

Aan: wethouder verkeer Mevrouw Sharon Dijkma
Gemeente Amsterdam
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Amsterdam, 26 juli 2018

Betr: herinrichting Plantage Middenlaan eo.

Geachte mevrouw Dijkma,

Graag vragen wij uw aandacht voor de voorliggende plannen met betrekking tot “herinrichting Plantage Middenlaan e.o.”.

Het verhaal begon ooit met het besluit om een heel stel bomen te kappen van de lange bomen-allee langs de klassieke Plantage Middenlaan, met als doel een versnelling van de tram door de verplaatsing van de tramhalte. De voorgenomen kap leidde –niet verbazingwekkend- tot protesten in de buurt. Daarna werd een ambtelijke projectgroep ingesteld met speciaal van buiten (APPM) aangetrokken medewerkers, om een groots opgezet plan voor het hele gebied te ontwikkelen. Sinds begin 2017 is twee maal een informatieavond voor de buurt georganiseerd, er is een kleinere klankbordgroep geformeerd die twee maal bijeen is gekomen. En in maart jl heeft het (vorige) college het plan tot herinrichting vastgesteld.

Het lijkt een mooi verhaal maar dat is het niet. De buurt is inmiddels uitgeput, zeer gefrustreerd en, belangrijker nog, zeer bezorgd over de nu voorliggende plannen. Vanaf het allereerste begin al kreeg de buurt de indruk van een op hol geslagen project. Nadat 29 (!) varianten waren gepresenteerd koerste de betrokken ambtelijke projectgroep uitsluitend nog op een variant die de buurt – gemotiveerd beargumenteerd - zeer onwenselijk vond. Maar het besluit leek eigenlijk genomen. Alle opmerkingen, suggesties, voorstellen, en ook alle concrete en serieuze bezwaren, werden ter plekke hoofdschuddend afgewezen dan wel ‘meegenomen’, waarna ze nooit meer terugkwamen in de verdere planontwikkeling. Alles bleef zoals de ambtenaren het hadden bedacht. Voor de buurtbewoners voelde het als inspraak van het soort ‘legt u het daar maar neer’.

De Plantage- Weesperbuurtvereniging (PWBV) schreef op 29 juni 2017 een brief aan de wethouder, de bestuurscommissie Centrum en de gemeenteraad waarin dringend werd gevraagd het hele project een halt toe te roepen. Twee maanden later, 24 augustus, ontvingen wij een antwoord, formeel ondertekend door de wethouder maar geschreven door de iedereen bekende projectleider (met het advies bij vragen ook met haar contact op te nemen). Niet verbazingwekkend dan ook dat in het antwoord geen enkele ruimte werd geboden voor de ideeën en wensen van de buurt.

In september 2017 zou het proces worden vervolgd, maar vanaf de zomer 2017 bleef het stil. Nu blijkt ineens dat het plan in maart jl. door het college is vastgesteld. Naar wij hebben begrepen zal in september over het vastgestelde ontwerp nog eens een keer een inspraakbijeenkomst worden georganiseerd.

Waarom moet de buurt eigenlijk zo drastisch op de schop? De buurt weet het niet en ziet het niet. Wij wonen in een buurt die al jaren qua verkeer heel rustig is. Het allergrootste deel van de dag is de ruime Plantage Middenlaan een zeer rustige straat die makkelijk alle verkeer aankan, en de kleine straten zijn rustig, zonder doorgaand (sluip)verkeer. Er loopt vanaf deze maand nog maar één tramlijn door de buurt, de halte wordt veel rustiger (40% minder trams dan daarvoor). Als het lukt het verkeer vanuit de IJtunnel iets terug te brengen (zie hieronder) wordt de buurt en ook de kruising Plantage Middenlaan / Kerklaan nog rustiger dan die nu al is.

Er bestond slechts één concreet verzoek vanuit de buurt, namelijk het terugbrengen van dat (sluip)verkeer vanuit de IJtunnel in de ochtendspits. De buurt had daartoe twee simpele voorstellen, namelijk het linksaf-stoplicht op de Valkenburgstraat wat minder “gunstig” (voor het afslaand verkeer) afstellen, en daarbij eventueel een “zachte knip” (om en om verkeer) op de Anne Frankstraat. Makkelijk, goedkoop en doeltreffend.

