Reactie nummer	Wijziging A Wat vindt u positief aan deze maatregelen?	Wijziging A: wat mag van u anders?	Reactie gemeente	Wijziging B Wat vindt u positief aan deze maatregelen?	Wijziging B: Wat mag van u anders?	reactie gemeente	Wijziging C: Wat vindt u positief aan deze maatregelen?	Wijziging C: Wat mag van u anders?	reactie gemeente	Overige opmerkingen	
1	Prima	N.v.t.		Dat deze inrichting het beeld van 'snelweg' wegneemt. Wij hopen dat het het begin is van uiteindelijk een autoluwe buurt.	Via eenrichtingsverkeer naar een autoluwe buurt.		Dat er eindelijk een begin wordt gemaakt aan de vergroting van het park.			We staan positief tegenover de plannen voor de nieuwe infrastructuur van dit gebied. En we hopen dat het beleid wordt voortgezet om de Plantage autoluw te maken.	
2	Dat het kruispunt overzichtelijker zal worden			De ruimte aan de kant van het Wertheimpark			Vergroening aan de parkzijde	Nergens zijn weer fietsenrekken ingepland. Voeg die eindelijk eens toe s.v.p.!	Dit plan betreft de verkeersveiligheid van de Plantage Parklaan e.o. In dit project is het plaatsen van (extra) fietsenrekken niet opgenomen.	Ik mis meer fietsenrekken in de Plantage Parklaan. Schrap anders gewoon 3 of 4 parkeerplaatsen en plaats daar fietsenrekken. Dit is al zeker 20 jaar werkelijk nodig!	
										Maak van de Plantage Parklaan tussen Plantage Middenlaan en Plantage Doklaan een 'Auto-te-gast'-weg. Dus vervang het grijze asfalt door roze asfalt. Dit werkt op andere plekken in de stad uitstekend, veel beter dan een paar drempels!	
3	Meer overzicht is echt nodig op dit kruispunt	Nog steeds is het gedeelte erg onduidelijk waar je 'veilig' kan oversteken per fiets als je vanaf de Plantage Parklaan komt op het kruispunt om rechtdoor of linksaf te slaan. Dit is niet goed aangegeven.		Eindelijk meer groen in dit weidse asfalt en tramspoorgebied! Goed ontwerp!	Waar kunnen autobezitters van de verdwijnende 15 plekken dan hun auto kwijt? Mag er meer groen komen op de hoek van de Plantage Parklaan & Plantage Doklaan? Want is zoveel stoep nodig?		Nogmaals, mooi om zoveel meer groen te zien in deze straat!			De Plantage Doklaan is gelukkig niet druk qua verkeer maar het is zo onduidelijk waar je veilig kan fietsen als je naar de Anne Frankstraat af deze straat infietst.	

								Ook altijd opletten hoe je over alle gesplitste tramsporen veilig kan oversteken zonder erin vast te komen zitten. Kunnen deze sporen ook buiten bedrijf worden gesteld? Door deze open sporen wordt je gedwongen tegen het verkeer/de auto's & tegenliggende fietsers - in te rijden.			
4	Max 30 km/uur - Verkeersdrempels	De stoep bij café Smit & Voogt is niet breed genoeg voor voetgangers en terras. Dit is gevaarlijk omdat het ertoe kan leiden dat voetgangers alsnog op de verharde rijbaan gaan lopen. Ik bedoel hier vooral voetgangers met kinderwagens, samen oplopende voetgangers, voetgangers met de bakfiets aan de hand en rolstoelgebruikers.		Extra groen.			Extra groen.			Ik mis in het ontwerp de ondergrondse afalcontainers. Deze waren in eerdere ontwerpen wel ingetekend.	
										Ik heb zorg over de regenwaterafvoer aan de kant waar nu een groenstrook is getekend. Bij heftige regenbuien lopen de afvoerputten over en staat een groot deel van de straat blank.	

5		Niet duidelijk is waarom de voorgestelde inrichting verkeersveiliger is dan de huidige. De zebra is opgeschoven naar de rijbaan van de Middenlaan, maar of het daar veiliger van wordt… De fietsers op het traject Parklaan -> Middenlaan -> Oost hebben niet meer een afgescheiden fietspad bij de kruising maar moeten op het kruispunt meerijden met de auto's. Bij de huidige drukte (regelmatig 8 of 10 auto's op een rij voor de kruising tijdens de ochtendspits) is dat uitgesproken onprettig.		Het is goed dat de grote plak asfalt voor verkeer komende vanaf de Anne Frankstraat verdwijnt: auto's scheuren hier behoorlijk. De vraag is wel of de veel te krappe bocht van de Anne Frankstraat naar de Parklaan aangepast kan worden.	De huidige rijbaan is ca 3.75 en op 1 punt 4 m.) incl. de huidige witte streep langs de trambaan. De rijbaan kent eenrichtingsverkeer voor auto's en scooter en fietsers.		Het verkleinen van de plak asfalt en de nieuwe zebra bij Swift.			Dit voorstel is een tussenstap: tussen de huidige situatie en een definitieve veel rigoureuzere herinrichting waarbij ook de tramrails kunnen worden verlegd, waardoor bredere stoepen mogelijk zijn. De Parklaan moet ook gezien worden in combinatie met de Middenlaan. Als (als…) de Knip Weesperstraat definitief wordt kan ook de wegindeling van de Middenlaan worden heroverwogen (auto meerijden met de tram, fiets naar de huidige rijbaan, breed voetpad tussen de huizen en de bomenrij). De vraag is wat de meerwaarde van deze tussenstap dan is.	
		De bocht voor de auto's vanaf de Middenlaan naar de Parklaan is nog net zo flauw/slap als hij nu is, waardoor auto's uitgenodigd worden om met hoge snelheid de bocht om te zeilen. Levensgevaarlijk voor het doorgaand fietsverkeer op de Middenlaan.		We zijn ook blij met de verkeersdrempels en de zebra bij Swift	In het ontwerpvoorstel wordt deze rijbaan tweerichtingsverkeer, door een deel van de calamiteitentrambaan (het oostelijke spoor) te laten vervallen. De vraag is: hoeveel ruimte is er dan voor de rijbaan met tweerichtingsverkeer.		Meer groen juichen we altijd toe, maar niet als dat ten koste gaat van de verkeersveiligheid van de fietsers.	De vraag is wat de meerwaarde van dit groen kan zijn, veel meer dan gras wordt het niet (bomen kunnen niet omdat de oude rijbaan waarschijnlijk nog vol ligt met kabels en leidingen).		Uitvoering: de geplande uitvoering in het tweede kwartaal valt mogelijk samen met de Pilot Weesperstraat (15 maart – eind april). De pilot zou als resultaat moeten hebben dat het heel rustig wordt in de Plantagebuurt, dan zou het jammer zijn als in die periode gewerkt wordt. Dus graag de uitvoering pas starten na beëindiging van de Pilot Weesperstraat. Hou ook graag rekening met de werkzaamheden aan de Nieuwe Herengracht (18 januari – 31 mei): Garage Markenhoven is dan bijna niet meer bereikbaar als èn aan de Nieuwe Herengracht èn aan de Anne Frankstraat wordt gewerkt.	

