



Gemeente Amsterdam

Centrale Verkeerscommissie

CVC Zuidas

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: 833^e CVC

Datum: 21 oktober 2008
(vastgesteld in 834^e CVC van 4 november 2008)

Aanwezig:	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter	
	Dhr. W. Rappange	- DRO	
	Dhr. A. Wiersma	- DRO, Verkeerslichten	
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB	
	Dhr. M. Brancart	- DIVV	
	Dhr. C. de Ruitter	- politie	
	Dhr. E. Volkerink	- politie	
	Mevr. E. Demarteaue	- notulist	
	Dhr. W. Korf	- project Zuidas	(agendapunt 4)
	Dhr. M. Starmans	- project Zuidas	(agendapunt 4)
	Dhr. H. Homburg	- Zuideramstel	(agendapunt 4)
	Dhr. R. Riemersma	- Zuideramstel	(agendapunt 4)
	Dhr. E. Agasi	- Zuideramstel	(agendapunt 4)
	Dhr. I. Frantzen	- DIVV	(agendapunt 4)
	Dhr. M. van Gelder	- IBA namens de Zuidas	(agendapunt 4)
	Dhr. T. Koorn	- DIVV	(agendapunt 4)
	Dhr. G. Walstra	- DIVV	(agendapunt 4)
	Dhr. R. de Haas	- Stadsregio Amsterdam	(agendapunt 4)
	Dhr. P. Tigchelaar	- GVB	(agendapunt 4)
	Dhr. J. Oosterbaan	- Oost - Watergraafsmeer	(agendapunt 8.1)
	Dhr. H. Koelmans	- Zuideramstel	agendapunt 8.2)
	Dhr. M. Overmuller	- project Zuidas	(agendapunt 8.2)
	Dhr. K. Bruijns	- OGA	(agendapunt 8.2)

1. Opening en vaststellen agenda

De heer Van Ham opent de vergadering en heet iedereen welkom.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen:
3. Hamerpunten:
Er zijn geen hamerpunten
4. Visie Zuidas + concept Verkeers – en Vervoersplan Zuidas
5. Ter kennisname
Er zijn geen stukken ter kennisname
- 6.. Vaststellen verslag 832^e CVC d.d. 7 oktober 2008;

7. Naar aanleiding van het verslag
8. Actualiteiten:
 - 8.1 Wibautstraat: mogelijke rijbaanversmalling
 - 8.2 Boelelaan: voorlopig verkeersontwerp – langzaam verkeersoversteek
9. 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 W. Korf (project Zuidas), M. Starmans (project Zuidas), P. Tigchelaar (GVB), H. Homburg (Zuideramstel), E. Agasi (Zuideramstel), R. Riemersma (Zuideramstel), R. de Haas (stadsregio Amsterdam), M. van Gelder (IBA), I. Frantzen (DIVV), T. Koorn (DIVV), G. Walstra (DIVV),

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Na aanleiding van de behandeling van Visie Zuidas in de gemeenteraad hebben de VVD van stadsdeel Zuideramstel en centrale stad geëist dat er een verkeer en vervoerplan Zuidas wordt opgesteld dat ter advisering wordt voorgelegd aan de centrale verkeerscommissie. De Visie Zuidas is door de raad vastgesteld (25-6-2008) zonder advies van de CVC. Het voorliggende VVP Zuidas is nog concept.

Het advies wordt meegenomen in de afronding van het Verkeer- en Vervoerplan.

De CVC wordt gevraagd in te gaan op de volgende vragen:

- Voldoet het referentiemodel aan de hoofdlijnen van 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 Zuidas bouwt zich vol en er zijn diverse knelpunten. Toch is er een verkeer- en vervoerplan opgesteld, dat de basis is voor allerlei projecten. De vraag is of het verkeer zijn weg kan vinden als de flanken van de Zuidas worden volgebouwd en welke voorwaarden dan van toepassing zijn.

Als tijdschikhorizon wordt twintig jaar gehanteerd en in voorliggend ontwerp zijn alle vierkante meters vertaald in reisgedrag, capaciteit en dergelijke.

Het project wil graag een stand van zaken presenteren en hierover de opmerkingen van de CVC horen. Daarna kunnen vervolgplannen gepresenteerd worden, hoewel nog veel zaken onzeker zijn.

De voorzitter heeft begrepen dat het bestuur de wens heeft geuit dat de CVC een advies geeft wat betreft de visie en de bijbehorende stukken van de Zuidas. Verder constateert hij dat dit het eerste formele moment is dat de visie aan de CVC wordt voorgelegd, terwijl de Visie Zuidas al door de raad is vastgesteld. Aan de verkeerscommissie van het stadsdeel is de visie ook niet voorgelegd.

Voorts constateert de voorzitter dat de gemeenteraad een besluit heeft genomen op basis van niet volledige informatie. Hierdoor hebben zij geen goede afweging van belangen kunnen maken. Zeker omdat de betrokken verkeerskundige organen (Stadsdeel Verkeerscommissie, WVA en CVC) niet in de gelegenheid zijn geweest om hun standpunt kenbaar te maken. Dat is een omissie en daarom eigent de CVC zich nu het recht toe om opmerkingen te maken over de visie op zich. Deze opmerkingen kunnen dan ook gerapporteerd worden aan het bestuur.

