



Gemeente Amsterdam

Centrale Verkeerscommissie

Vastgesteld verslag

Secretariaat

A. Prins, Nieuwevaart 5-9, kamer 3.05

Telefoon: 020-556.5274

Fax: 020-556.5705

Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam

centraleverkeerscommissie@ivv.amsterdam.nl
intranet.amsterdam.nl/cvc

Vergadering: 849^e CVC

Datum: 26 mei 2009
(vastgesteld in 851^e CVC van 16 juni 2009)

Aanwezig:	Dhr. G. van Ham	- DIVV, voorzitter	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Mevr. M. Prijs	- politie	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. A. Wiersma	- DRO	
	Mevr. P. de Jong	- notulist	
	Dhr. I. Frantzen	- DIVV	(agendapunt 4)
	Dhr. M. van Gelder	- IBA	(agendapunt 4)
	Dhr. G. Goosen	- Projectbureau Zuidas	(agendapunt 4)
	Dhr. P. Klomp	- DRO	(agendapunt 4)
	Dhr. M. Overmulder	- Projectbureau Zuidas	(agendapunt 4)
	Dhr. R. Riemersma	- Zuideramstel	(agendapunt 4)

1. Opening en vaststellen agenda

De voorzitter opent de vergadering om 13.30 uur en heet iedereen welkom. Deze CVC vergadering betreft een speciaal ingelaste bijeenkomst, die gewijd is aan de verkeersproblematiek van de Zuidas.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen:
3. Hamerpunten:
Er zijn geen hamerpunten
4. Visie Zuidas + concept Verkeer- en Vervoersplan Zuidas
5. Ter kennisname:
Er zijn geen stukken ter kennisname
6. Vaststellen verslag 847^e CVC d.d. 21 april 2009
7. Naar aanleiding van het verslag:
8. Actualiteiten en rondvraag:

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Hamerpunten

Er zijn geen hamerpunten.

4. Visie Zuidas + concept Verkeer- en Vervoerplan Zuidas

In aanwezigheid van de heren G. Goosen (Projectbureau Zuidas), M. Overmulder ((Projectbureau Zuidas), R. Riemersma (Zuideramstel), M. van Gelder (IBA), P. Klomp (DRO) en I. Frantzen (DIVV).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

De Visie Zuidas maart 2009 en het onderliggende Referentiemodel liggen op 12 mei ter akkoord voor aan B en W en vervolgens ter kennisgeving aan de gemeenteraad. In deze aanbieding aan B en W is aangegeven dat de producten ter informatie aan de Centrale Verkeerscommissie worden verstuurd.

Op 25 juni 2008 is de Visie Zuidas 2007, inclusief een lijst errata, door de gemeenteraad vastgesteld. Bij deze vaststelling heeft de gemeenteraad diverse moties en amendementen aangenomen. Deze moties en amendementen zijn verwerkt wat heeft geleid tot een geactualiseerde Visie Zuidas (maart 2009).

Met het Referentiemodel Verkeer en Vervoer en de verkeerskundige toets van de Visie, is invulling gegeven aan enkele van de moties en amendementen. Het model heeft als doel te onderzoeken of de ontwikkelingen van de Zuidas, zoals neergelegd in de Visie, infrastructureel opgevangen kunnen worden. Tevens is het een basis voor verdere visievorming op het gebied van verkeer en vervoer in de Zuidas.

Noot: momenteel loopt vanuit het Rijk het 'Oosterwijktraject'. In dit traject wordt bekeken op welke wijze en onder welke governance het Dokproject het beste doorgang kan vinden. De uitkomsten worden later in 2009 verwacht. Dit traject kan leiden tot een aanpassing van het plan zoals nu weergegeven in de Visie (hierbij kan worden gedacht aan bijvoorbeeld de ligging van de A10, aantakking van de A10 op het stedelijk wegennet (S108, S 109), ligging station en het programma van het station).