		Liever een breder fietspad en breder voetpad op de Middenlaan.			Op de tekening komt de rijbaan tot aan de rechterrail van het oostelijke tramspoor, wij hebben gemeten: 2.25 m. extra ruimte (en in het gunstige geval 2.50) Daarmee is de rijweg in de nieuwe situatie 6 m. breed (of 6.25 m. in het gunstige geval) voor tweerichtingsverkeer auto Incl. vrachtverkeer en fiets. Dat is veel te krap en zeker niet verkeersveilig. Immers auto en fiets/ scooter samen is al minimaal 3.5 m. en in de tegenrichting is dit ook nodig, ofwel samen is 7 m. nodig. Dan kan ook het vrachtverkeer er rijden. Ter vergelijking hebben we nog even gekeken naar het nieuwe ontwerp van de Nieuwe Kerkstraat. Deze straat kent eenrichtingsverkeer voor de auto en tweerichtingsverkeer voor de fiets. De rijbaan is hier 3.60 m breed. Hier geldt het						
		Een haakse bocht voor de auto’s van Middenlaan naar Parklaan om de snelheid van het autoverkeer in de bocht af te remmen (zodat rechtdoor gaande fietsers en voetgangers een grotere kans krijgen).			Bij de huidige verkeersdrukte op de Parklaan duwen de auto's en vrachtwagens van de weg. Dat kan pas als knip Weesperstraat definitief is ingevoerd.						
					Waar rijdt de nachtbus?						

					Onze zorg zit bij de fietsers: de krappe rijbaan van de Parklaan waar je als fietser toch heel kwetsbaar bent; de zeer krappe bocht bij de Doklaan en de Anne Frankstraat, in combi met het schuin parkeren; en de bijna onnatuurlijke bocht voor fietsers komende vanaf de Parklaan richting het Mr. Visserplein roepen om een oplossing: waarom niet een fietspad langs het Wertheimpark meteen naast het voetpad. De rijbaan voor auto's kan dan tweerichtingsverkeer zijn en in een richting voor fietsers komende vanaf de Middenlaan richting de Anne Frankstraat						
6	Goed dat 't veiliger wordt!	Fietsend vanaf het centrum op de Pl. Middenlaan, hoe kan ik dan veilig(er) afslaan naar de Plantage Parklaan? Zie plattegrond bijlage.		Meer groen & meer Park is geweldig! En minder asfalt maakt het leefbaarder en minder snelweg.	Graag ook gras op de trambaan zoals op de Middenlaan i.p.v. asfalt! Aangeven waar fietsnietjes overal komen (veel!)		Hoe groener, hoe beter!	Graag een smal wandelpad langs de parkzijde, i.p.v. brede betontegels (net zoals op de Plantage Middenlaan, langs de parkzijde)		Graag handhaving van de groenvakken in de stoep voor de woningen (23-29) of uitbreiding hiervan!	
7	Heel fijn, wij zijn voor verduurzaming & deelauto's i.p.v. privébezit. Wij hebben dus geen auto.	Eenrichtingsverkeer Plantage Middenlaan vanaf Plantage Parklaan, groene strook doortrekken Plantage Middenlaan. Zie plattegrond bijlage.		Minder auto's. Meer fietsen. Meer groen. Meer stoep? Noodzakelijk op Plantage Middenlaan mensen kunnen niet fatsoenlijk lopen!	Meer stoep. Fiets(paden) op weg! Meer groen!		Zie bovenstaand!	Zie bovenstaand!		Stoep verbreden Plantage Middenlaan! Mensen lopen over het fietspad! Ook fijn voor de kroeg (terras)	
8		Fietspad op de weg maken Plantage Middenlaan en doortrekken & stoep verbreden Plantage Middenlaan. Meerdere buren vinden dit een goed plan!								verkeersdrempel Middenlaan zuidelijker aanleggen.	
9	veiliger, is heel hard nodig	Eenrichtingsverkeer.		Minder racebaan, minder rommelig	We kunnen die parkeerplaatsen niet missen!!! Ook mogen er laadplekken bij komen. Het staat vol in de avond.						

