



Gemeente Amsterdam

Centrale Verkeerscommissie

Vastgesteld verslag

Gecombineerde CVC/WVA vergadering over Amstelstation

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: 853 a

Datum: 19 augustus 2009
(vastgesteld in 855^e CVC van 8 september 2009)

Aanwezig:	CVC leden:	
	Dhr. G. van Ham	- IVV, voorzitter
	Dhr. A. Wiersma	- DRO
	Dhr P. Bauer	- DRO
	Dhr M. Oost Indië	- DRO
	Dhr. T. Tollenaar	- GVB
	Mw. M. Prijs	- Politie
	Dhr. M. Brancart	- DIVV
	WVA leden:	
	Dhr. K. Moons	- IVV, voorzitter
	Dhr. B. Bijleveld	- Politie
	Dhr. D. de Jongh	- Fietzersbond
	Dhr M. Mulder	- DRO
	Dhr A. Wiersma	- DRO
	Indiener(s):	
	Dhr. P. van der Zedde	- IBA
	Dhr. S. van Tilburg	- IBA
	Dhr. C.J. Cronenberg	- Oost-Watergraafsmeer
	Mw. M. Hoevenaar	- Projectmanager WADA
	F. vd. Feeken	- ass. Proj manager WADA
	Toehoorders:	
	Dhr. R. Ates	- NS Vastgoed
	Dhr. W. van Heijningen	- NS Vastgoed

1. Opening en vaststellen agenda

De heer Van Ham opent de vergadering om 12:00 uur en heet iedereen welkom. Een uitleg over het doel van dit overleg wordt kort toegelicht door de heer van Ham en Mw. Hoevenaar.

2. Inleiding

Naar aanleiding van een aantal ontwikkelingen is het verkeersontwerp voor het Amstelstation bijgesteld.

Die ontwikkelingen betreffen:

1. het laten vervallen van de tunnel en daarmee een compact circuit, met name uit bezuinigingsoverwegingen en behoud groen.
2. andere bouwblokconfiguratie.
3. een gewijzigde visie van WADA (Wibaut aan de Amstel) op de positionering van het busstation (voorkeur voorkant bussen naar Julianalaan) waardoor passagiers gebruik kunnen maken van de huidige (nog te verlengen) droogloop.
4. idem t.a.v. tramstation (voorkeur voorkant trams naar Julianalaan).
5. Er komt een tweede eindigende tram bij het Amstelstation

Op basis hiervan is de afgelopen tijd gewerkt aan een nieuw ontwerp, waarvan bijgaand voorlopig verkeersontwerp voor wordt voorgelegd aan de CVC om advies.

Voor de tramlus zijn 2 varianten uitgewerkt. Mede op basis van het advies WVA, CVC en SDVC zal door het bestuur een keuze uit de varianten worden gemaakt.

De WVA, CVC en SDVC worden in het kader van de voortgang en het geplande bestuurlijk overleg op 28 augustus gevraagd (al dan niet voorwaardelijk) in te stemmen en advies te geven op de 2 varianten van het voorlopig verkeersontwerp.

De gekozen variant van de tramlus zal tijdens de uitwerking van het Voorontwerp (V.O.) en Definitief ontwerp (D.O.) opnieuw aan de WVA, CVC en SDVC worden voorgelegd om advies.

3. Toelichting op het ontwerp.

Algemeen

Het betreft een voorlopig verkeersontwerp. De graad van detaillering is echter verschillend. Voor de weginfrastructuur is de leidraad CVC leidend geweest voor de maatvoering. Voor het gedraaide busstation is specifiek aan DRO gevraagd het ontwerp te checken en aan te passen op basis van de rijcurven.

Het ontwerp van de tramlussen is vooralsnog gebaseerd op aannames en zal nog door railspecialisten moeten worden gecheckt. Door GVB-techniek is in een eerste reactie aangegeven dat aan beide varianten haken en ogen zitten. Variant 1B – opstelsporen parallel aan Julianalaan - heeft naar verwachting meer ruimte richting spoor; variant 2E - opstelsporen haaks op Julianalaan - meer ruimte richting stationshal.

