderplein richting Hoogte Kadijk geldt éénrichtingsverkeer voor auto's. De maximaal toegestane snelheid op de Sarphatistraat is 30 km/u.

3.5.1 Laden en Lossen en parkeren

Er zijn geen laad- en losplekken langs de Sarphatistraat Noord, terwijl daar wel behoefte aan is. In de praktijk staan bezorgers nu soms op de rijbaan of half op het fietspad naast het trottoir. De inrit naar de leverancierstoegang van Artis aan het Entrepotdok wordt ook gebruikt door pakketbezorgers bij de bedrijven in de kazerne. Voor bewoners is de voordeur aan het binnenterrein.
Er zijn ook geen parkeerplaatsen. Omwonenden parkeren in de zijstraten en op het binnenterrein bij de Oranje Nassaukazerne, aan de Louise Wentstraat. Op het binnenterrein is ook een parkeergarage.

Knelpunt autoverkeer – laden/lossen
Bij herinrichting van de Sarphatistraat Noord en het Alexanderplein moet aandacht worden besteed aan het toevoegen van een laad- en losvoorziening op de Sarphatistraat.

3.6 Verkeersveiligheid

Bewoners maken zich zorgen over de verkeersveiligheid op het Alexanderplein en de kruising bij de Hoogte Kadijk. De zorgen betreffen vooral het ontbreken van overzicht en onduidelijkheid over de voorrang.

Alexanderplein

Op het Alexanderplein zijn veel oversteekbewegingen door verschillende type verkeersdeelnemers.
Tot 2016 werd de kruising op het Alexanderplein geregeld met verkeerslichten. Door de voorrangsregeling voor trams moest het overige verkeer vaak wachten. Vooral fietsers negeerden nogal eens rood licht, en staken al over als de tram nog van de halte moest vertrekken, wat tot gevaarlijke situaties kon leiden. In 2016 is onderzocht hoe deze roodlichtnegatie aan te pakken, het verkeer beter te laten doorstromen en wachttijden te verminderen. Hierbij zijn de verkeerslichten uitgeschakeld. Onderzoek en evaluatie van deze zogenaamde 'doofproef' wees uit dat het uitschakelen van de verkeerslichten op het Alexanderplein niet of nauwelijks van invloed was op de verkeersveiligheidssituatie, terwijl de doorstroming van het verkeer was verbeterd. Hierop is besloten de verkeerslichten weg te halen.
Er zijn sindsdien niet meer (bijna) ongevallen gebeurd dan daarvoor. De conflicten die plaatsvinden zijn gelukkig vaak niet ernstig. Het betreft conflicten zowel tussen fietsers onderling, fiets en voetganger, als tussen auto en fiets. Geen voorrang verlenen is de meest voorkomende oorzaak. Buurtbewoners geven aan dat de voorrang op de kruising onduidelijk is, of dat weggebruikers zich er niet aan houden. Bijvoorbeeld de haaientanden op de kruisende fietspaden, waar fietsers op de Sarphatistraat voorrang zouden moeten krijgen. Daarnaast steken voetgangers ook buiten de zebrapaden over naar een tramhalte.

De maximaal toegestane snelheid op de kruising is 50 km/u. Bewoners geven aan dat auto's vanuit de Plantage Middenlaan regelmatig met te hoge snelheid het kruispunt oprijden en niet altijd voorrang verlenen aan fietsers op de fietsstraat.

Hoogte Kadijk

De kruising ter hoogte van de Hoogte Kadijk voelt niet altijd veilig voor langzaam verkeer. Autoverkeer vanaf de Hoogte Kadijk verleent niet altijd voorrang aan rechtdoorgaande fietsers. Aan de andere kant van de kruising zorgt autoverkeer komend vanaf het Ir. Jacoba Mulderplein nogal eens voor schrikreacties van rechtdoorgaand verkeer op de Sarphatistraat, vanwege het gebrek aan overzicht op dat punt.

Knelpunt verkeersveiligheid

- De voorrangssituatie op het Alexanderplein is voor verkeersdeelnemers niet altijd duidelijk.
- Er wordt te hard gereden door gemotoriseerd verkeer.
- Conflicten verkeersdeelnemers op de kruising.
- Het kruispunt Alexanderplein is voor langzaam verkeer, met name voor mensen met een beperking, soms lastig oversteekbaar bij het ontbreken van verkeerslichten.

3.7 Leefbaarheid

3.7.1 Groenvoorzieningen

Er is veel groen langs de straat: een brede groenstrook langs het water, veel bomen en de groene trambaan geven de straat een fijne, groene uitstraling.



Groenstrook langs het water

Langs het Alexanderplein en in de Sarphatistraat Noord staat een aantal monumentale bomen. Een deel van de bomen rondom het Alexanderplein is in matige tot slechte conditie.

3 Analyse huidige situatie



Figuur 8 Monumentale bomen Alexanderplein

3.7.2 Hondenlosloopgebied

Er ligt een hondenlosloopgebied in de groenstrook, waar veel hondenbezitters in de buurt gebruik van maken. De ingang bevindt zich aan de kopse kanten, bij de doorgang naar het Entrepotdok, en midden in de groenstrook. Vanaf hier loopt een uitgesleten pad door de groenstrook, tot aan de kruising.

3.7.3 Rijksmonumenten

In het projectgebied zijn er gemeentelijke en Rijksmonumenten, zoals de voormalige Oranje Nassaukazerne en de Muiderpoort, aanwezig. Het plantsoentje bij de Muiderpoort wordt voornamelijk als looproute gebruikt.

3.7.4 Afval

Er zijn geen afvalcontainers op de Sarphatistraat of het Alexanderplein. In omliggende straten zoals de Louise Wentstraat staan ondergrondse afvalcontainers. De directie Afval en Grondstoffen heeft het voornemen meer ondergrondse afvalcontainers te plaatsen. Het is vooralsnog onduidelijk in hoeverre er containers binnen het projectgebied geplaatst zullen worden en wat hier de planning voor is. Met Afval en Grondstoffen worden nadere afspraken gemaakt om eventuele containers op een goede plek in het ontwerp in te passen.

3.8 Ondergrond

3.8.1 Kabels en leidingen

Op de kruising Alexanderplein liggen veel kabels en leidingen in de grond. Bij het aanpassen van het profiel zoals rijstroken, steunpunten en trottoirbanden moet rekening gehouden worden met de ligging van rioolputten. De rioolputten liggen nu vooral in de fietspaden. Op de Sarphatistraat Noord wordt het straatprofiel niet drastisch aangepast. Op de Mauritskade S100 lijken er geen problemen te zijn ten aanzien van de ligging van rioolputten.
Bij de verdere uitwerking van het ontwerp wordt met kabel en leidingen partijen bekeken of er voor hen vervangingsopgaves zijn (zoals bijvoorbeeld het vervangen van oude gasleidingen) zodat er in de uitvoering werk-met-werk gemaakt kan worden.

3.8.2 Bodemgesteldheid

Het projectgebied is in de bodemkwaliteitskaart aangeduid als zone 4 (rode kleur, zie figuur 10). Deze grond wordt

aangeduid als industrie en mag niet zonder onderzoek elders worden hergebruikt. Als na onderzoek blijkt dat de grond toch voldoet aan de Lokale Maximale Waarde van de toepassingslocatie is hergebruik toegestaan. Tijdens de verdere uitwerking van het ontwerp vragen bovenstaande punten aandacht.

De bodemfunctieklasse in het projectgebied is 'Wonen'. Dit betekent dat grond ter toepassing in het projectgebied minimaal moet voldoen aan de kwaliteitsklasse Wonen (lood maximaal 100 mg/kg), dit is de toepassingseis.



Figuur 9 Bodemkwaliteit, bron Maps Amsterdam

3.8.3 Japanse Duizendknoop

De Japanse Duizendknoop is een exotische woekerplant. Deze plant is zich vanaf 1950 op grote schaal gaan verspreiden, ook in Amsterdam. De wortels kunnen schade veroorzaken aan ondergrondse kabels, rioolbuizen, funderingen en kademuren. De Gemeente Amsterdam bestrijdt deze plant op kwetsbare locaties en brengt groeiplaatsen in kaart. Op de Sarphatistraat Noord, het Alexanderplein en de groenstrook zijn geen groeilocaties aangetroffen (zie figuur 10). In de fase tot aan de herinrichting zullen we het projectgebied op gezette tijden monitoren op groeilocaties van deze woekerplant.



Figuur 10 Overzicht groeilocaties Japanse Duizendknoop

3 Analyse huidige situatie

3.9 Technische eisen inrichting

De nieuwe inrichting van de Sarphatistraat en het Alexanderplein mag idealiter geen hogere beheerkosten met zich meebrengen dan de huidige beheerkosten. Streven is om een qua uitstraling en voor beheer optimale inrichting te realiseren conform het Handboek inrichting Openbare Ruimte als onderdeel van de gemeentelijke Puccinimethode. In dit handboek zijn inrichtingsvoorschriften, detaillering en materialisering vastgelegd om een uniform straatbeeld te creëren. Dit sluit aan bij de inrichting van de overige delen van de Binnenring. Hiermee is ook gelijk inzicht in de financiële gevolgen van de geplande ingrepen. De wegbeheerder en groenbeheerder van de gemeente zijn betrokken. Hetzelfde geldt voor het tramspoor. De aanpassingen aan het spoor worden in overleg gedaan met GVB en de Vervoerregio Amsterdam.

4 Ontwerpverkenning

In dit hoofdstuk wordt beschreven welke oplossingsrichtingen verkend zijn om de doelstellingen te realiseren. De doelstellingen voor de herinrichting van de Sarphatistraat en het Alexanderplein zijn:

1) **meer ruimte voor fietsers**
2) **verbeteren van de doorstroming en toegankelijkheid van het openbaar vervoer**
3) **verbeteren van de verkeersveiligheid.**

Bij de ontwerpverkenning zijn meerdere varianten bekeken en afgewogen, met als resultaat een duidelijke voorkeursvariant voor de herinrichting.

De oplossingsrichtingen en de uiteindelijke voorkeursvariant zijn op basis van gesprekken met bewoners en ondernemers uit de buurt, belangenverenigingen en andere betrokken partijen tot stand gekomen. Zie voor een overzicht van alle geraadpleegde partijen hoofdstuk 5. De voorkeursvariant is toegelicht aan buurtbewoners, aan belangengroepen en andere belanghebbenden en is bij alle partijen positief ontvangen. De voorkeursvariant staat beschreven in paragraaf 4.5.

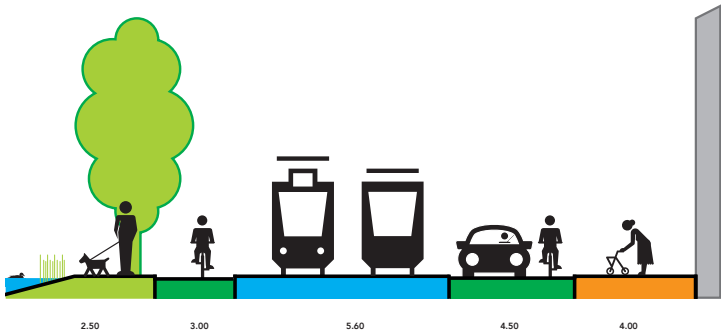
4.1 Meer ruimte creëren voor fietsers

Breed fietspad en een voetpad in de groenstrook
Het fietspad langs de Sarphatistraat Noord in de richting van het Alexanderplein is 2,00 m breed. Dat is te smal voor het toenemend aantal fietsers, met verschillende formaten (snor)fiets en snelheid. Gegeven het uitgangspunt de bomen zoveel mogelijk te behouden, zijn er twee opties: de trambaan opschuiven richting de huizen, of het voetpad langs de bomen versmallen of verplaatsen. Het verschuiven van een trambaan is erg kostbaar. Daarnaast is het vanuit de omgeving wenselijk de huidige groene trambaan te behouden en deze niet dichter naar de bebouwing te schuiven.