10				Mooi dat de brede grijze asfaltbaan die de Parklaan nu is, versmald gaat worden.	Het is ons niet duidelijk of er voldoende ruimte over blijft voor de fietsers. Een fietsverbinding (op rood asfalt) tussen de Doklaan en Middenlaan lijkt niet te zijn en in het plan. Dat vinden wij een gemiste kans. De hele Parklaan uitvoeren in rood asfalt ten teken dat de auto's te gast zijn op een fietspad lijkt me nog beter. Liefst ook de Anne Frankstraat hierbij (deels?) betrekken.			Zie B.			
11	Het overzichtelijker zijn van het kruispunt.			Niets.	Er één rijrichting van maken, niet 2 rijrichtingen vlak bij woningen! Nog meer fijnstof!!!!			Er komt dan alleen maar nog meer ruimte voor honden.		Ik woon op nummer …… en heb heel veel last van fijnstof op mijn balkon. Met 2 rijstroken dicht bij de woningen zal dat nog erger worden. Slecht voor de gezondheid van de bewoners aan de Plantage Parklaan!	
12	Eindelijk	Prima zo.		Prima	Maar dan wel capaciteit P-garage Markenhoven met 15-20 plaatsen voor bewoners uitbreiden.		Meer park!			Geen.	
13	30 km per uur.			Prima. Meer groen.			Prachtig.			Meer groen, meer bomen, minder verkeer.	
14	Alles om het veiliger te maken	Geen zebrapad op het fietspad. Ik kan in het concept niet goed zien waar het veiliger voor de fietser wordt. Het is een gevaarlijk kruispunt en fietsers komend vanaf Tropenmuseum worden vaak over het hoofd gezien.		veel meer groen, minder asfalt	Zie geen nadeel.		Super, veel groener, minder asfalt	Geen advies.			
15	Meer groen en meer ruimte voor recreatie - autoluw - veiliger met fietsers & voetgangers				Houdt rekening met fietsers. Deze moeten nu, als zij over de Plantage Parklaan fietsen, over de tramrails/rijbaan fietsen -> ongelukken - gevaarlijk!		Meer groen!	Houdt rekening met recreatie! Nu is het een hondenuitlaat!!			
16	Wordt overzichtelijker	Zebrapad Plantage Middenlaan kan meer naar 'het midden' i.v.m. zichtbaarheid voetgangers			Te weinig parkeerplaatsen daarna. Electrische laadpalen en swapauto's nemen al meer plekken in. Op drukke dagen bij Artis parkeren veel bezoekers in de straten.						

17	Eventueel 'verbetering' fiets- en voetoversteek Plantage Middenlaan <-> Wertheimpark	Verandering zijde Hortus - Plantage Middenlaan is niet nodig. Mij lijkt verkeersdrempel voor Plantage Middenlaan 7 overdreven.		In voorstel niets positiefs/behalve voetzebra Polaklaan. NB: ik ben voor 'vergroten' park: hek verplaatsen zodat er een rechte lijn komt doorlopend vanaf de muur bij ingang Swift tot aan ingang park bij Plantage Middenlaan.	Graag parkeren en asfalt handhaven ook i.v.m. fietsers (anders is fietspad nodig). NB 30 km advies lijkt mij voldoende - 30 km verplicht overdreven.		Geen verbetering, wel geld uitgeven, geen effect.	Graag verkeers (auto) toegang tot 'onze' buurt behouden. Autoroute Plantage Doklaan naar Parklaan en Middenlaan behouden (in voorstel lijkt die minder te worden).		Wat is het grijze vlak bij sfinxen bij entree Wertheimpark?	Dit is de 'inritband', waar de 30-km zone begint.
								Graag verkeers (auto) toegang tot 'onze 'buurt behouden.		Wat is de zwarte lijn op de Anne Frankstraat net ten zuiden van de Rapenburgerstraat?	
								Autoroute Plantage Doklaan naar Parklaan en Middenlaan behouden (in voorstel lijkt die minder te worden).		Er zijn zoveel minder fijne (veilige) kruispunten: Visserplein tussen Synagoge en Filmacademie - kruispunt bij Muiderpoort is super onoverzichtelijk i.v.m. voorrang + druk tramhalte - ook onveilig daar - kruispunt bij politiebureau Linnaeus etc. etc. dus besteedt het geld daar!	
										Verkeersdrempels zijn bijzonder onaangenaam voor rugpatient ([redacted]). In auto - elke keer een slag in/op de rug ook bij 30 km of bij het fietsen over drempels	
										Een strookje groen (Parklaan) is te gek (ik heb de verandering (gras-rails) tussen Hortus en Wertheimpark goed gevolgd - voel me beschaamd zoveel energie/geld uitgeven voor… niks c.q. politiek effect/te gek voor woorden). Uitbreiden park niet nodig. Ook geen verbetering milieu.	

18	Dat die stenen weggaan. Dat er meer haaientanden komen, schept wat duidelijkheid. (Zie plattegrond in bijlage)	Ik vind het nog steeds onduidelijk. Wie er voorrang heeft als ik vanaf Mr. Visserplein fiets en de kruising linksaf de Parklaan op wil. Ik? want ik kom van rechts? Of de auto's die de bocht van de Park- naar de Middenlaan nemen? Ik moet nu heel omslachtig									
19	Goed idee. Het is soms een uitdaging om fietsend vanaf de Hortus over te steken naar de Plantage Parklaan - maar zo erg is het niet.			Sorry. Niet veel. De verkeersdrempels zijn een goed idee. Anders dan dat ben ik tevreden met de situatie zoals het nu al is, en het grote van het park.	Het Wertheimpark is 's avonds afgesloten (wat goed is) en door het park te vergroten blijft er dan 's avonds minder ruimte toegankelijk voor het publiek. De brede Plantage Parklaan is nu wel mooi en geeft een prettig gevoel van ruimte op straat - erg belangrijk. Daarnaast zal het frustrerend voor buurtbewoners zijn als er parkeerplaatsen verdwijnen - want het wordt dan meer rondrijden en zoeken naar de laatste parkeerplek.		Sorry. Niet veel. Zie B. Mijn indruk is dat het geld veel beter anders (in de buurt) besteed kan worden.	Een autoluwe binnenstad kan beter niet afgedwongen worden maar zal vanzelf ontstaan. Daarnaast zal het frustrerend voor buurtbewoners zijn als er parkeerplaatsen verdwijnen - want het wordt dan meer rondrijden en zoeken naar de laatste parkeerplek		Het kan altijd zijn dat ik (een deel van) de plannen niet goed geïnterpreteerd heb. Ik waardeer sowieso de mogelijkheid om feedback te geven. Zie hierboven.	
20	Ik vind verandering niet nodig want ik vind het al veilig en overzichtelijk.	Er hoeft niets anders.		Niets.	Niet twee rijbanen naast elkaar. De rijbaan aan de parkkant behouden want 2 rijbanen naast elkaar geeft meer overlast voor de bewoners te weten geluid + uitstoot, ondanks de 30 km.		Niets.	Zie Wijziging B.		Ben natuurlijk helemaal voor max 30 km/uur + verkeersdrempel want er wordt echt veel te hard gereden.	
					[redacted] Er is helemaal geen behoefte aan vergroten van het park. Er is genoeg groen in de buurt.						

