Beantwoording vragen van Elmar Jansen door Projectteam Plantagebuurt veiligheidsmaatregelen

Vragen over de procedure

Doel

Er leven vragen over wat de reden voor deze ingrepen is en waarom de veiligheidsingrepen (aan de weg) en het toevoegen van groen binnen één project zijn neergezet. Het kan natuurlijk goed dat er met één ingreep meerdere doelen worden nagestreefd, dan is het belangrijk dat dat duidelijk is en hoe de verschillende delen samenhangen.

1. Klopt het dat deze ingreep zowel veiligheid als vergroening nastreeft, is dat gebruikelijk en hoe hangen deze twee doelen hier samen?

   De aanpassingen die onder het project Veiligheidsmaatregelen Plantagebuurt vallen, hebben als doel de veiligheid te verbeteren. Aansluitend heeft het dagelijks bestuur ons gevraagd of wij, als wij toch in deze buurt aan het werk zijn, er meer groen kan worden gerealiseerd. De vergroening is dus geen doel van het project maar een bijkomstigheid.

Inspraak

Ik begrijp dat een peiling door bewoners onder zo'n 45 bewoners tot andere resultaten kwam (slechts 13 positief over de plannen) dan de gemeentelijke inspraak (via ongeveer evenveel ingevulde antwoordkaartjes) die vooral positieve reacties opleverde. Hierdoor leven er vragen tav de betrouwbaarheid van de resultaten van de gemeentelijke inspraakronde. Het zou fijn zijn als die twijfels weggenomen kunnen worden door de geanonimiseerde reacties te delen.

2. Is het mogelijk meer inzicht te geven in de schriftelijke inspraakreacties die door de gemeente zijn binnengehaald (bijvoorbeeld door de geanonimiseerde reacties te delen)?

   De beantwoordingsmatrix treft u in de bijlage aan. In de matrix zijn de reacties die wij hebben ontvangen per onderwerp gebundeld en beantwoord.
   In overleg met [redacted] van het PWO, is besproken dat er geen aangepast overzicht met geanonimiseerde reacties gemaakt zou worden en dat de beantwoordingsmatrix volstaat.
   Vanuit uw functie als duo-raadslid van de stadsdeelcommissie Centrum kunt u de reacties die wij ontvangen hebben inzien. In verband met de privacy van bewoners blijven deze reacties uiteraard vertrouwelijk, zoals ook vermeld in het reactieformulier.

Ik begrijp dat er in het voortraject ook gesprekken zijn geweest met een klein aantal bewoners en dat verder een deel van de bewoners het gevoel heeft dat er weinig ruimte was voor inspraak. Ik ben benieuwd hoe de inspraak is verlopen vanuit het perspectief van het stadsdeel – ik kan me bijvoorbeeld voorstellen dat de ingreep controversiëler bleek dan vooraf werd ingeschat.

Overzicht van opmerkingen bij 10.A 20210326 beantwoording vragen mbt Aanpassingen Pl. Parklaan van Elmar.pdf

---

Deze pagina bevat geen opmerkingen.

3 In hoeverre waren de inspraakmogelijkheden anders dan gebruikelijk is bij (in omvang) vergelijkbare ingrepen? En wat is de rol geweest van voorgesprekken met bewoners?

In verband met de coronamaatregelen die eind 2020 golden, was het niet mogelijk een fysieke bewonersavond te organiseren. Omdat wij alle bewoners en ondernemers binnen het aangeschreven gebied de kans wilden geven te reageren is besloten een schriftelijke inspraak te houden. Zo kunnen ook bewoners en ondernemers die bijvoorbeeld geen toegang hebben tot internet reageren. Alle bewoners in de Plantage Parklaan en Anne Frankstraat en een gedeelte van de bewoners van de Plantage Doklaan, Henri Polaklaan en Plantage Middenlaan (alleen aan de zijde van de Plantage Parklaan) zijn uitgenodigd om te reageren. Hiervoor ontvingen zij een bewonersbrief waarin de maatregelen werden beschreven, de ontwerptekening en een reactieformulier en retourenvelop. Per maatregel (A, B, en C) konden bewoners aangeven wat zij positief vonden en wat voor hun anders mocht.

De reactietermijn van ruim 2 weken is in onze ogen en na overleg met Micha Mos gezien de grootte van de maatregelen aanvaardbaar. Van de 362 bewoners die uitgenodigd zijn om te reageren hebben wij 44 reacties ontvangen, wat er op wijst dat bewoners betrokken zijn en de moeite kunnen en willen nemen om binnen de gestelde termijn te reageren.

Voorafgaand aan de inspraak heeft [redacted] met [redacted] van de PWO en met … een schouw gehouden.

Vragen over veiligheid

Het hoofddoel van de ingreep is, naar ik begrijp, het vergroten van de veiligheid van het kruispunt. Juist over de effecten op de verkeersveiligheid (met name voor fietsers) bestaan er onder bewoners echter zorgen. Juist omdat veiligheid hier voorop staat, vind ik het belangrijk die zorgen serieus te nemen en hopelijk weg te nemen.

