

Bestuurscommissie Stadsdeel Centrum - Directie dienstverlening afd. Vergunningen
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Per mail aan omgevingsmanager Lisa van Hal, email l.van.hal@amsterdam.nl.

Amsterdam, 24 september 2015

Betreft: Zienswijze van de Plantage Weesperbuurt Vereniging ten aanzien van uw voornemen om de tramhaltes aan de Plantage Middenlaan te verplaatsen en aanpassingen te plegen aan de weg en bomen.

Graag willen wij als bestuur van de Plantage Weesperbuurt Vereniging (PWBV) onze zienswijze kenbaar maken. Deze zienswijze baseert zich op de informatie die staat in de brief van de gemeente aan de bewoners in de buurt van de tramhalte van Artis, dd 17 augustus 2015 en in de *Nota van Uitgangspunten Haltes op de Plantage Middenlaan* van 10 oktober 2014 van de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer.

Inleiding

De PWBV verzet zich tegen de voorgestelde aanpassing van de tramhaltes. Wij constateren enerzijds dat de probleemstelling ongefundeerd is, en de oplossingen, ook als de aangevoerde problemen werkelijk zouden bestaan, niet doelmatig zijn.

De voorstellen zijn wel erg simpel: er is geen ruimte voor enige belangenafweging, relevante factoren zijn buiten beschouwing gebleven. Zo is geen enkele aandacht voor het feit dat met de plannen het beeld van de Plantage Middenlaan ernstig wordt aangetast. Ook is geen afweging gemaakt tussen allerlei mogelijke oplossingen waarbij zowel consequenties als de kosten ervan betrokken worden.

Probleemstelling

In de nota van uitgangspunten ontbreekt een heldere probleemstelling. Er staat slechts: 'Uit een knelpuntenanalyse blijkt dat tramlijn 9 zeer langzaam is en dat de betrouwbaarheid onder druk staat. Op de lijn doen zich nog relatief veel knelpunten voor die effect hebben op comfort, doorstroming en veiligheid'.

De knelpuntenanalyse waarnaar verwezen wordt is ons niet bekend. Ook is niet helder op basis waarvan men tot de inschatting is gekomen dat deze wijziging (of een andere variant van die hele reeks varianten die door stadsregio en GVB zijn bedacht) van die ene halte op de Plantage Middenlaan, soulaas zou bieden voor het belangrijke probleem dat zich kennelijk voor de hele lijn, van begin- naar eindpunt, voordoet.

In de brief aan de bewoners staat wat betreft op te lossen 'knelpunten' het volgende: *"Jaarlijks bezoeken 1,3 mensen Artis, waaronder veel schoolklassen en kinderen. Omdat het perron maar 1,55 meter breed is, stappen tramreizigers regelmatig naast het perron op de rijbaan. Dit veroorzaakt gevaarlijke situaties. Bovendien moeten de trams op dit kruispunt vaak eerst bij de halte wachten en vervolgens bij het stoplicht. Dit levert onnodige extra reistijd op.*

Op basis van deze probleemstelling wordt een oplossing voorgesteld waarbij a) de halte richting Watergraafsmeer wordt verplaatst naar de andere kant van kruising, b) de haltes worden verbreed en c) de stoplichten worden afgestemd op de tram. Hiervoor dienen acht bomen te worden gekapt en vijf parkeerplaatsen opgegeven.

Analyse van de probleemstelling en commentaar op de aangedragen oplossing

Het hele voorstel om de haltes te verplaatsen, met als consequentie het omhakken van bomen en het opheffen van parkeerplaatsen, gaat dus om twee punten

a) de (niet onderbouwde) veronderstelling van de gemeente dat er een te grote onveiligheid bij de halte bestaat, en (eveneens niet onderbouwd) dat die onveiligheid wordt opgeheven door verbreding van de halte.

b) de hoop dat de verplaatsing van de halte zozeer leidt tot betere doorstroming van lijn 9 dat kennelijke (maar niet kenbaar gemaakte) problemen van betrouwbaarheid van de hele lijn 9 substantieel worden ondervangen.

Veiligheid

Wij hebben geen inzicht in de **analyse die is gemaakt over de mate van onveiligheid** bij deze halte. De buurt heeft er geen weet van dat er met grote regelmaat, of zelfs regelmatig, of zelfs soms, sprake zou zijn van (ernstige) ongelukken waarbij in- of uitstappende trampasagiers door voorbijrijdend verkeer werden aangereden. Wij hebben ook geen informatie dat hiernaar onderzoek is gedaan.