					Dus: rijstrook aan parkkant behouden. Omdat het een hele rustige stoep is desnoods een strookje groen aan het park plakken waardoor stoep wat smaller wordt. Of een strookje aan het park plakken en de stoep even breed houden omdat de parkeerstrook verwijderd wordt. Strook van de trambaan groen maken, niet alleen met gras maar ook met bloemen, planten, struikjes, boompjes.						
21		De voetgangersstroom wordt niet in het schetsontwerp uitgewerkt. Bekijk ook de voetgangersstroom. Let op de huidige olifantenpaadjes!									
		Het gevaarlijkste punt is het autoverkeer van Plantage Middenlaan dat afslaat naar de Plantage Parklaan. Voor automobilisten erg onduidelijke afslag naar rechts als je van de Plantage Middenlaan naar de Plantage Parklaan wilt. Je ziet nauwelijks de achteropkomende fietsers op de Plantage Middenlaan die rechtdoor willen naar de Muiderstraat.									

		Het probleem van de auto's die vanuit de Plantage Parklaan linksaf willen naar de Plantage Middenlaan en schrikken van de recht doorgaande tram en fietsen op de Plantage Middenlaan, wordt niet opgelost (de situatie lijkt niet op een kruising maar op een bocht).									
		De fietsers die vanaf de zuidkant van de Plantage Parklaan naar de Muiderstraat willen of rechtdoor naar de noordzijde van de Plantage Parklaan worden niet duidelijk geleid en gaan over de kruising zwerven. Idem de fietsers die van de Muiderstraat komen en linksaf willen en de fietsers die vanaf de Plantage Middenlaan linksaf willen.									
22		Het kruispunt Pl. Middenlaan / Pl. Parklaan wordt overzichtelijker en verkeersveiliger gemaakt. Ik kan niet goed zien wat er dan precies gebeurt. Het kruispunt is een paar jaar geleden ook als 'overzichtelijker en verkeersveiliger' gemaakt. Wat wordt er nu precies veranderd? Ik zie dan ook niet iets positiefs - als een andere optie echt beter is, waarom is dat 3 jaar geleden dan niet al gedaan?			Plantage Parklaan wordt smaller. Er is in mijn ogen niets positiefs aan deze maatregelen. De wijziging dient eigenlijk nergens voor. Er verdwijnen parkeerplaatsen, niet nodig (of is het autootje plagen?). Het wordt niet beter, niet veiliger.			Ook hier: ik zie geen winst. We hebben groen genoeg. En de tekening geeft helemaal niet aan hoe dan het park zou worden vergroot. Het lijkt meer een zin, een mantra, dan een plan.		Er wordt gesteld dat de aanpassingen voortkomen uit de behoefte de verkeersveiligheid in de buurt te verbeteren [redacted] ik kan niet begrijpen waarin de verkeersveiligheid in deze straat te kort schiet – (afgezien van een explosieven -pakketje in een portiek en een in brand gestoken auto). Zou u mij de analyse over de (gebrekkige) verkeersveiligheid in de Plantage Parklaan willen sturen (en dan vervolgens ook hoe de nieuw inrichting een verbetering van die verkeersveiligheid met zich mee zal brengen) , zodat ik den rationale achter deze plannen kan begrijpen?	

		Van mij hoeft niks anders. Zeker als de knip doorgaat, dan zal (zeer zeer) veel minder verkeer recht afslaan van Plantage Middenlaan naar Plantage Parklaan (alleen verkeer richting Henri Polaklaan) en is er werkelijk geen enkel probleem meer. Als wel- ja, dan zijn er nog steeds fietsen die rechtdoor gaan en auto's die moeten wachten als ze rechtsaf willen. Dat moeten ze nu ook. Is niet erg.			Als je echt beetje smaller zou willen, laat dan de auto's over de trambanen rijden. En wacht wacht toch eerst wat er met die knip gaat gebeuren.					Er wordt gesteld dat 15 parkeerplaatsen verdwijnen op Plantage Parklaan en in de Anne Frankstraat. Uit de schets kan ik dat niet opmaken – zou u mij kunnen vertellen welke parkeerplaatsen dan behouden blijven aan de westzijde van de Plantage Parklaan. Het lijkt uit de tekening dat daar alle parkeerplaatsen verdwijnen – maar er zijn daar so wie so 21 parkeerplaatsen. En dan zijn er dus ook nog in de Anne Frankstraat parkeerplaatsen die verdwijnen. Wat wordt er dan precies bedoeld? Of gaan er 25 a 30 plekken weg, in plaats van 15?	
										Het is toch beleid van de gemeente om, waar parkeerplaatsen worden opgeheven, ervan uit te gaan dat bewoners dan in nabij geleden parkeergarages kunnen parkeren. In dit geval zou dat betekenen dat de gemeente ervan uitgaat dat auto's dan in Markenhoven terecht zouden kunnen. Echter: mocht de knip op de Weesperstraat doorgaat, dan is de enige nabije parkeergarage Markenhoven niet meer bereikbaar (dat ligt achter de knip). Als iemand thuis iets wil uitladen zal hij vervolgens ruim 4 kilometer om moeten rijden om bij Markenhoven terecht te kunnen komen. Dat is niet erg autoluw gedacht.	

										Uw planning (tweede kwartaal 2021) valt precies op het moment dat de pilot van de knip gaat plaatsvinden. Dat lijkt dan wel een bijzonder onhandige planning - parkeerplaatsen weg, weg op de schop, op het moment dat het verkeer in debuurt in verband met de knip ontregeled zal zijn. Auto's uit de Plantage Doklaan hebben geen andere keus dan de buurt te verlaten via de Plantage Parklaan. Het is wel eens vaker dat sommige diensten van de gemeente geen rekening houden met ontwikkelingen en planning vanuit andere diensten. Zou het niet verstandiger zijn om de hele besluitvorming uit te stellen tot het finae besluit over de knip (en wellicht ook de verkeersaanpassingen) is genomen?	
										Tenslotte: mij is in een eerder stadium toegezegd (door het team dat zich met de knip bezig houdt) dat er so wie so een formele inspraakronde wordt gehouden. Wanneer mogen wij die tegemoet zien?	
										Begrijp ik goed dat de Plantage Parklaan wel gewoon 2-richtingsverkeer blijft?	
										De route Plantage Parklaan – Anne Frankstraat – IJ-tunnel is een (in beide richtingen) doorgaande route voor de hulpdiensten – ook i.v.m. met de knip is daarover gesproken. Zij blijven toegang houden. Hoe moeten we dat zien bij een zo smalle Plantage Parklaan?	
										Waarom zou er niet voor gekozen kunnen worden om het verkeer komende uit de Anne Franksraat gewoon over de (nood)-tramsporen te laten rijden, en wel mee ruimte (en parkeerplaatsen) te behouden?	