Aan de CVC wordt het volgende gevraagd:

- Voldoet het referentiemodel aan de hoofdlijnen van het Amsterdams beleid?
- Heeft de CVC aanbevelingen voor nader uit te werken onderwerpen?
- Op welke manier wil de CVC betrokken worden in het vervolgproces omtrent verkeer en vervoer in de Zuidas?

Opmerkingen vooraf

- De voorzitter vraagt in welke fase dit proces zich bevindt en in hoeverre de CVC nog iets kan inbrengen.
- De heer Goosen zegt dat er in 2007 behoefte was aan een nieuwe visie. Het Rijk, Amsterdam en de banken wilden een onderneming gaan opzetten. In dat kader is een prospectus opgesteld. Een onderdeel van deze prospectus was een visie op de Zuidas. Inmiddels is het idee van een onderneming verlaten en heeft het Rijk geen besluit genomen over de prospectus. De gemeenteraad van Amsterdam heeft zich in 2008 achter de visie in de prospectus geschaard, maar heeft daarbij wel een groot aantal moties en amendementen aangenomen. Deze zijn allemaal verwerkt in de nu voorliggende Visie Zuidas. Het gaat dus in feite om de oude Visie die is bijgewerkt naar aanleiding van de moties en amendementen.
- Naar aanleiding van de opmerkingen van de gemeenteraad zal er een aparte welstandsnota worden opgesteld. Daarnaast is het Referentiemodel Verkeer en Vervoer opgesteld.
- De Visie Zuidas is inmiddels door B en W goedgekeurd. Het stuk is op weg naar de commissie voor advies. Begin juli wordt de Visie in de raad behandeld. Afgesproken is dat de Visie alleen ter kennisname aan de CVC wordt voorgelegd. Het product is namelijk in wezen hetzelfde gebleven. De eventuele opmerkingen van de CVC kunnen wel worden meegenomen bij de uitwerking van de producten in de deelgebieden.
- De heer Goosen benadrukt dat het gaat om een ambitiesdocument. Het is een levend document dat regelmatig moet worden aangepast. Naar aanleiding van de discussie over het Dokmodel zal er weer een nieuwe Visie worden opgesteld.

De voorzitter merkt op dat de CVC niet gelukkig is met deze procedure. De CVC heeft vorig jaar allerlei opmerkingen gemaakt naar aanleiding van de eerste Visie. Het gaat nu om de behandeling van de aangepaste Visie. Daar wil de CVC ook graag inhoudelijk op reageren.

De voorzitter vraagt wat er precies in de Visie is gewijzigd.

- De heer Klomp zegt dat de gemeenteraad vooral heeft gevraagd om meer houvast. De raad wilde eigenlijk een stedenbouwkundig plan. Dat is echter niet mogelijk. Het gaat om een streefbeeld voor de periode tot 2030-2035. Dit verzoek van de raad heeft geleid tot een stadsplattegrond. Hierin zijn de rode lijnen gefixeerd met een indicatie welke straatprofielen mogelijk zijn. In de Visie zijn enkele profielen ter illustratie opgenomen. Voor de noord-zuid straten is uitgegaan van een breedte van 45 meter. Daarmee krijgen alle verkeerssoorten voldoende ruimte. Ook voor de stoep wordt een substantiële ruimte aangehouden. Dit is gecontroleerd met getallen uit het Verkeers- en Vervoersplan. Waar mogelijk is aangegeven waar de rooilijn wordt vastgesteld. Met name op de noord-zuid lijnen zijn de maten al aangegeven. Overal is rekening gehouden met een vrijliggende trambaan. Op De Boelelaan is de toekomst wat minder eenduidig en is gekozen voor het aangeven van een ruggengraat. Van de bouwblokken is alleen de buitengrens aangegeven. De welstandscriteria zullen apart worden geformuleerd. Met betrekking tot de Strawinskylaan kan op dit moment nog geen keuze worden gemaakt voor een verlaging.
- De heer Goosen zegt dat door het gemeentebestuur is gevraagd om een reductie van het aantal parkeerplaatsen met 20%. Dit is nog niet meegenomen in het Referentiemodel. Dit zal worden meegenomen in de actualisatie van de Visie.
- De heer Klomp merkt op dat de Zuidas voor het spoor en de metro op een strategische plek zit, maar niet voor de tram. In de Visie is ervoor gekozen om binnen de Zuidas een zo breed vertakt mogelijk tramnet aan te geven. Het station moet op verzoek van de gemeenteraad aan alle kanten toegankelijk zijn. Ook is gevraagd om een goed fietsnet door de Zuidas. In de Visie is ervoor gekozen dat de Minerva-as fietsprioriteit krijgt. Bovendien is er ruimte gecreëerd voor een fijnmazig netwerk voor de fiets op maaiveldniveau en voor extra fietsparkeervoorzieningen. In de Visie is de mogelijkheid opgenomen dat de Mahlerlaan wordt doorgetrokken, zodat hier bij toekomstige bouw rekening mee moet worden gehouden. De heer Frantzen merkt op dat de verkeersmodellen nog zullen worden doorgerekend.

