



Amsterdam, revisie 1 definitieve versie 2 januari 2020

## **Zienswijze Bomen Bescherming Amsterdam (BBA): “de iepen kunnen blijven staan”.**

**In haar “Decisio” van 2018 beschrijft de gemeente Amsterdam het belangrijkste doel van de herprofilering van de Rozengracht:**

“Volgens cijfers van de gemeente Amsterdam zijn er jaarlijks ruim acht miljoen tram-reizigers op het traject over de Raadhuisstraat en de Rozengracht<sup>1</sup>. Naar verwachting zal dit aantal in de toekomst verder toenemen. Trams 13 en 17 ondervinden nu vaak hinder van ander verkeer op de trambaan. Achtergrond van het project Raad-huisstraat-Rozengracht is dat de gemeente Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam de doorstroming van de trams willen verbeteren evenals de veiligheid voor andere weggebruikers. De belangrijkste maatregel in dit kader is het vrijliggend maken van de trambaan voor een ongehinderde passage van de trams.”

**Maar de Rozengracht is te smal om een vrijliggende trambaan aan te leggen zonder de veiligheid van de overige verkeersdeelnemers aan te tasten.**

### **Beleidskader Verkeersnetten**

De keuze bij de herinrichting van de Rozengracht dient in lijn te zijn met de drie “hoofdprincipe’s” van het Beleidskader Verkeersnetten. Het Plusnet Fiets en Plusnet OV zijn gelijkwaardige verkeersnetten. Voor Plusnet Fiets wordt echter **niet** voldaan aan de toetswaarden (de CVC eisen). Er moet een nieuw ontwerp komen waarin voor **beide** Plusnetten aan de toetswaarden wordt voldaan (“tweede hoofdprincipe beleidskader”).

Dit ontwerp hoeft overigens niet in strijd te zijn met de eisen voor het Plusnet OV.

Een halve tram-/busbaan ("strengelspoor") heeft op dit 600 meter traject een capaciteit van minimaal 80 trams per uur. Deze capaciteit wordt gehaald dankzij toepassing van een coördinerende OV-verkeerslichtenregeling tussen de kruising Marnixstraat en Prinsengracht. Er zal voor de trams dus geen sprake zijn van een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie (36 trams/uur). De doorstroming verbetert want de trambaan ligt vrij. Trams worden niet meer gehinderd door het overige verkeer en kunnen met 50km/hr over de trambaan razen.

Met invoering van de NoordZuid lijn (2018) zijn de lijnbussen naar het Centraal station (overdag) van de baan.

Daarmee is de gemiddelde snelheid van de tram op de Rozengracht het afgelopen jaar sowieso al stukken verbeterd: de tram hoeft niet meer te wachten op halterende bussen. Dit lezen wij nergens terug.

	eisen leidraad CVC	eisen Plusnet Fiets	Eisen Plusnet OV	Ontwerp Bomen Bescherming Amsterdam	aan eisen voldaan	ontwerp gemeente	aan eisen voldaan
<b>FIETS &amp; AUTO</b>	Fietsstrook 2.0 m Schrikstrook 0.5 m Rijstrook auto 3.0 m	Fietsstrook 2.0 m Schrikstrook 0.5 m	-	Fietsstrook 2.25 m Schrikstrook 0.5 m Rijstrook auto 3.0 m	ja	Fietsstrook <b>1.8</b> m Schrikstrook nee Rijstrook auto <b>2.7</b> m	nee
<b>TRAM &amp; BUS</b>	Vrije tram-busbaan op plateau 7.0 m	-	Vrije baan	Halve vrije tram-busbaan op plateau 3.5 m	ja	Vrije trambaan op plateau <b>6.0</b> m	nee
<b>HULP DIENSTEN</b>	Branpolance vrije ruimte 3.5 m	-	-	Halve vrije tram-busbaan op plateau 3.5 m	ja	Vrije trambaan op plateau 6.0 m = 2 x <b>3</b> meter	nee

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de eisen uit de Leidraad CVC bij een 15 meter wegprofiel niet gehaald kunnen worden. Het verkeer raakt in de verdrukking omdat uitwijken over de OV-baan lastiger wordt. Fietsstrook, tram-/bus-baan en rijbaan zijn stuk voor stuk te smal waardoor deze niet als **Duurzaam Veilig** mogen worden geclassificeerd. En dan is er ook nog een gevaarlijk snelheidsverschil tussen de tram (50km/hr) en het overige wegverkeer (30km/hr).