Prins Bernhardplein

Plein blijft grotendeels ongewijzigd met uitzondering van aansluiting Treublaan i.v.m. inpassing tramlus. In beide tramlusvarianten is uitgangspunt dat overstekend langzaam verkeer voldoende opstelruimte heeft. De doorsteek voor de bus in twee richtingen en de tram in één richting (richting Treublaan), kan op termijn gebruikt worden voor eventuele doortrekking van de tram in twee richtingen naar de Hugo de Vrieslaan. De doorsteek voor het autoverkeer vanaf Wibautstraat richting Gooiseweg kan zonodig verbreed worden naar drie rijstroken (nu twee).

Julianalaan

Profiel is op zich ongewijzigd ten opzichte van eerder goedgekeurd CVC-ontwerp. Lengte opstelvak bij Prins Bernhardplein is nog punt van discussie (zie punt doorstroming). Aan de noordzijde van de

langzaam-verkeersoversteek bij het Prins Bernhardplein is een steunpunt toegevoegd.

Kruispunt Overzichtsweg

Ongewijzigd ten opzichte van eerder goedgekeurd CVC-ontwerp

Aansluiting busstation op Overzichtsweg

Ongewijzigd ten opzichte van eerder goedgekeurd CVC-ontwerp

Busstation

- 90 Graden gedraaid ten opzichte van eerder goedgekeurd CVC-ontwerp.
- Bouwblok tussen Julianalaan en busstation is verwijderd, waardoor het busstation meer bij de rest van de openbare ruimte betrokken wordt.
- Verschil met vorig ontwerp is dat station rechtsom wordt bereden.
- Tevens zijn nu zeven perrons opgenomen in plaats van zes met reservering voor zeven.
- Taxi's staan nu langs de stationshal met neus naar de toegang.
- Zoals gezegd rijcurveteknisch gecheckt door DRO (rijcurven zijn beschikbaar en kunnen ter vergadering worden getoond).
- DRO heeft nog volgende aandachtspunten meegegeven. 1. Goed kijken naar exacte positie kolommen van de luifel op de opritten naar de haltes en rondom de taxistroom. 2. Signalering is nodig voor buschauffeurs van en naar de bufferplaats. Het is niet mogelijk te koersen op een halte of bufferplaats waarvan niet duidelijk is of deze vrij is. Het zicht hierop wordt benomen door andere bussen.

Tramlus

Er zijn voor de tramlus twee varianten, t.w.:

- Variant 1B – opstelsporen parallel aan Julianalaan
- Variant 2E – opstelsporen haaks op Julianalaan

Zoals gezegd moeten de varianten nog getoetst worden door een railspecialist (van het GVB). In het ontwerp zijn vanwege de status van voorlopig verkeersontwerp nog geen overgangsbogen toegepast (dit is echter wel vereist. Evenwel is hier enigszins rekening mee gehouden door – op een uitzondering

na - standaard bogen toe te passen van 27m i.p.v. 25m. Beide varianten gaan uit van een eindpunt voor twee tramlijnen bij het Amstelstation en van vier opstelplaatsen.

Tramlusvariant 1B - opstelsporen parallel aan Julianalaan

- Nog op de aansluiting Treublaan splitst het spoor zich, teneinde de vier haltes twee om twee te kunnen bedienen en het retourspoor aan te kunnen laten sluiten op de twee binnenste perrons. Het retourspoor sluit d.m.v. strengelspoor aan op het hoofdspoor omdat in de rijbaan wissels met het oog op slijtage en beheer ongewenst zijn.
- Het buitenste perron ligt t.g.v. raildwangpunten iets opgeschoven naar het Amstelstation. De uitrijboog is hier (vooralsnog) noodgedwongen 22m i.p.v. 25m.
- De uitrijbogen komen samen direct voor de geprojecteerde trappartij.
- Vanaf de opstelplaats kruist één tramspoor op de Julianalaan het verkeer richting Overzichtsweg.
- Het hoogteverschil tussen maaiveld en bordes wordt in het kader van toegankelijkheid opgelost door een getrapte helling conform CROW-richtlijnen. Exacte vormgeving in overleg met architect nog nader te bepalen.
- De oversteek voor langzaamverkeer op de aansluiting Treublaan ligt vóór de tramafslag.