De heer Starmans geeft een korte toelichting op het plan Zuidas. Daarbij geeft hij aan dat OV een onderdeel is van verdere uitwerking. Het profiel van de Amstelveenseweg is erg krap en de impact van een OV-baan op die weg zou erg groot zijn. In overleg met Amstelveen en Zuideramstel wordt

gekeken of het OV op een andere manier verdeeld kan worden, zodat andere gebieden er ook voordeel van hebben.

De heer Frantzen geeft aan dat gekeken is naar de invloedgebieden van de Zuidas. De Amstelveenseweg valt niet binnen project Zuidas, maar valt wel onder het invloedgebied. De vraag is of het een buscorridor moet blijven.

De heer Wiersma wijst erop dat de Stadionweg niet in het onderzoeksgebied is opgenomen. De grens ligt volgens de heer Starmans op de Stadionweg. Er is gekeken naar Zuidas gebonden verkeer en de S108 is een belangrijke afvoer. In het verleden is er discussie geweest om een ringstructuur om de Zuidas aan te leggen, maar de afstand Stadionweg – Boelelaan is te ver. Alternatief aan de noordzijde zou de Fred. Roeskesstraat kunnen zijn. Het is echter niet wenselijk om langs scholen een drukke verkeersader te ontwikkelen. Van de Beethovenstraat, en in mindere mate de Parnassusweg, wil men een winkelstraat maken. Wat betreft de knip heeft het project aangegeven dat zij de noord-zuid route zoveel mogelijk open willen houden, zodat de omliggende wegen geen grote verkeersoverlast krijgen. Het stadsdeel wordt betrokken in de discussie over de Beethovenstraat en Parnassusweg.

De politie informeert naar de verlaagde Strawinskylaan. Het Project meldt het volgende: De raad wenst een aparte studie naar de verlaging van de Strawinskylaan. Er moet een goed afgewogen product voorgelegd worden, zodat op die goede basis een beslissing kan worden genomen. Daarom heeft de Raad bij vaststelling van de Visie Zuidas nog niet expliciet besloten tot een verlaging van de Strawinskylaan. Overigens heeft de CVC al eerder tegen een verlaagde Strawinskylaan geadviseerd.

De heer Starmans legt uit dat bij de kruispuntenberekening van een verlaagde ligging is uitgegaan. Op het moment dat er verlaagd wordt, wordt de fietsroute niet beter. Daarom wordt gekeken hoe met verlaging gekomen kan worden tot een hoogwaardige fietsroute.

Volgens de heer Frantzen wordt gezocht naar een veilige route voor de fiets, zonder conflicten met het autoverkeer. De kruising Parnassusweg-Strawinskylaan is ook punt van discussie. Men wil ook inzichtelijk maken wat de verkeerskundige gevolgen zijn van bepaalde keuzes.

De heer Homburg vraagt zich af waarom het noordelijk deel onder het Olympisch Stadion niet is meegenomen in de planvorming, want daar zitten veel bedrijven. Verder is het gebied Zuiderhof ook een belangrijk verkeersknooppunt naar de S108 toe.

De heer Starmans geeft aan dat het verkeersaanbod van de Zuiderhof wel worden meegenomen, maar het plangebied wordt niet uitgebreid tot dat gedeelte. Er zijn geen interventies nodig om in dat gebied het verkeer te regelen.

Volgens de heer Walstra is het lastig om een goede langzaamverkeerroute te maken bij de Amstelveenseweg. Ook loopt er een belangrijke OV-route en wellicht kan overwogen worden om de haltes ergens anders neer te leggen, want deze zijn nu slecht bereikbaar.

De heer Frantzen meent dat de weg een volwaardige fietsroute heeft aan beide zijden. Er blijft een station aan de hoofdroute fiets liggen. De parallelweg krijgt een nieuwe bestemming en kan voor fietsers een alternatief bieden. Belangrijk is dat het een OV gerelateerde fietsroute blijft, er zal echter altijd sprake zijn van conflicten met op en afritten.

De heer Riemersma merkt op dat verschillende intensiteitscijfers zijn gebruikt, onder andere bij de Mahlerlaan.

De heer Frantzen legt uit dat op verzoek van de Zuidas nog een extra run is gemaakt van het effect op de Amstelveenseweg en de Boelelaan voor de S108, met andere liggingen van de afritten en ontsluiting van de dokstraat. Hierdoor ontstaan nieuwe inzichten.

Het GVB is verbaasd dat autoverkeer bepalend is voor het ontwerp en dat het OV daarna wordt ingevuld. Er is sprake van een mengfunctie van OV, auto en langzaam verkeer, en die zaken moeten minstens als gelijkwaardig worden beschouwd. Het GVB ziet dat momenteel niet. Bovendien mist het GVB de eindpunten van het OV, terwijl in het begin van de ontwikkeling van de Zuidas al is gesproken over een bus en tramstation. Kortom het GVB mist voorzieningen voor het OV, zoals vrije tram- en busbanen, die absoluut noodzakelijk zijn in een goed OV netwerk.

De heer Frantzen legt uit dat er spanning zit tussen de ruimtelijke ontwikkeling en het busstation. De Stadsregio Amsterdam en DIVV hebben een claim neergelegd voor 15 bushaltes in het busstation. Binnen een straal van 50 meter moeten alle OV-ingangen te vinden zijn. Het is de bedoeling om de

voetgangers zoveel mogelijk te concentreren in de Minerva-as. Er is nog discussie over de eindvoorzieningen OV.