										Waar zien wij de plannen hoe het eruit zou zien als het park vergroot wordt? Levert dat echt een grote park op, gezien hoe de tennisbanen liggen en gezien het gebouwtje. Is het niet meer ene extra groenstrook erbij, zonder dat eigenlijk sprake is van een groter park? Is dat alle gedoe, opgeheven parkeerplaatsen (en al het geld – Amsterdam heeft nogal wat tekorten toch?) wel waard?	
										Wat mag van mij anders: de hele verandering is in mijn ogen niet nodig, en levert eigenlijk niks positiefs op. In verband met de knip - stel dat die doorgaat – is het al helemaal een zinloos tot onzalig plan.	
23		Afgaande op de tekening maakt u het kruispunt Middenlaan / Parklaan volgens mij juist aanzienlijk onveiliger en onoverzichtelijker. Vanaf de Doklaan rij ik daar nagenoeg dagelijks. Het kruispunt is nu simpel, overzichtelijk en veilig. In de huidige situatie is er ruimte tussen de zebra in de Parklaan en het fietspad van Middenlaan richting Muiderstraat. Als ik nu stop voor het fietspad blokkeer ik de zebra niet, daar er ruimte is tussen zebra en fietspad. In de nieuwe situatie ga ik de zebra blokkeren als ik moet wachten op fietsers. Ik weet dat het niet is toegestaan om een zebra te blokkeren. In de dagelijks verkeerspraktijk		Het lijkt overzichtelijker, maar of dat ook zo zal zijn, zal de toekomst uit moeten wijzen. Ik ken de situatie aldaar goed: is er wel voldoende ruimte voor 2 x een rijbaan en 2x een fietspad?	Is onderzocht wat het (mogelijke) risico is dat de Doklaan als sluiptroute gebruikt gaat worden> De Parklaan wordt als doorgaande route namelijk aanzienlijk onaantrekkelijker vanwege de 30 km en de drempels.		Prima. Nog meer groen vanaf mijn balkon			Tussen het appartementencomplex aan de Plantage Doklaan en dat aan de Anne Frankstraat is een mooi plein aangelegd. Jammer genoeg wordt dit plein veelvuldig ontsierd door geparkeerde auto's. Bezoekers van de 2 huurders op de b.g., bezoekers van de bewoners, bedrijven die in het complex of ook elders (in de Plantage Parklaan, b.v.) aan het werk zijn. Bezorgers maken ook van dit plein gebruik, maar dat is overwegend van korte duur. De andere parkeerders staan er soms een of meerdere dagen. Parkeertoezicht is nooit te zien om op te treden. Kan dat niet georganiseerd worden?	

		Komende vanaf de Middenlaan en de Parklaan indraaiende, zal een automobilist het fietspad blokkeren als hij moet stoppen voor een voetganger op de zebra. En oh wee als je in Amsterdam een fietser “dwarszit”……. Die toorn over je heen laten komen of snel doorrijden en de voetganger op de zebra, met alle gevaar van dien, tot een noodsprong of sprint dwingen?								Als ook nog eens 15 P-plaatsen verdwijnen wordt het parkeren op dat plein wel heel aantrekkelijk, ook omdat niemand betaald voor het aldaar parkeren!!	
		Als ik mij afvraag of de Doklaan niet als sluiproute gebruikt gaat worden, dan denk ik het antwoord wel te weten. Ja natuurlijk, want die route kent aanzienlijk minder obstakels en zal veel sneller zijn (geen zebra’s, geen drempels, geen feitelijke snelheidsbeperking [formeel is die er, maar die werkt in de praktijk in het geheel niet; en waarom zou men zich aan die beperking houden?]).								De Plantage Doklaan staat niet in het plan. Al heel lang 30km zone. Echter, niemand houdt zich daar aan. Het is soms een racebaan. Ik weet: drempels kan niet vanwege de trambaan. Is er niets te bedenken omd e snelheid aldaar dwingend te beperken?	
		Naar mijn idee (sterker: overtuiging) maken jullie een grote vergissing met de voorgestelde herinrichting van de kruising Middenlaan en Parklaan.								Als laatste: welk type drempel wordt aangelegd? Over de volle breedte van de weg? Of van die rare bobbels zoals op de Middenlaan. Die laatste leveren geen bijdrage aan het verminderen van de snelheid. Daar kun je simpel met 50 of 60 km per uur overheen.	

		Ik hoop van ganser harte dat jullie je achter de tekentafel nog eens ernstig en serieus achter de oren krabben en met een ander plan gaan komen voor aspect A. In de voorgestelde situatie voorzie ik onbegrip tussen de diverse verkeersdeelnemers, irritaties en een toename van onveilige situaties op de kruising Middenlaan / Parklaan en een verslechtering van het woongenot aan de Doklaan door verhoging van de verkeersintensiteit (sluiprouteverkeer).								Het veelvuldig parkeren aan op het plein tussen de Plantage Doklaan en de Anne Frankstraat. Hopelijk wordt dit plein geen legale parkeerplaats ter compensatie van de 15 parkeerplaatsen die gaan verdwijnen (of breng ik u op een idee?) Er vanuit gaande dat het plein blijft zoals aangelegd en bedoeld: zijn er geen obstakels te bedenken die het parkeren aldaar ontmoedigen of verhinderen?	
		Kan ik ook niet goed beoordelen. Het lijkt overzichtelijker, maar of dat ook zo zal zijn, zal de toekomst uit moeten wijzen. Ik ken de situatie aldaar goed: is er wel voldoende ruimte voor 2 x een rijbaan en 2 x een fietspad?									
		Is onderzocht wat het (mogelijke) risico is dat de Doklaan als sluiproute gebruikt gaat worden? De Parklaan wordt als doorgaande route namelijk aanzienlijk onaantrekkelijker vanwege de 30 km en de drempels.									

