

Aan
Het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam
en de directie van GVB Amsterdam
Per e-mail verzonden aan

*Reizigers Advies Raad voor de
Vervoerregio Amsterdam*

Postbus 626
1000 AP Amsterdam

T 020 527 37 00
E rar@vervoerregio.nl
W www.rar-vervoerregio.nl

Datum 07-09-2022
Uw kenmerk
Ons kenmerk 202200907 RAR-GVB-BusU-A

Onderwerp RAR advies Busdienst Uithoorn –
Amstelveen

Bijlagen

Geachte leden van het DB van de Vervoerregio Amsterdam en de directie van GVB Amsterdam,

Volgens planning zal de Amsteltram (GVB tramlijn 25) in 2024 worden doorgetrokken naar Uithoorn. Bij de uitgangspunten voor die verlenging hoorde dat de dan parallel lopende R-Netbuslijnen tussen Uithoorn en Amstelveen komen te vervallen. In de stukken die de Vervoerregio hierover voor de Regioraad heeft opgesteld worden 3 punten aangekaart:

- 1) behoud van buslijn 174 van Uithoorn naar Amstelveen, die dan tevens de ontsluiting van de woonwijken aan de zuidkant van Uithoorn moet verzorgen,
- 2) een restant R-Netlijn vanuit Westwijk naar Amsterdam (in feite de oude route van de lijnen 347 en/of 348),
- 3) een mogelijk andere verdeling van 50/50 tussen de bediening van de eindpunten Amsterdam Zuid en Amsterdam Elandsgracht.

De Reizigers Advies Raad (RAR) constateert dat GVB de doorgetrokken tramlijn 25 zal moeten exploiteren zonder extra exploitatiebijdragen. Het vervallen van de R-Netbuslijnen tussen Uithoorn en Amstelveen/Amsterdam, die nu meegefinancierd worden uit de exploitatiesubsidie aan de concessie AML, betekent een vrijval van exploitatiegeld. Daar staat een hogere bijdrage voor onderhoud van de nieuwe traminfrastructuur tegenover. De RAR ziet graag dat de vrijvallende middelen ook ingezet worden voor verbetering van het busvervoer in en rond Amstelveen, in goede afstemming met de tram.

De RAR begrijpt dat de Amsteltram de basisvoorziening wordt in de relatie met Uithoorn en dat dit gevolgen heeft voor de bestaande buslijnen. Dit mag en kan echter niet betekenen dat mensen wonend in een wijk waar nu met de R-Netbussen een directe en frequente verbinding bestaat, deze met de tram een vervoersachteruitgang krijgen. Een situatie als in Aalsmeer, waar door de bouw van een nieuw busstation woonwijken hun OV-verbinding zijn kwijtgeraakt, moet vermeden worden.

Ingaand op de drie hier boven genoemde voorstellen, adviseert de RAR over de lijnen naar en in Uithoorn en Amstelveen als volgt:

1. de tram moet zowel overdag als 's avonds en in de weekenden een frequente dienst bieden. De dienstuitvoering van de Amsteltram dient robuust te zijn zowel wat de betrouwbaarheid van de dienstregeling betreft als de capaciteit van het in te zetten materieel (gekoppelde trams).
2. De buslijnen die aansluiting moeten geven op de tram, zoals de bundel uit Aalsmeer, buslijn 174 en buslijn 199 dienen een vlekkeloze aansluiting op de tram te bieden in Uithoorn en Amstelveen, zowel in de frequenties als in de dienstregelingstijden.
3. Het is essentieel dat de wijken in Uithoorn die verder van de tramhaltes afliggen ontsloten worden door de bus, die dan in Uithoorn-busstation of in Amstelveen (Brink) een goede overstap op de tram biedt. De RAR wil dat lijn 174 drie functies biedt:
 - a. Intern voor Uithoorn verschaffer van fijnmazig openbaar vervoer en een volwaardige toevoerlijn naar de Amsteltram met een zelfde frequentie als de tram (de bewoners zijn gewend aan een lijn in R-Net frequentie). Tevens faciliteren van de overstap op R-net bus 340 richting Aalsmeer/Schiphol/Haarlem, en lijn 147 naar Nieuwkoop en Alphen.
 - b. Het bedienen van belangrijke voorzieningen voor reizigers uit Uithoorn in Amstelveen, zoals het ziekenhuis Amstelland en het stadshart en busstation Amstelveen;
 - c. Een interne functie in Amstelveen voor bediening van het ziekenhuis en het stadshart.
4. Aan de westkant van Amstelveen moet prioriteit gegeven worden aan een sterke Aalsmeerbundel in tenminste dezelfde frequentie als tramlijn 25. Wel is het gewenst dat de scholen rond Amstelveen bij de Van der Hooplaan/Sportlaan door de bus bediend blijven worden. De RAR vraagt nadere onderbouwing van de vervoerwaarde van de door de Vervoerregio voorgestelde restant buslijn die de oude route van de lijnen 347/348 rijdt tussen Amstelveen busstation en Amsterdam. Dit lijkt een overaanbod t.o.v. de bundel 357/358. Een optie is om door een routewijziging van de lijnen 357/358 hierin te voorzien, met behoud van een halte bij de kruising Bovenkerkerweg Beneluxbaan en het aandoen van de huidige halte van de lijnen 347/348 ter hoogte van de Sportlaan. Dit zou ook kunnen door een aanvullende lijn beginnend in Middenhoven, die dan in Amsterdam via metrostation Amstelveenseweg moet rijden, met een keergelegenheid bij het Haarlemmermeerstation, maar niet als R-Netlijn.
5. Een vijftig-vijftig verdeling over de eindpunten in Amsterdam kan niet worden losgelaten als alleen de Aalsmeerbundel via de Keizer Karelweg rijdt. Als een aanvullende buslijn door de westkant van Amstelveen rijdt, dan zou die langs metrostation Amstelveenseweg moeten rijden. Dit is de drukste van beide takken en biedt de snelste overstap op de metro. Er moet wel gewaakt worden voor overaanbod op de tak Haarlemmermeerstation naar de Elandsgracht, waar ook al R-Netlijn 397 rijdt.

