Commentaar op voorstellen aanpassing Plantage Parklaan/ Plantage Middenlaan vanuit de doelstelling *vergroten verkeersveiligheid.*

Aan: CVC - Centrale Verkeerscommissie
Van: Plantage Weesperbuurt-Overleg (PWO)[1]
Datum: 25 oktober 2021

Stadsdeel centrum legt aan de CVC twee plannen voor mbt aanpassingen aan de Plantage Parklaan langs het Wertheimpark, en aan de kruising Plantage Parklaan (hortus-zijde) met Plantage Middenlaan. De rationale achter de plannen, de uitdrukkelijke doelstelling van het staddeel , is het ***verbeteren van de verkeersveiligheid***. Bewoners menen echter dat de maatregelen niet tot verbetering maar tot verslechtering van de verkeersveiligheid zullen leiden.

Na overleg tussen bewoners en bestuur van het stadsdeel is afgesproken dat het bestuur van het stadsdeel de CVC uitdrukkelijk zal vragen of de plannen ten opzichte van de huidige situatie zullen leiden tot een verbetering de verkeersveiligheid ten opzichte van de huidige situatie.

1. inleiding

1a Achtergrond – eerdere bespreking CVC – verkeers(on)veiligheid

De gemeente legt u ter advisering twee opties voor: Voorstel A en Voorstel B.

Voorstel A: verlegde rijbanen
De CVC heeft eerder over de situatie Plantage Middenlaan en Plantage Parklaan gesproken, namelijk op 16 juni 2020, en daarna op 8 september 2020. Op 8 september lag ter advisering ook al Voorstel A voor (in iets gewijzigde vorm). De CVC heeft toen men name gesproken over de kruising Plantage Parklaan (langs de Hortus) en Plantage Parklaan. De CVC heeft zich toen niet verdiept in de situatie van de verlegde rijbanen op de Plantage Parklaan (tweerichtingsverkeer aan één kant van de trambaan) , en de gevolgen daarvan voor de verkeersveiligheid, in het bijzonder voor fietsers – wellicht omdat door de gemeente was gemeld dat dit verleggen van de rijbanen al eerder onderdeel was geweest van plannen. Dat is echter onjuist: eerdere plannen gingen over éénrichtingsverkeer.
De nu geplande verschuiving van de rijbanen is echter juist een verandering die volgens veel bewoners zal zorgen voor minder verkeersveiligheid. Hieronder zullen wij daar nader op ingaan.

Voorstel B is ontwikkeld op basis van voorstellen van buurtbewoners, en bevat minder ingrijpende wijzigingen.

30 km max
Kern in de voorliggende plannen is instellen van een maximum snelheid van 30 km in de buurt, dus ook in de Plantage Parklaan. Dit strookt met een al oude wens van de buurt.

Geen analyse verkeers(on)veiligheid
Er bestaat geen analyse met betrekking tot de verkeerveiligheid van de Plantage Parklaan (langs Wertheimpark) . Er zijn geen onderzoeken geweest, en bestaan geen stukken waaruit blijkt dat de verkeerveiligheid op de Plantage Parklaan te wensen overlaat. Er is dus ook geen concreet probleem geformuleerd, waarvoor de voorliggende plannen een oplossing zouden moeten brengen.
Nieuwe uitritconstructie Plantage Parklaan/Plantage Middenlaan

[1] Eén deelnemer van het PWO heeft zich tegen dit commentaar uitgesproken

Naast verlegde rijbanen bevatten zowel plan A als plan B een (in beide plannen enigszins anders vormgegeven) nieuwe uitritconstructie Plantage Parklaan (langs de Hortus) naar Plantage Parklaan. De voorgenomen wijziging is het gevolg van het feit dat daar éénmaal een ernstig ongeluk heeft plaatsgevonden. De werkgroep Blackspot heeft advies uitgebracht op basis waarvan aanpassingen zijn voorgesteld.