Wat maakt dat de gemeente / GVB meent dat deze halte onveilig is? Of zelfs onveiliger is dan veel andere tramhaltes in de stad? Zeer veel haltes zijn even breed, cq even smal.

In dit verband is volgens ons voor deze specifiek locatie relevant dat de Plantage Middenlaan **geen drukke straat** meer is sinds de ingrijpende wijzigingen van de afgelopen jaren, nu resulterend in afsluiting van de straat bij Hortus en Wertheimpark. Alleen in de spits is er nog sprake van enig verkeer van of naar de IJ-tunnel.

Daarbij is relevant dat de drukte op de halte ook niet groter is dan voorheen daar blijkt dat de **bezoekersaantallen van Artis nauwelijks zijn gestegen** in de laatste dertig jaar.

Uit het rapport van DIVV staat dat het GVB **'eist' dat er een breedte van 2,50** voor de halte wordt aangehouden. Het gebruik van het woord 'eisen' impliceert dat het GVB hier een recht zou hebben. Waar GVB zich wat deze 'eis' betreft op baseert is ons echter niet duidelijk. Voorzover ons bekend bestaat er niet een dergelijk dwingend voorschrift. Het is ook niet zo dat overal in de stad – ook niet in veel drukker straten - deze minimum breedte wordt gehanteerd.

Het voorstel zal volgens de PWBV om een aantal redenen leiden tot **meer onveiligheid**.

* Het is te voorzien dat van de trampasagiers die vanuit het centrum komen, en dus feitelijk het stoplicht van de Plantage Kerklaan voorbij zijn gereden, een aantal rechtstreeks de weg zal oversteken richting het Artis plein. Zij zullen niet willen teruglopen naar het stoplicht om daar via de oversteekplaats op de stoep te komen.

* Verplaatsing van de tramhalte naar de overkant van het kruispunt betekent dat de tramhalte komt voor de deur van een aantal (en binnenkort nog veel meer) hotels. Deze plek is nu al een plaats waar bussen stoppen om toeristen en bagage te laden en te lossen en dat zal dus nog aanzienlijk toenemen. De gekozen wijziging, in het bijzonder het opheffen van de parkeerplaatsen, de verlegging en vermalling van de rijweg, en het opheffen van de bufferstrook tussen fietspad en rijbaan, betekent verkleining van de bestaande laad- en los ruimte, extra oponthoud voor doorgaand verkeer, ergernis, en dus meer onveiligheid.

Versnelling lijn 9

De gemeente stelt dat de verkeerlichten een belangrijke vertragende factor zijn voor de tram. Ook hier missen wij een onderbouwing. Wij hebben de feitelijke situatie bestudeerd, en het blijkt dat de *maximale* wachttijd van de trams voor het rode stoplicht 28 seconden is, en de gemiddelde wachttijd kan dus gesteld worden op 14 seconden. Betekent deze 14 seconden winst echt een substantiele verbetering voor de betrouwbaarheid van lijn 9?

Wel gebeurt het soms dat het tijdens bezoekersspitstijden, aan het eind van de dag als de Artisbezoekers de tuin verlaten, vol is op de halte, en er iets meer tijd nodig is om alle passagiers de tram in te laten stappen. De vraag is of GVB een dergelijke uitzonderingssituatie als basis moet nemen voor een ingrijpende wijziging.

Wat niet in de stukken staat...

Het voorstel laat een aantal in onze ogen belangrijke elementen geheel buiten beschouwing.

Het voorstel meldt in zekere zin terloops dat de uitvoering van het plan zal betekenen dat aan beide zijden van de Plantage Middenlaan, en aan beide zijde van het stoplicht, bomen zullen worden gekapt. Tot onze verbazing wordt hier verder geen enkele gedachte aan gewijd. De buurt, en de Plantage Middenlaan in het bijzonder, is voor de gemeente al geruime tijd een plek voor vergroening. De recent aangelegde groene trambaan tussen Hortus en Wertheimpark is daarvan een voorbeeld. En dan komt nu het voorstel acht grote bomen te vellen. Maar het is nog ernstiger. De Plantage Middenlaan is een historische laan. De lange rij bomen tussen Wertheimpark en Tropenmuseum is beeldbepalend. Deze **bomen weghalen tast zeer direct het klassieke beeld van deze historische laan aan.**

In de plannen wordt ook met geen woord gerept over het feit dat al meer dan een jaar geleden op de Plantage Middenlaan voor de Hollandse Schouwburg **een politiepost** is geplaatst. Ten gevolge hiervan is het fietspad over een lengte van een paar honderd meter afgesloten, rijden de fietsers over de rijbaan, en rijden de auto's over de trambaan. Wij constateren dat dit geen problemen oplevert. Naar wij begrijpen is het plan de politiepost tot nader order daar te laten.