Reactie CVC

DRO

- DRO merkt op dat de capaciteit van een weg wordt bepaald door de kruispunten. Deze nemen de meeste ruimte in beslag. In de Visie wordt uitgegaan van de dwarsdoorsnede van de weg tussen de kruispunten in. Op die manier wordt er te weinig ruimte gereserveerd.
- De heer Klomp zegt dat in de plaatjes van de profielen de straat is opgenomen, maar bij de berekening van de ruimte is uitgegaan van de ruimte die op de kruisingen nodig is.
- Het GVB vult aan dat daarbij dan ook rekening moet worden gehouden met de haltes. Deze worden in principe altijd nabij een kruising gesitueerd.
- De heer Klomp zegt dat in principe ook rekening is gehouden met de haltes. Er is een kaart gemaakt waarop alle mogelijkheden wat betreft inrichting van de wegen inclusief haltes nader zijn uitgewerkt. Alleen op kruispunten die al zeer zwaar belast zijn, is ervoor gekozen geen halte te plaatsen. Er moet worden gewoekerd met de ruimte. Dat is een feit. Het gaat om een gebied met een enorme dichtheid aan verkeersstromen en bebouwing. Er is gezocht naar de meest optimale oplossingen, waarbij alle soorten verkeer van de weg gebruik kunnen maken, terwijl er ook nog verblijfskwaliteit kan worden geboden.
- De voorzitter wijst erop dat de CVC een leidraad heeft opgesteld voor de toetsing van de hoofdnetten. Deze leidraad zou ook voor de Visie als uitgangspunt moeten worden genomen.
- DRO stelt dat 45 meter voor een drukke straat met een vrije trambaan niet ruim is. Hij vreest dat in dit profiel de voetgangers de dupe zullen worden. Hij verzoekt de heer Klomp de nader uitgewerkte tekening een keer apart aan de CVC voor te leggen.
- DRO merkt op dat alleen de Amstelveenlijn naar het zuiden is ingetekend. Hij mist informatie over andere lijnen naar het zuiden. Als nog niet duidelijk is of en waar deze lijnen komen, moet er toch al ruimte voor worden gereserveerd. De eindpunten van de tramlijnen ontbreken. Het is logisch dat het niet de bedoeling is van de Visie om alles tot in detail uit te werken. Hij adviseert echter om in de Visie alvast aan te geven dat er ruimte zal moeten worden gereserveerd voor een eindhalte.
- DRO merkt op dat een netwerk Bus ontbreekt. De heer Klomp zegt dat de bus van dezelfde baan gebruik kan maken als de tram.

- DRO vindt dat met betrekking tot het netwerk Auto de knooppunten te weinig zijn uitgewerkt. De heer Frantzen zegt dat dit allemaal erg afhankelijk is van het Dokproject. Op dat punt veranderen de plannen nog voortdurend.

