

✘ Gemeente ✘ Amsterdam ✘



Inkijkje in het proces om te komen tot varianten & afweging

Verkenning herinrichting Plantage Middenlaan

Afdeling Verkeer en Openbare Ruimte
gemeente Amsterdam
Mei, 2017

Inhoud

1.	Inleiding	3
1.1.	'Verkenning Herinrichting Plantage Middenlaan'	3
2.	De opgaven en het proces	4
2.1.	Aanleiding voor de verkenning	4
2.2.	Opgaven voor de herinrichting	4
2.3.	Het doorlopen proces	5
3.	Onderzoeken.....	6
3.1.	Verkeerscirculatie	6
3.2.	De verkeerssimulaties.....	6
3.3.	Overige uitgevoerde onderzoeken	7
4.	De varianten.....	10
4.1.	Profielen Plantage Middenlaan	10
4.2.	Halte configuratie	14
4.3.	Variantenmatrix.....	14
4.4.	Afweging varianten	15
5.	De kansrijke varianten en voorkeursvariant.....	16
5.1.	Gemeenschappelijke eigenschappen	17
6.	Bewonersvarianten.....	18
7.	Proces verder	18

1. Inleiding

1.1. 'Verkenning Herinrichting Plantage Middenlaan'

In het project verkenning herinrichting Plantage Middenlaan wordt door middel van onderzoek integraal gekeken naar de herinrichting van de Plantage Middenlaan zelf en tevens wordt een eventuele ingreep gezien in relatie tot de omliggende straten van de Plantage buurt. In de verkenning worden daarom ook verkenningen naar herinrichtingen van de Plantage Kerklaan, de Plantage Parklaan en de Roetersstraat meegenomen. Een gecombineerde aanpak van aan elkaar grenzende straten geeft extra mogelijkheden om de verkeerssituatie in het gebied te verbeteren, de openbare ruimte een impuls te geven en de verkeersveiligheid op onder andere de kruising Plantage Parklaan – Plantage Middenlaan en de kruising Plantage Kerklaan – Plantage Middenlaan te vergroten.

Het ontwikkelen van varianten is één van de onderdelen van het proces. Daarnaast is participatie een essentieel onderdeel in het project. Het inrichten van een participatietraject waarbij vanaf heel vroeg in het proces, nog voor er gestart is met ontwerpen, heeft het doel tot varianten te komen die op zoveel mogelijk draagvlak kunnen rekenen in de omgeving en bij de verschillende stakeholders. Voor dat met het ontwerpen van varianten is gestart zijn eerst in verschillende bijeenkomsten en gesprekken de wensen en aandachtspunten ten aanzien van een eventuele herinrichting opgehaald bij de bewoners en ondernemers in de buurt en ander betrokken stakeholders. De wensen en aandachtspunten vormen zijn van grote invloed op zowel het ontwikkelen en integraal afwegen van de varianten geweest. De opgehaalde wensen en aandachtspunten zijn opgenomen in wensen en aandachtspuntendocumenten van de verschillende straten en terug te vinden op de website van de gemeente (zie onderaan de webadressen).

2. De opgaven en het proces

2.1. Aanleiding voor de verkenning

Eerder heeft het project 'Versnellen tramlijn 9' plaats gevonden, waarin aanpassing van de tramhaltes bij Artis één van de maatregelen was. De voorgestelde aanpassing is niet uitgevoerd omdat het draagvlak voor de oplossing bij de omgeving ontbrak en de oplossing door de politiek als niet acceptabel werd bevonden. In de voorgelegde variant sneuvelden te veel bomen. De opgave om de tramhaltes aan te passen aan de nieuwe richtlijnen en de doorstroming van de tram waar mogelijk te verbeteren blijft echter. Medio 2016 is een nieuwe opdracht verstrekt door de betreffende wethouder om integraal een aantal opgaven te bekijken.

Daarnaast is door de gemeente de Uitvoeringsagenda Mobiliteit opgesteld. Deze agenda opvat 50 maatregelen in de stad die moeten bijdragen aan de mobiliteitsdoelstellingen. Een van die maatregelen is de "Boulevard naar Artis" waarbij op de route naar Artis vanuit het Meester Visserplein/vanaf de Hortus de fiets(er) en voetganger beter gefaciliteerd worden.

De combinatie van beide opgaven is aanleiding geweest voor het opstarten van een integrale verkenning naar een herinrichting van de Plantage Middenlaan.

2.2. Opgaven voor de herinrichting

De inhoudelijke opgaven die ten grondslag liggen aan de integrale verkenning en die zoveel mogelijk gerealiseerd moeten worden bij een eventuele herinrichting, kunnen per thema als volgt worden samengevat:

Thema	Opgaven
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • Verkeersveiligheid is uitgangspunt, behouden of verbeteren. • Doorgang voor nood- en hulpdiensten met prioriteit 1.
Ruimte fiets(er) & voetganger	<ul style="list-style-type: none"> • Meer ruimte voor fiets(ers) én voetgangers.
Groen	<ul style="list-style-type: none"> • Zoveel mogelijk behoud van bomen en/of mogelijkheid tot planten van extra nieuwe bomen. • Behoud en waar mogelijk versterken van de laanstructuur.
Openbaar Vervoer (OV)	<ul style="list-style-type: none"> • Haltes laten voldoen aan nieuwe richtlijnen. Minimaal 2.10 breed. Gezien de drukte liefst rond 2.30 of 2.40. • Waar mogelijk doorstroming OV verbeteren. • Instand houden calamiteitenroutes tram met mogelijkheid haltering in alle richtingen.
Auto & parkeren	<ul style="list-style-type: none"> • Sluipverkeer indien mogelijk tegengaan. • Voldoende parkeer- en laad en los plaatsen behouden. • Bereikbaarheid van Artis en andere publiekstrekkers waarborgen. • Analyse op verkeersdruk op de straten in de buurt.
Kwaliteit openbare ruimte	<ul style="list-style-type: none"> • Leefbaarheid van de buurt behouden en waar mogelijk vergroten. • Passend bij karakter van de buurt.
Cultuurhistorie	<ul style="list-style-type: none"> • Waar mogelijk behoud/benadrukken van historische waarde locatie huidige tramhalte.

De opgaven zijn divers en laten zich onderling lastig, of zelfs niet, wegen. Om zoveel mogelijk appels met appels te kunnen vergelijken worden maatregelen en varianten op dezelfde manier uitgewerkt en wordt bij de beoordeling gekeken naar het integrale beeld van hoe een variant invulling geeft aan de gehele set aan opgaven.