Het voetpad is al niet ruim bemeten, versmallen van het voetpad is daarom ook geen optie. In de groenstrook is al eerder een voetpad aangelegd met houtsnippers, naar het hondenlosloopgebied dat grenst aan het Entrepotdok. De houtsnippers zijn inmiddels verdwenen, er is wel een uitgesleten voetpad in het gras. Door hier een voetpad van 2.50 m aan te leggen in halfverharding, toegankelijk voor iedereen, kan het huidige voetpad langs de bomenrij weggehaald worden ten gunste van een breder fietspad (3.00 m i.p.v. 2.00 m breed).

Aanleg fietsstraat
In de richting Hoogte Kadijk ligt een vrijliggend fietspad van 2.00 m breed naast de rijbaan. Uitgangspunt op de Binnenring is om zoveel mogelijk de ontwerpprincipes van de fiets-/OV-corridor te hanteren, voor een herkenbare en comfortabele fietsroute. Gelet op het aantal en aandeel auto's in relatie tot het aantal fietsers op deze weg, wordt voorgesteld de huidige fietsstraat vanaf de Weesperstraat door te trekken over de kruising Alexanderplein tot aan de Hoogte Kadijk. Dit zorgt er ook voor dat de maximaal toegestane snelheid op het Alexanderplein verlaagd wordt. Gemotoriseerd verkeer is 'te gast' op een fietsstraat en mag maximaal 30 km/u rijden. Dit wordt ook fysiek afgedwongen door wegmarkering en drempels.

Breder voetpad, parkeren
Bijkomend voordeel bij de aanleg van een fietsstraat is dat het voetpad langs de bebouwing ongeveer een meter verbreed kan worden. Op de bredere voetpaden kunnen enkele laad-/losplekken gemaakt worden, die in de huidige situatie ontbreken. Er ontstaat ook plek voor fietsparkeren. De fietsnietjes die nu tussen de bomen staan worden daar weggehaald. De fietsparkeerbehoefte is vooral overdag aanwezig, als werknemers of bezoekers van de bedrijven in de Oranje Nassaukazerne hun fiets parkeren.



Figuur 11 Dwarsdoorsnedeprofiel Sarphatistraat

4.2 Verbeteren doorstroming en toegankelijkheid openbaar vervoer

Verbeteren doorstroming
Een betrouwbaar openbaar vervoer netwerk, waar trams en bussen ongestoord door kunnen rijden zonder stremmingen, draagt eraan bij dat het OV een aantrekkelijker alternatief wordt voor autogebruikers in de stad. Lijn 7, 14 en 19 hebben op de Sarphatistraat en Alexanderplein een vrije trambaan, zonder meerijdend autoverkeer, wat goed is voor de doorstroming van de trams. De trams moeten echter regelmatig op elkaar wachten voor de kruising. Lijn 19 vanuit de richting Weesperplein moet soms wachten achter een halterende lijn 7 bij de halte voor de Academie voor Bouwkunst. Een mogelijke oplossing voor dit probleem is het verplaatsen van de tramhalte van lijn 7 naar de overkant van de kruising, tegenover de andere halte van lijn 7 bij de Muiderpoort. Ook moeten trams van lijn 14 en 19 op elkaar wachten als er al een tram bij de halte staat die zij samen delen, omdat er ruimte is voor één tram. Omdat er maar plek is voor één tram op de halte, rijdt de andere lijn vaak net voor de neus van overstappers weg (zie ook paragraaf 3.2 voor de op te lossen knelpunten OV). Een langere halte zou een oplossing zijn. Daar is op de huidige plek geen ruimte voor.

Toegankelijke haltes (verhogen en verbreden)
De tramhaltes op het Alexanderplein zijn laag en smal. Om aan de eisen voor toegankelijkheid te voldoen en een gelijkvloerse tram-instap te kunnen garanderen voor mensen met een beperking moeten de haltes hoger en breder gemaakt worden. Daarnaast is de huidige halte van lijn 14 en lijn 19 veel te klein voor het aantal reizigers. Twee drukke tramlijnen die op één zelfde halte stoppen, daar zijn grotere perrons voor nodig om iedereen veilig en snel in en uit te kunnen laten stappen en te laten overstappen.

Op de huidige halteplekken is het moeilijk om geheel toegankelijke tramhaltes in te passen. Er zijn meerdere varianten onderzocht (zie bijlage 2). Om een gelijkvloerse instap te realiseren moeten de tramhaltes op het Alexanderplein verhoogd worden. Een tramhalte kan alleen in rechtstand of in een heel flauwe boog verhoogd worden, anders schuren de trams langs de hoge rand. Als de haltes op hun huidige plek blijven, kunnen ze slechts deels verhoogd en verbreed worden, vanwege de bochten in de sporen en de weg. Om dit gedeeltelijk op te kunnen lossen zou de trambaan op de hele kruising verschoven moeten worden. Ook met verschuiven wordt het plaatje niet perfect en conform de eisen. Daarnaast is het ook dan niet mogelijk de haltes van lijn 14 en 19 lang genoeg te maken om 2 trams achter elkaar te laten stoppen.

Verplaatsen haltes
De oplossing om aan de doelstellingen voor verbeteren van de doorstroming en toegankelijkheid van het OV te kunnen voldoen is het verplaatsen van de tramhaltes. Mede op verzoek van de Reizigers Advies Raad (RAR) en de Centrale Verkeerscommissie (CVC[1]) van Amsterdam is iets buiten de oorspronkelijke

projectgrens gekeken naar het inpassen van lange haltes voor lijn 14 en 19. Op de Mauritskade, schuin voor het Koninklijk Instituut voor de Tropen, liggen al lange halteperrons. Jaren geleden halteerden de toenmalige tramlijnen 9 en 10 hier, net voor de kruising. Met beperkte aanpassingen in het wegprofiel kunnen deze haltes toegankelijk gemaakt worden. Er is dan ook meer ruimte voor de vele overstappende reizigers tussen lijn 14 en 19. Voor de nachtbuslijn 87 kunnen haltes naast de rijbaan op de Mauritskade gemaakt worden.
Voor tramlijn 7 kan op de Sarphatistraat Noord een toegankelijke halte worden gemaakt, met 2 halteperrons tegenover elkaar. Hierdoor wordt ook de onduidelijke situatie opgelost dat lijn 19 doorrijdt bij de halte van lijn 7 zonder te halteren. Het grote nadeel van het verplaatsen van de haltes, is dat voor omwonenden en overstappers tussen lijn 7 en lijn 14 of 19 de halte circa 100 meter verder ligt, over de Henriëtte Pimentelbrug. De looproute hier naartoe kan deels wel verbreed worden, omdat er meer ruimte op het Alexanderplein komt bij verplaatsen van de haltes. Voor visueel gehandicapte reizigers is een voordeel dat er verkeerslichten met tikkers staan bij de kruising naar de tramhaltes op de Mauritskade. De haltes komen dichter bij voorzieningen in Oost, zoals de middelbare school, Koninklijk Instituut voor de Tropen en Oosterpark.

4.3 Verbeteren van de verkeersveiligheid

Sinds het verwijderen van de stoplichten op het Alexanderplein is er geen sprake van toename van het aantal (ernstige) ongevallen of conflicten (bijna aanrijdingen) voor zover bekend bij de verkeerspolitie. De doorstroming voor alle verkeersdeelnemers is verbeterd. Wel zijn er klachten over onduidelijkheid over de voorrangssituatie. Om de verkeersveiligheid te verbeteren en het aantal mogelijke conflicten verder te reduceren zijn er verschillende oplossingsrichtingen denkbaar. Deze oplossingsrichtingen versterken elkaar en kunnen ook naast elkaar uitgewerkt worden.

Voorrangssituatie Alexanderplein verduidelijken
Uit consultatie van bewoners en andere partijen blijkt dat de voorrangssituatie op het Alexanderplein niet voor iedereen duidelijk is. Door de fietsstraat vanuit de Weteringschans en Sarphatistraat door te trekken tot aan de Hoogte Kadijk wordt de kruising overzichtelijker: het rode asfalt van de fietsstraat is herkenbaar en heeft een signaalwerking, waarmee duidelijk wordt dat de Sarphatistraat voorrang heeft ten opzichte van de Plantage Middenlaan en verkeer vanaf de Mauritskade. Aanvullende maatregelen, zoals het plaatsen van bebording en aanbrengen of vernieuwen van wegmarkering, dragen ook bij aan een duidelijker voorrangssituatie.

Verlagen maximumsnelheid
De huidige maximumsnelheid op het Alexanderplein is 50 km/u. Bij het doortrekken van de fietsstraat op de Sarphatistraat over de kruising wordt de maximumsnelheid verlaagd naar 30 km/u en daarmee de kruising veiliger. Voorgesteld wordt de hele kruising in te richten als 30 km/u gebied, dus ook de aansluiting naar de Jules Schellevisbrug en de Henriëtte Pimentelbrug naar de Mauritskade. Of dit dan ook ingericht moet worden als fietsstraat staat nog open. Dit moet in de ontwerpfase nader uitgewerkt worden. Inrichten als 30 km/u weg sluit aan bij de voorgenomen beleidsmaatregel van de stad om op zoveel mogelijk wegen een maximumsnelheid van 30 km/u in te voeren vanaf medio 2023. Het toepassen van snelheidsbeperkende maatregelen, zoals drempels, draagt er ook aan bij om gemotoriseerd verkeer langzamer te laten rijden.

[1] *Sinds 1 april 2022 zijn de Centrale Verkeerscommissie (CVC) en Commissie Puccini opgevolgd door één integraal toetsteam: het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit (OR&M).*

Minder conflicten
Een oplossing om verkeersveiligheid te verbeteren is het verminderen van mogelijke conflicten tussen weggebruikers. Verlagen van de maximaal toegestane snelheid door aanleg van een fietsstraat kan zorgen voor minder conflicten tussen auto en fiets. Daarnaast is rond de kruising Alexanderplein soms sprake van conflicten tussen voetgangers (met name OV-reizigers) en overige weggebruikers. Het voldoende breed maken van de tramhaltes en oversteekplaatsen kan het aantal conflicten verminderen.
Ook geven bewoners aan de kruising met de Hoogte Kadijk en de zijstraat naar het Ir. Jacoba Mulderplein onoverzichtelijk te vinden. Deze kruising grenst aan het projectgebied. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp wordt een veilige aansluiting op deze kruising meegenomen.

Kruispunt beter oversteekbaar maken, meer ruimte voor voetgangers
Sinds het weghalen van de verkeerslichten op het Alexanderplein is het voor mindervaliden en slechtzienden moeilijker om het kruispunt over te steken, door het ontbreken van de geluidssignalen (‘tikkers’) bij de lichten. Bij de herinrichting zullen geen verkeerslichten meer worden toegevoegd. De oversteekbaarheid kan verbeterd worden door voldoende brede steunpunten, waar ook scootmobielen passen. Door het toevoegen van ruime oversteekplaatsen wordt het verkeer op de kruising ook afgeremd.

Door de tramhaltes te verplaatsen (zie 4.2) ontstaat rond de kruising meer ruimte voor een breder voetpad, zoals op de hoek bij de Muiderpoort, met bredere looproutes naar de tramhaltes. In de Sarphatistraat-Noord wordt bij de aanleg van een fietsstraat in de richting naar Hoogte Kadijk het voetpad langs de kazerne bijna een meter breder.