1b Enkele relevante omstandigheden

** GOW30 – Plantage Parklaan tussen Plantage Middenlaan en Anne Frankstraat*

De bewoners constateren dat de gemeente bij het ontwerp heeft nagelaten te betrekken om welk type weg het gaat als straks Plantage Parklaan (langs het Wertheimpark), een 30 km max regime zal krijgen. Er wordt bij het ontwerp geen karakterisering van de straat gegeven, en daardoor is niet helder welke eisen aan de inrichting van de straat gesteld moeten worden.
De conclusie lijkt gerechtvaardigd te stellen dat het hier gaat om een Gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km (GOW30)

Toelichting: Het is bekend dat er momenteel in heel Nederland, ook in Amsterdam, een brede discussie gaande is over straten die als Gebiedsontsluitingsweg (GOW) gekarakteriseerd worden doch waar men voornemens is een 30 km max regime te stellen (GOW30) en over de inrichtingseisen die aan dergelijke wegen gesteld moeten gaan worden. De gemeente Amsterdam bracht in juli van dit jaar een notitie uit, een beleidsvoornemen, onder de titel ***'veilig en leefbaar, 30 km in de stad'*** (zie bijlage) . Het rapport maakt duidelijk dat er belangrijke verschillen zijn tussen een Erftoegangsweg (ETW) en een Gebiedsontsluitingsweg (GOW), in het bijzonder met betrekking tot de inrichting. Duidelijk is dat de 'oude' normen voor de 'oude' 30 km max straten (dat waren dan in de regel Erftoegangwegen) niet voldoen. Voor de categorisering (*"is er sprake van een ETW of van een GOW*?") blijkt de essentiële factor de hoeveelheid verkeer in de straat. Als vuistregel of een weg als GOW moet worden beschouwd, wordt in het rapport het aantal van meer dan 6000 voertuigen per etmaal gegeven.
De cijfers over het te verwachten verkeer in Amsterdam zijn online beschikbaar. De prognoses (***maps.amsterdam.nl/verkeersprognoses***) geven voor de Plantage Parklaan (tussen Plantage Middenlaan en Anne Frankstraat) voor het jaar 2020 een aantal van 7365 voertuigen per etmaal, en voor 2025 is er de prognose van 7735 voertuigen per etmaal.
Dit stuk van de Plantage Parklaan moet dan ook beschouwd worden als een Gebiedsontsluitingsweg.

De precieze inrichtingseisen van een GOW zijn nog in ontwikkeling. Er wordt, niet alleen in Amsterdam maar ook op landelijk niveau, stap voor stap beleid ontwikkeld. Het eerder genoemde rapport geeft alvast een aantal gedachten. Zo zouden straten wel herkenbaar 30 km max moeten zijn, de doorstroming van verkeer (inclusief hulpdiensten) moet gegarandeerd zijn. Grotere veiligheid is een doelstelling. Dat betekent dat, indien er geen mogelijkheid is om een aparte fietsstrook of gescheiden fietspad te realiseren (een inrichting die de voorkeur heeft), de veiligheid van fietsers ondanks veel doorgaand verkeer, so wie so gegarandeerd moet zijn.

* Plusnet- en Hoofdnet-fiets-: Pl Middenlaan en Pl Parklaan (langs Wertheimplantsoen)

Het is voor de beoordeling van de voorliggende plannen relevant te betrekken dat de Plantage Middenlaan een zeer drukke fietsroute is, vallend onder **Plusnet fiets.**
De gemeente geeft de volgende omschrijving (beleidskader verkeersnetten 2018):

> *Het Plusnet fiets is het netwerk met de belangrijkste doorgaande fietsverbindingen die zeer intensief worden gebruikt. (...)* ***Fietsers moeten snel, veilig en comfortabel van A naar B kunnen fietsen. Voorwaarde daarbij is dat fietsers weinig hinder hebben van overige verkeersdeelnemers, snel kunnen doorstromen bij kruispunten*** *en dat er voor fietsers voldoende ruimte is om elkaar te passeren. Denk aan vrijliggende fietspaden of fietsstraten waar de auto te gast is.*

De Plantage Parklaan (langs het Wertheimplantsoen) valt onder **Hoofdnet fiets**:

Het Hoofdnet fiets is een fijnmazig fietsnetwerk dat intensief wordt gebruikt. Het ontsluit de woon- en werkgebieden en voorzieningen in Amsterdam. ***Het netwerk bestaat uit vrij liggende fietspaden en, als dat niet mogelijk is, uit fietsstroken van voldoende breedte gecombineerd met margestroken.***

*** Nood- en hulpdiensten**

De Plantage Middenlaan en de Plantage Parklaan (langs Wertheimplantsoen) zijn veel gebruikte straten voor de nood- en hulpdiensten. De route maakt deel uit van bestaande route 2, de verbinding van Oost-Centrum aan OLVG (beleidskader verkeersnetten 2018) .

2 Commentaar op de voorstellen

Zoals gezegd: de vraag die het DB nu stelt aan de CVC is of de huidige voorstellen qua veiligheid een verbetering betekenen ten opzichte van de huidige situatie

2a Commentaar op Plan A

i beide rijbanen naar één kant van de tramrails.

Huidige situatie:





Het gaat hier, zoals hierboven besproken, om een Gebiedsontsluitingsweg met vrij veel verkeer, waarbij een maximumsnelheid van 30 km wordt voorgesteld (GOW30)

Het voorstel heeft de volgende kenmerken die niet gunstig zijn voor de verkeersveiligheid:

*** smalle rijbanen met drempels**. De geplande rijbanen zijn samen (tweerichtingsverkeer) 5.80 m breed, zonder marge aan weerskanten, zonder marge tussen de twee rijbanen. Aan de ene kant ligt verhoogde tramhalte, aan de andere kant zijn langszij, en verderop schuin, geparkeerde auto's (waarbij opgemerkt moet worden dat de langszij-parkeerders tegenwoordig regelmatig te breed zijn voor de parkeervakken of onzorgvuldig zijn geparkeerd, waardoor de auto's gedeeltelijk op de rijbaan staan en er nog minder breedte overblijft).
De rijbanen zullen drempels krijgen om de auto's tot 30 km max te dwingen.

*** fietsers:** fietsers rijden met de auto's op de rijbaan. Er zijn hier geen 'veilige' voorzieningen voor fietsers : geen vrij liggend fietspad, geen fietsstrook, geen straat met rode stroken 'fietsers te gast'. Daarvoor geeft de bestaande situatie onvoldoende ruimte.

* ***de nood- en hulpdiensten.*** Het plan voorziet in een vergroende trambaan. De nood- en hulpdiensten zullen dus op hun bestaande doorgaande ***route 2***, ook, samen met de fietsers en de auto's, over de smalle rijbanen rijden, en ook over de 30 Km -drempels.

Uitgangspunten en gevolgen:

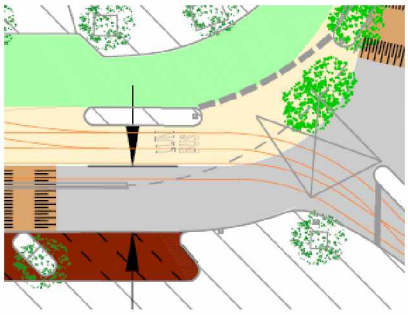
* ***Verkeer mag niet worden belemmerd .*** Op een GOW 30 (zie eerder genoemde rapport *Amsterdam veilig en leefbaar)* moet worden gegarandeerd dat de doorstroom van het verkeer niet te zeer zal worden belemmerd. De veiligheid van fietsers moet daarbij een essentieel criterium zijn.

* ***Auto's zullen de fietsers moeten passeren*** Het doorgaande verkeer (auto's, busjes en vrachtwagens) zullen op de versmalde rijbanen de fietsers moeten passeren. Er is geen ruimte ingepland tussen rijbanen tegenliggers, de auto's zullen strak langs elkaar moeten rijden – en ze zullen over de middenstreep moeten rijden als ze een fietser passeren.