De komst van de Amsteltram en de wijzigingen die dit betekent voor het busnet in en rond Amstelveen, hebben de ook de RAR aanleiding gegeven om naar de samenhang met de ontsluiting van Aalsmeer te kijken en naar de verdere optimalisatie van de manier waarop Amstelland op het Amsterdamse tramnet is aangesloten.

Dit brengt ons tot de volgende aspecten die wij graag verder met u verkennen en die wij voor het geheel aan openbaar vervoer van groot belang achten:

- a. Als met de tram en bus 174 in Uithoorn een goed fijnmazig openbaar vervoernet wordt gerealiseerd, is het niet langer te verdedigen waarom hetzelfde voorzieningenniveau niet ook voor Aalsmeer haalbaar is. Hier liggen goede oplossingen om bijvoorbeeld de R-net lijnen vanaf

het busstation Aalsmeer met een paar toegevoegde haltes de ten zuiden daarvan gelegen wijken te laten bedienen. Deze zijn met de komst van het busstation nu verstoken van openbaar vervoer. De RAR heeft hier al eerder aandacht voor gevraagd. Het beste is om dat te doen met de al bestaande ontsluitende lijn 171.

- b. Tevens adviseert de RAR aan de Vervoerregio om met de Provincie Utrecht af te spreken dat de Syntus/Keolis bussen vanuit Mijdrecht in Uithoorn doorrijden tot het busstation (een knooppunt met de tram, R-Netlijn 340 en Arrivalijn 147 naar Alphen aan de Rijn) en te bespreken of deze Syntuslijnen mede bij kunnen dragen aan de aansluiting van de wijken in Uithoorn in aanvulling op en in samenhang met lijn 174, met deels dezelfde route en afgestemde frequenties. Daarmee kunnen deze bussen een bijdrage geven in de fijnmazige ontsluiting naar de tram en het Westelijk deel Uithoorn.
- c. De huidige regeling dat bij calamiteiten lijn 25 vanuit Westwijk tot Stadshart wordt ingekort en dat er tussen Stadshart en Amsterdam Zuid geen tramverkeer is, vindt de RAR onacceptabel. Dat is het nu al en met de toenemende functie van de tram als de basisontsluiting voor Uithoorn veroorzaakt deze inkorting al helemaal veel overlast. Er ligt een niet gebruikt overloopwissel bij de halte A.J. Ernststraat. Dit dient onmiddellijk gebruiksklaar en inzetbaar te zijn. Dus in ieder geval dienen bij calamiteiten trams vanuit Amstelveen tot de halte bij de A.J. Ernststraat te rijden en bij voorkeur tot de halte Parnassusweg, ingeval er een stremming op de Strawinskylaan is.
- d. De RAR adviseert ook om wisselverbindingen aan te leggen op de kruising van de Buitenveldertselaan en de Boelelaan, in beide richtingen, zodat bij calamiteiten de lijnen 5 en 25 vanuit Amstelveen nog tot de VU kunnen doorrijden en mogelijk verder via de route van tramlijn 24, en dat bij calamiteiten in Amstelveen of Uithoorn lijn 5 vanuit Amsterdam station Zuid kan bedienen en bij de VU kan keren. Dan dient er wel een vervangende busdienst te worden ingelegd tussen de VU en Uithoorn of op de delen van de tramroute in Amstelveen of Uithoorn die mogelijk gestremd zijn.
- e. Verder vraagt de RAR uw aandacht voor een relatief eenvoudig door te voeren investering, waarmee voor het openbaar vervoer als geheel in en rondom Amstelveen een enorme verbeterslag kan worden gegeven en waarmee het busstation Amstelveen als belangrijk regionaal knooppunt een goede aantakking kan krijgen op het tramnetwerk. De samenhang en toekomstwaarde van het stelsel aan openbaar vervoer voorzieningen kan aanzienlijk worden vergroot, wanneer tramlijn 5 wordt doorgetrokken tot een plek in of nabij het busstation Amstelveen, zodanig dat hier een goede overstap tussen bus en tram mogelijk wordt. Vanwege de werkzaamheden aan de A9 en aan het stadshart is het toch al noodzakelijk om het busstation te verbouwen. De doortrekking van lijn 5 kan daarin worden meegenomen. Een optie is bijvoorbeeld via de Handelsweg. Dit bedraagt een spoorverlenging van slechts rond 500 meter. Een andere optie is via de Meander. Het is een investering die zich altijd loont en die de kwaliteit van het openbaar vervoer enorm verbetert, ook ter extra ontsluiting van het Stadshart. Amstelveen Stadshart wordt met deze investering volwaardig onderdeel van het basis tramnet wat het met de excentrisch gelegen huidige eindpunthalte bij het Handelsplein niet is. De flexibiliteit om calamiteiten op te vangen wordt enorm vergroot door de mogelijkheid om bij het busstation over te stappen.

De RAR ziet graag uw reactie op dit advies tegemoet.

Met vriendelijke groet,
namens de Reizigers Advies Raad

Bart Drenth
Voorzitter