De looproute voor overstappers tussen lijn 7 en lijn 14 of 19 wordt op delen ook breder, evenals de knelpunten in het voetpad bij de brugleuning van de Henriëtte Pimentelbrug. De verkeersindeling op de Henriëtte Pimentelbrug zelf kan vanuit constructieve redenen niet gewijzigd worden en behoudt de huidige indeling. Mogelijk kan bij toekomstige vervanging van de brug iets meer ruimte gemaakt worden voor voetgangers.

4.4 Behoud groene omgeving en leefbaarheid

De groenstrook langs de Sarphatistraat, de vele bomen, waaronder enkele monumentale bomen, en de groene trambaan zorgen voor een sfeervol straatbeeld en leefbare omgeving. Uitgangspunt voor de herinrichting van de straat is dan ook behoud van bomen en groen, en compenseren waar dit eventueel niet mogelijk is. Uit het participatieproces is naar voren gekomen dat de groenstrook met hondenlosloopgebied erg belangrijk is voor de buurt. Er is veel enthousiasme voor een goed wandelpad in het groen, aansluitend op het bestaande parkje de Groene Driehoek. De wens is dat de hondenlosloopstrook even groot blijft. Deze zou wat verlengd kunnen worden. Door de aanleg van een wandelpad in de groenstrook wordt de belevings- en verblijfswaarde van de groenstrook groter. Naast het fietspad, tussen de bestaande bomen, waar nu straattegels liggen, komt nieuw groen. Zowel vanuit klimaatadaptatie, het behoud van de leefbare, groene omgeving, als vanuit ecologie, wordt daarnaast bekeken hoe de oever opgewaardeerd kan worden.

Ook de snelheidsbeperkende maatregelen en het verbeteren van vrije doorloopruimte voor voetgangers, stimuleren van fietsgebruik en OV, zijn maatregelen die positief zullen bijdragen aan de leefbaarheid in omgeving.

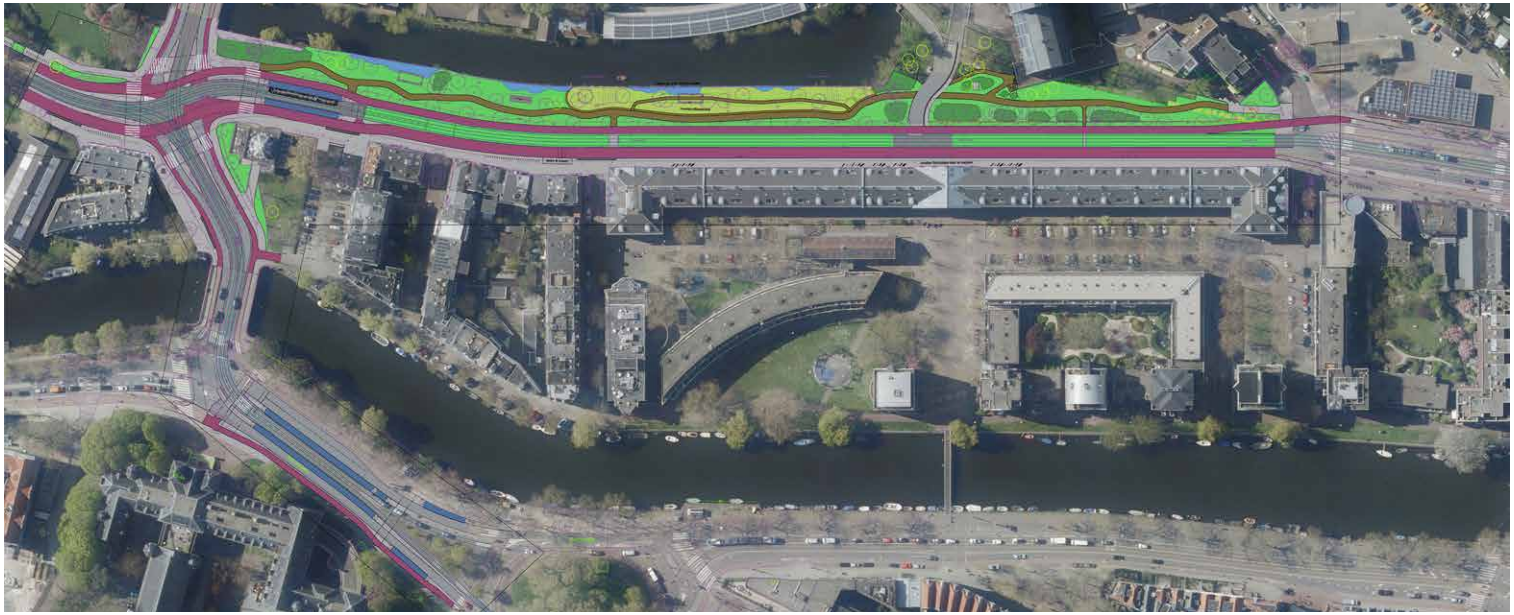
4.5 Voorkeursvariant

De ontwerpverkenning heeft geleid tot één duidelijke voorkeursvariant voor de herinrichting van de Sarphatistraat Noord en de halteligging van de tramhaltes, bepalend voor de verdere inrichting van het Alexanderplein. In bijlage II staan nog drie varianten voor de halteligging beschreven die zijn afgevallen, omdat die in mindere mate voldoen aan de belangrijke doelstellingen toegankelijke haltes en voldoende overzicht op de kruising.

In de voorgaande paragrafen is bij de doelstellingen per knelpunt de oplossingsrichtingen weergegeven, met als resultaat deze voorkeursvariant.

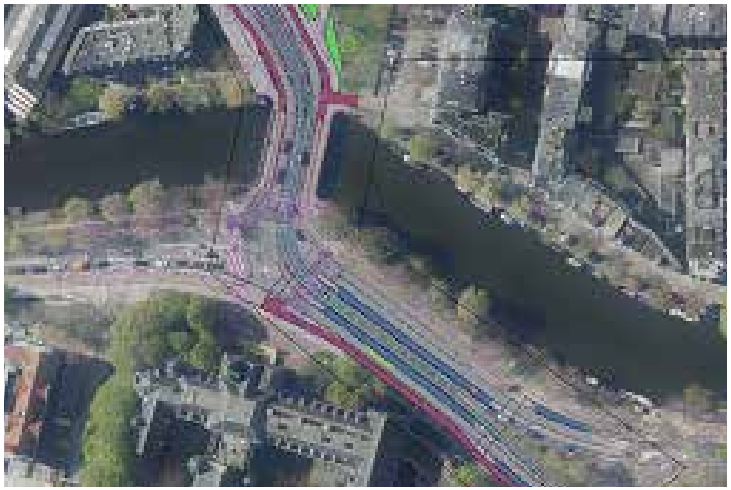
Van de voorkeursvariant is onderstaand schetsontwerp gemaakt. De hoofdlijnen zijn:

- De fietsstraat vanuit het aangrenzende deel van de Sarphatistraat wordt doorgetrokken over de kruising tot aan Hoogte Kadijk.
- Het voetpad langs de gevelzijde (langs de kazerne) kan hierdoor breder worden.



Figuur 12 Schetsontwerp voorkeursvariant

- Het fietspad ‘stad-in’ vanaf Hoogte Kadijk wordt verbreed, van 2,00 meter naar 3,00 meter.
- Het voetpad langs de groenstrook wordt verplaatst naar de groenstrook, waar al een onverhard pad lag naar het hondenlosloopgebied. Dit wordt een halfverhard (rolstoel) toegankelijk pad.
- De groene trambaan blijft behouden, evenals de bomenrij.
- Opties worden verkend om met kleine ingrepen een ecologische oever te maken.
- De doorstroming van het openbaar vervoer wordt verbeterd door verplaatsing van de tramhaltes.
  - de haltes voor lijn 7 komen tegenover elkaar aan de oostzijde van de kruising, voor de Muiderpoort. De haltes zijn volledig toegankelijk te maken, 31 m lang en 2,70 m resp. 2,40 m breed.
  - de haltes voor de drukke lijnen 14 en 19 worden verplaatst naar de Mauritskade, zo dicht mogelijk bij de Henriëtte Pimentelbrug naar de Sarphatistraat. De haltes zijn volledig toegankelijk (behalve de achterste deur van de tweede tram), wat in de andere varianten niet helemaal lukt. De haltes zijn 62 m lang, zodat 2 trams achter elkaar tegelijkertijd kunnen halteren en 2,30 m breed.
- De tramhaltes worden toegankelijk voor alle gebruikers.
- Bredere voetpaden langs de kruising Alexanderplein;
- Bij het verplaatsen van de haltes ontstaat meer ruimte voor het overige verkeer, voor fietsstraten met bredere trottoirs. Bij nadere uitwerking van het ontwerp wordt bekeken of ook de aansluiting naar de Plantage Middenlaan en naar de Henriëtte Pimentelbrug ingericht worden als fietsstraat. In ieder geval zal de maximale snelheid ook hier naar 30 km/u gaan.



Figuur 13 Uitsnede schetsontwerp voorkeursvariant haltes 14 en 19 plus haltes nachtbus, Mauritskade

5 Geraadpleegde partijen

5.1 Participatie en consultatie

In dit participatietraject is geen formele inspraak gehouden over een vooraf opgestelde Nota van Uitgangspunten. In plaats hiervan is de omgeving voorafgaand aan het opstellen van de Nota van Uitgangspunten geconsulteerd. Tijdens een informatiebijeenkomst, wandelingen op locatie en overleggen zijn bewoners, ondernemers en andere belanghebbende partijen in de omgeving uitgenodigd om mee te denken over de opgave. De knelpunten in de straat zijn in kaart gebracht en oplossingsrichtingen zijn aangedragen om de doelstellingen te kunnen behalen, en er zijn punten benoemd die juist behouden moeten blijven. Met behulp van deze inbreng zijn de uitgangspunten en varianten in kaart gebracht, is verder onderzoek gedaan en zijn schetsontwerpen opgesteld. De variant die het meest aan de doelstellingen van het project voldoet, de voorkeursvariant voor herinrichting van de Sarphatistraat Noord en het Alexanderplein, is tijdens een volgende informatiebijeenkomst toegelicht. Alle informatie stond ook op de gemeentelijke projectenwebsite. Zowel telefonisch als per mail kon men vragen stellen, opmerkingen of reacties insturen, of voorstellen doen. In het Participatieverslag bij deze Nota van Uitgangspunten zijn alle vragen en beantwoording opgenomen, evenals de verslagen van de informatiebijeenkomsten.

Ook belangengroepen, andere stakeholders en interne gemeentelijke partijen is gevraagd te reageren op de uitgangspunten en de voorkeursvariant. Op basis van alle opgehaalde informatie en inbreng is de concept-Nota van Uitgangspunten verder afgerond.

5.2 Buurtbewoners en ondernemers

In de Oostelijke Binnenstad zijn enkele grote buurtplatforms actief. Het Plantage- en Weesperbuurtoverleg en het Eilandenoverleg (Czaar Peterbuurt en omgeving). De buurtplatforms houden zich bezig met leefbaarheid, wonen, de openbare ruimte en kwaliteit van plannen en beleid van de gemeente of andere partijen. Bestuursleden uit beide platforms hebben zich verenigd in de Stichting Buurtorganisatie 1018. De Stichting Buurtorganisatie 1018 (BO 1018) heeft als doel om bewonersparticipatie en bewonersinitiatieven in postcodegebied 1018 te stimuleren en te ondersteunen. Ook zijn er diverse bewonersinitiatieven vanuit Verenigingen van Eigenaren en bewonerscommissie, zoals de bewonerscommissie Oranje Nassaukazerne.