* ***Hoofdnet fiets:*** de straat is onderdeel van Hoofdnet fiets. Daaruit volgt dat aan fietsers in ieder geval genoeg ruimte moet worden geboden. Op deze straat is nog relevant dat er veel jeugd fietst – onder andere door de tennisbanen (veel jeugd) en ook wegens Artis (veel ouders met kind-bakfietsen, en ook veel jonge kinderen naast de ouders op de fiets). Zij lopen straks meer risico dan nu.

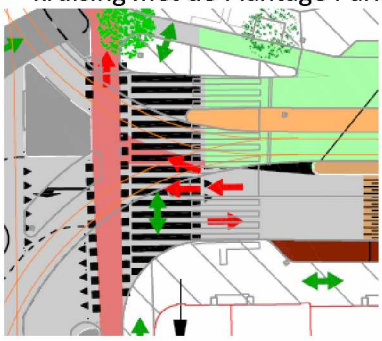
* ***fietsers en tramrails op de Plantage Parklaan***

- Aan de kant van de Anne Frankstraat



In het voorliggende plan zijn aan de kant van de Anne Frankstraat de drie bestaande tramrails getekend. Eerder werd door de gemeente aan de buurt medegedeeld dat er wellicht één trambaan weg zou kunnen – de vraag is of dat kan, met de functie die de tram (calamiteitenspoor en eindhalte) De gemeente heeft de 3 tramsporen In ieder geval nog altijd op de tekening laten staan die nu aan de CVC wordt voorgelegd. De rijbaan vanaf de hoek met de Anne Frankstraat gaat dar dus ***over de trambaan*** gaat. Dat betekent dat de fietsers (samen met de auto's op dezelfde rijbaan) daar zijn gedwongen worden ***tussen de tramrails*** te fietsen, samen met auto's die hen zullen willen passeren.

* kruising met de Plantage Parklaan (Wertheimpark) met de Plantage Middenlaan:



Fietsers die vanaf de PPL ***rechtsaf*** willen slaan, moeten ***op de zebra*** onder een ongunstige hoek (in de lengterichting - niet dwars) de tramrails oversteken om op het fietspad richting Muiderstraat te komen.

Ook fietsers die vanaf de PPL ***linksaf*** slaan moeten in onder een ongunstige hoek (in de lengterichting) de tramrails oversteken.

ii ***Hoek PPL (naast Wertheimpark)/PML - verleggen van de zebra***

Huidige situatie, gezien vanaf de Plantage Parklaan/Wertheimpark

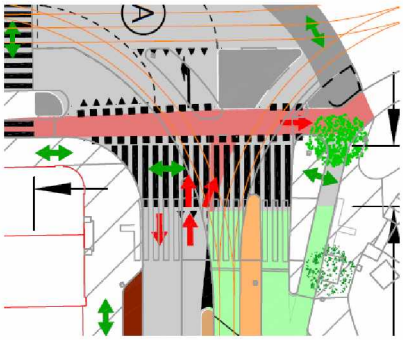


En vanaf de Plantage Middenlaan:





Detail van het voorliggende voorstel A : De zebra wordt opgeschoven richting de hoek. Er is geen ruimte meer tussen de zebra en het fietspad.



Auto's, komende van de Anne Frankstraat, die op de kruising met de PML linksaf willen slaan:
In de huidige situatie komen de auto's eerst bij de zebra – daar wachten ze voor overstekende voetgangers. Vervolgens kunnen de auto's tussen de zebra en het fietspad staan wachten om de fietsers, rijdend op de PML (Plusnet-fiets), voorrang te verlenen. De situatie is extra duidelijk door de haaientanden voor het fietspad.
In voorstel A zal de situatie voor voetgangers en fietsers minder veilig worden. Immers: De zebra en het fietspad liggen tegen elkaar aan en de auto's zullen vervolgens dus op zebra staan als zij wachten voor de fietsers. De haaientanden voor het fietspad komen te vervallen: geven de auto's dan nog voorrang aan de fietsers die van links komen?

