Analyse ontwerp herinrichting Plantage Parklaan

1 maart 2021

[redacted]

Inleiding:

De gemeente presenteerde half december ’20 plannen mbt herinrichting Plantage Parklaan. De buurt /PWO wist van niets. Er werd 2 weken gegeven, als inspraaktraject, om voorbedrukte antwoord-formulieren in te sturen.
Naar later bleek had de gemeente in eerdere fase met een aantal buurbewoners overleg gepleegd, rondgelopen en plannen besproken. Hoeveel mensen en wie dat waren is – met uitzondering van één persoon – niet bekend gemaakt door de gemeente. Die wel betrokken buurtbewoners hebben dat ook zelf niet bekend gemaakt, en geen informatie gedeeld met, bijvoorbeeld, het PWO.
In een gesprek van voorzitter PWO met DB in januari vertelde de portefeuillehouder dat hij meende met die consultatie van die buurtbewoners genoeg aan participatie te hebben gedaan. Niet alle projecten hoeven wat hem betreft langs het PWO. Uiteindelijk werd erin toegestemd dat het PWO toch nog over de plannen spreekt – al was de gemeente formeel niet bereid de inspraaktermijn te verlengen.

Deze notitie is een analyse van de voorgelegde plannen. In de discussie zouden de aangestipte punten meegenomen kunnen worden.

1. ***Doel / Rationale***

De toelichting bij het plan dat bij omwonenden in de bus viel, is heel summier, en luidt (volledig): *“Een aantal jaren geleden heeft de gemeente, samen met de buurt, gekeken hoe de openbare ruimte in de Plantagebuurt opgeknapt kan worden. In de praktijk bleek dat lastiger te zijn dan wij hoopten. Daarom is in 2019 besloten het opknappen van de buurt voorlopig uit te stellen. Wel bleek er behoefte te zijn om de verkeersveiligheid in de buurt te verbeteren. De aanpassingen om de Plantagebuurt verkeersveiliger te maken zijn nu in een ontwerp verwerkt. “* Meer is het niet. (En de tekst werkt overigens ook verbazing: er is nooit, samen met de buurt, een open traject geweest over opknappen van de openbare ruimte.)

Het plan wordt nu – gezien de inleiding logisch - gepresenteerd onder de titel ***‘voorlopig ontwerp verkeersveiligheids-maatregelen Plantagebuurt’.*** Verkeersveiligheid is dus waar het om gaat, en is dus ook het toetsingskader. De volgende vragen zijn dan aan de orde:

- Wat is de verkeersonveiligheid die heeft geleid tot besluit dat er maatregelen nodig zijn om de veiligheid te bevorderen?
- Zijn de voorgestelde maatregelen doeltreffend en doen zij iets aan de geconstateerde onveiligheid?
- Brengen de maatregelen zelf nieuwe onveiligheid met zich mee?

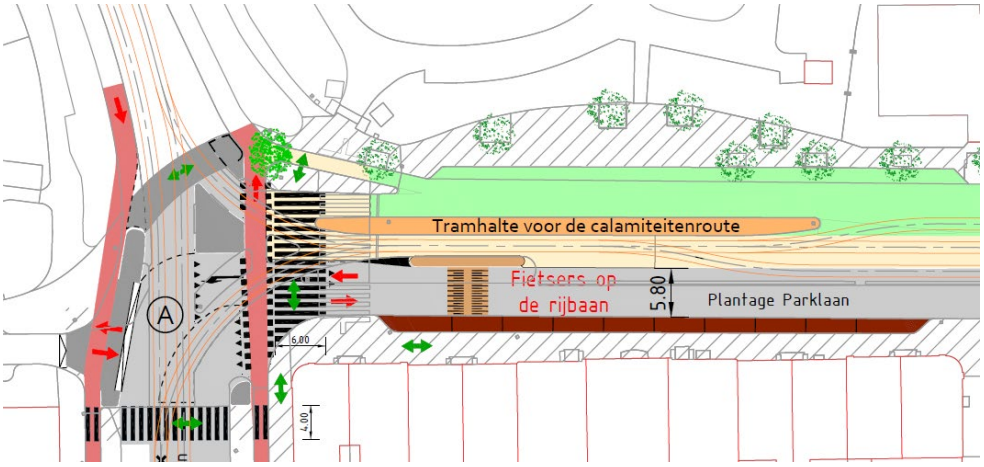
In het antwoordformulier dat de gemeente als ‘inspraakprocedure’ bij omwonenden in de bus heeft gedaan, komen deze vragen niet aan de orde. Het formulier vraagt, op drie verschillende punten, alleen de volgende 2 vragen: *“Wat vindt u positief aan deze maatregelen?” en “Wat mag er van u anders?”*
Er wordt dus nergens iets gezegd over een achterliggend onderzoek, noch over wat de gemeente aan onveiligheid heeft geconstateerd. En in het verlengde wordt ook niet duidelijk hoe de plannen de veiligheid bevorderen – met uitzondering van het instellen van een maximum snelheid van 30 km. Voor die maatregel is echter geen grote aanpassing nodig. Enkele stevig verkeersdrempels en een bord met max 30 km voldoen.