De heer Starmans benadrukt dat in de vervolgfase alle aspecten rond het OV opgepakt moeten worden. Daarbij is de expertise van het GVB hard nodig. Dat betekent dat gezocht moet worden naar een module, waarbij zaken optimaal afgestemd kunnen worden. Juist om het verkeer niet het slachtoffer te laten worden van projectontwikkeling.

Het GVB wijst er op dat de oplossingen m.b.t. de projectontwikkeling worden bedacht, die deels over OV-eindpunten heen gaan. Dit geldt zowel voor de Europaboulevard als de Amstelveenseweg, die maatgevend zijn voor de ontsluiting van het OV van de Zuidas.

De heer Korf onderschrijft dat zaken rond het OV nog uitgezocht moeten worden. In het ontwerp dok gebied is een basisontwerp gemaakt, waar op basis van een PvE een ruimtebeslag in zit, met een claim voor een bus en tramstation. De haalbaarheid van OV handhaven en verbeteren is aangetoond in het ruimtebeslag, maar er is nog geen goede oplossing voor het totale plaatje. Kortom het ruimtebeslag is gelegd, maar het ontwerp is nog niet goed genoeg. Daarvoor moeten nog analyses worden gemaakt.

DRO wijst er op dat er verschillen zitten tussen de verkeerscijfers in het rapport en die in de kruispuntenberekeningen. Daarom dringt DRO aan consistent gebruik van dezelfde, juiste cijfers.

Volgens de heer Homburg is onvoldoende rekening gehouden met het eindmodel van de Zuidas. Als men uitgaat van de eindsituatie, moet er ook voldoende ruimte gereserveerd worden voor verkeer en openbare ruimte. Ook moet rekening worden gehouden met de inrichting van OV en verkeersstromen. Zuideramstel ondersteunt niet de conclusie uit het referentiemodel, dat de verkeersproblemen binnen het Zuidasgebied opgelost kunnen worden. Het GVB is het hier mee eens. De heer Korf heeft hier begrip voor. Het referentiemodel is volgens hem geen ideaalmodel, dat alle verkeersvraagstukken oplost. Dat model is gebaseerd op het huidige inzicht uit de beleidsnota, OV visies en dergelijke. Het referentiemodel is een onderlegger om afwegingen te maken en te kijken waar verbeteringen nodig zijn. Momenteel is al te zien dat het drukker wordt in de omgeving van de Zuidas. De huidige ontwikkelingen moeten daarom intensief gemonitord worden, om te kijken of dat blijft kloppen met de referentie.

Visie Zuidas

De heer Frantzen geeft aan dat het ontwerp een zoektocht blijft tussen projectontwikkeling en verkeer. De stadsplattegrond wordt nog een keer in de CVC in detail besproken.

De heer Korf vult aan dat de stedenbouwkundigen zich er van bewust worden dat het niet alleen om vierkante meters draait, maar ook om verkeer en OV.

Reactie CVC

DIVV

- DIVV vindt de visie een heel stedenbouwkundig verhaal en er moet meer aandacht zijn voor verkeer.
- Verder worden er veel verkeersstromen gemengd, hetgeen in tegenspraak is met 'Duurzaam Veilig' en dat komt de verkeersveiligheid niet ten goede.
- DIVV zou graag de begrippen en functies van gebiedsontsluitingswegen in de visie uitgewerkt zien.
- Het beheer komt wellicht in de toekomst in de problemen, zoals nu blijkt in de visie.

DRO

- DRO sluit zich voor een groot gedeelte aan bij de opmerkingen van DIVV.
- De uitwerking van een aantal straten binnen de Zuidas wordt gemist. Een aantal gebiedsontsluitingswegen en hoofdnet auto vragen bepaalde voorzieningen en die heeft DRO niet gezien.
- Het is verontrustend dat gevelafstanden worden vastgelegd, terwijl het principeprofiel en de functies nog niet te zien zijn.
- In de visie wordt van andere OV-netten uitgegaan dan binnen de gemeente Amsterdam gebruikt zijn.

GVB

- Het GVB leest in de visie dat de Zuidas een bovenregionaal kruispunt is, maar ziet de OV-voorzieningen niet.
- De metro en de trein liggen ver uit elkaar (blz. 26 Visie Zuidas) en dat maakt overstappen niet handig. Loopafstanden moeten in het geheel worden meegenomen.
- Wanneer gebruik gemaakt wordt van het bestaande wegennet moet ruimte gereserveerd worden voor OV, anders is het OV-station Zuid niet bereikbaar. Het GVB stelt dat beoogd wordt om van Station Zuid het tweede station van Amsterdam te maken, dus is een goede ontsluiting op maaiveld middels tram en bus essentieel.
- Het GVB meent dat de bus en trambanen niet voor de Amrobank kunnen liggen (Mahlerlaan).
- Verder is de Mahlerlaan niet handig om het OV af te wikkelen .
- Voor het tramnet is geen eindpunt en ook is het net niet verbonden met de wijken en het stadscentrum. Kortom het GVB mist de verbinding met de rest van de stad (GVB mist netwerkvisie), want er is ook niet nagedacht over een ontsluiting naar het zuiden met de tram.
- Het GVB twijfelt of de aansluitingen getekend op blz. 60 mogelijk zijn in verband met de afritten van de A10 en de doorstroming op de doorgaande wegen.
- Het GVB nodigt het project uit in gesprek te gaan met de afdeling Vervoer (de heren Tigchelaar en Tollenaar) over de totale lijnvoering.
- De heer Frantzen vindt het belangrijk dat de woongebieden goed verbonden worden met de Zuidas. Het invloedgebied van de Zuidas moet dus meegenomen worden.