Tramlusvariant 2E - opstelsporen haaks op Julianalaan

- Het spoor splitst zich ná de afslag over de aansluiting Treublaan in twee sporen die vervolgens opsplitsen in vier sporen die aansluiten op vier haltes.
- Het retourspoor sluit aan op alle haltes.
- Vanaf de opstelplaats kruisen vier tramsporen op de Julianalaan het verkeer richting Overzichtsweg.
- Het hoogteverschil tussen maaiveld en bordes wordt in het kader van toegankelijkheid opgelost door een getrapte helling conform CROW-richtlijnen. Exacte vormgeving in overleg met architect nog nader te bepalen.
- De oversteek voor langzaamverkeer op de aansluiting Treublaan ligt voorbij de tramafslag

Fietsenstalling buiten

Vorm wordt nog nader bepaald

Doorstroming huidige situatie

Prins Bernhardplein

Conclusie: beide varianten huidige situatie regelbaar onder voorwaarde dat opstelvak Julianalaan voldoende lang wordt (aanbeveling vooralsnog 80m). Het project handhaaft echter met het oog op compensatie bomen een vak van 30m. DRO-VRE stelt als aanvullende voorwaarde dat de tram voldoende opstelruimte heeft op de middenberm van de Julianalaan, zonder het overig verkeer of openbaar vervoer te hinderen. Variant 2E voldoet hier niet aan.

Kruispunt met Overzichtsweg

Kruispunt is regelbaar. Extra check vindt nog plaats.

Doorstroming toekomstige situatie (2020)

Prins Bernhardplein

Beide varianten zijn regelbaar onder voorwaarde dat de doorsteek door de middenberm wordt verbreed naar drie rijstroken (thans twee). Hiervoor is voldoende ruimte en een aanzet hiervan is opgenomen in het voorlopig ontwerp.

Kruispunt met Overzichtsweg

Met de verkeersgetallen 2020 is het kruispunt niet regelbaar. De prognoses zijn echter discutabel gezien de doorstromingsbeperking tunneltje in combinatie met rotonde Spaklerweg.

Standpunt SDVC

Behandeling SDVC vindt plaats op 27 augustus a.s. De voorzitter is akkoord met behandeling achteraf, mits er een goede terugkoppeling is vanuit CVC. Hiervoor zal zorg worden gedragen.

Op 25 juni is de SDVC geïnformeerd over de gewijzigde planontwikkeling en de laatste stand van zaken. Op basis van aantekeningen van Geertjan Cronenberg heeft de SDVC het volgende bevonden.

Algemeen

Het is te vroeg voor een pre-advies van de commissie, omdat de varianten nog onvoldoende zijn uitgewerkt en vaststaan; de commissie beperkt zich daarom tot het geven van argumenten voor de verschillende mogelijkheden, de voorlopige voor- en nadelen. Ook de commissie betreurt het laten vallen van de tunnelbak van het Bernhardplein en vraagt zich af of dit besluit onherroepelijk is.

Buslus

- Oorspronkelijke en gedraaide busstation hebben beide voor- en nadelen; gedraaide variant moet verder worden uitgewerkt (met kloppende curves) alvorens standpunt kan worden bepaald;
- Voordeel van draaien is dat de reizigers meer droog staan en dat indraaien van de bussen makkelijker gaat;
- Nadeel van draaien is dat vanuit het station gezien de reizigers niet alle bussen kunnen overzien en dat dynamische verwijzing naar de haltes noodzakelijk wordt;
- Nadeel van draaien is ook dat alle bussen de drukste loopbeweging tussen station en perrons zullen moeten kruisen;
- Nadeel is ook het kruisen van de in- en uitrijdende bussen;
- Verder geldt: een zebra van die lengte kan niet (omdat een zebra pas mag worden bereden als hij van voor naar achteren vrij is van voetgangers);
- Verdiepen buslopers bij haltes: niet doen, geeft veel discomfort bij het in- en uitrijden (dwarsversnellingen).

