



Memo

Aan Stadsdeelcommissie Centrum.
Van Nienke van Renssen, portefeuillehouder Verkeer en openbare ruimte .
Kopie aan
Onderwerp Advies Toegankelijkheid Nieuwe Sint Jacob
Datum 3 maart 2026

Geachte leden,

Tijdens de vergadering van 16 december van uw commissie is het advies Toegankelijkheid Nieuwe Sint Jacob vastgesteld.

In dit advies wordt het dagelijks bestuur door u gevraagd om de mogelijkheden voor toegankelijke op- en afstapvoorzieningen direct voor de entree van De Nieuwe Sint Jacob aan de Plantage Middenlaan te onderzoeken.

Ik heb u toegezegd in maart hierop terug te komen en u te informeren over de mogelijkheden.

De afgelopen tijd is uitgebreid gekeken naar de mogelijkheden en wat hiervoor nodig is. Hieruit bleven uiteindelijk enkele varianten over welke fysiek gezien mogelijk zijn.

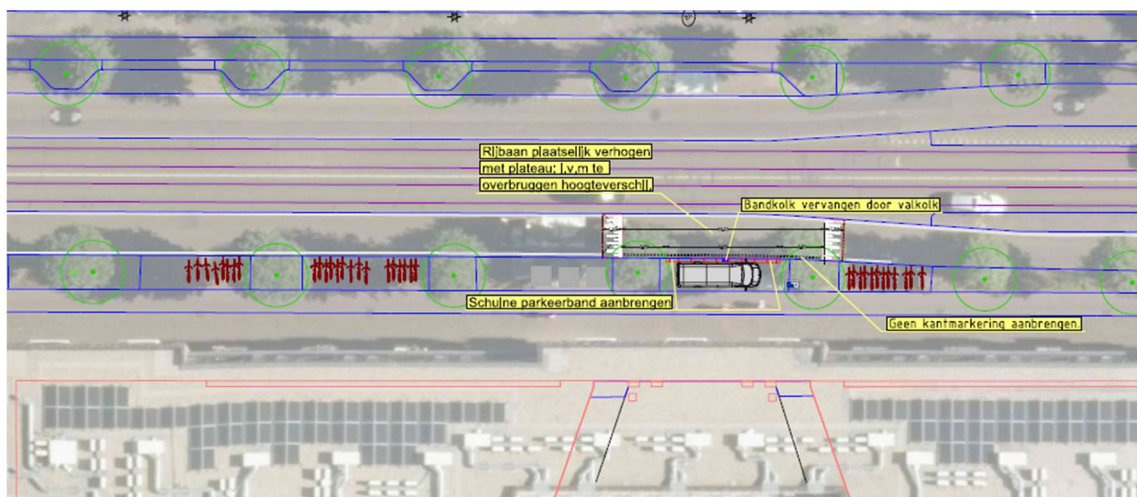
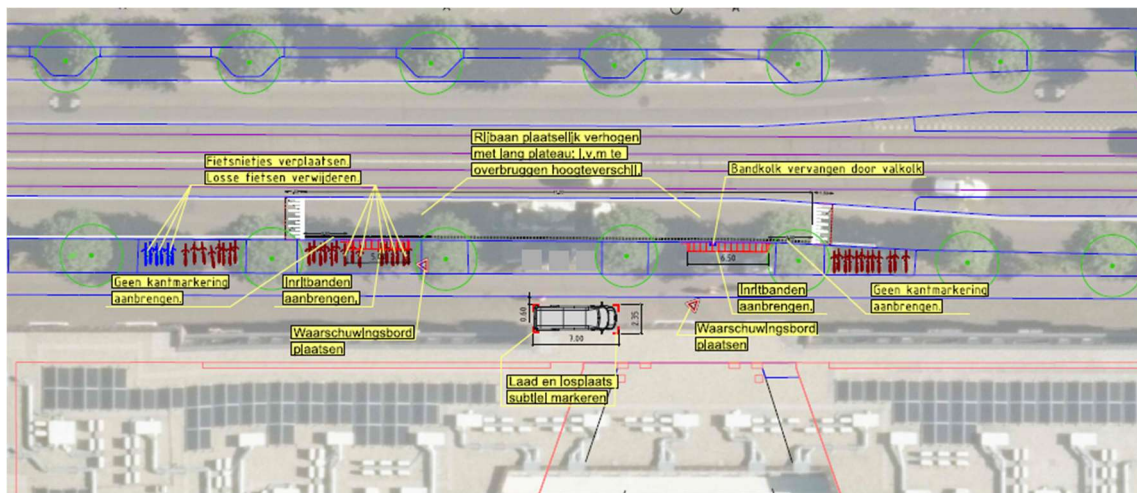
In eerste instantie is gekeken naar een variant waarbij de bestaande afvalcontainers zouden worden verplaatst om een oprit naar het trottoir mogelijk te maken. Omdat op deze locatie ondergrondse containers zijn gepland waarvoor al eerder ondergrondse voorbereidingen zijn getroffen, is deze variant afgefallen.

