

# Inpassing tram voorplein Amstelstation

## Inspraakreactie van Buurtbeheer Amsteldorp-de Wetbuurt

### **Vooraf**

Op 16 december hoorden wij voor het eerst over de verregaande consequenties die de verschillende varianten met betrekking tot de keerlus tram bij het Amstelstation op de lange termijn konden hebben voor onze wijk Amsteldorp (en ook voor de wijk Julianapark).

Ook bleek ons dat de Bestuurscommissie Oost al in begin november een advies had uitgebracht hierover, waarbij gekozen werd voor variant A.

We willen er nadrukkelijk op wijzen dat de bewoners van onze wijken, die zeer belanghebbend zijn bij deze kwestie, door de Bestuurscommissie voorafgaand aan dit advies niet geïnformeerd, laat staan geraadpleegd, zijn en dat zij, ondanks een voorlichtingsbijeenkomst op 27 oktober (toen overigens, naar zeggen van een lid van de Bestuurscommissie, het besluit over het advies al genomen was) niet op de hoogte zijn gebracht dat de keus uit verschillende varianten ernstige gevolgen kon hebben voor onze buurten.

Aan bewoners is de indruk gegeven dat het slechts een kwestie was van waar precies bij het Amstelstation de nieuwe keerlus zou komen, een paar meter verschil de ene of de andere kant op, wat weinig belangrijk leek binnen het grote geheel van de veranderingen in het Amstelstationgebied.

Uit de nota van uitgangspunten en de toelichting op 16 december is ons echter gebleken dat de keus die nu gemaakt wordt, in de toekomst ingrijpende gevolgen kan hebben voor onze wijk (en ook de wijk Julianapark) op het gebied van de luchtkwaliteit, verkeersdruk en bereikbaarheid.

Noch bij het advies van de Bestuurscommissie, noch in de Nota van Uitgangspunten wordt o.i. rekening gehouden met deze gevolgen voor onze wijken. Opvallend is dat de bewoners van deze wijken ook niet worden genoemd als stakeholder in de Deelnota van Uitgangspunten.

In het verkeersonderzoek van Netwerkstudie Amstelstation wordt bovendien onze wijk (met nr.134) niet beschouwd als dichtstbijzijnde zone terwijl onze wijk tegen het Amstelstationgebied aan ligt (bij gebouw D en het busstation), rechtstreeks grenst aan Overzichtsweg en Hugo de Vrieslaan en voor de bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer volledig afhankelijk is van de Hugo de Vrieslaan.

In de berekening van de effecten worden wij hierdoor ook niet meegewogen, wat gezien de invloed die de verkeersplannen op welzijn en leefbaarheid in onze wijk hebben, onbegrijpelijk is.

Vandaar dat we het van belang vinden hierover in te spreken.

## Varianten

Volgens de voorliggende stukken gaat de voorkeur van de gemeente momenteel uit naar variant A.

Bij deze variant is, net als bij variant SP+ sprake van een knip in het autoverkeer Juliananplein, dat wil zeggen dat het Juliananplein t.z.t. wordt afgesloten voor autoverkeer.

In variant SP+ is dit zeker en betreft het een volledige knip. In variant A wordt nog de mogelijkheid opengehouden dat een knip in één rijrichting zou kunnen volstaan, maar dit lijkt onwaarschijnlijk.

Het is vooral deze afsluiting die ons als bewoners van Amsteldorp grote zorgen baart.

De gevolgen van een dergelijke knip zijn volgens de Deelnota van Uitgangspunten weliswaar niet ernstig, maar zoals hierboven al gezegd, daarbij worden de gevolgen voor onze wijk niet meegewogen.

Die gevolgen voor onze wijk zijn:

1. Slechte bereikbaarheid van onze wijk. Bewoners en bezoekers kunnen per auto alleen nog maar naar en van het Prins Bernhardplein, en daarmee richting Centrum (Wibautstraat) en richting Zuid (Treublaan), via de omweg Hugo de Vrieslaan, Nobelweg, Kamerlingh Onneslaan.  
Richting centrum kan dan desnoods ook gekozen worden voor Hugo de Vrieslaan, Nobelweg, Schalk Burgerstraat, Krugerplein, Beukenplein, een route die dwars door woonwijken voert en waarbij in het verleden bij werkzaamheden rond Juliananplein/Prins Bernhardplein al gebleken is dat de verkeersoverlast er dan substantieel toeneemt.
2. Meer autoverkeer over de Hugo de Vrieslaan van en naar de S111 Spaklerweg. Deze toename zal nog versterkt worden door de vorig jaar gestarte bouw van duizenden woningen in Amstelkwartier en Kop Weespertrekvaart. Zoals ook in de Deelnota van Uitgangspunten wordt gemeld, is het onduidelijk wanneer en of de geplande Amstelstroomlaan hier een gedeeltelijke verlichting voor zou kunnen bieden.