Daarnaast heeft het project ook een duidelijke procesopgave meegekregen van de verantwoordelijke wethouder. De procesopgave is om integraal te kijken, naar de verschillende inhoudelijke opgaven, de diverse belangen en mogelijke maatregelen. Daarnaast de opdracht hiervoor een participatietraject in te richten om de omgeving bij de verkenning te betrekken. Dit samen moet leiden tot integrale oplossingen waar meer draagvlak voor is in de omgeving.

Naast de opgaven die specifiek voor deze verkenning en herinrichting zijn bepaald, dient te worden voldaan aan de meer algemene beleidskaders van gemeente Amsterdam.

2.3. Het doorlopen proces

Er hebben de afgelopen tijd vele activiteiten plaatsgevonden. Zo zijn er verschillende onderzoeken uitgevoerd, o.a. verkeerssimulaties, fietstellingen, een bomenonderzoek en verkenning naar het de noodzaak of meerwaarde van het behouden of juist verwijderen van de verkeersregelinstallatie (VRI) op de kruising Middenlaan-Kerklaan. Daarnaast zijn er gesprekken gevoerd met stakeholders, waaronder bewoners en ondernemers (inclusief de grote publiekstrekkingen als Artis, de musea en de UvA), brandweer en politie, Amsterdams beleid en andere lopende projecten in de omgeving. Met al deze input zijn de varianten ontwikkeld. Hoe inhoudelijk deze varianten tot stand zijn gekomen, zal in het volgende hoofdstuk stapsgewijs worden beschreven.

Naast het uitvoeren van de verschillende onderzoeken en de gevoerde gesprekken met betrokkenen heeft vanuit de gemeente en haar openbaar vervoerpartners een multidisciplinair team integraal gewerkt aan de verkenning. Dit team heet de projectgroep en hierin waren naast de projectmanagers, omgevingsmanagers en ondersteuners, experts vertegenwoordigd op de volgende disciplines:

- Stedenbouwkundig ontwerpers (Ruimte en Duurzaamheid)
- Verkeerskundig ontwerpers (Verkeer en Openbare Ruimte)
- Adviseur bomen & groen (Ruimte en Duurzaamheid)
- Adviseur waterhuishouding/hemelwaterafvoer (Ruimte en Duurzaamheid)
- Experts openbaar vervoer (GVB en Vervoersregio)
- Expert traminfrastructuur (Metro en Tram)
- Kennis van de buurt en de ontwikkelingen (Stadsdeel Centrum)

3. Onderzoeken

3.1. Verkeerscirculatie

Het traject IJtunnel-Valkenburgerstraat-Weesperstraat is erg druk. Bij stagnatie op deze route wordt de Anne Frankstraat-Plantage Parklaan-Plantage Middenlaan als sluiproute gebruikt. Dit staat haaks op de ambitie om de verblijfskwaliteit van het Plantage gebied te versterken. Daarnaast is de opgave onder meer om meer ruimte te creëren voor de fietsers en voetgangers op de Plantage Middenlaan (met name op het stuk tussen de Hortus en Artis) en de tramhaltes aan te passen door deze o.a. te verbreden zodat deze voldoen aan de nieuwe wettelijke normen. Gezien de Plantage Middenlaan, maar een beperkte breedte heeft is onderzocht of de benodigde ruimte voor de fietsers en voetgangers en de tramhalte te vinden is in een ingreep in de verkeerscirculatie in de wijk waarbij tegelijk het sluiptraject tegengegaan kan worden. Hiertoe zijn een aantal varianten geschetst. Dit zijn combinaties van één of meerdere verschillende ingrepen:

- Aanpassen van de Plantage Middenlaan naar auto vrij of éénrichtingsverkeer voor auto's tussen de Plantage Parklaan en de Plantage Kerklaan;
- Geheel afsluiten (knippen), half afsluiten door instellen van éénrichtingsverkeer (halve knip), of doseren (knijpen) van het autoverkeer op de Anne Frankstraat ter hoogte van de brug;
- Geheel afsluiten (knippen), half afsluiten door instellen van éénrichtingsverkeer, of doseren (knijpen) van het autoverkeer op de Roetersstraat ter hoogte van de brug naar de Plantage Kerklaan;

De verschillende ingrepen of combinaties daarvan, zijn bekeken vanuit de mate waarin zij bijdragen aan de opgaven van het tegengaan van sluiptraject zonder daarbij de omliggende straten veel zwaarder te belasten en hoe ze de wijk bereikbaar houden voor bewoners en het bestemmingsverkeer naar bijv. Artis (en de overlooplocatie Markenhoven). Bij de omliggende straten is zowel gekeken naar in de plantage buurt zelf als naar de straten buiten de wijk (o.a. Valkenburgerstraat). Hiervoor zijn ook verkeerssimulaties in het verkeersmodel van de gemeente gemaakt om effecten van de verschillende maatregelen in beeld te brengen. Toekomstige ontwikkelingen zijn meegenomen in de verkeerssimulaties.

Resultaten die onacceptabele resultaten in de varianten boeken op een of meer van de opgaven, zullen vervallen.

3.2. De verkeerssimulaties

Parallel aan het opstellen van de varianten voor de Plantage Middenlaan hebben de verkeerssimulaties plaatsgevonden. Deze dienen om een beter beeld te krijgen van het effect op het verkeer van maatregelen zoals het geheel of gedeeltelijk afsluiten van straten voor autoverkeer op verschillende locaties. Het gaat hier om het zogenaamde knippen (afsluiten in twee richtingen of in één richting) of knijpen/doseren (door middel van bijv. een wegversmalling). Deze maatregelen dragen bij aan het verminderen van sluiptraject, het creëren van ruimte voor fiets(ers) en voetgangers en de tramhaltes. Deze maatregelen kunnen echter ook ongewenste negatieve gevolgen hebben en daarmee het invulling geven aan andere opgaven tegenwerken. Het gaat dan vooral om opgaven rond het bereikbaar en leefbaar houden van de wijk en het niet te veel laten toenemen van de verkeersdruk op omliggende straten in de buurt.

In de verkeerssimulaties is eveneens rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen in de buurt die invloed uitoefenen op de omvang en routes van de verkeersstromen.

