Samenvatting

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

1. Wat ligt er voor?

Het DB stadsdeel centrum legt twee plannen voor aan de CVC ter advisering. Beide plannen hebben als enig doel de verkeersveiligheid te verbeteren. Beide plannen bevatten aanpassingen mbt

a) de Plantage Parklaan (PPL) tussen Anne Frankstraat (AFS) en Plantage Middenlaan (PML), en
b) de hoek Plantage Parklaan (langs de Hortus) en de Plantage Middenlaan

- Er wordt op de PPL een **30 km max** regime ingevoerd –er komen drempels op de rijbanen.
- **Plan A** betreft een verlegging van de rijbanen (tweerichtingsverkeer) op de PPL naar één kant van de tramsporen.
- **Plan B** betreft een vergroening van de trambaan.
- Beide plannen wijzigen **de situatie op de hoek** door het verleggen van de zebra**.**
- Hoek PPL bij de Hortus: Beide pannen gaan uit van een **inrit constructie.** De invulling verschilt enigszins.

Veel bewoners hebben naar voren gebracht dat er nu op de PPL geen problemen bestaan mbt de verkeersveiligheid, en dat met name het voorliggende plan A de verkeersveiligheid juist verslechtert. ***Het DB heeft dan ook toegezegd uitdrukkelijk aan de CVC te vragen of gesteld kan worden dat plan A aantoonbaar de verkeerveiligheid verbetert.***

2. Belangrijke kenmerken

* De PPL langs het Wertheimpark moet beschouwd worden als een gebiedsontsluitingsweg (GOW) (> 6000 voertuigen/24 uur). Met invoeren van 30 km is sprake van een ***GOW 30***.
* **Nood- en hulpdiensten:** PLM en PPL (langs Wertheimpark) zijn een deel van bestaande route 2, de verbinding van Oost-Centrum / OLVG
* De Plantage Parklaan langs het Wertheimpark maakt onderdeel uit van ***Hoofdnet Fiets.***
* Plantage Middenlaan maakt onderdeel uit van ***Plusnet Fiets.***

3. De belangrijkste bezwaren tegen de twee plannen

Mbt plan A:

PPL verlegde rijbanen / verlegging zebra op hoek met Plantage Middenlaan

* De geplande rijbanen krijgen samen een breedte (inclusief middenlijn) van 5.80.
* Op deze smalle rijbanen is sprake van fietsers op de rijbaan. Er zijn geen aparte fietspaden, geen fietsstroken.
* Er zijn parkeerhavens langs de rijbaan richting AFS. Eerste stuk langszij parkeren – veel auto's zijn breder dan de strook (of zijn onzorgvuldig geparkeerd) en staan enigszins op de rijbaan. Na de Henri Polaklaan is sprake van insteekparkeerhavens.
* Er zijn geen laad- en losplekken.
* de rijbaan aan het begin (komende vanaf de AFS) ligt op een van de bestaande tramsporen. De fietsen rijden daar dus tussen de rails.
* Fietsers komende vanaf de PPL die afslaan naar de PML, zowel rechtsaf als linksaf, moeten straks de trambaan kruisen onder een te scherpe dus gevaarlijke hoek.

* Nood- en hulpdiensten zullen ook gebruik moeten maken van de rijbanen (ook over de drempels)
* vlak voor de hoek met de PML: Het verplaatsen van de zebra zodat die pal tegen het fietspad aan komt te liggen maakt de hoek (beide kanten) minder overzichtelijk en minder veilig, in het bijzonder voor de fietsers.

Conclusie: Met name voor fietsers is de situatie veel minder veilig dan de huidige situatie.
Het plan lijkt niet te voldoen aan de eisen die aan een GOW30 gesteld moeten worden.
Vraag: Bestaat er elders in Amsterdam een situatie analoog aan plan A? (een drukke (> 6000 voertuigen/24 uur) 2-richtingenweg, rijbanen samen 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?

Hoek Plantage Parklaan/Hortus met Plantage Middenlaan

Aanpassingen kunnen deels als verbetering gezien worden. Maar ze leiden ook tot nieuwe knelpunten, en laten daarnaast ook bestaande knelpunten onopgelost

* Het grootste knelpunt blijft onopgelost: Aan fietsers, komende over de PML vanaf Muiderstraat, wordt geen goede baan geboden om linksaf te slaan richting PPL. Zij kunnen (zullen) eventueel nog net voor de inritsconstructie langs kunnen buigen.
* Het geplande – rechtgetrokken - fietspad vergt verplaatsing elekticiteitspaal. En daarbij is onduidelijk waarom dit tot meer veiligheid zal leiden.
* Het wordt niet aangegeven dat fietsers komende vanaf de PLM voorrang hebben op de auto's uit de PPL. Haaientanden ontbreken.
* Auto's staan straks ***op het fietspad*** te wachten (of krijgen zij voorrang op de auto's van links?)
* Brommers komende vanaf Muiderstraat moeten op de kruising, precies op de uitritconstructie, het fietspad af om op de rijbaan rechtdoor te gaan op de PML. Precies daar zullen straks ook de fietsers linksaf slaan richting PPL/Wertheimpark.

Mbt plan B

Vergroening van de trambaan

Dit plan betekent veel minder wijziging ten opzichte van de huidige situatie. Hier zijn nog altijd fietsers op de rijbaan, maar de rijbanen zijn veel ruimer.

* Grootste punt van zorg is dat ook hier ***de nood- en hulpdiensten*** over de rijbaan zullen gaan.

* Ook hier is sprake van ***verleggen van de zebra*** op hoek met PML. Zelfde commentaar als bij plan A – zie hierboven

Vraag: levert plan B effectief een bijdrage aan ene grotere verkeersveiligheid? Doen de aanpassingen recht aan het feit dat hier sprake is van een GOW30?

Hoek Plantage Parklaan/Hortus met Plantage Middenlaan

* Zelfde punten van zorg als bij plan A – behalve dat het voor links afslaande fietsers nog lastiger wordt daar de langere groenstrook het onmogelijk maakt om voor de inritconstructie af te buigen.

Amsterdam 25 oktober 2021 – Plantage-Weesperbuurt Overleg (PWO)[1]

[1] Eén deelnemer heeft zich tegen dit commentaar uitgesproken