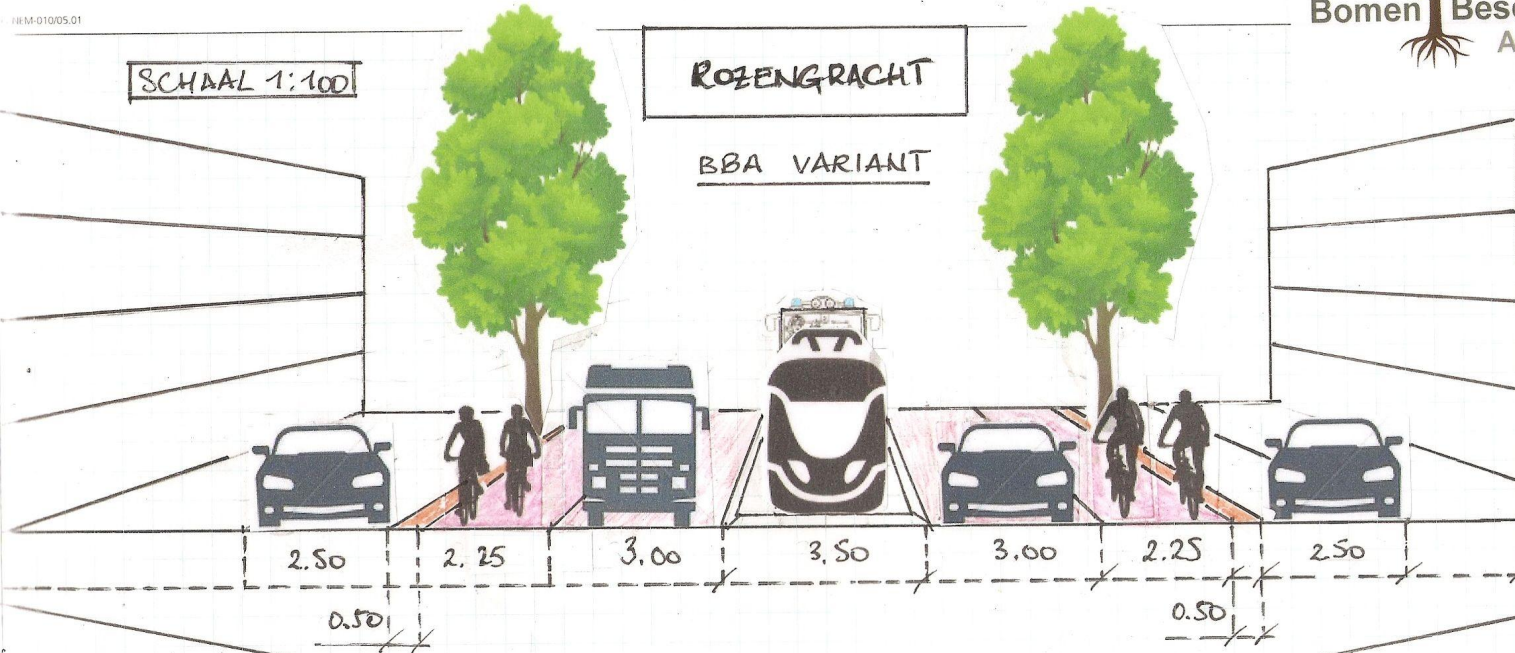
In ons ontwerp past het gelukkig allemaal wel. En de bomen kunnen blijven staan!