Politie

- De politie deelt de zorgen van DIVV met betrekking tot het duurzaamheids-veiligheidsaspect in het gebied. Menging van verkeerssoorten is niet gewenst.
- Voetgangersstromen en laad en losverkeer zijn een aandachtspunt en de politie maakt zich zorgen over het spanningsveld hiertussen.
- Van de verlaagde Strawinskylaan is de politie geen voorstander, vanwege het kruisen met het overige verkeer.
- Is Rijkswaterstaat betrokken bij de ontwikkeling van de S108 en S109?

De voorzitter vat samen:

- Het is onbestaanbaar dat op het niveau van de visie al keuzes worden gemaakt om straten eventueel verlaagd aan te leggen. Er is vanuit stedenbouwkundig concept beredeneerd en het verkeerskundige aspect is niet meegenomen. Er is een prematuur besluit genomen, die niet in een visie thuis hoort.
- Verder worden termen gebruikt, die niet in de leidraad voorkomen. Deze leidraad kent hoofdnetten en gebiedsontsluitingswegen, maar geen stadsstraat. Iedereen heeft zijn eigen beeld bij een stadsstraat.
- In de visie is de ontsluiting met bussen erg onderbelicht en dit moet een veel prominentere plaats krijgen. Verder is er ook een discussie over hoever het OV aansluit op regiobussen en het overige Amsterdamse OV.
- Op de Boelelaan is een stadsstraat getekend (blz. 60), terwijl het hoofdnet OV is. Dit geldt ook voor de Buitenveldertselaan.
- Belangrijke conclusie is dat in de visie zaken staan, zonder dat er een gedegen verkeerskundige studie aan ten grondslag ligt. Aan de hand van de stand van zaken, zoals deze nu voorligt, had de CVC een negatief advies uitgebracht betreffende de visie.

Reactie van het project

De heer Frantzen geeft toe dat er een stedenbouwkundige visie is, en geen verkeerskundige visie. Het busstation is niet volgens de richtlijnen en het project wil een volwaardige vervoersknoop. Dat aspect is niet meegegaan naar de raad en daardoor is de visie voor een groot deel een stedenbouwkundig verhaal.

De raad wenst een aparte studie naar de verlaging van de Strawinskylaan. Er moet een goed afgewogen product voorgelegd worden, zodat op die goede basis een beslissing kan worden genomen. Daarom heeft de Raad bij vaststelling van de Visie Zuidas nog niet expliciet besloten tot een verlaging van de Strawinskylaan.

De heer Korf informeert of hij kan constateren dat de CVC op een aantal onderdelen een negatief advies zou geven. Als het project de visie schoont van details die er niet in horen, kan de CVC dan een positief advies geven, onder de voorwaarde dat de verkeersondersteuning aanwezig is?

De voorzitter merkt op dat wanneer het project twee jaar geleden was voorgelegd er adviezen hadden kunnen worden gegeven over hoe het wel gedaan zou kunnen worden. Dan zouden er nog knelpunten zijn, maar dan zouden die gerapporteerd worden aan het bestuur.

De heer Homburg mist op blz. 58 in de Minerva-as het voetgangersgebied. Voor het STDO is de Minerva-as richting het groot Gelderlandplein ook belangrijk. Er moet aandacht zijn voor het voetgangersgebied in relatie tot het doorkruisen van verkeersstraten. Op dat gebied moet een duidelijke keus gemaakt worden voor verkeersstromen.

De heer Korf legt uit dat nu eerst de hoofdlijnen zijn gepresenteerd, later zal op details worden ingegaan. De visie heeft het dokplan als basis met wegen naar buiten en in het midden een station. Geprobeerd zal worden om zo min mogelijk tijdelijke voorzieningen te bouwen gedurende de bouwperiode. De bouwvolgorde staat nog niet vast en met alle disciplines zal gewerkt moeten worden aan een verkeerskundige onderlegger. Stap voor stap zal het verkeer worden ingevuld, zodat alle partijen hun inbreng kunnen geven. Er is een verkeersplatform gemaakt met alle disciplines en de heer Korf constateert dat daar andere zaken naar voren worden gebracht, dan hier in de CVC. De voorzitter geeft aan dat in het platform door collega's andere invalshoeken worden gehanteerd. In het vervolgproces is de verkeerskundige inbreng ook belangrijk.

Referentiemodel

De heer Walstra merkt op dat het referentiemodel niet uitgebreid is besproken in de WVA. Wellicht is het onderwerp momenteel ook te abstract om in de WVA te bespreken, mede vanwege het ontbreken van tekeningen.

De WVA is voor zoveel mogelijk conflictvrij kruisen van verkeersstromen en dus tegen verlagen. De kruispunten liggen dicht bij elkaar en beïnvloeden elkaar ook. Hier moet op worden getoetst. Ook is niet bekeken of het referentiemodel regelbaar is op netwerkniveau.