		Ik vind het nog steeds onduidelijk. Wie er voorrang heeft als ik vanaf Mr. Visserplein fiets en de kruising linksaf de Parklaan op wil. Ik? want ik kom van rechts? Of de auto's die de bocht van de Park- naar de Middenlaan nemen? Ik moet nu heel omslachtig fietsen om midden op de weg stil te staan voor ik voorbij de tegemoet komende fietsers kan. Dus 2 a 3 keer stoppen. Zie bijlage plattegrond blauwe pijlen.										
24		Ingang Wertheimpark: verplaats het straatmeubilair, en maak een rechte (i.p.v. de huidige gebogen) oversteek naar overzijde Plantage Middenlaan.			Voorkom dat tweewielers van Anne Frankstraat naar Plantage Middenlaan over de tramrails moeten rijden. De tramhalte Plantage Parklaan kan weg en vervangen worden door die op de Plantage Doklaan. Verplaats de rijbanen juist verder weg van de huizen naar de parkkant toe.			Liever een breder trottoir aan de parkkant, en meer ruimte om veilig te fietsen (vooral aan de huizenkant van de Plantage Parklaan knelt dit) i.p.v. de voorgestelde groenstrook.		Probeer al aan de Nieuwe Herengrachtkant de snelheid van auto's af te remmen.	
25										Wij zullen heel blij zijn als je bij het oversteken van de Anne Frankstraat (van Swift/Wertheimpark richting Plantage Doklaan) de auto's komend van de brug over de Nieuwe Herengracht goed kunt zien aankomen (het zicht daarop wordt nu nog geblokkeerd door de geparkeerde auto's) Zo op de tekening te zien wordt dat verholpen doordat de stoep verder richting straat wordt doorgetrokken.	

										Mijn advies: Doe A en aanpassing oversteek over Anne Frankstraat (bij Plantage Doklaan) en stel al het andere uit tot een totale herinrichting en besteed het overgebleven geld aan walkanten en bruggen.	
26		Slecht, doordat de rijweg vanuit de tunnel dichter op de gevel komt heb je minder overzicht op de fietsers vanuit de Middenlaan.			SLECHT, houd het verkeer zo ver mogelijk van de gevel. We hebben al meer dan genoeg fijnstof. Geen verkeersdrempel vanwege het remmen en optrekken voor en na de drempels. Bekeur de automobilist als ze te hard rijden.		Ben niet tegen groen. Maar het verlies van zoveel parkeerplaatsen voor zo'n smal strookje groen, te gek voor woorden.			Meer overleg!!!	
										Ter aanvulling, leven in het nieuwe normaal met smallere stoepen is not done. Als de groenstrook wordt zoals bij de hortus heeft niemand er wat aan. In deze buurt zijn we al gezegend met genoeg groen om ons heen dus jullie plan is nergens goed voor. Groenstrook wordt net als bij de Hortus een zompige nietszeggende strook dat overlast bezorgd bij calamiteiten voor de politie, de ambulance en de opname wagen voor eventuele uitzendingen vanaf de Oranjerie bij de Hortus. Verkeer van en naar de tunnel zal nog meer hinder ondervinden vooral bij hoogtijdagen van Artis. En wat denk je van de jaarlijks terugkerende Beestenboel voor inderen met een beperking! En de Nooit meer Auswitch herdenking? Waar gaan al de bussen en auto's parkeren? Op het zgn. Groenstrook? Dit kan echt niet.	
27				Good as sometimes there are quite fast cars coming around the corner out of nowhere.			I really like the idea.				

28					Twee rijbanen naast elkaar met tegengesteld verkeer vergroten mijns inziens de verkeersveiligheid niet (denk aan oversteken of op de verkeerde rijbaan inhalend verkeer).			De vraag of en wanneer het Wertheimpark vergroot zal worden kan helemaal niet beantwoord worden momenteel, om daar dus nu al op vooruit te lopen lijkt mij voorbarig.		Dat er een 30km-zone komt met verkeersdrempels juich ik van harte toe. Ik heb zelf herhaaldelijk hiervoor aandacht gevraagd bij de gemeente vanwege hinder door te hard rijdend en veel lawaai makend verkeer (vooral door motorrijders).	
					Meer verkeerslawaai en uitstoot van uitlaatgassen komen dicht bij de woningen, ook al wordt er minder hard gereden. Er rijden hier ook grote vrachtwagens heen en weer.						
					Veel woningen zijn een rijksmonument, men kan daar niet naar eigen goeddunken isolatie aanbrengen waardoor geluiden van de straat nogal binnenkomen. Ook slapen mensen aan de straatkant.						
					In het ontwerp wordt van een fraaie brede laan met allure een smalle straat gemaakt, liggend aan een park.						
					Al met al vind ik dit een heel slecht plan: ook al wordt de snelheid beperkt, er komt meer onrust vlakbij de woningen.						
					Mijn dringende suggestie: de rijbanen laten zoals ze nu zijn gesitueerd, met bijvoorbeeld een groenstrook daartussen.						
29	We zijn het eens met alle drie de wijzigingen.			We zijn het eens met alle drie de wijzigingen.			We zijn het eens met alle drie de wijzigingen.				