Daarmee zijn twee varianten overgebleven welke fysiek mogelijk maar vanuit verkeersveiligheid niet optimaal zijn.

1. Het creëren van een in- en uitstaplocatie op de stoep met het realiseren van een oprit bij bestaande fietsnietjes en een afrit voorbij de containers.
2. Het creëren van een in- en uitstaplocatie tussen de bomen waarbij over een grotere lengte de volledige rijbaan wordt opgehoogd.

Het hoogteverschil tussen huidige rijbaan en het fietspad zorgt voor een grote complexiteit. Ook bij nadere beschouwing is het hoogteverschil te groot om met alleen een inrit-band te overbruggen. Om de locatie toegankelijk te maken voor personenauto's geldt voor beide varianten dat eerst de rijbaan zelf door middel van een plateau moet worden verhoogd. Verhoging van de rijbaan op de Plantage Middenlaan is een zeer kostbare ingreep.

Bijgevoegd twee schetstekeningen van beide varianten.



Beide varianten hebben voor- en nadelen vanuit verkeersveiligheid.

De variant met een locatie op de stoep creëert een situatie waarbij het gemotoriseerd verkeer tweemaal het fietspad moet kruisen en over een lengte van ca. 30 meter over de stoep moet rijden wat gevaarstelling en een onverwachte verkeerssituatie voor voetgangers oplevert. Passagiers kunnen hierbij op de stoep, dus binnen het voetgangersgebied, uitstappen.

De variant met een laad- en loslocatie direct langs de rijbaan waarbij het voertuig op de smalle strook tussen de bomen wordt opgesteld creëert een situatie waarbij passagiers noodzakelijkerwijs direct op de rijbaan of fietspad moeten uitstappen. Dit biedt daarmee geen veilige uitstapmogelijkheid. De conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en doorgaande fietsers of voetgangers op het trottoir is in deze variant echter minimaal.

Beide varianten worden ambtelijk vanuit verkeersveiligheid afgeraden. Aangezien er al een verkeersveilige voorziening, op weliswaar verdere loopafstand, aanwezig is in de Plantage Lepellaan wordt het realiseren van een voor deze doelgroep onveilige voorziening als onwenselijk gezien.

Geen financiële dekking

Er zijn geen vrije budgetten voor de uitvoering van aanpassingen van de openbare ruimte. Eerste ramingen voor de beide varianten 1 en 2 komen op respectievelijk minimaal €95.000 en €45.000. Hiervoor zijn geen middelen beschikbaar.

Vanuit de stedelijke uitvoeringsstandaard (USTOR) worden dergelijke investeringen alleen gedaan wanneer vanuit noodzakelijk onderhoud mogelijkheden bestaan om aanpassingen aan de openbare ruimte door te voeren. Op dit moment is er op dit stuk Plantage Middenlaan geen onderhoudsopgave.

Daarnaast is de grote van de ingreep dus danig groot dat dit het niveau van een kleine infrastructurele ingreep overstijgt en als een separaat project moet worden geprogrammeerd en opgezet.

Dit betekent dat de realisatie van een van de varianten is op dit moment financieel niet haalbaar.