

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Verzonden: vrijdag 15 juli 2022 9:16
Aan: 5.1.2.e; 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e
Onderwerp: RE: Onderschrijven verkeersonderzoek? - beroepsprocedure PI 59
Bijlagen: Rapport Goudappel reactie beroep 012407 JFE.pdf; Bijlage 6 Onderzoek Verkeer jfe.pdf

Beste 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Ik ben door het rapport gegaan.

Eerst het verkeersrapport en ik kwam nagenoeg tot dezelfde omissies in de rapportage als waar de appellanten op inhaakten.

De meeste opmerkingen worden behandeld in de reactie. Algemeen vindt ik de eerste rapportage te kort door de bocht. Herkomst van cijfers 2030 autoverkeer, uitgangspunten van fietsaantallen en of dit een robuuste of juist conservatieve uitgangssituatie is wordt niet opgemerkt.

Algemeen denk ik dat de cijfers redelijk te verdedigen zijn.

Ik snap wel dat men erg sceptisch is ten aanzien van het eenvoudig omrekenen van etmaal naar spitsuur.

De volgbaarheid voor een niet specialistische lezer met argwaan is lastig.

In het reactie stuk zoals gezegd worden de aanvullende info-stukken wel voor een deel geleverd.

Wel heeft men de Omni-x berekeningen te kort door de bocht gedaan volgens mij.

Uitgangspunten en een marge in de prognose zou ik opnemen.

Kaartje met de takken, straatnamen, omrekenen van mvt naar PAE

50-50 verdeling over S108 en S109 gericht verkeer is niet realistisch, dit betekent aan 1 zijde rijk rekenen en de andere een overschatting.

Ik zou uitgaan van 60-60...

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Verzonden: donderdag 14 juli 2022 16:10
Aan: 5.1.2.e; 5.1.2.e
Onderwerp: FW: Onderschrijven verkeersonderzoek? - beroepsprocedure PI 59

Dag 5.1.2.e en dag 5.1.2.e,

Zouden jullie, in afwezigheid van 5.1.2.e, diagonaal door bijgaand Goudappel rapport willen gaan, en aan 5.1.2.e willen laten weten of dit een acceptabel en plausibel onderzoek is, bij voorkeur uiterlijk maandag aanstaande? Zie ook haar onderstaand bericht.

Ik ben zojuist door het rapport gegaan (max 8 minuten leeswerk) en ik vind het verhaal redelijk plausibel.

Maar met name voor wat betreft de vervoersbewegingen heb ik geen referenties om enig gevoel te krijgen bij de juistheid van de aannames, maar jullie misschien wel?

Zouden jullie je bevindingen rechtstreeks met 5.1.2.e willen delen, aangezien ik vanaf morgen met vakantie ben? Heel veel dank alvast!

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e
Projectmanager
Zuidas

Gemeente Amsterdam

5.1.2.e

Van: 5.1.2.e

Verzonden: donderdag 14 juli 2022 14:49

Aan: 5.1.2.e 5.1.2.e

CC 5.1.2.e

Onderwerp: Onderschrijven verkeersonderzoek? - beroepsprocedure PI 59

Hoi 5.1.2.e en 5.1.2.e,

Ik hoorde dat jullie in afwezigheid van 5.1.2.e eventueel een toets voor mij kunnen uitvoeren.

Voor 5.1.2.e zal ik me voorstellen: ik werk als jurist bij de Zuidas (collega 5.1.2.e) en hou me met het juridische deel van de ruimtelijke ordening bezig.

In dit geval wil ik jullie vragen om het rapport Goudappel reactie beroep te toetsen op juistheid.

De hoofdvraag is: kunnen we de invoergegevens en de conclusies onderschrijven. Dit rapport is namens vergunninghouder (een ontwikkelaar) opgesteld in een beroepsprocedure. De buurt maakt bezwaar tegen de vergunning om het gebouw te renoveren en uit te breiden t.b.v. kantoren.

Ik beseft dat jullie niet zijn ingelezen in het dossier. Hopelijk kunnen jullie toch de juistheid toetsen (als is het maar in algemene zin). Voor de volledigheid heb ik een eerder onderzoek (in bezwaar ingebracht door vergunninghouder) en de tekst uit de ruimtelijke motivering (bij het primaire besluit, zie onder) bijgevoegd.

A.s. zit ik met de advocaten van vergunninghouder om o.a. ook dit punt door te spreken. Ik snap dat het heel kort dag is. Wellicht kunnen jullie wel aangeven of het onderzoek onacceptabel is. Jullie inhoudelijke oordeel kan ik dan later met ze delen. Overigens kan ik het rapport goed volgen.

Bel me bij vragen!

5.1.2.e

Jurist

Gemeente Amsterdam

5.1.2.e

Strawinskylaan 59, 1077 XW Amsterdam

zuidas.nl

Werkdagen: ma, di, wo, do, vr

Zuidas, bouwt aan de toekomst

4.3 Verkeer en parkeren

4.3.1 Verkeer

4.3.1.1 Verkeersonderzoek Zuidas 2017

In augustus 2017 is het Verkeersonderzoek Zuidas 2017 voor de gehele Zuidasontwikkeling, waarin het programma van de totale Zuidasontwikkeling (waaronder ook het kantoorprogramma op onderhavig perceel) is opgenomen, gereed gekomen. Ten opzichte van de eerdere verkeersstudies maakt deze verkeersstudie gebruik van een nieuw verkeersmodel (Verkeersmodel Amsterdam, VMA). Naar aanleiding van het Verkeersonderzoek Zuidas 2017 zijn de volgende conclusies geformuleerd.