Vanuit gemeente / GVB was er, zo werd ons op zeker moment verteld, de wens om de tramhalte op de Plantage Middenlaan vanuit een oogpunt van veiligheid te verbreden. De buurt kwam op dit punt met een aantal concrete, effectieve en haalbare suggesties en oplossingen die allemaal, vanuit de tunnelvisie van de ambtenaren, werden afgeserveerd. Eén van de opties, de simpele variant dat de auto's (in één richting) over de trambaan rijden, was een situatie die we jarenlang zonder ENIGE problemen hebben gehad vanwege het politiehuisje voor de Hollandse Schouwburg. Die optie werd bij voorbaat afgewezen omdat, zo begrepen wij, het GVB bang was voor de (en dat slechts enkele uren per dag) maximaal een halve minuut vertraging die dit plan *wellicht* zou veroorzaken. Voor de buurt niet erg overtuigend, en zeker niet indien wij uitgaan van inmiddels cq na aanpassingen veel minder (knip en stoplicht) verkeer en veel minder (sinds NZ-lijn nog maar 1 lijn) trams. Door deze ontwikkelingen zou het stoplicht op de kruising misschien zelfs weg kunnen, en is er helemaal geen vertraging voor de tram meer te verwachten. Is GVB's wil wet in Amsterdam? Ook als hun analyse nogal twijfelachtig is en als eea leidt tot ingrijpende wijzigingen in een buurt met zeer onwenselijke consequenties?

Want welk plan is ligt er nu voor? Het voorstel is om de Plantage Parklaan en de Plantage Middenlaan te herprofilen en er eenrichtingsverkeer van te maken. Dat betekent dus *minder* verkeer door de *brede* (maar nu toch al erg rustige) straat en *meer* verkeer door de zeer *smalle* woonstraten. De Plantage Kerklaan voor de ingang van Artis wordt door de plannen beduidend drukker. Daarbij zal de geplande herprofilering de situatie daar aantoonbaar en voorspelbaar zeer chaotisch maken, met onnodige opstoppingen en tot zorgelijke en onveilige situaties ten gevolg. En, last but not least, waar het allemaal om begonnen was... er worden gewoon simpelweg TOCH weer bomen gekapt op de Plantage Middenlaan ter hoogte van de tramhalte. Nu aan de andere kant dan eerst voorzien. Maar toch, tussen neus en lippen door, worden er dus simpelweg toch weer bomen weg-geherprofileerd.

Waarom dit alles? Ja waarom? Eea betekent voor de buurt GEEN voordelen maar wel een lange lijst serieuze en ernstige nadelen. En bovendien kost het allemaal veel geld, geld dat beter aan *echte* bestaande knelpunten besteed zou kunnen worden die buiten dit project vallen en waarvoor volgens de ambtenaren nu echt geen geld meer is (bv Plantage Kerklaan met Boekmanschool, fietsenprobleem bij Kriterion en universiteit, Weesperstraat, Valkenburgstraat, en zo is er nog wel een en ander).

Het plan is, zo begrijpen wij, getoetst aan de grotere kaders, zoals aan nota mobiliteit en aan het uitgangspunt dat er "een groene loper" dient te komen over de Plantage Middenlaan. Het is echter duidelijk dat het niet kleinschalig is getoetst. De vraag "wat betekent dit precies voor de buurt en voor de bewoners" lijkt niet serieus aan de orde te zijn geweest.

En de hele situatie is zeer lokaal. Wel of geen herinrichting heeft geen of hoogstens minimaal effect op verkeersstromen in de stad, en eea kan dan ook niet beschouwd worden als element in het kader van het overall streven om het autoverkeer in de binnenstad te ontmoedigen.

Wat nu? De buurt loopt met zijn kop tegen de muur. Alleen al het gevoel van opnieuw een frustrerende inspraakavond tegemoet te gaan over deze plannen die welhaast in beton gegoten lijken te zijn, maakt sommige mensen in de buurt inmiddels wanhopig, anderen razend. Zinloos, zo'n avond. En zelfs contraproductief.

Wat willen wij dan wel?