De heer Korf legt uit dat op drie niveaus is gekeken naar het totale verkeerssysteem. Het is verstandig om vroegtijdig, voordat de auto het gebied bereikt een ontvlechting te realiseren, waardoor het afslaand verkeer geen last heeft van het doorgaand verkeer. Stedenbouwkundig dient voldoende ruimte te zijn om aan de randen in en uit te kunnen rijden. Er is een weefvrij vak gecreëerd, waardoor het wegrijdend verkeer geen filevorming veroorzaakt in de stad, daarom zijn er bij de S108 en S109 dubbele afritten getekend. Aan het begin en het einde van de dok wordt misschien parkeerruimte gemaakt, waardoor het verkeer een overstap kan maken op het lokale OV-net. Dat is de denkrichting, die men in de volgende fase tot stand wil brengen. Verkeerskundig is onderschreven dat dit de juiste filosofie is en het sluit aan bij de plannen om de ring draaiende te houden.

S109

De heer Homburg informeert waarom het kruispunt van de oprit naar de snelweg anders vormgegeven is.

Desgevraagd antwoordt de heer Starmans dat er een buffer is voor het verkeer van de RAI, daardoor is er geen blokkade voor het doorgaande verkeer. De S-bocht wordt niet als belemmerend ervaren en heeft een afremmende werking. De meerwaarde voor rechtdoor is minder dan gedacht.

GVB

- Het GVB constateert een niveauverschil voor het OV bij de RAI. Het OV zal hierdoor een tunnel in moeten.

De heer Starmans legt uit dat men met een hellingbaan het niveauverschil wil oplossen. In een volgende bijeenkomst zal een dwarsdoorsnede meer duidelijkheid geven.

De heer Frantzen legt uit dat de tram in het geval van een ovonde geen conflict heeft met de auto en reizigers kunnen vrij uitstappen. Voor de doorstroming is de ovonde een goed alternatief.

- Het GVB constateert dat OV reizigers trap, lift of roltrap af moeten om naar het station te komen. Dat is niet handig.

Volgens de heer Starmans is dat dus een verbeterpunt en hij zal dit meenemen in het verdere proces.

Bij Station RAI staan in de plannen 6 sporen gepland evenals bij de S108 (hierdoor ontstaat wel een tunnel. Het GVB vraagt hier grote aandacht te besteden bij de sociale veiligheid) maar dat is nog een punt van nader onderzoek. Als de ovonde gerealiseerd wordt, moeten reizigers het niveauverschil overbruggen en gekeken moet nog worden om hoeveel reizigers het gaat. Dat is ook een punt dat in de afweging moet worden meegenomen. De voor en nadelen van bepaalde oplossingen moeten zeker nog verder uitgewerkt worden.

Volgens de heer Walstra is de ovonde regeltechnisch een goed oplossing, met een korte wachttijd voor het verkeer. De tramligging in het midden is minder wenselijk en met de ovonde is er ook een nauwe opstelruimte. De WVA heeft een sterke voorkeur voor een zijligging met minder oversteekbewegingen voor de passagiers en maar één kruising bij de noordelijke dokstraat. Dit betekent wel dat de tram ook in de De Boeelaan een zijligging moet hebben.

Belangrijk is te kijken naar de relatie met de afwikkeling van het verkeer richting en van de A10 en A2.

De heer Starmans legt uit dat de simulatie betreffende de ovonde nog moet worden gedaan. De effecten van de knooppunten S108 en S109 moeten nog zichtbaar worden gemaakt. De op en afritten zijn wel zodanig lang dat er veel opstelruimte is.

Volgens de heer Korf heeft het weghalen van de weefvakken en het eventueel dichtslaan in de stad geen effect op de A10. De ovonde zelf hoeft geen effect te hebben op de A10, maar dat is nog onderwerp van onderzoek.

De heer Walstra wijst erop dat in de kruispuntenberekening de wachttijden voor tram en langzaam verkeer niet zijn meegenomen.

De heer Starmans licht toe dat de passagetijden van de tram zijn meegenomen. Op een groter netwerkgebied zal dat beter verduidelijkt worden. Wat betreft de bereikbaarheid voor nood en hulpdiensten is gezocht naar ruimte. Ook is het stedelijk netwerk zoveel mogelijk ontkoppeld van de A10. In de planvorming wordt zichtbaar gemaakt hoe de aan en afrijdroutes van hulpdiensten verlopen. Dit wordt zichtbaar in de detailtekeningen.

De voorzitter wijst erop dat de ontsluiting van de dokstraat belangrijk is. Vanuit verkeerskundig inzicht is een dokstraat niet ideaal en daarom vraagt de voorzitter of al is gedacht aan andere concepten.

De heer Starmans legt uit dat diverse varianten de revue zijn gepasseerd. Om veiligheidsredenen is het verstandig via de afritten van de A10 de dokstraat in te moeten. Een groot deel van het verkeer zal ook via de autosnelwegen binnenkomen. Terwijl ook vanuit de stad de bereikbaarheid moet worden gewaarborgd. Verder is ook gekeken naar een goede oplossing naar een robuuste situatie, die voor alle verkeersstromen kan werken en die de omgeving ontlast.

De heer Korf geeft aan dat de discussie rond de dokstraat nog niet is afgerond. Hoe deze straat er uit gaat zien is ook nog niet vastgesteld. Als deze oplossing niet verkeersveilig is, moet men het zeker niet doen, ook al zitten er niet veel weefbewegingen in. Hoofdprincipe is een ovonde en verder moeten er alternatieven worden gevonden zonder ovonde. Het verkeer moet verdeeld worden over het totale systeem, waarbij de druk op één kruispunt wordt weggehaald. Doel is een totaal robuust systeem.