In de verkeerssimulaties zijn de effecten van de volgende maatregelen in beeld gebracht:

- Optie 1: knip Plantage Middenlaan in beide richtingen (geheel afsluiten, dus autovrij tussen de Plantage Parklaan en de Plantage Kerklaan);

- Optie 2: éénrichtingsverkeer Plantage Middenlaan stad uit (van de Plantage Parklaan naar de Plantage Kerklaan en afsluiten (knip) Plantage Middenlaan stad in tussen de Plantage Kerklaan en de Plantage Parklaan);
- Optie 3: knip Anne Frankstraat in beide richtingen (geheel afsluiten);
- Optie 4: éénrichtingsverkeer Anne Frankstraat stad uit (van de Anne Frankstraat naar de Plantage Parklaan en een knip (afsluiten) van de Anne Frankstraat de stad in);
- Optie 5: doseren/knijpen op de Anne Frankstraat;
- Optie 6: knippen (afsluiten in twee richtingen) van de Roetersstraat;

Op basis van de resultaten van deze eerste simulaties waaruit blijkt wat de effecten zijn van de verschillende losse maatregelen gerelateerd aan de combinatie van opgaven, zijn twee sets maatregelen samengesteld. Ook deze combinaties zijn gesimuleerd:

- Optie A: doseren Anne Frankstraat en Roetersstraat, en éénrichtingsverkeer op de Plantage Middenlaan tussen de Parklaan en de Kerklaan;
- Optie B: halve knip Roetersstraat (afsluiten van de richting naar de Plantage Kerklaan), doseren Anne Frankstraat en éénrichtingsverkeer op de Plantage Middenlaan tussen de Parklaan en de Kerklaan.

Deze maatregelen combinaties lijken sterk op elkaar en ook het effect op de verdeling van het verkeer is ongeveer gelijk. Allebei zijn ze effectief in het terugdringen van het sluipverkeer. Aan de andere kant leiden de varianten tot een toename van het verkeer op Valkenburgerstraat en Hoogte Kadijk. De toename op de Valkenburgerstraat is fors maar in verhouding tot de totale verkeersintensiteiten niet onaanvaardbaar. Met het knijpen/doseren van het verkeer blijft het gebied bereikbaar. Omdat doseren van het verkeer op de Roetersstraat fysiek onmogelijk blijkt door de aanwezigheid van de tramsporen is gekozen voor optie B.

Hiermee blijft de bereikbaarheid van de plantage buurt voor lokaal verkeer behouden en wordt het sluipverkeer geweerd.

De overloop van Artis en andere publiekstrekkingen blijft hiermee gewaarborgd. Aanvullende of alternatieve oplossingen om de bereikbaarheid te waarborgen kunnen via kentekenregistratie worden geregeld. De voorkeursroute naar Artis wordt geadviseerd vanaf de A10 via de S114, S100, richting de Plantage Middenlaan en Plantage Kerklaan.

Ook hier geldt dat resultaten in de simulaties die onacceptabele resultaten in de varianten boekten op een of meer van de opgaven, vervallen. Ook dit wordt aan de opgaven getoetst.

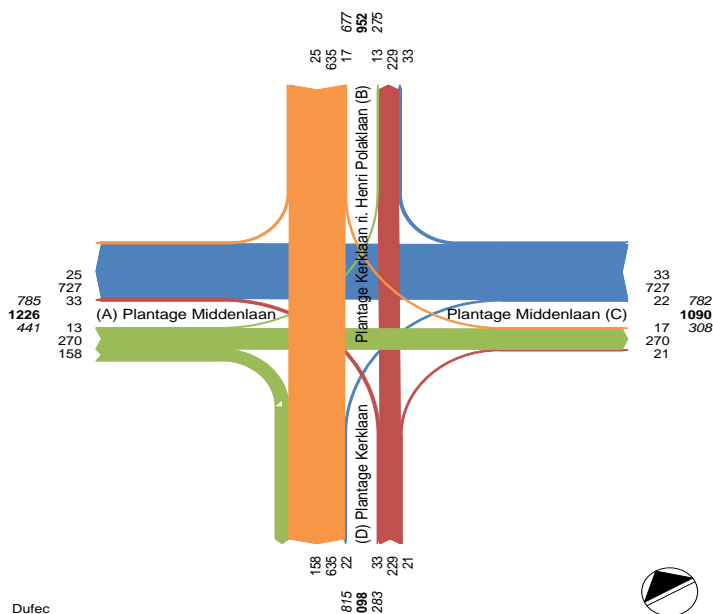
3.3. Overige uitgevoerde onderzoeken

Naast de verkeerssimulatie zijn er verschillende onderzoeken verricht om te komen tot de meest kansrijke variant. De uitkomsten van de onderzoeken zijn hieronder kort weergegeven.

- *Fietsstraat/30km/h-straat:*
Op basis van de uitgevoerde tellingen op de Plantage Middenlaan, in combinatie met de voorgestelde verkeerscirculatie maatregelen, ontstaat de mogelijkheid om de Plantage Middenlaan tussen de Plantage Parklaan en de Plantage Kerklaan in te richten als een 30 km/h-straat. De kansen voor een fietsstraatrichting zijn alleen mogelijk als de auto intensiteiten in de Plantage Middenlaan aanzienlijk verlaagd worden en de touringcars een andere route nemen. Tussen de Plantage Kerklaan en het Alexanderplein is dit niet het geval. Herinrichten als fietstraat is voor dit stuk van de Plantage Middenlaan dus niet mogelijk.
- *Bomenonderzoek:*
Uit onderzoek naar de verplantbaarheid van de bestaande bomen is gebleken dat door de marginale omstandigheden van deze bomen, dit een negatief effect zal hebben op de

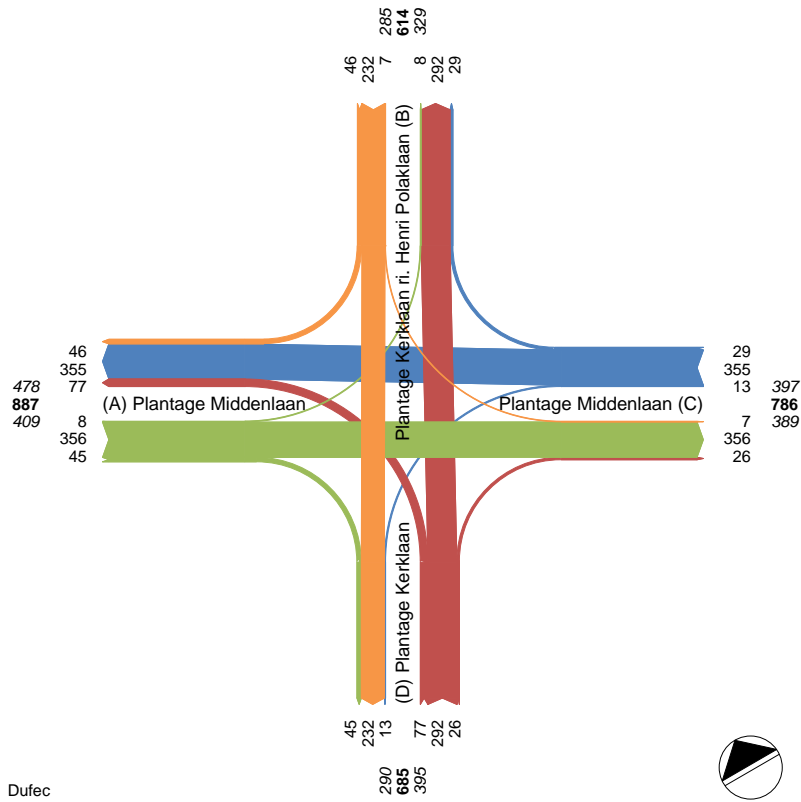
slagingskans van de verplanting van deze bomen. De bomen hebben hier namelijk een slecht wortelgestel en zullen bij verplanting daarom een te lage overlevingskans hebben. De mogelijkheid tot het planten van nieuwe bomen op nieuwe locaties wordt nog verder onderzocht i.v.m. aanwezigheid van oa kabels en leidingen.