In het voorstel is vreemd genoeg in het geheel geen rekening gehouden met deze situatie.

Andere opties?

Als er - op basis van een behoorlijke analyse - zou blijken dat er sprake is van zodanig ernstige knelpunten dat daar maatregelen voor getroffen zouden moeten worden, op het gebied van veiligheid bij de halte dan wel snelheid en betrouwbaarheid van lijn 9, dan zijn nog wel andere maatregelen die de gemeente zou kunnen overwegen.

De PWBV ziet het in het kader van deze zienswijze niet direct als haar taak om met concrete voorstellen voor oplossingen te komen. Maar een aantal simpele en naar ons lijkt doelmatige aanpassingen die voor de hand liggen willen we hier wel noemen.

* Wat betreft de veiligheid zou aan **hekjes** op de tramhalte gedacht kunnen worden, zoals dat op vergelijkbare plaatsen elders in Amsterdam ook wordt toegepast.

* Er zou ruimte zijn voor verbreding van de tramhaltes als, zoals dat nu al gebeurt de stad uit, **de auto's in beide richtingen over de trambaan zouden rijden.** Zo zouden geen bomen gekapt hoeven te worden

* **Andere verkeersmaatregelen** om veiligheid te plekke te vergroten zouden kunnen worden overwogen, zoals bijvoorbeeld maatregelen om de snelheid van het autoverkeer ter plaatse te verkleinen.

* De trambestuurders zouden de **verkeerslichten kunnen beïnvloeden**, waardoor de doorstroming versneld zou kunnen worden.

* Mocht tijdens Artis-spitsuur de drukte bij instappen substantieel voor problemen zorgen dan zou het GVB kunnen overwegen **meerdere tramdeuren tegelijkertijd open te stellen** voor het publiek zoals dat ook in lijn 16 met succes is ingesteld.

Samenvattend en concluderend:

De gemeente voert aan de veiligheid van de halte en de snelheid van de tram te willen vergroten. De plannen voorzien in het verleggen van haltes, met als gevolg het kappen van bomen en het aantasten van het historische beeld van de Plantage Middenlaan.

De voorliggende plannen zijn ondeugdelijk.

* De probleemstelling mist grond, en er wordt geen analyse gepresenteerd op basis waarvan geconcludeerd kan worden dat de voorstellen oplossingen bieden voor gesuggereerde problemen.

* Elementen in de huidige situatie die zich niet verhouden met de voorstellen, zijn buiten beschouwing gelaten dan wel over het hoofd gezien.

* En er is geen inventarisatie gemaakt van de eventuele (negatieve) consequenties, laat staan dat er een afweging is gemaakt: zijn de problemen dermate ernstig, en is de effectiviteit van de oplossing dermate overtuigend dat daarin rechtvaardiging gevonden kan worden om aan de geïnventariseerde negatieve consequenties voorbij te gaan?

Mocht de gemeente toch over willen gaan tot enige aanpassing van de situatie, dan lijkt het ons opportuun dat voorstellen worden uitgewerkt op basis van een inzichtelijke analyse van problemen en van de doelmatigheid van mogelijke oplossingen, en dat vervolgens een afweging wordt gemaakt waarbij verschillende consequenties worden betrokken. Daarbij is het vanzelfsprekend van belang dat ook de kosten van verschillende opties worden meegewogen.

Op dit moment lijkt het erop dat een aanzienlijke investering van publieke gelden wordt voorgesteld voor het veiliger maken voor een situatie die in de afgelopen jaren helemaal niet onveilig is gebleken, - waarbij zelfs gevreesd moet worden dat de maatregelen leiden tot vergroting van onveiligheid - en voor een tijdswinst van tram 9 van zo'n 15 seconden.

De PWBV verzet zich op basis van al het bovenstaande tegen de voorliggende voorstellen.

Namens het bestuur van de Plantage Weesperbuurt Vereniging
Karel Warmenhoven – voorzitter
Anne Frankstraat 81
1018 DM Amsterdam