Plantage Parklaan – maatregelen mbt onveilige situaties in de PPL e.o.

Analyse ten behoeve van de vraag "hoe nu verder?"

10.2.e 11 augustus 2021

Hieronder geef ik allereerst reactie op het nu voorliggende voorstel.
Vervolgens ga ik in
- op de ontvangen ingezonden reacties / enquête van december 2020,
- op de antwoorden op de vragen van Elmar Jansen (SDC)
- en op het verslag van de Schouw in (19 nov 2019)

1. Commentaar op het voorliggende voorstel

(ten onrechte *bewoners alternatief* genoemd – er zitten elementen in die door buurtbewoners zijn gesuggereerd - maar het is niet een alternatief dat zo door de bewoners is voorgesteld)

We hebben het – en dat is nu ook echt helder geworden - over voorstellen die primair als doel hebben om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dus is de centrale vraag: wat is er eigenlijk onveilig? Hoe is dat bepaald, welke analyse ligt er aan de voorstellen ten grondslag?
Met de nu ontvangen reacties op de enquête is helder geworden dat het huidige nu voorliggende (concept)plan, afgezien van het voornemen 30km max in te stellen, geen verband houdt met bestaande, door de buurt geconstateerde, onveilige situaties in de Plantagebuurt. Zo blijkt uit de ontvangen formulieren (zie ook hieronder) dat geen van de bewoners de kruising PPL (bij de hortus) met de PML (door de gemeente ten onrechte doch consequent de "black spot" genoemd) een problematische plek vindt.
Waar is de rationale, waar is een achterliggend stuk waarmee de gemeente onderbouwt wat er uit verkeersveiligheids-overwegingen noodzakelijk is, en waarmee wordt onderbouwd waar veranderingen nodig of zelfs urgent zijn? Die onderbouwing ontbreekt.

enquête

Sterker: uit de ontvangen enquête formulieren blijkt dat de positieve reacties van de respondenten voor zover het veiligheid betreft, ***alleen*** betrekking hebben op het besluit om over te gaan tot 30 km max en plaatsen van drempels.
De gegeven antwoorden zijn verder lastig te duiden, het gevolg, onder andere, van het feit dat door de gemeente voorgelegde vragen wel erg simpel waren en daarom erg veel ruimte boden voor allerhande vrije gedachten. Maar vooral komt het doordat de gemeente heeft verzuimd duidelijk te maken dat het hier primair gaat om de ***veiligheidssituatie*** en dat 'meer groen' bij dit project niet als primair belang maar slechts als bijkomend voordeel gezien moet worden. En behalve over de 30km maatregel gingen alle positieve reacties alleen maar over die vergroening, antwoorden die dus in zekere zin irrelevant zijn voor de beoordeling van de doelmatigheid van de plannen. Inmiddels is duidelijk dat de enquête in grote lijnen juist géén positieve respons laat zien, iets dat de gemeente wel suggereerde en waarmee ze in maart het hele plan probeerde te onderbouwen.
Veel respondenten constateren dat bestaande knelpunten *niet* worden opgelost, zoals de hoek PML/PPL (bij Smit en Voogt - auto's die rechts afslaan, en ook veel te smalle stoep voor terras én voetgangers - antwoord van de gemeente in de nota van beantwoording destijds: "dat is geen onderdeel van dit plan " – inderdaad – daarom vragen bewoners om daar iets aan te doen), om de overstekende links afslaande fietsers vanaf PML naar PPL (daarover later), en ook wordt een aantal keren de Doklaan als knelpunt genoemd. Ook die mag niet meedoen.
Veel respondenten zijn van mening dat weghalen van parkeerplaatsen geen goed plan is. Verderop zal ik uitgebreider ingaan op de ingestuurde reacties op de gemeente-enquête.