Auto's komende vanaf de PML die rechtsaf willen slaan naar de PPL.
In de bestaande situatie moeten de auto's opletten (over de schouder kijken) of er fietsers aankomen, vervolgens nemen ze de bocht. Na de bocht komen zij bij de zebra. Zo is nu voldoende ruimte om na het fietspad nog stil te staan voor de zebra.
In voorstel A die ruimte er niet meer. De zebra begint al in de ronding van de weg (de elektriciteitspaal komt dus midden voor de zebra te staan) . De auto's moeten straks over hun schouder kijkend niet alleen op de fietsers letten maar ook op de voetgangers die ook nog van achter de elektriciteitspaal de zebra op zouden kunnen stappen. De auto's zullen dan in veel gevallen op het fietspad komen stil te staan. Daarbij liggen er dan ook de twee rijbanen (twee richtingen) vlak naast elkaar. De rechts afslaande auto's moeten met tegenliggers rekening houden. De manoeuvreerruimte voor de rechts afslaande auto's is in deze bocht is verkleind, de veiligheid van fietsers wordt daar niet mee gediend.

Samenvatting commentaar verlegging rijbanen - plan A:

Het ontwerp moet worden beoordeeld als een GOW30. Het gaat om een vrij drukke weg.
Problemen:

**** de rijbanen zijn te smal,***
**** er is geen veilige ruimte voor fietsers,*** *(geen fietsstroken, geen fietspaden, er zijn langszij parkeerhavens (auto's vaak enigszins op de rijbaan) en insteekparkeerhavens).*
** **De nood-en hulpdiensten** moeten ook over deze rijbanen (30 km max drempels)*
** **De ligging van de tramrails** is onveilig voor fietsers. Komende van de PPL richting Pl Middenlaan kruisen zowel links maar vooral de rechtsaf slaande fietsers de tramrails onder een zeer scherpe (en dus gevaarlijke) hoek.*
** En aan het begin van de Pl Parklaan moet het verkeer (ook de fietsers) **tussen de tramrails** rijden.*
** **de kruising** wordt door verleggen zebra onveiliger voor fietsers op Pl Middenlaan.*

Vraag:

In het kader van de beoordeling van dit plan willen wij de vraag voorleggen:
Bestaat er elders in Amsterdam een situatie analoog aan plan A? Dat wil zeggen: een drukke (> 6000 voertuigen/24 uur) 2-richtingenweg, rijbanen samen slechts 5,80 m breed, fietsers op de rijbaan, zonder fietsstroken, met insteekparkeerhavens, zonder laad en los plekken, en met ook nood- en hulpdiensten (bestaande doorgaande route) op de rijbaan?

iii Aanpassingen kruising PPL (kant van de hortus) met PML

Het voorstel vindt zijn grond in de aanbevelingen van de werkgroep Blackspot, nadat in mei 2020) een ernstig ongeluk op die kruising had plaatsgevonden. Er zijn geen andere ongelukken bekend. Er bestaat, voor zover wij weten, geen analyse over de aanleiding of oorzaak van dit specifieke ongeluk. Op het moment van het ongeluk was een grote KICI-bak zo geplaatst dat het zicht van de automobilisten op de van links aankomende fietsers erg werd gehinderd.

Huidige situatie




De situatie is in 2020 besproken in de CVC waarna de volgende aanbevelingen volgden".

a) gesuggereerd wordt de aansluiting met de Pl Middenlaan een inritconstructie te maken, ook is geadviseerd het fietspad 'recht te trekken'.
b) de 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:

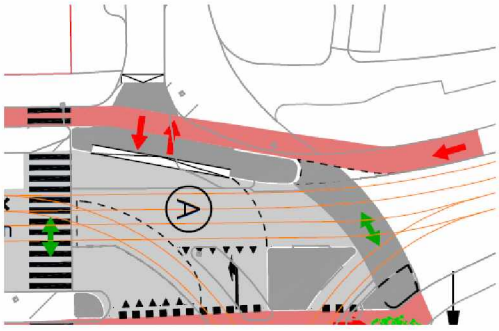
In het voorliggende plan A volgt de gemeente aan deze aanbeveling.

Mbt b) is gebeurd . Simpel en zeer effectief.

