

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

Amsterdam, maandag 10 juli 2017

Betreft: Tussenstand bij Herinrichting Plantage Middenlaan

Op verzoek van het Plantage Weesperbuurt Overleg (PWO) hebben Hellas Schelleman en Erik van Tertholen namens de projectgroep Herinrichting Plantage Middenlaan op het PWO van 12 juni jongstleden de bijgevoegde tussenstand in het proces van herinrichting toegelicht. Directe aanleiding daartoe waren de hobbels op het participatietraject, dat juist beoogde meer draagvlak in de omgeving te creëren voor de nu gekozen integrale aanpak. De eerder voorgestelde aanpak in het kader van het 'versnellen van tramlijn 9' is namelijk niet uitgevoerd, 'omdat het draagvlak bij de omgeving ontbrak en de oplossing door de politiek niet acceptabel werd bevonden' (p.4).

Eenzelfde situatie dreigde en dreigt zich echter nu weer voor te doen bij de nieuwe, nu integrale aanpak. De reden daarvoor is gelegen in het feit dat in alle overgebleven, zogenaamd kansrijke varianten autoverkeer op de Plantage Middenlaan tussen de Plantage Parklaan en de Plantage Kerklaan maar in één richting mogelijk blijft (p.17). Dat volgens de projectgroep onvermijdelijke éénrichtingsverkeer op straat heeft vervolgens ook in het overleg daarover gezorgd voor onwenselijk éénrichtingsverkeer. De Plantage Weesperbuurt Vereniging (PWBV) heeft daar in haar raadsadres nadrukkelijk aandacht voor gevraagd.

De opties die door de bewoners zijn aangedragen om met behoud van tweerichtingsverkeer voor auto's tot een mogelijke herinrichting van de Plantage Middenlaan te komen, passen volgens de projectgroep niet in (het budget voor) de gestelde opgaven zoals vermeld onder 2.2 in de bovengenoemde tussenstand. Tweerichtingsverkeer zou volgens de bewoners behouden kunnen blijven bij een verbreding dan wel verstrengeling van de tramsporen. In het eerste geval zouden die, zoals nu overigens al het geval is voor de Hollandsche Schouwburg, de vereiste breedte krijgen voor autoverkeer op de trambaan. In het tweede geval zou er niet op maar juist naast de trambaan voldoende ruimte ontstaan voor brede tramhaltes én autoverkeer in beide richtingen.

Met name deze laatste optie werd echter als niet passend binnen het budget afgewezen. Er was of is kennelijk een bepaald of beperkt budget beschikbaar voor de gestelde opgaven. Zo paste ook de optie van een door het GVB gefaciliteerde 'circletram' van CS naar Artis en terug via het noodspoor, met een 'eigen' Artishalte in de Plantage Kerklaan, niet binnen de opgaven. Jammer, want de huidige Artishalte in de Plantage Middenlaan zou daardoor flink ontlast kunnen worden.

De wens van het GVB nu om de haltes te verbreden en eerder om de tram over de Plantage Middenlaan te 'versnellen' heeft vergaande gevolgen niet alleen voor de herinrichting van de Plantage Middenlaan, overigens enkel voor het deel dat de Artis Boulevard zou moeten gaan worden, maar ook voor de aangrenzende straten en de buurt. Die gevolgen worden wel genoemd

maar waren ten tijde van de tussenstand nog niet uitgewerkt of in kaart gebracht. zij betroffen en betreffen met name de verkeerscirculatie in de Anne Frankstraat, de Plantage Parklaan, de Plantage Kerklaan en de Roetersstraat.

Er wordt bovendien wel uitgegaan van het verwijderen van de politiepost op de Plantage Middenlaan, maar de kwaliteit van de openbare ruimte zou volgens de projectgroep pas in een volgend stadium hoeven te worden uitgewerkt, omdat de keuzes voor een bepaalde verkeerscirculatie, profiel en halteconfiguraties volgens haar niet bepalend zijn voor de kwaliteit van de openbare ruimte, mits die keuzes integraal gemaakt zouden worden. Naar de mening van de bewoners horen die keuzes juist bij de integrale aanpak evenals de keuze voor het al dan niet weghalen van de VRI's op de kruising Plantage Middenlaan - Plantage Kerklaan.

Hoewel uit verkeerstellingen bleek, dat de verhouding tussen auto's en fietsers niet overeenkomt met de richtlijnen voor een fietsstraat, wordt die toch mogelijk geacht bij nog te treffen maar op dit moment niet nader gespecificeerde verkeerscirculatiemaatregelen. Anders dan eerder geconcludeerd zou die fietsstraat dan wel veilig zijn. Opnieuw schort het hier wat de bewoners betreft aan een integrale aanpak, met name nota bene op één van de belangrijkste opgaven, namelijk die van de verkeersveiligheid.

Het Plantage Weesperbuurt Overleg onderschrijft kortom de mening van de Plantage Weesperbuurt Vereniging dat er nog geen evenwichtige afweging van opgaven en belangen heeft plaats gevonden. Anders dan in de tussenstand staat, leidt juist dat tot ongewenste effecten op straat en in het overleg, dat overigens binnen de gestelde opgaven door de projectgroep helder en open wordt gevoerd. Het probleem zit hem echter juist in die opgaven die niet helder zijn. Of misschien, zoals in het raadsadres van de Plantage Weesperbuurt Vereniging wordt gesteld, in het ontbreken van een deugdelijke analyse.

Met hoogachting en vriendelijke groeten,

Henk van der Westen, voorzitter Plantage Weesperbuurt Overleg.