Concrete punten van zorg over en kritiek op over het voorliggende plan:

a) GOW30: De breedte van de rijbanen op de PPL

Op dit moment gaat het zoals het gaat op de PPL. Geen geconstateerde knelpunten. Relevant is te bezien wat er met het voorliggende plan verandert, en vervolgens is dat de vraag of dat (substantieel genoeg) tot verbetering zal leiden, of (en zo ja in welke mate) tot verslechtering.
Ik heb gevraagd om tekeningen van de huidige situatie, maar die zijn niet verstrekt. Het lijkt erop dat de rijbaan op de Plantage Parklaan aan de kant van de huizen op dit moment ook ongeveer (?) 3.80 is, en de overkant wat breder. In het voorliggende plan wordt voorzien dat beide rijstroken 3.80 zijn.
De gemeente heeft nu tenslotte, (zo blijkt uit de antwoorden aan de SDC) ook ingezien dat hier sprake is van een gebiedsontsluitingsweg. Dat inzicht is natuurlijk een goede ontwikkeling. Met het instellen van 30 km noemen we die een GOW30, het nieuwe type weg.
Wat betekent dat? Enerzijds zou je de weg kunnen laten die nu is, en het verkeer tot kalmte dwingen met 30km borden, drempels en misschien nog een versmalling halverwege. Dat kan best. Er zijn nu geen problemen - er zijn veel gevaarlijker, nauwere en drukkere wegen in de stad. Naar get zak met een 30 km max vast wel veiliger en rustiger worden.

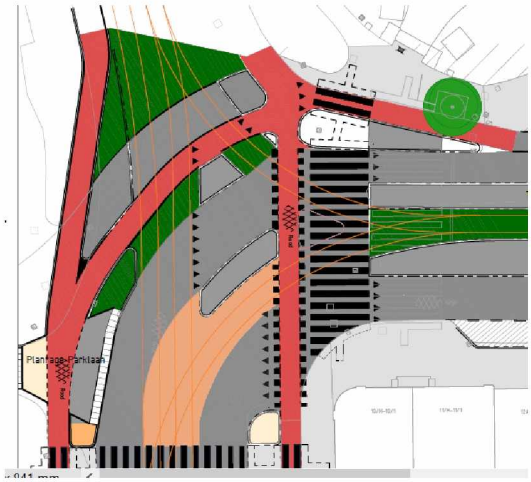
Maar als je oprecht streeft naar een rustiger en overzichtelijker (met name voor fietsers en voetgangers) situatie, en om wat voor reden ook juist in deze straat geld zou willen investeren, zou je je moeten verdiepen in wat hier de meest geëigende aanpak is. Over de precieze inrichting van het nieuwe type weg GOW30 wordt overal nog gesproken en nagedacht. Vooralsnog wordt gepleit voor maatwerk.
Hier moet dus goed gekeken worden naar de situatie. De tekeningen gaan uit van rijbanen van 3.80 breed – nogmaals: zonder expliciete toelichting.

Zeer recentelijk is een nota verschenen van de gemeente Amsterdam met betrekking tot het voornemen in veel straten in Amsterdam een maximum snelheid van 30 km per uur in te stellen. Dat betekent ook dat her en der sprake zal zijn van GOW30 straten. Uit de nota blijkt ook dat dat allerlei keuzes en afwegingen met zich mee brengt (zoals bijvoorbeeld behandeld in de paragraaf 'inrichtingsprincipes".)
Ook de fietsersbond buigt zich over de inrichtingseisen die aan GOW30 gesteld moeten gaan worden. So wie so zijn relevant punten zoals: * is het gemengd verkeer (fietsers op de rijbaan? Of is het mogelijk een apart fietspad aan te leggen? of een aparte fietsstrook?). * Is er sprake van geparkeerde auto's (langszij? Of schuin?). * Is de weg een doorgaande route voor nood-en hulpdiensten, en is goede doorgang gewaarborgd?