30	Leuk, maar het werkt niet. Het verkeer hoopt zich op en duikt de Henri Polaklaan in (soms wel 100 auto's per uur!! Vol gas!	Maak een woonerf van de Henri Polaklaan maar dat zal niet gerespecteerd worden; de Henri Polaklaan is een snelweg vanaf de IJ-tunnel.		Uitstekend plan, vrees ruimtegebrek! Voor tweebaansweg! Het is hier vanaf Anne Frankstraat erg druk; veel jachtig verkeer!! (Komt net van de snelweg)	dringend advies: Henri Polaklaan is al jaren een sluipweg: verboden linksaf te slaan (de Henri Polaklaan in) vanaf de Anne Frankstraat is gewenst!		Geweldig: uitbreiding van het Wertheim: hondenuitlaatstraat?	Doet u het ook echt?		Ik begrijp dat U er niet uitkomt, gooi de Anne Frankstraat dicht voor binnenkomend verkeer, dan is alles opgelost. PS geweldig die drempels in de Plantage Parklaan: uitgaand verkeer scheurt met gemiddeld 80 km per uur! Vanaf de hoek Plantage Middenlaan naar Plantage Parklaan om zo snel mogelijk it de stad te geraken via de IJ-tunnel.	
31	Dat er eindelijk wat lijkt te gebeuren. We wachten af.	Valkenburgerstraat omgebouwd tot "wind" (of lint?)-tuin is gebeurd in diverse landen/steden. Waarom hier niet?			Er moet meer controle komen op uitstoot bedrijven in West (NZ-Kanaal en Havens) en Noord. Regelmatig trekken flarden vieze lucht over. ('s Morgens heel vroeg).			De "omgevingsdienst NZ-Kanaal" en "inspectie omgeving' vinden dat er niets aan de hand is, maar hun "elektrische neuzen" doen onvoldoende hun best. De lucht veroorzaakt oog- en neus/keelproblemen. Kom hier maar een tijdje wonen. Dat praat je anders. Bewoners van het gebied Valkenburgerstraat-Anne Frankstraat hebben al veel overlast van verkeer en uitlaatgassen ondervonden. Maak er nu eens wat leuks van!		Duidelijke borden begin Anne Frankstraat (Valkenburgerstraat) dat het een 30 km-gebied betreft.	
32										In de maatregel is er geen verkeerskalmeringsaanpak voor de Plantage Doklaan. Dit geeft aan dat het verkeersproblematiek helemaal niet grondig is aangepakt.	
										Er komt (in een ander plan) een verkeersknip op de Anne Frankstraat maar de Doklaan wordt als sluiproute door snel rijdende auto's gebruikt. Een studie door de DAG (Doklaan Actie Groep - een ondercommissie van de VvE van het Plantagecomplex) bijna 2 jaar geleden heeft bewezen dat typisch ca. 20% van het verkeer richting de Anne Frankstraat vanuit de Doklaan komt. Dit nummer is de afgelopen tijd behoorlijk verhoogd.	
										Verkeer langs de Doklaan wordt heel vaak 'Geclockt' (met onze eigen metingen) behoorlijk boven de 50 km/uur.	

										Er zijn redelijk veel spelende kinderen en fietsen op de Plantage Doklaan en vanuit het raam van mijn woning heb ik een aantal schrikbaarwekkende 'near misses' gezien.
										Als de gemeente een verkeersluwtebeleid nastreeft hoort ten minste een verkeersdrempel ter hoogte van Plantage Doklaan 20 te komen - of beter 2 verkeersdrempels rond Plantage Doklaan 15 en 30.
										Het bestaan van de noodtramroute is geen belemmering voor het plaatsen van verkeersdrempels. Op bezoek in verschillende steden (Houston, Manchester, Jeruzalem en Toronto) ziet men autoverkeersdrempels technieken toegepast waarbij trams gewoon kunnen doorgaan. De vraag is waarom dat niet in Amsterdam wordt toegepast.
33	Ik denk dat de gekleurde fietspaden zeker aan helpen bij het veiliger maken van het kruispunt.	Ik zou de stoep op de Plantage Middenlaan aan de kant van de Plantage Parklaan zo ver mogelijk laten doorlopen. Hierdoor worden auto's gedwongen een scherpere bocht te nemen en dus om snelheid te minderen en goed over hun schouder te kijken of er geen fietsers aankomen. Daarnaast zouden ook de zebrapaden op de Plantage Middenlaan en Plantage Parklaan verreed kunnen worden, opdat deze meer opvallen en daarmee de automobilist alerter maken op de verkeerssituatie.		Algeheel positief over het verlagen van de snelheid en aanleggen van verkeersdrempels.	In de brief staat dat het tramspoor aan de kant van de woningen buiten werking wordt gesteld maar wordt deze ook daadwerkelijk weggehaald? Doordat nu auto's en fietsers een krappere rijbaan gaan delen, kan zich eenvoudig de situatie voordoen dat een fietser met zijn banden in de trambaan terecht komt met alle gevolgen van dien. Daarom zou ik voorstellen deze helemaal te verwijderen of op te vullen (ik heb dit o.a. op de Vijzelstraat gezien). Daarnaast lijkt het mij mooi om zoveel mogelijk asfalt te vervangen door klinkers (is dit elementenverharding?). De klinkers vind ik persoonlijk beter passen binnen het Amsterdamse straatbeeld.		Ik ben een groot voorstander van het aanbrengen van meer groen. Daarnaast hoop ik dat de vergroting van het Wertheimpark snel zal plaatsvinden. Krijgen bewoners hierbij ook de mogelijkheid tot inspraak? Ikzelf heb meerdere ideeën voor het park en het vergroenen van de omgeving.	Wanneer ik naar het ontwerp kijk, zie ik dat tussen de rijbaan en het gras een stuk asfalt blijft liggen. Het lijkt mij verstandig het gras door te trekken tot aan de rijbaan, zodat auto's niet alsnog gebruik gaan maken van dit verharde deel. Op die manier wordt de grasstrook nog groter. De trambaan komt dan compleet in het gras te liggen.		Tot slot ben ik een zeer groot voorstander van de uitbreiding van het Wertheimpark. Het is immers het enige park in het centrum van de stad en volgens mij ook het oudste. Ik denk dat het vooral belangrijk is om de buurt meer groen te geven en minder aantrekkelijk te maken voor auto's. Dit plan is daar de eerste voorzet op.

34								30km-uur adviesbord op de Plantage Parklaan (als je vanuit Anne Frankstraat komt) is niet goed zichtbaar. Kan dit bord na de brug over Nieuwe Herengracht geplaatst worden?		liever de 15 pp behouden
								Waar komen de borden 30 km-uur? Staat niet aangegeven op ontwerp		er is teveel overlast op Valkenburgerstraat
								Wordt het stukje van de Anne Frankstraat tussen Valkenburgerstraat en Rapenburgerstraat ook vergroend? En van de Valkenburgerstraat?		Aankondiging 30-km uur eerder plaatsen voor verkeer dat uit de IJ-tunnel komt, bv op de Valkenburgerstraat.
35								De verkeersdrempel over Anne Frankstraat bij Plantage Doklaan zal als voetgangersoversteekpad gebruikt worden. aan de zijde van Swift open bewoners dan de groenstrook in. Daar zou bv een paadje voor moeten komen.		

