Betreft: Maatregelen verkeersveiligheid Plantage Parklaan eo. – nav ontvangen stukken 13 april

Van: [redacted]
Datum: 14 april 2021

In het onderstaande heb ik nog een aantal aanvullingen op mijn observaties zoals ik die heb neergelegd in het stuk van 1 maart 2021 (‘analyse plan Verkeersveiligheid Pl Parklaan).

1. Doelstelling: verbeteren verkeersveiligheid.

Dat is primaire doel. Meer vergroening is “collateral benefit” – geen doelstelling. Verkeersveiligheid is dan ook de titel onder welke de plannen zijn gemaakt en gepresenteerd. Ook in de notulen CVC 16 juni staat dat de raad mbt deze buurt akkoord is gegaan met wat aanpassingen, en wel *voor de verbetering van de verkeersveiligheid*. Voor dat doel is een beperkt budget ter beschikking gesteld.

Verleggen rijbaan Plantage Parklaan: er is nergens uit gebleken dat deze aanpassing leidt tot oplossen onveiligheid en zelfs niet tot vergroten van de verkeersveiligheid. In de notulen CVC 16 juni staat: “*Dit naast elkaar situeren van de rijbanen was al onderdeel van het oorspronkelijke plan* ***waardoor er ruimte komt voor uitbreiding van het Wertheimpark.***
Interessant in dit verband is (al eerder op gewezen) dat in de eerder verstuurde toelichting staat dat het inmiddels gaat over ‘eventuele’ uitbreiding, en er geen zicht is op wanneer er wel iets van kan komen.

Het is duidelijk dat het instellen van de 30 km zone bedoeld is bij te dragen aan de verkeersveiligheid. Dat daarvoor maatregelen nodig zijn om snelheidsverlaging af te dwingen is evident. Die maatregelen moeten echter *passend* zijn bij het te verwachten verkeer – ook als het doel zou zijn om dat verkeer te verminderen. Het kan en mag niet zo zijn dat er zoveel ‘geknepen’ wordt, de beschikbaar rijbaan zo wordt versmald, dat fietsers in de knel komen door – toch echt – de vele busjes en auto’s die deze route , óók als het doorgaande verkeer vermindert – zullen blijven gebruiken als route naar de IJtunnel.

Het verleggen van de rijbanen draagt NIET bij aan de veiligheid van de Plantage Parklaan. Integendeel. De bestaande inrichting kan ook geschikt gemaakt worden voro 30 km. Enige versmalling aanbrengen is niet lastig, samen met ***effectieve*** verkeersdrempels (maar wel doenlijk voor de fietsers) is veiliger en effectiever.

2. Veiligheid

2a kruising Pl Parklaan/Pl Middenlaan

Uit alle opmerkingen in de twee nu gestuurde notulen van de CVC blijkt dat iedereen enigszins worstelt met de routes die de verschillende afslaande en rechtdoor rijdende fietsers kunnen nemen. Overal ziet men noodzaak tot allerlei aanpassinkjes, zoals her en der stukjes ‘afsnuiten’ van de middenheuvels om her en der niet ideale situaties te verbeteren. Is dat de meest handige aanpak? Moeten die vluchtheuvels midden op de kruising niet weg, cq vervangen door belijning?

Ongeluk mei 2020 – Blackspot?? analyse – aanbevelingen:

Er is in mei 2020 een ernstig ongeluk gebeurd op de kruising Plantage Parklaan/Plantage Middenlaan. Een auto hield geen halt voor het fietspad. Zover ons bekend is het het enige ernstige ongeval op die

plek. De kruising valt dan ook niet onder de definitie ***blackspot*** (criteriumn: meer dan 6 of meer 'slachtofferongevallen' in 3 jaar). Uit het rapport kan ik ook niet opmken dat de conclusie is dat hier ook sprake is van een blackspot.
Dat laat onverlet dat analyse van de veiligheidssituatie natuurlijk nooit kwaad kan .

Het rapport geeft niet werkelijk een analyse over de toedracht van het ongeval. Niet is duidelijk of / in hoeverre een onoverzichtelijke situatie debet is aan het ongeluk, of dat een komt door een dromende, onvoorzichtige, ongeduldige of op zijn telefoon kijkende automobilist.

Hoe dan ook: het ongeluk gaf aanleiding tot analyse van de situatie.

De volgende aanbevelingen volgden
a) gesuggereerd wordt de aansluiting met de Plml een inritconstructie te maken
b) slecht geplaatste container verplaatsen
c) haaientanden – op dat moment niet goed zichtbaar – overschilderen
d) fietsoversteek (bedoeld zal zijn waar het fietspad op de PPM de PPL oversteekt) rood markeren zodat het fietspad doorloopt

Wat is gebeurd met deze aanbevelingen

Mbt punt a:
In de huidige voorstellen heeft de gemeente vorm gegeven aan deze aanbeveling. Daarbij is ook het fietspad rechtgetrokken. Het gevolg van deze wijziging is
* dat auto's nu (deels) OP het fietspad moeten staan wachten om de straat over te gaan (tekst van de gemeente bij bespreking in PWO: "daar moeten de fietsers dan maar achterom rijden")
***** fietsers komende over de PML vanaf de Hortus: het fietspad is nu rechtgetrokken - de slinger is eruit gehaald. Het is echter onduidelijk waarom dat nu juist de veiligheid bevordert. Het leidt echter (ook?) tot nadelige consequenties (zie hieronder) Bovendien is de vraag over deze verlegging van het fietspad eigenlijk wel mogelijk is zonder de lichtmast te verplaatsen (waar komt die dan?) - ingrepen die, zo begreep ik., buiten het budget vallen.

