

Bankras

WIJKPLATFORM

Kostverloren

Verslag wijkplatform bijeenkomst Amstelveenlijn 10 juni 2015

Aanwezig:

Jaap Prent (BBA), Joke Potma, S. Sih, J.H. de Jong, C.C. Rawi, T. Luiten, E. Poel, A. Haven, D. v.d. Mast, Z. Horbach, U. Braam, B. Heimans, Y. en M.J. Dekker, M. en H. v.d. Meer, R.F. Balderen, J.H.C. Verouden, F. Snoeck, R. de Flines, Jan Kemmeren, Ruud Polman (CNV), Ruud Looman (wijkagent).
Carin Nyst, (DB lid BaKo) Wilma Driessen (voorzitter) en Marjo Fambach (notulist)
W. v.d. Meulen (communicatieadviseur Amstelveenlijn, afd. Metro en Tram, Gemeente Amsterdam), H. Topper (omgevingsmanager Amstelveenlijn, afd. Metro en Tram, Gemeente Amsterdam),
A. Miggelenbrink (projectmanager Amstelveenlijn, afd. Metro en Tram, Gemeente Amsterdam), A. van Rijn, (Omgevingsmanager, Gemeente Amstelveen), Fred Snoek (technisch manager Amstelveenlijn, afd. Metro en Tram, Gemeente Amsterdam).

Opening.

Wilma Driessen opent om 20.15 uur de bijeenkomst. Zij vertelt dat de verandering van lijn 51 naar Amstelveenlijn, die voor een belangrijk deel de wijk Bankras /Kostverloren aangaat, een goede reden is om de geplande wijkplatformvergadering te gebruiken voor een presentatie over de Amstelveenlijn.

Wilma stelt de gasten voor. Dhr. Miggelenbrink van de Gemeente Amsterdam zal de presentatie houden. Tijdens de presentatie is het mogelijk korte verduidelijkingsvragen te stellen. Na afloop kunnen inhoudelijke vragen gesteld worden.

De presentatie zal ca. 45-60 min. duren. Er is een maquette opgesteld. Na afloop van de presentatie kan daar gekeken worden en kunnen er vragen bij gesteld worden.

Wilma geeft het woord aan de heer Miggelenbrink. De heer Miggelenbrink heet de aanwezigen welkom. Hij licht de huidige stand van zaken toe, met name het deel voor de wijk Bankras /Kostverloren. De stand van zaken is op hoofdlijnen. Er zullen vragen zijn waar nog geen antwoord op gegeven kan worden. Daar kan later op terugkomen worden.

De huidige Amstelveenlijn is eind van de jaren '80 aangelegd en is na 30 jaar gebruik aan vervanging toe. Er is onderhoud en nieuw materieel nodig. Daarnaast zijn er ontwikkelingen rondom Zuidas en ZuidasDok. Bedoeling is om het openbaar vervoer niet alleen aantrekkelijker maar ook efficiënter te maken. De verkeersveiligheid moet verbeteren. Door de veroudering van materieel en infrastructuur neemt de storingsgevoeligheid toe.

Op 12 maart 2013 is door de stadsregio met instemming van het Amsterdam, Amstelveen en Stadsdeel Zuid een besluit genomen over de Amstelveenlijn. De metrolijn in Amstelveen gaat vervallen. Het plan behelst drie lijnen:

- De tramverbinding tussen Binnenhof en Amsterdam CS, lijn 5, blijft gehandhaafd. Verbeteringen betreffende lijn 5 volgen na 2020
- Op station Zuid kan de sneltram van lijn 51 niet meer doorrijden naar Amsterdam CS. Lijn 51 wordt vervangen door een hoogwaardige tramverbinding tussen station Zuid en Westwijk
- Een metroverbinding tussen station Zuid en Amstel

Er komt in de Legmeerpolder een opstel terrein. Verder komen er drie ongelijkvloerse kruispunten:
Kruising Sportlaan, kruising Zonnestein en kruising Rembrandtweg



Een vijftal haltes wordt opgeheven: Spinnerij, Gondel, Marne, Amstelveen Centrum en in Amsterdam Buitenveldert zal de halte A.J. Ernststraat vervallen.

Bij uitwerking van het ontwerp wordt gekeken naar de kruisingen, haltes, past het goed in de omgeving? Zijn er wijzigingen in bestemmingsplannen nodig?
De aanbesteding moet Europees zijn. En alles moet passen binnen het budget en de planning.