36								Indien de bomen bij het park worden gevoegd, verdwijnt het idee van de Park*laan* met bomenrijen. Bij de Groene Loper speelde dat ook en zijn de bomen daar onderdeel van de Midden*laan* gebleven en niet bij het park gevoegd. In die lijn zou uitbreiding van die Groene Loper dus meer voor de hand liggen en zorg je dat de rijstroken blijven waar ze nu zijn: links en rechts van het noodspoor. Op de Sarphatistraat geldt auto's te gast op de fietsstraat ofwel de Rode Loper met daarnaast parkeervakken. Dat wordt daar niet als een onveilige verkeerssituatie beschouwd. Verkeersveiligheid en uitbreiding van het park lijken mij op dit moment en voor deze 'tijdelijke' voorziening oneigenlijke argumenten. Overigens is de verkeerssituatie tot nummer 20 'gespiegeld'		

37										Alles prachtig..... Ik houd van een stukje groen extra, maar ik maak me zorgen over de 15 parkeerplaatsen die worden verwijderd. In je stuk staat niets vermeld over hoe dit opgelost wordt voor de buurt. Ik verwacht wel dat er elders dan parkeerplaatsen gecreëerd worden. Het lijkt me niet reëel om zonder meer te verwachten dat elke bewoner dat probleem dan maar zelf oplost door maar elders (ver van huis en vaak na langdurig zoeken) een plek te vinden. Ik begrijp dat de gemeente het gebruik van auto's wil ontmoedigen maar de bewoners willen net als ieder ander in de buurt van hun huis parkeren en met Artis in de buurt staat het aantal parkeerplaatsen regelmatig onder druk. Een van de redenen dat ik hier ben komen wonen is dat er geen gedoe was met parkeren. Parkeren lijkt een futiel onderwerp , maar ik wil niet in de situatie komen dat we elke dag een kwartier kwijt zijn met het zoeken naar een parkeerplaats zoals in oud-zuid. Die dagelijkse ergernis maakt dit, overigens

38										Plantage Kerklaan-Roetersstraat: In het voorgestelde ontwerp zullen over het stuk vanaf Plantage Middenlaan t/m de Nieuwe Prinsengracht de oranje fietsstroken 2 meter breed worden gemaakt. Aanvullend verzoek ik in het midden van het rijvlak waar nu een doorgetrokken streep is om de scheiding van de rijhelften aan te geven, een opstaande rand te maken, in plaats van of bovenop de doorgetrokken streep. Deze opstaande rand helpt automobilisten beter de 30km limiet te respecteren en bijvoorbeeld op de brug over de Nieuwe Keizersgracht en brug over de Nieuwe Prinsengracht geen bocht af te snijden (dus minder vaart i.p.v. meer snelheid). De opstaande rand zal dan in een opvallende, signaalkleur kunnen worden uitgevoerd eventueel met enige reflectoren voor de nacht. Zo'n opstaande rand wordt al op meer plekken toegepast bijvoorbeeld in de Plantage Parklaan. Bijkomend voordeel van zo'n lage opstaande rand is dat (personen, bestel, vracht) auto's wel
39										Plantage Kerklaan - Roetersstraat: Naast het verlagen van de maximum snelheid kan ik mij helemaal vinden in het idee van [redacted] v.w.b. de aanvullende aanpassingen. Ik denk dat ze kunnen bijdragen aan het veiliger maken van de buurt.

40	Zeer goed zolang verkeer genoeg vertraagd wordt.	"stop"-bord ipv voorrangsbord. Fietsers komend vanaf Hortuszijde van Plantage Parklaan hebben rechtdoor voorrang op afslaand verkeer, maar krijgen dit zelden.		Meer groen = goed.	Ingezaaid gras mag geen hondenpoepveld worden. Hele Plantage Parklaan mag "Fietsstraat auto's te gast"worden want te weinig ruimte voor fiets. Kern van autoprobleem ook oplossen: dus auto's die vanuit IJ-tunnel komen en linksaf slaan beperken.		Maatregelen tegen hondenuitlaatplekje en -poep.			De sluiproute vanuit IJ-tunnel linksaf de Anne Frankstraat in, kan worden beperkt door het stoplicht anders af te stellen. Nu is er vaak een file rechterbaan en kan verkeer onbeperkt de linkerbaan nemen en vlot linksaf de Anne Frankstraat in.	
41	Parkeerdrempels. Heel goed dat dit 30 km-zone wordt, dit stukje wordt vaak gebruikt als racebaan (vooral door motors!!)	geen idee, is duidelijk!		Belachelijk! Niets dus. Ben afhankelijk van mijn auto, voel me steeds meer crimineel omdat ik auto bezit. Plus alle plekken Nieuwe Herengracht zijn ook al opgeheven! Vergeet niet dat deze pandemie ooit over gaat en Artis weer vol loopt!	Geen parkeerplekken weg!		Niets! Geldverspilling hier zit niemand op te wachten! Besteed dit geld aan mensen die het nodig hebben!	ALLES!			
42	Overzichtelijk, snelheid afremmend, veiliger.	Geen zebrastrepen op fietspad: fietsen houden er zich niet aan en voor voetgangers is het net zom akkelijk te wachten of op tussenstuk te wachten.		Fijn groen, minder auto's, drempels heel goed om verkeer < 30 km te laten rijden.	Ik mis: rood asfalt fietspad om het veiliger te maken voor fietsers, vooral omdat vanaf Swift veel kinderen op de fiets komen/gaan. Fietsen over trambanen is gevaarlijk en zorgen voor on gelukken.		Mooi meer groen en bomen, uitstekend.	Ik hoop dat er ruimte blijft om fietsen tegen hek of elders te zetten, voor bewoners en bezoekers park, anders worden ze (overdag) in het park gezet (en dat moeten we verbieden/voorkomen), m.i.		Heel fijn dat dit plan gepland staat voor 2e kwartaal 2021! Mijn zorg betreft vooral de fietsers/fietsen: en of groen zo wordt dat mensen het niet als 'trottoir'of fietspad gaan gebruiken. Ik hoop ook niet dat fietsers in trambanen moeten fietsen, en niet over het gras gaan fietsen/lopen (en denk dan ook even aan de toeristen in de toekomst!)	