



Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Plantage Weesperbuurt Overleg
Henk van der Westen
pwo@buurtorganisatie1018.nl



Datum 24 augustus 2017
Ons kenmerk V&OR/UIT/2017004309
Uw kenmerk uw brief van 10 juli 2017
Behandeld door H. Schelleman, 06 – 46 28 88 62, H.Schelleman@amsterdam.nl
Onderwerp Beantwoording raadsadres Plantage Middenlaan

Geachte heer Van der Westen,

U heeft op 26 juni 2017 een raadsadres gestuurd naar de Gemeenteraad van Amsterdam waarin u vraagt om te stoppen met de plannen voor een herinrichting van de Plantage Middenlaan of in ieder geval een aantal jaren te wachten. Daarnaast hebben wij een aantal e-mails/brieven ontvangen van soortgelijke strekking.

Het college heeft plannen gemaakt voor een herinrichting omdat de huidige situatie bij halte Artis onveilig en ongewenst is. Het perron is te smal, vooral bij grote groepen (bijvoorbeeld schoolkinderen) is er een risico op gevaarlijke situaties. Ook kan bij het in- en uitstappen onnodige vertraging voor de trams ontstaan. Ook voldoet de halte niet aan de wettelijke eisen en huidige richtlijnen voor wat betreft toegankelijkheid voor mindervaliden.

Verder willen wij meer ruimte voor voetgangers en fietsers creëren op de drukste gebieden in de stad. In de huidige openbare ruimte is dit onvoldoende. Met de voorgestelde maatregelen wordt de leefbaarheid verbeterd.

In de bijlage ontvangt u een overzicht van de antwoorden op de verschillende vragen die zijn gesteld.

In uw raadsadres refereert u aan verschillende voorkeursvarianten voor de inrichting zoals deze op 12 juni jl. tijdens het Plantage Weesperbuurt Overleg aan u is toegelicht. De voorkeursvarianten die er nu liggen zijn tot stand gekomen op basis van een proces waarbij zowel het GVB, de Vervoerregio Amsterdam (VRA) als ondernemers en bewoners actief zijn betrokken.

Via verschillende bijeenkomsten in de buurt is er zoveel mogelijk informatie wat betreft wensen en aandachtspunten opgehaald van de omwonenden. Deze zijn samengevoegd met de wensen en

voorwaarden van de betrokken partijen vanuit het openbaar vervoer. De complete lijst is gebruikt voor de uitwerking van alle varianten.

In het afwegingsproces zijn de belangen van een kwalitatieve hoogwaardige leefomgeving gewogen met een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer, waarbij zoveel mogelijk recht is gedaan aan het belang van alle betrokken partijen.

De (verkeers)veiligheid, met name voor de jonge gebruikers in het gebied, heeft altijd voorop gestaan.

De voorkeursvariant wordt nu verder intern technisch getoetst en uitgewerkt tot een voorstel. Zodra deze toets heeft plaatsgevonden wordt een informatieavond belegd om het voorstel voor herinrichting verder toe te lichten. Dit is conform de werkwijze die in dit project tot nog toe steeds gehanteerd en afgesproken is met de betrokkenen.

In het najaar neemt het college een principebesluit over de herinrichting van de halte Artis en de Plantage Middenlaan.

Als u meer informatie wil of een toelichting op deze brief kunt u contact opnemen met Hellas Schelleman, telefoon 06 – 46 28 88 62, e-mail H.Schelleman.nl.

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

i.o.


mr. E.E. van der Laan
burgemeester



mr. A.H.P. van Gils
gemeentesecretaris

Bijlage: beantwoording gestelde vragen

Waarom niet wachten tot groot onderhoud?

Door de groeiende drukte in de stad wordt de druk op de openbare ruimte en het openbaar vervoer groter. Nu ingrijpen voor het nog onveiliger wordt en daardoor de leefbaarheid achteruit gaat. De verkeerssituatie is recentelijk teruggebracht naar de oorspronkelijke situatie, waardoor de auto's weer achter de smalle tramhalte langs rijden. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties met grote groepen in- en uit stappende kinderen.

De huidige halte is onveilig en voldoet niet aan de wettelijke eisen die aan deze halte worden gesteld, daarom willen we niet wachten tot groot onderhoud.

Waarom geen strengelspoor?

De projectgroep was blij met het initiatief van de buurt over het strengelspoor en heeft deze variant uitgetekend en meegenomen als mogelijke optie.

De beoordeling is als volgt:

1. De verkeersveiligheid is geborgd, nood en hulpdiensten hebben vrij doorgang,
2. Meer ruimte voor fietsers en voetgangers
3. Behoud van bomen en laanstructuur
4. De betrouwbaarheid van de doorstroming van de tram verslechtert door strengelspoor. Gezien het aantal trams zullen er geregeld trams op elkaar moeten wachten waardoor de dienstregeling onbetrouwbaar wordt.
5. Bij strengelspoor komt de halte te ver van Artis af te liggen. Tevens bij deze situering van de haltes ontstaan er onveilige situaties met overstekende passagiers die geen gebruik maken van de reguliere oversteek plaatsen.
6. Strengelspoor geeft veel geluidsoverlast door de vele bochten voor de omgeving;
7. Er vervallen verschillende laad-, en losplekken, waardoor de in de straat aanwezige bedrijven niet of slecht bevoorrad kunnen worden.
8. Omdat de wachttijden voor het OV toenemen verslechtert de exploitatie van het openbaar vervoer. Hiermee voldoet de variant van het strengelspoor die de Plantagebuurt voorstelt niet aan de hoofddoelstelling van het programma investeringsagenda OV .