Tramlus

- Tramlus: Besproken wordt variant 1B en variant 2a.
- Alle partijen spreken hun moeite uit met het veelvuldig kruisen van de tram met de fietspaden: gevaar en discomfort. Met name de variant 1B met 4 kruisingen over het fietspad van de Julianalaan wordt als problematisch betiteld;

- Politie heeft voorkeur voor 2a, gelet op de 4 oversteken van model 1B; voorts heeft 2a het voordeel dat de trambestuurder de reizigers ziet aankomen. Model 1B heeft als voordeel dat bij de conducteur wordt ingestapt en dat de wissels buiten de fietspaden zijn te houden. Nadeel is dat de trams elkaar afdekken.
- GVB (Wouter Mater) ziet als groot voordeel van beide varianten dat er een volledig vrije tram- en busbaan over het Bernhardplein komt; GVB pleit voor het uitwerken in 3D. Voorkeur tussen 2a of 1B nog niet te bepalen. Idee Mater: laat tram met viaduct hoog over Julianalaan kruisen.
- Fietsersbond bepleit een drempelloos toegankelijke fietsenstalling aan de Julianalaan; zo nee, dan wordt deze aanzienlijk minder gebruikt.
- De stadsdeelverkeerscommissie is het eens met het laten vallen van de varianten 1, omdat de doorstroming op de Treublaan van groot belang is (opstoppingen zullen ook het hoofdnet auto en OV gaan blokkeren op de Amsteldijk).

4. Gevraagde advies:

De WVA en CVC worden in het kader van de voortgang en het gepland bestuurlijk overleg op 28 augustus gevraagd (al dan niet voorwaardelijk) in te stemmen en advies te geven op de 2 voorliggende varianten voor de tramlus (1b en 2e) en wordt gevraagd om een uitspraak te geven of beide varianten kunnen.

Ook wordt om advies gevraagd of het gedraaide busstation (haltes haaks op de NS sporen) mogelijk is.

5. Mededelingen/vragen vooraf

- Mw. Hoevenaar: De stedenbouwkundige voorkeur gaat uit naar variant 2e vanwege betere benutting van de luifel als droogloop. De verkeerskundige voorkeur gaat uit naar 1b. Daarom de vraag welke variant de voorkeur heeft en, als ondergrens, of allebei de varianten kunnen?.
- Op 27 augustus worden de varianten nog behandeld in de SDVC Oost Watergraafsmeer. Dit verslag zal voor de behandeling worden overhandigd aan het stadsdeel en dient dan als ingekomen stuk. Vervolgens zal het bestuur op basis van advies WVA / CVC en SDVC een definitieve beslissing nemen. Er heeft op 25 juni een voorbespreking plaatsgevonden in de SDVC.
- Dhr Bauer: er is een nieuwe update van het verkeersregeltechnisch onderzoek, versie 17 augustus 2009. Deze wordt aan de aanwezigen ter plekke overhandigd. De verschillen met de oude versie schuilen in de overzichten van de prognosecijfers en de toevoeging van de toetsing van de kruising Hugo de Vrieslaan, Overzichtsweg en de nieuwe Julianalaan. De gebruikte verkeerscijfers zijn afkomstig van het meest recente luchtkwaliteitonderzoek Wibaut aan de Amstel. (Mw. Hoevenaar): Deze cijfers gaan uit van een worst case scenario (prognosejaar 2020). Met een ontwerp optimalisatie van een 3^e rijstrook richting de Gooiseweg zijn beide varianten regelbaar gebleken. Wel wordt afgevraagd of deze cijfers (2020) representatief zijn voor het verkeersonderzoek Amstelstation, aangezien de cijfers aan de hoge kant zijn en is uitgegaan van CROW richtlijnen en niet van Amsterdamse richtlijnen. In december 2009 volgt een update van het verkeersonderzoek (IVV) en zijn nieuwe verkeerscijfers beschikbaar.
- Dhr v.d. Zedde: Spaklerweg / Overzichtsweg is nu een punt van zorg omdat is aangenomen (verkeerscijfers prognosejaar 2020) dat er meer verkeer van Overamstel door de tunnel naar Julianalaan gaat. In hoeverre het spoortunneltje en achterliggende rotonde met veel fietsverkeer richting centrum dit extra verkeer kunnen verwerken is echter de vraag. Voorstel is om dit nader te onderzoeken in de VO fase.
- Dhr Tollenaar vraagt of het gedraaide busstation effect heeft op de doorstroming. Antwoord P. Bauer: Nee, dit heeft geen negatief effect op de verkeersdoorstroming. En dus ook geen positief effect.

6. Reactie WVA

Fietsersbond

Voorkeur voor variant 1b vanwege kortere wachttijden en fietscomfort. De fietser heeft minder obstakels onderweg. In 2e moeten vier sporen achter elkaar over worden gestoken.

