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

Aanwezigen:

Namens de gemeente

- [redacted] (Projectleider)
- [redacted] (Opdrachtgever Verkeer en Openbare ruimte)
- [redacted] (Technisch Projectmanager)
- [redacted] (Verkeersontwerper)
- [redacted] (Gebiedsmakelaar)
- [redacted] (Assistent projectleider)
- [redacted] (Stagiair)

Namens de buurt

- [redacted]

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, die voorlopig is uitgesteld.
Het streven is om de maximum snelheid te verlagen van 50 naar 30 km/uur. Hier horen inrichtingseisen bij met betrekking tot snelheidsremmende maatregelen, maar ook type verharding, breedte van de weg en voorrang. Gezien de beperkte scope zal een volledig volgens de richtlijnen ingericht 30 km gebied niet haalbaar zijn. De maatregelen dienen zodanig van aard te zijn dat met minimale middelen toch een geloofwaardig regime kan worden ingesteld. Dit vraagt maatwerkoplossingen waar de gemeente voldoende vertrouwen in moet hebben in de werking ervan om geen schijnveiligheid te creëren.

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 50 naar 30 km/u. Aangezien dit ook gevolgen heeft voor de maximumsnelheid van het openbaar vervoer (hier: trams).

Het noordoostelijke deel van de Plantage Kerklaan (langs de Ingang van Artis) maakt wat de bewoners betreft onderdeel uit van een voorgesteld 30km/u regime.

Het gedeelte van de Plantage Middenlaan (ten oosten van) de kruising 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 volgens landelijke en gemeentelijke richtlijnen geen voorrangswegen mogen zijn. In de volgende afbeelding is te zien dat de Anne Frankstraat een voorrangsweg is ten opzichte van de Nieuwe Herengracht (inritconstructie). Bij invoering van een 30 km/u regime moet deze situatie worden aangepakt.



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, zebrapad) 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, fysiek of bijvoorbeeld door middel van wegmarkering.



Plantage Parklaan

De in-/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, vanwege zicht en de veiligheid voor motorrijders -.



Kruising Plantage Parklaan Plantage Middenlaan

Voorheen was dit kruispunt geregeld met verkeerslichten maar vanwege het geringe verkeersaanbod zijn deze verwijderd. De inrichting van het kruispunt is echter niet aangepast. Zo is in onderstaande afbeeldingen te zien dat een o verkeersbord voor de VOP ontbreekt (Dit geldt voor beide richtingen). Ook aan het einde van de bocht is nog een VOP waar eveneens geen verkeersbord staat. Ook sluit de inrichting niet meer bij de logische route voor voetgangers en fietsers.



Gemeld wordt dat er regelmatig problemen zijn tussen rechts afslaande auto's en afslaande fietsers. De veiligheid voor deze fietsers behoeft verbetering bijvoorbeeld door 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, maar dit is vanwege aanwezigheid tramspoor technisch moeilijk in te passen.
- 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. Een sharedspace voor zowel auto's als langzaam verkeer is echter ongebruikelijk, want risicovol.

Plantage Middenlaan

De grootte van deze drempel (onderstaande afbeelding) is naar alle waarschijnlijkheid gekozen zodat vrachtverkeer geen geluidsoverlast/overlast door trillingen veroorzaakt voor de buurtbewoners. De effectiviteit van de drempel wordt wel ter discussie gesteld. Ook worden opmerkingen gemaakt over de breedte van beide haltes van de Plantage Middenlaan. Grote groepen (bijvoorbeeld Artisbezoekers) passen niet op de halte. De vraag is of hier hekjes aan de buitenzijde van de haltes geplaatst kunnen worden maar dit zou de haltes nog smaller maken, wat volgens de gestelde toegankelijkheidseisen niet mogelijk is. 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

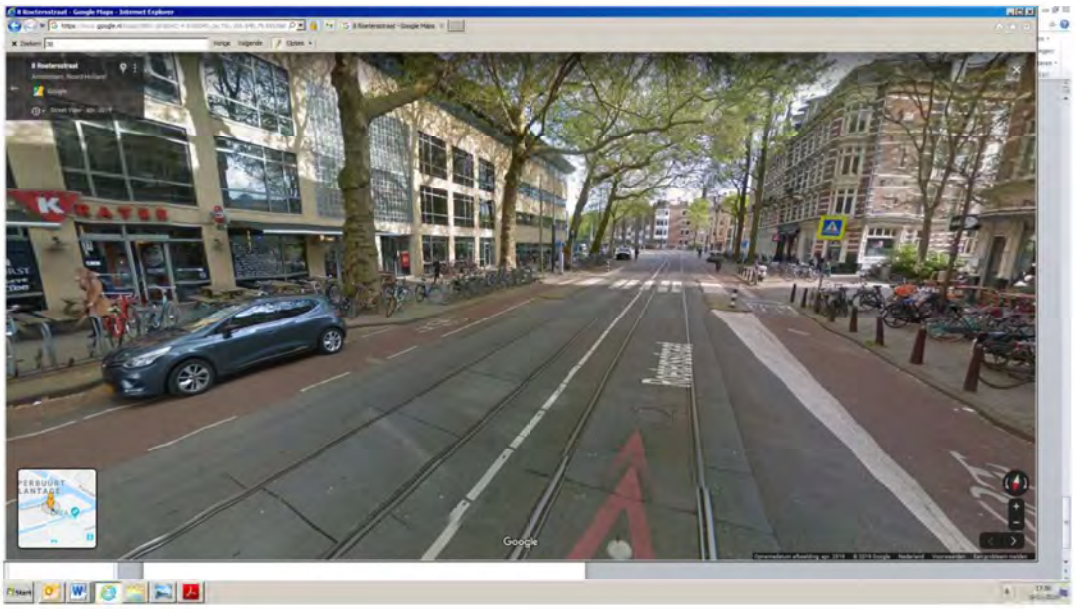
Gevraagd wordt om te kijken naar de kruising van de Nieuwe Kerkstraat en Roetersstraat (zie afbeelding). Het idee om hier de stoep door te laten lopen, zou kunnen zorgen voor een veiligere situatie voor de schoolkinderen en het fietsverkeer in de spits.
Maar past dat wel in een 30km-zone ?



De VOP in de Roeterstraat valt ondanks aanvullende attentiemaatregelen moeilijk op. Door combinatie met laagstaande zon en materialisering vallen op afstand de zebrastrepen weg. Het is niet duidelijk of dit generiek probleem is.



op de Roetersstraat te verduidelijken wordt er gevraagd of het mogelijk is de verkeersborden voor de VOP de verplaatsten naar de vluchtheuvels, met als gevolg dat deze duidelijker zichtbaar zijn voor automobilisten (zie onderstaande afbeelding).
Roy 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

Het project gaat aan de slag met de ideeën en voorstellen en houdt de deelnemers/bewoners op de hoogte van de uiteindelijke ontwerpvoorstellen. Het ontwerp zal voor advies worden voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie.
Gemeente Amsterdam wil iedereen bedanken voor zijn inbreng.