Joop de Jong merkt op dat er subsidie van het Rijk voor is en hij vraagt zich af of er nog veranderingen kunnen komen bij een volgende kabinetsformatie. Geantwoord wordt dat een uitvoeringsbesluit daarom zo van belang is. Daar wordt alles in vastgelegd.

De vraag wordt gesteld wat er gebeuren gaat als de kosten het budget gaan overschrijden, hierbij wordt gewezen op het project Noord/Zuid-lijn. Zijn die kosten voor Amstelveen?

Antwoord: er wordt altijd van dergelijke projecten geleerd. Zorg dat er aan de voorkant voldoende budget is, gebaseerd op de wensen. Maar het is geen garantie. Daarom zijn goede afspraken hierover belangrijk met de partijen. Vorig jaar is er een studie geweest over de mogelijkheden naar de kruisingen. De conclusie is dat het technisch mogelijk is binnen het budget om kruisingen ongelijkvloers te maken. De verbinding tussen de wijken komen op maaiveldhoogte.



Aan één kant van het verlaagde perron komt een lift. Opgemerkt wordt dat mensen die slecht ter been zijn dan een heel stuk moeten lopen. Iemand merkt op dat de lift blijft waar de halte nu ook is. Dit wordt bevestigd.



Mogelijke eindsituatie bij Kronenburg



Mogelijke eindsituatie bij Zonnestein

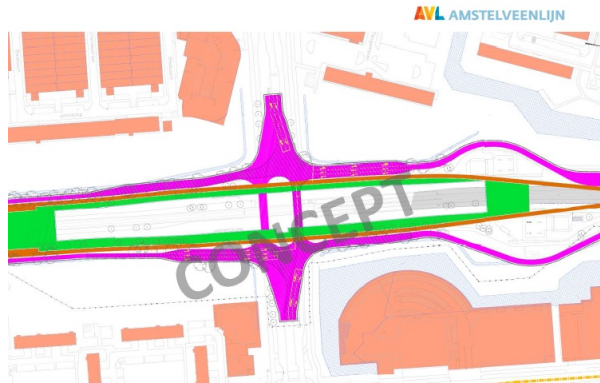
Het project kent twee fases waar het het tijdelijk openbaar vervoer betreft. Bij start van de bouw (naar verwachting begin 2018), blijft lijn 5 rijden tussen Amsterdam CS en Amstelveen Binnenhof. Lijn 51 blijft rijden tussen Amsterdam Centraal en de A9, de halte wordt nog nader bepaald. Vanaf dat punt wordt naar Westwijk vervangend busvervoer ingezet.

Bij de 2^e fase gaat de Amstelveenboog eruit. Dat staat gepland in het 1^e kwartaal van 2019. Lijn 5 blijft rijden tussen Amsterdam CS en Amstelveen Binnenhof. Lijn 51 rijdt dan niet meer van Zuid naar Amstelveen. Het vervangende busvervoer van Westwijk naar/van halte de A9 loopt dan door tot station Zuid. Tussen stations Zuid en Amstel blijft er een metroverbinding. GVB werkt de details voor het tijdelijk vervoer verder uit.

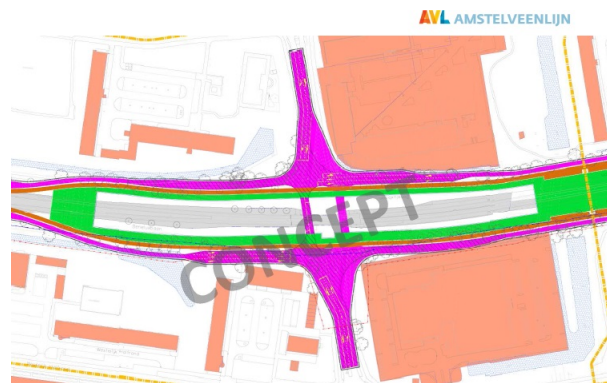
Bij station Zuid komt een tijdelijke halte aan de Strawinskylaan.



Tijdens de vernieuwing zullen de verbindingen, doorstroming en bereikbaarheid zo goed mogelijk op elkaar afgestemd worden zodat er zo min mogelijk overlast voor reizigers en omwonenden is. Ook wordt de openbare ruimte zo min mogelijk aangetast. De Beneluxbaan blijft de belangrijkste verbinding met Amsterdam. Al zal het project als dit altijd voor enige overlast zorgen.



Voorbeeld tijdelijke situatie bij Kronenburg



Voorbeeld tijdelijke situatie bij Zonnestein.

Uitleg van de schetsen (hierboven).