Algemeen beeld

De groei van het programma in Zuidas zet, conform bestaande en toekomstige plannen fors door. Het totale programma in Zuidas groeit van iets minder dan 1,9 miljoen vierkante meter bruto vloeroppervlak in 2015 tot iets minder dan 3,5 miljoen vierkante meter bij een volledig ontwikkelde Zuidas (uitgaande van de huidige inzichten). Dit leidt tot een toename van het aantal inwoners met ruim 600% en arbeidsplaatsen met 57%. Het aantal studenten stijgt licht, maar blijft vrijwel constant. Het aantal arbeidsplaatsen stijgt echter in absolute zin nog altijd meer dan het aantal inwoners en dit blijft (zeker voor wat betreft autoverkeer) de dominante groep. Al deze nieuwe bewoners, bezoekers, werknemers en studenten betekenen extra verkeersbewegingen. De verdeling over de verschillende vervoersmiddelen verandert conform de voorspellingen niet of nauwelijks. Voor autoverkeer betekent dit dat het aantal ritten per dag groeit met circa 80% per 2030.

Het verkeersnetwerk in Zuidas is, mede als gevolg van eerder vastgestelde aanpassingen en de realisatie van Zuidasdok, vanaf 2027 over vrijwel de gehele breedte in staat om die groeiende hoeveelheid verkeer te verwerken. In de huidige situatie zit er op veel kruispunten nog iets meer lucht dan in de toekomst (ongeacht uitgevoerde of nog uit te voeren aanpassingen aan het stedelijk wegennet). De druk binnen het stedelijk wegennet neemt daardoor licht toe. Een belangrijk verschil met de huidige situatie is echter de capaciteit van de A10, en de op- en afritten. Op dit moment vormen, met name tijdens de avondspits, de opritten van de A10 flessenhalzen in het systeem. Deze hebben, door de drukte op de A10 zelf en de configuratie van de opritten, te weinig capaciteit om het verkeer uit Zuidas te kunnen verwerken. Daardoor stroopt, bij ernstige incidenten op de A10-zuid, het

verkeer op en staat het af en toe vast tot op de Mahlerlaan. Na aanleg van Zuidasdok, met parallelstructuur puur voor bestemmingsverkeer, zal deze uitstroom wel vlot verlopen. Ondanks de toenemende drukte op de weg, stijgt hierdoor de gemiddelde reistijd vanuit de Zuidas tot op de op- en afritten nauwelijks tussen nu en 2030.

Specifieke aandachtspunten

Zoals in hoofdstuk 4 en 5 van de Verkeersstudie Zuidas 2017 benoemd reteren er, ondanks de aanleg van Zuidasdok, nog een aantal aandachtspunten (plekken waar meer capaciteit/kwaliteit wenselijk is). De aandachtspunten zijn:

- Stijgende reistijden (met name aan de westzijde van Zuidas) gebied uit tijdens de avondspits. Aangezien hier infrastructureel niet veel aan te doen is, wordt aanbevolen om samen met werkgevers nog meer inzet te plegen op gedragsverandering van werknemers.
- De kruising Mahlerlaan / Parnassusweg voor voetgangers aan de zuidzijde werkt volgens de normen maar biedt niet het comfort dat we eigenlijk zouden willen. Dit is met name van belang voor de voetgangersstroom tussen Station Zuid en VU/VUmc, en dient in een breder perspectief te worden bekeken.
- De kruising Van der Boechorststraat / De Boelelaan is behoorlijk verzadigd en druk als gevolg van toenemend autoverkeer van en naar het huidige VU-terrein na herontwikkeling. Dit kan infrastructureel worden verlicht, of door goed te kijken naar de ontsluiting van het toekomstige herontwikkelde VU-terrein.
- Tot slot dient aandacht te worden besteed aan de koppeling tussen de verschillende kruisingen van de De Boelelaan West. Hier dient te worden gezocht naar een manier om zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer zo efficiënt mogelijk af te wikkelen.

De aandachtspunten zien niet op het wegverkeer in de directe omgeving van het perceel Prinses Irenestraat 59.

Specifieke knelpunten

Ten opzichte van eerdere verkeersonderzoeken Zuidas is er sprake van één niet eerder opgetreden knelpunt, namelijk de werking van de kruising Buitenveldertselaan / De Boelelaan. Voor deze kruising geldt dat, voordat tram 16/24 wordt doorgetrokken naar station Amsterdam Zuid (naar verwachting rond 2025) een oplossing moet worden gevonden. Deze veroorzaakt namelijk het grote probleem op dit kruispunt. In de directe omgeving van de Prinses Irenestraat 59 is geen sprake van een knelpunt.

4.3.1.2 Invloed ontwikkeling

Het bouwplan voorziet in een beperkte uitbreiding van het planologisch reeds toegestane kantoorprogramma. Bovendien worden als gevolg van de toename van het kantoorprogramma geen extra autoparkeerplaatsen toegevoegd. Door het toepassen van de Nota parkeernormen Auto worden minder parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit betekent dat de effecten van de toename van het kantoorprogramma op het stedelijk wegennet verwaarloosbaar zijn. Het aspect verkeer staat niet aan het bouwplan in de weg.

4.3.1.3 Conclusie verkeer

Het aspect 'verkeer' vormt geen belemmering voor het verlenen van de omgevingsvergunning.