Mbt b) is gebeurd
Mbt c) is ***niet*** gebeurd. Integendeel. Al lange tijd zijn haaientanden nauwelijks zichtbaar, en is sprake van een rotzooitje. (zie foto's) Waarom ligt het er zo als het zo essentieel is?
Mbt d) is ***niet*** gebeurd. Waarom niet?

Het doel is ervoor te zorgen dat auto's voorrang verlenen aan fietsers die vanaf de Hortus komen, en ook aan auto's die vanuit de Plantage Parklaan linksaf de Plantage Middenlaan opdraaien.
De plannen van de gemeente lijken dit doel niet te dienen, maar leiden tot onoverzichtelijkheid en verminderen van verkeersveiligheid.

Huidige situatie vs de voorstellen van de gemeente?

***** ***Bromfietsers***, komende vanaf de Hortus, rijden over het fietspad, maar vanaf de kruising met Plantage Parklaan moeten zij op de rijbaan. Nu kunnen ze nog net voor de (voor hen onhandige) vluchtheuvel langs. Straks is er eigenlijk geen ruimte om van fietspad naar rijbaan te gaan. Leidt tot vrij ondoenlijke / gevaarlijke situatie
* de "slinger" die de fietsers vanaf de Hortus moeten nemen leidt nu in het geheel niet tot problemen. (zie foto's)
* Er is geen sprake van zichtbare heldere haaientanden, er is geen voorrangsbord, etc. Op dat punt is het al lange tijd een enorme rommel. (zie ook foto's)

Wat zou er wél de situatie kunnen verbeteren?

Uitgangspunten:

* de fietsers moeten ongehinderd en veilig doorgang krijgen - auto's moeten afgeremd / voorrang geven aan de fietsers en aan de auto's van links
* brommers moeten gemakkelijk van fietspad naar rijbaan
* de lichtmast zou (neem ik aan) niet verplaatst moeten worden (geld / gedoe)

Voorstel – vanuit de praktijk /ervaringsdeskundige

* **Drempel en haaientanden en stopbord vóór het fietspad. Helderheid voor auto's komende vanuit Pl Parklaan / Hortus dat ze af moeten remmen en voorrang moeten verlenen aan fietsers én aan auto's van links,**
* **is er echt een zebra nodig op dat punt, als er een stopbord is? Niet heel veel verkeer, de auto's rijden richting stopbord 20 km per uur?**
* **Verleg het fietspad niet. Ivm met lichtmast, ivm met bromfietsers, en bovendien geeft het je ruimte tussen fietspad en rijbaan**
* **Trek de rode kleur van het fietspad door over de kruising.**
* **Maak (met belijning? duidelijk dat de brommers al voor de kruising van fietspad naar rijbaan moeten gaan (vork). Haal dus vluchtheuvel weg - zie foto 3: vanaf de plek waar de fietser zich bevindt moeten de bromfietsen rechtdoor de rijbaan op kunnen rijden.**
* **Onderzoek mogelijkheid nog een rij haaientanden vóór de rijbaan, zodat de auto na fietspad weer stil kunnen staan voor auto's en brommers . Richt het zo in dat er ruimte genoeg is dat auto's niet op fietspad hoeven stil te staan.**

Conclusie: de voorgestelde aanpassing kruising PPL /PML leidt niet tot veiliger situatie. Er zijn andere, veiliger oplossingen voorhanden

2b) Plantage Parklaan:

Breedte van de voorgestelde rijbanen is te smal– is al veel over gezegd. Fietsers zullen zonder enige twijfel in de knel komen. Auto's en fietsers heen en weer samen op 5.80. En er zijn geparkeerde auto's, eerste stuk langsparkeren (extra ruimte nodig voor deuren die ineens open gaan), 2e stuk schuin parkeren (uitrijden).

In dit verband relevant de opmerking van de politie in de CVC notulen van september ten aanzien van de situatie in de Anne Frankstraat : **"*De fietsstrook op de Anne Frankstraat dient voldoende schrikruimte te hebben ten opzichte van de geparkeerde auto's.".*** Waarom mag is veiligheid voor de fietser daar belangrijker dan op de Plantage Parklaan?

Conclusie : Het is een plan dat de verkeersveiligheid verslechtert:

*** Het verleggen en versmallen van de rijbaan brengt fietsers in beide richtingen in de knel**

*** Geen goede soepele mogelijkheid voor fietsers vanaf de Anne Frankstraat om rechtsaf de Plantage Middenlaan op de draaien.**

*** Idem : niet makkelijk voor fietsers linksaf te slaan de Plantage Middenlaan op, idem niet makkelijk voor fietsers rechtdoor de PPL / Hortus in (ook door uitritconstructie daar)**

2c) Verkeersdrempel

Mbt verkeersdrempel: de gestuurde foto geeft niet veel duidelijkheid. Wat is het hoogte verschil?

Effectieve verkeersdrempels zien we onder andere op de Nieuwe Achtergracht. Die zorgen dat je echt niet harder dan 30 km per uur kan. Is er reden voor dat niet net zo / vergelijkbare drempels worden gebruikt?

Bijlage: foto's

Foto 1



foto 2



Foto 3