Tijdens en voorafgaand aan het ontwerpproces zijn wensen en knelpunten opgehaald uit de omgeving. Er is een digitale informatiebijeenkomst georganiseerd op 15 april 2021, voorafgaand aan het opstellen van de varianten. Bewoners en ondernemers konden wensen, knelpunten en aandachtspunten voor de herinrichting doorgeven en vragen stellen. Ook zijn tijdens wandelingen ter plaatse gesprekken met een aantal bewoners(verenigingen) gevoerd om wensen op te halen en knelpunten te inventariseren. Slechts enkele ondernemers hebben gereageerd op de plannen en uitnodiging om mee te denken.

Vanuit de buurt zijn de volgende belangrijkste wensen naar voren gebracht:

- Behoud van de groene structuren in de straat, vooral van de lindebomen langs de Sarphatistraat.
- De fietsstraat vanuit de Sarphatistraat doortrekken tot de Hoogte Kadijk of Zeeburgerstraat.
- Ook een fietsstraat of breder fietspad in de richting Alexanderplein.

5 Geraadpleegde partijen

- Een (meanderend) voetpad in de groenstrook, aansluitend op het parkje de Groene Driehoek.
- Behoud van het hondenlosloopgebied langs het water. Bij aanleg van een wandelpad in de groenstrook het hondenlosloopgebied verlengen zodat deze even groot blijft.
- Plaatsen van afvalbakken langs de groenstrook.
- Trambaan niet verleggen naar de gevel van de kazerne, groene trambaan behouden.
- Voorkomen van inrijdend autoverkeer vanuit de Hoogte Kadijk over het fietspad richting het Alexanderplein.
- Maximumsnelheid (ook op Alexanderplein) naar 30 km/u, aanleg verkeersdrempels.
- De kruising Alexanderplein veiliger en duidelijker inrichten.
- Meer fietsparkeerplekken (m.n. voor personeel en bezoekers van de bedrijven in de kazerne).
- Laad- en losvakken.

Tijdens de informatiebijeenkomst in maart 2022 is de voorkeursvariant gepresenteerd en toegelicht aan de hand van het schetsontwerp. De reacties op de voorkeursvariant waren positief, de aanwezigen waren vooral positief over een wandelpad in de groenstrook en aanpassing van de oever, waardoor dit meer een verblijfsgebied wordt, en de ruimte die ontstaat voor verbetering rond de kruising Alexanderplein, voor voetgangers en fietsers.

Met Artis is gesproken over hun plannen voor herinrichting (Masterplan Artis) en de inrichting van de oever langs de Plantage Muidergracht (zie ook hoofdstuk 2). In de volgende projectfase volgt nadere afstemming over de inrichting en beplanting van de oever langs de Sarphatistraat Noord. Artis heeft positief gereageerd op de voorkeursvariant voor herinrichting in deze Nota van Uitgangspunten.

5.3 Belangenverenigingen

5.3.1 Fietsersbond

De Fietsersbond is een vereniging die opkomt voor de belangen van de fietser, onder meer door te lobbyen bij (semi-)overheden om de voorzieningen voor fietsers te verbeteren. De Fietsersbond geeft aan dat een fietsstraat in oostelijke richting gezien de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer en fietsers een goede oplossing is. De fietsstraat is idealiter 4,50 meter breed. Het fietspad in westelijke richting moet idealiter minimaal 3 meter breed zijn, aangezien het fietspad ook door snorfietsen gebruikt wordt. Het kruispunt Alexanderplein kan geoptimaliseerd worden door het doortrekken van het profiel van de fietsstraat vanuit de Sarphatistraat vanaf het Weesperplein en het weghalen van onnodige steunpunten op het kruispunt. Als op het fietspad in westelijke richting echt ook auto's vanaf de Hoogte Kadijk inrijden, zoals omwonenden aangeven, kan er overwogen worden om paaltjes te plaatsen, hoewel dit vanuit het oogpunt van veiligheid strijdig is met de leidraad CVC (Centrale Verkeerscommissie, zie ook bijlage 1). Daarnaast is het wenselijk dat er bij het toevoegen van fietsparkeercapaciteit onderscheid gemaakt wordt tussen langparkeren (in rekken of nietjes) en kortparkeren (in vakken). Belangrijk aandachtspunt is ook de uitrit van het tankstation, die uitkomt op de Hoogte Kadijk en het fietspad kruist. Hoewel dit stuk geen onderdeel is van de scope van het project, zou hier het fietspad in rode markering kunnen worden uitgevoerd, om de voorrangssituatie van de fietsers visueel duidelijker te maken voor automobilisten.

5 Geraadpleegde partijen

5.3.2 Voetgangersvereniging Nederland

De Voetgangersvereniging Nederland (VVN) zet zich sinds twee jaar in voor de positie van de voetganger in de openbare ruimte en is actief in een aantal steden, waaronder Amsterdam. De VVN ziet graag het woord voetganger prominent in de plannen van de gemeente benoemd. Naast de doelstellingen meer ruimte voor OV en fiets, is ruimte voor de voetganger ook van belang. Het is erg goed dat er in de Nota van Uitgangspunten wordt nagedacht over de voetganger en toegankelijkheid voor mensen met een beperking, zoals bij looproutes naar de haltes. Het is belangrijk niet alleen te refereren naar mobiliteit, maar ook naar verblijfsruimte, zoals bij het voetpad in de groenstrook. Aandachtspunt hierbij is wel de sociale veiligheid, openheid en verlichting. Leefbaarheid mag niet ten koste gaan van sociale veiligheid. Een ander aandachtspunt voor ieder herinrichtingsplan is realiseren van voldoende stalruimte. Dat is een verzamelnaam voor parkeerplek, want er zijn vele voertuigen die men op het trottoir wil parkeren (bakfiets, scooter, step, brommobiel, enzovoorts).

5.3.3 RAR en Rover

De Reizigers Advies Raad en reizigersorganisatie ROVER behartigen met betrekking tot dit project met name de belangen van de tramreizigers. Beide organisaties zijn blij met de voorkeursvariant voor de herinrichting. Zij zien het als een goede oplossing voor de klachten die zij binnenkrijgen over de overstap tussen lijn 14 en lijn 19. De huidige haltes zijn veel te smal voor het aantal wachtende tramreizigers en niet toegankelijk. Er kunnen geen twee trams achter elkaar halteren, waardoor overstappende reizigers vaak de tram voor hun neus zien wegrijden als ze aan komen rijden. De loopafstand voor de overstap tussen lijn 7 en lijn 14 of 19 wordt wel langer als de haltes op de Mauritskade liggen. Volgens de RAR ligt het Weesperplein veel meer voor de hand voor de overstap tussen lijn 7 en lijn 19. Het zullen vooral overstappende reizigers tussen lijn 7 en lijn 14 zijn die straks ongeveer 100 meter verder moeten lopen, maar het verbeteren van de drukke overstap tussen lijnen 14 en 19 weegt voor de reizigersorganisaties erg zwaar. De nieuwe locatie voor de nachtbushalte lijkt een wat afgelegen plek en daarmee niet prettig. Het verzoek is te bezien of de nachtbus niet op de huidige plek kan stoppen. De huidige tramhaltes van lijn 14 en 19 worden echter weggehaald, om ruimte te maken voor fietsers en bredere voetpaden op en rond de kruising. In de volgende fase wordt meer in detail gekeken naar de uitwerking van het voorkeursontwerp.

5.3.4 Cliëntenbelang

Cliëntenbelang Amsterdam is een onafhankelijke belangenbehartiger voor mensen met een beperking en kwetsbare ouderen, onder andere op het gebied van toegankelijkheid en vervoer. Cliëntenbelang vindt het positief dat de tramhaltes toegankelijk worden en de meest voorkomende overstaprelatie tussen lijn 14 en 19 verbeterd wordt. Voor mensen met een visuele beperking is het fijn dat die haltes straks weer bij verkeerslichten liggen. Sinds het weghalen van de verkeerslichten op het Alexanderplein worden de tikkers gemist, die aangeven wanneer mensen kunnen oversteken. Ook is het positief dat de ruimte voor voetgangers en de oversteken over de weg breder kunnen worden, zodat ook mensen in rolstoel of scootmobiel zich makkelijker kunnen bewegen. Groot nadeel is dat de haltes nu verder van de halte van lijn 7 en van de woningen langs de Sarphatistraat en Plantage Middenlaan af liggen. Omdat in de andere varianten de haltes niet helemaal toegankelijk gemaakt kunnen worden heeft de voorkeursvariant ook de voorkeur van Cliëntenbelang.

5 Geraadpleegde partijen

5.4 Vervoerpartijen Vervoerregio en GVB

Vervoerregio Amsterdam (VRA) is opdrachtgever van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in Amsterdam en omgeving. Hiervoor verleent de Vervoerregio concessies aan vervoerbedrijven en verstrekt zij financiële bijdragen voor de exploitatie van openbaar vervoer, onder andere aan GVB. Ook het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur wordt door VRA betaald. Daarnaast verleent VRA financiële bijdragen aan maatregelen die opgenomen zijn in de Investeringsagenda Mobiliteit voor het OV, fiets, verkeersveiligheid en weg, die leiden tot een verbetering van de infrastructuur.

Voor de VRA is de Binnenring een belangrijk traject, voor de fiets maar met name voor het OV. Sinds de komst van de Noord/Zuidlijn is de dienstregeling op de totale Binnenring (tot aan Haarlemmerplein) ongeveer verdubbeld. De route functioneert als belangrijke aan- en afvoerroute voor de metrolijnen naar grote delen van de stad. De VRA draagt substantieel bij in de financiële dekking van de voorbereiding- en uitvoeringkosten van de herinrichting van de Sarphatistraat Noord en Alexanderplein. In het herinrichtingsproject is de VRA dus zowel partner met inhoudelijke inbreng als co-financier.

GVB is de concessiehouder van het openbaar vervoer in Amsterdam. GVB is hiermee een belangrijke partner voor de herinrichting, omdat de verbetering van de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer op de Binnenring één van de doelstellingen is.

Daarnaast is GVB een belangrijke partner in dit project vanwege de vervangingsopgave voor de sporen op de kruising en op de Jules Schelvisbrug. Per 1 januari 2022 is GVB Railinfrabedrijf vanuit de landelijke Wet Lokaal Spoor verantwoordelijk voor veiligheid, beschikbaarheid, betaalbaarheid en duurzaamheid van de metro- en traminfrastructuur. Tevens is GVB met de Vervoerregio Amsterdam verantwoordelijk aanleg en het beheer en het onderhoud van het Amsterdamse metro- en tramnetwerk en is daarbij medeverantwoordelijk voor de beleidsontwikkeling op het gebied van metro- en traminfrastructuur, zoals het Programma van Eisen Toegankelijke haltes. Ook GVB is partner in het project.

5.5 Gemeentelijke diensten

Binnen de gemeente houden verschillende diensten zich bezig met openbare ruimte, verkeer en vervoer. De belangrijkste diensten die zijn betrokken bij dit project worden hier toegelicht.

5.5.1 Verkeer en Openbare Ruimte

Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) is verantwoordelijk voor de bereikbaarheid, de veiligheid, de inrichting en de kwaliteit van de openbare ruimte van Amsterdam. V&OR werkt aan een stad die bereikbaar is op alle niveaus: internationaal, nationaal, regionaal, stedelijk en lokaal. Zo is V&OR de eigenaar van het integrale stedelijk verkeer en vervoersysteem (behalve rail), regisseur van de mobiliteitsketen en namens het bestuur eigenaar en beheerder van de stedelijke eigendommen (assets). Zo is de afdeling Stedelijk Beheer verantwoordelijk voor het beheer van onder meer de assets Grijs (wegen, voetpaden, fietspaden) en Groen (bomen en groen). Ook stelt V&OR kaders op voor de bereikbaarheid en de openbare ruimte. V&OR is ambtelijk opdrachtgever voor realisatie van de Binnenring Fiets/OV corridor en daarmee voor de herinrichting van de Sarphatistraat Noord en het

5 Geraadpleegde partijen

Alexanderplein.