Dit treft onze wijk op verschillende manieren

- a. Meer luchtvervuiling/fijn stof naar de laaggelegen (4m onder NAP) polder die onze wijk is.
- b. Grotere kans op opstoppingen op drukke tijden waarbij de enige toe- en uitgang voor auto's van onze wijk, de Fizeastraat, geblokkeerd wordt voor bewoners en voor hulpdiensten. Dit vindt nu al soms plaats als er ergens een kleine stremming is. Ditzelfde geldt overigens voor Julianapark m.b.t. de Schagerlaan.
- c. Onveiliger en moeilijker oversteek voor fietsers en voetgangers vanuit onze wijk naar Amstelstation en Bernhardplein: door het toegenomen autoverkeer zal de Hugo de Vrieslaan -zeker in combinatie met een tramspoor- een barrière gaan vormen die onze wijk isoleert en afsluit van de toegang naar de stad.

Tot zover de nadelen van varianten SP+ en A voor onze wijk.

Ook variant B, met een knip in de Spaklerweg bij de Omval heeft voor onze wijk nadelen:

1. Het verdwijnen van een snelle route voor wijkbewoners naar en van de A10
2. Een toename van het toch voor de wijk al zeer belastende verkeer op de Gooiseweg.

De geluids- en milieuoverlast voor onze wijk van toenemend verkeer op de Gooiseweg zou echter kunnen worden geminimaliseerd door daar de door ons al zeer lang verzochte verlaging van de maximumsnelheid naar 70 km toe te passen en de nauwelijks gebruikte vluchtstroken te vervangen door begroeiing met enkele parkeerhavens. Dit leidt niet tot noemenswaardige beperking van de doorstromingsnelheid.

Daarnaast betekent variant B ook dat een aantal bomen buiten het huidige plangebied moeten sneuvelen, waar tegenover staat dat wel enige bomen in het plangebied behouden kunnen blijven. Het eerder sneuvelen van bomen langs de Hugo de Vrieslaan is een nadeel, maar deze bomen moeten uiteindelijk toch verdwijnen bij doortrekking van de tram.

Hier tegenover staan voor ons (en andere stakeholders) een aantal voordelen van variant B:

1. Forse vermindering autoverkeer Hugo de Vrieslaan en Overzichtsweg
2. Betere en veiligere kruising voor fietsers en voetgangers naar Julianaplein/de stad.
3. Betere luchtkwaliteit in het geheel en met name voor ons belangrijk: bij de Overzichtsweg
4. Minder verkeersproblemen bij busstation parkeergarage van gebouw D.
5. Voor wijkbewoners behoud van de autoroute naar Bernhardplein, Wibautstraat, Treublaan.
6. Geen extra verkeersdruk langs en rond onze wijk door verkeer van en naar de nieuwbouwwijken Amstelkwartier en Kop Weespertrekvaart.
7. Meer ruimte voor fietsparkeren en/of andere voorzieningen in het Amstelstationgebied
8. Kortere overstaptijden, eenduidige en compacte OV-knoop bij Amstelstation.
9. Betere stedenbouwkundige kwaliteit van de openbare ruimte
10. Betere voorwaarden voor logistiek/bevoorrading bij Amstelstation.

Andere stakeholders, zoals NS lijken op grond hiervan een voorkeur voor variant B te hebben.

## **Analyse Deelnota, Quickscan MKBA en Netwerkstudie Amstelstation**

Wij hebben de betreffende stukken doorgelopen met het oog op de punten die voor onze wijk van belang zijn.

Wat ons zeer verbaast, is dat in de tabel op pagina 22 van Deelnota van Uitgangspunten variant B en B+ op bijna alle punten positiever scores dan andere varianten, maar dat deze toch worden afgewezen en zeer negatief uit de QuickScan MKBA komen. Dit is dan kennelijk op grond van de mindere score op de punten *Maatschappelijk Draagvlak* en *Haalbaarheid (juridisch)*.

