Schouw Plantagebuurt kleine maatregelen
19-11-2019 om 11:00

Aanwezigen:

Namens de gemeente

- [redacted]
- [redacted] Verkeer en Openbare ruimte)
- [redacted])
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted])
- …. (Stagiair)

Namens de buurt

- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- … landschapsarchitect…

Looproute

Vanaf de Markenhoven parkeergarage op de Anne Frankstraat wordt er via Plantage Parklaan, Plantage Middenlaan, Plantage Kerklaan en Roetersstraat een route gelopen. Tijdens deze schouw is er voor de bewoners de mogelijkheid om opmerkingen op de verkeersveiligheid aan de kaart te stellen betreft de knelpunten op de bovengenoemde straten. Tijdens dit project zal voornamelijk de focus liggen op cosmetische ingrepen (lees: geen veranderingen in ondergrondse kabels en leidingen).

Aanmerkingen

Algemeen

Probeer te streven naar aanpassingen die niet enkel nut hebben voor de kleine maatregelen van dit project, maar die ook ingepast kunnen worden in plannen van de grote herinrichting van De Plantage.

Op dit moment staan er verkeersborden voor een adviessnelheid van 30 km/u in een aantal straten en is de maximumsnelheid 50 km/u in alle geschouwde straten.

De GVB is in het algemeen geen voorstander van het verlagen van de maximumsnelheid van auto's van 50 naar 30 km/u. Aangezien dit ook gevolgen heeft voor de maximumsnelheid van de trams.

Het gedeelte van de Plantage Middenlaan (Plantage Kerklaan – Alexanderplein) is buiten beschouwing gelaten aangezien er aan deze straat meerdere pandverbouwingen bezig zijn en daardoor verkeerssituatie vaak zal veranderen komende jaren.

Kruispunt IJ-tunnel Anne Frankstraat

Er wordt een verzoek gedaan de maximumsnelheid in deze straat te verlagen tot 30 km/u. De straat geeft automobilisten in de huidige situatie de mogelijkheid harder dan 50 km/u te rijden, waar volgens de bewoners van de buurt ook veelvuldig gebruik van wordt gemaakt. De verandering van de maximumsnelheid naar 30 km/u heeft echter tot gevolg dat er geen voorrangswegen mogen zijn. In de volgende afbeelding is te zien dat de Anne Frankstraat een voorrangsweg is ten opzichte van de Nieuwe Herengracht (drempel), bij een dergelijke verandering zal deze situatie waarschijnlijk ook aangepakt moeten worden.



Voorheen is er een verzoek ingediend om de verkeerstroom uit de IJ-tunnel naar de Anne Frankstraat te verminderen met behulp van het verkeerslicht op dit kruispunt. Echter was tot voor kort niet mogelijk aangezien er hierdoor filevorming zou ontstaat in de IJ-tunnel. Deze oude situatie is tegenwoordig niet meer relevant, waardoor er een optie zou ontstaan de verkeerslichten te gebruiken om verkeerstroom om de Anne Frankstraat te leiden.
[redacted] is bekend met het oude verzoek van de buurt en zal bij de collega's van Verkeerslichten nagaan of vermindering van de groentijd voor linksaf nu wel mogelijk is.

Anne Frankstraat

Wanneer er een 30 km/u zone wordt ingesteld, moeten er ook fysieke maatregelen getroffen worden om de maximumsnelheid te waarborgen. Aangedragen opties zijn drempels voor en na de Latjesbrug. Ook het versmallen van de Anne Frankstraat bijvoorbeeld doormiddel van extra wegmarkering is een aangedragen optie.

Verder zijn er ooit plannen geweest voor een trap op de hoek van het Wertheimpark richting de Latjesbrug. Hier zou dan mooi een VOP (voetgangers oversteek plaats) kunnen komen. [redacted] is bekend met de oude plannen om inderdaad hier een trap en een extra entree voor het park te maken. Echter vanwege de slechte staat van de keermuur is toentertijd hiervan afgezien en is de park-entree op de hoek bij de Plantage Doklaan gekomen.



Bocht Anne Frankstraat Plantage Parklaan

Er wordt opgemerkt dat oorspronkelijke functie van deze weg veranderd is in de loop der jaren. De weg is op dit moment enkel nog in gebruik voor woonverkeer. De breedte van deze weg is niet nodig voor de functie van de weg en zou daarom ook smaller gemaakt kunnen worden bijvoorbeeld door middel van wegmarkering.



Plantage Parklaan

De uitgang van het sportcomplex biedt in de huidige situatie weinig overzicht voor fietsers die het sportterrein verlaten. Het zou een mogelijkheid zijn de eerste parkeerplaats te verwijderen om de verkeersituatie overzichtelijker te maken.



De oversteekplaats die schuin tegenover de uitgang van het sportcomplex ligt lijkt niet op een erg logische plek te liggen. In de praktijk maken voetgangers geen of onjuist gebruik van de oversteekplaats. Oplossingen die worden aangedragen zijn een zebrapad of een oversteekplaats in combinatie met een drempel in de vorm van klinkers. Bewoners geven aan dat doormiddel van de andere bestrating, de automobilist alerter wordt. Ook zou doormiddel van deze veranderingen een eerste stap in de richting van de grote herinrichting van De Plantage worden gezet.

Verkeerstechnisch gezien is een drempel of een zebrapad niet ideaal net na een bocht, daar de veiligheid voor motorrijders in het geding komt.



Kruising Plantage Parklaan Plantage Middenlaan

Zoals in onderstaande afbeeldingen te zien is mist er een verkeersbord voor de VOP (Dit geldt voor beide richtingen). Ook aan het einde van de bocht is nog een VOP waar eveneens geen verkeersbord staat.



