

Nut en Noodzaak ingrepen zuidelijke corridor

Project: Uithoornlijn
Fase: Planstudie
Projectmanager: Diana van Loenen/Jan Smit
Ambtelijk opdrachtgever: Karin Sweering, coördinator afdeling Infrastructuur
Bestuurlijk opdrachtgever: Pieter Litjens, portefeuillehouder openbaar vervoer

Stadsregio Amsterdam, Projectorganisatie Uithoornlijn, versie DEF d.d. 13 april 2016



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
1. Aanleiding	3
1.1 Niets doen is geen optie.....	3
2. Openbaar vervoer is pijler voor bereikbaarheid	4
2.1 Zuidelijke corridor.....	5
3. Het openbaar vervoer verandert.....	6
4. Ontwikkelingen op het wegennet.....	8
5. Noodzaak voor planstudie	10

1. Aanleiding

Een goede bereikbaarheid is van grote invloed op het functioneren van de Metropoolregio Amsterdam. Dagelijks reizen er 130 duizend mensen met het openbaar vervoer naar bestemmingen in Amsterdam. Dit aantal stijgt de komende jaren fors, uitgegaan wordt van een reizigersgroei met 20% tot 2020 ¹. Dit als gevolg van toename van het aantal huishoudens in de regio (tot 2040 met circa 270.000) waarmee ook de economische bedrijvigheid in en rond de hoofdstad toeneemt ².

Het Rijk stelt echter structureel minder geld beschikbaar voor de brede doelluitkering (BDU). Hieruit worden zowel de investeringen in infrastructuur als de exploitatie van het openbaar vervoer betaald, waarbij de laatste veruit de grootste post is. De komende jaren wordt verder bezuinigd met naar verwachting € 80 - 85 mln. per jaar, dat is 20% van het budget van 2011.

Daarmee staat de Stadsregio voor de opgave om 'Meer OV voor minder geld' te realiseren: *Om uit deze klem te komen is het absoluut noodzakelijk dat gestuurd gaat worden op het verlagen van de exploitatiekosten en subsidie per reiziger en op efficiënt beheer van de OV-infrastructuur* ³.

De zuidelijke corridor Amsterdam –Amstelveen – Uithoorn/Aalsmeer/De Ronde Venen is een belangrijke schakel in het netwerk en bevat een belangrijk deel van de herkomsten en bestemmingen in de metropoolregio. Ook het openbaar vervoer in de corridor moet bijdragen aan de bezuinigingsopgave.

Daarnaast verandert het openbaar vervoernetwerk in de Stadsregio en de corridor: in 2018 gaat de Noord/Zuidlijn rijden, station Amsterdam Zuid wordt nog beter benut als een OV-knooppunt en de Amstelveenlijn wordt omgebouwd tot een hoogwaardige tramlijn (uitvoeringsbesluit december 2015).

Niet alleen het openbaar vervoer zelf verandert, ook ontwikkelingen op het wegennet in de zuidelijke corridor zijn bepalend voor de kwaliteit van het openbaar vervoer. Ze hebben (negatieve) invloed op de doorstroming, de rijtijden en de betrouwbaarheid van de busverbindingen. In 2020 zal dit, zonder ingrijpen, leiden tot een verlenging van rij-c.q. reistijden. Dat heeft tot gevolg dat de kosten toenemen. Dat strookt niet met het uitgangspunt 'meer OV voor minder geld' en is niet op te vangen met meer budget, want vanwege de bezuinigen is dat niet beschikbaar.

De consequentie zou dan zijn dat de frequentie/ het aantal van de buslijnen naar beneden moet. Dat zou dan weer inhouden dat er minder gebruik van wordt gemaakt, waardoor het nog minder rendabel wordt, enzovoorts. Goed openbaar vervoer op deze corridor kan dan niet meer worden gegarandeerd. Dat is onwenselijk, er moet dus worden ingegrepen, voordat deze situatie zich voordoet.

1.1 Niets doen is geen optie

Al deze ontwikkelingen betekenen voor het openbaar vervoer op de corridor Amsterdam – Amstelveen – Uithoorn/Aalsmeer/ De Ronde Venen dat "niets doen" geen optie is.