GVB

- Het GVB wijst erop dat de CVC in het verleden heeft aangegeven dat de haltes vanwege de veiligheid altijd voor de kruising moeten worden aangelegd. Ook moeten er dan voetgangerssteunpunten worden gemaakt.
- Het GVB spreekt zijn zorgen uit over de combinatie van voetgangers, het openbaar vervoer en het overige verkeer op de Amstelveenseweg en de Europaboulevard. Er is nu al te weinig ruimte voor de voetgangers op de haltes. Als de haltes breder worden gemaakt heeft dat diverse consequenties.
- Het GVB adviseert om na te denken over de toekomst voor wat betreft het gebrek aan fossiele brandstoffen en het effect daarvan op het verkeer.
- Het GVB merkt op dat in de databalk enkele belangrijke gebeurtenissen ontbreken. Zo is de aanleg van het bus- en tramstation bij station Zuid niet opgenomen. Ook worden de lijnen 5 en 51 niet genoemd.
- Het GVB wijst op de afstand die mensen moeten afleggen bij een overstap van de NS naar de metro in het nieuwe station. Bij het toenemen van de afstand neemt de animo om over te stappen af. De heer Frantzen zegt dat bij de nieuwe uitwerking van de modellen wordt getracht om deze afstand te verkorten.
- Het GVB merkt op dat het absoluut onmogelijk is om een vrije trambaan aan te leggen op de Mahlerlaan.
- Het GVB merkt op dat alleen de Amstelveenlijn wordt genoemd. Hij vindt dat er in de Visie zeker twee of drie ontsluitingen naar het zuiden moeten worden opgenomen.
- Het GVB merkt op dat het emplacement van de metro is verdwenen. Daarvoor zal elders ruimte moeten worden gereserveerd. De heer Frantzen zegt dat hier naar wordt gekeken.
- Het GVB stelt dat er essentiële onderdelen voor het openbaar vervoer op de stadsplattegrond ontbreken. Zo is niet duidelijk waar de tram kan keren. Ook daarvoor moet ruimte worden gereserveerd.

DIVV

- DIVV wijst erop dat de hoofdnetten Auto niet op elkaar aansluiten. Dat geldt in mindere mate ook voor de hoofdnetten Fiets.
- DIVV merkt op dat in de Visie het beleid van Amsterdam, zoals vastgelegd in de Nota Stedelijke Infrastructuur, moet worden gevolgd, zowel op het gebied van het hoofdnet Auto als ook met betrekking tot de aanpak van de taxi's.
- DIVV zet vraagtekens bij het idee dat 45 meter breedte voldoende zou zijn voor het straatprofiel. Hij adviseert om nog een keer goed te kijken naar de maten die in de leidraad CVC zijn aangegeven.

Politie

- De Politie sluit zich aan bij de opmerking van het GVB dat uit verkeersveiligheidsoogpunt de tramhaltes altijd voor de kruising moeten worden aangelegd.

Referentiemodel

- De heer Overmulder zegt dat het Referentiemodel vooral is opgesteld omdat de gemeenteraad behoefte had aan meer houvast. In dit Referentiemodel wordt uitgegaan van het Dokproject. Het Rijk heeft bepaald dat op basis van het Oostervijktraject nader naar het Dokproject moet worden gekeken. In augustus zal hierover een besluit worden genomen. Tot die tijd wordt er gewoon doorgewerkt aan de hand van het Referentiemodel. Er verandert echter voortdurend van alles. Het gaat om een zeer dynamisch gebied. Er zal dan ook zeker een update worden gemaakt.
- De heer Van Gelder zegt dat een deel van de opmerkingen van de CVC van vorig jaar zijn verwerkt. Zo is het advies voor een middenligging van de trambaan op De Boelelaan geschrapt. Er is een traject in gang gezet om te werken met een dynamisch model ten aanzien van de kruisingen. Het netwerk OV wordt met de stadsregio nader uitgewerkt. In het Referentiemodel is de verlaging van de Strawinskylaan geschrapt. Dat geldt ook voor het doortrekken van de Mahlerlaan naar de Amstelveenseweg. Naar beide wegen zal apart onderzoek worden gedaan.