REM-01005.01

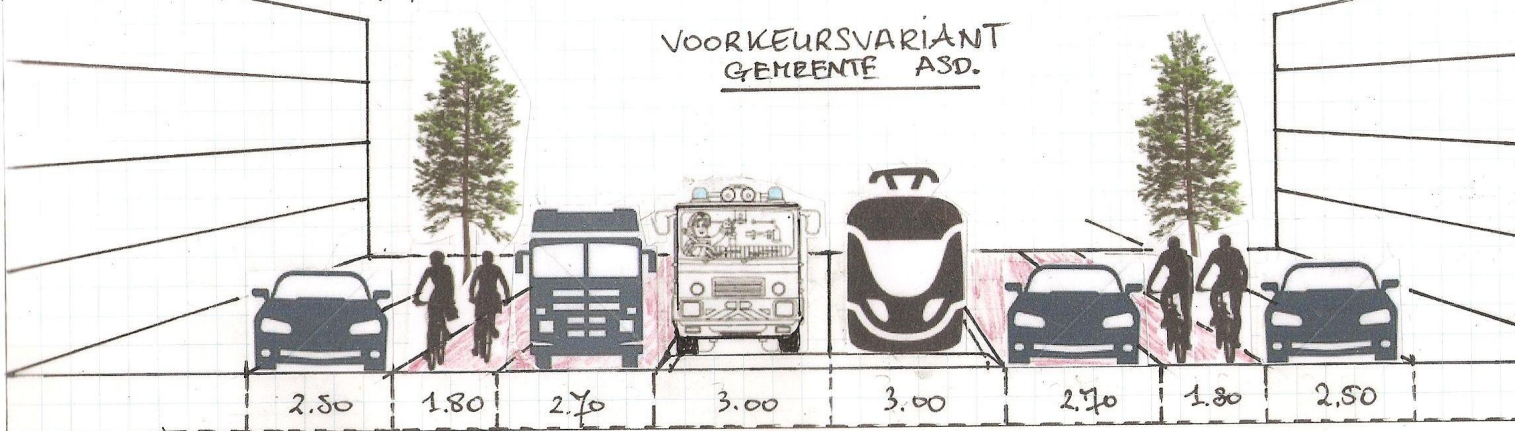
SCHAAL 1:100

ROZENGRACHT

BBA VARIANT



VOORKEURSVARIANT  
GEMEENTE ASD.



BEEMPT  
 TRAM = 2.35 m  
 AUTO = 2.55 m  
 FIETSER = 1.80 m  
 BBA = STRENGER SPOOR  
 VRACHT AUTO = 2.60 m  
 BEANPOLANCE = 2.80 m

Revision:  
 Kapitel/Chap.: © 2019  
 Seite/Page: BDPAR.

## De bomen langs de Rozengracht

Langs de Rozengracht staan 33 bomen: 14 Huntington iepen, 4 Hollangse iepen en 15 cultuurvarianten. Recent bomenonderzoek (Cobra) toont een kwaliteitsbeeld dat zich nauwelijks onderscheid van andere drukke verkeersstraten in de omgeving: 42% van de bomen is goed, 42% matig en 12% is slecht.

Drie Huntington-iepen komen in aanmerking voor een plaats op de Monumentale Lijst Houtopstanden; dit vanwege hun leeftijd, conditie en beeldbepalende karakter: boomnummer 342207, 343861 en 342594. Wij hebben ze in oktober 2019 voorgedragen bij de Commissie Monumentale Houtopstanden.

Als gevolg van het aanleggen van nieuwe VOP's zullen 9 bomen worden opgeofferd. De BBA variant maakt het ook hier mogelijk bomen te laten staan. 6 bomen die in de "voorkeursvariant" weg moeten zouden kunnen blijven staan in de "BBA-variant". Het wegprofiel hoeft nl. ter hoogte van de zijstraten minder sterk te worden uitgebogen - er is meer ruimte is voor de steunpunten langs de halve tram-/busbaan.

De bomen die in het BBA ontwerp blijven staan zijn 432539 bij de 2e RozenDwarsstraat, 348307 en 342530 bij de 2e Bloemdwarsstraat, 348571 bij de 1e Rozendwarsstraat; de 342213 en de 342211 bij de 1e Bloemdwarsstraat.

De hollandse iep uit 1940 kan zo gespaard. Zo overleeft deze iep niet alleen de hongerwinter van toen maar ook de geplande herprofilering van morgen.