Deze vragen zijn aan de orde als er aanpassingen aan de PPL zouden moeten komen. Dus: wat zou een goede inrichting zijn van deze weg, met al zijn karakteristieken? Je zou kunnen beweren dat de straat zo breed is (auto's over de (calamiteiten)-trambaan?) dat er misschien best aparte fietspaden of fietsstroken zouden kunnen worden aangelegd - als dat een veilig idee zou zijn. Dit alles verdient een grondiger bestudering dan nu heeft plaatsgevonden. Nu volstaat men met zinnen als (zie antwoorden aan SDC) (geparafraseerd) : "wij weten niet hoeveel nood en hulpdiensten, maar we hebben een plan aan de CVC voorgelegd dus die zullen er heus wel goed naar gekeken hebben."
Het lijkt er op dat de nu voorgestelde aanpassingen willekeurig zijn – en kan dat op dit moment waarschijnlijk ook niet anders, vooral als niet alle relevante aspecten worden betrokken. Afwegingen zouden daarbij in deze situatie met bewoners en liefst ook met de fietsersbond moeten worden gedeeld alvorens tot besluitvorming te komen.

Dit is het belangrijkste punt, waarom naar mijn mening het voorliggende voorstel niet nu, niet zo zou moeten worden uitgevoerd.
Daarnaast ga ik hieronder nog in op een aantal andere punten.

b) Fietsers die linksaf willen slaan vanaf PML (hortus) naar de PPL



Dit punt wordt door veel bewoners genoemd als knelpunt. De gemeente had in het eerste conceptplan een route bedacht die veilig geacht werd, maar voor fietsers niet wenselijk. De kern was dat de fietsers komende vanaf de Hortus zouden moeten doorrijden tot voorbij de kruising met de PPL en daarna een rechte hoek (afstappen misschien wel) en dan langs de zebra recht oversteken. Er werd door bewoners op gewezen dat fietsers dat niet doen.
Op het nu voorliggende plan is ***helemaal geen route meer te zien voor links afslaande fietsers.*** Erger: het wordt fietsers nu expres en expliciet onmogelijk gemaakt om met een bocht linksaf te slaan naar de PPL: er zijn vluchtheuvels (lijkt het) gepland en ook een stukje groen om de fietsers tegen te houden in een bocht naar de PPL te komen.
Is het algemene devies niet "meer ruimte voor de fietser"? Dit lijkt echter meer op fietsers hinderen. Is er echt niet iets behoorlijks te bedenken, dat de fietsers fijn met een bocht linksaf kunnen slaan? Iets met kleur van bestrating, belijning, waarbij de fietsers voorrang hebben op de auto's en er ruimte is voor iedereen? Als voorbeeld kan misschien dienen de nieuw ingerichte (en veel complexere) kruising Leidseplein/Marnixstraat/Weteringschans. Het voorliggende plan laat de fietsers hier in de kou staan.
Op dit punt is het plan een ernstige verslechtering van de verkeersveiligheid.

c) Grasstrook : auto's kunnen niet linksaf de Henri Polaklaan inslaan.
Het voorliggende plan zorgt ervoor de auto's, komende van de AFS, niet meer linksaf de Henri Polaklaan kunnen inslaan. Dit is, kennelijk zo gedaan om te voorkomen dat verkeer naar Artis de HPL als sluiproute gebruikt. Dit is echter een niet gelukkige keuze. Immers; hoe komen de bewoners van de HPL (eenrichtingverkeer) thuis? Zij zullen op de kruising van de PPL/PML gaan keren.
Als het sluipverkeer een oprechte zorg is, los dat dan op door aan het eind van de HPL links afslaan te verbieden. Dat dwingt de Artis-gangers en de bewoners van de Doklaan via de PML te rijden.
Ook op dit punt is het plan een verslechtering van de verkeerssituatie / verkeersveiligheid

d) Uitrit voor auto's komende uit PPL
De gemeente noemt dit een black spot, hoewel er in alle jaren maar één maal een ongeluk is geweest. De bewoners vinden dit geen verkeersonveilig punt – al is er al erg lang sprake van een wel heel rommelige en inadequate bestrating (onveilig punt? Waarom dat nooit even opgeknapt?) Het netjes afwerken en rood maken van fietspad zou wonderen doen. De hele uitritconstructie, waarmee de kans van stilstaande auto's op het fietspad duidelijk zal toenemen, is niet alleen onnodig, maar het zal de situatie eerder verslechteren. Het is een vrij druk fietspad, en er zijn, zo zegt de gemeente zelf ook, maar heel weinig auto's. Dus, waarom zou je dat nou toch doen?
Er zijn veel simpeler en tegelijk betere manieren deze kruising overzichtelijker te maken.

e) Nood- en hulpdiensten over de groene strook?