- De heer Frantzen zegt dat de prognoses zullen worden herzien. Dat kan op kruispuntniveau tot grote wijzigingen in de verkeersstromen leiden.

DRO

- DRO vraagt zich af of de CVC alle startdocumenten kent. Hij verzoekt om hier kennis van te kunnen nemen.
- DRO merkt op dat routes in het hoofdnet Fiets als recreatieve routes zijn aangegeven.
- In het Referentiemodel wordt gesteld dat de hoofdfietsroute naar de Prinses Irenestraat is verplaatst. Dat kan niet zonder advies van de CVC.
- DRO merkt op dat de buslijn door de Van Leijenberghlaan doodloopt op de Van Boshuizenstraat. Er is dus geen route naar Amstelveen aangegeven. Hij adviseert om alvast op de kaarten duidelijk te maken dat er tram- en buslijnen naar Amstelveen en verder moeten komen, zodat de ruimte daarvoor al is gereserveerd.
- DRO wijst op de rapportage Verkeerstechnisch Onderzoek van DRO. Hij verzoekt om deze rapportage in de update mee te nemen. Hij benadrukt tevens dat er geen verkeerslichten zouden moeten komen op de Prinses Irenestraat.
- DRO wijst erop dat de knooppunten Amstelveenseweg en Europaboulevard dermate belangrijk zijn voor Amsterdam dat er naar aanleiding van de berekeningen op deze plaatsen een overcapaciteit zou moeten worden gecreëerd.
- DRO merkt op dat in het Referentiemodel wordt aangegeven dat de geprognosticeerde hoeveelheid verkeer de kruising met De Boelelaan en de Amstelveenseweg niet kan bereiken via de Amstelveenseweg. Dat betekent dat het verkeer via andere routes een uitweg zoekt. Dat zal een extra knooppunt opleveren.
- DRO vraagt aandacht voor de verkeersafwikkeling vanaf de A10 naar de Amstelveenseweg.

GVB

- Het GVB wijst erop dat de goede verbinding tussen station Zuid en station Amstel gaat verdwijnen. Hij dringt erop aan hiervoor een alternatief te zoeken. Dit is een groot knelpunt.
- De heer Tollenaar herhaalt dat er niet een, maar twee of drie raillijnen naar Amstelveen zouden moeten lopen. Daarbij zou moeten worden gekeken naar een logisch eindpunt waarop diverse buslijnen kunnen worden aangesloten.
- Het GVB wijst op kruising van de Buitenveldertselaan met de De Boelelaan. Hij vraagt zich af of deze kruising ongelijkvloers kan worden gemaakt. Dat zou veel meer ruimte bieden voor het openbaar vervoer. Hij vreest dat het openbaar vervoer anders niet gegarandeerd prioriteit zal krijgen.
- Het GVB vraagt waar het busstation zal komen. De heer Frantzen merkt op dat de Minerva-as belangrijk wordt voor het langzame verkeer. De busbaan moet daarom in principe deze as niet kruisen.
- Het GVB adviseert om het netwerk OV over het wegennet te leggen, zodat de beste keuzes kunnen worden gemaakt om het openbaar vervoer prioriteit te geven.

Advies/besluit CVC

De voorzitter verwijst naar alles wat hiervoor is gezegd. Hij benadrukt dat de CVC graag alle documenten die nog verschijnen, wil toetsen.

5. Ter kennisname

Er zijn geen punten ter kennisname.

6. Vaststellen verslag 847^e CVC d.d. 21 april 2009

De voorzitter stelt voor om dit verslag volgende week tijdens de reguliere vergadering van de CVC vast te stellen.

7. Naar aanleiding van het verslag

De behandeling van het verslag zal volgende week tijdens de reguliere vergadering plaatsvinden.

8. Actualiteiten en Rondvraag

Er zijn geen actualiteiten. Tevens zijn er geen vragen voor de rondvraag. De voorzitter sluit de vergadering om 16.40 uur.