Politie

Voorkeur voor variant 1b.

3 rijstroken op het Prins Bernhardplein t.b.v. verkeersafwikkeling Wibautstraat-Gooiseweg is

verkeersonveilig bij uitval van verkeerslichten en ongewenst.

De steunpunten op het verkeersplein zijn hard nodig, dus aandacht hiervoor.

Niet akkoord met het plaatsen van waarschuwingslichten ter plaatse van kruising tussen fietspad - tram op Julianalaan bij variant 1b. Hier moet een verkeerslichten regeling komen.

Geen wissels situeren in de fietspaden vanwege valgevaar voor de fietser.

DRO

Voorkeur voor variant 1b. De extra beschikbare opstelruimte voor 1 tram (bij deze variant) ter plaatse van Julianalaan is gunstig voor de regeling. Dit ontbreekt bij variant 2e.

In 1b lijkt ook meer opstelruimte te zijn op de Treublaan. Is voor waarschuwingslichten bij deze variant ter plaatse van kruising trams- fietsers Julianalaan. Bij variant 2e moet je dit regelen met verkeerslichten.

30 meter opstelvakken zijn niet voldoende ter plaatse van Julianalaan. 80 meter is noodzakelijke voorwaarde voor een goede doorstroming.

Conclusie WVA

Voorkeur voor variant 1b. Met inachtneming van nadere uitwerking details heuvels, steunpunten, lantaarns en nader onderzoek groene golf op de Wibautstraat voor de situatie 2015/2020.

Opstelvakken Julianalaan: 80 meter is voorwaarde voor goede verkeersafwikkeling (i.p.v. 30 meter).

Vertrekkende trams kruisen het fietspad en rijbaan (Julianalaan); Aandacht voor de regeling met verkeerslichten en/of waarschuwingslichten (fietspad).

Nieuw verkeersregeltechnisch onderzoek laten uitvoeren op basis van nieuwe verkeerscijfers, die beschikbaar zijn in december 2009.

Het retourspoor (keerspoor) eventueel laten vervallen omdat dit voor problemen zorgt met de regeling. Is dit noodzakelijk?

3 rijstroken (i.p.v. 2) ter plaatse van PB plein (t.b.v. verkeersafwikkeling Wibautstraat – Gooiseweg) is een zorgpunt. Is dit noodzakelijk?

Al dan niet regelen zebra Julianalaan punt voor verdere uitwerking in samenhang met tramdoorsteek. Opstelruimte voor 1 tram in de Julianalaan is noodzakelijk voor een goede regeling. Dit is tevens de reden dat **variant 2e vanuit regeloptiek niet wenselijk** is.

1b is beter voor hoofdnet tram, hoofdnet bus, hoofdnet auto. Doorstroming langzaam verkeer is iets minder tov. de huidige situatie.

Opmerking:

Er kan pas een goed advies worden gegeven wanneer het sporenplan tram definitief vast ligt en de verkeerscijfers van december 2009 zijn gebruikt voor update verkeersregeltechnisch onderzoek Amstelstation (17 augustus 2009).

7. Reactie CVC

GVB

Tramlus

Beide varianten zijn thans niet aanvaardbaar. Er is in beide gevallen te weinig ruimte om het te gebruiken als eindpunt voor 2 tramlijnen. Bij 2 eindigende lijnen moet je rekening houden met reservetijden en wachttijden (Verplichte volgens de wet vastgestelde pauzes van 30 minuten).

In de avond kunnen trams in variant 1 op een deel van de Treublaan komen te staan (althans over het fietspad). In variant 2 komen de tweede trams in wissels te staan wat ook ongewenst is.

Reactie op variant 1b) er is te weinig opstelruimte voor een 2^e tram die achteraan een 1^e wachtende tram aansluit op 1 spoor. Dit is niet acceptabel. Variant 2e biedt meer ruimte voor wachtende trams maar is op basis van dit sporenplan niet zoals de tekening is getekend te maken, met name het kruiswissel is onmogelijk te maken.

Een regeling is noodzakelijk op de Julianalaan voor kruising tram / fietspad dubbelbereden/bus. Het GVB gaat niet akkoord met alleen waarschuwingslichten voor genoemde verkeersdeelnemers.