- **Aantal in/uitstappers tramhalte Artis:**
Tijdens het drukste half uur stappen er 116 passagiers in en uit, dit zijn gemiddeld 20 passagiers per haltering.
- **Wel/geen VRI:**
De VRI zou op zich wegg kunnen. Onderzoek wijst uit dat op basis van de verkeersintensiteiten zijn de VRI's niet noodzakelijk zijn op het kruispunt Middenlaan Kerklaan. Maar de VRI's zijn wel noodzakelijk omdat op de zuidelijke arm van het kruispunt de oversteeklengte - ca. 10.30 m - voor voetgangers nu (te) lang is.
De VRI's kunnen wel verwijderd worden bij een combinatie van een korte oversteeklengte (ca. 7.20m) en verlaging van de auto intensiteiten met ca. 30%. Dit kan in de herinrichting van de kruising worden meegenomen.
- **Parkeeronderzoek:**
De parkeerdruk in de plantage buurt is gemeten op 74%. Dit is voor centrum lager dan gemiddeld. Indien parkeerplaatsen nodig zijn in de herinrichting om iets anders ruimte te geven, dan kan dat.
- **Fietstellingen:**
Het is het drukst uur in de ochtend tussen 8:15 tot 9:15 uur



Dufec

Het drukste uur in de avond is van 17:00 tot 18:00 uur

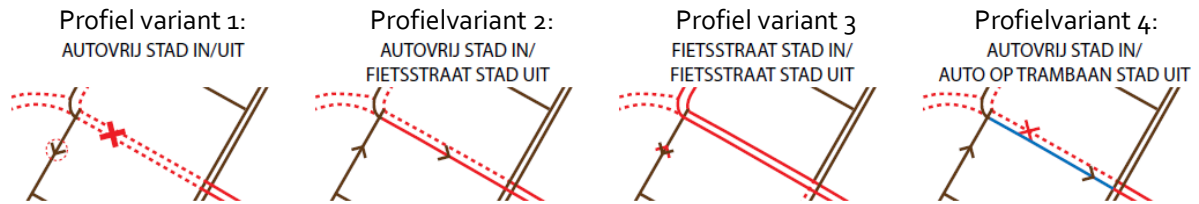


Niet alleen de verdeling over de dag maar met name de aantallen op de drukste moment is belangrijks informatie in de weging welke ruimte de fiets nodig heeft en of fiets met een andere modaliteit kan worden gemengd.

4. De varianten

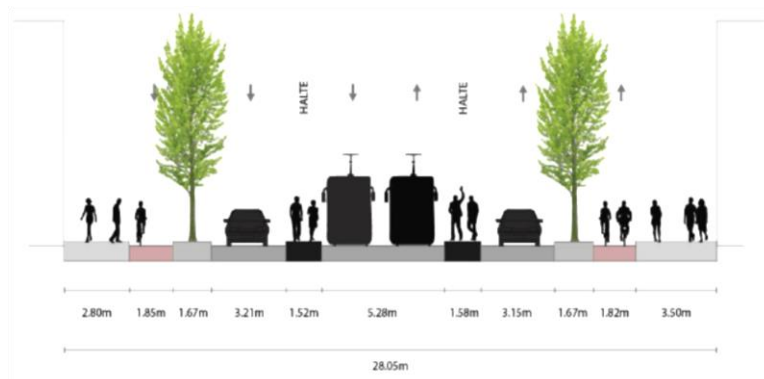
4.1. Profielen Plantage Middenlaan

Vanuit de mogelijk ingrepen in de verkeerscirculatie (let op, dit is niet precies hetzelfde als de verkeerssimulatie opties aangezien dat een parallel lopend onderzoek was) om ruimte te verkrijgen op de Plantage Middenlaan voor fietsers en voetgangers en het inpassen van bredere tramhaltes zijn vier verschillende profielen voor de Plantage Middenlaan ontwikkeld. Het gaat hier de Plantage Middenlaan tussen de Plantage Parklaan en de Plantage Kerklaan. Deze worden hieronder schematisch weergegeven:

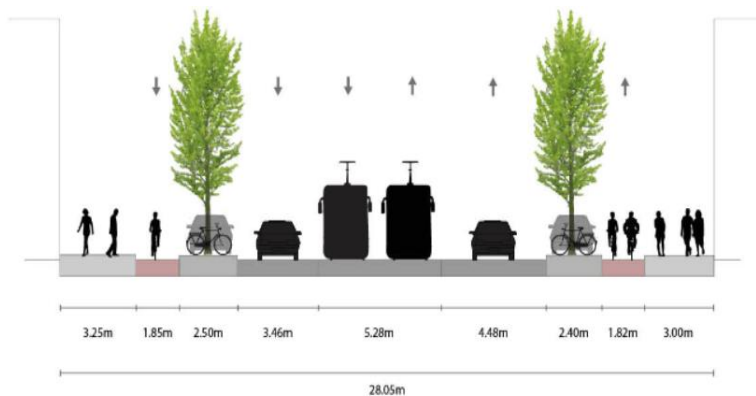


In alle profielvarianten blijft de Plantage Middenlaan tweerichtingsverkeer voor fietsers, noodhulpdiensten en het openbaar vervoer.