De PPL is een doorgaande route voor nood- en hulpdiensten. De gemeente zegt (antwoorden aan SDC) dat ze niet weten hoeveel nood- en hulpdiensten er rijden, maar dat ze niet gehoord hebben dat er een probleem is. Met de geplande groenstrook in he midden zal die niet meer beschikbaar zijn. De wagens moeten dus over de rijbaan moeten rijden – gemengd verkeer, fietsers en auto's, en met effectieve 30km drempels.
Het zal zeker niet leiden tot verbeteren van de verkeersveiligheid. Integendeel.

f) Mast van tram-elektra op fietspad?
De tekening geeft niet helemaal duidelijkheid want masten zijn niet ingetekend. Maar toch lijkt het er sterk op dat nog steeds het fietspad op de PML, komende vanaf de Hortus, is verlegd en nog steeds in botsing komt met die niet te verplaatsen elektriciteitspaal van de tram. Nog steeds geen goed idee.

g) Tenslotte: parkeren:
Opheffen parkeerplaatsen dient als zodanig de verkeersveiligheid niet. Er wordt niet voorzien in vervangende parkeerplaatsen. Veel van de bewoners, blijkt uit de enquête, zijn ontstemd over het opheffen van zoveel parkeerplaatsen tegelijk.
Ok. Het is beleid. Maar zorgen voor vervangende plaatsen is ook beleid. Neem het eventueel mee bij verdere plannen (zie hieronder) maar waarom zou je nou de bewoners plagen en nu zoveel plekken hier weghalen? Waarom precies?

DUS? WAAR STAAN WE? EN HOE VERDER?

Waarom deze maatregelen? Wat brengen ze aan goeds qua verkeersveiligheid.
* 30km instellen is een goed plan. Doen. Denk na over de eventuele kleine aanpassingen: drempels (we zouden nog voorbeelden te zien krijgen) – misschien een smalle sluis hier en daar.
* Zie af van – door de groene middenstrook - onmogelijk maken linksaf de HPL in te slaan
* Zie af van fietsers frustreren die linksaf willen slaan. Haal dan liever de vluchtheuveltjes weg die ook nu al hun pad bemoeilijken, en werk met duidelijke belijning om te laten zien dat auto's ook die fietsers voor moeten laten gaan.
* Herstel – eindelijk – de bestrating op de kruising PPL (Hortus) en PML.
Als je dat doet ben je voor nu klaar.

En als je echt meer zou willen, meer veiligheid, of als je meer groen zou willen, denk er dan beter over na met name over de inrichting van de PPL. Maar ook over * de Doklaan (verzoek van bewoners) , * en de hoek PML met de auto's die rechtsaf slaan en over de smalle stoep waarbij het terras van Smit en Voogt de voetgangers feitelijk het fietspad op duwt.
Vergroening kan ook meegenomen worden in het denkproces, maar, zoals vrij veel respondenten zeggen: Wacht nou toch! Wacht alsjeblieft tot duidelijkheid is over de knip, en duidelijkheid over de uitbreiding Wertheimpark (komt dat er ooit van? Wanneer? Of is dat helemaal op de lange baan?
En vooral zouden dan bewoners (in een OPEN proces - niet slechts vier onbekende 'vertegenwoordigers') vanaf het begin een sturende en medebepalende rol moeten krijgen. Bij het formuleren van het kader, en bij de doelstelling. Bij het formuleren van prioriteiten en de urgentie en de belangen die er spelen .