Deze variant kwam hierdoor ongunstig uit de beoordeling.

Nul variant

Het plaatsen van een hek op een smalle halte is geen goede optie, omdat hiermee niet wordt voldaan aan de eisen wat betreft de toegankelijkheid van OV-haltes. De halte is dan nog steeds niet goed bruikbaar voor rolstoelgebruikers. Een hek voorkomt dat mensen per ongeluk op de rijbaan stappen, maar lost het probleem dat er te weinig ruimte op de halte is voor grote groepen niet op. Daarnaast blijft er, doordat er nagenoeg niets veranderd, onvoldoende ruimte voor de fietsers en voetgangers in het huidige gebied. Dit is een ongewenste situatie. En juist dit sluit goed aan bij de eerdere keuze om niet 'solitair' te kijken naar het aanpassen van de halte in het kader van het project 'Tramlijn 9', maar een bredere benadering waarmee ook andere doelen en ambities behaald kunnen worden.

Bomen

Het niet verwijderen van bomen staat hoog op de prioriteitenlijst van de buurt en het project. Alle varianten zijn getoetst op behoud van de bomen en of verplaatsing hiervan. Hierdoor zijn het merendeel van de varianten afgefallen. De ruimte is zeer beperkt om aan alle wensen en uitgangspunten te voldoen. In de meest optimale variant wordt onderzocht of de bomen verplaatst kunnen worden in plaats van gekapt. Daarbij wordt ook gekeken naar mogelijkheden om waar mogelijk groen en kwaliteit van de openbare ruimte toe te voegen respectievelijk te verbeteren.

Waarom kan tweerichtingsverkeer niet gehandhaafd blijven?

Bij het veiliger maken en daarmee verbreden van de haltes in combinatie met het meer ruimte creëren voor voetganger en fiets, blijft er onvoldoende ruimte over voor twee richtingen autoverkeer. Het verwijderen van één rijrichting is alleen mogelijk in de richting stad in, omdat daar de minste ruimte aanwezig is en de meeste ruimte noodzakelijk is voor het perron. Bij de meest recente verkeersstellingen is gebleken dat dit de minst drukke rijrichting is.

Om een beter inzicht te krijgen in de verkeersafwikkeling op de kruising Plantage Middenlaan en de Plantage Kerklaan zijn er recentelijk nieuwe verkeersstellingen uitgevoerd. Het verwijderen van de rijrichting stad in heeft nagenoeg geen effect op het omliggende verkeersnet. De reden hiervoor is dat het meeste verkeer geen bestemmingsverkeer is (54%), maar juist doorgaand verkeer, dit verkeer zal de Plantage Middenlaan gaan mijden. Alleen het lokale verkeer zal overblijven. Juist de keuze voor één rijrichting helpt onnodig verkeer in de buurt te voorkomen.

Waarom kunnen de auto's en de trams niet samen?

In Amsterdam rijden in een aantal straten de trams en auto's op één rijbaan. Als voorbeeld wordt de Middenweg of de Molukkenstraat aangehaald. Het verschil tussen de Plantage Middenlaan en de Middenweg en Molukkenstraat is dat er in de laatstgenoemde twee straten geen haltes zijn in het deel van de straat waar auto en tram samen rijden. Het laten rijden van autoverkeer voor de halte langs is onveilig en daardoor niet wenselijk. In verband met de nationale veiligheid (plaatsing politie huisje voor de Hollandse Schouwburg) was dit bij hoge uitzondering tijdelijk toegestaan op de Plantage Middenlaan, totdat een beter (o.a. verkeersveiliger) alternatief (cameratoezicht) gereed was. Daarnaast kunnen voor een verkeerslicht wachtende auto's de toegang tot de halte blokkeren. Hierdoor moet de tram langer wachten voordat deze op de halte reizigers kan laten in- en uitstappen. De auto's moeten dan weer wachten op de halterende tram. Dit levert voor beide verkeersstromen onnodige vertraging op. Voor het openbaar vervoer betekent dit dat de dienstregeling minder betrouwbaar kan worden uitgevoerd, wachttijden toenemen en de exploitatie verslechtert.

Wat is de toekomst van tramlijn 9 en 14?

Na ingebruikname van de Noord/ Zuidlijn komt er een nieuwe dienstregeling. Hierin is opgenomen dat tramhalte Artis wordt aangedaan door één tramlijn vanaf het centraal station. De frequentie blijft nagenoeg gelijk als nu met twee lijnen. De verwachting is daarom niet dat er minder tramverkeer over de Plantage Middenlaan gaat rijden.

Beoogd eindresultaat

Het voorstel levert een betrouwbaarder openbaar vervoer, een breder en veiliger voetgangersgebied, meer ruimte voor reizigers op de halte en meer ruimte en comfort voor de fietsers. Door deze maatregelen ontstaat een veiligere en overzichtelijke openbare ruimte.

Naast de herindeling van de openbare ruimte op de Plantage Middenlaan worden de volgende voorstellen overwogen:

- De verkeerslichteninstallatie zal worden verwijderd
- In de volgende straten komt een 30 km zone: Anne Frankstraat, Plantage Parklaan, Plantage Kerklaan Noord en Zuid, Plantage Middenlaan West en de Roetersstraat.
- In de Roetersstraat bij de school komen verkeersdrempels
- In de fietsstraat komen ook fietsvriendelijke verkeersdrempels (zie Sarphatistraat).
- Naast de tramhaltes zullen er verhoogde plateaus komen.