De Stadsregio Amsterdam, de gemeenten Amstelveen en Uithoorn en de provincie Noord-Holland hebben een studie uitgevoerd naar de Corridor Openbaar Vervoer

¹ Investeringsagenda OV, 2013

² Beter OV voor de stadsregio Amsterdam, Discussiedocument gericht op meer en beter OV met dezelfde middelen, 16 mei 2012

³ Investeringsagenda OV, 2013

Amstelveen Uithoorn (COVAU). Eind 2009 hebben de partijen ingestemd met het voorkeurs tracé voor de hoogwaardige busverbinding Uithoorn-Amstelveen.

In 2013 is besloten de huidige Amstelveenlijn om te bouwen tot een hoogwaardige tramverbinding met een nieuw opstel terrein tussen Amstelveen en Uithoorn, het definitieve uitvoeringsbesluit is eind 2015 genomen. Daarmee ontstond ook een mogelijkheid om de tram door te trekken naar Uithoorn en is een verkenning naar de effecten en consequenties gestart. In dat licht is destijds besloten om het ontwerpproces voor de busbaan stil te leggen totdat er duidelijkheid is over een mogelijke doortrekking van de tram naar Uithoorn. De verkenning naar de mogelijke doortrekking is in 2014 afgerond. Op basis van de verkenning was de conclusie dat doortrekking van de tramlijn kansrijk is, waarna het dagelijks bestuur van de stadsregio op 9 oktober 2014 besloten heeft de huidige planstudie uit te voeren.

In deze notitie worden genoemde ontwikkelingen (veranderingen in het openbaar vervoer, de gevolgen van de bezuinigingen, onder andere zichtbaar gemaakt in de lijnennetvisie en de te verwachten verslechtering van de doorstroming) nader toegelicht.

2. Openbaar vervoer is pijler voor bereikbaarheid

De Stadsregio heeft als ambitie: *te zorgen voor het verbeteren van bestaande netwerken van auto, openbaar vervoer en fiets en het versterken van de samenhang tussen deze netwerken, waardoor deze optimaal kunnen functioneren. De Stadsregio wil regisseur zijn van excellent OV* ⁴.

Doelen uit de door de regionaad vastgestelde Regionale Agenda 2014-2018 zijn:

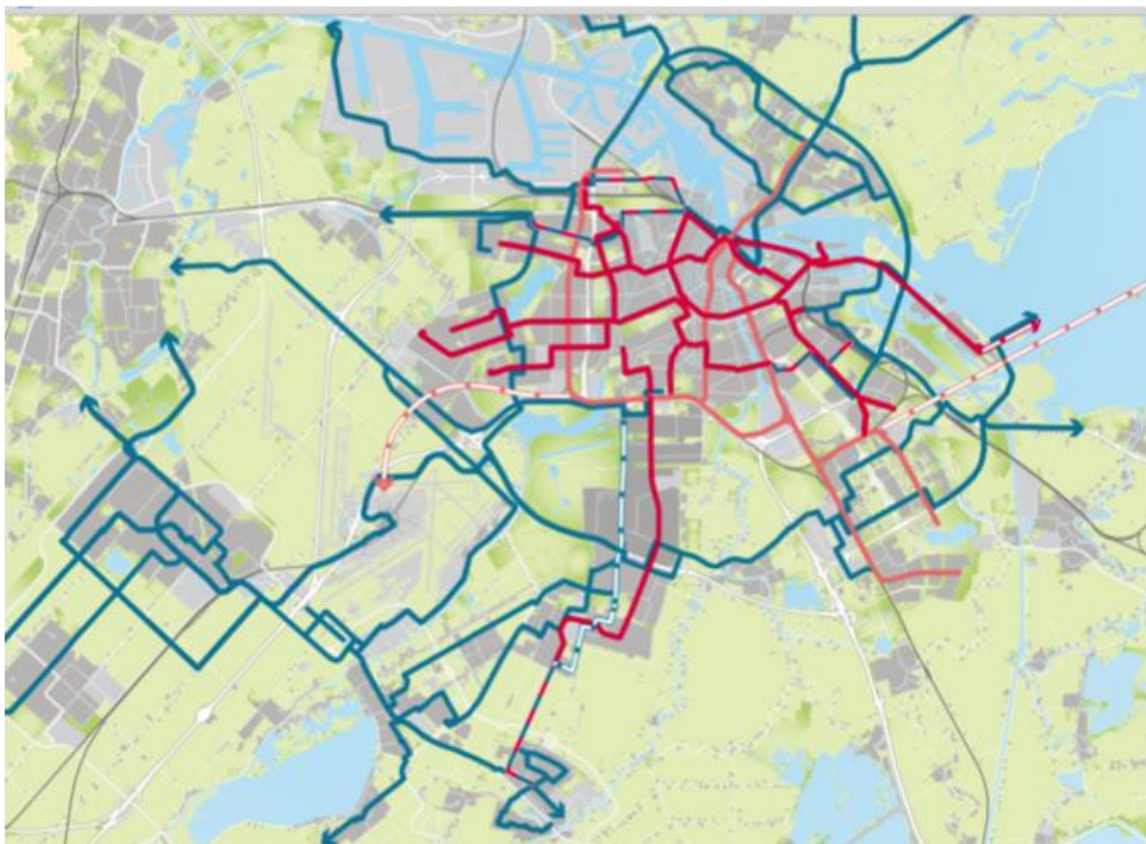
- Een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoernetwerk met betrouwbare en acceptabele reistijden,
- Naast het verbeteren van de feitelijke kwaliteit van het openbaar vervoer (zoals betere reistijden en hogere frequenties), ook een stijging van klantwaardering en reizigersgroei.

