

## **Stand van Zaken 1/11/2021**

### **Plantage Parklaan en kruising Plantage Parklaan / Plantage Middenlaan:**

#### **Twee plannen voor herinrichting naar de CVC - gemeente houdt zich niet aan z'n belofte**

Er liggen nog altijd twee plannen voor herinrichting van de Plantage Parklaan en de hoek Plantage Parklaan Plantage Middenlaan. De planning is dat op 2 november de Centrale Verkeerscommissie (CVC) (adviescommissie verkeerszaken van de gemeente) zich hierover zal buigen.

Het Plantage Weesperbuurt Overleg (PWO), het buurt-overleg orgaan van de Plantage Weesperbuurt, werd in de gelegenheid gesteld een commentaar te schrijven en het bestuur zegde toe dat dat voorafgaand aan de bespreking met de stukken mee aan de leden van de CVC zou worden verspreid.

In het commentaar wordt uiteengezet wat de plannen aan negatieve consequenties hebben voor de verkeersveiligheid. Het commentaar plus een samenvatting en de beide plannen staan op de website van BO1018. Ook is daar opgenomen een notitie van juni van de gemeente waarin wordt ingegaan hoe 30 km in de stad kan worden ingevoerd, en wat dat betekent voor de inrichting van verschillende soorten wegen.

Op 1 november bleek echter dat, ondanks de uitdrukkelijke toezegging door de portefeuillehouder, het commentaar van het PWO helemaal niet aan de CVC was doorgestuurd. Zo worden expliciete beloftes gebroken en veegt het stadsdeel wederom de vloer aan met belangen van bewoners.

De avond van 1 november, ten tijde van schrijven van dit bericht, werd aan de portefeuillehouder verzocht de bespreking in de CVC twee weken uit te stellen, opdat de leden van de CVC voorafgaand aan de bespreking rustig kennis kunnen nemen van de bezwaren. Ten tijde van dit schrijven was onbekend of het stadsdeel zijn eigen beloftes serieus genoeg neemt en dus de bespreking in de CVC zal verdagen.

#### **December 2020**

Het is een weerbarstig dossier dat begon in december 2020 toen de gemeente een plan voor herinrichting van de Plantage Parklaan (PPL) / Plantage Middenlaan (PML) bij bewoners (direct omwonenden) in de bus bezorgden, samen met een enquête met enkele zeer globale vragen. Het plan bevatte het voornemen tot instellen van max 30 km, en ook enkele aanpassingen op de hoek Plantage Parklaan (Hortus-zijde) met Plantage Middenlaan.

Het meest ingrijpende onderdeel van het plan was echter dat beide rijbanen op de PPL aan "de huizenkant" van de trambaan zouden komen te liggen. De enquête werd door de gemeente als 'de inspraakprocedure' gezien, en na ontvangst van de respons was voor de gemeente het traject "inspraak" beëindigd. Er zou verder niet op terug gerapporteerd worden.

Het PWO vond dat er over dergelijke plannen een open overleg in de buurt plaats zou moeten vinden en vroeg het dagelijks bestuur van het stadsdeel dan ook om meer tijd om overleg binnen de buurt te kunnen voeren. Na veel gedoe stemde het stadsdeel daar uiteindelijk in toe.

### ***Enquêtes / Doel is verkeersveiligheid***

Het doel van de herinrichting is uitdrukkelijk het vergroten van de verkeersveiligheid. Het PWO vroeg de gemeente wat de enquête aan inhoudelijke respons had opgeleverd en kreeg in eerste instantie slechts een algemene samenvatting van de antwoorden. Daarin werd gesteld dat 'veel' bewoners enthousiast hadden gereageerd. Vanuit de buurt was inmiddels een eigen enquête opgesteld en verspreid, met een wat preciezer vraagstelling. Uit de reacties op die enquête bleek dat iedereen het eens was met het instellen van 30 km max, en ook werden de aanpassingen van de hoek bij de Hortus over het algemeen positief ervaren. Maar de grote meerderheid van de respondenten was expliciet negatief over de voorgenomen wijziging (de verlegging en versmalling van de rijbanen) op de PPL.

Het PWO vroeg de gemeente vervolgens om de antwoorden op de gemeentelijke enquête doch moest een WOB-procedure voeren voor de (geanonimiseerde) formulieren werden vrijgegeven. Uit de respons op de eerste enquête bleek ook dat zowat iedereen voor het instellen van 30 km max was, maar dat er ook hier veel kritiek op de plannen bestond. Voor zover mensen enthousiast waren, ging dat **uitsluitend** om het aspect 'meer groen'. Die bewoners hadden geen enkele gedachte gewijd aan de gevolgen van het plan voor de verkeersveiligheid. Een meerderheid van de respondenten uitte z'n zorg omdat het plan de veiligheid nadelig zou beïnvloeden. En ook werd geconstateerd dat bestaande knelpunten juist niet werden aangepakt.

Ook werd door een flink aantal mensen gezegd: wacht toch met aanpassen van deze straat tot er meer duidelijkheid is over de knip op de Weesperstraat (want dan wordt PPL een heel andere straat), en ook over de eventuele uitbreiding van het Wertheimpark (want dan kan je dat integreren en kan je echt een mooi plan maken) .