De heer Frantzen vult aan dat de ovonde het grootste ruimtebeslag neemt en die ruimte moet al geclaimd worden voor verkeer, anders willen de stedenbouwkundigen de vierkante meters krijgen. DRO merkt op dat een lange cyclustijd aangeeft dat de capaciteit net voldoende is, dat is zeker een aandachtspunt voor het project bij verdere uitwerking.

De voorzitter concludeert dat beslag leggen op de ruimte voor verkeer nu het belangrijkste is.

S108

De heer Starmans merkt met betrekking tot de variant met het omklappen op dat nog onderzoek moet worden gedaan naar de zichtlijnen op het kruispunt. Verder zal ook nog gekeken worden naar het consequent toepassen van cijfers.

GVB

- Het GVB merkt op dat de opstelcapaciteit halte Amstelveenseweg aanzienlijk korter is dan nu. Mogelijk gaat de tram of bus dan halverwege de kruising staan.
- Het station Amstelveenseweg met aansluiting naar de ringlijn toe wordt slechter bereikbaar voor reizigers en voetgangers, omdat zij veel moeten oversteken in de voorgestelde oplossing dan thans het geval is.
- Bij een gewone aansluiting moet er een flinke opstelcapaciteit zijn onder het viaduct., de vraag is of dat mogelijk is.
- Er komen ook meer sporen op de viaducten en dan is het voor langzaam verkeer een grote barrière. Ook moet goed aangegeven worden hoe het autoverkeer kan afslaan in een tunnelachtige omgeving.

Politie

Op het A10 niveau overdekt kan niet gewezen worden.

De heer Korf zal de CVC de notitie toesturen, waarin dat aspect is uitgewerkt. In het referentiemodel heeft men zich voornamelijk geconcentreerd op stedelijk niveau.

DRO

DRO wijst op het feit dat in de bocht een stuk geweven worden. De bocht is ook onoverzichtelijk en dat is een punt van aandacht.

De voorzitter constateert dat de discussie zich toespitst op ruimtebeslag en daarom moet nu gekozen worden voor de variant met het grootste ruimtebeslag, zodat straks ruimte overblijft voor het uitwerken van verschillende varianten.

De heer Korf geeft aan dat het project graag eind van het jaar het hoofdplan wil vaststellen, om de grenzen voor de projectontwikkeling vast te leggen. In dat opzicht is het advies van de CVC zeker belangrijk.

De heer Frantzen vertelt dat gestreefd wordt naar zo min mogelijk conflicten met OV-reizigers. De kruispuntoets zegt dat middenligging van het OV in verband met de regelbaarheid beter is. Omdat het effect heel groot is, is het niet prettig voor de kruispunten om de ligging te veranderen. Het is een zoektocht naar de juiste oplossing, zodat de doorstroming voor alle verkeersstromen goed is. Belangrijk discussiepunt is de inrichting van de Beethovenstraat. De stedenbouwkundigen hebben de ambitie om hier twee bij twee rijstroken zonder opstelvak te maken, met langsparkeren. Vanuit verkeersoogpunt is aangegeven dat het kruispunt moet worden ingericht met opstelvakken en dat in en uit parkerende auto's niet goed zijn voor de doorstroming. Elementen van veilig oversteken moeten goed inzichtelijk worden gemaakt. Er is een stedelijk profielmaat gevonden, waar de stedenbouwkundigen en verkeerskundigen het eens over zijn. Alleen over de indeling is nog discussie.

De voorzitter wijst op het bestaan van de leidraad hoofdnetten en de leidraad CVC. Daarmee kan aan de hand van uitgangspunten een verkeersruimte worden vastgelegd. Het project wordt geadviseerd om deze beleidsstukken als uitgangspunt te hanteren en dan kan de CVC zich voor een groot deel waarschijnlijk in de plannen vinden.

De heer Walstra vraagt zich af waarom de Mahlerlaan moet worden doorgetrokken. Bij de A10 is een overbelast kruispunt en die zou dan ook nog in de verkeerslichten komen.

De heer Starmans legt uit dat in de referentienotitie verschillende varianten zijn bekeken. Daaruit komen dilemma's naar voren en die sluiten een aantal varianten uit. De notitie zal aangepast worden, zodat deze eenduidig is. Verder wordt zichtbaar gemaakt wat de varianten zijn voor de kruispunten bij de S108 en S109. Het is evident dat het plan in de integraliteit moet worden bekeken. Niet alleen het autoverkeer, maar ook het effect op OV, fiets en voetgangers.

Referentienotitie

DIVV

DIVV constateert dat er voorrangconflicten ontstaan, dus moet de prioriteit goed worden aangegeven. Nu lijkt het of ieder netwerk apart is geschreven, zonder over elkaar te zijn gelegd.

DRO

- DRO merkt op dat in het referentiemodel gedeeltelijk wel en niet de visie wordt gevolgd.
- Het project moet consistent zijn qua cijfers, maar ook qua keuzes: niet op de ene kruising voor (mogelijkheid) a kiezen en bij de volgende kruising a afwijzen.
- Bij het netwerk van tram en bus (blz. 20) naar het noorden toe is erg weinig aandacht voor de tram en bus in de noordrand.
- Bij de langzaamverkeerroute moet de hoofdnettennota in de gaten worden gehouden.