De noodzaak om goed openbaar vervoer te bieden komt daarnaast voort uit het feit dat de uitbreiding van het wegennet aan grenzen is gebonden. Dit geldt vooral voor het wegennet binnen de steden. De openbare ruimte is beperkt en het openbaar vervoer biedt via sterke bundels een efficiënte manier om de bereikbaarheid op peil te houden.

De stadsregio zet voor de regio in op R-net: *een grofmazig net van hoogwaardige OV-infrastructuur in de gemeenten buiten Amsterdam, primair gericht op bekorten reistijd en vergroten betrouwbaarheid* ⁵. R-net is een netwerk van snelle hoogfrequente OV-lijnen, met een grote betrouwbaarheid en een hoge mate van comfort.

⁴ Regionale agenda 2014-2018

⁵ Investeringsagenda OV, 2013



*R-net en Plusnet (Plusnet is het netwerk binnen Amsterdam)
(OV-investeringsagenda, Stadsregio Amsterdam).*

2.1 Zuidelijke corridor

In de zuidelijke corridor bestaat het openbaar vervoer op dit moment uit een buslijnnennet en de huidige sneltram, de Amstelveenlijn. De reizigersstromen zijn niet alleen gericht op het centrum van Amsterdam, maar ook op de belangrijke OV-knopen station Amsterdam Zuid en het busstation Amstelveen en in mindere mate op de knopen Breukelen en Hoofddorp.

Er zijn drie openbaar vervoerassen in noord-zuid richting van belang. In de vastgestelde OV-visie ⁶ zijn deze benoemd als verbindingen die R-netkwaliteit moeten krijgen:

- Aalsmeer – Amstelveen – Amsterdam (die twee parallelle routes kent)
- De Ronde Venen – Amstelveen – Amsterdam, die vanaf Amstelveen zuid samenvalt met de as naar Aalsmeer
- Amstelveen - Amsterdam-zuid (de Amstelveenlijn)

In het netwerk functioneren ook twee oost-westassen:

- Schiphol – Amstelveen – Amsterdam zuidoost

⁶ Regionaal OV als impuls voor de Metropool Amsterdam, OV visie 2010-2030

- De Ronde Venen – Uithoorn – Aalsmeer – Hoofddorp.