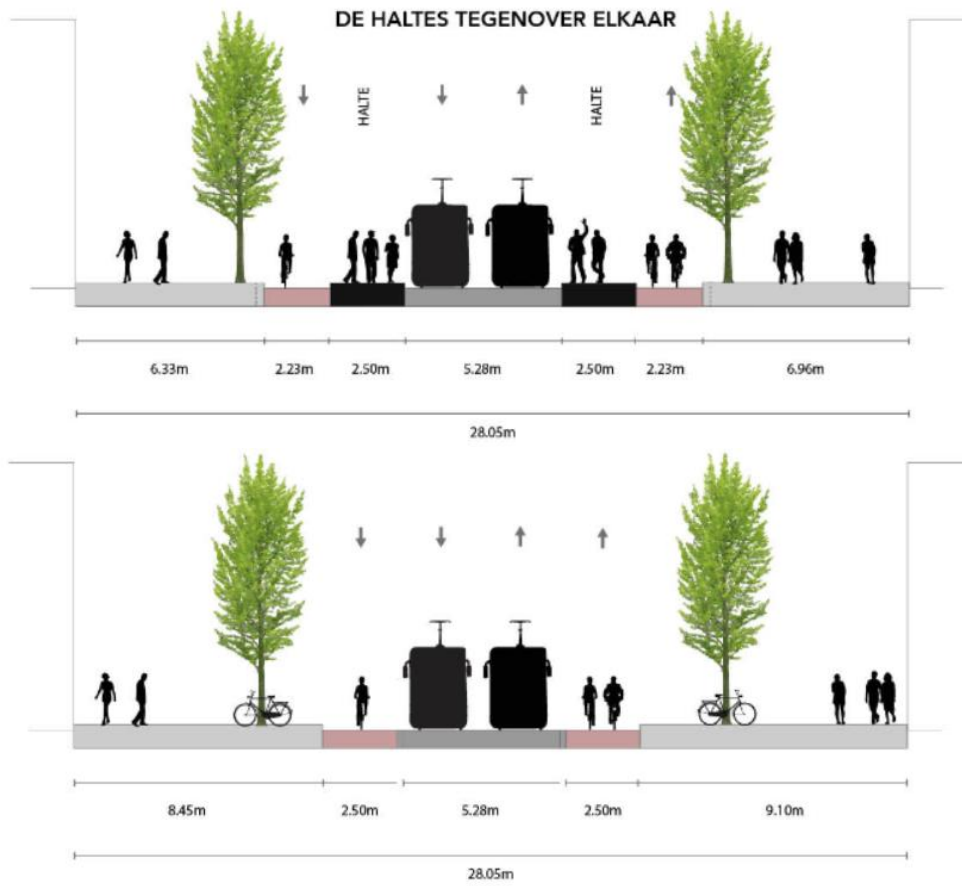
Doorsnedes van de profielen varianten zien er dan als volgt uit. Eerst wordt de huidige situatie weergegeven, vervolgens de vier varianten waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen doorsnedes ter hoogte van de tramhalte en daarnaast.



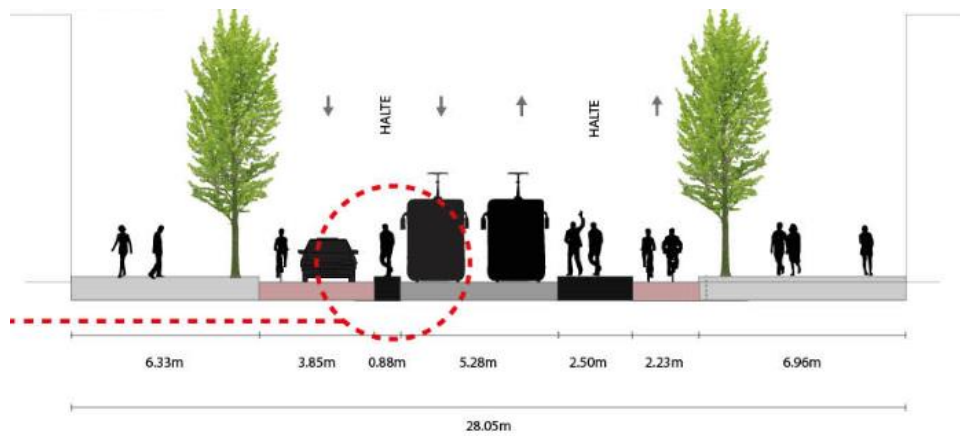
Doorsnedes huidige situatie ter hoogte van de halte en verderop in de straat