5.5.2 Ruimte en Duurzaamheid

Ruimte & Duurzaamheid (R&D) is verantwoordelijk voor de beleidsontwikkeling en kaderstelling op het gebied van ruimtelijke ordening, stedenbouw en duurzaamheid. R&D draagt zorg voor het ontwerp van de herinrichting, zowel op verkeerskundig als stedenbouwkundig (openbare ruimte en maaiveldinrichting) vlak.
Een afdeling van R&D is Monumenten en Archeologie, een expertisecentrum dat staat voor behoud, versterking en duurzame ontwikkeling van het gebouwde, archeologische en cultuurlandschappelijke erfgoed van Amsterdam. Monumenten en Archeologie heeft onder meer wettelijke taken op het gebied van boven- en ondergronds erfgoed. Vanuit deze rol geeft de afdeling het project richtlijnen mee ten aanzien van de ruimte rond monumentale gebouwen in het projectgebied, bij de verdere uitwerking van het ontwerp.

5.5.3 Stadsbeheer

Stadsbeheer is de uitvoerende organisatie die bijdraagt aan een schone, hele, veilige en duurzame stad. Stadsbeheer bestaat uit drie directies: Stadswerken (openbare ruimte schoon en heel), Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte en de directie Afval en Grondstoffen. Deze afdeling wordt onder andere als toekomstig beheerder betrokken bij het ontwerp.

5.6 Stadsdeel Centrum en Stadsdeel Oost

De stadsdeelcommissie adviseert het dagelijks bestuur van het stadsdeel en het bestuur van de stad over beleidsvoornemens en plannen voor onder andere inrichting van de openbare ruimte en over de uitvoering van werkzaamheden. In iedere buurt zijn gebiedsmakelaars van het stadsdeel actief. Zij vormen de schakel tussen de buurtbewoners en ondernemers en de gemeente, via regulier overleg met organisaties en het buurtspreekuur. De gebiedsmakelaar onderhoudt ook nauw contact met de wijkagent. De gebiedsmakelaars van de Plantagebuurt en Kazernebuurt (stadsdeel Centrum) en de Weesperzijde Oosterpark (stadsdeel Oost) en de respectievelijke gebiedsbeheerders zijn betrokken bij de totstandkoming van deze Nota van Uitgangspunten.

5.6.1 Advies Stadsdeel Centrum

Het dagelijks bestuur (DB) van stadsdeel Centrum heeft in juni 2022 positief advies uitgebracht over de Nota van Uitgangspunten Sarphatistraat Noord inclusief het Alexanderplein. Het DB is van mening dat de voorkeursvariant het meest tegemoet komt aan de doelstellingen van de Binnenring en aan de wensen en uitgangspunten van de buurt en andere stakeholders. Het DB heeft kennisgenomen van de reacties vanuit de omgeving die zijn uitgewerkt in het participatieverslag. Het DB is positief over de verbetering van de verkeersveiligheid en de ruimte die ontstaat op en rond het Alexanderplein voor overzicht en verduidelijking van de voorrangssituatie. Ook onderschrijft het DB de verdere aandachtspunten bij uitwerking van het ontwerp, zoals een veilige aansluiting op de kruising bij de Hoogte Kadijk en het Ir.Jacoba Mulderplein.

DB is positief over de verbetering van de toegankelijkheid, betrouwbaarheid en doorstroming van het openbaar vervoer

door de verplaatsing van de tramhaltes. Het DB is blij dat de groene trambaan behouden blijft, evenals de bomenrij langs het fietspad en het hondenlosloopgebied, het enige in stadsdeel Centrum. Het DB is benieuwd naar de uitwerking van het ontwerp en van de verkenning om met kleine klimaatadaptieve ingrepen een ecologische oever te maken. Zij laat zich hier graag te zijner tijd over informeren.

5.6.2 Advies Stadsdeel Oost

Het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost heeft in mei 2022 positief advies uitgebracht. Het verplaatsen van de tramhaltes van lijn 14 en 19 naar de Mauritskade zorgt voor meer ruimte en toegankelijke perrons voor de vele (overstappende) reizigers.

5.7 Centrale Verkeerscommissie, Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam en Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit

Het ontwerpen voor de weginrichting is voor advies voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie (CVC), een onafhankelijke adviescommissie met vertegenwoordigers van:

- Gemeente Amsterdam (V&OR en R&D)
- Vervoerregio Amsterdam
- GVB
- Brandweer (vertegenwoordigt ook de ambulance, GHOR)
- Politie
- Belangenorganisaties Cliëntenbelang en Fietsersbond (adviserend zonder stemrecht)

Het schetsontwerp voor de inrichting van de Sarphatistraat en Alexanderplein, met verschillende varianten voor de halteligging zijn op 2 november 2021 voorgelegd aan de CVC. Omdat het niet goed mogelijk is de haltes op de huidige plek helemaal toegankelijk te maken, en hierbij minimaal de bestaande ruimte voor voetgangers en fietsers te handhaven, heeft de CVC in navolging van de Reizigers Advies Raad (RAR), verzocht om de Mauritskade bij de variantenafweging te betrekken in de Nota van Uitgangspunten. Daarop is een nieuwe variant gemaakt, met halteligging op de Mauritskade, die zoveel voordelen biedt dat dit de voorkeursvariant is geworden. Deze uitwerking is op 14 december 2021 voorgelegd aan de CVC. De CVC is blij met de uitwerking van deze variant en heeft positief geadviseerd over de voorkeursvariant.

Aandachtspunten bij de nadere uitwerking onder meer:

- Bij de oversteken geen blokmarkering toepassen maar kanalisatiestrepen;
- Toegankelijke verharding op het voetpad in het groen, en (over)zicht voor sociale veiligheid; voorkom te veel slingering in het pad, anders gaan voetgangers mogelijk op het fietspad lopen;
- De halte op de Mauritskade zoveel mogelijk in de breedte optimaliseren.
- Leg het schetsontwerp voor aan de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam, om de wenselijkheid van haltes op de autocorridor S100 te bespreken.

De Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA) toetst en adviseert over alle plannen en werkzaamheden op of aan wegen en kruisingen met een verkeersregelinstallatie. De WVA heeft alleen het voorstel voor inpassing van de lange halteperrons voor lijn 14 en 19 en de nachtbus op de Mauritskade beoordeeld, omdat op het Alexanderplein en de Sarphatistraat Noord

5 Geraadpleegde partijen

geen verkeerslichten staan. Bij doorrekening is gebleken dat er voldoende ruimte in de verkeersregeling zit om extra overstekende voetgangers naar en van de tramhalte te kunnen verwerken. Het effect hiervan op de doorstroming op de autocorridor S100 is niet dusdanig dat er filevorming ontstaat. Om de toegankelijke lange halteperrons aan te leggen is het nodig de rijbanen iets te versmallen. Volgens de WVA is dat geen probleem. De WVA heeft verder niet geadviseerd ten aanzien van de voorkeursvariant. Aandachtspunten bij verdere uitwerking van het ontwerp zijn onder meer:

- De inrichting van de halte zodanig dat het (uit)zicht en overzicht van automobilisten niet hindert;
- Optimalisatie breedte van de haltes;
- Inpassing nachtbushaltes.

Sinds 1 april 2022 zijn de Centrale Verkeerscommissie (CVC) en Commissie Puccini opgevolgd door één integraal toetsteam: het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit (OR&M). De Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam is vervangen door ambtelijke afstemming. Het toetsteam OR&M voert een verplichte integrale, finale toets uit op planproducten waar ruimtelijke kwaliteit, toegankelijkheid én verkeerskundige aspecten samenkomen. De CVC heeft het schetsontwerp van de voorkeursvariant getoetst. Het toetsteam heeft, in aanloop van het in werking treden van het team, kennisgenomen van het ontwerp en kan zich vinden in de voorkeursvariant. Het toetsteam zal het uitgewerkte definitief ontwerp toetsen, in de volgende projectfase.

6 Conclusies en Vervolg

De Sarphatistraat Noord inclusief het Alexanderplein is onderdeel van de Binnenring en wordt heringericht tot fiets- en OV-corridor. Er zijn diverse varianten voor inrichting van de straat bekeken. In aansluiting op de reeds opgeleverde tracédelen van de Binnenring is in de voorkeursvariant meer ruimte voor de fiets, verbetering van de verkeersveiligheid en van de doorstroming en toegankelijkheid voor de tram. Ook komt er meer ruimte voor voetgangers en de groene uitstraling en sfeer in de straat blijft gehandhaafd.

De ontwerpverkenning heeft geleid tot één duidelijke voorkeursvariant voor de herinrichting van de Sarphatistraat Noord en Alexanderplein. Voorstel is om de fietsstraat vanuit het aangrenzende deel van de Sarphatistraat door te trekken over de kruising tot aan de 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 3,0 meter. Het voetpad wordt verplaatst naar de groenstrook, en wordt een halfverhard (rolstoel)toegankelijk pad. De doorstroming en toegankelijkheid van het openbaar vervoer wordt verbeterd door verplaatsing van de tramhaltes. De haltes voor lijn 7 komen tegenover elkaar aan de oostzijde van de kruising, voor de Muiderpoort. De haltes voor lijnen 14 en 19 worden verplaatst naar de Mauritskade, zo dicht mogelijk bij de Henriëtte Pimentelbrug naar de Sarphatistraat. De verkeersveiligheid op de kruising Alexanderplein wordt verbeterd. Door verplaatsen van de haltes ontstaat op en rond de kruising meer overzicht, de maximale snelheid wordt verlaagd naar 30 km/u. Er komt meer ruimte voor voetgangers, toegankelijke oversteekplaatsen en goede looproutes naar het OV. De groene trambaan blijft behouden, evenals de bomenrij langs het fietspad en het hondenlosloopgebied. Opties worden verkend om met kleine ingrepen een ecologische oever te maken.

Het stadsdeelbestuur van de stadsdelen Centrum en Oost (Mauritskade) hebben positief advies gegeven over de Nota van Uitgangspunten en voorkeursvariant, mede op basis van het participatieproces. De voorkeursvariant komt het meest tegemoet aan de doelstellingen van de Binnenring en aan wensen en uitgangspunten van de buurt en andere stakeholders. Aandachtspunten zijn het verbeteren van de verkeersveiligheid, zowel op de kruising Alexanderplein en de fietsroute in oost-west richting ('stad-in'), als bij de aansluiting op de kruising Hoogte Kadijk en Ir. Jacoba Mulderplein, het uitwerken van opties voor een ecologische oever en het behoud van een groene omgeving

In de ontwerpverkenning (hoofdstuk 4) is per projectdoelstelling aangegeven welke oplossingsrichting geleid heeft tot de voorkeursvariant. In onderstaande wordt kort aangegeven in welke mate de voorkeursvariant aan de projectdoelstellingen voldoet.

Meer ruimte voor fietsers

- Het fietspad langs de groenstrook wordt verbreed van 2,00 naar 3,00 m.
- In de andere richting wordt het fietspad met rijbaan vervangen door een fietsstraat van 4,50 m.
- In de volgende fase wordt meer in detail gekeken naar benodigde parkeerruimte voor rijwielen.