In de Investeringsagenda OV 2013 (in 2014 vastgesteld in de regioraad) heeft de Stadsregio aangegeven welke investeringen nodig zijn om de gewenste R-net kwaliteit te kunnen bieden op de belangrijke assen van het streekvervoer. Concreet is de as Uithoorn- Amstelveen opgenomen (project VII) en voor de langere termijn de HOV-as Amstelveen-Amsterdam (project XIII). Op twee genoemde oost-westassen is al hoogwaardige en betrouwbare infrastructuur beschikbaar: de busbaan Mijdrecht – Uithoorn en de infrastructuur van de Zuidtangent. In de studie HOV A9 zijn maatregelen opgenomen om de Zuidtangent en R-net lijn 356 nog betrouwbaarder, sneller en comfortabeler te maken.

Hieruit blijkt dat de noodzaak om te grijpen op deze as toen ook al duidelijk was. Intussen is uit een eerste verkenning gebleken dat het doortrekken van de vernieuwde Amstelveenlijn naar Uithoorn een kansrijke optie lijkt om goed openbaar vervoer op deze corridor in stand te houden en de kosten te beheersen. Dat wordt in de planstudie nader onderzocht en ook vergeleken met andere alternatieven

3. Het openbaar vervoer verandert

Stadsregio, Rijk en gemeenten hebben de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in de kwaliteit van het openbaar vervoer. Meest in het oog springend is de Noord/Zuidlijn die in 2018 in gebruik wordt genomen. Deze lijn maakt het mogelijk een kwaliteitssprong in het Amsterdamse OV te realiseren. Samen met de Oostlijn en Ringlijn vormt de Noord/Zuidlijn de ruggengraat van het openbaar vervoer.

De komende jaren transformeert station Zuid tot hoogwaardige OV-knoop. Station Zuid wordt het nieuwe eindpunt van de Amstelveenlijn. De huidige sneltram 51 komt te vervallen en wordt omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding, de Amstelveenlijn. De aanleg van de Noord/Zuidlijn en de transformatie van Station zijn aanleiding om het aansluitende en onderliggende bus- en tramlijnnet aan te passen. In de 'Lijnennetvisie' heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders bepaald voor een nieuw lijnnet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Deze lijnnetvisie is op 21 mei 2015 door de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam vastgesteld.

Kernpunten daarin zijn:

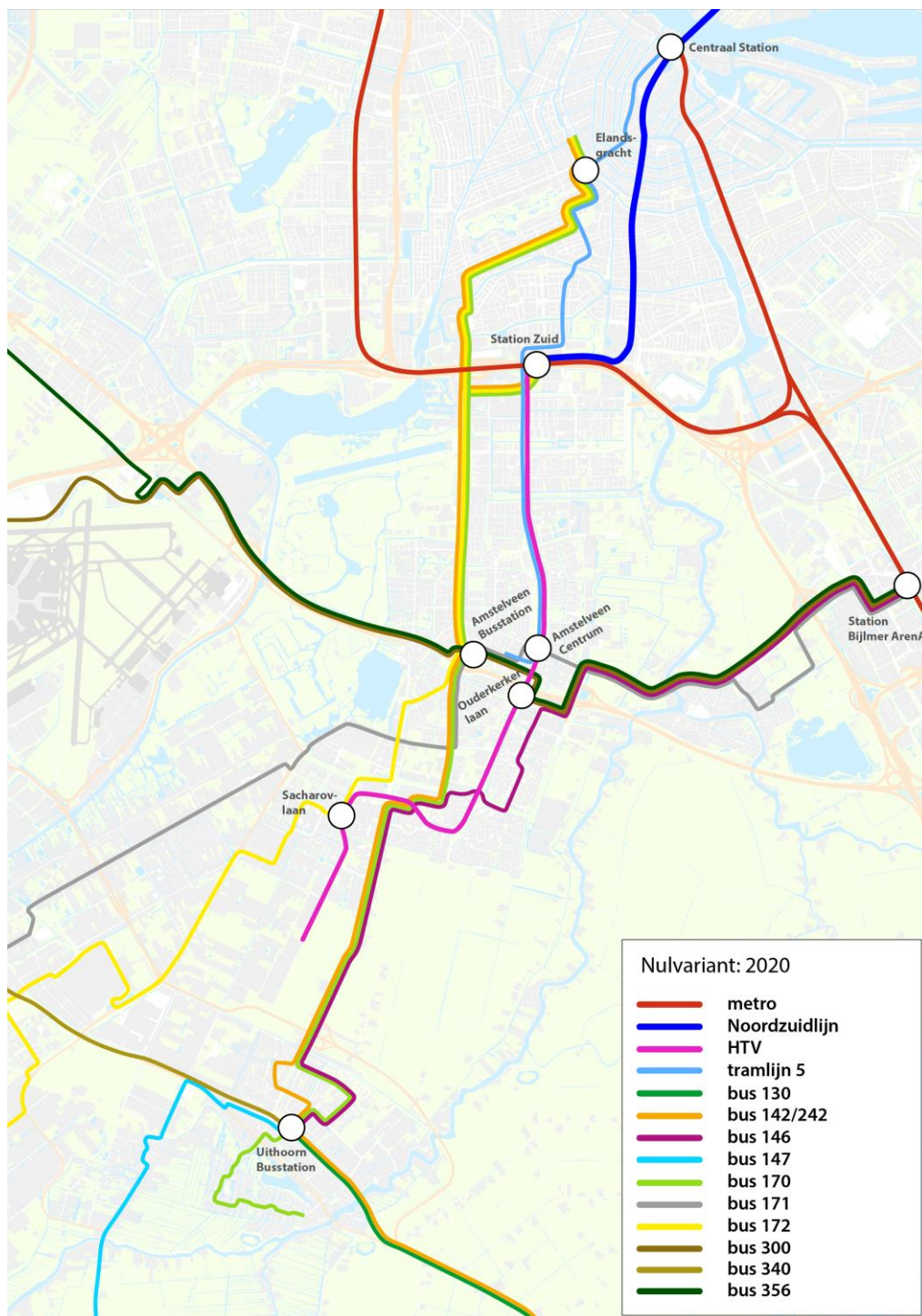
- De metro is de ruggengraat van het OV systeem, tram- en buslijnen (maar ook trein) sluiten daar op aan;
- Regionale buslijnen rijden niet meer dwars door de stad, maar eindigen op de grote OV-knopen aan de rand van de (binnen)stad;
- Parallele buslijnen met de grote railassen (waaronder de metro) worden voorkomen;
- Bundelen van lijnen voor een efficiëntere uitvoering.

Voor de zuidelijke corridor betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Zuid en het busstation Marnixstraat.

Door deze wijzigingen wordt het busvervoer efficiënter en effectiever voor de meeste reizigers én wordt voldaan aan de bezuinigingsopgave die door het Rijk is opgelegd. De Stadsregio kiest voor bundeling van veel gebruikte, goede OV verbindingen en streeft ernaar deze nog verder te verbeteren door hogere frequenties en uitgebreidere dienstregelingen.

In de Lijnennetvisie is opgenomen dat circa 50% van de buslijnen van de zogeheten 170-bundel (142-242-170-172-174-N70-N72) rechtstreeks zal rijden naar Station Zuid en circa 50% rechtstreeks naar het Museumplein en Leidseplein. Opgenomen is ook dat de 50% van de huidige 170-bundel die straks eindigt op het busstation Marnixstraat per herkomst evenredig verdeeld wordt. De lijnennetvisie onderstreept daarmee het belang dat wordt gehecht aan een rechtstreekse verbinding met zowel station Zuid als het Museumplein en Leidseplein voor zowel reizigers uit Uithoorn, Aalsmeer en Amstelveen.

In Aalsmeer is in 2020 het nieuwe busstation Zwarteweg in gebruik genomen, daardoor krijgen de buslijnen van en naar Aalsmeer een directere en kortere route. De Lijnennetvisie is de basis voor het openbaar vervoer in 2020 en geeft de kaders voor de aanbesteding van de verschillende netwerken. De precieze invulling van de nieuwe lijnen, routes en frequenties is straks aan de vervoerder en wordt duidelijk na de aanbesteding aan een vervoermaatschappij.