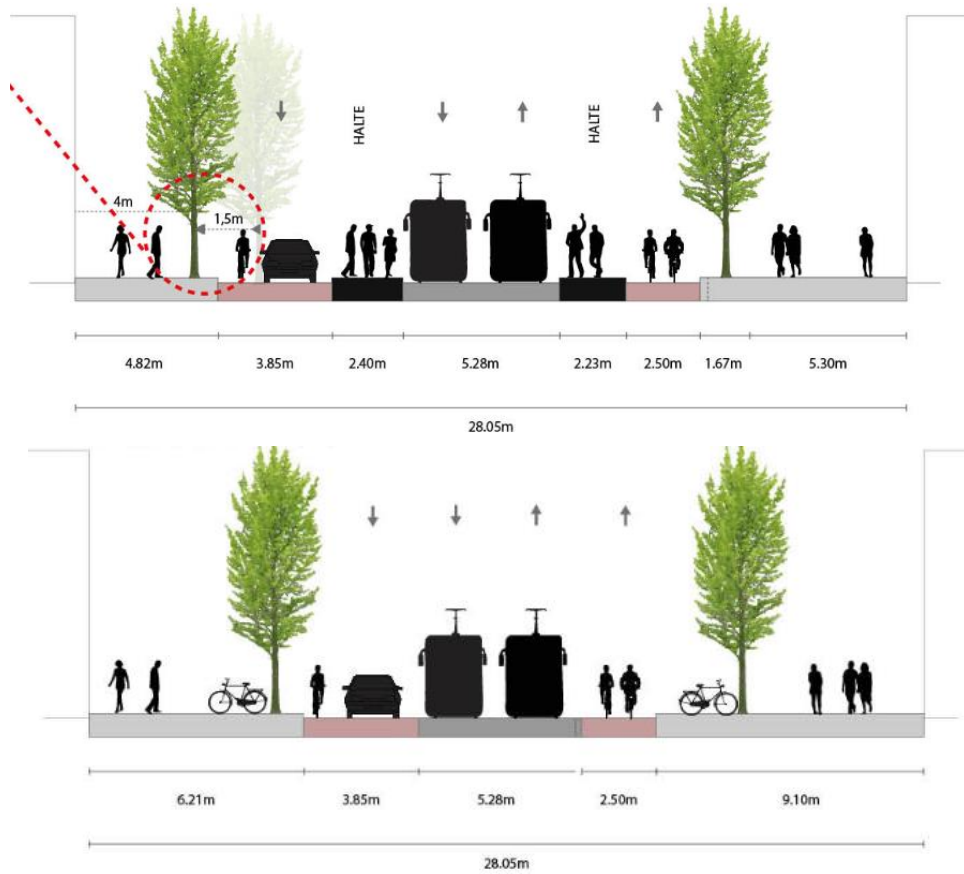


Doorsnedes profielvariant 1 ter hoogte van de halte en verderop in de straat

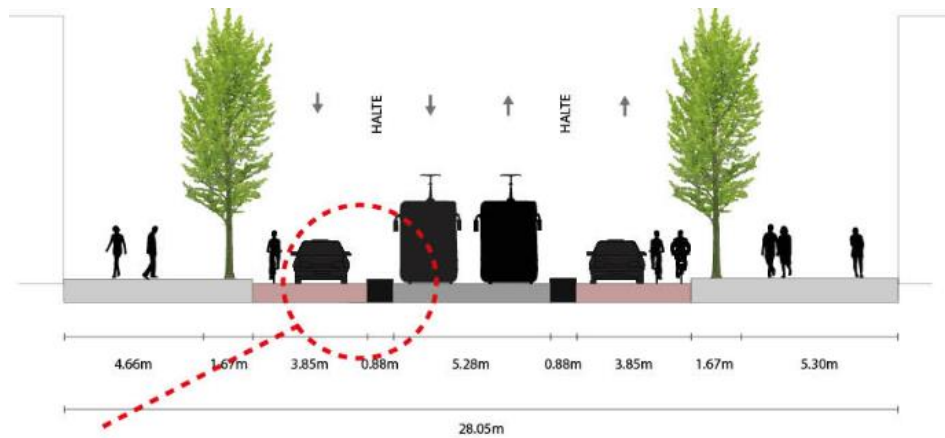


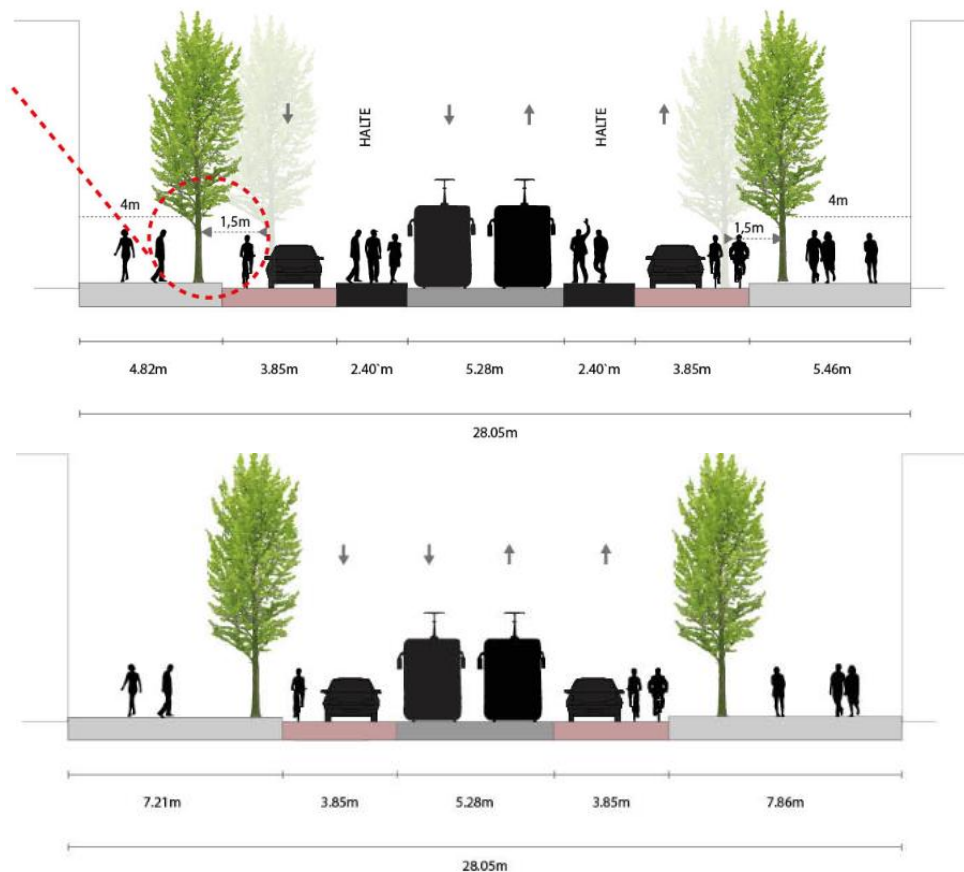
Doorsnedes profielvariant 2 ter hoogte van de halte (2 maal) en verderop in de straat





Doorsnedes profielvariant 3 ter hoogte van de halte (2 maal) en verderop in de straat





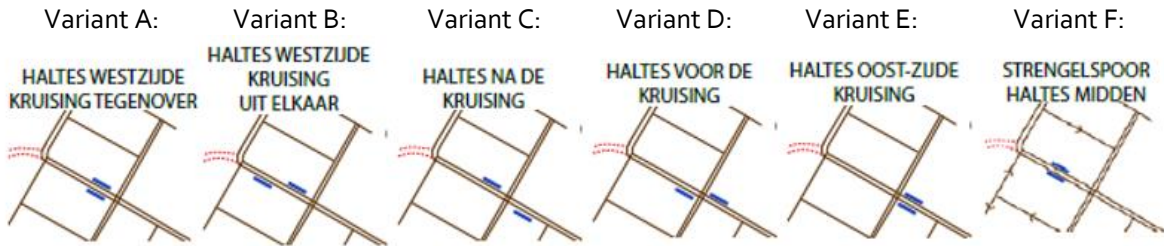
Doorsnedes profielvariant 4 ter hoogte van de halte en verderop in de straat

Een profielvariant waarbij de auto zowel stad in als stad uit op de trambaan rijdt, is onderzocht maar al in een vroeg stadium afgefallen. Aangezien een auto/vrachtwagen breder is dan een tram vereist dit het verder uit elkaar leggen van de sporen. Ter plaatse van de haltes levert dit in combinatie met een bredere halte en een voldoende breed fietspad een direct conflict op met de opgave om bomen zoveel mogelijk te behouden. Daarnaast gaat het combineren van auto en tram over een grotere afstand ten koste van de verkeersveiligheid rond de halte en heeft dit een negatief effect op de doorstroming van de tram. Daarmee zijn varianten met dit profiel niet haalbaar wanneer ze getoetst worden aan de gestelde opgaven.

In deze plaatjes is eveneens te zien dat 2 richtingverkeer auto gecombineerd met fiets niet past en een direct effect heeft op het moeten verplaatsen van bomen. Gezien de groene opgave is dit eveneens onwenselijk. Om deze reden zijn we in het integraal afwegen van alle opgaven verder gaan zoeken in andere varianten.