Verbeteren openbaar vervoer

- Op de nieuwe locatie van de tramhaltes is voldoende ruimte om geheel toegankelijke tramhaltes aan te leggen. De meest voorkomende overstap, tussen lijn 14 en 19, wordt voor reizigers gemakkelijker en comfortabeler. Er is geen verwarring meer over voorbijrijdende trams bij een halte.
- De doorstroming en daarmee betrouwbaarheid van het OV wordt verbeterd, omdat trams niet meer op elkaar hoeven te wachten voor de kruising.

6 Conclusies en Vervolg

Verbeteren verkeersveiligheid

- Door het verplaatsen van de tramhaltes wordt de kruising overzichtelijker. Ook zijn er op en rond de kruising minder oversteekbewegingen van tramreizigers.
- Er ontstaat meer ruimte voor bredere oversteken voor fietsers en voetgangers.
- De maximumsnelheid voor gemotoriseerd verkeer wordt verlaagd naar maximaal 30 km/u.
- Doortrekken van de fietsstraat verduidelijkt de voorrangsrichting op de kruising; bij nadere uitwerking van het ontwerp wordt dit aangevuld met bebording, markering.

Behoud groene omgeving en leefbaarheid

- De bomen langs de Sarphatistraat en de groene trambaan blijven behouden.
- Door toevoegen van een meanderend voetpad in de groenstrook en extra groen tussen de bomen waar nu trottoir is neemt de verblijfswaarde toe.
- Het hondenlosloopgebied blijft behouden in aangepaste vorm.
- De kansen voor klimaatadaptatie en ecologie worden verkend, door duurzame inrichting van de groenstrook en kleine aanpassingen aan de oever.

6.1 Aandachtspunten in de vervolgfase

In de vervolgfase worden de eisen waar het ontwerp aan moet voldoen nader in kaart gebracht en het ontwerp verder uitgewerkt. De uitgangspunten uit deze nota zijn de basis voor het ontwerp. Vanuit het consultatie- en participatieproces zijn aanvullende aandachtspunten naar boven gekomen, die meegenomen worden naar de vervolgfase.

Verkeersveiligheid en oversteekbaarheid

- Door omwonenden is aangegeven dat de kruising met de Hoogte Kadijk en Ir. Jacoba Mulderplein als onveilig wordt ervaren. Bij de Hoogte Kadijk komt uitrijdend autoverkeer vanaf het tankstation de weg op en kruist het fietsverkeer op de Sarphatistraat. Aan de overkant worden fietsers verrast door uitrijdend verkeer vanaf het Ir. Jacoba Mulderplein. Onderzocht wordt hoe deze kruising en aansluiting met de herinrichting veiliger kan worden ingericht.
- Kruisend fietsverkeer vanaf de brug bij Entrepotdok schiet soms met snelheid het fietspad op de Sarphatistraat op. Er ligt al een drempel bij de uitrit. Bekeken wordt welke aanpassingen aan de inrichting gedaan kunnen worden.
- Bij het verplaatsen van de tramhaltes wordt met name vanuit belangenverenigingen aangedrongen op behoud van de voetgangersoversteekplaatsen op het Alexanderplein. Zo min mogelijk over wissels van trambanen, in verband met mogelijk blijven haken van hakken of wieltjes. Makkelijk vindbaar, nu er geen verkeerslichten met tikkers meer zijn en met voldoende brede steunpunten voor bijvoorbeeld rolstoelers.
- Voor het vermijden van conflicten tussen fietsers en voetgangers en voor de doorstroming van fietsers is het onwenselijk om kort op elkaar meerdere voetgangersoversteekplaatsen aan te leggen.
- Fietsers en scooters uit de zijstraten, bijvoorbeeld de ventweg Alexanderplein, rijden volgens omwonenden regelmatig over het voetpad langs de Muiderpoort naar de kruising Alexanderplein. Vanuit de buurt wordt gevraagd om betere of meer doorsteken over de trambaan. Meer oversteken is vanwege veiligheid niet gewenst. Bij uitwerking van het ontwerp wordt hier nader naar gekeken.

6 Conclusies en Vervolg

Fiets en medegebruik fietspad

- Gevraagd is of de aansluiting naar de Plantage Middenlaan en naar de Henriëtte Pimentelbrug ingericht worden als fietsstraat. Deze optie wordt bekeken, al geldt voor beide bruggen dat de wegindeling niet mag veranderen, in verband met maximale belastbaarheid op het brugdek. In ieder geval zal de maximale snelheid ook hier naar 30 km/u gaan.
- Vanuit ondernemers in de Oranje Nassaukazerne is gevraagd om meer parkeerplekken voor fietsen. Onderzocht wordt wat de behoefte is aan parkeerplek voor fietsen en andere wielervoertuigen.
- Omwonenden zijn niet blij met medegebruik van het fietspad. Om scooters op het fietspad af te remmen is de wens geuit om (bromfiets)drempels in het fietspad te plaatsen.
- Omwonenden geven aan dat bij verbreding van het fietspad maatregelen genomen moeten worden om sluipverkeer (auto's) vanaf Hoogte Kadijk over het fietspad tegen te gaan.

Openbaar vervoer

- Let op een sociaal veilige locatie voor de nachtbushaltes, voldoende verlicht, zo dicht mogelijk bij bebouwing.
- Voor de tramhaltes op de Mauritskade wordt onderzocht of deze iets breder dan 2,30 m te maken zijn, echter zonder ingrijpende (kostbare) aanpassingen aan de weg, zoals verleggen van rijbanen.

Groen en leefbaarheid

- Uitgangspunt is behoud van het hondenlosloopgebied met toegang tot de oever, zodat honden bij het water kunnen om te baden en te drinken. Om ongeveer dezelfde omvang te behouden zal dit verlengd moeten worden als er een voetpad langs gelegd wordt.
- Zeer enthousiast zijn omwonenden over het idee de kwaliteit van de groenstrook te optimaliseren en een met kleine ingrepen een ecologische oever te maken. Artis gaat de strook aan de overkant van de gracht ook opnieuw inrichten, stem de inrichting af. Er leven veel ideeën over de aan te brengen beplanting, bewoners denken hier graag in mee. Eventueel in de vorm van zelfbeheer.
- In de detailuitwerking zal ook worden gekeken naar het plaatsen van afvalbakken en extra bankjes in het gebied. De meningen hierover lopen uiteen, van rustpunten tot mogelijke bron van overlast.

Overig

- Vanuit efficiency en veroorzaken van zo min mogelijk overlast wordt de planning van de herinrichting zoveel mogelijk afgestemd met andere (onderhouds)werkzaamheden, aan het tramspoor, kabels en leidingen, de bruggen in het projectgebied en andere omgevingsprojecten. De conditie van de bruggen en tramsporen worden gemonitord.
- Omwonenden aan het Alexanderplein geven aan bij ernstige regenval soms wateroverlast te hebben, omdat de weg hoog ligt ten opzichte van de woningen en het trottoir wat schuin afloopt. In het ontwerp wordt aandacht aan de afwatering geschonken.
- Om de monumentale gebouwen goed tot hun recht te laten komen is het gewenst deze vrijer in de openbare ruimte te laten staan, met een breder voetpad. Eventueel straatmeubilair moet op enige afstand geplaatst worden, er mag niets aan de muren worden bevestigd.

7 Uitgangspunten ontwerp

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor het ontwerp van de voorkeursvariant voor de Sarphatistraat Noord inclusief Alexanderplein samengevat.

7.1 Algemeen

- Richt de Sarphatistraat Noord en het Alexanderplein verkeersveilig in:
  - Verduidelijken van de voorrangssituatie op het Alexanderplein
  - Meer overzicht
  - Veilige oversteek over de trambaan, ook bij zijstraten
  - Meer ruimte voor fietsers en voetgangers
  - Zorg voor een veilige aansluiting op bestaand profiel bij de grens van het projectgebied.
- Richt de openbare ruimte van gevel tot gevel (of oever) hoogwaardig in, eenheid in uitstraling volgens Puccini handboek (zie bijlage I Beleidskaders en agenda's).
- Benut waar mogelijk en gewenst kansen om het verblijfsklimaat te verbeteren.
- Geef de volgende onderdelen een plaats in het profiel:
  - Fietsstraat van minimaal 4,00, liefst 4,50 m breed, vanaf de aansluiting in de Sarphatistraat, over de kruising Alexanderplein, tot aan Hoogte Kadijk;
  - In de andere richting een fietspad van 3,00 m breed;
  - Een voetpad van 2,50 m breed in halfverharding in de groenstrook;
  - Een verbreed voetpad langs de kazerne en de kruising; goede looproutes naar de OV haltes.
  - Behoud van de groene trambaan en het hondenlosloopgebied in de groenstrook;
  - Toegankelijke tramhaltes.
- Houd rekening met algemeen geldende beleidskaders waaronder de ontwerprichtlijnen CROW; Leidraad CVC; Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam; Programma van Eisen toegankelijke tramhaltes; Beleidskader Verlichting; Beleidskader Puccinimethode (zie ook bijlage 1).
- Onderzoek de mogelijkheid tot het aanleggen van een ondergrondse goot voor kabels en leidingen. Dat geeft vervanging van kabels en leidingen in de toekomst meer flexibiliteit en bespaart ruimte.

7.2 Voetgangers

- Benut vrijkomende ruimte zoveel mogelijk ook voor extra voetgangersruimte.
- Creëer veilige en voldoende brede oversteekvoorzieningen voor voetgangers.
- Leg het voetpad waar mogelijk waterpas aan, rekening houdend met de afwatering en mogelijke wateroverlast bij de gevels.

7.3 Fietsers

- Realiseer in beide richtingen veilige en comfortabele fietsroutes:
  - Hanteer de minimaal vereiste breedte voor éénrichtings fietspaden met medegebruik door scooters (3,00 m).
  - Creëer veilige oversteekvoorzieningen voor fietsers.
  - Zorg dat de fietsvoorziening soepel aansluit op de inrichting van de kruisingen, zodat de voorrangssituatie duidelijk is en fietsers weinig hinder hebben van overige verkeersdeelnemers en kunnen doorstromen.

7 Uitgangspunten ontwerp

- Neem maatregelen om te bewerkstelligen dat auto's niet het fietspad op gaan bij Hoogte Kadijk;
- Neem maatregelen om te zorgen dat fietsers (en laad-/losverkeer) vanaf Entrepotdok niet met een vaart het fietspad op schieten.
- Realiseer voldoende fietsparkeervoorzieningen in het gebied (onderzoek de parkeerdruk):
  - Bezie of de huidige verdeling nietjes en parkeervakken voldoet, maak parkeervoorzieningen geschikt voor brommers, scooters en andere in maat afwijkende wielervoertuigen (geen auto).

7.4 Openbaar vervoer

- Op de trambaan blijft het snelheidsregime van maximaal 50 km/u gehandhaafd.
- Maak de tramhaltes toegankelijk volgens de geldende normen.
- Verbeter de doorstroming van het openbaar vervoer, voor een betrouwbare dienstregeling voor de reiziger, door het verplaatsen van haltes.
- Verplaatsen van de haltes: haltes van lijn 14 en 19 naar de Mauritskade (62 m lang, voor tegelijkertijd halteren), de haltes van lijn 7 ter hoogte van de Muiderpoort, aan het begin van de groenstrook.
- Zorg voor veilige, transparante inrichting van de haltes en let op de plaatsing van meubilair, zoals hekwerk als afscheiding langs de rijbaan op de Mauritskade, die mag het (over)zicht van het verkeer niet belemmeren.