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

Mbt d) is ***niet*** gebeurd. Waarom niet?

Plan A: Detail kruising PPL/PML :
(Uitritconstructie PPL aan de bovenkant van de afbeelding,)



Op zich zou het voorstel kunnen, maar bewoners zien toch een paar nadelige consequenties, en vragen zich daarbij niet af er geen betere (veiliger) aanpassingen denkbaar zijn.

Nadelige consequenties van het voorliggende plan:

* Men vraagt zich af waarom het rechtgetrokken fietspad de veiligheid zou bevorderen. Bovenal is de vraag of het überhaupt kan: de foto's laten zien dat er een elektriciteitspaal in de weg staan. De gemeente zal die moeten verplaatsen.
* Auto's moeten voorrang verlenen aan fietsers die komen vanaf de Muiderstraat, en ook aan de auto's die vanuit de Plantage Parklaan linksaf de Plantage Middenlaan opdraaien. Het ontwerp garandeert echter geen 'vrije' doorgang voor de fietsers op de PML (Plusnet-fiets). De auto's zullen straks (deels) ***op het fietspad*** staan te wachten, om (als het blijft zoals nu) voorrang te geven aan auto's die vanuit de PPL linksaf de PML opdraaien. En: hopelijk zullen daar ook nog haaientanden duidelijkheid schaffen over de voorrangssituatie?
* De uitritconstructie is daarbij óók ongunstig omdat de **bromfietsers** , komend vanaf Hortus, die hun route rechtdoor op Plantage Middenlaan willen vervolgen, precies op de kruising van het fietspad de rijbaan op moeten gaan. Zij zullen op dat punt kruisen met fietsers die uit dezelfde richting komen maar linksaf willen slaan naar de PPL.
* Het plan geeft geen logische route voor (vele) fietsers die van af Muiderstraat aan komen, links af willen slaan naar de Plantage Parklaan

Wat zou er wél de situatie kunnen verbeteren?

Uitgangspunten:

* Fietsers moeten ongehinderd en veilig doorgang krijgen - auto's moeten voorrang geven aan de fietsers én aan de auto's van links
* Aan fietsers die komend vanaf de Hortus linksaf de PPL in willen slaan, zou een makkelijke doenlijke oversteek geboden moeten worden
* Brommers moeten gemakkelijk van fietspad naar rijbaan zonder de links afslaande fietsers te hinderen
* Hou de route van het fietspad zoals die nu is - lichtmast niet verplaatsen.

Voorstel vanuit de praktijk

* **Drempel en haaientanden (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,**
* **Verleg het fietspad niet.**
* **Maak (met belijning?) duidelijk dat de brommers al voor de kruising van fietspad naar rijbaan moeten gaan. Haal op die plek dus de vluchtheuvel weg. De bromfietsen moeten al eerder rechtdoor de rijbaan op kunnen rijden om gedoe met de links afslaande fietsers te voorkomen.**
* **Er zou met heldere belijning een ronde 'afslag' voor de fietsers vanaf Hortus/PML naar PPL ontworpen kunnen worden. Eerder linksaf kunnen slaan dan pas op de uitritconstructie biedt meer overzicht en vermindert het conflict tussen fietsers en bromfietsers (op de foto hierboven is te zien hoe fietsers in de huidige situatie links af slaan – iets dergelijks zou helder aangegeven moeten worden) .**

Conclusie iii : De voorgestelde aanpassing kruising PPL /PML leidt niet tot veiliger situatie. Het verdient aanbeveling een en ander nog eens goed te bezien en voor meer helderheid en meer veiligheid te zorgen.