4.2. Halte configuratie

Er zijn verschillende halteconfiguraties mogelijk:



De haltelocaties zijn geschematiseerd weergegeven. De precieze locaties van de halte zijn in de uitwerking van de varianten gedetailleerder weergegeven.

De termen "voor de kruising" en "na de kruising" moeten gezien worden vanuit de tram, stopt deze voor of nadat de tram de kruising oversteekt. "Strengelspoor" betekent dat ter hoogte van de halte twee sporen met elkaar vervlochten worden tot één enkel spoor.

Dit gaat over de configuratie van de reguliere haltes. Rond de kruising zijn ook zogenaamde calamiteiten haltes aanwezig, daar hebben deze varianten geen betrekking op.

4.3. Variantenmatrix

Met bovengenoemde profielen en halteconfiguraties, kan onderstaande matrix worden gevormd om alle mogelijke varianten in kaart te brengen.

MATRIX	AUTOVRIJ STAD IN/UIT	AUTOVRIJ STAD IN/ FIETSSTRAAT STAD UIT	FIETSSTRAAT STAD IN/ FIETSSTRAAT STAD UIT	AUTOVRIJ STAD IN/ AUTO OP TRAMBAAN STAD UIT
HALTES WESTZIJDE KRUISSING TEGENOVER	1A	2A	3A	4A
HALTES WESTZIJDE KRUISSING UIT ELKAAR	1B	2B	3B	4B
HALTES NA DE KRUISSING	1C	2C	3C	4C
HALTES VOOR DE KRUISSING	1D	2D	3D	4D
HALTES OOST-ZIJDE KRUISSING	1E	2E	3E	4E
STRENGELSPOOR HALTES MIDDEN	1F	2F	3F	

Al deze varianten zijn uitgewerkt. Variant 4F is fysiek niet mogelijk ter hoogte van de halte en daarom niet uitgewerkt en ook niet meegenomen in deze matrix.

4.4. Afweging varianten

Na het ontwikkelen en uitwerken van de varianten zijn deze beoordeeld. Beoordeling heeft plaatsgevonden op de onderstaande wijze:

Ten eerste is gekeken naar de mate waarin een variant invulling geeft aan de gestelde opgaven. De opgehaalde wensen en aandachtspunten zijn hierbij als vertrekpunt gehanteerd. Hiertoe zijn deze opgaven gedurende het onderzoeksproces verder gespecificeerd tot criteria/specifieke onderwerpen waarop elke variant beoordeeld is.

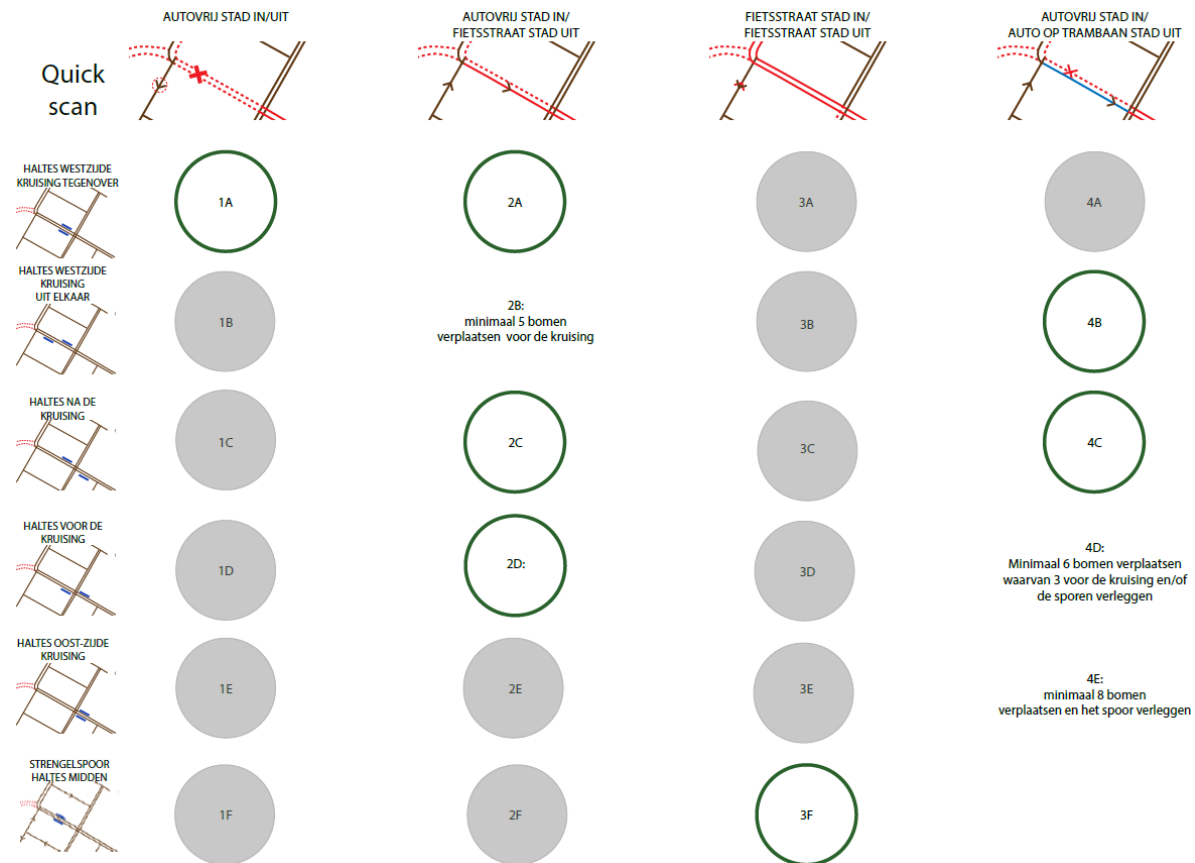
Om vervolgens te kunnen komen tot een conclusie per variant zijn geen rekenmodellen of scores gebruikt. Er is gekozen om te kijken naar het integrale beeld.

Varianten die heel slecht (of zelfs onacceptabel) scoren op één of meer onderdelen vallen af (mits er in totaal wel meerdere varianten overblijven). Een voorbeeld hiervan is dat de varianten afvallen waarbij meer bomen verwijderd moeten worden dan in een eerder ontwerp wat uiteindelijk door het aantal te kappen bomen is afgekeurd.