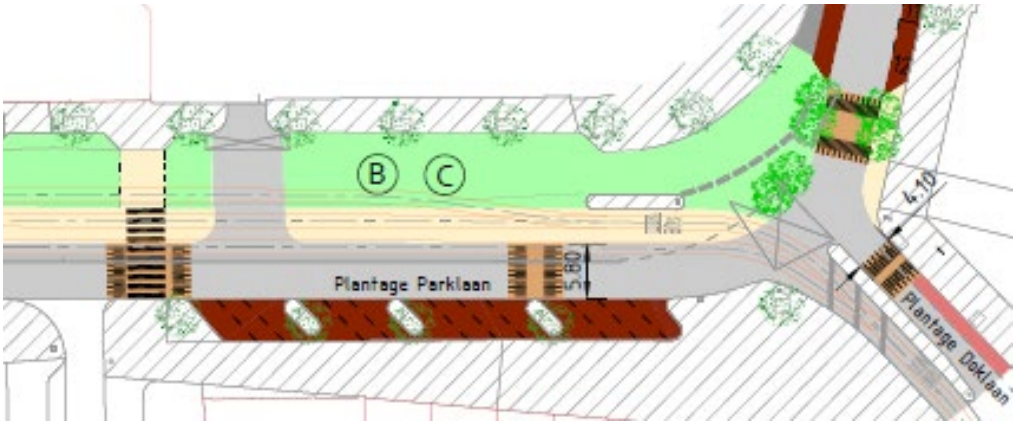
De gemeente kwam in januari met een reactie op de binnengekomen reactieformulieren. In deze notitie staat: “*Veel reacties zijn positief. ‘Mooi”, ‘Eindelijk’, ‘Meer groen, minder auto’ worden onder andere genoemd. Een aantal bewoners geeft aan de aanpassingen niet nodig te vinden. Zij vinden dit deel van de buurt veilig genoeg en/of geven aan dat er al voldoende groen aanwezig is. “*

Er wordt niet aangegeven hoeveel ‘veel reacties positief’ waren hoeveel ‘een aantal bewoners’ bezwaren hadden. De ingestuurde formulieren zijn ook niet (eventueel geanonimiseerd) bijgevoegd zodat niet helder is of alle punten zijn meegenomen. Ook is niet geanalyseerd hoeveel bewoners vinden dat er zodanig sprake is van onveiligheid dat er maatregelen (en dan: welke?) noodzakelijk zijn.

Gaat het de gemeente eigenlijk wel echt om de verkeersveiligheid, of wordt de agenda meer door andere wensen of belangen gestuurd? Soms lijkt het dat het eigenlijke doel ‘vergroening’ is. Maar dan had niet alleen een andere doelstelling boven het plan moeten staan, maar had waarschijnlijk ook een ander traject voor de hand gelegen. Dan zouden vragen aan de orde komen zoals: moet een dergelijk voornemen niet worden opgepakt in een meeromvattend plan? Zou het niet logisch of zelfs vanzelfsprekend zijn om aanpassing en vergroening op Pl Middenlaan en Pl Parklaan vorm te geven in samenhang met het al jaren op de plank liggende plan om het Wertheimpark te vergroten? En zou wellicht ook naar het bestemmingsplan gekeken moeten worden? Degelijke aspecten zijn nu niet aan de orde gekomen. Als het zuiver om maatregelen van verkeersveiligheid gaat zijn die ook niet relevant. Maar dan moeten we het ook alleen hebben over die doelstelling.

Concluderend: Het gaat hier, nu, in het kader van dit plan, uitsluitend om de beweerde onveiligheid van de Plantage Parklaan, en om de vraag waar die onveiligheid uit bestaat, of maatregelen noodzakelijk zijn, en of de voorgestelde maatregelen helpen, en ook of ze niet ook tot nieuwe onveiligheid leiden.