Wij willen graag

- Dat u, de wethouder, samen met het bestuur van stadsdeel centrum zich door ons laat informeren op een speciaal daartoe te organiseren bijeenkomst.
- Geen inspraakavond deze keer, geen bijeenkomst op basis van de bestaande voorstellen. Maar een avond waar de gemeente open ingaat, zonder eigenlijk al iets te willen, en zonder te sturen.
- Waar u zich bereid verklaart de wensen en oplossingen vanuit de buurt met open oor en wakkere hersens aan te horen, en u zich in beginsel bereid verklaart u door de plannen en argumenten van de buurt te laten leiden,
- Zodat, in lijn met de wensen van de buurt en met steun van de gemeente, kennelijk bestaande *concrete* problemen kunnen worden aangepakt en oplossingen kunnen worden ontwikkeld.
- En vooral: wij willen dat onze frustratie verdwijnt en plaats maakt voor vertrouwen in het nieuwe bestuur van Amsterdam. Dat zou kunnen gebeuren als wij eindelijk mogen ervaren dat de gemeente de bewoners van de buurt erkent als verantwoordelijke en serieuze gesprekspartners.

In dit verband wijzen wij graag op een essentiële alinea in het coalitieakkoord:

"Bewoners hebben net zulke goede, zo niet betere, ideeën als het stadsbestuur. Wij streven naar een open en transparant bestuur, een naar buiten gerichte organisatie die open staat voor maatschappelijk en buurtgericht initiatief. We voelen het als onze verantwoordelijkheid om de zeggenschap van bewoners te vergroten. (...) Amsterdammers laten vaak en op veel plekken zien dat zij tal van zaken prima zelf kunnen regelen. Hier moet de overheid steunend en niet sturend zijn. We kiezen voor een stad waarin we elkaar zien als bondgenoten in plaats van concurrenten. Dat betekent vertrouwen in elkaar hebben en vertrouwen geven.

Bij deze brief voegen wij een bijlage waarin we, puntsgewijs, de belangrijkste knelpunten van de nu voorliggende plannen onder elkaar zetten.

Daarnaast voegen wij toe de brief die wij in juni 2017 naar de gemeente stuurden.

Tenslotte wijzen wij nog graag op een open brief van een van de actieve buurtbewoners, ook uit 2017, waarin de frustratie helder is verwoord. Zie daarvoor

<http://bottejellema.nl/2017/06/open-brief-over-de-herinrichting-van-de-plantage-middenlaan/>.

De afgelopen jaren overheerste in de buurt al te vaak het gevoel dat het bestuur van Amsterdam zich op cruciale momenten met enig dedain afkeert van de bewoners. Wij hopen dat nu, in deze fase van dit dossier, een goed moment zal blijken te zijn om de relatie tussen bewoners en bestuur te herstellen.

Wij hopen op korte termijn van u te mogen vernemen.

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur van de Plantage- Weesperbuurtvereniging
Hans Soetekouw en Petra Catz (co-voorzitters)

Cc

Bestuur stadsdeel centrum

Stadsdeelcommissie centrum

Bijlage 1: - ***Voorliggende plannen herinrichting Plantage Middenlaan e.o - Bezwaren en opmerkingen***

Bijlage 2: brief PWBV 29 juni 2017 aan de gemeente '***Stop met grote herinrichtingsplannen Plantage Middenlaan***'

Plantage- Weesperbuurtvereniging

Petra Catz petra@campcatz.nl

Hans Soetekouw hans.soetekouw@xs4all.nl

p/a Plantage Middenlaan 9 1018 DA Amsterdam / tel 06 51213865

Bijlage bij brief van Plantage Weesperbuurtvereniging aan wethouder Dijkma

Voorliggende plannen herinrichting Plantage Middenlaan eo Bezwaren en opmerkingen 26 juli 2018

Plannen te vinden op <https://www.amsterdam.nl/projecten/plantagebuurt/>

1) Doelstelling tegengaan verkeer vanuit de IJtunnel tijdens ochtendspits.

De buurt heeft voorgesteld het linksaf stoplicht voor verkeer vanuit de IJtunnel minder 'gunstig' af te stellen, en aanvullend een 'zachte knip' te overwegen op de Anne Frank straat. Het voorstel voorziet wel in de zacht knip (al is het kennelijk nog niet gelukt de precieze plek te bepalen). Aanpassen stoplicht maakt om onduidelijke redenen geen deel uit van het plan.

Conclusie: plan minder effectief dan mogelijk zou zijn om het enige door de buurt genoemde probleem aan te pakken – waarmee ook het andere aandachtspunt (tram) makkelijke oplosbaar zou zijn.