7.5 Autoverkeer

- Onderzoek de behoefte aan laad-/losplekken ter hoogte van de Oranje Nassaukazerne en richt op het verbrede voetpad enkele laad-/loshavens in.
- Neem maatregelen zodat het gemotoriseerd verkeer niet harder dan 30 km/u rijdt, zowel op de Sarphatistraat als op de kruisingen Alexanderplein en Hoogte Kadijk.
- Behoud van gehandicaptenparkeerplaatsen, zoveel mogelijk op de huidige plek.

7.6 Groen, klimaatadaptatie, duurzaamheid

- Behoud de groene trambaan en de bomen in het gebied, waaronder de bomenlaan langs de groenstrook en de monumentale bomen.
- Compenseer als er toch groen verwijderd moet worden, zoals struikgewas in de groenstrook bij aanleg van een sociaal veilig halfverhard pad in het groen. Breng waar mogelijk extra groen aan of verbeter de kwaliteit van het bestaande groen.
- Maak een inrichtingsplan of groenplan voor de groenstrook, betrek geïnteresseerde bewoners en ondernemers hierbij, evenals Artis. Onderzoek eventueel zelfbeheer.
- Richt de openbare ruimte zodanig in dat het gebied bij extreme regenbuien (60 mm per uur) het regenwater kan verwerken volgens de 'Rainproof'-doelstelling (zie bijlage 1).
  - Verbeter de infiltratiemogelijkheid van regenwater.
  - Maak eventueel ruimte voor waterberging.
- Verbeter de ecologie in de straat door de mogelijkheid voor ondergronds leven te vergroten en door voorzieningen te treffen voor insecten, vogels, vleermuizen e.a.

- Gebruik waar mogelijk circulaire materialen (funderingen, asfalt, klinkers e.a.).
- Houd rekening met toekomstige inrichting van ‘Amsterdam Aardgasvrij’ door eventueel ruimte te reserveren voor transportbuizen van een warmtenet en het verzwaren van het elektriciteitsnet. Leg waar mogelijk vast mantelbuizen aan.
- Stimuleer de aannemer slimme bouwlogistiek toe te passen, gebruik te maken van elektrisch vervoer en overlast voor de omgeving te beperken.

7.7 Technische eisen inrichting

- De nieuwe inrichting van de Sarphatistraat Noord en Alexanderplein inclusief een stukje Mauritskade, en van de groenstrook mag geen hogere beheerkosten met zich meebrengen.
- Streven is om de beheerkosten te verlagen.
- De nieuwe inrichting moet een levensduur van minimaal 30 jaar hebben.

Bijlage I Beleidskaders en agenda's

Voor het maken van keuzes bij toekomstige aanpassingen in het straatprofiel zijn visiedocumenten en beleidskaders opgesteld. Deze zijn sturend of richtinggevend (leidraad) bij het maken van een afweging. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen beleidsdocumenten op strategisch niveau (de visiedocumenten), met daaronder de uitwerking in Stedelijke Kaders met handboeken en leidraad voor het verkeersontwerp. Tenslotte zijn er agenda's en programma's, waarin vaak thematisch aan oplossingen van knelpunten in de stad wordt gewerkt. Er zijn diverse beleidskaders van toepassing. In onderstaande wordt kort aangegeven wat het doel is en wat de invloed van de beleidskeuze is op onderhavige Nota van Uitgangspunten.

1.1 Visie documenten

Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (2021)
In de omgevingsvisie staan de opgaven waar Amsterdam voor staat. De visie beschrijft de gewenste ontwikkeling op basis van vijf strategische keuzes. Dit zijn: meerkernige ontwikkeling, groeien binnen grenzen, duurzaam en gezond bewegen, rigoureus vergroenen en samen stadmaken. De visie bevat ook een ruimtelijk-programmatisch kader en een beleidsagenda waarin al het bestaande beleid voor de fysieke leefomgeving is samengevat. Verder wordt aangegeven welke nieuwe richtingen nodig zijn.

Mobiliteitsaanpak Amsterdam (2013)
De Mobiliteitsaanpak Amsterdam is het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030. De economische vitaliteit van Amsterdam kan op duurzame wijze versterkt worden door de bereikbaarheid in en van de stad te verbeteren. Onder andere door interessante overstappunten tussen het openbaar vervoer op de Binnenring en de Noord-Zuidlijn.

Visie Openbare Ruimte (2017)
In deze visie worden ambities voor de Amsterdamse openbare ruimte van 2025 geformuleerd. De stad groeit harder dan ooit en de druk op de openbare ruimte neemt toe. In deze visie ligt de nadruk op de verblijfsfunctie van de openbare ruimte. Bij het verdelen van de schaarse openbare ruimte krijgen voetgangers en fietsers prioriteit. Met name in de stadsstraten, met gemengd wonen, winkelfunctie en verkeer, is dit een punt van aandacht.

Koers 20/25
Met de acties uit Koers 2025 schept het gemeentebestuur ruimte voor het realiseren van circa 50.000 woningen in de stad. In de oostelijke binnenstad en stadsdeel Oost vindt nu en de aankomende jaren woningbouw plaats (stadsdeelwerf Oostenburg, Zeeburgereiland (tijdelijke pontverbinding Sluisbuurt met Sporenburg), op IJburg, maar ook in andere delen van de stad. Dit zal gevolgen hebben voor het aantal (fiets) verkeersbewegingen in de straat.

1.2 Stedelijke kaders

Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam (2018)
In het Beleidskader Verkeersnetten staan de belangrijkste routes voor voetganger, fietser, openbaar vervoer en auto, welk doel ze hebben en aan welke kwaliteitseisen ze moeten voldoen. Het Beleidskader is nodig om ervoor te zorgen dat er een duidelijke hiërarchie is in de structuur van de wegen in de stad. Op het ene stuk weg is de auto bijvoorbeeld belangrijk, op het andere de voetganger. Hierbij is onderscheid gemaakt in Plusnetten, Hoofdnetten en Basisnetten. Het kader wordt gebruikt als basis voor keuzes voor investeringen in de verkeersnetten en voor het maken van keuzes als – bijvoorbeeld door ruimtegebrek – niet aan alle doelen en eisen kan worden voldaan. Het is ook het kader

waar ruimtelijke plannen aan getoetst worden. De Sarphatistraat is zowel onderdeel van het Plusnet Tram, Plusnet Fiets als Hoofdnet Voetganger.

Leidraad Centrale Verkeerscommissie (2016)
De Leidraad CVC is een uitwerking van het Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam. In de CVC-leidraad staan specifieke inrichtingseisen voor de openbare ruimte. Voor Plusnet Fiets is bijvoorbeeld aangegeven wat de minimale breedte van een fietspad moet zijn, en zijn er ook minimale eisen en wensen voor voetpaden. De Leidraad CVC is geen bestuurlijk vastgesteld beleidskader, maar een toetsingsdocument.

Beleidskader Ruimte voor de voetganger (2019)
De Sarphatistraat is onderdeel van het stedelijk Hoofdnet Voetganger. In dit beleidskader staan onder meer richtlijnen betreffende vrije doorloopruimte voor voetgangers, afhankelijk van het gemiddeld aantal voetgangers in die straat. Hiermee wordt voorkomen dat bij het ontwerpen de ruimte voor voetgangers een sluitpost vormt. Een eerste vereiste is toegankelijkheid voor alle voetgangers. Dit beleidskader is tevens van belang omdat het trottoir – in tegenstelling tot de verkeersruimte voor andere modaliteiten (fietspad, weg, tram/busbaan) – voor meerdere functies gebruikt wordt, zoals fietsparkeren, terrassen, afvalcontainers, etc.

Beleidskader Puccinimethode (2018)
Dit beleidskader is opgesteld om bij herinrichting en groot onderhoud te kiezen voor kwalitatief goede en gelijksoortige materialisering. De Puccinimethode is de beleidsmatige uitwerking om met eenvoudige, beproefde materialen zoals 30x30 betontegels en gebakken klinkers een hoge kwaliteit te bereiken. De methode geeft deze ambitie zowel inhoudelijk als procesmatig vorm en staat voor de totstandkoming van één Amsterdams beeld en cultuur bij de inrichting van de openbare ruimte. Het gaat zowel om verhardingen (steen) als groen, afspraken over de vormgeving van openbare verlichting en het straatmeubilair. Kortom de inrichting van de gehele openbare ruimte.

Programma van Eisen Tramhaltes (2021)
Het programma van eisen (PvE) biedt een eenduidig kader voor het vernieuwen en aanleggen van tramhaltes en gecombineerde tram- en bushaltes. Het PvE ondersteund zo goed mogelijk de verschillende functionaliteiten die op de halte geboden worden aan de reiziger en het borgen van de belangen die hiermee samenhangen. Dit zijn onder meer eisen op het gebied van haltecapaciteit, inrichting en comfort, positionering in de omgeving, onderhoudbaarheid en veiligheid. Het PvE Tramhaltes geeft invulling aan de wettelijke eisen op het gebied van toegankelijkheid van het Amsterdamse openbaar vervoer.

1.3 Agenda's en Programma's

Investeringsagenda Mobiliteit Vervoerregio Amsterdam
De Vervoerregio Amsterdam verdeelt beschikbare financiële middelen via projecten in zogenaamde investeringsagenda's. Het betreft de Investeringsagenda OV, de Investeringsagenda Fiets, de Investeringsagenda Verkeersveiligheid en Investeringsagenda Weg. Deze zijn gebundeld in de Investeringsagenda Mobiliteit, om maatregelen die voortkomen uit de investeringsagenda's goed op elkaar af te stemmen. Maatregelen zijn onder andere het verbeteren van de fietsinfrastructuur die behoort tot het netwerk van de vervoerregio (zoals de Binnenring), fietsparkeervoorzieningen in stadscentra en bij OV-haltes, maatregelen voor verkeersveiligheid in het algemeen zoals het veiliger inrichten van schoolomgevingen.

Bijlage I Beleidskaders en agenda's

De vervoerregio heeft ook financiële middelen beschikbaar voor duurzaamheidsmaatregelen. De visie van de Vervoerregio op duurzaamheid is verwoord in het rapport 'Duurzaamheid in de regionale Agenda 2014 – 2018'. De inzet is het verminderen van lokale luchtvervuiling, het verlagen van de klimaatbelasting en het verminderen van de uitputting van fossiele brandstoffen.

Met de Investeringsagenda OV 2014 – 2025 wil de gemeente samen met de Vervoerregio Amsterdam en GVB-maatregelen nemen om meer reizigers te vervoeren, met een betere kwaliteit tegen minder kosten. De OV-maatregelen worden met de gemeente Amsterdam verder uitgewerkt, onder andere op de Binnenring.

Agenda Amsterdam Autoluw (2020)
In het Coalitieakkoord 2018-2022 werd aangekondigd dat het college een ambitieuze 'Agenda Amsterdam Autoluw' zou vaststellen, waarin onder andere invulling wordt gegeven aan de ambitie vooral in de stadsstraten de ruimte voor de auto te beperken ten gunste van voetganger en fietser.
In januari 2020 is de Agenda Autoluw vastgesteld door de raad. Hierin staan 27 maatregelen, pilots en onderzoeken met als doel meer leefruimte en schonere lucht:

- Meer schone en actieve verplaatsingen (frequent en vlot openbaar vervoer, fijne wandelpaden en goede fietsroutes);
- Minder auto's en autoritten;
- Minder auto's op straat (opheffen parkeerplekken, verhogen parkeertarieven, minder vergunningen);
- Prettige openbare ruimte.

De voorgestelde maatregelen, pilots en onderzoeken zijn aangevuld met ingediende moties en inmiddels concreet gemaakt in diverse projecten en plannen. Deze maatregelen hebben effect in met name het Centrum. Om ruimte te maken voor goede fietsroutes worden de autoverkeersstromen aangepast. Deze maatregelen hebben ook directe raakvlakken met de Binnenring.