2B commentaar op plan B

i commentaar op wijziging/ vergroening van de PPL –

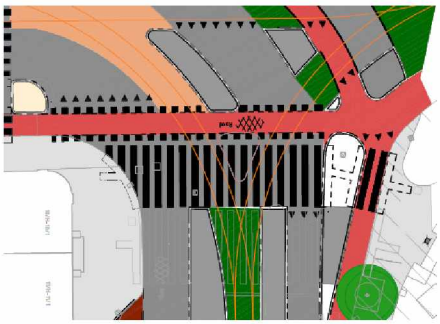
***Vergroening – nood- en hulpdiensten**

Voorstel B, gebaseerd op ideeën die vanuit de buurt, zorgt voor veel minder wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie. De rijbanen blijven aan weerskanten, de breedte van de rijbanen blijft – zo lijkt het, redelijk gelijk aan de huidige situatie (ieder 3,85). Het is dus een situatie van een GOW30 (zie hierboven) met fietsers op de rijbaan
De vergroening betekent (zie ook hierboven het commentaar op plan A) ook nu dat de nood- en hulpdiensten over de rijbaan zullen moeten, waar de fietsers samen met de auto's op een 3,85 brede rijbaan rijden, met drempels om verkeer tot max 30 km te dwingen.

Conclusie:
Ook bij plan B lijkt het dat er niet naar wordt gestreefd om tot aanpassingen te kmoen die horen bij de eisen die gesteld kunnen worden aan een GOW 30 - voor zover daar tot op heden beleid over is geformuleerd, De situatie wordt niet beter. Integendeel, doordat de nood- en hulpdiensten op de rijbanen (zonder aparte fietspaden of fietsstroken) zullen moeten gaan rijden, zal in het bijzonder voor fietsers de onveiligheid toenemen.

Hoek Plantage Parklaan (Wertheimplantsoen) met Plantage Middenlaan

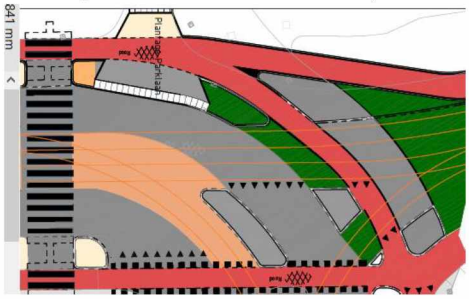
Detail voorstel B (Plantage Middenlaan bovenaan afbeelding)



Het voorliggende voorstel B heeft met betrekking tot de hoek PPL/PML (naast Wertheimpark) dezelfde nadelen als plan A – zie de alinea hierboven. Het verleggen van de zebra leidt tot minder overzichtelijkheid en minder vrije doorgang voor de fietsers op de Plantage Middenlaan.

B2 ii Aanpassingen kruising PPL (kant van de hortus) met PML

Detail plan b: uitritconstructie (bovenaan afbeelding) komende uit PPL/Hortus



Ook in dit ontwerp is de vraag of het plan de huidige situatie verbetert. Er staan ook hier geen haaientanden meer getekend, die, zoals nu, de auto's erop wijzen fietsers van links voorrang hebben. En ook in dit plan zullen de auto's ***op het fietspad*** staan als zij wachten om voorrang te geven aan de van links komende auto's vanuit de PPL
De situatie voor de fietsers die, komende vanaf de Muiderstraat, linksaf de Plantage Parklaan willen inslaan, verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. Voorstel B is daarbij nog weer anders dan plan A. In plan B is nu een stukje groen gepland, kennelijk om de fietsers effectief te hinderen in het nemen van een bocht. In dit plan worden zij gedwongen echt tot op de drempel te rijden en dan een haakse bocht naar links te maken, waar zij, ook hier, geconfronteerd worden met de passerende brommers die juist daar drempel af rijden om rechtdoor de Plantage Middenlaan op te gaan.

Amsterdam, 25 oktober 2021 - pwo@buurtorganisatie1018.nl
(contactpersoon 10.2.e – 10.2.e – 10.2.e Amsterdam – 10.2.e @10.2.e)

Bijlagen:
De plannen die nu worden voorgelegd:
*Plan A (zoals dat eerder is gepresenteerd, en ook is voorgelegd aan de buurt)
*Plan B (op basis van voorstellen van een aantal bewoners uit de buurt)
* Beleidsvoornemen gemeente Amsterdam - Rapport ***veilig en leefbaar- 30 km in de stad' –*** juli 2021