2. Het voorstel is onduidelijk en leidt op veel punten tot onveilige situaties

- Op geen enkele manier heeft de gemeente duidelijk gemaakt **waar / welke de onveilige situaties** zijn, dus welke situaties, in de ogen van de gemeente, op de Plantage Parklaan veiliger zouden moeten worden. Er is door sommige bewoners expliciet om deze informatie gevraagd maar de nota van beantwoording wijdt er geen woord aan.
- Het instellen van ***30km zones (max snelheid en verkeersdrempels)*** kan in zijn algemeenheid (zoals overal in de stad) bijdragen aan meer verkeersveiligheid. Waarschijnlijk zullen erg weinig mensen hiertegen bezwaren hebben.
- Door veel bewoners wordt in de huidige situatie het ***kruispunt PPL/PML*** als het meest onveilige punt van dit deel van de buurt gezien: rechts afslaande auto's die het (druk bereden) fietspad van de PML kruisen, fietsers die vanaf de Hortus komend linksaf slaan naar de Plantage Parklaan – een nog altijd niet helder aangegeven route. De vraag is of het voorstel verbetering oplevert.
- **De rijstroken op de PPL worden zeer smal.** Het nieuwe plan geeft 5.80 meter breedte voor beide rijrichtingen samen. De breedte van de markering moet daar nog vanaf getrokken worden. Fietsers rijden op de rijbaan en richting de Doklaan/Anne Frankstraat (AFS) rijden de fietsers langs geparkeerde auto's. Het is bekend (norm) dat daardoor de effectieve breedte van de rijbaan kleiner wordt - fietsers houden afstand van de geparkeerde auto's. Personenauto's zijn gemiddeld 1,83m, brede personenauto's en busjes zijn ongeveer 2.30m breed. Het gaat hier om een straat die de buurt ontsluit. Hier en daar zijn normen voor breedte voor rijstroken waar auto's én fietsers rijden. De fietsersbond komt bv op in beginsel 5 meter (minimaal 4,50) per rijstrook, en twee rijstroken in tegengestelde richting met fietsers op de rijbaan bij voorkeur samen 9 meter, met een minimum van 8 meter.
- **Auto's (ook busjes en groter) die vanaf PML rechtsaf de PPL indraaien** moeten, na het fietspad gekruist te hebben, een kortere bocht nemen om op de smalle rijstrook met fietsers te komen, en met tegenliggers die ook geen uitwijkruimte hebben door de smalle rijbaan.
- De vraag is of ook **nood- en hulpdiensten** over deze rijbanen gaan. Zij moeten dan met grote snelheid de fietsers passeren en gaan ook over de verkeersdrempels. Of gaan de hulpdiensten over het tramspoor? Dan gebruiken ze in beide richtingen dezelfde rijbaan. De tekeningen zijn op dit punt niet duidelijk.
- **Komend vanaf de AFS worden de fietsers erg gehinderd door het tramspoor**. De fietsers moeten namelijk meerdere keren de (dubbele) tramrails oversteken, en niet slechts (dat is wel doenlijk) dwars maar ook (dat is riskant) min of meer in de richting van de rails. Na de oversteek in de bocht vanuit de AFS gaan de fietsers **over het dubbele tramspoor** maar komen dan uit ***tussen de tramrails***, en dat op dezelfde rijbaan als de auto's. De bruikbare breedte van de rijbaan wordt door het tramspoor dus nog extra versmald want de fietser moet voorkomen in de rails terecht te komen. Fietsers hebben dus nauwelijks manoeuvreerruimte, en passerende auto's maken het voor hen niet ongevaarlijk. Vlak voor de halte buigt de rails naar rechts en moeten de fietsers, min of meer in de lengterichting van de rails, weer het spoor over.
- **De tekeningen geven niet aan hoe de fietsers op de kruising met de PLM rechtsaf kunnen slaan**. Waar en hoe voegen zij makkelijk in op het fietspad van de PLM? So wie is is onvermijdelijk, welk pad ook bedacht wordt, dat zij dan nogmaals een dubbele tramrails moeten oversteken.
- **Ook is onduidelijk hoe fietsers vanaf de andere kant, dus komende vanaf de Hortus, linksaf de PPL in slaan**. Hoe manoeuvreren zij langs/over de geplande verkeersdrempel? Wordt rekening gehouden met het feit dat fietsers per definitie en altijd de kortste weg nemen?
  En: Wie heeft er op deze complexe kruising voorrang?
- **De verkeersdrempel voor de auto's komende vanaf Hortusplantsoen**/PPL ligt achter het fietspad. Auto's staan dus OP het fietspad voor ze de PML opgaan of oversteken

Conclusie: al deze punten betekenen een verslechtering van de verkeersveiligheid.