GVB

- Het GVB is het niet eens met het netwerk tram en bus, zoals het nu gepland staat. De netwerkgedachte is niet gebruikt als grondslag.
- Opmerkelijk is dat de halte van het VU ziekenhuis is verdwenen en in de bereikbaarheid van station Zuid is niet in zijn geheel voorzien.
- In een bilateraal overleg tussen het project en het GVB moet het netwerk worden vastgesteld. Zeker omdat moet worden voorkomen dat de wegen dicht komen wat betreft vervoer en dan met name de Amstelveenseweg en de Buitenveldertselaan.

- Overwogen kan worden om een deels ongelijkvloerse kruising van auto en tram aan te leggen bij de kruising Boeieleaan – Buitenveldertselaan, als dat helpt de congestie op te lossen.
- In het vervolgtraject graag meer duidelijkheid over een eventuele verlening van de metro.
- Het GVB vraagt zich af of er een scenario is naast het dok. Het antwoord was dat het nog gemaakt moet worden.
De heer Korf geeft aan dat gestreefd wordt naar een voorlopig referentiemodel voor eind 2008. Er wordt gewerkt aan een scenario naast de dokstraat.

Politie

- De politie vindt laden en lossen een aandachtspunt, vooral bij de winkels.
- Verder moet goed worden nagedacht over de taxi; standplaats en routes.
- Bij het dynamisch verkeersmanagement staan een aantal mogelijkheden genoemd, daar de dynamische maximale snelheden ook graag noemen.
- De voetgangersoversteek bij de Boeieleaan graag uitwerken.
- De ontsluiting van de Mahlerlaan voor de A10 uitwerken, met name voor de nood en hulpdiensten.

Stadsdeel

De heer Homburg stelt de bestuurlijke vraag welke effecten de realisatie van het Zuidasgebied op het verkeer in het stadsdeel heeft. Dit komt in het referentiemodel onvoldoende naar voren. De vraag is tevens wat er nog extra onderzocht moet worden. Het stadsdeel pleit er voor om de verkeersbewegingen in het stadsdeel ten gevolge van de omleidingen in beeld te brengen.

Advies/besluit CVC

- De CVC vindt dat in het vervolgproces de juiste procedure gevolgd dient te worden, te weten: eerst stadsdeel verkeerscommissie, WVA en dan de CVC.
- De CVC adviseert om vooral bilateraal contacten te leggen en te overleggen.
- Het voorlopige product Zuidas wordt eind 2008 nogmaals in de CVC beoordeeld.

5. Ter kennisname

Er zijn geen punten ter kennisname.

6. Vaststellen verslag 832^e CVC d.d. 7 oktober 2008

Het verslag wordt met een enkele wijziging vastgesteld.

7. Naar aanleiding van het verslag

Er zijn geen opmerkingen n.a.v. het verslag.

8. Actualiteiten

8.1 Wibautstraat: mogelijke rijbaanversmalling

In aanwezigheid van de heren J. Oosterbaan (Watergraafsmeer) en R.J. Talling (DIVV).

Aanleiding

De indiener meldt het volgende:

Naar aanleiding van bijgevoegde motie nummer 295 met betrekking tot de rijbaanbreedte in de Wibautstraat dient advies gegeven te worden door de CVC.

Specifiek wordt advies gevraagd over de snelheidsbeperkende mogelijkheden en/of de vier rijstroken smaller kunnen worden uitgevoerd dan gebruikelijk is, bijvoorbeeld van 3,25 meter naar, 2,80 meter per rijstrook.

Op basis van dit verzoek zijn voorliggende profielen uitgewerkt:

Variant 1 - Dwarsprofiel Masterplan:

- Rijbaan: 6,50m;
- Rechter rijstrook: 3,20m;

- Asmarkering: 0,10m;
- Linker rijstrook: 3,20m
- Zichthoogte trottoirbanden: 0,12m

Variant 2 - Dwarsprofiel Masterplan optisch versmald:

- Rijbaan: 6,50m;
- Rechterrijstrook (met het oog op vrachtverkeer): 3,00m;
- Asmarkering: 0,10m;
- Linkerrijstrook: 2,90m
- Doorgetrokken kantlijn: 0,20m
- Restruimte: 0,30m
- Zichthoogte trottoirbanden: 0,12m

Variant 3 - Dwarsprofiel Masterplan optisch en deels fysiek versmald:

- Rijbaan inclusief brede molgoot: 6,50m
- Molgoot: 0,40m;
- Kantstreep: 0,10m;
- Rechter rijstrook: 2,95m;
- Asmarkering: 0,10m;
- Linker rijstrook: 2,95m
- Zichthoogte trottoirbanden: 0,12m

Variant 4 - Dwarsprofiel Masterplan fysiek versmald:

- Rijbaan: 6,00m;
- Rechter rijstrook: 2,95m;
- Asmarkering: 0,10m;
- Linker rijstrook: 2,95m
- Zichthoogte trottoirbanden: 0,05m

De CVC wordt gevraagd advies uit te brengen over de rijbaanbreedte van de Wibautstraat.

Opmerkingen vooraf

- Eind 2009 is er een reconstructie gepland en in het kader van een motie is een snelheidsremmende maatregel voorgesteld.
- De politie geeft aan dat het resultaat van de groene golf is dat de gemiddelde snelheid in het laatste half jaar is afgenomen.
- In het masterplan wordt gesproken over drempels in het 50-km gebied van de Wibautstraat. Deze route is voor nood en hulpdiensten een belangrijke. Ook rijdt er veel vrachtverkeer door de straat. Dan is rijstrookversmalling een optie. Een drempel heeft een lokaal effect, terwijl de motie is gericht op het terugbrengen van de snelheid over de hele lengte.