Programma Sprong over het IJ
In 2017 heeft de gemeenteraad het voorkeursbesluit genomen voor Sprong over het IJ, een programma bestaande uit 5 maatregelen: intensiveren veerverbindingen over het IJ, metrostation Sixhaven, Javabrug, Stenen Hoofdverbinding en een voetgangerspassage van Centraal Station naar Buiksloterweg.
Na een bestuurlijke impasse over de uitwerking van de Javaburg is in 2021 overeengekomen het visiedocument Genereus Verbonden van commissie D'Hooghe als basis te nemen voor verdere uitwerking van de maatregelen. Hierbij zijn onder meer 2 bruggen over het IJ voorgesteld, een Westbrug en Oostbrug, met aansluiting op de Binnenring. In februari 2022 is een aangepast voorkeursbesluit Sprong over het IJ vastgesteld door de gemeenteraad. De komende tijd worden de aanlandingsplekken van de Oostbrug in Noord en bij het Azartplein nader uitgewerkt. Volgens de huidige planning zal de Oostbrug op zijn vroegst rond 2030 gebouwd zijn. Dan moet de Binnenring klaar zijn voor de naar verwachting vele extra fietsers.

Agenda duurzaamheid (2015)
De Amsterdamse ambities op het gebied van duurzaamheid aan de hand van vijf transitiepaden: duurzame energie, schone lucht, circulaire economie, klimaatbestendige stad en gemeente duurzaam. Daarbij wordt vooral lopen en fietsen gestimuleerd (emissievrij vervoer) om bij te dragen aan schonere lucht in de stad.

Strategie Klimaatadaptatie Amsterdam (2020)
De strategie Klimaatadaptatie streeft ernaar om klimaatadaptatie tot het 'nieuwe normaal' te maken. Dit betekent dat er bij o.a. herinrichtingen, gebiedsontwikkelingen, bouw, vervanging en

Bijlage I Beleidskaders en agenda's

onderhoud altijd maatregelen voor klimaatadaptatie getroffen worden, en klimaatadaptatie geen vrijblijvend thema meer is. Dit moet leiden tot het verminderen van hittestress en wateroverlast na hevige regenval. Ook de negatieve gevolgen van langdurige droogte voor assets in de openbare ruimte (zoals kademuren en bruggen, ondergrondse infrastructuur, wegen, en tramsporen) kunnen hiermee verminderd worden. Amsterdam Rainproof is een voorbeeld van een klimaat adaptief programma met als doel Amsterdam bestand te maken tegen de steeds vaker voorkomende hevige regenval. Dit doen we door de Amsterdamse openbare ruimte veerkrachtig in te richten zodat bij hevige regen geen schade of overlast optreedt. Tegelijkertijd wordt dit regenwater nuttig gebruikt voor een groene, aantrekkelijke en leefbare stad. Deze regenbestendige inrichting van zowel de publieke als de private ruimte(n), vraagt om maatwerk per gebied.

Meerjarenplan Fiets (2017-2022)
Het Meerjarenplan Fiets is er voor fietsers én een gezonde en bereikbare stad. De maatregelen richten zich op drie pijlers: comfortabel doorfietsen, gemakkelijk fietsparkeren en fietsgedrag. Daarbij krijgen bestaande fietsroutes een verbetering en er worden maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat iedereen die op de fiets stapt comfortabel kan doorfietsen en gemakkelijk parkeert. In 2022 wordt naar verwachting het nieuwe Meerjarenplan Fiets vastgesteld.

Meerjarenplan Verkeersveiligheid (2016-2021)
Meer fietsers en voetgangers, meer mensen maken gebruik van het OV, minder auto's. Het verkeer in Amsterdam is in de afgelopen jaren behoorlijk veranderd. De stad is drukker geworden en populair bij bezoekers, bewoners en bedrijven. Deze ontwikkelingen vragen om duidelijke keuzes op het gebied van verkeersveiligheid. Met het Meerjarenplan Verkeersveiligheid zet Amsterdam stevig in op het nog veiliger maken van de Amsterdamse straten, voetpaden en fietspaden. Het meerjarenplan richt zich vooral op preventie en ongevallen bij kwetsbare groepen, gedragsverandering in het verkeer en ruimtelijke maatregelen die het verkeer veiliger maken.

Bijlage II Afgevallen varianten halteligging

Sarphatistraat Noord
Voor de Sarphatistraat Noord is volgend op de participatie vanuit de buurt en betrokken partners feitelijk direct één passend schetsontwerp voor het maaiveld gemaakt, op basis van de aangedragen oplossingsrichtingen voor de knelpunten en doelstellingen. Hierop zijn geen verdere schetsontwerpen gemaakt van andere ideeën, omdat deze conflicteerden met bijvoorbeeld het uitgangspunt de bomenrij en de huidige (ligging van) de groene trambaan zoveel mogelijk te behouden.

Alexanderplein
Bepalend voor de herinrichting van het Alexanderplein is de ligging van de tramhaltes. De haltes moeten aan de eisen voor toegankelijkheid voldoen, en moeten passen in de juiste rechtstand en verticale ligging. Door de vele sporen op de kruising blijft er weinig variabele ruimte over. Omdat de kruising ingeklemd ligt tussen twee bruggen is er geen sprake van een plat vlak, maar veel verticale ongelijkheid. Er zijn meerdere schetsontwerpen van haltevarianten gemaakt, waarbij onderstaande drie varianten het meest kansrijk leken. Echter bij geen van deze varianten wordt de doelstelling toegankelijke haltes helemaal gehaald. Bij de voorste of de achterste deuren van de tram, of beide, blijft een te grote spleet tussen tram en halteperron. Daarnaast zijn ook andere knelpunten niet (geheel) opgelost, zoals een wachtende tram als een andere tram al bij de halte staat om te halteren.
Bij de voorkeursvariant die in deze Nota van Uitgangspunten is beschreven zijn de knelpunten opgelost en deze voldoet aan de doelstellingen. Bovendien kunnen ook de doelstellingen als meer ruimte voor fietsers en voetgangers, overzicht voor een verkeersveiliger kruising, beter behaald worden in de voorkeursvariant. Vandaar dat onderstaande varianten zijn afgevallen.

Bijlage II Afgevallen varianten halteligging

- In variant 1 blijven de haltes in de huidige configuratie rond de kruising liggen. De halte voor de Academie voor Bouwkunst is verlengd tot 62 meter, waardoor naast lijn 7 ook lijn 19 hier kan halteren. Dit lost het probleem van op elkaar wachtende trams slechts deels op; in deze situatie zou lijn 19 toch op lijn 14 moeten wachten bij de volgende halte.
- In variant 2 ligt de halte van lijn 7 richting Azartplein parallel aan de andere halte van lijn 7 – de ligging die onderdeel is van de voorkeursvariant. Lijn 14 en 19 halteren echter nog samen op dezelfde haltes, die niet geheel toegankelijk zijn en waar op elkaar gewacht moet worden om te halteren. Groot voordeel hier is de geringe overstapafstand met lijn 7.
- In variant 3 tenslotte ligt op elke 'poot' van de kruising een halte. Lijn 19 halteert hier weer samen met lijn 7 op een lange halte voor de Academie voor bouwkunst. Helaas is deze halte en de halte tegen de Jules Schelvisburg niet geheel toegankelijk te maken, door de verschillen in hoogteligging en bochten. Ook heeft dit gevolgen voor de ligging van de sporen op de Jules Schelvisbrug – die mogelijk niet daartegen bestand is – en scherpere bochten in de sporen van lijn 7 wat tot extra geluidsoverlast kan leiden.



Variant 1: gedeeltelijke molenwiek – haltes conform huidige ligging – lijn19 halteert bij 7

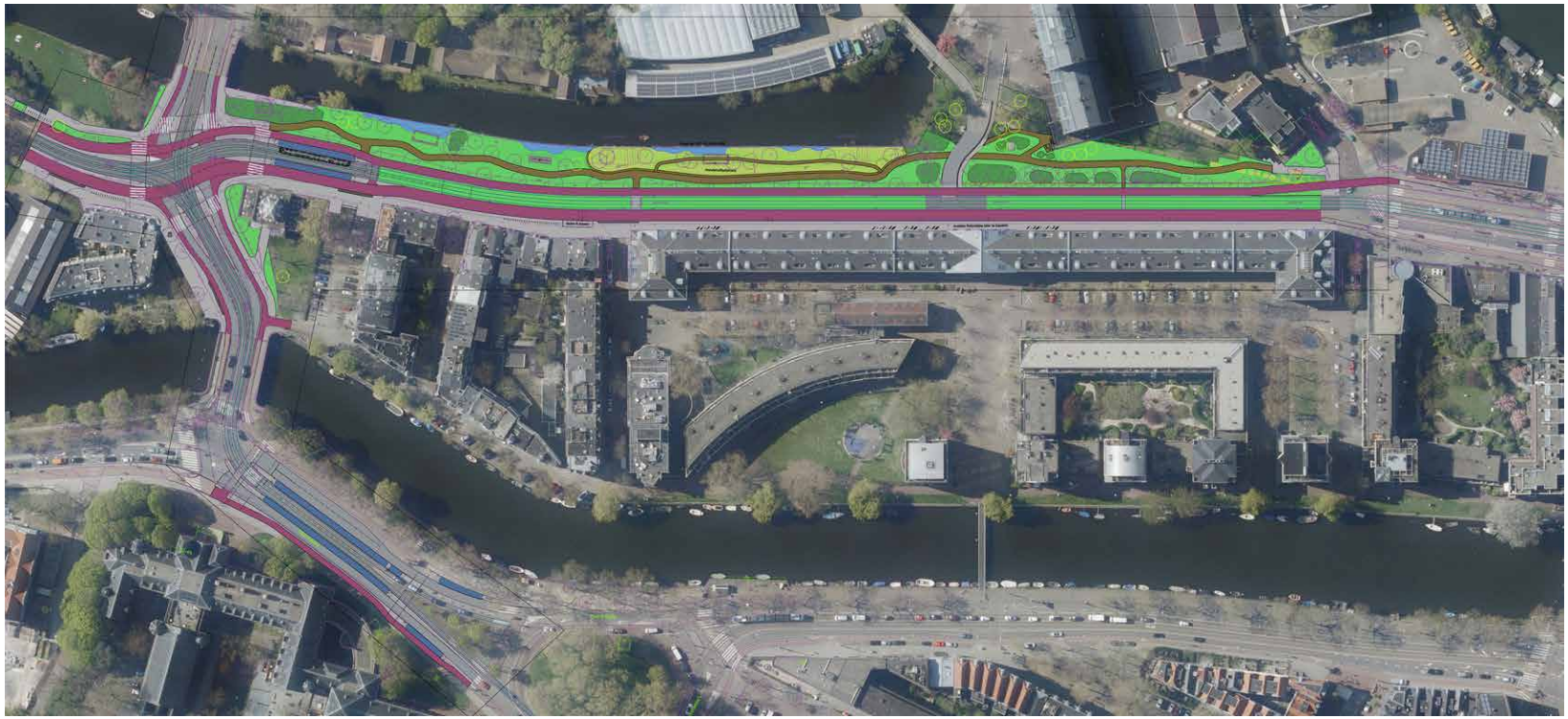


Variant 2: haltes lijn 7 parallel in Sarphatistraat oostzijde kruising



Variant 3: haltes in molenwiekvorm; lijn 19 en 7 stad-uit op dezelfde halte

Bijlage III Schetsontwerp voorkeursvariant



Maaiveldtekening behorende bij NvU Sarphatistraat Noord - Alexanderplein (Mauritskade) | 23 februari 2022