2) Besluit eenrichtingsverkeer Plantage Middenlaan en Plantage Parklaan

Het besluit Plantage Middenlaan en Plantage Parklaan eenrichtingsverkeer te maken heeft vergaande ongunstige consequenties voor de buurt

Het verkeer richting IJtunnel ((buurt of bijna-buurtverkeer vanaf Tropenmuseum, vanuit de Roetersstraat, vanuit de Plantage Middenlaan, Plantage Muidergrecht), zal gaan over de Plantage Kerklaan, voor de ingang van Artis langs, over de Plantage Doklaan.

Verkeer dat nu gemakkelijk probleemloos over een brede straat rijdt wordt geperst door smalle drukke straten (zie ook punt 5 – Plantage Kerklaan).

Dit geldt ook voor alle verkeer dat moet zijn (bagage, laden lossen, etc) op de Plantage Middenlaan tussen Plantage Parklaan en Plantage Kerklaan (cafe's, Desmet, hotels, bewoners), die in veel gevallen een extra rondje zullen moeten rijden .

Conclusie: plan leidt tot beduidend meer verkeer, verkeershinder en opstoppingen in smalle straten

3) Herinrichting Plantage Parklaan

Ook de Plantage Parklaan wordt eenrichtingsverkeer. Het aantal tramsporen wordt teruggebracht, en het park wordt uitgebreid, zodanig dat wel een zeer smalle strook vooral het verkeer (eenrichtingsverkeer auto's en tweerichtingsverkeer fietsen) overblijft. Onnodig onveilig. Zelfs als sprake zou zijn van meer groen (maar is dat zo? de tekeningen suggereren dat de bomen langs het hek van het park zullen verdwijnen) dan is dat niet opportuun als dat ten koste gaat van de rustige en overzichtelijke verkeerssituatie.

Niet is duidelijk waarom tweerichtingsverkeer hier niet gewoon kan blijven. Opheffen van een trambaan is genoeg, auto's kunnen (net als op de Plantage Kerklaan) over de (reserve)trambaan rijden (plm 10 dagen per jaar in gebruik).

Conclusie: De plannen leiden tot een onveiligere en onrustigere verkeerssituatie.

4) Herinrichting Plantage Middenlaan

De strook voor fiets-auto verkeer in de richting van het Tropenmuseum is zeer smal, voor auto's tussen tram en fiets, uitgaande van ook laad en lossen, keren (bv hotel, café) etc. Beduidend minder veilig dan de huidige situatie.

En daarbij: tot onze verbijstering zien wij dat er TOCH bomen gekapt worden ter hoogte van de tramhalte.

Conclusie herinrichting Plantage Middenlaan leidt tot beduidend minder veilige situatie. Bovendien is het kappen van bomen langs de Plantage Middenlaan, ter hoogte van de tramhalte, weer, nogmaals, nog altijd, onaanvaardbaar.

5) Herinrichting Plantage Kerklaan

De Plantage Kerklaan voor de hoofdingang van Artis wordt zeer veel drukker. Al het verkeer richting Anne Frankstraat zal over dit stuk moeten rijden. Aan de kant van Artis zullen de auto's over de trambaan rijden (de reservetrambaan die ongeveer 10 dagen per jaar in gebruik zal zijn). Onbegrijpelijk en zonder enige twijfel leidend tot gevaarlijke situaties is dat de touringcarhalte vlak voorbij de ingang van Artis links van het fietspad is geplaatst waardoor de uitstappers **op** het fietspad uitstappen.

Ook zullen de auto's in de rij voor het parkeerterrein van Artis (de enige plek in de buurt waar regelmatig verkeersopstoppingen zijn) het doorgaande verkeer naar de Plantage Doklaan hinderen, zodat de hele Plantage Kerklaan druk en onoverzichtelijk wordt.

Conclusie: straat wordt druk chaotisch en onoverzichtelijk. De touringcarhalte levert een gevaarlijke situatie op.