Maar voor nu brengt dit voorstel niets goeds.
Het is een schijnvertoning. Hou er dus mee op.

2 . Commentaar op de onlangs ontvangen stukken.

a) De volledige reactie op de enquête

De gemeente presenteerde de inbreng op de enquête als "positief". Wel was al duidelijk dat de positieve respons voornamelijk ging over groen – en niet over het oplossen van bestaande knelpunten (de tekst was: *Van de 362 adressen die een bewonersbrief met reactieformulier ontvingen, reageerden in totaal 44 bewoners en ondernemers. Veel reacties zijn positief: 'Mooi", 'Eindelijk", "Meer groen, minder auto" worden onder andere genoemd. Een aantal bewoners geeft aan de aanpassingen niet nodig te vinden. Zij vinden dit deel van de buurt veilig genoeg en/of geven aan dat er al voldoende groen aanwezig is).* Inmiddels is duidelijk dat uitbreiding van groen geen primair doel is van dit hele traject, en dat het gaat om het oplossen van onveilige situaties.
Bestudering van alle ingezonden reacties op de enquête van december geeft meer inzicht over hoe de veertig respondenten denken over de plannen. Nogal wat punten zijn merkwaardigerwijs helemaal niet in de samenvatting van de gemeente terecht gekomen.

Belangrijkste punten:

- Bijna iedereen vindt 30 km max en verkeersdrempels een goed idee.
- Meest genoemde punten van verkeersonveiligheid: het onduidelijke kruispunt / links afslaande fietsers richting PPL. Vervolgens de rechts afslaande auto's PML-PPL. En ook de situatie in de Doklaan (snel verkeer, en fietsers die richting Artis fietsen)
- Niemand noemt uitrit PPL (hortusplantsoen) (de 'blackspot') als belangrijk punt. Een persoon suggereert daar haaitanden.
- Een opmerking die vaak gemaakt werd, maar door de gemeente helemaal niet bij de samenvatting is genoemd, is dat meerdere bewoners van de PPL heel uitdrukkelijk niet willen dat de rijbaan richting PML ook vlak bij de gevels komt te liggen, wegens meer lawaai en fijnstof.
- Sommigen zijn blij met andere zebra bij Swift
- Zeer veel mensen zijn niet gelukkig met verdwijnen van zoveel parkeerplaatsen.
- Veel mensen vinden groen leuk, maar geen wijden dan geen woord aan verkeersveiligheid.
- Maar ook zeggen veel: wat heb je aan dit strookje groen – kijk naar de armetierige stroken op het laatste stuk van de Plantage Middenlaan. Wacht toch tot je het goed aanpakt – (bv in het kader van uitbreiding Wertheimpark). Ook wordt gesuggereerd om bewoners verantwoordelijk te maken voor onderhoud van de groenstroken.
- En tenslotte zijn er vrij veel mensen die zeggen: hou hier mee op. Dit levert niks op. Weggegooid geld. En ook: wacht nou tot er duidelijkheid is over knip én uitbreiding Wertheimpark en doe alles in een keer goed.

Na ontvangst van de enquête heeft de gemeente nauwelijks iets veranderd aan het plan dat in december was verspreid – niet totdat eindelijk in april met bewoners overleg gepleegd werd. Waarom niet? Wordt een enquête alleen gehouden omdat het nu eenmaal zo hoort? Omdat men ervan uitgaat dat bewoners alleen al met een vragenlijst tevreden zouden moeten zijn. Wil de gemeente wel horen wat men vindt? Het lijkt er haast op lijkt dat de gemeente niet geïnteresseerd is wat de bewoners ervan vinden. De reacties op de enquête hebben immers niet geleid tot enige aanpassing aan het plan. Ook maakten de reacties niet dat de gemeente aanleiding zag voor ene open overleg. Dat overleg heeft uiteindelijk alleen na heel heel erg veel gedoe mogen plaats vinden. Dat zijn zaken die bewoners ernstig frustreren.
En dat was dan ook nog een plan waar, ook ondanks expliciete vraag van sommige bewoners, de gemeente niet de moeite heeft genomen te zorgen voor kenbare maatvoering.