Een keerlus / rondrijspoor is beslist noodzakelijk en is een norm bij een eindhalte. Wel kan de heer Tollenaar zich voorstellen dat het negenoog voor het rondrijden slechts op wit komt na indrukken van een knop of andere speciale handeling in de tram.

GVB is van mening dat je beter de tram kunt doortrekken over de Julianalaan naar een andere plaats (Hugo de Vrieslaan) zodat de keerlus buiten het directe gebied van het Amstelstation wordt gerealiseerd. Er is in dit geval wel een halte noodzakelijk op de Julianalaan. Wanneer je 1 eindigende tramlijn hebt is het beter oplosbaar in beide varianten.

Busstation

Omlopen voor de bus langs om in te stappen is ongunstig. Onduidelijkheid voor reizigers doordat de bussen achter elkaar staan vanuit Amstelstation bekeken. Een goed verwijzingssysteem is dan noodzakelijk.

Opmerking Dhr. Ates (NS Vastgoed)

Graag aandacht voor het laden en lossen op het busstation. Er is 1 locatie voor de gehele bevoorrading van het Amstelstation (restaurants en winkels). De vrachtwagens moeten op het busstation steken en er moet ruimte zijn voor minimaal 2 vrachtwagens achter elkaar.

DIVV

Opmerking vooraf: voorstel om gezien de onzekerheden in het plan, beslissing uit te stellen.
tramlus

Voorkeur voor variant 1b op hoofdlijnen. Met inachtneming van verdere uitwerking sporenplan en verkeersregeltechnisch onderzoek op basis van verkeerscijfers december 2009.

Busstation

Onveiliger vanwege veel passagiersbewegingen voor de bussen langs. Extra aandacht voor toegankelijkheidseisen (halte). De kolommen van de luifel staan nu op ongunstige plek. Aandacht hiervoor in verdere uitwerking.

Politie

Voorkeur voor 1b. Met name beter voor de verkeersveiligheid bij een 2 richtingen fietspad Julianalaan. Dit is in het geding bij variant 2e, door de kruising met 4 tramsporen. Terugkeerlus is probleem voor verkeerslichten regeling op het plein. 3 rijstroken (i.p.v. huidige 2) op het PB plein (verkeersafwikkeling Wibaut-Gooiseweg) niet acceptabel wanneer verkeerslichten uitvallen. Dit is zeer gevaarlijk. Op de Julianalaan een opstelvak van 80 m is voorwaarde i.p.v. 30 meter. Als dit niet haalbaar is in het ontwerp dan zoveel mogelijk benaderen. Ontwerp aandachtspunt bij wegdraaiende (nacht)bus komende uit Julianalaan naar Gooiseweg; bocht optimaliseren. Punt GVB over capaciteit voor wachtende trams is zeer belangrijk. Daarom eventueel voorkeur voor tramlus buiten het projectgebied. GVB heeft deze voorkeur ook uitgesproken en wil lijn 25 doortrekken.

Opmerking Mw. Hoevenaar: vanuit het proces bekeken is het vreemd dat GVB nu pas komt met de opmerking over de te beperkte capaciteit voor wachtende trams. In de maanden hiervoor heeft GVB hier nooit eerder iets over gezegd. SRA wil een eindpunt voor 2 eindigende lijnen.

DRO

Tramlus

(Lichte) voorkeur voor variant 2e. Vanwege betere benutting droogloop en extra opstelruimte trams. De problematiek bij de kruising fiets met trams in Julianalaan is oplosbaar. In tegenstelling tot dhr. Oost Indië heeft dhr. Wiersma van DRO voorkeur voor variant 1b op grond van eerder genoemde overwegingen.

Busstation

De vorige CVC goedgekeurde variant met haltes evenwijdig met NS spoor is beter dan de gedraaide variant. Dit vanwege overzichtelijkheid voor de reiziger komend vanuit het Amstelstation. Overigens zijn er geen harde tegenargumenten voor de gedraaide variant. Beiden hebben voor- en nadelen. Beter gebruik van de luifel is een stedenbouwkundig voordeel voor het nieuwe ontwerp busstation.

Conclusie CVC

1B heeft de voorkeur vanwege betere doorstroming. Hierbij gaan we er wel vanuit dat de knelpunten die benoemd zijn worden opgelost. Belangrijkste knelpunt is de capaciteit voor wachtende trams.