Schematische weergave verwacht lijnennet in 2020 Vanwege de herkenbaarheid zijn lijnnummers en routes gebruikt van de lijnen die in de huidige situatie de betreffende route rijden.

4. Ontwikkelingen op het wegennet

Niet alleen het openbaar vervoer zelf verandert, ook ontwikkelingen op het wegennet in de zuidelijke corridor zijn bepalend voor de kwaliteit van het openbaar vervoer. De toename van de verkeersdruk heeft (negatieve) invloed op de doorstroming, de rijtijden

en de betrouwbaarheid van de busverbindingen. In 2020 zal dit, zonder ingrijpen, leiden tot een verlenging van rij- c.q. reistijden van de bussen.

Hieronder staat een aantal ontwikkelingen die van invloed zijn op de rijtijden van de bus:

1: deeltraject Marnixstraat - Amstelveenseweg.

De reconstructie van het Leidseplein en omgeving heeft een positieve invloed op de doorstroming. De toename van het fietsverkeer speelt hier een rol. Tegelijk is er een toename van de concentratie van autoverkeer op de hoofdroutes wat zorgt voor meer verstoring van die doorstroming. Er is veel vertraging op en rond het Museumplein. De verwachting is dat de bestaande rijtijden hier met moeite kunnen worden gehandhaafd. De doorstroming van het busverkeer is en blijft 'matig', maar voor deze hoogstedelijke omgeving het hoogst haalbare.

2: deeltraject Amstelveenseweg - busstation Amstelveen.

In het spitsuur zijn er opstoppen bij de kruispunten Van Nijenrodeweg en Kalfjeslaan. In de huidige dienstregeling is 2 minuten extra tijd opgenomen om deze vertraging op te vangen. De doorstroming zal zonder ingrepen verder verslechteren. De Keizer Karelweg heeft thans een 2x1 rijstrook met langsparkeren. Op dit deeltraject moet dan ook rekening worden gehouden met extra vertraging of extra rijtijd om onregelmatigheid op te vangen. Berekeningen in het kader van de ombouw van de A9 laten vanaf 2020 ook vertragingen zien op het Amstelveense deel van deze as.

3: deeltraject busstation/A9-zone – Keizer Karelplein – Van der Hooplaan.

Dit is één van de drukste en meest complexe trajecten in Amstelveen. Door de werkzaamheden aan de A9 zal tot 2025 sprake zijn van een minder goede verkeersafwikkeling. Ook is het de vraag of zonder extra ingrepen de doorstroming na 2025 verbetert ten opzichte van de bestaande doorstroming. Ook op dit deeltraject moet rekening worden gehouden met extra rijtijd.

4: deeltraject Van der Hooplaan.

De doorstroming is hier momenteel redelijk en kan met kleine reconstructies op het huidige niveau worden gehouden. Er zijn ideeën om te onderzoeken of het mogelijk is om de aansluiting op de Rijksweg A9 aan de zuidzijde te ontlasten. Daarmee vermindert dan ook de belasting op de Van der Hooplaan/Keizer Karelplein. Er zijn hierover geen concrete besluiten genomen.

5: deeltraject kruising Beneluxbaan/Poortwachter.

Door toenemende drukte op het zuidelijke deel van de Beneluxbaan, als onderdeel van de regionale verbinding N201 – A9, wordt het oversteken van en naar de Poortwachter moeilijker. Absolute prioriteit voor de bus is dan niet meer mogelijk, wat leidt tot vertraging.

6: deeltraject Bovenkerkerweg/Zijdelweg.

Op dit moment is op dit deeltraject al sprake van files in de ochtend- en avondspits, vooral in de ochtend richting Amstelveen. In de huidige dienstregeling is daarom in de ochtendspits al één minuut extra rijtijd opgenomen. Zonder ingrepen neemt de filevorming op de Bovenkerkerweg/Zijdelweg toe, niet alleen bij de aansluiting Wiegelweg maar ook bij de N201 bij Uithoorn.