Enquête niet juist verwoord. Geen overleg. Geen gesprek. Doodgezwegen. Iedereen is ongelukkig met wegvallen parkeerplaatsen. Geen commentaar. Kansloos.
Participatie/inspraak draait om communicatie. Zonder dat loopt het spaak. Dit dossier is daarvan een schoolvoorbeeld.

b) Nav antwoorden vragen van de SDC – Elmar Jansen

De antwoorden op de vragen aan Elmar Jansen (door hem aan DB gesteld op 9 maart) zijn 4 maanden later (9 juli) bij de SDC binnengekomen (gedateerd 23 juni).

verkeersveiligheid

Uit de antwoorden aan SDC is nu helder geworden dat het doel van de maatregelen inderdaad is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarnaast, duidelijk ondergeschikt, is er het punt van vergroening: *"Aansluitend is verzocht – als dat mogelijk is – meer groen te realiseren.* Meer groen is dus geen doel maar een bijkomstigheid. Misschien wordt dit project gefinancierd uit een begrotingspost *verkeersveiligheid*. Eventuele aanpassingen zullen in eerste instantie aan dat doel tegemoet moeten komen. De conclusie kan niet anders zijn dan dat de maatregelen alleen als zinvol beoordeeld kunnen worden ALS ze de verkeersveiligheid – op voldoende punten – verbeteren.

Inspraak

SDC vraagt of de inspraakmogelijkheden in dit project anders waren dan gebruikelijk bij dergelijke projecten. Die vraag is onbeantwoorde gebleven.

'grote project Plantage Middenlaan'

De gemeente doet het hier weer eens voorkomen alsof er ooit sprake is geweest van een 'groot project herinrichting Plantagebuurt' . Dat is niet het geval. Er is ooit gekeken naar het vierkant Middenlaan, Kerklaan, Doklaan, Parklaan, en de rationale toen was, bleek al doende, uitsluitend het punt van de breedte van de tramhalte. De bewoners hebben toen juist gepleit voor een integrale visie op de hele verkeerssituatie in de hele buurt. Die was er namelijk juist helemaal niet. Ook nu weer wordt dit element als oneigenlijk en onjuist argument naar voren gebracht.

Black spot

In de antwoorden suggereert de gemeente wederom dat de kruising PPL PML (Hortus zijde) wegens ooit één ongeluk, als blackspot gezien moet worden. Dit is niet het geval. Uit de enquête blijkt ook dat bewoners deze kruising in niet als een veiligheidsprobleem beschouwen.

GOW30 – benodigde breedte van de rijbaan - CVC

Het oorspronkelijke voorstel van de gemeente ging uit van 2 smalle rijbanen – beide aan de kant van de huizen. Bij de bijeenkomst met bewoners in april werd door de bewoners ingebracht dat er (nu en in de toekomst) zoveel verkeer zal zijn (bewoners hadden de cijfers gewon op het web gevonden) dat ook straks nog altijd sprake is van een gebiedsontsluitingsweg. Het is een nieuwe ontwikkeling dat ook een gebiedsontsluitingsweg een regime kan krijgen van 30 km max (GOW30). De aanwezige deskundige ambtenaren hadden er nooit aan gedacht te kijken naar de aantallen auto's en wisten ook niet dat sprake zou kunnen zijn van een GOW30. Ze vonden het interessante suggesties.

In de antwoorden aan de SDC wordt dit alles (GOW30) nu als 'evident' wordt gebracht – nergens refererend aan het feit dat in het oorspronkelijke plan dus ***ten onrechte*** de rijbanen zo smal waren ontworpen, en dat het plan dus eigenlijk nooit zo gepresenteerd had mogen worden. Geen enkele reflectie op het feit dat eerst alle betrokkenheid van bewoners uit alle macht was tegengehouden, en dat tenslotte de suggesties vanuit de bewoners zijn overgenomen . Eea wordt nu gepresenteerd als ware dat altijd als klip en klare eigen uitgangspunten. Enige reflectie op dit alles was, juist ook in het licht van alle moeizame communicatie, op zijn plaats geweest.