Advies besluit WVA en CVC

WVA

Voorkeur voor variant 1b. Met inachtneming van nadere uitwerking:

- details heuvels, steunpunten en lantaarns
- nader onderzoek groene golf op de Wibautstraat voor de situatie 2015/2020.
- Opstelvakken Julianalaan: 80 meter is voorwaarde voor goede verkeersafwikkeling (i.p.v. 30 meter).
- Vertrekkende trams kruisen het fietspad en rijbaan (Julianalaan); Aandacht voor de regeling met verkeerslichten en/of waarschuwingslichten (fietspad).
- Nieuw verkeersregeltechnisch onderzoek laten uitvoeren op basis van nieuwe verkeerscijfers, die beschikbaar zijn in december 2009.
- Geadviseerd wordt het retourspoor (keerspoor) te laten vervallen omdat dit voor problemen zorgt met de regeling.
- 3 rijstroken (i.p.v. 2) ter plaatste van PB plein (t.b.v. verkeersafwikkeling Wibautstraat – Gooiseweg) is noodzakelijk.
- Al dan niet regelen zebra Julianalaan punt voor verdere uitwerking in samenhang met tramdoorsteek.
- Opstelruimte voor 1 tram in de Julianalaan is noodzakelijk voor een goede regeling. Dit is tevens de reden dat **variant 2e vanuit regeloptiek onacceptabel** is.
- 1b is beter voor hoofdnet tram, hoofdnet bus, hoofdnet auto en fietsverkeer. Beide varianten scoren minder op doorstroming voor autoverkeer en voetgangers.

Opmerking:

Er kan pas een goed advies worden gegeven wanneer het sporenplan tram definitief vast ligt. Hierdoor is er meer duidelijkheid over de plaats waar rails en wissels komen. Er komen nieuwe cijfers die meer inzicht geven in de regelbaarheid. Naar verwachting zijn deze verkeerscijfers in december 2009 beschikbaar. Deze kunnen worden gebruikt voor een update van het verkeersregeltechnisch onderzoek.

CVC

Voorkeur voor variant 1b:

Hierbij gaat de CVC er wel vanuit dat de knelpunten die benoemd zijn worden opgelost. Er kan pas een goed advies worden gegeven wanneer het sporenplan tram definitief vast ligt. Hierdoor is er meer duidelijkheid over de plaats waar rails en wissels komen. Er komen nieuwe cijfers die meer inzicht geven in de regelbaarheid. Naar verwachting zijn deze verkeerscijfers in december 2009 beschikbaar.

Vanuit verkeersveiligheid en een betere doorstroming geniet variant 1b de voorkeur.

busstation

De vorige CVC goedgekeurde variant met haltes evenwijdig aan het NS spoor is beter dan de gedraaide variant. Dit vanwege overzichtelijkheid en de verkeersveiligheid voor de reiziger komend vanuit het Amstelstation. Reizigers moeten zich in het nieuwe model tussen aan- en afrijdende bussen en taxi's mengen. Wel wordt uitgesproken dat de gedraaide variant niet onmogelijk is. De CVC vraagt aandacht voor het laden en lossen op het busplatform bij de verdere uitwerking

Tramlus

- De verkeersveiligheid in model 1b is beter gewaarborgd
- de verkeersdoorstroming is beter en kruispunten e.d. zijn beter regelbaar
- de situatie voor het langzaam verkeer is beter doordat er minder kruisingen zijn met de tram
- Het onderzoek geeft aan dat er meer opstelruimte voor de tram op de Julianalaan moet zijn, omdat er anders filevorming zal ontstaan op de Julianalaan. E.e.a. mag geen effect hebben

- op de doorstroming van het hoofdnet auto Wibautstraat-Gooiseweg. Verzocht wordt om dit verder uit te werken. Het project moet hier zelf over beslissen.
- De voorwaarde die het GVB stelt om 2 trams achter elkaar op te stellen is onmogelijk in variant 1b, mits je 2 eindigende tramlijnen aanhoudt. Het voorstel is om met het bestuur en de SRA om lijn 25 ter discussie te stellen. De ruimte is te klein voor 2 trams en dit beperkt het goed functioneren van het stationsgebied.