### ***Plantage Parklaan is een Gebiedsontsluitingsweg (GOW)***

Er vond overleg plaats tussen de gemeente en bewoners, en daar bleek dat de betrokken ambtenaren bij het maken van het ontwerp niet hadden nagedacht over de vraag wat de PPL eigenlijk voor type weg is. De PPL is, zo brachten de bewoners in, een drukke weg, die niet als erftoegangsweg (ETW) maar als gebiedsontsluitingsweg (GOW) gezien moet worden. Uit verschillende beleidsstukken blijkt inmiddels dat de gemeente zelf ook het betreffende stuk van de Plantage Parklaan als Gebiedsontsluitingsweg karakteriseert.

Met een regime van 30 km max is dan sprake van een nieuw type weg, een zogenaamde GOW30, en momenteel vindt er gedachtenvorming plaats over de inrichtingseisen die aan dat type weg gesteld moeten worden. Het plan van de gemeente past niet bij de basale uitgangspunten die bij een GOW30 horen – en het gaat dan in het bijzonder om de veiligheid van fietsers. Zo zijn, bijvoorbeeld, de geplande rijbanen zeer smal, met fietsers samen met auto's op de rijbaan (geen fietsstrook of vrij liggend fietspad), waardoor fietsers in de knel kunnen komen. Ook moeten de fietsers op meerdere plekken onder onveilige hoeken de tramrails oversteken. Daarbij zullen ook de nood- en hulpdiensten over deze smalle rijstroken rijden –de PPL is een van de vaste doorgaande routes voor de nood- en hulpdiensten.

### ***Voorleggen aan CVC – commentaar PWO zal bij de stukken worden gevoegd.***

Vanuit de buurt werd ook een alternatief voorstel ontwikkeld dat na bespreking door de gemeente verder werd uitgewerkt. De buurt kreeg daarbij de indruk dat gemeente het eigen plan A zou laten varen en verder zou gaan met plan B. Dat bleek echter niet zo te zijn. Er werd aangekondigd dat beide plannen zouden worden voorgelegd aan de CVC om een advies te krijgen over de verkeersveiligheid.

Buurtbewoners deden een dringend beroep op het stadsdeel om af te zien van plan A, en zich te beperken tot instellen van een 30 km regime en een paar aanpassingen op de hoek PPL Hortuszijde met PML. De gemeente wilde daar echter niet van weten, en liet weten plan A én plan B voor te leggen aan de CVC. Wel beloofde de portefeuillehouder dat een eventueel commentaar vanuit het PWO bij de stukken zou worden gevoegd zodat de CVC het bij de bespreking zou kunnen betrekken. Ook beloofde het DB dat de CVC gevraagd zou worden of plan A eigenlijk, qua verkeersveiligheid, een verbetering betekent ten opzicht van de huidige situatie. Op 26 oktober stuurde het PWO <sup>1</sup> een commentaar aan de gemeente ten behoeve van de CVC bespreking van 2 november.

### ***Toezegging niet gestand gedaan – commentaar niet aan de cvc doorgestuurd.***

Op 1 november aan het eind van de dag werd echter - toevallig - duidelijk dat de gemeente het commentaar helemaal niet aan de CVC had doorgestuurd. Omwonenden vroegen de portefeuillehouder om uitstel van de bespreking in de CVC. Ten tijde van het maken van dit bericht ten behoeve van de nieuwsbrief van BO1018 was nog onduidelijk of het stadsdeel bereid is de eigen beloftes na te komen en de bespreking twee weken uit zal willen stellen.

### **En dan verder..?**

Indien de CVC beide plannen goedkeurt komt, zo is het idee, nog een 'live' (post-corona) informatieavond voor de bewoners (geen inspraakavond: de gemeente zal daar toelichting geven op vragen), en vervolgens zullen beide plannen aan de Stadsdeelcommissie worden gepresenteerd die uiteindelijk advies aan het DB zal geven over hoe verder.

### **En waarom dit alles?**

Nog altijd is het onduidelijk waarom de gemeente zo verbeten vasthoudt aan plan A. Er is geen sprake van verkeersonveiligheid op de PPL. Er is niet gebleken dat ook maar één bewoner er concrete verkeersonveiligheid ervaart, laat staan dat het voorstel een oplossing voor een knelpunt zou bieden. Er bestaat geen analyse waaruit onveiligheid blijkt, en hoe die eventuele onveiligheid verbeterd kan worden. De respons op de twee separate enquêtes geeft klip en klaar aan dat direct omwonenden de verschuiving van de rijbanen uit oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk vinden, en dat het plan te vroeg is gemaakt, en de informatie over toekomstige omstandigheden te onvolledig is om nu überhaupt tot een goed plan te kunnen komen.

En vooral: het is voor bewoners evident dat de situatie (in het bijzonder voor fietsers) onveiliger zal worden. Dus vragen veel bewoners zich af: Wat bezielt de gemeente? Waarom houdt men nu toch op deze manier de poot stijf?

1 november 2021

---

1 Unaniem minus één persoon die zich uitsprak tegen het opstellen van een commentaar