Wat opmerkelijk is, is dat kennelijk dit punt ook de CVC niet was opgevallen. Is de breedte van de rijbanen eigenlijk bij de CVC aan de orde geweest. Er stonden helemaal geen maten op de eerste tekeningen. Waren de maten eigenlijk ingetekend toen het plan aan de CVC werd voorgelegd? En is het punt van de grote hoeveelheid verkeer daar eigenlijk aan de orde geweest? Is er gesproken over wat het

betekent dat het gaat om een GOW? Heeft de CVC wel echt serieus gekeken naar en nagedacht over dit hele plan?

Inmiddels ligt een nieuw voorstel voor, met rijbanen van 3,80 (het lijkt erop dat dat een ongewijzigde breedte is , maar dat is niet zeker) Hoe het ook zij, het is niet helder of de nu, in het laatste voorstel, gekozen breedte inderdaad ideaal is voor dergelijke wegen. In de antwoorden aan de SDC wordt nog ingegaan op de breedte, maar de antwoorden lijken geen betrekking te hebben op een GOW maar op een erftoegangsweg:

> *De breedtemaat van 5,80 meter staat in de ASVV (Aanbevelingen voor VerkeersVoorzieningen binnen de bebouwde kom. Voor een erftoegangsweg van 30km/uur worden voor 2-richtingen auto en 2-richtingen fiets twee maten gegeven. Een profiel voor weinig fiets- en autoverkeer van 4,80 meter breed. En een optimaal profiel voor meer fiets- en autoverkeer (of wordt verwacht) van 5,80 meter.*

In het voorliggende voorstel gaat hem (zo zegt men) wel uit van een GOW30 en er wordt nu 3,80 breedte per rijbaan aangehouden. Zonder nadere onderbouwing lijkt deze gekozen breedte vooralsnog eerder een aanname of schatting dan een beargumenteerde of anders ergens voor juist ***deze*** situatie vastgelegde maatvoering. Waarop is dit gebaseerd? Er is nog geen regelgeving ontwikkeld, geen maatvoering vastgesteld en de literatuur heeft het over zorgvuldig maatwerk.
Wel is duidelijk dat het feit dat (langs en schuin) auto's direct naast de rijbaan geparkeerd zijn, invloed heeft op de vraag welke breedte voor de veiligheid optimaal is. Daarover zegt men niets.

Nood en hulpdiensten

Er is door de SDC gevraagd of in dit deel van de PPL relatief veel nood en hulpdiensten rijden en of daar rekening mee is gehouden. De gemeente stelt de cijfers niet te kennen en voldoet overigens met de zin dat het plan bij de CVC als veilig is beoordeeld, en dat de hulpdiensten daar ook bij zitten. Dus het zal wel goed zijn. Dat lijkt een wat al te gemakkelijke redenering. Het is inmiddels duidelijk dat de CVC in ieder geval de onveiligheid van de smalle rijbanen (te veel verkeer) niet had opgemerkt. De verantwoordelijkheid voor de veiligheid kan, als er oprecht twijfels zijn, niet op deze manier zonder nadere onderbouwing worden doorgeschoven.
Er ligt nu een ander plan voor waarbij de middenstrook is vergroend en daarmee niet meer (voor hulpdiensten) berijdbaar is. Opnieuw doet de vraag zich voor wat dat betekent voor de nood en hulpdiensten, als op de rijbanen (auto's en fietsen 30 km) drempels zijn ingericht voor 30 km.

