Algemeen
Goedenavond, Mijn naam is [redacted], Projectmanager bij het gemeentelijk Ingenieursburo.

[redacted]

Ik ben deze avond als [redacted] voor de Verkeersmaatregelen Plantagebuurt om met name technische vragen zoveel als mogelijk te beantwoorden. Op Politieke vragen of beleidsvragen kan ik geen antwoord geven. Ik kan op basis van ervaring wel enige antwoordrichting aan u mee geven. Bijvoorbeeld over compensatie van vervallen PP.

Misschien wel bekend bij u is het ontstaan van dit project. Nadat het grote project "Herinrichting Plantagebuurt" vanwege bezuiniging is uitgesteld, heeft het college van B&W budget ter beschikking gesteld voor het verzorgen van Kleine Verkeersmaatregelen om de verkeersveiligheid in de buurt te verbeteren.

En dan kom ik meteen uit bij vraag 1 van de 12 vooraf gesteld vragen vanuit het PWO.

1. Het is - bij een aantal van u - niet duidelijk waar de gemeente zich op baseert inzake de onveilige verkeerssituaties.
   Binnen het gebied bevinden zich 2 blackspots. Een blackspot is een plek (veelal een kruispunt) waar in 3 jaar tijd zes of meer letselongevallen plaatsvinden. Eén of meerdere personen worden dan gewond afgevoerd naar het ziekenhuis. Of kan ook één ongeval zijn waar de persoon zwaar gewond of dodelijk gewond zijn.
   Deze 2 blackspots zijn de kruisingen;
   - Plantage Middenlaan – Plantage Parklaan
   - Plantage Middenlaan – Plantage Kerklaan

   Verder horen we vaak dat er te hard gereden wordt op Plantage Parklaan en Plantage Middenlaan. En het instellen van een adviessnelheid van 30km/uur van enkele jaren geleden heeft niet veel geholpen. Men rijdt nog steeds te hard ondanks de drempels Hierbij moet men bedenken dat bij een adviessnelheid van 30km/uur er nog steeds drempels komen van 50km/uur. In het huidige plan komen er daarom een maximale snelheid van 30km/uur met ook echte 30km/uur-drempels.

2. In Amsterdam hanteren wij een afstand van circa 75 meter tussen twee verkeersdrempels in een 30-km/uur zone. Om deze reden staan er drie drempels ingetekend op de Plantage Parklaan. Enwel begin/eind en bij de zebra in het midden. Deze drempels belemmeren de tram niet. De Centrale Verkeerscommissie (CVC) met vaste vertegenwoordiging van Politie en Brandweer is akkoord gegaan met dit ontwerp van de drie drempels.

3. Deze kruising is inderdaad niet echt overzichtelijk inzake de voorrangssituatie. Zo moet verkeer komend uit het smalle deel van de Plantage Parklaan voorrang verlenen aan al het kruisend verkeer. Men benaderd immers een inritconstructie, waarbij zowel het fietspad als voetpad zijn doorgetrokken. Verkeer op deze inrit heeft voorrang en bij het verlaten van de inrit heeft ook dat verkeer (auto, trams) voorrang. Hoewel het niet nodig is, willen we als extra hier haaientanden toevoegen voor de duidelijkheid.

4. Grote voordeel van het nieuwe ontwerp wel is de sterke vermindering van asfalt. Asfalt wordt nog veel geassocieerd met tot hard rijden. Samenvoeging rijbanen = minder asfalt = minder hard rijden.

5. De Leidraad van de CVC voor de maatvoering van een 30km/uur weg geeft een minimale breedtemaat van 4,80 meter met een ideale breedtemaat van 5,80 meter. In het ontwerp wordt de ideale maat van 5,80 meter gehanteerd.

6. Voor deze rechtsafslaande automobilist op de Plantage Middenlaan verandert er niets. Het blijft dezelfde bocht cq bochtstraal als nu. De automobilist zal deze bocht niet met meer dan 30km/uur kunnen nemen en zal daarmee niet op de verkeerde weghelft komen. Wel zullen er tijdelijk borden moeten komen van "verkeerssituatie gewijzigd".

7. Nood- en hulpdiensten rijden bij de Plantage Parklaan niet over de trambaan en rijden met het gewone verkeer mee. Akkoord bevonden door politie en brabndweer.

8. De gemeente realiseert dat het voor fietsers gevaarlijk is om evenwijdig – op korte afstand - aan het spoor te fietsen. Tramspoor op de Plantage Parklaan wat door het GVB buiten gebruik genomen gaat worden, moet of weg of moet overlaagd worden zodat het spoor geen gevaar oplevert voor de fietsers. Binnen de gemeente wordt de beste oplossing gezocht. Fietsverkeer dwars over het spoor hebben geen last van de tramrail.

9. Op de tekening staan nu ter verduidelijking pijlen aangegeven voor voetgangers (groene pijlen) en voor fietsverkeer (rode pijlen).

10. Route fietsers vanaf de Hortus die linksaf de Plantage Parklaan in willen, moet dus via de inritconstructie en dan voorrang verlenen aan auto en tramverkeer op de Plantage Middenlaan

11. Dit is geen verkeersdrempel, maar een inritconstructie. En natuurlijk komt het ook hier voor dat een auto – met zijn achterkant – wacht op het fietspad (of een deel van het fietspad) om het autoverkeer op de Plantage Middenlaan voorrang te verlenen. Fietsers zullen dan slalommend en gebruikmakend van een stukje voetpad om de auto heen gaan. Ideaal is het niet, maar komt voor in Amsterdam.

12. Ook nu geldt betaald parkeren op straat in deze buurt voor bezoekers en mantelzorgers. Ook in Markenhoven kunnen bezoekers en mantelzorgers betaald parkeren.