Daarnaast zou de veiligheid voor de fietser verbeterd kunnen worden door bijvoorbeeld het fietspad rood door te kunnen trekken op de kruising (in de huidige situatie is deze zwart). Een voorbeeld waar dit wel is gebeurd is de kruising Plantage Middenlaan en de Plantage Kerklaan (te zien in de volgende afbeelding).



Andere ideeën om het kruispunt Plantage Parklaan - Plantage Middenlaan veiliger te maken zijn:

- Het verhogen van het fietspad op de kruising (Dit zou een golf beweging moeten worden aangezien er een trambaan ligt en veranderingen in de trambaan te hoge kosten heeft).
- Het herinrichten van de kruising door een sharedspace te maken waarbij de volledige kruising rood wordt geverfd en de auto 'de bezoeker' is op de kruising.

Plantage Middenlaan

De grote van deze drempel (onderstaande afbeelding) is naar alle waarschijnlijkheid gekozen zodat vrachtverkeer geen geluidsoverlast en trillingen veroorzaken aan de panden. Echter worden er wel aanmerkingen gemaakt over de breedte van beide haltes van de Plantage Middenlaan met de opmerking of hier hekjes aan de buitenzijde van de haltes geplaatst kunnen worden. Een andere bewoner vraagt of er meerdere drempels of andere drempels geplaatst kunnen worden zodat grotere personen auto's ook gedwongen worden gas terug te nemen bij deze drukke tramhalte.



Plantage Kerklaan

Ideeën om het verkeer op de Plantage Kerklaan langzamer te laten rijden zijn:

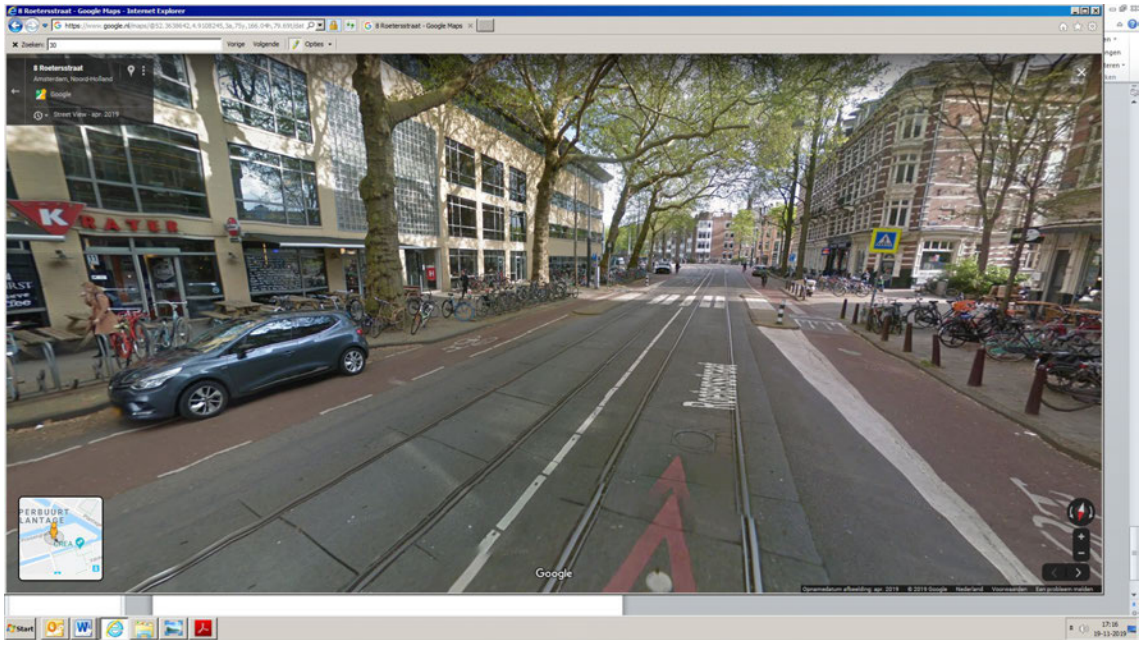
- Het verbreden van het fietspad (Automobilisten voelen zich daardoor minder 'vrij' op de weg). Op de Roetersstraat is dit al het geval (kijken of dat hier invloed heeft?)
- Snelheidsindicatieborden ophangen aan de palen die de tram van haar bovenleidingen voorziet. Vraag is of dit daadwerkelijk mogelijk is, snelheidsindicatieborden worden regelmatig gerouleerd om het effect te waarborgen en staan normaal op een paal aan de zijkant van de weg.

Roetersstraat

Gevraagd wordt om te kijken naar de kruising van de Nieuwe Kerkstraat en Roetersstraat (zie afbeelding). Het idee om hier de stoep door te laten lopen, zou kunnen zorgen voor een veiligere situatie voor de schoolkinderen en het fietsverkeer in de spits.
Maar past dat wel in een 30km-zone ?



Om het VOP op de Roetersstraat te verduidelijken wordt er gevraagd of het mogelijk is de verkeersborden voor het VOP de verplaatsten naar de vluchtheuvels, met als gevolg dat deze duidelijker zichtbaar zijn voor automobilisten (zie onderstaande afbeelding).
[redacted] geeft aan dat hij samen met vertegenwoordigers van de Boekmanschool binnenkort een aangepast ontwerp wil bespreken ter bevordering van de verkeersveiligheid.



Richting de kruising van de Roetersstraat met de Sarphatistraat (onderstaande afbeelding) is er ten hoogte van de vluchtheuvels ruimte voor verkeersdrempels om de snelheid van de automobilisten te minderen.



Sluiting
Gemeente Amsterdam wil iedereen bedanken voor zijn inbreng.