De negatieve scores op deze punten gelden echter ook voor de andere varianten bij het doortrekken van de tramlijn. Dit heeft dus, nemen we aan, slechts te maken met tijdsplanning, niet met reële belemmeringen.

Daarnaast zien we dat in de QuickScan niet dezelfde varianten worden gehanteerd als in de nota van uitgangspunten, wat op zijn minst verwarrend is.

Opvallend is ook dat bij de factor verkeersveiligheid in de QuickScan geen rekening is gehouden met de verkeersveiligheid van de verschillende routes bij de varianten, alleen met verkeersveiligheid op grond van aantal kilometers, wat dus een zeer onvolledig beeld geeft.

Op pagina 6 lezen we verder: "De knippen in varianten A2 en B1 en de T-splitsing bij het Prins Bernhardplein (variant B1) hebben effect op de reistijd van automobilisten."

In variant B1 is echter geen sprake is van een T-splitsing bij het Prins Bernhardplein maar van een knip bij de Spaklerweg/Omval.

De bandbreedte van + en - 30% tenslotte is o.i. zo groot dat alle conclusies tamelijk arbitrair zijn.

Deze onnauwkeurigheden vergroten ons vertrouwen in de zorgvuldigheid van deze MKBA QuickScan niet, wat we extra bezwaarlijk vinden daar de QuickScan de voornaamste onderbouwing voor een negatieve beoordeling van variant B lijkt te zijn.

In de uitkomsten van het verkeersonderzoek in de Netwerkstudie Amstelstation komen we ook enkele punten tegen waar we vraagtekens bij zetten:

- In de eerste plaats zien we dat bij de doorrekening in de GenMod modellen opnieuw onze wijk buiten beschouwing wordt gelaten.
- Verder zou volgens het verkeersonderzoek een knip op het Julianaplein een verbeterde doorstroming geven op de Hugo de Vrieslaan. Op grond van ervaringen bij tijdelijke afsluitingen of belemmeringen in het verleden betwijfelen we ten zeerste of dit het geval is. Het tunneltje bij Overzichtsweg/Spaklerweg en de rotonde blijft immers altijd een knelpunt, en de filevorming die daar nu al plaatsvindt zal zich o.i. bij een knip Julianaplein uitbreiden op Overzichtsweg en Hugo de Vrieslaan. De betere doorstroming geldt menen we echter wel voor een knip bij De Omval.
- Merkwaardig genoeg wordt er zover wij kunnen zien in het verkeersonderzoek alleen gekeken naar de avondspits, terwijl ook in ochtendspits de verkeersstroom over Spaklerweg/Overzichtsweg groot is.

Uit de GenMod modellen blijkt overigens onomstotelijk dat variant 1a, zeker in combinatie met aansluiting van Hugo de Vrieslaan op Gooiseweg, tot totale onbereikbaarheid van onze wijk in de spitsuren zal leiden.

Tenslotte verbazen we ons over de vaststelling op pagina 16 van de Deelnota van Uitgangspunten dat bij variant B de trams extra lege kilometers zouden moeten rijden. Immers: wanneer bij de keerlus Gooiseweg en bij de Fizeastraat haltes wordt gerealiseerd, betekent dit voor vele duizenden bewoners van Amsteldorp, Julianapark en Jerusalem een betere en snellere OV verbinding, met in de richting zuid geen overstap bij het Amstelstation. Daarvan zal zeker gebruik worden gemaakt.

## Conclusie

**Concluderend willen wij er op aandringen dat bij het kiezen voor een variant niet wordt gekozen voor een variant waarbij het Julianaplein in de toekomst wordt afgesloten voor autoverkeer .**

Er zou moeten worden gekozen voor een oplossing waarbij zoveel mogelijk opties openblijven om bij de uiteindelijke realisering van de doorgetrokken tram de bovengenoemde nadelige gevolgen voor onze wijk te voorkomen.

Zover wij op dit moment kunnen zien is zou dan t.z.t. een keuze voor variant B+ de beste mogelijkheid zijn.

Dit betekent dat bij de nu te maken keuze er in ieder geval van zou moeten worden uitgegaan dat later bij het doortrekken van de tramlijn variant B+ of afgeleiden daarvan mogelijk moet blijven.

Amsterdam 16 januari 2015

Buurtbeheer Amsteldorp-De Wetbuurt