3. Opmerkingen / vragen naar aanleiding van de antwoorden van de gemeente

De gemeente heeft in februari antwoorden geformuleerd op de opmerkingen uit de buurt. Op verschillende punten zijn de antwoorden niet adequaat, zijn ze bureaucratisch of gaan ze simpelweg niet in op de gestelde vraag. Waar bewoners steekhoudende punten van zorg inbrengen (bv de veiligheid betreffende) komt de gemeente niet verder dan 'dit is het beleid' of 'dat zijn de minimumnormen'.

Een aantal voorbeelden:

* Om te beginnen : gemeente noemt niet dat in de ingestuurde reacties **expliciet is gevraagd wat precies die verkeersonveiligheid is** waar de plannen een oplossing voor moeten brengen. De vraag wordt dan ook niet beantwoord.
* Er wordt door bewoners ingebracht dat **de nu geplaatste drempels in de Plantagebuurt niet voldoen**. *[Auto's en taxis's rijden nu met snelheid ruim boven de 30 km over de drempels]* De gemeente antwoordt slechts dat de drempels voldoen aan het beleid. Maar: als het zo zou zijn dat het beleid niet blijkt te voldoen, zou je, wegens **de verkeersveiligheid,** wellicht een andere drempel kunnen overwegen?
* Bewoners menen dat het zinvoller is als een **drempel niet vlak voor de kruising**, maar juist verder weg van de kruising geplaats wordt. *[Want dan moeten auto's eerder dan het laatste moment voor de kruising af remmen].* Het antwoord van de gemeente is geen antwoord: "*Het plaatsen van een verkeersdrempel bij een kruising zorgt er, gecombineerd met een 30 km/uur gebied, voor dat het verkeer tijdig zal afremmen en beter overzicht heeft."*
* Er wordt gevraagd om **drempels in de Pl Dokaan**. Het antwoord van de gemeente is dat dat niet kan omdat het calamiteitentramspoor door de Pl Doklaan rijdt: *"De ruimte tussen het asfalt en de onderkant van de tram maakt het onmogelijk om trams over een rijweg met verkeersdrempels te laten rijden".* In dit verband is opmerkelijk dat er **op de Plantage Parklaan wel een verkeersdrempel is getekend (rijbaan vlak voor de PL Doklaan) die over het tramspoor gaat**.
* Er wordt door bewoners gevraagd om duidelijkheid **wie er in het complexe kruispunt PLM en PPL voorrang heeft**. De gemeente geeft geen duidelijkheid, en beperkt zich tot de opmerking dat **die voorrangssituatie straks zal worden aangegeven.** Geen informatie hoe dat gaat worden, geen mogelijkheid voor (ervaringsdeskundige) bewoners om input te leveren.
* **Mbt doorgang nood- en hulpdiensten** staat slechts dat "die altijd is gewaarborgd". Maar geen informatie over waar ze gaan rijden, relevant oa ivm met de zeer smalle rijbanen.
* Er is een opmerking gemaakt dat, door de bestaande rij bomen langs het park nu ***in*** de groenstrook te plaatsen, **het idee van de oorspronkelijke laan verloren gaat**. Antwoord: "*Vanuit het bestuur van Stadsdeel Centrum komt al langer het verzoek dit deel van de buurt te vergroenen. Dit kan nu goed gecombineerd worden omdat de rijweg smaller wordt en er 1 trambaan wordt opgeheven".* Het antwoord raakt niet aan het ingebrachte punt. Maar opmerkelijk is vooral dat de tekst dat suggereert dat het de gemeente dus niet expliciet gaat om de verkeersveiligheid, maar meer om de wens om de buurt te vergroenen.
* Bewoners zijn bezorgd dat, als de PPL minder goed doorrijdt, **dat de Henri Polaklaan en de Pl Doklaan sluiproutes zullen worden**. De gemeente gaat niet op dit concrete punt van zorg: "*De verkeersmaatregelen maken de routes en snelheden veiliger dan in de huidige situatie het geval is".*

4. Veiligheid vs vergroening

- Het is onduidelijk welke verkeersonveiligheid de reden is voor het hele plan.
- De 30 km maatregel kan nooit kwaad. Ook verkeersdrempels kunnen geen kwaad.
- Wel leiden de plannen op talrijke punten tot ***toegenomen onveiligheid.***
- Het lijkt of het ***de gemeente veel meer gaat om 'vergroening'*** dan om verkeersveiligheid.