Uitrit Plantage Parklaan (Hortus) / kruising met PML

Zoals eerder gezegd: voor de buurt is dit geen onveilig punt. De gemeente is onhelder. Enerzijds willen zij aanpassingen wegens blackspot. Maar de wijziging brengt met zich mee dat er soms auto's op het (drukke – daarover is iedereen het eens) fietspad staan. Dat vindt de gemeente niet erg. Reden: er zijn toch heel weinig auto's. Een merkwaardige en niet helemaal consequente redenering.

Fietsers linksaf vanaf Hortus naar PPL

De gemeente wilde eerst de fietsers die linksaf willen voorbij het kruispunt laten rijden, en dan langs de zebra met rechte hoek laten oversteken. Die route wordt als meest veilig beschouwd. Fietsers willen dat niet.
Het doel is verkeersveiligheid. Dat fietsers het anders doen is, aldus de gemeente, 'niet tegen te houden' (ooit verwoord als: dat is onveilig maar dat moeten ze dan zelf maar weten') .
De huidige situatie wordt door de buurt (in de enquête) als meest onveilige punt beschouwd. En feitelijk wil de gemeente daar dus niets aan doen. Men zegt ze een veilige route heeft gecreëerd al is helder dat de fietsers dat niet gaan doen. Daarmee is het dus geen veilige route.
Het kan best anders. Waarom wordt daar niet serieus naar gekeken?

c) Opmerkingen nav verslag van de schouw (november 2019):

De schouw heeft plaatsgevonden met vier bewoners. Er staat: *Tijdens deze schouw is er voor de bewoners de mogelijkheid om opmerkingen op de verkeersveiligheid aan de kaart te stellen betreft de kenpunten op bovengenoemde straten"* . "De bewoners" dus. Het verslag geeft an dat vier personen aanwezig waren 'namens de buurt'. "De buurt" wist niet van deze schouw. Noch door de gemeente noch door deze vier bewoners is dat gedeeld met 'de buurt' . Er is niet (ervoor noch erna) met anderen (bv het buurtplatform PWO, mededeling via andere kanalen) over gesproken. De namen van 'de vier' zijn in het verslag weggelakt. De gemeente wil niet vertellen wie 'namens de buurt' betrokken zijn geweest, zelfs zodanig betrokken dat zij later door het DB werden beschouwd als 'representatieve' vertegenwoordiging van de buurt. Het zijn dus vier geheime representanten van de buurt. Teleurstellend dat de gemeente op deze manier invulling geeft aan participatie – iets dat toch best belangrijk geacht wordt.

30 km

Interessant, in het kader van verkeersveiligheid, is de passage in het verslag van de schouw:

> De GVB is in het algemeen geen voorstander van het verlagen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/u. Aangezien dit ook gevolgen heeft voor de maximumsnelheid van het openbaar vervoer (hier: trams).

In het verleden is vaak door bewoners ingebracht dat verkeersonveiligheid ook komt door te hard rijdende trams. Niet is duidelijk wat de mening van de gemeente is (in het kader van verkeersveiligheid) over de opstelling van het GVB ter zake.

Stoplicht markenhoven

Er wordt gevraagd of de afstelling van stoplicht bij Markenhoven anders kan (minder lang op groen) . Het eerdere argument van files in de IJtunnel (overigens: bewoners hebben vroeger al ingebracht dat op die redenering is af te dingen) blijkt niet meer actueel. Er zou, zo stelt het verslag, naar mogelijkheden worden gekeken. Het punt komt niet terug in de plannen, er komt ook geen toelichting op waarom niet. Blijft dus nog altijd de vraag: waarom niet?

Woonverkeer

Opmerkelijk in het verslag van de schouw is de volgende passage:

> *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, fysiek of bijvoorbeeld door middel van wegmarkering.

Alleen woonverkeer? Heeft de gemeente ook toen niet naar de cijfers met betrekking tot de aantallen gekeken? Ook hier: zonder onderbouwing is het slecht plannen maken.

d) Tenslotte: 30 km drempels

30 km drempels: - er zouden voorbeelden worden getoond (waar liggen zulke drempels nu in de stad..?) Buurt heeft niets ontvangen.

Amsterdam 11 augustus 2021