PWO 8 maart 2021 Agendapunt ‘Maatregelen verbetering verkeersveiligheid Plantagebuurt’.

Hieronder vindt u een opsomming van bewonersvragen aan de gemeente die er tot nu toe zijn geïnventariseerd over plan en nav. nota van beantwoording van de gemeente.

Opmerkingen en vragen voor gemeente nav. plan:

1. 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 (PPL) veiliger zouden moeten worden. Er is door sommige bewoners expliciet om deze informatie gevraagd maar ook de nota van beantwoording wijdt er geen woord aan. Kan de gemeente een analyse geven van de situaties die aanleiding waren/zijn?
2. Het instellen van **30-km zone (max snelheid en verkeersdrempels)** kan en zal (zoals overal in de stad) bijdragen aan meer verkeersveiligheid. Waarschijnlijk zullen erg weinig mensen hiertegen bezwaren hebben gezien eerdere bespreking op het PWO en een recente peiling. Maar wat betekenen 3 verkeersdrempels voor de inrichting van de PPL, gelet op doorgang van tram, ambulance, brandweer en politie?
3. Door veel bewoners wordt in de huidige situatie het **kruispunt PPL/Plantage Middenlaan (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 PPL – een nog altijd niet helder aangegeven route. Levert het voorstel verbetering op?
4. **Verkeer op zowel PPL als PML heeft minder overzicht** als beide rijbanen van de PPL dichter bij elkaar en dichter bij de huizen komen te liggen! Wat is hiervan bijdrage aan de verbetering van de verkeersveiligheid?
5. **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 vanaf de PML richting de Plantage Doklaan (PDL) rijden de fietsers langs geparkeerde auto’s. Het is bekend dat daardoor de effectieve breedte van de rijbaan kleiner wordt; fietsers houden afstand van de geparkeerde auto’s en daar wordt standaard rekening meer gehouden. De PPL is een straat die de buurt ontsluit. Amsterdam heeft normen voor breedte voor rijstroken waar auto’s én fietsers rijden. De leidraad van de Centrale Verkeerscommissie (CVC) komt op 9 (minimaal 8) meter. Waarom komt de ruimte die gewonnen wordt in het plan ten koste van parkeerplaatsen aan de parkzijde en door een tramspoor minder, niet ten goede aan fietser en voetganger?
6. **Auto’s (ook busjes en groter) die vanaf PML rechtsaf de PPL indraaien** moeten, na het fietspad gekruist te hebben, een kortere bocht nemen dan ze gewend zijn in huidige situatie om op de smalle rijstrook met fietsers te komen, en met tegenliggers die ook geen uitwijkruimte hebben door de smalle rijbaan en de richel. Levert dat geen gevaarlijke situaties op?
7. 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. Levert dat geen gevaar op? Kan de gemeente haar plan op dit punt verduidelijken?

PWO 8 maart 2021 Agendapunt ‘Maatregelen verbetering verkeersveiligheid Plantagebuurt’.

8. **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 in het plan 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. Realiseert de gemeente zich deze gevolgen en wat vindt ze ervan?
9. **De tekeningen geven niet aan hoe de fietsers op de kruising met de PLM rechtsaf kunnen slaan**. Sowieso is onvermijdelijk, welk pad ook bedacht wordt, dat zij dan nogmaals een dubbele tramrails moeten oversteken. Waarom blijft dat kleine stukje fietspad (asfalt) eigenlijk bestaan aan eind van de groenstrook op de PPL richting fietspad PML als daar geen fietsers meer rijden? Waar en hoe voegen zij makkelijk in op het fietspad van de PLM?
10. **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?
11. **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. Is dat een wenselijke situatie?
12. **Bewoners met parkeervergunning** worden verwezen naar garage Markenhoven als alternatief voor het verlies aan parkeerplaatsen. Gasten van bewoners kunnen daar niet parkeren en mantelzorgers kost het extra tijd. Heeft de gemeente daar ook een alternatief voor?

Zie pag. 3 voor bewonersvragen nav. Nota van Beantwoording

PWO 8 maart 2021 Agendapunt 'Maatregelen verbetering verkeersveiligheid Plantagebuurt'.

Opmerkingen en vragen voor gemeente nav. nota van beantwoording:

A. 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.
B. **Nota van Beantwoording**. Is onze indruk juist dat de reacties die bewoners hebben gegeven via het voorbedrukte formulier tot nu tot geen enkele aanpassing hebben geleid van de plannen die zij in december in de bus kregen?
C. 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?
D. 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."*
E. 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**.
F. 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.
G. **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.
H. 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.
I. 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".*