Wat brengt dit plan de buurt? De nu voorgestelde aanpak betekent
- ***geen vlees – geen grotere verkeersveiligheid , integendeel***
  verkeersonveiligheid, te smalle rijbanen fietsers over trambanen, onoverzichtelijke kruising.
- ***maar ook geen vis*** - **een strook groen tussen stenen is geen verfraaiing van de buurt**
  Is vergroening het verborgen doel? Het voorstel biedt geen samenhangend groen-plan.

Al jaren wordt er door de gemeente gesproken over **uitbreiding van het Wertheimpark**. Als het stadsdeel serieus (verdere) vergroening in de Plantagebuurt wil, is het onbegrijpelijk dat dat niet wordt aangepakt in een goed doordacht, gecoördineerd plan. Bij een project om de Plantage Parklaan te vergroenen zou toch het Wertheimpark centraal moeten staan. Ook zouden de al lang bestaande plannen mbt uitbreiding of vervanging van het Swiftgebouw kunnen worden meegenomen.
Vreemder is nog dat nu lijkt dat het plan "uitbreiding Wertheimpark" door de gemeente ineens op achterstand is gezet. In de notitie praat de gemeente nu over *"een **eventueel toekomstig** project Uitbreiding Wertheimpark",* en ook zegt men: *"Het is op dit moment **nog niet bekend wanneer dit project plaats gaat vinden en hoe het nieuwe ontwerp eruit gaat zien**."*

Als vergroening echt zo belangrijk is voor het stadsbestuur, kan men toch geen genoegen nemen met dit kleine willekeurige postzegeltjes project? **Waarom komt er eigenlijk al maar niks van uitbreiding Wertheimpark en waarom streeft men niet naar een goed doordacht, samenhangend plan?** Waarom is er geen behoorlijk traject gericht op het formuleren van een behoorlijke visie: wat wil men, wat wil de buurt, met groen én verkeer? Betrek bewoners. Participatie is toch een kerndoel van dit bestuur?

Het nu gevolgde traject heeft geleid tot ergernis, wantrouwen en polarisatie in de buurt. Daarbij heeft de gemeente het proces onder (tijds)druk gezet, waarin geen ruimte werd geboden voor een behoorlijk inspraaktraject. Geen ruimte voor overleg of voor het creëren van gemeenschappelijkheid en draagvlak. Integendeel. Het is een aanpak die bij buurtbewoners leidt tot veel frustratie. Waarom? Is het, zoals onlangs een nauw betrokken ambtenaar aan een buurtbewoner vertelde, omdat er bij het stadsdeel nog wat geld op de plank lag en dat de gemeente gewoon noch even een aardig project wou bedenken om dat bedrag aan uit te geven? Maar ook dan is dit, zo, toch niet de manier zijn waarop het groen-beleid van de gemeente gestalte moet krijgen? Het kan toch geen reden zijn om gesuggereerde onveiligheid als pakpapier te gebruiken voor een losse flodder groen?

5 Hoe nu verder? Enkele aanbevelingen :

* Wil de gemeente een fatsoenlijk plan, dat recht doet aan bestaande behoeftes en echt iets bijdraagt aan de buurt? Wil de gemeente ook dat de buurt gehoord wordt, en wil ze eraan bijdragen dat frustratie kan verdwijnen? **Betrek dan de buurt. Wees open.** Bewoners zijn nu door een onhelder ontwikkeltraject uit elkaar gespeeld. Zorg dat bewoners, met verschillende wensen en uiteenlopende meningen, weer met elkaar in gesprek komen. **Formuleer oprecht waar het om gaat, en betrek de inzichten van bewoners bij de opzet.**

* **Analyseer eventuele onveiligheid** en toets of voorstellen tot veiligheid leiden. En **inventariseer waar (verdere) vergroening gewenst wordt**.

* Denk na over uitbreiding Wertheimpark. En ontwerp in gemeenschappelijkheid een samenhangende visie en een plan dat **werkelijk zorgt voor verfraaiing**.