Black Spot en algehele verkeersveiligheid

4. Er wordt gesproken van een *black spot*. Wat houdt deze (gemeentelijke?) term precies in en wat maakt deze locatie tot een black spot?
   Blackspots zijn plekken waar in 3 jaar tijd minstens 3 ongelukken (met letsel) zijn

Nummer: 1 Auteur: [redacted] Datum: 26-3-2021 17:00:00 +01'00'

Misschien is dit stuk overbodig, is vrij uitgebreid

Nummer: 2 Auteur: [redacted] Datum: 26-3-2021 12:17:00 +01'00'

@[redacted] kun jij hiervan een korte terugkoppeling geven?

gebeurd. Op de kruising Plantage Parklaan – Plantage Middenlaan hebben in 2019 en 2020 samen 4 ongelukken tussen auto's en (snor)fietsen plaatsgevonden. Dit aantal ongelukken maakt dit kruispunt een blackspot. Voor ons als gemeente is dit reden om aanpassingen te doen waardoor dit kruispunt veiliger wordt.

5. Welke specifieke elementen van de ingreep dragen bij aan het verhelpen van de *black spot* en op welke manier?
   Door een 30 km/h-zone te realiseren wordt de snelheid verminderd. Het plaatsen van verkeersdrempels vlakbij zebrapaden verminderd ook de snelheid. De fietspaden op de Plantage Middenlaan worden in rood asfalt uitgevoerd wat bijdraagt aan de herkenbaarheid van een fietsstrook zodat automobilisten alert zijn op naderende fietsers. De inritconstructie die aan de kant van de Hortus op het kruispunt wordt gerealiseerd zorgt ervoor dat verkeer dat vanaf het Van Overloopplantsoen over de Plantage Parklaan rijdt zal stoppen bij het kruispunt met de Plantage Middenlaan. Verkeer van een uitritconstructie heeft namelijk geen voorrang.

6. In hoeverre zijn volgende maatregelen overwogen als alternatief voor of aanvulling op de genoemde maatregelen en zouden daarmee dezelfde doelen bereikt kunnen worden?

a. Alleen de snelheid terugbrengen (op Plantage Parklaan) naar 30 km/u in combinatie met het aanbrengen van een aantal verkeersdrempels (zonder verdere ingrepen).
   Vanuit de werkgroep Blackspots is het advies om behalve het verlagen van de snelheid naar 30 km/h ook de hierboven genoemde maatregelen uit te voeren om een veiliger verkeersdoorstroming te realiseren.
b. Het strikter doorvoeren en afdwingen van 30km/u-regime op de Plantage Middenlaan door aanbrengen van hogere drempels (voorbeeld: Nieuwe Achtergracht)
   De combinatie van het invoeren van een 30 km/h zone en hogere drempels is onderdeel van ons project. De werkgroep Blackspots adviseert om behalve het aanbrengen van hogere drempels ook de snelheid te verlagen naar 30 km/uur.
c. Het plaatsen van een stoplicht voor autoverkeer dat vanaf Pl. Middenlaan linksaf wil slaan richting Pl. Parklaan (en dat veel langer op rood staat dan op groen).
   Komend vanaf de Plantage Middenlaan (vanaf Alexanderplein) is het niet mogelijk om linksaf de Plantage Parklaan in te rijden met een auto. Dit deel van de Plantage Parklaan is eenrichtingsverkeer vanaf het Van Overloopplantsoen richting Plantage Middenlaan.
   in het verleden werd het verkeer op dit kruispunt met verkeerslichten geregeld. Omdat er te weinig verkeer over dit kruispunt komt om stoplichten functioneel te laten zijn is besloten deze stoplichten weg te halen.

Combineren beide autorijrichtingen en fiets op Pl. Parklaan

Plantage Parklaan wordt tweerichtingsverkeer voor auto met 30km/u-regime, waarbij fietsers meerijden op de rijbaan. In principe is dit overal in het centrum de gebruikelijke situatie. Wel lijkt dit meestal samen te gaan met relatief lage (auto-)verkeersintensiteiten, zeker wanneer gedeeld met plusnet of (zoals hier) hoofdnet fiets. Bewoners maken zich zorgen dat de verkeersintensiteit op dit moment op deze straat te hoog ligt voor combineren. Daarbij kan ik zelf niet veel plaatsen in het

Deze pagina bevat geen opmerkingen.

centrum bedenken waar dit gebeurt met tweerichtingsverkeer voor zowel auto's als fiets – maar misschien zie ik iets over het hoofd. Ik weet bijvoorbeeld dat de Fietsersbond 5,8 tot 6 meter breedte net voldoende vindt voor fietsstraten bij *eenrichtingsverkeer* van de auto (fiets tweerichting), al weet ik dat de CVC ruimere normen hanteert. Vandaar de volgende vragen:

7. Zijn er gegevens beschikbaar over de huidige (auto-)verkeersintensiteit op de Plantage Parklaan en in hoeverre staan die intensiteiten combineren met fietsverkeer toe?
   Bij het realiseren van een 30 km/h-gebied hoort het combineren van auto- en fietsverkeer op dezelfde rijstrook. In de Plantage Middenlaan liggen aparte fietsstroken, wij voeren geen aanpassingen uit omdat dit buiten ons project valt. Er zijn geen cijfers bekend van de huidige verkeersintensiteit op de Plantage Parklaan. Dit is ook geen vereiste om fiets- en autoverkeer op een rijstrook te laten rijden.
8. Bestaat er geen gevaar (los van de vraag of het binnen de officiële normen is) dat door het samenbrengen van fietsers en auto's (beide tweerichtingsverkeer) op een breedte van 5,80m met ook nog langs-geparkeerde auto's, de veiligheid niet juist afneemt in plaats van toeneemt? Is het misschien mogelijk om het CVC-advies hierbij te delen (dat zou mogelijk twijfel kunnen wegnemen)?
   norm voor verkeersintensiteit: actie Maud Er is geen norm door het CROW vastgesteld wat betreft verkeersintensiteiten en een erftoegangsweg (30 km/h) Doordat de rijweg smaller wordt en het fiets- en autoverkeer een rijstrook delen zal de snelheid verminderen, zeker als dit gebied een 30 km/h-zone wordt. Minder snel rijdend verkeer zorgt ervoor dat het veiliger wordt op straat.
9. In hoeverre rijden er op dit deel Pl. Parklaan meer nood- en hulpdiensten dan elders (door verbindende locatie + om de hoek van brandweer en politie) en is hier rekening mee gehouden?
   Bij het tot stand brengen van dit ontwerp en tijdens de beoordeling door de CVC is rekening gehouden met de bereikbaarheid voor nood en hulpdiensten. Wij hebben akkoord gekregen voor onze plannen vanuit de nood en hulpdiensten. Of er vaker of minder vaak nood en hulpdiensten door een straat rijden is niet relevant, het belang is dat ze er kunnen rijden.
10. Bestaat er geen gevaar dat tegenliggers (door samenvoegen van banen) het zicht wegnemen (bijv. op fietspad) van automobilisten die uit de Pl. Parklaan komen?
    De belijning in het midden van de rijweg en ook in de bocht op het kruispunt geeft duidelijk aan waar autoverkeer moet rijden. Bij de kruising met de Plantage Middenlaan komt de automobilist eerst een zebrapad tegen en gelijk daarna een fietspad uitgevoerd in rood asfalt. Hij/zij is dus geattendeerd op voetgangers en fietsers op het kruispunt.

    @[redacted] kun jij de belijning op de PPL en PML duidelijk aanbrengen? Zie bij gevoegde tekening

Uitritconstructie Pl. Parklaan (vanuit zuidwestelijke richting)

Er komt als ik het goed begrijp een uitritconstructie (is dat de term?) vanuit de richting van het Hortus-Plantsoen. Dat lijkt mij (als fietser) een grote verbetering – ik vind dat altijd een eng punt als er auto's uit rijden. Ik begrijp van bewoners dat er zorgen zijn over de veiligheid omdat auto's straks

Deze pagina bevat geen opmerkingen.

het fietspad blokkeren bij het uitrijden. Het is mijn indruk dat dit eigenlijk vaak zo is bij uitritten en (bij weinig verkeer) geen probleem hoeft te zijn, maar zou toch graag ook van jullie willen horen in hoe hier over is nagedacht.

11. In hoeverre kan uitritconstructie (Pl. Parklaan vanuit richting Hortus) leiden tot gevaarlijke situaties omdat auto's op fietspad staan?
    De nieuwe constructie is niet wezenlijk anders dan de huidige situatie. De automobilisten worden door de inritconstructie extra geattendeerd dat ze moeten stoppen voor het verkeer op de kruising.

Fietsen van en naar Pl. Parklaan (in noordoostelijke richting)

Er leven vragen over de veiligheid in het nieuwe ontwerp (en in sommige gevallen ook al mbt huidige situatie) voor fietsers die vanaf de Muiderstraat naar Pl. Parklaan rijden en vice versa.

12. Is er overwogen om een fietsroute te creëren voor fietsers die komende vanaf de Muiderstraat, linksaf willen slaan richting Plantage Parklaan (noordoostelijke richting)? En in het verlengde: bestaat er geen gevaar dat met het huidige ontwerp de meeste fietsers ervoor zullen kiezen tóch een route te zoeken over het kruispunt, in plaats van netjes helemaal door te rijden tot de uitrit?
    Fietsers die vanaf de Muiderstraat langs het kruispunt fietsen over de rode asfalt fietsstroken, kunnen op de hoek Plantage Parklaan-Plantage Middenlaan stoppen en als er geen verkeer op het kruispunt is, in een rechte lijn oversteken naar de Plantage Parklaan.

13. De tegengestelde fietsrichting (van Pl. Parklaan richting Muiderstraat) lijkt nu ook een wat onhandige bocht voor fietsers op te leveren, zeker icm de tramrails. Is dat niet mogelijk onveilig?
    @[redacted] dit pas jij aan, toch? Dit wordt aangepast/meegenomen in het definitief ontwerp. De inritconstructie zal verbreed worden.

Alvast heel veel dank!!

Groet, Elmar

Deze pagina bevat geen opmerkingen.