In het midden, het witte gedeelte is de verdiepte ligging. Het groene deel is het bouwterrein. Het oranje-bruine is het openbaar vervoer, dat kan een bus zijn maar het kunnen ook rails zijn. Het paars is het doorgaand verkeer, de wijk in. Op de linkerschets zijn aan de rechterkant zijn twee witte gebogen velden, dit zijn de Esso benzinestations. De rijstrook gaat hier tijdelijk omheen. Er wordt nog gekeken hoe het zich verhoudt, of er geen sluipverkeer gaat ontstaan.

De heer Verouden vraagt naar de Beneluxbaan. Die zou verbreed worden.

Antwoord: deze tekeningen laten de tijdelijke situatie zien.

Er worden vanuit de zaal zorgen geuit over de weg die erg dicht langs woningen gaat lopen.

Geantwoord wordt dat er gesprekken met die bewoners worden gehouden. Er zal wel enige overlast zijn.

Iemand vraagt of de uiteindelijke situatie niet dichterbij de huizen zal komen

Uitgelegd wordt is dat er voor de bak, de wanden iets meer ruimte nodig is.

Haltes en trams

Alle haltes worden vernieuwd en krijgen lage perrons die geschikt zijn voor het nieuwe trammaterieel. De haltes krijgen ook een hoogwaardige inrichting. Het ontwerp wordt nog uitgewerkt. Er komen fietsvoorzieningen en duidelijke reisinformatie. Er komen transparante liften, het geheel wordt sociaal veilig zonder donkere hoeken.



Nieuwe trams

De trams worden maximaal 30 meter lang. De Amstelveenlijn kan gekoppeld worden tot 60 meter. Lijn 5 wordt niet gekoppeld. De trams zijn 2,4 meter breed. De instap is laag.

Iemand merkt op dat er nog maar een rechtstreekse verbinding is naar het Centraal Station overblijft, zonder overstappen. Geantwoord wordt dat als het straks allemaal veranderd is, station Zuid belangrijker zal gaan worden voor het openbaar vervoer. Daarnaast blijft lijn 5 rijden tussen Binnenhof en Amsterdam CS waardoor die directe verbinding behouden blijft.

Voor Amstelveen zijn twee bestemmingsplanprocedures. De eerste voor het opstel terrein en de 2^e voor de drie ongelijkvloerse kruispunten.

Gevraagd wordt of de lijn mogelijk doorgetrokken gaat worden naar Schiphol.

Geantwoord dat dat niet in de plannen ligt. Wel loopt er een studie voor het doortrekken naar Uithoorn.

Iemand merkt op dat verplaatsen van de lijn en het afsluiten van de Handelsweg en nog enkele aanpassingen goedkope oplossingen kunnen zijn. Zo ook bij de Sportlaan.

De suggesties worden meegenomen.

Overzicht:

14 mei t/m 10 juni	Voorontwerp bestemmingsplannen ter inzage
3e kwartaal 2015	Ontwerpbestemmingsplannen ter inzage
Eind 2015	Definitief besluit vernieuwing Amstelveenlijn
Begin 2016	Vastgestelde bestemmingsplannen ter inzage
2016/2017	Vorbereiding aanbesteding/uitvoering
2018	Start werkzaamheden
1e kwartaal 2019	Amstelveenboog buiten gebruik
Vanaf begin 2020	Instroom nieuw materieel
Eind 2020	Ingebruikname nieuwe Amstelveenlijn

Hoe houdt het projectteam u op de hoogte?

U kunt de website bezoeken: amstelveenlijn.nl

Daarnaast zullen er bewonersbrieven, digitale nieuwsbrieven en factsheets komen.

Er worden informatie en inspraakbijeenkomsten georganiseerd en persoonlijke gesprekken met bedrijven, wijkplatforms, etc. Als er nog vragen zijn kunt u een e-mail sturen naar info@amstelveenlijn.nl

Wilma dankt de gasten voor de presentatie.

Dhr. Prent geeft zijn complimenten voor het plan wat na het eerste concept is uitgegroeid tot een volwassen plan.

Er zijn vragen over de halte Bankras-Oranjebaan, de bereikbaarheid en of daar geen werkzaamheden zullen plaatsvinden. Geantwoord wordt dat de kruising Oranjebaan al ongelijkvloers is, hier is niets op te lossen.

Extra mededeling voor de wijk:

Jaap Prent meldt dat het kunstwerk van de Bankrashal gerestaureerd zou worden. Naar aanleiding van vragen van Joop de Jong over het meenemen van het kunstwerk, heeft Jaap deze vragen meegenomen naar de Raad.

De bijeenkomst wordt gesloten om 21.45 uur