Reactie CVC

- DRO meent dat met een groene golf kan worden aangegeven dat er doorstroming is op de corridor en dat nodig niet uit tot hardrijden.
- Het GVB wil geen groene golf tijdens de stillere uren.

Rijwegprofielen.

- Volgens DRO geeft de afmeting van de vrachtwagen een verkeerd beeld bij de beoordeling van de modellen. Bij variant 2 kan aan de rechterkant een rijstrook van 3.20 gemaakt worden en aan de linker rijstrook 2.70, met daarnaast een restruimte waarmee gekomen wordt tot een totaalbreedte van 6,50 m. dan komt men tot een visuele versmalling.
- Het project Wibautas heeft ook de voorkeur voor variant 2.

Reactie en advies/besluit CVC

- Het project levert een tekening aan met de juiste afmetingen van de vrachtwagen.
- Variant 2 wordt aangepast met de gemaakte opmerkingen, zodat deze aan de wethouder kan worden voorgelegd.

8.2 Boelelaan: voorlopig verkeersontwerp langzaam verkeersoversteek

In aanwezigheid van de heren H. Koelmans (Zuideramstel), M. Overmulder (project Zuidas) en K. Bruijns (OGA).

Aanleiding

Door de indiener wordt het volgende gemeld.

Hierbij wordt aan de CVC een voorlopig verkeersontwerp voorgelegd voor de geprojecteerde langzaam verkeersoversteek halverwege de De Boelelaan aansluitend op de geprojecteerde fiets- en voetgangersbrug naar het Gerswinplein. Het betreft een voorstel voor een aansluiting op het huidige profiel van de De Boelelaan ter vervanging van de huidige route via de korte Gustav Mahlerlaan (aansluitend op de Willem van Weldammelaan) die ten gevolge van bouwwerkzaamheden tijdelijk verdwijnt.

Fietsers (en incidentele voetgangers) steken gefaseerd over via een middensteunpunt van 3.00m breed. Fietsers vanuit westelijke richting worden geleid via een opvangfietspadje.

Het ontwerp is afgestemd met de SDVC en deze is met het principe akkoord. Na behandeling in de SDVC bleek dat het fietspad naar het Gerswinplein circa 9 meter oostelijker was geprojecteerd en dat vanuit de Zuidas uitgegaan wordt van een voetpad langs de westzijde van dit fietspad. De voetgangersoversteek over de De Boelelaan ligt daarom in tegenstelling tot het in de SDVC behandelde ontwerp vooralsnog aan de westzijde, maar mogelijk wisselt dit weer.

Op de parallelweg zijn ter compensatie van vervallen schuinparkeerplaatsen, enkele langsparkeerplaatsen opgenomen.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het ontwerp.

Reactie en advies/besluit CVC

DRO

- DRO heeft moeite met de aansluiting van de oversteek op de Boelelaan in verband met de onduidelijke status van de voormalige fietsstrook. Wellicht is het een optie om de noordelijke rijbaan Boelelaan naar het noorden op te schuiven, om de fietser meer ruimte aan de zuidzijde te geven te geven.
- De doorsteek is voor de parallelweg belangrijk. Met de voorgestelde oplossing komen er langere lussen en komt men op een veel moeilijker punt uit.

GVB

Ook het GVB vraagt zich af waar de doorsteek is gebleven.

- De heer Van der Zedde legt uit dat de doorsteek op verzoek van de stadsdeel verkeerscommissie er uit is gehaald, omdat deze bijna op dezelfde zelfde hoogte als de oversteek ligt Er zijn aansluitingen verderop. Het project kan wel kijken wat dit betekent voor het verkeer op de ventweg.
- De fietsstrook aan de noordzijde is niet meer in gebruik en in het verleden is de afspraak gemaakt dat de fietsmarkering weggehaald zou worden. Dit is helaas niet uitgevoerd.
- In verband met de veiligheid van het wegverkeer op de Boelelaan is de thermo gebleven. De auto rijdt binnen de witte lijn en rijdt daardoor minder hard. Als er sergeantmarkering in wordt gezet, dan kan de kop aan de noordzijde goed worden ingeleid.

De CVC gaat akkoord met voorliggend ontwerp, met de volgende opmerkingen:

- De fietsstrook aan de noordkant wordt gedeeltelijk weggehaald.
- De fietsstrook aan de noordzijde wordt afgestreept met sergeantmarkering.

9. Rondvraag

DRO merkt op dat de belijning in de Valkenburgerstraat bij de reconstructie Anne Frankstraat/ Valken-burgstraat niet correct is aangepast.

De voorzitter legt uit dat het goed op tekening stond, maar de aannemer heeft het foutief uitgevoerd.

DRO maakt zich zorgen over het aansluiten van holcimbanden op de andere banden. Er is nu sprake van brede banden die op smalle aansluiten. Zowel in PvE tramhaltes als in PvE bushaltes moeten deze details uitgewerkt en opgenomen worden zodat kwalitatief hoogwaardige oplossingen worden gerealiseerd.

DIVV geeft aan dat het juiste materiaal beschikbaar is.