6) Verbreding tramhalte

Verbreding tramhalte een van de wensen van de gemeente. Buurt heeft een aantal concrete voorstellen gedaan, waaronder auto's over de trambaan laten rijden, een wisselspoor oplossing, en de situatie houden zoals die is, met een aantal effectieve extra maatregelen. De gemeente (brief van de wethouder 24/8/17)) heeft de aangedragen oplossingen met onvoldoende steekhoudende argumenten weerleg. De genoemde argumenten zijn gelegenheidsargumenten, argumenten die inmiddels niet meer gelden door gewijzigde omstandigheden, en ook worden gevolgen 'ongunstig' genoemd (bv wordt als afwijzingsgrond gebracht het feit een enkele laad- en losplek verloren zou gaan) die de gemeente zelf in de nu voorliggende plannen doelbewust laat ontstaan.

Conclusie: om de tramhalte te verbreden is het helemaal niet nodig de hele verkeerssituatie van de buurt te wijzigen, en ook niet om - TOCH - bomen te kappen.

7) Versnelling tram

Ook wil het GBV de tram versnellen – er is ons destijds verteld (bij toen nog 2 tramlijnen) dat het zou gaan om max 30 seconden. So wie so volgens ons niet doorslaggevend voor het creëren van ongewenste, gevaarlijke en geld verspillende maatregelen. Maar de vraag is of überhaupt nog sprake zal zijn van versnelling, indien het verkeer (zie 1) vanuit de IJtunnel wordt teruggebracht en er inmiddels nog maar een tramlijn rijdt, en het stoplicht op de kruising dan ook weg kan.

Conclusie: De gedachte dat de er een noodzaak bestaat voor de hele herinrichting vanuit de wens de tram te versnellen mist grond.

8) Parkeren

Tussen neus en lippen door zijn in het plan ook 35 parkeerplaatste geschrappt op de Plantage Middenlaan, Plantage Parklaan en de Plantage Kerklaan (zowel het stuk bij Artis, als het stuk richting Roetersstraat). Waarom? Is het plagen van de bewoners? Het zijn immers over het algemeen voornamelijk bewoners en directe bezoekers die in de wijk parkeren. Er zijn - dat is fijn en juist geen probleem - over het algemeen voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Opheffen

leidt niet tot minder autobezit in de buurt. Het doel van deze maatregel is onduidelijk. De consequenties zijn echter helder, namelijk dat de bewoners meer dan nu naar een parkeerplek moeten zoeken en dat ze na in of uitladen voor hun eigen huis opnieuw de buurt rond moeten rijden (eenrichtingverkeer!) om een plek te vinden, onvermijdelijk leidende tot MEER verkeer en meer gedoe in de smallere straten.

Conclusie: Opheffen van 35 parkeerplekken is ongewenst, verhoogt de parkeerdruk en leidt tot *meer* autoverkeer in de buurt.

9) Hulpdiensten

Wij weten niet hoe het moet gaan met hulpdiensten, politie en vooral ambulance die nog steeds veelvuldig gebruik maakt van de route over de Plantage Middenlaan – Plantage Parklaan. Hoe zullen deze auto's rijden richting IJtunnel? Op de tekeningen zien we dat er vanuit gegaan wordt dat de brandweer ACHTER de tramhalte langs op het fietspad wordt gedacht – die daar dan ook 3 meter is (verderop 2.50). Dat zal dan ook voor de ambulance en politieauto's gelden (behalve als die ook voor Artis langs en door de Plantage Doklaan worden gepland). En dan rechtsaf de Plantage Parklaan op, op de 3,5 meter brede strook tegen de auto's en fietsers in? Is dit aanvaardbaar?

Conclusie: hulpdiensten die vanuit de buurt richting de IJtunnel rijden zullen grote verkeersonveiligheid veroorzaken.

Ten slotte:

De site van de gemeente heeft het over 'voorwaarden' voor de herinrichting. Het is curieus om een plan te baseren op voorwaarden en niet op doelstellingen. De conclusie dringt zich op dat er geen heldere doelstellingen bestaan.

De tekst (niet vastgesteld door de buurt) op de site van de gemeente luidt

Belangrijke voorwaarden voor de herinrichting zijn het verbeteren van de verkeersveiligheid, creëren van meer ruimte voor voetgangers en fietsers, meer groen realiseren, verminderen van het sluipverkeer, versnellen van doorstroming van tram 9 en toegankelijker maken van de Artis tramhalte.

En verder lezen wij in de eerder genoemde brief van de wethouder onder andere "de (verkeers) veiligheid, met name voor de jonge gebruikers van het gebied, heeft altijd voorop gestaan."