5. De kansrijke varianten en voorkeursvariant

Uit deze integrale afweging zijn een aantal varianten naar voren gekomen die als "kansrijk" benoemd zijn door de projectgroep waarin de verschillende discipline en belangen vertegenwoordigd zijn. Kansrijk betekent in dit geval niet dat ze elk volledig invulling geven aan alle opgaven, wel dat ze op een aantal opgaven goed "scoren", op een aantal opgaven redelijk, maar op geen van de opgaven onacceptabel. Per variant verschilt het per opgave waar hij goed of redelijk scoort. Vanuit de verschillende belangen die de verschillende stakeholders bij het project hebben en hoe zwaar die voor hen zelf wegen, kunnen varianten die hier als kansrijk bestempeld worden voor stakeholder toch (zeer) onwenselijk zijn. Het is onmogelijk gebleken een variant te ontwikkelen die volledig aan alle wensen (ook aangezien een aantal van de wensen tegengesteld is) voldoet.

In de onderstaande figuur zijn de kansrijke varianten aangegeven met een groene cirkel. Varianten die heel slecht (of zelfs onacceptabel) scoren op één of meer onderdelen vallen af, hieronder aangegeven met een grijze cirkel. In de bijlage zijn deze varianten weergegeven met redenen omkleedt.



Dit zijn dus de volgende varianten:

- 1A (autovrij, haltes tegenover elkaar westzijde)
- 2A (1 richtingsverkeer, haltes tegenover elkaar westzijde)
- 2C (1 richtingsverkeer, haltes na de kruising)
- 2D (1 richtingsverkeer, haltes voor de kruising)
- 3F (fietsstraat, haltes strengelspoor midden)
- 4B (1 richtingsverkeer auto op trambaan, haltes uit elkaar westzijde)
- 4C (1 richtingsverkeer auto op trambaan, haltes na de kruising)

5.1. Gemeenschappelijke eigenschappen

Voordat wordt ingezoomd op de verschillende kansrijke varianten worden eerst een aantal zaken benoemd die voor alle varianten (de kansrijke en de niet kansrijke) gelijk zijn:

- Alle varianten zijn ontworpen met een aantal aanvullende maatregelen in de verkeerscirculatie:
 - in de Anne Frankstraat;
 - tweerichtingsverkeer Plantage Kerklaan;
 - in de Roetersstraat;
 - (de keuze voor één of tweerichtingsverkeer op de Plantage Parklaan bij het Wertheimpark is nog niet gemaakt, beide opties zijn mogelijk)
- Alle varianten gaan uit van het verwijderen van de politiepost op de Plantage Middenlaan ter hoogte van de Hollandse Schouwburg. Hiertoe is een brief van de Burgemeester uit december 2016 de aanleiding voor geweest. Voor de Joodse objecten in de buurt zijn al begin 2017 camera systemen geplaatst die momenteel uitgebreid getest worden.
- De opgaven met betrekking tot de kwaliteit van de openbare ruimte komt pas in een volgend stadium tot uiting waarin een variant tot in detail wordt uitgewerkt. De keuzes voor een bepaalde verkeerscirculatie, profiel en halteconfiguratie zijn niet bepalend door de kwaliteit van de openbare ruimte mits deze keuzes integraal gemaakt worden.
- Alle varianten zijn uitgegaan van een kruising zonder VRI. De definitieve beslissing over het weghalen van de VRI moet nog worden genomen. Beide kan.
- Bij het ontwerpen van deze varianten is er van uitgegaan dat ten oosten van de Plantage Kerklaan op de Plantage Middenlaan het mogelijk is om een fietsstraat te creëren. Uit de verkeerstellingen bleek gedurende het proces echter dat de verhouding auto's fietsers niet overeen komen met de richtlijnen voor een fietsstraat. Het aantal auto's is groter dan toegestaan bij een fietsstraat. Door de verkeercirculatiemaatregelen is een fietsstraat ten westen van de kruising (tussen de Plantage Parklaan en de Plantage Kerklaan wel mogelijk gebaseerd op de verwachte verhoudingen). Ten oosten van de kruising zijn de tekeningen dus niet helemaal correct (eerder gereed dan de conclusie getrokken werd dat een fietsstraat daar niet verkeersveilig is). Dit is echter voor alle varianten het geval en daarmee gelijk en heeft daarom geen invloed op de afweging van de varianten.
- Alle overgebleven varianten houden rekening met een fietsstraat en een fietspad op de Plantage Middenlaan tussen de Parklaan en de Kerklaan. Dat betekent dus dat er daar maar in 1 richting autoverkeer mogelijk is. Dit kan zonder ongewenste effecten voor verkeer in de buurt.

6. Bewonersvarianten

Op de info avonden in december en januari hebben een aantal bewoners desgevraagd aangegeven dat zij wat dichter tegen de gemeente en de projectgroep aan te willen staan, mee te praten en te denken tijdens het proces. Deze groep is tussentijds 2x bijeen geweest.

Vanuit meedenkende bewonersgroep zijn naast eerder genoemde varianten nog 2 varianten geopperd. Deze varianten zijn op hetzelfde niveau uitgewerkt en meegenomen en door dezelfde afweging tav de opgaven gehaald.

Op 12 juni zullen Erik van Tertholen en Hellas Schelleman de over gebleven kansrijke varianten toelichten en eveneens de 2 bewonersvarianten.

7. Proces verder

Alle uitkomsten en gesprekken zullen worden verwerkt in het ontwerp tot een Voorlopig Ontwerp niveau (VO). Het VO zal dan worden ingebracht in de diverse Amsterdamse en gemeentelijke gremia die in het proces altijd geraadpleegd moeten worden voor advies. Dit zijn onder andere de volgende commissies:

1. WVA,
2. CVC
3. en het Safety Board.

In deze periode zal het projectteam ook weer een info avond houden om te horen welke zaken in dit ontwerp nog aanpassing behoeven. Op verzoek van één van de meedenkende bewoners is er ook nog een aparte afspraak met hem als afgezend van de meedenkende bewonersgroep op 6 juni 2017. Het gaat dan vooral om de check op maten en wat past en niet past.

De uitkomsten van deze adviezen of verzoeken tot aanpassing zullen vervolgens worden verwerkt in het VO+, de 2^e versie van het VO. Bij dit VO+ zal ook een (SSK) raming komen, een planning voor de mogelijke uitvoering en een voorstel tot het bepalen van een contractvorm voor aanbesteding.

Vervolgens zal het VO+ worden afgestemd met een aantal gemeentelijke afdelingen zoals het AOG, DMC, DJZ en het BO UAM om het VO+ ook vast te stellen. Op dat moment vindt er een voorstel aan het bestuur plaats.

Meer informatie:

www.amsterdam.nl/projecten/plantagemiddenlaan

www.amsterdam.nl/projecten/plantageparklaan

www.amsterdam.nl/projecten/plantagekerklaan

www.amsterdam.nl/projecten/roetersstraat

Mail: plantagemiddenlaan@amsterdam.nl