Omdat deze effecten al duidelijk waren, is eerder al gezocht naar oplossingen voor het openbaar vervoer. Voor het eerste deel van het traject van de bus is al een aantal jaren

geleden overeenstemming bereikt over de aanleg van een busbaan over het oude tracé van de Haarlemmermeerspoorbaan. De uitvoering van dit deel van het 'COVAU'-project is tijdelijk stopgezet in afwachting van de studie naar de Uithoornlijn. Mogelijk dat ook de eerder genoemde studie naar de ontlasting van de aansluiting A9 in Amstelveen kan bijdragen in een oplossing. Over oplossingen voor het tweede deel van het traject, binnen Amstelveen, is nog geen overeenstemming bereikt.

7: deeltraject Keizer Karelweg-zuid/ Handweg/ Legmeerdijk/ Bovenkerkerweg/ Aalsmeerderweg (lijn 171/172).

Op dit deeltraject zijn doorstromingsproblemen aanwezig in de spitsperiodes, de verwachting is dat deze niet zullen verergeren. Een verbetering daarentegen is ook niet in beeld, zo blijkt uit een quick scan van de stadsregio.

8: deeltraject Amstelveen busstation - Oranjebaan – Burgemeester Stramanweg.

Hier zullen door de bouwwerkzaamheden aan de A9 vertragingen gaan optreden. Na 2025 is de doorstroming weer op het huidige (acceptabele) niveau.

9: deeltrajecten Uithoorn – De Ronde Venen en Uithoorn – Aalsmeer.

Hier zijn geen wijzigingen in de doorstroming te verwachten. De busbaan Uithoorn en het busstation Aalsmeer zijn toekomstbestendige oplossingen.

De genoemde knelpunten maken dat de in paragraaf 2.1 gewenste R-netkwaliteit zonder ingrijpende maatregelen niet kan worden gehaald.

5. Noodzaak voor planstudie

Voor de reizigers zijn de veranderingen in het openbaar vervoer de komende jaren groot door de komst van de Noord/Zuidlijn en de wijzigingen in verbindingen die daaraan gekoppeld zijn. In veel gevallen zijn die veranderingen verbeteringen in betrouwbaarheid, comfort en reistijd.

Daartegenover staat dat als gevolg van ontwikkelingen op het wegennet de rijtijden van de bus op de zuidelijke corridor langer worden en de betrouwbaarheid van de dienstregeling afneemt.

De hierboven geschetste ontwikkelingen hebben gevolgen voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Door de inkorting en bundeling van lijnen conform de Lijnennetvisie wordt er 3-5% besparing gerealiseerd op de exploitatie van het OV in deze corridor. Deze besparing wordt echter teniet gedaan door toename van de rijtijden als gevolg van de ontwikkelingen op het wegennet. Zonder (infrastructurele) ingrepen lijdt de toename van rijtijden juist tot 1% hogere exploitatiekosten dan nu het geval is.

De doelstelling 'Meer OV voor Minder geld' wordt in dat geval niet gehaald. Sterker nog, zonder extra maatregelen is het gevolg 'minder OV voor meer geld'. Door de bezuinigingstaakstelling is er geen budget beschikbaar om de toenemende kosten van de exploitatie op te vangen. Dat heeft tot gevolg lagere frequenties en verminderde kwaliteit van het OV. Het OV wordt minder aantrekkelijk en krijgt minder reizigers met lagere inkomsten voor de vervoerder tot gevolg. De reizigers stappen voor een klein deel over op de auto, maar zullen ook via andere lijnen en routes gaan reizen en daardoor langer onderweg zijn. Minder reizigers op de corridorlijnen (en minder opbrengsten) leidt weer tot uitdunning van het aanbod door de vervoerder, waardoor de

lijnen nog minder aantrekkelijk worden. Een negatieve spiraal is ingezet en goed openbaar vervoer op deze belangrijke corridor kan niet meer worden gegarandeerd.

Om bovengenoemde redenen is onderzocht welke investeringen en ingrepen noodzakelijk en mogelijk zijn om zoveel mogelijk 'snelle en betrouwbare' infrastructuur voor openbaar vervoer op de zuidelijke corridor te realiseren.