De plannen leiden weliswaar op verschillende plekken tot meer ruimte voor voetgangers en fietsers doch dat gaat gepaard met een ernstige aantasting van de verkeersveiligheid. Er komt wat meer groen op de Plantage Parklaan, maar met grote onaanvaardbare consequenties. En het kan anders. "Sluip"verkeer kan gemakkelijker en beter worden aangepakt, versnellen van de doorstroming van tram 19 (9 bestaat niet meer) is, met minder verkeer en minder trams, niet meer aan de orde. En als dat werkelijk nodig is, kan het toegankelijker maken van de tramhalte op zeer veel andere, simpeler, manieren zonder dat de hele buurt op de schop gaat, en ook zonder de kap van bomen op de Plantage Middenlaan, dus zonder deze ernstige aantasting van onze belangrijke klassieke mooie allee.

Conclusie: Deze plannen zijn niet zinvol, leiden tot verslechtering van de verkeerssituatie in de buurt, leiden tot onveiligheid (op sommige punten tot *ernstige* onveiligheid), en tot verspilling van financiële middelen, middelen die op andere plekken in dit deel van de stad heel erg nodig zijn.

HOU OP! – GEEN PLANTAGE OP DE SCHOP

Plantage- Weesperbuurtvereniging – 25 juli 2018



*Aan Wethouder Pieter Litjens,
Aan de leden van de Bestuurscommissie Centrum,
Aan de leden van de gemeenteraad van Amsterdam (raadsadres)*

Amsterdam, 29 juni 2017

Stop met grote herinrichtingsplannen Plantage Middenlaan.

Er is niet veel mis in de buurt, vinden de bewoners. Als er echt problemen zijn, maak dan een fatsoenlijke analyse en zoek dan eerst en vooral naar concrete overzichtelijke en kleinschalige oplossingen. Hou op met zinloze politieke dadendrang.

De Plantagebuurt wordt geconfronteerd met een grootschalig gemeentelijk bureaucratisch proces, zonder duidelijke sturing, en zonder heldere doelstelling. Dat proces is uit de hand aan het lopen. De speciale full-time projectgroep *herinrichting Plantage Middenlaan* is druk met ontwerpen, doormeten, afstemmen en overleggen met allerlei diensten. Men lijkt iets enorms tot stand te willen brengen.

Waar gaat het om? De aanleiding was de wens van gemeente en/of GVB om de vluchtheuvels van de tramhalte bij Artis te verbreden. Er waren plannen gemaakt en zonder verdere plichtplegingen was besloten wat bomen te kappen. Daardoor zou het historische beeld van de Plantage Middenlaan nogal aangetast worden en dat leidde niet verbazingwekkend tot veel protesten uit de buurt. De gemeente schrok van het protest, stopte het plan, en begon met een nieuwe inventarisatie.

Dat leidde tot een, op zich sympathiek maar niet erg helder, proces van inspraak onder het motto 'roept u maar'. Iedereen vindt wat, en voor alles is wat te zeggen. De gemeente kwam daarna met de lijst van verzamelde wensen, waarop onder meer, in willekeurige volgorde: meer ruimte voor fietsers en voetgangers, minder ('sluip')verkeer, vergroening, geen parkeerplekken opheffen, geen bomen kappen, bredere haltes, ruimte voor hulpdiensten, goede toegankelijkheid van de buurt, en ga nog maar even door. Geen prioriteitstelling. En geen achterliggende visie.

Deze lijst was voor de projectgroep 'de opdracht waar we mee op pad zijn gestuurd'. Waar en hoe precies de besluitvorming plaatsvindt, hoe belangen worden gewogen, wie de stakeholders zijn, dat alles werd nooit helemaal duidelijk.

Inmiddels zijn we beland in een gestaag doordenderende exercitie. De projectgroep heeft 23 varianten bedacht en uitgewerkt. Plantage Middenlaan autovrij, de tramhalte op verschillende plekken - voor en na het stoplicht of gesplitst - verschillende vormen van eenrichtingverkeer, fietsstraat, fiets met auto, auto met tram. En iedere variant wordt in een schier eindeloze - maar feitelijk schijnbare - zorgvuldigheid aan de lange lijst van wensen getoetst en op basis daarvan al dan niet als 'kansrijk' gekenschetst.

De bewoners zien dit alles op zich af komen, en ze constateren dat ze geen van die varianten willen. Zo leidt het afsluiten van of eenrichtingsverkeer over de Plantage Middenlaan vanzelfsprekend en onvermijdelijk tot toename van verkeer door de smalle parallele straten, en tot kwetsbaarheid ten aanzien van de toegankelijkheid van de buurt.

Waarom gebeurt dit allemaal? Waarom doen we dit? Wat levert ons dit op? En wie wil dit eigenlijk? Maar vooral: Wat is eigenlijk het probleem, en waar is de analyse? Pas dan kan je gaan nadenken over een beste oplossing.

De buurt ziet helemaal geen groot probleem, en wil dus geen grote ingrepen. Als nodig voor bepaalde wensen of omstandigheden kan er altijd een beetje geschoven. Vanaf het moment dat er een paar jaar geleden ineens een politiehuisje op de rijbaan voor de Hollandse Schouwburg kwam, gingen van de ene op de andere dag de autoos over trambaan. Dat gaat sindsdien prima. Zo kunnen we waar nodig heus nog wel wat bedenken.

Maar de projectgroep presenteert nu radicale verkeersconcepten die ingrijpende gevolgen hebben op het woon- en leefklimaat van de bewoners. Er is geen behoorlijke afweging of besluitvorming mogelijk als er geen prioriteitstelling is en als niet duidelijk wie de belanghebbenden zijn en hoe belangen worden afgewogen.

Draait het in de kern nou om een bredere of veiliger tramhalte? De buurt kwam met een nogal breed gedragen voorstel voor meer ruimte door een strengelspoor bij de halte. Die optie werd echter door de projectgroep van tafel geveegd omdat verleggen van het spoor te duur zou zijn. Dat illustreert dat het proces toch niet zo open is, niet zo gericht is op 'wat de buurt wil' als men voor doet.

Als goede voorstellen worden afgewezen om financiële redenen, dus als de kosten uiteindelijk de bepalende factor zijn, en er daardoor varianten met veel nadelen 'kansrijk' worden, laten we er nu dan alsjeblieft mee ophouden, zeggen de bewoners. Wacht dan tot over een paar jaar geld vrij komt voor groot onderhoud van het spoor. Laat het zoals het is, de nul-optie, en neem een paar kleine maatregelen om de haltes wat veiliger te maken. Maar daar kan de projectgroep, zeggen ze, niet mee aankomen bij de wethouder, want dat voldoet niet "aan de opdracht waar ze mee op pad zijn gestuurd". En zo is er een zinloos kringetje rond. En rijst het vermoeden dat de belangen van de bewoners moeten wijken voor de wensen van het GVB.

Vertrouwen tussen burger en bestuur zou moeten groeien, vindt de stad. Amsterdam wil dat bewoners een zwaarwegende stem hebben bij de inrichting van hun buurt. Maar opnieuw blijkt de praktijk weerbarstig. Weer lijkt het erop dat de gemeente zijn eigen koers uitzet, en voelen de bewoners zich aan de kant staan. De "lijst van wensen" lijkt inmiddels zodanig uitgehard dat de suggesties, wensen en bezwaren vanuit de buurt het proces nauwelijks meer lijken te beïnvloeden. En blijven er uiteindelijk slechts voor de buurt onacceptabele varianten over. De buurt de afgelopen tijd al meer voor de kiezen gehad, de onheldere processen, de schijninspraak en schijnbetrokkenheid..

Wil de buurt dan niks? Natuurlijk wel. Iedereen kan zich vinden in kleine maar effectieve maatregelen, zoals 30 km zone, drempels bij een school of bij een halte, of een versmalling om het doorgaande verkeer wat te ontmoedigen. En er zijn nog wel meer voorstellen over tafel gegaan.

Maar stop dit op hol geslagen project. Als je wat wilt, maak dan eerst een heldere analyse van werkelijk problemen, definieer de uitgangspunten én de budgettaire kaders. En overweeg in elk geval eerst het behoud van de huidige situatie met kleine aanpassingen om reële knelpunten aan te pakken.

Hou er mee op! We willen geen Plantage op de schop.

Hans Soetekouw en Petra Catz

Namens het bestuur van de Plantage-Weesperbuurtvereniging
Plantage Middenlaan 9 1018 DA Amsterdam 0651213865 petra@campcatz.nl